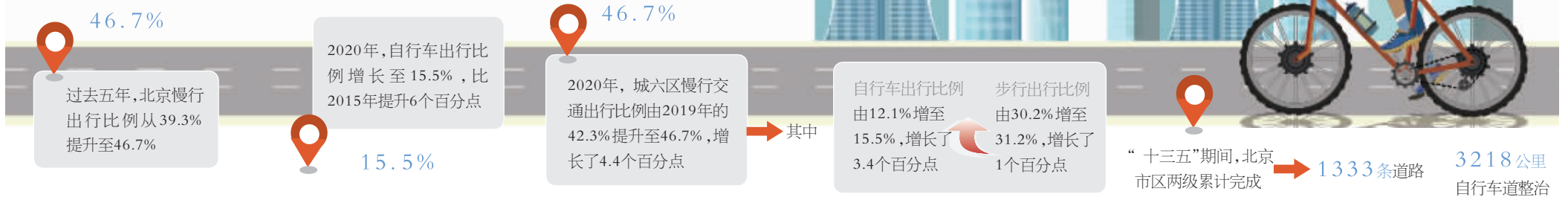


解决突出问题 北京慢行系统建设定目标

绿色交通发展水平,是一个城市绿色发展和治理能力的综合体现。对北京这座超大城市来讲,如何在交通上面“慢下来”,也成了对城市治理的一道综合考题。9月2日,北京商报记者从北京市规自委处获悉,近日《北京市慢行系统规划(2020年-2035年)》(以下简称《规划》)编制完成,并在北京市规自委网站公示,听取公众意见。《规划》提出,到2035年,将慢行系统与城市发展深度融合,形成“公交+慢行”绿色出行模式,建成步行和自行车友好城市。



普遍设有人行道和自行车道,上世纪80年代自行车出行比例一度高达45%。但伴随城市机动化进程,北京慢行系统也随之衍生了诸多问题,如机动车停车侵占慢行路权、行人过街不方便、慢行环境品质不高、不良交通行为威胁慢行安全等。

今年5月《2021年北京市城市慢行系统品质提升行动方案》印发实施,其中便提到,北京将继续加大慢行交通的顶层设计,鼓励和支持市民更多采用“步行+自行车骑行”的出行方式,提高绿色出行比例,增强城市魅力。根据方案,北京将突出道路空间资源的合理优化使用,适当压缩机动车道宽度。

根据北京现状,结合北京特点,《规划》提出慢行交通的四个发展定位,包括城市交通战略的重要支撑,治理“大城市病”的重要举措和切入点,高品质、人性化公共空间的有机组成部分,活力、健康、低碳生活方式的重要组成部分。

事实上,早在2019年5月31日,北京市首条自行车专用路便已开通,截至今年5月中旬,自行车专用路累计使用量已经超过318万人次,日均4000-6000人次之间,每人平均骑行距离为3.8公里,成为回龙观区域与中关村软件园之间通勤者安全、便捷、高效、绿色、健康的出行新选择。根据自行车专用路使用者交通方式转移情况测算,自行车专用路已累计贡献超过800吨的减排量。

而在整个“十三五”时期,北京市区两级也累计完成1333条道路、3218公里自行车道整治,同时试点在路口为自行车增设左转信号灯,打造了王府井、CBD等一批慢行示范街区,发布了国内首个绿色出行一体化服务平台,推出绿色出行碳普惠激励措施……数据显示,2020年北京城六区慢行交通出行比例已由2019年的42.3%提升至46.7%。其中自行车出行比例由12.1%增长至15.5%,步行出行比例由30.2%增长至31.2%。北京商报记者 杨月涵

打造七大慢行街区

优先发展城市公共交通,建设自行车道、步行道等慢行网络……在《国民经济和社会发展规划第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》中,慢行系统的建设已然成为亮点之一。聚焦首都北京,慢行系统的建设也一直稳步推进。

北京城市总体规划提出建设步行和自行车友好城市的发展愿景,《规划》应运而生。其中,近期目标是到2025年,通过制定完善相关措施,开展专项行动,系统性解决慢行系统突出问题,持续提升慢行交通吸引力;远期目标是到2035年,将慢行系统与城市发展深度融合,形成“公交+慢行”绿色出行模式,建成步行和自行车友好城市。

“成网好用”的慢行交通系统,《规划》内更为具体的目标,《规划》明确,坚持“慢行优先、公交优先、绿色优先”的理念,逐步连线成网、联网成片,加快构建“成网好用”的慢行交通系统,形成“线贯通、点覆盖、增体验、定规则”的规划方案。

例如在线贯通方面,要统筹整合本市各类慢行空间资源,加快形成“一主、两辅、四特色”慢行网络。其中:“一主”是城市道路网;“两辅”是等外道路网和街坊路网;“四特色”是绿道网、滨水慢行网、历史文化探访路网和慢行专用路网。通过将城市道路慢行系统、绿道、滨水慢行路之间的节点打通,形成三网融合的慢行系统。在点覆盖方面,则围绕15分钟生活圈、学校、医院和轨道交通站及周边等重点区域,塑造高品质的慢行友好出行环境。

值得注意的是,《规划》还提出七类慢行系统特色分区。其中,历史文化慢行街区主要位于首都功能核心区,将打造健步悦骑城区;商业活力慢行街区则以步行促进商业活力,优化提升王府井、西单、前门等传统商业街区环境;通过智能灯杆、智能斑马线等交通新技术,打造科技科创慢行街区等。

减少机动车侵占

为科学有效地推进《规划》实施工作,《规划》提出保路权、补短板、提品质、广宣传的规划实施策略。在保路权方面,要从统筹路内停车与慢行空间资源、规范街道附属设施设置、协调公交车与自行车路权、治理交通违法行为四个方面加强慢行路权保障。其中提到,要严格控制规范路内停车,减少机动车对慢行路权的侵占。

近几年,骑车出行的市民人数有所增长,但自行车路权受到挤压却成为一个不可忽视的现象。事实上,去年11月,北京2094个侵占慢行系统的道路停车位便已完成一轮整改。通过采取单侧停车、缩减机动车道、车位内嵌等方式,确保自行车道至少保证2.5米的宽度。

同时,北京市道路车位电子收费设备,即高位视频也陆续实现对违法停车的拍照取证功能。除了“赋能”,还将进一步“赋权”,各区将赋予街巷长、停车管理员执法权,全面加强

对违法停车、特别是占用慢行系统违法停车行为的查处力度。

而在补短板方面,《规划》则提到,要保障行人过街的安全性和方便性、改善交叉口及立交桥区慢行环境和改善自行车停放秩序。例如,对于大型平面交叉口、宽马路,应压缩路口,增设二次过街安全岛。过街人流量大的交叉口可以探索采用增设对角人行横道、减小转弯半径等措施,提高过街效率和安全性。

此外,《规划》还提到,从打造健康街道、建设完整林荫道、改善路面铺装、慢行空间与建筑退线空间、绿地的一体化融合等方面,提升慢行环境品质。从开展健步悦骑活动,加强宣传、引导和教育等方面提高文明出行及安全出行意识。

对症下药“大城市病”

经过多年规划和建设,北京中心城区形成了“棋盘路+环路+放射路”的基本道路框架。从慢行系统的发展情况看,城市街道两侧

西街观察 Xijie observation

服贸欢迎你

韩哲

9月2日,2021年服贸会在北京开幕,习近平总书记再次以视频方式致辞,表示服务贸易在构建新发展格局中具有重要作用,并强调中国将提高开放水平,同世界共享中国技术发展的成果,以及加强服务贸易领域规则建设。

在全球疫情反复拉锯的背景下,服贸会如期举行,来自150多个国家和地区的逾万企业注册参展参会,逆水行舟,更进一步。

服贸会与广交会、进博会构成了我国对外开放的三大平台,是我国主动开放的三张名片。而有着九年历史,从京交会升级而来的服贸会,是“双循环”新发展格局的题中之义,也是世界分享中国发展红利的应许之地。

今年服贸会的主题是“数字开启未来,服务促进发展”,点出了服贸非常前沿的一个趋势,那就是数字化。数字和数据正成为服务贸易的金矿。服务产业数字化,将成为产业的高地和顶端。

凡事均有二分法。百年未有之疫情,将本已磕绊的全球化几乎推倒在地,全球贸易不仅在过去两年失速,也将在未来可预见的时期内碎片化和政治化;另一方面,疫情也催生了线上化、远程化、无接触和智能化需求,服务和服贸迅速奔向数字化,倒逼企业适应这种新常态和新业态。数字+改变了传统服务贸易的形态和路径,信息、技术的流动代替了人的流动。

数字服务和服贸,并不是短期需求,也不是权宜之计,而是新技术革命下呼之欲出的趋势。疫情按下了加速键,全球竞争来了一场遭遇战。

自2018年以来,在贸易摩擦中,我们明白,规则是最重要的竞争力。在数字时代,服贸带给中国两个维度的竞争:一是服务产业数字化和服贸跨境流动化的趋势下,围绕数据安全和数据准入的博弈刚刚开始;二是数字贸易有可能成就中国在服贸弯道超车,超大规模市场是我们的优势,如何借此赢得规则话语权,只争朝夕。

2021年服贸会,既向国人证明“双循环”是继续扩大开放的“双循环”,也向世界展示了中国经济持续复苏的实力,更在历史的进程中埋下服贸升级迭代的伏笔。

不仅是服贸会,相信接下来的广交会和进博会,也将如期开幕和盛大开幕。中国对外开放的大门,只会越开越大。

北京欢迎你。服贸欢迎你。

非法营运遭约谈 网约车野蛮生长踩刹车

网约车合规化正在走上快车道。9月2日,交通运输部微信公众号发布消息称,交通运输部等五部门于9月1日对11家网约车平台公司进行了联合约谈。约谈指出,近期,部分平台公司通过多种营销手段,恶性竞争,并招募或诱导未取得许可的驾驶员和车辆“带车加盟”,开展非法营运,扰乱公平竞争市场秩序。各平台公司要排查自身问题,立即整改。



非法网约车清退中

据了解,此次被联合约谈的网约车平台,包括T3出行、美团出行、曹操出行、高德、滴滴出行、首汽约车、嘀嗒出行、享道出行、如祺出行、阳光出行、万顺叫车,共11家。

此次五部门约谈11家平台企业,仍是强调各平台公司要严格落实平台、车辆和驾驶员“三项许可”,做到“平台持证经营,车辆持证载客,司机持证上岗”。要立即停止招募不合规车辆和驾驶员,在驾驶员新注册时,对于无法提供许可证件的不予注册。要加快清退平台已有的不合规车辆和驾驶员,要求符合条件的驾驶员和车辆尽快申请办理网约车相应许可。

成为一名网约车司机需要哪些资质?一位接近某网约车平台的人士向北京商报记者介绍,要跑网约车,可以租车跑,也可以用自己的车跑。需要“双证”,即网约车驾驶员资格证和车辆营运证。网约车资格证在网上报名,考试时间自己预约。车辆营运证可以让4a店办理,也可以找平台办。

“网约车资格证只能靠自己,要自己考试,和驾照理论一样。”上述人士称;办车证,车辆要刚买三年以内的车,裸车价要12万元以上。如果租车就不需要办车证了,因为租车公司都办好了。租车可选择平台旗下的租车公司,其他租车公司不靠谱。”

针对目前仍存在的非法营运行为,此次约谈要求相关平台要检视自身存在的问题,立即整改不合规行为。

国家发改委综合运输研究所城市交通室主任程世东在接受北京商报记者采访时表示:“带车加盟”和租车都是正常的、比较普遍的加盟方式,网约车无非是两种运营方式,要么是公司的车,要么是

个人的车,只要管理到位都是可以。在合规方面,每个城市对人、对车、加盟方式,要求都有所不同。经营模式都没有问题,但管理过程中有没有风险是更关键的,要让所有经营主体合法合规运营。

合规化监管趋严

事实上,网约车平台的合规化已经成为必然趋势。在8月26日交通运输部举行的例行新闻发布会上,交通运输部新闻发言人孙文剑介绍,为加快网约车合规化进程,该部门指导各地交通运输部门强化服务,简化审查程序,为符合条件的网约车平台公司、车辆和驾驶员办理许可提供更多的便利。鼓励地方统筹用好数字监管、执法检查、行政约谈、通报警示等手段,加大对非法营运打击力度,规范网约车平台公司经营行为。

就在今年3月,交通运输部上线了网约车合规信息公开查询功能。与上线前相比,合规网约车驾驶员增加17万人,合规网约车车辆增加11.5万辆。

“目前,网约车覆盖我国300多个城市,日均完成订单量2000万单,据全国网约车监管信息交互平台统计,截至2021年7月31日,全国共有241家网约车平台公司取得网约车平台经营许可,环比增加5家;各地共发放网约车驾驶员证351万本、车辆运输证135.7万本,环比增长0.5%、2.3%。在36个中心城市中,订单合规率最高的是广州,最低的是石家庄。”孙文剑介绍。

中国人民大学副教授王鹏在接受北京商报记者采访时表示:“合规驾驶员查询功能的作用,比如在北京要求京人、京牌,对驾龄年限、个人征信有监管,一方面能达到合规性要求,规范行业发展;另一方面能提升服务质量,合规的驾驶员有约束机制,因而能够尽量减少侵权行为,改善企业形象,真正

提供更好的服务”。

“除了车辆、驾驶员合规,行为的监管,还要注重数据合规,包括个人信息、国家安全等一系列数据,都面临合规性的问题。”王鹏说。

工信部近日发布的《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》,对强化数据安全能力作出了要求。在此次约谈中,也再一次强调,各平台公司要严格落实用户信息和数据安全相关法律法规要求,认真履行个人信息保护责任,未征得用户同意,不得向第三方提供用户个人信息。各平台公司在用户数据收集、传输、存储、处理等环节,要依法建立相关数据安全管理制度,采取必要的安全技术和管理措施。

规范定价行为

平台定价和抽成也是此次约谈的一个重要内容。约谈强调,要保障司乘人员合法权益,要科学制定平台派单规则,保障驾驶员获得合理劳动报酬和休息时间;要规范定价行为,降低抽成比例,主动向社会公布计价规则、抽成比例等,切实保障司乘人员合法权益。

今年5月初,部分网约车平台隐瞒高额抽成的新闻被曝出。北京商报记者调查发现,多位网约车司机师傅表示,网约车平台确实有各种隐形维护、服务费用,一些网约车平台抽成超过20%,经常会在35%左右,有时甚至高达50%。

随后,滴滴在5月7日晚间回应称,2020年,平台抽成比例为20.9%,网约车业务净利润为3.1%。确实存在抽成比例过高的订单,但抽成超过30%的订单占比不到3%。滴滴表示,将持续推进平台收费定价公开透明。

北京商报记者从上述接近某网约车平台人士处了解到,其平台上驾驶员报酬是多劳多得,平台抽取30%的抽成。有的司机收入一万多,有的四五千,就看自己时间自由安排。”

此前,在8月18日召开的《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》例行吹风会上,交通运输部相关负责人曾表示,将要求网约车平台企业规范自主定价行为,降低过高的抽成比例,设定抽成比例上限,同时保障网约车司机的休息权。

北京商报记者 陶凤 吕银玲