

编者按

铁道第三勘察设计院近日发布京津冀城际铁路网规划修编环评信息公示。规划将以京、津、石三大城市为核心,新建城际线路24条,总规模3453公里。主要目标是形成核心区主要城市间0.5小时~1小时交通圈、主要中心城市之间1

小时~2小时交通圈、中心城区与周边城镇0.5小时~1小时通勤圈。京津冀一体化,交通先行。三地公路、铁路、航空建设将如何发力?新交通圈的形成将对公众生活带来哪些影响?本期应知为您解答。

“四纵四横一环”实现互连互通

京津冀城际铁路网规划修编方案的规划范围涉及北京市、天津市和河北省全境。规划以“京津唐、京保石、京唐秦”三大通道为主线,以京、津、石三大城市为核心,按照近期2020年、远期2030年、远景2050年的计划,最终形成“四纵四横一环”为骨架的城际铁路网络,覆盖区域中心城市、重要城镇和主要产业集聚区。匡算投资总额为6150亿元。其中,为了更好地推动京津冀协同

发展,疏解北京非首都功能以及承接产业转移建设项目,近期将优先选择8个城际铁路项目进行建设。线路的总规模达1012公里,其中北京268公里、天津167公里,河北省公里数最长,为577公里。到2030年,京津冀铁路网计划再增加1817公里,包括10个铁路项目。2050年前,将再建设多条环京津冀城际铁路,共计624公里。

“四纵”

京石邯城际:北京-保定-石家庄-邢台-邯郸  
京霸衡城际:北京-首都新机场-霸州-衡水  
津承沧城际:沧州-天津-宝坻-蓟县-遵化-承德  
环渤海城际:秦皇岛-曹妃甸-滨海新区-黄骅-滨州

“四横”

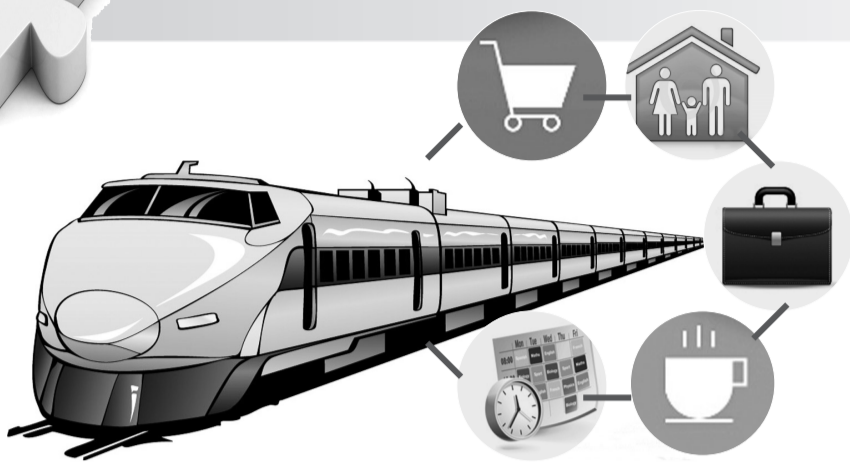
京津塘城际:北京-天津-于家堡  
京唐城际:通州-香河-宝坻-唐山-曹妃甸  
津保城际:天津-霸州-保定  
石沧黄城际:石家庄-沧州-黄骅

“一环”

环北京城际:涿州-首都第二机场-廊坊-香河-平谷-密云-怀柔-涿州



京津冀1小时交通圈连接京津冀



答疑解惑

为生活带来哪些裨益?

京津冀立体交通网络的建设,将对地区发展、产业布局、公众日常生活等方面产生积极影响。

■通过辐射和输送带动周边城市发展

轨道交通是区域发展中的短板。多年来,北京没有形成和周边区域的轨道交通、市郊铁路的有效连通,无法实现可利用资源对周边的辐射和输送。轨道交通是京津冀三地协同发展的排头兵,前瞻性地进行公共服务和基础设施匹配,主城和卫星城之间联系,有望构建“轨道上的京津冀”,形成高密度的郊区立体交通网络。这将引导产业的新布局 and 卫星城的崛起。

■降低“双城族”出行成本

对于居住地和在工作地分居两地的

“双城族”而言,出行时间长和经济成本是极大困扰。卫星城与主城之间不能仅靠公路来解决运输问题,十几万人或更多人在一小时内依靠公路运输势必造成交通拥堵。国外主要是靠城际铁路或市郊铁路,一站式到达。京津冀交通网络的建设将为“双城族”出行提供便利。同时,京津冀三地将力争在2017年实现区域公交、地铁“一卡通”互连互通。北京、天津以及河北的石家庄、保定、张家口、廊坊这6座城市将成为第一批试点“交通一卡通”的区域。

■促进节能减排  
城际铁路的发展将有效缓解路面交通压力,利于公众选择更便捷、经济、环保的方式出行,减少碳排放,改善生态环境。

公路航空何处着手?

打通“断头路”、瓶颈路。例如,河北打通5条对接京津的高速公路、国道干线大通道,集中力量共同建设对接路,打通断头路、瓶颈路。2014年底,共打通京昆河北段、京台廊坊段、京港澳河北段3条高速公路,约500公里,完成省际“对接路”建设100公里。

贯通大外环。全长约940公里、环绕北京的“大外环”绕城公路预计今年全线贯通,串起京张、京沈、京沪、京台、大广、京珠等高速公路,连同从北京出发向6个方向的高速路网(京承通道、京张通道、京石通道、京秦通道、京衡通道、京廊沧通道)形成“一环六射”的高速路网。

一体化运营管理。河北机场集团现已正式纳入首都机场集团托管。京津冀三地今年签署协议,主要机场实现了统一管理、一体化运营。力争到2020年初步形成定位明确、协同运营、互利共赢、与京津冀城市群发展相适应的多机场系统。

空港组合。国内多家航空公司针对京津冀协同空推推出了“空铁组合产品”,既疏解北京机场进出港客流,又经济便捷。例如,乘客从北京南站乘坐京津城际列车抵津,再无缝对接天津地铁2号线,直达天津机场候机楼,全程不到一个半小时。

专家建议

交通如何协同发展?

现阶段,京津冀三地交通一体化面临的困难主要有:

管理体制机制不协调。京津冀的行政分割,导致三地在交通领域各自为政,缺乏统一的规划与协调。

法规、规范、标准不协调。法规、规范、标准的协调是实现京津冀交通一体化的重要保障,缺乏有效的协调,容易产生建设浪费、开发无序等问题。

资金需求量大。交通基础设施建设大多属于重大项目,投资规模较大,筹集建设资金也是一个难题。

专家建议,京津冀交通协同发展应秉承一体化规划、一体化布局的思路。一要做好规划引领、科学论证,注重规划的前瞻性、先进性和可操作性,强化

规划的引领作用。

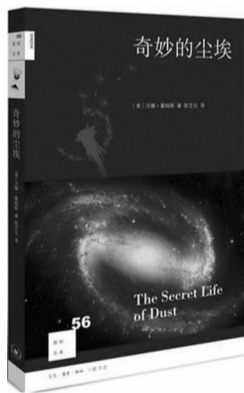
二要优先发展轨道交通,既加密中心城区轨道交通建设,又加快城际铁路建设。要把周边的交通和市内的交通无缝衔接起来,进行混合布局,比如市郊铁路直接通达进城,一端连着市郊的新城和卫星城,另一端紧密衔接北京市内的地铁散点,能够使乘客快速换乘,提高运行效率。

三要着力推进交通与土地利用的一体化,大力推动以公共交通为导向的土地开发模式。

四要在交通基础设施互连互通、交通管理与交通运输组织智能化水平不断提高的前提下,推进交通服务的一体化。

开卷 Book E-mail:kaijuanbook@163.com

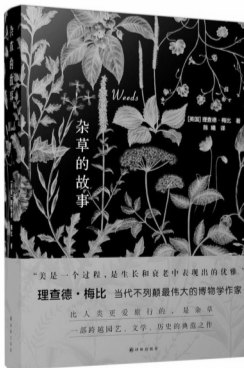
好书推荐



《奇妙的尘埃》

尘埃,大自然的毫末之物,却从宇宙诞生之日开始影响着一切。宏观上,星系的形成、地球的诞生、生物的天绝、城市的消失、大气的升温等都与尘埃脱不了干系。微观上,它是无数微生物的栖居地,也是制造多种疾病的罪魁祸首。汉娜·霍姆兹是备受瞩目的科普作家,她采访了诸多领域的专家,为读者奉献了一次令人心醉神驰的奇妙之旅。

出版年:二〇一五·八  
出版社:生活·读书·新知三联书店  
译者:陈曦  
作者:〔美〕汉娜·霍姆兹



《杂草的故事》

杂草是某种类型的植物还是一种人类的思维?它们是生物品种还是文化的产物?它们为何存在?如果没有它们,世界将会怎样?英国博物学家理查德·梅比讲述了在人类与自然的抗争过程中,四处流浪的杂草是如何被定义、被诠释、被限制和被不公平地对待,又是如何冲破文明的边界并影响人类对自然的看法,本书是一部立足英国本土的杂草变迁史。

出版年:二〇一五·五  
出版社:译林出版社  
译者:陈曦  
作者:〔英〕理查德·梅比

树木给人类提供了赖以生存的空间,而人类对于树木却没有太多付出

人与树的不解之缘

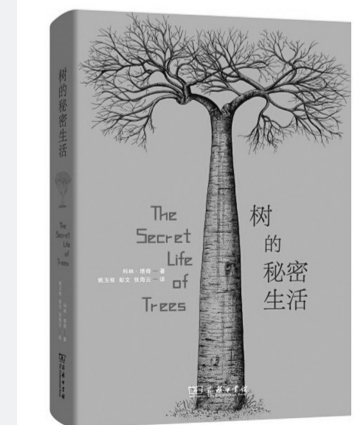
◆陈华文

幼年时,常听人说隔壁村有一棵歪脖子老树,谁要是砍其枝,树就会流出鲜红的血,砍树的人则会生病卧床不起。这虽然是一个听来的故事,真伪没去考证,但这让我从小就意识到:树虽然不会走路,不会说话,但树和人一样,也有着鲜活的生命。后来看了电影《魔戒》中讲到的树人,更加认定树是有灵气、有力量的生命体,拥有着人类所不了解的奇妙的思想高度。

如今,生活在城市里,树木随处可见,但对树木的情感却大不如前了。古时候,我们与树为邻,在大树下乘凉、思考甚至休息,其沉稳安全的气质让我们想起父亲,我们还在树上缠绕红绳,祝祷好运,因为在树上长寿与新生并存。如今,这些关于树木的情感少了很多,它不再是我们情感寄予的对象,而成为城市建设的装饰品,少了很多温情与美好。

如果没有古老的森林,就没有今天的人类。人类的所有活动,或者说人类文明的诞生和树木有着密切的关联。然而,人类对树的了解却少得可怜。世界上到底有多少树种?它们是如何分布的?它们在自然界中如何生存?与周围生物如何合作竞争?如何从毫不起眼的种子成长为参天大树……好在,英国科普作家科林·塔奇的新书《树的秘密生活》,对这些问题做了回答,从科学与人文的双重视角帮助人们全面了解树为何物。

科林·塔奇经常围绕动植物的科学问题发表高见,还出版过《生活的多样性》。《树的秘密生活》推出后,引起了业界的广泛关注,英国《金融时报》评价其为“一封写给大树的情书”。全书分为4部分,包括“什么是一棵树”、“世界上所有的树”、“树的生活”以及“树与我们”。塔奇用充满温情的笔调,蕴藏激情和科学活力的文笔,讲述了有关树木的常识,并怀



《树的秘密生活》

作者:〔英〕科林·塔奇  
译者:姚玉枝 彭文 张海运  
出版社:商务印书馆  
出版时间:2015年6月

揣敬畏之心探讨了人类为什么对树木有与生俱来的依恋。只要有心,答案不难寻找,作者条分缕析地进行展开。在人与自然的交集中,树扮演着不可替代的角色,树与人的生活密不可分,影响着政治经济政策的制定、生活方式的选择。

从历史的维度看,人类的先祖曾经生活在树上,后来慢慢走下树木,学会直立行走和劳动,接着人类文明才得以诞生。

从文化的维度看,树构成了中国人墨客的文化品格,唐代诗人贺知章曾在《咏柳》中写道,“碧玉妆成一树高,万条垂下绿丝绦”,元朝诗人马致远曾在《天净沙·秋思》中写道“枯藤老树昏鸦,小桥流水人家,古道西风瘦马”。类似的诗句不胜枚举。而与树有关的成语就更多了,如暮春春树、万木争荣、尺树寸泓、琼林玉树、玉树临风……本书简体中文版在国

内出版时,作者在序言中高度肯定了中国历史上动植物的多样性,认为这是孕育灿烂中华文明的基础。可以说,在人类文明进程的每一个阶段,都有树木的广泛参与。

步入现代社会以来,树木对人类的重要性更加清晰。它是改善人类生存环境的重要载体,是“氧气的制造厂”,还可以吸收工业化生产排放的有毒气体、滞留污染大气的烟尘粉尘和消除对人类有害的噪声污染。

然而,也正是伴随着经济的快速增长,人类对于树木的需求也成千上万倍增长,大片林木遭到肆意砍伐。俄罗斯、加拿大、巴西、印尼等国已经成为世界上砍树最快、最多的国家。从2000年到2012年,全球被砍伐的树木面积达230万平方公里。按这样的速度砍下去,地球上现有的森林资源或许将在某一天荡然无存。到那时,人类的命运将何去何从?

好在不少国家已经意识到了保护树木的重要性,积极采取如植树造林、制止乱砍滥伐等措施。

但是,塔奇认为,植树造林也要因地制宜,不能盲目扩大林木面积。干旱地区地下水本来就不多,若不断种树,树木会吸收大量地下水,不但达不到预期效果,还会增加生态负担。当前我国正大力进行城镇化建设,不少地方为了城镇的美化,直接进行大树移植,其实这有违树的生长规律,导致很多树因为“水土不服”而枯萎。

树木给人类提供了赖以生存的空间,而人类对于树木,却没有太多的付出。在《树的秘密生活》结尾,塔奇建议人类以树为核心,以一种睿智的方式调整世界范围内的经济结构,对树木、对自然界心存“万物皆平等”的气度,惟其如此,才能让这个世界绿意盎然,充满生机与活力。

自始至终,树知道答案,只待人类发现。

每当身在城市的雾霾中无处可逃时,心中总会想念蓝天清澈、白云低垂的三江源。这些年,随着全社会对生态保护的日益重视,当然也和交通的发展有关,三江源开始越来越多地呈现在世人面前。

人们为这片将近40万平方公里土地的壮丽和美好所感染,也为这里丰富和独特的草原森林、动物植物、地理地质、江河源头、神山圣湖所惊叹。然而,广袤多样的三江源究竟有些什么自然遗产,这仍然是一个没有完全解开的谜。

从2012年到2014年,山水自然保护中心、北京大学、三江源国家级自然保护区以及影像生物多样性调查所(IBE)等机构,联合众多资深动植物学家,在SEE基金会的支持下,连续3年共同开展了三江源生物多样性调查,希望通过这些努力,进一步探索三江源的谜底,让三江源的生物多样性与自然生态系统的价值被更多人认识。

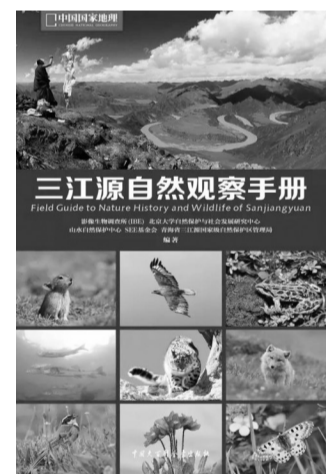
《三江源自然观察手册》呈现的是调查结果中最为直观的部分。精美的野生动植物图片和基本信息主要由IBE的野生动植物摄影师完成,他们在每一幅珍贵的图片背后都付出了大量的心血和体力,同时收获了喜悦与自豪。这其中有不少照片都是三江源甚至中国的“第一次”。

我们之所以如此看重三江源,不仅因为这片土地是中国乃至亚洲大江大河的发源地,其以草原——草甸为主的生态系统为下游上亿人口的饮水安全提供了举足轻重的保障;还因为这里独特的生物多样性在千百年来牧业发展的夹缝中仍保留了相当的规模。

这一方面得益于这里藏族百姓对神山圣湖的传统信仰以及藏传佛教众生平等或杀生的教义;另一方面与这里长期以来游牧这种顺应自然的生产生活习惯不无关联。这些都为当今我们如何解决人与自然和谐相处这一难题提供了启示。

然而,三江源传统的生活方式和文化和世界的所有地方一样正面临着工业发展、城镇化等现代化进程的威胁。身处这个快速发展的社会和剧烈变化的时代,我们是否能够让三江源这样的美好延续下去?

这同样是一个紧迫的问题。希望生活在这里的传统牧民、当地各级政府、科学家、自然保护者和爱好者,以及在三江源探寻各种机遇的人士能够一起为此提供答案。(本文作者为北京大学教授)



探寻三江源的谜底