

# 成都商报

## 习近平给北京大学的留学生们回信

新华社北京6月22日电 中共中央总书记、国家主席习近平6月21日给北京大学的留学生们回信，鼓励他们更加深入地了解和真实的中国，把想法和体会介绍给更多的人，为促进各国人民心相通发挥积极作用。

习近平在回信中说，你们主动了解中国国情和中国共

也是为促进人类进步事业而奋斗的政党。习近平表示，中国有句俗语：百闻不如一见。欢迎大家到全国各地走走看看，更加深入地了解和真实的中国，同时把你们的想法和体会介绍给更多的人，为促进各国人民心相通发挥积极作用。 紧转02版

2021年6月23日 星期三 农历辛丑年五月十四

国内统一刊号:CN51-0073 邮发代号:61-604 成都传媒集团主办 成都商报社出版 第9492期 总编辑 李少军 值班编委 尹向东 今日市区 多云间阴有分散阵雨 21~32℃ 南风1~3级

## 在幸福之都 享幸福生活

# 39分钟

### 成都中心城区平均通勤时间

# 从

# 39

# 分钟

# 到

# 35

# 分钟

# 分

# 钟

# 到

# 35

# 分钟

跻身2000万人俱乐部的成都，近来正处于关注的焦点。人口的激增是城市吸引力的体现，也是城市参与未来竞争的关键。但相应地，人口的激增也是挑战，考验着超大城市的现代化治理水平，考验着对大城市病的有效抵御。城市如何合理、适宜，乃至从容地安放下2000万人口？这是“成长的烦恼”，也是必须的探索。

知乎上有一则帖子，提问很短，但跟帖很长：“身在大城市的你，每天通勤多长时间？”互动讨论的热烈，印证了“通勤”时长之于大城市的重要性。

去年年底，中国城市规划设计研究院发布《全国主要城市通勤时耗监测报告》，其中显示，在36个全国重点城市中，共有超过1000万人正在承受单向出行60分钟以上的极端通勤时耗。成都中心城区平均通勤时间39分钟，这在国内外大城市中，并不靠前的水平。

今年起，成都把“城市通勤效率提升工程”作为“十四五”期间全面实施的“幸福美好生活十大工程”之一，并提出具体目标：将成都中心城区建成区的平均通勤时间缩短至35分钟。

乍看之下，从39到35，时间短了4分钟。但若放到超大城市的通勤时间坐标中来看，4分钟却是着实不短的一段刻度。其背后，有着长长一串大城市治理的复杂密码。

为了解开这“4分钟”背后的通勤密码，成都商报-红星新闻记者深度对话了上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司城市交通院副院长俞雪雷，以及对“城市通勤效率提升工程”内容起草有着深度参与的成都市规划设计研究院、规划设计研究所所长李星。我们试图通过对话，找到人口2000万时代，通勤提效的关键路径。



截至去年底，成都轨道交通运营里程突破500公里

## “4分钟”背后的成都通勤密码

### “2000万时代”的通勤路，痛点在哪？

“如果能将39分钟的平均通勤时间缩短到35分钟，那是很不容易的。”俞雪雷说，别看仅4分钟，换个角度，这是10%的提升。再换个角度看，城市的生长仍在继续，几年后，若通勤效率与当前持平，尚且是进步，若再有提升，就更不易了。

通勤，专门指代上下班交通，也是城市交通中最最繁忙拥挤的时段。去年底，由中国城市规划设计研究院发布的《全国主要城市通勤时耗监测报告》显示，北上广深的上班族，单程平均通勤耗时41分钟。而在36个全国重点城市中，共有超过1000万人通勤时间60分钟以上。其中，上海单程平均通勤时耗是42分钟。国外大都市面临同样的问题，东京平均通勤时间为58分钟。

成都的通勤平均时耗39分钟，中心城区平均通勤距离9.1公里，在国内特大城市中并不算靠前水平。究其原因，除了一定程度的职住分离、常规公共交通效率还有待提高，还有两个重要原因。一方面，小汽车出行占比超过了30%，机动化出行占比比较高；另一方面，轨道交通与公交、慢行换乘接驳体系融合不足，轨道两端接驳用时占“门到门”全程通勤用时的42%，降低了轨道交通的效率。

李星举例，东京都市圈是名副其实的“轨道上的都市圈”，除了高密度的轨道交通网络，其更值得借鉴的经验，就是轨道两端尽可能与目的地相衔接。李星说，从成都的现实情况来看，轨道两端到出发点和目的地的时间占据了全程通勤的四成以上。也就是说，从家出门上地铁，以及下地铁后到单位，这部分的耗时大有提升空间。

正因如此，成都大力推进TOD建设。这种以公共交通为导向的开发模式，优势之一就是将所有场景与轨道站点密切衔接，让通勤实现最大化便利。

### 需求管理，让公共出行的竞争力胜过小汽车

交通经济学里有着非常著名的“当斯定律”。在政府对城市交通不进行有效管控和科学治理的情况下，新建的道路设施会诱发新的交通需求，而交通需求总是倾向于超过交通供给。换句话说，道路修得多，未必意味着拥堵问题的解决，反而可能越修越堵。

对于一座2000万人口的超大城市，小汽车出行需求量，必然会大大超过路网的承载，这很难通过单纯的新增道路去解决。那该如何解决？一个共识是，必须让地铁发挥更大的作用。那么如何让小汽车让位地铁？这就涉及到一个重要手段，交通“需求管理”。俞雪雷和李星不约而同地提到了“需求管理”的必要性。简单说，就是通过管理举措，对人们的出行需求作出引导，让更多人去选择公共交通，而非小汽车。

比如巴黎，其构建了高效的市域铁路，有轨电车、常规公交协同运营体系，小汽车出行占比仅为13%。针对成都而言，最实际要解决的，是进一步增加公共交通出行的竞争力，让其竞争力大大超过小汽车，成为出行首选。在俞雪雷看来，“准点率”，时间可控，是公共交通出行的极大优势。

“举个例子，如今上海轨道交通网络已基本成型。现在第二步工作是梳理地面公交网，使其能够跟地铁更好地衔接。”俞雪雷说，这些地面公交车的路线要深入到小区里面，让人出了家门就能坐公交，进而无缝换乘地铁。

还有一点，是要用好智慧交通手段。俞雪雷表示，上海在尝试的智慧交通做法，就包括让地面公交出行人在出门时能直接查询到所要乘坐的公交车几分钟内可达，多少时间可以到达目的地。时间精准可控，接驳便利，那么必然会有更多人放弃小汽车而选择公共出行。

### 人的体验是第一位，时间并不是唯一标准

根据城市通勤效率提升工程实施方案，成都实施了六大行动，包括职住平衡促进行动、交通基础设施提升行动、公共交通提质行动、交通治理优化行动、通勤场景营造行动和交通政策引导行动，以一套组合拳，提升城市通勤效率。

在此基础上，成都提出了很明确的目标。“十四五”末期，成都地铁运营及在建里程数将达到850公里以上。也就是说，要让更加密集的地铁网，优化市民的出行。此外，“十四五”末期，成都通勤出行的绿色交通分担率将超过70%，成都中心城区建成区平均通勤时间将缩短至35分钟。

但其实，时间未必是第一位的。“就城市通勤而言，出行者的幸福感不仅取决于时间，更取决于体验感。”李星说，时间可控、环境舒适、场景多元、服务便利，这一系列的元素都影响着人们的出行体验。“时间，只是其中一个方面，以人为本才是核心。”

因而，城市要提升的，除了通勤时耗，更有出行体验。截至2020年底，成都已累计建成1018条“回家的路、上班的路”社区绿道。2021年，成都提出将持续规划建设1000条“回家的路”“上班的路”“旅游的路”“上学的路”，营造丰富多样的生活场景、消费场景，实际上，正是在以人为本，强化出行体验，优化出行环境。

根据成都对未来出行结构的预期，到2035年，地铁出行将占中心城区市民出行总量的40%，常规公交车占10%，机动车占15%，慢行占35%。会有更多人自主选择在环境更优、场景更丰富的“回家的路”上慢行，途中可赏花、消费、逛街、品茗。那么，即便时间慢下来，也能收获从容与惬意。

成都商报-红星新闻记者 王珏

## 地铁18号线天府机场1号2号航站楼6月27日正式开门迎客 乘地铁18号线快车 37分钟从火车南站到新机场

### 运营时间延长 增加快车开行

天府机场1号2号航站楼站开通后18号线将作为机场旅客交通接驳的重要通道，为满足日常通勤及机场客流运输双向出行需求，成都地铁进一步优化18号线运营组织方式。

一是调整运营服务时间，待天府机场1号2号航站楼站投用后，18号线两端始发站火车南站、天府机场北站的首班车时间均调整为06:00，末班车时间均调整为23:30，届时轨道交通18号线运营服务时长将跻身全国城市轨道交通机场线前列。

二是调整运营服务模式，根据机场“潮汐式”客流的特点，成都地铁将在06:00至08:00、20:00至23:00机场客流重点时段增加火车南站至机场北站的列车班次，并在以上时间段将大小交路套跑调整为单一交路(大小交路套跑模式为：火车南站-天府机场北站大交路、火车南站-西博城站小交路；单一交路为：火车南站-天府机场北站)，同时将开往机场方向最小行车间隔压缩至7分钟，最大限度满足机场客流的运输需求。

三是创新行车组织方式，增加快车开行。天府机场1号2号航站楼站投用后18号线将推行“快慢车”混跑运营模式，每日预计开行快车6列，快车将在火车南站、孵化园站、海昌路站、三岔站、天府机场1号2号航站楼站、天府机场北站停靠，其余站点均不停站通过。

### 推出特色服务 打造天府景观

地铁天府国际机场1号2号航站楼站位于机场GTC大厅内部，乘客搭乘地铁18号线在该站

下车即可实现与机场的无缝换乘。成都轨道交通集团推出多项特色化服务举措，全力保障乘客高效换乘。

一是设置特色乘客服务台，实现自助式服务。天府机场1号2号航站楼站内设有特色乘客服务台，该服务台具备出行方案规划、双语切换引导、首末班车查询等十余项功能，可为乘客提供智能问询、一键查询、信息智能化获取等自助式服务。

二是推出无障碍预约服务，满足多元出行需求。针对有特殊服务需求的乘客，成都地铁在天府机场1号2号航站楼站特推出“地铁+机场”的“一站式”无障碍预约服务，满足不同乘客群体差异化出行需求，有需要的乘客可拨打热线服务电话(61638000)进行预约。

三是匹配更新导向标识，助力乘客高效出行。为强化地铁站与航站楼换乘指引，实现信息共享，车站内设置了天府机场航站楼布局导览图、路面引导牌及地铁线网图等导向标识；机场显示屏上增加地铁线网图、拥挤度、地铁首末班车时间、成都美景地图、成都地铁APP二维码等信息，方便乘客进行信息双向获取。同时，匹配18号线机场线特色属性，建立线路“信息矩阵”，在18号线火车南站、孵化园站等换乘站点内综合信息显示屏同步接入天府国际机场航班等实时信息，助力乘客便捷出行。

四是打造天府特色园林景观，提供良好候车环境。天府机场1号2号航站楼站的站厅东西两侧和站台均设有卫生间，全方位体现了细致的人性化关怀，并且结合公园城市理念，在站厅打造了富有天府特色的园林景观，设置4组天府特色座椅，为乘客提供良好候车环境。

成都商报-红星新闻记者 严丹

## 压实责任 细化分工 坚决整改环境突出问题 全面提升生态环境保护水平

### 成都市大气、水、土壤污染防治“三大战役”领导小组2021年第三次会议召开 王凤朝出席并讲话

本报讯(成都日报记者 常斐) 昨日，成都市大气、水、土壤污染防治“三大战役”领导小组2021年第三次会议召开，传达近期省生态环境保护督察成都市意见反馈意见和重点工作，研究有关重要文件，安排部署下一步重点工作。市委副书记、市长、领导小组组长王凤朝出席会议并讲话。

王凤朝指出，良好生态环境是最普惠的民生福祉。全市上下要坚持以习近平生态文明思想为指导，严格落实党中央国务院、省委省政府和市委市政府决策部署，严格执行整改分工方案，坚持实事求是、杜绝“一刀切”，快速、全面、坚决、彻底推进问题整改，层层压实压实责任，扎实做好新一轮环保督察迎检工作，全面提升生态环境保护水平。

王凤朝强调，一要聚焦问题、紧盯目标，提升污染防治工作成效。重点抓好工程机械、渣土车监督管理，严控挥发性有机物无组织排放，加强施工工地精细化管理，分类分批推进餐饮油烟管控，坚决打好大气污染防治攻坚战；持续完善健全市政管

网、污水处理等基础设施，压紧压实河湖长制责任，加强饮用水水源保护和饮用水应急保障能力建设，不断推动全市水环境质量持续改善；科学研判土壤污染防治形势和突出问题，强化污染地块安全管控措施，加快提高城市建筑垃圾管理和资源化利用水平，扎实做好化肥农药减量增效工作，不断提升全市土壤环境质量。二要深入实施“八大行动”，将之作为打好“三大战役”的重中之重和关键抓手，全面梳理工作进展和阶段成效，进一步优化工作举措，层层分解、逐项落实工作任务，找准突破口和着力点，精准发力、限时攻坚，确保各项决策部署落地见效。三要远近结合、长短结合、治标与治本结合，加强生态环境保护的动态研究，坚持举一反三、由点及面、由表及里，坚持减污降碳协同推进，进一步补短板强弱项，推动城市绿色低碳发展，力争率先实现碳达峰、加快建设碳中和“先锋城市”。

市领导田蓉、王平江、刘旭光、曹俊杰、四川天府新区管委会主任陈厚章，市政府秘书长周先毅等参加会议。

### “城市通勤效率提升工程”提出目标：

## 将成都中心城区建成区平均通勤时间缩短至35分钟

