

北京高速公路总里程达到1276公里

东六环改造工程预计今年年底通车

本报讯 (记者 周美玉) 昨天,北京市交通委、首发集团、北京公交集团等相关负责人做客北京交通广播《一路畅通》“交通大家谈”节目透露,截至2024年9月底,北京高速公路总里程达到1276公里。目前仍有7条高速公路在建,其中,东六环改造工程计划今年年底具备通车条件,国道109新线高速(灵山互通-市界段)力争今年年底建成通车,京密高速(机场南线-六环路段)、108新线高速和涞宝路新线高速

已经实现开工建设。据介绍,全市“七放射+地区环线”的国家高速公路主格局基本建成,交通对外辐射能力大幅提升,进一步推动京津冀区域协同发展。从高速公路类型看,包括京哈、京沪、京港澳、京昆、京藏等10条国家级高速公路,以及机场高速、五环路、京礼高速、国道109新线高速等17条地方高速公路。

目前,本市在建高速公路共7条,其中东北方向3条,为承平

高速公路(北京段)、京平高速改扩建工程和京密高速(机场南线-六环路段),涉及朝阳区、顺义区和平谷区;西部山区有3条,分别为国道109新线高速公路(灵山互通-市界)、108新线高速和涞宝路新线高速,涉及门头沟区和房山区;1条位于城市副中心的东六环(京哈高速——潞苑北大街)改造工程。

据了解,东六环改造工程目前正在路面工程施工,按计划今年年底建成,具备通车条

件;国道109新线高速公路,西六环-灵山互通段已于2024年7月1日建成通车,灵山互通-市界段力争于今年年底建成通车。承平高速和京平高速改扩建工程于2023年底开工建设,目前两个工程正在全速推进建设当中,计划2025年底完工。此外,京密高速(机场南线-六环路段)、108新线高速和涞宝路新线高速,为今年新开工项目,已经实现开工建设,正在按照建设计划有序推进。

公交发展方面,据北京公交

战略和改革发展部业务主管冯帅介绍,目前,北京公交拥有运营线路2257条,其中常规公交1256条,多样化专线178条,定制公交823条。工作日日均客流量660多万人次,日均出车2万部,发车14.7万次。为了提升运营效率,本市推动公交、地铁“两网融合”,今年以来,已优化公交线路90条,接驳地铁站出入口距离小于50米的公交站点占比已达87%,到“十四五”末,该比例将达到90%。

北京将探索建立大兴机场与雄安新区低空客运航线

本报讯 北京力争通过三年时间,低空经济相关企业数量突破5000家,低空技术服务覆盖京津冀、辐射全国,低空产业国际国内影响力和品牌标识度大幅提高,产业规模达到1000亿元人民币。其中,北京将探索建立大兴机场与雄安新区的低空客运航线,挖掘北京与周边地区的城际空中通勤应用。

日前,北京市经济和信息化局等部门发布《北京市促进低空经济产业高质量发展行动方案(2024-2027年)》(下称“方案”),提及以上内容。

方案指出,北京将打造全国

低空飞行应用创新示范,创新并开放多元应用场景。空中交通方面,北京将探索建立大兴机场与雄安新区的低空客运航线,挖掘北京与周边地区的城际空中通勤应用。

智慧城市建设方面,北京将加大无人机在城市管理、空中交通、生态治理、农业生产、园林绿化、文物保护、安防巡查、电力巡检等领域的应用。

特色文旅方面,在延庆、密云、平谷、房山、城市副中心文化旅游区等有条件的地区开发和推广低空观光、飞行体验、高空跳伞等低空旅游产品。

北京还将推进航空物流配送应用。在延庆、平谷、密云、房山等有条件的区推动常态化低空物流配送应用,并拓展到京津冀重点地区。开发干支末航空物流配送航线,开展无人机城际运输及末端配送应用示范,探索智慧物流新模式,推动构建航空物流配送网络。

根据方案,到2027年,北京将围绕应急管理、物流配送、空中摆渡、城际通勤、生态安全、特色文旅等,形成10个以上可复制可推广典型应用场景。基本建成网络化的基础设施体系、空域航路资源及低空应用生态。(中新)

北京9万余户经营主体实现信用修复“免申即享”

本报讯 (记者 周美玉) 为更好激发市场主体活力,助力失信经营主体尽快恢复经营,北京市场监管部门在全国各省率先推出经营主体轻微失信行为“免申请”信用修复,实施以来已修复各类经营主体9万余家。

今年5月份,北京市市场监督管理局印发《2024年全面优化营商环境打造“北京服务”工作方案》,对本市被列入经营异常名录和严重违法失信名单的经营主体,改正后符合条件的,经营主体无需提交申请材料,系统即主动将其移出相关名单。市场监管部门持续优化信用修复平台,实现了修复情形的智能识别,通

过大数据比对,按照年度、变更记录等多重维度,精准匹配未年报列异后补报情况和通过地址无法联系后主动变更地址的经营主体,实现自动修复。如个体工商户完成年报补报并公示后,国家企业信用信息公示系统即可智能比对识别,自动取消其经营异常标记,实现即改即修。

近年来,市场监管部门持续优化经营主体信用修复政策,全面畅通信用修复的线上线双渠道,对符合条件的经营主体开展“在线申请+数据核查”,实现信用修复“网上办、零见面”,已累计为36.3万户经营主体开展信用修复。

(上接第1版)加强“老老人”权益保障,推广养老服务制式合同网签,防范和打击侵害老年人权益行为;开展“老老人”特别是老残共养家庭监护服务试点,探索意定监护实施路径,解决就医、养老、遗产继承等意定监护难题。

关于优化“老老人”服务设施功能布局方面,加强居家社区养老服务设施建设,统筹考虑区域人口老龄化程度、“老老人”分布等因素,精准布局养老服务中心;积极推进适老化改造,开展老旧小区养老设施补短板行动,对养老服务功能不足的地区,采取置换、购置、租赁等方式加强服务供给。强化区级养老服务指导中心的统筹作用,构建以养老服务综合枢纽,养老机构、养老驿站为延伸网点,专业服务商为协同网点,与社区卫生服务中心等机构协同的居家社区养老服务供给网络;依托养老服务中心建立“老老人”需求实时响应、供给精准匹配平台,形成全市统一的分布式、枢纽型、平台化养老服务网络,以多元化方式增加供给有效性;分层分类引入专业服务商为“老老人”居家养老提供康复护理、就医陪诊、家政维修等服务。加快补齐农村“老老人”服务短板,推进农村互助性养老服务,完善“乡镇养老服务中心(乡镇敬老院)+养老驿站+邻里互助点”农村养老服务体系。

关于扩大“老老人”普惠服务供给方面,支持养老服务经营主体品牌化、连锁化、规模化发展,引入一批国内外知名品牌企业,培育一批专业化程度高、能力强、规模化运营的行业企业;

同时,优化养老服务领域营商环境,在市场准入退出、要素获取、开展市场化服务等方面给予更有力的支持。推广居家社区养老服务新模式,主要通过政府提供设施、培育市场供给主体、完善服务供给网络、规范服务供给标准等方式,加强对“老老人”的普惠服务供给;按照“同质同标”原则,深化京津冀养老服务协同发展,为有需求的“老老人”提供更多的普惠养老服务选择。依托街道(乡镇)养老服务中心,织密养老助餐服务网络;鼓励养老助餐经营主体多元化、连锁化运营,因地制宜推行“中央厨房+社区配送”等模式,促进可持续发展;打造智慧用餐场景,优化老年人支付方式;采取社会化助餐、邻里互助等多种方式,整合物业人员、志愿者、社区工作人员、快递外卖等相关力量开展送餐服务。

关于完善“老老人”医疗服务供给方面,完善医养结合对接机制,完善属地社区卫生服务机构、安宁疗护机构与养老机构握手机制,支持以有偿签约服务等方式促进医疗机构开展医养签约合作服务;健全社区卫生服务机构、综合医院之间的“老老人”紧急救治及快速转诊绿色通道,鼓励医务人员下沉基层开展医养结合服务。更好发挥家庭医生签约服务作用,健全老年人基础病等健康信息档案,优先为“老老人”提供家庭医生签约服务,支持通过互联网等方式开展居家医疗服务。优化医疗护理服务资源供给,立足实际条件,积极稳妥地推进人口密集区内部分一、二级医院,转型为护理机构或增加

护理床位;鼓励社会力量和社区卫生服务机构建设护理机构、安宁疗护机构。

关于推进“老老人”服务专业化标准化智慧化方面,加强照护服务队伍建设,加大家庭照护人员培训支持力度,支持行业协会开展养老护理员社会评价,落实养老服务人才积分落户政策,对符合条件的养老行业高技能人才加分。加强“老老人”养老服务标准体系建设,完善“老老人”照护服务标准,规范开展老年照护需求评估和服务工作,精准对接“老老人”照护服务需求。加强对养老服务领域新技术研发、场景建设、先进技术推广应用的政策支持,积极推进智慧养老建设,重点支持养老机器人产业发展。推动涉老数据有序开放和合理开发利用,建立高龄独居、孤寡等特殊困难老年人群体生活数据异常监测预警体系,探索拓展一键呼等智慧养老场景应用,引入智能水表、智能燃气表等智能监测预警设备。

关于强化“老老人”服务改革组织保障方面,将进一步健全“老老人”服务保障统筹协调机制,发动行业协会、慈善组织等各类社会主体参与,鼓励社会力量发展养老服务业、开展公益互助服务。

据统计,目前我市共有“老老人”69.8万人,其中,高龄失能老人16.36万人(经能力评估为失能老人的15.3万人,重度残疾的1.06万人),占比23.44%;高龄自理老年人53.44万人,占比76.56%。同时,还有80岁以下失能失智老年人15.7万人。为此,政策覆盖范围老年人共约85.5万人。

日军侵华史实增添又一实物证据

京张铁路发现300米紧急避险钢轨



本报讯 (记者 周美玉 通讯员 韩冰) 第四次全国文物普查正在进行中。近日,延庆区普查队在位于八达岭镇的京张铁路三堡段进行拉网式调查时,于三堡车站北侧约200米处意外发现了长约300米的紧急避险钢轨,经查证,为1939年侵华日军所建。这一发现丰富了京张铁路的实物资料,也为日军侵华史实增添了又一实物证据。

近日,记者跟随工作人员来到京张铁路三堡段,在钢轨上清晰地看到“COCKERILL—II—1906—IPKR—SANDBERG”字样。延庆区“四普”调查队一组负责人赵铭普介绍,字样中COCKERILL指比利时科克里尔公司,是世界近代早期铁路建设的关键供应商之一;1906为生产制作年代;IPKR为“皇家京张铁路”的缩写,即定制方信息;SANDBERG指桑德伯格标准截面(Sandberg standard section)钢轨。

据初步鉴定,这段钢轨属于京张铁路早期建设时期的安全设施之一,用于在紧急情况下引导列车避险或进行紧急制动。其长

度约为300米,材质坚固,虽历经风雨侵蚀,但仍能清晰辨认出其历史痕迹。普查队随即利用高精度设备进行数据采集和记录,为后续的研究和保护工作打下了坚实基础。

京张铁路全长约200公里,一共分为三段,詹天佑任总工程师,第二段南口至青龙桥关沟段由副工程师颜德庆,工程师张鸿浩、苏以昭等负责。该段是整个路段中最艰难的一段,著名的人字形展线就出现在这一段。为了最大限度减少坡度对行车的影响,詹天佑不惜花费重金,购买了桑德伯格标准截面钢轨,这种钢轨比普通钢轨的稳定性、承载能力和运行安全都更高。

京张铁路虽历经百余年,期间不乏战火和灾害的损毁,这些最早的老钢轨仍能保存下来,是一件幸事。经查证,1939年发生山洪时,洪水将三堡车站线路和站舍全部冲毁。随后日军对三堡车站进行了修复,并在车站的京张铁路32号桥东侧新建了这条避难线。建设避难线时,所用到的铁轨即是1906年桑德伯格标准截面的钢轨。