

喜迎二十大

天津车联网先导区建设驶入快车道

初现智慧之光 实现“聪明的车”和“智慧的路”灵犀相通

■ 本报记者 岳付玉

眼下天津最智慧的路在哪儿? 回答是西青区张家窝一带, 全国第二个、北方第一个国家级车联网先导区里。那儿的路像有千里眼和顺风耳, 可以让驾驶员不惧“鬼探头”, 避开障碍物, 提前礼让急救车……无人驾驶的物流车也已在路面自如穿行。经过2年多的建设, 天津车联网先导区初现智慧之光, 在标准制定、数据开放与交互能力等方面跻身国内领先行列, 部分经验已向全国多地复制推广。

互联网将人与人连接起来, 车联网是将车与车、车与路连接起来, 让车、路、云、网之间数据交互、灵犀相通, 实现“聪明的车”和“智慧的路”。因为融合了通信、交通、汽车几个行业的发展, 车联网建设已被提升到国家战略高度。

按照规划, 天津车联网先导区项目要对西青区408个路口进行智能化改造升级, 覆盖该区域300平方公里, 打造完善的车联网应用示范环境。目前, 先导区车路协同项目中, 被称作“高配”的张家窝及南站核心示范区, 86个全路口、17个全路段, 绝大多数已完成路口建设与设备安装。被称作“标配”的西青区其他区域, 322个极简路口建设也已完成90%以上。

在备受厚望的行业标准制定方面, 天津车联网先导区已交出很好的答卷, 截至目前, 牵头或参与标准研究制定88项、发布12项。其中, 国际标准1项、国家标准10项、团体标准1项, 形成一定的行业影响力。

在环境测试方面, 天津先导区的优势突出, 现已搭建虚拟测试场、封闭测试场、开放测试道路三级测试服务体系。其中, 虚拟测试场已积累285万测试案例并服务

40余家企业; 封闭测试场已为经纬恒润、狮桥等企业提供测试服务, 一批整车厂、零部件研发及测试企业也在联系合作; 开放测试道路已有24.5公里, 下一步将继续扩大范围。

国家级车联网先导区正成为西青区招商引资的一张新名片。市工业和信息化局方面表示, 我市把抓产业链发展和先导区建设统筹谋划、同步推进, 鼓励车联网优势企业开展场景应用和产业落地, 引导产业聚集。不仅如此, 车联网产业链还带动了西青区集成电路、新能源汽车等产业链的协同发展。今年一季度, 该区集成电路产业链产值增速达50.6%, 汽车及新能源汽车、集成电路产业链产值占该区重点产业链的比重分别达18.5%和12.4%。去年1月至11月, 这三组数字分别是38.5%、15.5%和10.2%。产业链协同发展趋势趋强。

这里为腾讯等多家科技公司提供了创新的沃土。它们率先将业内首次提出的泛V2X等技术落地。天津车联网平台的标准和技术模式已向湖北的襄阳、江苏的无锡和常熟等城市复制推广。

日前, 工信部对天津车联网先导区的六大亮点予以肯定, 它们分别是: 项目主体明确、设备常态多跨、规划设计先行、规模场景穿透、产业精准落地、创新生态运营。工信部认为, 天津市切实回应政府、企业、百姓的需求, 做“能用好用”的车联网。其中, 天津车联网先导区项目主体的构成——以政府专班为管理主体, 国资平台为投资主体、专业公司为运营主体, 被工信部认为是构建了政府监管、企业运营、社会服务一体化的“天津模式”。

车路协同建设风华正茂, 全国多地都在抢占风口。全国第二个、北方第一个国家级车联网先导区让人期待。

记者体验

新闻深读

“智慧的路”有多智慧

■ 本报记者 岳付玉

秋高气爽时节, 记者前往北方第一个国家级车联网先导区, 看看“智慧的路”究竟有多智慧。

记者乘坐的新能源车平稳地行驶在祥和大道、高泰路、枫雅道等路段上——这一片是自动驾驶车友心心念念的全息路段。经一旁的“向导”李俊峰指点, 记者发现, 这些路上加装了各种各样的感知通信设备, 像摄像头、激光雷达等, “它们就像千里眼和顺风耳一样, 帮你探知前方情况, 然后通过后台的一些核心引擎, 将消息精准触达给驾驶员或无人驾驶车。”

正说着, 车里一个下载了“极客智行”App的手机发出提示: 后方有紧急车辆, 请避让。果然, 我们的后边有一辆模拟的急救车疾驰而来。李俊峰介绍, 急救车、警车等车辆通常会加装一些特殊的车载设备, 可以与路侧发生数字交互, “智慧的路”就会将信息推送给前端的车辆。这款App看上去跟普通的导航软件很像, 但它和路侧基础设施是相通的, 能即时接收到“路”推送的信息。该软件即将向大众推广。

几条道路兜一圈, 途经二三十个路口, 我们的车仅停等了一两次红灯, 几乎一路绿灯畅行。记者发现, 每当车距离路口150米左右时, 就会收到“路”的提醒, 让加速多少或减速多少, 照办就可避开红灯时段。在车辆川流不息的道路上, 偶尔有几辆红色的京东无人物流车从容通过。它们是给附近仁盛里、悦盛里等社区居民送快递的。听说, 这片区域已汇聚40多辆无人快递车了。

“智慧的路”的背后, 有车路协同平台的支撑。在位于赛达二纬路上的西青车联网先导区运营中心, 记者看到, 一块时时更新的大屏幕上即时呈现了先导区的道路环境和实时交通状况, 透过屏幕可以看到区内此时此刻的每一个路口、每一个标识牌, 每一辆车, 它们都与真实世界一一对应, 精度偏差达厘米级。

腾讯智慧交通首席架构师沈亮在一旁介绍, 这是基于腾讯高精地图和城市三维建模双重技术的叠加, “通过这种数字孪生引擎, 不用到现场, 就可远程直接查看相关设备的实时运行状态和数据指标, 不仅能及时发现问题, 还节省了相关部门的巡检和维修成本, 更便于将来的事故定责和指挥调度, 也为政府决策提供数据支撑。”



天津天安智联科技有限公司的项目人员通过车载系统介绍实时路况。

海河传媒中心记者 王津 摄

■ 本报记者 岳付玉

北方第一个国家级车联网先导区承载哪些使命、有何独特之处? 我国车联网建设的现状如何、愿景怎样? 记者就此采访了天津车联网先导区运营建设团队负责人李金毅、无人驾驶专家彭永胜, 并联系中国汽车技术研究中心、中国信通院相关专家, 梳理了工信部、中国信科集团相关人士的演讲和论文, 尝试揭开这个新行业的神秘面纱。

为何要建车联网先导区?

李金毅说, 在自动驾驶方面, 中美走的是两条不同的技术路线。美国深耕单车智能, 就是让车越来越聪明。中国则选择单车智能+车路协同的方案, 也就是“聪明的车”+“智慧的路”一起发力, 即业内挂在嘴边的“双向奔赴”。

近年来, 随着美国对中国不断施加“限芯令”, 为避免“卡脖子”事件在汽车领域上演, 我国一方面继续加码提升车辆的“智商”, 实现国内自动驾驶芯片自主可控。同时, 加大对“智慧的路”建设, 以弥补汽车在感知上的局限。所以, 评估一座城市的自动驾驶发展水平, 除了看有多少“聪明的车”, 更要看“智慧的路”的建设情况。

路”的建设情况。

不少人认为自动驾驶还很遥远。今年上半年, 国内具备组合驾驶辅助功能(即在车道线良好的封闭道路上, 车辆能自主加减速和打方向)的乘用车销量超过288万辆, 渗透率升至32.4%, 同比增长46.2%。彭永胜说, 3年之后, L3级别(驾驶员可以脱眼、脱手)的自动驾驶汽车会大量涌现。预计到2030年, 该级别的车在我国汽车(包括货运车)的渗透率有望达10%至15%。未来已来。

成立车联网先导区肩负三大任务

彭永胜说, 车联网作为跨行业融合的新兴产业形态, 急需共性关键标准的制定。天津具有雄厚的汽车产业基础, 知名科研单位及第三方服务机构, 尤其是中国汽车国标的制定者——中国汽车技术研究中心总部在天津, 有利于开展跨行业标准的研发协调。

2019年12月底, 工信部正式批准天津(西青)国家级车联网先导区成立时, 明确天津肩负三大任务, 一是积极探索跨行业标准化工作新模式, 加快制定行业关键急需标准, 加强测试评价体系建设; 二是建立车联网安全管理、通信认证鉴权体系和互联互通的云端服务平台; 三是探索应用

车联网建设在下一盘大棋

——从天津国家级车联网先导区说开去

场景, 构建开放融合的产业生态, 形成可复制、可推广的经验做法。

3年前的设计蓝图有多少变成了现实? 李金毅回答, 已完成80%以上。所有的工程建设即将完工并于年底正式运营, 行业标准的制定已形成一定影响力。数据交互、设备常态多跨等技术模式已向部分城市推广。天津车联网先导区已可赋能自动驾驶安全、高效行驶应用。

与多条产业链有内在逻辑联系

西青区发展的重点产业链囊括了集成电路、车联网、汽车及新能源汽车。这3条产业链之间有内在的逻辑联系。“车联网将主要服务于电动车尤其是纯电动车, 因为电动车更适应自动驾驶。”李金毅解释, 车联网产业链自然而然引出新能源汽车产业链, 两条链在某种意义上是重合的。

车联网对车的数字化、智能化也有很高要求, 比如, 车辆自身的算力、对信息通讯的接收处理能力等, 需要从芯片到终端再到模组层层集成, 最后上车。

车联网是一个有着庞大上下游、能够关联多条产业链的长链, 爆发潜力巨大。前瞻产业研究院预测, 车联网市场规模有望在2026年达到8000亿元。

车联网应用就是无人驾驶?

中国信科集团副总裁陈山枝撰文指出, 无人驾驶是车联网的高级目标与应用之一, 但不是唯一。当前阶段具有商业应用价值的, 是支持有人驾驶时的智能网联辅助驾驶, 提升驾驶安全、提高交通效率。

他指出, 当前, 人的因素导致交通事故占比达90%以上。研究表明, 如果提前0.5秒示警驾驶员, 追尾事故可避免60%; 若提前1.5秒示警, 则可避免90%。车联网的车与车之间、车与路之间协同感知在毫秒级, 能给人驾驶提升安全性能。

长远看, 车联网(C-V2X)是支持开放道路全天候的无人驾驶, 但该类无人驾驶的实现, 需要跨行业、跨领域、跨学科的前沿交叉创新, 以及政策、法律与监管等的完善与创新, 还受到交通伦理和公众接受度等约束。

车联网建设是在下一盘大棋, 最终目标是实现智慧城市。可以说, 它是智慧城市建设的第一块砖。

国庆假期人均花费同比增长27%

本地游客将假期拆成若干个“当日游”

本报讯(记者 岳付玉)受新冠疫情防控影响, 这个国庆假期, 我市旅游市场以本地周边游为主, 占比超六成。人均花费同比增长27%。这是记者从携程等平台抓取的最新数据。

大数据显示, 国庆天津本地周边“宅酒店”依旧火爆, “躺游流派”继续引领消费趋势。城市近郊的度假型酒店、高品质乡村民宿及主题乐园周边酒店节前早已被预订一空。由于城市周边酒店、民宿价格一路走高, 本地游客将假期拆成若干个“当日游”。在去哪儿平台上, “不出城玩法”获百万关注, 骑行、徒步、划船、滑雪、骑马等运动游受到年轻人青睐。

露营经济继续红火。数据显示, 国庆期间, 露营旅游订单量同比增长超10倍, 其中, 本地订单占比近八成。人均露营花费为650元左右, 相较中秋露营人均花费增长30%左右。从露营人群来看, 30岁至39岁年龄区间的用户占比超六成, 20岁至30岁年龄区间占比15%。亲子客群占比超三成。



昨日, 在津南区中华石园内, 市民划船、赏石, 享受秋日时光。本报记者 吴迪 摄

交管部门假期全力保安全保畅通

累计查处5800余起肇事肇祸违法

■ 本报记者 宋德松

“本以为那么晚了不会有交警执勤了, 没想到还是被查到了。”10月6日凌晨, 在和平区气象台路与电台道交口, 执行夜检勤务的交警对一辆小客车拦检后发现, 该车驾驶人涉嫌醉驾。

“按照市公安局统一部署, 自9月30日起, 全市公安交管部门每天联合治安等多警种开展日检、夜检、夜后检, 紧盯中心城区主要路段、国道和高速公路等重点部位, 严查各类肇事肇祸交通违法行为, 开展道路交通安全宣传提示。”市公安局副局长王丙利说。

国庆假期, 累计查处酒驾醉驾306起(含醉驾102起), 涉牌涉证、超员超速超载及疲劳驾驶等其他易肇事肇祸违法行为5800余起, 及时消除道路上“流动”的交通安全隐患。

“在严查交通违法行为的同时, 公安交管部门在国庆假期还采取多项措施, 保障群众出行。”王丙利介绍, 比如, 加强主干道、高速公路和景区景点、繁华商业综合体周边道路的疏导管控, 在交通事故多发时段、路段和交通缓行路段增加警力部署; 联合应急管理、交通运输等部门, 加强各类交通风险隐患的路面管理和源头整治, 以专业运输企业为重点, 全面排查车辆动态监控、驾驶人安全教育等情况。这期间, 共检查“两客一危一货”等专业运输车辆325车次, 对3000余名职业驾驶人进行面对面交通安全提示。

7000多亩育种田迎来丰收季

宁河区小站稻育种团队帮助稻农选“优种”

■ 本报记者 陈忠权

金秋十月, 位于宁河区东棘坨镇附近的天津优农中心, 7000多亩稻田(育种田)一片金黄, 迎来丰收季。国庆假期, 这里的工作人员也没闲着, 认真接待种稻大户前来选择心仪的优质高产新稻种。

作为天津小站稻育种核心基地之一的天津优农中心, 是市农业农村委下属国有育种基地, 多年来培育出一大批特优新品种, 为小站稻丰收作出了贡献。其中, 包括“津原89”“津原U99”“津原E28”等, 已成为我市乃至北方地区粳稻主栽品种。

水稻种植大户刘树刚今年种植了1000多亩小站稻, 大部分稻田获得丰收, 但有一小部分稻田里的水稻出现倒伏, 影响了产量。他此次前来是专门寻觅抗倒伏小站稻优种的。

“这个新品种叫‘津原986’, 它的最大特点就是抗倒伏, 水稻灌浆期到收获季不怕刮风下大雨, 亩产量能达到800公斤左右。”在一块低矮的金黄稻田前, 育种专家于福安向种稻大户详细讲解起来, 并就栽培方法、水肥管理、病虫害防治等做了补充说明。

刘树刚仔细观看, 只见这个新品种水稻高度不到1米, 但稻秆粗壮, 稻穗很大, 棵棵挺立, 没有一点倒伏。“明年我要用这个优良品种, 再也不用担心水稻出现倒伏了。”刘树刚说。

为了让稻农了解新品种的特性, 于福安还设置了20多块展牌, 详细介绍每一个水稻品种的特性、育种史等。除了抗倒伏品种外, 还展示了食味稻、彩色稻等优良品种。

大港油田储气库群注气量突破20.27亿立方米

保障京津冀地区天然气稳定供应

本报讯(记者 王睿)记者昨日从大港油田获悉, 大港油田所属11座地下储气库本轮注气量突破20.27亿立方米, 完成总体注气计划的97.69%。即将进入第22个注采周期的大港油田储气库群, 今冬采气量有望突破23亿立方米, 保障京津冀地区天然气稳定供应。

大港油田储气库群由大张坨、板南等11座地下储气库组成, 主要承担京津冀地区天然气区域调峰、应急供气、战略储备等职能。储气库从每年3月开始注气, 11月左右采出, 一注一采为一个注采周期。自今年3月31日接到注气指令后, 大港油田储气库群日注气量2027万立方米, 为历年投运机组最多、日注气量最高、注气进度最快的一年。

坚持“动态清零”总方针

进返津人员“双报备”

需持48小时内核酸检测阴性证明和健康码“绿码”

检, 最晚应于“抵津后6小时内”进行一次核酸检测, 7日内不聚餐、不聚会、不前往人员密集场所, 做好健康监测, 出现发热、干咳等症状, 及时主动向社区报告, 按规定就医。

特别提醒与官方公布的病例活动轨迹有交集人员、风险地区进返津人员, 接到电话、短信、健康码“橙码”或“红码”提示风险人员, 请务必立即主动向社区、单位、宾馆

等报告。因瞒报、虚报或未按照规定落实防控措施, 引发疫情传播风险或其他严重后果的, 要承担相应法律责任。单位、部门要切实履行好监督管理、健康宣教等责任。

疫情防控容不得丝毫松懈, 属地、部门、单位和个人要严格落实“四方责任”。10月8日返岗须持48小时核酸检测阴性证明, 各单位、部门要严格落实扫码测温、查验核酸证明等防疫措施。

疫情快报

10月6日0时至24时
我市新增15例本土阳性感染者
均为管控人员

本报讯(记者 徐杨)从市疫情防控指挥部获悉, 2022年10月6日0时至24时, 我市疾控部门报告新增15例本土新冠病毒核酸检测阳性感染者。其中, 13例为外省来返津人员, 2例为市内人员。其中, 确诊病例4例(轻型), 无症状感染者11例。

本报讯(记者 徐杨)昨天是国庆假期最后一天, 市疫情防控指挥部提醒, 出津旅行及自驾游等进返津人员要切实履行个人防疫责任, 严格执行各项防疫政策, 提前做好行程规划, 向社区、单位等相关部门主动报备。

进返津人员需持48小时内核酸检测阴性证明和健康码“绿码”, 途中做好个人防护、核酸检测、健康监测, 身体出现不适, 特别是发热、咳嗽等呼吸道症状的人员不建议出行, 如途中出现涉疫风险, 就地配合落实防疫措施, 暂缓进返津。抵津后原则上应在设有核酸采样点的机场、火车站、长途客运站、高速路口等进行“落地