

本

期

导

读

B2 解决叙利亚危机曙光初现

B3 拉美人过圣诞花钱不手软

B4 网红讲述意外成名后故事

新民

环球

本报国际新闻部主编 | 第 634 期 | 2015 年 12 月 24 日 星期四 责任编辑:丁珏华 编辑邮箱:xmhw@xmwb.com.cn

热点锁定



安理会 18 日就政治解决叙利亚问题一致通过决议,力争明年 1 月初启动叙利亚各派和谈。

转变发展方式 提升生活质量

看国际大都市如何治理城市病

文 / 张滨阳 李铭 蓝建中 刘秀玲 马玉洁

伦敦

立法治理雾霾

改变能源结构

英国伦敦曾被称为“雾都”,1952 年冬天的雾霾导致超过 1.2 万人死亡。经过数十年努力,伦敦空气质量明显改善,迎来碧水蓝天。

1956 年英国国会通过《清洁空气法案》,1968 年该法案经过修订,明确在城市村镇设立烟尘控制区,区域内城镇禁止直接烧煤。

1990 年英国启动电力工业私有化,同时天然气发电机技术取得突破,电力生产进入高效能、低成本的快速发展期。

2009 年英国出台《低碳转型计划》,提出到 2020 年将碳排放量在 1990 年基础上减少 34%。

2012 年英国制定《能源法案》,支持可再生能源、新核能、燃气等多元化能源架构。同时政府颁布财政刺激政策,鼓励改用节能设备。

立法与改变传统能源结构带来显著变化,煤炭燃烧引发的烟雾污染在伦敦不复存在,二氧化硫浓度已达到欧盟标准,但臭氧和 PM10 浓度仍未达标。

2002 年伦敦发布空气质量战略,并在 2006 年和 2010 年进行修订,将治理空气污染的关注重点转向机动车污染,包括推进低排放机动车、设定低污染排放区新标准等。

2003 年起,伦敦采取工作日对私家车收拥堵费政策,增加的财政收入用于推行其他交通控制措施。

2008 年起,伦敦推行覆盖 2644 平方公里区域、将近整个大伦敦地区的低污染排放区标准,低排区内行驶的车辆须达到排放标准,否则将被征收费用。

纽约

发展公交网络

严格限制私车

作为美国第一大城市,纽约有常住人口 820 万,每年还吸引 5600 多万人次到访。纽约一面大力发展公共交通,一面严格限制私家车,治理城市道路拥堵颇见成效。

纽约有 24 条地铁线和 230 多条公共汽车线,形成覆盖全市的高密度、全天候公共交通网络。数据显示,纽约曼哈顿岛 80% 的人选择公共交通作为主要出行手段,在美国大城市中比例最高。

纽约地铁总长 1355 公里,站点 468 个,运行十分高效。2014 年纽约地铁客流量超过 17.5 亿人次,工作日平均每天客流量 560 万人次,超过美国其他城市地铁客流量总和。

为鼓励低碳出行,纽约 2013 年启动美国最大的自行车共享计划,在全市设 330 个站点,有 6000 部自

日前举行的中央城市工作会议指出,要转变城市发展方式,解决城市病等突出问题,提升城市环境质量、人民生活质量。

放眼全球大城市,伦敦、纽约、东京、新加坡在空气污染、公共交通、城市功能、绿化建设等方面的治理经验值得借鉴。



■ 占据新加坡最黄金地段的滨海湾花园

图 G2

行车供使用。一年后,有近 10 万人注册成为年度会员,远远高于预期。

在纽约生活过的人都知道,纽约以对私家车“严苛”著称。在纽约开车需要支付燃油税、过桥过路费和高昂的停车费,曼哈顿随处可见各种限速、限行、禁停标志,许多人因此主动放弃私家车出行。纽约针对私家车的执法也毫不含糊,仅 2014 年市议会就通过了重罚不让行人的司机、吊销有致命车祸的出租车司机执照等法案。

纽约将防治交通拥堵作为系统工程,发展公共交通、限制私家车的出行、立法保护行人等各种政策的出台均围绕着保障交通畅通这一目标,因此成效显著。

东京

兴建“副新都心”

分散首都功能

日本东京城市人口密度居世界前列,却能摆脱严重拥堵等城市病,被评为全球最便利城市之一,几十年前开始实施的“副都心”“新都心”建设功不可没。

上世纪五六十年代是日本经济高速增长阶段,东京人口短时间内急剧增加,首都功能过度集中于城市中心区,导致交通拥堵严重。为此,东京兴建了 7 个“副行政中心”(“副都心”)并带动周边县城建设“新都心”,有效分摊首都城市功能。

1956 年日本出台《首都圈整备法》,通过转移政府机构和吸引企业入驻等做法,首先在涩谷、新宿和池

袋建成“副都心”。1982 年日本又兴建了上野、浅草等 3 个“副都心”,到 1995 年“副都心”达到 7 个。这些“副都心”内公园、医院、大型商场、大型公司总部、酒店、公寓等一应俱全各具特色,通过四通八达的交通网与其他地区相连。

同时东京还注重向周边地区转移首都部分功能,带动周边县城建成“新都心”。目前东京周边“新都心”包括北部埼玉县埼玉、南部神奈川县横滨、东部千叶县幕张 3 个,距离东京约 30 公里,乘坐电车均可在 30 至 40 分钟内抵达。

从上世纪 50 年代到 80 年代,日本还在都市圈郊外大力兴建以住宅为核心、具有多重功能的复合型新城,并通过建设筑波科学城,向地方转移大批国立研究机构。如今,人口不足 21 万、面积 284 平方公里的小城筑波,是日本研究机构和人才最密集的地区。

值得注意的是,在分散首都功能的同时,日本借机大幅改善公共环境,将企业和机构外迁后空出的地皮用作城市绿地,减少人口密度。

新加坡

开发让位环境

近半国土绿色

新加坡是全球人口密度最大的国家之一,但得益于科学精细、环境至上的城市建设规划,成为名副其实的“花园城市”,绿化面积占国土面积 45%,绿化覆盖率达 80% 以上。

建国初期,新加坡也曾垃圾遍

野、棚户区林立、蚊虫肆虐。政府聘请联合国专家,用 4 年时间编制未来 30 至 50 年城市空间布局、交通网络、产业发展等规划,提出人均 8 平方米绿地的指标。

1991 年,新加坡又在原有规划基础上进行修订,提出将 24% 土地保留为绿地,并保留 82% 现有天然森林的目标。此后,每隔 10 年政府都会修订一次城市建设规划。

新加坡最大的约束是土地,但新加坡中央区以及填海而成、占地 1.01 平方公里的滨海湾花园却近乎“浪费”地占据着整个国家最黄金的地段,周围所有高楼大厦都要让位。

被称为新加坡“规划之父”的刘太格表示:“面积仅有 700 多平方公里的新加坡,我们在中央保存了 150 平方公里永久保护区。没人敢打主意,是任何时候都不能开发的,完全是纯粹的大自然。”

为了避免和克服交通堵塞、环境污染、人口增长等城市病,新加坡从各方面制定规划,其中就包括著名的“居者有其屋”计划。

刘太格也是“居者有其屋”理念的主要倡导者和实施者。他表示,当初制定组屋修建计划时,组建了一个 12 位社会学博士组成的团队,专门研究居住环境、生活习惯甚至包括心理学等与规划有关的课题,确保整个城市的组屋规划之间相互包容,不至于带来新的社会问题。

目前新加坡仅 12% 土地用于建造道路,14% 土地用于建造住屋,这也是花园城市至今不被工业发展挤压的原因之一。

相关链接

从圆形城市

到条形城市

自古以来城市就是由中心向外扩散的圆形结构,然而美国“生态建筑学之父”保罗·索拉里提出,未来城市应该是“瘦型、线性、动脉功能”。

在他的设计图上,城市蜿蜒于自然地块的边际,两排功能复杂、形态各异的高层建筑并行而行。城市内部和彼此之间由轨道交通连接,尽量使用可再生能源。城市两侧则是田地、原野、山林、湖泊……

1968 年,49 岁的索拉里放弃作为著名建筑设计师的丰厚薪酬,在美国亚利桑纳州首府凤凰城以北 100 公里的戈壁地区买了块 5000 多亩的地。同年,麻省理工出版社发行他的新书《生态建筑学:人类影像中的城市》。此后的 45 年,索拉里一直在戈壁中为设计他理想的生态城市而不懈奋斗,直到 2013 年 93 岁高龄辞世。

如今,那座戈壁中的“理想城”,被称作“人类城市实验室”的阿科桑蒂虽然只有五六幢建筑,五六十个居民和工作人员,但每年吸引上万名参观者。

索拉里认为,未来城市规划必须遵循三个原则:尽量减小占用自然空间、功能完善、可持续。他反对以汽车和公路交通作为主要交通方式,因为会占用太多土地。他认为,理想城市必须是立体的、空间紧凑的,以轨道交通来实现人流和物流运输,而不是“摊大饼”模式。

紧凑不意味着牺牲城市应有的复杂性。每个城市形成一个模块,每个模块里有各种设施,可以满足各种生活需求。每个模块通过轨道交通连接,不同功能可以互补。

生活在线性城市里的人们很容易从两侧走出城市,进入大自然。这样不仅易于人们舒缓精神压力,也可以实现农产品本地生产本地消费,缩小人与自然的距离、减少城乡差距。

从 1975 年开始追随索拉里的日裔建筑学博士田村富昭指出,城市吸入大量自然资源,制造大量垃圾,因此必须在城市规划过程中有意识地将社会资源分散,防止城市肆意扩散。

(本刊除“论坛”及本报记者署名文章外,均由新华社供稿)