



## 公交车路怒症也得防



近日，连续有两起公交车司机“路怒症”引发的事端见诸报端。一是天津市两名公交车司机当街上演“别车大战”，导致两车相撞、车厢侧身玻璃破碎、多名乘客摔倒受伤。二是山东潍坊一名公交司机与小轿车司机发生争执，竟然驾车连续撞击小轿车，直至撞到一棵大树上。

随着城市交通的快速发展和机动车数量的迅速增加，因路怒症引发争执的报道不时见诸媒体，公交车路怒症危害更大。一是载客多，会给乘客带来伤害；二是体积大、占地面积大，失控时对路面交通及安全的危害相对更大。

为此建议：首先，应该在驾驶人员准入时加强对其心理状况的考察。路怒倾向严重者或许也存在某种心理或精神疾患。所以，在招考驾驶人员时，除了对其驾驶技术进行考核考察外，也应把心理、精神状况作为考察评估的一项重要内容，最大程度地防止“带病上岗”。

其次，在平时也要加强对驾驶人员的人文关怀，加强心理疏导和疏导。公司、车队管理方不仅仅是下任务、派车、派活，还要及时了解掌握司乘人员的工作生活情况，遇到的困难和问题。发现有影响工作情绪的事情，及时进行疏导，防止带着情绪上岗。平时多一些关怀，安排一些辅导和引导，多组织一些有益的文体活动，尽力使每个人能在心情愉悦的状态下工作。

此外，还应将文明驾驶教育贯穿始终，并将安全行车、文明驾驶情况作为工作考核的重要内容。

（北京 潘 璠）



## 张家口建设奥运迎宾光伏廊道

河北张家口市下花园区依托丰富的太阳能资源和独特的区位优势，规划建设了“奥运迎宾光伏廊道”项目，建立林业光伏、农业光伏、屋顶光伏等多种光伏发电模式。

新华社记者 王 晓摄



▲ 张家口下花园区市民在使用太阳能充电桩为手机充电。



▲ 工作人员在张家口市下花园区一处光伏电站巡检。



▲ 下花园区的燕山山体安装光伏板式节能型灯具，每到夜晚，山上仿佛镶嵌“满天繁星”。

一座座摩天大楼拔地而起，最高楼纪录不断刷新，超高楼林立真的是好事吗——

# 城市是否都要“向上”发展

本报记者 袁 勇



曾经在欧美风靡一时的摩天大楼风潮，正在我国的城市中出现。不只是一线城市的高楼纪录被不断刷新，二三线城市建设摩天大楼也热情高涨。

“城市名片”“城市地标”……摩天大楼被城市冠以各种引人的标签。城市发展实力真正要通过建高楼来彰显吗？我们的城市是否都要向高处发展？高楼林立是否就意味着现代化？是不是城市都要用摩天大楼来见证自己的发展——

我国的摩天大楼已经进入了“快速繁衍”的时代，在越来越多的城市，人们已经习惯看到不断有新的“天空之城”崛起。据有关数据统计，目前全国有42个城市已建、在建和规划有300米以上的摩天大楼。

## 城市竞相起高楼

“在已建成的全球高度前100位的摩天大楼中，我国占32栋。”同济大学复杂工程管理研究院主编的《中国摩天大楼建设与发展研究报告》对我国摩天大楼的情况进行了详细的统计。

报告显示，1970年以后，全球前100栋最高大楼平均高度每10年增加速度比之前快一倍。中国的建设速度则更加突出，相比世界范围内15年到40年的最高楼百米刷新用时，中国则为3年到15年。报告还显示，在建的全球高度前100位的摩天大楼中，我国占53栋，规划高度前100位的摩天大楼中，我国占59栋。

根据我国《民用建筑设计通则》建筑设计标准，超过100米的建筑就属于超高层建筑。然而，近些年来，各地不断创新高的摩天大楼早已经把100米的高度甩开很远。上海第一高楼上海中心大厦高632米、共124层，深圳第一高楼则是已经封顶的深圳平安金融中心，主体高度也超过600米。相比之下，北京的摩天大楼则“落后不少”，目前北京已落成的最高建筑国贸三期高330米，共80层。而在建的“中国尊”预计2016年底封顶，将以528米的高度取代国贸三期成为北京第一高。

近年来，不仅是在北京、上海等超大城市，摩天大楼在不少大中城市同样遍地开花，争相崛起。沈阳、武汉、长沙、天津、苏州等城市都已经建成或者在建500米以上的高楼，甚至连江苏省江阴市华西村也建成了高328米、共72层的高楼。

摩天大楼的诞生基于多种因素。同济大学建筑与城市规划学院教授卢永毅认为，在一线城市、核心地区土地资源有限，而这些地区恰恰是城市人流、物流、资



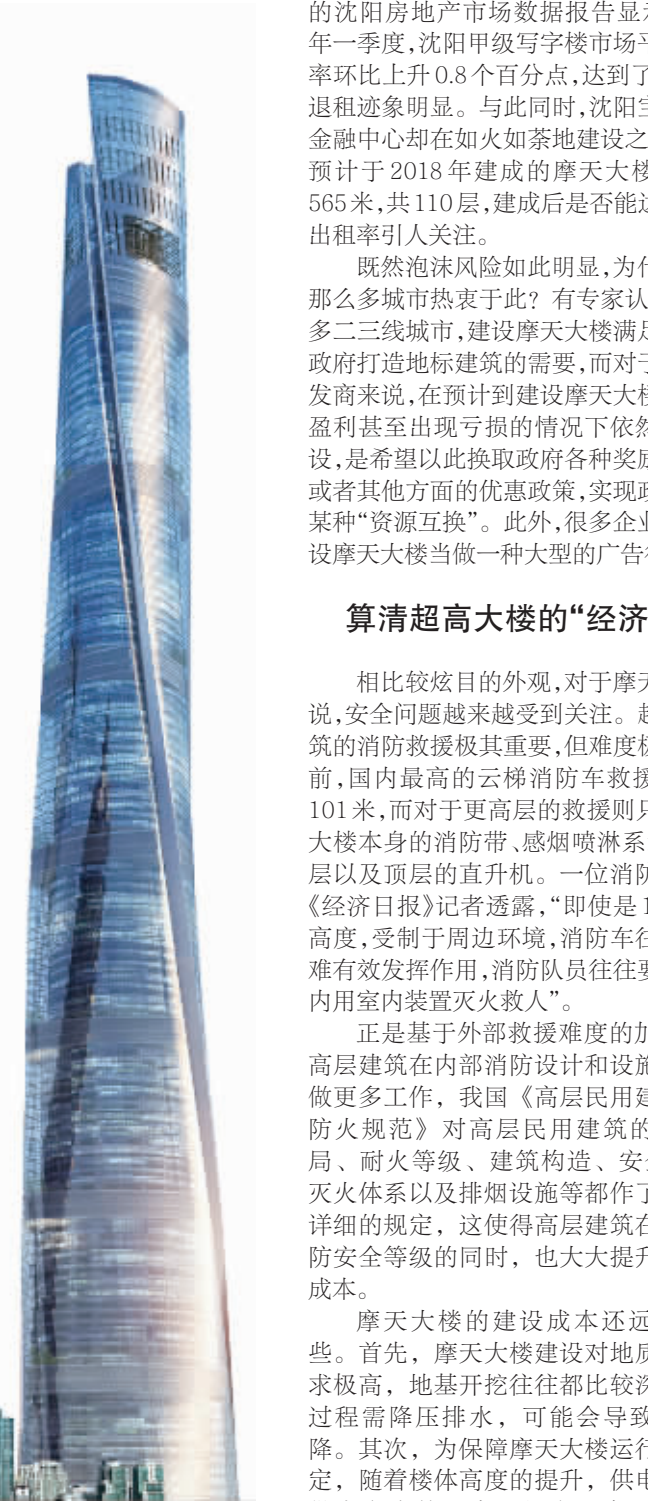
建设中的“中国尊”，规划高度528米，建成后将成为北京第一高。 本报记者 袁 勇摄



金流和信息流的高度聚集区，是众多企业入驻的理想区域，大量的办公、商业和服务业等需求迫使城市空间向上发展。也有一些城市用摩天大楼作为拉动城市发展的动力，在设立行政新区、产业新区、商业中心的时候，以摩天大楼作为新区地标建筑，同时借此带动人气，吸引企业入驻。此外，也有一些地方政府主导摩天大楼建设，期望以此作为城市地标象征。

## 一味追求大楼高度不理性

在卢永毅看来，一线城市建设摩天大楼有其合理性，而很多中等城市争建摩天大楼则有很多非理性成分。“从世界范围来看，超高建筑往往集中在商业繁荣、金融业发达的超级城市，其他城市则很少，比如在欧洲，中等城市就很少见到超高建筑。上海有很多摩天大楼，不过出租率普遍较高，因为城市资源集中而土地供应不足，建设摩天大楼解决土地矛盾是可行的。而一些中等城市在土地供给并不紧



张的情况下，一味追求建筑高度，是不理性的做法。”卢永毅说，“同时，超高建筑还往往产生其他问题，如加大周边交通压力、影响周边环境小气候、玻璃幕墙带来光污染等，对这些问题，建设之前都应该做一些论证。现在很多地方单纯把摩天大楼当做现代化的标志，作为自己城市发展水平的象征，对现代化的理解出现了很大偏差”。

作为一项浩大的基建工程，摩天大楼的建设应该包括合理的规划、合格的建设和得当的运营三个环节。当前很多工程项目则往往只重视建设环节，规划不当和运营不力的情况屡见不鲜。相比普通写字楼，摩天大楼由于定位高端，租户也往往是金融业等高利润行业，而很多中等城市受制于城市定位和经济发展水平，极少能吸引大型金融机构等高利润行业客户。

在经济增长下行压力较大的情况下，近年来很多城市的写字楼出现空置率升高的情况。房地产服务商戴德梁行发布

的沈阳房地产市场数据报告显示：2016年一季度，沈阳甲级写字楼市场平均空置率环比上升0.8个百分点，达到了39.7%，退租迹象明显。与此同时，沈阳宝能环球金融中心却在如火如荼地建设之中，这座预计于2018年建成的摩天大楼主楼高565米，共110层，建成后是否能达到较高出租率引人关注。

既然泡沫风险如此明显，为什么还有那么多城市热衷于此？有专家认为，在很多二三线城市，建设摩天大楼满足了地方政府打造地标建筑的需要，而对于很多开发商来说，在预计到建设摩天大楼将无法盈利甚至出现亏损的情况下依然进行建设，是希望以此换取政府各种奖励性补贴或者其他方面的优惠政策，实现政企间的某种“资源互换”。此外，很多企业也把建设摩天大楼当做一种大型的广告行为。

## 算清超高大楼的“经济账”

比较较炫目的外观，对于摩天大楼来说，安全问题越来越受到关注。超高层建筑的消防救援极其重要，但难度极高。目前，国内最高的云梯消防车救援高度为101米，而对于更高层的救援则只能依赖大楼本身的消防带、感烟喷淋系统、避难层以及顶层的直升机。一位消防队员向《经济日报》记者透露，“即使是101米的高度，受制于周边环境，消防车往往也很难有效发挥作用，消防队员往往要进入室内用室内装置灭火救人”。

正是基于外部救援难度的加大，超高层建筑在内部消防设计和设施上需要做更多工作，我国《高层民用建筑设计防火规范》对高层民用建筑的平面布局、耐火等级、建筑构造、安全疏散、灭火体系以及排烟设施等都作了一系列详细的规定，这使得高层建筑在提升消防安全等级的同时，也大大提升了建造成本。

摩天大楼的建设成本还远不止这些。首先，摩天大楼建设对地质条件要求极高，地基开挖往往都比较深，这一过程需降压排水，可能会导致地面沉降。其次，为保障摩天大楼运行安全稳定，随着楼体高度的提升，供电系统的供电安全等级也要相应提高。根据规定，楼内电梯也必须要进行分区设计，且随建筑高度增加相应增加造价。再次，由于高处的外部温度和风力情况都比较复杂，对建筑材料的要求也更加严格，这些都会较大幅度地增加建筑成本。此外，超高层建筑设计复杂，项目设计和管理水平要求也较高，设计、工程顾问及监理费用也会增加。

除了建造成本高昂之外，因每天要容纳数以万计的人同时办公，摩天大楼的运营成本同样非常高，据悉，高420米的上海金茂大厦运营成本每天高达100万元。“如果运营成本非常高，出租率又不理想，势必会造成巨大的亏损和浪费。”卢永毅说。

可以看到，与摩天大楼的超级高度相对应的，是对建筑工艺和管理运营水平更高的要求，这些都将带来更高的成本。虽然说，随着经济的发展，很多城市都“不差钱”，但综合考量城市发展实际需求，算清楚建设摩天大楼的“经济账”还是非常必要的。

# 城市治理提效补“短板”应鼓励市民参与



前不久，在西安曲江新区一条繁花似锦的道路一侧，因为电力部门建设一组变电箱防护罩，旁边几株长势正好的成年桂树被强行大幅“截肢”，围观的群众无不扼腕叹息。然而笔者注意到，议论归议论，却没有一位市民或社区组织向城市园林或城管部门投诉或探究电力部门的施工许可及其合理性。

事后，有媒体了解得知，施工单位并非电力部门而是其委托的一家广告公司；施工手续也并未获得市政园林部门的批准。但被砍伐的桂花树已然残枝败叶。

上述“小事”或可映射当下城市治理中市民主体意识“缺席”的现状，也是当下城市病治理效能低下的原因之一。

大城市治理是一个复杂的系统工程，政府管理者是当然的重要主体之一。但完全依赖政府，并不现实也不科学。

张 毅

市民等社会力量参与城市治理的主动性和能力尚待精心呵护培育，不仅要求政府逐步具备多元共治的包容胸怀，更需要构建吸纳、鼓励市民参与城市治理的有效渠道和奖励激励机制

政府治理的优势在于行政推动和制定落实法规。但其弱点在于统筹和效能难题。具体而言就是部门垄断和归口隔绝。这样的结果并不能完全归咎于城市政府的效能低下，其根本原因在于行政管理体制天然就是一个权责单元化的肌体，试图令其如影随形、联动自如，在全世界范围来看都是待解的难题。著名城市研究专家简·雅各布斯在其《美国大城市的死与生》中就曾专门论述过政府机构在城市管理中的这种“横、纵不协同”的天然效能缺陷。那么，如何弥补行政治理缺陷呢？社会力量尤其是市民参与必不可少。就治理效能而言，以

街道、社区为网格单元的市民群体在城市治理中具备诸多无可替代的优势和作用：首先是及时发现城市问题的时效优势；其次是在解决问题制定解决方案等决策过程中的“贴近实际”优势；再次，是在城市功能建设中的监督、维护和下情上达作用。

但是，一个不容忽视的事实是，由于长期形成的行政治理依赖，我国市民等社会力量参与城市治理的主动性和能力尚待精心呵护培育。这不仅要求城市政府逐步具备多元共治的包容胸怀，更需要构建吸纳、鼓励市民参与城市治理的有效渠道和奖励激励机制。近年来，

全国不少地方纷纷开展“电视问政”、市民问政等问计于民活动，探索城市治理创新，取得良好成效。但从制度层面考量，现有的城市治理体制改革依然任重道远。比如，很多城市都设有诸如12369等环境投诉市民热线，但现实中，由于热线背后的行政部门分割导致市民举报投诉的有效性很难保障，一定程度上损害了市民群体参与城市治理的积极性和持续性。

因此，创新城市治理，应该从确立市民城市治理主体地位着手，切实按照中央城市工作会议提出的“要尊重市民对城市发展决策的知情权、参与权、监督权，鼓励企业和市民通过各种方式参与城市建设、管理，真正实现城市共治共管、共建共享”的思路要求，大胆改革，锐意探索。在培育城市治理的社会力量、社会组织上多下功夫，在构建城市治理的沟通、联络、互动平台上寻找突破口，如此，则当下备受诟病的“城市病”必将愈来愈少。