

城市

周刊 WEEKLY

梦想家园，你我同行

园林落叶何不“归根”

随着气温下降和大风来袭，北方许多城市的阔叶树木纷纷落叶。笔者注意到，不少城市把落叶一律视为垃圾，让环卫工人辛辛苦苦收集，然后统统运到城乡接合部堆放或焚烧。

其实，树木落叶是有机肥的重要来源，“无边落木萧萧下”也是一景。上述“处理”看似简单，实际上费时又费力，焚烧不仅污染环境，还造成了资源的浪费。况且，随着城市绿化密度加大，每年秋冬产生的落叶数量惊人，处理难度不断加大。

除了道路两侧影响出行的落叶外，公园等处大可尝试少清运一些。可以就地就把一些落叶铺放在树木中间，经过翻埋后成为树木的有机肥，或者通过集中收集，提供给沼气站实现无害化利用。

城市的落叶等非但不是垃圾和累赘，还是宝贵的资源。关键是要转变观念，加以有效利用，使之产生适当的作用。

(天津市宝坻区 王宗征)

我为城市支一招

随着气温下降和大风来袭，北方许多城市的阔叶树木纷纷落叶。笔者注意到，不少城市把落叶一律视为垃圾，让环卫工人辛辛苦苦收集，然后统统运到城乡接合部堆放或焚烧。

其实，树木落叶是有机肥的重要来源，“无边落木萧萧下”也是一景。上述“处理”看似简单，实际上费时又费力，焚烧不仅污染环境，还造成了资源的浪费。况且，随着城市绿化密度加大，每年秋冬产生的落叶数量惊人，处理难度不断加大。

除了道路两侧影响出行的落叶外，公园等处大可尝试少清运一些。可以就地就把一些落叶铺放在树木中间，经过翻埋后成为树木的有机肥，或者通过集中收集，提供给沼气站实现无害化利用。

城市的落叶等非但不是垃圾和累赘，还是宝贵的资源。关键是要转变观念，加以有效利用，使之产生适当的作用。

(天津市宝坻区 王宗征)

成长坐标 京津冀老火车站一瞥

本报记者 翟天雪 通讯员 孙丽萍摄影报道

火车站是一座城市的窗口和大门，其中一些已有上百年的历史。随着经济不断发展和高铁时代的来临，城市中的老站房大多不再承担客运任务。但作为铁路发展和城市变迁的见证者，它们“转型”成为历史文物和工业遗产，是城市中宝贵的历史景观。



位于北京延庆的青龙桥车站目前仍在运营，每天有S2线和和谐号列车停靠。图为该站站长杨存信(右二)向游客介绍百年前的老站房与新貌。



天津西站老站房始建于1909年，目前作为天津铁路博物馆得到妥善保护。



河北张家口火车站已有108年历史，目前除保留售票功能外，还可存放过夜客车。

执行主编 王薇薇 责任编辑 杨开新 联系邮箱 jrbcs@163.com

轨道交通引导绿色出行

本报记者 郭静原



据统计，我国每年在城市轨道交通建设上的投资已超过1万亿元，并以每年约10%的增速不断推进。随着城市人口、汽车数量增加，轨道交通建设进一步提升的空间还将继续扩大。

那么，我国城市轨道交通发展水平如何？其建设过程中存在怎样的难题？近日，在第十八届中国科协年会国际城市交通论坛上，专家们就相关话题展开讨论。

城市轨道交通密集“织网”

运量大、速度快，相对安全又准点，城市轨道交通在高效利用土地资源的同时，还能一定程度缓解城市交通拥堵问题。

就北京这座特大城市来说，截至2015年轨道交通运营总里程数已达554公里，然而专家认为，北京轨道交通规模相较于其他世界城市的差距依然很大。

北京市交通委员会副主任李晓松指出，北京的市郊铁路里程仅77公里，这与东京都市圈相差2837公里，与巴黎大都市区相差1324公里。特别是在京津冀协同发展的大背景下，都市圈、城市群之间的交通联系不断紧密，区域快线、市域快线缺位的问题日益显现。

“目前市中心人挤人，轨道交通不仅不能缓解城市人口密集的压力，反而形成一种聚集效应，容易导致地铁核心路段承载流量‘过肥过胖’。”李晓松说。

地铁网络越织越密，高峰时段往来于地铁的客流量之大，对很多上班族来说并不陌生。数据显示，高峰时段北京地铁满载率超过100%的区间有20个，常态限流车站84个，个别区段满载率达140%。“尤其是进出城方向不均衡特征十分明显，早高峰进入五环路方向客流量远超出城方向的4.38倍。”李晓松说。

据介绍，未来京津冀地区将形成以干线铁路、城际铁路、市郊铁路、地铁为支撑的区域交通网络，到2020年，北京市轨道交通运营里程将达1000公里，市郊铁路也将同步建设1000公里。此外，北京地铁改造换乘通道，为提高早高峰承载能力，合理压缩列车运行间隔，缓解运营安全压力。

“轨道+土地”实现综合开发

据统计，截至2015年末，我国除港澳台外已有26个城市开通城轨交通，共计116条线路，运营线路总长度达3618公里。其中，地铁线路总长2658公里，占比73.4%。城市空间资源寸土寸金，为如何做好城市轨道交通沿线土地的综合开发利用，北京等城市进行了一些尝试。

以苹果园交通枢纽为例，北京正在建设一座集轨道交通、快速公交、常规公交于一体，包括出租车、自行车、步行等多种交通方式相互衔接，并以换乘功能为主的大型综合交通枢纽，优化城市空间和功能布局。

此外，为合理开展车辆段上盖综合利用、车站综合体等轨道交通沿线土地资源，于2012年底投入建成的北京地铁10号线五路综合停车场除提供停车功能外，还空出大量



11月8日，西安地铁三号线开通试运营，全线共设车站26座，全长39.15公里。图为乘客在该线青龙寺站内候车。新华社记者 李一博摄

土地供市政设施及物业开发使用，实现城市空间资源利用的“精打细算”。

如果单纯集合运营过程中的票务收入，一般仅能维持运营支出，却难以支撑巨额的建设期投入，资金的筹措始终是轨道交通建设中的突出问题。

“在曾经的北京地铁‘2元’票价时代，票价的支撑仅占全部地铁投资的10%至30%，地方财政补贴压力巨大。”李晓松认为，社会资本将是建设资金的重要来源。

分析认为，扩大产业化经营规模，并同步推进轨道周边用地的集约高效，能不断实现收益反哺轨道交通建设。东京、首尔等一些城市，往来地铁的通道都由周边的商业、商场建设，目的就是引导乘客来此消费，在商业模式上达成合作，效果是双赢的。

“交通引导城市发展”成趋势

“优先发展以大容量公共交通为主的城市轨道交通骨干网络，完善更加高效的公共交通系统来降低资源的消耗，才能实现城市的可持续发展。”日本中部大学教授林良嗣认为，世界各主要国家已纷纷步入老龄化社会，大力发展低碳、高效、大容量的公共交通系统，将成为方便民众生活的基础。

从轻轨、电车到新干线等城市轨道交通线路，东京都市圈的轨道交通纵横交错。“东京的轨道交通占据了城市逾一半的交通出行线路，超过65%的市民愿意优先考虑乘坐轨道交通。”林良嗣说。

“在能源、土地资源紧缺与城市空气质量、生态环境不断恶化的多重压力下，应强化公共交通与城市空间布局、环境保护、土地高效利用的整合，继而实现‘交通引导城市发展’的模式备受国际推崇。”交通运输部科学研究院学术委员会副主任江玉林说。

城市轨道交通资源该如何分配？重大交通系统中的哪些环节需要维护和改造？李晓松表示，未来相关部门还应合理配置城市生活圈的哪些社会要素，提升城市空间的组织效率，实现城市空间有序增长。



11月2日，上海轨道交通10号线二期项目钢结构顺利开吊，由中建钢构负责制造及安装。该项目建成后，将形成一条连接上海浦东与浦西的过江通道。郭向丽摄

观察

绿色出行 路还很长

郭静原

轨道交通作为城市公共交通发展的重要组成部分，与其他符合低碳环保要求的绿色出行方式一样，在节约城市能源、减少环境污染等方面表现出色。早在2011年，交通运输部就牵头开展“公交都市建设示范工程”，通过优先发展城市公共交通来支撑节能环保的绿色出行方式，目前已有37个中心城市获批创建“公交都市”。

此外，《北京市“十二五”时期绿色北京发展建设规划》里也明确将公共交通分担率提升到50%，包括上海、广州等城市均通过交通需求管理措施，控制小汽车数量增长，引导绿色出行发展。

不可否认的是，我国公共交通服

务区域覆盖率依然较低，且服务水平不高，部分中西部地区城市的公共交通发展仍存在运能不足、准点率不高等问题；此外，我国尚未建成公共交通出行信息统一服务平台，民众往往因缺乏准确动态的信息而等待时间过长，严重影响优先选择公共交通出行的意愿。

包括轨道交通在内的公共交通服务能力、装备水平、智能化管理水平和服务质量亟待改善。只有当“行车慢、候车长、乘车挤、信息差”等问题明显缓解，提升公共交通的吸引力，才能让更多民众愿意乘坐公共交通出行，才能推进集约、智能、绿色、低碳的城市交通可持续发展。

新行政区所在地棚户区改造一期拆迁任务完成——

北京城市副中心建设全面提速

本报记者 杨学聪

实施棚户区改造难，在城镇人口密集区搞棚改更是难上加难。在北京城市副中心建设中，新行政区所在地潞城镇的棚改情况成为决定建设进度的关键。

日前，北京通州传来好消息：在潞城棚户区改造中，棚改一期4个月完成全部拆迁任务，二期仅用19天时间完成了11个村、9平方公里住宅和大田100%的签约率，为市重点工程顺利开工腾出了空间，留出了时间，北京城市副中心建设全面提速。

“全区上下真正形成了合力，工作非常深入。”通州区委书记杨斌告诉记者，在建成的人口密集区建副中心，启动的重要前提就是把地腾出来。“2017年底部分机关入住的时间点已经公布，时间非常紧，必须形成一套高效推进机制。”

拆迁工作是难中之难。按老规矩，拆迁主要是镇里负责，区建委协助“推着走”。潞城棚户区改造中，在拆迁的科学化管理上下功夫，打破区镇、部门界限，区镇村三级总动员，多家职能部门直接入驻，形成区内重点工作、重点工程高效推进机制。以法律咨询为例，改变“等着来”的方式，通过流动法庭进村、司法局律师直接服务，减少百姓法律咨询的时间成本。



近日，一对夫妇从租住地回到北京通州区潞城镇召里村，再看一眼住了几十年、即将被拆除的老房子。新华社记者 李欣摄

过去，拆迁政策“关门”制订，不跟百姓见面；现在制定政策反复征求意见。政策制定、财产清查、房屋分配“三公开”，谁选了什么房，还有什么房备选都一清二楚。

过去，拆迁是“坐着谈”，由拆迁公司出面一家一户做工作。现在有了互联网、微信等平台，群众可以和拆迁公司网上互动。对政策有疑问，通过在线咨询很快就能得到答复。

过去，拆迁中容易出现群众工作缺位

的问题。现在，加大了服务和基层党组织群众工作力度。村支书、村主任带头签订拆迁协议，户型好朝向好的房子紧着先签约的百姓挑。

杨斌喜欢用“过去”和“现在”来凸显今昔对比。在北京城市副中心建设中，变化每时每刻都在发生。

为强化市区上下联动机制，通州设立了北京城市副中心通州区协调对接指挥部，加强与市副中心建设领导小组办公室

的对接服务和对区内各部门的统筹协调，形成上下一体联动推进机制。建立了“市区联动、同步推进”的规划编制机制，高效推进了15个专题研究、17项专项规划、通州总体规划、155平方公里城市设计等四大规划工作的组织协调。

过去，通州的一些低端业态污染大、能源消耗大，产出不高。今年，已取缔、关停1860家生产加工类企业和污染企业，为产业转型升级打下坚实基础。为解决“建成后怎么管”的难题，启动人口、产业、房屋、车辆、土地等全面清查工作，摸清家底，为城市管理精准化、精细化提供基础支撑。

过去，通州城区群众看病往市区跑，农村的往潞河医院跑。通州打造“综合医联体”，方便了群众就近就医。过去通州实施的名校分校偏重业务指导，现在是由名校做法人，进行一体化管理。潞州中学成为北理工附中校区后，高中录取分数在九所高中中已由过去第八位接近第三位。

在水污染和大气治理方面，通州还在全市率先建立了河流乡镇断面间生态补偿机制和覆盖全区的空气质量监测网络。2016年1至8月，PM2.5累计浓度同比改善率为20%，连续8个月位列北京市第一。