

城市

周刊

WEEKLY

梦想家园，你我同行

“自助洗车”值得尝试

我为城市支一招

最近,一种叫“自助洗车机”的设备在安徽省宣城市一些小区亮相。投币、取枪、喷水、打泡沫、冲水……只花4元钱,不出小区就能自己动手给爱车“洗个澡”。不过也有人对此并不看好,“如今小区停车位紧张,拿一个车位设为洗车区,有点浪费。关键是花钱自己洗,如果达不到专业水平,还得去洗车店”。

笔者以为,“自助洗车”这种模式值得尝试。首先,可以节约用水。普通高压枪洗车、大型电脑洗车等洗车方式,每辆车用水100升左右。“自助洗车机”的用水量则小得多,且车主的洗车技术越好,洗车时间越短,用水就越少。

其次,有助于规范市场。目前,洗车市场很不规范,无证经营、占道经营比比皆是,既污染了环境,也影响了市容。推行“自助洗车机”进小区,可以让市场来选择。

此外,“自助洗车”也大大方便了车主。以往,许多车主开很远的路去洗车,既费油又耗时。“自助洗车机”可在小区内洗车,无疑方便多了。

“自助洗车机”进小区,虽然存在一定问题,但我们该多些耐心、信心和鼓励,这种新方式值得肯定和推广。

(江苏 万阁歌)

成长坐标

改变一小步解决大问题

近年来,北京在智慧城市的建设中,重视顶层设计,注重新技术应用,各级管理部门建立了独立的信息网络系统,互联互通,实现了有效的社会管理。与此同时,坚持“以人为本”,从市民身边的事做起,让市民从细微中感受变化。

本报记者 翟天雪摄影报道



扫描一下处方上的二维码,即可轻松完成取药,真正实现了“一站式”医疗服务。



手机摇一摇,即可进入北京站推出的“导航和客运综合服务系统”,享受多种出行服务。



输入车尾号,自动找车系统可迅速帮助人们在诺大的停车场内找到自己的车辆。

执行主编 王薇薇 责任编辑 秦文竹
联系邮箱 jjrbcs@163.com

当越来越多的城市争当国家中心城市、区域中心城市,人们会问——

我们需要什么样的大城市

本报记者 陈莹莹

经纬

在快速的城镇化进程中,我们有了越来越大的城市,接着有了越来越多的大城市,大城市吸纳了巨大的人口,牵引着经济不断向前发展。

时至今日,“大”已经不能解决所有的问题,那我们需要怎样的“大城市”来解决当下的发展问题呢——

随着青岛公布2016年GDP数据,成为又一位“万亿俱乐部”成员,我国已有12个GDP总量过万亿元的城市。而日前,对于成为国家中心城市的“争夺”也近白热化,在刚刚结束的全国两会上,不少代表委员提交了把所驻城市建设成国家中心城市的建议或提案。

在欢欣鼓舞“破万亿”、热火朝天“争入榜”的同时,我们也需要找寻一些问题的答案:大城市的扩张有何规律?衡量大城市发展质量的标准是什么?支撑它们可持续发展的动力从何而来?这些大城市怎样才能在经济发展中承担“挑大梁”的作用?

“聚”与“放”的效应

“特大城市与超大城市是目前我国城市中发展水平最高的,涵盖了发展实力较强、人口规模较大、功能较为完善的省会或副省级城市。我国城市的整体规划、建设与管理水平,在这两类城市集中体现。”中国宏观经济研究院科研管理部主任高国力说,大城市的发展水平、发达程度决定了我国未来新型城镇化的水平,可以说地位重要、贡献巨大。

2014年底,国务院印发《关于调整城市规模划分标准的通知》,对原有城市规模划分标准进行了调整。《通知》明确,新的城市规模划分标准以城区常住人口为统计口径,将城市划分为五类七档。城区常住人口100万以上500万以下的城市为大城市;城区常住人口500万以上1000万以下的城市为特大城市;城区常住人口1000万以上的城市为超大城市。

高国力说,我国的新型城镇化要进一步发挥和依托大城市的作用,产业结构转型升级、功能继续完善、经济总量得到进一步提高,都是大城市的努力方向,随着城市越来越大,会体现出两大作用与效益。

首先是集聚效应。随着人口的增加、建成区规模的扩大,城市能够集聚周围的要素、产业、资金和信息。很多小城市因为没有太强的集聚功能或效益,所以难以吸引更远的人口、资金和产业。城市要有吸引力,既需要配套完善的住宅、适宜创业的楼宇、公共交通、市政设施、城市照明等硬件,还要在软件上下功夫,在城市管理、便民为民等方面创建好的体制机制。

“假如城市的硬件残缺不齐,破破烂烂,工作、投资、旅游都不会来;假如软件跟不上,也会影响集聚效应,需要围绕人性化、国际化、现代化把软件建立起来。假如这种效应足够强,城市会越来越大、越来越强。”高国力说。

▷ 素来以美景著称的杭州,不仅经济快速发展,人居环境也是更上层楼。图为杭州梦想小镇边的闲林港河港。

新华社记者 徐昱摄



△“青岛制造”帮助青岛在2016年拿到了稳健的经济成绩单。图为中车四方公司的动车生产车间。

新华社记者 徐述绘摄

▷ 住房问题已成为城市的大问题。图为顾客在广东省广州市一处商品楼盘销售中心沙盘了解一个在售项目情况。

新华社记者 刘大伟摄



当大城市达到特大、超大的规模后,辐射效应就占了上风。和集聚效应一样,辐射效应也是城市竞争力的重要体现。随着成本越来越高,特大、超大城市会自然发生业态转移,功能、服务、产业往周边的中小城市与农村地区走,从而带动这些城市与地区的发展,这是超大、特大城市发展的内在需求,也是周边城市对特大、超大城市提出的要求。

在城市发展的初期与中期,集聚效应大于辐射效应;但当城市达到一定规模后,后者大于前者。高国力说,当城市发展到一定规模后,集聚的更多是高端优质的业态、要素与功能,把中低端的部分逐渐往周围疏散,从而实现对周围的辐射和带动。

“从人类历史发展来看,城市会越来越大。城市越大,辐射半径越大,这是我们的基本结论。”国家发展和改革委员会宏观经济研究院研究员、博士生导师肖金成说,空间经济学认为,城市兼具集聚效应和规模效应,集聚对人、对企业、对城市有好处,当城市达到一定的规模后,在基础设施方面的投入也会更节约经济。

但肖金成也提出,在城市规模发展壮大时必须采用一些对策。“不能放任大城市越来越大,周边城市没起来,城市体系不合理、大中小型企业没有协调发展,这样不但城市分工难以形成、大城市也会出现严重的城市病。”

“大”与“好”的辩证

硬币总有正反面。对大城市来说,与“大”如影随形的就是不一而足、复杂多样的城市病。交通拥挤、环境污染、房价过高、中心城区人口过多等,都是城市病的表现。

“一方面城市在大型化,另一方面大城市的城市病愈演愈烈,竞争力最强的城市往往也是城市病最严重的城市”,中国社会科学院城市与竞争力研究中心主任倪鹏飞说,既让城市获得规模经济的优势,又要避免过度聚集导致城市病,需要设计一个新的城市体系:首先,从国家的角度,需要发展多尺度多中心的城市;其次,在区域层面,必须发展多个中心;就一个城市来说,

假如规模过大也需要发展多中心。

“一线城市的概念不仅仅是规模上的,更应强调功能。”倪鹏飞解释说,所谓功能,就是城市在全球和全国发挥怎样的作用和处在什么样的地位。

“大”而“好”的城市什么样?生产、生活、生态三大功能,被高国力视为衡量城市发展好坏、健康与否的标准。一个城市有没有实力,首先要看生产功能总量大不大、层次高不高、有没有竞争力,几个经济总量过万亿的城市都有很强的生产功能,具有很强的产业体系,形成优势产业集群;其次看生活功能,包括居住、就医、教育、购物、娱乐、出行等多个方面;最后是生态功能,涵盖了绿化、空气质量、垃圾污水处理等。只有“三生”完善,才能让城市宜业、宜居、宜游。

倪鹏飞说,大城市不能再通过规模扩张来实现经济发展,而要通过生产率的提高和结构的调整来实现经济的增长。“好多城市都面临这样的问题,在保持制造业核心竞争力的同时发展高端服务业,更高附加值的产业带动了当地成本的上升,促使低端和低附加值的加工环节向外转移,这是一个自然发生的过程。假如新的制造业和服务业没有发展起来,只是开发了房地产,那城市就会空心化。”倪鹏飞说。

“碗”与“盆”的互动

“发展城市群是城市病的治本之策。”肖金成说,只有处理好区域和城市的关系,才能处理好“变大”和“变好”的矛盾。

他说,面对源源不断涌向城市的人们,要解决城市病不能光靠自身内力,还要靠外部疏散,站在全国的高度培育更多疏散地和承接地。曾经深陷大城市病的纽约、伦敦和东京,告别了“光化学烟雾”“雾都”和“水俣病”的经验有三条:一是产业结构调整;二是发展新的城市组团,也就是打造“反磁力中心”;三是和周边城市一体化发展,形成城市群。

“碗再大也小不过小盆,城市和区域的关系便是如此。”肖金成说,区域经济的研究范围可大可小,但再小也比城市大,不能孤立地研究城市,而要放在区域中去分析。

“区域靠城市带动,城市靠区域支撑,任何一个城市的发展都与周边区域有密切的关系,一定要把城市和区域这对关系处理好。”肖金成梳理了这样一条发展脉络:一个城市发展成为大都市,有了一定的辐射半径,组成了一个都市圈;大都市功能纾解、产业转移,周边城市发展了起来;圈里的城市之间密切联系,相互竞争和依托,周边城市和大都市形成合理分工,出现了城市群。

“由于城市群中各城市功能互补,大城市服务、辐射和带动中小城市和农村地区的发展,中小城市和广大农村地区支撑大城市的功能增强。这不但有利于促进大城市的功能纾解和产业转移,也可以做到互利共赢。”肖金成说,在国际上影响较大的城市均有一个城市群作为依托,纽约周围有波士华城市群,伦敦周围有英国中南部城市群,巴黎周围有欧洲中部城市群,上海周围有长三角城市群,北京市功能的疏解则有赖于京津冀城市群。

“京津冀协同发展的一个重要重要突破口,就是要把北京的非首都功能疏解到周边的城市。只有周边的城市发展了,城市群形成了,北京的大城市病才能得到缓解直至根本消除。”肖金成说。

看看美国如何破解停车难

朱建安

海外之城

近年来,我国城市尤其是中心城区停车难问题越来越突出,对城市环境、交通秩序乃至公共安全都带来了明显的负面作用,影响了广大市民的幸福。近日,笔者在美国访学期间,专题调研了美国第三大城市芝加哥在缓解停车难方面采取的措施,为我国持续应对这一难题带来参考与启示。

中心城区有免费停车全覆盖,市郊区域放开免费停车。美国是典型的中心城区土地高强度开发,外围区域低密度蔓延城市发展特征,在中心城区,基本不会提供免费停车的可能。一是信息告知精细化,市中心各条街道,关于是否可以停车的标志都会高密度告知,路侧能否停车信息非常明确,允许停车则配以咪表,不能停车一定会设置禁停车标志,并强调这是罚款或拖车区域。二是区域设置精细化,在芝加哥,会结合交通需求特性规定停车时限,比如有些区域路侧在高峰时段禁停,在周一到周五禁停等等,减少静态对动态的干扰影响。

- 中心城区有免费停车全覆盖,市郊区域放开免费停车
- 中心城区实施高费率停车,但停车资源一定供给充足,公共交通一定配套完善
- 开展多元化的停车服务和培育社会共管体系

三是执法力度精准化,超时停车,不缴费用停车,不按规定停车都会被贴上罚单,一般是60美元。而在市郊,由于土地开发强度低,通常在购物中心、超市等人员吸引点设置大面积的免费配建停车场,路侧停车通常免费或收取较低价格的停车费。

中心城区实施高费率停车,但停车资源一定供给充足,公共交通一定配套完善。一是充分利用价格杠杆,美国中心城区的停车费总体较高,芝加哥一般公共停车场第一小时20美元起步,两小时26美元,停一天总共40美元。二是提高停车资源利用率,路侧停车虽然每小时在5至7美元,但最多只允许停2小时,超过时间未驶离或续费也会被罚款或拖车,以此提高路侧泊位的周转率。三是充分保障停车供给

资源,虽然市中心土地价值寸土寸金,但各大楼宇都配建地下停车场,或在旁边建有多达七八层的停车楼,各类重点区域公建配建的停车资源可有效保障停车需求。四是强化公交线网覆盖率,地铁和地面公交相结合,形成零距离换乘的综合公共交通网络,即便不开车,也有可靠的公交替代出行方案。

开展多元化的停车服务和培育社会共管体系。除了加大供给和严格管理之外,美国进一步优化资源利用率,减少行政管理成本。一是开展线上停车服务,诸如SpotHero等多家互联网停车企业提供移动互联网上预定停车服务,通过App可以提前预订支付中心城区95%以上的公共停车场泊位,并且能享受超过5折以上的优惠。

二是培育专业停车队伍,不少企业提供代客泊车服务,驾驶人只需将车停放路边,代泊员会将车辆停放至附近合作停车场内,待取车时间到后代泊员又将车开回取车点交还车辆。由于和停车场有合作关系,代泊公司拥有停车场月票,所以通常费用比自己停放还要便宜很多。

虽然国情不同,但美国经验值得借鉴。下一步,我国应进一步加大停车行业市场化发展程度,激发社会资本进入停车产业,通过土地置换、土地再利用等方式加大停车资源供给,确保停车资源不被挪作他用。同时要着重推进停车管理精细化和停车执法精准化,科学设置路内停车泊位,结合城市管理体制改革工作,优化配置执法力量,强化重点区域管理,围绕停车有据、停车有位、停车有序、违停有罚的总体目标稳步推进。此外,要结合移动互联等信息技术,消除供给和需求双方的信息壁垒,多渠道提供停车资源信息平台共享服务,最大限度利用好现有的宝贵停车资源,多措并举共创良好的停车环境。(作者单位:公安部道路交通安全研究中心)