

# 城市周刊

City

梦想家园，你我同行

## “长高”的城市需补消防短板

我为城市支一招

统计显示,我国城市高层建筑早已超过10万栋,且新增势头未减。高层建筑的增多,改善了市民的居住条件,改变了城市风貌,也给市民生存安全带来了新的挑战。仅主流媒体的报道,就显示出高楼发展与城市消防救援水平不匹配、应急救援能力不能满足需要的问题。

笔者认为,让高楼远离火灾威胁,需从以下几方面发力。一是有关部门的严格监管应成为常态,而不是“不出事无人问”。同时,畅通群众举报渠道,使消防安全的自我约束与外部监管并举。二是在城市建设中综合考虑各种“止灾因子”,使高层建筑发展与城市消防能力基本匹配。加强消防设施的改造升级,重视高性能消防装备、特殊阻燃建材、火灾自动报警系统的研发和推广。三是建立隐患源头控制机制,以提高消防设施配备率和完好率为重点,不定期排查高层建筑消防隐患。抓好重点人员教育培训,强化消防演练,增强高层建筑消防和应急救援综合能力。同时,大力宣传消防安全知识,增强公众的安全意识,并提高自我保护能力。

(湖北 杨明生 胡元军)

成长坐标

## 北京:胡同增绿升颜值

北京的胡同空间狭窄,绿地稀少。西城区通过留白建绿、拆违建绿、沿道布绿、社区增绿等手段,多措并举拓展城市绿色空间。当地充分利用城市中的边角地、闲置地、零星地,并把休闲空间建设与景观打造、文化传承相结合,既美化了城市环境,又为市民提供了休闲的好去处。

本报记者 翟天雪摄影报道



东椿树胡同的微公园,依托原有人行步道建设而成,并将京味文化融入其中。



樱桃胡同沿街居民的屋顶上、房檐下布满了鲜花与绿植,为拥挤的胡同增添了一抹诗意。



位于大柵栏地区的百花园前身是菜市场,改建后成为居民休闲娱乐的“胡同公园”。

执行主编 王薇薇 责任编辑 秦文竹 联系邮箱 jjrbcs@163.com

为新城新区献一计 · 生态城市

□ 经济日报·中国经济网记者 曹红艳

目前全国有139个正在建设的生态新城项目——

# 未来生态新城怎么建

核心阅读

谈及新城新区建设,生态城市是必不可少的目标。“蓝绿交织、清新明亮、水城共融”,未来的生态新城是不是这个样子?如何建成这种模样?从国内已经建设的绿色生态城区项目的得与失中,又能得到何种启示?一起听听专家怎么说——

珍稀候鸟遗鸥乘风飞舞、觅食鱼虾,成排的芦苇在风中摇曳,经过生态治理的纯净湖宛若一幅水墨画……这里正是我国首个绿色发展综合示范区所在地——中新天津生态城。从昔日由盐碱荒地、废弃盐田、污水坑组成的“生态禁区”,到今日的生态高地,中新天津生态城被联合国可持续发展办公室主任尹正秀称为“生态城市建设的先行者”。

早在1971年,联合国教科文组织就发起了建设生态城市的概念。本世纪初,我国也开始了生态城区建设的实践,截至目前,已有百十多个大小各异的绿色生态城区项目。

如何建设生态城市,我国关于生态城的实践与研究有哪些进展?《经济日报》记者采访了业内相关人士。

## 最基本的城市梦想

“作为城市的主人,每个市民都有自己的城市梦,其中最基本的共同梦想就是安居乐业、美丽持续。”清华大学建筑学院教授栗德祥认为,低碳生态城正是实现安居乐业美丽持续目标的适宜方式。

以复杂性科学研究城市发展由来已久。栗德祥跟踪研究低碳生态城市建设多年,他将城市的复杂系统区分为包括产业、交通、能源、绿建、水资源、固废、景观、智慧等科技实体系统,以及政策导向、规划布局、行为管理等人文系统。“唯有规划师以紧凑发展的理念,主导科技减碳与人文增效双轮驱动,才能事半功倍地打造真正的低碳生态城,实现安居乐业美丽持续的目标。”栗德祥说。

国家应对气候变化战略研究和国际合作中心原主任李俊峰认为,“让生活更美好是生态城市规划与建设的唯一目标”。记者在采访中发,尽管目前业界对绿色城市、生态城市或者低碳城市等名称尚存争议,但其倡导的核心理念与价值观大致趋同。

具体来说,首先生态城市是以自然为本的城市,强调尊重自然、保护环境、节约资源;其次是多样循环的城市,通过提高资源利用效率,减少污染物排放,将废



雄安新区将建成“蓝绿交织、清新明亮、水城共融”的生态城市。图为游客在白洋淀景区内观赏荷花。

(资料图片)

弃物尽可能地循环再生利用,达到和谐共生的目的;第三,绿色生态城市应以人为本,提升宜居环境品质,共同倡导绿色的行为和价值观,从而实现城市让生活更美好这一根本目标。

## 生态理念融入城市建设

中国城市规划设计研究院副院长李迅在题为“绿色生态城区建设的理论与实践”的报告中披露,据不完全统计,97.6%的地级(含)以上城市和80%的县级城市提出以“生态城市”或“低碳城市”等生态型的发展模式为城市发展目标。全国目前有139个正在建设的生态新城项目。这些新区主要集中在环渤海、长三角、珠三角等沿海发达地区和湖南、湖北等中部城市群。

栗德祥认为,推进生态城市建设需把握好紧凑发展、产业支撑、开源节流、优质高效、继承创新、以人为本等一系列关键点。

“紧凑发展中的一个重要内容是城市公共交通优先,发展慢行交通系统,建设城市综合社区或综合体,提高城市运行效率,降低机动车对环境的污染。此外,城市中心区应采用高密度路网,小街坊、窄街道、宽步道、密路网、高容积,这种结构有益于商业活动。”在栗德祥展示给记者的材料上,建构城镇的生态安全格局、营造城市绿色空间、做实绿色基础设施等,都是紧凑高效城镇布局的要求。

产业经济是低碳生态城市发展的物质基础,近年来出现的“空城”“鬼城”现象,产业支撑缺失是一个重要原因。栗德

祥指出,发展产业经济应注意特色化、循环化、低碳化,同时要注意延长产业链条,实现循环发展。

联合国关于生态城市确定了6项评价标准,即有战略规划 and 生态学理论作指导,工业产品是绿色产品、提倡封闭式循环工艺系统,走有机农业的道路,居住区标准以提高人的寿命为原则,文化历史古迹要保护好,把自然引入城市。

李迅提出,科学的土地利用、水资源利用、能源利用,绿色建筑实施,数字城市系统应用、绿色交通、废弃物处理和再利用、低碳社区的建立等,是建设生态城市的关键技术领域。

## 规划建设小心“误区”

“绿岛、绿谷、绿廊、绿地”相互交织,如今的中新天津生态城建成绿色道路80公里,完成盐碱地绿化383万平方米,彻底治理了积存40年工业污染的污水库;绿色建筑比例达到100%,与普通住宅相比,大约60%的热水采用太阳能加热;垃圾无害化处理率和厨余垃圾资源化利用率均达100%……

建设理想中的生态城市,中新天津生态城最大的挑战是没有样板。为此,建设者们制定了包括22项控制性指标和4项引导性指标在内的全球首套生态城市指标体系。经过8年多的建设,这里已吸引超过7万人就业、居住,一个“资源节约、环境友好、社会和谐”的生态城市形象初现。

根据住房和城乡建设部发布的《“十二五”绿色建筑和绿色生态城区发展规划》,

到“十二五”末要实施100个绿色生态城区示范建设。对此,由相关部门组织的获评绿色生态城区调研显示,绿色生态城区多数可以满足用地规模合理、土地利用集约和建设周期适宜的基本要求,在已有政策和规划的引导下,大多数已取得了初步成效。在城区选址、规划编制、机构保障、政策扶持上起到了一定的示范作用。

就此,有业内专家指出,由于宏观指导政策的缺失以及内涵理解上的不充分等原因,在规划建设的实际中依然存在着不少误区,阻碍了绿色生态城的发展。比如,绿色生态城区多数属于城市重点发展的地区,多数也都定位为城市副中心等,但从实际条件和产业类型看,部分城区基础薄弱,未能形成有效的“产城融合”支撑,导致“空城”“睡城”频现。

再比如,生态城区建设多为系统工程,从规划初期即提出全面推进各个系统建设,在部分城区的实际建设中更是追求大求全,缺乏对每项技术系统的适宜性分析,很多技术未考虑地区气候、经济等条件限制,未能体现因地制宜的针对性。

此外,在绿色生态城区的建设实施过程中,往往缺乏对生态技术时序的设计,实际实施从目标制定的“适度超前”演变为“过度超前”,导致一些低碳技术产生了高碳效果……

栗德祥认为,发展阶段、地域特征、经济水平等多方面差异,决定了我国城市走低碳生态发展之路的多样性;充分认识绿色生态城市的复杂性特点,才能慎重研究、决策,避免主观性、表面性、片面性;绿色生态规划要依据不同城市的具体情况制定不同的发展原则,因地制宜地实现不同发展模式。

# “一刻钟免费停车”的城市温度

张毅

城之道

好的城市治理,不能仅仅依靠对市民的管制(那样会造成其对城市管理者产生抵触情绪,或与管理者“捉迷藏”),应该是创新激发市民大众的精神归属感和公共道德意识,使得城市意志与市民行为同向发力

大城市停车难,除了提高单位时间收费标准,还有没有其他办法?近日,西安物价局发布《机动车停车服务收费管理办法》(征求意见稿),公开向市民征求意见。其中,“城市道路停车泊位、经营性停车场泊位时间在15分钟以内的车辆免收停车服务费;政府全额投资建设的停车场、医院、火车站、长途汽车站、殡仪馆等经营性停车场,停放时间在30分钟以内的,免收停车服务费”等新政策引起各方积极反响。有网络媒体称之为“惠民”德政,而大众的反应则远远超出被“施惠”这一单向效应。据媒体报道,有不少市民表示:一刻钟免费停车,让大家体会到一种城市“温度”,“感觉城市更像自己的家,谁会故意给自家添乱呢”。在笔者看来,停车费做“减法”,传

达出的是城市治理理念的进步,是以人文关怀对市民大众内心公共道德感和城市归属感的善意邀约。

在我国以往城市化进程中,重管理轻治理的特征较为突出。管理,更多的是城市建设管理方的单向行为。单一或过度使用、强调管理思维,不仅会滋生以罚代管、乱收费、以管为名牟利等强制性弊端,而且会导致原本是城市治理主体一方的市民产生日渐强烈的逆反心理和对城市归属感的疏离。以西安一刻钟免费停车为例,谈到停车费“新政”,就有不少市民表示,过去停5分钟买个早点也按半小时收费,太不通人情。而治理思维的核心是多元参与共治共享,其目标在于通过政策、教化、倡导等唤醒市民公共文明自觉,形成共治合力。

数据显示,我国大城市小汽车与停车位平均比例约为1:0.8,中等城市约为1:0.5,而这一比例在发达国家为1:1.3。停车难矛盾日益突出。为此,全国不少城市纷纷以价格手段,分时段、分区域调升停车费标准,在东部一些中心城市,最高的停车费标准达到每小时40元以上。由此,“城市停车难”演化为“停车贵”。笔者无意否认精细化、区域化、时段化的市场化收费的调节杠杆作用。但在目前城市停车位严重短缺并且短时间内难以有效缓解的情况下,单纯靠“停车贵”逼走车辆并不能有效解决停车难。相反,如果站在共治共享和“人民城市为人民”的角度,以体现人文关怀的政策制度设计启发、激活市民群众参与公共环境治理的自觉性和道德感,或许会收到“意外之功”。说到底,管理制

度成效最终体现在群众的自觉接受和执行意愿上。还是在西安,年初开始通过各种手段倡导文明交通“车让人”,其效果之好远超政府和社会舆论预期。据统计,近两个月来,全市近300万辆机动车,因车不让人而被处罚的仅0.8%。当地一位长期从事市政管理的政府官员感慨说:只要引导、启发得当,蕴藏在民众内心的文明道德力量非常强大。

好的城市治理,不能仅仅依靠对市民的管制(那样会造成其对城市管理者产生抵触情绪,或与管理者“捉迷藏”)。所谓善治,应该是创新激发市民大众的精神归属感和公共道德意识。《论语》中有一段话:“道之以德,齐之以刑,民免而无耻;道之以政,齐之以礼,有耻且格”,意思是说,单纯用律法来管理社会,老百姓只求能免于受罚,不会产生廉耻之心;用道德引导百姓启发善念,百姓才能懂得廉耻,行为才能有道德底线。

让城市意志与市民行为同向发力,是实现城市治理现代化的要义。实践证明,但凡城市治理政策与群众意愿相一致时,城市管理工作必然事半功倍。