城市周刊

City

梦想家园，你我同行

文明养宠物需持之以恒

我为城市支一招

如今，许多城市家庭都养了宠物狗。从一些地方的情况看，宠物狗除了给主人带来种种乐趣，也为城市生活带来种种“麻烦”。

比如，有的居民养狗不登记，不注意定期给狗体检，有的居民热衷于饲养大型犬、烈性犬，威胁他人人身安全。有的居民在家里饲养多条狗，狗吠声搅扰左邻右舍。有的居民遛狗时不系链、不自带清洁用具，任由狗随地便溺，使得公共环境遭到污染，等等。

现代化城市越来越讲求文明进步，越来越注意创造条件让广大居民和谐共处、同享幸福。养狗问题虽不起眼，却关系到居民的日常生活，因此不少市民热切呼吁依规文明养狗。

作为城市管理者，要多从百姓的切身感受出发，多听取他们的意见与建议，善于聚焦细微之处，守土负责。对待城市养狗问题，一方面，需要加强宣传引导，不断培养居民的自律观念，使之努力做到文明养狗，娱己而不扰民；另一方面，还需因地制宜，妥善制定相应的管理办法，以持之以恒、不折不扣的法治手段促使居民规范养狗行为，维护良好的城市形象。

（山西　周慧虹）

新鲜事

立体人行横道亮相深圳

本报记者　喻　剑

近日，一种设计新颖的立体人行横道出现在深圳罗湖区解放西路地王大厦西侧。蓝白黄三色相间彩条，使平面的人行横道呈现立体感，远远看去仿佛从路面跃起，给过路的司机与行人以强烈的视觉冲击。记者注意到，这个路口没有设置交通信号灯，在人行横道内侧的停止线内，每条机动车行车道还用白色大号字体写着“车让人”，在视觉上构成一定的缓冲。

深圳交通管理部门相关负责人介绍，人行横道的立体感，是为了突出行人路权，警示车辆驾驶人注意让行。今年8月，福田区莲花支路上出现了深圳首条立体人行横道。

“深圳交警”曾通过微博发布多条立体人行横道的照片，询问网友“这样的斑马线怎么样”，引发网友热烈讨论。网友们对立体人行横道看法不一，赞成的认为这是一种创新，可以强化车辆的减速停让意识；反对的则认为对司机干扰很大，可能会增加在人行横道前急刹车的几率，从而带来新的安全隐患。

近年来，北京、成都、合肥、台州、宿迁、榆林等国内多个城市都开始试行立体人行横道。其中，江苏省宿迁市2015年在主城区多个路段推广立体人行横道，甚至把“小黄人”等卡通人物“搬”到了斑马线上，结果仅存在短短10天就被返工，官方表示“有几个绘制了立体人行横道的路段出现路面打滑情况”，原计划的推广也因此搁浅。

而在北京，当地交通管理部门表示，新的立体人行横道已经体现出一定效果。相关负责人表示，“由于标线比较新颖，机动车驾驶员从来车方向观察时，立体效果最佳，因此从感官上对驾驶员有一定刺激，比常规的斑马线效果要好”。

图为位于深圳市罗湖区解放西路地王大厦西侧的立体人行横道。　本报记者　喻　剑摄

执行主编 王薇薇　责任编辑 秦文竹

联系邮箱 jjrbcs@163.com

我国将加速推进市域（郊）铁路项目——

“1小时通勤圈”促城市群协同发展

经济日报·中国经济网记者　林火灿

经纬

市域（郊）铁路是城市综合交通体系的重要组成部分，可以让大城市周边地区和中心城市融为一体。对中心城市而言，能极大地缓解城区交通、环境、房价、土地、公共服务等压力，有效扩大城市容量，改善城市投资环境，增强城市竞争力，提高城市宜居性；对于周边乡镇而言，便捷的轨道交通将吸引更多人口转移过来，大大加快发展步伐，最终真正融入中心城市

在成灌快铁犀浦站，市民通过动车、地铁同站台交互换乘通道。全国首例动车、地铁同台交互换乘模式在位于四川成都的成灌快铁犀浦站启用。这项举措提高了市域快速铁路衔接地方公共交通的客流换乘效率，市民出行将更加便捷。　新华社记者　薛玉斌摄

近日，浙江省台州市市域铁路S1线一期工程SPV公司——台州台中轨道交通有限公司正式组建，意味着国内首个采用PPP模式建设的市域（郊）铁路项目加速落地。

作为城市中心城区连接周边城镇组团及其城镇组团之间的通勤化、快速度、大运量的轨道交通系统，市域（郊）铁路是城市综合交通体系的重要组成部分。不久前，国家发展和改革委员会印发了《关于促进市域（郊）铁路发展的指导意见》（以下简称《指导意见》），明确着力扩大市域（郊）铁路公交化运营服务的有效供给，以更好地适应都市圈和城市群发展新要求。

发展市域（郊）铁路有何重要意义？如何吸引社会资本参与市域（郊）铁路建设？有关专家接受了记者的采访。

周边地区和中心城市融为一体

将改变大城市的空间结构和居民的居住分布形态，同时大大加快乡镇发展步伐

市域（郊）铁路发展滞后，有效供给能力不足，是当前我国城市公共交通的短板之一。随着城镇化进程的进一步加快，这一短板表现得更加突出。

“从轨道交通布局看，如果只重视发展高铁，忽视市域（郊）铁路发展，可能会形成‘虹吸效应’，导致大城市越来越发达，小城镇走向没落。”中国铁道科学研究院运输及经济研究所副所长王怀相说。

国家发展改革委城市和小城镇改革发展中心产业所所长荣西武告诉记者，很多发达国家的大城市都经历过人口和产业向郊区溢出的阶段。为解决居民在中心城区与周边城镇之间的交通往来问题，伦敦、巴黎、东京、纽约等国际大都市圈都建设了市域（郊）铁路。上千甚至数千公里的连接城市中心与周边卫星城的轨道交通，在都市圈交通体系中发挥了重要作用。

荣西武举例说，2013年，东京都市圈轨道交通占公共交通出行总量的77.7%，其中市郊铁路占公共交通出行总交通量的比重达到65.5%，在东京都市圈3800万人口中，约有2/3居住在东京市区周边的卫星城里。这些卫星城与市郊铁路伴随而生——先有了铁路，再有了卫星城。

根据《指导意见》，到2020年，我国京津冀、长江三角洲、珠江三角洲、长江中游、成渝等经济发达地区的超大、特大城市及具备条件的大城市，市域（郊）铁路骨干线路将基本形成，构建核心区至周边主要区域的1小时通勤圈。

“构建1小时通勤圈，可以让大城市周边地区和中心城市融为一体。”荣西武表示，对中心城市而言，城市外围的土地可以更有效利用，将极大改变大城市的空间结构和人们的居住分布形态，人口、产业往外扩散，将极大地缓解中心城区交通、环境、房价、土地、公共服务等压力，有效扩大城市容量，改善城市投资环境，增强城市竞争力，提高城市宜居性。对于周边乡镇而言，由于土地多、房价便宜、环境好，便捷的轨道交通将吸引更多人口转移过来，大大加快乡镇发展步伐，最终真正融入中心城市。

王怀相表示，市域（郊）铁路是高速铁路的毛细血管。目前，我国发展市域（郊）铁路的技术条件已经十分成熟。相比于高速铁路，市域（郊）铁路的性价比更高。优化市域（郊）铁路的路网布局，有利于使高铁规划更加科学合理，促进资源要素在大城市与周边城镇加速流动。

不过，荣西武也指出，在轨道交通的冲击下，各小城镇也要快速找到适合自己的发展模式，选择好未来的功能定位、找准自身产业培育方向，避免成为“睡城”。

以站点建设带动商圈形成

市域（郊）铁路站点设立尽量贴近城镇中心，可以促进人流集聚，加速商圈打造

当前，许多城市在布局铁路线路和站点建设时，一般尽量让铁路线路和车站远离市区，以避免人流过于集中，导致车站周围出现交通拥堵等一系列问题。

与大城市的线路和站点设置思路不同，《指导意见》明确提出，市域（郊）铁路的线路要串联5万人及以上的城镇组团和旅游景点并设站，车站按照功能适应、设施简易、安全便捷的原则尽量设置于城镇中心，增强交通引导和提高客流聚集。

荣西武表示，传统铁路解决的是长距离的交通需求，为避免对市区产生干扰，一般都尽量让线路和车站远离市区。而市域（郊）铁路服务的是城市化的短途交通出行，客流的起讫点往往是居民区、商务区、商业区、旅游景点等场所。因此，尽量贴近城镇中心，可以减少乘客的出行时间，也能促进人流集聚，加速商圈打造。

“车站是人流的集散地，车站本身会带来大量人气，特别是市域（郊）铁路的客流往往以通勤、商务、商业、休闲等为目的，所蕴含的商业价值极高。”荣西武分析说，从国外发展经验看，一个城镇在市郊铁路通达后，车站周边的土地价值将得到极大提升，并迅速形成该城镇的商业中心，周边的房地产也将得到迅速开发。如果在车站设计之初就有意识地进行TOD（以公共交通为导向的开发）规划设计，带来的提升会更加显著。因此，各乡镇必须审慎对接这次历史性机遇，提前做好车站周边地区的TOD规划，找准未来发展方向和定位。

王怀相认为，建高铁车站时，有些城市选择在远郊区，虽然起到了疏导交通的作用，但也客观上带来了居民出行成本的增加，城市要为此配建很多基础设施。如果能利用市域（郊）铁路的布局，把城市高铁线路和站点布局结合起来，可以使城市原有的基础设施得到更充分地利用。

对于鼓励把市域（郊）铁路的车站放在城镇中心的做法，王怀相表示，车站往往是人流比较集中的地方，对于小城镇而言，如果能够利用好市域（郊）铁路站点，形成人流密集，对于改善中小城市的产业结构和商业环境都有十分重要的意义。

形成稳定的投资回报率

通过车站周边土地价格增值、房地产经营、商铺及写字楼物业的开发获得收益

台州市域铁路S1线一期工程线路全长52.4公里，初步设计概算总投资228.19亿元，项目投资规模大、技术要求高。

今年6月，台州市发展改革委与中车联合体签署政府与社会资本合作协议。根据协议，该项目的资本金占总投资的40%，其中政府方出资20%，约为18.25亿元。PPP合作期为30年，期满后，项目资产无偿移交政府或其指定机构。

王怀相表示，相比于高铁，市域（郊）铁路的开发成本相对低，所需资金规模较小；串联的是大城市和周围的卫星城镇，沿线可开发的土地空间较大；运行的独立性较强，投资者在运行调度上有更大发言权。因此，市域（郊）铁路比高铁对社会资本更有吸引力。

《指导意见》明确，我国将建立政府投入、各类金融机构和社会资本相互支持的多层次、多元化投融资体系。加强政策引导，政府在安排资金时加大对市域（郊）铁路的支持力度。完善激励机制，鼓励社会资本全面参与市域（郊）铁路投资、建设、运营、管理等各个环节。

“吸引社会资本参与的关键，在于让社会资本能在市域（郊）铁路建设、运营过程中得到相应的回报。”荣西武指出，市域（郊）铁路建设的最大红利来自于沿线各车站周边商业开发和土地价值提升上。因此，可以参照港铁的经营模式，让铁路股份公司参与到各个车站周边土地的TOD开发中来，通过土地价格的增值、房地产的经营、商铺及写字楼物业的开发获得收益。

目前，阻碍国内车站TOD开发的最大障碍在于土地管理制度，一方面商业用地的出让必须招拍挂，无法确保铁路股份公司获得想要的地块；另一方面土地管理制度也较为滞后，交通用地无法用于商业、商务、居住等领域的开发，使得车站用地无法分层用于不同用途。因此，荣西武建议，应改革和完善现行土地管理制度，探索同一块土地用于不同性质经营活动的可能性及途径，并允许在三维空间上对土地产权进行界定。

王怀相建议，在推动市域（郊）铁路发展中，还要探索建立科学合理的市域（郊）铁路客运价格形成机制，以稳定的投资回报率来提高对社会资本的吸引力。

以深化改革推动城市实体经济转型升级

费高云

城之道

改革开放以来，常州从制造业起步、以实体经济见长，逐步成长为长三角重要的先进制造业基地。随着我国经济发展进入新常态，常州市大力深化供给侧结构性改革，推动实体经济转型升级。

项目投资助推升级。项目投资对一个地区的发展影响深远，直接关系着产业结构调整、增长动力转换。近年来常州市先后引进众泰汽车、北汽新能源、车和家等项目，以整车项目的落地优化提升产业链上下游，加快向“电动化、智能化、网联化、共享化”方向发展，努力从零部件强市向整车大市转变。我们将支持企业上马高端化、智能化、绿色化、品牌化、服务化投资项目。对于在建项目，帮助民营企业尽快落实资金，千方百计快推进、快投产、快见效。

科技创新助推升级。常州的实体经济以民营经济为主体，民营企业体制机制活、市场反应快，搞创新有天然优势、内生动力。我们将积极鼓励民营企业在研发创新上加大投入、舍得投入，提高技术装备水平，创造更多自主知识产权。充分发挥重大产学研平台的引领带动作用，并支持企业积极与科研机构开展合作交流，让更多的创新成果在企业开花结果。同时引导企业密切关注新产业、新技术的最新动向，积极抢占未来产业制高点。

商业模式助推升级。新一代信息技术快速发展，正在深刻改变着生产生活方式，带来资源整合、商业模式、创业模式等全方位的变革。企业要实现转型跨越，必须紧跟形势，把创新思维、创新元素、创新文化渗透到企业生产经营、销售及售后的各个环节。常州将依托良好的制造基础，加快推动民营制造企业向系统集成商、品牌运营商、工程承包商、解决方案提供商、售后服务商转型。

资本运作助推升级。目前，常州上市企业和新三板挂牌企业总数分别达48家和122家，累计融资近700亿元，有力支撑了经济转型发展。我们将围绕服务实体经济、防控金融风险，扎实推进各项金融工作，把握多层次资本市场建设、IPO提速等政策契机，鼓励广大民营企业主动对接各类资本市场，大力推进“个转企、小转规、规转股、股转市”，加大直接融资力度，加快挂牌上市步伐，实现企业裂变发展。同时，支持有实力的民营企业开展兼并重组，围绕产业链上下游、新兴产业等，吸纳整合研发设计、高端制造、品牌营销等优质资产、优质项目，加快成为行业发展领跑者。

人才引育助推升级。现代企业的竞争，往往取决于人才，一流的企业都高度重视人力资源管理，不惜重金争抢“高精尖缺”人才。这几年，常州不断完善人才政策、优化人才环境、强化人才服务，出台新一轮人才引育政策，通过探索建立人才市场评价体系，把人才选择权、评判权更多交给企业和市场。常州将鼓励民营企业创新人才引进方式，秉持“不求所有、但为所用”的理念，推行柔性引才，向高端人才“借智借脑”，打造“星期六工程师”升级版。

国际合作助推升级。今后几年，中国企业将迎来新一轮“走出去”机遇，进入迈向国际化企业的加速期。现在的“走出去”，不再是传统意义上的产品、产业和劳务输出，也不限于国际产业与技术合作，而是要充分融入世界经济大循环和全球资源的优化配置。常州将引导更多优势民营企业加快国际化经营，开展跨国、跨地区、跨界、跨所有制并购重组，增强在全球市场布局、整合全球资源的能力，做大做强做优，向世界一流企业前进。

（作者系江苏省常州市委书记）