

2014年1月9日 星期四
编辑：钱元平
组版：陈科
校对：徐文广



城市规划 应以人为尺度

先盖好房子、再搞公共交通“补课”的老路不能再走
摆脱“摊大饼”“城市病”，以 TOD 理念提升城市建设

两会关注

“路修得越多、越宽，城市的道路交通反而越拥堵，这难道不应该深思吗？”在市人大代表邹宇明、马福友看来，单纯增加道路供给的方法已难以跟上汽车增长速度，而那种“先盖好房子”、再发展公共交通来“补课”的城市模式，事实上加速了汽车增长。

“为什么小汽车占据了城市空间？是由于我们的一切城市设计都是围绕小汽车进行的。”两位代表认为，交通拥堵，背后绝不仅仅是交通问题，而是城市建设的理念问题。“我们到底想要建设一个怎样的城市？如何真正提升市民的生活品质？”他们向大会提交了一份“以 TOD 理念提升城市建设”的建议。TOD 城市建设新理念，把过去的城建模式颠倒过来：首先考虑规划公共交通，然后再在周边布局高密度的城市社区，用步行的尺度来提高城市体验的舒适度。

记者 张昊 樊卓婧

城市规划应以人为尺度，而非汽车

2013年，宁波城市化率跨过70%大关。按户籍人口算，每千人汽车保有量183辆，城市化已经进入鼎盛期。然而，“城市碎片化严重，城市经济发育不好，房价高企，交通拥堵，环境污染等‘城市病’却逐步凸显。”政协委员、浙江同信园林工程有限公司董事长兼总经理张建国说，以县城发展起来的中心城市，虽经两次撤县建区，但“小马拉大车”的格局一直没有改变，核心区始终局限在三江口不到100平方公里的范

围，都市空间布局不尽合理，城市框架拓展也比较缓慢。

宁波未来发展如何避免患上“城市病”？市人大代表、江北区委常委、区政府党组副书记、市两江北岸开发建设指挥部常务副总指挥邹宇明说，此前召开的中央城镇化工作会议提出，要推进以人为核心的城镇化。“我们过去的城市化，不管是城市规划还是交通体系，都是以小汽车为尺度的。但是 TOD 理念恰恰相反，城市设计应当向公

共领域，以人的尺度为导向。”

到底什么是 TOD 理念？邹宇明告诉记者，TOD 是“Transit-Oriented-Development”的缩写。顾名思义，就是以公共交通主导的城市发展，即以大运量的公共交通（主要是轨道交通）作为城市交通的骨干，在主要站点周围（5~10分钟步行半径）建设高密度的集居住、商业、就业、文化设施于一体的城市社区，使公共交通与用地布局紧密结合，降低人们出行对小汽车的依赖，实现城市健康、有序和可持续地发展。

香港人多路窄，交通为何如此畅通

TOD 在国内或许是个新鲜事物，但在国际上，它在促进土地节约集约利用，降低城市运营成本，促进低碳出行、绿色发展和提升区域综合竞争力等方面已有卓越表现。

据介绍，早在1947年，哥本哈根就开始将新的土地开发集中在各交通走廊上，实现了轨道在城市交通中的支配地位，从而提高了生产服务效率，使其成为欧洲仅次于伦敦的吸引企业总部落脚城市；香港通过轨道开发推进新市镇建设，30年间先后兴建了容纳300多万人的9个新市镇，吸纳了差不多全部的新增人口，为寸土寸金的香港保留了青山绿水。

“香港人口比我们多，路比我们窄，为什么远不如我们拥堵？”邹宇明分析，“因为他们的出行效率比我们高，多数需求，基本可以通过步行解决。”在香港，土地是混合开发的，居住、商业中心、工作场所、公共设施集中布局在站点周围，城市垂直设计，生活步行化。

市人大代表、宁波贝斯特纺织有限公司董事长马福友说，按照 TOD 的思路，公共交通站点周围进行高强度土地开发，容积率一般在5以上，最高甚至可以达到15，但外围是广阔的公共绿地空间，土地利用非常高效集约化。在城市空间上，也更加注重宜

人设计，道路采用小街巷网状布局，并方便地通向公交站及主要公共服务设施，形成一个便于步行和使用自行车的安全、舒适的环境。

有研究表明，由于实施了 TOD 模式，在公共汽车站附近居住、工作、购物的居民，可以减少20%~40%的出行需求。TOD 模式重视居住与就业平衡，让城市居民的出行尽可能在短距离内实现，并且降低很多无效的出行，让居民出行更加科学有序。

由于 TOD 模式减少了小汽车的出行、鼓励步行等慢行交通方式，有研究表明汽车尾气等温室气体的排放将减少。

轨道站点TOD建设，江北能否先尝试

环境和资源矛盾日益凸显的宁波引入这一模式颇具针对性。“宁波以往粗放扩张、外延型的发展模式导致城乡发展到处蔓延，居住、购物、就业远距离分离，城市绿地和公共活动空间缺少，公共交通不便捷、不高效、吸引力不强（目前宁波的公交出行率还不到15%），而 TOD 模式在解决这些问题上有非常好的效果。”马福友说。

他强调说，尽管目前宁波已经在建轨道交通，但并没有按照 TOD 理念去谋划和布局城市。以后地铁建成了，仍可能出现地铁

亏损严重，交通拥堵依旧的现象。

要改变这一状况，他认为应以 TOD 理念指导完善城市发展规划。按照公共交通引导城市发展的理念，指导修编城市发展总体规划、土地利用规划和交通发展规划，完善城市空间规划和功能布局，把城市开发建设的重点放在轨道交通沿线特别是站点的周边。建立严格的土地开发控制与储备机制，轨道交通站点的设置要与周边500~800米土地开发同步研究、同步规划，实现轨道交通开发效益的最优化。

不过，我国到目前为止，还没有用以指导“轨道、土地”联合开发模式的法律法规，现行的土地使用制度、城市规划标准、汽车消费政策，以及消防、绿化、教育、停车位配建等配套政策还都不支持 TOD 模式。对此，邹宇明提出要以改革的思路来顶层设计，利用宁波地方立法权，来探索建立有利于 TOD 实施的政策体系。目前中心城区中，江北刚刚处于大开发、大建设的起步阶段，可抓住轨道2号线、4号线在江北区域建设的时机，先行在相关轨道站点开展 TOD 建设试点。

■两会速递

市人大代表陶莲香： 建立预付卡风险押金制度

手中的预付卡中还有好几千元钱，老板却跑路了。市人大代表陶莲香对2013年发生的几起预付卡事件进行跟踪调研：上半年世纪东方七彩青苗母婴用品店突然关门；接着天一柏力国际健身机构老板突然不知去向；再到后来，宁波老板娘水产一名姓杨的女加盟商“人间蒸发”，提货券在市区几家专卖店都提不了货……无论消费者怎么维权，即便有工商介入，结果似乎只有一个，不了了之。

对此，陶莲香代表建议，要从源头上抓起。一是杜绝商家自行发卡，建立统一的发放预付卡的管理机构，并对全市的预付式消费卡进行数据联网，消费者每实际消费一次，就按实际消费金额退还商家相应的押金；二是建立预付卡风险押金制度。向商家在发售预付卡的时候提取一定比例的预售资金，存放在银行或其他第三方机构中，变成定向消费资金，用于商家因经营不力导致倒闭后，给预付卡消费者的退款。

市人大代表吴宗良： 给房屋加一层隔热膜

节能环保，向来是两会上代表们说得最多的话题。市人大代表、宁波今新集团有限公司工会主席吴宗良建议，在建筑上做做文章。

“建筑能耗约占全社会总能耗的30%，也是低碳经济、保持经济可持续发展的重要环节。”

根据吴宗良的调研，我市大量的既有居住建筑使用的建筑材料是粘土砖和钢筋水泥，这些建筑的围护结构热工性能不满足节能要求，对这些旧房进行节能改造可达到立竿见影的节能减排效果。但钱谁来出，却是个问题。因为改造既复杂又成本高，不可能由建筑商、政府单独承担。虽然住户是最大受益人，但大多也不愿意为此掏出全额改造费用。

对此，吴宗良的建议是，在“谁受益，谁出资”的原则上进行灵活的成本分担机制，政府有必要先行提供改造所需资金，以一定时期内改造前后的住户能源消耗差值或者住户使用一段时期后分期逐步偿还。

此外，改造的时候应对建筑物围护结构中能耗最高的部位采用简单又经济的方法进行改造，例如给门窗加装密封条、窗户玻璃加贴隔热膜、外墙挂无机轻集料保温板，给建筑外墙采用隔热腻子+反射隔热涂料，或给窗户采用具有隔热保温功能的外遮阳窗帘等。

记者 樊卓婧

东南商报 | 公益广告

多一句文明用语，增一缕人间春风

