

NO.19

2015 年 06 月

主办 / 科研与信息中心 内部材料 免费交流

同衡规划视界
TONGHENG
PLANNING
VIEW

规划周边

传北京市政府将迁址通州 区域
现 80 万 / 平米楼价

国内要闻

北上广深等 14 城市开发边界今
年将划定

热点解读

袁牧：北京和上海的
交通状况差异为什么这么大？

城市追踪

京津冀交通一体化规划完成 9
年将投入 1.5 万亿

論規天家
衡劃下國

丹雅書於清華園

同衡规划视界

TONGHENG PLANNING VIEW

NO.19

本期出刊 / 2015 年 6 月
创刊日期 / 2014 年 5 月
主 办 / 北京清华同衡规划设计研究院有限公司
编辑出版 / 科研与信息中心

国内要闻

DOMESTIC NEWS

- 03** 新版综合管廊技术规范施行
- 03** 农业可持续发展规划发布 分三大区梯次推进
- 04** 发改委、美国保尔森基金会签署《关于中国国家公园体制建设合作的框架协议》
- 05** 北上广深等 14 城市开发边界今年将划定
- 06** 30 个街区入选首批中国历史文化街区
- 07** 城市综合管廊投资估算指标发布

城市追踪

CITY TRACK

- 09** 京津冀城市群
- 17** 长三角城市群
- 21** 珠三角城市群
- 24** 华东地区
- 25** 中南地区

法规动态

DYNAMIC REGULATION

- 27** 长春市城市轨道交通近期建设规划（2010 ~ 2019 年）调整方案
- 28** 武汉市城市轨道交通第三期建设规划（2015 ~ 2021 年）
- 28** 大别山革命老区振兴发展规划

规划周边

PLANNING SURROUGDING

- 40** 传北京市政府将迁址通州 区域现 8 万 / 平米楼价
- 41** 六部门鼓励各地运用 PPP 推进公租房建设
- 42** 上海地铁将全面覆盖免费 wifi 13 号线已全线开通

热点解读

HOT READ

- 31** 解析“首都特区”和“北京市”四环分制给旅游带来的影响
- 36** 袁牧：北京和上海的交通状况差异为什么这么大？

国际频道

INTERNATIONAL CHANNEL

- 45** 规划新技术
- 48** 规划文本
- 50** 建设开发

国内要闻

DOMESTIC NEWS

01 新版综合管廊技术规范施行

详情请点击查看附件

住房和城乡建设部日前发布公告，批准《城市综合管廊工程技术规范》为国家标准，编号为 GB50838-2015。规范自 6 月 1 日起实施。原《城市综合管廊工程技术规范》GB50838-2012 同时废止。

公告明确，规范中的“综合管廊工程建设应以综合管廊工程规划为依据”等 18 条规定为强制性条文，必须严格执行。

据了解，与旧版不同的是，规范增加了对综合管廊工程的基本规程内容，明确了给水、雨水、污水、再生水、天然气、热力、电力、通信等城市工程管线采用综合管廊方式敷设的规划规定，增加了雨水、污水、天然气、热力管道

采用综合管廊方式敷设时的技术规定及综合管廊配备检修车、管线设计的技术规定。

规范适用于新建、扩建、改建城市的综合管廊工程的规划、设计、施工及验收、维护管理。同时明确，综合管廊工程建设应遵循“规范先行、适度超前、因地制宜、统筹兼顾”的原则，充分发挥综合管廊的综合效益。❶

02 农业可持续发展规划发布 分三大区梯次推进

据农业部网站消息，《全国农业可持续发展规划(2015-2030 年)》今日正式发布，《规划》将全国划分为优化发展区、适度发展区和保护发展区等三大区域，因地制宜、梯次推进、分类施策。

这是今后一个时期指导农业可持续发展的纲领性文件。综合考虑各地农业资源承载力、环境容量、生态类型和发展基础等因素。

《规划》提出，优化发展区包括东北区、黄淮海区、长江中下游区和华南区，是我国大宗农产品主产区，农业生产条件好、潜力大，应坚持生产优先、兼顾生态、种养结合，在确保粮食等主要农产品综合生产能力稳步提高的前提下，实现生产稳定发展、资源永续利用、生态环境友好。

《规划》提出，适度发展区包括西北及长城沿线区和西南区，农业生产特色鲜明，但水土配置错位、资源环境承载力有限，应坚持保护与发展并重，适

度挖掘潜力、集约节约、有序利用。保护发展区包括青藏区和海洋渔业区，在生态保护与建设方面具有特殊重要的战略地位，应坚持保护优先、限制开发，适度发展生态产业和特色产业，促进生态系统良性循环。

《规划》提出了未来一个时期推进农业可持续发展的五项重点任务：

一是优化发展布局，稳定提升农业产能。到 2020 年，农业科技进步贡献率达到 60% 以上，主要农作物耕种收综合机械化水平达到 68% 以上，国家现代农业示范区和粮食主产县基本实现区域内农业资源循环利用，到 2030 年全国基本实现农业废弃物趋零排放。

二是保护耕地资源，促进农田永续利用。确保耕地保有量在 18 亿亩以上，基本农田不低于 15.6 亿亩，到 2020 年建成集中连片、旱涝保收的 8 亿亩高标准农田。防治耕地重金属污染，建立农产品产地土壤分级管理利用制度。依据

03 发改委、美国保尔森基金会签署《关于中国国家公园体制建设合作的框架协议》

6月8日，国家发展改革委和美国保尔森基金会举行《关于中国国家公园体制建设合作的框架协议》（以下简称《协议》）签署仪式。国家发展改革委主任徐绍史，美国前财政部长、保尔森基金会主席保尔森，以及社会发展司、国际合作司有关同志，保尔森基金会有关代表参加仪式。签署仪式前，徐绍史主任会见了保尔森先生，双方就建立中国国家公园体制的基本情况及下一步合作方向、合作重点等进行了交流。

为科学推进中国国家公园体制建设，国家发展改革委与美国保尔森基金会共同合作，全面深入研究国际上其他国家建设国家公园体制的案例，借鉴成功经验，吸取失败教训，确保中国国家公园体制既符合中国国情，又与国际接轨。通过研究制定操作性强的技术指南和规程，提出政策建议，确保国家公园体制建设从具体试点到顶层设计都科学

国务院批准的新一轮退耕还林还草总体方案，实施退耕还林还草。

三是节约高效用水，保障农业用水安全。实施水资源红线管理、推广节水灌溉、发展雨养农业，到2020年全国农业灌溉用水量保持在3720亿立方米，农田灌溉水有效利用系数达到0.55，发展高效节水灌溉面积2.88亿亩。

四是治理环境污染，改善农业农村环境。防治农田污染、综合治理养殖污染、改善农村环境，到2020年实现化肥农药施用量零增长，以及到2030年养殖废弃物实现基本综合利用，农业主产区农膜和农药包装废弃物实现基本回收利用、农作物秸秆得到全面利用。

五是修复农业生态，提升生态功能。增强林业生态功能、保护草原生态、恢

复水生生态系统、保护生物多样性，到2020年森林覆盖率达到23%以上，全国草原综合植被盖度达到56%。

《规划》强调，要围绕重点建设任务，以最急需、最关键、最薄弱的环节和领域为重点，统筹安排中央预算内投资和财政资金，调整盘活财政支农存量资金，安排增量资金，积极引导带动地方和社会投入，组织实施包括水土资源保护工程、农业农村环境治理工程、农业生态保护修复工程、试验示范工程等在内的一批重大工程，全面夯实农业可持续发展的物质基础。❶

合理、有章可循。通过各种培训交流活动，提高相关政府部门决策者对国家公园体制的认识和了解，全面提升国家公园各级管理者的能力。通过建立国家公园体制，进一步完善中国的保护地体系，使分类更加科学、保护更加有力，实现自然生态系统和文化自然遗产资源的国家所有、全民共享、世代传承。

《框架协议》提出，双方将在国家公园试点技术指南、美国等国家的国家公园案例研究、试点地区国家公园管理体制和政策实证研究、国家公园与保护地体系研究以及机构能力建设等方面开展具体合作。国家发展改革委将主要提供政策指导，保证项目顺利实施；美国保尔森基金会将为合作提供智力、技术等方面的支持。❷

04 北上广深等14个城市开发边界今年将划定

国土资源部土地勘测规划院院长助理张晓玲6月3日在国新办发布会后接受南都记者采访时透露，包括北京、上海、广州等在内的14个城市的开发边界划定工作将于今年完成，开发边界将作为城市发展的刚性约定，不得超越界限盲目扩张。去年7月，住建部和国土部共同确定北京、沈阳、上海、南京、苏州、杭州、厦门、郑州、武汉、广州、深圳、成都、西安以及贵阳等14个城市开展划定城市开发边界试点工作。

未来两三年逾600城市将划界

“划界方面，本着先易后难的原则”，国土系统一位官员透露。

根据国土部规划司司长董祚继透露，目前14个城市开发边界的划定工作已经取得初步成效，下一步争取全国600多个城市最终都能够把开发边界划定下来。由此意味着，更多城市将设定开发边界。

对于600城市的划界期限，张晓玲表示“难以预测，因为不太容易”，她预计至少需要2-3年。

城市开发边界不等于城市规划

“城市开发边界”指根据地形、自然生态、环境容量和基本农田等因素划定的、可进行城市开发的空间界限。

如何划界？曾参与多个城市规划的住建部城乡规划督察员、安徽省人大环资委副主任谢志平介绍，城市开发边界主要基于现行城市土地利用规划以及城市发展总体规划。

张晓玲透露，开发边界还将纳入未来一段时间内的城市建设规模、土地利用安排和扩张规模等因素，比如外来人口的迁入等。“不完全是此前的城市规划”，她介绍，划界关键是要考虑到未来一段时间内城市发展可能出现的情况。

对于成长中的城市，将划定动态边界，比如到2020年的界限、2030年的界限。“因为人不可能预测那么准确，就只能在现有的可预见的范围内，划定

一定的界限”，她表示。

正因如此，城市的划界工作也主要由国土和住建规划两个部门负责。

刚性约定，发展不得“越界”

之所以要划定开发边界，关键就是要限制城市发展规模，避免无序扩张。此前，全国多地出现“摊大饼”式发展，土地的城镇化率高于人口。数据显示，2000年-2010年间，全国城镇建成区面积的扩张幅度就达到64.45%，远高于同期城镇人口45.9%的增长幅度。

“目前粗放利用现象普遍，尤其新城新区建设和大广场建设”，张晓玲在国新办发布会上公开表示，在新一轮生态文明建设中，土地管理方面的任务非常重。未来将优化国土开发空间格局，强化土地资源集约利用。未来，城市将合理确定城镇开发强度。

国土部规划司司长董祚继此前曾公开解释过划定城市开发边界的意义：一是促进城市转型发展，提高城镇化质量；二是有利于节约用地和保护耕地；三是通过划定城市开发边界，尽可能地把自然本底守住。

“以后特大城市的越界开发，基本会框死，不会任其盲目扩张”，张晓玲表示，边界就是刚性约定，城市发展不得超过边界。

“划界不会影响城市的发展”

圈定了范围的城市，发展是否会因此受到阻碍？“不会，反而城市发展更有序”，谢志平介绍，现在强调城市划界，就是强调了城市总体规划的强制性和权威性，可避免无序扩张而出现的“空城”、“鬼城”。

房地产市场又是否会因为土地的限制而受到影响？“导致房价上涨的可能性不大”，中国房地产研究会副会长、住建部住房政策专家委员会副主任顾云昌表示，划定城市开发边界时，本身就会考虑到城市进程需要的土地量和楼盘量。目前，各地都开始限制土地增量，开发存量，从某种程度上说，已经是为

05 30个街区入选首批中国历史文化街区

详情请点击查看附件

土地开发设定了界限。

顾云昌建议，在界限范围内，各地需要调整土地结构，置换出更多有效的土地。

括展阅读

十三五规划将设立生态文明专门章节

南都讯 记者葛倩国家发改委经济体制与管理研究所循环经济研究室主任杨春平昨日在国新办发布会上透露，正在制定的“十三五”规划将设专门章节布局生态文明建设。

杨春平透露，生态文明建设的法律和制度体系进行建设完善，也是十三五规划制定的总的指导思想之一。目前，相关部门正在就“十三五规划”制定思路，生态文明建设将纳入其中，并提出具体目标。此外，还会有专门一篇布局生态文明建设。

北京市皇城历史文化街区、天津市五大道历史文化街区、吉林省长春市第一汽车制造厂历史文化街区等 30 个街区入选首批中国历史文化街区。住房城乡建设部、国家文物局近日下发通知公布了名单。

根据通知，在各地推荐的基础上，经专家评审和主管部门审核，住房城乡建设部、国家文物局决定公布北京市皇城历史文化街区等 30 个街区为第一批中国历史文化街区，并要求各地做好中国历史文化街区保护工作，依法编制保护规划并严格实施，完善保护管理工作机制，及时协调解决保护工作中出现的问题。同时，积极改善历史文化街区基础设施和人居环境，激发街区活力，延续街区风貌，坚决杜绝违反保护规划的建设行为。

此前 5 月，中共中央、国务院发布《关于加快生态文明建设的意见》，第一次明确把“绿色化”纳入我国现代化推进战略中，将其作为现代化建设的重要取向，大幅提高国民经济的绿色化程度。

杨春平说，目前已经明确把绿色发展、循环发展、低碳发展作为建设生态文明的基本途径。这就意味着生态文明建设不仅仅是末端的污染治理和生态修复，而是把产业结构和生产方式、生活方式的源头转变与末端治理相结合，把生态文明建设落到了实处。❶

两部门将对中国历史文化街区的保护工作进行指导、监督和检查，建立动态维护机制；对由于保护管理工作不力，致使历史文化街区历史文化价值受到破坏、已经不再符合规定条件的，将撤销其中国历史文化街区的称号。各地应积极组织开展省级历史文化街区认定工作，扩大保护范围，完善保护体系，加强历史文化街区保护利用工作。❶

06 城市综合管廊投资估算指标发布

住房城乡建设部标准定额司、城市建设司组织标准定额所、上海市政工程设计研究总院等单位，于近期编制完成了《城市综合管廊工程投资估算指标》（以下简称《指标》）。

《指标》由综合指标和分项指标两部分组成。综合指标可应用于项目建议书阶段与可行性研究阶段，作为编制投资估算、确定项目投资额、多方案比选和优化设计的参考依据。分项指标可应用于可行性研究阶段后，当设计建设相关条件进一步明确时，作为估算某一标段或特殊段费用的参考依据。其中管廊本体按照断面和舱数组合，给出 17 个综合指标区间，基本涵盖所有管廊工程。入廊专业管线指标共 39 项，包括电力、通信、燃气、热力 4 个专业，给排水指标可参照已发布的市政工程投资估算指标，基本涵盖所有入廊管线。

据标准定额司相关负责人介绍，《指标》覆盖新的管廊标准允许进入的所有管线，充分考虑了今后大断面管廊工程的建设，列出了人材机的消耗量以及土建和设备的主要工程量，并可根据实际工程的情况进行调整。

该负责人表示，下一步将结合各地实际工程开展情况，不断完善《指标》，并要求各地特别是试点省份及时跟进，结合本地实际情况补充细化综合管廊造价指标，为综合管廊建设提供更完善的计价依据。

值得注意的是，上述《指标》是继 24 日财政部、住建部印发《城市管网专项资金管理暂行办法》（以下简称《办法》）后，城市管网发展迎来的又一重磅政策。随着新型城镇化的推进和国家基于经济稳增长的考虑，城市地下管网建设迎来快速发展期，这将带动行业景气的持续上行。

早在 2013 年 9 月国务院发布的《关于加强城市基础设施建设的意见》已经提出，计划用 3 年左右时间在全国 36 个大中城市全面启动地下综合管廊试点

工程。申银万国分析认为，仅按 36 个大中城市试点项目粗略测算，潜在市场需求至少在 500 亿元以上，目前已有多个城市（包头、呼和浩特、南宁、广州等）已经开始或计划建设。

分析人士指出，随着 4 月 13 日，全国城市地下综合管廊建设拉开序幕，城市管网配套政策相继落地。住建部部长陈政高也曾表示，这对于拉动经济发展具有不可估量的重要作用。❶



京津冀

BEIJING TIANJIN HEBEI

长三角城市群

THE YANGTZE RIVER DELTA
CITY GROUP

珠三角城市群

THE PEARL RIVER
DELTA CITY GROUP

华东地区

EASTERN CHINA REGION

中南地区

CENTRAL SOUTH REGION

07 京津冀发展确定三轴 四区布局 京津保将率 先联动

记者从权威人士处独家获悉，近日北京市常务副市长李士祥将带队考察保定市、高碑店市与白沟新城。值得注意的是，此前河北、天津等多名官员曾数次就京津冀协同发展前往北京考察或签约，但这次是北京市高级别领导首次带队到河北进行考察。

保定的重视，可能与京津冀协同发展计划优先发展京津保地区联动有关。据悉，京津冀协同发展将以“一核、双城、三轴、四区、多节点”为骨架进行空间布局，构建以重要城市为支点，以战略性功能区平台为载体，以交通干线、生态廊道为纽带的立体网络。其中，河北省保定市、廊坊市与北京市、天津市共同构成中部核心功能区，即“四区”，重点承接北京市非首都功能的疏解，力争率先启动京津保地区联动发展。

这与此前市场流传的“一核、双城、三副、四轴、五区”说法存在差异。北京市通州区、河北省保定市、河北省廊坊市并未成为三个区域副中心，只是将保定、廊坊两市划入了“四区”中引领京津冀协同发展的核心区域—中部核心功能区。此外，“三轴”的提法也与之之前有所差异。不再区分京津塘主轴与京保石拓展轴、京唐秦拓展轴，而是统称为发展轴，具体为：京津发展轴主要推动北京、廊坊、天津交通沿线主要城市加快发展，辐射张家口、承德；京保石发展轴推动北京、保定、石家庄、邢台、邯郸交通沿线主要城镇加快发展；京唐秦发展轴推动北京、宝坻、唐山、秦皇岛交通沿线主要城镇加快发展，辐射沧州。

4月30日，中央审议通过《京津冀协同发展规划纲要》，但目前纲要尚未公布。然而，河北省省长张庆伟6月8日在固安县召开的推进京津冀协同发展座谈会上透露，近期《京津冀协同发展规划纲要》将正式颁布实施，这标志着协同发展由“顶层设计”阶段转向“全面实施”阶段，一批专项规划将要出台，

一批重要政策将要公布，一批重点合作项目将要实施。河北省省委书记周本顺指出，省委、省政府寄希望于环京津市县尽快打造成新的经济增长极，引领带动河北转型升级、绿色崛起。

事实上，对于京津保地区将率先联动早已有具体动作。2014年末，北京市市长王安顺在市委全会上报告2015年首都经济社会发展工作安排时指出，北京市要制定实施交通一体化、生态环保、产业转移年度任务项目清单。生态方面，要协同推进张承生态功能区建设，实施水源保护林等合作项目，推动京津保中心区生态过渡带建设。今年3月，北京市发改委会副主任刘伯正表示，到2017年，要力争实现北京、天津、保定核心区1小时的交通圈。与此同时，今年初，保定市委十届八次全体（扩大）会议提出，将顺应京津冀协同发展大势，深度对接融合，构建京津保黄金三角区。

其中，白洋淀科技城很可能成为京津保地区协同创新的一个载体。京津冀发展研究中心常务副主任张贵介绍说，2013年11月河北省谋划建立保定白洋淀科技城，并于2014年5月获得科技部支持，被列为河北省与科技部公建项目。白洋淀科技城将成为京津冀地区继中关村、滨海新区后的又一个协同创新载体，环京津的新的经济发展增长极。下一步，保定市将争取将白洋淀科技城纳入京津冀协同发展总体规划，争取享受与北京中关村、天津滨海新区同等的“国家自主创新示范区”政策，成为京津冀地区融科技研发、产业发展和城市服务等功能于一体的产业新城。同时科技城将参照台湾新竹工业园建设思路，借鉴美国硅谷、中关村等发展经验，将其打造成具有国际影响力的国内一流的区域协调创新增长极。

“保定市重点汇集中关村创新要素，与北京中关村合作建设‘中关村·保定创新中心’，着力打造保定市新兴产业发展的新‘引擎’。”首都经济贸易



08

京津冀交通一体化规划完成 6 年将投入 1.5 万亿

大学城市经济与公共管理学院副教授邬晓霞亦介绍说。据《经济参考报》记者了解，不久前，中关村管委会与保定高新区就合作建设“保定中关村创新中心”项目正式签约，将共建京津冀协同创新示范点。中关村管委会明确旗下软件园信息谷资产管理有限公司作为与保定高新区合作的主要承接方，保定高新区将总投资 5.2 亿元、占地 45 亩、建筑面积

京津冀发展规划纲要发布后，外界期待的细则也进入最后冲刺阶段。据直接参与京津冀协同发展规划编写的专家向经济观察报记者透露，京津冀交通一体化规划已制定完成，只待公布。自去年京津冀交通一体化相对“高歌猛进”后，交通一体化的美好愿景正在慢慢铺开：一卡在手，游遍京津冀；北京地铁或进入燕郊；津保铁路预计年底通车；京津冀的交通互联将不再是彼此相望，而这背后，则是真金白银的投入。

据上述参与规划编制的专家透露，目前京津冀三地的总投资规模要大于规划，规划中的项目重点是断头路和轨道交通。据多位专家测算，从今年至 2020 年的六年间，京津冀三地交通方面的投资预计在 1.5 万亿元左右。

而在这超万亿投资中，引入社会资本也是京津冀三地正在尝试的路径。可以预见的是，随着京津冀交通一体化推进，河北受益最明显，北京功能疏解、产业转移将更便捷进入环京津地区。相距京津较远的石家庄，或受其直接辐射较小，但更便利的交通区位，让它也有了更多想象空间。

打造“轨道上的京津冀”
“最迫切的是（打通）断头路。”

6.2 万平方米的电谷国际商务中心（双子座）全权委托软件园信息谷资产管理有限公司托管运营。而合作以“双子座”项目为切入点，以中关村新一代信息技术、智慧能源、创新创业服务等高端项目落户为依托，逐步打造成为集研发孵化、总部办公、创新服务、商务配套等功能为一体的京津冀协同创新示范点。

黎西（化名）说。他直接参与了京津冀交通一体化规划的编写工作，表示目前该规划已制定好，但具体公布时间尚不明确。统计数据显示，河北和京津之间有 18 条“断头路”、24 条“瓶颈路”，多达 1100 公里，这约是北京开车到石家庄来回两趟的距离。

打通这些“梗阻”，是京津冀交通一体化背景下的重要任务。而河北将享受到打通断头路及瓶颈路的“舒畅”。去年 12 月末，3 条断头路及瓶颈路段被打通，即国道 111 线、京昆高速公路第二通道、京港澳高速公路路段扩容。

国道 111 线南大梁隧道项目是首个京津冀交通一体化项目，在承德境内实施。承德市交通运输局工作人员告诉经济观察报，这一线路的打通，使得丰宁县至北京天安门由 4.5 小时缩短为 2 小时，有助加强承德生态产品对京输送。

而京港澳高速公路作为河北最重要的一条纵向高速大通道，其扩容对河北而言，不亚于一条“黄金（1171.80，-3.40，-0.29%）大动脉”。这一公路紧邻河北的部分经济产业园区、商贸物流基地，带来运输效率提高、产业改造升级等直接作用。

京昆高速公路涞水至北京段由京冀共建，长约 75 公里。该公路贯通后，

北京与石家庄间的第二高速通道全线打通，北京去往石家庄除走京港澳高速外，有了更多选择余地。河北省交通运输厅厅长高金浩曾表示，到 2020 年，“断头路”、“瓶颈路”在河北将基本结束，一张四通八达、连接北京和天津的公路网逐步形成。

黎西透露，2020 年要打通京津冀间的断头路，应该没有问题，因不属于大干线，多是边界的一小段，打通就可以，而投资也不会特别的大，不是投资重点。轨道交通才是三地交通一体化投资重点。

据黎西介绍，已制定的京津冀交通一体化规划中，打造“轨道上的京津冀”，毫无疑问是一个明确的重点。而这一建设时间并不局限在 2020 年，还包括 2030 年，“规划中构想的是非常完善的轨道交通网，这是一个中长期目标，是未来发展的一个重点。具体线路的建设时间，要根据每条线路的客流需求来建设推行。”

黎西表示，轨道交通“网络密集、服务高效”是规划的具体内容。他透露，客运专线、市郊铁路、城际铁路、城市轨道交通等是轨道交通的主要组成部分。按照黎西的说法，客运专线在京津冀区域内相对比较完善，包括预计年底通车的津保铁路，已开工的京沈铁路（经过承德）等。“近期应该是按照规划，在建项目继续推进，就可以在比较短的时间，在 2020 年前，形成比较完善的客运专线网络，河北 13 个市全覆盖。”

因客运专线网络比较完善，黎西认为城际铁路的建设相对不那么迫切，但市郊铁路，尤其是北京轨道交通往外延伸的网络构建，迫切性比较强，“北京中心城区和周边卫星城有比较强的交通需求，需要市郊铁路来满足。”

此外，黎西透露，北京中心城区的城市轨道交通可能是进一步加密、完善，天津和石家庄重点应该是加强城市轨道交通建设。根据交通运输部副部长冯正

霖的说法，京津冀交通一体化的实施项目清单包括基础设施、交通运输、智能交通、港口航道和综合枢纽等领域。

6 年 1.5 万亿
自去年 2 月末提出京津冀协同发展战略以来，交通一直是先行状态，在协同发展须先交通一体化的论调下，谋求京津冀交通互联互通，是国家和京津冀三地一直在推进的工作。实现交通一体化的美好愿景，需要投入真金白银。黎西表示，因京津冀交通一体化规划尚未公布，目前还不便透露具体投资总额，但相比京津冀三地相加的投资，“毫无疑问是更小一些。”因为规划里面纳入的建设项目，是对京津冀整个区域发展有较大意义，或跨省市需要三地进行协调的项目，比如三地间的断头路，但农村公路、地方性公路等属于地方事权的项目，多不在规划的项目中，但可能会在京津冀三地各自的建设规划中。这样，京津冀三地总体交通投资范围和规模，会比京津冀交通一体化规划所涉及的大。去年，河北省交通方面投资 900 多亿元，北京 700 亿元，天津 600 多亿元，共约 2300 亿元，相当于 3 个北京新机场投资。另据中国拟在建项目网的信息显示，京津冀交通一体化中，铁路、高速公路、航空、港口四大领域已规划投资预计超过 4000 亿元。中国区域经济学会秘书长陈耀认为，由于没有看到京津冀交通投资的具体项目计划，投资情况要明确较难，每年投资 2300 亿元“可能还是偏大一些”。他说，京津冀交通一体化主要是连接问题，大的干线基本有了，现在的京保石、京津、京唐秦三大轴线建设投资大一些，其他主要是断头路问题，每年可能有上千亿元的投资规模。陈耀同时认为，今年的投资规模比去年可能会大点，因为 2015 年至 2017 年，这三年交通一体化要取得突破性进展，投资主要在这三年，以后会少一些。他估计这三年每年投资 2000 多亿元，2018 年到 2020 年，每年也就

差不多千亿元，也可能会多一些。这其中的一个因素是，交通建设往后，按照投资系数来说，成本会越来越高，投入也就适当提高些。

“生产要素的价格在上涨，劳动力价格和原材料价格上涨，对后几年投资成本提高影响显著。”中国城市经济学会副会长牛凤瑞持认同态度。不过他估算每年 2300 亿元，6 年（2015 年至 2020 年）近 1.4 万亿元的投资规模可能还算“下限”，“1.5 万亿元还是可以的。”

牛凤瑞认为，京津冀总体还处于发展阶段，城市化、现代化还没完成，交通设施也有滞后，“现在要稳增长，有这个建设能力，应该加快交通建设。”

在陈耀看来，总投入中河北的投入会多一些，可能占总量的四五成，其次是北京，最后是天津。去年 11 月，河北省常务副省长杨崇勇透露，京津冀三地和铁路总公司拟出资 100 亿元，组建京津冀轨道交通投资公司。黎西表示，这一公司可能会在发展中进一步完善，而引入社会资本参与京津冀交通一体化建设，是一个方向，方式有很多种。黎西认为，京津冀交通一体化建设中应遵循“谁受益，谁投资”的原则，但受益如何界定仍是问题。“单纯的各自负责区域内投资，并不一定准确。”他说，如何分担投资，京津冀三地利益方会不断协商博弈。

谁最受益

待京津冀交通一体化实现时，一个愿景是，依靠贯通京津冀间的城际铁路网，从石家庄、保定、廊坊、沧州、邯郸等任何节点城市，到北京、天津都只需 1 小时左右。但京津冀交通一体化的背后，并不这么简单。

北京大学政府管理学院教授杨开忠认为，京津冀交通一体化的实现，有利于京津冀各个城市间，进行专业分工协作，促进整个区域经济产业和功能的重组升级。

为北京的产业转移提供助力，是京

津冀交通先行的起初之义。京津冀三地联系更紧密，三地人流、物流加快流动，促进产业转移。便捷的交通，使得北京的企业外溢更快推进。北京一般的制造业、加工业都要疏解出去，可能还有一些央企总部迁到北京周边去。

陈耀说，交通便捷后，也有利于外来人口流入北京，但更有利于人口往外疏解。

国家发展和改革委员会宏观经济研究院研究员肖金成持类似观点。他说，北京的零部件产业、农副产品加工业和物流业等，会更多的布局在北京周边地区，有利于产业链的延伸。北京的科研、教育和医疗功能，部分也会往外转移。

而在北京居住的人，可能愿意去周边的中小城市，因为公共服务可以和北京保持联系，北京的房价会被抑制，“河北会加大住房供给，人们有更多的选择。”

京津冀交通一体化对相关产业的拉动也不容忽视。牛凤瑞认为，在稳增长及钢铁水泥等产能受制情况下，交通建设作为固定资产投资本身就会带来经济增长，对河北的钢铁、水泥等产能也会有刺激作用。

在补足交通短板后，京津冀交通一体化对河北的影响，并不局限于产业。牛凤瑞说，唐山、保定、廊坊和沧州将是京津冀交通一体化的最大受益区，它们都离北京和天津近，“辐射半径、辐射能量，与空间距离成反比。”以第二机场为中心，以周围 200 公里或 100 公里去划辐射范围，“廊坊的全部、保定的东北部、唐山的西南部，都会受益。”“廊坊会优先受益。”牛凤瑞说，但廊坊城市规模较小，承载力相对保定来说小一些，总量受益方面，保定比较大。而和沧州相比，唐山经济能力强，接收京津辐射能力也就强。长期而言，保定和唐山更受益。

不过，在肖金成看来，京津冀交通一体化中，受益最大的将是唐山曹妃甸、秦皇岛、永清、廊坊和保定。“北京会

09
天津：定位世界级产业创新中心

把曹妃甸作为产业转移的一个方向，随着产业转移，就业人口也会向那边转移。秦皇岛环境气候比较好，会成为很多机构的选择，这些机构会带去一批人。”此外，保定和廊坊靠近北京，随着交通改善，更能吸引到养老休闲业的落地。

距离京津较远的石家庄，红利也不可小视。肖金成认为，石家庄周边地区的要素包括产业、人才和劳动者，或人

6 月 9 日，天津市委代理书记、市长黄兴国主持召开市政府第 54 次常务会议，审议并原则通过《天津国家自主创新示范区发展规划纲要（2015-2020）》、《天津国家自主创新示范区核心区空间布局规划》等。

上述规划纲要提出以“打造具有国际竞争力的产业创新中心”做为天津国家自主创新示范区的总体目标和示范核心。

在此之前，京沪两地已经分别确定了全国科技创新中心和具有全球影响力的科技创新中心的定位，而深圳的主政者也提出了着力打造世界一流科技创新中心的目标。

对此中国科学技术发展战略研究院科技投资研究所所长郭戎认为，天津在科技创新上将与京沪深有所区别。“天津可以尝试把中关村的科技创新活动变成自己的产业活动。”

借力中关村打造产业创新中心

上述会议强调，要紧紧抓住建设国家自主创新示范区的历史机遇，坚持规划引领，明确产业定位，聚集创新要素，实现错位发展，做强特色产业，努力把“一区二十一园”打造成为“十三五”期间全市经济发展的新引擎。

上述发展规划纲要提出，未来五

流、物流、资金流。以往，这些要素如果不到石家庄聚集，可能聚集到北京和天津。而随着石家庄交通区位的改善，

“北京和天津的虹吸效应会减弱，石家庄的虹吸效应加强。这个虹吸效应，会把周边要素吸引过来。”他说，如果其环境和基础设施更好的话，甚至全国的和全世界的一些要素，包括人才、产业等，也会转移到石家庄。❶

年天津国家自主创新示范区将要实施“一五四”发展战略。

即以“打造具有国际竞争力的产业创新中心”为一个总体目标和示范核心，以科技型企业、创新要素、发展空间、配套环境和开放合作为五个示范重点，以组织领导、政策支撑、资金扶持和监督考核为四个保障，全面部署示范区建设的主要任务，努力打造成为创新主体聚集区、产业发展先导区、转型升级引领区和开放创新示范区。

根据《天津国家自主创新示范区“二十一园”空间布局规划》，天津要将一区（核心区，包括华苑科技园等）、二十一园（科技分园，目前分别在各个片区）整合起来发展。

这些片区将着力建设“一线、两带、一城”的产业聚集区。“一线”即京津科技新干线，从北京中关村到天津滨海新区，借重首都创新资源，构建本市高新技术产，分别向西南或向东延伸。

该会议指出，要在进一步深化完善规划的基础上，抓紧向部际协调小组上报，争取早日获批。

南开大学滨海开发研究院院长助理薄文广指出，“产业创新”的提法与天津的经济发展、产业结构状况密切相关，能最大程度的体现天津的优势。

10

河北邢台主动对接京津 获 1601 亿元项目投资

其认为，与京沪两地不同，天津一直强调制造业和服务业的协同发展，其第三产业的发展很大程度上是为制造业的发展提供服务。“打造产业创新中心，对于天津而言，更实际、更清晰，也更具有可实施性。”

上述会议信息显示，天津将明确核心区和各分园产业定位、发展方向，突出主导产业，集中力量支持技术水平高、发展潜力大、竞争实力强的企业加快发展，延伸产业链条，形成特色鲜明、错位发展的良性格局。

根据官方公布的数据，天津目前科技企业正在快速增长，2014 年全年新增科技型中小企业 1.48 万家，累计达到 6.10 万家，新增小巨人企业 630 家，累计达到 3003 家。

天津财经大学创新与创业研究中心主任张立艳告诉记者，这需要政府搭建平台使得创新产品与市场、媒体对接，使得创新产品商业化。

与京沪深等地定位明确区分

此前北京、上海、深圳依托各自的自主创新示范区，都提出了科技创新中心的定位。而在自主创新方面，天津的定位与京沪深三地有着明确的区分。

华东师大科技创新与发展研究中心专家杜德斌指出，北京作为全国科技创新中心，重点在基础研究，而上海作

为国际科技创新中心虽也有一些基础研究，但是更加注重应用。而深圳则是创新配套能力更强，创意实现产业化的条件更优越一些。

他认为，相应天津可以在应用方面，特别是企业创新方面多做文章，特别是与北京的一些创新成果结合，实施产业化，可以做更多的工作。

记者获悉，2014 年天津科技研发投入占 GDP（地区生产总值）的比重为 3% 左右，低于北京的 6.03%，上海的 3.6% 和深圳的 4.02%。

截至 2014 年末天津高校的数量为 55 所，在津两院院士 37 名，这一数据少于武汉。而对天津更有启发意义的是深圳，当地高校数量也很少，但创新能力依然很强。

中国科技发展战略研究院科技投资所所长郭戎认为，天津如果想要更好的发展，需要培育活跃的、创新度高的产业集群，培养创新产业生态。

薄文广则认为，天津要借鉴深圳经验，学习如何更好地实现科技利用。如何更紧密的产业间结合，充分利用好北京的科研资源和技术优势；另外则是要提升科研利用效果，提高科技成果转化

率，争取实现“放大器”的效果。

面情况。

据邢台市发改委相关负责人介绍，目前，邢台对接京津项目主要有四大产业，分别是高端装备制造产业、工业项目、现代农业和现代服务业。邢台将重点在现代服务业、高端装备制造产业上与京津做好对接。目前邢台与京津开展的合作项目已达 92 项，总投资 1601.67

亿元。

在京津冀协同发展“东风”，地处河北南部的邢台主动对接京津，截至目前已与京津二地确定 92 个合作项目，总投资达 1601.67 亿元。

在 6 月初开展的“百家媒体看邢台”采风活动上，邢台有关部门向媒体介绍了对接京津、产业规划、转型升级等方面情况。

据邢台市发改委相关负责人介绍，目前，邢台对接京津项目主要有四大产业，分别是高端装备制造产业、工业项目、现代农业和现代服务业。邢台将重点在现代服务业、高端装备制造产业上与京津做好对接。目前邢台与京津开展的合作项目已达 92 项，总投资 1601.67

亿元。

11

北京：社区养老用房拟不少于 800 平方米

对垂直电梯、电动爬楼椅、分段式接力电动踏板，北京拟出台支持政策，解决好居家养老的“垂直交通”问题。昨日，老年人权益保障法执法检查组全体会议在北京市人大召开，市人大常委会将对《中华人民共和国老年人权益保障法》的实施情况进行检查。

到 2020 年每 4 人中将有 1 个老年人

截至去年底，全北京 60 周岁及以上户籍老年人口接近 300 万，占户籍人口总数的 22.5%，每日新增 400 名北京户籍老年人口。预计到 2020 年，户籍老年人口将超过 380 万，占户籍人口的 25%，每 4 个人中将有 1 人是老年人……

昨日，北京市民政局向市人大常委会披露了上述数据。

亿元。

在现代服务业的对接中，邢台通过与北京大专院校合作，已与北京第二外国语学校达成协议，该校将在邢台建设分校，“这项工作目前正在办理前期手续，分校建成后，将对邢台教育发展起到促进作用。”与此同时，北师大也将在邢台建设附中。

在医疗服务方面，河北省眼科医院、市人民医院、市三院等 23 家医疗机构分别与京津多家大医院取得协作关系，主要从技术合作、远程会诊、人才培养等三方面展开合作。通过双向转诊制度，提高京津优质医疗资源利用率，“老百姓在邢台就能享受到北京、天津等地知名专家的诊疗服务。”

探访

首个对接项目上月已入园

威县·顺义产业园区是邢台对接京津项目之一，园区位于威县经济开发区

东北部，总规划面积 2 万亩，东依大广高速及高速生态林带，交通十分便利，主要承接北京顺义区外迁的装备制造、农产品深加工和商贸物流等产业项目。

据园区管委会负责人介绍，目前园区管委会刚刚成立不久，还在抓紧制订详细的园区规划、定位及布局，预计一到两个月完成规划。在招商方面，5 月下旬，管委会刚刚签约了第一个入园项目，威县政府与北京嘉寓幕墙门窗股份有限公司签署合作协议，投资 17 亿元，在威县·顺义产业园区建设年产 400 万平方米玻璃幕墙、节能门窗及光伏电站建筑一体化项目。

居家养老服务条例“落地”重点检查

面对日益严峻的老龄化问题，今年年初，北京通过了《北京市居家养老服务条例》，并从上月起实施。现在实施的效果如何？市人大常委会将对《中华人民共和国老年人权益保障法》的实施情况进行检查，而检查重点就是“条例”的落地。

据市人大常委会委员、副秘书长刘维林介绍，执法检查组成员分成三个小组开展专题调研。通过执法检查，将形成一份书面报告，拟在 11 月召开的市十四届人大常委会第二十二次会议上听取和审议。按照流程，市政府接到常委会审议意见书三个月内，需要将研究处理方案送交市人大常委会办公厅；一年

城市追踪

CITY TRACK

12

上海部署建设用地减量化行动

以“198区域”为重点区域，计划2015年~2017年建设用地减少20平方公里，其中2015年减少7平方公里；以2020年规划建设用地3226平方公里为终极规模，力争实现减量40平方公里~50平方公里。

针对城市发展面临的资源约束，上海市在明确“总量锁定、增量递减、存量优化、流量增效、质量提高”的土地管理思路，将2020年规划建设用地规模3226平方公里作为未来建设用地的终极规模，力争2020年实现全市规划建设用地规模负增长后，于近日再出实招。日前，为贯彻落实市委、市政府要求，上海市规划和国土资源管理部门出台建设用地减量化相关规定。

该规定明确，“198区域”（位于规划产业区和规划集中建设区以外，面积约198平方公里的现状工业用地）为上海市推进减量化工作的重点区域，积极推进建设用地减量化工作。2015年~2017年，全市“198区域”建设用地减量化总目标为20平方公里，其中2015年的目标为7平方公里；到2020年，实现减量40平方公里~50平方公里。为此，上海市提出5方面措施。

一是加强规划引导。减量化工作以规划为引领，分步推进；通过编制郊野单元规划，落实规划空间引导和实施政策保障，统筹农村地区土地利用和空间布局，明确建设用地减量化区域，重点落实“198区域”减量任务，优先考虑位于基本农田保护区、水源保护区、薄弱村集中区域、生态网络空间及规划郊野公园等区域的“198区域”。

二是制定行动计划。制定2015年~2017年“198区域”减量化3年行动计划，将任务分解到区县和年度，由区县组织编制城乡建设用地增减挂钩实施规划或相关土地整治项目实施计划具体指导工作开展。

三是运用增减挂钩政策。坚持集中建设区建设用地减少（拆旧地块）与

集中建设区内建设用地增加（建新地块）相挂钩的做法，促进耕地保护和节约集约用地，推动农业现代化和城乡统筹发展。

四是强化政策激励。对减量化的“198区域”给予市级资金支持，加大产业结构调整政策支持力度，集中建设区外实现工业用地减量化的区县和镇乡可获得一定建设用地计划指标奖励等。

五是建立制约机制和考核机制，如加大环保政策支持力度、强化综合执法和业态管理，将区县减量化工作考核纳入土地节约集约利用考核评价体系等。

1

内将审议意见的研究处理情况送交内务司法委员会征求意见，并向常委会提交书面报告。

焦点1 农家院将可“变身”托老所

据北京市住建委介绍，目前，北京既有的4层至6层多层住宅普遍未设电梯，这样的住宅约有11.9万栋，共计251万余户。除去低楼层的，在3层至6层居住的老年人至少有100万户。

市住建委相关负责人称，2010年，市住建委曾专门到上海、广州、珠海“取经”，发现几个城市能改造成功的案例大多是单位宿舍，比如北京的，就包括中国铁道科学院部分职工的住宅楼等，资金问题成为了主要制约因素，“增设一部电梯60万元，每年运行维护费用2万元”。为此，上海从2014年起规定，上海市政府按照加装电梯施工金额的40%予以补贴，最高不超过24万元/部；上海市级财政和区县财政分担比例各为50%。

市住建委表示，上海的政策值得北京研究和借鉴。除了增设垂直电梯外，北京也正在考虑电动爬楼椅和分段式接力电动踏板等新型爬楼装置，正在出台相关指导意见和支持措施，解决好居家养老的“垂直交通”问题。

市民政局局长李万钧表示，年内将引导农村地区依托行政村、较大自然村，利用农家院等场所，建设托老所、老年活动场站等养老设施，开展居家养老服务。

另外，市金融局正在牵头成立长期护理保险工作小组，研究具体扶持方式，计划于2016年出台《支持商业保险机构开展长期护理保险办法》。

焦点2 室外活动场地拟不少于150平米

市规划委主任黄艳表示，目前正在编制《社区养老服务设施规划设计标准》，已经通过专家审查，拟于近期报住建部备案并与市质监局联合发布。

按照该标准，社区级养老服务设施要配建不少于800平方米的社区养老服

务用房和不少于150平方米的室外活动场地，要求该级养老服务设施必须具备“步餐洗护、医疗保健、休闲活动、管理服务”4大功能。不仅设置了社区养老服务专门用房，还着力解决“社区老年人日间照料”的床位设置问题，为满足北京90%居家养老的政策落实和老年人“方便不离家”的养老心声创造条件，同时也为目前出现的既有建筑改造成养老服务设施提供依据。

此外，她还透露，今年北京将发布《居住区无障碍设计规程》，目前也已通过了专家审查。

焦点3 社区医院用药报销拟与大医院相同

有些患者会从大医院转诊到社区医院进行康复治疗，对于这部分人的用药报销政策问题，市卫计委主任方来英昨日表示，北京将进一步增加社区可选药品，同时争取政策支持，使在“医联体”内部核心医院下转到社区进行后续治疗的患者，在延续使用核心医院的治疗方案时，享有同样的药品报销政策，让老人在家门口的社区医院用上价廉有效的药物。

所谓“医联体”，也就是医疗联合体，就是“集团”内的大小医院间可享预约挂号、双向转诊、检验、大型设备检查等绿色通道。到医联体内医院就医的患者，可以享受到大医院看病、小医院康复，社区看病直接转诊大医院等服务。

另据了解，市卫计委将对全市门诊部、诊所等基层医疗卫生机构的运行及服务提供情况，开展摸底调查。鼓励有条件的医生在社区卫生机构开展多点执业，在社区开办私人诊所。



在当前各地智慧城市建设热潮中，产业应用不明晰、巨额投入难持续等矛盾始终困扰着政府和企业。记者调研发现，上海以龙头企业为引领，以 PPP 模式撬动社会资本，以市场化、专业化机制推动智慧城市从“云端”落地，有效助推“创客”“互联网+”等创新转型。**搭建公共“云平台”智慧城市助力创客创新**

正在建设的上海瑞金医院肿瘤（质子）中心是首个使用国产质子治疗装置的肿瘤医疗机构，也是上海市政府投资公共建筑 BIM 技术（建筑信息模型）应用试点项目。借助云平台和大数据，这一项目有望节约成本 5% -10%，真正实现智慧城市从“云端”到应用。

在上海现代建筑设计集团有限公司，建筑设计师正在与业主、分包商、施工方等“云端”协同作业。上海现代建筑设计集团有限公司信息中心主任李嘉军说：“中国建筑工程的特点是规模大、造型复杂、工期短且修改频繁，由于实施主体不一致，工程需要反复修改返工，导致巨大的浪费。而运用 BIM 技术，设计方案全部数据化、可视化、透明化，所有的工程参与方都在同一个信息平台工作，建筑、管线、机电等不同的模型可以反复碰撞检查，形成最终统一的数字模型。根据国外经验，工程综合成本最高可以降低约 20%。”

而支撑这一高效协同体系的，是上海斐讯数据通信技术有限公司的“设计云”平台。上海现代设计总工程师王国俭告诉记者，实现 BIM 设计除了需要大量昂贵的设计软件，对电脑硬件和带宽的要求也非常高，如果企业自己投资至少需要几千万元。而通过租用斐讯通信的“设计云”平台，工程师使用普通的笔记本电脑、PAD 和手机就能在云端高速处理设计模型，响应速度甚至比本地调阅还快，不同的项目参与方之间可以随时沟通，而任何方案的修改都会由系统自动发送邮件给相关参与方。施工方

在工地现场发现问题，工人用手机拍照就可即时上传给设计方作出修改。

除了“设计云”，斐讯通信还与上海大学合作推出智慧云影视渲染公共服务平台，将极大降低影视后期制作成本，打破我国影视动画高端渲染技术瓶颈。据斐讯通信首席执行官郑敏介绍，电影《阿凡达》的特效制作公司，900 位员工使用了共 35000 颗处理器；制作《史瑞克 3》特效的梦工厂工作室使用了 8000 核 CPU 的超级计算机集群，普通的影视公司根本无力承受。而通过斐讯通信的专业服务器，1 小时就能完成小设计公司一个晚上的工作量，成本只需 5-6 元。

记者采访发现，依托云计算和大数据搭建的智慧城市平台，让“创客”“众筹”等创业创新有了低门槛的舞台。创业者无须购买昂贵的设计软件和设备，只需要在斐讯云平台按需、分时租用，就可以低成本启动创业项目。未来随着电子签名、认证体系的发展完善，更多中小设计者可以把自己的设计方案传上云端，远程、众筹完成项目，不仅有助于解决大量就业，也让优秀的人才脱颖而出。

1 元撬动 100 元 PPP 模式破解智慧城市资金瓶颈

随着简政放权理念深入人心，我国智慧城市建设也迎来新的发展模式，为更多社会资本进入智慧城市领域提供新的战略契机和更大的拓展空间。

根据住房城乡建设部和科技部发布的最新名单，截至目前我国智慧城市试点已接近 300 个。但智慧城市从提出以来就一直存在建设模式、资金投入、运营方式这三大难点。由于政务、产业、民生这三大热点领域都需要一套庞大的系统和建设规模，它对资金的需求量极为庞大。随着经济增速放缓、财政收入下降，地方政府已经无法独立承担此类项目的正常开展。探索 PPP（公私合营）模式，引入社会资本承担设计、建设、

运营、维护基础设施的大部分工作，通过使用者付费和必要的政府付费获得投资回报，成为新时期智慧城市建设的必然选择。

上海斐讯数据通信技术有限公司董事长顾国平说：“通过 PPP 模式的运用和创新，搭建一个具有生态功能圈性质的智慧城市业务平台，有助推进以社会资本为主体的智慧城市建设、城市公共服务运营及政府购买服务模式创新。”

目前，斐讯通信已经与 8 个城市签订了 200 亿元的智慧城市框架合同。“一方面着眼于顶层设计，做城市运营平台和数据平台搭建，包括智慧交通、智慧管线等；另一方面整合各行业垂直应用，助力产业结构升级转型。”斐讯通信首席执行官郑敏说，“我们普遍采用 PPP 模式，政府用项目未来的收益作为资金投资，可以用 1 块钱撬动 100 块钱，大大降低了智慧城市的建设成本和政府债务负担。”

智慧城市建设须破三大梗阻

记者采访发现，智慧城市从“云端”落地，还面临机制活力不足、基础设施薄弱、硬件瓶颈制约等梗阻。

首先，智慧城市建设应摒弃政府国企投入为主、先建设后运营的模式，引入民营资本和专业机构，探索市场化运营，降低运维成本。王国俭认为，目前在国家超算中心等智慧城市项目中，基本都是政府投入为主，项目建设成功就算完成目标，相关的应用方案和商业模式并不成熟，后续的维护运营难以为继，容易导致巨大的科研浪费。要摆脱“铺摊子、上项目、单打独斗、互不联通”的粗放发展模式，大力发展 PPP 模式，提高投资效能。

其次，智慧城市基础设施薄弱，数据安全亟待重视。据中央网络安全和信息化领导小组披露的数据，在大面积推动智慧城市建设过程中，90% 以上的基础信息产品是采用国外的，过度依赖外企设备，无疑会对城市的安全造成

威胁。依托斐讯云数据中心自主研发的 DBWORLD 工程云平台已经为中国宝冶集团、中国建筑科学研究院、安世亚太等企业提供线上线下服务。李嘉军说，以工程设计行业为例，几乎所有的工具软件都是国外授权的，随着云计算、大数据的普及，平台软件的国产化刻不容缓。

第三，智慧城市建设亟须宽带降资费、提网速、破藩篱。斐讯通信云计算业务单元总经理梁琪辉说：“宽带质量是智慧城市的骨架和血脉。但由于不同运营商之间的‘门户之见’，跨网络访问就会产生巨大的质量耗损。我们在建设云平台的时候就必须先识别访问网络再以同一运营商的带宽去匹配，调试、运维的成本至少增加 10% 以上。”

14

上海市发布《上海市房屋建筑和市政工程施工招标评标办法》

详情请点击查看附件

为依法规范本市房屋建筑和市政工程施工招标投标活动，维护招标投标当事人的合法权益，根据《中华人民共和国招标投标法》、《中华人民共和国招标投标法实施条例》、《上海市建筑市场管理条例》等有关法律、法规规定，上海市城乡建设和管理委员会近日修订出台了《上海市房屋建筑和市政工程施工招标评标办法》（以下简称“评标办法”），自2015年7月1日起施行。

该评标办法自2013年底启动修订工作，专门组建了由市区两级管理部门骨干、施工企业代表、招标代理代表、业主代表等各方组成的研究小组，先后走访了城投、申通、电力、申康、建工、城建、外省市在沪部分中小企业等单位，全方位多角度听取了社会各方及有关管理部门的意见和建议，并吸取了江苏、深圳、天津等地的先进经验，最终成稿。

该评标办法针对本市建设工程原有施工招投标评标办法针对性不强、评标过程人为因素过多、投标价格恶性竞争等制度缺陷，研究出台针对不同工程规模和特点的评标办法，分别是：适用于小型政府投资工程的简单比价法，适用于中型工程的经评审的合理低价法，适用于大型施工技术复杂工程的综合评估法。新的评标办法主要在四个方面进行改革和创新。

其一：科学设定“最低合理价”，在商务标评审环节，通过计算机客观分析所有投标单位的分部分项综合单价数据，在剔除异常报价的基础上，汇总计算得出平均报价，并基于此报价随机下浮一定比例，得出“最低合理价”，从而大大增加围标串标难度，有效遏制恶意低价投标。

其二：简化技术标评分规则，综合评估法中技术标评审采用等级制，取代原有的打分制，等级分优、良、合格和不合格，每个等级分差缩小至2-3分，不合格的直接淘汰，从而压缩评标专家的自由裁量空间。此外，在办法中明确，

回标分析完全通过计算机来评审，进一步缩小招标代理的自由裁量权，使分析结果更加客观公正。

其三：健全业主内控机制，在办法中明确，涉及资格预审的项目，可由业主或其上级主管部门的领导班子集体决策投标人入围名单，进一步还权于业主，使业主的权力在阳光下运行。同时，加重业主的责任风险。

其四：引入信用评价体系，办法中明确政府投资建设工程的招标人应当在施工招标投标活动中使用信用信息，同时鼓励其他非政府投资的招标人在施工招标投标活动中使用信用信息。

上海市城乡建设和管理委员会表示，新评标办法正式施行后，将密切关注实施后市场各方的反响，建立定期评估机制，不断完善评标办法。

15

广州两年投千亿建85个民生项目 至今仅开工3成

广州市将在今明两年内，市本级财政自掏腰包投入近千亿建设85个社会民生基础设施建设项目。然而，今年即将过半，进入施工的项目只有3成，钱才花出2成，整体进度不理想。广州市政府6月8日召开市政府全体会议，督促“后进”。广州市市长陈建华称，9月底还未立项的（涉及省和中央的项目除外）原则上拿下。这是广州市首次以市政府全体会议的形式召开重大民生项目研究部署会。

截至5月钱才花出两成

根据今年年初通过的《广州市2015-2016年社会民生基础设施建设项目实施计划》（以下简称《实施计划》），广州将投资1500亿元建设261个民生基础设施项目。6月8日，广州市政府举行全体会议，研究部署民生设施建设工作。广州市发改委梳理市本级社会民生基础设施建设项目涵盖10大领域，共85个，总投资约945.4亿元。

广州市发改委主任潘建国介绍，2015年年度投资计划约102亿元。今年年初市本级基本建设统筹资金年度计划已安排22亿元资金用于支持其中45个项目建设，其余40个项目建设资金也由其他财政专项资金予以保障。

“截至2015年5月份，实施计划已累计完成投资约187亿元，占总投资20%。”潘建国称，其中，今年1-5月完成投资36亿元，完成年度投资计划34.9%。从具体领域看，累计完成投资占比和1-5月完成年度投资计划占比最高的领域是公园项目（市属项目已完成总投资70.1%，1-5月完成年度投资占比96.4%）。

今年落实财政资金84亿 但仍有37个项目零支出

广州市财局副局长段彩英介绍，在85个社会民生基础设施建设项目中，今年广州市落实的财政资金有84亿元，但是支出进度不是很理想，完成情况只有39%，而且39%的支出仅集中在十

几个项目上，有37个项目是零支出，十几个项目的完成率在10%以下。段彩英表示，支出进度不理想对广州市的GDP增长会有影响，建议有些已经立项并完成可研性报告的项目抓紧动工。

“文化、教育、医疗卫生、民政、体育等6个领域才完成年度投资的7%。”陈建华称，“我们有哪个时期能够资金等着项目推进，恐怕这很难，我们所有资金都是财政自有资金，没有一分钱是借的，个别项目资金来源没有落实，但是资金不缺，95%以上资金已经落实，有钱就等着我们去干。”

力争年底前再开工22个项目

潘建国称，力争在今年9月底前再开工一批项目，包括广州呼吸中心、广州聋人学校新校区、海事博物馆、天河体育中心全民健身综合场改造工程等。他介绍，今年年底前将有13个未立项的项目可完成立项，有22个未开工项目可开工建设，有6个已开工项目可完工投入使用。“要在二三季度把进度赶上来。”陈建华要求。

“今天是6月8日，9月底还未立项的，涉及省和中央的除外，原则上这个项目就拿下，还有大把项目要上马。”陈建华说，此轮建设梳理出的85个项目才梳理了一半，项目不能如期落地，可考虑把“十三五”期间的项目提速到“十二五”期间来建。

陈建华要求，对通过立项审定的项目要尽快制定和报批可行性研究报告，同步开展初步设计、概算、准备工作，确保可行性报告获批后能尽快开展招投标工作，及时及早开工建设，“开工是硬道理，讲一万都没有用”。

广州市监察局局长柯珠军在会上表示，最近市委市政府启动了重大投资项目廉情预警系统。接下来市监察局会选取一些重点项目进行全程监控。

分析 85个项目为何才开工3成？

85个项目中已开工项目有26个。



广州市发改委主任潘建国解释，有些项目受政策瓶颈影响还未报来立项审批；有的涉及用地性质调整、征地拆迁、环评和资金落实等。

“整体进度慢，进入施工的项目只有 30 .6%。” 陈建华说，相当一部分项目没有完全满足建设条件，有些项目预算突破了市政府指标，有些有特殊情况，像广州大学的抗震实验室，总体上控制得比较好；有些项目的建设方案要进一步完善，有些还需要省里和国家审批，总之，都有大量工作要做，有些单位有些项目抓得不紧，“个别项目受征地拆迁制约，延缓了开工时间，拖慢了项目进度。审批和征地拆迁成为瓶颈，尤其是征地拆迁。”

声音

陈建华：我本人和亲属绝不插足这些工程

陈建华在总结讲话中强调，要控制造价、加快进度、保证质量、保证廉洁。

他说，要严控工程造价，现在压减了 1/4，目前看还有空间；质量方面，要着力建设一流的民生基础设施，要用一些永久性材料，把设施建成精品。同时要加强项目审计，坚决制止规避招标和非法分包、转包等违法行为。

“我再次郑重承诺，我本人和我的亲属，要带好头，绝不插手这些工程，如有请大家举报，一经举报严惩不贷。凡是打着领导旗号的，大家都要充分警惕，要帮领导把好关。” 陈建华称，从广州这几年发生的腐败案件来看，已经有很多这方面的教训，要严格进行管理，要追责，严禁领导干部及其亲属、部下、身边工作人员违规插手或变相干扰工程建设、土地出让。“各项目主管单位，你们千万别给人骗了。除非是你自己不廉洁，才会让领导亲属参与其中，应该自觉抵制，也为自己把关。市里 1000 亿工程，数目相当大啊。”

会场

“新区要先布局民生设施再卖地”

除了市级层面的重大民生项目，其

实各区还有相当规模的民生项目建设任务。

“南沙准备在蕉门河建四大馆，萝岗也在加快图书馆和少年宫建设，各区要高度重视体育文化设施建设，否则，家长不得不送孩子坐一两个小时车到市中心接受教育。” 陈建华以南沙外国语学校举例，“南沙外国语学校已经在全市排名前三了，说明新区也能办出一流学校，优质公共服务向各区精准配置，就减少了人口流动。”

他要求，各区从本区实际出发，参照市里做法，由发改部门按照文化、教育等 10 个领域做梳理，强项完善提升，弱项补强。没有项目的，可以用闲置国有资产用于科技文化教育事业。

“新区现在的建设成本是最底的，等建成再布局，往往落不了地，落地了造价高，落地了都是麻雀医院、麻雀图书馆。” 陈建华多次在公开场合肯定增城高规格、大规模建设区图书馆的做法，“一开始先布局民生设施，再来出让土地，这样的城区大气，功能齐全。”

“民生设施不能黄埔有了，萝岗就不要了”

黄埔和萝岗合并在即。两区领导在发言中都表示，要有效整合两区资源。

陈建华称，萝岗的居民区和黄埔的居民区有些距离，不能为了达标而达标，不能黄埔有了，萝岗就不要了。“萝岗的居民要到黄埔去享受民生设施还是比较难，要实事求是。” 陈建华说。

“一方面很多公房空置，一方面拿财政资金租房”

白云区区长叶牛平反映，区内许多职能部门处于租房子办公的窘境。

“还有多少单位租房办公？” 陈建华问叶牛平。在得知白云区有 50% 的机关在租房办公后，陈建华表示，广州财政局接下来要专题研究下，很多房子是空置的，给租房办公的单位用不违反规定，各区先梳理，再由市里统筹梳理，“一方面是很多公房空置或者租不出去，另

一方面还要拿财政资金去租房，有些租金还很贵，要节省财政资金，原则上在公房中先把这个问题解决，不够再建”。

项目动态

教育项目共 12 个仅开工 1 个

广州外国语学校二期要对口接收南沙高端人才子女

广州外国语学校是广州市教育局直属公办、全日制寄宿制完全中学，选址南沙，2010 年 1 月学校一期建设正式竣工启用，首期初、高中招生规模为 1800 名学生。该校二期建设备受关注。广州市教育局局长屈哨兵介绍，该项目已于 2014 年 5 月上报立项申请，并于 2014 年 9 月通过专家评估会。为了优化南沙自贸区涉外经济环境，解决南沙自贸区乃至珠三角地区高端外籍和港澳台人士子女入学需求，学校对二期建设项目定位与内容进行修改，完善后尽快将重新申报立项。

列入 2015-2016 年市本级社会民生基础设施的教育类建设项目共 12 个。记者梳理发现，已开工项目只有 1 个，即广州市新穗学校学生宿舍楼项目，工程已进入装修阶段，预计今年 6 月底完工。

7 个已批可行性研究报告未开工项目中，广州市聋人学校（广州市启聪学校）新校区建设项目、广州市盲人学校（广州市启明学校）新校区建设项目、广州市协和中学学生宿舍和综合实践楼项目、广州番禺职业技术学院国际合作培训中心（G S-10）项目等 4 个项目明确今年 6 月份动工 1 个，今年下半年动工 3 个。文化场馆共 27 个在建 6 个新开工 13 个

广州博物馆、广州粤剧院确保年内动工

文化场馆方面，列入 2015-2016 年市本级社会民生基础设施建设项目的有 27 个。目前在建项目 6 个，包括南越国史研究及保护中心、广州少儿图书馆新馆、广州水博苑等；新开工项目 13 个，包括“四大馆”、广州粤剧院（新址）、广州地铁博物馆等。按照计划，广州美

术馆等“四大馆”最迟今年 9 月开工。

广州市文广新局局长陆志强表示，将抓紧开展广州博物馆和广州粤剧院项目前期工作，确保项目年内动工。广州博物馆项目正在进行设计方案深化工作，已办理完成用地预审，现正在办理建设用地规划许可证，计划今年年底动工。

此外，该局正按程序申报孙中山文化中心项目与新一军印缅抗日阵亡将士纪念园项目；推进广州少年儿童图书馆新馆后续收尾工作，并加大力度开展中国音乐博物馆及相关文化设施综合体等项目前期工作。

政法设施历史欠账多，首次纳入重大民生设施建设

花都监狱、女子强戒所最快年底完工

政法领域共有 4 个项目列入《实施计划》，包括：广州市民政局天河军供站江村分站、市公安局黄埔区看守所改造和基层派出所改造、市司法局监管场所改扩建。

广州市政法委有关负责人介绍，总投资概算为 201320 万元，累计完成投资 49937 万元，2015 年计划投资 8450 万元，1 至 5 月新增投资 1413 万元。“前三个项目均可在 2016 年完工，市司法局监管场所改扩建项目包括花都监狱、女子强戒所等 8 个子项目，其中花都监狱、女子强戒所 2 个项目正在施工，预计最快今年底完工。” 该负责人称，赤坭监狱、炭步监狱、戒毒局医院、潭岗强戒所 4 个项目因重新调整建设方案和土地规划，前期筹建工作进度滞后，正在申报立项，目前已通过专家评审，待立项审批后立即启动可行性研究以及报建等工作。

陈建华称，政法设施首次纳入重大民生设施建设，是因为这部分历史欠账很多，这次要一步到位。一些服刑场所也要大规模扩建，力争服刑人员不要到外地服刑，给家属探望带来不便。

少儿设施荔湾、番禺、增城少年宫已动工



16 江西将建立完善城乡一体化生活垃圾处理体系

10 区新(扩)建少年宫新增学位 6.6 万个
据团市委有关负责人介绍, 自 2013 年 4 月启动以来, 已有 10 个区新(扩)建少年宫完成项目选址工作, 各区可新增少年宫总用地面积约 21.9 万平方米(增长约 1.6 倍), 新增建筑面积约 21.5 万平方米(增长约 1.7 倍), 新增学位数超过 6.6 万个。

据他介绍, 目前, 荔湾、番禺、增城少年宫已动工, 海珠、南沙少年宫已编制概念方案, 越秀、天河、白云、花都、从化少年宫正在开展前期研究工作。根据各区政府计划, 2015 年内将实现增城少年宫完工和南沙少年宫动工; 2016

从江西省农工部获悉, 为全力推进农村生活垃圾无害化、减量化、资源化处理, 江西省将从 2015 起开展农村生活垃圾专项处理工作, 建立和完善“户分类、村收集、乡转运(处理)、县处理”的城乡环卫一体化生活垃圾收运处理体系。

近日, 江西省新农村建设办公室与江西省住建厅联合制定《江西省农村生活垃圾专项治理工作方案》, 提出了“今年全面铺开、三年提前验收、五年完善巩固”的总体要求, 要求在 2015 年年底, 江西所有地区必须要全面启动开展农村生活垃圾治理, 建设镇、村生活垃圾收集转运设施, 构建农村环卫队伍。

方案提出, 各地区要加快淘汰不符合卫生标准的简易填埋场、垃圾焚烧炉等, 引导技术标准高、符合环保要求的填埋、焚烧设施投入农村垃圾处理。原则上江西省每个县(市、区)至少应建有 1 座以上生活垃圾无害化处理厂(场), 在经济和交通许可的地区可以几个县(市、区)共建共享 1 座垃圾无

年内实现市第三少年宫、海珠少年宫动工, 番禺少年宫扩建完工; 2017 年内实现天河、花都等一批少年宫项目动工。

■

害化处理厂(场)。

同时, 江西省所有乡镇应配置可利用垃圾回收设施和场所, 原则上每个乡镇建设至少 1 处垃圾中转站、1 处建筑垃圾消纳场所, 在满足垃圾清运要求的前提下, 相邻乡镇可共建共享 1 处垃圾中转站。

方案要求, 力争用三年时间, 江西省 90% 以上村庄的生活垃圾得到有效处理, 通过国家检查验收, 并健全农村环境卫生管理长效机制, 使农村人居环境得到全面改善。■

17 泰州首个智慧“2.5 产业园”启动

6 月 5 日, 泰州经济开发区智慧产业发展对接会暨产业创新论坛成功举办。会上, 开发区围绕城市智慧化建设中生产性服务业的发展签署了 10 项协议, 协议投资额逾 25 亿元, 其中包括总投资 18 亿元的泰州首个“2.5 产业园”。作为江苏省重点特色产业园区之一, 泰州经济开发区同时也是泰州医药高新区重要板块和泰州市区经济发展主阵地, 园区重点发展电子信息产业、高端装备

制造业、现代服务业及其他先进制造产业。

据悉, 2.5 产业园以“互联网”的理念, 为区内企业和泰州本土企业提供智能化、服务化改造, 助推区域和全市转型升级。该产业园将于年内正式开工, 首期开发面积 126 亩, 总投资 5 亿元, 将引入创新型企业 80 家以上, 注册资金 10 亿元以上, 建成后年产值将达到 30 亿元。■

18 河南拟出新规 空气污染治理不力要被扣补偿金

6 月 3 日, 在“六·五”世界环境日到来前夕, 河南省政府新闻办举行发布会, 发布《2014 河南环境状况公报》(以下简称《公报》), 透露我省拟出台实施《城市环境空气质量生态补偿暂行办法》。

关键词: 空气质量
出台空气质量生态补偿办法

根据《公报》, 全省城市空气首要污染物为可吸入颗粒物, 一些城市 PM10、PM2.5 浓度严重超标。

省环保厅大气污染防治处处长邵丰收表示, 我省拟出台实施《城市环境空气质量生态补偿暂行办法》, 空气污染治理不力, 也要被扣除补偿金。此外, 对未完成蓝天工程行动计划年度任务的地方政府, 将予以通报批评, 并实施其他附加措施。

关键词: 水环境
全省地表水水质为中度污染

省环保厅副厅长、新闻发言人陈新贵通报, 我省城市集中式饮用水源地水质级别为良好; 水库总体水质级别为良好。

根据《公报》, 全省地表水水质级别为中度污染。其中, 省辖海河流域为重度污染, 淮河流域为中度污染, 黄河流域为轻度污染, 长江流域为良好。

83 个地表水省控监测断面中, 水

质符合 I~III 类标准的有 37 个; 符合 IV 类标准的有 22 个; 水质为劣 V 类的有 20 个。

关键词: 气候
全省平均气温比常年偏高

根据《公报》, 去年我省年平均日照时数较常年偏少 211.4 小时, 但全省平均气温比常年偏高 0.7 摄氏度, 为 1961 年以来第二高值。

主要气象灾害有: 近 63 年来最严重的盛夏干旱; 9 月大范围连阴雨; 雾霾严重等。去年, 全省平均雾日数 19.5 天, 比常年偏少 2.5 天, 比上年偏多 1.9 天; 霾日数 41.3 天, 比常年偏多 9.6 天, 比上年偏少 4.8 天。

关键词: 生物资源
河南近四分之一土地被森林覆盖

根据《公报》, 我省森林覆盖率 23.67%, 湿地面积占国土面积的 3.76%。全省现有森林公园 116 个, 其中国家级森林公园 33 个。

全省有植物近 4000 种, 分属 198 科、1142 属, 其中列入国家重点保护植物名录的有 27 种, 列入省重点保护植物名录的有 98 种。

已知的野生陆生脊椎动物 520 种, 其中列入国家一级重点保护野生动物 15 种。■



法规动态

DYNAMIC REGULATION

19 长春市城市轨道交通 近期建设规划 (2010～2019年) 调整方案

全文详见院内网平台

吉林省发展改革委：

你委《关于报批〈长春市轨道交通建设规划调整（2010～2018年）〉的请示》（吉发改铁道[2014]207号）收悉。经研究，并商住房城乡建设部，现批复如下：

一、为缓解城市交通压力，优化城市空间布局，同意对长春市城市轨道交通建设规划确定的建设任务及目标进行调整。

二、规划调整内容

（一）调整方案

新增1号线南延工程自义和村北至永春南站，线路长8公里，设站6座，投资55.2亿元，规划建设期为2015～2019年。

新增2号线西延工程自汽车公园至西湖站，线路长5.3公里，设站3座，投资33.5亿元，规划建设期为2015～2019年。东延工程自东方广场至东枢纽站，线路长2公里，设站1座，投资17.9亿元，规划建设期为2015～2019年。

新增北湖线一期工程自北环路至太平村站，线路长13.4公里，设站13座，投资42.1亿元，规划建设期为2015～2017年。

新增线路长度28.7公里，预计到2019年，形成5条运营线路、总长119.1公里的轨道交通网络。

（二）主要技术标准

1、2号线延伸工程采用B型车6辆编组，最高运行时速80公里；北湖线一期工程采用C型车2单元编组，最高运行时速70公里。规划实施阶段，要进一步明确主要技术标准和优化运营组织方案。

三、资金安排

新增建设项目总投资为148.6亿元，其中资本金比例40%，计59.4亿元，由长春市财政资金解决。资本金以外的资金利用国内银行贷款等融资方式解决。

四、下阶段工作

（一）要严格按照国家批准的建设规划审批（核准）项目，不得随意变更基本走向、车站数量、敷设方式、工程投资、建设年限、投资模式等项目基本建设方案内容。按照国家相关法律法规和规章要求，规范招标投标行为。

（二）请按照《国家发展改革委关于加强城市轨道交通规划建设管理的通知》（发改基础[2015]49号）要求，做好项目审批（核准）工作，不得进一步下放、转移审批（核准）权限，审批（核准）前应委托有资质的第三方机构开展项目评估，建立公示和信息公开制度。项目批复文件抄送我委，并按要求及时报送项目建设进展情况等。

（三）加强项目建设的监督检查，发现违规行为及时处置。我委将适时开展规划中期评估和建设项目稽察工作。

（四）请按规定做好项目后评价和竣工验收等有关工作。■

20

武汉市城市轨道交通第三期建设规划
(2015 ~ 2021年)

详情请点击查看附件

湖北省发展改革委：

你委《关于恳请批复武汉市城市轨道交通近期建设规划（2014 ~ 2020 年）的请示》（鄂发改交通[2014]98 号）收悉。经研究，并商住房城乡建设部，现批复如下：

一、为实现城市总体规划目标，实施公共交通优先发展战略，构建城市综合交通运输体系，进一步发挥轨道交通网络效益，同意武汉市城市轨道交通第三期建设规划。

二、在《规划》实施过程中，要坚持经济、适用、安全的原则，提高规划、设计、施工和运营管理水平，强化安全管理措施，确保工程建设和运营安全。

三、请你委指导武汉市，认真吸纳有关部门和评估机构意见，统筹考虑城市开发进程、建设条件及财力情况，按照建设规划确定的建设时序，确保合理建设工期，稳步推进项目建设。

四、严格按照国家批准的建设规划审批（核准）项目，基本建设方案中线路走向、车站数量、敷设方式、工程投资、建设年限、投资模式等不得随意变更。按照国家相关法律法规和规章要求，规范招标投标行为。

五、认真做好项目审批（核准）工作，不得下放、转移审批（核准）权限。审批（核准）前应委托有资质的第三方机构开展项目评估，建立公示和信息公开制度。项目批复文件抄送我委，并按要求及时报送项目建设进展情况等。

六、请你委会同有关部门加强项目建设的监督检查，发现违规行为及时处置。我委将适时开展规划中期评估和建设项目稽察工作。

七、请依据相关规定做好项目后评价和竣工验收等有关工作。

创新等方面给予积极支持，帮助解决《规划》实施中遇到的困难和问题，为大别山革命老区振兴发展营造良好环境。

四、我委将按照国务院批复精神，会同有关部门加强对《规划》实施情况

的跟踪分析和督促检查，适时组织开展对规划实施情况的评估，协调解决重大问题，推动《规划》的全面贯彻落实。

1

21

大别山革命老区振兴
发展规划

安徽、河南、湖北省人民政府，国务院有关部门、直属机构：

经国务院同意，现将《大别山革命老区振兴发展规划》（以下简称《规划》）印发你们，并就有关事项通知如下：

一、加快大别山革命老区振兴发展，对于发挥该地区比较优势，增强自我发展能力，尽快改变其贫困落后面貌，带动全国革命老区加快发展具有重要意义。安徽、河南、湖北省人民政府和国务院有关部门要认真贯彻落实《国务院关于大别山革命老区振兴发展规划的批复》（国函[2015]91 号）精神，大力弘扬革命老区精神，奋力攻坚克难，努力把大别山革命老区建设成为欠发达地

区科学发展示范区、全国重要的粮食和特色农产品生产加工基地、长江和淮河中下游地区重要的生态安全屏障、全国重要的旅游目的地。

二、请安徽、河南、湖北省人民政府切实加强《规划》实施的组织领导，制定工作方案，明确责任分工，完善工作机制，扎实推进各项建设任务。要完善三省协商机制，加强沟通衔接，共同协调解决规划实施中的重大事项。《规划》涉及的重要政策和重大建设项目，要按规定程序报批。

三、请国务院有关部门按照职能分工，加强工作指导，落实工作任务，在政策实施、项目建设、资金投入、体制

热点解读

HOT READ

22 解析“首都特区”和“北京市”四环分制给旅游带来的影响

最近，一则“北京四环以内将成为首都特区”的消息甚嚣尘上，各大媒体纷纷转载。消息的大意是：

北京市四套班子（市委、市政府、市人大、市政协）将在今年国庆前夕全部由北京城区迁往通州区，具体搬迁方案不日将正式公开。在此之后，京津冀一体化将有更大动作出台，包括央企、医院、大学迁出核心区，北京、天津同城化管理等重大规划或将启动。

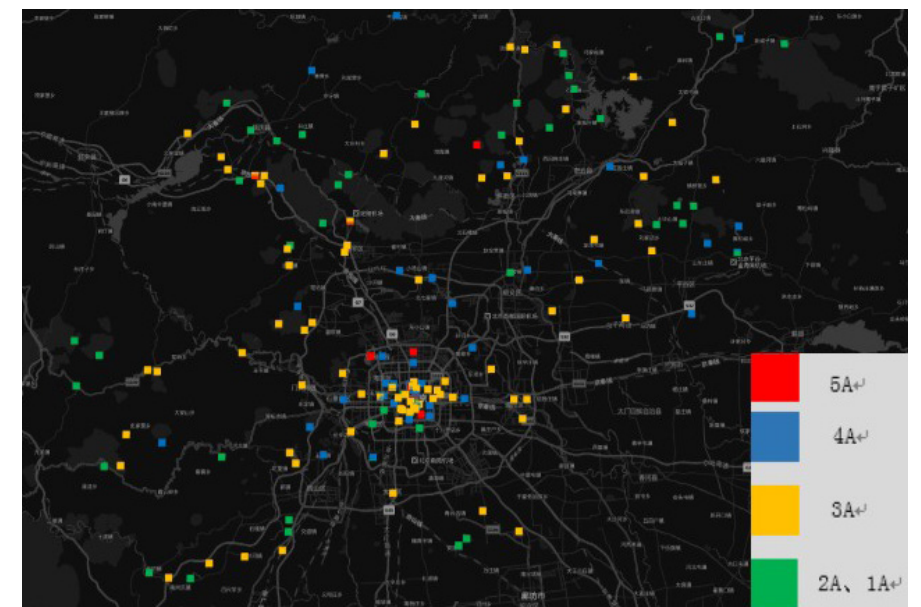
微信圈还有一种说法，即四环之内归中央直管，北京市政府管理四环之外的地区等等。

官方的态度则是既不承认也不否认，只是强调“以正式通知为准”，再加上传闻中政府拟搬迁地通州潞城镇已经冻结户口迁入，拆迁队已经入驻，这使得这则消息愈趋近真实。

假如这则消息属实，那么它会给北京的旅游带来哪些改变？小编今天就从大数据分析角度带你了解一下。

此次研究基于北京市官方旅游数据、主流论坛 700 余篇游记以及新浪微博等数据。

一、大量重要的高等级旅游资源位于四环内



要了解北京和首都四环分制对旅游的影响首先应该看看，北京的高等级旅游资源（A 级资源）都分布在哪里。

北京市共有 200 余处 A 级景区，将这些景区落在地图可以看出，大部分景区位于北京城区和北部市郊。



进一步以北京四环为界进行圈定发现：有 44 处 A 级景区位于四环以内，分别是：

5A 级景区 3 处，（共 8 处）：故宫、恭王府、天坛公园、

4A 级景区 9 处，（1 共 63 处）：孔庙/国子监、龙潭公园、明城墙遗址公园、中山公园、什刹海风景区、北海公园、北京动物园、北京海洋馆、景山公园、首都博物馆、陶然亭公园、北京欢乐谷、中华民族园、元大都城垣遗址公园、朝阳公园、中央广播电视塔、紫竹院公园、玉渊潭公园、世界花卉大观园。

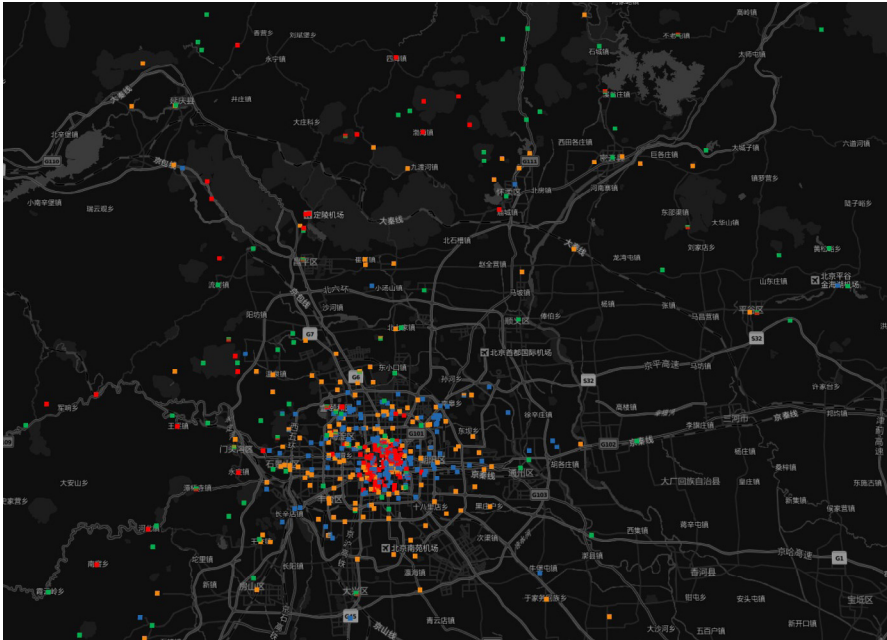
3A 级景区 20 处，（共 87 处）：南锣鼓巷、南新仓文化休闲街景区、前门大街景区、中国地质博物馆、北京天文馆、北京月坛公园、北京古钱币展览馆、北京大观园、北京湖广会馆大戏楼、

北京老舍茶馆、大观楼影城、北京市宣南文化博物馆、北京市宣武艺园、北京市大栅栏商业街区、宋庆龄故居、日坛公园、团结湖公园、北京朝阳区三里屯 VILLAGE、北京蓝色港湾、太平洋海底世界博览馆。

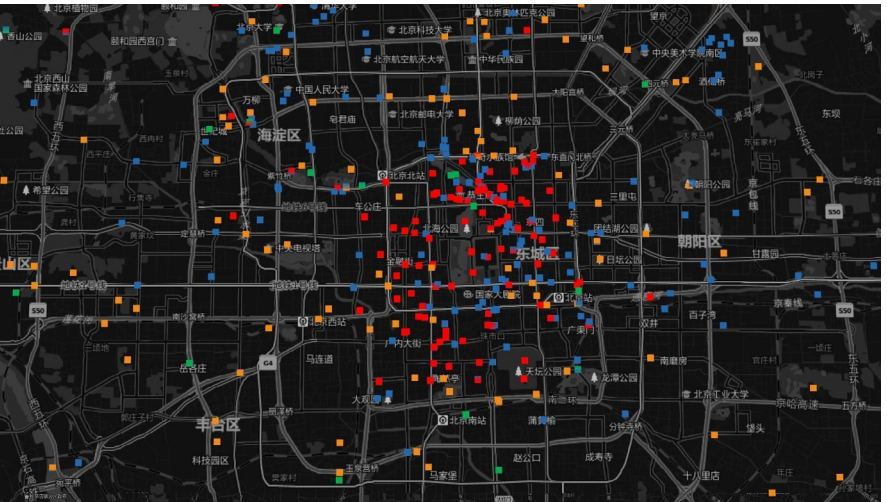
2A 级景区 2 处，（共 36 处）：北京市劳动人民文化宫、历代帝王庙。

所以，北京大量的、重要的高等级旅游旅游资源位于四环内，如果北京和首都和四环分制，那么这些旅游资源将属于中央直辖，不再属于北京旅游资源。

二、大量人文类、公园类景区位于四环内
选出游客常去、较受欢迎的北京景区 800 余处，并分为场馆院所（240 处）、乐园公园（218 处）、人文历史（227 处）、自然风光（138 处）四个类型，将这些景区景点绘制在地图上。



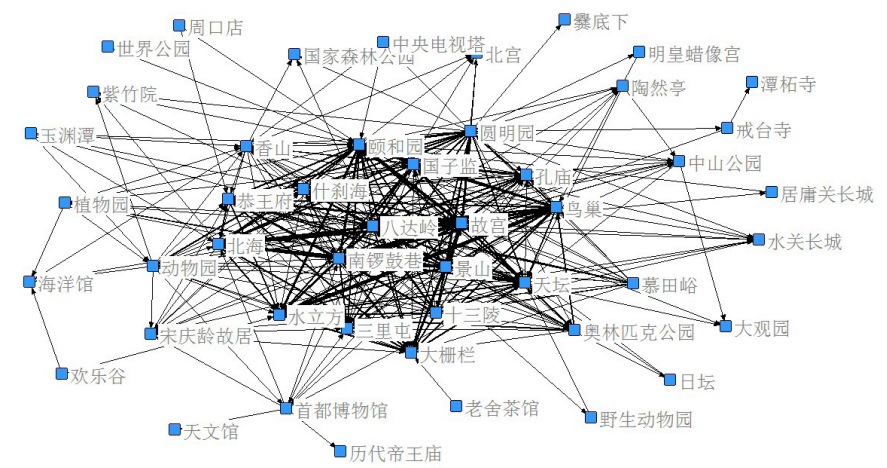
可以看出依然是大部分的景区分布在四环以内，进一步研究。



类别	四环以内的数量	全部数量	占比
场馆院所	93	240	39%
公园乐园	90	218	41%
人文历史	68	227	30%
自然风光	13	138	9%
合计	264	823	32%

可以看出，四环内游客常去和较受欢迎的景区占全北京的 32%，其中尤以公园乐园、场馆院所占比最大，自然风

光类占比较小。
三、四环分制对外地游客游线组织影响不大



上图是对超过 700 篇游记进行语义分析和社会网络结构搭建而得出的结果，图中所有节点为 UGC 内容中游客到访最多的景区或景点，节点间的连线越粗代表这两个节点的关系越密切，即属于同一条游线的几率越大，而线段箭头则表示更多的游客喜欢从箭头出发点去往箭头所指点。

首先得出最受外地游客喜欢的北京

景区或景点可以分为三部分：
第一部分是古城中心游览区，这一部分的景点或景区按照到访率排名依次是：故宫、景山、南锣鼓巷、北海、国子监、天坛、恭王府、大栅栏、三里屯、宋庆龄等名人故居、首都博物馆、动物园、海洋馆、陶然亭、中山公园、玉渊潭、紫竹院公园、大观园、中央电视塔、天文馆等等。

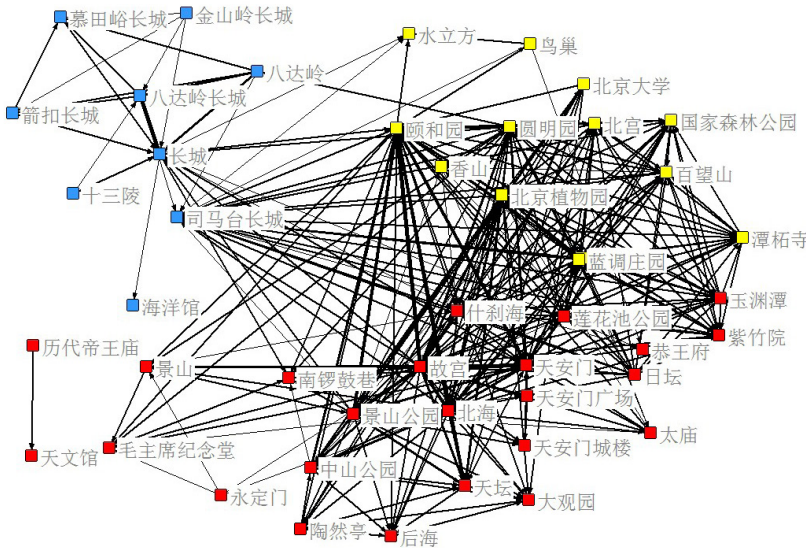
可以看出这一部分景区或景点占到北京旅游资源很大比例，是北京旅游中最核心的部分。

另外，由箭头指向可以看出，故宫是这一部分的绝对核心，大部分人会直接到达故宫，游览完故宫后在前往其他景点。

第二部分：四环、五环沿线景点或景区，包括：鸟巢、水立方、颐和园、圆明园、奥林匹克公园（奥森公园）、香山、北京植物园、欢乐谷等。

这一部分核心是颐和园，从箭头指向可以看出鸟巢和水立方成为该部分游线最有可能的最后节点，这和这两个景点夜游项目丰富特点不无关系。

第三部分：市郊景区，包括：八达岭、



北京本地居民出游的景区有两个特点十分明显：

1、基本符合上述中心城区、四五环周边以及市郊三个部分的划分，但同时又有不同。例如中心城区以天安门为核心（而非故宫）说明，北京市民不再强调进入故宫，而是更多地故宫周边的在天安门广场、天安门城楼、毛主席纪念堂等地游览。在四五环周边增加了百望山、蓝调庄园等当地居民才去游览的景点。而在市郊很重要的长城相关景区，本地居民多以司马台长城、箭扣长城、金山岭长城为主要游览地，八达岭等不

慕田峪、居庸关、水关长城、各个国家森林公园、周口店、爨底下、潭柘寺等等。

这一部分景区或景点的核心无疑是长城相关的景区，其他的主题公园或民俗风情类景区分量明显会弱很多。

从以上分析得出结论：北京和首都的四环分制对游客在北京的游览顺序或者说游线组织其实并无太大影响，除个别特别著名的景区如“故宫、颐和园、圆明园、八达岭”联系密切外，其余景区或景点甚至天然以四环为分界线。

由此，旅行社还可以推出相应的旅游产品：如“首都一日游”、“第一天首都 + 第二天北京游”等。

四、四环分制对本地居民日常休闲影响较大

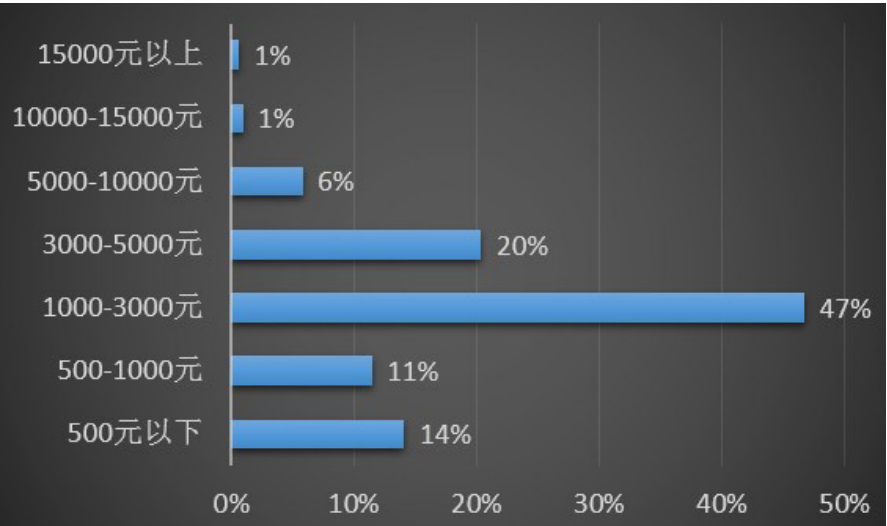
再是核心。

2、市郊游览景点与中心城区、四五环周边景区联系很小，甚至有自成体系的趋势。同时中心城区和和四五环周边景区的联系又显得十分密切。这说明北京市居民的日常出游主要集中在五环以内，但五环之内并没有再过细分的界限。

因此，北京和首都的四环分制将对北京本地居民的出游造成较大影响，原来日常、频繁的城区休闲将一不小心变成城际或者跨省市旅游，同时原来属于小长假的市郊旅游在行政区分上将变成

同区域休闲。

五、四环分制将使北京旅游收入失去半壁江山



从游客的个人花费情况看，来北京旅游的游客花费主要集中在 1000-3000 元之间。根据北京旅游委数据，2014 年北京接待国内游客 2.57 亿人次，如果北京和首都分制，那么北京仅旅游收入就将减少超过 2000 亿元，而 2014 年北京旅游收入为 3997.0 亿元，也就是说四环分制后，北京旅游收入将流失半壁江山。

总之，四环分制将对北京旅游产生较大影响，因为大量高等级旅游资源、受欢迎景区都位于四环内，如果确实四环分制，北京旅游将因此减少至少一半的旅游收入。同时，四环分制对外地游客的影响并不是很大，但对本地居民的日常休闲影响较大。❶

23

袁牧：北京和上海的 交通状况差异为什么 这么大？

日前网上有许多文章热议北京与上海的城市交通差异，针对这些热议，我们邀请北京清华同衡规划设计研究院副院长袁牧作了对北京与上海城市交通差异的分析。

首先，北京和上海的城市背景差异非常大。

虽然两者都是直辖市、规模有一定的可比性，但是北京市是有着几千年历史的古城，现在的北京城是在古城的基础上建设起来的，北京二环内在几百年前就已经建设完成了。而上海基本上是一个新兴的城市，历史的包袱小，主要建设都是在近百年产生的。

一方面，北京老城的交通不是为汽车设计的，是为轿子准备的，大路是为马车准备的。而现代汽车的运行方式、交通管理方式、车辆的基本模数都是按照欧洲的马车标准来制定的，但中国马车和欧洲马车完全是两个概念，中国大部分古城内部交通是依靠步行与轿子来完成。所以道路的尺度、设定方式、通行能力与汽车是不相符的。这种情况下，北京以旧城依托来发展城市的过程中就必然会面对新型交通工具与过去老城格局之间的矛盾。

而上海在建埠和后来的建设过程中，深受西方文化和外来交通方式影响，上世纪初上海租界和租界外城市建设中，道路形式是为汽车和现代交通工具来准备的，这是北京所不具备的。上海城市的结构和规划理念与北京差异非常大，北京后来在旧城基础上建设新城时，也加入了新型交通工具的理念，但北京始终无法逾越旧城核心，即古城墙以内的部分，虽然可以建设很多道路，例如打通平安大道，但很多地区是我们无法打通的，比如不能穿越故宫。北京很想建设几条东西或南北贯通的大道，但是做不到。

另一方面，古代北京是一座防卫性城市，这种城市在古代城市规划的要求中，不允许它出现畅通的交通。例如北

京东西或南北的城门，是不允许有一条路可以直接贯通的，甚至南北的城门也不对称。这种情形下，在老城内想开通一条畅通的大道，几乎是一件不可能的事。

其次，北京和上海的城市性质不一样。

北京从真正开始城市发展和交通建设时，已经是一个首都的架构和格局，它以首都发展来决定城市发展格局。而上海只是一个大型的经济城市，以一个大型现代都市的格局来发展城市。

北京因为承担了首都的职能，它在城市建设尤其是道路建设中，承载了很多非交通的因素，比如更注重城市景观、礼仪、国家的成就感等等，所以建设得非常宏大，而这种宏大有时和交通的实际需要是背离的。上海则没有这么大的包袱，可以更多地考虑交通实际的需要。

第三，北京和上海的发展历程和思路不一样。

过去老上海由小尺度的街巷和相对来说比较密的机动车道路网体系构成，上海的城市发展延续了这种道路架构体系。城市交通尤其是机动车的顺畅与否，实际和道路网的密度是相关的，而不是和道路的宽度关联，同样的城市用地面积内有多少条道路、多长的道路交织在其中，决定着城市的交通是否畅通。

上海原有的城市格局有利于现代机动车交通的发展，而北京由于注重礼仪性和宏伟壮阔，在城市规划中很难形成比较密的道路网络。北京有大量大尺度的文物古迹需要保护，还有大量尺度非常大的大院，如部队大院、高校大院等，也造成了北京巨大的城市和街道尺度。比如在海淀区，圆明园、北京大学、清华大学三个“大院”紧邻在一起，每个的面积都在几平方公里，这种情况下，这个区域内的道路除了在夹缝中修建，几乎没有任何可能形成真正的城市道路网络，因此这个区域永远是拥堵的。这也是因为北京承载了首都的职能，这种职能造成了北京的交通拥堵。

此外，作为现代居住社区，我们也希望尺度适宜，合适的尺度才能让出行更方便，做到直接和公交接驳，从家到车站的距离更近。但实际上在北京城市发展过程中，相当长一段时间是以发展大型社区为主，这就造就了社区本身非常大，它所形成的城市道路格局是一个相对比较疏的格局，这种格局在形成交通的堵塞的同时也抑制了公共交通的发展，加速了私家车的增长。

第四、北京和上海交通状况差异大也有与城市规划无关的原因。

北京和上海的差异，也有很多原因和城市规划无关，北京并不是因为城市规划问题而选择这种发展模式。

1. 北京的决策失误

北京一直反对形成以居住为唯一职能的“卧城”，但是在实际发展历程中，从上世纪八九十年代开始，还是形成了若干个纯粹居住职能的“卧城”，比如望京、回龙观等，它无法提供社区内部的就业，几乎完全是以居住构成，每一个“卧城”都集中了几十万居住人口，这就造成了大量钟摆式的通勤交通，在当时北京市并没有拿出好的办法来解决这个严重的交通问题。

同样也是由于决策的原因，北京市在城市交通建设的历程中经常是滞后的。城市规模小时，使用任何交通方式都可以解决城市交通问题；但当城市发展到一定规模以后，空间大、人口多，功能复杂，任何一种单一的交通模式都很难解决城市的交通问题，这时就需要采取复合的交通模式，并且要考虑是否采用公交优先等方式来解决居民出行问题。当再大到一定规模时，就需要考虑大容量的公共交通。

北京在上世纪八九十年代，人口规模急剧增长、城市规模也在不断扩大时，自然而然形成居住分散，导致“卧城”的形成，这时首先需要支撑的就是交通，必须要有一种能够容纳“卧城”规模巨大的钟摆式出行需求的大容量公

共交通，这种公共交通首推轨道交通。但当时这种轨道交通在北京并没有真正实现，在最需要修建轨道交通时我们没有去修。上世纪八九十年代北京地铁的发展非常缓慢，真正地铁快速发展是在2000年以后，但此时已经时过境迁，再去解决问题已经晚了，只是在不断修补出现的大漏洞，花费了更大的代价却没有得到应有的效果。

所以说北京交通问题的解决一直是滞后于问题的出现，这是北京最大的问题。

2. 北京和上海公共交通建设差异

北京对于公共交通对城市影响的预估不足，在发展轨道交通时，相对来说采取了比较保守的政策。

我们知道地铁实际上是一种运量有限的公共交通方式，它并不能解决干路性的大容量客流快速的公共交通需求，它只是一个辅助的网状的相对比较稳定的公共交通系统，真正大容量的交通需要依靠更大容量的轨道交通来解决。

北京选择了相对容量较小的交通方式，而且它的线性选择也是采取修修补补的方式来进行，没有能够有效地引导城市的空间发展，也没有真正解决城市公共交通应该应对的城市交通问题。因此，北京机动车数量增长最迅速的20年，实际上是北京公共交通政策和实施滞后的20年，由于政策和实施的滞后，造成了北京私家车的爆发性增长。人必然有出行的需求，公交解决不了，只能依靠买私家车，这并不是北京市或是哪个部门的鼓励，这是基于市民最基本的生活需求。

北京对于这些问题并不是没有做过相关研究，实际上规划界很早就对北京交通发展、交通政策、未来预测等做了各种各样的研究，但北京市政府对于这种问题的重视程度相对来说比较低，往往是“头痛医头、脚痛医脚、不痛不医”，这种情况下也就必然导致了目前的交通现实。

上海和北京的交通差异，一方面有上海控车所造成的总体机动车数量比较少的原因，但我们要看到上海建立控车措施的基础，首先是公共交通能够满足人们的出行需要，才有可能去控制机动车、私家车的数量，否则如果拿不出其他方法来解决人必要的出行需要的话，这种控制也会是无效的。而北京通过公共交通解决不了市民正常的出行需要，而单纯地采取粗暴的控制机动车数量的方式，这非但无助于整体交通状况好转，也同样无助于解决市民的日常出行需要，所以北京虽然看似控制私家车数量，但从实际效果来看，许多家庭的机动车数量不是减少而是增多了。

北京解决交通问题需要面对的问题

一是北京应当思考如果我们还坚持公交优先的政策下，目前公共交通最缺的是什么。是否要选择做出若干条容量足够大的快速轨道公共交通线路，来缓解目前钟摆式通勤交通流量最大的几条线路的交通问题。是否打破现有的利益格局，真正实现以市民为本的公交策略。

二是如何思考北京市的首都职能。北京大量的公共服务设施、中央部委机关、央企集中在城市核心区，没有疏解，而这种单位无论是从用地尺度，还是对城市交通的吸引力都是巨大的，这种巨大的交通流被吸引至城市的唯一内核内却没有足够的道路去疏解，就必然产生北京这个唯一核心出现大量的拥堵。应当考虑采取把这些造成交通吸引力的内容逐步疏解，打破大院格局等措施才能有效解决现有的交通问题。

第三，是北京公共服务职能的疏解，这种疏解绝不是市政府的搬迁，而是重量级的医院，学校，文化设施的非核心化。想解决北京的问题，不是一个单纯的疏解非首都职能的问题，甚至在有些时候必须有意识地疏解首都职能才能解决。

最后，北京应当明白，这虽然是一国之都，但更是市民的城市，它的建设

首先应当是为在这个城市居住和生活的市民而建设。北京应当成为北京人的城市，而不是神的城市。^[1]

规划周边

PLANNING SURROUNDING

24

传北京市政府将迁址通州 区域现 8 万 / 平方米楼价

在传统 BBS 的话语环境中，有一种早已出现过，而后又被反复重新还魂的帖子。虽然如今论坛没落，被朋友圈等新型社交媒体逐渐取代，但仍然有许多内容以这种形式在朋友圈继续传播。

关于北京市政府即将迁址通州的传闻，近日又在朋友圈被广泛而热烈地分享着。这个几乎从十几年前就已出现的说法，近年来每隔一段时间就会被重新提及，每一次都有一些全新的细节使其更加逼真。

来自通州自媒体的消息显示，随着各种设施建设逐步走向正轨，北京通州区政府预留地对于市政府东迁得到审批通过，即将开始动工建设，大约 2017 年底投入使用，搬迁地址在通州潞城东小营附近。

另一方面，随着新政后北京楼市整体趋暖，通州市场亦水涨船高出现复苏，近期更有楼盘获批单价超过了 8 万元 / 平方米。在搬迁传闻以及大环境回暖等多重利好下，通州楼市似乎只剩涨一点还是涨很多的疑问。

迁都的传闻

消息称，《北京城市副中心行动计划》即将公布，这将成为北京市建设北京城市副中心通州的“路线图”，包罗“一核五区”、交通设施规划、商业文旅、医教等领域重点项目清单等内容。

据悉，通州区政府最新公布的“2015 重点项目任务表”披露了 40 个重点项目清单，就是根据上述行动计划列出的今年要落实的任务表。根据清单所列项目任务进度要求，环球影城项目确定 10 月正式开工，首期工程年内要完工 5%，确保 2019 年竣工运营。

目前，北京市政府办公场址位于东城区台阶厂大街，除少数单位外，市政府所属部分职能部门均在二环、三环区域内分布。

从北京的格局来看，通州的辐射能力最好，是北京惟一个与天津、河北都同时接壤的区县。通州对于天津和河

北的辐射作用以及重要连接作用，在京津冀一体化的语境下愈发鲜明。

实际上，北京首次正式提出将通州打造为城市副中心，是在 2012 年北京市第十一次党代会上。随后在 2013 年和 2014 年北京市政府工作报告中，也都明确要求加快通州这一城市副中心的建设。

有区域学者指出，将市政府搬过去正是通州建设副中心的重要路径之一，国内其他城市如南昌等，此前也有较为成功的案例。

随着通州副中心概念落定，区域内的基建、交通等规划和实施确实在加快。根据 4 月 21 日北京市轨道交通建设动员会的消息，今年北京将开工建设 6 条地铁新线，其中 7 号线东延工程西起 7 号线终点焦化厂站，东至通州环球影城。

通州区委书记杨斌年初在北京“两会”期间亦表示，有关部门还在研究八通线南延规划，即从八通线目前的东部终点站土桥站向南，穿过环球影城，与东延的 7 号线呈十字形交叉。

有市场人士接受观点地产新媒体访问时表示：“从北京副中心地位明确以后，通州各项工作推进有条不紊。产业规划、土地一级开发、基础设施建设等工作均明显提速。区域发展的速度提速，可能为新的传闻提供了土壤，这对通州楼市肯定是利好。”

八万元楼价

据北京市场人士透露，通州区域有楼盘的获批价格超过了 8 万元 / 平方米。观点地产新媒体查阅住建委官网发现，项目地址显示为通州区永旺西里，近期共有 62 套现房房源获批，其中 119 号楼的 10 套房源获批价格为 82000 元 / 平方米，其余 52 房源批准销售价格为 81600 元 / 平方米。

项目信息显示，是次获批房源户型均为 220 平方米、270 平方米以及 412 平方米的复式户型。按照均价计算，套均最低总价约为 1800 万元，最高可达

3000 万元。而该区域内其他项目多为面向刚需客户的小户型产品，总价约在 200 万左右。

据了解，该项目为北京本土一家开发商拥有，上述公司在通州区域有多个同系列项目落子。在市场行情旺盛的 2013 年，该公司更是一举成为北京楼市的黑马。

观点地产新媒体第一时间联系该项目开发商，对方回应称，确实有一批房源以超过 8 万元 / 平方米的价格获批。这批房源为在售部分的升级产品，公司已为其制定全新案名，其他并不愿意多做透露。

相关房产电商网站信息显示，这批高价房源预计 7 月推出。亚豪机构市场总监郭毅在接受观点地产新媒体采访时表示，通州并没有明确划分的豪宅区域，只有零星几个高端产品，如泰禾·北京院子、旭辉御锦、鲁能·格拉斯小镇等。

据了解，泰禾·北京院子项目作为较有代表性的高端楼盘，去年成交单价 6 万元 / 平方米左右，总价亦超过 2000 万元。

“既然泰禾项目能有成交，说明市场还是认可区域的，并不是对区域有抗性，但是产品做得差的话就是两回事了，重点还是产品做得好。”

郭毅进一步对观点地产新媒体指出，通州核心区基本没有太多新增住宅项目，最近三年通州核心区出让土地的住宅部分都用于建设保障房和自住房了。新项目是没有商品房的，只有此前的老项目推后期。

“开发商在推项目后期时会进行产品升级，以此实现利润的增加。所以通州房价涨是必然的，但是成交量上涨不会很明显，成交量的增加会体现在二手房市场上。”

25

六部门鼓励各地运用 PPP 推进公租房建设

财政部、住房城乡建设部等 6 部门近日印发通知，鼓励地方运用 PPP 模式推进公共租赁住房投资建设和运营管理。通知明确了包括财政政策、税费政策、土地政策、收购政策、融资政策等在内的政府支持 PPP 模式公共租赁住房的政策体系，要求各地区从 2015 年开始组织开展公共租赁住房项目 PPP 模式试点和实施工作。

通知规定，运用 PPP 模式推进公共租赁住房投资建设和运营管理，主要是政府选择社会资本组建公共租赁住房项目公司，项目公司与政府签订合同，负责承担设计、投资建设、运营、维护管理任务，在合同期内通过“承租人支付租金”及必要的“政府政策支持”获得

合理投资回报，依法承担相应的风险。政府负责提供政策支持，定期调整公共租赁住房租金价格，加强公共租赁住房工程建设及运营维护质量监管。合同期满后，项目公司终结，并按合同约定作后续处理。政府对项目公司承担有限责任，不提供担保或承诺。

通知明确，政府自建自管公共租赁住房项目，政府收购的符合公共租赁住房条件的存量商品住房项目，符合公共租赁住房条件且手续完备、债务清晰的停工未完工程项目，以企业为主建设的公共租赁住房项目，均可以采用 PPP 模式投资建设和运营管理。

通知规定，运用 PPP 模式的公共租赁住房项目必须纳入住房保障规划和年

26

上海地铁将全面覆盖 免费 wifi 13 号线已 全线开通

度计划，项目规划所在区域交通便利，学校、医院等公共基础设施配套齐全，户型建筑面积控制在 60 平方米以内，承租公共租赁住房的保障对象数量稳定，

手机流量太贵？免费地铁 Wi-Fi 已经来了！据《IT 时报》记者独家获悉，上海地铁 Wi-Fi 其实早在 2014 年底开始低调测试，目前，地铁 13 号线已全线开通了无线信号，名为“花生地铁测试 Wi-Fi”。

再过一两个月，上海地铁乘客们就会发现，上海地铁将全面提供免费 Wi-Fi 了。据上海地铁 Wi-Fi 的承建方南方银谷相关人士透露，已经在地铁 13 号线上进行的测试结果将很快对外公布，其他地铁线路中也将开通测试。目前其他线路正在紧张建设，最终上海所有地铁线路都将提供 Wi-Fi 服务。

不过，另一个坏消息是，与 Wi-Fi 建设高歌猛进不同，地铁里 4G 信号短时间内很难普及，“三家运营商、通管局、经信委和申通地铁公司已经开了多次协调会，但尚无进展。”一位地铁 4G 建设的运营商人士告诉《IT 时报》记者，除了 13 号线等新五线的部分站厅站台开通了 4G 信号，其它老线路和隧道里的 4G 建设何时能开工，还得等申通地铁公司发“PASS 卡”。

实测：13 号线无线速率 2M 上海地铁 Wi-Fi 从 2014 年底开始低调测试，在地铁 13 号线全线开通了名为“花生地铁测试 Wi-Fi”的无线信号。6 月 1 日、2 日，《IT 时报》记者分别在 13 号线全线测试了 Wi-Fi 信号，效果颇为理想：自站厅登录之后，在地铁运行全线，没有出现断网，打开网页非常流畅，

保障对象按市场租金水平向项目公司缴纳住房租金。❶

视频播放也几乎没有卡顿，测速软件 Speedtest 显示，下载速率为 2Mbps，上传速率也有 1.38Mbps，连接时间在 10 秒左右。

“花生 Wi-Fi”并不陌生。2014 年深圳开通的地铁 Wi-Fi，需要通过一个名为“花生”的 App 才能连接上网，其承建方为南方银谷，根据其公开资料显示，在全国已签约的 2100 公里地铁 Wi-Fi 线路中，南方银谷占据其中 70%。

深圳地铁 Wi-Fi 开通后，曾引来吐槽一片：有信号无网络、登录后莫名被踢……原因被归咎于带宽过低。目前地铁 Wi-Fi 的带宽都来自 4G 信号转换，但地面 4G 信号进入地底后信号自然衰减，从而影响了被转换后的 Wi-Fi 带宽。因此上海地铁里的 Wi-Fi 建设采用了不同的方式，使用有线光缆、站台 A P 的车地系统进行 4G 信号中转，动态宽带达到 400M，可以至少满足 600 个用户。

南方银谷有关人士透露，深圳地铁 Wi-Fi 也在按照此方案修改原有模式。

4G 信号尚无时间表“地铁公司的理由是，现在没有一份报告证明，4G 信号不会影响地铁的控制系统 CBTC 及用户信息系统 PIS，因此还不能进入隧道进行 4G 建设。”在 13 号线的车厢里，当 iPad 登录 Wi-Fi 后顺畅播放视频时，记者手机上的 4G 信号却始终没有出现，一位运营商人士对此如是解释。

Wi-Fi 曾经是地铁信号系统的最大隐患，由于同处 2.4G 频段，有被干扰

的可能，深圳地铁曾被乘客将 3G 自行转换的 Wi-Fi 信号“逼停”，因此南方银谷技术的重点，便是将 Wi-Fi 和 CBTC 在同一个频段内划分跑道，使其相对隔离。

4G 与 CBTC 并不在同一频段上，中国移动的 TD-LTE 分配到的频段为 1880-1900M、2320-2370M、2575-2635M，中国电信的 FDD-LTE 频段为 1800M 和 2100M，中国联通的 FDD-LTE 频段为 2300-2320M、2555-2575M，电信科学技术研究所泰峰通信实验室副主任凌巍此前接受《IT 时报》采访时曾表示，虽然理论上不同频段之间可能会有干扰的风险，但应该通过技术手段可以根本杜绝，地铁里可能更担心用户将 4G 转为 Wi-Fi 后与 CBTC 之间的干扰。

“如果地铁 Wi-Fi 效果良好，用户上网需求被满足后，对运营商的 4G 建设来说可能并不是好消息。”上述运营商人士对此有些担忧。根据 2012 年申通与三家运营商签订的《上海轨道交通新五线公众通信设施资源使用合同》，地铁里的通信线路将有电信运营商自行建设（此前模式为地铁公司建设，电信运营商租用），至 2014 年底，新五线站台站厅的 4G 站点基本已建设完成，但隧道里的 4G 建设始终未获得地铁公司的同意，这意味着用户在地铁行驶过程中无法使用 4G 上网。

然而，根据南方银谷董事长周发展此前接受媒体采访时透露的信息，为了满足个体足够带宽需求，一个列车最多容纳 600 个用户，后进入的用户将无法连接。业内人士认为，如果想保证地铁乘客都能上网，4G 和 Wi-Fi 仍需互为补充。❶

规划新技术

CONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

规划文本

PLANNING TEXT

建设开发

CONSTRUCTION AND DEVELOPMENT

卫星影像新应用

导读：随着遥感卫星技术的普及与开放，各种遥感影像在城市和区域研究中得到了越来越广泛的应用。案例一介绍了美国地质勘探局为我们提供了一份难以置信的礼物——开源的卫星影像，在观测地球方面确实超越了非专业人士的想象。在此之前，普通大众从未有如此便捷的渠道获取这种深度和质量的地理数据。再通过 Astro Digital 公司基于此提供的免费开源地球资源探测卫星（Landsat）影像图，为我们低成本获取高质量卫星影像图提供了一条捷径。基于获取的影像图，经过解译等处理手段，可以用于城市化区域的比较研究，并对城市进行重新的测度和定义。案例二对于规划师们来说就更有意义了，世界银行的研究学者们利用名为“变化一侦测”的软件对卫星地图+人口地图进行对比分析，自动得出城市建成区的地理信息，并可对其进行城市边界的研究。对我们了解城市规模、城市边界控制来说无疑又是一项重大的进展。

案例一、全球卫星影像最新档案：一款轻松浏览 2013 年至今美国 NASA 高质量地球图片的新工具

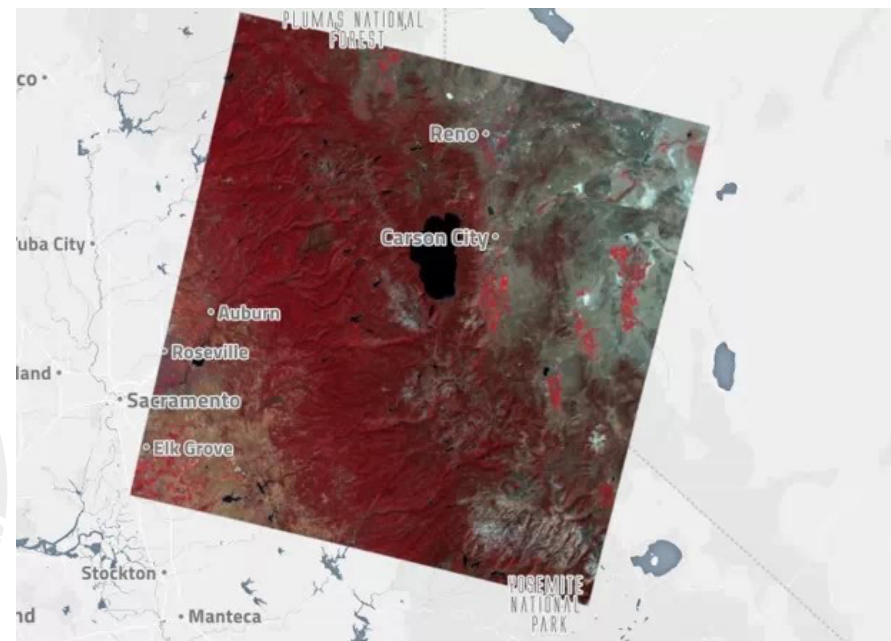
Mapbox 最近开始共享其超限时地球资源探测卫星（Envelope-pushing

Landsat）的地图。在美国地质勘探局拥有的 8 号地球资源勘探卫星的帮助下，每隔 16 天获取最新的高质量、高分辨率地球影像从而生成的这份地图。该地图提供了探索地球表面实时状态的绝佳机会。

而且更加重要的是，其他人也能够使用 Landsat 的影响数据。最近卫星影像软件公司 Astro Digital 就发布了一条便捷浏览卫星勘测影像的途径，影像图拍摄并记录了自 2013 年 2 月（8 号地球资源勘测卫星的发射日期）到现在任意时刻的地表状态（Landsat 卫星持续不断地重复拍摄地球图片来补全资料）。虽然 Landsat 的全部影像档案均为免费和开源的，但美国地质勘探局网站（<http://landsatlook.usgs.gov/viewer.html>）并不会让初学者轻而易举的浏览到并使用这些最新的实时卫星影像。Astro Digital 的产品主管 Bronwyn Agrios 认为，“开源数据并不等于真正开放，只有他们很容易获取的时候才算。”

不过一款浏览器开始解决这个访问困难的问题（<http://fetch.astrodigital.com/>），只需遵循如下步骤：

- 首先以一幅用蒂尔节点覆盖的



图一、加利福尼亚州埃尔多拉多国家森林公园区域卫星影像，摄于 2014 年 9 月 3 日

规划
新技术

空白世界地图的开始（蒂尔节点 teal nodes 代表 Landsat 拍摄的陆地斑块）

- 点击一个节点，或输入一个地址，并在页面上方选择时间范围。地图旁边的一栏将会显示该地当时拍摄的卫星图片。

- 选择其中一张卫星图，它将在地图上自动适应自己的投影系。

- 点击“发布”，便能获取显示所选区域城市和植被覆盖情况的彩色滤波。选择其中一个发送到自己的邮箱，便能得到一张十分特别的地图了。

当你进行比较研究分析时，它将会变得更加的好用。例如搜索 2014 年 9 月 3 日、19 日和 10 月 5 日加利福尼亚埃尔多拉多国家森林区域的卫星图片，你会惊人的发现在之前一年秋季发生的一场持续火灾中，将近 100,000 英亩的森林被摧毁。本文顶部的卫星影像图是在 2014 年 9 月 3 日尚未遭遇火灾侵袭的埃尔多拉多国家森林区域，已被处理成用红色来表示正常的植被。在 9 月 19 日，却能清楚地看到烟尘（放大！）。到了 10 月 5 日，相同的区域已经伤痕累累。

Astro Digital 公司的浏览器并不是特别直观，它不能一次将多张图片叠放在空白地图上。但它和其他类似的工具一样，随着时间的推移会变得越来越复

杂。重要的是，作为 Astro Digital 公司应用程序的一个示范，它能收集并分发这些卫星影像给任何需要经常检测地球表面某一部分的人，包括农民、气象学家、城市规划师以及打击非法采伐的地方政府。

撇开缺陷不谈，美国地质勘探局这份难以置信的礼物——开源的影像和浏览工具，在观测地球方面确实超越了非专业人士的想象。在此之前，普通大众从未有如此便捷的渠道获取这种深度和质量的数据。

案例二、如何用卫星地图来判断城市化区域

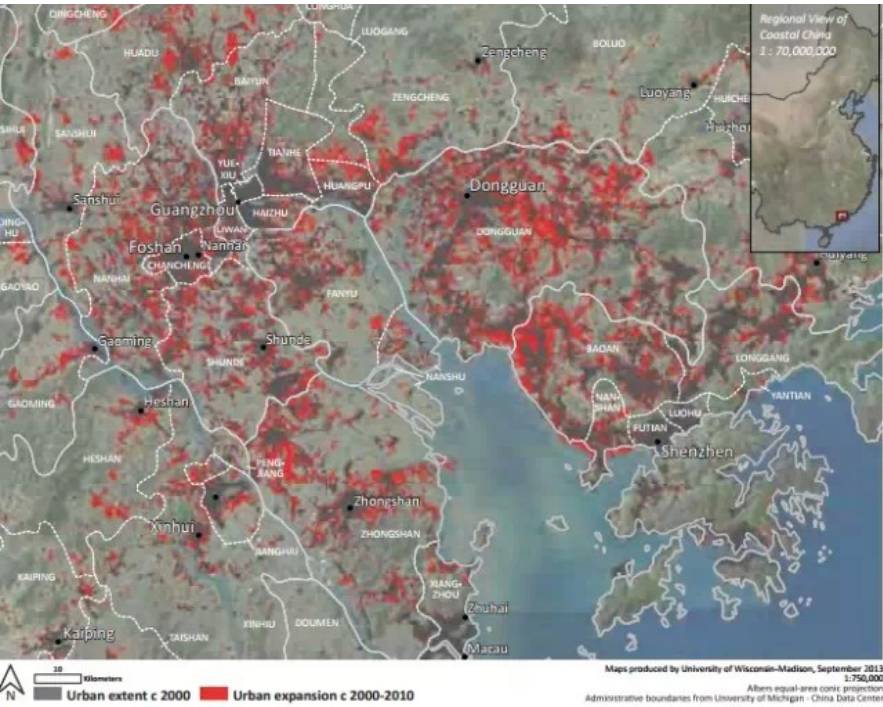
任何尝试过的人都知道，城市是难以衡量、定义或比较的。一些城市政府收集整个大都市区及其蔓延的城市郊区数据，而另一些则只收集城市中心区的数据。因此，对不同的城市进行比较，甚至就是准确计算哪个规模更大，都近乎不可能。

为此世界银行花费了相当多的时间对不同城市进行比较研究。在多年的挫折之后，研究东亚城市化进程的学者们终于想出了一个解决办法。这个方法很有技术性，但却能回答所有数据研究者的问题。

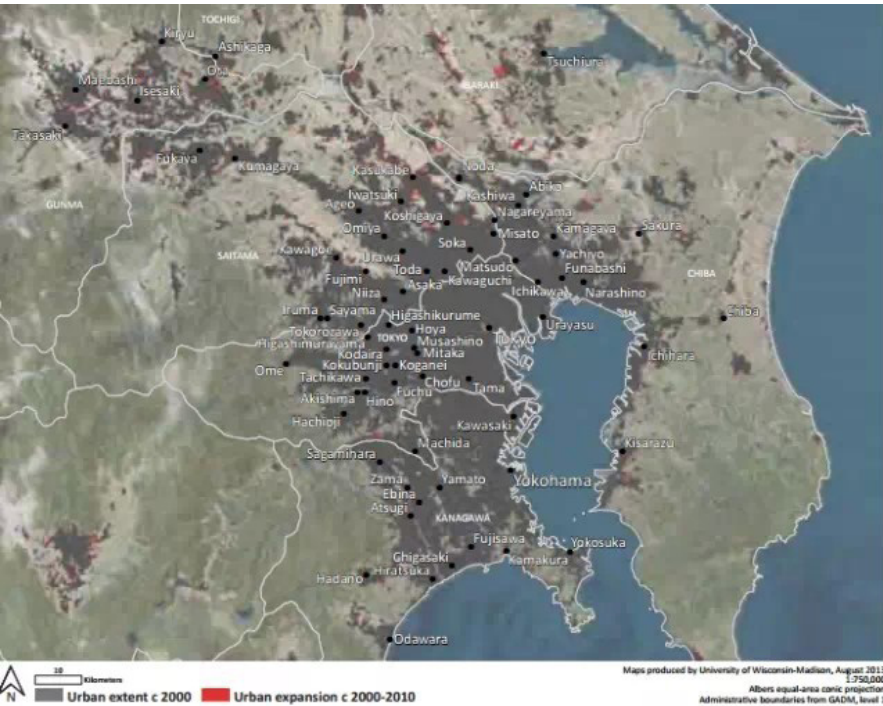
下面展示它是如何运作的。研究人员使用一种叫做“变化一侦测”软件 ("change-detection" software) 来对



图二、夜间的上海，NASA 拍摄



图三、2000 至 2010 年间珠三角新增城市化地区图



图四、2000 至 2010 年间东京新增城市化地区图

比 2000 和 2010 年整个东亚的卫星图像。每个像素代表 250m * 250m 的区域；软件依次检查每个像素，如果区域内有一半以上面积被道路、建筑物等人造设施覆盖，就将其标记为“建成区”；然后研究人员用这些地图与人口地图相

叠加，如果一个像素属于“建成区”且超过 10 万人，就将其作为城市区域的一部分。图三是一张研究人员制作的 2000 至 2010 年间中国珠三角地区城市化地区扩张地图（增长部分用红色表示）：

图四是东京，相比而言城市扩张区域要少得多。

当然，这种新定义仍然存在困扰城市规划师的问题：例如在同一片城市化区域中，“建成区”之间以及内部也可以存在巨大差异。例如，中国城市边缘区域的大规模开发，却基本空置的现象（即通俗说的鬼城）也造成了对定义的挑战——**一个没人居住的区域还能算市区嘛？**尽管如此，这种技术有一个独特的卖点——通用性。世界银行能够对所

去年，市长和市议会指派规划发展局 DPD 和西雅图交通局 SDOT，对停车法规、管理以及其他交通项目进行了全面审查。市长希望确保相关政策和建议能够减轻交通拥堵，减少温室气体排放，创造更多平价的住宅选择，完善城市多模式交通体系，以及更好适应停车需求。Murray 市长认为初建议非常重要：

“伴随着经济的持续增长和数以万计的新增就业岗位，西雅图城市正在迅速扩张。如何确保西雅图在今天和未来仍保持宜居，将是我们面临的巨大挑战。要实现这样的目标，我们不能还指望着 50 年代的停车政策。我们必须推出新的改革政策，为市民提供更多的交通出行选择，更灵活地管理我们现有的停车位。”
规划发展局 DPD 和西雅图交通局 SDOT 的初步调查有一些非常有趣的发现：

- 从 2012 年起，在没有停车位需求的地区有 76% 的新开发项目依然建设了停车位。每套公寓停车位配备率平均为 0.55。但是，在 219 个新建项目中有 52 个没有建设停车位，按新建公寓套数来计算约占 12%。（2400 套：19000 套）

有区域使用相同的方法制图，没有理由不能用同样的方法绘制全球的大都市区（也许除了一些冰雪覆盖的区域）。

往宽了说，这个方法可以让研究人员超越对城市挑剔的定义并弄清楚到底有多少人居住在城市区域。根据世界银行的报告，2000 年至 2010 年间东亚地区有 2 亿人口搬到了城市，其数量相当于巴西的总人口。📍

- 绝大部分减少了停车位配备率或取消了停车位的开发项目集中在公共交通覆盖良好的地区，例如大学区，Ballard 街区，和国会山地区。

- 每个停车位的建设成本约为 2 万美金到 5 万美金。在波特兰的一个案例中，一套标准公寓停车位的租金为 500 美金 / 月。

- 金恩郡 King County 停车容量评估等地方性的研究表明，停车位普遍供大于求，这无谓增加了住房建设的附加成本。

- 停车 App 和其他新的技术（例如 E-Park）可以帮助人们找到附近可用的停车位，这使停车位的使用率能够最大化。

因此他们给出了以下建议：

- 为城市中心、城市组团中心以及有很好的公共交通、汽车共享、自行车共享服务的其他地区的新开发住宅项目增加公共交通供给。

- 废弃那些阻碍更新利用优化现有停车场的相关规定。

- 修改相关规定，以鼓励新开发项目中设置自行车停车设施，并且为在私

产中设置自行车共享设施提供相关导则。

- 对限制停车区域进行整体的评估，确定并完善相关策略以更好管理停车需求。

- 制定政策以鼓励新的开发项目与周边地区的其他建筑物之间共享停车库，包括停车库的设计等。

- 提供多样的公共交通选择，确保整个城市都能被良好的公共交通服务覆盖。

当然我们也应听取反对上述建议方的声音。

市议会交通委员会主席 Tom Rasmussen 议员的意见则与市长略有分歧，议员最近发出一封呼吁议员们关注城市整体停车政策的公开信。在信中他对城市发展局 DPD11-2012，主要条例中关于公共交通覆盖良好地区缺乏停车需求的相关内容提出了质疑，这一条例是以市议会 2010 立法在公共交通服务覆盖良好的地区周边减少停车需求为基础。Rasmussen 议员还引用了多项城市停车综合规划的政策和目标，并给出了他对于市议会如何推进新的政策和法规修改的建议。

Rasmusen 议员强调他支持现有停车政策，但是考虑到该地区的部分居民对使用沿街停车设施很不方便的担忧，他对政策持一定保留意见，他说：“我非常支持鼓励增加步行、自行车和发展公共交通的政策。但是，这些政策也必须考虑到某些地区沿街停车状况已经非常饱和和糟糕。”这位议员尽管表达了对公共交通和汽车共享会员制度等政策条款的支持，但是他仍试图延缓对该项市政法令的修改，而且他的政策建议必将很大程度上推迟市政府在优化城市停车方面的进展。

Rasmussen 议员写到：“对于 2010 决议的重新审视可能很有必要。因为在全州环保政策法案 SEPA 的制约下，城市发展局 DPD 主任的权限已经大幅减少，并且对公共交通服务良好的都市组

团地区内的住宅新开发项目的停车供给也进行了限制。相比城市其他区域，某些特殊地区单个开发项目中的停车需求溢出可能会带来更严重的影响。因此重新给予 DPD 主任更多的裁量权，将有助于减轻这些地区的影响。”

根据 Rasmussen 的政策建议，州环境政策法案 SEPA 可以被当作开发实施的非必要条件文件，由城市发展局 DPD 选择或者由周边居民提出要求，提供停车场或者更高停车配建率作为缓解手段。Rasmussen 的公开信恰逢城市发展局 DPD 和西雅图交通局 SDOT 提案发布之机。毫无疑问，今年我们将会听到更多的政策讨论，引发全面的公开审议。

事实上，市长希望今年年底可以达成有关停车政策的最终建议稿，这与市长住房宜居计划委员会提出的建议将互相呼应。在此期间，城市发展局 DPD 和西雅图交通局 SDOT 将向市议会提交他们的调查结果和建议初稿，并且准备一份法令草案。📄

[详情请点击查看附件](#)

29

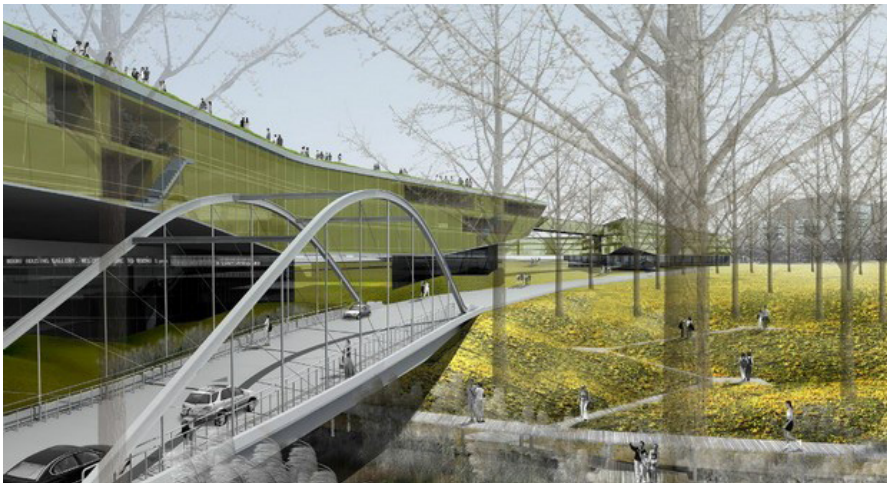
韩国世宗新城设计，
打造一座“五无”城市



世宗市的设计方案是通过国际性征集活动来选定的。城市中央将保留绿色空间，保持其自然本貌。在周边建设的住宅区外层再度被绿色包围，要形成一个双重的绿色带。地区的公园绿地率要达到全国最高水平的 52.4%。城市中间拥有国内规模最大（134 万平方米）的

中央公园、湖水公园、以及城市型的国立水木园（65 万平方米）等 3 个公园。

设计者 Diana Balmri 是一名西班牙裔的美国景观设计师，美国 ASLA 资深会员。同时也是耶鲁大学设计系教授。1990 年她成立了致力于景观与城市实践的 Balmori Associates。



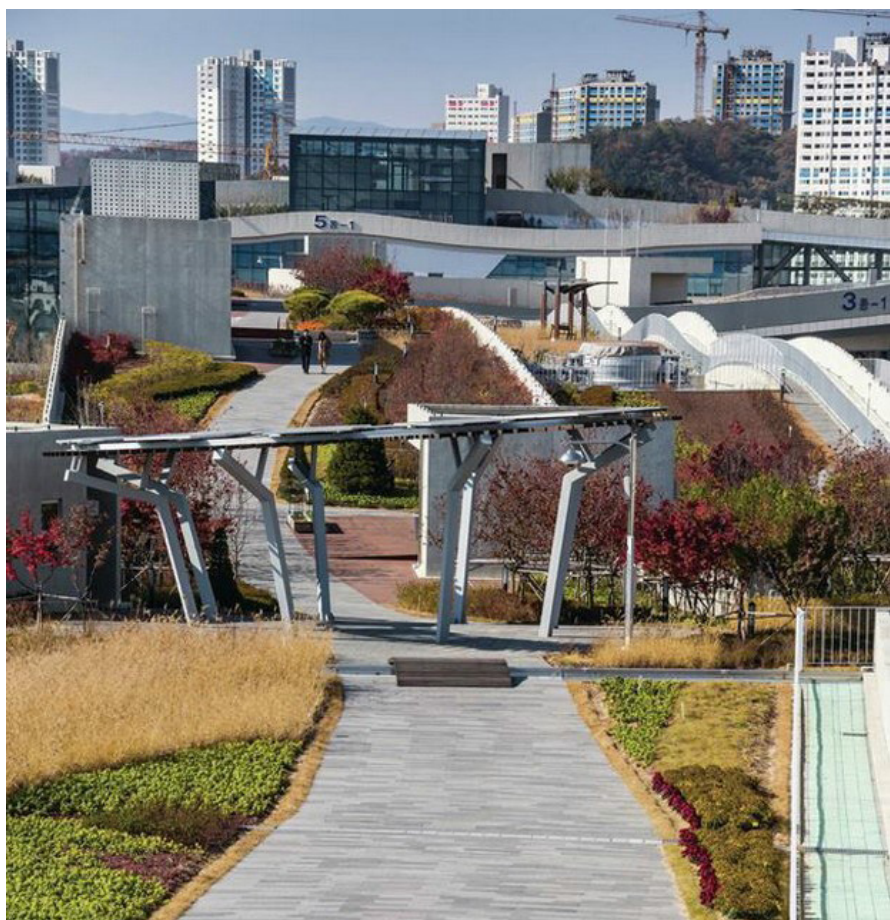
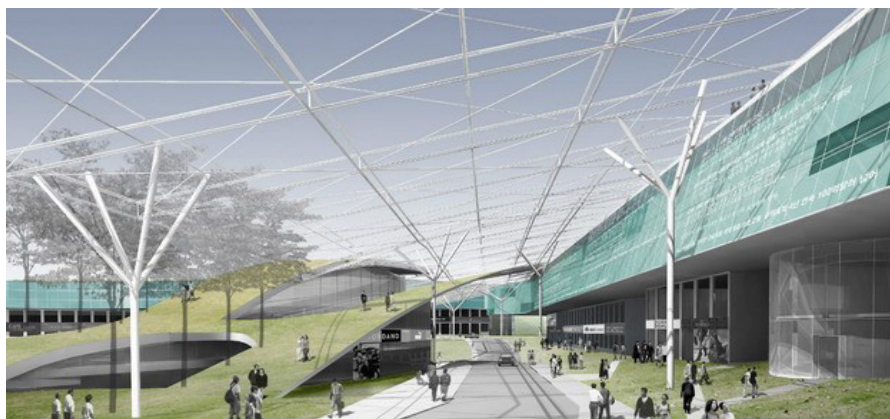
世宗市从城市设计开始就制定了一个综合指南，要将城市整体打造成一个完整的艺术作品。这也是韩国国内首次将街道和 44 个公共设施进行综合设计。从建筑物、室外广告牌、城市建筑物，到公共设施以及街灯都按照主要景观标准来进行设计和建设。政府大楼建筑的楼顶连接一个长达 3 公里的散步路，在博物馆区也要打造成像美国史密森尼博物馆一样的文化街道。

世宗市从城市设计阶段开始即结合最尖端的 IT 技术。世宗市将成为韩国第一个在城市全范围内具备超高速私人通信网和无线网络的尖端信息城市。在城市中起到头脑作用的是国内最大规模的

城市综合信息中心，主要提供智能手机等使用的 u- 服务。世宗市的 u- 服务将会提供针对型行政服务、交通信息、远程治疗、气象信息、设施指南、远程检验等各种尖端服务。干线特快巴士系统 (BRT) 的运营也结合 IT 技术。这个以“在陆地上飞驰的地铁”为概念的系统将对信号和交通信息等进行自动控制管理。

为了将城市打造成为舒适和放松的城市，世宗市目标要成为无电线杆、无垃圾桶、无墙壁、无公告线标志、无地上停车场的“五无”城市。但在城市的整体主干线道路中将建设有涵洞，将电线、通信、取暖、垃圾管道等 6 种设施放入地下。还将建设废弃物自动输送系





统，取消住宅小区内的垃圾桶和垃圾车。

世宗市这个名称取自世宗大王。城市里面还将建设文化历史设施建设和韩文街道来纪念世宗大王的业绩。像“第一村”一样，计划区域内的村庄、道路、公共设施等名称全部使用韩文来命名。这里还将开发韩文博物馆、世宗学堂、世宗 8 景等象征着世宗大王的文化观光主题。其中之一就是拥有韩国的美丽和美味的韩国文化村。在这里将开设传统游戏集会，六曹街道、骑马道路和韩流文化研究所。

世宗市将开设 2 条 KTX 路线，4 条高速道路和 3 条国道。乘坐 KTX 从首尔到世宗市只需要 63 分钟。目前可行性调查已经结束，随着第二京釜高速（首尔～世宗高速）的完工，更加拉近了首尔和京畿道北部地区的联系。截止到 2017 年，世宗市周围将新建 7 条广域道路。世宗市与东海、西海、南海以及主要枢纽城市的联系也将变得更加容易。①

