

大公報

本報經香港特區政府指定刊登法律性質廣告有效

Ta Kung Pao
網址: http://www.takungpao.com

2009年9月

13
星期日

第38070號
今日出紙三疊八張半
零售每份六元

督印·承印
大公報(香港)有限公司
地址: 香港健康東街39號柯達大廈2座3樓
電話總機: 25757181 - 7
採訪部: 28311741 傳真: 28345104
廣告部: 28310500 傳真: 28381171
發行部: 25733194 傳真: 25729929

責任編輯: 方展傑
美術編輯: 郭家樂

整體高速路網基本形成



六環高速公路將成為北京新城相互連通的最重要通道,也為北京市產業的整體布局創造更有利條件。圖為昌平區天通苑小區(網上圖片)



大北京 進入六環時代

北京六環路12日全線貫通,這條總里程達187.6公里的高速公路成為目前國內最長的環城高速公路。北京城正式進入六環時代。
【本報記者吳昊辰、張靖唯北京十二日電】

總投資181億元的六環路始建於1998年12月,是北京市域最長、連接新城和市中心人口最多的一條高速公路,佔目前北京市高速公路里程的20%以上。

六環路直接連接昌平、順義、通州、亦莊、大興、房山、門頭溝等七個新城。到2020年,七個新城的人口規模將達400多萬人,相當於北京中心城規劃人口的一半。六環高速公路將成為這些新城相互連通的最重要通道,同時也為北京市產業的整體布局創造更有利條件。

同時,六環路與北京市所有放射線國道以及十二條放射線高速公路連接。其中,途經房山、豐台、門頭溝、海淀的西六環,更是屬於北京西北貨運大通道的重要組成部分。六環路的全線貫通使目前北京市區域內高速公路里程達到920公里,標誌著北京整體高速路網基本形成。

市區汽車排放減少3%

據介紹,六環路將充分發揮截流、疏導過境車流的作用,增強路網總體通行能力。同時,大約可減少市區3%的汽車污染排放,道路兩側總計402萬平方米的綠化帶,對汽車尾氣和噪聲也能夠起到明顯的吸收、淨化作用。

相關專家測算,六環路全環貫通運營後的20年內可量化的社會經濟效益,比如車輛節約行駛成本、旅客與貨物節約時間、交通事故率降低、沿線土地增值、項目投資對區域經濟的拉動、廣告收益、改善市區環境效益等,產生的社會、經濟效益將高達1844億元,是工程總投資的十倍以上。

「攤大餅」式阻礙發展

長期以來,北京以舊城為單一中心,向外建設環線擴張的城市發展模式,被建

築學界形象地稱為「攤大餅」。新中國建立之初,北京二環內的城區面積只有62.5平方公里,市區人口不到21萬。1994年三環路全線通車;2001年四環路全線通車;2003年五環路全線通車;六環路預計2010年全線通車。新中國成立以來,北京市區建成區擴大了4.9倍,市區人口增加了近4倍。到2009年,北京城區面積達1085平方公里,涵蓋五環外大片區域。截至2008年末,全市常住人口達到1695萬人。

城市快速發展帶來交通擁堵和環境污染。北京的機動車近400萬輛,每年還在以幾十萬輛的速度增長。北京城區400多個主幹道路路口,嚴重擁堵的有99個。

改變城市過度集中狀況

疏解中心區的人口壓力,多年來一直是北京城市建設的一個目標。20世紀80年代,北京市中心區出現了嚴重的交通堵塞。北京市即着手建設城市環路,提出「打通兩廂,緩解中央」的口號,期望通過快速環路的建設,吸引中心區的交通,緩解其壓力。現在,北京已建成了二環、三環、四環、五環、六環,但中心區並未得到有效緩解。

由於城市的就業功能一直集中在中心區,近郊及衛星城鎮卻主要承擔了居住功能。居民們早晚如鐘擺式流動於城郊之間,不但增加工作生活成本,亦使道路、公交等設施超負荷運轉。

中國科學院、中國工程院院士吳良鏞提出,必須對北京的城市功能進行有機疏散,改變核心城市過度集中的狀況。在區域範圍內實行「重新集中」,以京、津「雙核」為主軸,以唐山、保定為兩翼,疏解大城市功能、調整產業布局、發展中等城市、增加城市密度,構建大北京地區組合城市,優勢互補,共同發展。

巨大城市之「痛」

【本報記者吳昊辰北京十二日電】隨著六環的全線貫通,北京城的容量又往外擴了「一圈」。城區的概念,從二環擴到三環;如今把四環列入城區範圍,似乎也是近在眼前的事。

王師傅可以算得「老北京」,他仍記得30年前,北京安定門外、蒲黃榆南邊都是菜地。那時生活很方便,上下班路程很短,空氣很清新。可是隨著北京越來越大,車輛越來越多,交通也越來越堵。

家住五環外的張小姐每天要花兩個小時,坐一路公交再轉兩趟地鐵,才能趕到上班地點。她正計劃買車,「這樣實在太不方便了」。

然而,有車一族的日子也未必好過。劉先生經常都要在三環路上堵上近半個小

時,跟隨大部分人一起,每天從近郊湧向城區。

據統計,1994年,北京二三環之間部分路段的汽車時速為每小時45公里,1995年降至每小時33公里,1996年降至每小時20公里。到了2003年,北京市區部分主要幹道高峰期的車速已降至每小時12公里,有些道路機動車時速只有不到7公里。

人口與車輛的飛速發展,讓整個城市不堪重負。越來越多的人開始選擇在郊縣工作並生活。同時,在城市規劃方面,一些公共服務設施也開始有意向外圍傾斜。位於市區中心地段的天津醫院,已經計劃向四環搬遷。城市功能的分散,或許能夠減緩城市規模飛速發展帶來的矛盾。



北京常住人口

1949年	420.1萬
1960年	739.6萬
1970年	784.3萬
1978年	871.5萬
1990年	1,086萬
2000年	1,382萬
2007年	1,633萬

新聞背後

北京規劃歷經六版本

舊城中心向四郊發展

建國後,北京城開始進行第一次總體規劃。這次規劃決定了北京的「單中心」發展模式,以舊城為中心向四郊發展,中心城市面積600平方公里,可以容納600萬人。在交通路線和空間分布上,基本規劃出一環、二環、三環和四環。此後,1958年、1973年、1983年、1993年北京進行了四次大的城市總體規劃編製工作。

市區外圍建設衛星城

1993年,國務院批准了北京市的第五次(1991年—2010年)總體規劃。這次規劃強調市區不再擴大規模,而是在市區外圍建設衛星城,以疏散中心城市過密的人口和產業。這次規劃首次將歷史文化名城的保護與發展作為獨立的章節提出,從整體上保護北京舊城、傳統城市中軸線、保護胡同格局等。

申奧帶來城規新思路

經過近十年的迅猛發展,人口增速快、城市中心區過度聚集、交通擁堵日趨嚴重、環境污染嚴重、歷史文化名城保護壓力巨大,北京難以避免地患上了「大城市病」。

2001年,北京申奧成功,新版規劃開始籌劃醞釀。2005年,國務院批准《北京市城市總體規劃》(2004年—2020年)。新規劃對北京空間布局進行重大調整,將過去「單中心」的發展格局變成「兩軸—兩帶—多中心」的城市空間結構。

「兩軸—兩帶—多中心」中的「兩軸」是指北京傳統中軸線和長安街沿線構成的十字軸,是北京城市的精髓;「兩帶」是指北起密雲,包括懷柔、平谷,重點為順義、通州、亦莊的「東部發展帶」以及包括延慶、昌平、門頭溝、房山、大興等在內的「西部生態帶」;「多中心」則指的是在市域範圍內建設多個服務全國,面向世界的城市職能中心,包括中關村科技園區核心區、奧林匹克中心區、中央商務區等。

14衛星城變成11新城

中心城區的人口、產業、職能過度聚集,帶來「大城市病」,北京借鑒國際大城市的經驗,在1993年提出了建設14個衛星城的理念,但10年後出現的新版規劃中,「衛星城」一詞卻已不見蹤影,由11個「新城」取而代之。過去曾經定位為「衛星城」的房山良鄉和房山燕房合併成了一個新城。位於昌平的沙河與昌平鎮,也合併成了一個新城。而隨着中心城市範圍的擴張和發展,原本的「衛星城」豐台長辛店被歸入中心城區的範圍內,不再適用於衛星城的概念,因此就取消了衛星城的稱號。(摘自北京晚報)



北京六環路12日全環貫通,圖為北京六環路與八達嶺高速公路相連的西沙屯橋(新華社)