

北京五环路：发展与规划的冲撞 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/615/2021_2022__E5_8C_97_E4_BA_AC_E4_BA_94_E7_c57_615292.htm 公路一环”莫名其妙地变成了“五环”；负载入境过往车辆通行的环形高速公路，没经过“转岗培训”就不伦不类地充当起了城市“交通枢纽”。为确认“五环”是否存在规划失误责任，最近，国家发改委专家在对北京五环路进行了评估和考察后接受了本报记者专访。专家指出，有关五环路取消收费的报道，有许多不准确之处。北京五环路取消收费一事，被全国大大小小的媒体炒得沸沸扬扬，有的为谁还贷款作推测，有的对“首发模式”表示怀疑……但更多的还是对北京市政府及规划部门是否存在工作失误提出质疑。耗资如此巨大的工程，北京市政府花了三年时间，会作出如此“与实际脱节”的规划吗？国家发改委综合运输研究所在对五环进行考察并得出了新结论。4月9日，国家发改委综合运输研究所郭小碚副所长，接受了本报记者独家专访，回答了大众关心的有关问题。五环收费不是规划失误“五环在北京城市规划中叫‘公路一环’后来不知什么原因改称‘五环’，它的功能是负载入境过往车辆通行的环城高速公路。作为高速公路，受益者主要是入境过往车辆，从这个意义上说，五环收费是应该的，也是合理的。”郭小碚向记者解释了五环当初收费的原因。对于规划失误的批评，郭小碚笑着说：“城市规划部门其实是在为五环背‘黑锅’，造成五环今天的尴尬局面，并不是规划部门‘近视眼’造成的。北京所作的城市规划没有错，可以说是科学的。北京市区规划为四环以内，以高速公路向外辐

射连接卫星城，中间穿插生态绿化带。也就是人们所说的‘串葡萄’。这种城市规划模式是符合北京城市可持续发展的战略目标的。五环按此规划就该设计为负载过入境过往车辆通行的环城高速路，这是没错的。”而城市的发展却是没按规划进行，而是在‘摊大饼’。即：以旧城为单一中心像“摊大饼”似的向外建设环线、新区包围旧城、同心同轴蔓延。目前北京市区建城区面积比旧城扩大了4.9倍，市区人口增加了近4倍，目前已越过了第四道“同心圆（四环）”。而且越“摊”越快，有的地方已“摊”到了五环，甚至六环。五环本来是按“串葡萄”的城市发展模式设计的，但由于“大饼”越过了四环“摊”到了五环，四环以外的郊区变成了市区。再加上商业向中心区云集，住宅只能向外“退让”。目前，北京市在近郊区建设的望京居住区，规划人口将达25万至30万；在远郊区建设的回龙观居住区，规划人口将达30万。相当于一个小城市。这使得本来就不堪重负的城市交通雪上加霜。五环由环城高速公路“转岗”为城市快速路，也就成了自然而然的事。“串葡萄”为什么不结果来自北京规划院的资料显示：北京城市规划区按照市区（即中心城市）卫星城（含县城） 中心镇 一般建制镇四级城镇体系布局。市区中心地区的范围大体在四环路内，面积近300平方公里。市区是城市的主体，是政治、文化中心功能和各项经济功能集中体现的地方，按“分散集团式”布局原则，由市区中心地区和环绕其周围的北苑、酒仙桥、东坝、定福庄、堡头、南苑、丰台、石景山、西苑、清河10个边缘集团所组成。郭小碚说：“这样的布局规划正如吴良镛教授提出的‘串葡萄’的城市发展模式，就是交通轴加上一些城镇建设的区域

，再加上生态绿地，就像一个葡萄藤、葡萄叶、葡萄珠之间的关系，有序地安排城市发展的空间，有序组织城市建设。

”世界许多国家的经验表明，“串葡萄”方式已成为区域性中心城镇的一种重要的形式。记者问：“规划好的‘葡萄藤’为何不结‘葡萄’，而市区却在一个劲儿地‘摊大饼’呢？”

“原因是北京市区设计的14颗卫星城没有‘飞’起来。”郭小碚进一步分析指出，“人们不愿意到卫星城居住，商家自然就不愿意到卫星城投资，反过来卫星城的就业机会就少，也就更没人愿意搬到卫星城去居住。这就形成了一个恶性循环。”

对人们为什么不愿意到卫星城居住这一问题，记者作了一个抽样采访：杜女士在一家电子进出口公司上班，月收入8000元，自己买了一辆捷达车，据她说，她的积蓄虽在市内买房相差甚远，但在郊区买套两居室的房足够，但她仍然在理工大学租房住。记者问：“你有车为什么不在郊区买房？”杜女士回答：“高速路快是快，开车也就半个多小时，但每天要交20元的过路费，一年下来就要交近万元的过路费，几十年下来可不是一笔小数目。”

“在通县租房是比市内便宜多，但到郊区走高速的公交车，月票无效，月票有效的车速度又太慢，如果我住郊区每天坐月票无效的车上下班，光车费每月就要两三百元。”一位在四惠上班的办公室文员在接受记者采访时如是说。好望角酒店老板的话，更说明了卫星城“飞”不起来的原因，“我开始资金少，在通县花了5万元租了个门面，门面倒大，但吃饭的人少，一年下来没赔没赚。后来我来到万泉庄（当时还没拆迁）租了个近似于地摊的小饭馆，可一年下来赚了10多万元。”

记者调查发现，卫星城“飞”不起来的原因是没人愿意去卫星城安家，

不愿意到卫星城安家的原因当然多种多样，而最为集中的还是交通问题。收费站卡住了卫星城的咽喉“卫星城搞不起来的原因很多，但交通是主要原因，”郭小碚分析指出，“因为高速公路收费站‘卡住了脖子’。”郭小碚认为，要使卫星城“飞”起来，搞好卫星城的配套基础设施，制定更加优惠的政策是根本，但取消连接卫星城高速公路的收费站，发展快速公交是突破口。“但取消收费站，修路的贷款谁还，新增高速路谁出钱修？”郭小碚认为，假设取消收费站，进一步改善市区与卫星城的交通，卫星城及改善后的公路两侧土地将会得到成倍增值，政府可从增值的地价和相关产业收益中抽出一部分来还贷款、新修公路和改善基础设施建设。交通畅通带来的潜在价值是几个过路费根本无法比拟的。以五环为例，来自城市规划报告的数据显示，五环路在20年评价期内可计算的各种效益可达到五环路总投资的10.7倍，将会给北京带来至少近1500亿元的经济效益。这其中包括：房地产5年增值185亿元。事实胜于雄辩。深圳、上海早已纷纷取消市属公路收费制度后的城市交通及相关产业的可喜变化就是例证。但北京首发公司有关人员在电话里告诉记者，目前他们没有取消京石/京开/八达岭等高速路的收费计划。至于五环取消收费后的还贷问题，郭小碚建议，可先由政府财政支付，也就是说先用老百姓的钱还贷，政府再从五环增值后的土地等相关产业的收益来还老百姓。郭小碚进一步指出，取消公路收费，并不是要回到一切由财政大包干的时代，同样是市场化运作，比如同样可由某个公司贷款修路，或招商引资修路，只不过还贷不是靠设卡收费，而是靠路修通后道路两侧的增值部分来还。六环会不会重蹈五环的覆辙 六环在

规划中叫“公路二环”，其功能在规划中与以前的五环类似，是一条连接卫星城和负载入境过往车辆通行的环城全封闭高速公路，目前部分地段已动工修建。“六环会不会重蹈五环的覆辙？”这是记者在采访中听到的最多的一句话。“这不好说，按规划是不会的，但北京城市的发展往往是不按规计设的路线走，有时甚至南辕北辙。”郭小碚回答。其他有关方面的专家也有类似看法。郭小碚说：“这个问题说起来非常简单，上面谈到的规划‘串葡萄’，发展却‘摊大饼’是直接原因，但根还在人们的思想观念问题。北京作的城市规划是比较超前的，但如何实现规划的目标，人们的指导思想就显得滞后多了。可能当时一些人对政府‘指手画脚’能量估计过高，认为‘我要你到哪里，你就要到哪里’；对市场的能量估计过低，没把改善卫星城的居住和投资环境的文章做‘足’。随着我国入世，市场化的步伐进一步加快，在资源配置中市场成了‘主人’，而政府的能量却越来越小了，于是企业就显得不那么听‘招呼’了。规划的蓝图再好，也就只能是停留在纸上了，不但不能使规划实现，反而造成资源、资金的浪费，使‘城市病’的病情进一步加重。”郭小碚诙谐地说：“政府现在就该把六环周边土地控制起来，如果六环重蹈了五环的覆辙，政府也好用增值后的土地来还贷。”

链接“摊大饼”和“串葡萄”谁优谁劣？“摊大饼”：是城市发展一种模式的形象比喻，即从城市中心向外不断扩延的方式。“串葡萄”：是吴良镛教授提出的城市发展模式，就是交通轴加上一些城镇建设的区域，再加上生态绿地，就像一个葡萄藤、葡萄叶、葡萄珠之间的关系，有序地安排城市发展的空间，有序组织城市建设。也就是说，将一

些城镇、区域串起来，和原来的中心城市形成一个完整的城市周边网络。但不能说“串葡萄”就一定比“摊大饼”优秀，因为它们的适用范围各不相同。一般地说，“摊大饼”适合于中小规模城市的发展。而“串葡萄”适合城市规模很大，城市产业发达，存在一些现代的城市病，经济条件优越，区域辐射能力强。在进一步进行城市扩张的时候，一般就采取“串葡萄”的方式来发展卫星城了。作为“摊大饼”工程，其核心是提高城市的综合实力。即进一步扩大城市规模，完善城市基础设施、配套设施，提升城市地位，完善城市功能；改善投资环境，吸引人才科技，聚集区域内有效资源；确定城市定位，发展多种产业，提高经济实力；发展文化服务事业，确实改善居民生活质量。作为“串葡萄”工程，其核心是为“母城”服务。建设的重点应该是转移和分散市区人口；转移市区工业，特别是污染型工业；与此同时，卫星城建设应体现自己的区域特色，突出产业特点，在区域内进行合理的产业布局，实现分工合作。1 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com