



聚焦2015全国两会 · 会客厅

随着汽车保有量的增加,越来越多的城市面对治堵难题,各种限购、限行的办法被不少地方视为“特效药”。怎样解决交通拥堵这一城市顽疾?“治堵”真的能“限”了之吗?昨日上午,全国人大代表、海马集团董事长景柱做客郑州全媒体新闻中心,从城市规划等方面为城市治堵出谋划策。

郑州全媒体新闻中心两会记者 张竞昶 张翼飞 孙娟 武建玲 北京报道

景柱做客郑州全媒体新闻中心两会会客厅 交通引领城市规划是治堵根本 “我设计楼盘楼顶都有停机坪,20年后再看是不是需要”

从长期看 限行限购不是“大办法”

“中国城市的道路拥堵问题跟汽车保有量并无直接关系。”对于“汽车保有量太大,造成道路超负荷,加剧交通拥堵”这一观点,海马集团“掌门人”景柱立场鲜明。

他列举出一组数据:北京和纽约的城市体量基本相当,中心城区面积也基本相当,纽约汽车保有量和千人保有量约是北京1.6倍,但行车平均速度却是北京的2.1倍。上海和东京城市规模接近,中心城区面积也接近,东京汽车保有量约是上海的2.1倍,千人保有量是上海的3.8倍,行车平均速度却是上海的1.3倍。

“问题来了,为啥咱的车没人多反而堵?”景柱说,中国城市的交通问题跟规划、城建、管理等各个方面都有关系,譬如交通规划不合理,城市建设不完善、公共交通不发达、交通管理不科学、交通参与者素质有待提高等,车辆需科学投放,不能“限”了之。

在他看来,“限购限行”之于解堵,一如“堵塞”之于大禹治水,短期内是小办法,可解燃眉之急,长期看不是大办法。



景柱为郑州全媒体新闻中心两会报道点赞。郑州全媒体新闻中心两会记者 张翼飞 图

公交优先,管理者需要提高服务意识

“城市应该优先建设公共交通,5公里之内,尽量用公共交通解决。”景柱认为,解决交通拥堵问题,要大力发展既方便又人性化的公共交通,实现城铁、地铁、公交联动,一票换乘。

据了解,我国多数城市公共交通网络覆盖率不足,地铁站离住宅区太远,公交接驳不方便、不准点,拥挤不堪,乘坐舒适性差,居民公交出行缺乏“尊严”感。因此,这造成一部分人偏爱开车出行,成为导致交通拥堵的重要原因。统计显示,目前我国一、二线城市居民公交出行率仅30%~40%,而发达国家中心城区居民公交出行率已高达70%~90%。

交通参与者的素质,也与交通问题密不可分。

“人人都是交通参与者、管理者,开车的、走路的都是。”景柱说,有人把中国的交通堵塞归咎于国民素质不高,这完全是个“伪”命题。在他看来,首先需要管理者提高水平,然后才是大家按交通法开车,按指示灯行路,管理者要有服务意识。

“轻犯教育,初犯从宽,再犯从严,重犯入刑。”对于要不要重罚违章,景柱认为,交通管理跟管孩子一样,有轻重缓急之分,要区别对待。

城市建设,要积极规划发展“卫星城”

“城市发展过大带来很多问题,应该积极发展‘卫星城’。”景柱说,国家集中财力建设北京、上海等城市,河南重点发展郑州,湖北看重武汉,中国的大城市框架不断拉大的同时,城市改造量过大、基础设施跟不上、规划不合理、新的农民工进城等问题给逐渐膨胀的城市带来很多困扰。

“德国很多100多万人口的城市,居住等方面都很舒服。河南可以把开封、新郑等郑州周边的县市建好,也有助于解决‘城市病’。”景柱说,城市建设首先要规划交通,不能“摊大饼”。

他还建议,一切建设和管理都不能脱离“人性化”,“国外的建筑是为了好用,中国的一些新建筑更注重视觉冲击力,奇奇怪怪,并不好用。如今,我们的城市越来越美了,接下来需要向好用发展,也就是宜居”。

依法治国,要“礼治、规治、法治”并重

“公序良俗,乡规村约,传统礼数、宗教家规。古代法不健全,亦相安无恙,就是靠礼治。”景柱说,北大教授汤一介先生有一个很鲜明的观点,就是法礼共治,在他看来,法治的基础是礼治和规治。依法治国,要礼治、规治、法治三管齐下。

礼治,也就是德治,自动约束人的行为。规治,则是制度化建设,主动规范人的行为。景柱说,规者,制度也。制度是让你知道什么能干,什么不能干。机制则是工作原理。制定制度是为了形成机制,只有科学

合理的制度才能转化为机制。在景柱看来,好的制度,是让人愿意遵守和追求的制度。至于法治,是被约束、限制人的行为,应该最后采用,需要注意的是立法完善,执法必严。

“法律的灵魂都是通的。”景柱说,法治不分国内、国外,法律的本质是保护人权,让大家遵守公共秩序,是社会管理的最后机器。国外讲修养、教养,跟我们的礼治、规治是相通的。

在他看来,只有“礼治、规治、法治”并重,才能全面推进依法治国。

“我的楼盘,每个楼顶都有停机坪”

衣食住行,简单4个字概括了人类生存的基本需求,怎样才能下好“行”这盘大棋?景柱用了一句话总结:“城市建设应该是交通规划引领城市规划,让百姓有尊严地居住、出行。”

“香港怎么做的?先修地铁,地铁修好以后,上边再建房地产。不管你从哪里来,出了地铁不用上到地面,即可乘电梯到大厦的任何楼层。我们看到一块地,首先想到的是买地盖楼,越高越好,至于路通不通、停车是不是方便,都以后再说。”景柱喜欢用例子表达自己的观点。他说,我们的城市规划更

倾向于建设,盖楼时忽略很多问题,现代社会车多人多,城市哪儿是CBD,哪儿是工业区,哪儿是居民区,布局都要建立在交通概念上。“交通极其重要,不是无关痛痒的所谓‘配套设施’,好不好都行。”景柱感慨道。

在景柱看来,一个好的地产商,首先是规划师,其次才是建筑师,而这种理念完全可以扩大到整个城市甚至国家。

“我设计楼盘,每个楼顶都有停机坪,太多的人跟我说这完全是浪费,郑州根本不需要。我就对他们说,别着急,咱20年后再看,规划一定要高屋建瓴,从长远看。”景柱强调。

旧城改造,是城市必须面对的课题

很多市民认为,郑州的城市改造给交通带来了不小的压力。对此,景柱认为,旧城改造是中国很多城市必须面对的课题,也是城市发展的必经之路,不改造更是对百姓不负责任。

“10年前,我自己也没想到家家户户都能买车。”景柱说,中国是一个农业国家,长期都是骑自行车的观念,因此老城区大多不是按现代交通做城市规划的,譬如郑州西区,上世纪50年代开始建设的,道路承载能力远远满足不了如今的需求,要成片改造、

系统改造。当然,旧城改造想要百姓理解支持,就要真正改出“好”,让大家感受到“好”。

在他看来,新城区的规划和建设则要与时俱进,一步到位。譬如,在盖楼之前先把公交、地铁、城轨设计好。

另外,城建要有科学性,规划了没有实现也不行。“主干道好了,辅道修了吗?人行道修了吗?斑马线、天桥有吗?停车场足够吗?”景柱说,这几年郑州变化很大,郑东新区规划得不错,很有国际大都市的范儿,不过在建设上还有完善的空间。

