

聚焦京城

协同发展布新局 宜居宜业更可期

北京缓解人口压力出实招

本报记者 王俊岭



五区启动调控试点

对于北京这样的特大城市而言，人口永远是个绕不开的话题。不过，一线城市的“人口拐点”似乎正在临近。数据显示，北京市2015年末常住人口比2014年末增加18.9万人，但增幅下降，与2014年相比少增加17.9万人。同时，北京2015年末城六区常住人口占全市比重比2010年下降0.6个百分点。

卢彦表示，尽管北京常住人口增量、增速较上年同期均有所降低，但总量仍持续增加，成全年的人口压力调控目标依然十分艰巨。卢彦透露，今年下半年，北京要实现城六区常住人口“由增转降”的拐点，在东城、西城、朝阳、通州、昌平五区分类开展人口调控改革试点。

具体来看，调控措施将包括推动城乡接合部等重点地区公共安全隐患问题综合整治，持续开展整治无证无照违规经营、打击违法建设专项行动，加大对直管公房租借清理力度，建立健全房屋管理执法制度，加强人口动态监测等等。

北京工商大学经济学院教授周清杰在接受本报记者采访时表示，任何一个地区的人口承载能力都不可能无限的，水资源、土地资源、交通资源等都应该是必须考虑的因素。前述措施显然有利于人口压力的疏解。

功能疏解产业升级

那么，北京人口压力疏解的“钥匙”究竟在哪里呢？

卢彦在报告中介绍，今年上半年北京关停退出了一般制造业和污染企业174家，调整疏解商品市场36家；北京城市学院、北京建筑大学和北京工商大学新校区合计入住学生近2万人；在外迁的医院中，天坛医院新院、同仁医院亦庄院区二期、友谊医院顺义院区的项目进展也都在有序进行。

下半年，北京还将完成300家一般制造和污染企业退出任务，调整退出商品交易市场90个，推动动物园、大红门、天意等区域性批发市场疏解取得明显进展，让前述高校新校区年内再入住部分学生。

与此同时，疏解腾退之后的空间将重点服务于符合首都功能定位的新产业和新业态。例如，动批天皓成市场将转型成为宝蓝金融创新中心，疏解后的大红门批发市场拟打造全新时尚生态圈，而北京城市学院的中关村校区有望成为研发以及创业孵化基地。

“事实上，北京主城区的‘城市病’一方面源于教育、医疗等公共服务资源过度集中，另一方面则是产业结构没能完全契合首都的功能定位。”周清杰强调，北京疏解人口压力并不是排斥外来人口，而是通过主动改革重配公共资源、升级产业结构来带

动人口布局的优化，从而为符合城市功能定位的人才流入腾挪空间。

协同发展持续“给力”

其实，北京疏解人口压力的举措都是在“京津冀协同发展”的大背景下进行。而京津冀协同发展不仅将减轻北京的人口压力，而且还将为三地居民创造出更加“宜居宜业”的生活体验。

据河北省卫生计生委主任张绍廉介绍，目前京津冀三地已签订《医疗卫生事业的协同发展合作框架协议》，河北省260家二级以上的医疗机构与京津都建立了合作关系，合作项目已经达到了400多个。未来，河北医疗服务能力的提高将解决患者进京就医问题，从而缓解北京医疗服务压力。

另一个重要的例子则是京津冀在养老及社会保障体系对接方面的合作。根据《京津冀养老工作协同发展合作协议》，三地将在五年内实现医疗保险互联互通，三地老人拿着医保卡到任何一个地方都能看病报销，不仅减轻了拿着药费单回原单位报销繁杂的这些过程，也能让病请及时确诊。

周清杰表示，如今选择异地养老的人越来越多，京津冀在养老、医疗、社保等领域的协作有利于用好这一人口流动趋势，为北京优化人口年龄结构、知识结构以及吸纳各种人才创造空间。

京城四大污染物齐下降

本报电 近日，北京市环保局公布的上半年空气质量报告显示，北京市四项主要污染物浓度均同比下降。其中，细颗粒物（PM2.5）累计浓度为64微克/立方米，同比下降了17.9%；可吸入颗粒物（PM10）、二氧化硫和二氧化氮累计浓度同比分别下降19.3%、27.8%和12.0%。空气质量优良天数为107天，同比增加19天；发生空气重污染14天，同比减少2天。

对于四大主要污染物的下降，环保专家分析主要得益于北京市四大方面的举措：一是推广无煤化。2016年内北京市将完成463个村落的“煤改清洁能源”任务，加快推进设施农业“无煤化”，继续做好优质燃煤替代工作。二是淘汰污染企业。2016年，北京将完成300家一般性制造企业和污染企业退出任务。三是淘汰高排放老旧机动车。上半年，北京已累计淘汰17.6万辆高排放老旧机动车，完成全年总任务的88%，同时新能源车推广也取得了可喜进展。四是加强监测和执法。北京市积极联合天津、河北等周边省市区，切实加大大气污染联防联控工作力度。上半年，北京共处罚违法排污、经营性小煤炉、施工扬尘等大气类环境违法行为，涉案金额3800余万元。

近三年来，北京市完成了相当于以往十年的污染治理工程。

五条地铁将自动驾驶

本报电 北京市政府新闻办举办了“城市精细化管理与应急保障”专项系列成果发布会，披露北京自主研发的全自动驾驶系统将应用于正在建设的北京地铁燕房线。据介绍，目前燕房线实施比较顺利，已经完成所有产品开发以及实验室测试工作，目前正在停车场进行调试工作，计划今年12月份开始正线的调试，2017年12月开通时将运行全自动驾驶系统。

届时，燕房线将成为国内首条应用自主全自动驾驶系统的城市轨道交通项目，全程都不需要司机和乘务人员介入。列车自动唤醒、完成站间行驶、到站精准停车、自动开闭车门、自动发车离站、自动回库等一系列城市轨道交通全自动驾驶运行场景正在北京地铁成为现实。

据了解，目前国内引入全自动驾驶技术的轨道交通线路成功案例较少，且都是由国外公司提供技术方案。在北京市委支持下，北京市轨道交通建设管理有限公司、北京市地铁运营有限公司、北京交通大学等单位联合研发了全自动驾驶车辆与调度控制系统。未来，北京地铁燕房线上取得的成果和经验，还将在3号线、12号线、17号线、新机场线等新一轮轨道交通线路建设中推广应用。到2020年，北京市新建全自动驾驶线路初步预测可达300公里。

市民纪念申冬奥成功一周年



日前，由北京冬奥组委、北京团市委、北京青年报社共同举办的纪念北京申冬奥成功一周年“2022有我”系列群众性活动在北京奥林匹克塔举行。大学生志愿者们身着天蓝色的首都志愿者服装，在奥林匹克塔上组成“2022”字样，共同表达对冬奥会的期盼与祝福。

本报记者 李维娜摄



文化发展看北京



北京有3000多年的建城史和800多年的建都史，历经千百年的城市发展和历史变迁而逐渐演变成全国的文化中心城市。

梁思成曾说，北京城之所以著名，就是因为它是“有计划的壮美城市”。从春秋战国到唐代，北京是华北地区文化中心，自辽南京、金中都之后，便逐渐成为了全国的文化中心城市。元大都之后，北京则成为了整个中国的政治中心和文化中心。

如今，中央对北京做出了新的战略部署，要求坚持和强化北京作为全国的政治中心、文化中心、国际交往中心和科技创新中心的核心功能，深入实施人文北京、科技北京和绿色北京的城市战略，把北京建设成为国际一流的和谐宜居之都。从中可以看出，北京作为全国文化中心的功能不仅得到了持续强调，而且被提升到首都城市的核心功能之一，突出了全国文化中心的建设发展在首都城市总体发展中所具有的战略地位。

北京作为全国的文化中心，其性质和职能，应该体现国家文化建设发展的中心。在“文化中心”这个维度上，北京应该在全国的文化建设发展中发挥示范作用；在“城市”这个维度上，全国文化中心必须是一个文化高度繁荣发展的城市。两者结合起来看，北京既是文化的城市，更是文化的中心城市。

首先，北京作为全国文化中心城市，应当超越一般文化城市的范畴，并提高到全国文化中心城市的战略高度思考和规划文化建设发展。作为全国文化中心，北京不仅要自身作为一个城市的文化建设发展，而且要在繁荣发展自身城市文化的同时，更好地发挥服务全国的作用，在文化建设和发展上发挥首都全国文化中心示范引领作用。

其次，北京是中国的首都，文化建设也要超越一般都市的文化范畴，体现着国家文化价值导向和国家文化的发展方向。这是国家文化中心的题中应有之义和当然使命，即在全国文化建设中发挥垂范作用，在国际文化格局中体现国家的价值取向和中国文化的话语权。

最后，北京的文化建设还需要引领文化创新。众所周知，没有创新就没有发展，没有创造力就没有竞争力，没有竞争力便谈不上影响力。因此，创新既是增强北京国际竞争力和影响力的重要前提，更是北京作为全国文化中心建设的必要基础。

值得注意的是，北京还应该是在国际城市体系中具有重大影响力和竞争力的文化城市。北京市曾提出，到2020年建设成为“具有世界影响力的文化中心城市”。这意味着，北京市不仅在世界城市文化发展坐标上，而且在世界文化中心城市坐标上定位自身的发展。而这，无疑是一种立足于自身发展目标的全球性战略视野。

可喜的是，如今北京文化发展的态势非常好。一方面，加强历史文化名城保护和历史文化名城的文化传承，另一方面，一大批有思想、有知识、有创意的文化创新新汇于此，为新时期北京先进文化的建设提供着源源不断的动力。可以预见，未来的北京一定会成为中国优秀传统文化及“软实力”建设贡献新的力量！

（作者李建伟为知名文化学者、北京市社会科学院文化研究所所长）

名家话北京

骑行系统再升级

京城将建自行车“高速路”

夏子傑 王俊岭

近日，“北京要建首条自行车高速路”的消息一出，就迅速引起了社会各界的广泛关注。

北京市城市规划设计研究院相关负责人介绍，这条自行车“高速路”目前规划分为两部分，前端并轨，分道后的两条路线，既可通勤又可休闲。第一部分由体育公园起步，南行至龙旗购物中心1公里后向西，穿越京藏和京新高速，到达土地产业园，共6.3公里，之后顺着现有道路继续南行，到达中关村，共13.9公里。早高峰时段，骑自行车可能成为从回龙观到土地、中关村耗时最短的出行方式。

资料显示，回龙观37万的常住人口中，有近两成居民在中关村上班，超过16%的人在土地工作。由于联系居住地和就业地的交通设施不足以满足需求，特别是京藏、京新两条高速公路形成天堑，使得公路东西两侧的联系太弱，早晚高峰堵车总是让上班族“寸步难行”。

虽然回龙观到中关村建有相应的自行车道，但目前骑行环境较差。“一是因为窄，二是机动车占道，非常危险；还有的地方是‘断头路’，一旦走错或骑过头就很麻烦。”谈及自己不愿骑车上班，张先生如是说。

为了解决这些问题，本次拟修建的自行车“高速路”将设计为封闭式，没有机动车穿行，全程无红绿灯，骑行者可一蹬到底，尽享快速绿色的出行体验。同时，在这个区域还将建起一套完整的骑行系统，包括设置



自行车骑行驿站，用于解决途中休息、修车等问题。这样一来，就可以为骑行创造更好的空间。

“修建自行车专用通道，还有利于首都建成‘高密度，窄马路’的城市路网，不仅可以分担路面压力，提高资源利用水平，还可以提高人们的出行效率。”中国科学院地理科学与资源研究所研究员张文忠在接受本报采访时表示。

尽管自行车“高速路”对于我们尚属新

鲜事物，但它早已风靡欧洲，德国、法国、英国、丹麦等国家都建起了先进的自行车“高速路”。例如，丹麦首都哥本哈根的一条自行车“高速路”，据估算每年可减少7000吨二氧化碳排放。

不少分析人士表示，汽车尾气是PM2.5的重要污染源，我们要多想看到蓝天白云，就更多地选择绿色出行。而倡导绿色出行，除了大力发展城市公共交通，更要鼓励人们重拾被忽视的交通工具——自行车，这不仅是一种绿色健康的出行方式，而且还将促进首都交通的“微循环”，可谓一举两得。从这个意义上来说，北京拟建自行车“高速路”的消息，是“绿色发展”理念的最好体现。

事实上，在完善城市骑行系统、推广绿色出行方面，北京一直走在全国前列。“对寸土寸金的北京而言，拿出这么多的土地资源，建设一条‘自行车高速’是需要不小勇气的。此次规划反映了自行车道和机动车道平权的理念，不仅体现了北京更加注重公共资源的分配，也折射出了城市交通治理理念的更新。”张文忠表示。

未来，北京城市骑行系统的完善升级，前景令人看好。按照计划，到2020年，五环路内将建成3200公里自行车专用道。绿色出行的比例将提高到70%-75%左右。