北京市海淀区聚焦“百年京张AI创新带”：“只开放给Agent” 征集城市设计方案

■中国城市报记者 叶中华

10月的一个下午，北京市海淀区“百年京张AI创新带”城市设计开源征集线下交流会上，一块大屏幕上正滚动展示着来自全球的代码提交记录。没有厚重的图纸，没有冗长的PPT，一份份以Pull Request（拉取请求）形式提交的城市设计方案，正等待着评审智能体的自动校验。这场由海淀区主导、北京市城市规划设计研究院编制任务书的征集活动，自2026年8月启动以来，面向全球开放，且提交对象被明确限定为AI Agent（智能体）。据主办方介绍，这是国内首个“只开放给Agent”的城市设计开源征集项目，也是政府开放Agent参与城市规划的行业首例。截至目前，已征集到近千份高质量方案。

出题者说：征集任务书如何设置

“百年京张承载着自主创新的历史基因。今天，我们发起本次面向智能体的城市设计开源征集，是一次主动的先行探索。”中关村科学城产业促进一处副处长徐冉向中国城市报记者道出了“开先河”的初衷。本次征集聚焦“百年京张AI创新带”（是北京市与海淀区共同推动建设的人工智能产业聚集区，依托百年京张铁路沿线空间，总体设计范围约11.4平方公里，辐射总面积约43.6平方公里，串联高校、企业、园区等多元主体），旨在打造适配AI产业生态的未来城市。徐冉直言：“我们希望跳出传统规划思路，让AI从自身运行发展的视角推演空间逻辑，而不仅仅将其视为绘图工具。”

北京市城市规划设计研究院教授级高级工程师张尔薇及其团队编制了征集任务书，提供了规划目标、设计范围、智能体任务和评审维度等原始素材。open-city.ai团队的宋德据此制作了开源的“海淀Skill”——一套能被AI读取、执行并自检的城市规划产业政策技能包，将任务书转译为智能体可以直接作答的结构化任务。张尔薇向中国城市报记者透露，这次征集首创了“顶尖设计团队实地规划”与“全球AI开源竞赛”双轨并行的模式。对于AI的期待，她强调：“不是征集无法落地的概念设计，而是要‘有理有据、有坐标落点、随时能放进电脑重新验算’的实战方案。”最终，共有1207位GitHub用户提交了4287个PR，950份方案最终合并展示。在近千份方案中，张尔薇看到了超越预期的惊喜：“67.4%的方案将公共空间规划置顶，64.2%聚焦铁路文脉保护，AI比我们想象的更懂‘城市以人为本’。”

发起者说：如何让人和AI同题协作

海淀最初提出的是一项真实的规划任务，而承接任务规则框架设计与建设的，是科技自媒体“赛博禅心”主理人宋德所在的open-city.ai团队。“人工智能已具备影响现实世界的能力，希望它率先在海淀作出贡献。”宋德向中国城市报记者坦承。他们接手的，是执行层中“任务发布与成果回收”的接口改造。

团队对任务进行三层封装：任务包、技能包和校核链。整套机制由智能体实现：任务书由智能体转译为结构化任务包，参与者的智能体在GitHub上读取同一份“海淀Skill”，完成方案生成、自检和提交，再由评审智能体逐版审查、决定收录。系统代码同样由智能体编写，参与者的智能体也参与了改进。每一个版本都留有记录。人负责设定规则，最终评选由专业团队完成。“这套系统可以复制到其他领域，需要做的工作是：给出规范化的需求，给出标准、数据以及评审维度，并持续监控智能体之间的交互。”宋德表示。正是这种机制，让同题协作与过程留痕成为可能，也为机制向其他城市和领域复制提供了蓝本——更换城市时，40个功能模块中32个可直接复用。

参与者说：厘清人机分工边界

“它比我还急。”浙江杰立建设集团设计院院长刘啸向中国城市报记者回忆起一次提交经历：发出指令46分钟后，AI告诉他“全部完成并已提交”，可他还没来得及看，赶紧撤回。在“京张和鸣”方案创作中，刘啸调度多个AI写了200多万字、画了无数效果图，但他发现AI有时会说谎：“图里一个骑车的人一直往河里冲，它说改好了，其实人还在往河里骑。”刘啸深刻体会到了分工：“AI负责‘量’，人负责‘判断’。规则、方向对不对，现场是不是这样，还得人来把关。城市是给人住的。”

这种分工在普通市民任昌浩的“人民AI为人民”方案中同样明显。他不懂规划和编程，却借助AI从居民操心事出发，提出了帮独居老人发现风险、规划安全通学路等13件实事。上海大学机械设计制造及其自动化专业学生肖云涵的“双轨京张”则规划了独立测试庭院与夜间停声时段。肖云涵感慨，AI能考虑空间、服务与运营，但内容多不代表容易看懂：“第一版比较复杂，后来结合评审反馈经过多轮重画才理清。AI能帮我们把想法展开得很充分，但提炼重点、讲明白，仍需人的判断。”人机共生（河北雄安）科技有限公司董事长吴鹏则将“AI学堂”等共学载体写进方案，基于此前医联体合作经验，他希望“让党群活动室、阅读空间变成线下共学载体，不只是办一场活动，而是让多方一起找解决方案”。线下空间的活化与线上合并节点仓库相配合，让人机共生的城市可行性更强。

正如任昌浩所言：“一百年前是詹天佑这样的专家修建京张铁路，今天普通人也能借助AI为这片土地提出想法，期待以后每个市民都能把想法变成值得讨论的方案。”

从一份任务书出发，海淀的探索为“人、城市与AI”的共生提供了一份可观察的样本。它通过任务书“技能化”，降低了开发者参与门槛；通过限定Agent并以GitHub代码开源，让规划过程可追溯、可验算；通过“人+AI”同题协作，厘清了人机分工的边界。

武汉大学城市设计学院教授、武汉大学数字城市研究中心主任詹庆明认为，AI Agent可助非规划人士将想法、视角和价值融入规划共识平台，拓宽规划师与政府视野，提升公众参与度，为“人民城市人民建”提供实践场景。AI普及下，此类跨界融合与众智成果将提升城市人居环境友好度，深刻影响规划建设管理运维，并增强中国国际影响力。

据主办方介绍，这些成果将作为开放共创建议，供后续人类设计团队甄别提炼。这场探索并非宣告模式成熟，但它证明了：在定好规则、明确边界的前提下，人和AI可以在这座城市里一起做出一份扎实的答卷，为全国城市规划的数字化转型提供了可借鉴的机制流程与示范意义。

福建省泉州市：“聚城畅通”破解跨江通勤难题

■中国城市报记者 叶中华

站在百崎通道海上施工平台，洛阳江入海口风急浪涌，主塔施工正酣。“力争年底前实现主塔封顶，2027年底贯通。”福建省泉州市交发集团权属路桥集团董事长林志鹏说。这座省内首座“空间扭曲索面”斜拉桥，承载着惠安县螺阳镇居民多年的期盼：“人们在东海上班，走后渚大桥常堵车，就盼着百崎通道早日通车。”

民有所呼，规划有所应。泉州市交通运输局副局长陈少雄介绍，2021年以来，全市“聚城畅通”工程累计完成投资超534亿元，建成项目51个，新建、改建道路里程超289公里。当前城市快速路网已形成“环环相扣”的骨架系统，快速路网规模是“十三五”末的2.7倍。“十五五”综合交通规划已完成初稿，谋划150余个重大项目，力争完成投资超900亿元，新增1条国道、8条省道纳入上级规划，国省道规划里程突破2000公里。

打通民生堵点，关键在于打通断点。全长43.8公里的中环城快速路，跨丰泽、鲤城、晋江多个区域。泉州市城市建设发展中心主任吴碧林介绍，国庆假期，市区段最后一处通行断点—新旧普贤路交叉口节点改造顺利贯通通车，市区段由此实现全线通车，市民和游客往返泉州动车站更加便利；晋江段3个快捷化改造工程进度过半，力争2027年主线通车。全线建成后，将与一重环湾快速路、泉州湾跨海大桥互联互通，形成“8”字形环湾快速路网，环湾城区15分钟即可上高速，跨区通勤时间将缩减50%。

环湾快速路网提速建设的同时，跨江通道也在加密。金屿大桥主桥已合龙，主线全线贯通。“大桥建成后将有效分担后渚大桥、洛阳桥过江压力，大幅压缩城东组团往来台商投资区通行时长。”泉州市交发集团副总经理颜永强说。百崎通道则创新采用机非分层设计，上层服务机动车快速通行，下层设置独立滨海慢行廊道，兼顾通勤与滨海景观。

从一座桥到一张网，规划引领下的泉州快速路网正从“环环相扣”走向“环湾成势”。近5年，泉州全市建成城东至北峰快速通道、晋江东部快速通道等15个项目，加快推进环城快速路、金屿大桥、百崎通道等23个项目建设，城市快速路网建成及在建规模约108公里。“一手抓重大项目建设，一手抓出行服务提质，让群众出行更加便捷舒适。”陈少雄说。