

# 有约束方能留住古都风貌

## 社会热点

□ 胡印斌

新出炉的《北京市主体功能区规划》首次设立禁止开发区域。这些区域呈片状分布于首都功能核心区、城市功能拓展区、城市发展新区和生态涵养发展区等区域,总面积约 3023 平方公里,约占市域总面积 18.4%。分为世界自然文化遗产、自然保护区、风景名胜区、森林公园、地质公园和重要水源保护区等六类 63 处,这些区域禁止进行工业化城镇化开发。

北京市此番公布的禁止开发区

域涵盖全面,指向具体,要求也相对明确。即,除了“必要的交通、保护、修复、监测及科学实验设施外”,禁止任何工业化、城镇化的开发建设。新规凸显出来的是“约束性”,是一种节制

的态度,在这些已经画圈的地界儿,不允许任何部门、组织以及开发单位以任何名义打擦边球了。相信每一个渴望留住古都风貌的人,都会乐见其成。

一直以来,国内很多城市热衷于做大“盘子”,城市面积的扩大、城镇人口的增加、老城区的升级改造……“发展”的语境主导了大部分城市的现实和未来。即便制订规划,其主旨也是立足于扩张。毋庸讳言,这种倾向在一个特定的时期之内,确实极大推动了中国的城市化进程,增强了城市的积聚能力、辐射能力,也拉动了

国民经济的发展。不过,诸般“城市病”也随之出现。

其一,过度依赖房地产拉动的城市扩容,破坏了城市自身的微循环,甚至出现“空心化”的趋势。在政策和市场的合力之下,老城区原住民被挤出,老城商业形态、生活样态均遭到强力干预,而新的形态又未能及时生长起来。在这种情况下,丧失了丰富性的城市,也就只剩下了表面的、虚浮的繁荣。北京的情况可能没有那么严重,但过度“摊大饼”的做法同样潜藏着深深隐忧。

其二,利益主导之下的城市化,正在一点点蚕食城市的历史文化风貌,新城次第崛起,而城市的味道、城市的风貌却无可奈何地流失了。这一点,在北京体现的尤其明显。多年来,尽管有识之士一直在奔走呼号,北京

市也每每出台一些保护性措施,比如,二环以内的建筑物限高、划定历史文化街区保护范围,等等,不过,那个沧桑的老北京还是渐行渐远,面目日渐模糊。

不仅仅是在老城区,只要有有可能产生“卖点”的区域,往往都会被盯上,那些风景宜人的自然保护区、森林公园,甚至包括城市水源地,也在商业的旗号下,颇有沦为一小部分人私家花园的危险。求一时之发展,还是保护长远的可持续发展?公共资源的这种“私享”危机,一方面确实不排除商业利益的肆意侵犯,另一方面,也对政府监管、权力约束,提出了某种考验。

北京市这一“主体功能区规划”的可贵,正在于其中贯穿的“约束”和“节制”。正如规划所言,今后,北京国

土空间开发将从外延扩张为主转向优化空间内部结构为主,城市空间在优化中得到适度控制,历史文化风貌得到严格保护,生态空间得到有效拓展。这样的“约束”和“节制”所体现的,既是城市发展的理性,也是对规划本意的回归,而非对扩张的事后确认。

不独北京,任何城市的发展都应该有一种约束的理念。这是因为,环境的承载能力是有限的,资源的保护利用是必要的,特别是,那些经历了几百年甚至上千年生长的城市,都已经滋生了自己独特的历史和文化,人们不能因为目光短浅而人为粗暴地干预这种演进过程。尊重并呵护这种内在的成长性,保护并发扬这种独特的丰富性,原本就是城市发展规划的题中应有之义。

## 治理故宫“超载”别只靠停止售票

□ 伯通

近日,北京市政协提出建议,故宫、颐和园等文保单位,应根据文物保护的要求和环境容量,制定游客承载量并采取预约制,超出承载量时就不再售票。

诚然,限制游客数量十分必要。北京市政协在提出建议前做过大量的调研,指出故宫等世界文化遗产由于需要接受不断上涨的游客人潮,已经给相关的文物保护、安全管理等工作带来了巨大压力。南京博物院原院长徐湖平也曾经表示,树木、建筑的承受能力等(如数万游客呼出的二氧化碳将对建筑和文物造成影响),均是故宫设立“一般限额 4 万人,最高限额 8 万人”标准的重要因素。

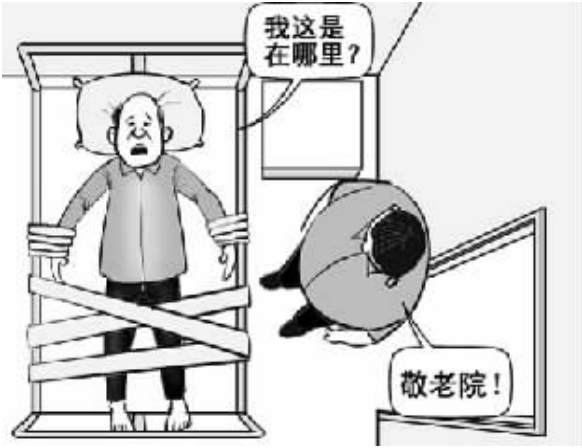
然而,与限制游客数量配套的预约制,却并未在故宫得到良好执行。例如去年国庆 7 天,故宫网络预售票只卖了 5 万张,不足总人数 1/10。这其中既有宣传不力的原因,也有普通游客不适应或者受制于技术条件等因素。但大型旅行社未与故宫景区达成完善的预约机制,恐怕才是预约制无法得到贯彻执行的重要原因。如去年五一和国庆时,均有大量游客直接赶赴故宫售票处现场排队,最终导致了“13 万人一举冲垮限流政策”。

而在国外比较成熟的博物馆景区,如卢浮宫,甚至已经将预约排到了 1 个月之后,即便客流量大,也秩序井然,应对有序。

除了建立良好可行的预约制度外,北京市政协也在建议中提到,应当新建博物馆展示藏品,这正是另一条治理故宫“超载”的可行之策。由于公共文化资源过度集中,不少国家的著名博物馆都会像故宫一样“超载”,而马德里和巴黎(如卢浮宫)已经通过建立分馆的方法,成功分流了观众。更关键的是,目前故宫只有 45% 的区域对外开放,只因故宫本身还存在着“宫”“院”重叠、办公场所占地、其他单位设置临建等现实问题。

可见,治理“超载”当双管齐下,一是新建馆舍分流游客,二是落实预约制度减少拥堵。总之,欲治理故宫“超载”问题,在没有配套成熟的预约制度和建立分馆之前,单单实行一刀切式的禁售令,恐怕将把问题变得更复杂。

## 老来“受刑”



人口总数的三成以上。在不久的将来,养老问题将成为制约中国

发展和社会稳定的头号问题。人们当然会对传统的居家养老方式留恋不舍,但老龄化社会的到来必然首先将这一传统的养老方式冲击得七零八落,现代社会必须有着与现代文明相符合的养老形式,社会养老是大势所趋,政府必须为这种养老形式提供足够的设施准备、资金准备、人员准备、制度准备,甚至是文化准备。

设施和资金就不用多说了,最主要的是人员、制度和文化。现代养老必须建立起大批的、专业的养老人员队伍。

反观目前的绝大部分养老机构,护工都是一些临时聘用人员,人数少不说,文化水平普遍不高,加之聘用费用低廉,护工们根本做不到尽职尽责,甚至在繁重的护理工作过程中积累起了

怨气和戾气,导致心理扭曲变态,转而拿衰老的老人们折磨出气。许多地方发生的敬老院虐老事件,都说明了这一问题的严重性。

人生容易老,人人都会老,老龄社会转眼就到,养老困局亟待破题。老之将至去敬老院“受刑”固然可怕,而面对这种养老困局却束手无策是不是更可怕?

## 火车站新英文译名是否以人为本?

□ 金真

日前,有关部门下发通知,为规范铁路车站站名的英文译法,铁路车站站名的英文拼写统一采用汉语拼音。涉及“地名+方向”的站名,方位词统一采用汉语拼音。如“北京西站”的英文翻译为“Beijing xi Railway Station”。

把站名、路牌等标识翻成英文,主要是为了给

外国人士带来方便,站名翻译应该从外国旅客的理解习惯和词语本身含义的角度出发。比如“北京西站”的“西”字是一个方位词,应该翻译为“west”,这样外国旅客就能知晓火车站的位置。如果翻译成“xi”,就等于全然删除“西”字的方位意思。对于中国旅客来说,“北京西站”所想指明的也是站点方位,怎么

翻成英语就抛弃了这个重要功能呢?

此外,新规定没有和其他标识,比如地铁站站名的翻译同步,会引起外国人士的迷茫。反过来想想,如果中国人去美国,碰到的中文标识一会儿是“华尔街”一会儿是“墙街”(Wall Street),一会儿是“纽约”一会儿是“新约克”(New York),也会心生迷惑。

站名、路牌的翻译,体现的是服务意识,更应当从服务对象的角度以人为本地考虑问题。在制定标准的时候,相关部门要多听取公众,包括外国人士的意见或建议。说穿了,他们看得懂,看得轻松,这标识才有意义。

# 广告