世界宜居城市建设经验及其对北京的启示

Study on Construction Experiences of World Livable Cities and Its Inspiration to Beijing

湛东升 张晓平

Zhan Dongsheng, Zhang Xiaoping

摘要: 本文结合宜居城市的科学内涵和评价标准辨析, 重点从人与自然和谐、以人为本、公共服务设施、公共交通、包容开放等视角梳理总结了世界宜居城市建设经验, 阐明其对北京建设国际一流的和谐宜居之都的借鉴启示。北京应该从健全宜居城市规划与相关政策、完善住房保障、健全公共服务设施、重视城市生态环境建设、提升城市文化内涵和鼓励低碳交通出行等内容来促进国际一流的和谐宜居之都建设。

Abstract: Based on analysis of scientific connotation and evaluation standard of livable cities, this paper sums up world livable cities' construction experiences mainly from the aspects of people and nature harmony, people-oriented principle, public service facilities, public transportation, tolerance and openness. In view of these advance construction experiences, Beijing should attach great importance to livable urban planning and related policies, housing security improvement, sound public service facilities, urban ecological environment construction, urban culture connotation enhancement, and low-carbon transportation development to promote the construction of "the First-class International Harmonious and Livable City".

关键词: 宜居城市; 建设经验; 科学内涵; 评价标准; 北京

Keywords: Livable Cities; Construction Experiences; Scientific Connotation; Evaluation Standard; Beijing

国家自然科学基金重点项目“我国快速城市化地区人居环境演变规律与调控机制研究”(41230632)

作者: 湛东升, 中国科学院地理科学与资源研究所, 中国科学院大学, 博士研究生。zhands@126.com
张晓平, 中国科学院大学资源与环境学院, 副教授。zhangxp@ucas.ac.cn

引言

十八大以来, 我国政府高层决策相继把建设和谐宜居城市提升到前所未有的战略高度, 如《国家新型城镇化规划(2014—2020)》、新一届中央城市工作会议和十三五规划纲要等均对建设和谐宜居城市作出专门论述, 表明和谐宜居城市建设已经成为新时期中国城市建设和发展的重要导向。北京是国内最早提出宜居城市目标的城市, 2014年2月习近平总书记又作出北京要建设国际一流和谐宜居之都的讲话指示, 这对北京宜居城市建设而言, 既是一次很好的政策机遇, 又是一个巨大的挑战。因此, 梳理和总结世界宜居城市建设的经验尤为必要, 可为北京建设国际一流和谐宜居之都提供重要启示。

顾名思义, 宜居城市是指适宜人类居住的理想城市。人类关于理想城市发展蓝图的追求由来已久, 无论是早期的霍华德的田园城市理想、佩里的邻里单位理论、沙里宁的有机疏散论, 还是近期的新城市主义和精明增长等规划理念, 都是对追求人类最佳居住家园模式的积极探索, 这些规划思想与理念为建设宜居城市提供了重要的理论支撑。

随着社会经济发展水平不断提高, 宜居城市建设已在世界许多国家受到广泛重视。但是, 大家对宜居城市内涵和意义的理解却是丰富多样的, 不同时间阶段、不同区域和不同人群对宜居城市的认识和诉求均存在显著差异, 因此社会各界关于宜居城市内涵的争议也持续不断。正如雷(Ley)所指出的, 城市宜居性本身就是一个意识形态的概念和多利益集团的话题, 因为中产阶层市民的宜居需求明显不同于内城的贫困市民^[1,2]。惠勒(Wheeler)强调宜居城市应包括健康的环境、合适的住房、安全的公共空间、不拥挤的道路、公园和休闲娱乐机会、活跃的社会互动等基本要素^[3]。萨尔扎诺(Salzano)看重宜居城市的可持续性, 它链接过去和未来, 不仅要尊重历史的足迹, 也要尊重我们的后代^[4]。埃文斯(Evans)认为城市宜居性包括适宜居住性和生态可持续性两个方面, 并对适宜居住性的基本条件作出论述^[5]。国内宜居城市研究代表学者张文忠对其内涵的理解是: 宜居城市应该是一个环境健康的城市、安全的城市、自然环境优美的城市、生活方便的城市、和谐的城市和出行便捷的城市^[6]。总而言之, 宜居城市

应该是适宜人类居住和生活的城市，是宜人的自然生态环境与和谐的社会、人文环境的完整统一体，也是所有城市发展的共同目标^[7]。

由于学术界对宜居城市内涵的认识差异，导致其评价标准也从未达成统一。1961年世界卫生组织（WHO）率先提出了居住环境的安全性、健康性、便利性和舒适性等四大基本理念^[8]，为后续的宜居城市评价研究提供了重要借鉴。经济学家智库则从稳定性、医疗保健、文化与环境、教育和基础设施等五个方面评价全球城市的宜居性^[9]。大温哥华地区《宜居区域战略发展规划》主要围绕保护绿色区域、建设完善社区、实现紧凑都市和增加交通选择四个方面开展宜居城市规划和建设实践^[10]。张文忠等通过生活方便性、城市安全性、自然环境舒适度、人文环境舒适度、出行便捷性和环境健康性等维度的居民满意度来评价一个城市的宜居与否^[11-13]。由此可见，尽管社会机构、规划实践和学术研究对宜居城市的评价标准不尽相同，但也具有某些共性特征。例如，宜居城市评价大多都考虑了自然环境宜人、生活服务设施方便、交通出行便捷、人文环境和谐舒适。另外，作为国际性宜居城市还要关注社会开放和包容等特质。因此，本文也着重从这些共性特征方面对世界宜居城市的建设经验进行总结归纳。

1 世界宜居城市建设的经验借鉴

通过综合考虑经济学家智库（Economist Intelligence Unit）、美世咨询（Mercer）和《单片眼镜》（Monocle）杂志等著名商业咨询机构在全球范围内进行的世界宜居城市排名结果，同时考虑城市规模和经济实力等因素，研究选取墨尔本、维也纳、温哥华、新加坡、东京、纽约和伦敦等7个具有代表性的世界宜居城市作为案例，梳理其在和谐宜居城市建设方面的成功经验，为北京建设国际一流的和谐宜居之都提供借鉴。

1.1 立足人与自然和谐

人与自然和谐是建设和谐宜居城市的基础，为宜居城市建设提供良好的自然环境本底条件。世界宜居城市建设均格外重视人与自然和谐发展，不仅强调舒适的气候、优美的自然环境，还注重城市生态环境保护与环境污染治理。优美的自然景观、广阔的水域、良好的生态环境等自然本底条件可为宜居城市建设增添无限魅力。可以说，人与自然和谐是世界所有宜居城市的共性特征。

温哥华强调城市的绿色理念。温哥华城市气候冬季温和，夏季凉爽，绿草如茵，城市发展格外重视绿化环境营造。绿化带为城市划定了增长边界，实现了人与自然和谐相处。温

哥华有200多个城市公园，城市绿化率较高；还有10处海滩和1个淡水湖沙滩，整个城市亲水宜人。为减少城市碳足迹，实现城市可持续发展，温哥华从CO₂排放、废弃物和生态系统三方面重点着手，进行绿色城市建设。以绿色经济、绿色建筑、绿色交通、零废弃物、亲近自然、较低的碳足迹、清洁的水、清洁的空气和当地食品为目标，提出绿色城市的具体建设要求。

纽约重视自然环境的舒适宜人。纽约市水域面积占城市建成区面积的1/3以上，公园和体育等游憩娱乐用地比例超过25%，城市公园总面积达117.3 km²。优美的绿化和广阔的水域为纽约市营造了舒适宜人的自然环境。著名的城市公园有纽约中央公园、炮台公园等；著名的海滩有长岛海滩、南滩浴场等。此外，城市还准备投资建设新的休闲设施和开放公园，为每个社区增加新绿化带和公共广场，在2030年实现在城市任何一个地方步行10分钟即可到达公园的目标。

墨尔本注重城市绿化和低碳发展。墨尔本位于亚拉河畔，城市绿化率达40%以上，共有400多个城市公园，整个城市四季常青，自然风光优美，享有“花园之州”的盛誉。墨尔本有70%以上的居民居住在高层公寓中，政府联合居民共同实施降低水和能源的使用计划，更好地处理废品和回收利用，并通过资助项目来刺激建筑开发商改进建筑性能，实现城市碳平衡的目标。

维也纳凸显自然条件的优越性。维也纳位于阿尔卑斯山脉东北麓的维也纳盆地，大片森林环绕着城市，并拥有享誉国际的美泉宫公园、罗滕堡城堡花园、人民公园和奥格腾公园等城市公园，欧洲第二大河多瑙河流经市内，造就了这座古老城市山水相映的独特自然风光。目前，维也纳城市绿化空间和水域面积分别占城市建成区面积的45.16%和4.6%，成为欧洲名副其实的绿色森林城市。

新加坡彰显的是花园城市特色。新加坡“花园城市”计划始于1960年代，一直是政府规划工作的重点。目前，新加坡绿化覆盖率超过50%，全国有大约10%的国土面积用于公园和保护区建设，拥有全世界80%以上的树种，建有2个国家级公园，60多个20 hm²以上的区域性公园，邻里型公园则有300多个，并通过连道把所有公园有效地串联起来，还采用立体绿化方式见缝插绿，有效提高了城市绿化水平，现在已成为世界著名的花园城市。

1.2 突出以人为本

以人为本，就是强调和谐宜居城市建设要回归以人为中心，城市的发展和建设以居民的社会需求和根本利益为出发点和落脚点。以人为本的理念，在和谐宜居城市建设中可以归纳为三点，即尊重历史、关注现实、规划未来。其中，“尊

重历史”就是尊重历史文化遗产、延续城市文脉；“关注现实”就是切实解决人民群众所关心的城市问题，以提高居民生活质量和社会整体幸福感为归宿；“规划未来”就是重视和谐宜居城市规划的引导作用，统筹协调和谐宜居城市建设的各个子系统，实现人口、资源、环境的全面协调可持续发展。

墨尔本注重保护特色的历史建筑。墨尔本注重保护历史建筑，为城市景观增添了不少美感与特色，如弗林德斯街火车站、圣保罗大教堂等。其中建于1880年的墨尔本皇家展览馆，是澳大利亚唯一被联合国列入《世界文化遗产名录》的古建筑；墨尔本的涂鸦艺术也非常出名，让整个城市充满了现代活力，与维多利亚古典建筑遥相呼应，给城市带来了无限生机与艺术美感。墨尔本遗产保护措施包括：理解遗产的现代价值和未来价值；识别出需要保护的地方、建筑、物件和历史事件等；通过保护、更新、重新利用和创造性解释来维持遗产；用市民签名、宣传材料发放、出版物和在线媒体交流等形式宣传遗产价值；利用事件活动、宣传和社区集会来举办城市遗产庆典；鼓励社区和其他遗产组织机构的参与。

维也纳彰显的是艺术文化资源。维也纳是古典音乐的圣地，海顿、莫扎特、贝多芬和舒伯特等世界级音乐大师曾经在这里生活过，城市街头随处可见音乐表演和音乐家雕塑，浓厚的音乐艺术氛围弥漫在整个城市中。城市还保留了哥特式、罗马式、巴洛克式等各具特色的历史建筑，例如城市地标建筑圣斯蒂芬大教堂和被列入联合国世界文化遗产名录的美泉宫分别为哥特式建筑和巴洛克式建筑的代表作。另外，城市中的酒吧、咖啡馆、舞厅和艺术画廊等现代化文化设施与城市的历史建筑一起，实现了古典历史文化与现代城市生活的完美结合。

温哥华通过城市规划来引导宜居建设。温哥华是最早开展宜居城市规划与实践的城市之一。为应对城市蔓延、交通拥堵和环境质量下降等问题，1996年温哥华大都市区颁发了《宜居区域战略规划》，用于指导大温哥华地区的城市可持续发展，目的是为了控制人口增长、保护和改善环境状况与质量，创建宜居的、设施完善的社区。温哥华主要从保护绿色地带、建立完善社区、实现紧凑都市和增加交通选择四方面提出宜居城市建设的具体要求。此外，还有其他宜居专项规划，其目标包括：创建优先发展可持续性交通方式，减少小汽车依赖的社区；促进高质量的城市设计，建立有吸引力的、多功能的、令人难忘的和安全的城市；把公园、开放空间、人行道和通道、水体、树木、景观和照明纳入城市整体结构；保护城市的美丽和周边环境，同时考虑密度和增长。

新加坡通过公共组屋计划成功实施住房保障。到2012年，新加坡建屋发展局（HDB）共建设了94万套公共组

屋，大约82%的居民居住其中。公共组屋的显著优势为：

（1）房屋价格不高，90%以上的家庭可以负担3房型组屋，低收入者也可以租赁；（2）房屋类型多样化，有1房型到5房型不等，可以满足居民多样化需求，其中，居住4房型的家庭比例最高，超过32%，其次分别为5房型和3房型，所占比例分别为25.1%和19.0%（表1）；（3）区位合理，在城市中心区和外围均有分布，邻近公交站、地铁站等公共交通设施，同时还考虑了不同区域内的职住平衡。

伦敦市确保不同人群均能获得合适的住房。除了常规的住房建设之外，伦敦准备对可支付住房投入更多资金，保障每个伦敦人至少能租得起房子，同时以满足居民多样化需求、保证高质量的设计和社会基础设施供给为住房建设的重要标准。伦敦市还对每个自治市在今后10年的住房供给量作出明确规定，并对每年的建设实施情况进行监管；政府鼓励各自治市根据当地特征和背景，因地制宜地确定住宅密度的合理范围；还强调新的房屋建设要提高当地城市品质，同时考虑物理环境、区域特色、密度、产权和土地混合使用、公共场所和开敞空间的提供，以及老人和孩子的邻里需求等多方面内容。

《纽约2030规划》提出要增加30~50万套住房供给，降低土地价格，使人口的增长向公交覆盖地区发展，同时通过创新性的融资方式、运用包容性区划以及为低收入居民提供购房产权项目等，使纽约的住房价格更加合理。另外，通过培育更绿色、更好的社区，提高政府资助和公共住房的可持续性，提升零售商店和其他服务设施的可步行性，保护和更新现有的可支付性住房等来促进可持续性社区建设。

1.3 重视公共服务设施

公共服务设施是居民日常生活内容的重要组成部分，包括教育、医疗、商业金融、文化娱乐、体育、社会福利、公共安全等各类为市民提供服务的公共设施，例如学校、医院、超市、影剧院、游乐场、文化馆、图书馆、体育馆、养老院和紧急避难场所等。构建配套齐全、功能完善、布局合理、

表1 新加坡居民住宅类型比例（单位：%）

年份	合计	HDB 合计	1&2 房型	3 房型	4 房型	5 房型 / 行 政公寓	公寓	登记 私屋
2008	100	82.8	3.9	20.4	32.0	26.2	11.2	5.7
2009	100	83.6	4.4	20.2	32.0	26.6	10.5	5.5
2010	100	82.4	4.6	20.0	31.9	25.6	11.5	5.7
2011	100	82.7	4.6	20.4	32.1	25.5	11.1	5.8
2012	100	81.6	4.7	18.6	32.6	25.5	12.1	6.0
2013	100	81.9	5.0	19.0	32.6	25.1	12.2	5.5

资料来源：2013年《新加坡统计年鉴》

使用便利的公共服务设施体系，能够满足市民出行、购物、就医、上学、娱乐休闲等基本日常生活需求，显著改善居民生活品质，同时促进社会公平正义。世界宜居城市均具备相对健全的公共服务设施，为当地居民享受方便、优质的日常生活服务提供坚实的物质基础。

东京拥有世界一流的公共服务设施。东京作为国际性大都市，在教育、医疗、文化娱乐等公共服务设施方面做得非常出色，能够有效地满足居民日常生活需求。数据显示，在医疗方面，2010年东京每十万人医院数为4.5个，是北京1.6倍；在教育方面，2010年东京每十万适龄人口的小学、初中和高中学校数量分别为232.6、279.4和145.6个，每十万人大学数则有1.04个，而北京除人均小学数与东京差距相对较小外，人均初中、高中与大学数均不到东京的一半；在文化娱乐方面，东京的设施优势更加明显，2011年东京每百万人拥有公共图书馆、博物馆、电影院和体育馆数量分别为29.9、8.4、23和16.5个，其中每百万人拥有公共图书馆数为2010年北京同数据的23倍（表2）。

维也纳不断完善各种服务设施。维也纳城市拥有出色的医疗条件，可为当地居民提供不同种类的医疗服务。规模最大的维也纳综合医院拥有2100张床位和9000多个职员，截止到2012年，维也纳共有4360个专科医生（含牙医）。维也纳也是奥地利的高等教育中心 and 科研中心，拥有9所综合型大学、6所应用科学型大学和4所私立大学，还有多个培训机构和科研机构。维也纳图书馆是以顾客为导向的，馆藏大量书籍、杂志及光盘媒介，其中光盘媒介总量超过150万张，藏书量大于130万册，其中约47000册为外文书籍；维也纳的城市行政面积仅400多km²，就拥有156个电影院和167个大型运动设施供居民休闲娱乐；市内自行车道总长1216km，公共交通出行也十分便捷，有5条地铁、29条电车和98条巴士线路，其中地铁出行人数占公共交通出行总数的一半左右（表3）。

表2 东京与北京的基础服务设施水平比较（单位：个）

基础服务设施	内容	东京	北京
医疗	十万人医院数	4.5	2.8
教育	十万适龄人小学数（6~11岁）	232.6	187.5
	十万适龄人初中数（12~14岁）	279.4	115.1
	十万适龄人高中数（15~17岁）	145.6	65.7
	十万人大学数	1.05	0.45
文化娱乐	百万人公共图书馆数	29.9	1.3
	百万人博物馆数	8.4	2.1
	百万人电影院数	23.0	9.3
	百万人体育馆数	16.5	1.9

资料来源：2011年《北京统计年鉴》，2012年日本《社会生活统计指标》，除东京的文化娱乐设施数为2011年数据外，其他数据均以2010年统计为准

温哥华重视丰富的城市生活。大量的国外移民迁居于此，使温哥华的城市文化变得多元、开放和包容，也促进不同民族的文化在这里交流和传播；温哥华每年的节日和活动众多，歌剧、音乐会等表演活动丰富；完善的医疗系统和优质的教育资源为当地居民提供良好的服务；在这座城市还可以品味到不同风格的饮食文化；图书馆、博物馆、美术馆等文化设施齐备，服务优良；还有冲浪、游泳、滑雪等各具特色的运动设施供居民休闲娱乐。另外，温哥华还注重营造宜居社区，通过合适的住房、良好的社区服务设施、绿色怡人的开敞空间、丰富多彩的社区活动，创造了和谐宜人的居住环境，增强了社区居民的凝聚力和归属感。

1.4 强调公共交通

公共交通也是和谐宜居城市建设不可或缺的一部分，包括公交、地铁和轻轨等多种类型。完善便捷、服务优质的公共交通能够吸引更多的市民采用公共交通出行，有助于减少小汽车出行、缓解城市交通拥堵和降低城市环境污染，对改善交通出行便捷性和提升城市环境质量具有重要的现实意义。另外，鼓励发展公共交通也能够引导城市土地集约利用、缓解人地矛盾突出等问题。因此，优先发展公共交通已成为世界宜居城市，尤其是人口规模千万以上的城市所追求的共同目标。

新加坡鼓励公交优先。高度发达的公共交通系统是新加坡建设宜居城市的重要基础。一方面，新加坡政府通过办理拥车证、提高使用价格等方式限制私人机动车发展，同时新加坡道路交通保障体系规定，全国大约15%的国土用来发展城市交通，建立综合交通网络体系；另一方面，新加坡政府通过公交优先、降低交通成本和改善公交服务质量等手段促进公共交通发展。70%以上的公共交通出行能够在1小时内达到出行目的地，截止到2011年底，新加坡地铁和轻轨累计里程达176km，另有334条公交线路和2.7万辆出租车，公共交通出行比例达59%，今后公交出行比例还将进一步提高。

墨尔本打造特色公共交通。墨尔本公共交通主要包括城铁、有轨电车和公共汽车，覆盖城市商业中心、学校、医院、娱乐场所和旅游景点等各个角落。墨尔本居民早晨7点前可以免费乘坐城铁，有效地调解了客流出行分布，缓解高峰期

表3 维也纳市公共交通相关数据（2012年）

	乘客数（百万）	线路数（条）	线路长度（km）	车站数（个）
地铁	444.4	5	74.2	101
电车	295.1	29	221.5	1056
巴士	167.1	98	717.3	3626
合计	906.6	132	1013.0	4783

资料来源：维也纳大众交通公司（Wiener Linien）

出行拥堵；墨尔本也是澳大利亚唯一保留有轨电车的城市，电车已经成为这座城市的重要标志之一，有轨电车网络总长度达 250 km 以上，城市另配有一条免费环城电车，供本地居民出行和游客观光使用；墨尔本还拥有 300 多条公交线路，方便居民日常出行。《墨尔本 2012 交通规划》从六个方面改善交通环境，包括整合交通和土地利用规划；内城任何时间和地点都有公交可乘；提高内城道路的交通效率；在中心城市创造步行友好的公共交通街区；创建自行车城市；培育低噪声影响的货运和快递服务。

东京重视轨道交通的发展。东京首都圈已建立起完善的轨道交通体系，主要包括国铁线（JR: Japan Railway，即新干线）、私营铁路和地铁三种类型，其中 JR 线和私营铁路主要负责市际、各区域中心之间和市内部分交通，地铁则与之紧密衔接，通过高效便捷的交通换乘枢纽，可以把市民输送到东京都的各个片区。全市地铁里程近 300 km，共设有 277 个站台，以东京火车站为中心，50 km 范围内的首都圈轨道交通总长度达到 2 300 km 以上，在东京都任何区域，居民步行 10 分钟以内均可到达地铁站口；不仅如此，东京的轨道交通还拥有高质量的设计与服务水平，如地铁换乘比较便捷，内部有行李架和高低两层扶手，上下行均设置电梯，设置女性专用车厢等。东京每天轨道交通客运量超过 3 000 万人次，承担了全市 86% 的客运量，早高峰时段中心区轨道交通出行达到 90% 以上，而小汽车仅为 6%。

纽约提供高质量的交通运输网络。《纽约 2030 规划》通过提升客运能力来减少居民、游客和工作者的出行时间，建立一套完整的交通运输规划，力求在纽约历史上首次全面实现道路、地铁和铁路的良好运行状态。通过改善和扩展城市的公共汽车、地铁和通勤铁路、租车服务和轮渡等项目，促进汽车共享，使自行车更加安全便捷，提高行人可达性和安全性，促进可持续性交通基础设施建设。通过改进驾驶技术、实施价格诱导机制、修改停车规则来减少城市交通拥堵，提高物流运行效率，并重视改善道路的物理性能，促进交通转换系统建设。

伦敦重视交通环境改善。伦敦拥有国际一流的交通系统，在交通方面的大量投资有效保障了整个城市经济快速运行和城市宜居性改善。伦敦在交通建设方面的努力包括：在城市东西部之间建设新的高速横轨，减少出行时间；改善地铁内部的交通环境，增加新的车辆和站点，并扩展地铁服务内涵；使城市交通更加方便残疾人和空间剥夺严重地区市民的出行；建设更现代化的路网来应对未来出行需求的增长；完善铁路线路并进一步提高其运行速度。同时，鼓励宣传步行和自行车等绿色方式出行，积极引进低碳绿色能源汽车，减少交通发展对城市环境造成的负担。

1.5 关注开放和包容

包容能够促进开放，开放也必然要求包容，因此，越是包容开放的城市，其文化表现得更加丰富多元。一方面城市内部各个民族、社会阶层和文化背景的企业均能够在城市内部和谐平等地交流，促进城市文化多样性发展；另一方面，与其他城市开展交流合作，在资金、人员、信息和技术等方面保持密切联系，有助于提升自身城市在世界城市网络中的节点位置。世界宜居城市发展的历史经验已证明，拥有包容开放的城市特质能够提高城市竞争力和吸引力，促进和谐宜居城市建设。

墨尔本：倡导包容开放的城市文化。墨尔本是个文化多元的移民城市，统计显示，墨尔本移民主要来自英国、印度、中国、意大利和新西兰等国家，包含天主教、英国国教、东正教、佛教等多种宗教信仰类型，只说英语的家庭比例为 66.3%，说两种以上语言的家庭比例达 32.4%，其他常用语言还包括希腊语、意大利语、中文普通话、越南语和粤语等（表 4）。墨尔本还是澳大利亚网球公开赛、世界一级方程式赛车（F1）等大型赛事的常年举办城市，每年吸引大量来自世界各地的参赛者和游客。值得一提的是，墨尔本对同性恋也非常包容。

纽约：包容开放的世界城市。纽约是一个国际移民城市，种族构成复杂，居民来自 97 个国家和地区，在此使用的语

表 4 墨尔本的文化多元性（2011 年）

出生国家	人口	比例 (%)	宗教信仰	人口	比例 (%)	语言	人口	比例 (%)
澳大利亚	2 530 775	63.3	天主教	1 088 990	27.2	希腊语	113 407	2.8
英国	134 022	3.4	无宗教信仰	939 229	23.5	意大利语	112 686	2.8
印度	106 598	2.7	英国国教	431 354	10.8	中文普通话	100 598	2.5
中国	90 898	2.3	东正教	220 452	5.5	越南语	85 128	2.1
意大利	68 823	1.7	佛教	158 663	4.0	粤语	71 275	1.8
新西兰	67 042	1.7				只说英语的家庭	2 652 596	66.3
						说两种以上语言的家庭	464 218	32.4

资料来源：澳大利亚统计局

言达到 800 种。2010 年的人口普查数据显示,在纽约市民中,国外出生的人口达到 36.9%,非英语家庭的比例达到 48.7%。正是大量移民的到来造就了纽约包容开放的文化气质,为这座现代化的国际大都市发展增添了人才和魅力。

伦敦:重视文化多元化。伦敦是个文化艺术氛围浓厚的历史文化名城,不但有数量众多的博物馆、美术馆和历史建筑,也拥有各具特色的剧院、电影院、音乐会和城市节日庆典活动。另外,伦敦还是个文化多元的现代化国际性大都市,适合来自不同民族、不同文化的市民在此生活,大量移民的到来进一步丰富了伦敦的文化多样性。伦敦还特别强调城市包容性建设。包容性城市建设和管理需要遵循较高的英国国家标准,每个地方发展都应重视老人和残疾人等特殊人群的需求服务;建设多样化、包容性和富有凝聚力的社区,尽可能地创造机会来提高居民的场所感和安全感;保护当地特色建筑,街道和开敞空间应该展现高品质的设计,与现存街道在图案和肌理的方向、规模、比例和数量上保持联系,城市结构与自然景观应密切联系,同时积极保护历史文化遗产。

2 对北京的启示

宜居城市排名是综合评价各个维度宜居要素的结果,需要各要素综合协调发展,不可偏废,才能达到宜居城市的理想效果。同时,不同城市也各具特色(表 5),通过上文对世界宜居城市建设的特色与经验做法的梳理,可为北京建设宜居城市提供如下启示。

(1) 健全宜居城市规划与相关政策。综观世界宜居建设先进城市,无一不建立了相对完善的宜居城市政策法规和管理监督机构,这些法规不仅有利于明确宜居城市建设的目标方向,更是落实宜居城市建设的行动指南。北京尽管是国内最早提出宜居城市发展目标的城市之一,但围绕宜居城市建设的专项规划政策和行动仍相对缺乏,宜居城市建设的综合协调机构也还有待建立。政府和规划部门作为城市发展建设和管理的主体,应积极开展宜居城市建设专项行动,并出台相关的法律、法规,促使宜居城市建设走向法制化的道路。

表 5 世界宜居城市建设的特色和经验

城市	人与自然和谐	以人为本	公共服务设施	公共交通	开放和包容
墨尔本	✓	✓		✓	✓
维也纳	✓	✓	✓		
温哥华	✓	✓	✓		
新加坡	✓	✓		✓	
东京			✓	✓	
纽约	✓	✓		✓	✓
伦敦		✓		✓	✓

资料来源:作者整理

(2) 完善住房保障。住房保障是城市宜居与社会和谐的重要基础,相对合理的房价收入比、健全的住房保障政策是世界宜居城市的共性特征。就北京而言,2012 年北京市住宅商品房平均销售价格为 16 533 元,城镇居民家庭人均可支配收入为 36 469 元,同年城镇居民人均住房面积为 29.26 m²,房价收入比高达 13.26,远远超过国际房价收入比合理区间(3~6),反映出北京城市居民面临着巨大的购房压力。北京政府通过经济适用房、限价房和公租房(廉租房)等安居工程可在一定程度上解决部分中低收入群体的住房问题,但是保障房的覆盖范围有限,北京的住房价格对大部分中低收入和夹心层家庭来说仍难以承受;从空间分布来看,大部分保障房分布在城市边缘区,存在配套服务设施滞后、交通出行不便等缺陷;另外,保障房对城市外来人口住房权利考虑不足,大大降低了外来人口生活质量,不利于社会和谐稳定。因此,政府加强对住房市场的宏观调控,保障城市所有居民的基本住房权利,是建设和谐宜居城市的基本前提。

(3) 健全公共服务设施。教育医疗、购物餐饮、休闲娱乐、文化体育等公共服务设施是否齐全、便捷是影响居民日常生活方便性的重要因素。世界宜居城市均具备相对健全的高品质的公共服务设施。在新型城镇化语境下,北京城市公共服务设施正在不断健全完善,但建设速度滞后于常住人口增长速度,同时,其配置较少考虑到常住外来人口的日常生活需求,导致公共服务设施非均等化现象比较普遍,制约着城市居民生活质量的提高。另外,北京城市公共服务设施资源过度集中于内城和北城,加剧了城市内部区域发展的不平衡。因此,北京宜居城市建设需要不断健全公共服务设施,进一步提升城市服务的均好性,促进城市居民生活质量从根本上得到改善。

(4) 重视城市生态环境建设。生态环境是宜居城市建设的自然本底条件,世界宜居城市均具备良好的绿化、清洁的空气和干净的水源等优良的生态环境。2013 年,北京市按常住人口的人均绿化面积仅为 10 m² 左右,且城市内部绿化空间分布不平衡,建成区绿化面积明显不足,城市公园绿地可达性也有待改善。空气质量清洁是世界宜居城市的共性特征,世界银行数据显示,北京与世界宜居城市空气质量差距甚远。世界银行数据显示,2009 年 7 个世界宜居城市的总悬浮颗粒物指数东京为最高,达到 32 微克/m³,墨尔本和温哥华仅为 11 微克/m³,而北京则高达 73 微克/m³,同时本课题组 2013 年宜居城市调查结果显示,北京城市居民对居住环境健康性认可度最低,雾霾等空气污染已成为影响城市宜居性的重要瓶颈因素。因此,北京宜居城市建设应该优先改善城市生态环境,加强弥补雾霾等空气污染的短板。

(5) 提升城市文化内涵。城市文化内涵是一个区域的个性特色与精神活力的重要体现,也是建设宜居城市的重要内容之一。世界宜居城市不仅十分重视对传统历史文化的保护,还拥有包容、开放和创新等现代文化特质。北京作为国家首都、全国文化中心和重要的历史文化名城,历史文化资源十分丰富,伴随2014年中国大运河项目申遗的成功,北京城市拥有的世界文化遗产数量已经高达七项。建设宜居北京需要协调好经济发展和历史文化保护的关系,延续城市历史文脉,凸显首都北京的地域特色,同时积极弘扬“爱国、创新、包容、厚德”的现代北京精神。

(6) 鼓励低碳交通出行。低碳交通出行不仅包括步行、自行车等非机动车出行方式,还包括公交车、地铁等公共交通出行。发展低碳交通有利于节约能源消耗、减少空气污染和提高交通运行效率,受到世界宜居城市的广泛重视与积极实践。目前北京城区路网结构已基本成形,但与世界宜居城市相比,北京城市人均道路长度明显偏低,2012年每万人城市道路长度仅为3.03 km。同时,由于面临保护旧城区历史风貌的责任,旧城区增加道路供给的现实难度较大,低碳交通出行已成为解决严峻的城市交通和环境问题的重要途径。

《2013年北京交通发展年报》数据显示,北京市小汽车出行比例最高,为32.6%,公交、地铁出行比例分别为27.2%、16.8%,自行车出行比例则为13.9%。可以看出,北京市小汽车出行仍占有较大比例,公共交通出行比例有待继续提高。可通过优化城市空间结构、提高公共交通服务水平、限制私人小汽车使用频率、积极宣传低碳出行理念等多种方式引导居民绿色低碳出行,提高城市交通运行效率。

3 结语

本文着重阐述了世界宜居城市建设的特色经验,以期在北京建设“国际一流的和谐宜居之都”提供科学借鉴。世界宜居城市建设是一个复杂的系统工程,由不同维度的宜居城市子系统构成,宜居城市建设成功经验也各具特色。但由“木桶原理”可知,宜居城市建设中不能存在明显的短板,尤其是城市安全和环境健康等威胁人类生命健康的要素应得到充分保障。通过对墨尔本、维也纳、温哥华、新加坡、东京、纽约和伦敦等世界宜居城市的案例分析表明,这些城市在人与自然和谐、以人为本、公共服务设施、公共交通、开放和包容等方面各有所长,为其成功建设世界和谐宜居城市奠定了坚实的物质基础,并营造出和谐活跃的社会文化氛围。这对北京建设国际一流和谐宜居之都提供了以下启示:健全宜居城市规划与政策制定、完善住房保障、重视城市生态环境建设、提升城市文化内涵和鼓励低碳交通出行。UPI

参考文献

- [1] Ley D. Liberal Ideology and the Post-industrial City[J]. Annals of the Association of American Geographers, 1980, 70(2): 238-258.
- [2] Ley D. Urban Livability in Context[J]. Urban Geography, 1990, 11(1): 31-35.
- [3] Wheeler S. Planning Sustainable and Livable Cities[M]. R LeGates, F Stout, eds. The City Reader. London and New York: Routledge, 2001.
- [4] Salzano E. Seven Aims for the Livable City[C]. International Making Cities Livable Conferences. California, USA: Gondolier Press, 1997.
- [5] Evans P. Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability[M]. Berkeley: University of California Press, 2002.
- [6] 张文忠. 宜居城市建设的核心框架[J]. 地理研究, 2016(2): 205-213.
- [7] 张文忠. 宜居城市的内涵及评价指标体系探讨[J]. 城市规划学刊, 2007(3): 30-34.
- [8] Higasa T. Urban Planning[M]. Tokyo: Kioritz Corporation Press, 1977.
- [9] 经济学家智库. 全球宜居性调查报告[EB/OL]. (2015-08-01)[2016-05-27]. <http://store.eiu.com/Product.aspx?pid=455217630&gid=0>.
- [10] Greater Vancouver Regional District. Livable Region Strategic Plan[R]. 1996.
- [11] 张文忠, 尹卫红, 张景秋, 等. 中国宜居城市研究报告[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2006.
- [12] 张文忠, 湛丽, 党云晓, 等. 和谐宜居城市建设的理论与实践[M]. 北京: 科学出版社, 2016.
- [13] 张文忠, 余建辉, 湛东升, 等. 中国宜居城市研究报告[M]. 北京: 科学出版社, 2016.

(本文编辑: 张祎娴)