

城市化与可持续发展，创造城市美好未来！

焦国安

经济全球化的影响，不断呈现的新的产业格局以及人口的大量流动和重新布局，都对城市建设和管理提出了新的要求、新的挑战，并提供了新的机遇。其中许多区域性的议题需要以战略的思维、区域的角度、系统的方法、长远的眼光以及服务的态度来和整个社会形成一个团队，一起迎接新的挑战。

经济全球化的同时，全球城市化人口也在持续地成长。城市化是社会生产力发展到一定阶段，农村人口转化为非农村人口，人口向城镇集聚，农村地区转化为城镇地区，城镇数量增加的过程。

在过去的二三十年里，许多发展中国家的大城市人口规模迅速膨胀。1950年，世界上只有纽约和伦敦两座城市的总人口达到800万以上。到1970年，达到这一规模的城市增加到11座。在1994年中期，全球共有22座总人口超过800万的大城市，其中16座在发展中国家。联合国估计，到2015年，全球该规模的大城市将会达到33座，而仅亚洲就会占22座。目前世界15座最大城市有11座在亚洲地区。

1900年，全世界只有13%（2.2亿）的人居住在都市里，而2010年，全世界城市人口已超过总人口的一半（35亿）。预测2030年，这一比例将达到60%（49亿），早期进行的城市基础设施，包括交通运输、医疗、教育、公共安全等服务，将普遍不符合成本与时间效益，也将面临极大的考验。

美、日前五大都市的GDP占全国比重高达70%~80%，英、法、韩单一最大都市GDP占全国GDP比重高达20%~30%。中国在过去的城市发展策略上一直强调优先发展中小城市和小城镇，这导致了中国城市规模比较分散，集中度较低。

根据2007年的《中国统计年鉴》，中国城镇化自1980年开始进入快速发展时期，城镇居民为总人口的19%。到1990年，这一比重就上升到27%。从1996年到2006年，城镇人口比重自31%上升到44%。这10年间，城镇人口比重平均每年提升1.34个百分点，比1978~1996年间平均每年提升0.7个百分点快了近1倍。2010年，这一群体已占总人口的50%。可以说，目前中国城市化正处于加速发展时期，城镇人口正持续快速扩张。相比许多发达国家70%的比率，中国城镇人口比例很有可能将继续增加。

中国城镇人口在计划经济时期，平均每年增加不足500万人。到20世纪80年代，城镇人口平均每年增加1000万人以上，到90年代又增长到1500万人以上。进入21世纪，中国城镇人口平均每年增长接近2000万人，规模进一步扩大。同时，在20世纪90年代，全国城市建成区面积平均每年扩大938km²，进入21世纪后则平均每年扩大1861km²，几乎加快了一倍。

中国政府目前推行的扩大内需、拉动经济增长的政策措施，将会启动新一轮城市化进程。而新一轮城市化也将进一步推动中国经济发展。

伴随着经济的高速成长和城市化的加快，交通运输及相关基础设施建设不仅自身成为一个重要的增长点，也成为促进其联系的所有其他行业的成长、城乡社区建设及文化科技发展的关键性因素。同时交通建设也造成了不同程度的负面影响，如加重环境污染、过度土地占用、能源消耗激增、社区公平失调等。如何协调交通规划和交通管理，以提高交通系统的效率并降低其负面影响，成为每个城市领导者、管理者和技术专家不能回避的议题。

全球化经济快速的成长，带来了城市机动车数量的不断增长，交通运输已成为许多城市空气重要的污染源。中国国家环保总局的数据显示，在城市空气污染中，约79%来自机动车尾气排放。2001年，世界银行发展报告中列出的全球污染最严重的20个城市中，有16个在中国。

全球变暖与温室效应已经不只是理论。永续发展与空气品质，也应该从书面文件转化成全面性的执行阶段。缺乏妥善系统规划的交通建设和土地开发，在促进经济发展和社会进步的同时，将对其他的社会目标产生许多负面的影响，如环境污染严重、能源消耗激增、土地使用膨胀、社会公平失调等。伴随着经济成长的拥挤和污染将使生活质量下降。

中国的领导层在十六届六中全会中提出了到2020年构建和谐社会的总目标，勾画了一个“民主法治，公平正义，诚信友爱，充满活力，安定有序，人与自然和谐相处的社会”。作为社会经济活动的纽带，城市交通建设也要适应这样发展趋势的要求，把管理方、建设方、使用方和其他受影响的各方面通过适当的机制结合起来，反映、汇集、协调所有利益相关者的需求，并形成在城市区域内交通建设的共识、行动规范和具体计划。

地区的主管领导被赋予决策的权力，但也应认识到交通建设不仅是政府个别部门的专有职责，也是区域内所有相关各方的共同责任，必须通过适当的调查研究和协调协

商，才能达成既有利于经济发展，又兼顾人民生活 and 环境保护的科学决策。只有实现思考方式的转变，在相当大的程度上容纳多元利益的表达，才能在交通建设方面建立有利于社会成员广泛参与的和谐机制。

在“2010中经求是论坛”上，国家住房和城乡建设部政策研究中心副主任秦虹指出，随着中国经济总量的提高，发展速度的加快，大城市所面临的一些社会矛盾开始急剧恶化。一些城市的扩张发展没有规律，管理规划缺乏科学有效的手段，使得当地的城市化进程几乎进入到破碎化的边缘。

从可持续发展的角度出发，让交通成为支持经济发展、产业进步和人民生活的有力支柱，是制定和评估交通发展战略、政策和执行的基本目的。城市交通规划程序，则是实现交通发展战略政策的基本过程。

面对全球化经济快速的成长，城市管理者和专业人员，必须要开始考虑转变他们的思维模式及解决问题的方法，以便能在快速的经济成长与交通需求变迁的环境之下，有能力收集与分析所需的交通数据与信息，使用合适的规划与系统分析方法，制定出适宜的战略规划、交通决策和规划程序，有效地管理复杂的交通系统，从而能够在有限的资源之下，解决今日的交通问题并规划理想的未来。如何在解决交通问题及城市可持续发展之间取得平衡双赢的目标，是城市发展决策者和交通专家们所面临的挑战。