



无锡步道,你怎么看?

邀你互动

独辟锡径

【一
走读城市·
步道篇】

来看规划师的「头脑风暴」



无锡日报新闻策划部出品

敬请关注“无锡有腔调”微信公众号

开放式群聊话题同步呈现于喜马拉雅、豆瓣平台、美篇

欢迎添加锡报快评QQ群227976812加入讨论

(制图 李湛聆)

编者按:6月17日,无锡日报新闻策划部人员走进无锡市规划设计研究院、无锡市国土空间规划编制研究中心,与规划师面对面,倾听他们对无锡步道、绿道规划建设的观点、建议,相关稿件今起在时评版陆续刊登,更多详细内容请点击“无锡有腔调”微信公众号。“无锡步道,你怎么看?”互动栏目继续对读者开放,欢迎大家与我们一起加入步道行走行列,写下、拍下您的行走体验见闻。

步道是一个生长性的公共产品

□ 鲁晓军

我们现在这个时代叫高品质的公共产品的供给时代,通过有为政府和有效市场的结合,把美好的愿景用市场化的手段去实现。比如说英国、美国有国家公园体系,背包客在英国可以沿着自然公园一直从威尔士跑到苏格兰,有的地方有驿站,或是一个小城镇,有的地方是一个加油站,有的地方是个超市,充满了有线有点的服务。也有“bed and breakfast”,就是一张床、一顿早餐。这种公园不光是有国家层面的,也有城市层面的。在珠三角的一些地方,甚至还做到了城市社区里头,把老百姓身边的口袋公园和一些旅游步道结合起来。丰富的层次性能够满足多样化的需求,越到身边的越是亲民,越到野外的就越能让人感受到自然。因此,步道的属性应该是一个重要的公共产品。

公共产品是有价值的,这种价值不能以短期经济效益来衡量。一个公共产品不一定要奇奇怪怪或者夺人眼球,最重要是有自然气息和文化味道,让人去探索,去感受,去放松。高品质公共产品的供给,在方法上就是要把文化找出来、串起来、靓起来,还要带动人们富起来。在共建共治共享的时代背景下,实现人们对美好生活的向往,就是要对环境建设、经济建设和社会建设与人的进步发展有机结合起来,在一定的地域空间内,通过点、线的串联激活一片,成为宜居宜业宜游的栖息之地。

公共产品是生长性的,不是一次做成的。比如有的产品做出来一段时间可能是不成熟的,倒不一定要废掉或者推倒重来,而是要留有足够的成长空间。例如,一段步道有10公里长,前3公里往往是老百姓自发打道的,其实在后期建设中顶多再补充一点设施,就是一种有意义的更新。10年前村社或者街镇自发做成的设施,现在看着有点“老土”,若全部推倒重来一遍的话,历

史痕迹就没了,就看不出它的原生性和生长性。循序渐进不断更新,最后才可能形成一张色彩多元、记忆丰富的网络。实际上20年以后再回头看,我们现在所做的也是落后的,武断否定既往,必然看不到历史的层叠。步道也好,建筑也好,它们的建设品质有没有一个终极的目标?我觉得没有,这是哲学给我们的启示。因为彼岸是永远达不到的,如果已经达到彼岸了,我们何须开启一个更美好的未来?止于至善,说明人类永远处于追求完美境界的征途之中。

慢行系统的未来趋向是逐步要从工程建设走向情境营造。原来我们是强调景物或者是功能,将来应该是强调“境”。境是有行为活动主体,有环境空间客体,有主客体之间的相互交流,从而有了故事,有了情感。只有这样,慢行系统才有生命力。比如说梁溪老城里头,我们第一步去做的是可阅读,这其实是1.0版本,通过环境整治,把历史城区环境风貌协调起来,缓解外观上“名城不古”的矛盾。第二步应该是功能业态的焕发活力,这是2.0版本。原来的小卖部被淘汰了,咖啡店又兴起了,原本的一些功能被淘汰,但是新的功能又完成了植入,包括现在有些科创企业,特别是终端服务的网络型公司是可以进入街巷的。从硅谷到硅巷,服务可能就在城市里面。第三步是独辟“锡”径,开展场景营造,就是3.0版本。要让市民从看客变成参与者,甚至部分人变成主人或者创客。如果我们的老城这样来整治的话,体验感、舒适度会更好,服务也很友好,租金也很友好,人们能在游玩中住下来,或者半住下来,成为这里的主人。

(作者系无锡市规划设计研究院院长、教授级高级工程师。文字整理:王皖杰)

“餐饮外摆”,管理要跟上

□ 李杰

新论

城市是人的城市,城市的发展最终是为了人。在对沿街餐饮店管理过程中,城市管理者只有坚持人民至上的理念,多方考虑、综合施策,才能取得精细化管理的最高分。对此,要做到城市管理、文化传承和拉动内需统筹兼顾,既维护好街面环境卫生和良好的公共秩序,也充分考虑市民的实际用餐需求、经营者的切身利益,以及城市消费氛围的营造、消费人气的聚集。

梁溪区近日出台“餐饮外摆”扶持办法,助力沿街店铺增加经营面积。中山路、小娄巷等特色街区的部分餐饮商户已率先试水,不仅带动了营业额提升,给市民带来了消费新体验,也给城市生活增添了不少烟火气。

但就全市沿街餐饮店而言,能推出“餐饮外摆”的店毕竟是少数。无论地处繁华闹市还是市郊乡村,因经营成本和地段的制约,很多餐饮门店内都显得局促狭小,经营受限,影响顾客用餐。在一些生意好的餐饮店,有的顾客站着匆匆吃一顿早饭,有的顾客中晚餐时排队等着叫号,对这些门店来说,因就餐场地容纳不足流失顾客的现象已见怪不怪。有些经营者直言,店面小不能更改,出摊外摆等灵活的经营方式也受限,从早上六七点到晚上十一二点,只要超出一点经营空间就被各种拍、劝、驱、挪,虽说店外干净有序了,但店铺生意受到很大影响。

无锡拥有码头文化、米市文化、弄堂文化等独特的区域历史文化和鲜明的饮食文化,在饮食活动中特别注重情景的运用,追求“太

湖船菜”“巷中对饮”那样的意境,情景交融,惬意悠闲。“餐饮外摆”办法的出台,不仅让沿街店铺经营者眼前一亮,解决燃眉之急,也让广大市民外出聚会、购物、用餐有了新选择,更接地气、更有“乡”味。

其实,北京、重庆、西安、成都等很多大城市都很重视发展排档经济、传承街头餐饮文化,支持有条件的餐饮店户外揽客和用餐,鼓励其各尽所能展实力展特色展服务,为不同类型小吃菜品差异发展搭建舞台,营造谈笑风生的浓厚餐饮氛围,留住过往市民的脚步,吸引更多的顾客回头,使城市街头生活充满生机与活力。

城市是人的城市,城市的发展最终是为了人。在对沿街餐饮店管理过程中,城市管理者只有坚持人民至上的理念,多方考虑、综合施策,才能取得精细化管理的最高分。对此,要做到城市管理、文化传承和拉动内需统筹兼顾,既维护好街面环境卫生和良好的公共秩序,也充分考虑市民的实际用餐需求、经营者的切身利益,以及城市消费氛围的营造、

消费人气的聚集。如果简单地一堵了之,虽然减少了管理的难,保持了城市的净,但长此以往不利于城市经济的繁荣,也难以发挥管理对城市发展的助推作用。

饮食环境直接影响人们吃的兴致,除了要因地制宜打造特色餐饮街、小吃街外,应考虑让更多的餐饮店能够在适当范围内店外经营,划定好出摊经营范围,做到不浪费每一寸空地资源。同时明确各方要求,签订责任书,并通过加装监控探头、鼓励随手拍、公布举报电话、加大保洁力度等措施,加强执法监管和服务,发现问题及时纠正,逐步实现从“高压管理”“冰冷管理”到科学化、精细化、智慧化管理的转变,彰显锡城一流治理水平。

此外,还要加大宣传力度,引导市民积极参与城市建设、维护城市面子,在店外用餐中自觉接受文明素质检验,实现人与城的和谐相处,为全国文明典范城市建设作出应有贡献。

(作者单位:惠山区政协办公室)

推动复工达产,要多些“花式带货”

□ 时晓

金匮观澜

对一家企业来说,最要紧的事,通常是把产品卖出去。产品销售顺畅,资金回笼了,企业才有能力、有底气把生产线开

足,满产达产自然是水到渠成的事。眼下疫情较为平稳,加之有中央和省市出台的多项稳经济优惠政策加持,可谓是企业出清库存、消化订单的好时机。对职能部门、板块来说,要千方百计助力更多“无锡制造”好产品走出去,最大程度帮助企业提振信心、渡过难关。

物流成本在企业产品定价中占据重要权重,用最性价比的方式交付产品,即在相对短的时间内以相对较低的运输成本把产品送达客户,会大大提升企业产品的竞争力。无锡是对外开放大市,外贸企业对物流

成本尤为敏感。受疫情影响,这两年国际海运成本直线上涨,常常“一箱难求、一舱难求”。对比之下,铁路运输在时间、运费上都有一定的优势。中欧班列“江苏号”无锡班列,仅2个月就已接单超520个标箱,可见企业出货需求的旺盛,也可见这一带货方式的接地气。让“无锡制造”工业产品更便捷地走出去,要用好中欧班列等“出海”快车,既要在增加线路、增开班次上下功夫,也要做好对企业的摸排工作,“化零为整”把一些单次出货量小但目标市场相近的企业产品集中起来运输,帮助更多外贸企业稳住、扩大在“一带一路”沿线国家的市场。

相对于工业产品来说,农产品季节性较强,能不能在短时间内把产品卖出去,关系在种植业、农户一年的收成。就拿眼下正在上市的阳山水蜜桃来说,就亟需抓住公路物流陆续畅通的关键期抓紧外销,特别是要

保住上海等重要城市市场。当地政府、行业协会不妨发挥牵头协调作用,用好社区团购、生鲜平台、快递企业等资源,让无锡产好水果更快地到达消费者手中。线上直播平台很受年轻人欢迎,但很多种植户是直播“门外汉”,相关方面不妨对一些有意向的种植户进行集中辅导,帮他们开拓销售渠道。实际上,对于本地市民来说,也渴望尝到新鲜的地产水果,行业协会可以和大型超市、生鲜平台等合作,加大产品在本地市场的直供力度。

企业复工复产、满产达产,关系到企业的生存发展和员工的就业,也关系到稳经济保民生大局。各级各部门应做好优惠政策的承接、细化工作,创新思路和举措,想企业之所想、急企业之所急,想方设法帮助企业开拓销路,用企业的稳换来市场的稳、助推经济的进。

市民有话说

地铁站点非机动车停放场地要贴合需求

□ 刘爱燕

盛夏来临,乘坐地铁凉快、便捷、实惠,是很多人出行的首选。观察一下会发现,不少市民会骑行电动车到达附近的地铁站点,再乘坐地铁,这样的接驳方式相对于骑行公共自行车来说,更加方便,节约了时间,还解决了住处离地铁站较远的问题,因此市民在地铁站点停放非机动车的需求也越来越大。

尤其是周边人口居住密集、人流量大、多线路换乘的地铁站点,市民非机动车停放需求更大。笔者观察发现,临近上午9点,在某地铁换乘站点的某一地面入口处,供市民停放非机动车的场地上停满电动车和自行车,基本“一位难求”,出入口被挡,有的电动车干脆横在场地中间。而靠近马路一侧的区域比较狭窄,既是人行道也是非机动车停放区域,过道停满车辆后只能容纳一人通过,既不方便行人,也不利于电动车的停放,

这种情况不仅给市民出行带来不便,还影响市容,存在安全隐患,不少市民大呼地铁站点停车真难。

前几年盛行公共自行车,有关部门专门划定了停放区域,并在地面印刷了自行车标记和停放箭头,规范停放公共自行车。现在各地地铁站点的非机动车停放区域大多沿用以前自行车的停放区域,但电动车体宽、车体长、相对笨重,停放在自行车区域就显得狭窄、拥挤,即使斜着停放,一定区域的停车数量也非常有限,看似不小的场地其实容纳量并不大,也就不能满足市民当前的需求。

《无锡市轨道交通条例》规定:“编制轨道交通规划应当根据客流量、乘客换乘需要和用地条件等因素,预留换乘枢纽、机动车和非机动车停车场、消防设施等公共设施用地以及紧急疏散用地。”针对地铁站点停车难的问题,交管、城管、生态环境、民防等部

门应根据周边人口分布、站点人流量等实际情况,预留好非机动车停车位,在现有设施基础上根据市民需求及时做出调整和改善,同时加强管理和引导。比如,有些地铁站口非机动车停放区域沿路划定,场地大,有保安人员负责管理,停放整齐,存取有序,安全便利,为市民出行提供了很大的方便。

目前无锡已开通4条地铁线路,未来还将不断有新的地铁线路建设投入,特别是换乘站点会越来越多,带来的人流量、非机动车车流量都会显著增加,相关部门对地铁站点非机动车停放场地的规划建设需要多一些长远考虑。适当多预留一些用地,方便今后停放区域的扩容。让市民停放非机动车更便捷更舒心,也是在鼓励市民多采用绿色出行方式,这是推动城市绿色发展的一个很好的切口。

(作者单位:无锡市残疾人综合服务中心)

欢迎参与互动

无锡日报时评版开设多个互动栏目,欢迎机关干部、专家学者、企业界人士及其他读者来稿参与互动,可微信扫码关注“无锡有腔调”公众号了解相关话题更多内容,QQ扫码加入锡报快评讨论群参与互动讨论,稿件、视频、图片可发至邮箱 wxbdpinglun@163.com,优稿优酬。本版稿件择优在无锡观察APP“观山路”频道和无锡新传媒网“观山路”频道同步呈现。

微信扫码关注
无锡有腔调
公众号QQ扫码
加入锡报快评
讨论群