



◀交通拥挤的雅加达,“勇夺”东南亚堵车“桂冠”。



印尼迁都,不得不做的选择题

北京因交通拥堵日前再次引发迁都说,实际上,世界上因遭受人满为患、交通拥堵而正在考虑迁都的国家不在少数,印尼就是一个典型的例子。

印尼首都雅加达在15世纪时还是个小渔村,1619年荷兰下属东印度公司将其命名为巴达维亚,并定为首都,历经荷兰、英国、日本的殖民统治,用时500年发展成为现代化都市。

但雅加达保持这个地位的日子可能屈指可数了,交通拥挤、垃圾处理不善、水灾泛滥等问题使得迁都成为当务之急。



▲每当雨季到来,雅加达便水满为患。



▲雅加达一名男孩在被污染的水中玩耍。



▲印尼总统府

人口密集>> 1200 万人挤爆城市

雅加达这个沿海城市目前超过了1200万人口,是世界人口密度最大的城市之一,已超过该城市可承受的临界线,加上交通拥堵、垃圾处理不善、可使用水源不足、卫生

条件恶劣、犯罪率高等问题使得雅加达不堪重负。水灾造成的民众流离失所和经济损失无法估计,海平面上升、水灾泛滥、绿地不断消失等问题也使得迁都这一话题成为当务

之急。

印尼总统苏西洛多次提出过迁都的计划,他曾说:“雅加达已经过度拥挤,当局有必要考虑推动迁移国家行政中心的构想。”

交通拥堵>> “勇夺”东南亚堵车“桂冠”

在雅加达面临的众多问题中,人口过度膨胀导致的一系列问题最为突出,人们感受最直接的是交通堵塞。

在上世纪90年代中期,每当上下班时间雅加达的主要交通路段就会出现严重堵塞,正常情况下需要半个小时的路程,要走上一个半小时,甚至两三个小时。当时雅加达人还自我安慰说,虽然

雅加达越来越堵车,但比起泰国曼谷还不算最严重的。然而,短短五年之后曼谷建成城市高速公路,交通堵塞大大缓解,东南亚交通最拥挤的“桂冠”被雅加达取而代之。

两年前雅加达投入巨资兴建了巴士专用道,把本来就不宽阔的道路一分为二,但这导致300多万辆其他车

辆行驶的道路变窄,行进速度更加缓慢,堵塞更加严重。

为缓解交通压力,城市多年来一直实行“3人1车”制度,即早晚高峰期进入市中心主要干道的私家车,必须有3人以上乘坐。

不少专家警告说,随着人口和车辆的增加,雅加达交通全面瘫痪的日子越来越近。

水患严重>> 2025 年总统府将被淹没

雅加达居第二位的突出问题是水患。

雅加达坐落在爪哇岛西北部,北侧濒临爪哇海,地势低洼,而且地层逐年下陷。加之地处赤道的印尼一年中有半年是雨季,每当雨季来临,海平面水位上升,雅加达便遭遇水患,交通受阻,房屋和财

产被淹,严重时造成人员伤亡,几十万或上百万人临时举家搬迁,经济损失巨大。如2007年初的水患,雅加达多个地区被淹没,整个城市宛若一座死城。

造成雅加达一下雨就发生积水甚至水患的另一个原因是,整个城市没有下水管

道,大雨来临时雨水与海水倒灌,自由自在地流淌,哪里低洼哪里便汪洋一片。

世界银行的一份研究报告指出,如果印尼当局不采取预防措施,到2025年海水将往内陆挺进5公里,一直延伸到印尼总统府,甚至完全淹没雅加达北部的历史古城。

环境恶化>> 大部分河道水色乌黑

生活在雅加达的人们越来越感受到压力重重、不安全。一眼望不到头的车辆塞满大街小巷,空气中弥漫着难闻的汽油味。在普通百姓经常光顾的菜市场,垃圾满

地,腥臭味熏天。大部分河道水色乌黑,水面漂浮着厚厚的垃圾。

印尼在上世纪70年代开始走向工业化,大片城郊农业土地改作商业用途,大中小型

劳工密集企业纷纷涌现,吸引大量农村人口涌入大城市谋生。因城市化步伐迅猛,许多软硬件配套设施跟不上,产生了大量社会问题,导致许多大城市居住环境恶劣。

新都选址>> 新首都可能是个小城

为缓解现在的局面,绒果尔成了印尼新行政首都备选地之一,尽管潜在的迁都成本不菲。

选取绒果尔作为印尼新首都的建议最早是由时任总统苏哈托在上世纪90年代末期提出的。绒果尔目前的建筑基本都是平房,当地最高的建

筑也只有四层,严格地说它现在还称不上一座城市,规模更像一座县城。尽管它现在并不具备成为印尼新行政首都的条件,但其优势在于它十分靠近雅加达。正因为很多设施还不具备,可塑性也是非常强的。

城市规划师德登·鲁克马

纳认为:“迁都是可以做到的,但必须有坚定的政治意愿和承诺。如果我们有和巴西建立巴西利亚一样的完善计划的话,也可以仿照巴西模式,从旧都里约热内卢撤离,在雨林中心地带的巴西利亚从无到有建立新首都。”

据《北京晚报》等报道

新闻链接

近代迁都国家

二战结束以来,出于政治、经济、国防、环保等原因考虑,全球已有多个国家实施了迁都。

巴西 为了建立起一个促进国家经济发展的中心,1960年4月,巴西正式将首都从沿海的里约热内卢迁往内地的巴西利亚,新都在中西部戈亚斯州的一片荒原上。

巴基斯坦 1947年巴基斯坦独立后,与印度因克什米尔问题多次发生武装冲突。当时以卡拉奇为首都,虽然旧都繁荣富庶,但是临海的地理位置,使其极易受到来自海上的外来侵略威胁。巴基斯坦政府在20世纪60年代中期决定建设新都伊斯兰堡,并于1970年迁移到了这个位于内陆山区的新都。

尼日利亚 旧都拉各斯位于西部,与其他地区联系不便;加上人口过于稠密、交通拥挤,环境问题日益严重,缺乏城市拓展所需的足够空间。1975年政府决定从拉各斯迁都到位于全国地理中心的阿布贾,1991年新都建成。

哈萨克斯坦 旧都阿拉木图的发展接近极限,难以满足作为首都的建筑用地需求;城市生态环境恶化、大气污染严重;地处东南偏远地区,远离工业发达地区,不利于地区间平衡发展;处在活跃的地震带上,有地震和泥石流之患。1997年12月10日,阿克莫拉成为新首都。1998年5月6日阿克莫拉更名为阿斯塔纳。阿斯塔纳位于中北部,位置适中,水源、气候较好,离经济发达的北部较近,又是陆空交通的要冲。

德国 1991年10月3日两德统一,中央政府驻地在波恩。迁都工作从1994年开始实施,到1999年7月联邦政府议会迁至柏林,标志着首都已由波恩迁到柏林。

缅甸 为促进中北部地区的发展和出于国防安全的考虑(担心受到美国攻击),2005年11月7日缅甸中央政府宣布,把首都从仰光迁到中部一个叫彬马那的地方,它位于缅甸中部省份曼德勒省的南端。

计划迁都的国家

马来西亚 现首都吉隆坡是名义上的首领苏丹驻地,但是行政中心已经大部分移到布特拉贾亚(简称布城或太子城)。布特拉贾亚位于吉隆坡以南35公里处,始建于1996年,按原计划应于2010年全面建成,被称为马来西亚的“硅谷”。

韩国 首尔自1948年作为韩国首都以来,对韩国的经济发展起到了很大作用。面积不到全国12%的土地承载着50%的人口,集中了84%的行政机关、65%的大学、70%以上的经济力量,成为政治、经济、文化的“巨无霸”,但是,许多“城市病”,如人口密集、交通堵塞、地价飙升、环境污染等也随之产生,迁都将大大分散、缓和首尔的压力。

阿根廷 1987年5月,为开发人口稀少、资源丰富的南部地区,阿议会通过了将首都从布宜诺斯艾利斯迁往千里之外的南方城市别德马的计划,但终因耗资巨大、负担太重未能实施。

伊朗 首都德黑兰位于地中海地震带上。德黑兰目前的居民为1200万,每天都会发生三到四次小地震,震级可达里氏三级。从安全上考虑,伊朗政府曾多次讨论过从德黑兰迁都的计划,但并没有谈及新迁首都的具体位置。

日本 首都东京整个城市圈的人口估计在3500万-4000万人,占了日本总人口的1/4-1/3,产生了交通拥挤、住房紧张、地价飞涨、污染严重等一系列问题。日本在上世纪70年代提出了一种“迁都”的新理念——展都,即扩展首都,目前还在讨论中,但提出的新址方案竟有10个之多。

(宗和)