

# 以“时间边疆”开发缓解我国的“城市病”

宋言奇

(苏州大学中国农村城镇化研究中心社会学院,江苏苏州,215021)

**摘要** 城市时间边疆开发,就是调整城市空间的利用时间,使人们在城市的活动尽量在时间上彼此错开。它对当前我国城市化进程中一系列城市病,如城市拥挤问题、城市犯罪问题、城市失业问题、城市环境问题等的缓解,有着一定的作用。

**关键词** 时间边疆;城市病

城市“时间边疆”一词,是由美国社会学家梅尔宾于1978年所提出。在其考察报告《夜晚作为新生活的边疆》中,梅尔宾指出了时间因素对城市的重要意义,希望通过时间因素来解决城市问题。按他的理解,时间边疆的开发,就是调整城市空间的利用时间,人们在城市的活动尽量在时间上彼此错开,特别是白天与夜晚时间应交错利用,这样将会给城市带来极大的益处。

梅尔宾开发“时间边疆”的思想,是对城市历史发展的一种总结。人类从很早的时候就开始注意城市时间的交错利用,但是在工业化以前,由于缺乏必要的物质技术支持,人们基本上是白天劳作,到了夜晚其活动就被迫缓慢了下来,而且,城市问题也不十分突出,因此城市时间的交错利用微乎其微。进入工业化以来,城市面临着诸多问题与矛盾,城市时间开发与时间规划地位日益重要。同时,现代社会的科学技术发达,为城市活动在时间上的交错利用提供了物质技术保证。梅尔宾“时间边疆”的思想,同时也是对城市未来的一种展望。正如美国人本主义规划理论家雅各布斯论述的那样,“多样性是大城市的天性”,城市是由不同文化、不同职业的人组成的,人们的生活习惯各异,也因此有不同时间利用方式的可能,城市活动在时间上的交错利用有经济社会上的保证。关于这一点,沃斯的异质性论述、

帕克的“城市拼画”论述以及费舍的亚文化理论都做了较为详尽的阐释。未来的城市是人性化城市,人性化的城市也必然是个多样化的城市,因此,城市时间的交错利用必然是大势所趋,目前世界上不少发达城市的发展经历已经预示了这一点。

我国目前正处于城市化加速发展阶段。在城市发展与城市建设取得很大成就的同时,我们也必须清醒地看到,我国不少城市正面临一系列城市病的困扰,如城市拥挤问题、城市环境问题、城市犯罪问题、城市失业问题等等。当然,这些城市病形成的原因是错综复杂的,解决这些城市病的手段也必须是多层次的。开发城市“时间边疆”,使城市活动在时间上交错利用,虽然不能从根本上解决问题,但可以对上述城市病起到一定的缓解作用。本文拟从诸多城市病中选取几例,来论述城市“时间边疆”开发的意义。

## 一、以“时间边疆”开发缓解我国的城市拥挤问题

城市拥挤问题是一个严重的城市问题,在很多情况下它又反映在城市的交通状况上。这类病症并不总是归因于空间不足,相当程度上可以归因于空间没有得到有效利用。因此解决这类城市病,也就不能就空间论空间,还必须与时间因素结合起来。其实,城市本来就是空间与时间的复合体,它不仅是个三维空间,而且是一个包括时间因素在内的四维空

收稿日期:2005年3月

作者简介:宋言奇,博士,研究方向为城市社会学。

间。时间与空间是相辅相成的,而且可以相互转化。哈维曾提出过“空间收缩”的概念,即人们通过调整时间的因素使空间变小。马克思也曾经提出“时间歼灭空间”的命题,即通过技术手段(如交通、通讯技术等)节省时间,就可以达到缩短行程改变空间的目的。例如,传统的社会是建立在步行尺度上的,两个相距百公里的地方,人们步行或骑马可能需要一天或几个小时到达,而借助现在的交通工具,人们通常在一二个小时之内就可以到达。在传统社会,相距百米的人就无法直接交流,而现在,远隔千里之外,人们用发达的通讯设备就可以交流,这充分说明了时间与空间因素的不可分割性。

开发“时间边疆”,即城市活动在时间上交错,也可以对空间产生明显的影响,是空间有效利用的重要途径。城市交通问题就说明了这一点。交通拥挤的当斯定律已经告诉我们,解决交通问题不能仅仅依赖空间,因为新建的交通设施会诱发新的交通量,交通量的需求总是倾向于超过交通供给。就整个西方国家城市发展的历史与现状来看,也是如此。城市道路的建设永远跟不上汽车的发展速度,城市交通系统建设得越快,则汽车的发展速度就越快,从而带来新一轮的恶性循环。因此,我们必须把空间因素与时间因素结合起来解决交通问题。据国外的一项研究表明,美国、日本每年因高速公路和城市道路的塞车所导致的时间浪费折合成经济损失都以千亿美元计,而如果把纽约白天汽车通行量的10%移至夜间的话,纽约的交通问题就基本上可以得到解决,从而避免以上的经济损失。因此在交通管理中,世界上许多城市常常运用“削峰添谷”的方法解决难题,由此可见开发“时间边疆”对缓解交通问题的意义所在。我国也存在这方面的问题,开发“时间边疆”缓解交通压力势在必行。我国不少城市交通利用高峰在早晨7—8时这一时段,高峰期极易发生交通堵塞。以南京为例,据一项调查显示,南京市居民日出行总量达570万人次,其中20%集中在早晨7—8时的一个小时内,交通流量极不均衡。而有些行业与部门的工作时间是可以错开的,这方面有很大的潜力可挖。因此,我国不少城市已经调整了城市空间的利用时间,或正在酝酿这方面的举措。另外,我国目前不少城市的旅游业正在酝酿推行错时制旅游,时间的错

开意味着空间的相应扩大,这对人口密度较大的城市以及城市中的部分区域尤其必要。

## 二、以“时间边疆”开发缓解我国的城市犯罪问题

犯罪问题是人类社会的普遍现象,也是困扰人类的一大难题。许多学者之所以把犯罪问题归于城市病范畴,主要原因是城市的一系列特征(人口、文化等等)与犯罪之间有着很强的相关性,造成城市的犯罪率从普遍意义上要远远高于农村的事实,而且一般来讲,城市规模越大,犯罪率就越高。

城市犯罪类型多种多样,许多犯罪与时间因素有关,也就是所谓的“时间死角”,美国“去中心化”就是一个典型的例证。美国1960—1970年代大规模的郊区化引发了城市中心的“空心化”,在夜晚,当在城市中心工作的市民撤离城市,回到郊区之后,城市中心地区就出现了明显的“时间死角”,成为了犯罪丛生的地区,甚至被人称为“鬼城”。清除时间死角的方式可以用来预防犯罪,而且相对而言成本较低。消除时间死角,就是消除特定时间段内城市的特定地段疏于监督与管理的状态,而通过城市活动在时间上的交错进行,起到一定的监督作用。对此,美国著名的人本主义城市规划学家雅各布斯有过精彩的论述。她用社会学的方法研究街道空间的安全性,论证了清除“时间死角”与减少城市犯罪之间的关系。她观察到,传统街坊有一种“自我防卫”的机制,这种经常保持的人潮,等于在不同的时段都在对有犯罪动机的人实施监控,使他们必定会有所顾忌。雅各布斯据此发展了所谓“街道眼”的概念,主张保持小尺度的街区和街道上的各种小店铺,同时在时间上保持活动的连续性,用以增加街道生活中人们相互见面的机会,从而增强街道的安全感。日本的伊藤滋曾经对城市犯罪问题做了系统的研究与调查,验证了雅各布斯的结论。在他选取的中小商业集中地区、公寓密集地区、郊外住宅区、商业住宅混合区等7类区域中,其中中小商业集中地区的犯罪率最低,究其原因,这个地区的邻里关系密切,“时间死角”较少,居民相互监视的作用较大。因此,清除时间死角这种方式在城市犯罪预防中,尤其是社区的犯罪预防中,可以起到一定作用。我国目前不少社区的犯罪预防中也已比较广泛地运用此种方式,今后随城市化进程的加快与社区建设的加强,这种方式可能会得到更

普遍的利用。

### 三、以“时间边疆”开发缓解我国的城市失业问题

城市失业问题也是城市病之一，它不但是个经济问题，而且是重要的社会问题。城市时间边疆的开发，可以起到推动城市经济发展，拉动城市就业的效果，在这方面，目前全球方兴未艾的“夜晚经济”就是最好的例证。“夜晚经济”利用时间的交错来发展经济，一部分实际上是白天经济的延续，它意味着经济活动时间的延长，经济总量的增长。同时并没有付出太多额外的成本，因为一些基础设施都是现成的，还可以提高各种设施的利用率。夜晚经济的开发，对解决城市就业问题有着很大的帮助。在战后美国，夜晚经济在帮助解决城市就业问题方面做出了一定贡献。它帮助一部分移民、少数民族者、低文化者实现了就业（而这些人往往也是社会问题的来源，因此，这一举措还具有相当大的社会意义）。对于雇主来说，由于没有付出额外的设备成本，他们也是有利可图的，因此，从某种程度上是双赢的，这也是“夜晚经济”迅速崛起的原因所在。

在我国失业问题已经较为严重的情况下，目前不少城市在经济领域为扩大内需，拉动就业，也把目光投向了有利可图的“夜晚经济”，并力争做大、做强。“夜晚经济”已经遍布工业、金融商贸购物、餐饮服务、夜间旅游、文化娱乐、休闲养生等各个领域。北京、广州、重庆、南京等城市在这方面已经开始领先。以重庆为例，其“夜晚经济”极为火爆，拉动了餐饮业、广告业、旅游业的发展，并且解决了上万名下岗职工的再就业问题。北京三里屯酒吧一条街，其特色是夜间酒吧文化，南北总长不过500米，但就是这么一个弹丸之地，年客流量百万人次，直接提供的就业就在500人以上，还不算其拉动的相关行业所提供的就业机会。广州夜晚经济十分发达，号称“不夜城”，广州的餐饮、文化娱乐、银行市场等夜间生意额，占全日全市消费市场的一半以上，夜间经济就业成为就业的重要组成部分，广州市的失业率不到3.6%，在全国的大城市中最低，与此不无关系。

同时，我们必须看到，当前城市以“夜晚经济”来缓解失业问题，绝不是什么权益之计，因为“夜晚经济”是与休闲文化、旅游发展等是密切相关的，它是经济与文化的契合物，因此具有着强大的生命力，也成为现代社会经济的基本走势。

### 四、以“时间边疆”开发缓解我国的城市生态环境问题

另外，从总体来讲，城市“时间边疆”的开发，对城市病之一——城市生态环境问题的解决也有一定的帮助。现代城市一个比较严重的环境问题是大气污染，而交通产生的部分构成了城市大气污染的主体。交通大气污染在交通拥塞时尤为严重，塞车增加了能耗和污染物排放量，据统计，当汽车的时速从40公里降到10公里时，燃料消耗量会增加一倍，环境负荷会增加2~4倍，由此可见，通过错开利用时间，交通问题将大大缓解，交通污染也会随之得到缓解。不仅如此，就污染对人体的危害来说，错时交通也是相对有利的。一个很明显的事实是，汽车产生的一氧化碳对人类的健康影响十分大，而汽车在塞车严重的时候排放的一氧化碳也要比道路通畅时多许多。另外，如果处理得当，城市时间边疆开发对于其他的城市环境问题，如城市水污染问题、城市噪声污染问题、城市热岛效应问题、城市垃圾问题等的缓解，也会产生较好的效果。

总之，城市“时间边疆”的开发，对“城市病”的缓解有着重要的意义。雅各布斯有一句名言：都市若要是继存并且发展，就非使都市社区全天忙碌并且供应各种不同的活动不可。她的立论虽然有些绝对，但基本的道理不可否认，西方发达国家城市的发展历程已经验证了这一点，目前美国城市中全天候的高级市场和娱乐机构要比1950—1960年代多不止几十倍。我国目前在解决城市问题的“显层面”上，过于强调空间维度，而相对忽视时间维度，城市时间与时间规划仍然十分薄弱，尚有较大的提升空间与潜力。但许多城市繁荣的“夜晚经济”和工作错时措施的出台，已经昭示了良好的前景。我们有理由相信，随着经济社会的不断发展，这方面一定会大有作为。

### 参 考 文 献

- 1 蔡勇美，郭文雄.都市社会学.台湾：远流图书公司印行，1977
- 2 云翔.南京市级机关试行新作息时间表.南京日报，2003-04-05
- 3 [日]伊藤滋编.城市与犯罪.夏金池译.北京：群众出版社，1982
- 4 沈清基.城市生态与城市环境.上海：同济大学出版社，1998