

城市看台

停车熄火不宜草率入法

徐琦

为防治大气污染,北京近日对“停车超3分钟熄火”入法举行听证。参会的9位听证陈述人中,全部赞成这项规定。仅有两人表示取证有难度,立法不可行。

这是一次压倒性的胜利。可见,整个社会对于大气治理已经形成了众志成城的气氛,而交通行业的减排由于和每个人都息息相关,更成为公众参与治理的最佳实验场。淘汰黄标车和老旧车,鼓励发展新能源汽车,大力发展公共交通,提倡公交优先……一系列政策的出台早已显示了北京治霾的坚定决心。

治堵与治霾史无前例地被捆绑在一起,部分原因就在于汽车慢速、或是怠速状态的高排放。有数据表明,车辆启动15秒时PM_{2.5}排放值最

明显。不熄火停车3分钟时间,尾气排放累计的PM_{2.5}至少是点火时排放的两倍多。怠速比熄火重启往往更污染环境,这一点似乎没有争议了。

也正因为如此,目前在美国、加拿大、日本、西班牙、瑞士、荷兰和我国台湾、香港、珠海都有相应的停车熄火法规,而且都是强制性的。

基于以上原因,北京市提出“停车超3分钟熄火”入法似乎算是理据充分了。然而对此,我们还是能听到一些不同的声音。比如行驶在繁忙都市中的车辆,谁来为司机们读秒计时?是不是要在红灯旁设置倒计时牌?拥堵下的机动车辆都接连发动打火,容易加大车流缓慢、加长行车时间,这多带来的污染物有没有人

算过?停车熄火、车辆重启可能造成车辆损耗,又有谁负责赔偿?如果停车超过3分钟没有熄火,谁来保证旁边一定有交警拿着秒表开罚单?一旦熄火后点不着,是否可能增加交通事故发生率?

法规、标准的具体化,出发点本是为了方便执法、奖罚分明。但现实中若处理不好,反而可能引发公众在时间上、操作上的困惑与迷茫。法律的最大特征是强制性和严肃性,一旦入法必须执行,若无法强制执行,就必然是形同虚设,挫伤法律的权威,既可能造成司法部门的执法尴尬,也让法律涉及的当事人尴尬。

实际上,细究有关国内外有关“停车熄火入法”的规定,我们会发现许多豁免条款,譬如正在排队候

客的出租车、校车、救护车、冷藏车、混凝土搅拌机等特殊车辆,乘客上下车时,气象台公布酷热、暴雨天气警告时,交通堵塞时等情况下都可免于罚款。而北京市环保局的相关负责人也建议,应对相关条款的内容作出补充调整,更改为“减少机动车排放,凡在学校、医院、宾馆、商场、办公场所、公园、社区、停车场等不影响车辆正常行驶的地段,机动车驾驶员在停车3分钟以上应熄火及发动机,并设立相应罚责”。

可见,简单一刀切地强调“停车超三分钟不熄火就罚款”,如果不提出具体的“附加条件”,在执法效果和可操作性上都将存在缺陷。与其草率入法,不如先提出倡议,使其成为开车人的自觉行为。

实际上,这一倡议被广大司机接受的可能性还是很大的。至少从经济性角度看,停车熄火更省油。2.0排量的汽车重新启动一次,耗油1毫升,怠速5秒钟,则要耗油1.1毫升,怠速耗油远远超过熄火重启。在油价高企的情况下,公众自会做出理智选择。

“停车超3分钟熄火”入法的支持者说,勿以善小而不为。笔者认为,大气污染防治,需要“老虎”“苍蝇”一齐打,这点没错。但从效率上和执法可行性层面看,我们应当先抓那些比较容易操作,执法阻力较小,对形成大气污染又很严重的因素和环节,也就是说,要讲求实效,有所侧重,而不是眉毛胡子一把抓,捡了芝麻却丢了西瓜。

想起前段日子,有人提出餐饮油烟是产生PM_{2.5}的重要来源,彼时并没有人提出立法要求人们不要煎炸烹炒,而是提出在抽油烟机中加入一个新型装置减少排放。同样,对于停车怠速的高排放,能否也先在技术上想想办法,研发出一种自动熄火装置呢?

所谓过犹不及,在立法上用力过猛,不仅效果堪忧,可能还会起反作用。

城市资讯

上海又增一条“双电”公交线

续航里程可达150公里以上

本报记者蔡新华实习记者刘静上海报道 车身总长10.5米、通过充电桩即可对整车进行快速充电、续航里程可达150公里以上、尾气零排放……

日前,上海又引进24辆“双电”纯电动公交车,其中8辆“双电”纯电动公交车目前已在公交22路线路上试运营。据悉,驾驶员通过对车辆的操作摸索,掌握其性能特点后,今年10月26日起,公交22路全线17辆公交车将全部置换成“双电”纯电动车,以减少公交尾气排放,改善城市空气质量。

据介绍,目前上海市共有360多辆包括超级电容、纯电动、电电混合、油电混合4种车型的新能源公交车。今年初,上海市浦东公交曾引进了30辆“双电”新能源车正式上线运营,其中22辆用于787路,这是上海市首条全部使用双电公交车的线路。另外8辆用于785路,与这条线路已有的15辆混合动力新能源车“混编”,以节约能源。

“内江路停车场已安装17个充电桩,营运车辆在夜间用低电价时段进场充电。”巴士电车的相关人士透露,这批新投放的零排放纯电动公交车,采取整车充电模式,通过充电桩即可对整车进行快速充电,充电时间为3~4小时。

“双电”纯电动公交车与上海世博会期间投运的120辆纯电动公交车相比,属于高等级车配置,更加绿色环保,续航里程也更长。车辆在空载满载运营状态下,续航里程可达150公里以上,基本满足公交线路一天的运营需求。

江苏出台促进城乡发展实施方案

改善人居环境 实现集约发展

本报见习记者范圣楠南京报道 江苏省日前下发了《贯彻落实省政府关于扎实推进城镇化促进城乡发展一体化意见实施方案》(以下简称《方案》),将按照低碳生态的要求积极转变发展模式,持续改善人居环境,努力实现由粗放增长向集约发展、资源依赖向创新驱动转变。

《方案》计划,到2015年年底,城市群和中心城市竞争力有序提升,基本公共服务均等化水平全面提高,城乡人居环境持续改善,节约型城乡建设取得新进展,支撑城镇化发展的体制机制逐步完善。全省逐步形成结构完善、级配合理、配置均衡、覆盖全面的公共服务设施体系,形成水平现代、功能互补、各具特色的城乡空间风貌,形成舒适便利、环境优美、生态宜居的城乡人居环境。

《方案》提出,江苏省将继续贯彻落实国务院大气污染防治行动计划,加大对大气复合污染的联防联控,推进实施900项大气污染防治重点工程,加快城市河道综合整治。同时,将实施106项饮用水卫生标准,加强排水管网建设,加快城镇污水处理和污泥无害化处理设施建设,推进控源截污和再生水利用。开展城市生活垃圾分类收集试点,完善餐厨废弃物无害化处理设施,加快生活垃圾设施市、县全覆盖进程。

科学规划,合理利用 苏托垵城市湿地高峰论坛举行

本报记者刘立平 通讯员谭康长沙报道 由湖南长沙市人民政府主办的主题为“城市,可持续发展”首届苏托垵城市湿地高峰论坛近日在长沙市开福区举行。

在论坛上,哈佛大学环境工程系教授、全球水资源组织高级顾问彼得·罗杰斯博士说,湿地建设应尊重河流自然流向,保证湿地的水循环。

“怎样实现最好的保护呢?如果说把人都撤出去,又或者把所有的建设都停掉,把所有的汽车都禁行,这显然不行。湿地是人和自然和谐相处的一个系统,既要敬畏自然,又要让自然服务于人类。”原建设部政策研究中心主任、中国城乡建设经济研究所所长陈淮说,要想实现湿地保护与利用的双赢,就要科学规划城市湿地。

长沙市委常委、副市长张迎春表示,如何加强湿地资源保护,维护生态平衡,是全球共同课题,长沙市政府将采取一系列措施进一步提高湿地资源的科学保护和合理利用水平。

什么样的公共交通更通畅?

本报实习生 许凡

编者:

近年来,我国城镇化、机动化水平快速提高,随之而来的交通拥堵成为了许多城市必须面对的棘手问题。国家为此提出了一系列城市交通发展政策措施,

其中就包括要大力发展公共交通。在近日出台的《大气污染防治行动计划》中提出今后五年要加强实施公交优先战略,提高公共交通出行比例,加强步行、自行车交通系统建设。北京市最新出台的2013-2017年清洁空气行

动计划,也提出要大力发展公共交通,对轨道交通和地面交通加大投入。究竟我们身边的公共交通现状如何?能否成为缓解城市拥堵的重要手段?在城市建设中有何公共交通的误区?

公共交通不给力

故障频发,轨道交通和常规公交“两张网”,城市规划没有提前预留道路空间

10月15日,北京地铁10号线因信号故障,导致部分列车晚点。因故障发生于早高峰时间,导致大批乘客滞留站台。

无独有偶,9月16日,北京双节前“最堵周”的第一天,地铁4号线因信号故障,致列车停运两小时。大批乘客改乘其他地铁线路或公交车,部分乘客被滞留在隧道内半个多小时。

今年以来,北京地铁已经多次因“信号故障”暂停。有资料显示,从2012年起,北京地铁已经发生了86次故障。尤其是近两个月来,间隔几天,北京地铁就免不了“卡一下”。

“早高峰遇到地铁故障就只能选择转乘公交了,要是再赶上汽车也拥堵,那上班肯定又要迟到了。”上班族吴先生抱怨。

此外,地铁站点和路线设置不合理,缺乏停车场、公交站等配套设施也

加剧了城市交通的拥堵。有市民反映,在地铁回龙观站点附近有很多黑车。虽然地铁站门口有公交车,但还是很多人愿意坐黑车。站点人流、车流的密集常常导致附近交通陷入瘫痪。

“站点离家还要两公里,走路远,坐公交等车时间长不方便,所以选择坐黑车。”市民刘先生说道。

对此,国家发展和改革委员会综合运输研究所城市交通研究室主任程世东认为,我国轨道交通和常规公交“两张网”的状况比较明显,换乘衔接不紧密。往往轨道建成运营后较长一段时间,地面常规公交跟不上,导致大量黑出租、摩的出现。

此外,被喻为“地面地铁”的“BRT”快速公交,因其污染小、节约成本、运行高效被越来越多的城市重视。除北京外,广州、重庆、大连、杭州等地也加强了快速公交的建设。

但是BRT快速公交在建设的过程中也遇到了一些问题。“BRT虽然是很好的方法,但只适合现在的新规划区域。老城区当初在规划时没有考虑这个问题,已经没有充分的道路空间来建设了。”北京工业大学交通研究所的张智勇教授说。

据了解,修建BRT快速公交需要具备一定的条件,其中最重要的一项就是需要专属道路,将快速公交的专用道路与普通车辆区别开来。如果专用道路设计不合理,如设置太多路口、过多的停车站点,会阻碍快速公交的行驶速度。

这也导致了各个城市在跟风推广BRT的过程中出现“快了一线,堵了一片”的尴尬。“城市道路本来就已经很拥挤了,如果再腾出几条车道给BRT专用,其他车道的拥堵问题就更严重了。”张智勇说。

公交优先的疑惑

不能将缓解城市交通拥堵的期待寄托于更多的公交车和更多的公交专用道

公交优先即公共交通优先,是指在城市发展和规划中,把公共交通的建设和管理放在优先的位置予以考虑。

公交优先最早是在60年代初由法国巴黎提出的,其后很快在欧美等发达国家大城市得以推行。有数据显示,目前伦敦、巴黎、纽约等城市公交化均在70%左右,东京高达87%,而在我国,城市公交化率却大多在20%之内。

公交优先战略是政府对城市公共资源尤其是道路资源的重新分配,以倡导公共交通的方式来满足大多数人的出行需要,被认为是解决我国大城市拥堵难题的有效策略。

■ 公交车优先 还是地铁优先?

但是目前对于公交优先战略,很多人认为公交优先就是公交车优先,将缓解城市交通拥堵的期待寄托于更多的公交车和公交专用道。对此,国家行政学院决策咨询部研究员王小广表示质疑。

“公共交通优先应该是地铁优先。不管是大都市纽约、巴黎,还是东京、首尔,市中心60%~80%的交通量都是靠地铁完成的。而北京现在只有10%~20%的交通量靠的是地铁,提升空间还很大。”

“公共汽车在大都市的公共交通体系中应居于较为次要的作用。公共汽车承载的交通流仅占地铁的1/5。

而中国目前的公共汽车不是少了,而是用得太多滥了。”王小广说。

公交优先究竟是应该地面公交优先还是地铁轨道优先?对此,城市规划设计院城市交通研究所所长赵杰认为,轨道交通与地面公交不应产生竞争关系,而应形成互补,互相协同与配合。

“轨道交通刚度大,站点和线路不容易调整,主要用来解决中长途交通需求。而地面公交灵活,可以深入城市社区中心和活动中心,主要用来解决中短途交通需求。”

“在世界上其他轨道交通比较发达的地区,轨道交通发展好的也就占到一半以上。轨道交通是骨干,但单靠轨道交通解决不了所有问题。轨道交通要与其他交通方式支撑配合,共同组成公共交通系统。”赵杰说。

■ 郊区导向 还是市中心导向?

此外,在地铁建设中究竟是要以郊区导向为主,还是以市中心导向为主?目前相关领域的专家也莫衷一是。

有业内专家认为以郊区为导向会增加向市中心集中的交通流,从而加剧交通拥堵,并且会造成公共资源的浪费。而赵杰认为,还是要把支撑外围新城发展作为地铁建设的一个重点进行考虑。

“如果城市外围不能提供很好的轨道交通服务,那么市民只有买小汽车才能进城。在香港考察时我们发

现,往往是房子还没建好,轨道交通就已经修好了。地铁速度快又方便,不需要市民自己开车。”赵杰说。

“轨道交通如果能延伸到城市外围,这样比小汽车更加方便快捷,就能给市民提供交通出行方面的等价交换。所以我个人觉得北京下一步的重点可能更多要考虑城市外围的发展。以轨道交通带动外围发展,纾解中心城区区的功能。”赵杰说。

对此,王小广认为,地铁要建在市区内,以市中心为导向,解决大多数人的出行问题。

“地铁、轻轨修到郊区外往往不是为了解决公共交通问题,而是为了投资,为了房地产,才把北京的地铁修到房山、大兴、顺义、昌平等郊区去。”

“举个例子,如果把人流比作100,那么富人比重应该是占少数20人。我们现在面临的选择是80人的流动还是20人的流动。最高效率的选择应该是富人的流动,郊区化应是富人的郊区化。而我们现在是80个穷人到了郊外,这样交通流就放大了四倍。”

“认为北京中心人口密度太高,进而把人口都疏散到郊区这样的观点是错误的,这样会使交通越来越堵。郊区人口上班、上学、看病等各种出行需求会导致对私家车的依赖加重。我认为解决交通问题的核心是把人留在市中心,在市中心大力发展公共交通。”王小广说。



公共交通是人们出行的必需品,但是如今越来越多城市面临着公共交通的问题。图为北京某公交站内成群的等车人。

公共交通网络怎样更科学?

发展公共交通需加密市区人口密度、公共交通领域的地铁密度以及公路体系,最重要的一点,公共交通的建设与发展首先要从乘客的出行需求出发

“在不久的将来,轨道交通的通行里程要达到660公里,进一步加密中心城区的线网。地面交通方面,要加强站点的建设,方便大家换乘,同时也要变换服务举措,增强公交的吸引力。”北京市交通委员会客军在清洁空气行动计划重点任务分解的媒体交流会上这样说。

那么,什么才是科学合理的公共交通网络体系?王小广认为,要建成科学合理的公共交通网络体系就要做到“三个加密”。

“第一个是加密市区人口密度。北京市目前城市人口密度不是高了,而是严重偏低,二环和三环之间的平均楼层不超过15层,反而郊区楼层和人口密度特别高,人都到郊区去了,放大了交通流。”

“第二个要加密公共交通领域的地铁密度。同样是北京市,纽约2000万人口,北京也2000万人口,但是纽约路面人不多,车也不多,就是因为地铁密度大,三五百米就能见到地铁口。”

此外,赵杰认为公共交通的建设与发展首先要从乘客的出行需求出发。“公共交通主要解决的是城市的通行交通,换句话说就是解决上下班的问题。上下班通行交通占到城市出行总量一半以上,而且时间集中于早高峰晚高峰,规律性很强。公共交通要解决的核

心问题是这一点,要从这一点出发建设公共交通网络。”赵杰说。

此外,科学合理的公共交通网络要形成一个出行链。除了发展公交、地铁之外,还要与步行系统、自行车系统的建设相结合,解决好市民出行的“最后一公里”问题。

“人的出行链是从家到单位,不是站点到站点,所以要在交通站点周边形成一个安全、便捷的步行区,为出行者提供一个优良的步行环境,让出行者很容易就能到达最后的目的地。如果步行距离再远一点的话就发展公共自行车,解决到达目的地的“最后一公里”问题。”赵杰说。

“一些地铁站附近之所以有很多黑车,就是由于对很多出行者来说,站点离目的地还有1、2公里,走路太远,坐公交等车时间长又不方便,所以才滋生黑车市场。这时有公共自行车,就很方便了。这是公共交通与小汽车竞争非常关键的一个环节,不是单靠发展公共交通本身就可以,还要与城市用地相结合,共同形成一个出行链。”

ZOOMLION
中联重科
城市环境卫生系统解决方案提供商
销售热线:400-8870-178
www.zoomlion.com