

# 城市

## 周刊 WEEKLY

梦想家园，你我同行

### 慎设“阻车桩”“防护栏”

**我为城市支一招**

不知从何时起，不少城市为防止车辆乱停放，开始在内市道路两侧的人行道设置“阻车桩”，或加装“防护栏”，有的地市还加高了“马路牙子”。从实际效果看，的确收到了立竿见影的效果。然而，也有很多市民不但不“点赞”，还说此举劳民伤财，不能不令人深思。

城市的相关职能部门从保障市民生命安全的角度出发，做出这样的设置，的确可以收到良好效果。但实际问题是，随着城市机动车拥有量的增加，城市停车难问题日益突出。尽管各地下大力建设停车场，广大驾驶员也不想乱停放，但“僧多粥少”的状况一直未能得到缓解。在此情况下，治理机动车乱停放仅靠“堵”恐怕是不行的。

因此，这些护栏桩不能“一刀切”。对于城市主干道及人流车流密集的商业街区等路段，加装护栏的确可一定程度上防止车辆乱行乱停，保障行人安全。而对一些住宅小密集的区域特别是一些老旧小区，小区内没有停车位，小区大门外的马路上，就不宜设置“阻车桩”或“防护栏”了。可以在这里的非机动车道及马路两侧合理规划停车位，采取低收费或不收费方式为附近居民提供停车便利。

(河南郑州 郑文芝)

### 成长坐标

### 处处可见的城市湿地

湿地，被誉为“地球之肾”，对净化水质、调节气候、降解污染物、保护生物多样性都起着重要的作用。近年来，为保护城市湿地，全国各大城市纷纷建起了湿地公园，它们多建于城中或城市边缘，具有便捷性、游赏性、康健性和教育性等特点，不仅是市民高品质的游憩场所，也是生态城市建设的重要举措。



云南昆明大观公园因其高原湿地的特点，每年都吸引大批红嘴鸥前来过冬。

本报记者 高兴贵摄



贵州花溪国家湿地公园是西南地区首个国家城市湿地公园，为各种生物营造了安全的觅食、栖息、繁殖场所。

本报记者 翟天雪摄



山东临沂市沭河二滩城市湿地公园景观优美，植物资源相对丰富，是市民休闲的好去处。

本报记者 李树贵摄

执行主编 王薇薇  
联系邮箱 jrbcs@163.com

### 城市噪音看不见、摸不着，却让人备受困扰——

# 别让城市睡在噪音里



### 问诊城市病

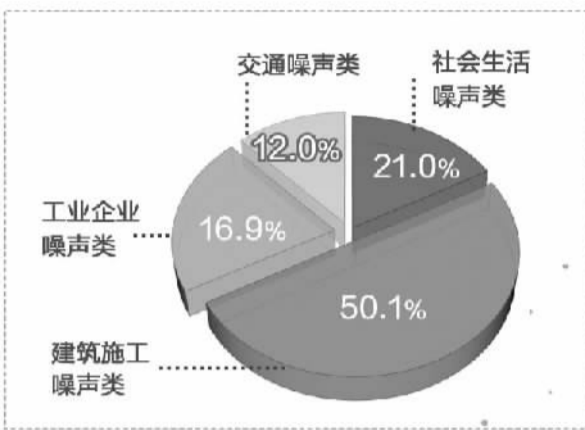
工地施工声扰人清梦、汽车喇叭声无孔不入、高音喇叭高亢的声音不时飘来……噪音污染已经成为重要的城市问题，不管你愿不愿意，各种噪音已经如影随形，无时无刻不在危害着人们的身心健康。

当我们更多地关注空气污染、水污染等看得见摸得着的污染时，也莫忽略这种污染的危害。目前各个城市纷纷加大监管力度，建立根除噪音污染的长效机制，希望从根本上、从源头上解决噪音污染问题，给市民营造安静的生活环境——

2015年，全国各省（区、市）环保部门共收到环境噪声投诉

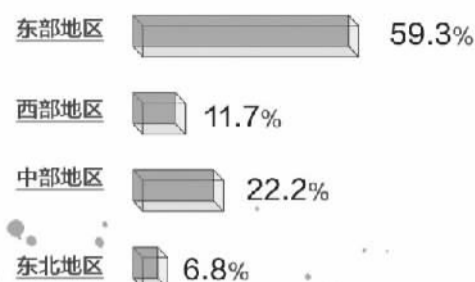
35.4万件

其中



——摘自《中国环境噪声污染防治报告（2016）》

各地区噪声投诉量占全国噪声投诉量的比例为



## 贵阳：为何成为最“吵”城

本报记者 吴秉泽 王新伟

在环保部发布的《中国环境噪声污染防治报告(2016)》中，贵阳市以均值58.9分贝成为全国最“吵”的省会城市。

记者通过调查发现，这既与当地近年来大规模、高强度地开展基础设施建设有关系，也受到市民不文明行为的影响。

据贵阳市生态委相关负责人介绍，今年以来，该市轨道交通、1.5环建设等城市基础设施进入施工高峰期，施工强度加大，成为噪声污染的重要原因。

据记者了解，在贵阳部分地区，施工车辆24小时不停歇，重载卡车的马达声严重影响沿线市民的休息。对于这种因为基础设施建设而造成的噪声污染，绝大多数受访市民表示能够理解和接受。但对于因市民不文明行为造成的噪声污染，市民则希望有关部门能采取有效措施加以治理。

这样的噪声污染有哪些呢？记者日前走进贵阳市黔灵山公园，刺耳的噪音扑面而来。公园入口处道路两旁，不少商店使用音响、高音喇叭等设备，播放着快节奏的歌曲以及各种促销信息。走进公园内，也有好几组文艺爱好者伴随着高分贝的音乐，或唱或跳，嘈杂难忍。记者使用手机上的噪音测试软件随机进行测试，最高音量已达90分贝。

“常年不能有正常的午休。”家住黔灵山公园旁边的刘女士告诉记者，即使把窗户关得严严实实，仍然阻挡不住扑面而来的噪音。

据记者调查，类似的情况在贵阳极为

普遍，商铺越集中的地方，越吵闹。附近的居民也不堪其扰。

另一方面，驾驶员不文明的驾驶习惯也是贵阳市噪音的来源之一。据记者了解，贵阳驾驶员使用汽车喇叭的频率偏高，每逢堵车，喇叭声此起彼伏。还有部分驾驶员在深夜路过居民区时都会鸣喇叭。

此外，贵阳市民还有在乔迁新居、结婚出嫁时燃放鞭炮的习俗，由于燃放时间大多在凌晨或者黎明时分，严重干扰了附近市民休息。

贵阳市对噪音污染高度重视。早在1997年，贵阳市就制定了《贵阳市环境噪声污染防治规定》，对辖区内的噪声污染防治工作作出了具体规定，责任明确到具体部门。各部门也采取了一系列举措，如加大对企业噪声污染的管控力度，对穿过城区的高架桥设置声屏障，对城区道路实施“白改黑”；交警部门广泛开展“静音”行动，减少汽车噪声污染；环保部门对于违反相关规定的企业，进行了约谈，等等。

但总体而言，贵阳的噪音污染治理工作与市民的期望还有很大差距。

“我们将加大环境噪音整治力度，努力为市民创造一个舒适的居住环境。”贵阳市相关负责人表示，贵阳市将通过管控建筑工地，特别是对夜间施工的管理，加强绿色文明施工管理，加强工业企业监管，落实对经营性场所、临街商铺高音喇叭的有效控制，划定夜市经营区域和时段等举措，改善城市声环境质量。

## 上海：系统营造安静的城市

本报记者 李治国

上海作为国际化大城市，不仅在城市硬件上在向国际一流水平靠拢，在绿化、交通、城市管理等方面也在持续优化，比如对于噪音的治理，就逐步取得成效。

今年以来，上海居民印象最深的事情就是过了一个“史上最安静的春节”。“今年的春节‘静悄悄’，无论是除夕之夜，还是迎财神的黎明，这是史上最安静的一个春节……”回忆今年过年的场景，不少上海市民记忆犹新。今后，上海对春节期间的烟花爆竹的管控也将持续下去，让“安静的春节”成为常态。

在“安静的春节”之外，“安静的工地”也在成为常态。今年上半年，上海诞生首批70个“明星工地”。经施工单位申报，行业协会和相关部门推荐，新闻媒体和市民巡回团核查，在上海近8000个在建工程项目中，中铝南方总部项目工程南楼、北楼项目等70个工地被评为上海“明星工地”。这些“明星工地”不仅文明施工措施过硬，而且施工中注重与周边居民、企事业单位的沟通协调，相互帮助，做到施工不扰民，成为文明施工的升级版。据上海建工五建集团的项目负责人告诉记者，工地上安装了专业的测评仪器，这种仪器叫做“无组织污染源在线监控系统”，仪器利用摄像头、噪音器、雨水传感器等手段，实时自动采集施工现场的噪音、扬尘等数据，并直接传输到环保部门的监测平台，一旦超过标准数值，立即发出警报。

记者了解到，2013年3月，《上海市社

会生活噪声污染防治办法》正式实施之后，上海明确了公园等公共场所噪声、住宅小区装修噪声等噪声污染认定标准问题，对社会反响强烈的商店室内外使用音响设备进行进行了规范，创设了住宅小区公用设施噪声、车辆防盗报警装置噪声等相关污染防治规定。

在具体实施过程中，首先由上海市环保局牵头，会同公安、规划、房屋管理、城管执法等有关部门，落实了社会生活噪声管理的具体措施，完善了社会生活噪声管理的协同配合机制，强化社会生活噪声的源头控制，形成了多部门齐抓共管的局面。

其次，上海环保部门也认识到，在纷繁复杂的社会生活中，产生社会生活噪声矛盾在所难免，那么，如何建立纠纷解决机制是化解社会生活噪声矛盾的重要内容。因此，上海环保部门依据《办法》规定的相关机制，充分发挥社区和居民自治组织的调解和协调功能，会同有关部门引导居住区业委会制定包含噪声管理内容的业主公约，对噪声矛盾突出的公园、公共绿地、广场等特定公共场所，指导街道、乡镇制定因地制宜的噪声控制公约。

第三，在强化管理的基础上，上海环保部门还依据《办法》，强化执法监管工作。上海市环保部门会同有关部门，根据各自职责，加强对社会生活噪声的执法监管，特别是经社区和居民自治组织调解无效的噪声问题，加大执法监管的力度，减少了社会生活噪声污染源。

# 请给公交专用道多一点理解

杜铭

解决城市交通问题，私人交通工具并不是出路。如果人人都想让自己在出行方面的利益最大化，对于整个城市交通来说将是一场灾难。要想吸引人们重新回到公共交通，就要解决公交车通行效率不高、准点率低等问题

大城市的交通已经拥堵到接近临界值的地步，可人们还是宁可堵在路上，也不愿意放弃使用私家车。

为什么人们一旦选择了小汽车，就再也难回到公交车上？一方面，“由俭入奢易，由奢入俭难”，人们很难拒绝小汽车舒适和便利的诱惑；另一方面，长期以来，城市公共交通发展严重滞后，公交车存在等候时间长、乘坐体验差、“最后一公里”难解决等诸多问题，让人们“想说爱你不容易”。

解决城市交通问题，私人交通工具并不是出路。如果人人都想让自己在出行方

环平均行驶速度每小时25.2公里，提升了12.8%。

道路资源的重新分配，必然会对现有的城市交通格局作出调整，也必然会触动利益。但我们要分清什么才是主流和方向。前不久，深圳做了个试验，证明公交车实际单车平均载客量约为小汽车的40倍；在高峰期的路面上，小汽车使用了96%的路权只承担了六成客运量，而公交车只用了4%的路权就承担了四成的客运量。这充分说明，发展公共交通才是解决之道，才能让更多人的出行权益得到保障。

当然，无论是地铁还是公交车，都还存在改进的空间，需要我们进一步下力气完善。治堵过程中，出现种种不解甚至反对的声音在所难免。对此，我们应有耐心和信心，一方面继续坚定地大力发展公共交通，让绿色出行之路越走越宽；一方面以科学态度，不断吸收合理化建议，把工作做好，争取更多市民的理解和支持。



### 城之道

近日，北京市三环路建成了市内第一条环线公交专用道。运行后，有不少市民抱怨说，三环路更堵了，开车更慢了，不少人认为公交专用道是“添堵”之举。

的确，施划公交专用道之后，对社会车辆而言，原先的三条车道变成了两条，这意味着可用的道路资源减少了，自然会给使用私家车出行的市民带来不便。不过，从长远来看，改革带来的“阵痛”是必经阶段；市民也需要更加理解城市管理者的苦心，多用自己的实际行动支持绿色出行。

现在生活水平提高了，越来越多的人倾向于使用私家车作为交通工具。尽管城市管理一再出台限购、限行、提高停车收费等措施，但依然抵挡不住人们开车的热情；公交出行的比例也一降再降。尽管特