

杭州地铁自我“升级”见证城市发展

地铁不仅便利了市民游客出行，也加快了城市发展的步伐。从最初只有1号线一条地铁线，到如今2号线、4号线陆续开通，5号线整装待发，地铁之于杭州城市发展的重要性日益凸显。

□ 张煜欢 刘方齐

5月4日午后时分，位于杭州繁华的商圈中心、距西湖仅“咫尺之遥”的杭州地铁1号线龙翔桥站，进站和出站客流高峰交汇。龙翔桥站站长王斌刚在站厅内了解完客流组织情况，又立马穿过摩肩接踵的人群，来到直通西湖、客流最大的出入口，协助进站客流控制。他与站务人员举起高音喇叭，扯着嗓子指挥乘客，成为这一十字路口鲜明的“风景”。

和杭州地铁“共生”这一批批地铁人，正各自奋斗在不同的岗位上，对地铁和这个城市的发展都信心满满。“2022年亚运会之前，杭州地铁将会有跨越式的发展。可以预见，在不远的将来，杭州各个城区的市民游客可通过地铁穿梭自如，更为从容地欣赏这座城市的繁华与宁静之美。”

人群川流不息、闸口开合不停、出入口排起“长龙”……一到节假日，地处杭州市中心核心地段的龙翔桥站注定客流“爆棚”，其也堪称该市“最火”地铁站。自2012年11月杭州地铁1号线开通以来，随着地铁网络逐渐延伸，客流量屡创新高，先后担任龙翔桥站站长的宁强和王斌强烈感受到，杭州地铁在自我“升级”的同时，也见证并“陪跑”着城市的发展。

首批“开荒者”见证杭州地铁“从无到有”

回首10年前，对于城市发展步伐日益加快的杭州来说，开通地下轨道交通的需求十

分迫切。地铁线就像疏通了城市的发展血脉，凝聚着全城的期待。

但地铁“从无到有”，谈何容易。

回忆起2012年杭州地铁最初的模样，龙翔桥前任站长宁强记忆犹新。“最初到站时什么都没有。现在出入口有台阶、电扶梯，我们当时就是爬梯子上下。”

宁强把这段经历戏称作“开荒”——“钢筋架子毛坯房，水泥地板没装。”

经历了开荒、施工，地铁站雏形渐显。但地铁建完，管理水平也需立即跟上。2015年，宁强被派至杭州地铁1号线龙翔桥站任站长。

花了一个星期，宁强做足了上岗前的准备。他花费大量时间去钻研车站的运作、日常客流特点以及客流组织。宁强还摸索发现，要做好地铁车站工作，站外联络也十分关键。“比如当地铁站客流控制时，必须和地面的各管理单位做好交流合作。”

当地铁里行色匆匆的“上班族”越来越多，宁强便知道少了许多堵在路上的“开车族”。杭州地铁1号线的正式开通大大缓解了路面压力，为杭州解

决交通拥堵问题带来全新的解题思路。

城市能级不断提升 如何应对“超强客流”

2011年，杭州西湖成功申遗。2016年，G20杭州峰会举行。盛会不断，杭州西湖的名气高涨，地铁1号线龙翔桥站是其最佳“见证者”。

每逢节假日，龙翔桥站都要经历客流“大考”。

2018年7月，王斌“接棒”宁强，来到龙翔桥站任站长。今年“五一”小长假，杭州地铁线网客流量刷新历史记录，“直抵西湖”的龙翔桥站也不例外，王斌称“做梦都会感觉到人山人海”。

当“超强客流”来袭，而车站空间有限，该如何调整内部客流组织，让车站容纳更多客流？

王斌经过摸索发现，在目前控制客流的方法中，利用铁马围控的办法尤为有效。他把这一蛇形围栏的作用比作漏斗，“人多绕行铁马时，就好像漏斗一滴一滴下来，能把进站人数控制在一定数量内，保证站厅秩序。”

同时，王斌也通过利用附近商场通道引导客流、高峰期电扶梯改向等方法，成功应对了大客

流。他表示，许多外国游客来到杭州时，也为整齐有序的地铁秩序纷纷“点赞”。

地铁线网日益完善 “陪跑”城市更快发展

地铁不仅便利了市民游客出行，也加快了杭州城市发展的步伐。从最初只有1号线一条地铁线，到如今2号线、4号线陆续开通，5号线整装待发，地铁之于杭州城市发展的重要性日益凸显。

与王斌、宁强一样，和杭州地铁“共生”这一批批地铁人，也正各自奋斗在不同的岗位上，对地铁和这个城市的发展都信心满满。王斌笑称，尽管客流压力不断增强，但这也是杭州城市实力提升的有效印证。未来他会继续提升管理水平，为“超强客流”的来袭做好更充足准备。

“2022年亚运会之前，杭州地铁将会有跨越式的发展。今后地铁将覆盖到杭州各个角落，基本上杭州任何一个地方交通都会很便利。我很看好杭州的未来。”宁强说。

可以预见，在不远的将来，杭州各个城区的市民游客可通过地铁穿梭自如，更为从容地欣赏这座城市的繁华与宁静之美。

街谈巷议

严格控烟重在社会共治

□ 支振锋

控烟不仅关系到人民群众生命健康，也事关一个社会文明水平的提升。对于严格控烟，我们既有清晰认识，也有坚定行动。

前不久，深圳将出台“史上最严禁烟令”的消息，引发广泛关注。电子烟被禁、禁烟范围从室内扩展到室外、违规吸烟不经过劝阻直接罚款、学校出入口50米内不得销售烟草制品等规定，均成为《深圳市经济特区控制吸烟条例修正案(草案)》的亮点；而将控烟纳入城市发展规划和政府绩效考核的举措，更是赢得不少点赞。

《广告法》《烟草广告管理暂行办法》《公共场所卫生管理条例实施细则》等国家法律法规或规章，为控烟提供了重要支撑。2016年出台的《“健康中国2030”规划纲要》，提出了“15岁以上人群吸烟率降低到20%”的目标。特别是近年来，包括北京、上海、深圳在内，已有约20个城市出台了公共场所禁止吸烟的地方性法规，另有12个城市正研究出台控烟措施。

通过宣传引导、政策控制，尤其是相关法律法规的出台和完善，近年来我国控烟举措不断升级，成效日益明显，公众对烟草危害的认识也逐步深化。北京、西安等城市相继出台严格控烟措施。特别是在民航和高铁领域，控烟措施效果尤其显著。但实事求是地讲，控烟成效与群众的期待、国家顶层政策设计的目标、“健康中国”的美好愿景仍有距离。

不容忽视的是，现有控烟法规也存在一定程度上的执行困难。尽管全国已有若干城市通过了控烟的地方性立法，但由于执法主体不明、执法力量配置不足、相关部门执法意愿不强，加上执法取证太难、成本太高，也导致控烟面临执行难。这说明，既增强控烟的立法供给、制度供给，又解决控烟执行难的问题，才能为严格控烟提供制度保障。

“法律是成文的道德，道德是内心的法律”。要达到预期的控烟效果，不仅需要发挥法律的约束作用，也要发挥道德的示范作用；不仅需要政府积极作为，更需要社会和个人主动配合。

城市资讯

以“数字孪生”技术 搭建“数字空间中的城市”

本报讯 为更好统筹城市规划、空间布局，能否同步建设一个“孪生”的“虚拟数字城市”，5月6日，全联房地产商会数字城市分会会长、广联达科技股份有限公司董事长刁志中表示，新型智慧社会的构建，需要全面提高城市治理的现代化水平。而基于“数字孪生”的智慧城市顶层设计，让城市建设从规划之初就建在数字空间城市信息模型之上，从而真正实现精细化管理、智能化运行、高品质体验。

刁志中在日前举行的第二届数字中国建设峰会上表示，随着人工智能、量子计算、BIM、数字孪生等前沿数字科技的不断涌现，特别是“数字孪生”的出现，让未来的城市建设发展在形态上出现了新的变化。所谓“数字孪生”的科技手段，就是对物理空间的

城市，在数字空间再造一个匹配的“数字孪生城市”。在城市规划之初，就实现城市的数字化建模，并支持城市规划设计、建设、运行等方案模拟与发展推演，实现人口空间、公共设施布局、基础设施建设、城市治理服务等分析。

据刁志中介绍，数字孪生技术是助推城市发展的新动能。现实实体城市与数字孪生城市同步规划、同步建设，共生共长。它既包含微观层面的不同阶段的建筑、设施等建筑信息模型(BIM)数据信息，也有宏观层面的地上、地下区域空间场景等三维数据信息，还有基于物联网的人员、事物、流程等不同主体对象状态的动态数据采集。(齐中照 颜之宏)

北京新增5种禁止使用建筑材料

本报讯 北京市住房和城乡建设委员会、北京市规划和自然资源委员会、北京市城市管理委员会日前联合发布《北京市禁止使用建筑材料目录(2018年版)》，该版增加了5种禁止使用的建筑材料及设备，禁止使用的原因主要包括污染环境、生产过程污染大、浪费能源等。

2018年版目录共列入13类77种禁止使用产品。原2014年版目录中，有12种禁限类产品因标准已失效等原因，没有再列入2018年版目录。

2018年版目录增加的5种禁止使用的建筑材料及设备中，苯系溶剂的禁止使用原因为生产过程污染大，施工现场非密闭拌制的

保温砂浆的禁止使用原因为污染环境。不满足《建筑类涂料与胶粘剂挥发性有机化合物含量限值标准》的涂料和胶粘剂，因含有机污染物且施工时挥发有害气体被禁止使用。

此外，能效标识二级及以下、氮氧化物排放未达到《燃气采暖热水炉》5级要求的燃气采暖壁挂炉，因能效低、浪费能源被禁止使用。因弹性差、易龟裂，聚氨酯类密封条、隔热条、暖边间隔条被禁止使用。

2018年版目录首次列入的建筑材料及设备，自2019年6月1日起停止在北京市民用建筑工程中使用，自2019年10月1日起禁止在北京市民用建筑中使用。(李嘉瑞)



喷水雾降飞絮

5月7日，为保障市民的良好空气环境并减少火灾隐患，北京市丰台区南苑街道工作人员应用除尘雾炮车等对杨柳树进行了喷射雾化水雾降絮工作。图为南苑街道保洁队的工作人员在进行水雾降絮工作。

新华社记者 李欣 摄

“后期运维”已成共享单车“主战场”

“人没车骑”“车没人骑”“车不好骑”“乱停乱放”是目前共享单车发展四大显性问题

□ 宁迪

曾一路高歌猛进的共享单车从去年开始“刹车”，在资本热潮逐步冷却后，共享单车行业经历了一轮又一轮的洗牌。在近日举办的一场关于共享单车可持续发展圆桌论坛上，行业人士和专家就共享单车的未来展开讨论。

从2017年下半年开始，全国各地陆续出台“总量控制”的共享单车“限投令”。在泰和泰律师事务所高级合伙人刘汝忠看来，“限投令”的出现可被视为一道“分水岭”，让过去以资本作为驱动，盲目扩张占领市场的共享单车行业回归理性，从“粗放型”的投放模式演变到“精细化”模式。

“总量控制是有必要的，尤其像北京这样的特大城市更有必要。”刘汝忠认为，“限投令”是在倒逼单车运营者利用技术手段提高效率。

除此之外，“限投令”使得过去企业“一元化”的管理走向政企“多主体”参与，交通运输部科学研究院城市交通与轨道交通研究中心战略规划部副部长尹志芳指出，目前很多城市提出了对于共享单车企业的考核办法，根据考核结果来调配各家单车的市场份额，不合格的企业就要强制退出，进而用这种手段激发企业的积极性。

国家发改委综合运输研究所城市交通研究中心主任程世东认为，企业是以经济效益为目标，前期为了提高市场占有率过量投放，投放数量达到过剩后，必定会收缩，行业本身自然就进入了相对理性的发展阶段，并不一定是因为“限投令”的原因。

在哈啰出行公司代表王帆看来，“造车、放车只是万里长征的第一步，后期每一天的运维，才是共享单车真正的主战场。”而“人没车骑”“车没人骑”“车不

好骑”“乱停乱放”是目前共享单车发展的四大显性问题。

2018年，北京研究制定《北京市共享自行车企业运营服务质量考核管理办法》(以下简称《办法》)，《办法》规定了企业需要为每一千辆车所配备的负责后期运维的人数。

作为行业人员，王帆觉得这样严格的数量要求并不完全适应共享单车目前的发展。目前企业通过综合运用GPS、蓝牙信号以及WiFi等多种手段，已经能实现对车辆的精准定位，并不一定需要那么多人力，政府应该综合考虑城区面积、热点区域等因素，让技术发挥更大的作用。

在各地，共享单车的管理涉及交管、城管等多个部门，暴力收车的问题成为现在企业的“困惑”，企业发现一些车被收走堆到其他地方后，有的车已经出现损坏。在规范“乱停放”的问题上，如何既保证共享单车不占

道，也可以保证车辆不被损坏，成为企业现在关注的焦点。

对于治理“乱停放”，电子围栏技术在一些地方已经启用，如果用户没有将共享单车停在指定区域则会扣钱，但中国政法大学传播法研究中心副主任朱巍认为，共享单车的初衷就是为了解决“最后一公里”的问题，如果用户为了规范停放，必须把车停在离目的地几百米以外的地方，再走回来，那共享单车也失去了本身的意义。

在许多城市陆续下发了“限投令”之后，更多的共享单车企业将视线转向了县级城市。

刘汝忠今年清明假期回老家时发现，共享单车还未在他所在的县城普及。他觉得，县城居民对于共享单车出行的需求反而更高，这或许将成为一片“蓝海”。

除去企业自身的谋划布局之外，政府应该如何开展对于共享单车的动态监管？程世东

认为政府要做的首先是对于市场进行合理引导，其次是配套设施的建设。

有专家表示，政府应该考虑建立绿色出行体系以及相应的慢行道路系统，不要在慢行道道上骑着骑着车，慢行道道没了。

在朱巍看来，共享单车企业要面临许多风险，尤其是个人信息和内容上，个人信息保护法目前正在研究起草阶段，作为出行平台的共享单车必定需要收集用户信息以及用户出行轨迹等个人隐私数据。如果这类行为没有提前征求用户允许，一定会触碰到个人隐私的红线。在收集后企业如何保证数据安全，如何正当合法地使用数据同样是一项重大课题。

此外，拥有大量用户的共享单车平台在某种程度上也具备了媒体属性，相关的App上也进行广告内容的投放，这方面也是未来政府部门监管的重点。