

循环用变废为宝 不让雨水成污水

沪“雨水银行”实现双季轮作

上海市正在打造“雨水银行”，变废为宝，让“天落水”循环使用，相关技术应用在上海市2017年度重大建设项目——浦东滨江沿岸绿色贯通大通道项目中，通过工程实践得以示范性应用。

“雨水银行”运用雨水绿色渗透生态系统实现“双季轮作”：在雨季过滤并储蓄雨水，在非雨季将生态净化后的雨水重新用于林地浇灌，可达到收支平衡的目的。

据测算，以1万平方米的公共绿地为例，整个系统只要建设一个560立方

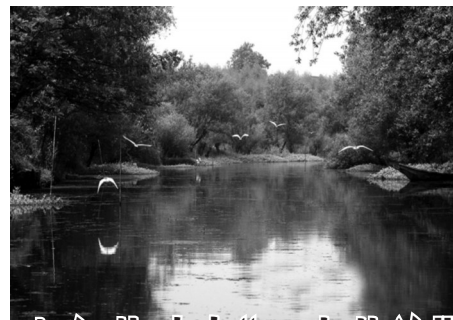
米的面源雨水收集池，以及140立方米的净水储蓄池，就能实现全年浇灌生态平衡，具有极高的生态价值与雨水生态再利用的复合经济价值，直接助推“海绵城市”建设。整个系统不仅占有地面资源的比例小，维护运营上也比用自来水浇灌成本低、效果好，更有益于植物的成活与生长。

华东师范大学生态城市建设研究中心主任林拓教授介绍说，这一系统的核心，并不是将上海的雨水直接渗排为地下水加以利用，而是先要实现“双重生态过滤”：一是通过特殊结构

的绿化坡地及特种植物根系，进行生态净化过滤；二是通过特殊矿石过滤基坑的净化吸附过滤，将其转化成优质与可再利用的水源，才可“储蓄”并用于非雨季节的浇灌。

记者获悉，在浦东滨江沿岸绿色贯通的大通道项目中，相关技术正得到示范应用。同时，这一系统还配套有远程智能水质监控系统，确保生长在公共绿地的植物能够源源不断获得循环再生的优质浇灌水。

《中国环境报》2017.6.12
文/蔡新华 刘静



小鱼苗助力“五水共治”

西溪湿地联合西湖区渔政生态治水

近年来，杭州市西湖区以“五水共治”为抓手，在西溪湿地综合治理过程中，坚持生态优先、科学施策、治保并举，采用引入清水入园等措施全力提升湿地水体感官度，特别是去年，通过西湖区的东穆坞沉沙池建设和湿地水环境保障工作，进一步提升了湿地水质。

自2003年8月实施西溪湿地综合保护工程以来，西溪湿地通过实施“引水入城、截污纳管、清淤疏浚、生物治理”等措施，极大地改善了西溪水质。从去年开始，流出湿地的水质都能达到Ⅱ类标准，水体感官度良好，惠及杭城特别是“运西片”的大部分河流。今年西溪湿地已完成3万余方的清淤工作，主要位于深潭口、秋雪庵等区域。

通过自然力量修复生态是一种最高效和安全的方式。西溪湿地水系纵横交错、池塘鳞次栉比，水域面积占总面积的68%，公园通过在主航道以及与河道连通的水域，种植芦苇、茭白等典型湿地植物，并科学配比和放养鱼类、两栖类，恢复和重建西溪湿地历史上最佳的湿地生态系统，强化水体净化能力，实施生态治理。

浙江在线 2017.6.21 文/郑维正 戴小丽

高楼坠物的广告与社会公德

□金涛

高楼坠物，不论是有意或无意，倘若坠物将楼下经过的行人伤害或损害他人财产，都是一种犯罪行为。

生活中就屡屡发生随手抛物，将楼下经过的行人砸伤甚至致死的案件，以致被害人亲属将全楼住户告上法庭（因为无法指证何人抛物，肇事者也不主动承担责任）。

住在高楼上的人不要往窗外抛物，这是常识，也是人所共知的公共道德。

但是，奇怪的是，大名鼎鼎的上海电视台每天播报、收视率很高的“东方新闻”节目，却在反复插播的一则广告中，出现高楼抛物，砸中楼下骑车人的画面。这是一个非常荒唐的，有悖社会公德、误导青少年的广告。

这是为一种饮料“脉动”所作的广告：住在楼上的一个女生，突然将一只运动鞋扔出窗外。画面定格在楼下驶来一个骑自行车的男孩，这只抛下的运动鞋恰好砸在男孩头上，猝不及防的他失去平衡，险些摔倒……

这是一个违背公共道德的广告！上海电视台每天播报“东方新闻”节目插播这样的广告，不知是传递什么社会公德？

我要说明的是，上海电视台的“东方新闻”是办得很好的节目，我每天必看。但这则广告实在太低俗了。

城市水质将有排行榜 每年按季度排名

习惯了每月看看自己所在城市或者家乡空气质量排名的朋友，今后可能会多一份关注和“牵挂”——环保部日前正式印发实施《城市地表水环境质量排名技术规定（试行）》，这意味着水环境质量排行榜将在不久的将来跟公众见面。

每年进行4次排名，看状况也看变化

环保部将对全国338个地级及以上城市水环境质量、变化情况每年进行4次排名。

环保部环境监测司司长刘志全介绍，2015年4月，国务院印发《水污染防治行动计划》（简称“水十条”）。其中第十条第三十三款明确提出，综合考虑水环境质量及达标情况等因素，国家每年公布最差、最好的10个城市名单和各省（区、市）水环境状况。

拿严重缺水的海河流域城市跟水量

丰沛的江浙城市比水环境质量，会不会有失公平？

刘志全说，发布这份技术规定，就是明确城市地表水环境质量排名方法和信息发布等内容，技术规定确立了以地表水环境质量为核心、兼顾水质变化的排名思路，也就是既要看“颜值”、也要看变化。

城市地表水环境质量排名包括两部分：一是城市地表水环境质量状况排名，反映的是城市地表水环境质量现状，可作为评价城市地表水环境质量优劣的依据。城市地表水环境质量状况排名按照城市水质指数（CWQI）从小到大的顺序进行，排名越靠前说明城市地表水环境质量状况越好。二是城市地表水水质变化程度排名，反映各地水污染治理的成效，排名基于城市水质指数变化程度，排名越靠前说明城市地表水环境质量改善程度越高。

优化全国地表水监测点位布局，并将加强相关数据质控

为使排名结果客观公正，一些基础性工作已做好铺垫。一是优化全国地表水监测点位布局。按照“水十条”要求，环保部共设置了1940个国控地表水排名断面，这些断面也是《水污染防治目标责任书》中地表水的考核断面，断面设置具有代表性；二是科学制定排名方法。对全国1940个排名断面，统一采用Ⅲ类标准值为基准计算水质指数，客观反映城市地表水环境质量状况。

此外，还将加强地表水监测数据质控，消除地方行政干扰，确保地表水监测数据真实、准确。同时，技术规定明确提出，若城市上游入境断面水质不达标，参照相关规定，扣除上游影响后计算城市水质指数。

《人民日报》2017.6.20

北京整治“散乱污”企业

8月前工业燃煤全面“清零”

记者近日从北京市“全面清理整治‘散乱污’企业、工业大院”新闻通气会上了解到，到今年8月前，北京市将实现工业燃煤全面“清零”。到今年底，北京市将完成对全市的5500家“散乱污”企业进行清理整治，初步完成六环内60个工业大院的清理整治工作。

今年3月，环保部印发《京津冀及周边地区2017年大气污染防治工作方案》，方案中明确要求，北京市全面摸排不符合产业政策、产业布局规划，污染物排放不达标，以及土地、环保、工商、质监等手续不全的“散乱污”企业。

经过前期摸排和整治，截至目前，北京市已经完成了对诸如家具加工、喷漆等2086家“散乱污”企业的清理整治工作，预计到今年底，整治总量将达到5500家。到2020年，北京市将全面完成此类低端业态的清理整治工作。

此外，本市还结合工业燃煤设施清洁能源改造，推进“散乱污”企业治理。通过年初摸排，全市有290多家企业在使用工业燃煤锅炉。按照要求，这些企业8月1日前要完成清洁能源改造，或将燃煤设施拆除停用。届时，全市将实现工业燃煤“清零”。

另据记者了解，为加快疏解非首都功能、优化首都发展布局，曾经低端业态集中且也是北京发展进程中一大特色的“工业大院”，也将随着首都功能的发展逐渐退出历史舞台。

央视新闻 2017.6.17 文/王丰 危家煦

感受台北公交

在台北坐公共汽车，买票分上车刷卡和下车刷卡两种，分别在各个车门上有电子显示屏提示，我坐过几次后才弄清楚这实际上是一种分段式计价的方式，比如公共汽车整个行程分为A区和B区，如果乘客上下车都在A区，则只需上车刷卡，下车不必刷卡；同样如果乘客上下车都在B区，则只需下车刷卡，上车不必刷卡；但如果乘客在A区上车，在B区下车，也即跨区域的话则上下车时都需要刷卡，那就要付两倍的价钱了，车内上、下车门处都会自动显示是否需要刷卡，乘客不必自己计算。公交车报站名也多用中英文电子屏反复显示，进站前则伴随着柔和的音乐提醒一下到站名称，整个坐车过程中非常安静和舒适。

北京的公交车每过一站就要广播提醒一次乘客上下车要刷卡交费，并告知如果少刷一次卡将按最长公交线路计费（似乎是好心地提醒，却让人很不舒服地感觉是潜在地把每位乘客都视为有逃票的嫌疑），报站名时每站也会重复大声地广播两、三次，而电子显示屏似乎是质量老不过关，经常出现停顿、乱码等问题，使得自始至终整个乘车过程和环境都显得嘈杂喧

闹，让人心烦意乱又无可奈何。这也使在北京偶尔乘车的我对长年累月都工作在公交车上的驾驶员和售票员简直佩服的五体投地，更奇怪为什么他们没有抗议或者想想办法，无论在技术上还是在服务质量上都学习改进一点呢，这也同样可以大大改善他们自己的日常工作环境啊。

台北公共汽车站也经常有电子屏幕滚动显示下一趟各路公共汽车的到站时间，乘客等车时都能够心中有数、从容不迫。此外，如果在一小时之内转乘其他公共交通工具（如捷运或公交车），第二次上车刷卡时还会有部分票价优惠自动打折扣。这类充分利用电子科技的人性化服务和鼓励公众绿色出行的让利措施可以说是润物无声、体贴入微。

当然，话分两头，台北的公共交通也不是尽善尽美、毫无瑕疵的。个别时候在捷运车厢里也可以看见有老年人站在一边，而旁边坐着的年轻人（但不是坐在博爱座上）却熟视无睹的情况。偶尔也有乘客与公交车司机吵

架甚至动手打司机的新闻。2016年7月19日，台湾发生重大旅游车辆火灾事故，造成26人死亡，其中24人是来自大陆的游客，另外2人为台湾司机和导游。据调查，除了该车司机恶意纵火之外，造成无一乘客幸免于难的一个重要原因是本该在紧急情况下可以打开的安全门，因为防盗的缘故装配了暗锁却在开车前忘记了打开了。

2014年11月6日，北京地铁也发生一名女乘客被夹在了地铁车门与站台护栏中间，车却开动导致该乘客当场被挤压死亡的悲剧。除了上车拥挤、缺乏秩序的原因（试想一下如果有像台北捷运一样良好的排队上车秩序的话……），同样从技术角度说，假如在地铁车厢和站台护栏之间安装有可以感知人体活动的传感器，并与列车的启动、制动相结合，这类悲剧完全也是可以避免的。而类似的传感器技术和相应的控制系统早就已经在很多社会、经济、安全领域普遍应用了啊。（下）

《世界知识》2017年第10期 文/朱效民