

修复水生态 免遭水灾害

——市政协委员为海绵城市建设找“短板”

本报记者 吴向正

近年来，国内海绵城市建设方兴未艾，我市也积极部署开展海绵城市创建工作，在城市新区、各类园区、成片开发区等区域全面推进海绵城市建设，取得了一定成效，但也存在一些不足之处。近期，农工党宁波市委组织政协委员和相关专家，成立课题组，深入开展调研，寻找我市海绵城市建设中的“短板”，提出相关对策建议。这些意见建议很有针对性，对我市下一步补齐海绵城市建设“短板”具有积极的意义。

——编者

宁波地处江南水乡，因水而灵动，因水而美丽，然而近年来频遭水患。“菲特”、“灿鸿”等台风给我市带来了巨大的洪涝灾害，人们记忆犹新。

根据国家住房和城乡建设部对全国351个城市进行的专项调研，2008年至2010年，有62%的城市发生过不同程度的内涝，另一方面，全国也有多座城市出现严重缺水现象。而我市因受地理位置、气象、地貌等条件影响，城市不仅面临着“洪、涝、潮”三重威胁，水资源缺乏、城市供水紧张等问题也日益突出。总之，城区有时候水太多，导致涝灾；有时候水太少，造成干旱缺水、供水紧张；河网水质下降，水环境比较差。这“水多、水少、水脏”问题，严重影响群众生产生活和城市有序运行。

那么，通过什么办法能够解决这恼人的“水多、水少、水脏”问题呢？

近日，农工党宁波市委组织政协委员和相关专家，成立课题组，围绕我市海绵城市建设深入开展

性循环具有重要意义。

我市海绵城市建设试点工作取得成效

据了解，近年来，我市在城市建设中已在多处、多点，采用海绵城市“渗、滞、蓄、净、用、排”措施，进行了海绵城市工程实践。其中，江北慈城新区2004年起已采用了澳大利亚水敏感城市设计理念，对雨水径流污染进行净化、回收、利用，取得了良好的效果；东部新城生态走廊综合了地形、水文和植被等特点，构建了一条长约3.3公里的“水体过滤器”，形成了可持续发展的生态基质。宁波作为国家节水型城市、园林城市和生态市，正在全力推进“五水共治”专项行动，这些都为海绵城市建设奠定了良好基础。

2015年10月，国务院办公厅下发了《关于推进海绵城市建



本版制图 丁安

城市规划建设管理全过程中贯彻海绵城市建设理念，至2030年，全市建成区80%以上面积达到目标要求。

课题组认为，在海绵城市建设中，我市工程及非工程措施并举，加强水利基础设施建设，在很大程度上缓解了城市内涝问题。注重完善专项规划，为海绵城市建设的前期研究奠定了良好的基础。试点区域和试点工程建设取得一定成效，为全市开展海绵城市建设提供了宝贵经验。

我市海绵城市建设仍存在一些“短板”

张芳告诉记者，课题组深入江北慈城、杭州湾新区、大榭开发区等地实地考察，掌握了大量的第一手资料。经过深入分析，课题组成员认为，虽然我市海绵城市建设已经取得了一定的成效，但是海绵城市建设规划设计等工作总体上还比较薄弱。

课题组指出，当前我市海绵城市建设依然存在着以下一些“短板”：

一是缺乏以海绵城市建设为理念的总体规划。我市编制了具有重要指导意义的城市总体规划和专项规划，但是各个规划之间未能进行有效整合，甚至在个别区域的布局和建设方案上存在较大矛盾。例如在城市防洪规划中布局的蓄滞洪区成为下一阶段城市开发的重点区域；绿地建设的地坪控制高于周边道路，甚至小区地坪高程，造成暴雨期间道路受淹中断；对城市建设扩大所带来的防洪排涝、水资源供给、水生态保护等一系列问题，往往采取“亡羊补牢”的解决办法。海绵城市建设是一个复杂的系统工程，从源头控制到末端调蓄，从雨

水收集到有效利用，涉及城市建设各个方面，而目前我市还没有以建设海绵城市为目标的系统规划。

二是缺乏设计指导和建设标准。“海绵体”有多种形式，涉及小区开发建设、交通道路建设、公共绿地建设、水系湖泊建设等方面，但是需要蓄滞多少雨水、需要建设多少空间、需要采用什么样的材料、蓄滞的雨水如何有效利用，尚未有明确的建设标准。对如何通过“海绵体”的建设，实现雨洪利用，目前在各项城市建设标准中还未被纳入。

三是“海绵城市”建设模式尚未全面推广。海绵城市要以河网水系、城市小区、城市道路、绿地广场等建设为载体，建成各类“海绵体”，通过渗、滞、蓄、净、用、排等多种生态化技术，构建低影响开发雨水系统。目前我市海绵城市建设模式还未在我市全面推广。河道水系被侵占、填埋现象时有发生，中心城区水面率不足4%；建筑小区开发绿化率不高，城市道路以硬质铺装为主，综合产流系数大于0.7；由于弃土无处消化等原因，道路两边绿地、甚至公共绿地广场地坪高于道路，不仅不能发挥其蓄滞作用，反而造成涉水转移，加重周边地区的内涝。

针对海绵城市建设 课题组提出对策建议

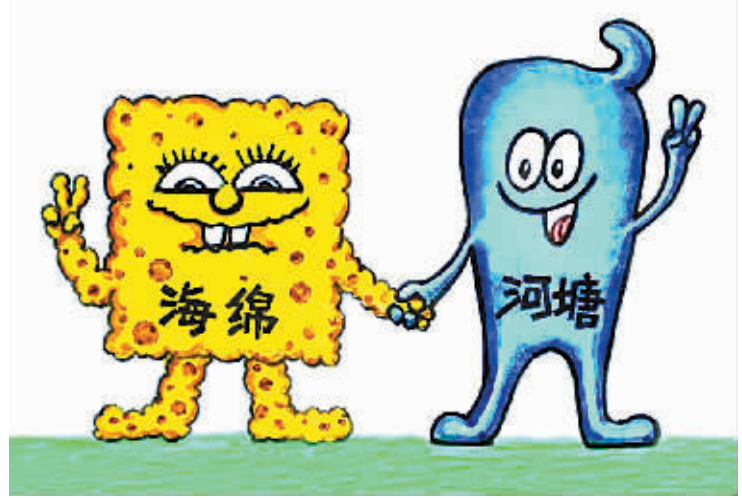
为全面推进宁波海绵城市建设，提高“五水共治”成效，课题组提出对策建议：

转变城市规划和建设理念，编制城市大“海绵”规划。推进由灾害管理向资源化、生态化管理的转变，将城市开发建设的各个环节、各个方面有效结合，发挥综合效益。建议由规划部门牵头，统筹协

调建设、水利、国土、城管、交通、园林等职能部门，抓紧启动编制宁波市海绵城市建设规划，做好顶层设计。以建设海绵城市为目标，合理确定年径流总量控制率、城市防洪排涝标准、雨洪利用率等低影响开发控制指标，完善建成低影响开发雨水系统、城市雨水管渠大系统，采用源头消减、中途传输、末端调蓄等多种手段，以中心城区整体防洪排涝格局为基础，针对各区域不同的“三水”问题，结合河道湖泊、湿地绿化、基础设施、房产开发等相关要求，采取综合措施，实现内涝治理、雨洪利用、生态修复的综合效益，突破试点区域建设的局限性和专项规划的单一性。

开展建设标准修订，指导海绵城市建设。在宁波市海绵城市规划建设总体方案的基础上，分解和明确各地块低影响开发的主要控制指标。按照控制指标的要求，积极开展海绵城市建设；在建筑小区开发中，增加透水铺装率、雨水控制率（类似于海绵城市建设目标中年径流总量控制率）等主要指标，强化指标的约束性，并明确提出建设目标和要求；在城市绿地建设中，提出绿地综合利用的目标和方式，构建要点，具体措施以及适应宁波地区的技术途径和方法等，并且在建设工程施工图审查、施工许可等环节，将海绵城市相关工程措施作为重点审查内容。

保护修复已有“海绵体”，构建城市新“海绵”。城市中的湖泊水系是城市天然的“海绵体”，是建成海绵城市重要的组成部分，城市湖泊水系的沟通，水域空间的维护是实现海绵城市“渗、滞、蓄、净、用、排”的基础条件，因此首要的任务是保护和修复城市水系。三江六塘自古是宁波城的“水脉”，建议全面启动宁波塘河的综合整治，发挥其蓄滞雨水作用，恢复其生态功能，保护和修复好宁波中心城区的天然“海绵体”。另一方面，从试点区向全市扩展，因地制宜积极构建城市新的“海绵体”，创造各类低影响开发的新模式、新技术、新材料等。在小区中设计建设一些微型湿地和蓄水空间，并将储蓄的雨水通过简单处理后用于小区绿化养护、冲马桶、洗车等，建设“海绵社区”；建成一定规模的下沉式公共绿地或公园，平时可作为居民的休闲场所，暴雨期作为蓄滞雨水的空间，缓解城市雨水管网和河道排水压力，形成“海绵公园”；城市道路建设采用透水性好的材料，减少道路净产流量，两边绿化带也采用下沉式，建成“海绵道路”。



展调研，并在市政协十四届五次会议上作大会发言，提出“推进宁波海绵城市建设，提高‘五水共治’成效”的建议。

海绵城市是指通过加强城市规划建设管理，充分发挥建筑、道路和绿地、水系等生态系统对雨水的吸纳、蓄渗和缓释作用，有效控制雨水径流，实现自然积存、自然渗透、自然净化的城市发展方式。通俗地讲，海绵城市就是城市能够像海绵一样吸水、蓄水、释水，最大限度地留住雨水，并很好地再利用这些雨水。

“传统的水利建设，以大河道、大工程建设为主，主要解决流域性问题，对解决城市小片区‘水多、水少、水脏’等问题作用不是很直接；而传统的市政建设以片区为主，但又往往忽略了大环境对市政建设的前置条件，导致市政建设小环境与河网大环境不太协调。”课题组成员、市水利水规院规划设计研究院规划分院院长张芳日前在接受记者采访时说，“而推进海绵城市建设，能够转变传统的理念，改变传统做法，促进市政建设小环境与河网大环境相协调，这非常有利于解决我市城区‘水多、水少、水脏’问题。”

通过深入的调研，课题组成员认为，海绵城市的建设为解决城市水问题开拓了新的思路，积极推进海绵城市建设，实现工程治水向生态治水的转变，对于提高城市防洪排涝减灾能力、修复城市水生态、实现雨洪利用、促进城市水系统良



社情民意

建议通过立法 禁止“药驾”

民进宁波市委信息员反映，随着我国机动车保有量不断上升，公共交通事故防控工作压力很大。在有效防控“酒驾”、“毒驾”引发交通事故的同时，亟须通过立法禁止“药驾”，确保公共安全。

所谓“药驾”，是驾驶员服用或注射了某些可能影响安全驾驶的药品后依然驾车出行的现象。由于服用或注射这些药物之后可能产生不同程度的不良反应，因而很容易酿成车祸，特别是对公共交通、出租车和长途客车驾驶员带来的危害更大。国外一份有关致命性交通事故中用药情况的调查表明，在用药后驾车的人群中，服用抗抑郁药物和镇静剂后驾车造成的事故高达97%，用药后驾车司机发生交通事故的要比未服药、正常状态下开车的司机高出许多倍。国内一份资料显示，用药后驾车事故占整个交通事故10%左右。有些人吃了某些感冒药片就开车出门，引发眩晕、视物模糊、嗜睡、注意力分散等，极易发生交通事故。为此建议，把“禁止药驾”内容写入交通法规，并对相关药品服用后多长时间内禁止驾驶机动车等作出具体规定。

新能源汽车发展 亟须突破“三大瓶颈”

九三学社社员反映，2012年6月国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020）》以来，我国新能源汽车的产业化进程步伐明显加快，呈现爆发式增长态势，但仍然面临一些突出的矛盾和问题，概括起来有“三大瓶颈”：一是核心技术有待提升，二是充电设施建设不足，三是过分依赖财政补贴。

九三学社社员认为，打破“三大瓶颈”桎梏，加快提升产品的竞争力和市场认知度，是我国新能源汽车健康可持续发展的必然选择。为此建议，要加大对新能源汽车关键技术研发和特殊工艺设备的研发力度，创新研发模式，加强相关产业包括装备、工艺的同步研发。要深入落实由国家发改委等四部委《电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020年）》要求，积极推进充电基础设施建设。新能源汽车推广要逐步实现从政策驱动向政策和市场双驱动转型。要完善新能源汽车的售后服务体系，引导和鼓励更多社会力量参与新能源汽车商业模式创新，加快形成成熟且完全竞争的市场格局。

建议出台执业医师跨省行医相关政策

民进海曙区中心支部会员反映，当前按我国现有的法律法规，执业医师跨省行医要通过省外医疗机构与本省医疗机构进行技术协作才能开展，这不利于医疗资源的充分利用及输入地医疗机构技术提升，也与人民群众日益增长的健康需求不相适应。为此建议完善相关政策，为医疗专家、著名医生跨省行医打开通道。国务院卫计委应该充分考虑我国医疗条件地区不均衡的现实，顾及特大城市医院爆满现状和广大患者寻求名医的迫切心理，推动执业医师跨省行医便利化。

建议完善医师多点执业政策，推出全国性的便利执业医师跨省行医的相关政策，取消各省各自为政设定的限制性条款，允许和鼓励医师只要符合一定的执业医师资格就可跨省行医，打破省与省之间的壁垒，让医师真正流动起来，以便促进医疗资源的充分利用，促进社会办医健康发展，满足人民群众不断增长的医疗服务需求。

（记者 吴向正）