

乘坐公交的一种方式。我们也应从技术角度,为实施多种票制奠定基础,并提供一定的支持手段。如采用IC卡售、检票方式,除在车票的结算和购买方面提供方便外,还可以利用IC卡实现多种功能,如给居民的折扣率,给外来人员使用的小额IC卡等。

管理:提高效率

马林说,从今后城镇公交技术的推广应用来说,此次《技术公告》推广应用的“公用车辆、救援系统”、“快速公交专用道路信号系统”等技术仍是一个大的概念,在推广应用中还应进一步细化,如“快速公交专用道路信号系统”本身包含了很多东西,在使用过程中

仅有单纯的信号系统还不行,必须有相应的道路条件进行配合。这些道路条件包括公交专用车道、港湾停靠站等,必须作为一项道路的技术要求加以明确。按照我们目前的情况,公交停靠站只要停一辆车,后车即无法顺畅通行,必须占用其它的道路,当公交车辆增多、发车间隔比较密集时,我们就会经常看到公交长龙的现象,造成交通拥堵,严重影响到道路的使用效率。因此下一步应就公交通行的信号系统和相关设施等开展研究,如信号机的相位设置、控制方式等,都需要在下一步技术推广和应用中进一步明确和展开。

其次在提高公交运营管理运行效率方面,对推广使用的“城市公交电

子收费系统”、“城市公交运营车辆调度系统”、“城市公交停车场管理系统”等技术也应进一步细化和加强。“城市公交电子收费系统”既可以缩短检售票的时间、减少劳动力源,也可以减少公交的成本、提高公交运行效率,那么从该项技术的本身,应该明确鼓励什么和限制什么,IC卡的形式、数据结构以及能否与今后城市智能交通和城市信息化大系统顺利衔接等,都需进行系统、全面的考虑。对于今后整个公交的调度系统来讲,什么样的调度系统更适合公交整体运行效率的提高,随着技术的进步,也应明确哪些适合哪些不适合。此外,还应加快城市轨道交通的建设,并在下一次的技术公告中,把相关的成熟技术推出来。 CST

北京市政工程设计研究院顾问总工程师罗玲谈《技术公告》

确保道桥施工质量

本刊记者 丁润柏

随着近年来我国城市建设进程的加快,城镇道路桥梁建设规模日益扩大,我国每年新开工、续建的道路桥梁年均增长里程达5.6万公里。这样大的建设规模在大量的资金投入和政策扶持的同时,必然要求有相应的先进技术作为支撑。

《技术公告》城镇道路桥梁使用技术主要集中在“道桥施工”方面,其中推广使用2项、限制使用2项。《技术公告》城镇道路桥梁技术评审组评审专家、北京市市政工程设计研究总院顾问总工程师罗玲认为,《技术公告》中关于城镇道路桥梁方面推、限、禁使用技术的公布,对整个道路桥梁行业的建设都有一定的指导意义。

罗玲认为,在今后推广和使用这些技术同时,必须加强对材料和技术本身特性的把握,强化施工工艺的提高,否则便难以发挥这些技

术的优势。如此次推广的“聚丙烯合成纤维网在桥面混凝土铺装层中的应用”技术,它在增加混凝土材料的抗裂性、抗韧性上大有好处,可以显著提高桥面混凝土质量和耐久性,但在使用过程中就必须注意对材料本身性能的把握,应严格按照该材料的施工技术指标进行施工,把握具体施工细节,否则就容易出现质量问题,丧失其材料的技术优势。

而对于此次限制使用的两项道桥施工技术,罗玲说:“桥面连续构造处橡胶片隔离层材料”因其效果不好,很早就被业内限用,此次以行政命令的方式再次加以明确;而“桥面沥青弹塑体填充式伸缩缝技术”就具体体现了施工工艺对技术使用效果影响的问题。“桥面沥青弹塑体填充式伸缩缝技术”因其施工工艺要求高,工程质量和操作上不易控

制,一直局限于应用在一些小桥上,但如果迫不得已应用在小桥上或做桥梁修复时,在高度把握和加强它的工艺和施工质量上基础上也可以应用。如北京八达岭高速路上曾采用过此种技术,因其施工工艺把握较好,使用效果还比较理想。然而在施工工艺无法满足的情况下,这种技术就无法满足施工质量和工程化的要求,这就要求我们在今后的技术推广中,应多推广那些系统化强、集成度高、应用性强的技术,并加强施工工艺和施工质量的提高。今后还应加大对道路、桥梁耐久性应用技术方面的研究,以保证新建和翻修的道路、桥梁等可以有比较长的寿命。此外还应在不间断交通施工技术、阶段拼装技术、健康监测手段、无损探伤技术等方面加大研发力度。 CST