

标志洗洗就掉，难以发挥夜间反光作用

“反光校服”或停止推广

本报9月5日讯(记者 王笑) 5日，记者了解到，去年已在青岛试点一年的“反光校服”，今年可能会取消推广，原因是很多学生和家长认为，贴于校服上的两条反光条，洗几次就掉了，难以有效发挥夜间反光作用。

“贴在帽子上的这两条反光条，没洗几次就掉差不多了。”5日上午，家住弘信山庄的张文英一边晾晒着女儿的校服一边说。张文英的女儿是青岛实验初中的一名初二学生。去年，作为试点学校，青岛实验初中为在校生发放了带有反光标志的“反光校服”。记者看到，这套校服的颜色、式样等与一般学生冬装校服相差不

大，唯一的不同在于这套校服的风帽上贴有两条黄色的反光条，夜晚车灯打到上面，可以反射出亮光，起到安全保护作用。

张文英说，校服洗过几次后，反光条上面起反射作用的荧光粉已被基本洗掉。“昨天晚上我拿手电筒照这个地方，发现这里已经不太反光了。”张女士称，如果校服上的反光标志难抵水洗，那么所谓的“反光校服”也就意义不大了。

去年冬天，青岛市有5所学校作为试点，采购了带有反光标志的“反光校服”。经过一年的试用，不少学生和家长反映，“反光校服”反光条上的荧光

粉太容易脱落，难以有效发挥夜间反光作用。青岛58中的一名学生家长梁先生称，儿子的校服也是去年试点时发的“反光校服”。“男孩衣服脏得快，他的校服穿了不到三个月，上面的反光条就不起作用了。”梁先生说，现在，孩子的校服已经成了一件普通校服。

市教育局勤工办的工作人员称，通过试点学校学生和家长的反馈意见，他们了解到“反光校服”的效果并不明显，因此，今年冬季可能会取消这类校服的进一步推广，去年生产“反光校服”的其中一家公司现在已经停止生产该类校服，改为生产普通校服。



4日晚，四方区城管执法局全面启动拆除程序，对瑞昌路的一处高炮广告进行了拆除。广告6米高，18米长，面积共计216平方米。

广告手续齐备，设置不合规划

四方开拆“合法高炮”

本报9月5日讯(记者 张杰) 4日晚，四方区城管执法局组织施工人员拆除了瑞昌路某装饰城院内的高炮广告。这是新的户外广告设置总体规划要求实施以来，四方率先启动的对不合规划的合法有效户外广告设施的拆除行动。

根据新的户外广告设置总体规划要求，市区不再保留高炮形式的户外广告。4日晚，四方区城管执法局全面启动拆除程序，对瑞昌路的这处高炮广告进行了拆除。广告6米高，18米长，面积共计216平方米。2010年上半年，某公司参与竞拍取得了该高炮广告设置权，期限是三年，目前仅设置了一年多，还有近两年的使用权。按照此广告的竞拍标准，剩余年限的户外广告资源有偿使用费将进行退费，约6万元。前期，执法人员多次与该广告设置单位沟通，说明了有关政策和要

求，设置单位非常配合，同意拆除，拆除后有关部门将按照标准进行退费。

据了解，四方区大型非法、超期户外广告已基本拆除完毕。目前“视觉污染”整治工作已进入整改提升阶段，根据新的户外广告设置总体规划要求，市区内不再保留高炮形式的户外广告，将对曾经联审许可设置的户外广告，予以撤回许可，并进行退费。四方区根据市里的统一部署，研究制定了整



治方案，做好了辖区内15座已审批未到期高炮广告的撤回许可、退费预算的准备工作。

目前，四方辖区剩余的14座高炮广告分布在瑞昌路、重庆南路、黑龙江南路、杭州路立交桥周边，按照市里的统一安排，拆除工作将于10月31日前完成。

道路建设不跟趟儿，交通出行过于集中

青岛早晚高峰大堵车

本报记者 宋珊珊

8条路堵车最严重

送别了大量旅游大巴后，迈进9月，青岛的交通压力似乎没有减轻多少。很多市民上下班时，都能遭遇被堵在路上的烦心事。

据青岛市第二次居民出行调查报告显示，早高峰7:30—9:00和晚高峰17:30—18:30两个时段，大量上下班车辆和接送学生车辆同时出行，拥堵主要集中在8条路和8个主

要区域。8条路分别是东西向的东海路、香港中路、胶宁高架路以及南北向的海尔路、黑龙江路、延安三路、山东路和重庆中路。8个主要区域是：市南区前海一线，以胶宁高架路海信立交桥为中心的快速路周边区域；市北区的台东商业区、中央商务区，四方区的利群商业区及海云庵区域，李沧区的李村商业区及沧口商业区。

道路拥堵自然让汽车跑不起来。据统计，目前青岛市中心城区道路的平均车速为21.7公里/小时，较2002年下降27.2%。其中，南北向道路平均车速为19.9公里/小时，东西向道路平均车速24.5公里/小时。早晚高峰CBD地区的香港中路、山东路、南京路、福州路等道路的车速仅有10公里/小时左右。

道路建设跟不上趟儿

市区交通拥堵，跟近年汽车保有量的飞速增长有关。据青岛市出行调查统计，至2010年末，青岛机动车总数为161.7万辆，市区机动车达到39.6万辆，分别较2005年增加34.1%和71.2%；而同期市区道路通车里程仅仅增加了10.7%。

另一方面，城市区域功能配置不合理，路网结构不完善，交通需求过于集中也

是造成交通拥堵的原因之一。目前，青岛已经形成了李沧北部、浮山新区等大型居住区，而工作地点、医疗资源、教育资源又多分布在市南区前海一线的格局。导致交通需求过于集中，高峰期间，东西向的香港路、东海路、胶宁高架路以及南北向的延安三路、山东路——重庆路、黑龙江路以及海尔

路等道路交通压力过重。

此外，停车资源匮乏，市内四区现共有各类停车泊位6.4万余个，而市内四区机动车总量就达到39.6万辆，大量的机动车只能非法停放在路边和人行道上，加剧了交通拥堵。而上下班高峰时段，部分驾驶人违法变更车道、违法停车、争道抢行等情况，也影响了交通效率。

花生壳加工变木板

日本一专家称三四年内将能实现

目前正在中国寻求合作伙伴

本报9月5日讯(记者 李珍梅) 5日，在青岛召开的2011亚洲先进聚合物加工联合研讨会上，来自日本的一位专家提出将利用农业废弃物花生壳开发成复合材料，如今他正在中国寻找合作研究者。

“花生壳将不再是废弃物，它能和树木一样加工成木板。”5日，在青岛科技大学，日本成形加工学会、台湾先进成型技术学会共同主办的2011年亚洲先进聚合物加工联合研讨会举行，来自日本大学的高桥进教授带来了他对花生壳开发成复合材料的研究论文。

高桥进教授介绍说，在日本每年只能产生2000吨花生壳，如今他已经取了部分花生壳，压碎后用筛子筛选出需要的粉末颗粒，加上水和PAV胶水，在180℃高温和30个压力的条件下，在压力容器里加工5分钟后，花生壳做成木板，厚度仅为3.8毫米。在日本，用花生壳加工出来的木板，目前在弯曲度上的测试还不合格。“但用中国的花生壳做出的木板弯曲度或许就不一样了。”高桥进说，这次他来中国的目的是想寻找合作研究者。此外，在中国，1400万吨的花生大约能产生175万吨花生壳，每年产生的花生壳数量是日本的1000倍。

此外，高桥进还将印度的花生壳加工成木板，高桥进说，印度的花生壳虽然较软，但加工出的木板硬度较大，加工成木板后的弯曲度和日本的也不一样。

“现在很多木板都是用碎木头压制而成，如果能用花生壳部分替代或者全部替代木材，这将能节省很多资源，而且环保。”高桥进说，若能在中国找到合适的合作研究者，花生壳开发成复合材料将在三四年内能实现。



三纵四横给交通提速

为解决日益增长的交通量与道路交通设施供给不足的矛盾，青岛重点实施环湾大道、胶州湾隧道青岛端连接线、快速路三期、重庆路快速路、新冠高架路等一批重点项目。规划的“三纵四横”快速路网将基本成型，形成以城市快速路和主干路为骨干，次干路及城市支路为补充的道路网络体系。

其中，快速路三期工程是青岛胶州湾隧道及连接线、胶宁高架路、新冠高架路之间有机衔接的枢纽节点，除与新冠高架路衔接部分外，其余工程已于2011年6月底实现通车。重庆路快速路工程南起山东路，北至流亭立交，贯穿四方、李沧、城阳三区，建成后 will 有效缓解南北向道路的交通压力。目前，正在抓紧组织深化设计方案，并组织开工前的准备工作。

新冠高架路工程南端自上海路与东西快速路三期工程相接，北与杭鞍高架路及环湾大道联系，是向北快速疏解往来胶州湾隧道车辆的唯一通道。其建设可以弥补区域快速路网的结构性缺陷，缓解胶宁高架路及前海一线道路的交通压力。目前，项目各项前期手续已基本完成，正在抓紧推进房屋征收工作，部分工程内容及节点已开工建设。

临近双节，青岛的路网近日异常繁忙，堵车越来越频发。早晚出行高峰，市区内主干道大部分呈现拥堵状态，CBD地区的香港中路、山东路、福州路等道路的车速仅有10公里/小时左右。据了解，机动车数量增速过快，道路建设跟不上，城市路网结构不完善，交通需求过于集中等是造成拥堵的重要原因。