

如厕取纸得刷脸,再取要等 9 分钟

一次可取 40 厘米到 1 米,或可遏制过多取用免费厕纸现象

晨报记者 郁文艳

晨报曾独家报道静安区某公厕前些年开始免费提供厕纸后,由于如厕者不文明使用,人均扯下 1.6 米厕纸的现象。而在昨天开幕的 2017 中国厕所革命创新博览会上,一种通过人脸和虹膜识别技术来取厕纸的机器可以有效遏制免费厕纸的浪费现象:如厕者若要取纸,必须站在取纸机前,取纸机会“吐”出一定长度的厕纸,若同一人要再次取纸,必须等待 9 分钟。

除了人脸识别取纸机,无水冲洗等诸多环保厕所设备也亮相本届厕博会。

机器使用后用纸减到 1/5

前年,静安区延安中路一公厕开始免费提供厕纸,不过,一开始却出现了部分如厕者过多取用厕纸,甚至用厕纸擦鞋等现象。试行阶段的一个测算显示,如厕者平均竟用了 1.6 米的厕纸。市市容环境质量监督中心介绍,这两年,本市免费提供厕纸的公厕逐步增加,多数人能按需取用厕纸,但过多取纸的现象仍时有发生。

在昨天开幕的厕博会上,天津某公司研发的一款人脸识别厕纸机可一定程度上遏制过多取用厕纸的现象。记者站到厕纸机前,过了大约三四秒,机器“吐”出了厕纸,约 60 厘米长。但是,当记者想再取一些厕纸而马上再站到机器前时,它却不会“吐”厕纸了。

工作人员介绍,这款机器使用人脸和虹膜识别技术,当同一名如厕者想再取纸时,必须间隔 9 分钟,阻止了一些人的不文明用纸行为。

该机器在北京天坛公园内使用后,公园内公厕用纸从原来每天 20 卷减少为 4 卷。目前,全国已经安装了 1 万多台,上海个别写字楼里也有。

但是,万一如厕者腹泻或者有特殊情况需要一次或者在很短时间就多次取一些厕纸怎么办呢?工作人员介绍,根据目前他们对实际使用情况的调查,通常一次“吐”纸 60 厘米左右够用了,“这个机器‘吐’纸的长度可以根据使用地点的情况提前进行设定,设定的范围在 40 厘米到 1 米之间,而 9 分钟的间隔也是我们根据多次实际情况得出的,腹泻者上完一次厕所后,再



人脸识别厕纸机

/晨报记者郁文艳

次需要上厕所的时间平均大概间隔 9 分钟以上”。

干式环保厕所免水冲

免水冲、低排放、无公害、无污染,是本届厕博会上不少产品所传达的环保理念,尤其是在缺水或者没有办法安装处理设备的地区,这样的厕所显得尤为重要。法国一家公司就首次在国内公开展示了一款干式环保厕所,这个厕所用蚯蚓来“吃”掉粪便,制作堆肥。

记者看到,这种厕所的外形像个小木屋,在马桶上小便之后,小便就会逐渐渗下去,不需要水冲。工作人员介绍,马桶底部有一层渗透层,

小便渗下去后就进入了一个容器,进行无害化处理。若是大便之后,需脚踩一个踏板,启动机械传送带,将大便传送到另外一个“箱子”里。这个箱子里养了很多蚯蚓或者蜗牛,它们会“吃”掉大便,吐出肥沃的泥土,制成堆肥。

“这种厕所 26 年前在法国开始使用,目前已经在欧洲多个国家使用,主要都设在高山、滑雪场、高速公路休息站等缺水或者不方便安装粪便处理设备的地方。如果在特别寒冷的地方,需要先加温,让蚯蚓存活。如果是如厕人数很少的地方,也需要先投喂一些食物,以防蚯蚓吃不饱饿死。”该公司一名负责人介绍。

[相关链接]

200 多座公厕已有第三卫生间

记者 郁文艳

晨报讯 昨天是世界厕所日。记者从市绿化和市容管理局获悉,本市拥有第三卫生间的环卫公共厕所已经有 200 多座,其中,中心城区配置比例已达到 10%,郊区达 8%。此外,近两年还推出了无性别公厕以及彩绘公厕、环保公厕等特

色公厕。

为了方便那些行动不便、需要协助大小便的小孩或老人如厕,本市从前年起开始推行第三卫生间。第三卫生间在原有的公厕里改建,或者在新建厕所时一并建设。在第三卫生间,小孩可以和家长,老人可以和子女一同进入。市市容环境质量监督中心主任张峰昨天介绍,截

至目前,全市拥有第三卫生间的环卫公厕已经有 200 多座。

除了第三卫生间外,为了探索如何解决公厕男女厕位比动态不平衡的问题,本市还在浦东和黄浦各设立了 1 座无性别公厕。其中,黄浦区大林路的无性别公厕使用量较大,有效减少了如厕等候时间,受到周边群众好评。

“享骑”投诉量 10 个月达 3771 件

上海已明确不发展共享电动车,专家建议企业眼光放宽

晨报记者 张立

11 月 9 日,一份《上海市鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见(试行)》(以下简称《指导意见》)正式出台,其中明确表示,基于城市发展规划、综合交通发展和道路交通安全等因素考虑,不发展互联网租赁电动自行车(俗称共享电动车,以下都用这一称呼)。

不仅如此,上海市消保委在统计 2017 年 1 月至 10 月相关投诉案件中,共享电动车企业“享骑”的投诉量远高于其他共享单车企业。那么,共享电动车企业将何去何从?

巨头曾试水共享电动车

电动车并不是一个新玩意,市面上共享电动车的玩家已经不在少数。除了在上海“出镜率”很高的享骑之外,记者走访发现,在松江大学城内,不少学生骑着车身印着“租八戒”的电动车在校园内来往穿梭。据了解,“租八戒”的主要运营区域还是在各大高校,定位于满足 3-10 公里的中短途出行需求,这和市场上大部分共享电动车的定位一致。

事实上,就在今年,两大共享单车巨头都不约而同地试水共享电动车:ofo 小黄车此前宣布联合另一家单车企业共同推出一款定制电单车;不久后,摩拜以“共享充电宝+自行车”的方式推出一款新型电动车,用一块可插拔、可单独给手机充电的“能量芯”来驱动单车。

安全隐患是其最大问题

然而,值得注意的是,在今年 8 月 1 日,交通运输部等 10 部委联合印发的《关于鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见》中明确提出,“不鼓励发展互联网租赁电动自行车”,而这一意见在 11 月 9 日出台的《指导意见》中又再次确认。

事实上,上海市交通委早就说明过不发展共享电动车的原因:共享电动车产权不属于个人,存在骑行对象不确定、不固定,车速较快,且骑行者对车辆技术性能熟悉程度不一,尤其是每一次使用后,缺少安全性检查和操作交接,一旦驾驶操作不当,存在较大的安全隐患,极易引发交通安全事故。

不仅如此,这一论断还有交警部门统计数据证明:本市因电动自行车肇事的道路交通事故,2015 年发生 158 起 96 人死亡,2016 年发生 108 起 95 人死亡,电动自行车交通事故死亡率由 2015 年的 60% 上升至 2016 年

的 88%,事故死亡率高且呈大幅度增长趋势。

享骑不再新增车辆

或许正是因为看到了政策方向,记者发现,摩拜的电动车并未开始在上海投放,ofo 小黄车则是还没有进行过投放。

不过,布局已久的享骑遭遇了不少难题。记者市消保委官网上发现,从今年 1 月到 10 月期间,有关共享单车投诉量呈爆发式增长。消保委共受理相关投诉 7147 件,投诉量位居前三位的分别是享骑、摩拜和 ofo。其中,享骑的投诉量增长明显,达 3771 件,远高于其他共享单车企业。而投诉主要集中于押金退还拖延,沉淀资金管控存隐患;系统计费异常,侵害消费者财产权以及处置问题推诿,售后管理配置不足。

对此,享骑相关人士表示,享骑公司的确有一度在售后服务问题上出现过人手不足的情况,现在,享骑通过对外扩招,已经将客服电话接听率提高到了 95%。此外,在《指导意见》出台后,该负责人也明确表示,享骑将不再新增车辆,保持现有投放且具备牌照的车辆总量不变,同时派驻专人在相关领域维护秩序。

据介绍,目前享骑在上海投放的车辆有 60000 多辆。但是关于未来享骑还将如何发展的问题,该人士并未作出表态。

沪不适合共享电动车发展

发改委综合运输研究所主任程世东曾表示,从政策上看,政府并不支持互联网租赁电动车的发展,除了上海之外,像北京等一线城市也是暂时不鼓励发展共享电动车。

政府不支持的原因,主要还是在现在市场上的很多电动车有各方面因素的考虑,比如电动车本身是否符合标准,骑行速度会不会很快,对交通的隐患大不大,会不会造成交通秩序的混乱。

享骑相关负责人此前接受记者采访时曾明确表示,享骑所有的车子都符合国家标准,而“租八戒”相关负责人也表示,“租八戒”所使用车型基本上符合国家政策。

然而,程世东告诉记者,除了车子本身的问题外,从上海的情况看,共享电动车的发展空间其实并不是很好,“在政策不鼓励的背景之下,从企业的可持续性上讲也没有很大的可能性。”但是也不排除在某些城市地区,“如果车辆本身符合国家规范,当地也适合骑行,对企业来说发展会更好。”