

绿孔雀 VS 水电站：一场生态保护与经济发展的博弈

全国首例濒危野生动物保护预防性公益诉讼的背后

本报记者刘荒、完颜文豪、庞明广

身形清瘦、皮肤黝黑的李兴贵，怀抱着半米长的水烟筒，嘴巴不时对准竹筒口上端，吧嗒吧嗒猛吸几口。

提起退还水电站征地补偿款，他言语间仍流露出一丝遗憾：为了多年没见的绿孔雀，眼瞅着全村 400 多万元补偿款，像“到嘴的鸭子一样飞走了”。

这个仅有 17 户人家的村民小组，隶属于云南省新平县者竜乡向阳村，因靠近绿孔雀栖息地才为外界所知。

村民们声称支持绿孔雀保护行动，但水电站建设的现实利益更诱人，他们心里还有比退款更纠结的弯子绕不过去。

“按照国家政策，肯定要保绿孔雀；按照我们的想法，肯定想拿补偿款。不过，这事最后还得听法院的！”李兴贵的老婆在旁边补充道。

8 月 19 日，这起全国首例濒危野生动物保护预防性公益诉讼——云南绿孔雀栖息地保护案，二审在云南省高级人民法院开庭审理。

这场历时 3 年多的拉锯战，即将迎来终审判结果。

今年 3 月 20 日，昆明市中级人民法院做出一审判决：被告中国水电顾问集团新平开发有限公司（简称“新平公司”）立即停止基于现有环境影响评价下的水电站建设项目。

原告、被告均不服从判决，相继提起上诉。

原告北京市朝阳区自然之友环境研究所（简称“自然之友”）上诉要求，判令戛洒江一级水电站永久停止建设，彻底消除对绿孔雀等珍稀物种生存的重大风险。

从水电站淹没区到绿孔雀栖息地，折射出地方经济发展与生态文明建设之间的冲突，而如何在博弈中寻找平衡点，确实值得人们深思。

舍不得退还的“巨额”补偿款

8 月 7 日上午，记者来到新平县水塘镇附近的水电站坝址，可见对岸山脚下已建成的导流洞口，几台机械设备散落在工地上。沿着杂草没膝的江岸，包裹着石块的石笼网一字码开。

按照水电站最初规划，首台机组今年 8 月运行发电，蓄水后将淹没新平县和双柏县部分河谷地带。

3 年前，一桩以保护绿孔雀为由的环境公益诉讼，引起社会各界的高度关注，迫使水电站建设戛然而止。

“淹没区涉及者竜乡 3 个村委会，2400 多万元土地补偿款，在村里户头上放了 3 个月，去年 5 月就退回去了。”者竜乡党委书记祁芸告诉记者。

按当时补偿标准，李兴贵家可以分到 20 万元，相比种烤烟和核桃 2 万多元的年收入，无疑是一笔“巨款”。他 10 年前盖房欠下 10 万元惠农贷款，如今每到 3 年还款期，还要找亲朋凑钱先还后贷，一直这样挪腾循环。

“年纪大了，又没技术，出去打工没人要”，老婆在一旁插话道，村里经济条件都差不多，“一家



▲ 8 月 7 日，新平县水塘镇附近的戛洒江一级水电站导流洞，目前工程已停建 3 年。

也不富”。

新平县发改局局长王定周介绍，戛洒江一级水电站核准动态总投资 38.87 亿元，“新平公司”通过发改部门监控的账户，已累计完成投资 12.25 亿元。其中，征地移民补偿费为 1.92 亿元。

截至 2017 年 7 月末，全县累计完成淹没区与枢纽工程区土地征收征用协议签订，分别为 8279.21 亩与 2000 余亩，移民搬迁安置 2 户 9 人。

“当时，老百姓已经同意了。由于资金没补到位，只能边签约边征地，一步一步推进。”发改局水库移民办主任徐春文说。

据“新平公司”副总经理赵兴有透露，2017 年 8 月水电站停建后，涉及玉溪和楚雄两市州的征地补偿款，已分别冻结 9000 万元和 8000 万元。

另有 1900 万元补偿款，已经发到当地老乡手里，“从保护国有资产角度，这笔钱肯定要追讨。当然，对实际占用或破坏的土地，该补偿还要补偿。”赵兴有说。

因交通条件落后，李兴贵出村一趟动辄数小

时车程，家家摩托车成了标配。村民家女儿多往外嫁，媳妇却很难娶进来。

这两年，由于市场不景气，种核桃有时连工钱都收不回来，乡里考虑引进深加工企业。“这里太偏远了，物流成本特别高。”祁芸说。

“外地人说起云南，就是山清水秀好风光，可我们这里缺水，一年比一年干燥。既要保护好生态，也得考虑人的生活。”在向阳村村委会办公室，村支书谢兴贵向记者感慨道。

当地几位干部围坐一起，七嘴八舌地聊着天。有趣的是，话题中的主角绿孔雀，他们竟没有一个人见过。

已经 10 多年没见过绿孔雀的李兴贵回忆说，“这家伙特别精，稍有动静就飞得远远的，不来人住的地方。”

与这些不知踪影的绿孔雀相比，守着大山过惯穷日子的村民，似乎更看重眼前的“巨额”补偿款。

“钱退回去的时候，确实舍不得。村民有钱日

好过了，我也好过了。”谢兴贵坦言。

扑朔迷离的绿孔雀种群数量

从向阳村到绿孔雀栖息地河滩，不过才 18 公里路途，越野车却跑了将近两个小时。蜿蜒曲折的盘山公路，几十米就一个大拐弯，车窗外山高谷深，向下望去令人胆战心惊。

浑浊发红的红河水，一路冠以礼社江、石羊江之名，经楚雄州双柏县流入玉溪市新平县，与支流绿汁江交汇后称戛洒江。

在半山腰的林业管护站，一位身穿迷彩服的护林员，从路边岗亭走出来，示意来人做登记，路旁竖立着保护绿孔雀和国家 I 级重点保护植物陈氏苏铁的警示牌。

记者终于到达一处开阔的河滩，砂石缝隙间长满杂草，周边林草没有被破坏的痕迹。

往上游走数十米，可见清澈的小江河，流入红色的石羊江，交汇处泾渭分明。

“这片区域安放了 30 多个红外相机，覆盖约 1000 亩林地，一般在傍晚能拍到绿孔雀。”者竜乡林业管理员王开明，指着小江河右岸的一片山林说，绿孔雀喜欢在大树上睡觉，下到河滩主要是玩耍、找水喝。

据新平县林草局资源管理与防护股股长李永明介绍，从 2017 年开始，省里批下来数十万元专项资金，安装 106 台红外线相机，由中科院昆明动物研究所（简称“昆明动物所”）提供支持，开展绿孔雀栖息地科研调查。

“通过两年半红外监测影像分析，专家称发现有小孔雀出没，说明种群在繁衍，但现在还不清楚，这一带有多少只绿孔雀。”李永明告诉记者。

小江河对岸双柏县的大幅告示牌上，写着“您已进入恐龙河保护区……禁止违法捕猎野生动物、破坏野生动物栖息地”，表明这里属于玉溪与楚雄两市州的交界地带。

该案一审判决书载明，绿孔雀主要活动在恐龙河自然保护区低海拔区域，数量 50—70 只。

戛洒江一级水电站总装机容量 27 万千瓦，蓄水水位 675 米。“恐龙河保护区界限调整为 680 米以上，高出电站水位 5 米，但建好后仍会淹没一部分绿孔雀栖息地。”玉溪市生态环境局新平分局局长张诚民说。

随着该水电站被叫停，双柏县因调整保护区界限，部分人员受到问责处理，原股级保护区却由此升格为正科级。

绿孔雀是我国本土的原生孔雀，曾遍布西南多省，汉乐府诗“孔雀东南飞，五里一徘徊”所写即为绿孔雀。从唐朝铜镜、宋代瓷器到明清官服，均有绿孔雀的元素。

李永明告诉记者，上世纪七八十年代，绿孔雀在全县都有分布，主要生活在半山上。

徐春文认为，“以前农民在高海拔种地填不饱肚子，就改到低海拔的地方种，并到山下四处放牧，把绿孔雀栖息地压缩了”。

历史上，人类农业活动一直威胁绿孔雀的栖息地。随着农民改种甘蔗、橘柑等作物，绿孔雀食物逐渐减少，加上捕猎与用农药包衣种子，绿孔雀惨遭猎杀毒杀，栖息地生境不断消失。

根据“昆明动物所”1991 年至 1993 年的调查结果，绿孔雀仅见于云南西部、中部和南部，野生种群数量约为 800—1100 只。北京动物园滑荣等人在 2015 年至 2017 年的调查中提及，我国现存野生绿孔雀种群数量约为 235—280 只。

而公开资料多引述的“不足 500 只”说法，则来自“昆明动物所”等单位 2014 年至 2017 年的调查。由于数量濒危，野生绿孔雀被列为中国 I 级国家重点保护动物。

传言比大熊猫还稀有的野生绿孔雀种群，到底数量多少，显得有些扑朔迷离。就连曾拍摄到绿孔雀和发现其踪迹的环保人士，也对其种群数量说法不一。

（下转 7 版）

北京：老年代步车乱象频发，成为交通治理“盲区”

本报记者鲁畅、阳娜、吴文诩、彭子洋

不要驾照、不用上牌、不需年检，不摇号、不限购、不限行，只管踩油门就能到处走……这就是城市中迅速增加的四轮低速电动车——老年代步车的现实情况。

2018 年 11 月 1 日，《北京市非机动车管理条例》正式实施，北京市数以百万辆的电动自行车进入规范化管理进程之中，相关部门设置超标车辆过渡期、开展路面集中整顿、查处销售环节违法犯规行为，取得一定成效。

然而记者日前走访发现，因供需两旺且尚缺乏必要的管控措施，老年代步车却越造越大、越跑越快，问题突出、乱象频发，给城市道路交通安全带来严峻挑战的同时影响社会公平。

前后排共用安全带，“大大方方”闯红灯

外观酷似小型两厢汽车，悬挂的车牌却往往只写了“老年代步车”或“新能源代步车”几个字和一行电话号码……记者发现，不论在大街小巷，还是居民小区，都有老年代步车的身影。“一些老年代步车与机动车混行，感觉很危险。”不少机动车驾驶员表达过相同的担忧。

在一位市民提供的行车记录仪拍摄画面中，一辆老年代步车在北京故宫北侧的景山前街上快速行驶，期间还不断变道、穿梭在机动车和公交车车间。

这位市民表示，工作日早晚高峰期，他多次在城区主干道上见到老年代步车无视交通法规，有明显超载，有的“大大方方”闯红灯。

个别老年代步车驾驶者因过激行为受到法律制裁。今年 5 月，一名 40 岁男子驾驶老年代步车，在京藏高速辅路逆行并发视频炫耀，引发关注。随后，海淀公安分局对驾驶员冯某进行传唤，后冯某

因涉嫌以危险方式危害公共安全罪，被警方依法刑事拘留。

老年代步车引发的交通事故不在少数。北京市朝阳区人民法院在 2013 年至 2019 年审理的道路交通事故案件中，随机选取 300 件统计后发现，涉及老年代步车的案件有 40 件，且老年代步车负同等以上责任的案件比例较高，主要因为占用机动车道行驶、闯红灯、逆行等交通违法行为较为突出。

朝阳法院亚运村法庭法官郝卓表示，由于超标违规电动车动力性能明显高于其他非机动车，在司法实践中会被判定为机动车，从而使驾驶人在事故责任认定以及后续赔偿等方面承担更多的责任。

无论是对其他交通参与者还是驾驶和乘坐者，老年代步车的风险隐患都不容小觑。

日前，记者来到位于南四环外旧宫地区的一家电动车专卖店，店门前刚好停放着一辆四轮老年代步车，销售人员坦言，老年代步车不合规，所以没有摆放在店内展厅中。记者看到，这款老年代步车为四门两厢车，大小和内饰与机动车几乎无异，但前排没有安全带，竟需要和后排共用。

据介绍，这家专卖店的老年代步车在浙江生产，蓄电池电压 72 伏，最高时速能达到 60 公里，价格区间在 2 万元到 4 万元之间。相比电动自行车的“国标”（48V、25 公里每小时）要求，老年代步车的电池电压和最高时速分别高出不少。不到半小时内，就有三位车主来店里咨询车辆维修等事宜。一位车主告诉记者，他买车后 3 个多月跑了 4000 多公里，期间从来没有管。

早在 2016 年，中国消费者协会就曾发布消费警示，提醒消费者不要盲目购买和乘坐老年代步车，并对三款老年代步车进行安全性碰撞试验。

结果显示，一辆代步车内模拟驾乘人员的假人头部受伤严重，前座发生位移，导致胸部受伤；

一辆代步车前置电池盒电动机结构入侵乘员舱，假人头部撞击方向盘；一辆代步车不仅没有配备安全带，碰撞过程中座椅也与车身脱离，假人直接撞击方向盘和风挡，而且前排内饰破裂产生大量碎片，可能导致实际人员大量失血。

不少居民对老年代步车的用电风险也有所担忧。家住丰台区南三环一处小区的居民刘女士反映，小区内的老年代步车车主，从十几层家中接出很长的电线给车充电。代步车有时停在一楼窗户旁，有时停在机动车车位中。“一旦发生电气线路故障就容易引发火灾。”刘女士有些担忧地说。

无论是对其他交通参与者还是驾驶和乘坐者，老年代步车的风险隐患都不容小觑。

日前，记者来到位于南四环外旧宫地区的一家电动车专卖店，店门前刚好停放着一辆四轮老年代步车，销售人员坦言，老年代步车不合规，所以没有摆放在店内展厅中。记者看到，这款老年代步车为四门两厢车，大小和内饰与机动车几乎无异，但前排没有安全带，竟需要和后排共用。

据介绍，这家专卖店的老年代步车在浙江生产，蓄电池电压 72 伏，最高时速能达到 60 公里，价格区间在 2 万元到 4 万元之间。相比电动自行车的“国标”（48V、25 公里每小时）要求，老年代步车的电池电压和最高时速分别高出不少。不到半小时内，就有三位车主来店里咨询车辆维修等事宜。一位车主告诉记者，他买车后 3 个多月跑了 4000 多公里，期间从来没有管。

早在 2016 年，中国消费者协会就曾发布消费警示，提醒消费者不要盲目购买和乘坐老年代步车，并对三款老年代步车进行安全性碰撞试验。

结果显示，一辆代步车内模拟驾乘人员的假人头部受伤严重，前座发生位移，导致胸部受伤；

中国社科院社会学研究所助理研究员宋煜认

为，北京针对电动自行车的规范化管理取得了一定效果，这种多元化、多路径的“一揽子”治理举措，应尽快应用到老年代步车的管理中。“老年代步车乱象的成因是多方面的，涉及生产、质检、销售、末端执法等多个环节，不是某一个政府部门能够解决的问题。”

北京朝阳区律师协会权益保障委员会副秘书长杜昆志认为，因目前未明确老年代步车的违法行为和法律纠纷的责任认定，驾驶者的违法成本很低。

记者调查发现，目前，“出事就以机动车认定，不出事则以电动车认定”的“执法标准”普遍存在，一些受访群众认为，末端执法存在难点，也在一定程度上助长了超标违规电动车在路面上肆意违法的行为。

销售环节的“躲猫猫”，也对市场监管部门执法带来难度。北京市丰台区市场监管局协作科科长孙冰告诉记者，一些销售经营主体会把老年代步车，摆放在店面较远或较隐蔽位置，甚至放在远处的非机动车道上，这些停放的车辆经常处于“无人认领”的状态，给执法工作造成较大的困难。

记者了解到，2019 年，工信部公开征集 9 项强制性国家标准计划项目的意见，其中汽车行业一项标准为《四轮低速电动汽车技术条件》，完成年限为 2021 年。业内人士认为，国标的出台或可对老年代步车行业的合规性发展提供指导参考意见。

在规范管理方面，宋煜认为，老年代步车虽然有存在的合理性，但其无序发展的状态与群众对城市实现精细化管理的需求背道而驰，需要研究论证老年代步车合法化的必要性和可行性，通过立法的方式予以明确，并且明确各个环节的标准和管理方式，给相应的管理工作提供法律制度的支撑，从而让老年代步车的管理真正实现有法可依。

中国消费者协会专家委员会专家邱宝昌认为，在管理方式上，要从生产、销售、使用等方面全面管理，从源头把控生产问题，通过市场检查、群众举报等多种渠道抓销售流通问题，从使用端抓上路问题，对违规上路的采取暂扣、罚没等处罚手段。需要相关执法部门联动协作，系统管理。”邱宝昌说，同时，也可以考虑能否生产一些安全的专门供老年人使用的代步工具，提升其标准、降低速度、加大车辆安全性等。“既要考虑老年人的‘最后一公里’出行需求，也要考虑到城市交通运输状况和社会安全，找到一个平衡点至关重要。”

中消协提醒，希望消费者提高安全意识，自觉遵守交通法规，选择合法交通工具出行，做到不购买、不驾驶、不改装、不乘坐代步车。同时，子女不要把老年代步车当作礼物送给老人。老年人身体情况不如年轻人，反应较慢，更易受伤，看似孝顺的举动实则把父母置于危险境地。

编辑刘婧宇