



从错峰通行看中心城区如何综合治堵



两会热点

□本报记者 陈波 周尤 实习生 冉罗楠

城市交通拥堵正在成为全国各地的治理难题,重庆也不例外。定向车道、共享转换车道、公交优先道……一系列尝试凸显着这座城市对交通拥堵问题的关注。

城市治堵还能从哪些方面入手?如何提高城市交通品质?市人大代表、政协委员、专家、市民就此展开热议。

拥堵之痛

堵车就是“堵住了钱袋子”

“重庆中心城区的地理特点,决定了交通治堵需要向科学的管理要效益。”市人大代表、合川区交通局党委书记、局长米建川表示,重庆中心城区受两江环绕的丘陵山地制约,加上汽车数量继续保持较快增长,道路交通压力进一步加大,治堵需要从城市规划、建设、管理等多方面入手,以收综合治理之效。

市政协委员、中冶建工集团有限公司党委书记、董事长田贵祥赞同米建川的观点。在他看来,我市地处山地丘陵地带,中梁山等四座山环抱耸立,城市依山而建,建筑高低错落。这一独特的地理属性,在赋予重庆独一无二城市风貌的同时,客观上也制约了城市交通的畅通,需要拿出有别于其他城市的特殊治堵方案。

市民对中心城区拥堵的感受则更加直白。“出租车司机怕堵车,最怕的是大桥堵车。”重庆桥都出租汽车公司出租车司机冉雪松坦言,堵车对他来说就是“堵住了钱袋子”,“尤其是中心城区几座大桥,每到早晚高峰时段,车动不了,生意没有几单,心里烦躁。”

家住渝北区的市民罗女士每周五下午都要由北至南穿越中心城区到南岸区接住读的女儿回家。在她的印象中,沿途必经的黄花园大桥和重庆长江大桥似乎没怎么畅通过。

治堵之试

以桥隧为突破,限时错峰通行

市交巡警总队提供的数据显示,目前中心城区小汽车保有量已达180.8万辆。更严峻的现实是,预计1至2年后,这一数字将超过200万。这就意味着,届时内环以内干路网的高峰时期,平均车速将降至17.5公里/小时,降幅12%;拥堵里程增加至284公里,增幅近76%。

1月4日,重庆交巡警发布《重庆市公安局交通管理局关于中心城区高峰时段桥隧错峰通行的通告(征求意见稿)》及说明公开征求意见。

之所以将错峰通行的靶标瞄准桥隧而非其他地段,源于大数据的支撑。

市交巡警总队大数据显示,内环快速路以外的桥梁、隧道拥堵指数,分别高出城市道路



2020年9月30日傍晚,南岸四公里立交,车辆行驶缓慢。由于国庆中秋双节到来,当日下午开始,进出中心城区的车辆增多,道路开始拥堵。(本报资料图片)

平均值92%和58%,这说明拥堵的梗阻点是处于内环快速路以内的桥梁、隧道。

“以桥隧为突破点,制定错峰通行政策,的确抓住了要害。”田贵祥认为,长江与嘉陵江穿城而过,将中心城区一分为三,桥梁已成为城市交通发展的关键所在。

田贵祥结合自己的调研结果介绍,中心城区的嘉华大桥平均全日车流量最高在20万辆以上,其余桥梁半数以上平均全日车流量都在10万辆以上。特别是在早晚高峰时期,桥梁成为中心城区主要堵点。

米建川在肯定桥隧错峰通行政策的同时,对交管部门采取的限时错峰尤为肯定。在他看来,早晚高峰共计4.5小时的限时错峰而不是全天错峰,既可以有效调节城市交通,又最大限度减少市民出行的不便,是人性化的举措。

这种带有倡导意味的限时错峰,还带有柔性劝导选择公共交通出行的深层含义,这也使得该项政策在解决当下问题的同时,兼具引导未来交通习惯的尝试。

作为出租车司机,冉雪松是错峰通行政策的极力支持者,因为该政策“肯定会减少拥堵”,而且在这项政策中,出租车不在限制范围内。

作为普通市民,前述罗女士则在欢迎错峰通行的同时,更希望有关方面增加公交、地铁的班次,方便市民出行。

综治之议

交通规划先行,多元发展并进

针对中心城区交通拥堵,重庆交管部门此前已做过不少尝试。

例如,落实摩托车“3.5、8”分钟快处勤务

和路面责任制;针对中心城区主要堵点乱点,按照“一点一策”“一线一案”的原则,精准分析研判堵点乱点主要违法行为;通过列表展示、挂图施工,量身定制每个堵点乱点的整治方案;划分“乱停严管路”“乱行严管点”,通过“集中+专项”“流动+固定”等多种方式,确保停车有位、停车有序、行车守法等。希望通过这一系列措施,努力改善中心城区交通拥堵现状。

此外,来自各个层面的交通拥堵综合治理之声,也愈发热烈。

田贵祥认为,现代城市的治堵首先需要进行科学而系统地规划。他举例说,现阶段我市一批规划投入的城市道路新建、改扩建项目已启动,但同一道路部分路段竣工后,其他路段尚处于施工状态,这就造成同一道路、不同路段间隔拥堵。

“今后可以考虑同时启动施工。”田贵祥建议,在道路规划建设中,同一道路或相互连接道路的建设项目同时启动。对可能造成拥堵的施工地点,尽可能采取同时启动、同时施工、同时竣工投用的方式,使施工时间相对集中,以缩短项目建设带来的交通影响周期。

“重庆地理特点鲜明,不妨规划上因地制宜,将立体交通作为长期战略规划。”米建川认为,中心城区呈现人口密度大、比较紧凑的城市形态,同时受丘陵山地制约,与平原城市相比更适合发展立体公共交通体系,过江索道、公交车、出租车、单轨、地铁、渡船等交通形式多样化,不仅是一种出行选择,更应成为一种现实的战略规划思想,并将之贯穿于整个城市交通规划中。

“在道路资源极其有限的情况下,我们需要更加注重提高道路使用效率。”米建川表示,

可以建设更发达的以轨道交通为主体的公共交通体系,从根本上解决城市综合治堵问题。

善管之策

畅通轨道接驳,强化公交优先

除了交通规划外,在交通管理理念、交通管理手段等微观操纵层面,代表委员们也有独到建议。

“重庆现代化的交通治理需要一个权威的综合治理平台。”米建川认为,交通对一个城市的意义和作用越来越大,牵涉面越来越广,全市应统一部署、统一规划,运用群众共管和科学管理的手段,把全市有关部门和信息平台打通,建立科学、长效的交通综合治理平台。

同时,米建川建议在更微观层面改造城区拥堵点,抓住错峰通行后车流量减小的时机,梳理城区拥堵点路段开展研究,综合分析拥堵成因并制定具体方案对症下药。

立足打通我市轨道出行“最后一公里”的角度,田贵祥建议尽快建立轨道交通出入站点与居民小区、热门景点之间的接驳体系,解决轨道交通出入站点与乘客实际目的地之间的通行障碍,为整体交通出行减压。

同时,田贵祥还建议进一步加强公交优先车道管理,提升高峰期公交出行效率和速度,让公共交通真正释放运力大、运载效率高的特点。这既需要赋予城市公交充分的“路权”,也需要培养市民公交出行的日常习惯。

“交通是推动城市发展的拉动经济增长、利民惠民的重大民生事业,多措并举优化交通综合管理,将有效解决交通拥堵问题,对社会经济发展和群众生产生活产生重要而深远的影响。”田贵祥说。

针对“最先和最后一公里”出行基础尚未得到保障的难题,陈义华建议加快构建满足主城区市区公交服务要求的多层级公交服务网络,鼓励公交企业根据公轨接驳需要,推动公交常规化运营和需求响应式运营融合发展,支持公交车型多样化、运营灵活化,为市民构建安全、舒适、便捷的“最后一公里”公交出行网络。

“此外,还应从规划层面保障公交优先发展,保障把公交功能和通行条件作为新建小区、道路、购物中心等的强制性指标,纳入城市控规进行约束。同时,持续增强公交场站(首末站)或公交专用停车位等公交基础设施建设力度,切实提升市民‘出门即上车’的便利度。”陈义华说。



代表日记

不忘医者初心 践行代表使命

市人大代表、秀山土家族苗族自治县人民医院院长助理、重症医学科主任 冉群英

1月22日,我在驻地宾馆参加了代表团全体会议,继续审议政府工作报告,审查“十四五”规划纲要(草案)。

“十四五”时期是我国在全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后,乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一年。站在这个极为关键的历史节点,回望过去,展望未来,作为一名医疗健康领域的市人大代表,我倍感骄傲和珍惜,更深感重任在肩。

2020年,在市委市政府的坚强领导下,全市人民战胜了突如其来的新冠肺炎疫情、历史罕见特大洪水,度过了极不平凡的一年,迎来了市五届人大四次会议的召开。看到政府工作报告中“提高卫生健康服务质量”的部署安排,“十四五”规划纲要(草案)中“完善社会保险和医疗保障体系”的目标任务,我完全赞同,同时也感到十分振奋。

立足新起点,开启新征程。2021年,我将立足本职,不忘医者初心,起到模范带头作用,践行健康中国战略,深化医药卫生体制改革,提高医疗技术水平,提升服务质量,为秀山建成一所三甲医院贡献一己之力,努力满足本区域人民群众日益增加的健康需求。在本次大会上,我将牢记代表使命,履好职、尽好责、建好言、献好策,为民发声,作群众的代言人、传声筒,为我市民生事业及重庆高质量发展贡献自己的一份力量。



委员手记

珍惜委员荣誉 积极履行职责

政协委员、九三学社开州区支社主委、开州区政府副区长 田水松

流行病学史筛查、14天健康监测报告、48小时两次核酸检测、全流程闭环管理……今年的政协会议有些特别。尽管要求很高,管理很严,但我看到各位政协委员都抱着极高的政治热情,克服了各种困难来参加会议,我甚至听说一些委员为了参加会议,提前从外地赶回了重庆;一些委员为了参加会议,调整了出差的安排。

我想,大家有这么高的政治热情,至少有四个方面原因:一是珍惜委员荣誉,重要活动不缺席;二是积极履行委员职责,把参加政协会议作为自己履行委员职责的重要途径;三是对在这次会议上协商讨论的“十四五”规划纲要(草案)和政府工作报告充满期待;四是对我市新冠肺炎疫情防控工作充满信心。

作为一名政协委员,我同大家一样,也十分珍惜参加这次会议的机会。我深刻认识到,政协委员身份不仅仅是荣誉,更是组织和人民的信任,是一份责任。作为政协委员,按时参加会议是最基本的要求,是履职的重要途径。我提前做了充分准备,早早开展了调查研究,精心准备了包括抓好巩固拓展脱贫攻坚成果与乡村振兴有效衔接、促进中药材产业高质量发展、建立生猪养殖纵向补偿机制、优化财政涉农资金授权改革等几件提案,希望能为我市更好推进相关工作提供一些参考。



两会声音

本报讯(记者 周尤 实习生 冉罗楠)城市公共交通是服务市民基本出行的公益性民生保障,更是促进城市各类生产要素高效流动的基础。在两会会上,连续关注重庆交通建设多年的政协委员陈义华提交了《优化城市公交出行环境 不断提升市民出行品质》的提案。

近年来,在市委、市政府大力推动下,我市基本形成“以轨道交通为骨干、地面公交为主体”差异化发展的城市公共交通出行格局。但陈义华在经过一系列调研后认为,我市城市公

共交通在发展水平上还存在一些不足,需加强政策支持力度。

“当前,中心城区公交优先道尚未成网,许多关键节点尚未打通,私家车占挤公交优先道现象较为突出,还有摩托车、共享单车、自行车等乱停乱放,导致公交出行道路环境还不够完善。”陈义华说,我市致力于建成“轨道到站、公交到家”的交通网络,但就目前而言,受轨道交通站点周边道路环境限制,一些地方无法达到公轨接驳的条

件,配套公交场站和公交首末站也十分缺乏。

针对公交出行道路环境不够完善的问题,陈义华建议,首先要加强对非机动车等交通工具的执法管理力度,推动摩托车、共享单车交通违法行为记录与个人信用评价挂钩管理,打造安全规范的城市交通出行环境。同时,充分考虑客流需求及道路通行条件,逐步实现公交优先车道网络化,加强已有公交优先道执法管理和效率提升。

江津 便民利企持续优化营商环境



设立民营小微企业首贷续贷中心,为稳企业保就业提供金融支持。图为工作人员为企业办理该项业务。

操作辅导,同时简化审批手续,平均退税时间压缩至3个工作日。截至2020年12月,江津全区已有126户次纳税人享受留抵退税,累计5.24亿元。

江津区还通过建立重大项目代办制度、开通民营企业直通直达窗口等举措,主动出击为企业解难题,为区内289个项目(企业)开展了代办和全周期服务,共受理代办事项917项;通过

电话或微信为项目单位开展各类咨询5000余条次,及时为各项目(企业)提供受理的代办事项咨询服务600余次。目前,全区有工业企业2270余家,市场主体已超过12万家。德感、双福、珞璜、白沙四大工业园共实现产值1047.9亿元,同比增长9.3%。

2020年12月27日,江津区《重大项目代办制,企业发展更舒心》获评“重庆

市优化营商环境十佳示范案例”。

除了企业,江津居民的获得感也在提升。“不动产登记中心的事效率真高,手续也比以前少了很多,真是让我们省了好多力。”近日,李先生到区不动产登记中心办理房产过户,不到2小时便拿到了房产证。

“我们的目标就是四个字:便民利企。”江津区行政服务中心相关负责人介绍,2020年,江津区全面推行二手房登记“一窗办理、即办即取”业务,二手房登记可当天办结,最快仅需90分钟。同时,区不动产登记中心推行智能化服务,可以在线办事、预约办事,效率大幅提高。并定期上门服务企业,主动排忧解难。2020年,区不动产登记中心共办理各类不动产登记业务16万余件。

持续发力 打出“组合拳”

一系列举措的背后,是江津区优化营商环境的“组合拳”。2020年9月,江津区出台《江津区持续优化营商环境工作实施方案》,成立区优化营商环境领导小组,建立区级联席会议机制,优化

评价评估机制。将持续优化营商环境的工作任务,分解为包含40项任务的“任务表”,每一项任务都落实到具体部门。

这些任务完成的情况则由市场主体和第三方专业机构来共同评价。2020年,江津区依托区民营经济发展中心、12345政务服务投诉受理电话和其他投诉载体,畅通市场主体投诉渠道,充分利用大数据手段精准汇总、分析、研判市场主体对全区营商环境的感受。同时构建营商环境第三方评估评价体系,定期委托第三方专业机构开展评估。

江津区营商环境领导小组办公室相关负责人表示,下一步,江津区将继续全面优化政务环境、服务环境、法治环境、成本环境、信用环境、创新环境,不断强化服务理念,增强服务意识,提升服务品质,加快构建稳定公平透明、可预期的一流营商环境,为经济社会高质量发展提供坚实有力的保障。

唐楸 程维琦 施勤
图片由江津区委宣传部提供