

特大城市烦 治堵难上难



之“堵”城 ②

曾经,交通拥堵是特大城市的标签,如今大中小城市都堵车的情况下,交通拥堵已经成为影响生活质量的痼疾。强力治堵已成共识,还有什么新的解决办法?探索仍在继续——

北京: 开瘦身健体良方

本报记者 杨学聪

走出越建设越拥堵的“怪圈”,只能痛下决心在功能疏解上做文章

北京每天的出行总量相当惊人。据统计,平均每天中心城区约有2742万人次搭乘各种交通工具出行。2015年,工作日高峰时段平均交通指数较2014年的5.5增至5.7,工作日平均每天堵车约3个小时,比2013年增加近1个小时。交通拥堵成为北京无法言说的“隐痛”。

交通指数的缓慢上升,还是在北京的公共交通飞速建设、承载能力不断提高的背景下出现的。以轨道交通为例,北京地铁线网保持着年年开新线,去年底,地铁昌平线二期和14号线中段投入试运营,地铁线扩容至554公里。

北京国贸地区,每天上下班高峰,来往的人流像潮汐般潮起潮落。在公共交通手段配置到位、大街小巷密布、智能停车系统布局完善的CBD,堵车仍是绕不开的话题。这里为啥车这么多,路这么堵?追根究底是因为产业布局过于集中,人流如潮汐流动。而其中凸显出的功能过多的“症结”,远不是交通一个部门能解决的。此前,北京市交通委主任周正宇就公开表示,“城市功能的疏解对交通影响非常大”。

想走出越建设越拥堵的“怪圈”,北京只能痛下决心,在功能疏解上做文章。新发地,是周正宇时常挂在嘴边的案例。自从物流基地落地河北,大批运菜车不用再“中转”北京,大大减轻了北京南部的交通压力。

于是,北京做了看似与治堵无关,但其实意义重大的事:设定2020年人口控制在2300万的“天花板”;“动批”疏解将减少从业人员3万人;中心城区优质教育、医疗资源加快向远郊区县疏解;北京市委、市政府、人大、政协四套班子将搬迁通州副中心。目前,通州新城86个重大基础设施项目已开工29个。

在功能疏解的同时,北京治堵的工作仍在有条不紊地进行。不久前,北京市交通委公布了“十三五”期间的交通发展任务,力争每年完成市级常规疏堵工程30项以上。在小客车的调控政策、机动车的限行措施、拥堵收费的试点、地区错峰上下班等方面,北京也都有新的政策出台。北京将通过“规”“建”“管”“限”的“四则运算”,缓解交通拥堵,力争到2020年将绿色出行比例提高到75%,小汽车出行比例下降到25%。

为了让这一目标早日实现,2016年北京将掀起交通基础设施建设的高潮。城市道路开工和推进建设4条快速路,力争3到5年,形成400公里快速路网,基本实现中心城区的断头路打通、微循环建设。北京还将构建完善的法律、经济、科技和行政管理体系,严控小客车总量,推动个体机动交通方式向绿色出行方式转移。

非首都功能疏解了,交通基础设施完善了,绿色出行深入人心了,北京的拥堵问题有望逐步得到缓解。



傍晚的北京国贸桥车流缓慢行进。(资料图片)

上海: 破“不可为继”尴尬

本报记者 李治国

建设项目捆绑交通、靠设施投入增加供给、靠控制小汽车拥有量、仅考虑中心城区交通、单靠政府主导交通设施建设等模式,已不可为继

上海市发改委日前发布的一份针对“十三五”规划的民意调查结果显示,缓解交通拥堵仅次于医疗和环境,成为上海市民对“十三五”的最大期待之一。

从上海来看,交通拥堵问题归纳起来体现为五个“不可为继”。

一是建设项目捆绑交通的模式已不可为继,交通被动的配套发展难以支撑城市的未来发展;二是靠设施投入增加供给的模式已不可为继,不能再单纯依靠新建道路、增加设施来解决问题,更多的要体现为存量挖潜,发挥现有设施功能;三是单靠控制小汽车拥有的模式已不可为继,上海中心城区路网容量接近极限,小汽车持续增长,拥堵范围逐步扩大,现有小客车额度拍卖政策效应会逐渐递减,必须更多地体现在多策并用,在控制使用上多下功夫;四是仅考虑中心城区交通的模式已不可为继,随着郊区新城的快速发展,必须更多考虑城乡

一体和服务的均等化;五是单靠政府主导交通设施建设的模式已不可为继,必须更多体现为发挥市场配置资源的决定性作用,推动资源配置实现效益最大化。

上海将在信息化精细管理、公交优先等方面提速发展,努力破解交通拥堵难题。上海市建设交通工作委员会委员书记崔明华表示,到2020年,上海要加快建成国际航空枢纽城市,着力打造绿色交通都市,进一步完善和提升“枢纽型、功能性、网络化”的一体化交通体系。

在信息化管理方面,上海将建立拥堵分级系统,把指标管理上升为指数管理,上海将在中心城区全面推行道路拥堵分级管理,应用大数据、信息化技术,形成以指数为支撑的精细化治堵机制。比如,上海准备将中心城区快速路分为42个路段,地面道路分为68个区域,根据采集到的拥堵指数,对应畅通、较畅通、拥堵、严重拥堵四种状况,通过网络、手机等对外

实时发布,同时采取关闭匝道、限制外牌等措施,引导市民合理出行。

专家认为,优先发展公共交通,是解决城市交通问题的出路。上海将完善公共交通网络,提升可达性,力争实现“出行方便、换乘便捷、指示清晰、停车有序、乘车文明”目标。上海还要在已实施多年的内环300米、内外环之间500米能坐上轨交或公交的基础上,重点解决轨道站点、医院、学校、大型商场、社区服务中心周边50米,公交站点、出租车点、自行车停放点的配套,方便市民出行。

此外,上海将完善集疏运系统,把更多的道路资源让给客运交通。当前,大量集装箱卡车、货车在中心城区通行,不仅使城市道路资源日益紧张,带来交通拥挤,而且使生态环境承受巨大压力。一方面,上海将形成货运主通道网络,力争若干年后实现集卡在外环以外运输。另一方面,上海将致力于打造“水上高速公路”,把20%左右的货运量由陆路引至水路,腾出更多道路资源用于客运交通。“争取到2020年,上海的交通状况在现有的基础上不再恶化,并力争能回到2010年世博会的水平。”上海市交通委负责人表示。

专家点评

随着城镇化步伐加快,机动化出行水平日益提高,交通拥堵已经不仅仅是大城市面临的问题,但大城市尤其严重。

从基础设施建设来看,近年来城市交通基础设施建设更多关注了如何满足小汽车出行的需求,大量投资用于建设道路桥梁等方面,在公共交通等绿色交通方面的投入严重不足。

各城市骨干路网建设中也过多地关注了小汽车交通的需求,例如大量建设以服务小汽车需求为主的快速环路,北京、上海等直辖市交通骨架系统仍然以不断拓展的环路为基础向周边不断蔓延。这种以满足小汽车出行为主要特征的网络,无法应对目前日益多样化的居民出行需求。

特大城市的示范效应,直接带动了全国众多的城市竞相效仿。目前在

治堵车应告别汽车依赖

中国城市规划设计研究院城市交通分院副院长 戴继锋

有统计的288个地级以上的城市中,有环路或者环路结构的城市接近60%。这种“全国上下一片环”的快速环路网络架构对于公共交通、步行、自行车等绿色交通的发展应对不足,交通系统缺乏足够的人性化关怀。

从交通参与者的出行习惯来看,居民对小汽车的依赖性仍然十分强烈。经验表明,任何企图将已经使用小汽车出行的居民拉回到公共交通方式上来的努力,似乎都效果甚微。

以北京市为例,从2009年开始北京市每年在地面公交和轨道交通方面的投入就超过100亿元,到2013年全年投入更超过200亿元。在如此巨大

的投入情况下,公共交通的分担率确实得到较大幅度的提升,但是所吸引的更多是采用自行车的出行者,而小汽车出行者的比例变化很小。这种情况不仅发生在北京,其他城市也都有类似的经历。

而在国际上,治理拥堵的思路已经有所变化。据《世界报》的报道,在欧洲汽车已不再成为地位的象征,目前德国大城市的居民越来越倾向于放弃购置私家车,改骑自行车。

目前我国城市交通发展依然过度依赖小汽车,日益显示出其不可持续性。如何构建新型城市交通系统,是今后城市交通面临的挑战。

习近平总书记曾说:“人命关天,发展决不能以牺牲人的生命为代价。这必须作为一条不可逾越的红线。”日前召开的国务院常务会议也指出,城镇化是中国发展最大的潜力所在,要提高公共服务和公共安全保障水平。

公共安全事关城市的长期稳定和可持续发展,事关千千万万群众的幸福和安康。然而,一些城市随着规模迅速扩大,恶性公共安全事故时有发生,应对能力不足的短板不断凸显。

细究起来,这与城市治理体系和治理能力尚未现代化有很大关系。一段时间以来,城市建设热衷于“摊大饼”“搏上位”,不重视安全隐患处理和配套设施建设等投入。有的城市管理者在日常工作中,在责任交叉领域相互推诿,心存侥幸,能避就避,能拖则拖,导致日常监管流于形式。有的城市管理者在绩效考核上“重建设轻管理”,不出事故时睁一只眼闭一只眼,出了事故手忙脚乱地补窟窿掩耳目。还有的城市管理者管理能力严重不足,管垃圾的不懂处理,管渣土的不懂土地,导致渣土收纳、垃圾处理等安全隐患突出。

更加根本的问题在于,管理水平的提升、危机应对的机制等方面,远远落后于城市发展步伐和现实需求。更别提一些城市安全基础设施建设长期欠账,居民投诉与安全风险长期并存得不到根本性解决。比如,有的城市遭遇淤泥渣土“围城”、垃圾“围城”的事实显而易见,渣土车半夜或周末乱倒,垃圾场臭气扰民引发居民投诉上访等问题时见诸报端,却没有得到应有的重视。

如今,越来越多的人把家安在城里,守卫家园安全须臾不可懈怠。追求经济创新成果领先抢跑的时候,决不能让社会治理停留在“农耕时代”,不能让灾难成为城市的“耻辱柱”和不可修复的“伤疤”。

祸患积于忽微,防范贵在常态。“创新推出”的不一定是好政策好福利,有可能是害人性命、引发灾祸的潜在隐患。享受改革发展成果的人们应时时谨记,安全是悬挂在头顶的达摩克利斯之剑,必须用责任心筑牢城市发展安全底线,把停留在嘴上喊的口号和一纸公文上的通知化为实实在在的行动,把隐患当急病看,深挖漠视和助长城市管理风险形成的因素。只有人人提高警惕,努力做到居安思危、有备无患,才能促使矛盾向有利的方向转化,使城市安全不留死角。

祸兮福所倚,福兮祸所伏。灾祸的发生固然让人们痛失财产乃至生命,但往往也是有效治理的开始。城市管理者们应该把群众的利益、城市的安全放在首位,客观看待现状,冷静谋划未来,彻底清理城市安全隐患,彻底扫除完善城市管理进程中存在的障碍。

青岛城阳区试点“全透明放心住宅” 期房全透明 居住更放心

本报记者 刘成 通讯员 矫超

“在别的售楼处只能看到样板间,或者是图纸、沙盘。这儿能进入工地里的施工实体,看着更踏实。在不破坏房屋整体的情况下,还可以作一些预留。”日前,在青岛市城阳区文阳路的一处建筑工地里,居民高振永被“现房交付标准”样板间吸引住了。

记者了解到,这处工地是2016年城阳区推广“全透明放心住宅工程”的两处试点之一。据城阳区城建局相关工作人员介绍,所谓“全透明放心住宅工程”,主要是指房地产公司在开发项目施工过程中,要制作“现房交付标准”样板和“建筑工艺展示区”样板,并向购房者开放。

在一处商住小区建筑工地的样板间内,记者看到整个房子的构造已经成形,面层抹灰、底层抹灰、冲筋……房间里的每个部位前都有块提示牌,购房者能看到将要购买房子的样貌。“我们把建造的过程、所用的材料、采用的工艺,都向购房者分阶段展示出来,让大家能够看得明白,买得放心。”该建筑工地工程部经理李国兴告诉记者。

除了向购房者开放样板间外,在不影响主体结构安全和不过反规划的前提下,开发商还可根据业主要求二次设计,定制化进行施工。“以卫生间的墙壁为例,业主在装修过程中,往往需要在墙面上凿出一定空间,用于放置电器、肥皂盒,如果在购房时向开发商提出设计修改意见,不仅可减少开发商建造成本,还可降低装修费用,减少建筑垃圾的产生,防止违规装修破坏房屋安全结构。”李国兴告诉记者。

据介绍,“全透明放心住宅工程”是城阳区2016年倡导的房地产行业质量管理新举措,此举还加强了住宅建筑质量的社会监督,避免销售欺诈和合同纠纷。“今后新建小区在开盘前,按要求必须提前完成样板间建设,并对购房者开放。”城阳区城建局相关工作人员介绍。



建设安全社区,可以有效降低各类事故与伤害形成的风险,提升市民的安全意识和幸福指数。济南炼化社区建立了完善的伤害监测网络,日前顺利通过现场评定,成为山东省首家企业主导型全国安全社区。因为孩子们在该社区内玩游戏。 刘金涛摄

城市空气质量排行见效了吗

本报记者 曹红艳

近日,环保部通报了2015年12月京津冀、长三角、珠三角区域及直辖市、省会城市和计划单列市等74个城市空气质量状况,同时公布了当月空气质量排名前10位和后10位的城市榜单。每逢此时,榜单都会引来公众一番热议。

从2013年1月开始按照新环境空气质量标准进行监测和评价,环保部门每月、每季度的空气质量报告让广大公众对所在城市的空气状况多了一分了解。或因城市跻身前十而喜,或因城市跌入倒数而忧……如今,空气质量数据已走进人们的生活,成为衡量环境改善获得感的指标之一,更是行动起来改善身边环境的“动员令”。

监测数据显示,2015年,全国338个城市可吸入颗粒物(PM₁₀)年均浓度同比下降

7.4%;细颗粒物(PM_{2.5})平均浓度为50微克/立方米,其中161个可比城市同比下降11.3%。《华盛顿邮报》称,不管人们信不信,中国首都的空气质量实际上正在改善。

虽然相比公众的期望还有差距,但去年以来大气污染防治工作还是取得了阶段性成效。空气质量改善的背后,既有绩效考核上的转变,也有法律法规的不断完善。去年以来,考核、督政等手段持续传导的治污压力,增强了各级政府治污动力。据介绍,2015年有13个城市政府主要负责人由于治气不力等原因被约谈。

上海、天津、安徽等多个省份陆续制定实施省级层面的大气污染防治条例;浙江省将PM_{2.5}数值与领导干部升迁挂钩;四川省明确县级以上人民政府应当实行环境空气

质量目标责任制;南京市对大气污染防治不过关官员考核实行“一票否决”……

大气污染防治具有长期性、艰巨性和复杂性的特点,必须找到问题根源,才能抓住重点并精准发力。去年有26个城市开展了大气污染源解析工作,22个重点城市完成了根源解析结果论证。污染源解析结果显示,能源结构调整和机动车污染防治是大气污染防治工作的重点。积极淘汰落后、过剩产能,强化高污染、高能耗行业准入管理,推进清洁生产和煤炭清洁高效利用。以环境指标的硬约束倒逼,系列行动迅速展开。

大气污染防治还具有区域性和传输性,只有各地在“守土有责”的前提下加强联动和配合,整个区域的空气质量才能得到改善。作为京津冀协同发展的重点领域,去年该区

域大气污染防治联控得到全面推进。北京、天津与河北省唐山、廊坊、保定、沧州市建立“4+2”帮扶机制。陕西提出建立以关中地区治污降霾为重点的联防机制。

去年入冬以来,受采暖季污染物排放量大和不利天气影响,全国共有15个城市先后启动重污染天气红色预警,预警级别和范围均超过以往,让人谈霾色变。各地重污染天气应急响应在一次次考验中逐步改进,提前预警,应急响应能力得到提升。

2016年1月1日起,空气质量预测预报信息开始正式发布,包括重点城市未来24小时、48小时空气质量预报,城市空气质量指数范围等等,将更广泛地影响人们的生活,也因此会进一步增强全社会环境意识,实现空气质量的共治共享。