

2012年10月30日,我市被交通运输部确定为第一批国家“公交都市”示范工程创建城市之一,这为我市新时期城市交通发展提供了难得的机遇。通过建设国家“公交都市”示范城市,既能有效促进社会经济和城市交通和谐发展,又能进一步提升郑州市全国综合交通枢纽地位,推动中原经济区及郑州都市区建设。为深入贯彻落实国家公共交通优先发展战略的新要求,以及交通运输部关于“公交都市”示范工程创建的部署,我市围绕创建“公交都市”示范工程这一工作大局,在宣传、研究、部署、落实等方面做了大量工作,并于2012年11月正式发布了《畅通郑州白皮书(2012-2014)》。公交都市是以“公共交通引领城市发展”为战略导向,通过科学规划和系统建设,打造发达的一体化城市公共交通体系,并辅之以科学的交通需求管理措施,构建科学合理的城市交通出行结构,实现城市交通与城市经济良性互动和协调发展。本报今天特刊发韩枫桐同志撰写的《建设“公交都市”示范工程 提升城市建设科学化水平》一文,期望引起各方对我市创建“公交都市”示范工程的关注与参与。

建设“公交都市”示范工程 提升城市建设科学化水平

韩枫桐

2010年8月,省委书记卢展工深入我市公共交通总公司进行调研时,提出了“公交是为人民、公交是形象、公交要优先、公交当自强”的发展方针,强调了城市公交的为民本质和落实公交优先的战略举措。近几年来,我市持续贯彻落实卢展工书记重要指示精神,从强化公交优先、建设畅通郑州十大工程、落实综合交通管理十项措施、推进中心城区功能外疏、倡导文明出行等五方面着手,优先发展公交事业,实施城市交通综合治理,明确“一年见效,三年顺畅,五年畅通”的发展目标。2012年10月,我市被交通运输部确定为15个“公交都市”建设示范工程首批创建城市之一。创建“公交都市”示范工程,将有力推进郑州公共交通事业的科学发展。

一、我市创建“公交都市”示范工程的重要意义。公交都市是在资源和环境紧约束背景下,为应对小汽车高速增长和交通拥堵所采取的一项城市发展战略。我市作为全国15个“公交都市”建设示范工程第一批创建城市之一,这对郑州来说是一个具有重大意义的大事,对改善城市人居环境,促进交通与城市和谐发展具有深远意义。

(一)建设“公交都市”示范工程,是贯彻落实城市公共交通优先发展战略的重要举措。随着新型城镇化加快,郑州城市规模迅速增长,人口规模不断扩大,城市居民的出行总量和出行距离大幅增长,城市公共交通发展面临着土地、资金等硬约束,公交供给和需求之间的矛盾尚未根本消除,公交服务质量和保障能力与城市经济社会快速发展、人民群众生活水平不断提高的需求之间存在着较大差距。创建郑州“公交都市”建设示范工程,是为应对小汽车高速增长和交通拥堵所采取的一项城市战略,已成为全球大都市的发展方向。如东京、巴黎、伦敦、新加坡、香港、首尔、斯德哥尔摩、哥本哈根即是世界闻名的八大公交都市。我市创建“公交都市”示范工程的中心任务是充分调动各方面的积极性,为落实公共交通优先发展战略的提供动力、创造经验,全面提升公共交通的服务质量和保障能力,从根本上改变城市公共交通发展滞后和被动适应的局面。

(二)建设“公交都市”示范工程,是保障和改善民生的具体行动。城市公共交通是满足人民群众基本出行需求的社会公益性事业,是彰显城市功能的基础支撑,是重大民生工程。实行公交优先,就是要让群众优先;推进城市公共交通优先发展,就是要优先满足人民群众所有乘乘的交通需求,实现人民群众出行快捷、安全、方便、舒适的出行服务。

(三)建设“公交都市”示范工程,是转变城市交通发展模式的重要抓手。随着能源消耗的日益增加,生态环境的不断恶化,可持续发展道路面临前所未有的挑战。基于此,建设公交都市理念顺应发展潮流,在国际上受到越来越多的关注。树立“公交都市”建设理念,大力建设“公交都市”,顺应了城市建设的发展趋势。我市应把握这一重大的历史机遇,充分利用“公交都市”建设示范工程先行先试的优势,创新发展理念,推进生态文明建设,用以人为本、节约、绿色、高效的交通发展模式,实现郑州生态文明建设的大发展。建设“公交都市”示范工程,就是要以“公共交通引领城市发展”为战略导向,通过科学规划和系统建设,建立以公共交通为主体的城市交通体系,实现公共交通与城市的良性互动、协调发展。

(四)建设“公交都市”示范工程,是治理城市交通拥堵的有效途径。城市公共交通作为现代城市重要的基础设施和交通系统的核心,是联系社会生产、增进经济交流和方便人民生活的主动脉。建设“公交都市”示范工程,可通过实施科学的规划调控、线网优化、设施建设、信息服务等措施,提高公共交通系统的吸引力,降低公众对小汽车的依赖,从源头上调控城市交通需求总量和出行结构,提高城市交通运行效率,从根本上缓解城市交通拥堵。

二、我市创建“公交都市”示范工程面临的机遇。建设“公交都市”示范工程,就是通过一系列城市公共交通示范工程建设,突出公共交通在城市交通中的优先地位,优先发展城市轨道交通和快速公交系统,优化常规公共汽车线网布局,形成以城市轨道交通为骨干、快速公交为骨干补充,常规公交为主体、功能层次完善的城市公共交通系统,为市民提供快捷、方便、经济、安全的出行条件。通过“公交都市”建设示范工程,为推动公共交通与城市的和谐发展提供了一次难得发展机遇。

(一)郑州市区建设为“公交都市”示范工程提供了良机。郑州市区是以中心城区、郑州新区为核心,以发达的交通通道为依托,以组团发展、产城融合、复合型、生态型为发展路径,吸引带动其他区域快速发展。郑州未来的城市建设已经不仅仅局限于现有的城市规划区,而是将郑州周边的(县、市)、镇统一纳入都市区进行一体化的规划和建设。在

郑州市区及周边新城建设之初,是确立公共交通引导城市发展模式的有利时机,可以充分利用公交优势,力争在小汽车交通尚未充分发展之前,优先建立以大容量快速公共交通为骨干的城市交通体系,促进各功能区间相互联系与协作。

(二)“畅通郑州”工程建设为“公交都市”示范工程奠定了基础。2012年,我市机动车保有量突破200万辆,市区机动车路供需矛盾日益加剧,高峰期拥堵、快速路车速快不起来、个别路口路段拥堵问题仍然严重。为有效缓解交通拥堵、交通基础设施薄弱、交通管理手段滞后等问题,郑州市全面开展以交通综合整治工程建设和提升交通管理为主题的“畅通郑州”工程,着力加强外围交通建设工程、市政道路桥梁建设工程、隧道建设工程、道路改造工程、停车场整治等,“畅通郑州”工程的实施,有效地改善公共交通发展基础条件,提高了公共交通服务水平,为建设“公交都市”奠定了必要基础。

(三)快速公交和轨道交通即将网络化运营为建设“公交都市”示范工程提供了条件。我市已开通一条快速公共交通线路,正在建设地铁1号线、2号线,预计2013年可建成通车。“十二五”期间,9条主要交通走廊将建成126.8公里快速公交线路,BRT网络总里程将达158.1公里,将基本实现快速公共交通和轨道交通网络化运营,将重构城市功能要素,改善城市形态结构,为建设“公交都市”、优化以公共交通主导的交通系统、促进公共交通与城市形态协调发展奠定了基础。

三、我市创建“公交都市”示范工程面临的主要问题。我市实施“公交都市”建设示范工程,是市委、市政府转变发展模式、实现交通节能减排的一项重要工作,是提升城市建设科学化水平、推动公共交通与城市建设和和谐发展的重要载体。但是随着我市经济社会的快速发展,人民生活水平的提高,市民对公共交通的需求趋向多样化,要求越来越高,公共交通与城市交通、公共交通与私人交通的矛盾日益激烈。具体地讲有以下几个方面:

(一)城市交通设施与城市交通需求严重失衡。虽然近几年来我市一直在致力于城市交通设施的建设,但其建设速度远远落后于机动车辆和交通流量的增长。目前我市机动车保有量突破200万辆。统计数据显示,我市机动车保有量位列全国省会城市第四位,仅次于成都、广州和杭州。据了解,2007年年初,郑州市机动车保有量突破100万辆。从1949年到2007年,郑州市机动车保有量增长到第一个100万辆用了58年;从2007年年初到2012年8月,第二个100万辆的增长仅用了5年多的时间。而我市机动车每年都以20%左右的速度快速增长,但城市道路每年仅增加7.3%。不断增加的公共交通设施与私人交通设施造成了道路交通的拥挤,且拥挤程度越来越高,尤其是上下班的高峰期,经常出现塞车,大量车辆排队等候,寸步难移成了郑州的一道独特的“风景”,出现了大量机动车与非机动车混行的局面,造成了道路交通的复杂化,增加了管理难度,而且降低了原本薄弱的交通设施的使用效率,影响了车辆和公共设施的使用效益,增加了使用者的负担,同时也造成了公交公司效益的低下甚至亏损。

(二)城市空间资源的有限性限制城市公共交通设施的完善。城市是一个空间,这个空间不是无限扩张的,而是有限的。“公交优先”政策的有效实施要有完善的城市公共交通设施作为基础。比如,公交专用车道的设立、公交车辆的配套、公交线路的布局等。但是,任何公共交通设施的修建都需要占用大量的城市空间,道路不可能无限宽下去,线路不可能无限地布下去,车辆也不可能越多越好。实践证明,交通设施完善仅仅是一个条件、一个手段,而不是目的。此外,“公交优先”也造成了一方面公交专用道上车辆有限,另一方面其他机动车道车辆排起长龙的现象,从而引发更加严重的交通拥堵问题。

(三)机动车交通环境污染严重。我国机动车交通已成为城市主要的大气污染源和噪声污染源。随着机动车拥有量的高速增长,我国城市污染有加重的趋势。目前道路上运行的公交车设备陈旧,尾气处理设施落后,造成尾气的大量排放及噪声的污染,影响市民的生活和休息。同时政府对优先发展公共交通的原则普遍未能落实,对加大公共交通发展的政策支持还没有完善,使公交车辆和营运线路虽有明显的增加,但是并没有满足市民需要;某些线路的公交车还是客满为患,车上极度拥挤,乘客有时在车上没有站脚的地方,但是车辆进站时仍有乘客继续上车,加大了车厢内的拥挤程度。

(四)公交场站建设不配套。在城市公共交通事业上,我市科学的公共交通整体战略和中长期规划已初步形成,但公交基础设施不配套,场站建设严重滞后等。目前我市城区公交首末站共有54个,停车场面积约106万平方米。按国家规定的每辆车300平方米

的停靠标准,目前我市5038辆公交车共需要停车场面积约193万平方米,实际缺口约87万平方米。据了解,目前郑州公交是通过租用、借用的办法来解决车辆夜间停放问题,公交场站分布不均、设施不全,驾驶员休息、就餐、如厕等日常生活需要得不到保障,不少车辆无停靠、调头和保养场所。社会车辆停车场面积也严重不足,有的线路车辆只能在马路上或小区周围停靠。公交停靠站也不尽规范,有些站点公交车只能在路面停靠,阻塞道路交通,增添了安全隐患。此外,由于城市交通“潮汐现象”突出,道路规划管理不够科学,导致公交线网的运行效率低下,特别是高峰期运力严重不足。

四、对我市创建“公交都市”示范工程的几点建议。随着郑州城市发展和人民群众对公交出行要求的日益提高,大力发展我市城市公共交通事业的要求越来越迫切。为此,我们结合全国城市实施公共交通优先发展战略的指导意见和实际,特提出如下几点建议:

(一)牢牢把握“公交都市”的核心理念。在创建“公交都市”示范城市过程中,要认真贯彻5个方面的理念,即:紧凑城市,使70%的人口居住和就业集聚在公共交通走廊两侧;模式多元,形成一体化的公共交通体系;统筹衔接,实现地下和地面交通、大容量和中低运量交通、机动化和非机动化交通的有机结合和有效衔接;空间提升,集成轨道、公交、慢行系统及交通环境要素,打造安全、畅达、绿色的交通空间,提高市民出行品质;实现交通与城市、经济、生活和谐共生。要综合运用“交通引领、交通供给和需求管理”三大策略,即以公共交通走廊作为城市的发展轴,促进人口居住和就业沿公共交通走廊两侧集聚,构建最佳“居住地+公共交通走廊+就业地”出行组合,通过大力发展城市公共交通,为市民提供强有力的公共交通出行保障,通过实施“推(对小汽车、电动车限制和调节使用)、拉(优先发展公共交通)”的策略,推动交通出行方式的转变,维持交通供需的基本平衡。

(二)制定明确的建设目标和行之有效的措施。根据交通运输部对考核目标的要求,结合郑州市的实际情况,要制定明确的5年建设目标,并将建设目标分解成行之有效的措施。要从规划入手,调整土地利用形态,分散城市功能,避免单一功能区域的大规模开发,并制定合理的社区和新城建设标准,避免城市人口和功能过度集中,避免城市局部土地超强开发;要强化“整合”作用,建立“以轨道交通和快速公交为骨干、常规公交为主体、慢行系统为延伸”的高效便捷的一体化城市公共交通综合体系,提升公共交通的核心竞争力,同时,通过完善综合换乘枢纽设施,实现公共交通系统和其他交通方式的高效衔接;要完善路网结构,加快城市快速路、次干路、支路等各等级道路建设,消除交通瓶颈,同时,从动态交通和静态交通入手,加快立体交通和社会停车场设施建设,提高道路整体通行能力;要强化交通需求管理功能,在大力提升城市公共交通竞争力、吸引市民主动选择公共交通出行的同时,适度限制小汽车、电动车的使用频率,以避免交通系统的供需关系远离平衡点。

(三)建立强有力的落实保障机制。“公交都市”创建工作是一项复杂的系统工程,牵涉到众多单位和部门,要用5年的时间全面实现“公交都市”示范城市建设目标,必须建立强有力的落实保障机制。要突出政府的主导地位,成立由政府主要领导为主任的创建“公交都市”示范城市工作委员会,为创建“公交都市”示范城市提供组织保障;要将细化的创建措施和责任落实到具体单位,并建立“公交都市”示范城市建设绩效考核指标体系,制定相关的考核办法与激励机制,根据考核结果,给予表彰奖励或通报批评,对“公交都市”示范城市建设效果和整体进度影响严重的,追究其相关部门领导责任;要完善推进“公交都市”示范城市创建工作的各项政策措施,从公共交通基础设施建设用地、建设项目资金、公共交通企业补贴补偿机制等方面保障创建措施落实到位。

(四)建立符合“公交都市”的“大交通”管理体制。建设“公交都市”是城市交通发展的新战略,也是一项复杂的系统工程,需要建立符合“公交都市”的“大交通”管理体制。深圳市委委主任黄敏在介绍深圳市交通时,在体制完善前,80%的精力用于协调,20%的精力用于具体工作,体制调整后,20%的精力用于协调,80%的精力用于具体工作。这种成功的经验值得借鉴,因此,应借鉴北京、上海、广州、深圳等大城市的成功经验,围绕城市公共交通资源整合这一重点,从城市公共交通规划、基础设施建设、交通设施管理、公共交通发展政策等方面入手,集中和强化交通管理职能,促进城市公共交通系统的资源整合,实现一体化城市综合交通体系的构建目标。

(作者单位:郑州市委政研室)

对政务微博建设的思考

张卫民

微博诞生仅仅三年,已从一个新兴工具变成了大众传媒平台,其独特的传播方式改变着信息传播模式和群众的阅读习惯。政务微博目前还处于起步阶段,在新语境下如何利用其好的一面,做好舆情公关,促进社会和谐,在这里谈一些个人想法。

一、政务微博特性

微博,是一种供网民进行信息获取、传播和共享的平台。网民可以用140字左右的内容表达自己的见闻感受,并可实现即时分享。微博与博客、论坛、MSN、QQ等相比,其创新之处在于随时随地以电脑、手机发表,建构起以我为中心的自媒体网络。目前微博已成为最理想的自媒体,这与平民化的传播主体、碎片化的传播内容、立体化的传播方式密不可分。中国互联网信息中心2012年7月发布的《第30次中国互联网发展状况统计报告》显示,中国网民数量达到5.38亿,微博使用率超过50%。

政务微博,是指政府部门推出的官方微博账户,网民称之为“官微”。新浪2012年10月29日发布的《2012年第三季度政务微博报告》显示,新浪认证的政务微博已达50947个,认证数量稳定增长,其“自媒体意识显著增强,成为突发事件应对首选”。

二、政务微博在应对舆情时的优势

在微博传播环境下,舆情发展的源头、渠道、内容等,都难以控制,这使得舆情应对的口径设置与传播渠道面临更复杂的局面。建好政务微博可以比较好地解决这些问题。

1.传播更加迅速。政务微博不同于“政务留言板”、“心通桥”这类“点对点”的传播方式,它通过点对面即时通信,可以通过手机登录做到“即时回复”。特别是在自然灾害和重大事故发生时,微博可以现场直播广大干部群众众志成城共渡难关的感人场面和事迹,抢占舆论制高点,在与谣言和小道消息的赛跑中占得先机。

2.内容更加简洁。政务微博信息最普遍的容量为140个汉字,恰好是两条手机短信的长度,虽然限制了深度内容的传播,但是彰显了草根性与平民化的传播个性。在突发事件的处理上,简短的容量非常便于及时沟通。

3.传播的互动性更好。据观察,很少有人转发政府网站的信息,但公务人员的个人微博内容经常被转发。微博世界,每个信息接受者同时可以变成信息制造者,被转发的微博再被层层转发,会产生“核裂变”式的传播规模效应。

4.表现形式更丰富。当突发事件来临时,要注意“快讲事实,慎讲原因”,在门户网站上和向政府平台上发布的信息会被认为是“官方最终回复”,稍有不慎,可能激化矛盾,或是“按下葫芦浮起瓢”,引起新的热点。建立政务微博和门户网站两个层次发布渠道,将“微言细语”和“正义词严”互为补充,根据事态发展和网民反映,适时择机引导与主动出击。

三、目前政务微博存在的问题

虚拟空间有更大的无序性,造成微博

领导干部要强化“迎考”意识

严水泉

党的十八大报告,深刻分析了我们党所处的复杂环境,再次提出了全党面临的“四个考验”、“四个危险”,字字千金,寓意深刻,发人深省,具有很强的现实针对性和科学指导性。笔者认为,广大党员领导干部,必须强化“迎考”意识,时时讲政治、事事顾大局、处处守纪律,勇于接受各种“考验”,向党和人民交一份优秀“答卷”。

面对意识形态的考验,必须信念坚定。十八大对当前形势作了“两个前所未有”的科学判断。习近平总书记告诫全党必须警醒起来。当前,共产党人的理想信念确实遇到了新的严峻考验和挑战。这些考验和挑战,主要来自西方敌对势力对我实施西化分化的战略图谋,来自发展市场经济过程中的一些负面因素干扰,来自我国深化改革、扩大开放中出现的矛盾和问题,来自各种不同文化的碰撞和冲击。如果缺乏对形势的清醒认识,坚持理想信念就难以理性和自觉。因此,要始终警惕保持党员干部应有的政治清醒和政治警觉,做到任凭风浪起,信念坚如磐,要努力提高对政治形势的判断能力,对政治风险的识别能力,对讲政治要求的把握能力,有效抵御风险,经受考验。面对深刻变化的国际国内形势和意识形态领域复杂的情况,增强政治意识,坚定正确的政治观点,核心的是要在坚定“四信”上矢志不渝,时刻保持清醒的政治头脑,在高举旗帜听党指挥上态度特别鲜明,立场特别坚定、行动特别自觉,共克时艰,共谋发展。

面对使命责任的考验,必须尽职尽责。忠于党的事业,自觉立足本职出色完成党和人民赋予的职责使命,是对党员干部最基本的实践要求。党员干部必须带头把对党忠诚的誓言贯彻到本职岗位,知责思为,履责能为,尽责善为,以实际行动彰显和体现共产党先进性。一是必须有强烈的敬业精神。要爱岗敬业,热爱本职,才能有激情干劲,才能有干好工作的内动力,才能自觉学习并掌握履行职责的本领,做工作上的明白人。要聚精会神。一个人的精力总是有限的,要在其他方面的精力多了,势必分散工作精力,要自觉从“应酬圈”、“交往圈”中跳出来,集中精力思工作,谋大事。要乐于奉献。集中摆正个人、家庭和集体、事业的关系,强化大局观念,摆脱名利的束缚,无论是在“进步”有望还是在“进步”无望的情况下,都能心无旁骛。

二是必须有奋发有为的精神状态。领导干部的精神状态如何,直接影响到一个地方、一个单位建设的好坏,没有奋发有为的精神,说到底还是事业心和责任感不强的问题。一个精神状态不好、无所用心、不求进步的人,不可能在工作上有所作为。只有始终保持奋发有为的精神状态,才会把工作看成是追求和奉献,才会满腔热情地投入工作,才会成就一番事业。三是必须干出实实在在的业绩。应当肯定,一些同志的政绩意识还是比较强的,期望能在自己的任期内干出点业绩来。但也有热衷于做表面文章,干“门面工程”,对看得见、摸得着、见效快的“显绩”看得重、用心多,而对打基础、利长远、惠民生的“潜绩”则看得轻、用心少。各级领导干部要树立“功成不必在我任期”的理念,脚踏实地、埋头苦干,力戒形式主义,反对急功近利,特别是对那些挂不上号、出不了名、周期长、费劲大、落实难的基础性、经常性工作,要聚精会神、锲而不舍地去抓,使各项工作经得起实践、群众和历史的检验。

面对利益诱惑的考验,必须廉洁自律。严于律己已是立身之本、从政之基。当前,我国正处在社会转型时期,各种思想文化和价值观念相互交织,社会上各种诱惑增多。这些,作为党员干部,考验的是政治品格。衡量的是价值追求,折射的是思想境界,如果不保持警惕,就可能被“糖衣炮弹”击中。因此,党员干部在任何情况下都要稳住住心神、管得住行为、守得住清白,做到一尘不染、一身正气。要自重,始终不忘领导干部的身份和责任,正确对待人民赋予的权力,坚持讲党性、重品行、作表率,带头执行廉洁自律的各项规定,筑牢拒腐防变的思想道德防线。要自省,始终保持如履薄冰、如临深渊的紧迫感和危机感,做到内正其心、外修其行,勿以善小而不为、勿以恶小而为之,确保思想和行为始终符合党的要求。要自警,及时清除思想垃圾,修正错误行为,切实做到任何时候任何情况下都能抵得住诱惑、经得起考验,自觉抵制拜金主义、享乐主义和奢靡之风。要自律,向先进人物学习,把党的先进性和纯洁性体现在工作中,落实在行动上,做一个组织和群众信赖的人、同事和朋友敬重的人、亲属和子女引以为荣的人、对党和人民问心无愧的人。