

上海人大代表书面意见、政协委员提案办理今启动,本报集中梳理、回访代表委员普遍关心和持续推动的话题——

“热”关注 “韧”提案 尽职建言聚焦公共服务 不懈奔走只愿为民求解

【关键词】“大世界”开张 “的哥”疾苦 固话月租费取消 断头路打通

人大代表:怎样破解城市难题

检测治理PM2.5、降低市民出行成本,这是市十三届人大五次会议上的“热”关注;公租房建设资金筹集、上海长江大桥尽快减免过桥费,是代表多年的“韧”关注。这些关注无不涉及公共产品和公共服务的“质量问题”。如何让市民分享更有质量的公共服务,人大代表都有怎样的思路和见解?

PM2.5:纳入国民经济和社会发展规划

今年,市政府工作报告中首次将PM2.5的检测和治理作为公共服务提及。人大代表普遍认为,政府公布PM2.5监测数据只是第一步,要想真正改善大气质量,政府还须多方发力。

市人大代表朱如安提出,借鉴国际通行做法,将过去侧重发布全市空气质量的平均数据,改为发布各个监测站点的数据,让市民能够了解到自己生活区域的空气质量;由每天只发布24小时平均值,改为发布各监测

测站点各项污染物的每小时数据;以市环保监测中心网站为依托,增设空气质量信息专业发布平台。

“在发布数据之外,更要在淘汰老旧机动车上痛下决心。”朱如安说,对2013年到期的燃气助动车给予适当的补贴,使其尽早退出“污染大军”行列,并在汽车排放标准上执行国V排放标准。此外,加大对公共交通的投入,将市民引导到以公共交通为首选的出行方式;建设上海的非机动车道路贯通网

络,鼓励“绿色出行”。

市人大代表侯刚则进一步提出,无论推行怎样的技术措施,都应在国民经济和社会发展规划中增加降低PM2.5数值的考核指标。

目前,上海国民经济和社会发展规划每年都把改善人民生活水平作为重要内容,二氧化硫、化学需氧量指标均已进入国民经济和社会发展规划的控制指标,那么,在这个计划当中,不能少了PM2.5。

出行成本:专项资金支持多层次公交优惠

目前,上海绝大部分公交都是空调车,票价一律2元;轨交起价3元,根据乘距递增;少量社区巴士和超短线路1元,还有一些超长线路为分级车票制(1-7元),还有一些远郊直达车为一票制(如申崇线)。尽管近年来本市已采取优惠换乘、70岁以上老人免费乘车等多种措施,降低市民出行成本,但较之北京等城市,上海市民出行成本仍然较高。

为此,降低出行成本,成为代表书面意见的热点关注,其中透露的一个共识是:补贴“多层次”的公交优惠,少不了专项资金的更多投入。

首先,何谓“多层次”公交优惠?刘茜等代表提出,在普降公交票价的基础上,多层次

的公交票价优惠政策可涉及——
■ 扩大公交卡优惠换乘覆盖面,延长优惠时间,即在当天第一次使用公交卡后,当日无论换乘任何公交或轨交均可优惠一元。

■ 使用公交卡乘坐轨交,当月使用满50元后,即可七折优惠。

■ 对于部分群体,进一步加大优惠力度,如:对中小学生学习乘车实行半价,降低他们的出行成本。又如,在70岁老人享受免费乘车的基础上,60岁以上、70岁以下老人可享受半价坐车的待遇。

■ 降低空调车票价。空调公交车可根据季节变化实行不同票价,在气候适宜的春秋季节,公交车无需开启空调,票价可在现行基础上适当降低,既可以让利于民,又有助于减少城市公交运营中的能耗和废气排放。

与此相关的是,加大专项资金的补贴力度。其中一个重要资金来源是,私车牌照拍卖所得。目前,本市每年约有20%私车牌照拍卖所得用于公交票价的补贴,“加大公交补贴力度,不妨进一步提高私车牌照拍卖所得资金补贴公共交通的比例,可将此项资金收入的50%以上用于补贴公共交通。”市人大代表潘艾方说。

公租房:让社会资本参与多渠道筹资

公租房是保障性住房体系的重要组成部分,能有效满足城市中低收入家庭基本住房需求。加快公租房建设,本市多渠道筹集资金,投融资手段有所创新,但截至目前,本市公租房投资主体仍仅限于政府和国有企业,社会资本仍未参与其中。

要完成《上海市住房发展“十二五”规划》中规定的建设筹措公租房1000万平方米、约20万套的任务,本市有必要在现有措施基础上持续创新,多种方式拓宽融资渠道。作为城市创新的重要主体之一,在关系国计民生、社会和谐保障性住房建设方面,政府又能有哪些创新空间?

为此,市人大代表董静已连续2年提出书面意见,建议多种投融资模式,吸引各类社会资本,加快公租房建设步伐,具体投融资模式包括——

■ 1月7日“全国国土资源会议”上,国土资源部首次对在农村集体建设用地上建设租赁住房的问题明确表态,同意对于商品住房价格较高、建设用地紧缺的直辖市和少数省会城市,由省級政府审核同意并报部批准后,可以开展集体建设用地建设租赁住房试点,上海是第一批试点城市。

为此,不妨由农民或农村集体与社会投资者共同成立合资公司,农民以集体土地使用权作价入股,投资者投入资金,以合资公司作为经营主体,负责建设公租房,并负责建成后的租赁管理,租金收入按股权比例分成。

■ 政府以划拨形式提供土地,由社会投资者投资建设房屋,土地及建成的房屋产权归社会投资者所有,政府买断该房屋一定年限(与土地划拨年限相同)的租赁权,然后

作为公租房转租给符合条件的公租房租赁者;或者由社会投资者直接将房屋对外出租,但政府限定该房屋一定年限内(与土地划拨年限相同)只能出租于符合条件的公租房租赁者。社会投资者负责公租房的经营和管理,通过直接或间接向租赁者收取房租获得收益。

■ 政府委托社会投资者代建公租房,建成后房屋产权一次性移交政府,政府分若干年、按照事先约定的投资回报率逐步向社会投资者支付回购款,并组建专门管理公司负责公租房的日常租赁经营管理。政府对回购资金提供适当形式的担保,让这一投资方式的回报更明确、稳定。在当前金融环境多变、经济形势不明朗的状态下,较之其他投资方式,这一投资方式对投资人无疑更具吸引力,相信可以吸引各类社会资本积极参与公租房建设。

崇明隧桥通行费:公交免缴后还要再接再厉

2009年,上海长江隧桥的开通,缓解了崇明三岛70万居民的出行难问题,但是崇明居民“出行贵”的问题却由此凸显。市人大代表施美凤已连续就减免过桥费提交书面意见,去年,公交车的过桥费已经取消。今年,市人大代表周卫杰就降低过桥费继续提交书面意见。周卫杰表示,降低长江隧桥通行费,理由有三——

■ 单向单次收费50元的标准,有失公平。上海长江隧桥加上长兴岛陆上道路总长25公里,是国家G40高速公路中的一段。按照上海执行的国家高速公路收费标准0.60

元/公里计算,25公里的路程收费应为15元,现在50元/单次的收费实在太贵,且于法无据。上海全市于前年取消所有隧桥收费,只对长江隧桥收取通行费,对崇明70万居民而言显失公平。

■ 长江隧桥的高收费,不利于崇明三岛联动、长兴海洋装备岛发展和对接浦东的发展目标。隧桥高收费的现状,最直接的影响就是人流、物流成本过高。过去由于长江阻隔,崇明经济发展严重滞后,目前“出行贵”的现状还是阻碍了崇明经济的发展,很多原本看好崇明发展的企业面对高昂的物

流成本,望而却步。

■ 长江隧桥的高收费,不利于崇明现代服务业的集聚和发展。陈家镇地区是崇明县城镇建设的重点区域。随着生态岛建设的不断推进,现代服务业将是崇明产业发展的方向,上海智慧岛数据产业园的启动建设,将大量集聚人才,这部分人才来崇明工作对于长江隧桥较为依赖,过高的收费政策将成为崇明后续发展的一大瓶颈。另外,高昂的通行费用也影响、制约了崇明旅游业的发展。

“为此,建议市有关部门积极协调,切实把过高的隧桥收费降下来。”周卫杰说。

本报记者 姚丽萍 江跃中 徐轶汝 潘高峰

今年1月,市十三届人大五次会议共收到代表书面意见672件,市政协十一届五次会议共收到提案894件。其中,财政经济类分别为96件(占14.3%)、173件(占19.45%);城市建设管理类分别为240件(占35.7%)、208件(占23.2%);教科文卫类分别为165件(占24.6%)、262件(占29.3%);社会管理类分别为146件(占21.7%)、251件(占28.1%)。其他方面书面意见25件(占3.7%)。

上海两会人大代表书面意见、政协委员提案办理今天启动,有关部门将在3个月内对代表、委员给予答复。本报记者梳理了一些今年两会间受到普遍关注,以及最近几年代表委员持续关心和推动的书面意见和提案,并回访相关代表委员,共同把脉解决的可行路径。



今年上海两会上,代表们在会议间隙热烈讨论

本报记者 陈正宝 摄



人代会现场咨询会上,代表向市环保局咨询有关环保问题

本报记者 陈正宝 摄



市政协现场咨询会上,王向朝委员向市交通港口局咨询小区车位停放问题

本报记者 张龙 摄



叶辛代表和李国弟代表讨论如何繁荣基层文化

本报记者 陈正宝 摄



游润健委员(右一)和吕红兵委员(右二)两会期间到铁路上海南站,实地体验买票难

本报记者 张龙 摄

市政协委员:讲述提案背后故事

一份提案激起千层浪,这是“热”提案;每年政协全会上,总会有不少引起共鸣的建言聚焦公众目光。还有一些提案,看似简单,背后却是民生民意,得不到满意结果的委员往往咬住不放,一提再提,这些提

“热”提案

对于上海人来说,“大世界”意义非同寻常。这有着百年历史的上海“名片”究竟何时重新开放?今年政协全会上,这个问题无论在分组讨论、委员提案还是大会发言中,都热得发烫。

其实,去年政协委员李小林、钟祥财就曾分别建议,把“大世界”还给“下里巴人”。今年的市政协十一届五次会议上,宝山区政协原主席康大华、上海外国语大学党委书记吴友富再次分别提出:恢复“大世界”娱乐于民的功能。委员们不约而同指出,“大世界”要想“重焕青春”,既要尽可能保持原汁原味,维持传统基调,同时应在内涵和功能

上有所创新。康大华委员在政协大会发言中表示,“大世界”的布局要重新构思,以求“人无我有、人有我奇”,体现“老少皆宜、雅俗共赏”,创造一种公益性的文化事业与经营性的文化产业相结合的大众文化新型模式。比如,“大世界”有一个独特的露天舞台,楼梯周围环绕四周,很容易渲染气氛,这里就能打造成“中国达人秀”和“吉尼斯世界纪录”的竞技场。

此外,“大世界”要创造适应不同人群、不同年龄段人群的娱乐需求。比如,可以借鉴韩国首尔的“乐天室内儿童游乐场”,建一个“大世界儿童天地”;可以针对青年人群,引入动漫、民间技艺、流行歌会等,并将互动和参与融入其中;还可以搞中老年喜欢的“戏曲天地”等。

值得高兴的是,记者在回访时获悉,市文广局已表示:“大世界”有望在明年春节开门迎客。康大华告诉记者,原本制定了两套方案,其中之一是将之改建成一座反映上海历史变迁和海派文化的博物馆,但最终还是决定还其本来面目。“在基本定位方面,采纳了我的提案中的内容。”康大华透露,设计方案对“大世界”的功能有调整,目前方案还需要进一步完善,加入非物质文化遗产内容,更好地展现上海的地方特色。

为10万“的哥”说句话

今年市政协全会上,来自总工会、社科院、农工党等不同界别的委员们,纷纷将关注的目光聚集在了一个庞大而特殊的群体上,那就是上海的10万出租车驾驶员。

上海华东建筑机械厂有限公司监事会主席陈柳宏在其提案中,对这一群体的生存现状表示了极大的忧虑,他指出,出租车行业属特殊行业,有的驾驶员每天连续工作18小时以上,不仅容易诱发安全风险,时间久了还会患上腰椎病、胃病等的常见职业病。市政协社会和法制委员会副主任黄文

也在提案中指出,近年来,本市已有多起中年司机猝死事件,工作强度高、高额“份子钱”、吃喝拉撒不便、社会保障水平低等问题,已严重影响到这一群体的身体和心理健康。

委员们更忧心的,是目前出租车企业普遍存在的队伍稳定性的问题。“诉求无处沟通,心结得不到及时化解,能安心扎根于出租车行业吗?”在接受记者采访时,陈柳宏表示,市交通港口局以及出租车行业协会对提案中涉及的问题都有明确的认识,并

多次表示要从立法、制度和企业内部3个方面来解决。

陈柳宏建议,制定从事出租车驾驶员岗位满15年、或累计满15年,可以办理特殊工种享受提前五年退休的政策;制定出租车驾驶员享受福利待遇的行业标准,社会保险缴费基数标准要与现行社保法规接轨;享受《劳动合同法》所规定的带薪休假制度;切实落实出租车行业、企业“平等协商”制度,最大限度保障驾驶员的民主权利。

“韧”提案

取消固话月租这个提案,政协委员曹正文一连提了三年。第一次提案,是有一位读者写信给他,讲了自己的困难与疑惑,希望能把取消固话月租的愿望带到两会上。曹正文当即写了一份提案。

第一次提案,办理部门的答复是“没办法”,因为取消月租的权力在中央不在地方。曹正文是上海市政协委员,但他没有放弃。他的另一个身份是民主党派九三学社成员,于是在全国两会召开前,他委托党派里的全国政协委员将这个提案带到了全国两会。没想到到了北京一问,得到的答案并不是那么回事,固话月租是否取消,地方完全

可以自行决定。

于是,第二年曹正文再次提出这个提案,这一次办理单位告诉他,这个问题不是一家单位能解决的,要市政府作决定。曹正文感到很莫名:“我的提案就是给政府的啊。”两次提案没有满意结果,曹正文今年再次在两会上提出这个建议,在分组讨论时也得到了很多赞同的声音。

提出同样提案的还有市政协委员、台盟市委副主委高美琴。今年两会召开前,她在基层征集民意,也在不少市民那里得到了同样的呼声。高美琴认为,固定电话月租费是计划经济的产物,从改革开放至今,固定电

话一直在收取月租费。但随着百姓装机率大幅度提高,电话运营成本下降,应该尽早终结政府干预行为。“这种经营成本应该由电信行业自己来承担,不应通过月租费的形式转嫁到消费者身上,让消费者为其经营成本‘埋单”,这是通信垄断的具体表现。”

高美琴认为,合理的办法应该是打多少电话交多少钱,消费者所交纳的费用应该与其享受的服务相对等。她建议将电话月租费原本承担的线路维护项目等纳入通话使用费用列入支,按时计价收费。这样才能使费用更透明、计量更准确,得到服务即付费,从而更好地保障消费者的公平交易权。

“断路”仍不少 何时能打通

“上海公路建设发展很快,但‘断路’现象仍不少,造成老百姓的出行难。大家很关注这些‘断路’路何时能打通?”这也是一个多年来一提再提的提案。在今年的两会上,“断路”现象继续成为政协委员关心的话题。

丁建勇委员在提交的提案《“断路”现象需要举一反三、协同整治》中,列举了他所调研过的几处“断路”点,如浦东新区锦绣东路。锦绣路是一条经过浦东新区行政中心区域,通往内、中、外环的重要道路,但锦绣东路在金桥路处却中断,形成“T”字路口,要绕一个大圈才能向金桥方向延续。加上标识不全,很多人找不到“T”字路背面锦绣东路东向的机构、企业、居民。

“以前也有委员做过这方面的提案,媒

体也常有曝光。主管部门基本上是反映一个或主管部门发现一个,就整治一个。这当然是必须的。但更需要重视的是,市主管委办、主管部门要进行整体调研、排查,做出全面规划。也需要各区、各部门的协同才能解决好。同时,还要对“断路”现象举一反三,因为不仅有“断路”,还有“断河”,以及其他不利民生的道路与公共设施“断、堵、塞、变窄成路”。锦绣路是一条经过浦东新区行政中心区域,通往内、中、外环的重要道路,但锦绣东路在金桥路处却中断,形成“T”字路口,要绕一个大圈才能向金桥方向延续。加上标识不全,很多人找不到“T”字路背面锦绣东路东向的机构、企业、居民。

陈益樾委员在去年的上海两会上,就曾提交了“尽快连通明华路与闵松路”的提案,反映“原本明华路与闵松路是连通的,10年前建了沪杭地面高速公路,明华路就成了断

头路。3年前闵松路作为G60主线,新建了高架道路,理应将明华路与闵松路连通并还路于民。在G60高架道路建成后的一年中,老百姓要走,有关部门要封,还砌了一道砖墙,不知到底为什么?”当年3月,市建交委给陈益樾的答复中明确:“松江区近期开工建设(明中路-闵松路)段,拓宽明华路老路并接通至闵松路。”建交委综合规划处也来电说:领导对你的提案很重视,2月份已封路了,很快就会连通的。但一年过去了,明华路与闵松路还是没有连通。无奈,今年两会,陈益樾又提交了《再提“尽快连通明华路与闵松路”的提案。一次会议上,市建交委主任黄融特地来向陈益樾委员跟前对他说,明华路与闵松路马上就要连通了。