

大胆试 大胆闯 敢于涉险滩

上海召开纪念邓小平同志诞辰110周年座谈会 韩正强调拿出不亚于当年抓浦东开发开放的勇气魄力 杨雄主持

● 纪念邓小平同志,我们要始终保持大胆地试、大胆地闯的勇气和毅力,努力当好全国改革开放排头兵

● 纪念邓小平同志,我们要始终坚持“发展才是硬道理”,奋力当好科学发展先行者

● 纪念邓小平同志,我们要始终立足国家战略,更好地发挥经济中心城市的服务带动作用

● 纪念邓小平同志,我们要始终做到“两手抓、两手都要硬”,不断提升城市软实力

本报讯 昨天上午,中共上海市委隆重召开座谈会,纪念邓小平同志诞辰110周年。中共中央政治局委员、上海市委书记韩正强调,邓小平同志留给我们的最重要的思想和政治遗产,就是他带领党和人民开创的中国特色社会主义道路,就是他创立的邓小平理论。我们纪念邓小平同志,就是要深刻领会邓小平理论的精神实质,高举中国特色社会主义伟大旗帜,紧密团结在以习近平总书记为总书记的党中央周围,按照中央对上海的新要求,努力当好全国改革开放的排头兵和科学发展的先行者,不断把邓小平同志开创的中国特色社会主义事业推向前进,为实现中华民族伟大复兴的中国梦贡献力量。

市委副书记、市长杨雄主持座谈会。市领导殷一璀、吴志明、屠光绍、徐麟、艾宝俊、沈晓明、朱生岭、徐泽洲、姜平、尹弘出席会议。韩正指出,日前,党中央隆重召开纪念邓

小平同志诞辰110周年座谈会,习近平同志发表重要讲话,我们一定要认真学习领会习近平总书记的重要讲话精神,努力推进上海改革发展各项工作。

韩正深情回顾了邓小平同志与上海的不解情缘。他说,在革命战争年代,新中国成立后,改革开放后,邓小平同志曾经30多次来到上海,特别是1988年后,邓小平同志连续多年来上海,思考改革发展的大势大局,为上海勾画加快改革开放的宏伟蓝图,开启上海由我国改革开放“后卫”向“前锋”历史性转换的新征程。

“我们深深铭记,上世纪90年代的第一个春天,邓小平同志嘱托中央政治局的同志们,要关心上海的浦东开发开放。”

“我们深深铭记,在国家改革发展的关键时期,邓小平同志十分关心如何发挥好上海的优势作用,使上海进一步明确了经济中心城市的功能定位。”

“我们深深铭记,在上海发展的重要关口,邓小平同志嘱咐上海要抓住机遇,大胆地试,大胆地闯,激励我们走出一条具有中国特色、时代特征、上海特点的改革发展新路。”

韩正强调——

■ 纪念邓小平同志,我们要始终保持大胆地试、大胆地闯的勇气和毅力,努力当好全国改革开放排头兵。我们必须拿出不亚于当年抓浦东开发开放的勇气和魄力,敢于啃硬骨头,敢于涉险滩,敢于向顽瘴痼疾开刀。要以开放倒逼改革,实行更加积极主动的开放战略,着力推进自贸区建设,努力营造更加国际化、市场化、法治化的营商环境,为全国探索可复制可推广的制度创新成果。要以问题倒逼改革,聚焦重点领域和关键环节,真枪真刀推进改革,扎实抓好国家交给上海的各项改革试点,有序推进国企改革、环境治理、行政执法等改革任务,向

改革要活力、要动力。

■ 纪念邓小平同志,我们要始终坚持“发展才是硬道理”,奋力当好科学发展先行者。要把创新驱动发展战略实施好,要探索特大城市社会治理的新路。

■ 纪念邓小平同志,我们要始终立足国家战略,更好地发挥经济中心城市的服务带动作用。我们必须牢记,看上海的本事,不在于经济增速、总量规模,而在于上海对全国的贡献、服务、辐射和带动。要主动推动区域合作,要主动加强合作交流与对口支援。

■ 纪念邓小平同志,我们要始终做到“两手抓、两手都要硬”,不断提升城市软实力。要牢牢把握正确的舆论导向,要坚持不懈推进国际文化大都市建设。要大力倡导富强、民主、文明、和谐,倡导自由、平等、公正、法治,倡导爱国、敬业、诚信、友善,努力在培育和践行社会主义核心价值观上走在全国前列。



本报记者 张欣平

交通是“血脉” 畅通须“把脉”

城市建设管理重“环评”轻“交评”现象亟待扭转



血脉要通

施楚

杨国平,说得对!

在本报夏令热线“创新城市管理”的专家座谈会上,“老交通”杨国平语惊四座,交通,是城市的血脉。血脉不通,肌体难健康!

环球港开业,带来3个区交通大受影响。紧急协调,快速建设,才于数周后,渐渐将影响降低。这样的项目,如事先有“交评”,会如此吗?

华师大校门正对着内环高架,出租车

难觅停车位。由此,乱停车现象,难以遏制。在大学门口建设,如有“交评”,事先配套,不比事后弥补要简单得多吗?

凡此种种,大概读者诸君也都能举出一些例子。重“环评”,轻“交评”,这是上海城市管理中一个怪现状。由此引发的“黑车”等交通问题,却又需要花数十倍的大力气去治理。

为了“交评”,配了微评,但愿,不是白评。

“黑车”提供了滋生的空间。曾有人大代表于2010年上海两会上提交议案,建议市人大应尽快结合上海的实际情况及相关交通法规,对城市建设项目交通影响评价进行立法。2012年3月颁布的《上海市综合交通发展“十二五”规划》也提出“突出重点针对城市建设项目交通影响评估……制定相应地方性法规和政府规章。”

管理办法需专业性针对性

“上海应该在综合交通系统的构建中体现出交通保障方面的科学决策水平和综合协调管理的技术支撑能力,交通设施的规模增长要适应城市规模拓展和空间结构调整的要求。”杨国平认为,“交评”是一项涉及面广、需要较强预见性与专业性的工作,必须在城市规划、工程建设、交通路政等主管部门的协作下进行。

据了解,当年的《上海市建设项目交通影响评价规划管理暂行规定》是由城市规划管理部门为主制定的,其主要依据为《上海市城市规划条例》。而从目前的趋势看,交通主管部门的作用日趋重要。例如,北京、深圳等地的交通影响评价管理办法均由交通主管部门(北京市交通委员会、深圳市交通运输委员会)为主制定,其首要依据为《道路交通安全法》《道路运输条例》等交通管理的法律法规。这样可以改变以往交通规划与管理脱节的局面,把交通规划目标与交通管理目标有机结合,使评价管理办法更具专业性针对性。

而具体实施则要着力于构建综合各方专业知识的基础调研机制和协同工作平台,为此,杨国平总经理建议,大型居住区、城市综合体、文化、体育、商业中心在规划设计时,也必须同步规划区域内交通的流量和容量,以及如何与区域外交通衔接和协调。“新民晚报今后可以开设一个固定专栏,公示建设项目的交评结果,让市民群众提出合理建议,更好体现‘人民交通人民管’。”

“青浦西虹桥商务区改造工程环境影响评价公示”、“黄浦江南延伸段地块项目环境影响评价第二次公示”……每每看到报纸或网站上出现城市建设项目“环评”公示,市人大代表、大众交通(集团)总经理杨国平总会生出疑问:为何我们上海的建设项目都会进行“环评”公示,有时还不止一次两次,却唯独缺少交通影响评价呢?

在交通领域已“熟门熟路”的杨国平看来,交通影响评价已成为推动城市建设与交通系统协调发展的重要手段,而作为国际上的超大型城市,目前除了像迪士尼这样有较大规模和影响的公共基础设施建设项目有“交评”外,上海其他的建设项目基本上都没有,这种城市建设和管理过程中重“环评”、轻“交评”的现象,实在让人难以理解。

“交评”使城市“血脉”更畅通

交通影响评价,是指对规划和建设项目实施后可能造成的交通影响进行分析、预测和评估,提出预防或者减轻不良交通影响的交通设计、交通管理方案和措施的技术方法和制度。

现代化城市是靠现代化的经济和现代化的交通来支撑的,经济是基础,交通是“血脉”。大中型城市,特别是市中心区当发展到一定阶段时,就会趋向饱和。尤其是高强度的土地利用与开发,使商业设施布局、就业人口密度分布、交通消费结构等发生变化。因此,如何合理配置资源,使城市的“血脉”更加畅通,仅仅依靠外延式物理扩展是难以解决的,最有效的方法是进行交通影响评估,预见性的进行规划,提供交通支持和适度的控制。

路口设信号灯也要细化

上个世纪30年代来,许多国家相继通过立法或自发地开展了管理性或商业性的建设项目交通影响预测评价工作,取得了明显成效。美国是交通影响评价的发源地,美国交

通工程师协会以技术指南的形式对全美的建设项目交通影响评价提出指导性的要求,各州、各地方政府可在此框架内制定地方性技术指南,评估地块规划方案与地区交通规划的吻合性。

英国自上世纪90年代开始实施交通影响评价制度,英国运输学会提出的《交通影响评估导则》成为国际上多国和地区应用的蓝本。受此影响,澳大利亚、加拿大、新加坡等英联邦国家和我国香港地区也纷纷于上世纪90年代中期开始开展交通影响评价工作。以香港地区为例,中环、湾仔和铜锣湾等片区的发展必须要提交交通影响评估的报告,规划的方案都要提出来,甚至对于一个路口应该怎么布置行人的信号灯都要提出细化方案。

“交评”“环评”有同等作用

我国从1998年开始引入交通影响分析的概念,要求城市的重大新建、改建项目,在规划阶段和方案设计阶段应进行交通影响分析,公安部、建设部也对交通影响评价工作也做了明文规定。2012年12月国务院印发《关于城市优先发展公共交通的指导意见》,则进一步明确要落实城市建设项目交通影响评价

制度,并作为项目实施的前置性条件,严格落实公共交通配建标准,实现同步设计、同步建设、同步验收。

北京、上海、南京等大城市率先将交通影响分析制度纳入土地审批和建设项目管理程序。目前国内已有多个城市将大型建设项目交通环境影响评价纳入规划审批环节,如北京规定“交通影响评价与环境影响评价具有同等作用”,杭州则规定“若建设项目对道路交通有重大不利影响且无法消除的,将不予批准建设”等。

轻“交评”令交通环境混乱

上海曾是国内较早开展建设项目交通影响评价的城市,并于2006年8月起施行《建设项目交通影响评价规划管理暂行规定》。但是,由于没有统一的技术标准、管理体制和法律地位,“评价”成了开发商应付主管部门的一个简单程序。而随着该规范性文件于2012年7月宣布废止,连这一很有局限性的交通影响评价也无以为继。近年来,宝山万达广场、中环百联、环球港等大型城市综合体对周边交通造成的影响已屡见报端,而新建小区等“最后一公里”的客观需求又为非法营运的