

多部门联合印发“行动计划”

让绿色出行享有最优先“路权”



视觉中国

本报记者 李 禾

如今交通拥堵、耗时长和距离远已成为生活在大城市的上班族们面临的三大通勤难题,出行与每个人的生活质量息息相关,也影响着空气质量改善、新能源汽车产业发展等。

近日,交通运输部、国家发展改革委、生态环境部等12个部门和单位联合印发了《绿色出行行动计划(2019—2022年)》(以下简称《行动计划》),要求到2022年,初步建成布局合理、生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色出行服务体系,绿色出行环境明显改善,公共交通服务品质显著提高、在公众出行中的主体地位基本确立,绿色出行装备水平明显提升,人民群众对选择绿色出行的认同感、获得感和幸福感持续加强。

推广绿色出行需加强基建

“《行动计划》是一份非常好的计划,抓住了绿色出行的关键点。”能源基金会低碳城市项目主任王志高在接受科技日报记者采访时表示,从当前情况看,我国推广绿色出行需要解决两大主要问题:基础设施和人的观念。

王志高说,从基础设施看,要构建可达性高、一体化、高品质、安全舒适的绿色出行系统。在设施建设上,应确保绿色出行优先的“路权”。比如在北京等一线城市,已经规划了不少公交专用道,但还要继续加大力度。在很多二、三线城市,公交车专用道还比较少,高峰时段专用道被侵占现象严重。在很多城市,自行车道存在绕行、连贯性差等问题。为避免被机动车停车位占用,有的城市如北京用铁栅栏把自行车道与汽车道等隔开,但长达数百米的铁栅栏,没有进出口,可达性受到一定影响。人行道地面凹凸不平,有些地方还有消防栓、变电箱等障碍物,没有座椅等可以休憩的设施,都影响了人们对绿色出行的选择。

“绿色出行是个系统工程,政府在公共交通规划和设计时,还需要注意各种交通方式的衔接。”王志高说,比如在部分城市的地铁站与公

交车站相距甚远,地铁站内换乘要走很长的路,对携带行李的人来说,很不方便,需要加强各类衔接的标准建设。

《2018年度中国主要城市交通分析报告》对公共信息化程度较高的24个城市进行分析显示:15个城市的公交车/小汽车速度比超过50%,意味着这些城市的公交车运行效率较为接近小汽车的运行效率;早晚高峰时期,重庆的公交车运行效率与小汽车最接近,公交车巡航速度为同期同线路小汽车速度的60%;太原、乌鲁木齐公交车和小汽车速度差距最大,速度比小于40%。

王志高说,尽管近年来,公共交通巡航速度有所提高,但从目前情况看,大部分城市在出行方式中,对小汽车是“非常友好”的,在路权方面给予最高的优先权。“人们评估各种交通方式的综合成本,包括出行的时间成本、费用成本等来选择出行方式。”

有数据显示,北京所有小汽车出行中,里程低于5公里的占30%。一般来说,低于5公里的出行可以采用步行、自行车等方式。正是小汽车使用成本相对较低,而且更为便利,才导致其使用频次太高。

将补贴资金转向运营环节

《行动计划》要求,提升绿色出行装备水平,推进绿色车辆规模化应用,加快充电基础设施建设。具体来说,这包括实施新增和更新节能和新能源汽车,加快构建便利高效、适度超前的充电网络体系建设,将新能源汽车购置补贴资金逐步转向充电基础设施建设及运营环节等。

王志高说,新能源车如电动汽车与充电网络体系就类似“鸡和蛋”的关系,如果没有一定规模的充电设施,电动车的使用效果差,影响购买;如果大规模上充电设施,电动车增量跟不上,又可能存在使用效率低的风险。因此,需要做综合评估,认清短板在哪里,该补贴谁。

他表示,《行动计划》释放了积极的政策信号,新能源车的推广,从特殊主体,如公交车、出租车等到个人,是个好的路径。公交车行驶路线固定,并有

专用停车场,《行动计划》提出重点推进城市公交枢纽、停车场、首末站充电设施设备的规划与建设,切合实际,具有较好的市场效益。”王志高说。

据北京公交集团有关负责人介绍,2018年,北京公交完成了4281辆新能源车的替换工作,总量达7815辆,新能源车已占到总运营车辆的24%。按照规划,到2020年,北京公交集团全部车辆将采用新能源和清洁能源。

浙江万马奔腾新能源产业有限公司总裁唐超洋认为,电动汽车充电行业正在发生深刻的变化,2019年将迎来强化运营、单车盈利两大拐点。

“新能源车和充电行业市场潜力巨大,但只有提供品质好的产品,满足市场需求的服务,企业和产业才能可持续发展下去,企业参与过程中,应该着眼长远。”王志高说。

采取鼓励式弹性措施倡导“慢行”

王志高说,《行动计划》的亮点很多,比如认识到出行是个系统工程,提出了构建完善综合运输服务网络,加快城际交通一体化建设,提升现代化客运服务水平,推进实施旅客联程联运,优化城市道路网络配置;需要增强绿色出行的吸引力,提出了大力提升公共交通服务品质,提高公共交通供给能力,提高公共交通运营速度,改善公众出行体验;提高公众对绿色出行的认识水平,提出大力培育绿色出行文化,开展绿色出行宣传,完善公众参与机制。特别是响应中央和国务院《关于加强城市规划、建设、管理的若干意见》中提到的,建设“窄马路、密路网”的城市路网体系。

《行动计划》要求,推进实施差别化交通需求管理,降低小汽车使用强度,加强停车治理,实施精细化交通管理,促进新业态融合发展等。北京工业大学城市交通学院院长陈艳艳表示,大规模的汽车保有量是造成交通拥堵的因素之一,但是拥堵的主要成因还是汽车的高频次使用,不同城市需要综合考虑拥堵现状、停车资源等情况来制定政策。

如何引导公众合理使用私家车?“最基本的还是要为市民增加出行的选择,优化出行结构,引导大家选择绿色出行的交通方式,减少对小汽车出行的依赖。”陈艳艳说,其中就包括公交优先政策、慢行系统建设和空间保障、鼓励合乘、班车、校车等。这类措施可以为市民提供可选择、可替代的出行方式,减少对小汽车出行的过度依赖。

慢行系统是把步行、自行车、公交车等慢速出行方式作为城市交通的主体,引导居民采用“步行+公交”“自行车+公交”的出行方式,有效解决快慢交通冲突、慢行主体行路难等问题。《行动计划》提出,优化慢行交通系统服务,完善慢行交通系统建设,加强慢行系统环境治理。

陈艳艳说,以前降低机动车使用强度,政府部门主要采取的是限制性措施,从《行动计划》看,更侧重鼓励性、积极引导的方式。“过去治理交通拥堵更多按照收拥堵费的思路,未来可以在鼓励式、更弹性的措施上下功夫。如新加坡明确每周停驶一天,具体哪一天则由车主选择,兼顾了车主需求和调控效果。”

停车费减半、新建小区都能充电……

推广新能源汽车,河南用了这些招儿

第二看台

本报记者 乔 地

新能源汽车包括纯电动汽车、增程式电动汽车、混合动力汽车、燃料电池电动汽车、氢发动机汽车等,可以说是国际未来汽车产业抢占的制高点。

燃油出租车分批置换新能源汽车、新能源汽车停车费减半、充电费用优惠……近日,河南省政府办公厅发布的《关于印发〈河南省加快新能源汽车推广应用若干政策〉的通知》(以下简称《通知》)从多方面鼓励新能源汽车在河南的推广应用。

从公共运输入手,积极培育应用市场

多年从事发展规划研究的河南省社科院院长谷建全研究员认为,河南出台的这项新能源汽车推广政策,从积极培育新能源汽车推广应用市场入手,其中又首先从公共运输着手,“这种做法是积极、稳妥的”。他介绍,河南出台的这项政策明确规定各地新增出租车、公交车、市政环卫用车全部使用新能源汽车;加速推进城市公交、城际公交、市政环卫等公共领域运输作业车辆新能源化。

《通知》鼓励党政机关及公共机构带头使用新能源汽车。国家及省大气污染防治重点城市新增、更新公务用车,原则上全部为新能源汽车,其他城市新增、更新公务用车新能源汽车占比不低于50%。将购买新能源汽车作为公务、执法执勤用车情况,纳入公共机构节能减排考核指标体系。

谷建全介绍,河南的新能源汽车推广政策,还创新性地提出了鼓励新能源汽车开展营运业务。支持省内汽车生产企业开展新能源汽车网络出租、物流、市政环卫服务等业务。引导党政机关、公共机构重大会议和公务活动租用新能源汽车。鼓励新能源汽车应用融资新模式,统筹现有产业发展基金,引导金融机构、民间资本采取股权投资等方式参与新能源汽车推广应用、设施建设等重大项目。

限制燃油车停放,新能源车停车费减半

为了营造新能源汽车使用的良好环境,河南省给予新能源汽车各种优惠政策。“更加可贵的是,河南省的这些优惠政策最大程度地释放给了广大车主。”谷建全说,这方面,河南政策的最大亮点主要体现在:在共享停车位停放免收停车费;在所在区

域停车收费标准基础上减半,每日20时至次日8时在市政道路的露天停车位免收停车费。

新政策实施后,新能源汽车将在城区优先通行。各省辖市政府自主划定城市道路通行核心区域,通过调整核心区域内燃油汽车停车费等办法限制燃油汽车进入。对新能源汽车实行差别化交通管理措施,完善新能源汽车道路通行分类管理制。

他介绍,《通知》实行新能源汽车充电接网和电价优惠。对电动汽车充电设施执行国家扶持性电价政策。其中,电网企业负责建设、运行和维护充电设施产权分界点至电网的配套电网工程,不得收取费用,鼓励用户利用低谷分时电价等政策降低充电成本。2020年年底前对电动汽车充电服务费实行政府指导价,2025年年底前对电动汽车集中式充电设施用电免收需量(容量)电费。

国网河南省电力公司营销部相关负责人表示,在政策的红利下,未来新能源汽车的发展趋势将会更加迅猛。

完善基础设施建设,新建小区都能充电

“如果说给燃油车加油站体验打10分的话,那么新能源汽车的充电体验我最多打3分。第一,网点

太少,第二,网点管理太差,当你到一个APP显示的充电桩时,不是这个地方停的是燃油车,就是充电桩是坏的。”购买新能源车,车主最为关心的问题之一就是充电设施了,充电不方便一直是困扰新能源汽车发展的一大难题。

谷建全表示:“新能源汽车要想更加普及,基础设施建设必须更加完善。”为此,《通知》出台了一系列措施:现有停车场实施改造的,建成充电设施的停车位占比不低于10%;新建公共停车场、道路公共停车位,新能源汽车共享专用停车位占比不低于20%;燃油汽车私自占用新能源共享车位要依法进行处罚。

实施新能源汽车配套设施建设奖励。对新能源汽车充电站、燃料电池加氢站、总装机功率600千瓦以上或集中建设20个以上充电桩的公共用途充电桩群,省财政按照主要设备投资总额的30%给予奖励。鼓励党政机关及公共机构带头建设充电设施,其新能源汽车专用停车位占停车位总数比例不低于15%。

《通知》还要求,全省新建住宅配建停车位必须100%建设充电设施或预留建设、安装条件。老旧小区住宅区配建停车位实施改造的,具备充电设施安装条件的停车位占比不低于10%。

新政一览

山东培养领军人才 提高技术工人待遇

为在全省弘扬劳模精神和工匠精神,给山东经济社会发展提供人才支撑,山东省日前印发《关于进一步提高全省技术工人待遇的通知》,通过完善制度机制提高技术工人

收入水平,并全面提高高技能领军人才待遇水平。在高技能领军人才中每两年选拔10人,给予每人一次性奖励30万元。鼓励企业吸纳高技能领军人才担任技术总监等职务,参与经营管理决策。在国有及国有控股企业中率先探索推行关键技术技能岗位持股制度,允许对高技能领军人才采取协议工资制、项目工资制等多种分配形式。

高技能领军人才主要包括山东培养或引进的“中华技能大奖”、国务院政府特殊津贴、全国技术能手、省级及以上劳动模范和五一劳动奖章获得者;泰山产业领军人才(产业技能类)、齐鲁首席技师(山东省首席技师)、齐鲁工匠等项目入选者。

在完善制度机制提高技术工人收入水平方面,山东要求,鼓励企业在工资结构中设置体现技术技能价值的工资单元和技能津贴,对关键技术岗位、关键工序和急需紧缺的技术工人实行灵活高效的薪酬分配制度。国有及国有控股企业工资总额分配要向高技能人才倾斜,高技能人才人均工资增幅不低于本单位管理人员人均工资增幅。

为加强技术人才储备,山东还将加快高技能人才培养载体建设,每年建设5个国家级高技能人才培训基地、5个国家级技能大师工作室、20个山东省技师工作站、25个齐鲁技能大师特色工作站、30个山东省示范性劳模(工匠)创新工作室、20个青创先锋工作室。(据新华社)

山西“拿地就可开工” 深化项目承诺制改革

近日,山西省政府新闻办举行新闻发布会,山西省发改委相关负责人对《山西省深化企业投资项目承诺制改革行动方案》(以下简称《行动方案》)进行了深入解读。

《行动方案》包括四部分内容。总体要求部分,强调以增强企业获得感为导向,以提升改革实效为重点,提高政府服务水平,强化信用有效约束,努力打造全国一流的投资环境;工作目标部分,提出了省级以上开发区纳入年度计划的建设用地政府统一服务事项完成率100%,承诺制方式办理率达到100%,全省政务一张网并联办理、信息共享程度100%等“三个百分之百”的量化目标,确保改革任务可考核可问责;重点任务部分,以企业关心的突出问题为切入点,在拓展改革事项范围、加大开发区改革力度、提升办理效率等方面,明确了10项重点任务;同时,提出加强组织领导、制度支撑、督促检查、指导培训、考核评估等5项保障措施。

“按照山西省委、省政府持续领跑全国企业投资管理制度改革的要求,今年的《行动方案》与过去相比,有三方面重大变化。”山西省发改委副主任姚少峰介绍,在开发区,把企业关注度高的施工许可核发、工业项目建设工程规划许可列入企业承诺事项,一般工业项目能够实现“全承诺、无审批、拿地即可开工”,改革力度达到全国一流。此外,取消施工图审查,新增部分环评、部分能评、施工许可证核发(开发区)、工程规划许可证核发(开发区)等4项企业承诺事项,这些都是企业长期关注的“痛点”“堵点”,改革后企业承诺即拿批。强化政府靠前服务方面,原有报建审批的14项事项,全部由部门在土地出让前完成,企业无需自行办理。(记者 王海滨)

辽宁改善营商环境 “项目管家”全覆盖

由政府部门委派干部,对企业的项目立项、工程建设和日常运营等实行全程贴近服务,是政府靠前服务的有力之举。辽宁省营商环境建设局日前发布通知,要求各市在

今年9月底前做到“项目管家”在规模以上企业全覆盖,切实改善营商环境。

辽宁省营商环境建设局日前发布《关于进一步完善项目管家制度的通知》,要求各市摸清本地区全部规模以上工业企业和全部限额以上商贸流通企业、项目(总投资5000万元及以上的)的底数,建立服务企业和项目库,进行动态管理;9月底前,上述企业和项目全部配备“项目管家”。各市其他技术含量高、发展前景好、能有效带动本地区经济发展和人员就业的企业、项目,也应配备“项目管家”。

除了要逐项目、逐企业建立“1名项目管家+1名企业联系人+N个行政职能部门联系人”的项目管家制度,通知还进一步明确了各“1+1+N”岗位的职责。“项目管家”要履行好信息员、联络员、服务员、协调员、代办员、宣传员的职责;企业联系人要及时把项目遇到的问题整理清晰,报给“项目管家”;行政职能部门联系人承担项目审批过程中属于本部门职能范围的审批手续代办职能,主动配合“项目管家”,协调本部门及本系统解决项目遇到的问题。

据了解,辽宁省营商环境建设局将通过随机电话访问、调研走访、发放调查问卷、明察暗访等方式随时抽查,让企业来评判“项目管家”的服务情况和效果。抽查情况将纳入全省各地区营商环境评价指标体系和绩效考评,适时进行全省通报。(据新华社)