

聚焦成都市两会

建议调整烟花爆竹燃放政策、改进公交专用道通行方式…… 成都市政协委员从“小切口”关注“大民生”

2月20日起，成都正式进入“两会时间”。20日上午，政协第十六届成都市委员会第一次会议在成都开幕。

今年成都市两会，不少政协委员围绕民生领域的热点话题带来了相关提案。从烟花爆竹燃放政策调整，到改进公交专用道通行方式……他们从“小切口”关注“大民生”，就大家关心的话题开展深入调研与讨论，提出了有参考性的建议。

关键词：烟花爆竹

建议调整为分时段、划区域“限放”

春节前，河南、河北、广东等地陆续出台新规，将城市主城区全面禁放烟花爆竹修改为特定时段、特定地区许可燃放等多种灵活举措。不少市民认为，燃放烟花爆竹为春节带来了更多“年味”和欢乐，让春节氛围浓起来。

这也是成都市政协委员，民盟成都市委会法制工委副主任，四川蓉城律师事务所律师高级合伙人、执行主任王劲夫今年两会最关心的话题。

“我进行了多次调研，并与成都市烟花爆竹行业协会进行了交流。”王劲夫告诉记者，春节前，他就形成了相关建议，并得到了网友的关注。“从反馈来看，支持者以年轻人为主，他们想感受热闹、喜庆的春节氛围。反对者主要是从安全角度考虑，认为燃放烟花爆竹会给生产生活带来安全隐患。”

“因此，我建议科学制定烟花爆竹禁限放政策，将全域禁燃禁放调整为分时段、划区域的‘限放’。”王劲夫认为，在具体落实中，政府与企业应建立烟花爆竹禁燃禁放沟通交流机制，充分考虑企业和民众的意愿和建议，科学合理确定禁放、限放区域和时段。同时，督促、引导企业销售环保级别高的烟花爆竹产品，以最大限度减少烟花爆竹燃放对环境的影响，促进行业的安全环保健康发展。

“这样既有利于监管，又体现了对



成都市政协委员王劲夫

传统习俗的尊重和传承，也是政府管理与服务思路的创新。”王劲夫说。

关键词：公交车道

建议改进公交专用道的通行方式

出行途中，社会车辆拥堵不堪，旁边的公交车道却“空空如也”。不少成都市民都遇到过这样的场景，有时会发出感慨：“感觉比较浪费”。

如何提高城市公交专用道的利用率？今年两会，成都市政协委员，锦江区政协常委、农工民主党锦江总支主委肖量带来了《关于改进城市公交专用道通行方式的建议》。他认为，城市公交专用道设立以来，对促进公共交通通行效率、增加人们绿色出行理念起到了极大的推动作用，但随着人们出行方式的改变，公交道的设置和管理方式可以进一步改进。

“目前，公交专用道设置的专用通行时间不一致，绝大部分的专用通行时间为7:00-20:00，部分路段设置的是6:00-22:00，BRT专用通行时间为24小时，导致部分驾驶员在一些路段通行时容易误入而被处罚。”肖量说。

同时，在城区大部分主要路段，常



成都市政协委员肖量

常出现普通车道排队、公交专用道空置的情况，造成道路通行资源浪费，在一定程度上加剧了城市道路的拥堵和低速行驶带来的污染物排放。

“目前，上海、重庆、武汉等城市的大多数公交专用道，已改为早晚高峰公交专用。”肖量建议，成都可参照其他城市经验，在充分调研的基础上及时研究和分析，改进公交专用道的专用通行时间，在早高峰7:00-9:00和晚高峰17:00-19:00期间为公交专用道，其余时间为社会车辆在保证公交车优先通行的前提下通行，“可通过大数据等方式，对车流进行实时监控，并及时调整相关举措。”

同时，规范设置相应的禁行标志，尽可能统一标识。对于客流少的BRT专用通道，可在公交车通行能力未达到设计容量之前，参照普通公交道的限行时间进行设置，尽可能扩大城市道路通行容量和提升通行效率。

关键词：车辆限行

建议春节前三天取消小客车限行

每年春节，我国各地的车流量达到高峰。据交通运输部的数据，今年春运



成都市政协委员蒋松谷

期间，公众选择自驾出行意愿显著增强，自驾出行人数创历年最高。全国高速公路小客车车流量累计达11.84亿辆次，载客量约为31.38亿人次。

“通常情况下，春节法定假日前数日，返乡出行就会迎来高峰。”成都市政协委员、民盟成华区总支副主委蒋松谷告诉记者，今年春节假期前的1月18日，全国高速公路车流量达3336.2万辆次。其中，小客车流量2942.2万辆次，比2019年同期增长12.7%，达到历年春运以来的最高峰。

“今年成都两会，我带来了8个提案，其中就提出了春节放假前三天取消对小客车限行的建议。”蒋松谷表示，如取消限行措施不能落地，可借鉴春节期间对违规停放车辆的处罚方式，即对春节前三天出行的限号小客车实施“违反限行规定，但免于处罚”的人性化措施。

蒋松谷说，他与周围的朋友讨论过这个话题，“我们都认为，这个措施如果能施行，更能体现出一座城市的温度，也能在春节假期前营造祥和、喜庆的节日氛围。”

华西都市报-封面新闻记者 杨金祝 柴枫桔 摄影报道

成都市政协委员青琳森：

机动车可否有一定次数的限行豁免权？

政协委员说

城市交通拥堵治理，是超大城市管理面临的难点，机动车限行则是目前多数城市施行的“治堵”之策。能不能在限行和方便出行之间找到平衡点，让限行方案更加精细？2月20日，成都市政协委员、致公党成都市参政议政专委会委员、中国科学院成都生物研究所副研究员青琳森提出建议，对现有限行方案的时间和区域进行更精细的优化，同时为机动车增加一定次数的限行豁免权。

观察：上下班交通潮汐明显

青琳森平时上班很少开车，主要是坐地铁和骑共享单车。他感触比较深的是，去年12月26日开始，成都暂时取消“尾号限行”后，工作日汽车出行量持续呈高位运行，早晚高峰交通拥堵指数、拥堵持续时间明显增加。2023年1月9日起，成都市恢复“尾号限行”。在取消和恢复的两次政策调整前后，民众的反映较为强烈，虽有各种意见，但无



成都市政协委员青琳森

一例外都希望在缓解交通拥堵与方便出行之间取得一个平衡点。

“成都市的道路拥堵指数在全国大中城市排名靠后，主要原因是上班的潮汐特别明显。”青琳森认为，交通秩序整治是一项长期、复杂的系统工程，体现了经营城市、管理城市的水平。因此，“智慧管、精细管”尤为重要，将增强

人民群众的获得感和幸福感。

建议：细化限行时间和区域

对此，青琳森认为，交通管理部门应该对全市道路流量情况进行科学分析，基于大数据分析结果进行精准限行方案设置，主要体现在时间和区域上的重点细化。比如，可以设置高峰时间（如7:30-9:00和17:00-19:00）、次高峰时间（如9:00-10:00和19:00-20:00）和一般时间，设置重点区域（如三环（含）以内、绕城高速等）、次重点区域（三环与绕城高速之间）和一般区域。综合考虑时间与地域，设置精细化的限行方案，重点限制高峰时间的重点区域车流量。

同时，他建议借鉴杭州等地政策，给每辆车的限行设置一定的豁免次数，如每年（以车辆年审点计）6次、每月不超过1次，从而尽最大可能为有特殊需要出行提供便捷。在技术上，可通过交管12123、蓉e行等网络渠道进行提前预约。

华西都市报-封面新闻记者 赖芳杰

成都市政协委员苟义昌：
**成德眉资制造业
应建跨区域公共服务平台**

作为一位在节能领域深耕十余年的“老兵”，成都市政协委员苟义昌一直关注着全省制造业发展的速度和势头。2月19日，苟义昌在接受记者采访时认为，应站在更高维度、更全视角来促进成德眉资制造业绿色低碳发展。

“成德眉资制造业的发展体量、速度，尤其是以绿色低碳为标志的发展质量，在很大程度上影响着成都、四川，乃至西部地区制造业的发展质量、可持续动能。”苟义昌说，他通过观察发现，目前四地制造业发展中面临的主要问题有：公共服务资源不能有效共享和政策协同；产业结构多有重叠，招商引资各自为政，链主企业产业链龙头作用不明显；技术分享、市场协作、物流组（合）配（套）不够疏通，以及绿色金融服务提供不足。

苟义昌建议，成德眉资制造业应建跨区域公共服务平台，按照不同产业招引，信息互通、共享，避免招商引资同城恶性竞争；统一出台政策制度，实现更深度的一体化，构筑各生产要素在城际自由流动与优化配置的新发展格局。

华西都市报-封面新闻记者 赖芳杰