

学思想 强党性 重实践 建新功

学深悟透 实干笃行 务求实效

——各地认真推动学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育走深走实

学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育工作会议召开以来,各地认真贯彻落实党中央关于主题教育的各项部署,以高度的政治责任感和使命感,以学深悟透、实干笃行的精神,坚持问题导向、聚焦目标任务,推动主题教育扎实有效开展。

作为革命老区,陕西坚持把加强理论武装作为主题教育的重中之重,举办学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育读书班,研究制定全省主题教育实施方案,引导党员干部真正做到以学铸魂、以学增智、以学正风、以学促干。相关部门把开展主题教育与改善营商环境、改进干部作风、提升工作能力,与发展县域经济、民营经济、开放型经济、数字经济结合起来,推动

主题教育做实效、见实效。

吉林研究制定全省第一批主题教育方案,通盘考虑各项工作任务,明确时间表、任务书、路线图,切实把理论学习、调查研究、推动发展、检视整改、建章立制贯通起来,做到有机融合、一体推进,把学习成果转化为坚定理想信念、锤炼党性和指导实践、推动工作的强大力量。

山西成立主题教育领导小组,小组成员分领域联络归口单位。按照部署,第一批开展主题教育的单位边学习、边对照、边检视、边整改,聚焦山西省高质量发展和党的建设重点工作落实中的难点堵点,深入查摆思想作风、工作落实、体制机制等方面的突出问题,开展党性分析,找准问题症结,逐项制定整

改措施,明确整改时限和责任分工,确保一抓到底、整改到位。

山东分四个专题举办学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育读书班,联系思想和工作实际,交流运用党的创新理论解决实际问题的具体案例和体会,提出改进工作的思路措施。各部门推行“清单化”机制,通过建立学习清单、问题清单、调研清单与创新举措清单,把理论学习、调查研究、推动发展、检视整改、建章立制等各项重点措施统筹好、安排好,对照清单同步推进、协调实施,确保主题教育取得实效,达到预期的目标。

湖北加强对各地各单位的督促指导,确保全省主题教育扎实推进。4月10日,湖北省委主题教育领导小组办

公室对巡回指导工作业务培训,要求省委各巡回指导组坚持严督实导,紧盯重点对象和重点措施,严把政治关、工作关、作风关,督促各单位主题教育走深走实。目前,17个省委巡回指导组已开展巡回指导,确保主题教育质量。

云南省委组建23个巡回指导组,进驻第一批151家单位。截至4月14日,第一批开展单位全部启动主题教育。巡回指导组采取调阅工作总结材料、实地调研走访、座谈交流等方式了解情况,到工作现场、窗口单位开展督导,严格督促联系单位在一线解决问题、在一线检验成效,切实在开展主题教育过程中解决实际问题、推动高质量发展。

(新华社北京4月27日电)

从专用到共享 公交专用道优化改革即将开始

公安部近日宣布,优化城市公交专用道管理改革措施将于6月1日起实施,该措施包括优化公交专用道专用时段,允许部分社会车辆使用公交专用道等。

全国公交专用道总长度已超过1.8万公里。从专用到共享,背后是什么考量?如何实现更科学、精准、高效的优化?如何做好公交专用道优化后的管理配套?记者进行了采访调研。

适时回应关切

国内第一条公交专用道于1997年6月在北京长安街启用。多年来,公交专用道在提升公交服务水平、倡导市民绿色出行、推动城市可持续发展方面发挥了重要作用。例如,京港澳高速出京方向公交专用道平均运送速度为44.45公里每小时,专用道启用前则为25.1公里每小时,提速77.1%。

近年来,随着城市规划的调整,私家车保有量的攀升,轨道交通、共享单车、网约车等其他交通方式飞速发展,地面公交客流出现了下降趋势,公交专用道使用效率也相应下降,各地不同程度存在利用率低的问题。

一些地方市民反映:早晚高峰,社会车辆拥堵,而一些公交专用道车辆稀少;有的公交专用道限行时间设置不甚合理,24小时公交专用道利用率较低;双休日和节假日依旧保持限行……

“公众对提高公交专用道效率的诉求,表达了对交通精细化治理的需求。”北京交通发展研究院院长郭继孚认为,提高专用道利用率是大势所趋。

在4月初召开的公安部新闻发布会上,公安部交管局局长李江平指出,实践中一些城市公交专用道管理不够精细,存在公交专用道与公交运行线路不匹配、专用时段与公交运行高峰不契合、个别专用道利用率低等问题。“为回应人民群众关切,改进管理优化服务,公安部推出优化城市公交专用道管理的改革措施。”

探索适时适度开放

近些年,在不影响公交车正常通行的情况下,一些地方开始探索优化措施。



4月27日,山东省济南市经十路公交车道平峰期允许社会车辆通行。图据新华社客户端

2017年开始,济南结合道路实际情况,科学调整公交专用道的专用时段,节假日允许社会车辆通行,设置公交借道保障高峰期班车、校车等大运力车辆通行等。据统计,调整后,早晚高峰时段公交车出行率平均提高约20%,平峰时段公交车出行率平均提高约35%,公交分担率平均提高约10%。

济南交警表示,下一步将继续探索优化公交车道的专用时间,尝试限时与常规混用;设置路口双排公交车道或公交借道,最大程度保证通行效率;设置快速公交系统与普通公交共用车道,公交车道与非机动车道混用;优化站点设置等。

一些城市在确保公交享有优先路权的前提下,探索有序推进利用率较低的专用道向符合条件的社会车辆开放使用。无锡兴源路将公交专用道变为多乘员合乘车道,允许公交车和实载人数3人及以上的客车通行;上海启用首条“公交专用道+多乘员合乘车道”的复合型集约车道,高峰时段载客两人小轿车可驶入……

北京交通大学交通系统科学与工程研究院教授徐猛提出,在交通流呈现明显潮汐特征的路段,可对公交专用道进行时段划分:早晚高峰设为公交专用,在其他平峰期允许社会车辆使用,以缓解整体交通压力;允许社会车辆在不影响公交车运行的情况下临时使用专用道,提升整个道路通行效率。

进一步优化城市公交道路

公安部公布的优化城市公交专用道管理改革措施中,在优化时段方面,将根据道路类型、交通状况、公交车班次密度等情况,科学调整公交专用道的专用时段,其他时段允许社会车辆通行;在允许部分社会车辆使用方面,在保障公交车运行速度的前提下,鼓励地方结合实际允许单位班车、专用校车等大运力车辆,在公交专用道专用时段通行。

专家们表示,城市交通规划、建设和组织管理单位要转变观念,强化服务意识,建立高效协调机制。

“运用大数据等先进技术手段,将城市公共交通、常规交通与应急交通和智慧城市建设相贯通,以全方位、精细化、高效率管理,确保交通有序、市民方便、城市安全。”北京工业大学城市交通学院副教授熊杰说。

徐猛认为,细化落实改革措施时,应在公交优先发展战略的大背景下,系统、科学、有依据地给出公交专用道的设计和管理措施,真正实现公交专用道的合理利用。

郭继孚建议,随着移动通信、精准定位、车联网等技术发展,可以充分利用预约技术对公交专用道实施灵活管控使其成为公交优先道,“既能保障公交车优先行驶,又能允许其他预约车辆在通行能力限度内使用公交优先道,实现道路资源利用最大化。” 据新华社

川渝启动协作专项工作 打造交通执法“一体化”

华西都市报讯(记者 曹菲)4月26日,四川省交通运输厅、重庆市交通局在渝蓉高速乐至服务区联合举行成渝地区双城经济圈交通执法“协作2023”专项启动仪式,川渝交通主管部门签署协同执法备忘录,为两地交通执法“一体化”发展明确了“时间表”和“路线图”,进一步拓宽了协同执法的深度、广度和精度。

“川渝两地的交通执法协同从2020年就开始了,当时两厅局一起出台了协同执法的备忘录,在这个框架下,三年来,两地不断深化交通执法协同。”四川省交通运输厅政策法规处(综合执法监督处)相关负责人说。相比于之前,如今两地交通协同执法的深度、广度、精度都在不断拓展。

深度方面。此次“协同2023”专项工作的大背景为促进区域协调发展、加快推进成渝地区双城经济圈建设,川渝交通执法协同的目的就是服务成渝地区双城经济圈的区域发展战略,它的意义更重大,站位更高,协作也会更深入。

广度方面。今年3月,重庆市交通局、四川省交通运输厅联合印发《成渝地区双城经济圈交通执法管理协同发展2023年工作要点》,明确了四大方面14项年度工作要点。“之前我们的协同更多还是在执法环节,现在覆盖到了立法、执法、普法环节,也就是交通法制建设的全生命周期协同,广度更广了。”上述负责人说。

精度方面。现在,两地的执法协同不满足于仅仅搭一个协同框架,而是要落实到协作的行为上,比如两地之间的法律文件送达这种细节上,协同精度才能更高。

“对于广大交通运输从业经营者来说,川渝两地两地协同以后,就解决了以前两地可能存在处罚不统一的问题,进一步优化营商环境。”上述负责人说,“比如今年要出一个不予处罚和减轻处罚的清单标准,两地一以贯之、统一执行,这就减轻了交通运输从业经营者的负担,这就是从公众的视角来说,协同的意义所在。”

四川省交通运输综合行政执法总队法规处相关负责人介绍,去年已经发布了《川渝地区统一交通运输行政处罚裁量基准(第一批)》,今年将发布第二批自由裁量权。下一步,两地交通执法部门将进一步细化执行标准,推动交通执法一体化发展。