



热点

四金花跑两会

交通拥堵停车求解药

城市通病还需“综合治疗”

本报记者 李榕

在城区的大街小巷、住宅小区，“抢车位”几乎每时每刻都在上演。而在政协会议上，热度最高的话题恐怕非“交通拥堵和停车难”莫属，究其原因，委员们认为造成城区交通拥堵的原因很多，既有交通设施不完善，也有交通管理水平不高、交通信号灯设置不合理、维修不及时等方面的问题。



因车位紧张，城区商场停车位开始收费管理。 本报记者 马志勇 摄

加大公共交通政府补贴力度

“上下班时间，市区东西方向的几条主干道能从一个信号灯堵到下一个信号灯。”市民王女士每天开车来往于东方红路，起初堵车让她脾气暴躁了不少，后来暴躁变成了麻木，而德州落后的公共交通却给不了她任何安慰。

“私家车数量不断飙升，但随之而来的道路拥堵日益严重，另外燃料消耗加大，不仅不符合集约型社会发展，所带来汽车尾气更为雾霾天气为虎作倀。”政协委员张永生在提案中提到，减少交通拥堵就要让市民放下私家车，而这不能靠“限号”一了之，更重要的是要让公共交通去“诱惑”群众，当市民坐上公交车，市区道路才不会堵，当客运车辆准时准点、经济实惠，群众便情愿放下私家车。

张永生调查了解到，德州长途客运每人每公里约0.35元，高于东营、滨州等地客运票价月25%，高于动车票价40%。对此，张永生建议加大对公共交通的政府补贴，降低票价。退票费高达20%，部分长途车站内无公示牌，存在强售商业保险行为，这些都阻碍了公共交通的发展。

“免征公交场站运营用地土地使用税、城市道路占用挖掘费。”政协委员王克平说，减免公交企业税费，则延长公交运行时间，增加城际公交线路，增加站点数量可更快实现。

交通拥堵和路网结构规划不合理有关系，商贸大道、德兴大道、东地大街、三八路等都是“断头路”，“贯通德兴大道和新河路，打通商贸大道至104国道，对于加快商贸市场繁荣，促进交通运输，意义重大。”政协委员王剑发认为，减少断头路是发展公共交通的基础。 本报记者 徐良

发挥交通管理更大作用

“截至今年1月份，德州全市机动车保有量已超过95万辆，居民家用汽车拥有量明显上涨，每百户拥有汽车19辆。”政协常委、德州市人民医院肛肠外科主任李贵信认为，由于历史的原因，有一部分居民住宅没有

车库或停车位，市民不得已而无序停车；另一方面，停车管理方面也有很多缺陷，“贴条罚款后，相关部门就不管了，未能从根源上根治停车乱象。”

李贵信建议在城区范围内，特别是商业旺区和人口密

集区，政府要拨出专款建设停车场，重点规划区域是在老城区，在不影响正常交通前提下，尽可能多规划停车位；鼓励机关、企事业单位内部停车场在满足自用基础上，将多余车位对外实行错时开放；将现有

车位发挥最大作用，城管部门对沿街商户利用车位挡车器、禁止停车的标配等认为设置的障碍物恶意侵占车位现象明令禁止；可考虑在停车场和街道停车位设置咪表，实行分时段有偿停车。

设置交通信号灯应更合理

政协常委、农工党市委秘书长张立英认为，城区部分主要路段交通信号灯维修不及时、设置不合理等是城区交通拥堵的重要原因之一。

2014年以来，德城区部分路口的信号灯发生损坏，但维修不及时，长达几个月相关部门未维修。主要表现在信号更换缓慢、熄灭无反应、闪烁不定、光亮度降低等现象，影响

司机和行人判断，造成候动车辆不能按时启动、应刹车辆与通行车辆对行、人车混杂秩序混乱等情况发生。

张立英建议对全区路口信号灯使用状况进行调查摸

排，进行详细记录；公安交警部门认真收集、吸纳群众的合理化建议，进一步加快交通信号灯和使用不规范问题的整改力度；加强高峰时段重点拥堵路段的警力部署等。

小区可建立固定临时停车位

“在德州主城区，寻找停车位成了所有车主最头疼的事；而在小区内的人行道、绿化带上随意停车的现象更是屡见不鲜，很多老旧小区，包括一些新建小区的停车、行车秩序也处于混乱状态，不

仅破坏了小区的整体环境和秩序，而且安全隐患重重，引发诸多矛盾纠纷。”政协常委、德州市职业技术学院副院长王星比较关注小区停车难的问题，以她所居住的高地世纪城为例，一栋楼层

约有48户住户，拥有车辆至少在50辆以上，而停车位不足20个，停车难的问题日益凸显，有私家车的业主经常为车停在哪里而苦恼。

“小区可建立固定临时停车位。”王星称，小区物业公司

要规划出停车位，让小区居民按秩序停车。此外，还可以在部分条件允许的人行道上妥善设置临时停车位，实行时间段收费停靠，以此收入再投入到公用停车场的建设，循环利用改善停车难问题。

多户联保贷款 值得商榷

银行在大中小企业贷款方面实行“多户联保”，对于银行来说，一家还不上贷款，还有其余联保企业还贷。经济界政协委员、山东金马装饰材料有限公司董事长汪静认为，多户联保对于企业来说，联保协议有可能会拖垮优良的企业。

“一个企业倒闭可能会联动一大批优良的企业效益下滑，甚至造成火烧连营的局面。”汪静说，“多户联保”是经济下滑的一个很重要的原因，需要引起各家银行的重视，在企业针对大中小企业的贷款方面进行改革。

汪静说，目前企业的负担很重，在多家担保的情况下，即便是效益再好的企业，也必须有其他企业担保才能贷款。“别的企业帮我做担保，我也必须无条件为别的企业作担保。”

经济界政协委员、德州银行党委副书记常青介绍，不论是大型企业还是中小微企业，企业经营的诚信度在银行贷款的审核中，仍是最看重的。“企业效益再好，如果诚信度不高，银行贷款不仅利率较高，而且有可能就放弃这家企业了。”常青说。

汪静建议，银行在贷款时首先要考察企业是否有还贷能力，而企业还是要重视信用体系建设。“信用好的企业，仅靠企业名字就可以贷款百万。” 本报记者 孙婷婷



市区快速公交应得到支持

政协委员 李晓梅

陵县撤县设区后，越来越多的市民选择在陵城区买房居住，在德城区上班。目前只有104路公交车可以实现市民跨区上下班。“陵城区距离主城区很近，而且已经有完善的交通条件，尽管两地之间有来往的公共交通工具，但比较少，快速公交应该得到支持。”党派界政协委员李晓梅说。

“公交服务方面有了一些便民措施，增加了新能源公交车，但是仍有一些区域没有辐射到。”李晓梅说，如南至新

河路、西至湖滨大道，北至东风东路的区域，该区域包括堤岭村、堤口村、十三局小区、警苑三区、石油化工小区等居民。

“以前曾有公交线路经过新岭路和东地南路，由于交接处以北是堤岭菜市场，每逢大集公交车经过时经常被堵，之后公交车便不再经过该路段。”李晓梅介绍，该地段居民出行需要走很远的路到湖滨大道或者东风东路乘坐公交车，出行不便。



上下班高峰增加运行密度

政协委员 王评

“很多单位逐渐从市区搬到经济技术开发区，而开发区公共交通却滞后于经济社会发展。”德州市农业界政协委员王评说，只有先将主城区公交完善，才能进一步实现城乡公交一体化。

“全市(含郊区)共投入436部车辆，设计39条线路。”王评说，调查显示，很多市民不愿意乘坐公交车出行，最主要的原因是等待时间过长，运行速度太

慢。而公交公司自收自支、资金匮乏是制约公交发展的瓶颈。

对于城市的公交发展，王评认为，应该加大政府投入，增加公交车的投放数量，提高市区运行的密度，上下班高峰期达到市区每5分钟1辆。同时，将火车站、汽车站和高铁东站、大学路高校区一线改造成BRT快速专线，而且东风路和天衢路双向六车道可设立公交专线。