

家里的事家人商量着办
青岛的问题在青岛解决

热线电话:82863300 82933327
邮箱 qdrbyljdb@163.com
青岛日报社观海新闻客户端与市12345政务服务便民热线联动

一周说

城市是一个有机整体,不仅需要“强健其体魄”,更须“文明其精神”。因此,在加快建设现代化国际大都市的背景下,城市的硬件要够“硬”,软件同样不也能“软”——

“软件问题”亟待“硬核破解”

城市如人,道路、广场、绿地、学校、医院等硬件设施,构成了城市发展的“筋骨”,而市民素质、公共秩序、人文环境、体制机制等软性实力,则代表着城市运行的“灵魂”。实现文明城市的“强筋铸魂”,离不开城市硬件的不断更新,更需要城市治理能力和市民素质涵养的持续提升。

去年 11 月,观海新闻客户端推出了《您爱的城市·这里有变化》栏目,聚焦 2021 年创建文明典范城市期间曝光问题的整改情况,目前已刊发稿件近百篇。在近期的回访中记者发现,通过维修、换新、拆除等“硬核”措施,相关部门很快就能将百姓反映的硬件设施问题妥善解决,极大地提升了城市形象。相形之下,许多城市软件问题却陷入了“整而不改”的困局,让百姓诟病。

一座城市的魅力,不仅要有现代高效的外在“筋骨”,更要有积极向上的内在“灵魂”。内外兼修,共同提升,才会呈现更为全面的城市文明面貌。记者回访发现,之所以出现目前这种“硬件整改快,软件提升慢”的尴尬现状,除了软件问题的提升本身就需要时日以外,也与个别部门的“迎检式”整改和市民的“被动式”参与不无关系。

以“迎检式”措施应对整改,难以保障长期效应。

春节前夕,记者回访了胶州市胶州西路农贸市场,发现市民在去年 9 月反映的市场内骑电动车问题回潮严重。之前,面对百姓反映,胶州市相关部门曾表示,会完善市场入口护栏,增加值守人员,可当记者现场询问门口值守人员“电动车可否进入市场”时,对方竟表示“检查时才不让进”。试问,如果相关措施只在检查时才发挥作用,那么,这种措施如何保障长久的整改效应?

公共秩序是城市软件的重要子项,而电动车禁入农贸市场是维护市场公共秩序的重要内容。应该看到,整改措施如果执行到位,应该是持续有效的。但在日常执法中,值守人员的“打折”处理,导致措施成了临时的应付之举。这一定程度上反映了市场主管部门对待整改的松懈态度,也势必让整改流于形式。因此,面对百姓反映的市场秩序问题,想要保障长效,主管部门首先必须端正态度,一抓到底,不折不扣地落实所承诺的整改措施,才能真正规范市场秩序和重塑市场形象,赢得百姓认可。

还有一些部门以“告知式”执法应对难题,使得问题回潮严重。

去年 7 月 13 日,本报曝光了莱西市嘉禾苑小区私家车占据消防通道问题;8 月 25 日,本报刊发了城阳区银盛泰德郡小区内公

共停车位安装地锁报道。在回访中,记者发现这两个问题在整改后不久就已回潮,至今没有实质性改善,以至当地市民反复投诉。车辆占据消防通道、公共车位装地锁都是城市管理中的老问题。相关部门的整改手段,除了“告知”,再无他策。执法是手段,整改是目的。应该说,“告知式”执法确实能起到一定的震慑作用,但执法人员一旦离开,问题立刻就复发。整改“保质期”短、回潮快导致市民不断就同一问题反复投诉,屡治不愈,不仅让百姓失望,也损害了部门的公信力。

显然,不同于城市硬件的完善,软件的提升更须耐心和耐力。城市硬件的整改,部门可一次投入,当场见效。而软件的提升则更多地体现在城市日常管理中,须“慢工出细活”。因而,相关部门要跳出“告知式”整改的怪圈,与社区、物业建立沟通渠道,深入分析公共管理问题频发的主客观因素,从问题成因倒推解题策略,全面提升城市软件治理的效率和效果。

此外,市民以“被动式”心态对待部门管理,也同样桎梏了城市软件的提升。

去年 10 月 9 日,本报刊发了《这些身边的不文明行为太“任性”》报道,反映部分区市公共场所“禁犬令”令行不止、市民乱穿马路

等问题。记者回访时发现,相关部门确实在曝光点位上增加了劝导人员,引导市民改正不文明行为。但个别市民依旧我行我素,无视劝导,这些不文明行为抹黑了城市文明之窗。

市民素质提升一小步,就是城市文明的一大步。如果说,部门是提升城市文明的第一责任人,那么市民则是城市文明升级的直接参与者和受益者。即使部门积极执法、劝导,如果市民采取消极、被动的态度应对,也势必让部门的努力化为泡影。人民城市人民爱,这就要求每一位市民都要以主人翁的姿态去面对自己所生活的城市,守法明理,遵规守矩,举止有范,言语有度。如此,创建文明典范城市的进程才能因广大市民的积极参与而加速前进。

城市是一个有机整体,不仅需要“强健其体魄”,更须“文明其精神”。因此,在加快建设现代化国际大都市的背景下,城市的硬件要够“硬”,软件同样也不能“软”。要想为城市高质量发展提供澎湃动力,不仅需要各区市、各部门出实招,制定适合城市软硬件齐升级的良策,也需要广大市民以身作则,切实投入到“让城市更美好”的行动中来。只有两者相互补位,久久为功,在共治共享中集聚起向上的合力,才能持续提升城市的影响力和美誉度,实现创建文明典范城市的美好愿景。

停车换乘模式 如何走得更远

现状

停车换乘成本高 部分停车场无人管

“我以前在上海时,早上都是将车停在地铁站附近的 P+R 停车场,再乘地铁去上班。我觉得青岛也应该多设立可以优惠换乘的 P+R 停车场,鼓励人们绿色出行。”近日,市民朱女士致电本报说出了自己的建议。

朱女士的建议说出了许多上班族的心声。近日,记者对地铁线路周边的部分停车场进行了探访,发现可换乘的停车资源整体不足,而且有的停车场换乘成本较高,有的停车场存在管理空白。

在中心城区,相当部分的车主需要借助地铁站周边商业项目的停车场实现换乘。地铁青岛站是地铁 1 号线和 3 号线的换乘站,周边停车资源紧张,附近的益群停车场和青岛火车站地下停车场按照二类停车场收费,小型车每半小时收费 2 元,全天最高收费 20 元。在旅游旺季,周边的其他停车场收费更高。

1 号线薛家岛站出口附近的停车场归属于附近的商业项目,每小时收费 4 元,且全天没有收费上限。“换乘出行一般停车的时间会比较长,每天 30 多元的停车费加上地铁费,都高于我开车上下班的通勤成本了。”尝试过换乘出行的李先生算了这样一笔账。为了节省停车费,他经常会将车停在附近的小路上。

据了解,为了方便市民换乘,地铁 11 号线和 13 号线沿线建设了一批免费 P+R 停车场,其中部分停车场距离

地铁站出站口较近,受到市民的欢迎。但是部分停车场因无人维护管理,环境较差,市民担心安全问题。

记者探访时看到,地铁 13 号线古镇口站出站口门前随意停放着数十辆车,影响了周边交通,而 300 米外的换乘停车场内环境脏乱,散落着垃圾;11 号线蓝色硅谷站同样如此,出站口附近被乱停车辆占据,而不远处的换乘停车场却冷冷清清,最远处的停车位上长出近 1 米高的荒草。

“有的免费换乘停车场位置偏僻,而且没有路灯和监控设施,让人很难放心将车长时间停在那里。”车主毛先生有所顾虑。

在记者探访的停车场中,青岛北站附近的青铁驻车北站 1 号停车场是唯一可享受优惠换乘停车的停车场。该停车场按政府定价的二类停车场标准收费,小型车半小时收费 2 元,每日封顶 20 元。当日使用青岛地铁 App 购票乘坐地铁任意线路的乘客,连续停放一日(含)以内的停车费五折,连续停放超过一日的,从第二日开始按七折收费。但记者发现,虽然有停车优惠,但它比一路之隔的火车站西广场停车场要冷清许多,315 个停车位的利用率并不高。前来换乘停车场的司机表示,这个停车场没有明显的换乘停车标志,两个出入口的位置都比较偏,如果不是特意寻找很难发现。

探因

P+R 停车场初具雏形 配套措施尚在完善

“早在 2017 年,我市已引入 P+R 停车换乘理念,有关部门结合地铁线网规划,启动了对 P+R 停车场的规划建设。”一位不愿透露姓名的业内人士说,“目前我市的换乘停车场布局已经初具雏形,但在优惠政策、维护管理、标志标识等方面还没有形成配套的管理措施。”

为换乘市民提供停车优惠,可以降低停车成本,吸引更多的人选择 P+R 绿色出行,但我市地铁站周边的大部分停车场对换乘市民来说不具有惠民性。目前,北京、上海等城市的 P+R 停车场基本上是按次收费。北京市规定,在规定时间内停放于驻车换乘停车场的驻车换乘车辆,凭当天乘坐公共交通记录,按次收费 2 元。上海的 P+R 停车场每天每次收费为 5 元、10 元、12 元不等,这个价格远低于周边普通停车场。正因为如此,这些城市的 P+R 停车场往往使用率非常高。

其实,考虑到换乘需要,有关部门已在地铁 11 号线和 13 号线沿线进行了 P+R 停车场布局。其中,地铁 11 号线沿线配建了北九水站、浦里站等 12 处 P+R 停车场,13 号

线沿线配建了大珠山站、张家楼站、古镇口站等 7 处 P+R 停车场,目前共有 1000 余个停车位供换乘市民免费停车。

“在换乘停车场建设上,面临土地资源紧张的问题,地铁站周边很多停车场产权复杂,未纳入换乘停车优惠的范畴。目前免费的换乘停车场多是利用城市轨道交通高架桥下的闲置土地新建的,在设施和管理上还需要进一步完善,下一步会进行升级改造。”相关单位的工作人员介绍。

另外,没有设立统一的标志标识也是换乘停车场的“硬伤”。P+R 停车场应该有统一的标志标识,方便车主分辨和寻找。而记者探访的多处 P+R 停车场都没有设置 P+R 标志标识。例如能够提供换乘停车优惠的青铁驻车北站 1 号停车场是为方便市民换乘地铁 8 号线前往胶东机场,换乘 1 号线、3 号线前往中心城区而设立,因为没有明显标志被很多车主忽视。记者在采访中了解到,设计统一的 P+R 换乘停车标志标识已经提上了议事日程。

建议

标配建设 P+R 停车场 “转化”站点周边停车资源

“P+R 换乘停车模式作为一种绿色出行方式,不仅能提升人们的出行效率,而且将私家车留在城市外围,可以缓解中心城区交通压力,但其前提条件是相关部门加快地铁沿线、站点周边停车场的规划建设,为市民停车换乘提供配套服务,建议相关部门在规划建设城市轨道交通线网时,将 P+R 停车场作为一项‘标配’,并且坚持适度超前的规划原则,提前预留换乘停车空间,提供换乘停车场和地铁之间的接口,解决换乘停车资源不足和不够便捷的问题。”市政协委员包德勐说。

包德勐还建议,尽快制定统一的 P+R 停车场标志,对现有的换乘停车资源进行整合和升级改造,通过政府购买服务,提供换乘停车专向补贴等方式,将地铁站附近的普通停车场转化为 P+R 停车场,尽快制定并发布青岛 P+R 停车场电子地图,引导有需要的市民更方便快捷地找到 P+R 停车场。

目前,P+R 停车场的规划与建设在青岛已然起步,不少市民享受到了 P+R 出行带来的便利,这种绿色出行方

式正悄然改变着市民的出行习惯。“在 P+R 停车场建设和管理方面,我市具有后发优势,一方面可以借鉴北京、上海等轨道交通先进城市十多年的建设和管理经验,制定青岛市 P+R 停车场优惠收费标准,鼓励市民停车换乘公共交通,在提升出行效率的同时增加公共交通的吸引力;另一方面也要看到部分城市已经出现的建设用地困难、停车场经营人不敷出等问题,研究方案,避免走弯路。”市政协委员何文青建议,可以引入市场化机制,推进 P+R 领域投资、建设、运营、管理的良性循环。

记者从青岛地铁集团了解到,结合青岛轨道交通线网规划和三期建设开展情况,青岛地铁将深入推进 TOD 战略,实施站城一体化统筹开发地上地下空间,力争到 2024 年底实现 21 个 TOD 项目落地。何文青建议,通过智能停车、立体停车等科技手段,在青岛地铁 TOD 项目中搭载更多 P+R 换乘停车资源,积极推动“地铁+小汽车”连接体系,着重完善外围区域小汽车和地铁的有效换乘,引导公共交通绿色出行。

圆桌话题

从 2015 年底地铁 3 号线北段开通至今,青岛已有 6 条地铁线路通车,实现了真正意义上的成网运行。与此同时,P+R (Park and Ride)交通模式受到了部分上班族的青睐。P 指停车,R 指换乘,是将私家车停在交通枢纽附近的停车场,转乘公共交通上班的出行方式,既提高出行效率,也有助于缓解交通拥堵。因为是新生事物,难免存在不足,需要不断完善。如何让 P+R 模式走得更远,市民和专家提出了期待和建议。



■青岛北站附近的青铁驻车北站 1 号停车场内有相当数量的泊车位闲置。



■地铁 11 号线蓝色硅谷站附近换乘停车场内荒草丛生。

2 月 9 日和 2 月 16 日,本报“三我”特刊刊发了市民反映的废弃售水机和旧衣箱无人清理、楼道内乱堆杂物、垃圾清理不及时、购物纠纷、公共车位被私占、水电气热通知单乱贴、新建学校招生咨询等问题,有关区市和部门进行了回复。

请扫描二维码查看具体回复。



我为青岛发展建言献策 留言板

扩大崂山绿茶保护区域范围

近年来,崂山茶在品牌建设和质量提升方面成效明显,但种植面积大小和产量不高,影响了崂山茶品牌的发展进程。由于崂山绿茶地理标志产品保护,只允许崂山行政区域内生产的产品使用崂山绿茶名称销售,而崂山区土地资源相对稀缺,农业产业化发展受到制约,产量受到限制。建议我市扩大崂山绿茶保护区域范围,促进青岛市茶叶品牌优势整合,实现规模化发展、产业化经营的良好态势。

市政协委员 匡新

加强非机动车违规行为整治

近年来,非机动车违反交通信号行驶、不按规定让行、非机动车驾驶人醉驾等问题频现,存在安全隐患。建议相关部门加大执法力度,专项整治非机动车违规情况。一方面加大处罚力度,加大宣传,曝光非机动车辆的交通违法处罚案例,形成正确舆论导向;另一方面,建设相关部门摸查未挂牌的非机动车辆,对违规车辆进行专项治理。此外,还可增加重要路段的监控设施,通过技术手段有效监管非机动车辆违规行为。

市政协委员 张宁

加快西海岸新区北部公共交通布局

随着西海岸新区北部区域的持续快速发展,该区域已布局多个商业和工业功能板块,成为西海岸新区强有力的经济增长点和创新发展的极。随着入驻企业不断增加,人口集聚增长,往返青岛的公共交通需求不断增长。建议尽快优化公交线路,充分发挥已有区域的公交线路优势,在上下班高峰时段增加班次,解决该区域人员密集时段的换乘问题;同时,适当增开支线线路,解决居住在不同地段和区域人员乘坐公交及换乘难问题;此外,还可推行“定制共享公交”,方便附近百姓出行。

网友 桔子

利用废弃矿坑消纳建筑垃圾

青岛市每年产生约 5000 万立方米建筑垃圾,巨量建筑垃圾消纳成为城市发展必须面对的问题。近年来,许多城市都开始利用建筑垃圾进行矿坑生态修复,比如,济南市利用废弃矿坑建设建筑垃圾消纳场、武汉将修复山体与消纳建筑垃圾相结合等案例,不仅解决了建筑垃圾消纳及矿坑治理难题,还节省了财政支出,盘活了土地,一举多得。目前我市约有废弃矿坑(山)550 个,其中尚未完成治理的 100 余个,建议我市也排查需填埋的废弃矿坑,制定实施计划,利用废弃矿坑来消纳建筑垃圾,实现经济效益、社会效益、生态效益的统一。

市民 黄先生