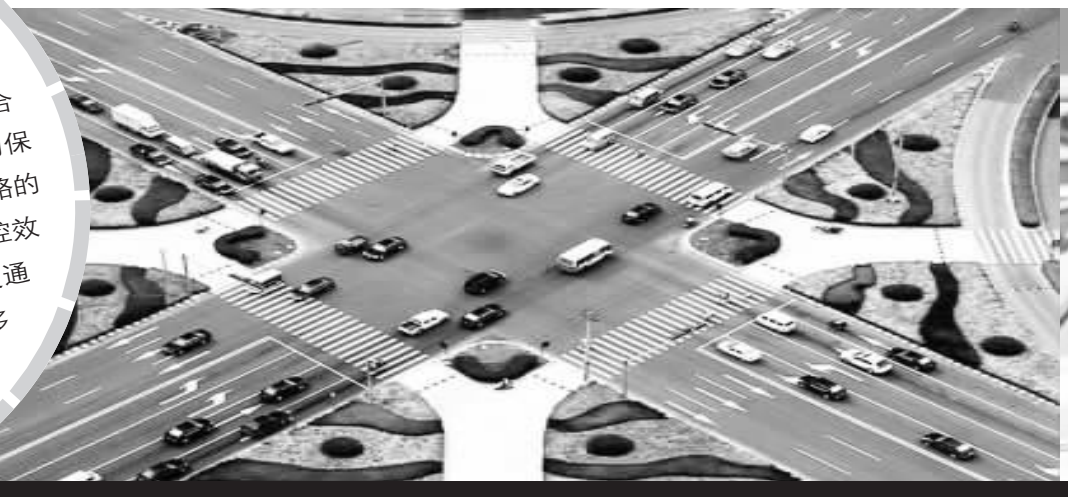
策划词 | CEHUACI

2012年内成都中心城区有超过30个交通工程开工建设,成都城区交通将面临有史以来最大的考验。为配合这些工程的施工,成都市交管局交警全力保障大家的出行的同时,严格执行入城道路的外围逐级分流措施,并适时根据管控效果,动态调整缩短限行时间,确保交通管控更加科学、高效、适度,采取多个措施缓解临时的交通压力。



30多个项目同时开工迎来交通"阵痛期"

保畅通:成都交警多项措施确保出行

□ 本报记者 喻永国

2012年以来,成都市地铁3、4号线市区站点陆续施工、蜀都大道西段道路整治工程开工、成都市2012年"畅通"工程项目陆续开建,二环路进行道路改造施工……一连串的工程,致使成都市区的交通压力达到顶峰,被媒体称作成都中心城区的"交通阵痛期",面对这样的交通压力,成都市交通管理局有着怎样的应对措施?近日,记者就此进行了探访。

遍地开花 成都迎来交通阵痛期

双桥路打围施工,地铁3、4号线动工,蜀都大道西段改造,二环路高架桥施工,滨江路西段路面翻新,交大路金府路路口建下穿,一环路沿线新建5处跨线立交桥,府青路圆盘上添跨线桥……根据交管局的相关资料记载,今年内成都中心城区有超过30个交通工程开工建设。"随着启动的工程越来越多,城区可供绕行的道路,也将越来越少。"成都市交管局相关人士接受记者采访时表示,未来很长一段时间内,如此多的工程启动,并且工期、施工范围相互重合,市民在城区驾车,将遇到非常多的限制。成都城区交通将面临有史以来最大的考验,但今天的堵是为了明天更畅,为配合这些工程的施工,成都市交管局交警全力保障大家的出行的同时,采取多个措施缓解临时的交通压力。

截至2011年底,据四川省交警总队统计,成都机动车保有量已经超过了270万辆。这一数量,在全国排行第三。而从近日开始,23个交通工程陆续开动,城区可供顺畅行驶的道路将逐渐减少。一年之内如此多的工程启动,并且工期、施工范围相互重合,成都城区交通将面临有史以来最大的考验。当270多万辆车行驶在四处占道施工的成都城区,交通如何保障?2012年是否会成为成都史上最堵的一年?城区内盘根错节的"堵局",如何破解?交管部门预计,随着可供绕行的道路减少,城区交通出现区域性拥堵的频率可能会超过往年。"就目前的情况看,如果选择绕行,三环会比二环、一环好走。而无论如何绕行,道路通行能力下降是不可避免的。

细数近年影响了成都区域性交通的占道民生工程,在最近两年有两个:一个是2010年末开始,为期4个月左右的一环路3座跨线立交修建工程,另一个则是2011年6月开始,为期3个月的三环路路面整治工程。前一个工程,城西多条道路改变交通组织,后者更是让交管部门动用了单双号限行。而这两个工程加起来,其涉及的城区道路范围、工期跨度,对交通的影响都没有今年起陆续开工的30多个占道工程多。今年,恐怕将是成都城区交通史上,都值得记下的一年。如此多的工程集中开工,大家上下班的驾车车速,恐怕要和自行车持平了——更何况,某些路段甚至连自行车都限行!工期密集,只因建设部门想在最短的时间里改善交通民生。限行单向,只因交通部门想保障施工能在最有效的环境里完成。面对这样一个超级"堵局",任何人想

全身而退恐怕都是不现实的。也许,在明年此时,当二环路快速路建起、当2.5环全线打通、当红星路沿线道路平坦时,我们的"阵痛",就能显现其价值。

缓解交通压力 重点推行尾号限行制度

2012年4月26日至2013年7月30日,成都市二环路进行道路改造施工。对中心城区道路交通造成较大影响。为切实保障二环路路面道路改造施工期间城区道路交通的顺畅,防止严重交通堵塞现象的发生,交管局制定了二环路改造施工期间城区道路交通保障方案,最大限度地将道路施工给道路交通造成的影响降低到最低程度。

为此,成都市交管局全力推进以二环路"两快"建设、"北改"工程、地铁3号线为重点的缓堵保畅工作,全市交警围绕"削减出行总量、

盘活道路存量、均衡路网流量"的指导思想,科学路面管控,精细交通组织,坚决确保交通建设大会战的顺利实施,最大限度减少工程施工对社会交通的负面影响。科学实施需求管理,着力削减出行总量,保障城区道路交通有序运行。在严格执行"尾号限行"措施的基础上,继续强化远端分流管控。持续巩固和加强对17处高峰期机动车分流点的交通管制,严格执行入城道路的外围逐级分流措施,并适时根据管控效果,动态调整缩短限行时间,确保交通管控更加科学、高效、适度。加强货车、高污染限行车辆管理。积极联动龙泉驿、新都、温江、双流等相关区(市)县交警大队切实做好对货车以及高污染车辆的限行管理,并加强对川藏路金花桥头、绕城高速接待寺立交、北新立交、大丰立交等11个重要卡点的依法严管,根据路网结构合理设置管控点位,将货车或高污染车辆引导至绕城高速以外或与其他出入城通道相通的支路上通行。

不仅如此,精细渠划交通组织,着力盘活道路存量,深挖现有道路最大通行潜力。扩大主干道的公交专用道覆盖面,确保公交优先通行。为有效扩大公交覆盖面,于4月初在中心城区新增锦兴路、东城根街、蓉北商贸大道、大业路、科华路、杉板桥东延线、槐树店路、人民中路、蓉都大道等9条白天时段公交专用车道,使全市公交专用道达到55条、双向总长471.36公里,覆盖了近八成的中心城区主干道,初步形成快速公交网络。同时,在征求市交委、公交集团意见的基础上,优化调整公交专用道的使用时间,将成金青快速路、八里庄路、南大街、东大街等4条已设置的高峰时段公交专用车道延长为白天时段,从时间上进一步保证了公交先行。持续强化三环路交通秩序管理,提高快速路通行效率。根据三环路道路交通状况和交通违法行为的特点和规律,严格实行分道行驶管理,采取非现场执法与现场执法、固定值守与巡逻管控相结合的方式,在每天安排不少于1个巡逻组和设置不少于2个移动抓拍点位同时,不定期在主要进出城路口设立的"三环路交通违法整治点",全力加强对三环路主道和辅道内货车不按规定车道行驶等突出违法行为的查处力度,切实保证车辆快速通行。

采取施工路段潮汐单向交通组织,打通支路脉络。针对已启动的地铁3号线等重点市政工程占道施工及交通实际,先后在金祥路、蜀辉路、东华门街、西华门街等11条道路实行了单向或潮汐交通组织方式,充分利用周边路网形成区域性单向循环通行模式,最大限度地提高了施工片区的通行能力,尽可能减少了市民驾车出行的行车延误。持续推进中小街道乱停放整治,畅通微循环交通。

各司其职 全市交警多措并举精心组织

为认真贯彻落实市局"二环路等重点道路施工工程交通保障动员部署会"精神,实现"两个坚决确保,两个坚决杜绝"工作目标,全市交警围绕4月26日起二环路全线白天时段以及7条放射性干道早晚高峰时段实施机动车"尾号限行"的实际,迅速采取有效管理措施,全面加强受限车辆及限行路段的管控疏导力度,有效确保了"尾号限行"措施的平稳顺利实施

成都市交警支队办公室指挥室针对二环路以及7条放射性干道及其周边分流道路和应急处置预案涉及的三级分流管控点天网监控提前进行细化梳理,优化岗位设置、明确工作职责,并充分发挥智能交通指挥系统各项应用功能,有力指挥调度了城区各分局对施工区域和限行路段发生交通拥堵或突发交通事件等异常情况的快速发现、快速反应、快速排除。在"成都交警官方微博"平台开展微访谈活动,并安排"谭谈交通"主持人谭乔值守,与网友在线交流尾号限行措施的相关话题,在线解答网友关于限行政策、出行建议及管理规定等方面的疑问,得到了大量网友的积极参与。

科规处加班加点做好了"尾号限行"措施实施前的设施保障,共在二环路以及7条放射性干道附近设置了1300余块标示标牌,有效扩大"尾号限行"措施的知晓度。交警一分局突出了交通宣传引导服务,一是开展交警连线宣传。交警二分局加强了限行区域和施工路段的交通信息收集,针对二环路施工特点,加强了指挥室值班力量,要求每15分钟收集一次路况信息,特别是注重收集二环路火车北站路口等重点路段和施工区域以及进出城主要通道的交通状况,并加强了信息报送,为路面执法管理提供了可靠信息保障,切实做到对各类突发情况的早预防、早发现、早解决。三分局加强了对限行路段涉牌涉证违法的管控力度,结合"尾号限行"措施实施的重点区域,根据辖区所处地理位置和交通环境特点,以二环路一线牛市口路口、龙舟路口、新成仁路口以及蜀都大道水碾河路口、双桥子路口和红星路一线红星跨线桥路口为管控重点,集中查处使用伪造、变造机动车号牌、行驶证和故意遮挡、污损号牌等突出交通违法行为。四分局坚持把警力向二环路及其他限行路段倾斜,通过科学设置增援岗位,安排分局小机关警力对重点路口、路段定点固守管理,在辖区限行路段形成紧密型的作战单元,实现了路面管控无缝隙。五分局迅速打响"机动三轮车"单元战,通过前期实地勘查,认真梳理出辖区范围内机动三轮车违法上路行驶规律和特点,并组织优势警力成立若干个整治小组,不定期对聚集在客运站点、大型商场超市门前的机动车三轮车实施精确打击,确保一环路、二环路及周边、施工打围形成的"断头路"不发生大量聚集的情况。

交警六分局持续加强了对二环路施工期间的交通组织和缓堵措施的宣传力度,以深入推进"五进"工作为载体,充分发挥社区、街办的积极性和工作优势,以辖区内机关、企事业单位、工业园区、学校、社区等为重点,组织各单位专职驾驶人及广大员工对限行通告和限行指示图进行学习,不断提高驾驶人员的交通安全法律意识,大力弘扬了"文明交通从我做起,缓堵保畅你我参与"的理念。

东莞 转型"阵痛"

今年4月,一则消息让闻名世界的"制造之都"东莞陷入前所未有的尴尬。统计数据显示,今年一季度,东莞GDP同比增长1.3%,全广东省垫底。更让人揪心的是,东莞人均GDP从2011年的7.2万元滑落到了5.47万元。

这让东莞深切地感受到了内外交困的严寒。这个城市正在经受着转型期的痛苦与煎熬,这过程也许会很漫长。

主政者东莞市委书记徐建华最直接地感受着这一切。

转得好这里是经验,转不好这里是教训。

"低不成高不就"的尴尬

东莞制造一个普通的皮箱,成本是9美元,卖给香港商人是10美元,香港商人卖给沃尔玛是20美元,而沃尔玛在美国超市上的定价是40美元,在整个利益链条中,最重要的生产厂家只拿到了最低的1美元利润。这就是东莞模式。

国内外经济形势和结构发生深刻变化时,东莞依然依赖原有模式并已形成了路径依赖。这被徐建华称为:"低不成高不就,那你就没路可走。"

在此背景之下,东莞意识到问题的紧迫性,提出了"三重建设",即重大建设项目、重大发展平台、重大科技专项,并配套出台了"三重"目标管理责任制,拟将全市116个重大项目、20个重大产业集聚区、33个重大科技专项纳入其中。

"六个东莞"破解困局

为了实现转型升级与高水平崛起,徐建华等人提出了"六个东莞"建设。

"通过'六个东莞'来营造法治化、国际化的营商环境。"徐建华告诉记者。

所谓"六个东莞",指的是平安东莞、法治东莞、信用东莞、效率东莞、活力东莞、开放东莞。

值得注意的是,"效率东莞"是东莞市政府给自己所提出的牵头"项目"。东莞市常务副市长梁国英披露的一个例子可以佐证。

东莞要引入一个1.2亿美元的项目,对方要求20天完成审批流程。梁国英和市发改局负责人向广东省发改委寻求支持,省发改委一位副主任召集相关人员,要求尽快解决环评、土地规划、节能评估等手续。结果,不到一个星期就与相关部门达成协议,广东省发改委提前对项目进行公示,很快环批报告也出来了。梁国英核计,报批手续总共只用了19天,企业最后留在东莞市的厚街镇。 (邹锡兰 谈佳隆)

西部首选
028-68000368

[上接A1版]

海普制盖:打造精英蓝领"全产业链"

"所有员工。不管是流水线的中专生,还是高管,在职深造都会有相应的福利补贴。"在王宝忠看来,无论是中专生申请在职考本科,还是经理人进行MBA深造,都是应当受到鼓励的。

所以海普不仅与烟台大学以及当地的许多培训机构展开了学历培训合作,并且建立起完善的内训体系提升员工职业技能素质。"企业留住员工,最重要的是要给他发展通道和上升空间。"王宝忠如是说。

打造知识型蓝领,是这些年来海普一直追求的目标。"将来海普的员工肯定不是那种只会搬件但不会操作设备的员工,肯定是有头脑、有知识、有技能的员工。"在董事长孙瑞远的规划中,随着员工素质的整体提升,企业的生产作业方式也会相应地做出调整。

伴随着员工能力的提升,海普也给出了相应的晋升通道。就单个员工而言,每两年可以实现一次企业内部支撑上的提升。以技术工人为例,从实习技工到首席技师,中间划分有七个等级,岗位薪酬与职称等级成正比,最高一级的首席技师,岗位工资能达到管理层部门总监的收入水平。换句话说,只要有能力,即便是在车间中进行最简单的装配工作,也能拿到与经理人同样的收入回报。

更为关键的是,海普在千方百计地为员工向上提升创造机会的同时,并没有忽视员工跨平台交流的重要性。

制造业蓝领工种的特点,决定了其工作相对枯燥,让很多人厌烦,这也是造成蓝领员工离职的一个重要原因。在海普,通过岗位竞聘制度,给了蓝领员工另一条晋升之路。

据张寒冰介绍,海普的岗位竞聘只有三条要求:第一,上一年度的绩效考核90分以上;第二,加入海普一定时间;第三,对要竞聘的岗位熟悉。这样一来,车间工人在接受一定的培训之后,同样能够从蓝领变身白领,进入管理岗位。

给员工以希望,并佐之以实现目标的环境与条件,海普正在试图打造一条精英蓝领的"全产业链"。

推倒沟通玻璃墙

"现在海普的员工,有50%出生在1990年前后,这一群体的鲜明特征就是个性化强,与管理层的年龄代沟显而易见。"在李涛看来,只有打破横亘在管理层与蓝领员工之间的那堵玻璃墙,充分与之进行沟通,才能做好这些员工的管理工作。

于是海普在金蝶软件集团的帮助下,适时地开始在内部推行了全新的沟通方式——企业微博。"这套系统现在正在调试,今年每一个海普人,都会有一个微博账号,互相的交流和互动将更为便捷。"

而近年来,为了丰富年轻员工的业余生活,海普所打造的众多"知识吧"开始彰显出其作用,基层员工不仅可以在海普"知识吧"读书与娱乐,更可以利用这里所提供的电脑和网络,更好地实现沟通目的。

事实上,对于一些优秀的中国企业来说,海普的部分管理方法并不新鲜,但更多地是面向知识型白领员工。但难能可贵的是,海普将这些或旧或新的管理方式整理成一套组合拳,应用在蓝领工人管理上,创造出自己的基础员工管理特色,对于制造业占比颇大的中国来说,其积极意义无需赘言。在张瑞远心中,已经为未来海普的蓝领员工管理方向,找到了榜样。