



1月29日上午,广东省第十四届人民代表大会第五次会议在广州胜利闭幕。南方日报记者 王辉 张冠军 张迪 钟志辉 张令 梁炬聪 摄

2026年广东两会期间,省人大代表积极为建设领域建言献策

加强房屋安全保障 推动交通互联互通

广东建设报记者 唐培峰

1月29日上午,广东省第十四届人民代表大会第五次会议圆满完成各项议程,在广州胜利闭幕。会议期间,住建领域相关的多个热点话题成为省人大代表关注的焦点。省人大代表们围绕城镇基础设施建设、房屋安全保障、消防安全整治、交通互联互通、综合交通枢纽升级等城乡建设发展重点领域积极建言献策,精准回应社会关切,为破解行业发展难题、增进民生福祉提供了重要参考。

推动基础设施建设

孔宪文

(省人大代表,清远市德晟投资集团有限公司党委委员、副总经理)

制定省级管网运维规范及定额

城镇排水管网是城市重要的基础设施,是保障水环境质量、防治内涝灾害、提升城市韧性的“生命线”工程。当前,我省部分地区仍存在管网运维缺失、管网运维标准不统一、运维费用缺乏计价依据、水生态与防洪协同不足等问题,制约污水收集效能提升与内涝治理成效。

由于缺乏全省统一的管网运维费用定额标准,各地在编制运维预算、核定服务费用时缺乏科学、透明的计价依据。这容易导致两种情况:一是资金投入不足,管网运维资金难以长期保障,致使管网失养失修;二是资金使用的合理性和精准度有待加强,部分定价缺乏充分调研。

省人大代表孔宪文认为,制定省级管网运维规范及定额,不仅是落实国家“美丽中国”战略的必然要求,更是破解广东城市内涝、水体黑臭、污水处理效能低等民生痛点的治本之策。

孔宪文在建议中提出,要明确牵头单位,统筹制定省级运维定额。建议省住建厅牵头,联合有关部门成立专项工作组,制定《广东省城镇排水管网运维成本定额标准》。定额标准每2年根据建材价格、人工成本变化调整,并通过省住建厅官网公示,确保定额时效性和科学性;同时,督促各地将运维经费纳入年度财政预算,禁止“以价定质”的低价外包行为,保障运维质量。

此外,孔宪文建议,制定省级统一的管网运维规范,明确技术与管理要求。他提出,结合我省地域特点,分“珠三角河网区”“粤北山区”“沿海城市”三类区域,制定《广东省城镇排水管网运维技术规范》;建立运维管理体系,规范“厂网一体”运维模式,明确专业化运维企业资质要求(如配备5名以上持证检测人员、10套以上专业设备);建立“管网健康档案”,要求各地通过GIS系统记录管网建设年代、检测结果、修复记录,实现全生命周期管理。

强化消防安全管理

李卓伦

(省人大代表、惠州市惠阳城市建筑设计研究院院长)

加强全省消防安全隐患排查整治

近年来,随着城市化进程加快,我省高层建筑、老旧小区、自建房等各类楼房数量激增,消防安全隐患问题日益突出。当前,我省部分老旧小区存在消防设施老化严重、高层建筑消防安全管理不到位、自建房消防安全监管缺失、居民消防安全意识淡薄、监管执法力度不足等问题。

对此,省人大代表李卓伦建议,开展消防安全隐患大排查大整治行动,由省政府牵头,组织消防、住建、公安等部门,在全省范围内开展为期一年的消防安全隐患大排查大整治行动。重点排查老旧小区、高层建筑、自建房、人员密集场所等,建立隐患台账,明确整改责任人和整改时限,实行销号管理。

同时,加大老旧小区消防改造力度。李卓伦建议,将老旧小区消防改造纳入民生实事工程,加大财政投入,加快推进消防设施更新改造、消防通道疏通、电气线路改造等工作。鼓励有条件的小区加装消防喷淋系统、火灾自动报警系统等设施,提升火灾防控能力。

在强化高层建筑消防安全管理方面,督促物业服务企业履行消防安全主体责任,加强消防设施维护保养,确保消防控制室24小时值班值守。定期组织消防演练,提高居民火灾逃生自救能力。同时,充分发挥人工智能、物联网、大数据等技术优势,打造“可监测、可预警、可管控”的智慧消防体系,切实保障人民群众生命财产安全。

在加强自建房消防安全监管方面,出台《广东省自建房消防安全管理办法》,明确自建房消防安全标准和管理要求。加强对城乡结合部和农村地区自建房的消防安全检查,严厉打击违规使用易燃材料、擅自改变使用性质等行为。对存在重大火灾隐患的自建房,要坚决予以拆除。

在规范电动自行车充电管理方面,尽快出台广东省地方标准《电动自行车停放充电场所消防技术规范》,明确电动自行车充电设施建设和改造标准及电动自行车停放的安全要求。加快推进小区集中充电设施建设和改造,鼓励采用智能充电技术,防止过充引发火灾。同时,加大对违规充电行为的处罚力度,形成震慑。

李卓伦还建议,完善消防安全责任体系,严格落实“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”的消防安全责任制。加强消防安全宣传教育,广泛宣传消防安全知识。此外,加强消防救援能力建设,确保一旦发生火灾,能够快速有效处置。

保障既有房屋安全

丁珂珂

(省人大代表、中国平安财产保险股份有限公司总公司副总经理)

建立房屋全生命周期保险保障体系

近年来,全国各地各类既有房屋安全事故时有发生,既有房屋安全成为社会关注的焦点问题。目前,我省大量城镇房屋特别是老旧小区房屋,已进入“中老年”期,结构老化、设施陈旧带来的安全隐患日益增多。

省人大代表丁珂珂经过调研发现,目前广东省既有房屋安全保险仍处于“局部试点、多点探索”阶段,尽管广州番禺等地已启动试点房屋安全综合服务保险,并取得初步成效,但尚未在全省范围内形成统一的政策引导、标准规范和财政激励体系。现有房屋保险产品难以匹配老旧小区更新改造需求,缺乏针对拆除重建、维修加固等场景的专项保障。在老旧小区后续管理中,仅依靠住宅专项维修资金难以满足长期的、预防性的检查和维修需求,缺乏一种能够融合“风险管理服务+资金储备”的可持续机制。

对此,丁珂珂建议,成立由分管副省长牵头的房屋安全三项制度试点工作协调机制,省住建厅统筹,多行业主管部门及职能部门协同参与,实现从“单线推动”向“系统治理”转变。拟定《广东省房屋安全体检试点工作方案(2026-2028)》及配套实施细则、《广东省城镇房屋安全保险制度实施方案》修订稿及配套细则,同步推动《广东省房屋安全管理资金工作方案》初稿的征求意见与完善工作。在细化房屋保险专项指导政策方面,由省住建厅牵头,省财政厅、省地方金融管理局、广东监管局协办,出台省级房屋全生命周期保险专项指导意见,将保险纳入老旧小区自主更新配套支持政策。

同时,她建议深化体检机制建设,在体检结果基础上,由国家金融监督管理总局广东监管局牵头,建立保险精算定价模型,对政府公房推行强制投保,对经营性自建房开发专项保险,对私人住宅引导保险公司开发“基础保障+升级保障”分层产品。此外,由广东省财政厅、省住建厅、广东监管局、地方金融管理局等部门共同研究设计财政补贴、税费优惠等激励政策,鼓励珠三角核心城市结合实际出台市级配套补贴政策,形成省市级协同补贴格局。

丁珂珂还建议,推行“保险+服务”融合模式,构建“事前防控—事中保障—事后理赔”全链条风险治理体系;健全资金保障机制,研究设立房屋安全管理资金公共账户,探索建立房屋保险基金模式,健全多元化资金筹措机制;强化技术与管理融合,完善“广东省房屋安全监管平台”功能,推动房屋安全管理“一网统管”。

推动交通互联互通

郝炼

(省人大代表、江门市五邑公证处主任)

加快江门与中山交通融通

中山处于大湾区“黄金内湾”,是江门对接深港等核心城市的必经之路。江门与中山民间交往频繁,两市有50多公里长的市界交界,但目前两地交通融通存在显著短板,陆路连通严重不足,已成为制约大湾区东西岸协同发展的“中梗阻”。

省人大代表郝炼经过调研发现,除现有的几条高速公路可以和中山连通外,江海区仅外海大桥与中山古镇相连;蓬江区要绕道荷塘大桥或荷塘马溜大桥与古镇相通,道路窄,距离远,且路况差;新会区虽与中山横栏、大涌、板芙三镇有30多公里的交界区域,因磨刀门水道阻隔,目前没有一条道路可以直接连通,两地居民需要通过码头摆渡才能出行。

此外,中山与江门规划对接主动性弱,中山交通建设重点偏向深广佛,与江门多条道路“隔江相望不贯通”。普通公路短板导致中山与江门人流、物流、资金流循环不畅,高速公路主要用于城市间的中远程交通,这样的交通状况让两地民间无法有效融合,且阻碍产业梯度转移和要素自由流动。

郝炼认为,为推动两地交通互联互通,助力大湾区构建“全域一体化”发展格局,江门与中山交通融通已十分迫切。

郝炼在建议中提出,由省发改委、交通运输部牵头,将江中交通融合纳入“大湾区东西岸协同发展专项行动”,将江门交通规划全面纳入中江城市群路网体系,加大政策资金倾斜,将两地“断头路”打通、跨江通道建设等项目纳入大湾区交通重点项目库,优先保障用地指标和建设资金,将交通项目与“产业转移承接地”“粤西联动枢纽”建设挂钩,通过交通赋能释放江中综合优势。

郝炼还建议,推进基础设施互联互通,构建现代化交通网络。打通快速路“断点”:推动江门南山路、五邑路与中山古镇快线贯通,补齐最后一公里“断头路”;规划建设新会会港大道跨江通道,对接中山横栏快线;研究江门与中山北部快线衔接方案,新增连接线,打通三条对接深中通道的快速路径,激活产业与空间优势。

提升综合枢纽能级

黄山

(省人大代表、广东省律师协会副会长)

推进广州北站综合交通枢纽升级改造

综合交通枢纽正从单一交通节点加快向资源配置、要素流动和对外开放的重要平台转变。广州北站作为广清永高铁引入广州的核心枢纽节点,是粤港澳大湾区面向中西部地区的重要门户。把握广清永高铁前期工作窗口期,同步推进广州北站综合交通枢纽升级改造,对于提升广州国际性综合交通枢纽能级、打造“南方枢纽”,具有重要意义。

然而,省人大代表黄山经过调研发现,广州北站现有枢纽功能与定位明显不匹配。广州北站是京广铁路通道进入粤港澳大湾区的第一站,是广州铁路枢纽“五主四辅”体系中的重要客站。在规划层面,广州北站是广州北部增长极和粤港澳大湾区北向开放的重要门户节点。但从实际运行情况看,广州北站枢纽功能与其区位条件和规划定位仍存在明显差距,枢纽整体效能尚未充分发挥。

同时,由于站房割裂、换乘不畅,旅客需绕行1.5公里完成300米直线换乘。在实际出行中,城际旅客无法通过东侧站房直接到达西侧城际候车厅,需经云山大道等市政道路绕行,直线距离约300米的换乘需求,实际需绕行约1.5公里,绕行距离达到直线距离的5倍,严重影响旅客换乘效率和出行体验。

此外,广州北站东侧旧站房建成于1995年,设施条件十分老旧,站内天桥、地道与部分站台未设置扶梯和无障碍电梯,携带大件行李的旅客以及老年人、儿童、孕妇、残疾人等群体只能拿着行李走楼梯,通行极为不便。

对此,黄山建议,由省发展改革委牵头,会同省交通运输厅、广铁集团、省铁投集团等单位,协调国铁集团和国家发展改革委,争取将广州北站旧站房改造作为必要配套工程纳入广清永高铁可行性研究报告一并批复实施。

同时,争取将广州北动车所建设纳入广清永高铁可行性研究报告一并批复实施,提升广州北站始发终到能力和枢纽运行韧性。

此外,黄山还建议,由省发展改革委牵头,推动广铁集团出具明确支持意见,会签国铁集团及省政府相关部门,按程序报请国家发展改革委批复;资金方面,支持花都通过专项债等方式予以保障。