

《广州市业主决策电子投票规则》拟修订,正公开征求意见

住宅停车场收费议价 应由四方共同申请

新快报讯 记者王彤报道 9月14日,广州市住房和城乡建设局在官网发布公告,就《广州市业主决策电子投票规则》(下称“规则”)公开征求修订意见。据悉,要调整停车费,应由物业管理委员会、业主委员会、住宅停车场经营者、提议业主(需占业主总人数5%以上)共同申请。

意见对处理违规行为进行了细化。其中提出,业主委员会违反规则规定,经街道办事处(镇人民政府)责令其限期改正但拒不改正,造成严重后果

的,街道办事处(镇人民政府)可以向业主大会提议罢免业主委员会全体委员。经业主大会决定罢免业主委员会全体委员的,由物业管理委员会组织选举新一届业主委员会。

此外,任何单位、个人不得冒充业主或者指使他人冒充业主进行电子投票,不得伪造或者指使他人伪造业主的选票、表决票、书面委托书或者业主签名。有相关行为的,按照《广州市物业管理条例》的相关规定予以行政处罚;给业主、业主大会造成损失的,依法承

担赔偿责任;构成犯罪的,依法追究刑事责任。

规则还提出,物业服务区域调整、召开业主大会临时会议、住宅停车场收费议价、成立物业管理委员会、业主确认紧急情况下使用维修资金等,可以向街道办事处(镇人民政府)申请使用电子投票系统征集业主意见。其中,住宅停车场收费议价应由物业管理委员会、业主委员会、住宅停车场经营者、提议业主(需占业主总人数5%以上)申请。

申请人应当持提议事项等相关书面资料,向街道办事处(镇人民政府)申请使用投票系统征集其他业主的意见。街道办事处(镇人民政府)可以参照规则规定,协助申请人使用投票系统征集业主对提议事项的意见。

■提交意见方式

9月27日前,公众可通过电子邮件(chenxin01@gz.gov.cn)、邮寄(广州市府前路1号大院3号楼物业管理处,邮编:510030)等形式反馈意见。

节假日让社会车辆借道BRT? 暂不宜常态化!

广州市交通运输局答复委员建议称,BRT出行量需求较大,社会车辆大举进入易引起交通事故

“BRT车道空荡荡,社会车道排长龙”——广州市政协委员钟海霞在《关于优化中山大道BRT通行的建议的提案》指出这一现象,并建议推广非工作日BRT车道不限行。日前,广州市交通运输局答复称,BRT专用道暂不宜常态化实施社会车辆借道。

■采写:新快报记者 陈慕媛



■广州BRT已运营多年,在一些时段存在社会车道车流量明显大于BRT车道的情况。(资料图)新华社发

●现象

BRT车道空荡荡,社会车道排长龙

广州市政协委员钟海霞在《关于优化中山大道BRT通行的建议的提案》中提到,广州BRT自2010年投入运营至今,通道内平均运营速度达到24公里/小时,比开通前提高了84%,中山大道沿线社会车辆的平均速度也比开通前的13.9公里/小时提高到开通后的17.8/小时,提速28%。

她表示,随着城市中心东移,中山大道车流量日趋上升,BRT沿线社会车道不仅工作日非高峰期通行缓慢,而且非工作日时段也出现交通堵塞,特别是岗顶、石牌桥、体育中心沿线,天河商业街地段,社会车道拥堵状况成为常态,同时公交车道车辆较少,道路空闲。

她了解到,BRT沿线的不少商户和住户均反映周末公交车运营发车间隔加大,社会车辆出行需求增加,两个相邻的车道出现BRT车道空荡荡,社会车道排长龙的“冰火两重天”景象。

●建议

节假日允许社会车辆借道BRT

钟海霞建议应该根据交通需求和道路通行能力对BRT车道进行系统规划和精准管理,评估道路客流效益,推广非工作日BRT车道不限行,有针对性地为社会车辆开辟更多行驶空间,缓解节假日私家车出行拥堵问题。

钟海霞建议调整BRT车道的使用方式。“在保障公交先行的同时,最大化挖掘道路资源潜力,促进BRT车道高效利用和社会车辆排队缩短,节假日分时段允许社会车辆借用BRT

专用车道通行。”

同时,运用大数据评估节假日BRT车道和社会车道的车流量,制定车辆通行策略,配套在BRT的入口处安装红绿灯,通过交通大数据,智能调控入口的红绿灯,低峰时信号机采用感应控制,协调入口社会车辆放行,自动平衡节假日中山大道整体交通压力,优化城市交通出行。

她说:“伴随着羊城智慧交通的建设与发展,广州BRT作为一种新型的客运模式,利用创新科学技术等手段,让城市出行更加智能化、精细化,势在必行。”

●答复

暂不宜常态化实施借道

日前,广州市交通运输局答复了该提案。答复函提到,中山大道BRT系统是一种大容量、快速的公共交通方式,设计过程中论证确定了“专用走廊+灵活线路”的模式。BRT专用道采用专道专用运行,有利于实现公交车快速化,提升BRT系统整体运行效率,同时改善交通秩序,减少公交车与社会车辆混行干扰。

对钟海霞提出的关于节假日允许社会车辆借道BRT专用道通行的建议,市交通运输部门会同相关单位开展了实地调查和研究,认为BRT专用道暂不宜常态化实施社会车辆借道。

主要理由一是实施BRT专道专用有利于提升运行效率。目前,BRT日均客运量为28.6万人次,占市中心区公交客运量的11.1%,BRT出行量需求较大,是市中心区主要公交客流走廊。同时,由于BRT系统西段毗邻天河商圈,节假日公交出行客流强度

仍然较大。据统计,BRT西段体育中心站、石牌桥站、岗顶站节假日日均客运量约为6.8万人次,占BRT系统节假日客运量的27.29%。实施全时段的专道专用有利于提升BRT系统整体运行效率,更好地鼓励和引导市民选择公共交通出行。

二是实施BRT专道专用有利于确保运行安全。目前,公交车在BRT专用道行驶和停靠须遵循相应行车让行规范和安全作业规程,社会车辆因不熟悉相关规则,进入BRT专用道行驶,容易引发交通事故,影响BRT系统正常运行。该局指出,2021年,因社会车辆擅自进入BRT专用道通行而引发交通事故43宗,其中7宗事故导致BRT站台停运,对BRT运营造成严重影响,也给市民正常公交出行带来不便。

针对委员提出的关于实施BRT专道沿线交通信号动态调整的建议,答复函提到,目前,BRT专道沿线的体育东路、天河东路、天府路等车流量较大的路口交通信号均采用自适应交通控制系统,利用地感线圈监测交通流量,结合路口各相位车辆排队等候长度、交通流量、车辆行驶速度、车道饱和度等交通参数,并通过路口信号机、区域控制机对路口交通信号进行自适应控制,最大限度地发挥路口通行能力。

答复函提到,针对“社会车辆借用”和“交通信号动态调整”两个建议,下一步,公安交警部门将结合道路交通运行情况,加强日常交通疏导,改善道路交通通行条件。同时,公安交警部门将根据道路交通通行条件,优化交通参数设置和相位配时方案,及时疏导车流,提升路口通行效率。

广东鼓励支持社会资本参与生态保护修复

征求意见稿提出,到2025年社会资本参与生态保护修复体制机制基本建成

新快报讯 记者陈慕媛报道 近日,广东省自然资源厅发布《关于鼓励和支持社会资本参与生态保护修复的实施意见(征求意见稿)》(下称《征求意见稿》)。其中提到,到2025年,社会资本参与生态保护修复体制机制基本建成。

《征求意见稿》明确,到2025年,社会资本参与生态保护修复体制机制基本建成,重要区域、重点领域社会资本参与生态保护修复取得新突破,社会资本有序参与生态保护修复局面初步形成。展望2035年,社会资本参与生态保护修复体制机制全面构建,社会资本参与生态保护修复取得显著成效,生态文明建设水平走在全国前列。

《征求意见稿》提到森林生态保护修复、河湖湿地生态保护修复、自然保护区生态保护修复、城镇生态系统保护修复等多个重点领域。

在森林生态保护修复方面,广东将推进南粤古驿道森林生态修复,提升森林生态系统质量和稳定性,提升森林生态系统碳汇能力,培育全球代表性的中亚热带常绿阔叶林带、南亚热带季风常绿阔叶林带、热带季雨林带等地带性森林植被带,维持生物多样性。

河湖湿地生态保护修复上,要推进沿江河碧道水生态修复和粤港澳大湾区水鸟生态廊道建设,构筑全球候鸟迁徙驿站,构建绿色生态水网,建设水生生物洄游通道和野生动物迁徙通道,解决水生生态系统服务功能下降和生物多样性减少等问题。

自然保护区生态保护修复方面,优先对自然保护区内的历史遗留矿山损毁区域进行生态修复,探索建立有利于改善生态环境、维持自然保护区生态服务功能的自然资源领域生态产品价值实现机制,引导当地居民和公益组织等参与科普宣教、自然体验、科学实验等活动和特许经营项目。

《征求意见稿》要求在城镇生态系统保护修复时,重点在以强化珠三角核心引领建设世界一流湾区城市群,以及粤东粤西粤北的城镇空间,实施“碧道、绿道、南粤古驿道”等生态廊道建设。