

我市规划构建“大交通”,拉开“大格局” 智轨湖南工大至株洲火车站段 今年完成建设

启动醴茶铁路电气化改造,完成云龙大道快速化改造……在昨日举行的2020年全市交通运输工作会议上透露,我市今年将完成交通固定资产投资111亿元,并通过科学编制我市“十四五”交通规划,构建“大交通”,拉开“大格局”。



▲今年,我市将完成智轨湖南工业大学至株洲火车站段建设 记者 戴凛 摄



▲醴茶铁路今年将恢复客运运营,还计划启动电气化改造 记者 戴凛 摄

回顾

去年完成交通固定资产投资 100 亿元

市交通运输局党组书记、局长徐业伟介绍,2019年,我市完成交通固定资产投资100亿元。东城大道实现竣工通车;S345茶陵和吕至攸县高和公路三期、岳汝高速炎陵西互通改造、株洲农产品物流交易中心完工;黄花国际机场株洲城市候机楼建成启用;S105云龙楠山铺至醴陵塘坊公路、G356浣溪至太英、S347茶陵复元至浣

溪等项目加快续建;云龙大道(株洲段)快速化改造项目启动建设;醴娄高速、岳汝高速隆鑫坳互通、衡炎高速茶陵互通至G322路网有效衔接、昭云大道等长株潭一体化“三干两轨四连接”、茶陵至界首高速公路、株洲港湖塘港区株洲电厂码头、渌口港区一期工程、荷塘综合现代物流等项目完成前期工作。

在全国地级市里第一个完成“公交都市”验收

针对巡游出租车行业痼疾,我市以“明晰产权、两权合一、集约管理、降低成本、规范运营”为核心,对出租车行业进行改革。在2019年,该工作顺利推进、圆满完成,通过清理规范经营关系、集约管理的模式,开全国之先河,有效化解了行业积累多年的矛盾问题,强力扭转了行业不稳定风险易发多发的局面,推动行业步入良性

健康发展的轨道。除此以外,我市还克服了地方财政不足的困难,构建了公交都市创建的“六大模式”,形成了“以常规公交为主体,慢行交通为补充,城际铁路为延伸,智轨电车为特色”的绿色出行体系,获得交通运输部验收组高度评价,成为全国第一个完成“公交都市”验收的地级市。

完成自然村通水泥(沥青)路建设 1180 公里

“四好农村路”建设工作既与群众出行息息相关,也是脱贫攻坚、实施乡村振兴战略的内在要求。

据了解,去年,我市完成自然村通水泥(沥青)路建设1180公里;农村公路提质改造113公里,窄路加宽85公里,安防工程351公里,危桥改造10座,农村客运招呼站50个,通村通组公路,25户及100人以上自

然村通水泥(沥青)路、建制村通客班车率均达100%。

同时,开展了“提路况、清水沟”专项行动,疏通水沟3916公里,路面修补37411平方米,公路等级率、铺装率、常养率、绿化率等指标大幅提升。醴陵市、茶陵县成功创建省级“四好农村路”示范县。攸县还成功入选省级城乡客运一体化试点。

计划

完成醴茶铁路恢复客运运营

2020年是决胜全面建成小康社会和“十三五”规划收官之年,今年,全市交通运输工作将主动对接湖南省交通强国建设试点,在全行业开展质量效益年活动,实施“100508”工程,即策划包装好100个项目,重点实施好50个项目,全力推进好8个改革。全年完成交通固定资产投资111亿元。

按计划,将启动京港澳高速公路扩容、醴茶铁路电气化改造、渝长厦铁路联络线等项目前期工作。同时,确保醴娄高速、茶界高速、湘江大道二期实质性开工建设。

争取长沙地铁3号线南延至株洲

今年,交通运输部门还将完成“十四五”规划编制,努力构建“大交通”,拉开“大格局”。如加快推进民航基础设施建设,提升株洲通用机场辐射带动作用,争取机场常态化低空空域,开辟与长沙黄花、衡阳南岳等周边机场的低空航线,加快各县(市)区通用机场选址建设。

争取成邵高铁、株福高铁采用“株洲方案”,渝长厦支线、长株磁浮、长沙地铁3号线南延至株洲;推进韶山至井冈山城际铁路、炎陵火车站至神农谷新型轨道交通建设,打造红色专列、旅游专列;积极探索铁路“公交化”,打破城市群边界效应,加快区域协同发展;将武广高铁株洲西站、沪昆高铁醴陵站分别打造成长株潭高铁的南枢纽、东枢纽;争取高铁站、普铁

站、城轨站增开始发和经停的列车20趟次以上;提升中欧株洲国际货运班列,株洲至深圳港海铁联运班列运营能力。

在优化公路网方面,推进京港澳扩容、吉邵高速、上栗至醴陵高速、醴娄高速东延、长株潭东环线、湘潭南绕城高速等高速公路建设;推进高等级公路覆盖建制镇,全面解决乡镇上下高速断头路问题,实现90%的乡镇实现最少有1条二级以上等级公路,80%的乡镇政府区域实现就近上下高速,通行时间在20分钟以内。加快建城布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的公路网,实现高速公路辐射全国、国省干线市县通达、农村公路进村入户。

坚决关闭拆除非法码头、渡口

为保障群众生命安全,今年交通运输部门将通过“三大歼灭战”杜绝重特大事故,遏制较大事故。

一方面,继续开展交通问题顽瘴痼疾整治。进一步细化整治目标,具体整治措施和整治标准,建立整治工作台账,明确整治期限,实行销号管理,推动形成常态化、制度化、规范化的道路交通安全综合治理长效机制。

另一方面,深入开展铁路沿线安全环境整治。有计划地对既有铁路平交道口实施立交改造,做好跨铁上跨桥梁和下穿

(记者 戴凛 通讯员 夏四亮)

分餐制,落实真的那么难吗?

疫情当前,分餐制再度成为热词。早在2003年“非典”疫情之后,社会就曾兴起分餐制。但随着“非典”的退却,分餐制便鲜有人提及。新冠肺炎疫情,让分餐制再度进入社会视野,分餐制能否真正落地?落实又到底难在哪里?

建议 “舌尖上的文明”需各方筑

记者采访发现,此次疫情让越来越多的人意识到合餐存在的健康隐患,疫情也成为推广分餐制、提升“舌尖上的文明”的一次契机。

吴安华认为,要避免分餐制叫好叫座,相关部门除了发出分餐倡议外,还要制定相关餐桌文明行为规范,号召群众养成文明就餐、健康饮食的习惯。此外,由于农村地区是推进公筷制和分餐制的薄弱环节,有必要在乡村发起“餐桌革命”,逐渐帮助农民群众养成文明卫生的用餐习惯。

专家建议,相关部门要持续跟进监管,定期开展餐厅安全卫生检查,例如,将是否提供分餐或公筷公勺服务纳入餐厅评级指标,并对落实情况较好的餐厅给予激励。

多位从事城乡文明建设的工作人员建议,还可以利用公益广告等形式,加强健康科普与宣传,在社区和农村醒目位置张贴海报、标识,将分餐知识广而告之,提高群众对于分餐和公筷的接受度。

北京一家火锅店的负责人指出,提供公筷、公勺是实现分餐制的便捷、有效途径。例如,火锅店可以推出“一人一锅”的小火锅与配备公筷的大火锅并存的模式,供消费者选择。引导顾客、商家责无旁贷,同时更重要的是,希望顾客能更加理解、配合。

不少业内人士表示,希望分餐制能真正落地生根,不要再“雷声大雨点小”。“当我们再次谈论分餐制时,希望谈论的不再是它的‘兴衰史’,而是‘正在进行时’。”

古代中国人怎样施行分餐制

“现代中国人聚会,不论是在家中或是在餐馆,如果是享用中餐,一般都是采用围桌会食的方式,隆重热烈的气氛会深深感染每一个与会者。这种亲密接触的会食方式,是中国饮食文化的一个重要传统。”中国社会科学院考古研究所研究员王仁湘说,“但,其实这种在一个盘子里共餐的‘会食方式’,历史追溯起来也不过一千多年。比这更古老、更优良的传统是地道的‘分餐方式’。”

古代中国人分餐进食,一般都是席地而坐,面前摆着一张低矮的小食案,案上放着轻巧的食具,重而大的器具直接放在席子外的地上。“在商朝,人类发明了夯土技术,由于夯土技术可以把地面修理平整,于是中国历史上最早的室内家具开始出现了,那就是‘席’。”家具烫蜡技艺非遗传承人于鸿雁指出,“那时候我们席地而坐,在席地上吃饭就叫宴席,最尊贵的位置叫主席,吃完饭叫退席。那时候吃饭碗在席上各吃各的,这就是分餐制。”后世所说的“筵席”中的筵和席,其实都是席子,正是这古老分餐制的一个写照。

分餐制的历史可上溯到史前时代,它经过了不少于三千年的发展过程。据王仁湘研究,会食制的诞生大体是在唐代,发展到具有现代意义的会食制,经历了一个逐渐转变的过程。(综合新华社报道)

隐患

传统的合餐制容易传播细菌和病毒

此前,各地公布的疫情案例中,已发生多起家庭聚集或外出聚餐病例。中南大学湘雅医院感染科教授吴安华表示,很多家庭聚集性感染的发生,都与共餐密不可分。

疫情也引发社会对文明健康生活方式的讨论。根据世卫组织统计,食源性疾病的发病率居各类疾病总发病率前列,而在疾病的各类传播途径中,唾液是主要途径之一。北京协和医学院教授张宏冰指出,传统的合餐制为健康埋下隐患,可使多种病毒、细菌在就餐者之间传播,比如幽门螺杆菌、感冒病毒等都可能相互传染不经意间传染给他人。

针对这一问题,各地也纷纷出台措施。北京市发布“公筷行动公约”,引导市民就餐时使用公筷,并拟将倡导分餐进食、公勺公筷的文明生活方式纳入《北京市文明行为促进条例》;山东省发布餐饮分餐制省级地方标准;湖南、上海、广州等地也纷纷呼吁公众和餐饮企业推行分餐或使用公筷。

问题

分餐制总是“好了伤疤忘了疼”

专家指出,每当一次流行性传染病暴发,分餐制都会大被力倡导。2003年“非典”疫情期间,中国饭店协会专门制定《餐饮业分餐制设施条件与服务规范》,但随着“非典”疫情的结束,分餐制也逐渐被抛在脑后。

“我记得很清楚,‘非典’后国内兴起过一阵分餐‘公筷热’,但总体坚持并不好,到目前也只有自助餐和部分高档餐厅提供公筷公勺。整体而言,分餐、使用公筷的习惯并没有培养起来。”中国人民大学哲学院教授李萍回忆说。

长沙一家高档餐厅负责人告诉记者,新冠肺炎疫情之前,餐馆在每道菜前都放一把公勺或一双公筷,但据她观察,使用公勺、公筷的情况并不理想。

不少专家指出,“算上这次疫情,我们已经太多次提倡分餐制,又太少去思考为何难落实了。”

分析

落实分餐制究竟难在哪里?

提了这么久,为何落实这么难?记者采访发现,随着餐饮企业陆续恢复营业,各地不少餐厅响应倡议,推出分餐服务,提供公筷公勺,但在落实过程中却面临诸多掣肘。

首先是健康意识不足。李萍认为,从整个社会来看,只有少数人有分餐意识,而很多人没概念,想分餐或使用公筷反而“另类”。据新华网对近2万名网友的问卷调查,4成网友赞成分餐制推广,而3成网友则表示反对。家住北京市昌平区的孙女士说,一直合餐以为常了,“也没觉得合餐有健康风险。但这次疫情也是一个警示,以后会主动劝家人和朋友分餐或者用公筷夹菜”。

很多人没有建立起使用公筷的习惯。赵婷在长沙经营的餐饮品牌于2008年开始营业,十多年来,一直坚持在包间内的每个餐桌上放两双筷子。“但大多数客人都没有将两双筷子交替着用,有时吃着吃着就忘了。”赵婷表示,对餐饮企业来说,推广公筷的成本不会很高,且无须破坏菜品外形,但之前绝大多数餐饮企业都没采用“公筷制”,主要是因为经营者觉得“反正不会用”“放了也是白放”。

传统文化也成为制约分餐制的重要原因。吴安华认为,因传统文化和习俗、人情的影响,大多数中国人喜欢热闹的合餐,分餐显得有些“高冷”“不合群”“有见外之嫌”。“很多老人受到观念的影响,一时也难以接受分餐制”。特别是在农村地区,推进公筷制和分餐制的难度较大。

还有一些企业担心,分餐制会提升餐厅成本,一些特色菜品不宜分装。多位餐饮企业负责人表示,厨师或服务人员分餐的方式,势必会增加人力物力成本,且一些需要雕花、摆盘等特殊技艺的菜品需确保上菜时的完整性。

记者梳理发现,此次疫情之前,不少地方都出台过关于推进分餐制的指导政策。但业内人士指出,由于条例缺乏强制性和实施机制,随着时间推移,很多规定和倡议最后不了了之。