

2008 年广州市公务员考试《申论》真题

一、注意事项：

- 1、申论是对考生阅读理解能力、综合分析能力、提出问题和解决问题能力、文字表达能力的测试。
- 2、作答参考时限：阅读材料 30 分钟，作答 90 分钟。
- 3、仔细阅读给定材料，按照后面提出的“申论要求”依次作答。

二、材料：

材料一

建设部等四部委于 2006 年 12 月 1 日联合下发《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》，要求各地加大城市公共交通的投入，并完善各项补贴政策。建设部城市建设司司长李东序于 2006 年 12 月 27 日接受中国政府网专访，就优先发展城市公共交通的相关话题与网友进行在线交流。下面为本次交流的内容（有删节）。

主持人：网民问：城市公共交通包含哪些内容？城市公共交通的定位是什么呢？

李东序：首先我们要搞清什么是城市公共交通。城市公共交通我觉得应该包含两层含义：第一，它是讲城镇居民出行时所采用的交通工具。这个主要包括城市公共汽车，就是大巴士，有轨无轨电车，轨道交通包括轻轨、地铁，还包括出租车，有些城市还有轮渡、缆车，这些都属于公共交通工具。第二，城市公共交通是指地方政府为了合理地利用城市的交通资源，组织城市交通的合理进行所采取的一种组织方式。所以从政府角度讲，我们讲城市公共交通一般是指组织方式。

通过改革开放这么多年来，借鉴国外的一些发展经验，大家越来越清楚地认识到，城市公共交通的定位，可以用这样几句话来概括：第一，城市公共交通是城市的重要基础设施；第二，城市公共交通是社会公益事业；第三，城市公共交通是城市交通的主力军，它是城市交通的主要形式。从这个角度讲，城市公共交通是和城市的经济、社会发展紧密相联系的一个重要基础设施，和人民群众生产生活密切相关，与老百姓的利益紧密相连。

它应该是城市政府从事的社会管理，是城市政府所承担的公共服务责任。改革开放这么多年来，大家对城市公共交通的性质和定位的认识越来越统一。

主持人：网民问：为什么要优先发展公共交通？发展公共交通能解决城市交通拥堵吗？请问李司长能谈一下优先发展公共交通的意义么？

李东序：为什么要发展公共交通呢？应该讲随着城镇的发展，城市的交通问题越来越突出。我们有两种选择，一种选择就是私人交通，一种选择就是公共交通。但是我们面临的现实就是城市的发展，路永远没有汽车发展得快，修路是赶不上汽车发展的。

因此，在城市交通里面，我们只有两种选择，一种选择就是任其自由发展。大家都看到了，大家都要开车，都要上路，大家都要出行，就会使我们的交通越来越塞，越来越堵。这种状况是不可以持续下去的。这不仅影响了我们的出行，也严重影响了城市的发展。所以，我们只有一种选择，就是通过政府的组织，把社会动员起来，优先发展城市公共交通，利用城市公共的、大众交通工具合理组织，使城市有条不紊地来运行，以满足城市居民出行和生产生活发展的需要。应该讲，对城市公共交通的认识，也是随着改革开放、发展的历程，逐渐统一的。

主持人：优先发展公共交通，比如和国家能源战略之间有什么关系？与国家环境保护之间有什么关系？与我国集约节约用地之间的关系？为什么我们要大力提倡优先发展公共交通？

李东序：优先发展公共交通不仅是城市发展过程当中解决交通问题的唯一选择，同时又是中国在发展过程当中的客观要求。正像去年总理指出的一样，优先发展城市公共交通是符合中国实际的城市

发展和交通发展的正确战略思想。温总理的指示就是把优先发展公共交通作为我们国家经济和社会发展的一个战略思想提出来，我觉得这是非常深刻的。

公共交通优先发展，不仅体现了落实科学发展观的客观要求。也是我们建设资源节约型、环境友好型社会的重要举措。

首先，优先发展公共交通，是建设资源节约型社会的一个必然要求。大家知道，能源问题已经成为我们中国经济社会发展当中的突出问题，随着经济社会的快速发展，对能源的需求不断增加，能源已经成为涉及我国经济安全的战略资源。

据有关资料统计，每百公里的人均能耗，公共汽车是小汽车的 8.4%，电车更低了，大约是小汽车的 3.4%，地铁大概是 5%。所以有人曾经做过一个测算，不一定非常准确，但是很能说明问题。如果按照全国所有的私人小汽车计算，其中有 1% 的人改乘城市公共交通的话，仅此一项，全国每年就能节约燃油 8000 万升。这是优先发展公共交通与能源之间的关系。

第二，优先发展公共交通与环境保护是紧密相连的。城市的污染，除了污水、垃圾以外，很大一部分就是汽车尾气造成的空气污染。应该说机动车的尾气和噪声，已经成为大中城市的主要污染源。

正像 2004 年世界卫生组织在关于预防道路交通伤害报告当中指出，交通伤害是日益严重的公共卫生问题，主要影响道路使用者，包括贫困人群。汽车尾气对人的健康危害是极大的。欧洲国家研究表明，交通污染占死亡总数的 3%，是交通事故死亡人数的二倍。大家都来乘公共交通，尽量减少小汽车的使用，不仅是道路畅通的需要，也可以减少汽车尾气，使城市空气更加新鲜干净一些，这也是非常重要的。这一点北京市民体会更深刻，中非论坛期间，采用了一些措施，控制了一些小机动车的上路，不仅交通情况明显改善，城市空气也新鲜了。

第三，优先发展公共交通是解决城市用地的很好方式。城市里面道路占用土地资源数量是非常大的，尽管如此，大家还是觉得城市道路不畅通。2005 年底，我国人均道路面积 10.93 平方米，与国外比较，国外人均道路面积大约在 15-20 平方米。应该讲我们的道路面积与国外还是有差距的。但是我们的人口多，如果我们还是这样盲目地发展小汽车，即使达到了人均 15-20 平方米，道路仍然是不够用的。道路占用城市的土地和空间，这个占用量和损失是很大的。所以我们必须优先发展公共交通，尽量利用较少的道路资源，较少地占用城市空间，解决城市交通问题。不仅要跟着感觉走，还要从我们国家经济社会发展大局来认识优先发展公共交通的重要意义，这样就可以使我们站得更高一些，认识更深刻一些，抓得更主动一些，全社会思想更容易统一一些。

主持人：网民问：公交的优先发展已经提了很多年了，现在依然在提，今后继续要提。看来，中国的交通并不缺先进的发展理念。但是，老百姓对公交的满意度并没有大幅度提高。想问问李司长，城市公共交通优先发展到底体现在哪些方面？

主持人：网民问：以前听说有“公交优先”即“老百姓优先”的说法，请问，能说具体点否？我们老百姓都能得到哪些实惠呀？还有网民问：《意见》将使老百姓在交通出行方面受到哪些实惠？

李东序：优先发展公共交通能不能有效地解决城市交通问题，大家对这方面还存有疑虑。网民朋友讲得非常对，优先发展公共交通作为一种理念提出来，不是一个新的概念。但我认为真正把优先发展公共交通作为一个政府的战略决策，作为一个社会的共识，作为解决城市交通的一个正确选择。应该是近几年，特别是 2000 年以后的事情。作为政府正式提出或者有文件来指导，准确讲则是在 2004 年 3 月份，建设部发出了优先发展公共交通的文件，从国家层面，是作为一项政策和措施来推动的。

关于优先发展公共交通的重大意义，我前面已经讲了。但是优先发展公共交通能不能最终解决交通问题，我想这一点应该是坚定不移的，是不用质疑的。国外的发展经验已经证明，优先发展公共交通能够有效解决城市交通拥堵问题。

前一段时间我接受新闻记者采访时，我还特别讲了一句话，和我们的人民群众有一个道理要讲清楚。就是优先发展公共交通是伴随着城镇化过程当中的长期任务，它绝不是建设部发一个文件就能够马

上解决的问题，如果这个问题这么简单的话，那就早解决了。

对这个问题，我想应该这样看。第一，城市交通问题到今天已经是非常突出的一个社会问题了，这是一个历史积累的问题，不能说积重难返，至少是历史上积到今天，这个疙瘩是很大的一个矛盾和问题。解决这个矛盾和问题，必然需要一个过程，不可能马上就立竿见影。但是我们坚持不懈地长期做下去，这个问题就可以得到有效的解决。

第二，优先发展公共交通是一个系统工程，不仅仅包括软件管理，就是城市的交通组织、城市的交通管理、市民的参与、城市交通的合理引导；同时，它还包括很多硬件建设。比如说城市道路的设计、城市道路设施的完善情况，有一些城市的道路不完善，交通组织也有困难。

同时，城市交通是一个系统组织，我坐公交下来要转乘，交通枢纽的组织 and 连接也需要很好的设计、建设和完善。因此，它是一个系统的工程，不是仅仅买几部车放到路上，就马上可以跑起来的。整个城市交通的改善，需要一个过程。

主持人：网民问：城市公共交通与小汽车比，优越性在什么地方呢？舒适性、便捷性不如小汽车吧。

李东序：公共交通工具与私人小汽车在舒适性、方便上还是有差距的，但是当鱼和熊掌不可兼得的时候，我们只能选择符合大众利益的交通工具。现在大家对这一点的认识越来越统一了，过去认为公共交通是穷人的交通，好象这种交通只是没有钱的人、买不起汽车的人才会乘公共交通。随着社会的发展，我想这种认识，大家都看到了，它是片面的。

优先发展公共交通，选择公共交通，不仅是没钱人的选择，为了社会整体，每个人都应该努力去选择公共交通这种工具。现在一些发达国家，它的公共交通工具不仅是普通老百姓或者说低收入群体，就是白领、公务人员，甚至包括政府的部长，他们都要乘坐公共交通，不仅是以身作则的问题，也是自然的选择。

主持人：网民问：城市的交通方式这么多，优先发展公交是应该的，可是如何协调好其余交通方式呢？比如自行车，俺就天天骑车上下班，感觉还挺好的。

李东序：城市公共交通很多，骑自行车是一个好办法。我们不仅仅有一个公共交通的概念，还有一个绿色交通的概念。步行、骑自行车都属于我们发展绿色交通的概念，而且现在在国外越来越成为一种潮流和时尚，是人们追求生态环保的一种表现。

香港把各种交通方式很好地、有效地组织起来，不仅公共交通、出租车、小公共、地铁组织得很好，而且自行车、人行道也设计得非常好，不仅是平面组织，而且是立体组织，把过街天桥、地下通道、各个楼宇之间的连接，组织得非常好。甚至它的天桥都有自动扶梯，使人感到非常方便。因此，优先发展公共交通是讲公共交通工具，公交、汽车、电车、地铁、轻轨这些大运量的，快速的公共交通工具，应该成为城市交通的主力、主要载体。但同时我们又把自行车、步行等绿色交通方式很好地组合起来，使我们这个城市很有秩序、很通畅、很方便。

同时也应该看到，自行车尽管是一个很环保的交通方式，但是人骑自行车，长距离的运行，还是很辛苦的。所以怎样更好地把公共交通发展起来，让我们的市民感到方便、快捷、舒适、安全，做到这八字方针，我想市民会自然地选择公共交通工具。

主持人：网民问：中国目前公交的优先发展到底面临哪些阻力，困难或者说挑战？

李东序：应该说优先发展公共交通现在面临着前所未有的挑战。同时，也面临着前所未有的机遇和大好形势。我这个不是讲空话。为什么呢？因为我负责这方面的具体工作，我有深刻的感触。

首先，党中央、国务院领导把它作为经济社会发展的重大战略决策，放在这样一个高度来要求我们。第二，地方政府，特别是大城市的人民政府，都深刻感觉到城市交通已经成为一个重大社会问题，城市人民政府都感到压力很大，是迫在眉睫需要解决的问题。因此，各地城市人民政府在这方面倾注了很大的精力。第三，社会各界对优先发展公共交通，我认为达到了前所未有的统一。前几年，大家对是发展

小汽车还是发展公共交通，方方面面争论不休。现在大家的认识，从主流来讲非常统一。2004年3月份建设部发了优先发展公共交通的意见。去年9月份，国务院办公厅转发了几个部委优先发展公共交通的意见，这是从国务院这个层面第一次系统地提出优先发展公共交通的指导思想、目标、原则、任务和政策措施。今年又召开了优先发展公共交通全国大会，建设部、发改委、财政部、劳动保障部四部委联合发出关于优先发展公共交通若干政策的文件。第四，优先发展公共交通在技术路线上和科学技术支撑上，我们有了非常好的基础和条件。包括智能交通的发展，车辆的装备水平。例如，轨道交通，现在无论从盾构技术，还是车辆技术等方面，都给我们提供了很好的技术支撑、设备和材料。因此，优先发展公共交通的形势非常好。

这几年，特别是今年的优先发展公共交通大会，我们提出一些活动，是一呼百应，得到了地方政府的积极响应，大家积极参与。因此，整个发展形势是非常好的。

在看到大好形势同时，我们也应清醒地看到，优先发展公共交通是一个长期的、艰苦卓绝的、扎扎实实的系统工程。它需要我们一步一步地往前推，它需要协调、组织社会的方方面面。特别是我们国家的发展水平、经济实力并不是很强，在一些地方，财政收入还是有限的。因此，在这种情况下要办好公共交通，还面临着很多困难和问题，还需要长期不懈的努力。

主持人：有网友问，优先发展公共交通，票价会涨吗？

李东序：这是大家非常关心的，也是我们关于优先发展公共交通重点回答的一个问题。我可以坦率地和网友们说，政府会采取很多措施优先发展公共交通，但是我们采取公共交通的低票价政策是不会变的。为什么？首先公共交通是一个公益性事业，公共交通企业是一个企业，但是公交企业最主要的目标不应该是赚钱，是应该向社会提供更好的、更有效率、更优质的服务。同时，发展公共交通这种公益性定位，要求我们政府要承担起社会公共服务的责任来，这些政策是完整的、系统的。

公共交通必须实行低票价政策。就是要利用价格机制杠杆，把人吸引到公共交通上来。当然，随着经济的发展，地方政府有钱了，纳税人交钱多了，有一些国家和城市，公交在一定区段里都是免费的。甚至有些地方收费只是象征性的，几分钱、几毛钱。

但这里面有一系列的问题，公交公司是一企业，这个行业不能以赚钱为目的，但是作为一个企业要运行，它也不能亏本，它要具有再发展的能力。这怎么办呢？因此，第二条经济措施就是政府补贴。就是政府为了组织公共交通，把人吸引到公交来，使城市协调运转，这个企业亏本的钱就要政府给补贴。要按照市场经济规律，让企业能够保持一定的利润率，这样它才具有自我更新、自我发展的能力，企业才能更好地给社会提供服务。

既然政府拿纳税人钱给你补贴，企业的成本就要阳光、透明、公开，成本付出了没关系，但是怎么付出的，要向政府有交代，然后让你得到回报。缺多少，补多少。所以我们的经济政策讲得很清楚。

现在很多地方政府为了协调社会各方面的利益关系，对一些特殊群体，实行了优惠和免费制度。比如对老人、残疾人、伤残军人等，实行了免费或者是优惠政策。这是政府为社会做的事情，因此，政府请客，政府就要买单，不能由企业买单，企业按照它的管理正常运行。这方面我们做了相应的规定。所以，公交企业不但要承担社会责任，在政府组织领导下，为社会提供更好的服务。同时，公交企业的职工合法权益要得到保障。

主持人：中国城市公共交通周和无车日什么时间举行？为什么选择这个时间？参加这个活动有什么条件？现有多少城市参加了？城市要做什么样的承诺？

李东序：中国城市公共交通周和无车日是我们在推动优先发展公共交通推出的一项重大活动。公共交通发展是一个大的社会系统工程，不仅需要政府的投入、社会各界的关心、理解、支持、政策法规的保障，我们还更多地需要全社会形成一个共识，通过一种活动，让社会方方面面都参与进来。所以经过组织专家、学者深入研究，我们借鉴国外的经验，提出在中国开展公共交通周和无车日这样一个活动倡议。

这个活动首先是欧洲的一些国家提出来的，他们一些地方政府通过这种形式唤起民众环保意识。我

们这次借鉴国外的一些经验，提出来在中国，从 2007 年 9 月份开始，开展第一个公共交通周和无车日活动，这个活动首先是加强宣传，利用各种宣传工具宣传优先发展公共交通的重要性、必要性，同时采取一些其他活动，来组织社会各界参与进来，形成全社会都来支持优先发展公共交通这样一种强烈的氛围，主要是为了扩大影响、加强宣传、形成共识。

同时在公共交通周里选择一天作为无车日活动。就是大家都来乘坐公交，这天大家尽量不用自己的小汽车，大家都来自觉选择绿色的交通工具或者是公共交通工具，步行也可以，骑自行车也可以，乘公共交通也可以。而且我们希望部长、地方政府的领导和市民一起来做，这样宣传力和影响力就会很大。

我们正在加强这方面的组织和联络工作，组织一些专家给予指导，我们希望通过这个活动能够形成强大的社会舆论和氛围，推动公共交通的发展。

材料二

1、公共巴士引入中国近百年。国家统计局的资料显示（2005 年），全国公共巴士保有量 308379 辆，年客运总量为 4606866 万人次。建设部《城市建设统计公报》显示：城市每万人拥有公共巴士 8.5 标台，城市人均道路面积 10.93 平方米。研究报告估计：全国居民出行选择公共交通的分担率不足 10%，主要大城市约 20%~40%，香港为 89%，美国主要城市为 10%~20%，南美主要城市 30%~40%，欧洲主要城市为 40%~50%。

2、公共巴士服务的经济性和灵活性使它成为一种非常有效的交通方式。在许多情况下，巴士完全可以满足运营商在载客能力和运送速度上的要求。而公共巴士系统的成功失败与许多因素相关，三个关键因素是：竞争与合作的市场机制；与城市发展的配合机制；有效的监督机制。香港的经验就是：“一个中心，两个基本点”（效率是中心，政府管理和市场竞争机制是两个基本点）。对照起来，大陆城市普遍存在巴士线路重复设置，有的道路多达 20 多条，而城市边缘的居民小区却一条都没有。居民出行难乘车难现象依然存在。由于公共巴士服务水平差，一些城市官员把解决交通问题的唯一选择放在轨道交通系统上。

材料三

1、2007 年 10 月 7 日起，北京地铁成为全国最便宜的地铁。在我国 37 年的轨道交通史上，这是首次实行票价下调。接着，深圳宣布公交票价从 2007 年 12 月 1 日起平均下调 25%，无锡、西安、广州等城市也都相继开始酝酿公交降价政策。

2、北京市地铁总公司有关负责人告诉记者，北京地铁实行低票价以来，客流保持持续攀升势头，10 月中旬，五条线全天客运量已达约 278 万人次。而根据北京市地铁总公司的最新统计数据显示，到 10 月底 11 月初，北京地铁全线客运量已升至约 290 万人次。

此外，北京地铁 4 条既有线路都缩短了发车时间：地铁 1 号线高峰时最短发车间隔由 3 分缩短为 2 分 45 秒；2 号线最小间隔由 3 分 30 秒缩短为 3 分钟；13 号线和八通线最小间隔由 4 分缩短为 3 分 30 秒。

3、地铁票降价大大影响了北京的哥的收入。“地铁票价降低后，每天能拉的长距离活儿锐减。”出租司机王洪说。“地铁票价降成 2 元，交通拥堵确实感觉明显改善。”另一家出租汽车公司的师傅李树荣说。

4、北京市交委数据显示：优惠后公交车的平均满载率达到了 75%，尤其是原来月票无效的 7、8 字头的公交线路，其满载率提高了 48%。原来月票有效的公交线路的满载率，则平均下降了 10%，有的线路则下降了 20%。而公交公司的线路打四折，八方达的线路依然八折，两拨运力一下都挤到四折车上，而八折车空驶。

“原来空调车的客流量不到非空调车的 1/3，现在基本持平了。”一位调度员的结论很有说服力。但是由于空调车的密封性强，过高的客流量已使其舒适度大大降低，空调公交车的超载，让乘客无论站着坐着都不舒服，结实的人墙，让人根本透不过气来。

5、中国问题研究专家、北京理工大学教授胡星斗说，“北京的做法有积极意义。我们不应该仅仅看到眼前财政付出的补贴，更应看到它对提高整个城市经济效益、减少污染起到的巨大作用。因此，要实施“北京模式”，政府就必须着眼长远，改变观念。”学者邓聿文将北京地铁票价降低为“2元”称为“是低价公共品的典范”。

也有专家对北京地铁这样的“一票通”持谨慎态度，认为如果地铁总是超负荷运载，还是应该从长远角度来考虑其收益的平衡。人大公共管理学院行政管理系主任毛寿龙说，纯粹的政府补贴和过于低廉的票价会带来一系列问题，比如可能会导致相关工作人员和服务人员收入减少，影响服务质量。“另外在这个领域增加支出就必然会减少在其他领域的投入，或增加税收，是否真的减轻老百姓的负担，目前还很难说。”

6、本意是降低城市居民出行成本的深圳公交票价改革方案，不想刚刚实施便掀起轩然大波。一项调查显示，深圳83%的的市民认为票价改革后，票价不降反升。深圳巴士集团总经理胡剑平证实，实施新的公交降价方案后，在巴士集团经营的194条常规线路和16条夜班线路中，“不降反升”的站点占到8%左右。

对新方案不满的，除了市民还有公交系统工作人员。票价新方案调整了原有计价方式，由原来的分段计费调整为按里程分站计费。由此产生纷繁复杂的票价组合，对每个售票员都是一个巨大挑战。2007年12月3日，深圳367路大巴售票员因无法适应新的票价组合集体停工，直到上午10点，才在车队领导疏导下复工。

7、北京有关部门就朝阳路快速公交（BRT）的站点设置问题在网上征求民意。据报载：在近千条建议和意见中，最多的要求是，快速公交站点能离自己家门再近些。在这种与群众关系密切的建设决策前征求民意无疑是一种进步，然而群众的意见究竟有多大的参考价值也值得商榷。在BRT的所有属性中，快速是最重要的一条，为了实现快速，BRT必须保持适当的站距，因为在封闭的道路内行驶，过密的站距与频繁的开门上下乘客必然成为影响整条线路运行速度的第一因素。征求民意时，群众仅从自身考虑，显然是不会考虑到这些问题的。如果不顾客观条件的限制一味满足民意的要求，开始的方便恐怕也持续不了多久。

材料四

2004年，全国城市公共交通固定资产投资300多亿元，只占城市建设固定资产投资的6.9%。“政府投入严重不足，公交场站等基础设施严重短缺，已严重影响和制约了城市公共交通的正常运营和健康发展”一位公交部门人士说。

近年来，由于国内燃油、保险、维修等价格上涨，公交企业承担社会公益性服务增加，长期低票价管制等原因，使相当一部分公交企业入不敷出，亏损严重。与此同时，中国还存在着公交结构、服务设施单一的问题。一方面，大运量公交系统建设缓慢，城市轨道交通建设推进速度不快；另一方面，公交线网覆盖不均衡，直接导致居民出行难。

作为城市运行和交通体系中的重要一环，公共交通的顺畅与通达离不开城市综合交通体系规划的“扶持”。但在这个方面，很多城市的“先天不足”及实施上的乏力问题日益暴露。中国建设部一位负责人发出警告：“如果再不采取断然措施，加快发展城市公共交通，某些城市的交通陷入瘫痪将指日可待。”

材料五

1、近日，广州市人大代表方建平在参加集中视察广州地铁总公司的建议，应参照其他城市的做法，在上下班交通高峰期限限制持免票证的乘客搭乘地铁。据了解，广州地铁上下班高峰期拥塞情况十分严重。广州市目前持老人优待证的老年人已经突破90万，而据不完全调查，在每天早上6时—7时、9时—10时的乘车高峰期间，途经公园前、中山纪念堂、越秀公园、海珠广场、陈家祠等站的地铁线路，老人占乘客的比例有时几乎高达50%以上。

2、2006年，广州市决定在中山大道实行快速公交（BRT）试点。2007年8月13日下午，广州市建

委、广州市规划局、广州市市政园林局、地铁公司等部门联合召开东部交通通气会，在简要介绍了广州市近期地铁规划和东部道路建设后，各部门负责人就近日市民非常关注的中山大道 BRT 建设情况，向媒体进行了通报，并向市民就中山大道 BRT 的选择和组织实施论证过程进行了详细解释。

相关负责人指出，BRT 不是定位为地铁的竞争或替代品，是地铁系统的有效补充和延伸，利用其建设周期短、投资少、见效快的特点，可弥补地铁建设的空缺，将来即使修建地铁，BRT 也可以与地铁共存。中山大道目前已经不堪重负，而在 2010 年前，沿线都不可能再新建地铁，要在短期内迅速、经济地解决交通困境，BRT 是一种有效的解决尝试。

中山大道 BRT 从开始讨论到目前刚刚完成初步设计方案，向市民征求意见的渠道一直都是非常畅通的。2007 年 1 月 15 日有关部门已经向公众公布了网站等联系方式，市民的一些好点子已经被有关部门考虑进去。相关负责人也表示，初步设计方案也将在网上公布，更广泛征求市民意见。

广州市建委负责人强调，广州 BRT 采用“封闭走廊+灵活线路”的模式。既不增加乘客换乘次数，也可发挥地面公交线路灵活便捷的优势。在该模式下，乘客上下车的时间也将大大减少，还可以最大限度地保持现有公交线路行驶路线，减少车辆间的相互干扰和冲突，实现双赢。

3、俗话说“天下没有免费的午餐”，但广州偏偏出现了这一新鲜事物。广州开发区、萝岗区投入 300 多万元租用 11 辆空调公交车，在科学城开通 3 条免费交通线路。目前，区交管站已将 1 万份免费乘车卡发放到科学城各企业，员工仅需向司机说明身份能及目的站点，即可免费乘坐。

4、广州市公交、地铁降价听证会定于本月 9 日召开，市物价局公布了备选方案。记者获悉，方案中在拟对使用“羊城通”刷卡乘车实施 8 折优惠的基础上，发行公交、地铁乘车月通票。其中公交普通月通票为 88 元（限乘 90 次），地铁普通月通票有 210 元不限次，及 105 元、140 元、175 元限次共四种。据称，此举将大大减轻市民出行负担，并有效引导市民选择公共交通出行，缓解城市交通紧张局面。

听证方案指出，实施公交、地铁票价优惠的根本目的是增加广州市民的社会福利，降低出行成本。其实质是政府为市民向企业购买公共产品，票价优惠不应损害公交、地铁企业的利益。目前听证方案提出的票价优惠措施，是在保持现有公交、地铁票价体系和价格不变的前提下，通过刷羊城通卡折扣优惠和发行月通票等方式，降低市民的交通出行成本。因此，公交、地铁票价优惠部分是由政府公共财政向公共交通运输企业购买。

问题：

一、概括李东序答记者问的主要观点。

要求：400 字以内

二、材料四提到广州公交改革请结合材料提出建议。

要求：1000 字左右

2008 年广州市公务员考试《申论》真题 参考答案：

一、李东序答记者问的主要观点是：一是公共交通的含义。第一，城市公共交通是城市的重要基础设施；第二，城市公共交通是社会公益事业；第三，城市公共交通是城市交通的主力军，它是城市交通的主要形式。二是优先发展公交的原因。首先，优先发展公共交通，是建设资源节约型社会的一个必然要求。第二，优先发展公共交通与环境保护是紧密相连的。第三，优先发展公共交通是解决城市用地的很好方式。三是优先发展公交的阻力。优先发展公共交通是一个长期的、艰苦卓绝的、扎扎实实的系统工程。它需要协调、组织社会的方方面面。特别是我们国家的经济发展水平、经济实力并不是很强，在一些地方，财政收入还是有限的。四是优先发展公交的可行性措施。实行低票价政策；政府给补贴；加大对优先发展公交的宣传力度。

二、

解决交通问题 建设首善之区

近年来，在广州市委和市政府的领导下，广州的交通事业有了长足进步。公交线路包括地铁增多，为市民提供了方便。同时，我们也要清醒地看到：由于来广州工作的人增多等原因，广州的交通形势依然不能乐观。主要表现在：一是车内经常人满为患。二是路上经济出现塞车现象。

究其原因，主要在于：首先，汽车数量特别是私家车数量增长很快，而道路无法相应增长。其次，道路设计不够合理。最后，轨道交通发展不够迅速。

城市公共交通是和城市的经济、社会发展紧密相联系的一个重要基础设施，和人民群众生产生活密切相关，与老百姓的利益紧密相连。如果任由这种情况下去，不仅影响了我们的出行，也严重影响了城市的发展。不符合科学发展观，不利于和谐社会的构建，对于现阶段广州建设首善之区的任务会有严重影响。因此，解决交通问题，建设首善之区，在现阶段具有必要性和紧迫性，是广州市党委和市政府以人为本、执政为民理念的体现。

一是加大城市公共交通的投入。政府投入严重不足，公交场站等基础设施严重短缺，已严重影响和制约了城市公共交通的正常运营和健康发展。公共交通必须实行低票价政策。这个企业亏本的钱就要政府给补贴。让企业能够保持一定的利润率，能更好地给社会提供服务。

二是加大公交优先发展意识的宣传。优先发展公共交通是讲公交、汽车、电车、地铁、轻轨这些大运量的，快速的公共交通工具，应该成为城市交通的主力。利用各种宣传工具宣传优先发展公共交通的重要性、必要性，同时采取一些其他活动，来组织社会各界参与进来，形成全社会都来支持优先发展公共交通这样一种强烈的氛围。

三是进行合理的交通发展规划设计。作为城市运行和交通体系中的重要一环，公共交通的顺畅与通达离不开城市综合交通体系规划的“扶持”。把各种交通方式很好地、有效地组织起来，不仅公共交通、出租车、地铁组织得很好，而且自行车、人行道也设计得非常好，不仅是平面组织，而且是立体组织，把过街天桥、地下通道、各个楼宇之间的连接，组织得非常好。

四是利用科技创新提高公交的使用效率。公共交通不仅包括软件管理，就是城市的交通组织、城市的交通管理、市民的参与、城市交通的合理引导；同时，它还包括很多硬件建设。比如说城市道路的设计、城市道路设施的完善情况。同时，交通枢纽的组织 and 连接也需要很好的设计、建设和完善。因此，要加大对与公共交通有关的科学技术研发力度，提高公共交通的使用效率。

五是提倡以步行和骑自行车为主的绿色交通。把自行车、步行等绿色交通方式很好地组合起来。

惟有如此，我们才能在广州市委和广州市政府的领导下，解决交通问题，建设首善之区，创建文明城市，构建和谐社会。