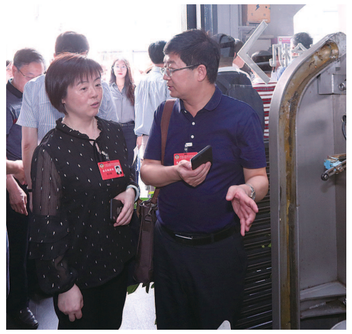
看得见走街串巷的身影 听得见步履匆匆的足音

政协委员倾心基层为百姓带来“生活变化、民生改善”的故事

■ 市政协委员赴漕泾镇水库村开展“本市乡村振兴战略实施情况”专题视察活动

▲ 市政协委员实地察看虹口区17街坊基地、春阳里旧区改造情况



◀▲ 市政协委员实地查看垃圾分类以及湿垃圾源头减量设备运行情况

本报图片除署名外均 金松 摄

本报记者 江跃中 通讯员 刘子烨 顾晓红

日历翻到2020，新春的气息扑面而来。

迎新的人们有的购置年货，有的规划回老家的行程，准备过大年了。但在申城，也有一群特殊的人，还在忙着去企业、进小区、到田间、走马路，了解经济发展问题，调研社区治理短板。他们是上海市的政协委员。上海两会就要召开了，在会上要提交的提案、大会发言、社情民意，内容还需再修改、充实、完善。“知群众之所想，急群众之所急，解群众之所难，通过提案等为百姓代言，才可能带来‘生活变化、民生改善’的成果。”委员们实话实说。

1月6日，上海市政协召开新年度第一次主席会议。会议介绍，2019年，830名市政协委员参与日常会议活动16148次，458名委员以第一提案人身份提交提案890件，257名委员反映社情民意信息816篇。

其实何止这一年，人民政协成立70年来，上海各级政协组织和广大政协委员，一直深入基层走访、踊跃撰写提案、积极建言献策、认真履职尽责，心系发展，情牵民生。

为民代言、发声，“看得见”这群特殊人走街串巷的身影，“听得见”这群特殊人步履匆匆的足音……

5连追 “补丁路”路坑消失平整了

去年有段时间，十二届上海市政协委员郭友龙驾车经过G1501上海绕城高速，感觉路面又平整了不少：“为了修这条路，我在10年的委员生涯中，连写5个提案，最后终于开花结果了。”

郭友龙“结缘”G1501，始于十一届市政协，终于十二届市政协。

2010年，郭友龙听到不少驾驶员反映，G1501上海绕城高速的G2（京沪高速公路）至G60（沪杭高速公路）间，路面坑坑洼洼，多有破损，开车很不舒服。后来，他开车经过这条路段时，还特意留心了一下，结果撞上多个路坑，车辆底盘磕得砰砰直响。“这哪像是高速公路，连乡村公路也不如啊！”同时，他还发现，由于修补工作零零散散，造成路面上“补丁”很多，让人看着非常刺眼，既妨碍人们开车，又有损道路形象。

据了解，郭友龙驾车途经的这条“补丁路”，属于郊环线（同三段）。这条路段于2002年建成通车，全长约46公里。由于通车年限较长，交通流量较大，加之郊环线实行弹性收费后，重型集卡车辆的流量骤增，这些因素叠加起来，导致这条路段的路面受损情况较为严重，日常养护及小修小补已经不能满足出行公众对道路舒适度的要求。

在2011年的市政协十一届四次会议、2012年的市政协十一届五次会议上，郭友龙均递交了相关提案，呼吁彻底全面维修这条“补丁路”。2012年5月，提案承办单位市建交委告诉他，维修工程已经列入计划，他们正在和相关单位协商协调，争取尽快启动。

在2013年、2014年，作为十二届市政协委员，郭友龙再次连续递交提案，呼吁维修工程尽快启动。2014年3月，市住建委答复提案，表示根据总体进度要求，G1501大修工程于2014年全面开工，2015年下半年全部竣工。

在这之后的两年中，郭友龙多次驾车路过现场，发现部分路面已经进行维修，但是不少路面损坏状况依然严重，路面状况依然不尽如人意。于是，在2016年的市政协十二届四次会议上，他第5次递交提案，呼吁加快整修道路，重新铺设路面，从根本上解决问题。

2016年4月，提案承办单位市交通委答复提案，表示“大修工程正在积极进行之中”，他们还特意向郭友龙征询意见：道路是全封闭地修，还是一段段地修？“本着便民利民的原则，我当时毫不犹豫告诉对方，肯定是后一种方案合适。”郭友龙说。

在郭友龙的提案“5连追”下，G1501的那段“补丁路”终于旧貌换新颜。2017年，郭友龙多次驾车经过那条路段，通过亲身感受，他发现一个又一个路坑被填平了，一个又一个“补丁”被消除了，路面维修基本完工。“看来我不用写第6个提案了。”他笑着说。

回首多年委员生涯，郭友龙深有感触地说，参政议政贵在“坚持不懈”，“如果‘说过算数’，对方可能就会有所忽视；如果言之有据、‘一追到底’，对方就会真正重视，并且切实采取行动。”

郭友龙的提案“5连追”，是上海市政协委员对民生问题跟踪到底的一个缩影。数十年来，这样的例子不胜枚举，一条断头路的打通、一条公交线路的优化、一个社区为老助餐点的设立……这些民生实事落地的背后，都是政协委员连续数年递交提案“钉钉子”的结果。

夜琢磨 引入“外人”监管食品安全

2017年4月19日，市政协举行“建设市民满意的食品安全城市”专题学习会，与会的市食药监局相关负责人说，为确保“舌尖上的安全”，上海将积极引入社会第三方参与监管，并加大相关监管信息公开力度，形成社会共治格局。“这样的工作思路，与我5年前提交的那份提案很吻合！”坐在会场后排的市政协委员、上海第二工业大学教授汪敏生心潮澎湃。

2012年，上海食品行业曝出品牌鲜奶质量问题，将食品安全问题推上了风口浪尖。汪敏生想，他得赶在下一次政协全会上提交一份提案，围绕食品安全建言，履行一名政协委员的建言之责。

2012年8月，汪敏生开始就食品安全问题着手调研。或是业余时间单枪匹马走访，或是跟着调研组集体行动，为探讨食品安全问题的症结，汪敏生用了几个月，跑遍了浦东新区的食品企业、监督机构、监管部门。他还利用自己致公党浦东新区主委身份的便利，与张江高科技园区的“海归”探讨交流，参考了大量国外资料。

“那时候真的研究进去了，发现问题一个接着一个。为了寻找更好的解决方案，熬夜琢磨是常事，有时真可以说是带着‘问号’入睡。”汪敏生说。

一天，汪敏生和致公党浦东区委的同事聊天，有人提到，当前食品安全监督需要引入第三方机构，至于如何运作，还需要进一步探讨——听到“监督”二字，汪敏生感觉一震，猛然回忆起了一桩往事：几年前他担任浦东新区人大代表时，人大代表要向选民述职，还要接受选民评议。由于感到肩上担子很重，在述职前几天，他一遍一遍作准备，不敢有一丝一毫马虎。这一切都源于公众监督的压力。

在受监督的情况下，做事会更加认真、负责——受这桩亲身经历的启发，汪敏生眼前一亮：解决方案来了！

经过4次修改，在2013年的市政协十二届一次会议上，汪敏生递交提案，建议政府在食品安全上引入“第三方”，同时动员全社会力量参与评议。

他在提案中提出，食品安全是一个涉及面很广的综合问题，所涉及的参与人员众多，利益链条冗长，这就造成了抽查式的监管往往不起多大作用。若要政府对食品安全相关的所有环节都进行保姆式的监管，也确实难以做到。要从根本上遏制食品安全问题多发的现象，必须从监管机制和市场机制的改革上动脑筋，想办法。为此，他建议，扶持有多方参与的独立的第三方食品监督机构，政府通过购买服务的形式，聘请专家、人民代表组成测评小组，对第三方食品监督机构实行淘汰式的评议，并动员全社会力量，对平台运作的公正性实施监督。

“让广大市民挑刺，‘第三方’才能真正起作用！”汪敏生说。

之后，市、区两级食品安全监管部门负责人上门答复提案：这份提案具有前瞻性，短时间内可能不会落实，但未来终将付诸实践，因为符合食品安全工作的方向和趋势。

对有效动员第三方力量共同参与食品安全监管，上海各级层面进行了持续探索。2016年，在上海市食药监局的牵头下，上海食品监管首度引入“食品安全社会监督员”；本市部分街道，或与社会公益组织合作，或成立包括商户代表、物业管理代表、社会志愿者组成的共治小组，借助社会第三方力量，实行食品安全共治。

2017年1月，本市印发《上海市建设市民满意的食品安全城市行动方案》。5年前汪敏生撰写的那件提案的建言思路——引入社会第三方参与食品安全监管，在这份方案中得到充分体现。

十二届上海市政协开局之年（2012年）播下的建言“种子”，在收官之年（2017年）结出了果实，汪敏生十分欣慰。

现场看 地区环形公交线路开通

现在，十二届市政协常委、上海师范大学教授戴建国每次路过轨交1号线莘庄站，看到北广场的153路公交车终点站，都会感慨万千。这条连通莘闵地区的公交线路开通已5年，一定程度上缓解了当地部分居民的出行难。在居民点赞的背后，有着政协委员的默默推动。

位于闵行、松江交界处的莘闵地区，分布着30多个居民小区，人口众多，其中仅上海康城就有10万居民，被称为本市“最巨型的居住区”。之前，松莘线、松莘B线、松莘线区间车这3条始发于外环路地铁站的公交线路，是当地居民出行和进入市区的最主要的交通工具。由于班次间隔时间过长，导致车辆在早晚高峰拥挤不堪，不少居民为此怨声载道。

对居民“等公交难”“挤公交难”，家住莘闵地区的戴建国对此感同身受。到了2012年，这一问题仍没有明显好转。为核实情况，2012年下半年，戴建国专门抽出时间，先后4次到现场调查。他来到松莘线公交站，观察公交班次间隔时间，发现待车时间很长。这条线路共有45个站点，来回需3个小时，但整个线路只有12辆车，除早上头两班车间隔20分钟，其余时段车次间隔长达近半小时。松莘B线线路也很长，共31站，间隔也非常长。

在2013年1月的市政协十二届一次会议上，戴建国递交提案，建议交通部门在莘闵地区和轨交1号线莘庄站之间增设穿梭巴士，方便居民出行。“未来莘闵地区还将有大量居民导入，公共交通配套设施需尽早完善。”他说。

戴建国自2013年4月起，通过电话、现场交流，与松江、闵行职能部门反复沟通、协调，希望对方以民生大局为重，尽快形成合力。他还数次联系市交通港口局，希望相关负责人能到现场走一走、看一看。

2013年9月，戴建国接到市交通港口局来电，对方表示，各个部门之间已经进行了沟通协调，已初步形成共识，明年初拿出解决方案。

2014年1月，市政协举行相关提案办理跟踪座谈会。松江区政府称，根据戴建国所提建议，并结合莘闵地区实际情况，他们计划新辟153路，该公交为环形线路，自漕河泾开发区松江园区起，途经莘砖公路、莘松公路、沪闵路、水清南路、莘建东路（1号线莘庄站附近），之后途经沪闵路、莘松公路、莘砖公路，返回漕河泾开发区松江园区——此站既是起点站，又是终点站，车辆的停放、调度都在那里。

此外，区政府还计划新辟松江49路、松江54路，分别接驳轨交22号线春申站、新桥站，并尽可能与莘闵地区的大部分小区串联贯通，以解决居民“最后一公里”出行难题。

■ 市政协委员和交警商讨提升道路通行效能

本报记者 张龙 摄

会上，公交公司负责人称，153路的营运车辆、司售人员及相关配套设施都已准备就绪，只待松江交警、闵行交警、市交警总队等相关部门审批通过，可谓万事俱备，只欠“图章”。

“只要手续办齐，我们5天内就能把车开出来！”松江区公交公司副总经理徐玉明信心满满地说。

座谈会结束后没多久，153路即投入运营，线路长度7公里，站点数21个。从松江区政府得知这一消息后，戴建国特地跑到莘庄站北广场去确认，看到眼前实实在在的车辆、站牌，他那颗悬着的心，才算真正落地。

153路开通了，戴建国的关注目光仍未离开。2014年9月，他经实地调研，向交通部门呼吁，增加153路公交线路运能，同样获得采纳落实。这条线路的开通，赢得沿线居民交口称赞，大家的日常出行，又多了个选项。

不罢休 7年建言残疾人获补贴

从2017年3月15日开始，符合相关条件的上海户籍残疾人士，可前往户籍所在地的村（居）委会办理残疾人交通补贴申请。补贴采取按季度预拨的方式，首次于2017年6月15日发放。

至此，历时7年，上海市政协委员、协力律师事务所创始合伙人游闽键从市政协十一届四次会议期间开始不断提交的相关提案建言，真正落实了。他说，提案一天不落实，他就“不罢休”。

2011年1月，上海市两会前的一天，游闽键参与媒体的两会报道热线志愿服务接听工作时，接到一位残疾人的咨询电话：“不少外省市都对残疾人免收公交车费，我们上海为什么不行？游委员，这事你管不管？”

“当然管！”放下电话，游闽键便开始查阅资料，并对相关情况进行了调研，还去残疾人那里了解具体情况。当时，上海的一、二级盲残疾人士乘坐公交可以免费，但低视力等残疾人士无法享受此优惠。

2011年初，在市政协十一届四次会议期间，游闽键与殷啸虎委员联名提交了“关于本市残疾人免费乘坐本市公共汽车的建议”的提案，建议将《上海市盲人免费乘车船证》领取范围扩展到低视力群体，并扩大免费使用公交工具的残疾人士范围或者提供公交补贴。

在市政协十一届五次会议期间，游闽键又提交了“关于对残疾人乘坐公共交通工具给予优惠或免费的建议”的提案，并且和承办单位沟通交流，了解到上海将修订残疾人保障法的实施办法，之后才有可能考虑。于是，他在提案中添加了尽快修订残疾人保障法实施条例的内容。承办单位上海市残联的办理结果是“列入计划拟解决”。对这一结果，游闽键明确表示“不同意”——上位法已做出明确规定，下位法不能与上位法矛盾。

2013年1月28日，市政协十二届一次会议依例举办现场咨询活动。距正式开始还有半个多小时，游闽键早早就等候着了。一到点，他便直奔市财政局的席位，开门见山道：“有个问题，我提了几年一直没有解决，就是残疾人优惠乘公交。法律有明确规定，财政能否给予支持？我如果再提提案，让贵局会同办理行不行？”第二站是市交港局，在那里，他得到的信息是“仍有‘范围、方法、资金’三道关口需攻克”。

市政协十二届一次会议期间，游闽键又与曹艳春委员联名提交了“关于对残疾人乘坐公共交通工具给予优惠或免费的建议”的提案，提案指出，当时4个直辖市中，北京、重庆、天津均已实现不同程度优惠，华东地区甚至绝大多数中西部地区，都有不同程度相关优惠政策出台，而上海在这方面已远远落后。提案建议，严格依照《残疾人保障法》之规定，尽快落实针对全体残疾人的优惠措施。

承办单位市残联的办理结果依然是“列入计划拟解决”，并建议参照北京等省市的做法，“将有关条文写入正在修订出台的《上海市实施（中华人民共和国残疾人保障法）办法》”。

2013年4月，市政府法制办通过市政协征求委员对《上海市实施（中华人民共和国残疾人保障法）办法》（草案送审稿）的意见建议。游闽键发现，《草案送审稿》并没有残疾人优惠搭乘公共交通工具的相关内容。

于是，游闽键搜集了上位法的规定、修改的依据以及修改的必要性、相关城市的做法等，整理了万余字的建议。

4月23日深夜，距市政府法制办通过市政协征求委员对《草案送审稿》意见建议的截止时间还有一个半小时的时候，游闽键上传针对了“市、区（县）人民政府对残疾人搭乘公共交通工具，应当根据实际情况给予便利和优惠”条款的意见，认为应落实细化操作方案。

当年11月21日，上海市第十四届人民代表大会常务委员会第九次会议修订通过了《上海市实施（中华人民共和国残疾人保障法）办法》，自2014年4月1日起施行。第45条明确由政府部门提出落实残疾人优惠乘车的具体措施，“市和区、县人民政府应当根据实际情况，对残疾人搭乘公共交通工具和有需求的双下肢残疾人乘坐无障碍出租车辆出行，提供便利和优惠，具体办法由市人民政府有关部门会同市残疾人联合会另行制定。”

■ 游闽键委员向市有关部门咨询给予残疾人交通补贴问题 张龙 摄

2014年年初，市政协十二届二次会议现场咨询活动中，市交港局相关负责人见到游闽键的第一句话是：“我们每年都见面，那件事今年解决了！”“那件事”，指的就是残疾人优惠乘车。

“具体施行方案是怎样的？何时能落实到位？”游闽键追问。

各项具体工作环节需要解决的问题不少，持证残疾人乘车的优惠制度当时并未马上落实。游闽键深入调研，了解影响相关工作推进落实的困难瓶颈。

2015年年初，市政协十二届三次会议期间，游闽键提交了“关于尽快落实《中华人民共和国残疾人保障法》第五十条的建议”的提案，建议尽快落实残疾人乘车补贴的方案。

2016年年初，市政协十二届四次会议期间，游闽键提交了“关于尽快落实残疾人公交优惠补贴的建议”的提案。提案认为，应尽快落实残疾人乘坐公共交通工具优惠补贴方案。

最终，提案建言得以落实，全市38万残疾人获得交通补贴。

游闽键不会忘记，上海公布残疾人公交补贴施行的那天，他收到了许多残疾人的电话和短信，其中有一位残疾人家属在电话中说，其父亲每年两会期间都会关注游闽键的相关提案，虽然老人已经去世，但心愿实现了，他们全家很感激政协委员的坚持。放下电话，游闽键发现自己的眼睛有点潮。