



意大利名作 走进国博

参观者用相机记录下珍贵的画作。昨日,“佛罗伦萨与文艺复兴:名家名作”展览在国家博物馆开幕。未来5年,每年将有一个主题的意大利展览在该展馆展示。昨日开幕的展览用67件15世纪到16世纪的艺术作品再现了文艺复兴时期佛罗伦萨的艺术特色、城市面貌及风土人情。据国博介绍,该展览展品保险总价高达3亿多欧元,是国博百年历史上引进展览中展品价值最高的国际交流展。展览将持续到2013年4月30日。
新京报记者 吴江 王佳琳 摄影报道

宣讲团全市宣讲 党代会精神

各分团在石景山区、市财政局、市监狱管理局等举行报告会

昨日,学习宣传贯彻北京市第十一次党代会精神巡回宣讲继续在全市展开。宣讲团各分团在石景山区、怀柔区、延庆县、市财政局、市监狱管理局、市演艺集团等分别举行报告会。参加报告会的党员干部表示,要把党代会精神与正在做的工作紧密结合起来,为推动首都科学发展、建设中国特色世界城市做出贡献,以优异成绩迎接党的十八大胜利召开。

宣讲地点:市财政局

北京经济发展 兼顾质量和效益

昨日,宣讲团第七分团成员北京社会主义学院副院长陈剑在市财政局作了专题辅导报告。

陈剑表示,党代会报告对北京过去的经济发展成就做了很好的总结,也提出了面临的挑战和未来的发展蓝图。北京经济的增长速度这些年有所放缓,但是在增长质量上相当高,整个经济的发展水平得到了更大的提升。总的说来,经济发展的质量和效益都得到很好的兼顾。

但北京在发展过程中也面临着压力。陈剑表示,在自主创新能力方面还面临着很艰巨的任务。北京最大的优势就是人才、科技、教育和文化的优势,这些优势如何转化,如何提高自主创新能力,如何让首都向世界大城市迈进等,是很重要的课题,也面临着艰巨的任务。

同时,北京推动城乡一体

化,解决城市发展中的人口、交通、资源环境等问题,实现城乡之间、区域之间的协调发展的任务还很繁重。

对于未来北京的发展,陈剑提出了自己的建议。他表示,要健全社会保障体系,包括医疗、养老、住房、就业等一系列的社会保障做好了,可以极大地促进内需,扩大消费,同时也促进了经济的发展。要健全和完善利益表达和协调机制。一个现代的社会、健康的社会,一定是有很多的利益表达和诉求,这才是一个健康、有序、稳定的社会。

报告会上,市财政局副局长李玉国表示,在党代会报告的落实方面,财政局将采取多项措施,要建立服务为本、理财为公、绩效为先、兴都为民的首都财政体系。

新京报记者 蒋彦鑫 实习生 徐晗

宣讲地点:市监狱管理局

621条修改意见建议 采纳207条

昨日,宣讲团第六分团成员、市委研究室综合处处长盛继洪,为市监狱管理局的党员干部作了宣讲报告。他结合党代会报告,对报告中提到的亮点、要点进行了深刻的讲解。

据盛继洪介绍,报告征集意见稿形成后向各局级单位发了征求意见的通知,“最后收到了621条修改意见和建议,从中吸收了207条在报告中进行修改。另外,在这次党代会上,750名党代表在给报告高度评价的同时,也提出了90多条修改意见,然后又从中吸收了48条,修改了48个地方。”

市监狱管理局宣传处处长李继钊表示,报告给他们最大的启发就是打造北京品牌的意识。

“打造北京品牌,就要求把各项工作都变成品牌,变成一种文化坚持下来。”李继钊称,过去常说做一些活动怎样能形成长效机制,这就得把这种工作变成一种文化,然后潜移默化,“所以我们一直在思考关于文化建设、文化品牌的要求,在监狱工作当中,怎样深入贯彻落实,这是非常重要的”。

新京报记者 张玉学

部分地铁换乘站择机改造

已开始研究东直门、国贸、宣武门、望京西等换乘站改造方案;北京将出台地方换乘站设计标准

北京行动

建设中国特色世界城市

新京报讯 (记者汤畅)针对乘客普遍反映部分地铁换乘站换乘通道拥挤、换乘距离过长的问题,市规划委昨日表示,将出台地方换乘站设计标准,并择机对部分换乘不便的既有老线车站进行改造,目前已开始研究东直门、国贸、宣武门、望京西等换乘站的初步改造方案。

将采取建复线方式 为既有线路疏导

目前,北京市地铁共有

15条运营线路,总里程达372公里,共216座车站,其中换乘站为24座。在这些换乘站中,部分车站被乘客抱怨换乘距离长、用时长,主要集中在与既有1、2号线换乘的车站上,如西直门站、东直门站、国贸站等。

昨日,北京市规划委有关负责人表示,换乘站换乘不便有些不是车站本身能解决的,还得从综合治理的角度考虑。为此,市规划委就缓解新线与既有线的换乘压力提出了多条解决措施。

该负责人称,今后几年,北京将继续加密轨道交通规划网络,新增线路的目的主要是分流既有线路的客流压力,同时对换乘站的拥挤也有所缓解。在客流集中的廊道上,还将采取建设复线的方式缓解既有线的客流压力,如1号线复线,现在方案还在研究中。

此外,还将提高线路运能,研究优化轨道交通网络化运营服务水平。目前的线路基本都是B型车6辆编组,今后的新线将采用更宽更长的A型车或8辆编组的B型车。

轨道交通工程设计规范正在编制

“北京还将出台地方换乘站的设计标准。”该负责人表示,结合市规划委

正组织编制的《北京市轨道交通工程设计规范》,将进一步细化和提高换乘站土建规模的设计标准,同时加强换乘站出入口与周边建筑多通道联系的方案研究,“该标准应该很快出台。”

针对既有老线换乘站存在的换乘不便问题,北京还将对部分换乘站择机进行改造。该负责人表示,像东直门、国贸、宣武门、望京西等车站,乘客反映的问题比较大,目前已开始进行专题研究,初步方案还在研究中。

该负责人以13号线望京西站举例说,该站目前是通过一座天桥进行换乘,距离确实较长,但这是一种临时换乘措施,随着地下综合枢纽建成,13号线和15号线在该站将实现地下通道换乘,更为方便。

■ 马上就访 “想换乘快,还得提高运能”

在目前的地铁换乘站中,西直门、东直门、国贸等车站的换乘距离过长,有的还需要上下多个楼梯。去年,西直门站新增了一条换乘通道,使乘客不必再绕行站外,换乘距离和时间均有所缩短。

有些换乘站虽然距离不长,但由于早晚高峰客流大,地铁为确保乘客安全会设置导流围栏,因此换乘的实际时间也相对较长。

根据此前公示的轨道交通工程设计地方标准,未

来北京新建地铁间的换乘时间将受到标准“约束”。其中,地铁新线与新线同站台换乘的走行时间不应超过1分钟,节点换乘方式(如十字换乘、T形换乘、L形换乘等)的走行时间不宜超过3分钟,其他通道换乘方式走行时间不宜超过5分钟。

“要想让换乘快起来,还得提高系统的运输能力,不仅是车站的问题。”昨日,北京市轨道交通建设管理委员会有关负责人表示,运能

上不去,即使车站建设得再大,客流高峰时还是得等好几趟车才能上得去。

该负责人表示,换乘站的问题涉及整个系统运能的改造,首先可能需要由一些复线或平行路线去疏散既有线的客流压力,当客流需求被其他线路疏散后,再把握时机停运或缩短日常运营时间,对车站进行一个彻底的改造,“这是一个持续的、长期的过程。”

新京报记者 汤畅

加快轨道交通建设,实现区区间、全覆盖,大力改善市民出行条件,进一步提高公交出行比例,加强道路微循环系统和停车设施的建设管理,缓解城市交通拥堵。

——摘自北京市第十一次党代会报告