



倡导雨水生态化处理

提高城市系统排水设计标准



赤坎区欢乐大道，工人在做下水道的排水口。 记者 李波 摄

记者 卓朝兴
通讯员 李水晶

随着我市城市化提速，市政基础设施建设与安全保障不相适应，城市扩张与自然承载能力之间的矛盾加剧，内涝问题越发突出。虽然我市治理城市内涝花了大力气，下了大功夫，做了许多卓有成效的工作。加上我市长期存在排水管网等基础建设滞后等问题，未能从根本上解决城区内涝，造成市区一些路段一下大雨便被淹，给市民生活带来不便。例如，海滨大道昌大昌片区、人民大道北、椹川大道楼下村等几乎逢大雨必涝。目前，我市中心城区内涝的主要原因包括：河道行洪断面遭侵占，排水管网存短板，防涝管理不强，调蓄空间不足等。

针对我市中心城区内涝严重问题，民革湛江市委员会建议：

加强对阻碍河道行洪问题排查和整治

我市规划部门要划定城市河道和洪水调蓄区生态空间控制红线，促进水的空间通道与城市开发、道路建设、园林绿化统筹协调。通过开展集中清理整治，保障河道行洪通畅。对阻水严重的违法违规建筑物、构筑物等突出问题清理整治，严格限制其范围内建设活动。各级河长将妨碍河道行洪突出问题排查整治，作为巡河履职的重要内容。通过运用卫星遥感技术、无人机、人工巡查等多种手段开展全面排查，建立清单台账，形成问题、任务、责任“三个清单”并逐项制定整改措施，限时完成整改。

提高城市系统排水设计标准

城市市政设计应根据我市汇水地区性质、地形特点和气候特征等因素，针对性的调整如重现期等关键设计参数，并制定相应的管网系统提标扩建设计方案，设计方案的重点应放在排水系统的薄弱环节、重要节点和下游排水设施方面。对于汇水面积过大的排水系统，可通过扩建或新建排水主干管、调整排水分区、缩减排水系统汇水面积等分流措施，减轻原有雨水干管的排水压力。通过对这些局部排水设施进行提标改造，并辅助增设强排和雨水调蓄设施等措施，可以用较少的资金、在较短的时间内提升既有排水系统的排水能力。加大对排水管网及附属设施的建设和改造力度，补齐排水防涝设施短板。通过对现有市政管网的新建和改造，构建形成两套排水系统，让雨污水各行其道，降低城市排水管网负担。对排水不畅、排水管网难以改造的区（点），应建设或改造排涝泵站及深/浅层输水管道，提升涝水强排和转运能力。尤其针对我市老旧城区普遍存在的雨污混接、错接问题，排水管网老化及排水附属设施不足等问题，应加大排水设施的建设、修复和清掏疏通工作，提升排水设施收集、排放雨水能力。此外，还要加强城市排水管网日常管理，确保雨水口、检查井、排水管道不堵塞，关键时刻可正常发挥作用。

健全城市防洪排涝应急管理体系

要健全以防汛防风应急指挥部为核心的防洪排涝管理体系。完善包括总体预案以及重点区域和单位防御预案的防汛应急预案体系，加强基层单位和社区防汛保障体系建设。强化河湖

调度与道路排水部门的联动工作机制，对城市河道水位实施精准控制，最大程度实现排洪和蓄水双赢。要健全以城市防洪排涝综合决策支持为目标的预警系统，提升防洪排涝智能预警能力。尽快建立以洪水风险图为支撑的洪水风险识别体系，界定风险区，明确风险程度，提出地下空间和低洼地区防洪排涝管理要求，引导居民通过洪水风险图认知洪水威胁，提升应对能力。建立内涝综合监控智慧化城市管理平台，提升城市内涝监测预测预警能力。例如，实现重点区（点）、易涝区（点）的潮位、监测网点覆盖，具体包括：潮位、河湖、水库、低洼路段、隧道涵洞桥洞、窞井液位、地下停车场。并利用无线网络将信息传到平台，进而官方发布。一旦出现险情，能够第一时间预置力量、形成合力，最大限度保障人民生命财产安全。

倡导雨水生态化处理

重视地面自然调蓄空间、地下雨水管（渠）道、大型地下调蓄设施等地面、地下防灾空间一体化规划设计，加强雨洪控制和利用的要求。将雨洪控制和利用工程作为一个强制性的措施纳入到城市规划和建设，因地制宜建设下凹式绿地、植草沟、人工湿地、可渗透路面、沙石地面、自然地面、透水性停车场和广场等雨洪控制和利用设施。充分利用自然状态下天然排水河网，畅通排水通道，让其流入城市公园等蓄滞洪区。将城市蓄滞洪区域作为一类重要生态功能区，划定洪水调蓄区生态空间红线，明确洪水调蓄区范围，严格限制其范围内建设活动。逐步建立地下雨水调蓄池，并在易内涝区（点）将附近的学校操场、公园等设施做暂时调蓄储存内涝洪水的设计。



关键词 改善交通

科学规划完善管理 畅通交通微循环

记者 林艳芳

市政协委员全志立关注到，目前市区存在不少“断头路”，不仅使得主干道、次干道、支路三级路网难以形成，阻碍交通微循环，影响周边群众出行，还加重了各主干道的交通压力，导致局部地区交通拥堵现象的出现。

“打通这些‘断头路’，不仅能有效缓解广大群众的出行难问题，改善交通环境，也将大大优化湛江市的发展环境，显著增强城区的吸引力、影响力和辐射力。”全志立建议，以科学规划全力推动“断头路”问题的尽早解决。

调研中，全志立发现“断头路”不仅是城市交通的一块“短板”，“断头路”附近的片区往往也是治安、卫生的死角，成为难以管理的隐患地区。部分“断头路”打通后，在尚未完善交通标志的情况下便启用，各类车辆、行人混杂而行，经常拥堵，且存在交通安全隐患。

“比如，永平南路到龙潮就断开，文东路到湛江市二中间车太多，路不通，周边小学、中学、医院、商铺等较为集中，道路人流量大，交通高峰不时拥堵，亟需完善交通标志。”全志立说。

他提出，对于列入规划的“断头路”项目，合理确定建设时序，分年度进行实施。尤其要优先打通赤坎、经开区、霞山区等城中心的“断头路”，完善区域路网结构，显著缓解微循环不畅问题。

同时，通过将重点片区“断头路”建设项目打包，争取纳入我市投资建设计划。通过项目投融资改革等途径，采取BT、BOT等多种方式，大力吸引湛江市内外民间资本参与区内“断头路”建设。

此外，加强“断头路”打通后相关配套设施的完善。科学设置相应的公交线路，加大重点片区的交通严管力度，并加以制度化、长效化，着力改善湛江市交通的软环境。