

让“人民出行”成节能环保先锋

提升交通文明 需补上法治短板

观点提要

推行公务电动车,有利于消除中短途公务出行这个交通“痛点”,促进节能环保,提升机关事业单位形象,对整个社会来说是一件有益的事。要使其得到持续健康发展,仍需运营方科学谋划方案,兴利除弊,使运营机制、服务措施不断趋于完善,让广大机关事业单位工作人员感到骑车确实方便、安心、舒心。

□ 杨维立

9月1日上午,“人民出行”公务电动车在京启动。“人民出行”服务于日常中短途公务出行,通过电动车解决10公里内的公务通行需求。使用者无需缴纳押金,由骑行者所在单位集体购买服务或公务出行卡,审核后即可使用。据悉,人民出行所有车辆均严格按照新国标设计,所有车辆均具有牌照;每一辆电动自行车都纳入数据化、智能化的管理渠道,能够准确追踪到每一辆车的使用状况。目前,“人民出行”已与近20个国家部委及单位签约。

随着各地公车改革的深入推进,公务用车使用已日益严格和规范,这是有目共睹的事实。目前,在机关事业单位,不少工作人员习惯于开着自己的私家车外出办理公务,但“私车公用”不仅存在堵车、抢停车位等困

难,还会带来安全隐患怎样排除、肇事赔偿费用如何承担等问题。有的人通过选择出租车或者网约车外出办理公务,也面临着叫车难、堵车等困扰,容易误事误时。尤其是像北京这样的大都市,中短途出行,骑电动车往往比开车更方便、省时。

更重要的是,骑公务电动车能够有效减少使用汽车带来的尾气污染。党的十九大报告要求:“坚持全民共治、源头防治,持续实施大气污染防治行动,打赢蓝天保卫战。”汽车尾气防治是打赢蓝天保卫战的重心之一,与工业、燃煤并称“三大污染源”治理。节能环保,人人有责。各机关事业单位更是责无旁贷,义不容辞,每个工作人员都应当好“节能环保先锋”。俗话说:“正人先正己”“喊破嗓子,不如做出样子”。工作人员公务出行骑电动车,所产生的导向作用和示

范效应,不仅有利于防治机动车污染,保卫蓝天白云,而且对于提高全社会的节能环保意识,弘扬艰苦奋斗、勤俭节约精神皆大有裨益。因此,推行“人民出行”公务电动车,值得点赞期待。

不过,也应当看到,要想公务电动车得到广大机关事业单位工作人员的普遍认可,取得良好社会、经济效益并非易事。比如,停车点设置、投放数等都需要仔细斟酌。可想而知,倘若工作人员公务出行常常因找不到公务电动车等原因,感到不方便,时间一长,就会对使用公务电动车失去兴趣。

因此,下一步如何完善公务电动车运营机制,还需兼听则明,特别是要多听取机关事业单位的意见和建议。这里,笔者有三点建议:一是科学合理确定电动车“投放数”。通过充分调查评估,

找准各停车点电动车投放量与需求量的最大公约数,确保工作人员公务出行时有车可骑;二是优化停车点设置。有的机关事业单位大院面积很大,工作人员从自己的办公室来到大院门外停车点,就要花上七八分钟时间。对此,不妨直接在大院内设立一定数量的停车点;三是公务电动车要适应公务出行需要。比如,在适当位置上,设计专门放置公文包的装置,确保途中防丢、防抢、防偷。

总之,推行公务电动车,有利于消除中短途公务出行这个交通“痛点”,促进节能环保,提升机关事业单位形象,对整个社会来说是一件有益的事。要使其得到持续健康发展,仍需运营方科学谋划方案,兴利除弊,使运营机制、服务措施不断趋于完善,让广大机关事业单位工作人员感到骑车确实方便、安心、舒心。

□ 付彪

借鉴发达国家做法,除经过学校、幼儿园、住宅小区等门前道路及内部道路外,小型机动车在深圳道路上超速行驶,但速度控制在每小时60公里以内的,将不予处罚。据《南方日报》报道,日前,新修改的《深圳经济特区道路交通安全违法行为处罚条例》(下称《条例》)获深圳市人大常委会表决通过,将于今年11月1日起实施。

进入汽车时代,交通安全和交通文明面临的压力越来越大,而对此进行严格规范和文明倡导的呼吁也越来越普遍。比如,驾驶员上一秒还在刷微信、看抖音,下一秒就突然冒出一辆飞驰的电动自行车。危险近在咫尺,不留神就容易酿成“飞来横祸”。2018年,深圳涉交通死亡事故的机动车驾驶人总计316人,其中1/3存在“开车玩手机”等分心驾驶行为。

另据深圳近3年的交通事故统计数据显示,机动车“违法使用远光灯会车”等违法会车引发人员伤亡的交通事故有51起。而近期还发现不少电动自行车通过改装、加装灯光装置,在夜间行驶时使用刺眼的大灯。血的教训警示人们,汽车时代呼唤交通文明。

提升交通文明,需补上法治短板。深圳新修改的《条例》具有很强的现实针对性,体现了特区立法与时俱进的鲜明特征。一者,借鉴了发达国家的做法,如放宽对行驶时速60公里以下超速行为的处罚,有利于进一步提高道路通行效率。二者,增加了对一些交通违法行为的处罚,如在机动车道上踏着滑板、电动平衡车、旱冰鞋这种看似“拉风”的行为,将被视为违法,处100元罚款。三者,对一些违法行为的处罚金额进行了调整,如电动自行车闯红灯或者逆行,罚款由500元降低至300元;酒后驾驶电动自行车,起罚金额由1000元调整至500元。对违规使用远光灯的行为处罚额度则由300元调整为500元。

此外,还加大对机动车不避让行人处罚力度、买分或替分将被扣驾驶证、“手持使用电话”改为“手动操作移动电话”、乘客不系安全带司机不“背锅”、协助救护车发生违法记录可消除……于细节之处补短板、立规矩,可以说深圳的交通管理工作愈发走向深入。看似琐碎的细节,实则是关乎生命的大事。人们呼吁改善交通环境,期盼之中包括加强交通安全细节管理,不能任由细节问题积少成多,天长日久结果成了令人头痛的顽疾。

交通文明迈出一小步,社会文明就会前进一大步。诸如开车刷微信、看抖音,电动自行车闯红灯、逆行,滑板、电动平衡车、旱冰鞋进入机动车道,已成为交通文明的“新陋习”。只有补上这些法治短板,才能让人们意识到这些“出行细节”已经违法,才能让交警部门有法可依、执法必严、违法必究。希望广大交通参与者能够自觉摒弃各种陋习,从自身做起,于细微之处改起,让关爱生命、文明出行意识植根心底,共同提升交通文明。

大众报业集团十大名牌专栏 诗评画议

优秀教师受奖励,
本该内心生欢喜。
岂料奖金系募捐,
制造矛盾惹争议。

绘画 王怀申 配诗 王继洋



近日,广西百色田阳高中的老师们收到学校的通知,称根据上级部门要求,学校将开展“奖教助教基金”募捐活动,每位教职工至少捐款100元,上不封顶。进一步咨询得知,这是百色教育基金会发起的《奖教助教基金募捐倡议书》,捐款将用于奖励即将到来的教师节表彰大会上获表彰的教师。有老师认为,学校强制募捐,做法不妥。据9月3日《南国早报》

如何走出“恶补式旅游”尴尬

观点提要

有学校负责人建议,从暑假和寒假中掐头去尾各拿出5天,分别设立春假和秋假。这个建议值得认真考虑。如果学生一年中能够增加两次中长假出游机会,暑假“恶补”大约就没有必要了。如果春假和秋假正式纳入休假制度,各地教育部门和学校必须严格落实,同时家长在落实带薪休假上要有更大话语权,学生假和职工假就能结合起来,走出“恶补式旅游”的尴尬。

□ 柏青

随着暑期结束,携娃出游的家长已陆续回到家中,但暑期旅游遭遇的种种窘境却依然记忆犹新。据报道,暑期学生旅游带动家庭出行,致使许多地方的热点景区纷纷“爆棚”,酒店涨价入住难,飞机高铁一票难求,扎堆休假让“休闲游”变“受累游”,假期“恶补式旅游”让不少家庭陷入进退两难的尴尬。

不少家长和孩子的暑假变成了“暑假游”,有的是“研学游”,有的是“亲子游”,各种旅游人群叠加之后,旅游成本与旅游质量可想而知。对一些家庭来说,“暑假游”变成了“高价游”“受累游”,这种现象已经存在了多年,由于越来越多家庭重视孩子的假期出游,“恶补式旅游”呈持续增多之势。

所谓“恶补式旅游”,是说孩子平时没有机会出游,家长趁着寒暑假带孩子进行“恶补”。正如很多“恶补”的效果都不大好,一

则让孩子身心疲惫,二则孩子未必能“消化”,“恶补式旅游”虽然让孩子集中游览了很多景区,但有多少“诗和远方”最终能刻进孩子的记忆里?

假期“恶补式旅游”充满了无奈,对孩子和家长来说都是如此。长期以来,我国实行全国或全省(全市)统一安排学生假期的放假制度,除寒暑假外,没有多少长假可以供孩子们较长时间出游,所以,孩子只能选择在寒暑假集中出游,家长也只能在寒暑假“陪游”。

虽然国庆和春节7天长假也为孩子们出游提供了机会,但由于大多数人同时休假,出游更加拥堵,不少孩子只能无奈地宅在家里。其他法定假日长则三四天,短则一天时间,难以让孩子们畅快旅游,毕竟旅游需要比较充分的时间安排,否则就是走马观花,实际意义会打折扣。

2014年8月,国务院发布《关于促进旅游业改革发展的若干意

见》,其中鼓励高校和中小学调休,增加春假,给学生增加出游机会。不过,各地教育部门和学校落实效果不理想,这主要是因为学校为了赶进度和提高学生学习成绩,在教学安排上没有预留春假。有的学校领导不敢自作主张放春假,被动等待政府和教育部门出台政策,导致春假遥遥无期。

《职工带薪年休假条例》2008年1月1日起正式施行,但在不少地方和单位,尤其是在一些非国有企业单位,带薪休假制度落实效果不够理想。即使有的学校放春假,孩子也无法出游,因为家长难以带薪休假陪同。当家长不能请假陪孩子出游,春假也就难以变成“春假游”。

综合而言,“恶补式旅游”是多种因素造成的,既与春假难以落地有关,也与带薪休假制度实施不力有关;既与教育部门和学校有关,也与用人单位特别是企业单位有关。当然,一些学校和用人单位可能也有自己的无奈,

比如学校没有获得正式授权,企业面临较大的竞争压力,这些具体因素也需要具体考量。

国务院办公厅最近印发《关于进一步激发文化和旅游消费潜力的意见》,其中提出落实带薪休假制度,鼓励单位与职工结合工作安排和个人需要分段灵活安排带薪年休假、错峰休假。认真落实这一政策,做好进一步制度安排,制定相关实施细则,让学生假与职工假有机结合,方能在很大程度上缓解“恶补式旅游”之累。

有学校负责人建议,从暑假和寒假中掐头去尾各拿出5天,分别设立春假和秋假。这个建议值得认真考虑。如果学生一年中能够增加两次中长假出游机会,暑假“恶补”大约就没有必要了。如果春假和秋假正式纳入休假制度,各地教育部门和学校必须严格落实,同时家长在落实带薪休假上要有更大话语权,学生假和职工假就能结合起来,走出“恶补式旅游”的尴尬。