

让红绿灯更“聪明”与城市治理的“绣花功夫”

本报评论员 韩轲超

据央视新闻客户端报道,公安部发布的数据显示,截至2022年6月底,北京的汽车保有量超过600万辆,位居全国第一。从2021年开始,北京市公安交管启动信号灯标准化升级改造联网,目前中心城区联网联控率达95%。通过联网联控,可以让信号灯自主优化放行时间,提高通行效率。

很多城市居民都有过这样的出行感受,有的路口红绿灯时间设置过长或过短,高峰期过一个路口往往要“等啊等”。北京市交管部门开展的信号灯联网联控,针对的正是这一点,即通过在路口信号灯上加装雷达(流量)检测器,精准采集车辆排队的长度、位置、行驶速度等信息,回传给交管局交通信号配时中心,后台在对相关数据做运算处理后,给出更为优化的信号灯放行方案,以最后有效率的方式放行最大通行量的车,减少公众等待时间。

高峰时段,保障路口不堵死;非高峰时段,让更多市民“只排一次队,只等一个灯”——这是北京交管部门对交通信号灯实

现智能化管理的目标愿景,也是公众对提升交通出行体验的热切期盼。

多年来,交通拥堵一直是一些城市的老大难问题。随着我国道路交通量的急剧增加,机动车平均时速逐年下降、出行时间逐渐延长。不久前发布的《2022年度中国主要城市通勤监测报告》显示,在选取的44个主要城市中,单程60分钟以上的极端通勤比重占13%,超过1400万人承受极端通勤,七成主要城市极端通勤增加。这背后的原因,除了“住得远”的硬伤之外,交通拥堵恐怕也难辞其咎。而对国家和社会而言,交通拥堵还意味着更多的能源消耗、更严重的环境污染,这在一定程度上影响经济社会的发展。

对此,智慧交通可谓一剂解药。近年来,多地不断提升交通治理能力,努力探索智慧治堵路径。除了让交通信号灯更聪明、更智能,一些地方还推出诸如随时推送道路拥堵情况、实时共享停车位、公交车行进位置、交通事故地点等举措,综合运用大数据、云计算等科技手段,将治理触角拓展到更多路面点

位,一些城市的拥堵情况得到不同程度的改善,不少城市的做法值得借鉴。

当然,要从源头上解决交通拥堵,更多的还要靠城市功能的合理布局、城市交通路网的科学规划,以及相关标准、政策、法规和机制的配套与跟进,诸如推进职住平衡、扩展公共交通覆盖面、提升交通接驳的顺畅度、打通城市“断头路”、增加城市慢行骑行车道等举措。这些显然都需要更多部门和力量的参与,需要更进一步的统筹设计和通盘考量,需要以“绣花功夫”从更多细节着手,带动社会治理深入城市肌理,对症下药,逐步推进大城市病的缓解与疗愈。

交通信号灯的智能化管理,是推进治堵这一民生工程进程中的一小步。某种意义上说,高品质的城市交通服务供给,不仅是城市软实力的象征,也折射出一地的发展理念及社会治理的能力和水平。以“绣花功夫”实现大城善治,让群众更有获得感幸福感,我们期待更多地方贡献更多的智慧和力量,乐见更多的优秀治理样本涌现。

现场·我在我思

甘哲

“多劳多得,但不敢休息,休息和收入不能兼得。”两年前,我采访在河北石家庄工作的快递小哥那晓磊时,他坦言在计件收入下,这个行业的工作状态令人忧虑。这也是我采访过的很多快递小哥的共同处境。

最近,媒体聚焦“快递小哥有了集体合同”一事,我又想起那晓磊——有了集体合同,他们的担忧会缓解一些吗?集体合同给他们带来了什么?

接通电话后,意料之中,他对集体合同表达了欢迎,“应该是件好事”,但意料之外的是,他直言,很多快递小哥的收入远超2400元,因此不太清楚约定这个最低工资标准的意义是什么。

近年来,快递小哥工作强度大、劳动时间长、社会保障不足、流动性大的问题日益突出。行业竞争无序带来的低价竞争、随意差评罚款等现象,也让快递员们的收入无法得到应有保障。同时,由于用工灵活、层层外包等新就业形态的特殊性,对相关从业者来说,现行的一些法律法规还存在不适用和不匹配的情况。

如此现实语境下,去年7月,全国总工会、国家邮政局等七部门联合印发了《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》,提出要制定《快递末端派费核算指引》和《快递员劳动定额标准》,建立行业工资集体协商机制。近期,山东威海、福建福州、河北石家庄、江苏苏州等地快递员与企业签订集体合同,就是上述意见的落实。

鉴于不少人对集体合同“应该是个好事”的模糊认识,有必要厘清它的积极意义:以用人单位和劳动者签订集体合同的形式,将劳动者的权益保护事项合同化,是有效可行的保护方式——集体合同具有强制性,签订集体合同不仅可以帮助企业制定更加规范的劳动报酬制度,增强工资福利制度对员工的激励性,还可以在保障劳动者权益的同时提升其工作获得感。

相对于宏观层面的意义,集体合同对奔波在路上的快递小哥提供的保护更加具体可感。比如,以快递、外卖行业为代表的新就业形态劳动者,存在超负荷工作、工伤保障缺位等共性问题。随着最低工资标准等内容的写入集体合同,这些问题有望在未来逐步得到解决。

不少专家指出,要通过法律法规,降低员工的劳动强度,落实八小时工作制,保障其休息休假权;以工伤保险为重点,推进相关企业依法参加社会保险;细化奖惩条例,不再简单以罚代管……这些建议正在逐渐成为现实:今年3月,有电商集团通过集体协商形成集体合同,对劳动者额外提供一定数额的补充意外伤害保险,覆盖职工约31.8万人;近日,某大型外卖平台企业在北京举行骑手恳谈会,明确具体的专项行动和措施,惠及全市4万名骑手……

作为一名长期关注快递行业的记者,我对该行业的变化有着切身感受。一方面,这一行业在经历了几年高速发展后正寻找着高质量发展之路;另一方面,媒体、公众对从业者的关注逐渐从“月入过万”向权益如何保障等方面转变。现实中,发现问题、研究问题、解决问题,逐渐形成了良性循环。

看到这张越织越密的权益保障网,我感到振奋,而作为朋友,我由衷地为快递小哥们感到高兴。相信随着方方面面的重视与努力,随着越来越多的政策、措施的“庇护”,那些奔波在大街小巷的身影一定可以拥有更美好的明天。

愿那些奔波的身影有更美好的明天

社评

中国新闻专栏

要从源头上解决交通拥堵,更多的还要靠城市功能的合理布局、城市交通路网的科学规划,以及相关标准、政策、法规和机制的配套与跟进,诸如推进职住平衡、扩展公共交通覆盖面、提升交通接驳的顺畅度、打通城市“断头路”、增加城市慢行骑行车道等举措。

坚持,可以让小善熠熠生辉

兰德华

坚持,可以让一些人做的小事在时间的刻度上熠熠生辉。

做公益,也是此理。日行一善,哪怕事情很小,产生的结果也可能超乎想象——据《工人日报》报道,北京有一支仅有8人的“娘子军”自称“先锋号车间的女工”,“笨拙”“坚持”,是她们的关键词。这支“娘子军”因在社区举办教老人用手机课程,不仅搞出了不少名堂,还在今年5月获得了“全国工人先锋号”荣誉称号。

她们是一家房屋租赁企业的公益团队,由于工作内容是与老人打交道,她们更了解社区群众,特别是中老年人日常生活中的痛点。当很多人还在因父母频繁地询问智能手机的某些功能而不耐烦时,这支“娘子军”已经将“智能时代不让老人掉队”“互联网适老化”做成了颇具规模的公益事业——研发迭代纸质、视频教材30余版,陆续推广到全国48个城市、2017个社区;开展手机培训课程约9000节,服务老年人约31万人次;在微信群编辑“每日一答”内容,迄今已坚持1100多天……

任何爱与善,当在时间维度上有了延伸,便会散发出独特的魅力。比如,改变山区女童命运的张桂梅校长,创办的女子高中至今已14年,累计让1000多名女孩走出大山;向绝壁要天路,“当代愚公”毛相林,带领重庆巫山县竹贤乡下庄村村民在悬崖峭壁上凿石修

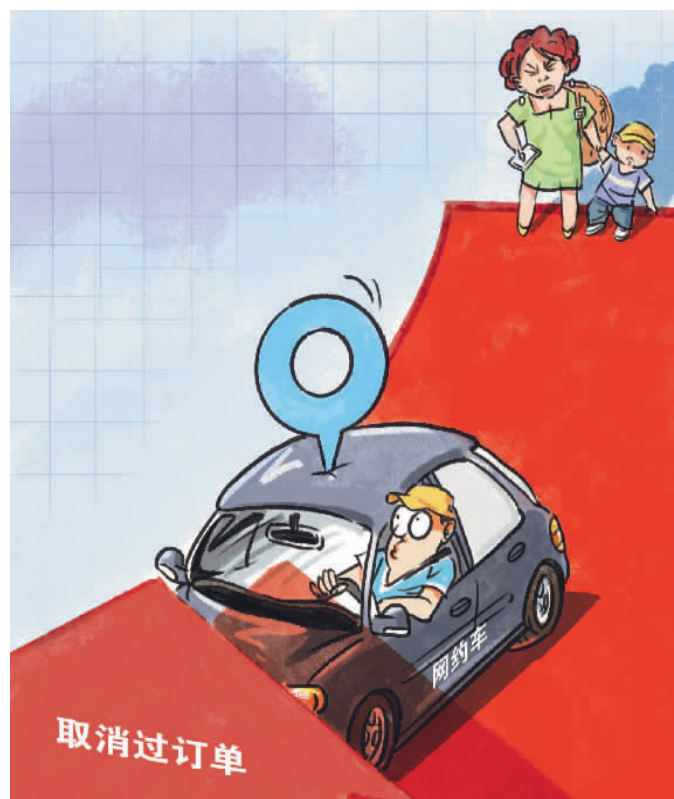
道,历时7年,铺就8公里的“绝壁天路”;创办爱心厨房的万佐成、熊庚香夫妇,从江西省肿瘤医院旁小巷里的油条摊位到炒一个菜收1元的“抗癌厨房”,用爱心守护癌症病人和家属,已坚持了20年——如今,这份爱已经形成“复制粘贴”的效应,在不少城市的医院周边,类似的“爱心厨房”纷纷涌现……

勿以善小而不为。其实,难的不在于为大善还是为小善,而是善虽小却“长为”。从培养出第一个女大学生,到培养出1000多名;从在悬崖峭壁上凿出的1厘米,到8000米;从炒一个菜只收1元的第1天,到第7300天;从教会身边第一个老人用手机,到教会数十万名老人用手机……正是这些坚持与“长为”,在潜移默化中汇聚成一种改变社会的良善的力量,改变着我们身边的环境,惠及了相关群体,也于点滴间推动着社会的发展与进步。

每教会一个老人用手机,数字社会便捷的生活就少了一位掉队的“银发族”,电信诈骗团伙的“目标群体”中就可能少了一个受害者;凿通了一段“天路”,是为深山老林中的村民凿通了脱贫致富的路,也为脱贫攻坚大业赢得了一场胜利;每让一名贫困山区的女童走进大学校门,便可能改变一个家庭乃至几代人的生存状况……我们要感谢这些坚守者、带头人,感谢他们为他人、为社会做出的诸多贡献。

让这个社会变得更好,没有谁是“天选之人”,更没有谁是局外之人。做公益,唯爱真挚,让我们不止不息。

G图说



挑活儿

“对不起,我车坏了,你能取消订单吗?”……据9月19日《扬子晚报》报道,很多人都遇到过打到网约车却被司机告知来不了的情况。记者调查发现,其中很多时候都是司机主观上不愿接单,却找理由让乘客取消订单,以规避平台惩罚。

网约车司机“挑单”背后的原因不少,比如,担心返程接不到单而不愿去偏僻的目的地,钻平台奖励规则空子刻意选择短途单,因不能忍受拥堵而直接“弃单”等。司机从自身利益出发,对订单有所偏好可以理解,但这种行为频频发生,不仅会侵害乘客的正当权益,更会折损行业的信誉和形象。网约车发展到今天着实不易,尊重、满足乘客的出行需求和体验,不断提升服务质量,其实没有商量的余地。如何通过优化规则、加强管理来鼓励司机真诚服务、踏实跑车,让司乘双方都满意,考验着相关平台和监管部门的智慧,更关乎行业发展前景。

赵春青/图 超超/文

莫让“钱景”毁了景区前景

杜鑫

据9月19日《法治日报》报道,今年暑期有很多旅客投诉景区过度商业化的问题,包括景区内购物场所数量较多、面积较大、经营秩序欠佳;商业街过长,景观质量差,普遍存在不明码标价、经营不规范等问题……影响了人们的出行体验。

近些年来,部分景区“千村一面”“千镇一面”的问题饱受诟病。休闲场所变身大集市,博物馆成了特色商品店,进入景区层层收费、雁过拔毛等较为普遍的现象更是让不少游客生厌,直呼“花钱给自己找了不痛快”。

过度商业化、与景区毫不相干的门店等会破坏景区的原貌和风情,弱化景区的独特性和文化传统色彩,可谓既毁了“面子”,也失了“里子”。对此,有关部门曾多次出手规范,一些5A级景区甚至因此被摘牌。

从长远来看,景区过度商业化会影响游客的体验感,进而损害景区的口碑。千篇一律不仅会影响本景区的前景,更可能牵连整个旅游市场。一些游客不愿意去知名景区,而是寻求小众、人少,甚至未开发的自然风光,某种角度看,也是一种信号。

过度商业化暴露出一些景区管理者只看眼前的“钱景”,从而忽视了前景。有的地方动不动就把大好河山圈起来收费,有的露

营地随意设置各种收费项目,还有的地方私设“景点”挣快钱。一些景区抱着“小账本”,却看不到所在地经济发展的“大账本”。反观一些做得不错的景区,拆掉围墙,取消门票,让自然风光回归公益属性,却带动了当地餐饮、住宿、交通等各行各业的发展,给城市经济注入了活力。

过度商业化还暴露出一些地方旅游开发水平相对较低,缺乏相应的设计、创新能力。一些地方开发景区照搬其他地方的经验,对文化价值的挖掘“深度不够小商品凑”。开发体制混乱、人才缺乏等也导致一些景区文化和商业两张皮,给人造成过度商业化而缺少多少文化印象的印象。

当然,反对景区过度商业化,不是不允

许景区商业化。适度商业化可以给游客提供必要、多元的服务,也有利于在开发的同时加强对景区原貌的保护,保障景区健康、可持续发展。但应该明确的是,商业化元素应该是景区的服务配套或者展现景区文化的手段,不能喧宾夺主、本末倒置。

时下,一些景区已在着手改变过度商业化的问题,尝试用文化的浓度稀释商业的密度——有的对商业街进行重新定位,打造符合当地文化特色的店铺;有的结合景区特色引入剧本杀游戏,给游客带来沉浸式体验;有的取缔了不相干的商业体,还原当地居民生活原貌……

随着旅游市场发展、游客需求的升级,各地在发展旅游业时,不能新瓶装旧酒——虽然认识到旅游业是经济转型升级的重要抓手,但是发展的思路仍是大拆大建,只看眼前利益和政绩,这种旧理念已经不能适应新发展。不难预见的是,只重“钱景”、只会照抄模仿的景区,路会越来越窄,而有创意、有特色的景区,路会越来越宽。

整治私设“景点”问题,首先要压实地方相关部门的主体责任。对辖区内是否存在私设“景点”、擅自改变土地用途、私自经营高风险旅游项目等问题,相关部门应不难发现,重要的是,发现之后要有真作为,不能睁一只眼闭一只眼试图蒙混过关。

其次,要严管旅游推广平台。如今,一些网络平台上充斥大量“未开发景区”“小众旅游目的地”等文章,往往无任何安全提示。对此,发布者有安全提醒义务,平台有内容审核义务。强化这些义务,也是从源头上减少相关隐患和风险。

此外,消费者应增强风险意识,某些野景点套路多、风险大,切忌盲目跟风打卡。任何单位和个人都有保护风景名胜资源、自然资源的义务,有权制止、检举相关破坏行为。

景点可能是私设的,但资源和安全是公共的。以生命安全、生态文明的名义,人们应当合力抵制不合规的旅游开发行为。

私设“景点”,隐患多多

何勇海

据央广报道,近年来,一些地方未经相关部门许可私设“景点”,违规为游客提供游览服务,违规开展旅游经营活动,群众对此反映强烈。文化和旅游部近日印发通知,要求各地今年9月至11月开展私设“景点”问题专项整治工作。

景区景点显然不是想设就能设的。根据国务院发布的《风景名胜区条例》,国家对风景名胜区实行科学规划、统一管理、严格保护、永续利用的原则。该条例还规定了申

请设立国家级风景名胜区、省级风景名胜区的条件和程序。各省市自治区制定的本地《风景名胜区条例》,也对景区景点的设立作出了明确规定。而私设“景点”,显然与上述规定和要求相违背。

具体来说,私设“景点”,往往不符合资源保护、生态保护和文物安全等要求。依据相关法律法规,各地设置景区景点应进行必要的规划,包括旅游业发展、监督管理方面的总体规划,以及土地利用规划、生态环境保护规划,还有拟设景区景点的详细规划。否则难以保障所设景区景点的出游安全以及资源、生态和文物安全。

在旅游服务方面,私设“景点”极有可能因不具备正规景区的条件而出现安全漏洞。近年来,有的网红景点曾发生野泳溺亡、突发山洪等事故,有的野乐园设施坠落……此外,私设“景点”的旅游服务往往不规范,可能滋生诸如虚假宣传、欺客宰客等行为,进而破坏旅游市场秩序、损害游客合法权益。

可见,文旅部针对私设“景点”问题开展专项整治,是保护资源、生态和文物安全的需要,是促进各地旅游业健康发展、科学监管,规范旅游市场秩序的需要,也是捍卫相关法律法规尊严,保障广大游客合法权益的必须。

《我的县长父亲》触动公众哪根神经?

宋潇

据《中国新闻周刊》报道,近日,山东省德州市作家协会发布的一份征文比赛获奖名单引发热议,原因是一篇题为《我的县长父亲》的文章获得一等奖。有网友认为,标题是妥妥的“炫父”,是典型的“坑爹”;也有网友质疑此次评选的公正性,“是不是因为作者的父亲是县长,所以才获得了一等奖?”……当天,该作家协会官方微博公众号删除了这则消息。目前,德州文联回应称,相关文章评选合规;作者应表示,内容绝对真实,没想到会获奖,欢迎各方来实地探访。

《我的县长父亲》获一等奖,公众的质疑主要有两点:一是质疑作协评选的公正、公平,二是怀疑文学作品的水平高低以及作者的真实功底。其实,很多时候,舆论场上都会有各种观点的博弈,有些争论背后是对社会公平以及规则的追问。比如,作品《我的县长父亲》,其标题很容易让人联想到某电影中“我的区长父亲”的桥段(以喜剧方式演绎了“拼爹”获奖)。公众基于此提出质疑,既夹杂着对获奖作品含金量的拷问,也是对于评奖过程透明度的关注。

事实上,看过原文可以发现,作者用详尽的笔触和第一人称,回忆了自己父亲作为当地第一任民选县长的工作经历,内容多援引父亲的笔记本内容。遗憾的是,很多人并没有看原文,只是围绕标题在随意解读——丰富饱满的内容,在有争议的标题或者说在部分人的刻板印象面前总是显得苍白无力。假设这篇文章更换为其他标题,或者大家认真阅读过,或许不会产生此番争论。

相比文学作品本身,更值得关注的是,当下舆论场上的一些声音,本身就是偏向解读。比如,看到某个标题就断定这是一篇烂文章,看到某段话就直接摘取进行解读,不少言论都是先入为主之后的随意“发挥”。

对文学作品和公开发表的文章,公众有权利去评价和质疑,但前提和标准,应是基于文学、忠于文学,而不是主观臆测或者情绪宣泄。考量一位作者的文学功底,最终还是要“让其作品说话”。尊重文学作品的个体表达,以及作家的才情、责任和情感,才是一种理性并且宽容的探讨环境。

当然,此番争论也是对相关评选机构的提醒,要用公开公平公正的机制去开展相关工作,及时回应公众关切。长远看,这也是在助推文学创作和评选环境变得更加澄澈与透明。