

X 新华时评
XINHUASHIPING

将“厕所革命”进行到底

□杨柳

近年来,“厕所革命”持续发力,取得了明显成效。自2015年实施“厕所革命”以来,作为重中之重的旅游业共新建改扩建旅游厕所6.8万座,并计划在接下来的三年内,再新建、改扩建旅游厕所6.4万座。(新华社)

厕所问题是涉及百姓生活和国家建设的大事,不仅事关人民健康和生态环境的改善,还关乎国家良好形象的树立。必须坚持不懈推进“厕所革命”,把“厕所革命”进行到底。

“厕所革命”要着眼全域,不但景

区、城市要抓,农村也要抓,要把这项工作作为乡村振兴战略的一项具体工作来推进。要坚持问题导向,从厕所配备最为薄弱、群众反映最为强烈的地方入手,因地制宜、精准施策,科学合理设计厕所位置和布局。

“厕所革命”要坚持建管结合,努力提升质量。让厕所既增加数量,又提升“气质”。要在解决群众“如厕难”同时,研究不同地域厕所运转配套服务举措,综合运用科技手段保护好生态环境,拓展公共厕所专业化管理的新渠道,资源化处理厕所废物,让“厕所革命”成为发展循环经济的重要一环,让群众从中更多受益。

“厕所革命”事关国民素质的提升。在某种意义上,小小厕所折射了一户人家、一个乡村、一座城市乃至一个国家的文明程度。“厕所革命”是对传统观念、生活方式和环境保护的深刻革命。城乡文明建设要抓小抓细,整治陋习,养成文明如厕的良好习惯,有助于广大人民群众工作生活环境的改善,有助于社会文明进步。

小厕所关系大民生。“厕所革命”想群众之所想,急群众之所急。只有真抓实干,坚持硬件建设和软件提升齐头并进,补齐影响群众生活品质的这块短板,美丽中国的“颜值”才能更高。

S 生活观察
SHENGHUOGUANCHAO

积分制管理广场舞不失为一个好办法



□张海英

广场舞在给跳舞人带来愉悦的同时,也难免伴随着噪音扰民的投诉。济南天下第一泉风景区派出所负责人表示,“我们准备对包括广场舞团体在内的多个健身锻炼团体实行积分制管理。比如,投诉少、秩序好的团体可以进入景区,而投诉多、难管理的团体进行相应减分,低于规定分数后,清理出景区。”(《齐鲁晚报》)

虽说广场舞有健身之效,但在一些地方却演变为“扰民舞”:参加广场舞的大爷大妈,有的可能是因为听力不好感觉不到音量扰民,有的可能自认为音量越大自己跳舞会越带劲。所以,自从广场舞出现以来,一直伴随着噪音扰民问题。即便有居民投诉后民警介入,也基本拿大爷大妈没有办法——民警来了音箱声音就调小,民警走了音箱声音又被调大。

广场舞大爷大妈争抢地盘,主要是因为缺少跳舞空间。这需要通过规划等手段解决。而广场舞噪音扰民,主因是大爷大妈只图自己高兴,忽视了他人的权益。因此,治理广场舞噪音扰民,必须完善相关制度,并依据制度进行管理,在规定范围内“适者跳舞”;一旦超出规定范围,则依据制度,该怎么处罚就怎么处罚。

面对“顽固”的广场舞扰民问题,上述派出所拟推行的积分制管理,应该说是一个好办法:其一,对于不扰民的团体,积分自然就高,就有资格在景区继续跳舞,即鼓励广场舞不扰民;其二,对于仍然扰民的广场舞团体则可以清理出去,管理效果好;其三,降低管理成本,民警不用再与广场舞大爷大妈玩“猫捉老鼠”的游戏。

虽说大爷大妈们有权健身,但周边居民也有反对噪音扰民的权利。要解决这种冲突,必须制定公平合理的规则,符合规则要求的广场舞团体,可以继续跳舞,与周边居民和谐相处;不符合规则要求的团体,理应被清理出去。对所有团体来说这是公平的。而是否符合规则要求,主要是周边居民说了算,那么大爷大妈们必须要考虑周边居民感受。

也就是说,这种积分制价值在于,通过一种间接方式,让周边居民来制衡广场舞噪音。假如让周边居民直接反对广场舞噪音,这会引发激烈冲突,此前已有不少先例。而这种间接制衡方式,既能避免直接冲突,又能起到制衡作用。其实,这是一种“以民治民”的管理方式,可避免公权力对民间活动过度干预。因此,这种积分制值得尝试和推广。

R 热点关注
REDIANGUANZHU

□马涤明

11月22日,媒体报道了浙江宁波街头出现“共享大巴”一事。11月23日,宁波市运管局联合市客管局、江北交通运输管理处召开新闻发布会,紧急叫停这一项目。官方给出的答复是涉嫌非法营运,将坚决取缔。(详见本报昨日14版)

按理说,被运营方说得如此好的共享出行方式,理应得到政府的支持,但现实却令运营方“叫苦不迭”。或许有人会认为这是政府部门故意“刁难”,对新兴事物不够“开明”和“包容”,但仔细分析,政府部门的“叫停”确实有其缘由。

叫停“共享大巴”是理性之举

首先,不管“共享大巴”如何鼓吹其理念,有一点毋庸置疑,“共享”只是其打政策“擦边球”的借口,其“从事运输经营”的本质不会改变,只不过是把租赁合同从“线下”转移到了“线上”,仅此而已。

其次,作为城市交通中相对大型的车辆类型,“共享大巴”不管以什么样的名义和形式出现在公众面前,都应经过政府部门批准授权,并通过合法途径取得车辆营运证,这是底线,绝不能丢。否则一旦降低了准入门槛,只会让更多公司“一拥而上”,搅乱正常的市场运营体系,最终的结果恐会重蹈“共享单车”的覆辙。

此外,八公里免费看似“福利”,实则并无多大意义。相信任何一个城市都不

可能只有八公里的车程,那么对于不少人而言,八公里免费就只能算是聊胜于无。再看看八公里以外的消费,“共享大巴”与地铁、BRT、普通公交、共享单车等相比,价格上并没有明显便宜多少。

另外更重要的一点,宁波市运管局曾通过约谈、发函等方式,对该公司规范运营提出过相关要求和意见建议,但却并没有得到该公司的重视,其仍旧我行我素,违规上路经营。

可见,政府部门叫停“共享大巴”实为理智之举,目的是为了建设更加规范、公平的市场秩序。“共享”值得支持,但绝不能任何事物都用“共享”来经营,不管如何,“依法依规、公平竞争、诚信经营”的基本规则不能丢。

Y 一家之言
YIJIAZHITYAN

□何勇

从11月24日起,在深圳所属39家驾校报名学车的学员,学费将缴存至第三方监管机构(银行)账户,再由深圳市驾培协会根据学员学车完成的进度分阶段分批拨付给驾校。市民无须担心学车过程中驾校倒闭而“学财两空”的风险。(新华网)

第三方监管驾校学费,彻底解决了驾校倒闭跑路导致学员学费有去无回的问题。因为一旦驾校经营出现投资不当、挪

驾校学费第三方监管一举多得

用资金等经营风险情况,第三方监管机构账户就会立即锁定驾校被监管的学费。这意味着即便驾校倒闭跑路了,第三方监管机构账户还可以将学员尚未学车阶段的学费退还回来,减轻给学员造成的经济损失,有效保障学员后续的培训。

其次,第三方监管驾校学费,客观上会产生倒逼效果,倒逼驾校和教练提高服务质量和水平,满足学员的合法、合理要求,真正当好服务行业的角色。

最后,第三方监管机构是根据学员的学车进度对驾校进行拨付学费,驾校要想早点拿到学员的学费,就得早一点

让学员完成学车进度,拿到驾照。如此一来,驾校和教练就得“求着”学员好好练车、学车,给学员提供更多的学车、练车时间,提高学员的水平,顺利通过考试,而不是以往学员求着教练提供更多的练车时间。

深圳实行第三方机构监管驾校学费,根据学员学车进度分阶段分批拨付给驾校学费。对于广大驾校学员以及教练员而言,毫无疑问是一项利好政策,具有一举多得的疗效,值得在各地推广,也值得共享经济、租赁经济和预付卡经济管理模式借鉴。

H 画里有话
HUALIYOUHUA

从11月20日开始,杭州滨江区推出免费课后服务,一直到傍晚5点,运行成本全部由财政负担,不向家长收取任何费用。免费课后服务相当于校内免费“晚托班”,不但经济实惠,而且安全可靠。目前,这项服务已在闻涛小学、丹枫实验小学、东冠小学一至三年级中试点推行,计划下学期推广到全区小学一至三年级。(《钱江晚报》)

杭州滨江区的做法值得学习,更有必要推广。但笔者认为,要让这样的免费“晚托班”长期运营下去,还得持之以恒下功夫。一方面,要坚持政府“唱主角”,给予财政保障;另一方面,要坚决杜绝“晚托班”沦为变异的“补习班”,从而增加孩子们的负担,唯有一直坚持这样的标准,“晚托班”的存在才有意义。