

限速标准忽高忽低 高速公路难“高速”

——山东高速部分路段限速乱象



明明是高速路,车子却开不快。

近日,一些司乘人员反映,山东省内高速公路部分路段限速不规范,一些路段限速设置不合理,一些路段限速标准忽高忽低,既影响通行效率,也增加了开车危险系数,让一些司机很“头疼”。

限速不规范 司机有意见

多位驾驶人员说,山东境内部分高速公路让他们苦不堪言。——一些宽阔公路存在莫名限速现象。

济南某国有企业驾驶员姜涛告诉记者,在滨莱高速部分路段,路况良好且车流量正常,但长期限速100公里每小时;在京台高速新泰段,道路已拓宽施工完毕,却一直限速80公里每小时。

记者在青兰高速近莱芜方向看到,道路为双向六车道,宽阔平坦,公路上车流量并不大,有些路段却同样限速100公里每小时。

——限速标准忽高忽低,让一些司机很“头疼”。

在江苏从事电商销售工作的张向阳说,相邻两省路况相似,但从江苏进入山东后,一些高速路段最高限速就开始从120公里每小时下降,在110公里每小时至80公里每小时之间变化。在济南从事货运工作的货车司机孟康说,在京沪高速济南至临沂的部分路段,几十公里内限速标准不断切换,忽高忽低,如同开“过山车”。

——一些路段“只见限速,不见修路”。

一些群众反映,山东高速近几年因为修路导致限速情况多,但一些路段“只见限速,不见修路”,或者路修好后“人去路桩在”。济南市民孙铁、枣庄市民张文凯告诉记者,由于道路改扩建,京沪高速山东段存在限速80公里每小时、60公里每小时、40公里每小时等多种标准;有一些路段已经修好,但整个路段却仍要“一刀切”执行同一限速标准。

既影响通行效率 又存在安全隐患

一些受访群众说,与河北、河南、江苏、安徽等邻省相比,山东高速公路限速多、测速摄像头密集等现象明显,一些不合理限速可能诱发安全隐患,影响通行效率。

不少司机反映,由于限速设置不合理,在山东省内开车格外费时。江苏南京市民陈浩说,此前自驾从江苏到黑龙江,同一条高速公路,一进入山东境内,速度就开始变慢。行驶过程中,时速最低降到40公里每小时,行驶体验差,行车时间大幅增加,最终到达时间比原计划晚了不少。

此外,限速标准变化多,也影响驾驶安全。多位物流公司驾驶员说,限速标准经常变化,需要频繁刹车或者突然猛踩刹车,对经验不丰富或者不熟悉山东路况的驾驶员来说,存在不小的危险。

长安大学公路学院教授许金良说,我国高速公路的限速值都是以设计速度作为确定标准,一般为120公里每小时,个别省市的交通管理部门会根据行驶安全、道路施工等情况,将设计速度下调10至20公里每小时甚至更多作为限速值。但交通管理部门在调整限速标准时,有时候存在“一刀切”问题,限速标准与道路设计速度存在较大偏差,造成高速公路不“高速”现象。

山东省公安厅高速公路交通警察总队相关负责人表示,2018年,山东出台了《全面改进和规范公路限速及测速八条工作措施》《山东省道路测速取证工作规范(试行)》,对高速限速进行规范。当前山东高速公路限速的主要原因是为保障修路;此外,部分路段最初设计时速较低,导致限速标准相对较低。

对标周边省 后续规范有待完善

根据公安部交通管理局制定的《关于规范查处机动车违反限速规定交通违法行为的指导意见》,道路限速值的设定应当以保障行车安全和提高通行效率为目的;各地公安交通管理部门应当定期分析测速取证设备记录的违反限速规定交通违法行为情况,对同一地点记录数量大或者群众对道路限速值的投诉意见多的,应当及时调研论证,需要调整道路限速值的,报上一级公安交通管理部门审核后调整。

记者注意到,由于社会反应强烈,2018年山东曾集中开展为期6个月的限速路段集中整治排查,有关部门还向媒体公开发布整改情况。但一些过往车辆司机反映,不合理限速现象依然存在,说明整改还存在不少遗漏。尤其是外省司机,由于不了解山东省内限速情况,扣分罚款的几率大大增加。

相关专家认为,高速公路可以根据实际路况进行适当的限速,但限速标准的设定要科学合理,同时充分考虑群众意见。驾驶人员对山东高速公路部分路段限速问题意见比较多,说明有关部门在相关政策的执行上仍存在“短板”,山东应对标周边省份,修正一些不合理举措,让群众车开好、行顺心。

“车辆通行效率低,影响的是山东形象,阻碍的是人流、物流速度。”北京交通大学教授李红昌说,山东应在继续清理不合理限速的同时,对现行规章制度进行完善。如群众反映突出的因修路原因造成道路限速长期较低,可以根据不同路段施工状况和车流情况,在保证行驶安全前提下,采用分段限速、在部分竣工路段适当提高限速标准等方式,让车辆高效通行。

山东省公安厅高速公路交通警察总队相关人员说,山东高速公路通车里程超过6400公里,但部分道路老旧,目前许多公路正在进行改扩建,施工期间限速标准较低;待施工完成后,山东高速公路的通行效率将会大幅提升。此外,针对限速不科学等问题,山东交警部门会根据群众反映,认真进行评估和规范。

/新华社

为家长分忧的校园配餐 为何反对声一片

今年6月,内蒙古呼和浩特市在城区小学全面实行营养配餐,本是家长分忧的服务却引来反对声一片。担心孩子们吃不好?记者采访发现,问题没有那么简单。

中小学配餐在当地是新事物

从2019年9月开始试点,到今年6月在呼和浩特城区小学全面推行,营养配餐服务一直伴随着质疑声浪。

呼和浩特市教育局有关工作人员说,反对的声音主要来自三部分群体:一是小饭桌经营者,他们担心生意被抢;二是家住学校附近的学生及家长,他们没有配餐需要,担心作息时间调整后影响午休;三是有教师感觉实行配餐后,无形中工作量加大太多。

记者采访了解到,营养配餐的直接起因是呼和浩特市人大代表议案连续两年提到小饭桌无证经营和扰民问题。为解决小饭桌乱象,也为回应部分家长中午无法接送孩子的呼声,营养配餐才开始推行。

营养配餐到底怎么样?记者实地走访了部分小学。中午放学后,腾飞路小学五年级2班的18名学生没有忙着收拾书包回家,他们排队来到教室门外,装有午饭的保温箱在5分钟前已准时送达。可回收餐盒内装着米饭、鸡腿、油菜菜炒肉和素炒豆芽。“不是山珍海味,但营养安全。”腾飞路小学校长杨敏说。

学生在吃午饭的时候,老师和家长也没闲着。“每天中午都有陪餐老师和孩子们一起吃饭,此外还有十几名管理老师在各楼层巡逻。”杨敏说,每天有超过1/3的老师参与配餐的保障和管理工作。

为了让学生吃得安心,家长们成立了伙食委员会,监督、管理营养配餐事宜。腾飞路小学“伙委会”的家长代表巴特尔说,每个年级派出一名家长代表组成校级“伙委会”,这6名家长代表轮流到学校监督配餐工作。在家长细心监督下,配餐公司添置了保温效果更好的保温箱、清晰标注出每道菜的主料和配料,配餐质量不断提升。“配餐是个新事物,家长们也不懂怎么做,只能发现一个问题改进一个问题。”

争议焦点不仅是一顿饭

呼和浩特市教育局在5月就营养配餐工作进行问卷调查显示,参与调查的13万名中小學生及家長中,对营养餐配送有需求的比例超过45%,但目前参与营养配餐的73所小学、2所中学中,学生在校就餐量不足30%。有些家长和教师对营养配餐顾虑重重,不仅担心不能吃好饭,更对配餐后出现的一系列新情况心有不满。

家长最大顾虑是担心孩子休息不好。开展配餐工作前,小学午休时间一般是150分钟,现在午休时间缩短到90分钟。有家长表示,大多数学校没有可供午休的场所,孩子们只能东倒西歪地趴在书桌上休息一会儿,担心长期下去影响身体发育。呼和浩特市17中的学生家长赵女士去年为孩子选择在校配餐,今年又改成了中午回家吃饭。

学校实行配餐后,午休时间缩短,下午放学时间相应提前,给家长接送带来新的不便。二年级学生家长陈先生说:“配餐制把作息时间全搞乱了,放学时间提早1个多小时,下午3点半就去接孩子,上班的家长只能请假出来。”

无法按时接孩子的家长,可以选择为孩子报名参加学校的课后延

时服务。但课后延时服务水平参差不齐,有家长抱怨是在浪费时间。三年级学生家长白先生说:“延时服务只是对孩子进行看管,没有真正发展他们的兴趣爱好,感觉每天的时间都浪费了。”

多位小学校长告诉半月谈记者,延时服务质量低,主要由于学校没有钱聘请专业的老师。而财政补贴不足,也是教师对开展营养配餐工作积极性不高的主要原因。据了解,呼和浩特市目前还没有为陪餐老师发放补贴。一位小学老师说:“老师每周轮流陪餐1次,年轻老师可能要陪2至3次,下午放学后还要开展延时服务,备课等工作只能晚上加班做。工作量上来了,补贴却没有到位。”

据统计,呼和浩特市已开展营养餐配送及课后服务的中小学中,表示工作负担增加的教师占比超过75%。教师的工作负担增加及相应待遇发放不到位等矛盾较为突出,导致中小学教师中认为该项工作必要性一般或没有必要的占比超过70%。

呼和浩特市教育局学生营养餐配送工作项目负责人马波说,营养配餐只是解决了学生中午用餐的问题,但学校发展和家长需求之间还有许多不匹配之处。有老师说,家长要求学校做的太多了,既要教书育人,又要看管照顾,还要提供高质量的课外服务,远超学校的能力范围。

责任边界:学校到底要管多少

孩子中午没地方吃饭、放学后没人接送,家长对此烦恼不已,而学校似乎成了解决这些难题的唯一责任方。营养配餐、课后延时都是学校提供的教学之外的服务,不仅不能脱离学校教书育人的本质,还要做到非营利、满足多元需求,这给学校增加了很大压力。

孩子是学校的学生,也是家庭的一员、社会的成员。保障孩子健康成长,不应只由学校一肩挑,家长、社会都应承担起相应的义务,减少学校的社会化服务,使学校有更多精力投入到教书育人中。

明确学校的责任边界,为老师“减负”,给学校“松绑”。“老师的精力是用于教学,还是管学生吃饭?”这种吐槽不无道理。有教学任务的教师还要管理学生吃饭休息,既当老师又当保姆,无形中增加了许多工作压力。多位中小学管理者建议,可通过增加待遇、增派工作人员等方式,降低教师群体工作负担,提升教师的工作积极性。

鼓励第三方参与学生服务,以多元主体满足多样需求。开展营养配餐后,还有部分学生有到小饭桌进行午间托管的需求,可对小饭桌严加管理、提升质量,满足不同学生群体的需求。

呼和浩特市一项调查显示,有20%的家长有付费参与课后服务的需求,但课后服务收费目前没有依据,学校不敢开展收费课程。多位教师和学生家长建议,有关部门可制定课后延时收费的政策,联合社会培训机构,将他们引入校园共同办好延时服务。

孩子的教育在学校,但家长不能把孩子丢给学校做“甩手掌柜”,应承担起应尽的义务。多位教育工作者表示,家庭教育也是孩子成长过程中的重要一环。要畅通家长参与学校治理的机制,学校开展配餐、课后延时等服务,需要家长、学生、学校三方建立起监督和评价机制,提升服务质量。

/新华社