

把防灾减灾的功课做实做细

本报评论员 吴迪

桥梁被冲毁,大量汽车被冲走;数列进京列车因线路遭遇水害而停留,受阻旅客被安全转移;部分公交车、地铁停运……截至8月1日上午,北京已转移群众5万余人,解放军、武警官兵已投入紧张的抢险救灾任务,全市落实抢险队伍3128支20余万人。尤其不幸的是,截至8月1日6时,北京本轮强降雨已造成11人遇难。

我们为暴雨中逝去的生命痛心,为遭受损失的百姓、家庭惋惜,也希望这样的灾害天气能够尽快结束,方方面面的损失都能更小一些。

天灾不可避免,但如何防灾减灾、如何在应对灾害性天气的过程中发现短板和不足、如何促进相关机制不断健全和完善,始终是一个重大课题,因为这事关诸多人民群众的生命财产安全,事关经济社会发展和稳定,事关社会治理的成效。

灾害性天气是对相关防灾减灾机制的一次考验。防汛设施、泄洪通道是否可以从容应对暴雨的降水量,相关的灾害预警、研判及应急处置措施是否能够落实到位、及时高效,相关的救援通道是否畅通,灾情过后,

对这些问题,有关地方和部门需要好好总结,尤其要补足短板,最大程度上提升防灾减灾的针对性、有效性、指导性。

在台风“杜苏芮”登陆后,受其移动路径影响而遭受暴雨袭击的地区,采取了不少应对之策。

在应急处置方面,各地充分利用通讯技术、气象卫星等手段,密集发布天气和灾害预警信息,指导有关方面抢险救援,关闭景区并发布居家办公建议,向公众发布避险指南和自救攻略;部分地区在暴雨来临前,遵照暴雨红色预警、山洪红色预警等信息,连夜转移安置民众;不少地方在防汛一线点位配备人力物力,对交通、电力等基础设施及时抢修,对转移安置受灾群众、后勤补给保障做好对接服务等。这些有效的方式、举措应该进一步夯实。

立足长远,各地日常的河道清淤、堤坝加固、山地造林等工作,以及诸如地下管廊建设、智慧城市和海绵城市建设等更宏观层面的规划设计要有序落实和推进。

从法规规定上来说,《气象灾害防御条例》及一些地方制定出台的气象灾害防御办法,为各地具体的防灾减灾工作提供了指引

和遵循,更高层级的自然灾害防治法也发布了征求意见稿。

某种角度上说,应对气象灾害“永远在路上”。要不断总结防灾减灾经验,形成可参考、可快速启动的机制和样本,让防灾减灾链条发挥出更大效能。

当然,防灾减灾也离不开全民视角——加固防灾减灾的群众防线,是夯实自然灾害防御体系的必然要求,也是关键一环。通过科普和宣传等让百姓多一些警惕意识、防范手段、自救常识,当好自身安全的第一责任人,同样重要。

“杜苏芮”余威尚在,新的台风“卡努”又靠近我国东南沿海地区。与灾害天气的对抗、斗争或许不可避免,我们能做的就是不断加强、完善自身的防御体系,把相关的防灾减灾功课做实做细,让“不死人、少伤人、少损失”早日成为现实。

“宁可十防九空,不可失防于万一”,以大概率思维应对小概率事件,以前车之鉴作为后事之师,防范化解灾害性天气可能带来的各种风险,相关的努力、方法、智慧,须多些,再多些。



“宁可十防九空,不可失防于万一”,以大概率思维应对小概率事件,以前车之鉴作为后事之师,防范化解灾害性天气可能带来的各种风险,相关的努力、方法、智慧,须多些,再多些。

这几天,京津冀地区普降大到暴雨引发全国关注——据新华社汇总,7月30日以来,受台风“杜苏芮”残余环流影响,京津冀地区持续遭遇强降雨,局地具有一定极端性。在此期间,北京门头沟区、房山区受影响程度较大,部分区域发生洪水和内涝灾害,个别

“这身衣服”穿在身上,责任刻在心里

放、安抚焦虑的旅客,一边反复叮嘱大家不要拥挤以免发生危险。喊话过程中,她带着哭腔表示:“就是因为穿了这身衣服,我得对得起大家”……

这段视频很快登上社交媒体热搜榜。有人称赞赵阳的每一句话“都是肺腑之言”,有人表示她就是受困旅客的“定心丸”。据铁路方面消息,7月31日午间,上述滞留旅客和工作人员已全部转移至安全地点。

载有数百人的列车因强降雨及其引发的自然灾害长时间在途中停留,不难想象,这种情况下乘务员体力上的辛苦和心理上的压力都非平日能比。即便如此,赵阳依然展现了过硬的职业素养。赵阳说:“我是一个女人,也是别人的孩子”——面对强降雨可能带来的危险,她也会恐惧、紧张,然而身为乘务员,她要最大限度服务旅客、保证他们的安全。在短短40秒的视频里,人们可以明显感觉到,赵阳能够说出这番有温度的话,是因为

在她心里责任感战胜了恐惧、使命感战胜了疲惫。

近期,我国多地降雨频繁,险情时有发生。7月27日凌晨,四川泸州古蔺县遭遇强降雨天气,当地公安局巡防大队成员在巡逻时发现一辆载有多人的汽车被困水中。救援时,其中一名女童因呛水身体不适,辅警康安友便在齐胸的水流中奋力将其托举过肩转移至安全区域,并及时送医治疗。相关视频被路人拍下传到网上后,不少网友为之感动。事后,康安友获记个人一等奖。

和赵阳一样,私下里康安友也是别人的孩子,但同样因为“穿了这身衣服”,在湍急的水流中冒着危险救人就成了“本能”——他不是不害怕,只是在那一刻忘记了害怕。

类似的情形并不少见。以此次京津冀地区的强降雨为例,无论是分布在城市各处监测雨情、水情的水务工作者,还是抢险救灾的解放军及武警官兵,或者是为维持城

市基本运转而准时到岗的保供人员,他们之所以“雨下得越大越要往外走、往前冲”,也都是因为职责所在、使命所然。截至8月1日6时,北京本轮强降雨已致11人遇难,这其中便有参与抢险救灾的消防人员,令人痛心。

“这身衣服”的力量并非只在关键时刻显现。可以想见,如果没有平日里对工作认真负责的态度,他们未必能在危急情况下挺身而出;如果没有长期演练、熟悉预案,极端天气下,相关部门及工作人员未必能够第一时间就位且担当作为。

某种角度上,“这身衣服”并非特定人群才能拥有。穿制服的政务服务窗口人员,穿白褂的医务工作者,穿橙色工装的环卫工人,还有诸多没有统一着装的各行各业的劳动者……社会分工不同,人们的角色也不同,但无论什么时候、在什么岗位,有责任心、有担当都是做好工作的前提,是一个人对自己职业应有的尊重,是行业乃至社会进步发展的重要推动力。

有形的衣服有限,无形的衣服很多。希望更多人能够将“这身衣服”的职业素养和精神追求“穿”在心里,掂量它的分量,更延伸它的意义。



罗筱晓

据7月31日新华社报道,一段“乘务员哽咽安抚乘客”的视频引起了广泛关注——7月30日,受持续强降雨影响,行驶在途的K396次列车在北京门头沟落坡岭处停车避险。由于停车时间较长,列车内食物、饮用水等物品告急,乘务人员在停车点附近有两处塌方的情况下,冒雨下车徒步至前方站内取回物资。在物资发放过程中,聚集在餐车的旅客越来越多,兼职值班员赵阳发声维持秩序,于是就有了“哽咽安抚乘客”的一幕。从视频看,赵阳一边承诺有免费食品发

外卖骑手为食品安全“吹哨”效果可期

叶金福

近日,广东省广州市海珠区市场监管局举办“外卖骑手食品安全监督员”聘任暨业务培训会,首批100名外卖骑手受聘为“食品安全监督员”,他们将协助市场监管部门加强对第三方网络餐饮服务平台及外卖配送行业的食品安全监管。(见7月31日《中国消费者报》)

眼下,外卖食品安全是一个不可回避的话题,外卖商家后厨脏乱差等现象,更是不少消费者的共同“槽点”。消费者往往看不到外卖商家的真实环境,只能从商家提供的信息、消费者的评价等方面获取相关信息,即使怀疑有食品安全问题也大多无从举证。没有了公共监督的约束,商家也便“全凭自觉和良心”了。

如此背景下,聘任外卖员当“食品安全监督员”,是一个很现实和精准的举措。外卖骑手是与商家点对点接触的灵活个体,相对更容易看到商家的环境和卫生状况。此前,浙江杭州一起食品安全案,正是由外卖员主动举报的。

事实上,除了广州海珠区,辽宁沈阳、江苏无锡等不少地方都开展了聘任外卖骑手担任“食品安全监督员”的探索,这是一种治理创新,也是保障外卖食品安全的一记妙招。对于食品安全监管部门来说,有了“吹哨人”,第一时间发现食品安全隐患的可能性大大提高;对于外卖商家,外卖员成了监督员,会形成一种震慑和倒逼。而对于消费者来说,“舌尖上的安全”也多了一份保障。

当然,守护外卖食品安全,不能仅靠外卖骑手,还需监管到位和商家自律。一方面,相关职能部门应积极履责,既要对外卖商家全链条、线上线下方位“严督查”,又要对存有食品安全隐患的商家“严处罚”,严守外卖食品安全防线。另一方面,外卖商家应懂得自律、法字当先,切实做好后厨的卫生工作,确保每一份外卖食品干净无忧。

多一些类似外卖骑手担任“食品安全监督员”的治理创新,社会监督、行业自律、执法震慑便会形成更大的合力,外卖餐饮食品安全水平便会再上一层楼。希望这样的举措能够被更多地方学习借鉴。



图说

不安

据7月28日《中国青年报》报道,近日,某网络订票平台推出的一项“火车卧铺女性拼团功能”引发关注。该服务收费标准为10元/人,即保证拼团成功出票时,同房间均为女性,若拼团失败,退还所有费用。

火车卧铺车厢中,每四个或六个铺位构成一个相对封闭的包厢,若包厢内都是陌生人,且性别比例相对失衡,一些乘客尤其女乘客便可能会感到尴尬和不安。上述商家推出的服务很好地顺应了一些女性乘客的需求,这其实也是改进乘客体验的一个努力方向。近年来,从“普速列车是否该取消吸烟区”到“夏天地铁车厢空调太冷”,公众出行的一些细节不时引发公共讨论,这是意见碰撞、凝聚共识的过程,也是推动相关服务不断细化的过程。一些昔日争论颇多的话题,也因此有了较好的解决方案,如铁路购票系统自动为60岁以上老人分配下铺。让服务体验更舒心,相关方面可以多一些探索和尝试。

赵春青/图 福超/文

带薪休假如何告别“纸上权利”的尴尬

吴学安

据新华社报道,7月31日,国务院办公厅转发国家发展改革委关于恢复和扩大消费措施的通知。其中提出全面落实带薪休假制度,鼓励错峰休假、弹性作息,促进假日消费等。

通知发出后,“全面落实带薪休假制度”再次引发热议,这也折射出公众心中的所想所盼。目前,多个省份都出台了促进旅游投资和消费的实施意见,其中均提到要落实带薪休假制度,一些地区还鼓励企业发放旅游消费券或旅游休闲补贴。

早在2008年1月,国务院就发布实施了《职工带薪年休假条例》,但现实中,这一制度的落实情况参差不齐,一些非公企业的落实情况更不容乐观。有报告显示,去年,有超过50%的职工当年享受了带薪年休假。还有相

关调查显示,50.4%的人表示所在单位不实行带薪休假,78.1%的人认为劳动关系双方不对等,员工没有话语权,带薪休假难以有效落实。

带薪休假制度是对劳动者身心健康的一种保障,也回应对劳动者休息权的诉求,然而,不少劳动者真正享受带薪休假还有不少困难,这与企业的法治意识和具体的生产经营有关,也与劳动关系双方的地位和话语权不对等有关。带薪休假话题屡屡登上热搜,针对的其实更多的是那些劳动者想休但单位不允许,或者单位对此不予落实的情况。

《职工带薪年休假条例》规定了职工享有带薪年休假的天数等细则,明确了其与国家法定假日一样,具有法律强制性,同时设定了至少三条救济措施:一是单位不安排职工休年休假,又不给予3倍报酬的,由政府人事或劳动保障部门责令限期改正;二是对逾期不改正的,除责令该单位支付3倍报酬外,还应按

年休假工资报酬的数额向职工“加付”赔偿金,通常是加付工资的50%~100%;三是对拒不支付年休假3倍报酬、赔偿金的,属于机关团体单位的,对直接负责的主管人员及其他直接责任人员依法给予处分,属于其他单位的,由劳动保障人事部门或者职工申请法院强制执行。

然而,目前带薪休假制度的“执行力”不足仍是一个问题,如果企业不主动就此“建章立制”,予以落实,劳动者往往只能“望假兴叹”。有关部门须加大劳动监察和执法力度,敦促用人单位增强守法意识,保障劳动者的休假权。

全面落实带薪休假制度,是构建和谐劳动关系的必然要求,一定程度上也是社会文明和进步的一种体现,期待各地推进劳动者休假权落地的步伐再快一些,力度再大一些、保障再多一些,让带薪休假真正告别“纸上权利”的尴尬境地。

聚焦

推进无障碍环境建设,让残障人群出门无忧

胡欣红

据7月29日中新社报道,近日,一名有视力、肢体障碍的女孩独自从广州去深圳的视频引发网友关注。一路上,工作人员让她搭着手臂,引导她前往检票口,进站、候车、上扶梯。到深圳转乘地铁时,无障碍安检、乘车等各个环节也充满了其他乘客的善意。140公里、18次爱心接力……她用胸前的运动相机拍下全过程,利用读屏软件剪辑并发布到网上。

在不少人的印象中,视障人士出行或有专人陪同,或携带导盲犬,否则就是在“挑战不可能”。正因此,上述女孩视力全盲、肢体残障,从高铁转到地铁竟能一路无阻,才令人感慨不已。或许,在他人看来,视障者就应该尽可能不出门,以免给自己找麻烦。实际上,能像正常人一样生活,是视障者内心的极大渴盼。整个社会对于残障群体的关爱,不应只是帮助他们解决衣食之忧,更要让他们无障碍地融入社会。

我国的无障碍环境建设从上世纪80年代就已起步,2012年住建部发布了《无障碍设计规范》,明确了道路、广场、绿地、居住区等场所的无障碍设施建设标准。今年6月28日,十四届全国人大常委会第三次会议表决通过《无障碍环境建设法》,重点保障残疾人、老年人平等、充分、便捷地参与和融入社会生活。

然而现实中,我国的无障碍环境建设和管理仍存在一些问题和薄弱环节。比如,盲道状况百出、“步步惊心”,“150米盲道成十八弯”“300米盲道30多个障碍”等,无疑会吓退诸多视障者。正如有网友所说:“我们平时之所以很少看到视障人士,不是因为他们鲜少存在,而是他们出来太不方便了。”

应该认识到,无障碍设施并不只是视障者的“刚需”,也关乎庞大的潜在的面临出行困难群体。2021年第七次人口普查结果显示,我国60岁以上老人达到2.64亿人。老年人、残疾人、孕婴和病患群体等,我国有潜在出行障碍的人群或可达5亿人以上。如何满足他们的日常出行需求,折射出一座城市的文明程度,也给无障碍出行环境建设提出了更高的要求。从某种角度上说,每一个人都可能在人生中的某一特定阶段成为“行动不便者”,所以无障碍环境建设其实是造福每一个人的事。

“深圳地铁里的人都特别好,到站之后整个车厢的人都在提醒我,想把我送到门口。”这次旅途之中,除了工作人员之外,乘客们也纷纷对上述视障女孩施以援手。这样的温馨画面,也让公众看到了无障碍环境建设中不可或缺“软件”部分,即人际间的善意流动。

上述女孩说,希望通过这个视频鼓舞残疾人放下负担、勇敢生活,助力越来越多残障小伙伴独立生活、走出家门。显然,这样的心愿无法通过女孩一人的行动去实现,也不能纯粹依靠他人的善意和温暖。让更多的“行动不便者”敢于、便于走出家门,无障碍环境的硬件和软件建设还需继续发力。

老年人钟爱公交?出行不便的难题待解

于瑜

地铁出行速度快、打车出门省脚力,但城市中穿梭的公交车依然是老年人最钟爱的出行工具。据北京日报客户端报道,由于部分公交车的设置不够合理,老人对出行依然格外犯怵——坐车可能要爬几百级台阶,换乘折腾耗体力,公交车和车站间落差、间隙较大……“坐车不方便,一些腿脚不好的老人,索性就不出门了。”

中国人口福利基金会发布的《老年人出行现状调查报告》显示,75%的老年人日常出门距离在5公里以内,21%的老年人日常出门活动的范围不超过1公里。老年人出门目的地多为菜市场、公园、医院、幼儿园等相对较近的场所。这与老年人的日常生活需求相对简单有关,但较少去远一点的地方,也与畏难心理有关,比如,“进出站不方便”“看不懂换乘标识”“不会使用智能设备”等。

老年人怕出门和不方便出门,与城市公共交通设施适老化改造仍有不足有关。一方面,适老化升级是一个综合工程,需要市政、交通等部门多方面配合衔接;另一方面,一些已完成的适老化改造其实并未完全契合老年人的需求,在细节上仍有待完善。

此前,在关于填平“银发族”数字鸿沟的讨论中,让老年人能够畅享智慧交通是其中的重要内容;提升适老化无障碍交通出行成为地方两会的重要议题,代表委员也给出了不少探索方案。

让老年人顺畅出行,既需要有关方面在充分调研的基础上进一步完善顶层设计,更需要通过“绣花”功夫,从解决具体难题入手,提升公共交通设施的便捷性和实用性。比如,更科学地规划和调整站点设置,在人员流动较大的医院、菜市场等场所附近增开区间车辆,鼓励司乘人员“多看一眼、多等一会儿”“上车搭把手、下车送一程”等。

不少地方在本地交通发展规划中明确提出,要不断丰富个性化、多样化的出行供给,其中,用好数字化、信息化是重要方式。当前,一些企业推出老年版打车APP,一些地方增设了专为老年人设计的扫码消费站点等,但从各方反馈来看,信息化助推交通出行便捷化的尝试,仍存在堵点,进而影响着相关设计、设施的可达性,还需进一步予以完善。

进而言之,公共设施适老化改造不能想当然,而应从老年人的现实困难和需要入手,重点着眼于细节和小事,兼顾长远规划和眼下难题。适老化改造是一个系统工程,有关方面只有在思想上先适老,才能在举措上更适老。