

社会更和谐 取决于多数人的快乐

22日上午8时许,31岁的郭某驾驶一辆轿车快速穿越惠东县城南路的断头路后,飞出近70米坠入西枝江,下午2时许坠江轿车被打捞上岸时,郭某早已身亡。据不完全统计,该路段建成4年来,已经发生多起交通事故和溺亡事件,去年4月26日就有一名驾车市民沿着同样的线路,以同样的方式坠江身亡。(6月23日《南方都市报》)

夺命的不是断头路 而是“断头的责任”

“断头路”之所以可怕,不仅在于有形的设施缺损,更在于无形的责任断裂。如果不是跨河大桥建设一拖再拖,300多米断头路早已天堑变通途;如果不是防护措施形同虚设,市民能抑制住前往断头路游玩的冲动;如果不是起点防撞墩没有及时复位,郭某的轿车就能在危险边缘停下……这一连串“如果”,哪怕有一个成为现实,就能避免断头路夺命的悲剧发生。遗憾的是,这只是我们的善意假设,由于相关部门的责任集体失守,断头路最终成了名副其实的“断头路”。

甚至,当事后面对记者采访,有关方面还在强调客观原因,推卸主观责任。惠东县政府负责人表示,因河对岸的征地等原因,大桥建设时间一直延宕至今,并非故意制造断头路。惠东县公用事业局强调,设置了禁行牌和防撞墩,但疏中有漏,各种障碍不断地被人挪开。每个部门都言之凿凿,大倒苦水,试问,难道司机家属的痛楚和无助,能向谁去诉说,究竟谁该为他们亲人的不幸负责?

修路时从长计议,为大桥预留引桥路段,这未尝不可,但有关部门不能只图施工方便,忽视了公共设施安全。尤其当大桥工期一再延后,这段闹市区主干道上的断头路,更成为一个亟待拆除的“定时炸弹”。只要开车走上一程就不难发现,该路段没有红绿灯,途经车辆车速较快,不熟悉路况的驾驶人很容易看到断头路的尽头时已来不及刹车。连记者都能体验到的安全隐患,有关部门为何就没有发现和解决,说到底,还是缺失责任心,没有设身处地为公众安全考虑。就连去年有市民飞车坠江身亡,都未能引起足够重视。有关部门虽然安装了防护设施,但由于疏于巡查和维护,防撞墩经常被人挪开,逐渐失去了保障安全的作用。

在我们各自生活的城市,随处可见这样的景象:下水道的井盖不翼而飞,就有城管部门竖起提示牌;危险的火车岔道口,都有醒目的“当心火车”……起初,我们会感动于有关部门颇具人性化的善意提醒。但是,时间一天天过去,问题依旧,甚至不时还有“行人骑车跌落地窖”、“幼童横穿铁路被撞”这样的新闻传入耳中。人们不禁要问,管理部门的职责仅仅是作出安全提示吗?难道提示市民就能代替解决问题?保障公共设施安全是职能部门的底线职责,岂能用一张薄薄的提示牌,就把规避风险的责任转移到了老百姓头上?

惠东住建局负责人表示,目前政府已经排除困难,跨河大桥将于年内动工建设,届时断头路段的断头现状将不复存在。不过,欣慰之余我们仍有隐隐不安,有形的断头路可以连通,有关部门头脑中的责任意识如何接上?否则,我们开车抑或行走在这座城市,还要步步惊心。 张枫逸

究竟是什么影响了中国人的安全感?《小康》希望通过调查能揪出这些潜在的“杀手”。在20个各种可能的可能影响到安全感的因素中,受访者选择最多的依次是“食品安全不能让人放心”、“环境污染严重”、“所在城市贫富差距过大”、“医疗得不到保障”等。

吃得安全 才能免除怕与忧

民以食为天。可以说,吃,是民生最重要的内容,吃得安全,是公权力不容回避的责任。食品安全出麻烦,不仅是老百姓的烦恼,还是困扰社会的问题。影响老百姓安全感首因是不安全食品,所提示的是这个问题在当下的严重程度。

对于食品问题,人们普遍缺乏安全感,因为人人都提心吊胆,每天似乎都躲不开有害食品,但又不能不吃。在某种程度上,不安全感已成了一种“集体潜意识”,大家被迫性地生活在怕与忧里。

有一句话叫眼不见心不烦,但这些话却不能用在某些食品上。因为,有些食品人们肉眼根本看不出有毒没毒,但它对人身体的侵害却是实在的,甚至是致命的。许多令人难以置信的有毒有害食品,叫人防不胜防。

监管不严,造成制假成风,从鱼翅燕窝到红薯粉条,从地沟油到孩子喝的奶,事事皆忧。层出不穷的食品卫生安全事件,让老百姓惶恐不已,没有抵御的办法,老百姓唯求公权力作为,只能求自身百毒不侵。

自身百毒不侵是万万不可能的,它只是一种不管用的浅表的心理暗示而已。所能期待的还是公权力发挥制度的威慑力,至少要让那些谋财不惜害命的人倾家荡产,受到法律的严惩,从根上解决不法商贩制假造假问题。

近日,在2013年全国食品安全宣传周启动仪式暨第五届中国食品安全论坛上,公安部领导要求各级公安机关更好地发挥职能作用,依法严厉打击食品安全犯罪,广泛发动群众举报线索,积极推动食品安全综合治理,着力形成维护食品安全的整体合力,让犯罪分子如过街老鼠无处藏身。这些举措,对食品安全而言,都是好事儿好事儿,只要不是纸上谈兵,只要不是空喊口号,它就能织成一张安全网,让老百姓早一天吃上放心的食品。 伊文

城市生活会给国人的健康状况带来哪些改变?日前,慈铭体检联合中国医师协会、中国医院协会、北京市健康保障协会在京发布《2012年中国城市居民健康白皮书》。调查对象提供的答案显示:七成市民不快乐。(6月23日《健康报》)

快乐是一种心境,一种发自内心的情感,一种明澈的内心感觉。快乐不快乐,只有自己最清楚。烦躁、自卑、孤独等情绪,都是快乐的反面。

这是让人沮丧的事情:大部分人在过去一个月,被一种或多种负面情绪困扰超过5天以上。5天以上心乱如麻,不得安宁,还会扰动其余日子的清静,忧郁、生活及工作态度消极、疲倦感、对周围事物缺乏兴趣、创造力耗竭、突发恐惧等情绪频频发生,也就不足为怪。

快乐,是人生中最重要的大事。人们需要快乐,就像需要衣食一

样。换句话说,快乐,是生活的必需品,是日常需要。一个人不快乐,还会影响别人的情绪,面对某人的愁眉苦脸,周围人的情绪会像疾病一样受到传染,既扰乱生活,也扰乱工作。

户外活动少、热量摄入过多、饮食不规律、抽烟等不良生活方式会影响健康,导致各种各样的疾病,必然造成人的不快乐。在所生活的城市,感受的是嘈杂是乱象,整日看到的是灰霾,呼吸的是有毒空气,吃喝的安全性亦不确定,这些都能带来生理和心理上的不适,并引发愁闷之情,引起普遍的焦虑。

快乐是美德的伴侣。乐人之乐,人亦乐其乐。快乐还是亲朋好友之间营造的一种氛围,对工作、家庭亲情或朋友存在过度给予或过度索取、情绪波动大、偏执和患得患失等情感都是不快乐的动因。

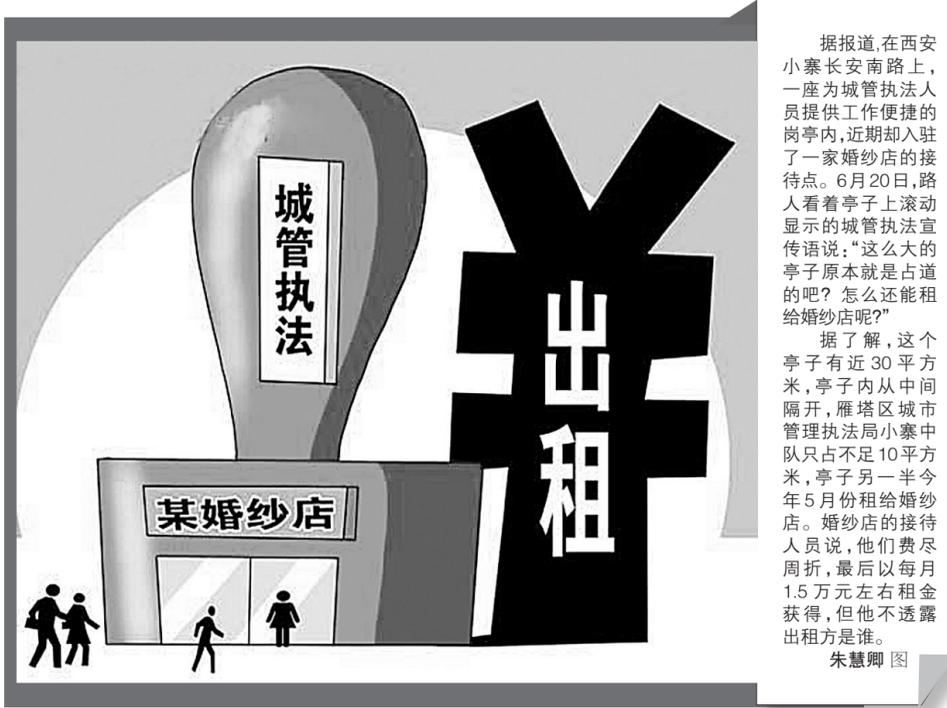
快乐是深刻的东西,还是个人的

事情。一个人若是能与自身相处,听从自己内心的声音,服从内心的律令,他与世界,也就更容易达成和解。对于自己所熟悉的和认可的作深入的了解,就会生活得更为自在,而不是感到疏离了世界。

快乐不快乐不仅取决于身体健康与否,更取决于外部世界所带来的心理波动。社会共有资源不断被既得利益集团无理侵占,社会公平公正之天平不断倾斜,是造成许多人不快乐的一主因。

作家果戈理说,快乐,使生命得以延续。快乐,是精神和肉体的朝气,是希望和信念,是对自己的现在和未来的信心。从另一个意义上说,公权力若能以人为本,给社会人群以更多的平等,给民众以更多的权益保障更多的尊严,给弱势群体以更多的关怀,大家就会多一点快乐,社会亦会多一些和谐。 今语

西安城管执法亭出租给婚纱店



据报道,在西安小寨长安南路上,一座为城管执法人员提供工作便捷的岗亭内,近期却入驻了一家婚纱店的接待点。6月20日,路人看着亭子上滚动显示的城管执法宣传语说:“这么大的亭子原本就是占道的岗亭,怎么还能租给婚纱店呢?”

据了解,这个亭子有近30平方米,亭子内从中间隔开,雁塔区城市管理执法局小寨中队只占不足10平方米,亭子另一半今年5月份租给婚纱店。婚纱店的接待人员说,他们费尽周折,最后以每月1.5万元左右租金获得,但他不透露出租方是谁。 朱慧卿 图

主动装空调的校长才是好校长

天气越来越热,大学生们纷纷“约睡”校长,希望他们睡到学生宿舍,亲身感知需要装空调的迫切性。大学生在约谈,长沙有几所高校的负责人也作出回应,他们表示,会考虑在学习场所或宿舍安装空调。

虽然只是在几年前,但于我的大学时代,要求在宿舍安装空调的声音还非常微弱。一方面,尽管那时已不再“天是蓝的,水也是绿的,河里是怎么洗澡的”,但至少夏天还没有这么热,一台小风扇就足以抵御酷暑;另一方面,那时空调还略显“奢侈”,话语权

弱势的学生不敢提这有些“过分”的要求。

今天当然不同彼时,但大学生装空调的声音已是“理所当然”。原因并不仅是越来越热的天气,而更在于,大学在产业化,因为支付不低的住宿费用,学校管理方已在某种意义上成为后勤服务的提供者,他们必须提供与此相匹配的住宿条件来。南北学生们为什么会纷纷要求装空调?原因无非是宿舍住的人太多,风扇数量有限,学校能够纳凉学习的地方太少。要求校长装空调,就是要求他们归位教育产业化环境中的合格角色。

一个常被拿来拒绝装空调的借口是,大学面积庞大,因此将产生巨额的费用,所以仍然希望学生“心静自然凉”。类似的借口其实经不起一驳,也早被围观者指出其中矛盾重重。如果说大学确实穷尽财力仍无法装空调也罢,但事实果真如此吗?校区在扩张,三公经费逐年递增,甚至将校园里的公共资源都异变成了创收路径。如此之下,“心平气和”地来拒装空调,只会让学生情绪“不稳定”。

主动装空调的高校校长,才是好校长。当然,有两点仍然是需要提醒的。口头承诺更需转为具体行动。不能6月许诺然后拖到9月,最后不了了之,这样只会累积成明年学生更大的不满。同样,对于学生来说,装空调只是消除过度高温的“不适”,倘若因此而将其当成舒服生活的方式,那空调也在无形之中贬值了。 王行

高铁打折莫将普通旅客排除在外

据报道,从7月10日开始到8月31日的京广高铁、广深港高铁部分车票打折,是这两条线路开通以来第一次打折优惠,其中京广高铁票价最高减价接近500元,广深港高铁一二等座票价优惠后几乎相同。但上座率最高的二等座并不在打折范围内,引发争议。

但是,为什么打折仅限于京广高铁、广深港高铁部分动车组列车的商务座、特等座和一等座?对普通旅客而言,仅仅高端车票打折其实是“没有意义的优惠”,因为他们出行本身就不会选择这样的高端票。

作为一种有选择性的商业行为,高铁将普通票排除在打折范围之外,说明铁路票价的市场化意识仍旧非常不够。一方面将普通旅客视为铁路利

润的主要贡献者,另一方面优惠政策撒胡椒,却又仅仅伸向所谓高端客户,这未必不是一种歧视。

如果高铁普通座也打折,与普通列车的价格差距就不会那么明显,不符合其“差别化定价”策略,这也许是高铁将普通座排除在打折范围之外的一个原因。其实,除非普通座总是满员,否则拉几个人是拉,拉满车人也是拉,铁路没有理由宁可浪费座位资源也坚决不打折。

高铁每运行一趟都需要高额成本,在淡季适度打折提高上座率,符合铁路企业利益。但是,搞选择性区别对待,却有可能适得其反。铁路票价要进行市场化改革,打折就应该成为一种常态,但绝不能总搞三六九等区别对待。像普通企业那样,平等对待所有的消费者,不仅有利于高铁与航空竞争,也有利于铁路改变形象亲近旅客;既能让旅客得到经济实惠,更能增加铁路企业的经济利润。 舒圣祥

找对象的、选秀的都在哭,最近,很多人对电视综艺节目泪点低的问题进行了褒贬不一的讨论。只要是涉及所谓励志类的节目,都会出现台上台下泪如雨下的情形,不少网友调侃说,明星们泪点太低,煽情泪水好比那水管里流出的自来水。

电视节目泪点低 折射出文化创新乏力

其实,泪奔也好,煽情也罢,还不是为了同一个目的——收视率。收视率意味着“收金率”。在当今这个资讯高度发达的信息社会,收视率意味着注意力,而注意力所代表的社会关注度,往往是广告金主们所看重的。当然,市场经济下,追求收视率无可厚非。电视台作为一个现代媒体,没有收视率就无法生存,收视率低就会逐渐被同行淘汰。

然而,为了追求收视率,电视节目同质化现象却越来越严重。你跳水,我也跳水,你选秀,我也选秀,你方唱罢我登场,无非是参与者不同,评判者不同。选手故事感人至深,草根励志比比皆是,恨不得把观众泡在泪水中誓不罢休。

那么,电视综艺节目制作方为什么不非抱着煽情、泪奔的指导思想不放呢?这背后折射出的,其实还是文化创新的乏力。

投资方总是想在风险最小的前提下,以最小的投入获取最大的收益,在没有更大的威胁和挑战到来之前,甚少有人主动进行创新,所以才出现打开电视都是煽情,一看节目都是泪奔,仿佛一夜之间遍地都是励志楷模的怪现象。其中,不乏收视火爆的电视节目其实是舶来品,相当程度上借鉴了节目形式或直接购买了版权。不先学习,吸收,何来创新发展?但问题关键在于,收视率不是一味地过度消费观众的眼泪,创新也不是谁比谁的观众眼泪更多。

所谓“创新”,就是在求异的前提下,发现前所未闻的规律,发明前所未用的技术,实施前所未有的举措,创造前所未见的事物。文化发展的实质,就在于文化创新。实现文化创新,需要博采众长。文化的交流、借鉴和融合,是学习和吸收各民族优秀文化成果,以发展本民族文化的过程;是不同民族文化之间相互借鉴,以“取长补短”的过程;是在文化交流和借鉴的基础上,推出融汇各种文化特质的新文化的过程。在文化交流和借鉴与融合的过程中,必须以世界优秀文化为营养,充分吸收外国文化的有益成果,同时要为我为主,为我所用。

当看什么都一样的时候,观众也许会选择什么都不看。因此,如果不进行再创新,观众的眼泪流尽之后,电视综艺节目的收视率在一阵虚高之后将陷入低谷。 宋华

至2030年,我国将建成总规模约40万公里的国家公路网。日前,国新办召开《国家公路网规划(2013年—2030年)》新闻发布会,交通运输部介绍了相关情况。交通部官员表示,未来收费公路占3%。

公路收费“瘦身” 何时让愿景照进现实

中国有句老话,“要致富,先修路”。从“蜀道之难”的历史到“大路通天”的今天,道路作为社会基础设施的根本意义,在中国从未被低估。路多了、路好了,不仅裨益民众出行,对于物流等支柱产业也将起到深远的影响。流通成本小了,虚高的价格与沉重的成本,才会真正淡定下来。根据规划,我国普通国道将由10.6万公里调增到26.5万公里,增加1倍多;国家高速公路里程将由8.5万公里增加到11.8万公里,增加3.3万公里。未来17年间公路投资超5万亿。规划之善,无需赘言。

当前,中国已经进入了“汽车社会”,目前民用汽车保有量已经达到了1.1亿辆,是1981年的60倍。驾车行驶在京藏高速公路上,有人抱怨堵车严重,还有人抱怨拉煤的车占据了大量的道路资源。这背后的现状,是“目前我国公路承担货运量是美国的3.7倍;公路货物周转量是美国的2.8倍,单位GDP货运强度是美国的6.3倍。”建设免费的高速路网,迫在眉睫。

根据职能部门介绍:从长远来看,我国收费公路占整个公路里程的比例大概是3%左右,97%左右的公路都是非收费公路,其中收费公路以高速公路为主。

这个3%是多还是少,不能仅仅参考抽象的97%。正如有论者所言:“目前我国高速公路里程达到9.6万公里,而截至去年底,我国公路通车总里程达到410万公里。简单计算可知,目前我国高速公路占全部公路里程的比例仅为2.34%。”如果按照这个看起来很小的“3%”测算,是不是意味着相当一部分公路还有拦路收费的“空间”?

有了这个小比例的“3%”,横亘在收费公路上的种种违规嫌疑更需要厘清。根据2011年年初审计署对18个省份收费公路的审计报告,有12个省份的35条公路收费期过长,收费高出投资成本数倍乃至10倍以上。譬如京港澳高速北京段延长收费期限至2029年。这条于2004年已实现盈余近6亿元的高速公路,此前被认为最迟应在2007年停止收费,然而由于从“政府还贷公路”变为“经营性收费公路”,收费期限便重新计算——在收费25年之后,还要再收费17年。凡此种种,都不是3%的目标所能纾解的沉疴。

无论是规划设计中的3%,还是民众眼里的3%,一个不争的共识是:为我国公路收费里程“瘦身”已是当务之急。不管是百分之几的比率,收费公路应该越少越好。这样的行动,起码还有两个期待:一是早点让愿景照进现实,真抓实干、说到做到,推进路网畅通工程;二是为每个节点设置一张时间表,循序渐进,有据可行,便于公共监督。

公路收费“瘦身”,这是大势所趋,也是因应民意之举。如何让愿景照进现实,职能作为需要经得起时间的拷问。 邓海建