

城市锐评

不妨给“文明码”多一些探索空间

■李英锋

江苏省苏州市在“苏城码”(2.0版本)上推出了“文明码”,并称之为全国首创,引发外界热议。对此,苏州市文明办回应:“文明码”正处于测试阶段,它的初衷是倡导文明新风尚,以正向激励为原则,且以市民自愿注册为前提,不存在强制行为。此外,“文明码”的得分高低,不与个人信用挂钩,对入学、落户以及公共资源的分配均没有影响,也不会作为二次处罚或惩戒的依据,交通违法行为由交警部门根据相关法律法规来执行。

苏州的“文明码”甫一推出,便遭遇了舆论的如潮质疑。很多质疑都试图剖出“文明码”的不同问题切面,指出“文明码”在当前语境下的运行障碍和生存困境。比如,有人认为,“文明码”缺乏明确的法律依据,不符合“法无授权不可为”的行政管理原则;有

人抱怨苏州市推出“文明码”之前未充分征集民意;有人担心“文明码”承载的信息会泄露公民隐私,给民众带来尴尬和焦虑;还有人表示,文明涉及心理、行为等方方面面的因素,难以被量化和考核,“文明码”仅凭少量要素来呈现一个公民的文明程度,未免失之偏颇,其全面性、准确性、公平性难以得到保障……

诚然,其中一些质疑不无道理,也表达了公众对“文明码”创建乃至更广泛的社会文明建设的关心,展现出了公众的参与和监督意识。这些质疑值得社会深入思考,应该得到苏州市相关部门的重视,应该被纳入到“文明码”后续的完善提升环节。但是,我们不能因为“文明码”存在争议就将其全盘否定、一棍子打死。

本质上,苏州市推出“文明码”也是一项创新、一项改革,而改革都不是一蹴而就、直达成目标的,需要遵循

循序渐进的规律,甚至可能遭遇波折。一开始,改革难以尽善尽美,很可能在一些环节存在这样或那样的问题,在探索过程中,改革不断磨合,不断发现问题、解决问题,不断矫正完善提升,才能日益成熟。正是因为改革的这一特性,近年来,为鼓励创新、支持改革,从中央到地方才大力推行改革容错机制,其用意就是为创新改革者卸下包袱、减轻压力,为创新改革营造一种宽松的环境。

尽管苏州市的“文明码”目前只涉及文明交通指数、文明志愿指数及其他一些文明指数,范围还比较窄,远不足以呈现公民的文明样貌,但起码搭建起了一个展示公民文明信息的基础平台,也汇集了几方面的信息,积累了一些经验。在前端测试的基础上,如果进一步征集民意,进一步完善机制(甚至可以考虑给“文明码”改改名),就可以解决很多人担心的泄

露隐私问题,缓解民众的焦虑和不适感,也可以进一步扩大“文明码”的信息涵盖范围,增强“文明码”的科学性、全面性、准确性,让“文明码”更有生命力。

根据苏州市文明办的回应,“文明码”以市民自愿注册为前提,只具有倡导激励功能,不具有强制性,不与信用以及相关具体行为挂钩。显然,按照制度设计,“文明码”具有积极的文明引领和督促意义,利于民众涵养文明意识,践行文明行为。文明城市的建设需要长时间的日积月累、不断升华,并让文明变成政府、企业和每个人内在、自觉、长期的行为准则,这也应当是苏州市推出“文明码”的意图所在。对于城市发展路上的每一步尝试,我们不妨多包容、多观察、多建言、多献策,为管理者留出探索发展的时间和空间,这才是我们面对改革创新应有的态度。

察言观社

让盲道不忙,才是真的帮“盲”

■何欢颜

作为视障人士出行的专用通道,盲道的建设和使用情况能够直接反映出一座城市的温度,是现代文明社会的体现。然而,云南省昆明市两位盲人近日走了一段五华区的盲道,短短300米竟遭遇30多个障碍,树坑、矮桩、电杆成为“拦路虎”,还在他们的膝盖上留下多处伤痕。无独有偶,内蒙古自治区赤峰市一处新修路段约150米盲道被改成十八弯,河南省郑州市400多米长的路段上有10多根灯杆“抢占”盲道。对此,网友戏虐:“盲道很‘忙’,除了盲人什么都有。”

盲人出行本就不便,盲道变“忙道”更是雪上加霜。障碍多了,盲人出行难度增大,“步步惊心”自然会减少外出。这也许就是人们日常在街上很少见到视障人士的原因之一,而这也恰恰说明我们对视障人士的出行保障工作做得还不充分。

我国城市盲道建设虽已多年,盲道体系却不完备,并未让盲道真正实现无障碍。笔者观察发现,盲道指引方向为障碍物、被城市公共设施占用、补建塑胶盲道不牢固、路边摊贩和车辆占用等是比较集中的问题。这不仅让盲道不能物尽其用,还在一定程度上让城市文明蒙了灰。这些问题屡见不鲜且一直被诟病,原因是多方面的。如果我们仅仅是停留在道德层面的谴责与呼吁,问题不但得不到根治,还有可能积累更深的社会矛盾。因为这不仅牵涉到盲道规划设计是否合理、审批铺设是否人性,还涉及到制度建设是否完备、监管执法是否到位等一系列问题。

如何保障视障人士的通行权呢?我们不妨借鉴新加坡城市交通无障碍建设:首先从规划理念上重视老年人及残障人士的出行需求、提倡交通无障碍设计,并将其纳入城市规划与建设的重要内容,真正落到实处,不是纸上谈兵,同时在管理维护上能保证方便使用,适时精细改进。如果我们真正做到政策上重视、规划上贯彻、设计上落实、施工上监管、管理上维护,从而形成城市交通系统的无缝衔接,就能营造出畅通的无障碍城市交通环境。

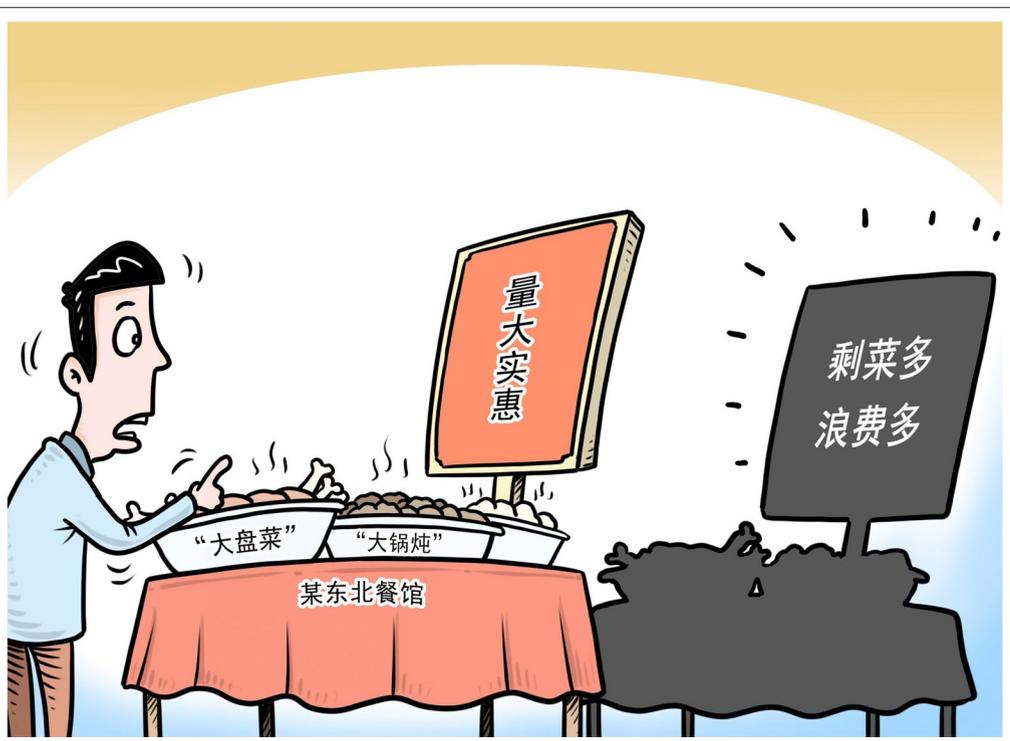
可以说,我国城市交通无障碍设施建设目前还停留在“有”的层面,在让其更人性化方面还有很多课要补。在日本,盲道可以说无处不在,为了让视障人士出行更顺畅,日本还将现代高科技运用到盲道中,如将IC芯片置入盲道或墙面内,当持有接收末端的视障者接近时,就会接收到道路说明等信息,从而使视障者能够清楚地辨别方位。如果我们在盲道建设上不停留在程式化设计,告别以往城市交通无障碍建设的生硬与麻木,是不是就能打造出更具人性的无障碍交通环境?

城市的文明不在于物质有多丰富,而在于对人的关爱无处不在。视障人士理应享有自由出行的权利,解决盲道成“忙道”的问题并不是什么难事。若我们能静心倾听这些微弱的声音,让盲道真正“帮盲”,走在街头就可收获更多温暖,而这才是一座文明城市该有的样子。

“量大实惠”浪费多

大铁锅装小鸡炖蘑菇、猪肉炖粉条,脸盆大小的铝盆盛装堆积如小山的主食……在东北,有很多以“大盘菜”“大锅炖”为特色的餐馆。记者在吉林、黑龙江、辽宁三省走访发现,以“量大实惠”为招牌的东北菜在不少地方很受欢迎,但也存在剩菜多、浪费多的现象。

新华社发 刘道伟作



微言微语

如何解救“困在系统里”的外卖小哥

背景:

近日,有媒体发布的题为《外卖骑手,困在系统里》一文迅速刷屏网络。文章指出:在外卖系统的算法与数据驱动下,外卖骑手疲于奔命,导致他们违反交规、与死神赛跑,外卖员成了高危职业。随后,饿了么率先发声,宣布增加“多等5/10分钟”新功能,但该功能却被很多知名专家和媒体质疑将责任转嫁给消费者。同日,美团外卖发布声明,表示将更好优化系统,在为用户提供准时

配送服务的同时,调度系统会给骑手留出8分钟弹性时间;同时改进骑手奖励模式,让骑手在保障安全的同时获得更实际的回报。

@瑾瑾:饿了么的回应确实是缺乏全面考虑的。但从消费者的角度来讲,我认为大部分的订餐者是善良的,也相信更多的订餐者愿意或可以考虑多给外卖员五分钟,只求大家平安无事,其实几分钟的等待时间对消费者的影响很小。

@微一辰:我们现在的外卖平台系统是有缺陷的,系统在进行最优配送方案的设计时,并没有或并未能实时地将当时的路面情况和天气状况放到智能系统的配送影响因素内。最优配送方案并不会时时存在,系统更应该人性化地考虑现实的配送条件,这才能从根本上保障配送员的安全。

@商业市场笔记:我们应该多渠道、多方式获取实时数据,从而应用大数据提升外卖平台的整体调度能力。另外,企业也应该多渠道、多方式收

取用户反馈,除了消费者对骑手进行评价,也允许骑手对消费者进行评价。美团就在回应中提出,定期召开骑手座谈会,设立产品体验官,充分听取骑手、公众、学者、媒体多方观点和建设性意见。

@泰克:与其说外卖骑手困在系统里,不如说是困在商家与消费者的需求平衡之中,商家与消费者都应当为外卖骑手的安全作出努力。算法是无情的,但我们能做的就是为冰冷的系统增加人性的温度。