

大巴撞上限高杆致死伤 问责司机也应思考限高杆能否更“友好”

17元吃海底捞 别给扣“薅羊毛”的帽子

只要契约不废，市场法则不失灵，则一切都合理，大可不必操心太多。



在追究肇事司机的责任之外，如何痛定思痛，避免类似事故的再次发生，显然更加重要。

据报道，4月17日20时许，桂林市西门桥发生一起交通事故，一辆旅游大巴车撞上限高架，车体受到严重损坏，致1人死亡多人受伤。据介绍，这辆旅游大巴车为桂A牌照，车上有乘客53名，加上司机和导游共55人。目前伤者已被送往医院救治，司机已被警方控制。

一起触目惊心的车祸，又将公众关切的目光聚焦在限高杆上——近年来，限高杆引起事故已多次发生，其中不乏惨痛的教训。此类事故中，肇事司机毫无疑问是第一责任人。不过，在追究肇事司机的责任之外，如何痛定思痛，避免类似事故的再次发生，显然更加重要。司机驾车迎面撞上限高杆，无外乎两种情况，要么是麻痹大意，要么是路况不熟。虽然此次事故的原因仍有待调查，但后一种情况也存在可能：外地车辆，天色已暗。实际上，路况不熟也是各类限高杆事故中的“高频词”。由此带来的问题是，对于那些“人生地不熟”的外地司

机，限高杆能否多一些警示和提醒？夜色昏暗的时候，限高杆的上限容易让人看不清，甚至由此产生误判。一般来说，如果在道路前作出明确的限高提醒，同时在限高杆上增设发光警示装置，当能更加有效地提醒司机加以警惕。另外值得一提的是，多数限高杆都与涉事限高杆一样是钢结构框架，限高杆的作用，在于警示车辆不要超限通行，但这种警示，没必要以车毁人亡为代价。因此，限高杆的材质能否考虑以塑料制品来替代钢结构？去年10月，国办督查室就货车行路难问题开展实地暗访。督查组走访发现，各地限高杆标准混乱、高度不一，密、杂、贵的限高杆增加

了运输成本，降低了物流效率。管理缺位的状况也不同程度存在，不可避免对城市管理和道路通行构成了一定障碍。城市道路工程设计规范规定，各种机动车行驶城市道路最小净高为4.5米。而现实情况是，不仅4.5米的限高杆在城市里很常见，有些地方的限高杆甚至远低于这个高度。那些参差不齐、以邻为壑的限高杆，更多考虑的是一时一地之需，而缺乏通盘考虑的全局意识。由此，不仅影响了城市交通的通行效率，甚至不免增加事故风险。《道路交通安全法》明确规定：道路配套设施的规划、设计、建设，应当符合道路交通安全、畅通的要

求，并根据交通需求及时调整。对于限高杆来说，有必要厘清三个基本问题：谁来安装、为什么安装、以什么样的标准来安装？从维护道路交通秩序和安全的角度出发，在特殊路段设置限高杆是必要的，但限高杆本身不能过于随意和任性。据桂林交警通报，此次大巴车撞上的限高护栏由铁路部门为保障高铁运行安全，依照国家有关规定设立。因此，肇事司机理应承担相应的责任，站在更好地维护公共安全角度，限高杆本身还有优化的空间，也有必要接受相应的“体检”和评估。成都商报-红星新闻特约评论员 赵志疆 相关报道见04版

技术手段恢复女方微信记录并散布 隐私权保护必须长钢牙

未经他人允许，恢复对方微信聊天记录，并且借助微信朋友圈等“广而告之”，很明显构成了对他人隐私权的侵害。

浙江临海市公安局近日侦破一起侵犯隐私案件，一男子因情感问题发生纠纷，用技术手段恢复女方微信聊天记录，且发至微信朋友圈和女方母亲及女方未婚夫母亲，构成侵犯隐私，被行政拘留6日。在很多人看来，因为区区一个微信聊天记录，就把人给拘了，至于吗？其实，从法律上讲，这样处理并不过分。表面上看，这不过是一起关于微信聊天记录的小纠纷，但实质上却是一个侵害公民隐私权的法律问题。在微信聊天记录的小小载体上，承载着公民不愿为他人知晓的私密空间、私密活动、私密信息，关系自然人的私人生活安宁。民法典规定：“自然人享有隐私权。任何组

织或者个人不得以刺探、侵扰、泄露、公开等方式侵害他人的隐私权。”未经他人允许，恢复对方微信聊天记录，并且借助微信朋友圈等“广而告之”，很明显构成了对他人隐私权的侵害。侵权意味着法律责任。根据《治安管理处罚法》，“偷窥、偷拍、窃听、散布他人隐私”，一般“处五日以下拘留或者五百元以下罚款”；如果情节较重，“处五日以上十日以下拘留，可以并处五百元以下罚款”。该男子被拘留6日，已算是“情节较重”了。侵犯隐私权之后，还有民事责任。就这起纠纷来说，女方如果精神受害，还有要求该男子给付精神损害抚慰金的权利。对隐私权保护的力度，彰显一个社会的文明程度。恢复女方微信记录并散布被拘，板子落到了侵权者身上，露出了隐私权保护的“牙齿”，这也是法治的进步。成都商报-红星新闻特约评论员 柳宇霆

如果不合规，就得及时查清背后是否存在利益链；如果合规，高价招租是否会带来消费成本提升，也应该有进一步让外界和家长安心的保障措施。

湖南邵阳新宁二中小卖部抢拍到手价320万元的视频近日在网络流传。3年的租赁权320万元，折算下来每年的租赁费超过百万元。如此刷新外界想象的高额费用，再次掀开了校园生意的冰山一角。很多网友质疑，“羊毛出在羊身上”，租赁成本太高，会抬高商品价格和消费成本。加上学校毕竟是封闭的消费场所，最终可能变成对学生的“收割”。对此，学校方面表示，小卖部招租是相关部门统一组织的；而当地教育部门则回应，是按合同来，合法合规的，“物品不可能违法涨价”。

这一回应并非没有道理。首先，校园招投标需要公开、公平、公正，而此次的小卖部门面租赁经营权拍卖，确实也是公开透明地竞价。至少目前来看，没有明确的程序违规证据，那么拍出320万元的高价，就是正常竞价的结果。另一方面，该学校学生超过3000人，考虑到现在学生的消费能力都比较强，且客流稳定，在这样的生源基数下，小卖部的月流水，甚至可能就是数十万甚至上百万元级别。对比之下，3年320万元的租赁费用，未必有那么夸张了。事实上，在此之前，很多地方学校的小卖部，租赁权都曾拍出过天价。比如据报道，南宁一中小卖部拍出年租173万元的价格。类似的案例说明，校园生意的回报率，确实比我们想象的要高得多。不过经过了公开竞价，并不意味着最后的价格合乎情理。对于外界的质疑，光是拿程序合规

很难轻易搪塞过去。毕竟，校园不是商场，商场公开竞价招租，面向的主要是有独立经济能力的成年人，然而校园小卖部的消费受众是学生。一方面，消费环境是封闭的，容易造成垄断，带来暗中涨价等问题；另一方面，学生的消费行为很容易受到各种外界因素的引导，出现不理性消费。如此担忧不是空穴来风。比如，最近就有网友爆料称，湖北宜昌某初级中学老师让学生到指定商店买篮球，并且还登记孩子的姓名和班级。考虑到本次招租中，竞价者投入了高额的费用，那么在收回成本的过程中，如何保证未来不会出现类似的半强制性消费行为？要再次强调的是，学校有很强的公益属性，校园里的生意，应该按市场规律办事，但对于彻底的商业化可能衍生的的一些问题，也得有足够的警惕。成都商报-红星新闻特约评论员 熊志

带两娃坐地铁公交 只能免票一个 合理吗？

成都摩托车驾考 5月推新规？ 交管局：暂未收到通知

近日，不少市民“朋友圈”收到“消息”：今年5月1日起，成都市摩托车驾考即将实施新规，考试将采用计算机电子化设备。传言是否属实？昨日，记者向成都市公安局交通管理局求证，相关工作人员表示，目前暂未收到变更为计算机电子化评判的通知。不过，记者走访各驾校发现，近期摩托车驾考报名激增，与去年同期相比人数增加了一倍多。记者走访发现，由于热传成都市摩托车驾考即将实行电子考，摩托车驾考引发市民扎堆报名。4月16日，记者来到清江东路路正驾校网点，工作人员告诉记者，最近摩托车驾考报名人数较以往确实有增加，特别是今年过年之后，摩托车驾考咨询的人员明显比前年多了。“从今年春节之后，成都市摩托车驾考改用电子化设备的传闻越来越多，学摩托车驾照的人数也急剧上升。”成都市金牛区众辉兄弟机动车工作人员韩林告诉记者，该店与多家驾校合作，帮助驾校招生，仅今年3月份该店便招收驾校学员400余人，4月份截至目前已报名200多人，比去年同期增长了一倍多。市民小余对摩托车一直青睐有加，这周四刚刚拿到自己的摩托车驾照。她告诉记者，考摩托车驾照是很早之前已经做好的打算，上周刚好路过医院，做了体检便顺带报名驾考。小余表示，目前的驾考规定在可控范围内，所以她想现在就拿到驾照，无论之后变简单、变难，都不必再为此担心。与小余的顺其自然不同，市民李先生则是奔着五一前拿到驾照而报名的。“过春节后听说要换政策，我第一时间就开始找驾校报名。”他告诉记者，之前小汽车驾考就是这样，不少人因为驾考改为电子设备，没有通过考试。这次听说五一后摩托车驾考也要上红外线设备，所以他第一时间报名参加考试。成都市公安局交通管理局相关工作人员表示，目前暂未收到变更考试方式的通知，是否变更何时变更暂时还不清楚。中国交通运输协会驾培分会副会长董强表示，如果摩托车驾考从人工评判改为计算机电子设备评判，并非考试难度的增加，而是一种更加公平的体现。据董强介绍，根据相关数据统计，2020年成都市学摩托车的人数约为29000人，2019年为20000余人，2018年则为10000余人，从整体情况来看呈现逐年递增的态势。“最近报名人数增加，则有不少人是因为担心摩托车考试变为电子化而提前报名。”成都商报-红星新闻记者 闫宇恒

民情 12345 听民声 传民情 惠民生

二孩家长质疑：带两孩乘地铁公交，仅能免一小孩的票？

林女士的处境并不是个例，成都市民王女士也曾遇到过相同的情况。王女士家的大儿子7岁，小女儿5岁，王女士经常带着儿女们坐地铁出行。“有时候是可以直接带着两个娃娃一起进地铁的，但有时候工作人员就会拦到，说只能免票一个娃娃。”对此，王女士认为不太合理，“对1米3以下的儿童免票是一种公共交通福利，为什么只能一个儿童享受这种福利，另一个儿童不能享受呢？”一名二孩爸爸也有此遭遇。该名先生表示，他在一月份一个人带

两个孩子（均在1米左右）在青羊宫地铁站坐地铁，被要求购买两张票，对此，他发出疑问：“国家都放开二胎多少年了，公共交通依然只能免费带一个1.3米以下的儿童，超过则需要补票。”也有市民支持现行规定。市民郭先生表示，地铁公交是企业化运营，在要求福利的同时也要考虑企业的运行成本。“现行的福利政策已经算挺好的了。况且一名成人携带两名儿童过闸机，闸机打开的时间过长，也存在一定的安全隐患。”

“我带着两个孩子坐地铁，却只能免一个孩子的票，我觉得不太合理。”近日，成都市民林女士在成都市网络理政平台上反映，自己带着6岁的双胞胎孩子在地铁站乘车时，被地铁工作人员告知一名家长只能带1名身高1.3m以下的小孩免费乘地铁，另一名小孩需买票。“现在二孩家庭很多了，地铁的规定还是只有一个孩子能免票，这样的规定是不是有些滞后了？”



交通部门：后续将结合条例修订工作，对该条内容进行研究优化

记者在成都轨道交通集团有限公司官方网站的《成都市城市轨道交通乘客守则》上看到，守则中有明确规定：“一名成年乘客可免费携带一名身高1.3米以下的儿童乘车，携带超过一名的，应当按照超过人数购买成人全票。”此前，也有人对此提出疑问。成都市交通运输局回复表示：成都地铁运营公司结合《成都市交通运输委员会关于调整成都地铁线网票制的通知》（成交发〔2012〕246号）、《成都市教育局关于协调做好成都特级教师（校长）优待工作的函》（成教函〔2012〕193号）等相关文件要求，1名成年乘客可以免费携带1名身高不足1.3米的儿童乘车，超过1名的，按超过人数购票。此外，记者看到，成都市交通运输局在问政平台也曾回复过“二孩该不该免票”的问题，根据《成都

市城市轨道交通管理条例》，一名成年乘客可以免费携带一名身高1.3米以下的儿童乘车，携带超过一名的，应当按照超过人数购买成人全票，并表示，“我局后续将结合条例修订工作，对该条内容进行研究优化。”对于乘坐公交只能免费带一名儿童的情况，成都市公交集团和成都市交通运输局也曾作出回应。成都市公交集团称：“《成都市公共汽车乘车规则》第四条中的第3条规定：身高满1.3米的儿童应购票，每名乘客可免费携带身高不足1.3米的儿童一名，超出的按超出人数购票。成都市交通运输局在问政平台表示：“身高不足1.3米儿童乘车政策与目前经济社会发展不适应的地方，我局将结合成都市公共交通条例的修订工作，进一步完善儿童乘坐公交相关规则。”

部分城市已有改变：将一名成年乘客免费带领儿童人数调整为两名

记者梳理发现，已经有部分城市修改了政策。2019年12月25日，《广州市城市轨道交通乘客守则》印发，提出“一名成年乘客可免费带领两名身高不超过1.3米或未达到法定应当入学年龄的儿童（凭有效身份证明）”。广州市交通运输局还作出政策解读，称：“据市民的建议，结合当前国家已经全面实施一对夫妇可生育两个孩子政策，《守则》修订工作中，将一名成年乘客可免费带一名儿童的数量改为两名。”2020年年底正式实施的《南昌市轨道交通乘客守则》也作出规定，一位成人可免费带两名儿童。南昌市交通运输局相关负责人在接受媒体采访时表示，“针对市民提出的，结合国家现行人口生育二胎政策，放宽携带符合人数要求的建议，新版《守则》规定，一位成年乘客可免费带两名身高不足1.3米的儿童乘车。”此外，长沙、昆明、武汉等城市的现行政策均为一名成年乘客可免费带一名儿童乘车；超过一名的，按实际超过人数购票。

人大代表：教育、医疗、出行等方面，二孩应该享受一样的政策

对于市民反映的问题，成都市人大代表、成都师范学院附属小学校长黄敏洁向记者表达了自己的看法。她建议将“一名乘客可携带一名儿童免费乘车”的规定改为“两名儿童”。“黄敏洁说，在民生福利方面，成都的公共交通其实一直都做得很好。比如说，随着儿童身高明显的增高趋势，成都儿童免费乘公交身高线就从1.1米升到1.3米，这就是一种进步。”黄敏洁表示，此次引发市民争议的“带二孩出行，只有一名能免票”的事，也有进步和优化的空间。“建议根据实际情况修改相关规定，允许一名乘客免费带领两名儿童乘车。现在二孩家庭越来越多，我认为在各个政策、各个层面，都应该对两个孩子一视同仁。比如在教育、医疗、出行等方面，两个孩子应该是享受一样的政策、福利和待遇。一个孩子免票，一个孩子需要购票，从现在的社会情况来看，处理得不够妥当。”黄敏洁说，出行关乎老百姓的民生问题，为老百姓、为二孩家庭提供出行便利，是一项切切实实的民生工程。成都商报-红星新闻记者 彭惊

成都商报-红星新闻特约评论员 熊志