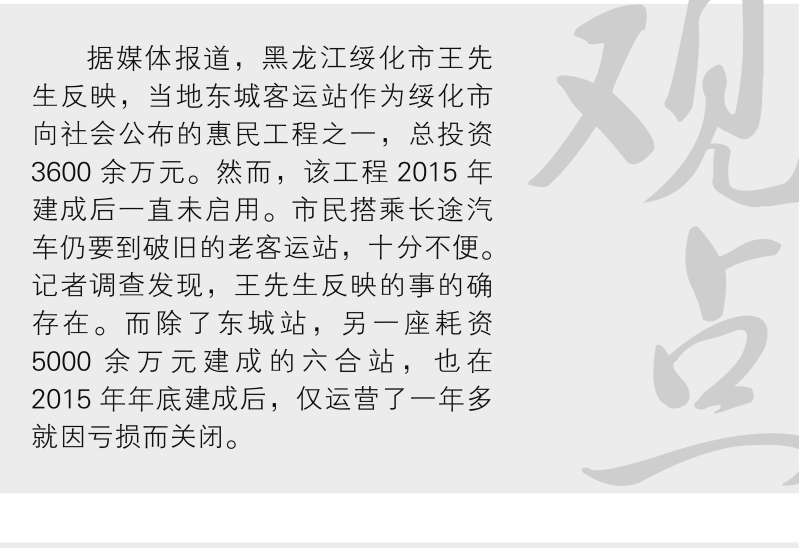


“客运站建成10年未用”是公共责任的空转



谁在漠视公共财政浪费

据媒体报道，黑龙江绥化市王先生反映，当地东城客运站作为绥化市向社会公布的惠民工程之一，总投资3600余万元。然而，该工程2015年建成后一直未启用。市民搭乘长途汽车仍要到破旧的老客运站，十分不便。记者调查发现，王先生反映的事的确存在。而除了东城站，另一座耗资5000余万元建成的六合站，也在2015年年底建成后，仅运营了一年多就因亏损而关闭。

新站不用，老站破败。斥巨资修新站，缘何一荒就是十年？作为惠民工程的客运站，当地市民别说享用，就连其被闲置的原因都毫无头绪。据记者核实，车站闲置主要卡在手续验收和工程款结算方面。对于核心的验收问题，交通运输局有关人员回复称主要是因施工方“提供的材料不齐全”所致。直到2023年7月，才拿到《竣工工程验收报告》，换句话说，在客运站竣工8年后，施工方才将材料备齐，其间到底有何梗阻并未明说。不过，“当时还是在手续上、合同上有不严密的地方，也有体制机制管理不严的问题”，也算是当地交通运输局负责人委婉承认了相关问题所在。

事实上，施工方也很委屈，他们显然更想尽快验收拿到尾款，其表示先是因工程结算范围有争议，后是工程未做最后结算，“跑交通局不下一百遍”都没推动工程结算。何以如此？在施工方负责人看来，是干部不作为、懒政所致。“有些领导干部不

愿意理会前任的事，新官不理旧账。还有人在涉及工程款的事情上怕担责”。有关部门工作人员还存在业务流程不熟悉等问题，“他们也不知道手续该怎么办，都得企业自己去推动”。

很难相信，涉及数千万元的惠民工程，从合同、施工到验收、结款，怎会处处透着一股业余感？历史遗留不是卸责借口，当政就要担责，手握公权就该恪尽职守。

目前，对于曝光的问题，或需要来一次大追溯，有清晰的责任承担才能为后来者定下示范。比如倒查当年立项是否经过事先论证和民意调查，从选址、立项、资金预算，到施工中标、工程监理和事后验收，全环节是否经得起审查，是单纯能力问题还是可能涉及利益输送？市民需要一个明确的答案。

有投资、有验收、有实效才是真惠民。若不顾实际，随意决策，项目建成后问题一堆，又无人担责，这不是惠民而是伤民。

暴露出责任追溯机制的不足

两座客运站相似的命运，背后原因有差异，也有共性。对前者来说，交通运输局将原因归咎于拆迁滞后、施工单位材料报送不及时、结算拖延，施工单位则反驳称滞迁户不影响车站运营，验收材料早已补齐，直指“新官不理旧账”“干部不作为”。而在这种部门与施工企业的漫长拉锯中，车站成了“没人管的孩子”，一直闲置至今。

这背后，本质上是一种公共责任的空转。因为无论如何，推动惠民工程及时落地，纵有再多困难，也是公共部门的应尽职责。

如果说东城站的“烂尾”主要源自项目落地过程中的“不作为”，那么，差不多同时建成的六合站在运营不久后便关停，则更多与决策源头的失当有关。

按照当地的说法，六合站的建设寄托于新区规划，但新区未获批准仓促上马，导致六合站投运后因客源不足被关闭。这样的结果，看似有客观

原因，实则暴露出决策过程中对市场规律和新区建设本身风险的不重视与判断不足。

由此，两座总客运站的“烂尾”，其共性原因相当明显：决策时盲目乐观、一哄而上，却都缺乏对工程长期运行的充分考虑。更重要的是，两座车站建成后闲置十来年，却一直未见有人对这种荒诞局面负责，更迟迟缺乏实质性的盘活动作。这背后暴露的责任追溯机制的不足，或正是“重决策而轻执行”惯性的重要原因。因此，两座车站长期闲置的教训，绝不能轻描淡写。

当前，随着城市人口、房地产、出行方式等方面变量因素的出现，类似大型车站工程的决策及建设、运营，势必需有更科学、严格的把关机制。这两座车站令人唏嘘的命运，堪称是典型的反面教材，提醒各地都该筑牢全链条防线，避免踏进“同一条河流”。

综合自新京报网、红星新闻等
(马九月整理)

“梅花桩”式水泥墩岂能“简单粗暴”了事

□ 吴睿鹤

据媒体报道，近日，有多名网民发布视频称，河北一道路出现5个很粗的大水泥墩，司机通过像过“梅花桩”，这样的减速带存在安全隐患，应该有更科学的解决方案。视频显示，一条较新的马路上，出现5个粗大的水泥墩，墩身贴有黄黑相间的警示条，墩顶竖有减速通行的标识牌，还加装了红蓝警示灯。8月18日，河北廊坊葛渔城镇镇政府办公室回应：为限制大车修建，确有不妥之处，将尽快拆除。

这一景象乍看之下令人瞠目结舌，不禁让人对当地交通管理举措产生质疑。从出发点来看，保护道路基础设施与维护居民生活安宁无可厚非，然而，在具体执行方式上，却暴露出诸多问题。

首先，安全隐患不容忽视。在现代交通体系中，车辆行驶讲究流畅性与可预测性。如此突兀地在道路上设置粗大水泥墩，即便有警示标识，对于正常行驶或对路况不熟悉的司机而言，是巨大的潜在危险。一旦判断失误或刹车不及，车辆撞上水泥墩，极有可能造成车毁人亡的严重后果。这与交通管理保障道路安全的根本目标背道而驰，用一种危险的方式去解决另一个问题，显然是不合理的。

其次，从管理思路层面剖析，这种“简单粗暴”的做法反映出管理手段的匮乏与思维的局限。在城市与交通规划日益精细化的当下，面对大货车压坏路

面和噪音扰民问题，本应综合运用多种科学手段。比如，在道路建设阶段，加强路面结构设计，提高道路承载能力；通过智能交通系统，对大货车行驶路线进行合理规划与引导，避开居民区；利用电子监控设备，对违规驶入禁行路段的大货车进行精准处罚等。相比之下，几个水泥墩一摆了之，无疑是最原始、最低效的管理方式，体现出相关部门在面对复杂交通问题时，缺乏创新意识与主动作为精神。

此外，该事件也暴露出不同部门之间沟通协调的不畅。辖区交警部门表示不知情，而路政人员称是镇政府设置，镇政府虽有自己的理由，但这一举措显然未经充分论证，也未与交警等相关部门形成合力。交通管理是一个系统工程，需要多部门协同作战，从规划、建设到管理，每个环节都应紧密衔接。任何一方的单打独斗，都可能导致整个交通体系出现“肠梗阻”。

让人欣慰的是，目前当地镇政府已表示领导重视，正在协商解决方案。这是一个积极的信号，但我们更期待，类似事件能成为各地交通管理部门的一次深刻教训。在今后的工作中，面对交通管理难题，多一些科学规划，少一些随意为之；多一些协同合作，少一些各自为政；多一些人性化考量，少一些简单粗暴。唯有如此，才能让道路真正成为便民利民的“快车道”，而非充满隐患的“闯关路”。

扶人反“被咬”的道德困局需要法治解套

□ 王志高

据媒体报道，近日，云南昆明一名环卫工人摔倒，女店员好心扶起却遭对方责骂，最终警方介入调解，监控证实店员无辜。这一幕宛如现代版“农夫与蛇”，刺痛公众神经：当善意沦为风险，谁还敢伸手？

环卫工人的逻辑令人愕然——扶人者竟成“肇事者”。这种“谁帮我就讹谁”的思维，与碰瓷讹诈的马路骗局如出一辙。

现实中，扶老人被讹、救孩童被疑的案例屡见不鲜，就像给社会善意装上了“防盗门”。昆明这起事件中，若非监控作证，女店员恐百口莫辩。当行善需要自证清白，道德生态已然亮起红灯。

警方调解固然平息了纠纷，但更需追问：诬陷好人该担何责？现行法律对讹诈救助者的惩戒力度，远低于其社会危害性。2017年“郑州电梯劝烟猝死案”中，劝烟者被判补偿1.5万元，直到二审才改判无罪。法律若不能为善者撑腰，就是在变相纵容恶行。建议修订《治安管理处罚法》，对查实的诬陷救助行为予以拘留罚款，让“道德碰瓷”付出代价。

破解扶人困局需三管齐下：监控要像阳光般覆盖公共区域，让事实无处隐藏；推广“好人法”条款，免除救助者后顾之忧；建立诬陷者黑名单制度，让失信者寸步难行。杭州曾为救人护士颁发“见义勇为”奖，深圳立法保障救助者权益，这些实践证明：制度才是最好的“道德催化剂”。

我们总在呼吁道德回归，却忘了道德需要安全的环境才能生长。如果每一次善举都可能变成“自证陷阱”，社会信任只会不断流失。与其空谈“好人要有好报”，不如用法律和制度为善行兜底。就像交通规则保障出行安全，道德也需要明确的“红绿灯”——保护该保护的，惩罚该惩罚的。只有当行善的成本降到最低，作恶的代价升到最高，人们才会毫无顾虑地伸出援手。

哲人言“善良是唯一稳赚不赔的投资”，但当善意屡被辜负，社会终将沦为冷漠的孤岛。昆明这起事件不是孤例，而是道德与法治关系的鲜活标本。唯有让法律长出牙齿，让制度传递温度，才能打破“扶不扶”的囚徒困境，重建“好人有好报”的文明契约。