

出租
出售

永济路小金庄通源小区,一室一厅45平方米,豪华装修,家具家电全新,未入住。可租可售,租住要求干净,月租金1200元不讲价,售价面议,看房电话:13832738807

中小学放学后提供延时服务——

校外培训的“虚火”降了吗



快乐校园,空竹“抖”起来。

近期围绕“在校时长”热议不断。高关注度的背后,直观体现了家长苦“三点半”放学久矣的诉求,更折射出缩减在校时长导致总体教育负担增加这一痛点。针对此,教育部相关负责人表示,将推动落实义务教育学校课后延时服务全覆盖,时间安排要与当地正常下班时间相衔接,切实解决家长接学生困难问题。由此,义务教育进入减少学生作业负担和校外培训负担的“双减”阶段。但记者调查发现,课后延时服务仍有“雷点”需要解决。

家长一边喊着受不了 一边却又不报名

长期以来,“校内减校外增、提前放学提前补”受人诟病。学校减少的学习时间不仅没能减少负担,反而变相增加了家庭教育支出、增加了社会负担。近年来,从学界到公众都开始呼吁——“真减负就该恢复在校时长”。

记者了解到,深圳经过3年试点后,已推动在全市中小学开展免费课后托管;北京顺义出台了相应政策,把中小学课后服务延长到晚上7点;南京的弹性离校已经实施了多年。

记者调查中发现,局部改革起到一定作用,却难以彻底解决“三点半”放学之苦。比如,某率先试点的省会城市,几年来课后服务参与率一直不高,很多家长一

边喊着受不了,一边却又不报名。

家长齐女士对记者说,女儿小学二年级时,学校通知“家庭确实接送困难的课后托管”,她报名了。然后女儿回来说:“老师说,只有真的特别困难才能托管。”她跟别的家长沟通后恍然大悟。“说白了,老师们认为课后托管是加班。我们做家长的还是识趣点,我后来报了个小饭桌负责接孩子放学,或将孩子送往下一个培训班。”

警惕三大焦点变雷点

专家认为,当前已进入减轻义务教育阶段学生作业负担和校外培训负担的“双减”阶段,改革大方向是正确的,但仍有三个焦点问题需关注。

自愿参与还是统一执行
增加在校时间关键在于“统一”。中山大学政治与公共事务

管理学院副研究员王捷认为,自愿参与很动听,体现对家长和学生选择权的尊重。但是,校外培训“过热”背后是奖励勤奋的文化传统和文凭社会人们对社会分层的焦虑,大多数家长难免陷入囚徒困境(是博弈论的非零和博弈中具代表性的例子,反映个人最佳选择并非团体最佳选择),即“如果别人的孩子在补习,我家孩子不补就会在升学中吃亏”。只要存在这种普遍担忧,“自愿”就会变为“被自愿”或“不情愿”。

囚徒困境不仅困扰家长。南京市鼓楼区教育局一位负责人坦言,当前的教育评价体系下,学校甚至地区之间都存在升学竞争的压力,校领导和教师、基层教育主管部门也担心“如果外校或外地的孩子在补习,我校或本地不补,升学率会受到影响”。

财政埋单还是家长承担
专家认为,新增的校内课后

服务属于公共物品,其运营成本应当主要由政府财政承担,免费或低价向所有学生提供。中山大学政治与公共事务管理学院教授、广州社会保障研究中心主任岳经纶说:“应顺应在线教学趋势,由学校尽量通过线上课程递送课后服务以减少成本,同时结合线下一对一和一对多辅导,以保证教学效果。”

但也有教育工作者认为,完全由财政埋单也不现实,应基于各地已有基础研究更具个性化的实施方案。例如,广州在2018年就尝试市场化课后延时服务,采取多种模式,可学校自行组织,由学校教职工直接管理;也可以政府采购的形式,向第三方社会机构采购服务,学校负责统筹和监督;或学校与第三方社会机构合作共同开展;以及学校统筹街道(社区)、志愿团体、家长委员会等社会资源开展。广州校内课后服务产生的成本由政府、学校、家长等共同承担。

哪些课该进“加时区”

在现有基础上延长学生的在校时间,面临的关键问题就是新增在校时间里教什么?现有的课后服务能力应当把重点放在哪里?对此大多数的教育工作者和家长都希望,能够增加素质教育相关课程,而非重走应试教育老路。

南京晓庄学院心理健康研究院院长任其平教授说,在过去的一段时间里,学习负担过重已经造成了青少年厌学、亲子关系

紧张等心理危机,恢复的在校时间不能演变为新一轮的补课,课程设计应当以德、体、美、劳教育等素质教育课程为主。

避免课后服务 变成“官方补课”

进入“双减”时代,课后延时服务将有三方面重大转变:从解决部分家长接学生的困难,到吸引所有学生参加;从提供看管的基本服务,到开设丰富的兴趣课拓展学生素质;从校内减负,到学校教育提质增效整体减负。

随着大量的校外培训需求将转回校内,不同家庭众口难调,给学校的供给能力提出了极高的要求。

专家提醒,要警惕普遍晚放学后增加的在校时间,成为部分学校变相补课之机。

王捷认为,为确保学校在新增在校时间中实施素质教育,防止个别学校暗中强化应试,应建立跨校和跨县区的多方监督委员会,以解决学校间和县区间的囚徒困境。监督委员会应由家长、学校和教育部门等多方组成,并设立举报制度,严格惩罚措施。

还有专家建议,推动临近学校成立课后延时服务联合体,发挥各校校本课程特长,提供丰富多彩的服务项目菜单供学生进行跨校选择。

据《半月谈》

陷入“身份困境”的电动平衡车——

是“代步神器”还是“马路杀手”

不用方向盘就能自由穿梭,只靠重心移动就能操控行驶……随着电动平衡车在“微出行”领域“横空出世”,“脚踏风火轮”、畅行数十里的梦想“照进现实”,外形炫酷的“神器”近来受到不少年轻人追捧,电商平台上不少产品销量在1万辆以上。

一面是行业兴起欣欣向荣,而另一面,“神器”也面临着界定不明、质量难保、虚假宣传等乱象,不少电动平衡车滑出“合规区域”,滑向“灰色地带”。陷入“身份困境”的电动平衡车,究竟该何去何从?

被动刹车,电动平衡车不平衡

闲来散心、周边购物……近年来,轻便易携的电动平衡车频频“火上热搜”,大有取代众多骑行工具、在社区周边“称霸”之势。然而,随着电动平衡车用户群体不断扩大,不少使用者因违规上路而造成安全隐患的案例也闯入人们的视线。

不久前,湖北孝感一女子脚踏电动平衡车上路时,与一辆电动自行车追尾相撞,造成道路交通事故,该女子倒地受伤,经抢救无效死亡。

电动平衡车事故连连,除了

与使用者不遵守交通规则有关外,还与平衡车本身“如何平衡”有很大关系。业内人士李先生说,在骑普通电动车时,人的手、脚和臀部都有着落,形成一个较为稳定的“三角结构”,能够保证用户充分控制产品。“但电动平衡车与用户的接触点只有一个或两个,其本身没有手刹,只能靠陀螺仪来控制平衡和刹车,完全靠个人姿态的调整进行控制,出现突发情况时使用者很难在短短一两秒时间内及时做出反应。”

天津市公安交通管理局秩序支队指导大队副大队长蔡霖峰介绍,近半年以来,天津市公安交管部门已教育、处罚使用电动滑板车、电动平衡车等上路行为近1400起。

“炫酷新秀”为何成“马路杀手”

在“微出行”领域拥有一众“粉丝”的电动平衡车,为何屡屡“栽在”马路上?

——电动平衡车不是“车”。多位专家表示,现行的《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》颁布较早,并未对电动平衡车进行明确界定。随着电动平衡车风靡全国,北京、上海、天津等部分城市目前已明确规定,电动平衡车不具备道路行驶权,不应作



为一种交通工具上路使用,但不少城市还未将其纳入监管范围。

湖北省交通管理局二级警长柳张盛说,目前电动平衡车的界定处于“真空”状态。“针对电动平衡车上路现象,目前没有统一的惩罚标准,执法人员多按照滑行工具来处理,主要以劝说、劝导的方式来制止。”

——行业标准缺失。记者梳理发现,目前网络上销售的电动平衡车速度设定不一,部分电动平衡车设计速度较快,具有一定风险。记者在某电商平台搜索“电动平衡车”,随机选取15个不同品牌的电动平衡车产品统计发现,其中仅有1家所售的电动平衡车最高时速在10公里以下,此外有9家产品最高时速在10公里-15公里,4家产品最高

时速在15公里-20公里,还有1家产品最高时速可达25公里。

蔡霖峰、柳张盛等表示,不少电动平衡车的速度已超过自行车速度、与电动自行车的骑行速度相当。

——产品质量堪忧。上海市市场监管局2020年曾对电动平衡车质量进行过监督抽查,结果显示,产品不合格率高达65%。

李先生表示,由于行业仍在兴起初期,业内企业良莠不齐,小型“作坊”和企业有以次充好现象。

规范治理需多方合力

为了跟上电动平衡车这一

新兴行业领域的发展步伐,在各类条例规定中帮助其“明确身份”势在必行。多位受访专家表示,相比“交通工具”或“儿童玩具”,将电动平衡车定义为“场景化的娱乐运动器材”或“滑行工具”或更加准确。

多位专家表示,销售企业应该严把质量关,选择正规品牌厂家进货,并索取同型号同批次产品的质检报告,不得以“出行代步神器”“适应各种路况”等虚假宣传,误导消费者认为电动平衡车是交通出行工具。

专家建议,相关企业在设计时应充分考虑交通安全因素。“一方面对骑行里程进行控制,另一方面,电动平衡车的最高速度最好控制在每小时10公里以内,以免产生危险。”李先生说。

蔡霖峰等建议,为预防电动平衡车、电动滑板车上路潜在的交通事故隐患,各地应进一步加大治理力度,常态化对电动滑板车、平衡车等非道路车辆或者滑行工具上路行驶等违法行为进行查处,同时有针对性地强化交通安全宣传,重点对交通参与者使用非道路车辆或滑行工具进行教育劝导,减少此类车辆违法上路多发的现状。

据新华社