



男生厕所装摄像头，管理岂能成“监视”？

“厕所里居然装了摄像头，太别扭了。”据大风新闻报道，近日，浙江温州瓯海区梧田二中男生厕所安装摄像头一事，引发学生不满与网友热议。网传截图显示，该校6个男厕所中5个都装了摄像头，仅教师厕所因有密码锁未装，女厕所未涉及。

面对质疑，学校称是“无奈之举”，为了遏制学生抽烟、破坏门板等乱象。瓯海区教育局回应，摄像头拍的是公共区域，未拍到隐私，并无不妥。校园管理确有难处，但再难的题，也不能拿学生的隐私去解。底线一旦失守，管理的正当性也就荡然无存。

学校的“无奈”并非凭空而来。工作人员坦言，此前学生在厕所抽烟、破坏门板屡禁不止，安装摄像头后乱象明显减少。中学阶段部分学生自律性不足，厕所这类隐蔽区域确实容易成为违规“重灾区”。学校维护秩序、引导

学生规范言行的初衷，值得理解。但理解归理解，管理的初心再好，也不能突破隐私的底线。毕竟，用牺牲尊严换来的秩序，终究是脆弱的。

最让人无法认同的，不是“加强管理”的初衷，而是“厕所装摄像头”这件事本身的边界感。厕所，无论是否公共，都是公民隐私的核心区域。学校强调摄像头“对准厕所门位置，未拍到蹲坑和小便槽”，教育局也强调“拍摄公共区域，不涉及隐私”。

可对青春期的男生来说，即便没有直接拍到如厕画面，身处被监控的环境中，那种被窥视的不适感与被侵犯感，都是真实存在的。管理不能只看“拍没拍到”，更要看“该不该拍”。把摄像头装进厕所内墙，本身就已经触碰了红线。

据公开资料显示，梧田二中是一所荣获“浙江省依法治校示范学校”等多项荣誉的公办学校，本

应是规范管理的标杆，却在隐私保护上出现了偏差。

学校在采取管理措施前，有没有征求学生和家长的意见？有没有考虑过对学生心理的冲击？有没有寻找更温和的替代方案？从回应来看，学校显然没有充分考量，以“无奈”为由选择了最直接也最具争议的方式。

依法治校的核心是尊重学生的合法权益，而不是用“无奈”二字掩盖管理上的懒惰。

遏制学生抽烟、破坏设施，真的只有“装摄像头”这一条路吗？加强思想教育、安排老师巡查、完善设施维护、畅通学生监督渠道，这些方式同样有效，而且更有温度。

装摄像头看似立竿见影，实则是一种懒政。用技术监控替代教育引导，用简单粗暴替代精细管理，最终伤害的是学生的权益，损害的也是学校的公信力。真正的管理智慧，不是把学生当“管控对象”，而

是把他们当“成长主体”。

教育局的回应同样令人遗憾。“未拍到隐私就没问题”的说法，不仅忽视了学生的心理感受，也混淆了公共空间与隐私区域的界限。厕所是特殊的公共空间，隐私属性不容忽视，安装摄像头本身就构成潜在侵犯。

教育局作为主管部门，既要监督学校的管理行为，更要守护学生的合法权益，而不是简单地为争议举措“背书”。

校园管理的本质是“育人”而非“管控”，无论采取什么措施，都要守住“以人为本”的底线。梧田二中的摄像头，照出的不仅是厕所的墙壁，更是校园管理中隐私保护意识的短板。

校园管理不能以牺牲隐私为代价，因为每一次对底线的突破，都是对学生信任的透支。

□ 绵一评

别让“三无手搓”代步车钻了监管空子

据央视财经报道，短视频平台上，一些卖家打着源头工厂旗号，声称万元左右就能买到形似豪车的电动四轮代步车，并承诺无需驾照、不用上牌即可上路。记者卧底发现，这些电动四轮车的组装过程操作粗放，公司没有任何机动车辆生产资质，销售人员明知无法上牌，却用“低速车牌照”的谎言误导消费者，将违规产品包装成“便民神器”。

这些看似便捷的“代步车”，本质上是彻头彻尾的三无拼装产品，其生产销售过程充满投机取巧的违法操作。厂商从各处采购车壳、电机、电池，现场简单拼接即成“成品”，全程没有检测、没有标准、没有质保。最荒诞的是“车电分离”把戏：车身组装在一地，电池安装在几十米外另一院内。厂商心知肚明，未装电池便难以被认定为完整机动车，以此逃避检查、规避认定、蒙混过关。几十米距离，成

了不法商家的“安全区”，却成了群众出行的“危险区”。这种刻意为之的规避手段，恰恰证明其明知违法、蓄意违规，性质极其恶劣。

比规避监管更可怕的，是触目惊心的安全隐患。三无拼装车普遍使用拆机旧电池，存在短路、起火、爆炸风险，无异于行驶在街头的“移动炸弹”。车身结构脆弱、制动系统粗糙、防护能力几乎为零，一旦发生碰撞，后果不堪设想。商家却大肆虚假宣传，谎称“低速合法”“无需驾照”“不用上牌”，专门瞄准老年群体、出行刚需人群，用低价诱惑掩盖致命风险，这不仅是对法律法规的公然挑衅，更是对消费者生命安全的漠视。

代步车不是“夺命车”，便民不能以牺牲安全为代价。“几十米就能躲监管”，暴露的是全链条监管的短板。从生产环节的资质缺失、拼装无序，到销售环

节的虚假宣传、误导消费，再到上路环节的管控宽松、查处不力，每一个环节的监管漏洞，都给不法商家留下了钻空子、打擦边球的空间。这些商家将监管规则视为“可操作空间”，把安全底线当作“可压缩弹性”，背后是责任落实的缺位和监管合力的不足，也反映出部分地区对低速电动车管理的重视不够、举措不实。

面对猖獗的三无代步车乱象，整治必须动真格、出重拳、全覆盖，坚决斩断灰色利益链。一方面，要重构认定标准，将车身、电机、电池纳入一体化监管，破解“车电分离”的规避难题，从源头堵住监管漏洞；另一方面，应强化全链条溯源打击，严查无资质拼装、违规销售等行为，依法顶格处罚以形成震慑。此外，还要筑牢路面管控防线，严查无牌无证违规上路行为，守住监管“最后一米”。

老年群体的出行需求

值得重视，便民代步的民生诉求理应回应，但这一切都必须建立在合法合规、安全可控的基础之上。真正的便民，是提供符合标准、有质量保障的产品和服务，而不是放任三无产品泛滥，让群众拿生命“赌便利”。早在2018年，六部门就联合印发通知，明确要求加强低速电动车管理，开展生产销售企业清理整顿、严禁新增产能、建立长效监管机制，这为整治乱象提供了明确的政策遵循。各地各部门理应扛起责任，把政策要求落到实处。

治理三无代步车乱象，既要拿出“零容忍”态度，严厉打击违法违规行为，也要兼顾群众出行需求，引导合规企业转型升级，提供更多安全、便捷、经济的代步选择。惟其如此，方能彻底清除街头“移动炸弹”，真正守护群众平安出行。

□ 孔德淇

自行车“坐”地铁，便民背后的治理细节

5月11日清晨，北京地铁6号线慈寿寺站，骑行爱好者张时明推着山地车。他先弯下腰擦净轮胎上的泥土，确认没有尖锐突出部件、没有油污，然后走进地铁站。这是北京轨道交通向自行车“开门”的第二天。从5月10日起，4条地铁线、11座试点车站正式接纳自行车乘客。（5月13日《工人日报》）

让自行车“坐”地铁，方便了一些周末想去较远地方骑行的市民。他们不必再忍受从市区骑过去的漫长耗时，也不必把自行车架在私家车上自驾前往。但“方便”背后，是北京这座日均千万客流量的超大城市正在进行的一场精细治理实验。

先说票价。30元一次，看似比普通地铁贵出数倍，但内中包含对一名乘客和一辆自行车的特定服务，更隐藏着许多治理细节。自行车进站，对安检、站台秩序、车厢空间、电梯使用都会产生额外管理成本，票价中要包含这些成本与风险溢价。而30元，则是一道精细考量的门槛——试点首日，4条线路发售101张骑行票。定价过低，自行车大量涌入，车厢空间被挤占，普通乘客的“便民”就会被破坏。

再看空间与安全。这11座车站试点，是综合考量了周末客流、站台宽度、垂直交通设施后精挑细选的结果：例如6号线金安桥站，有宽阔的站外广场和直达地面的无障碍电梯；S1线上岸站的站台宽度超过普通车站；17号线未来科学城北站客流量小、有宽通道。而限制车辆尺寸，要求轮径不超过28英寸、纯人力驱动、无尖锐突出部件——28英寸大约是标准成人自行车的大小。这些标准都经过对公共空间分配的精确计算，既保障了安全，也防止了车厢空间被过度占用。

还有时间与秩序。试点只在双休日运营时段开放，避开工作日通勤高峰；乘客须通过APP预约，购买近30天内的车票；每列车允许上车的自行车数量有限——不是敞开着，而是有序进；进站后，自行车须套防护罩，走楼梯或垂直电梯，在指定车厢位置停放。这些约束性细节，在地铁的“快速大容量运送乘客”核心功能与少数人的“携车出行”增值需求之间，设置一道可调节的阀门。阀门开多大、何时开，靠的就是这些看似繁琐的规定。

北京地铁的试点不是对某个城市的简单复制，而是基于自身超大城市客流压力、现有站台条件、骑行爱好者分布状况，自己摸索出的一套“有限开放”方案。试点刚刚开始。未来是否扩大范围、能否在非高峰期常态化开放、是否设置自行车专用车厢，都需要根据客流监测、乘客投诉与反馈来调整。但目前的11座车站、30元票价、28英寸轮径上限、双休日预约制……这些具体而微的治理细节，已让人们看到：一座城市的“便民”，从来不是大开大合的一放了之，而是在无数治理细节上反复权衡、精准施策。

张时明推着山地车走进车厢的那一刻，他享受的是一项新服务。而支撑这项服务的，是那些看不见的治理细节。“便民”从来不是一个空洞的口号，它就藏在这些细节里——藏在一个票价数字、一座车站选择、一条尺寸限制、一种预约流程之中。这，才是“以人为本”真正的落脚处。

□ 周荣光

