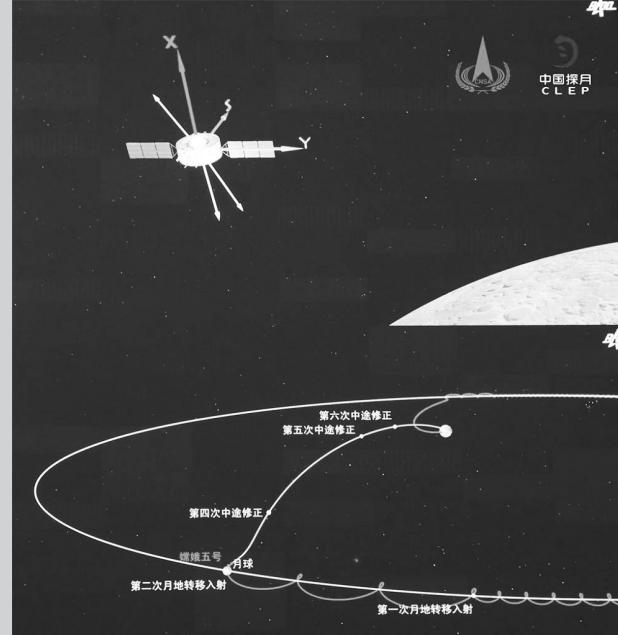


嫦娥五号轨返组合体成功进入月地转移轨道

记者从国家航天局获悉,12月13日9时51分,嫦娥五号轨道器和返回器组合体实施第二次月地转移入射,在距月面230公里处成功实施四台150牛发动机点火,约22分钟后,发动机正常关机。根据实时遥测数据监视判断,轨道器和返回器组合体成功进入月地转移轨道。

后续,携带月球样品的嫦娥五号轨道器和返回器组合体将在月地转移过程中进行中途轨道修正,并择机实施轨道器和返回器的分离。

据新华社



昆明新条例明年起实施
老人住院,子女可享10—20天护理假



昆明市人大常委会新闻发布会消息,《昆明市老年人权益保障条例》将于2021年1月1日起施行。《条例》规定,赡养人应当履行对老年人经济上供养、生活上照料和精神上慰藉的义务,照顾老年人的特殊需要。在老年人患病住院治疗期间,子女的用人单位应当支持护理照料,给予独生子女每年累计20天、非独生子女每年累计10天的护理时间,护理期间享受与正常工作期间相同的工资待遇。

据新华社

电动自行车致死伤率攀升 警惕新型“马路杀手”

左冲右突的外卖骑手,风风火火的上班族,接娃心切的家长……当前,越来越多人加入了电动自行车“大军”。这种新型交通工具固然快捷、经济、环保,但其广泛使用也带来巨大的道路安全隐患。专家呼吁:电动自行车交通伤害逆势增长,“速度与激情”背后的代价亟须引起重视。

目前,电动自行车交通事故导致的死亡人数,在我国道路交通事故死亡人数中上升最快,每小时就有1名电动自行车骑行者死亡。

电动自行车致死伤率攀升,普遍存在超速

当前,我国电动自行车生产量和保有量在近年来持续上升。随之而来的是电动自行车引发的道路交通事故数量也在攀升。可以说,电动自行车已成为名副其实的新型“马路杀手”。

据中国疾病预防控制中心慢性非传染病疾病预防控制中心伤害防控与心理健康室副主任邓晓介绍,2019年全国道路交通事故伤亡人员中,驾驶电动自行车导致的死亡人数达8639人,受伤人数达44677人,伤亡人数接近非机动车伤亡人数的70%。

邓晓是在北京大学社会化媒体研究中心举办的“电动自行车道路安全与伤害预防”线上研讨会上披露这些数据的。“在全国整体道路交通事故死亡稳步下降的态势下,电动自行车骑行者的伤亡却逆势发展,死伤率不断攀升,电动自行车已成为我国道路交通安全的突出问题,是一项难以被忽视的社会负担。”

据邓晓介绍,造成电动自行车道路伤害的危险因素包括人、车、路多重因素。而在人的因



素中,超速行驶是导致交通事故的重要原因。

“电动自行车交通事故,多数是当事人骑行电动自行车交通违法造成的。”原中国人民公安大学交通管理学院教授刘建军表示:

“超速行驶缩短了紧急情况下灵活处置的时间,导致电动自行车驾驶人及其他人的反应时间和操控能力降低。因此,事故发生的可能性以及事故的严重性都跟超速行驶有直接关系。”

据我国《道路交通安全法》规定,电动自行车在非机动车道内行驶时,最高时速不得超过15公里/小时;2019年电动自行车新国标要求其设计速度最高不超过25公里/小时。然而实际生活中,大量电动自行车行驶速度往往超过30公里甚至超过40公里,“目前电动自行车超速在我国是普遍现象,不超速反而是极少见的现象。”刘建军说。

正确佩戴头盔,每年可救两三千人性命

“肉包铁”是对骑行电动自行车的形象描述,这意味着一旦发生交通事故,骑乘人将直接面对危险。

有研究显示,颅脑损伤是道

路交通事故致死的最主要原因,而在电动自行车交通事故中,因颅脑损伤致死的比例更高,超过80%。这是因为一旦发生碰撞事故,电动自行车使用者多是头部先受撞击。

苏州大学王健法学院副教授施立栋认为,目前电动车管理中,普遍存在的超速现象短时间内可能难以解决。但如果能够佩戴好头盔,从自身出发预防伤害,将能显著降低电动自行车道路交通事故死伤率。

邓晓分析说,安全头盔能够减少63%的头部受伤和88%的颅脑损伤,不戴安全头盔的两轮机动车驾驶员受伤人数是戴头盔者的3倍之多。

刘建军同时提醒说:“戴头盔不是装饰,应该系好头盔带,然后戴紧,使得头盔碰撞以后不会轻易脱落,这才是真正的正确佩戴安全头盔。”

据了解,自今年4月起,公安部在全国范围内开展了“一盔一带”安全守护行动,将佩戴安全头盔提升到国家层面。江苏、浙江等地也纷纷针对佩戴电动自行车安全头盔制定了相关规定,例如,对违者处以警告或罚款等,取得

了良好效果。

公安部道路交通事故研究中心政策规划室主任戴帅给出的数据表明,“一盔一带”行动开展以来,短短四个月时间,南京、深圳、上海、杭州、海口骑乘人员安全头盔佩戴率达80%以上,宁波更是达92%,而此前有些城市佩戴率还不足30%。

“我们预估如果每一个骑行人员都能够正确佩戴头盔,一年可以挽救2500~3500人的生命,全国道路交通事故死亡人数可以减少5%左右,这个比例是非常可观的。”戴帅说。

不能纵容交通违法,戴头盔也应统一立法

全国多地已立法对佩戴安全头盔作出了相关规定。据法律查询软件北大法宝的搜索数据,截至2020年11月26日,我国共有40部地方立法对电动自行车头盔佩戴问题作出了规定,涵盖18个省。

施立栋介绍,地方立法对推动佩戴头盔、降低道路交通事故成效明显。根据浙江省人大常委会法工委调研数据显示,2019年浙江宁波市和嘉兴市通过现场查处未按规定佩戴安全头盔的行为,使涉及

电动自行车的交通事故死亡人数分别同比下降43%和61%。

“电动自行车发生事故以后,依法该怎么处理就怎么处理,不应该强调电动自行车是弱者。”刘建军表示:“如果一味地强调这些,对某些在路上的违法行为不加强监管或者执法,可能会导致纵容,形成违法常态。”

江苏省公布的数据显示,江苏电动自行车法规实施后,13个地市头盔佩戴率明显上升。

然而,目前从全国来看,电动自行车头盔佩戴普及度仍然不高。施立栋认为,全国立法层面没有明确提出电动自行车头盔佩戴的强制性要求是影响因素之一,这导致很多地方在推进立法时遇到权限问题,无法强制要求佩戴安全头盔。

“目前,地方对骑行电动自行车佩戴安全头盔立法还存在合法性困境、法制不统一以及配套措施不完善等问题。”对此,施立栋建议,要尽快推动头盔写入国家立法,以缓解目前地方推动头盔立法合法性存在的缺陷。“这方面目前一个好消息是新修订的《行政处罚法》二审草案,该草案已释放出一个将在一定程度上为地方立法权限处罚的设定权进行松绑的动向,这是一个比较好的信号。”

此外,施立栋还建议国家和地方在立法时,对头盔生产及销售标准、外卖快递等重点行业的监管、相关保险以及头盔寄存等问题,都需要进行考虑并完善。

世界卫生组织驻华代表处道路安全与伤害预防国家项目官员方丹也呼吁,电动自行车在提供一种便捷出行方式的同时,也给人民的生命财产带来了极大的损失,成了一个亟待解决的公共安全和公共卫生问题,也是一个刻不容缓的社会问题。“为了降低电动自行车骑乘人员的伤亡,我们推荐各国通过法律来强制佩戴头盔。”

据光明日报