

生活圈

车险综合改革实施两个多月

90%的车主车险保费降了

9月19日,以“降价、增保、提质”为目标的车险综合改革正式实施。时间过去两个多月,在这期间你买过车险吗?保费下降了吗?

约九成车主保费下降

先来回顾一下此次车险综合改革的来龙去脉。

车险是和老百姓关系最密切的险种之一,长期以来是财险领域第一大业务,为保险公司贡献了大量保费。

银保监会数据显示,2019年我国车险承保机动车达2.6亿辆,保费收入8189亿元,占财险保费的63%。

这么大的保费市场,长期以来却饱受虚高定价、竞争失序等顽疾困扰,被车主们诟病。

向顽疾“开刀”,向老百姓让利,此次车险综合改革动了真刀真枪解决问题。

交强险保障水平提升,总责任限额从12.2万元提高到20万元,对未发生赔付车主的费率由最高优惠30%扩大到50%。

商车险保险责任更全面,车损险主险增加了全车盗抢、自燃、发动机涉水等责任,让你的爱车有更好的安全保障。

11月上旬,北京车主高先生的私家车保险到期。他在续保时发现,保费比往年降了近三成。“去年保费在3000元左右,

今年不到2200元。车损险的保障范围也扩大了,可以说是‘加量不加价’。”

高先生的保费下降,既得益于车险综合改革带来的红利,也和他有良好的驾驶习惯、车子没出过险息息相关。

实际上,像高先生这样保费明显下降的车主并不是少数。

来看银保监会的数据:车险综合改革实施以来,约90%的客户年缴保费下降,车均保费由3700元/辆下降至2700元/辆。

多次出险保费将上涨

不过,并不是所有的车主保

费都下降了,还有约10%的客户车险保费有所上升。

记者咨询了监管人士,车险保费取决于车型、历史赔付记录、投保险种、保险金额等因素。对于多次出险索赔及维修成本畸高车型的客户,保费会有一定程度上涨,这符合保费与赔付成本相匹配的原则。

比如,像奔驰、宝马、奥迪等高端车型,出险后维修成本较高,相应的保费报价也会提高。

“很多时候,保险公司会认为年龄稍长的车主,或者驾驶习惯较好的车主,他们的出险概率相对较低,保费优惠的力度就会加大。”一位保险业务员说,每辆车以往的出险情况不同,车主驾

驶习惯也不一样,改革后车险报价是“一车一价”。

而对不少车主疑惑的出现轻微交通事故是否报险的问题,记者也咨询了业内人士:如果双方没有人员伤亡,赔偿金额在2000元以内,一般不会纳入第二年保费上调浮动的因素。

可以看出,改革后,车险费率“奖优罚劣”的作用得到更好发挥。车险报价“一车一价”,你在买车险时不妨多问几家公司,看看哪家更适合自己的。

当然,道路千万条,安全第一条。养成遵规守纪的好习惯,时刻保持规范的驾驶行为,车险保费优惠自然水到渠成。

(新华社)



肇云大桥在桥上搭“隧道”,解决塔锚“牵手”难题

世界桥梁首创!

桥上搭“隧道”解决塔锚“牵手”难题

全知道

羊城晚报讯 记者王丹阳,通讯员粤交集宣、张立希摄影报道:12月1日,广东交通集团所属清云高速发布信息,根据交通运输部科学研究院近日出具的科技查新报告显示,肇云大桥南侧锚碇创新性采用的“通道锚”方案,作为悬索桥主缆锚固体系的新型式,为世界桥梁界首创。

“通道锚”,意为大桥锚碇同时具有通道和锚的作用。锚碇是悬索桥的受力中心,一般情况下,重力式锚碇位于大桥两岸,建在大桥边跨下方,通过索缆连接大桥主塔,肇云大桥北岸锚碇就采取了这种设计。

然而大桥南岸却无法实现这样的设置,因线路规划,大桥桥面进入南岸后主线线形逐渐弯曲,若按传统方法设置锚碇,连接锚碇的索缆也会改变方向,如同给索塔增加横向拉力,结构风险大,若把索缆拉直,那么索缆的连接点就会与路面重叠“打架”。

面对大桥索缆“牵手难”,清云高速打破传

统思维,既然索缆拉直就与主线路面重叠,那就按照重叠的思路,将锚碇抬高,在锚碇中设置通道,让车辆通过,相当于搭建了一个隧道,索缆连接这个“隧道”的顶部,实现与索缆的“牵手”,并将这一新型锚碇命名为“通道锚”。

“通道锚”的提出,为肇云大桥的建设带来了一系列的蝶变。较传统重力式锚碇,大桥减少土石方开挖达9万立方米,弃渣量大大减少,减少了对环境的破坏,同时工程造价也降低10%。此外,将锚碇置于路面上,避免了深基坑的开挖,施工期间排水更为容易,基础施工难度小,安全性更高。

肇云大桥横跨西江,连接肇庆与云浮两市,全长1688米,主跨738米。“大桥成桥后,我们进行了两年检测,数据反映,云浮侧锚碇基岩能提供充分的摩擦力,地基受力状态稳定,锚碇框架梁工作性能良好。”锚碇监测合作单位华南理工大学桥梁专业教授颜全胜介绍。

文/图 张艳丽 林荫



东莞市道滘镇



佛山市



江门市那阳镇

广东全力冲刺珠三角国家森林城市群

A 全力冲刺珠三角国家森林城市群

今年是珠三角国家森林城市群攻坚冲刺年,初步统计数据显示,目前珠三角国家森林城市群绝大部分指标均已达到目标值,国家森林城市建设工程等6项工程已完成或超额完成规划任务,珠三角9个城市正稳步推进各项攻坚冲刺任务,建设成效明显,形成了具有广东特色的国家森林城市群建设经验,为全国森林城市群建设提供宝贵经验。

据统计,2016年以来,珠

三角地区完成碳汇造林3万公顷、森林覆盖率由51.6%提升至52.16%、新建森林公园85个、街心公园450个,人均公园绿地面积达19.58平方米,建成区绿化覆盖率达45%,成功创建森林小镇88个、森林乡村100个。广东省林业局表示,将推动各地全面行动,查漏补缺,确保珠三角国家森林城市群如期建成,争取国家林业和草原局授予“珠三角国家森林城市群”称号,正式成为全国首个国家森林城市群。

B 打造独具广东特色的“五级创森体系”

广东坚持城乡统筹建设,推动森林城市建设向镇、村延伸,形成“市级国家森林城市—森林县城—森林小镇—森林乡村”的森林城市发展格局。我省将森林城市群建设融入新一轮绿化广东大行动和乡村振兴战略中,按照山水林田湖草系统治理和山体水体廊道一体化、网络化的思路,在全国率先启动森林小镇建设,设立休闲宜居型、生态旅游型和岭南水乡型森林小镇,与创建国家森林城市、森林县城和森林乡村有机结合。

截至目前,珠三角地区已有161个乡镇启动森林小镇建设、建成88个,并建成国家森林乡村100个。在珠三角地区的辐射带动下,我省21个地级市全部跻身“创森”行列,已有11个市获批,19个县(市、区)积极“创森”。独具广东特色的“五级创森体系”初步形成,拓展了森林城市建设维度,解决了乡村绿化短板问题,形成了区域统筹发展、城乡生态一体的新局面,提升了森林城市群建设质量。

C 全面推动珠三角绿色生态水网建设

广东省坚持统筹自然山水要素,通过聚合林业、环保、住建、水利、海洋等多个部门的工作合力,开展山水水体综合治理,推进湿地生态建设,水陆并进、相互支撑,努力实现水网地区生态化、景观化,全面推动珠

三角地区绿色生态水网建设。5年来,珠三角地区完成碳汇造林3.4万公顷、林相改造4.6万公顷,沿海基干林带建设740公顷、纵深防护林建设1.4万公顷;湿地类型的自然保护区数量达到26个,湿地公园总数达127个;综合

治理700多条河流,水网湿地保护率达85.67%,水功能区水质达标率达85.9%。区域内森林质量显著提升,湿地生态系统得到有效保护和修复,基本建成了结构稳定、功能完备、多层次的沿海综合防护林体系,防灾减灾能力明显提高。

D 建设三级公园体系

广东省坚持生态服务公共化、均等化的原则,依托“创森”工作,打造了类型多样的城市生态绿核,让市民随处可见“江水绕村榕树绿,塘鱼荔枝红”的岭南风光。全省大力推进高水准、多层次、全覆盖的公园体系建

设,建设“自然公园—城市公园—社区公园”三级公园体系,新建森林公园、湿地公园、乡村小型湿地等1595个。

现在,珠三角地区共拥有城市公园5792个、森林公园507个、湿地公园128个,公园绿地

500米服务半径覆盖率100%,人均公园绿地面积达19.2平方米,区域森林覆盖率达51.8%,接近2020年达到52%的建设目标,绿化建设连续多年成为市民满意度最高的项目,绿色生态宜居优质生活圈逐步形成。

E 全面建成珠三角地区水鸟生态廊道

广东坚持以“法”护鸟,建立具有广东特色的动植物配套法规体系,强化野生动植物及其栖息地保护,设立繁育基地和种质资源保护中心,印发《珠三角地区水鸟生态廊道建设规划(2020—2025年)》,计划在珠三角地区建设19条水鸟生态廊道,计划至2025年,广东将全面建成珠三角地区水鸟生态廊道,构建完善的水鸟生态廊道和生物多样性保护网络,维持区域生态系统安全稳定,推动生态文明和高

品质大湾区建设。广东省位于东亚—澳大利西亚候鸟迁徙路线上,拥有多处国际重要鸟区,近年来黑脸琵鹭、中华秋沙鸭、鸳鸯、青头潜鸭、小青脚鹬、勺嘴鹬等珍稀濒危鸟类数量大幅增多。据统计,珠三角地区内水鸟有126种,其中,国家级重点保护物种10种,列入国际濒危物种贸易公约(CITES)附录物种4种,广东省重点保护物种23种。值得一提的是,在所有的水鸟中,迁徙鸟类有87种,占总

数的69.05%,在这些水鸟中,特别是雁鸭类、鹬类、鸬类、鹭类等构成东亚鸟类迁徙路线的主要成分。

广东省林业局表示,下一步广东省将结合习近平总书记在全国生态环境保护大会上的重要讲话精神 and 全会精神,坚持以习近平生态文明思想为指引,把珠三角国家森林城市群放在更大尺度的自然山水生态体系去统筹谋划,努力构建国际一流湾区和世界级森林城市群。



深圳市