

海南省着力补齐“一老一小”社区服务短板

共同答好“养老托育”问卷

本报记者 陈启杰

9月的海口市，晨曦微露，家住秀英区长滨社区的刘女士跟以前一样，早早送孩子上幼儿园，又送母亲去医院后，才匆匆赶到单位。“特别希望社区有个地方解决老人、孩子的看护和吃饭问题，花点钱也行啊！”刘女士道出了这个新小区居民大多数人的心声。

尊老爱幼是中华传统美德之一，构建完善的“老有所养，幼有所托”养老托幼服务体系，是当前全社会关注的热点问题。

为补齐社区养老服务短板
苦寻答案

“我希望能建立高质量的专业养老护理机构，让老人颐养天年。”家住海口市红城湖路金花社区的李先生说。这是个老小区，李先生每月出8000元雇一名护工照顾老父亲。护工护理水平低，无法满足老人心理慰藉，而一时也难以找到合适的护理人员，这让李先生很是苦恼。

如何补齐养老托育服务方面的短板？海南省相关部门一直在努力寻找答案。

2021年，省卫健委将“做实做优老年人健康管理项目”列入全省卫生健康系统为群众办实事项目之一，各乡镇卫生院和社区服务中心，对辖区内65岁以上常住老年人，每年提供一次健康管理服务。省民政厅进一步促进医疗卫生和养老服务资源的有效衔接，截至目前，122家养老机构内设医疗机构或与医院签订合作协议，签约率达到91%。截至2020年底，海南开展城乡居家养老服务社区有684个，建成并投入使用日间照料中心92家。海口市建成51家城乡“长者饭堂”，

为社区60岁以上老年人提供无偿、低偿午餐服务，试点探索建立“低龄时志愿提供服务，高龄时优先享受服务”的接力式志愿服务模式。

家住府城街区的孤寡老人黄大爷、刘大妈对琼山区社区和居家养老服务中心的服务大为点赞，称每天有工作人员送来免费可口的饭菜，陪他们聊天。他们到服务中心和其他老人们相聚聊天，很是惬意。琼山区社区和居家养老服务中心建在热闹的府城高登街区，四层小楼，一楼的长者饭堂每天为50至100位老人提供餐饮服务。二层以上设有书画室、棋牌室、手工室、茶艺室、多功能娱乐室等供老人休闲娱乐。

该中心工作人员杨秀文介绍，海口府城街区60岁以上老人共有1.9万，80岁以上老人8000人。中心拥有一批专业的护理人员，为周围的府城、凤翔、滨江三个社区提供“一老一小”日间照料服务，还提供教育培训、法律咨询等服务。

受传统养老观念影响，多数老人喜欢居家养老。居民对中心服务内容不甚了解，担心老人得不到细致的照顾，造成目前社区养老“叫好不叫坐”。

“海南拥有一流的生态环境，是候鸟老人养老的首选地，养老产业前景广阔。”长期关注养老产业的海南省政协委员许尚华认为，要在社区养老配套服务，如医疗服务水平有限、专业护理人员缺乏、社区服务“智能化”程度不够、政府支持力度小、社会资本参与少等问题上下足功夫，海南的养老产业才能走出一条新路。

“政府部门应努力提升医疗服务设施建设质量，加强社区养老专业队伍的建设，

通过政策激励机制，鼓励社会资本加入到社区养老服务建设中来。在场地、医疗服务、宣传等方面给予大力支持，为老人们有尊严、高质量的生活提供更多保障。”许尚华对此充满期待。

为普惠性幼儿照护服务机构
“开绿灯”

在三亚打拼的小林夫妻结婚5年了，俩人都已过30岁，但在生孩子问题上一直很纠结。“打算攒够钱后回老家生儿女。”小林说。

“妇女生育的最佳时期是23至28岁，如果错过将会增加生育风险。”省政协委员、海南医学院副院长黄元华发现，许多适龄生育妇女生育意愿低，其主要原因在于顾虑人力和财力不足，不少家庭的幼儿无人看护也是个不小的障碍。

“0至3岁前的托育服务供给严重滞后，托育服务缺乏标准、托育过程缺乏监管，托育服务质量参差不齐等问题不可忽视。”省政协委员杜丽银曾经在托育行业工作，她建议，建立和完善3岁前幼儿托育服务体系，将3岁以下婴幼儿照护纳入基本公共卫生体系，构建托幼一体化服务体系。”

2020年5月，海南印发《关于促进3岁以下婴幼儿照护服务发展的实施意见》，提出到2025年，全省公立型和普惠性婴幼儿在托覆盖率不低于30%，其中公立型婴幼儿照护服务机构在托婴幼儿占比原则上不低于10%。鼓励社会机构开办普惠性或非营利性婴幼儿照护服务机构。

海南省发改委把3岁以下婴幼儿照护

发展列入海南“十四五”规划纲要，依托国家托育机构管理系统，推进托育机构信息化、规范化和标准化建设。省卫健委、省发改委联合印发《海南省创建全国婴幼儿照护服务示范城市活动方案》，提出海口市、三亚市到2025年，婴幼儿照护服务的政策法规和标准规范体系基本健全，每千人口拥有3岁以下婴幼儿托位数达到4.5个。海南还修改完善《海南省人口与计划生育条例》，对女职工产假、男方护理假等进行了调整。

海南家美乐托育园地处繁华的海口市蓝天路上，2020年开办。设有5个国际标准托育教室、保健室、哺乳室、亲子课程活动室、儿童绘本馆、儿童游乐室等，能容纳120名0-3岁婴幼儿。

该园郑老师告诉记者，托育园自筹资金开办，严格按照托育机构进行规范设计、装修和购置设备，定位为普惠性婴幼儿托育机构，收费标准远低于市场价。“孩子们在这里的生活全程有监控，安全有保障，我们每天都会通过微信与家长沟通，让家长实时了解孩子情况。”

但是，由于定位为普惠性婴幼儿托育机构，收费标准远低于市场价，该园后期资金投入面临困难，运营陷入困境。

“孩子们特别可爱，我们一直在努力创造适合他们生活成长的环境，也希望得到更多理解和支持。”郑老师表达了自己的心声——儿童是祖国的未来，要举全社会之力，给予他们呵护与关爱。



国省道路穿城而过弊端凸显

建议加快推进国省道在中小城市绕城改线工程

曹丽娟 徐三保

交通是国民经济的命脉。近二十年来，我国的道路交通事业发展迅猛。目前，全国有国道70条，约10.6万公里；省道更多，仅山西省境内就有22条，7891公里。密布有序的公路运输网络，成为发展地方经济、方便群众出行、提高城乡居民幸福指数的有力支撑。

国省道穿城而过的模式难以适应时代与社会的发展，对群众出行安全及生活影响极大

在以往的道路规划建设过程中，因与当时的时代背景相吻合，省道多穿城而过，地级市、县城等中小城市也依托和围绕国道、省道进行规划和建设。全国333个地级市、2856个县市区依托交通道路的发展，城市规模得以扩大，经济得以大力发展，群众生活水平显著提升。

时代飞速发展，城市交通网络得以形成。2019年，我国启动交通强国建设。建设交通强国是我国立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策。山西省是全国交通强国建设第二批试点省份，承担的试点任务之一，就是“普通公路重载运输建设”，完成涵盖高速公路、普通国省道的重载运输全路网规划编制，实现重载运输在山西进得来、出得去。

随着我国物流产业的繁荣，车辆急剧增加，截至2021年5月底，全国机动车达3.82亿辆，其中汽车2.9亿辆。货运车辆更趋大型化，截至2020年底，全国载货汽车1110.28万辆、15784.17万吨位，载货汽车平均吨位由上年末的12.5吨提高至14.2吨，大型货车吨位占普通货车吨位比重为97.5%。为此，原来的国省道路穿城而过的模式，就凸显出很大弊端。在城市中的国省道主干线上，车流量逐年增大，大型货运车辆、机动车及各类车辆与人员混合通行，安全压力骤增，对群众的出行产生极大安全隐患。比如，108国道穿襄汾县城而过，每年交通事故频发，伤亡严重，目前限速60km/h，事故有所减少，但也还有20多起伤亡；同时，车辆带来的尾气排放、扬尘污染、噪音污染等，给群众的宜居生活带来不少负面影响。而且，城市中的国省道主干道一定程度上也限制了城市的发展，成为城市更好、更快、绿色发展的制约，因此，急需对县城内国省道进行改线。

科学规划，加快推进国省道在中小城市的绕城改线工程

站在两个一百年奋斗目标的交汇点上，“要致富，先修路”的发展理念仍不过时。山西省规划：2035年高速公路总里程8418公里，国省道总里程19393公里，构建现代化主体交通网，建设交通强国。本次规划制定有四个原则：一是加强统筹规划，合理路网布局；二是科学把握定位，适度超前配置；三是加强补齐短板，实现供需平衡；四是技术创新驱动，注重安全绿色。到2025年，国省道路网实现四个目标：一是优化国省道空间布局结构；二是重要节点国省道全覆盖；三是国省道等级结构更加合理；四是国省道路网服务更加高效。

为此，笔者建议：

一是资源整合与走共同富裕道路相结合，加快推进国省道在中小城市的绕城改线工程，为区域经济发展和乡村振兴提供和谐稳定环境。结合交通强国战略及2035年交通规划，要科学规划改线工程。

二是立足新发展阶段，贯彻新发展理念，规划要长远，建设标准要高，加快新技术与交通基础设施融合发展，深入推进绿色交通、智慧交通，一次修建30年不改造，不造成资源、财力浪费。

三是国省道改线工程规划建设中“要注重一个安全，做好三个结合”，即：注重道路通行、防汛、地质灾害等潜在隐患产生的安全，做好与当地城市规划和建设相结合，与生态环保、绿色发展相结合，与群众宜居宜业的生产生活相结合。

四是改线工程竣工后，把原有中小城市内的国省道改造、并入城市路网，进行资源整合、改造提升，充分发挥其综合服务功能。

（作者曹丽娟为山西省襄汾县政协主席，徐三保为山西省襄汾县政协党组成员）



时下正值收获的季节，北京市延庆区千家店镇千家乐志愿服务队的百余名志愿服务队队员来到田间地头，帮助村里的高龄老人、空巢老人及残疾人抢收成熟的农作物，确保不误农时。

本报记者 齐波 摄

草根评论

CAOGENPINGLIN

“市区九成车位免费停”是城市治理范本

戴先任

河北沧州是一座四线小城，市区人口数量80万，机动车保有量近20万辆。一年多来，沧州市区公共停车位由8000多个猛增到8.5万个，机关事业单位内部的1.2万个车位也向公众开放，除极少数经营性停车场收费外，总计近10万个公共车位全部免费停车，停车难、停车乱、乱收费问题基本不存在了。（10月13日《新华每日电讯》）

随着人民生活水平提高，驾驶私家车出行越来越多。目前，我国机动车保有量已达到3.9亿辆，其中，汽车保有量达2.97亿辆，而且，还在持续增加，而公共停车位却十分有限。另外，很多老旧小区早期规划没考虑到停车位问题，规划不合理；再加上机关事业单位的停车位没有被充分利用起来，于是，一方面机关事业单位有大量停车位闲置，资源利用率低，另一方面，城市居民车辆无处停放，这一矛盾势必加剧了车位的紧张程度，也成为城市管理的一大“顽疾”。

城市停车难困局，带来了诸多负面影响，给城市带来多种“并发症”。比如交通拥堵，车辆乱停乱放现象严重，严重阻碍了交通，阻塞消防通道等“生命通道”的现象也较为普遍。另外，还带来了环境污染，有专家称，停车难导致的交通拥堵会直接增加机动车尾气排放，加重大气污染。同时，大量车辆由于寻找车位带来的无效绕行和等待车位带来的长时间怠速候车等，都会增加车辆的能源消耗和碳排放等。

为了打通停车堵点，一些城市也想了很多办法，推出了诸多治理之策。比如通过新

建停车位、改造老旧小区、有偿错时共享、控制私家车出行等等，这些措施都值得肯定。但从治停车难这样的顽疾，并非易事。

河北沧州解决停车难、停车乱等问题，却取得“市区九成车位免费停”的显著成效，这是停车难等城市治理的范本，沧州的的做法值得各地借鉴。沧州市在2020年4月开始实施“文明停车管理”工作时，市区只有8000个公共停车位，经市政府协调，将路缘石以上区域的机动车停车管理职责从城管划归交警，从此路缘石上下统归交警管理。很多经营性停车场都改成了免费停车位。另外，沧州市交警支队在路缘石以下的非机动车道划出1.7万个免费公共停车位。2020年10月开始，市区202个党政机关、事业单位的1.2万个停车位也向市民免费开放。目前，沧州市区免费公共停车位数量达9.7万个。另外，沧州市还人性化设置多种限时车位。停车问题解决了，违停的现象也大大减少。

城市停车难已成了城市治理的痛点与堵点，能否缓解“停车之痛”，考验城市治理能力。沧州不断推进治理创新，通过盘活停车位资源，机关事业单位带头免费开放车位等措施，大大提高了停车位供给。不仅是解决城市停车难问题，解决其他的社会治理难题，都需要相关部门积极行动起来，起好带头作用，提升城市精细化管理水平，才能有效化解城市治理难点堵点。期待各大城市能够创新城市管理方式方法，多为群众办实事、办好事，根据实际情况多管齐下治理停车难，让市民出行不再停车难。

儿童免票，小事不小

——宁夏银川市政协重点提案督办聚焦“儿童票”

张倩 本报记者 范文杰

长得快的儿童也是儿童，但“大高个儿”常常遇到烦恼，比如因为超过“限高”，无法享受相应的购票优惠。

今年年初的银川市政协全会上，民建银川市委向大会提交了《关于实行儿童免票身高年龄双轨制》的提案。建议基于身高制定的儿童优惠标准与时俱进，儿童票应实行年龄或身高“双轨制”，让“儿大”的儿童也能享受针对儿童的优惠政策。该提案被列为银川市政协十三届五次会议精神重点提案。

9月18日，银川市政协召开该提案办理协商座谈会。市政府督察室、市交通运输局、文化旅游广电局、发改委等有关单位及提案人和部分市政协委员参加了座谈会。

“过去之所以坚持用身高作为免票依据，是因为儿童没有随身的身份证件。随着户口登记管理逐渐数字化，对年龄这种身份信息的识别变得更加容易，儿童福利兼顾年龄具备技术条件。目前，其他城市很多地方都自发探索，如贵州早在2009年就将景区的免票门槛从‘1米1或1米2’变更为‘14周岁以下儿童’；上海20家景区也推行了双轨制免票的操作；郑州市动物园、焦作云台山景区等河南省内的16家景区规定7周岁以下或者1.2米以下的孩子免票入园。”该提案的第一提案人、银川市政协委员王晓丽说。

“适龄儿童理应平等、普惠地享受政策福利。在难以一步到位到‘认年龄’的前提下，至少可以采取兼顾身高或年龄的双轨制。”王晓丽直言：“建议银川市制订统一且具有强制性的‘身高或年龄’这一有利于儿童的双优惠标准，覆盖城市公共交通领域和在动物园、公园、旅游景区等场所，将身高1.3米或年龄7周岁（含7周岁）作为免票标准，符合身高标准的儿童无须出示证件即可直接享受相关优惠。身高超标的儿童，持身份证等有效证件后，也可享受优惠。”

“这份提案办得如何？听听主办单位和承办单位的答复。”银川市政协副主席钱秀梅主持会议。

“依据《交通运输部 国家发展和改革委员会关于深化道路运输价格改革的意见》，银川市公共交通领域已建立儿童优惠‘双轨制’，目前，以身高和年龄双轨制为标准实施儿童票优惠政策已得到实践，充分照顾儿童群体的合法权益。”

“根据《关于进一步落实青少年门票价格优惠政策的通知》精神，银川市47家旅游景区及7个综合性公园，对6周岁（含6周岁）以下或身高1.2米（含1.2米）以下的儿童实行免票优惠，对6周岁（不含6周岁）-18周岁（含18周岁）未成年人或1.2-1.5米儿童可享受半价门票。”

听完答复，与会人员眉头紧锁。显然实际情况没有大的改变，依旧“坚守”仅用身高判定儿童票的规定。

办理现状与委员的建议还有些距离。主办单位银川市交通运输局负责人说：“下一步我们紧盯国家政策，向自治区交通厅、自治区发改委、市发改委积极申请调整儿童票价‘双轨制’标准。力争将儿童身高提高1.3米或年龄7周岁（含7周岁）作为免票标准。”他们还表示，会不断完善公共交通领域儿童购票优惠政策，突出各部门协作，确保公共交通、旅游等领域共同实行儿童免票年龄身高双轨制，推动全社会为儿童成长打造良好环境。

“小小一张儿童票，承载着关爱和福利，也考验着政策制定与时俱进的能力、民生为本的温度。”委员们纷纷表示，儿童票“双轨制”契合了保护未成年人的“最大利益原则”，希望各承办单位抓好后续工作落实，提高办理质量和效率，合理优化标准，采用更科学的评价标准，让普惠之光照耀所有儿童。

保证户外活动2小时以上

学生近视率可以下降30%!

本报记者 顾意亮

“社会对于儿童青少年近视防控普遍缺乏信心，甚至感到束手无策，实际上是有办法的。近视成因的核心要素就是户外活动少。”全国政协委员、上海市教育委员会副主任倪闽景日前出席一档关于青少年视力保护的研讨活动时，明确提出阳光是近视防控最好的“疫苗”。

此前，教育部等十五部门联合印发《儿童青少年近视防控光明行动工作方案（2021—2025年）》，确保到2025年每年持续降低儿童青少年近视率，到2030年，实现中国儿童青少年视力健康整体水平显著提升，其中，6岁儿童近视率控制在3%左右的目标，小学生近视率下降到38%以下，初中生近视率下降到60%以下，高中阶段学生近视率下降到70%以下，国家学生体质健康标准达标优秀率达25%以上。

“这是一个十分艰巨的任务，但是只要方法对路，有坚定决心，这个目标是可以实现的。”倪闽景给出了一个“上海数据”。上海在24所义务教育阶段学校开展了为期2年的实践表明，只要保证学生户外活动时间两个小时以上，近视率下降了30%。

“在考试成绩和升学率面前，大家不约而同地放弃了健康底线。”在倪闽景看来，儿童青少年近视防控，上下功夫在观念转变上。近视率是一个“牛鼻子”指标。如果近视率好（低）了，一定是学校、区域素质教育抓到位了。孩子的课业负担到底减轻了没有？孩子的体育活动时间保证了没有？这些从近视率是可以看得出来的。所以，近期推的“双减”和五项管理，实际上都是指向孩子的健康发展。

“儿童青少年近视防控是一个系统工程，需要全社会参与。”倪闽景对此的解释是，一方面需要从学校场地设施建设、课程教学变革等多方面入手，要给孩子充分的户外活动时间，需要有更充分的体育运动场地，同时需要改善教室灯光照明，让每间教室灯光都达标，这确实需要学校有更多投入；另一方面，基础教育阶段普遍课程过载、教学要求过高的问题也需要从根子上去解决，通过减少文化学科类的课时数和教学内容，进一步增加体育课时，并开展形式多样的体育比赛活动，增强孩子们的运动兴趣。

此外，教育部近期推出了“作业、睡眠、手机、读物、体质”五项管理的要求，这五项管理对降低学生近视率直接有关。教育部门和卫生健康部门要加强合作，推进视力监测和屈光发育档案全覆盖，及时发现和干预近视发病；新闻宣传部门要加强近视危害和近视防控的宣传力度。减少课外文化学科培训，增加放学后孩子在社区的运动空间，让孩子们在住宅小区里开展各种户外运动和游戏活动，倡导家庭形成运动传统和习惯。

“我们已经有‘上海数据’，接下来就是‘上海方案’”据倪闽景透露，下一步，上海市教委将对教室灯光出台新的标准，对家庭青少年灯光使用提供相应的指引；推进学校可调节桌椅的标准和指导，并对各中小学医务人员开展近视防控方面的培训。

与此同时，在专家指导下，上海对所有学生的近视屈光率建立档案。“我们可以看每个区域和每个学校的动态变化，通过评价倒逼学校正常开展教育教学工作，以促进孩子的健康发展。”倪闽景如是说。