

共享车辆:提供出行之便舒缓停车之难

不必迷恋升学率

点滴录 | 周沫

高考成绩揭晓后,每一所高中的升学率又成了众所关注的焦点。当然,在高校扩招的背景下,人们更看重的是更具“含金量”的“985”、“211”升学率。那些升学率高特别是拥有高考状元的名校,无疑会成为下一届新生争相角逐的目标。但需要提醒的是,不必过于迷恋升学率,适合自己的就是好学校。

众所周知,高中是“考”的,但凡考入重点高中的原本就成绩拔尖,一些省内名校更是聚集了尖子生。三年之后,他们的出类拔萃完全在意料之中。因此,更没有必要审视“意外”情形,比如多关注身边普通高中的升学率,而对重点高中则不妨看看有没有落榜生。

重点高中的教育质量自然是不错的,但也没那么神。假如真有“化腐朽为神奇”的本事,一些名校就不至于想方设法竞争抢尖子生。假如高中不是“考”的,而是像初中一样实行就近入学,谁能成为名校还真不一定。

假如“一方学校教一方人”,定能教出更高的升学率。经过多年来的教育资源均衡发展,海岛学校无论是硬件还是师资都在越来越好,无须担心“家门口”上学会耽误前程。一些家长挖空心思要把孩子送出去,甚至为了提前抢位不惜重金买学区房,这样做其实是有风险的。是尖子生在哪都会冒出来,而假如不是尖子生却硬要与尖子生为伍,反而容易被拖垮。

不必迷恋升学率,顺其自然往往是最好的安排。内因决定外因,今后能不能考上理想的大学关键还在于孩子自身。



本版署名文章不代表本报立场 每个人都应有话筒,欢迎争鸣

海客谈 | 一叶扁舟

近日,我市共享电单车在中心城区投入试运行,首批布设站点308个(定海123个、新城99个、普陀86个),投放车辆约600辆。为方便市民找车、还车,共享电单车站点均设置在公共自行车(即“小红车”)站点旁边,停放点位均有明显的“共享电单车停放处”标识。市民可通过微信、支付宝等APP扫码租车,后续将结合市民需求逐步增加投放车辆和站点(据《舟山日报》7月5日报道)。从共享单车到共享电单车,共享车辆“家族”正不断完善、升级,有望在提供出行之便的同时舒缓停车之难。

不求所有但求所用

共享理念落实在出行中,已经给人们带来了无尽便利。曾几何时,自行车几乎是所有人的标配,而自从岛城街头有了公共自行车和共享单车,除非骑行爱好者,一般人已无须拥有自己的“专车”。不用维修保养,不必担心被盗,想骑就骑的感觉爽得很。现在又有了共享电单车,是否意味着家里的电动自行车也可有可无了?

电动自行车是眼下老百姓普遍使用的日常出行工具,但事实上也让很多家庭“想说爱你不容易”。比如环境逼仄的老城区没有条件设置集中充电点,飞线充电普遍,火险隐患突出。一些高层住宅同样存在停放难、充电难现象。南京雨花台区那起因电动自行车

车引燃的高楼火灾已为全社会敲响了警钟。假如更多人选择使用共享电单车,也就能少些乱象和隐患。

一座宜居宜业宜游的城市应该是主客共享的,交通出行的公共服务水平直接关乎公众的体验感,这对于外地游客来说更是如此。有了共享单车、共享电单车,原本“望车兴叹”的游客就多了自由骑行的选择,可以在手机导航的引领下,像本地人一样轻松自如地融入城市的角角落落,去更好地欣赏美丽风景、体验风土人情。

汽车时代的到来给人们的出行带来了便利,但私家车拥有量急剧增多也导致了道路拥堵、停车困难等“城市病”,趋利避害实属不易。在共享单车、共享电单车之后,能否拓展共享汽车的应用空间?让无车一族照样可以称心如意地借车出行,这将给城市的交通面貌带来更为深远的影响。

“共享模式”一身轻松

生活条件日益改善,又恰逢车轮滚滚的汽车时代,谁甘于放弃驾乘体验?在舟山,私家车不断进入千家万户,这也是道路越修越堵、车位越建越缺的原因所在。然而,对汽车的实际需求程度却是因人而异,相当一部分人虽然拥有私家车,但使用率并不是很高。有的平时无须用车,只在外出游玩时才开车;有的崇尚绿色出行,奉行非必要不驾车……不管何种情况,都难免“没有车不方便,有了车也麻烦”的

尴尬。应运而生的共享汽车,就为人们提供了以“共享模式”拥抱汽车时代的可能。

海岛城市区域不大,公共交通也比较便捷,这为绿色出行提供了良好条件。在这种情况下,共享汽车就能满足人们临时用车需求,从而以共享的方式弥补无车一族的缺憾。当然,人们接受新生事物难免需要有个过程,不能因为某品牌共享汽车在舟山遇冷就否定这种出行方式。假如共享汽车的车型丰富一些、数量充足一些,可以用于外出旅游、短途接人等各种用车场景,假以时日完全有望通过“公车公用”减少私家车的保有量。

拥有一辆私家车,哪怕不常上路也要产生折旧、保险等成本,更有定期保养、停车保管等麻烦,着实不是一件轻松的事情。共享汽车可以让寻常人家不买车的烦恼,“想开就开”,可谓既省钱又省心。应民生需求,公共服务一直在与时俱进,相信总有一天共享汽车也能在岛城风靡起来。

“共享模式”不但可以让很多人感到一身轻松,还能给整座城市带来绿色环保。每个人的出行需求都是多样化的,尽可能以公共服务满足人们的各种出行需求,倡导绿色出行才会有事半功倍之效。共享汽车能够代替一部分私家车,无形之中就促进了节能减排。

停车难题迎刃而解

私家车保有量的增加,不断加剧着

“停车难”矛盾。事实上,城市的土地资源日渐捉襟见肘,而各类民生实事项目也无不需要土地支撑,不可能无休止地拓展停车场地。在这种情况下,唯有多措并举优化交通出行的公共服务,打好共享单车、共享电单车、共享汽车组合拳,才能为“非必要不购车”创造条件,从而使停车难题迎刃而解。

舟山和许多城市一样,试图通过整治“僵尸车”来释放停车位,但花了九牛二虎之力实际效果却不尽如人意。一个很重要的原因在于,“僵尸车”并非法律概念,整治过程中难免因缺乏法律依据而无从下手。只要是合法车辆,不管是落满灰尘还是零件缺损,都有理由停在小区停车位。法律并未规定买了车就得经常开,倡导绿色出行不就是要尽量少开吗?汽车不能上天入地也只能停在车位上,怎能说清理就清理?

可见,整治“僵尸车”只能清理掉少数没有车牌的报废车,而更多长期占位的私家车依然趴着不动。新的不来,旧的不去。现在“小红车”、哈啰单车想骑就骑,还有几家存着破旧自行车?同样的道理,共享汽车一旦风靡起来,车主自然就会放弃可有可无的“僵尸车”,从而把稀缺的车位腾出来。

随着共同富裕建设渐入佳境,人们拥有私家车的执念也会逐渐淡化,该不该买车会更多地出于实际需求考量。这个时候,也就轮到共享汽车大显身手了。不用担心油价涨,不必纠结充电难,车到用时想开就开,这种共享模式相信会成为很多人的选择。

上门护理不妨鼓励护士“抢单”

海客谈 | 阿培

我市自2019年11月启动“互联网+护理服务”上门送医惠民项目以来,业务量逐年递增。目前,全市共有14家医疗机构开展了互联网护理,入驻“浙里护理”平台护理人员1311人,约占全市在职注册护士总数的三分之一,截至今年4月已累计接单上门服务患者9834人次,其中包括基础护理、康复护理、心理护理等项目。护士上门护理,让家庭病床有了“医靠”,这件事还得加大推广力度。

常言道,三分治疗,七分护理。医院病床之所以经常供不应求,多半是因为一些病人虽已病情稳定但仍需留院护

理,影响了病床周转效率。假如能把“七分护理”放到家庭病床上进行,不仅能够大大缓解医疗资源不足的矛盾,还能显著减轻病患家庭的经济负担。

一些长期卧床的老年患者尤其需要护士上门护理,这样就无须为了打针、换药而兴师动众地送医。就如前些天舟山医院大外科护士长蒋伟亚接了一单预约上门护理业务,在一周时间里,要天天带着护理用品上门为一位90岁老人换药。可以想见,假如没有这项业务,这位卧床已有2年的老人就得连续7天“跑”医院,该有多么麻烦。

当然,开展上门护理服务,给原本就忙碌不堪的护士增加了工作量,长此以往恐怕是个问题。这项服务开展

以来已上门服务患者9834人次,看起来不少,但平均到每天只不过6人次,实际上并不多。假如更多的病患家庭养成了在“浙里护理”下单预约服务的习惯,护士能忙得过来吗?

另外,派单也会是个问题。很多护士都是三班倒,并且没有固定的休息日,网上预约一多,每一单该派给谁,协调起来工作量不得了。弄得不好,不仅会让护士们苦不堪言,还会打乱各家医院的正常工作秩序。

那么,能否变“派单”为“抢单”呢?就像网约车,假如由平台来调度业务,非乱成一锅粥不可,而一旦实行“抢单”不仅公平合理而且还能确保服务效率。如法炮制,上门护理业务也可以

让全市3900多名护士“抢单”。这样,每一位护士都能在下班途中或空闲时间选择合适的服务对象上门服务,而医疗机构大可以“无为而治”,只需通过回访病患、处理投诉来管住服务质量。

只要制度合理,不必担心会发生无人抢单的情形。一方面可以出台激励政策,鼓励护士通过上门服务增加收入,另一方面还可以把上门服务列入业务考核,规定每一位护士都得完成基本量。护理服务既然上了线,就要用互联网思维去积极推进。甚至于,可以允许退休护士以及有从业资格的护理人员参与“抢单”。这样一来,“互联网+护理服务”必定众人拾柴火焰高。

文明健康 绿色环保 公益广告

骑行佩戴头盔

平安一路相随



严守交通法规 守护生命安全

舟山市自行设计作品