

云和县升级后的居家养老服务什么样——

除了吃吃喝玩 还能做手工活赚零花钱

本报记者 盛伟 通讯员 程鹏鹏 蓝华燕 文/摄

对许多山里的留守老人来说,由于子女不在身边,生活可能会有些单调。不过,最近在云和县元和街道,开了一家居家养老服务中心“长者益智幸福坊”。老人们在居家养老的同时,还可以做“来料加工”服务赚零花钱。

“留守老人既打发时间,又有一些收入,还可以在这里吃饭,这对他们来说实在是太便利了。”云和县元和街道居家养老服务中心负责人何爱丽说。

据介绍,长者益智幸福坊设立一个多月来,已有10多位老人来这里做活,既赚点钱又找到了一些乐趣,留守老人们十分欢迎。



工作自由简单 还有二三十元的收入

邱苏云老人今年65岁,这些日子,只要一有时间,她都会到居家养老服务中心长者益智幸福坊“打工”。“这里工作自由、简单,每天干活几个小时,也有二三十元的收入,虽然不是很多,但日常花销足够了。”邱苏云说。最重要的是这里热闹、有伙伴,还有家的感觉。

与邱苏云老人一样,今年84岁的张邦增老人也是元和街道居家养老服务中心的常客,除了做来料加工,每天的健身操锻炼也是他的最爱。“这里就是一个吃住、娱乐和工作的场所。”老人介绍说,“大家各取所得、各有所乐,其乐融

做点来料加工活 增强了老人们的获得感

据介绍,随着云和县“小县大城”发展战略的深入实施,当地大量农村中青年人群走出山村创业或务工,山区留守老人数量也在增多。目前,全县留守老人有3300多人。“如何让他们在老家生活得更好,一直都是我们所关心的,也是他们的子女所期盼的。”王晓燕说。

近年来,云和县民政局结合当地实际情况,开展了一系列对老人的服务工作,建成了一批居家养老服务中心和照料中心,努力打通服务老人的“最后一公里”。

此前,当地建立了乡镇(街道)一级的居家养老服务中心,老人可以在这里吃饭和住宿等,但在实际操作中,工作人员很快发现,农村留守老人对这样的服务方式并不太接受。

奋斗百年路
启航新征程
1921-2021
同心奔小康

融。”

目前,除了元和街道居家养老服务中心,云和县还在紧水滩镇居家养老服务中心建立了“长者益智幸福坊”,同样深受当地老人欢迎。

“我们在居家养老服务中心设立长者益智幸福坊,以老人开心和满意为出发点,初衷就是让老人生活得更加美好,让他们老有所养、老有所乐、老有所为。”云和县民政局局长王晓燕介绍,接下来,云和县将在全县所有居家养老服务中心设立长者益智幸福坊,实现全覆盖,推动为老服务工作再上新台阶。

“主要是因为吃饭和住宿需要支付一定的费用(一顿饭两元左右),虽然不多,但这些留守老人除了子女赡养之外,基本没有收入来源,加上老人们平时省吃俭用惯了,就不太愿意掏这个钱。”王晓燕说。在这一背景下,“长者益智幸福坊”便应运而生。居家养老服务中心与来料加工经济人对接并达成协议,为老人提供劳动机会。

老人通过在幸福坊里做一些简单的来料加工活,可以获得一定的收入,抵扣掉饮食费用支出还有剩余。

这样,就能吸引更多留守老人到居家养老服务中心生活,并最终达到提高老人生活质量的目标,增强他们的获得感、幸福感。

杭海城际列车昨天试跑,从余杭高铁站到海宁皮革城站用时30分钟 计划今年6月底通车

记者试乘感受:稳!



本报讯 连接杭州和海宁的杭海城际铁路,计划今年6月底全线建成通车。开通日期越来越近,这条线路建设得咋样了?昨天早上,钱报·小时新闻记者去体验了一把正在“试跑”的杭海城际列车,从现场发回乘车体验。

杭海城际铁路起于杭州余杭高铁站,止于海宁碧云站(缓建),共13个站。目前在建的余杭高铁站至浙大国际校区站(含)段,全长46.38公里,有地下车站4座(余杭高铁站、皮革城站、海昌路站、浙大国际校区站),高架车站8座。

记者乘坐的列车从余杭高铁站至海宁浙大国际校区站,计划以速度目标值120公里/小时“试跑”。

上午10:20,记者乘坐的列车从余杭高铁站出发,仍在收尾建设中的地下站余杭高铁站,将与杭州

地铁1号线余杭站“无缝衔接”,实现杭州与海宁轨道交通“一卡通”。

走进车厢,座位是类似高铁的蓝色软包座椅,还有粉色的爱心专座。LCD动态电子地图融入了海宁潮景观元素,特色的语音报站、清晰动感的多媒体显示屏,加上智能的LED照明自动调节亮度,变频空调自动调节温度,让人感觉非常舒适。

沿途的高架站各有特色:海宁高铁西站是一座特色站,外立面造型与沪杭高铁海宁西站房相呼应;盐官站的设计别具一格,外立面造型借鉴海宁潮形象,营造一种连绵起伏、轻灵律动的波浪意境;其他车站外立面建筑造型采用流畅飘逸的弧形,配以美丽的黄色,显得轻盈优美。

10:50,列车抵达海宁皮革城站,从余杭高铁站

到海宁皮革城站,列车站站停的情况下,用时30分钟。

在列车行驶过程中,记者坐在车厢里感觉非常平稳。在120公里的时速下,坐在车厢里也没有感到摇晃厉害。这主要得益于杭海城际铁路全程铺设无渣轨道,以及列车上使用空气弹簧和抗蛇形减震器,起到各种减震作用。

在体验过程中,记者还发现了一个有意思的事情:从始发到终点,列车司机全程几乎没有任何加速、减速的操作。浙江省交通集团杭海城铁公司机电部经理助理包学海告诉记者,杭海城际铁路列车确实已经实现自动驾驶,“司机不用操作加速减速,甚至开门关门,可以由后台设定后自动执行。”

本报记者 吴崇远 通讯员 朱蓓蕾 田金雨