

新华全媒头条



在中国广大的地区，大骨节病一度成为一种严重的地方病。

大骨节病是世界性难题，至今病因未明，患者站不直、走不稳，严重者身材矮小、关节畸形粗大，有的终身残疾，丧失劳动能力。历史上，有些重病区青少年患病率达50%以上，成为偏远地区人们摆脱贫穷的“拦路虎”。

一病牵心，一情挂怀。

新中国成立特别是党的十八大以来，党中央实行了有关地方病防治的多项举措，西藏、陕西、甘肃等省区采取严格防控举措，阻断包括大骨节病在内的地方病致病链条；通过手术和用药，实现应治尽治、不落一人；通过多方救助、政策兜底，解决病患的后顾之忧，以实际行动守护人民健康。

2018年至2020年，我国实施地方病防治专项三年攻坚行动，其中为大骨节病病区儿童提供营养包132.16万人份，组织易地育人41.01万人，移民搬迁12.12万户，290个县具备大骨节病检査能力；2019年至2020年，全国各地共药物治疗大骨节病患者13.25万人次，手术治疗患者802人；针对大骨节病防治实施以村为单位的监测全覆盖，全国连续两年无儿童新发病例，379个大骨节病病区县全部达到消除标准。

生命至上：到离患者最近的地方去

地方病的发生，同自然环境有密切关系，又因为医疗条件落后，往往和极度贫穷相伴而生。

5月的暖风吹过山山峁峁，地里的玉米长势喜人。劳作过后，60岁的吴明军开着农用三轮车回家，迎接他的老伴李小琴，给他端上来一碗热乎乎的面条。

家住陕西省宝鸡市麟游县崔木镇杨家堡村的吴明军，是一位Ⅱ度大骨节病患者，十指粗短、关节肿大，随着年龄的增加关节疼痛加剧。李小琴是Ⅲ度大骨节病患者，身高不到一米二，走路蹒跚，劳动能力不断减退，“上炕都只能踩着凳子攀爬。”

麟游县是地方病历史高发病区，其中以大骨节病最为严重。

如何防治这种病因不明、危害严重的地 方病？“到离患者最近的地方去！”我国著名骨科专家殷培璞给出了答案。他和同事们翻山越岭、送医上门，足迹遍布陕西省40多个大骨节病区县，治疗患者万余例。

无数医务工作者响应党中央号召，跋山涉水，为偏远地区的病患送去希望。麟游县疾控中心地方病科原科长王治文有次和同事冒雨下乡搞监测，一些监测点车子开不进去，他就背起X光机进村入户，在床头拍片检查，拿出治疗方案。

大骨节病的病因至今尚未明确，普遍认为与饮水和食物有关。陕西采用服硒、改水、讲卫生、移民搬迁等综合防治措施，精准救治，不断提升患者生活质量，大骨节病近12年无临床新发病例。

吴明军的命运开始发生根本性改变。

2017年，吴明军一家搬离土坯房，住上易地搬迁点独门独院的大砖房，用上了自来水、太阳能，购置了新家具和彩电冰箱。

“多亏了国家政策好，我们的病也控制住了。”李小琴说，“3个儿女健健康康，个子一个比一个高！”

一病牵心
一情挂怀

我国关心和救治大骨节病患者纪实



边巴措姆(左)和姐姐齐央措姆在自家门口聊天(3月29日摄)。
新华社记者 孙非摄

保”。

西藏昌都市洛隆县硕督村61岁的夏达卡从小患有大骨节病，症状严重时必须用手扶着桌边一瘸一拐地走路。2019年10月，他到北京接受了免费手术，去年年初恢复后，“腿基本上不疼了，外出打工还挣了8000多元。”

66岁的李均堂是甘肃省庆阳市西峰区肖金镇左咀村人，因为患大骨节病，长期靠妻子劳动养家糊口。去年5月，他接受膝关节置换手术后，如今每天喂羊、铡草，可以干轻体力活，感慨“日子算是有了奔头”。

在陕西麟游县，大骨节病患者朱德银也在接受膝关节游离体摘除手术后，计划把蜂箱扩大到一百箱，“靠着电商销售土蜂蜜，每斤能卖到60元。病痛减轻了，生活的劲头就更足了。”

“得了大骨节病，这辈子就别指望了。”长期以来，多数患者认为大骨节病没有治疗办法，只能忍受痛苦。

但党和政府一直没有忘记他们，医学专家一直在科研攻关，竭尽全力帮他们解除病痛。自2017年起，北京大学人民医院骨关节科主任林剑浩教授到昌都开展调研和科学研究达30次，积极协调推动有关方面以团队帮扶形式进行技术援藏。

近5年来，国内顶尖骨科专家先后有一百多人次自筹资金进藏，对昌都近7000名入学儿童新发大骨节病发病率进行纵向调查，并为200多名儿童实施手足畸形免费矫形手术，在重点病区进行筛查。

日益发展、强大的祖国，让更多不可能变为可能。

今年5月4日，林剑浩在北京大学人民医院远程会议中心，通过5G网络操控远在3000公里外的西藏昌都市卡若区人民医院机器人，成功为一位大骨节病患者进行了髋关节置换手术。

对于一些不符合手术条件的患者，各地则发放西药、中药或藏药药品，帮助其缓解病痛，并进行动态监测。

昌都市疾控中心主任米玛次仁说，从2015年至2020年，西藏自治区疾控中心下发了3000多人份的大骨节病干预药物，每年干预3个月，总体有效率为89.9%。

深挖穷根：再送“瘟神”

我国将大骨节病等地方病患者纳入基本医疗保险、大病保险和医疗救助制度覆盖范围，保障患者“病有所医，医有所

多地宣布停运，公共自行车就此谢幕？

停运，武汉还是全国首个在全市范围投放车辆的城市。

停运背后有“内因外扰”

近年来，公共自行车在缓解城市拥堵、满足群众短距离出行方面发挥重要作用。从曾经一车难求，到如今“低调离场”，公共自行车怎么了？

综合北京多区城管委公示信息，此次北京公共自行车退市，与2020年12月31日后北京财政取消对公共自行车运维补贴有关；呼和浩特市城环出租车服务有限公司称，经认真研究决定“退役”该市公共自行车交通系统项目，是为充分发挥市场在资源配置中的决定性作用。

多位专家和企业人士分析认为，多地公共自行车“挥手作别”已有前兆，其可持续发展长期面临“内因外扰”。

网点车桩少、投放车辆少、注册流程复杂，便利性打折扣。北京市城市规划设计研究院交通规划所副所长盖春英介绍，公共自行车多由政府出资建设，出发点是引导公众绿色出行，在便于管理前提下满足部分使用需求。因此，公共自行车大多有桩存取，要求用户凭证件现场注册，规模也没有发展太大。

今年4月，呼和浩特也宣布车辆停运。目前该市火车站、大型商场等人流集中处，公共自行车停车桩全部空置。

北京市城市规划设计研究院高级工程师黄斌表示，据专业网站统计，截至目前，全球约470个城市运营公共自行车。中国在网点数、车桩量、车辆使用量方面排名世界第一，发展规模和水平走在世界前列。

但今年以来，山西晋城、四川宜宾翠屏等地也宣布车辆停运；早在几年前，武汉、广州已经

车刚推出时很受欢迎，车辆耗损快，到5年设计使用年限后，发现其作为政府资产没有专项报废依据。后来车型停产，就找不到修理配件了。”他说。

北京工业大学城市交通学院副教授边扬表示，从多地情况看，虽然公共自行车服务能力持续提升，但自身问题未得到很好解决。随着共享单车参与竞争，公共自行车市场竞争力削弱。

黄斌等研究发现，2017年和2018年，北京中心城区共享单车投放量是公共自行车10倍以上，局部替代效应显现。

记者了解到，在“内因外扰”作用下，多地公共自行车用户开始退卡，管理部门减少新车投放。为应对颓势，不少城市尝试公共自行车市场化运作，但由于长期依赖财政补贴，自身“造血”能力弱。最终，有城市决定“顺应潮流”，让公共自行车退出“历史舞台”。

“最后一公里”出行需求谁满足？

骑行第一个小时免费、车辆有桩存取摆放规范、出行安全有保障……公共自行车也有明显优势。未来何去何从，留给我们怎样的启示？

边扬认为，对于选择关停公共自行车服务的城市，应认真做好退费、资产处置、百姓出行需求衔接等问题。对仍在运维的城市，要结合当地实际需求，科学、及时制定车辆继续发展或有序退出路径。

中国城市公共交通协会慢行交通分会

秘书长屈晔认为，多地车辆退市现象提醒政府部门和企业，要加强精细化运营，走创新发展道路。通过建立奖惩和动态配额运营机制等，逐渐打破原有行政化管理的单一发展模式。

一些专家表示，在部分地区发展公共自行车仍有必要性。盖春英表示，如北京郊区新城公共自行车受共享单车冲击相对较小，仍有发展空间。政府也应审慎研判，是否将居民“最后一公里”出行需求全部交给共享单车企业来满足。

“共享单车完全市场化投资运营，其目的是追求经济效益最大化。共享单车业务运营成本高，很难长期维持低收费政策，目前骑行费用已有所涨价，不排除未来继续涨价可能。而公共自行车作为公益性交通设施，具有长期提供优质、经济、均等化服务的优势。”她说。

记者了解到，经过持续探索，目前南京、杭州等地公共自行车运行整体平稳，企业推出“免押金租车”“扫码骑行”等服务，推动公共自行车和共享单车的融合发展。南京公共自行车公司人士表示，2020年该市车辆使用量日均达到8万人次，2021年前几个月同比略有提升。

屈晔表示，多地公共自行车停运，也提醒政府部门要加强公共服务类项目的顶层设计。“在市场机制能发挥更多作用的领域，政府可以鼓励社会资本提供优质的公共服务产品，把精力放在日常监管中。而当市场‘失灵’时，政府也要有‘补位’意识，同时注重应用新技术，完善用户体验，赋予公共产品持续的活力和生命力。”

被大风刮起的农用地膜、公园附近断了线的风筝、随风飞扬的塑料袋……这些看似不起意的东西，却可能给高铁行车带来安全隐患。

今年“五一”小长假，就有一片大风刮起的农用地膜挂到了京广高铁的接触网上，导致多趟列车晚点。那么，为何接触网异物能“逼停”高铁列车？我们该如何守好高铁行车“安全红线”？

据中国铁路北京局集团有限公司北京供电段接触网技术科副科长何成林介绍，接触网是动车组动力来源的重要组成部分。如果接触网上悬挂了异物，可能导致线路短路跳闸，直接中断供电，或者引起受电弓故障导致受电受限，严重时甚至可能引发火灾或者人员触电等事故。

目前，对接触网造成影响的异物从材料类型上分为两种：一是导电型异物，如锡箔纸、含金属丝的风筝线等。这些异物如果一端接触到供电线路，另一端接地，就会造成接触网短路跳闸，导致动车组失去动力。二是绝缘型异物，如农用地膜、塑料布等。它们虽然不导电，但一旦侵入高速行驶的动车组受电弓动态包络线，也能瞬间造成受电弓故障，导致动车组无法从接触网获得电流。

接触网挂上异物后，该怎么处理？一些特别小的异物，如果对列车运行影响不是很大，工作人员会采取受电弓降弓运行，通过异物点位后再升弓取流，减小对铁路运输的影响。对于比较小的轻飘物，专业人员可以通过登乘动车组的方式，反向乘坐至故障点进行人工操作，处理时间较短。不过，如果异物体积较大，需要首先将线路上运行的列车叫停，接触网设备停电，牵引供电专业人员在做好相应安全措施后进行人工清理。如果异物特别大，往往还需要调动接触网作业车辅助操作，耗时较长，影响也较大。

听起来接触网好像很“脆弱”，其实不然。接触网设备本身稳定性比较强，但目前存在的问题是外来风险因素太多且不稳定。铁路供电的工作人员负责沿线“潜伏”轻飘物的治理，包括工地防尘网、农村塑料大棚和菜市场的塑料包装袋，甚至每年都会处理很多风筝线。这些外来物动态性极强，特别不好控制。毕竟铁路除了部分隧道区段，都是露天开放式环境，经过城区、村庄就会存在各种隐患。”何成林说。

问题来了，该如何守好高铁行车“安全红线”？

西南交通大学教授、国家轨道交通电气化与自动化工程技术研究中心主任高仕斌表示，铁路部门为保证高铁安全运行，采取了许多措施予以防范，例如安排专业人员定期巡检、登车添乘(检查)，同时还采取通过卫星图像比对等科技手段，确定铁路沿线周边新增的“潜伏”轻飘物，提前研判。

根据交通运输部等七部门联合印发的《高速铁路安全防护管理办法》，在高速铁路线路两侧各500米范围内，不得升放风筝、气球、孔明灯等飘浮物体，不得使用弓弩、弹弓、气枪等攻击性器械从事可能危害高速铁路安全的行为。

线路两侧的塑料大棚、彩钢棚、广告牌、防尘网等轻质建筑物、构筑物，其所有权人或者实际控制人应当采取加固防护措施，并对塑料薄膜、锡箔纸、彩钢瓦、铁皮等建造、构造材料及时清理，防止大风天气条件下危害高速铁路安全。

近年来，我国一直在大力推动铁路沿线安全隐患整治工作。2020年，国家铁路局等部门印发《铁路安全生产专项整治三年行动计划实施方案》，开展铁路沿线环境安全专项整治。

高仕斌表示，守住高铁行车“安全红线”，需要全社会树立全民保障高铁安全的意识，通过铁路人的努力和铁路沿线人民群众的努力，共同使高铁运行得更好、更安全。

(记者樊曦、段亚楠)

新华社北京5月26日电



新华社发 商海春 作