

93岁老人起诉六旬子女“老养老”如何解?



案为:各子女均给付程阿婆赡养费每月800元。调解后,法院仍持续监督子女赡养费的履行,并指导子女经常看望程阿婆,合力营造良好和谐的家庭氛围。

静安法院指出,本案系因老龄父母提前处置大额财产分给子女造成无力养老的典型案列。实践中,很多老人认为自己年事已高,想提前将财产处置分配给各子女,但没有订立书面协议,造成日后因家庭矛盾等问题自己没有经济能力养老的困境。或因财产分配在各子女之间不均衡,或因父母对各子女关系亲疏远近等均容易产生家庭矛盾,既存在于父母子女之间,亦存在于兄弟姐妹之间,矛盾纠葛日积月累,容易造成难以化解的赡养纠纷。法院仔细查明双方矛盾根源,并使母亲意识到“未能一碗水端平”给子女间造成的矛盾,同时细查了各子女实际经济状况,让子女放下恩怨,实际解决程阿婆困难。

“老养老”矛盾多 调解强调力所能及

钱阿婆遇到的则是一起典型的“老养老”纠纷。

在静安法院审理的全部112起赡养纠纷案件中,被告年龄在60岁以上的案件为39件,占比超30%。和一般的赡养纠纷相比,由于这些案件中的被告也是老年人,自己往往面临着看病、子女无力赡养、需要照管孙辈等问题,有些甚至需要他人照顾日常生活。面对“老养老”矛盾,法院在审理时必须更加注重如何平衡各方利益诉求。

钱阿婆育有4个子女,其中一人已过世,另二子一女已是年过六旬的老人。当初老房动迁后,钱阿婆将分得的8.8万元给小儿子用于购新房,并约定由小儿子负责她今后一切费用。此后,钱阿婆一直住在小儿子家,后因家庭矛盾于2022年入住护理院,因此产生每月7000元的费用,而钱阿婆退休金每月约5000元。

因此,钱阿婆起诉至法院要求各子女支付赡养费。二儿子和女儿因为小儿子拿了钱,自身能力不足等原因不愿支付。钱阿婆亦对法官表示,希望子女给自己养老的同时,不想给子女带来麻烦。经法院主持调解,双方当庭达成协议:小儿子给付钱阿婆赡养费每月900元,二儿子和女儿给付钱阿婆赡养费每月500元,各方对这个结果均表示满意。

“我们审理的案件中,有的赡养义务人已经70多岁了,自身也患有基础性疾病,对于被赡养人提出的种种赡养诉求,赡养义务人无论从主观或客观上均存在履行困难。”静安法院未成年人与家事案件综合审判庭院长姚轶捷说。

事实上,在静安法院审理的涉老赡养纠纷案件中,原告仅仅诉请被告支付赡养费的案件占比并不大,往往将医药费、护理费、房屋租赁费等计入开销来计算赡养费诉请的数额,这也导致有时诉请标的额和结案标的额之间差距很大。

“法院审理时会以满足被赡养人物质和精神生活需要为前提,但不会苛责赡养义务人一定要满足对方提出的全部要求,而是着重强调在其力所能及的范围内承担赡养义务。”姚轶捷说,法院主要从其收入、家庭负担能力、经济条件等方面综合酌定。比如,一起案件中,经济条件好的子女就多出点钱,条件一般的可以用劳务代替,平时多承担照顾老人的责任等。

随着上海老龄化程度不断加深,“老养老”现象将更加普遍,如何应对这个新问题,仍需全社会共同给出解答。

虚报长护险护理近200次 多名护理员犯诈骗罪判刑

在上海担任养老护理员期间,季某某利用公司平台打卡漏洞,在不到一年时间内,虚报提供长护险护理服务近200次,骗取国家医保金。经上海市静安区人民检察院公诉,静安法院昨天当庭作出判决,以诈骗罪判处季某某拘役4个月,缓刑4个月,并处罚金4000元。

未服务却有打卡记录

2019年9月起,季某某入职上海某家庭服务公司担任养老护理员。2021年4月,她拿到4级护理证书,开始从事长护险护理工作。

季某某按公司安排,每日上门为多位老人提供服务。按照相关规定,进门时,她需在一款长护险专用App上打卡签到,1个小时左右的服务时间结束后,再次打卡签退。除了护理员自行打卡,还需被护理的老人在纸质确认单上签字,勾选对应服务项目,两者结合才可进行结算。

“我提供一次长护险服务的费用是65元,其中90%是医保结算,我拿到手41元—42元。”季某某说,自己一天要护理多名老人,工作八九个小时。今年初,季某某所在家庭服务公司接到举报,称发现有长护险护理员未实际提供居家照护服务,仍然照常结算相关费用。该公司调查发现,季某某有4个时间段明显未参与长护险护理服务,但仍有打卡记录,遂将相关线索移送警方。

今年6月15日,季某某到静安公安分局宝山路派出所自首。经查,季某某利用虚假打卡骗取国家医保资金1.1万余元,个人实际获利4000多元。季某某到案后认罪认罚,并退赔了1.5万余元。

关闭手机定位异地打卡

明明被派往另一处老年公寓提

只要遇到一个红灯,就会一路红灯?

开车/骑自行车的时候,你有没有遇到过这样的场景:如果碰到一个绿灯顺利通过,就能一路绿灯;相反,只要有一个红灯拦你,接下来遇到的都是红灯……如此精准地拦你,让你不禁怀疑自己是不是进入了楚门的世界,还是最近水逆,不宜出门。

这背后有什么科学原理吗?被停用的煤气灯

交通信号灯俗称红绿灯,是以红、黄、绿三色(欧洲一些国家还可能会使用带有橙色的琥珀黄)灯或辅以声音讯号,指示车辆及行人停止、注意与前进。世界上第一盏交通信号灯诞生于1868年12月,而它被发明的主要原因是伦敦威斯敏斯特桥前有大量的马匹经过,数以千计的行人被迫行走在威斯敏斯特宫旁,经常发生人与马匹堵塞混乱。

该交通信号灯高6.7米,由两个连接到旋转臂上的移动标志,以及夜晚使用的柱顶上的煤气灯组成。当时,并没有“自动化”这一概念,交通信号灯的变化全是人为操纵的。

当臂板水平伸出时代表驾驶员必须“停止”,当臂板水平向下45度角时代表驾驶员“前行”。夜晚时红色煤气灯亮起代表“停止”,绿色煤气灯则代表“前行”。

虽然这是一项成功管控交通流量的发明,但它的煤气灯却在运行了24天后爆炸,炸伤了控制信号灯的警察,这种交通信号灯便被停用。直到电力的普及,第一个电力交通信号灯才在美国克利夫兰投入使用。

如何控制信号灯

随着社会节奏的加快,效率逐渐成为人们的重点考虑的问题,有效地疏导和提高十字路口的通行效率显得越来越重要。在普通的交通灯设计系统中,显示时间是固定的,这样就无法有效地利用道路交通资源。

为了解决这个问题,人们引入了车流量监测,通过车流量的大小,来自动调节红绿灯的显示时间。

最常见的有感应回路系统和视频摄像系统。前者在地面铺设了环形线圈传感器,当有车辆通过线圈时,车的铁外壳使得磁感线圈电感发生变化,从而监测车辆。感应回路系统由于其简单性而被广泛使用。

后者是我们在交通信号灯中看到的最复杂的系统。杆上安装的视频监测摄像机依靠视频技术来监测汽车,并与多个交通站点联网。不仅能识别车辆,并实时计算停靠点的车辆数量,还可以区分汽车和行人。

那么,开头说到的“遇到一个红灯,就会一路红灯”的现象难道是因为交通信号灯在监测汽车流量这块儿出了bug?其实,这并非偶然现象,而是道路设计师们花了几十年特地研究出来,防止交通拥堵的手段。

交通控制系统的核心问题就是如何在最短的时间让更多的车辆通过路段,原则就是如果前面路空,让新来的车快走,如果前面堵,就让新来的车慢点走。于是,人们想出了一个办法叫做“绿波带”,即车辆匀速行驶,进入绿波带区域时第一个信号灯为绿灯,那么下一个路口也能遇到绿灯。最大限度地保证车流到达路口都是绿灯,尽可能减少停车时间。

不是所有路段都可以设绿波带

现在一线城市的许多道路都开通了绿波带。比如成都就在全程约2.5公里,涉及7个信号灯的人民南路(锦江宾馆至领事馆路口)设置了绿波通行。

绿波带道路上的路口信号灯通常会设有绿波速度提示牌,在50~55km/h的速度最容易赶上绿波带。但是,如果碰上极端路况、车祸、有人闯红灯等事件,无法保持绿波速度的情况下,你可能会遇到绿波带的“死对头”——红波带,让你走一路,停一路,减缓你的通行速度。

当然,不是所有路段都可以设置绿波带。一条适合设计绿波带的路段需要满足许多条件,比如:不是主干道(主干道车流量过于饱和,车辆排队过长无法在有效绿灯内通过路口)、干扰因素少(无乱穿马路的行人和非机动车辆)、道路条件相近(车流量情况相近)等。

2011年,一项研究表明,绿波带可以减少汽车二氧化碳排放、减少燃油消耗、减少车辆部件磨损以及制造过程中的间接能源消耗。

所以,绿波控制一般使用在中心城区到外围城区的干路上,目的是让中心区的车辆尽快驶出核心区。而相对应地驶入中心城区的方向,往往不会设置绿波带。

相反,有的地方会设置红波带,就是让进入核心区的车辆多等几次红灯,以减缓市中心的交通压力。

本报综合消息