

超1400万人每天通勤1小时以上,怎么破?

在人口密度较高的一线城市,早晚高峰的通勤时间可能是一日中最“煎熬”的时段,拥堵的马路,挤不上的地铁、公交,再加上长距离的通勤,无不影响着居民的生活质量与幸福指数。

7月29日,中国城市规划设计研究院、百度地图联合发布的《2022年中国主要城市通勤监测报告》(以下简称《报告》)显示,2021年,全国承受60分钟以上“极端通勤”的人口超1400万,长距离通勤已成为大城市普遍存在的现象。

与此同时,全国的“幸福通勤”(指5公里以内通勤)比重呈现下降趋势,越来越多的通勤者不得不采用机动化交通方式上下班。

无论是“极端通勤”比重的增加,还是“幸福通勤”比重的降低,都反映了城市规划和基础设施建设中面临的诸多挑战。

“极端通勤”比重增加

中国城市规划设计研究院交通分院院长赵一新介绍,通勤是城市居民出行中相对比较刚性的需求,和城市的空间结构、功能布局紧密相连。通过对系列指标与数据的关注,可以更好支持城市可持续发展。

根据“幸福通勤”的定义,距离小于5公里的通勤人口比重可以作为衡量城市职住平衡和通勤幸福的指标——这个距离意味着,居民能够具有合理可控的通勤时间和多样的交通方式选择。

但《报告》数据显示,在2021年监测的44个主要城市中,仅51%通勤人口可享受“幸福通勤”;在42个年度可对比城市中,除了佛山同比持平,41个城市“幸福通勤”比重下降。

赵一新认为,该数据的下降意味着可能更多的人会选择机动化交通工具通勤,对城市基础设施建设和城市通勤减碳行动造成一定压力。

与“幸福通勤”形成鲜明对比的,是60分钟以上的“极端通勤”。在44个中国主要城市中,超过1400万人承受“极端通勤”,60分钟以上通勤比重为13%。

其中,北京平均通勤距离为11.3公里,单程平均通勤时耗48分钟,30%通勤者单程超过60分钟,“极端通勤”人口占比较上一年增加3%,是全国通勤距离最长也是耗时最久的城市之一。

《北京市2021年国民经济和社会发展统计公报》显示,截至2021年末,北京市常

住人口2188.6万人。赵一新推算,北京上一年新增“极端通勤”人口规模约30多万。

尤为引人注目的是,在这1400万“极端通勤”人口中,有近600万为青年人群。

58安居客房产研究院发布的《2021年毕业生就业居住调研报告》显示,在参与该平台这项调研的2021届毕业生中,43.6%的毕业青年表示可接受的通勤上限为1小时,33.2%表示在半小时范围内,1.5小时及以上占比较低。

《报告》表明,近80%的青年就业集中在15公里以内的城市中心,但64%的通勤青年居住在城市中心15公里圈层外,北京、上海的占比达到72%,深圳最高为79%。

轨道交通是关键

通勤中遇到的种种难题,都反映了城市规划和基础设施建设中面临的诸多挑战,而这一切,和城市的职住分离度息息相关。

职住分离度可以理解为由居住地到最近就业场所的距离,用于衡量城市职住空间供给的匹配度与平衡性,职住分离度越小说明城市职住空间供给的平衡性越好。

北京大学首都发展研究院院长李国平曾谈到,过去规划中一度强调城市的功能分区,而功能区过大造成了较大问题。

贝壳研究院首席市场分析师许小乐认为,当前就业岗位通常集中在城市核心区域,家庭在城市非核心区域购房居住,导致大量的交通通勤,在路上的时间比较多,造成交通拥堵、空气污染等问题,城市运营效率比较低。

数据表明,2020—2021年近七成城市职住分离增加,特大城市增幅尤其显著,郑州、青岛、徐州是职住分离加剧最严重的城市。

赵一新对记者说,特大城市未来依旧是中国城镇化的主力军,因此如何平衡特大城市的职住平衡度对提高城市治理能力、激发社会发展活力具有重要参考

价值。他同时提到,虽然不存在纯粹的职住平衡,但是以改善通勤为目标的城市居住和就业功能的布局优化,仍然需要在城市空间规划上给予更深入的考量。

因此他认为,在原有道路布局与设计上,做好慢行交通系统的规划,打造“生活圈”概念,尽可能地融入职住平衡理念,以此提高“幸福通勤”比例。

今年5月7日,北京发布了《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》,里面提到,将以轨道交通站点为核心组织城市生活,丰富轨道交通站点周边业态,在站点周边构建以人为本,步行、自行车优先的交通系统,实现“轨道+慢行”的低碳生活方式。

此外,通过探索轨道交通站点周边土地开发的市场化运作模式,通过区域规划指标平衡与动态调整,以此最大限度发挥轨道交通促进职住平衡优势。

不过,不论是实现职住平衡,还是解决“极端通勤”,赵一新认为,在当下,轨道交通依旧是解决以上问题的重要手段。“轨道交通建设和城市的建设不能更紧密结合在一起,是解决特大城市通勤的关键。”赵一新说。

(据中国新闻周刊)

“自救指南”

《通勤时间对主观幸福感的影响研究——基于CLDS(2016)数据的实证检验》一文研究表明,通勤时间与个人生活满意度、工作和健康满意度以及家庭满意度都有负向关系——过长的通勤,会降低人们的幸福感。

此外,英国医疗保险公司活力健康曾委托剑桥大学等机构,做了一项涉及3.4万人的研究,以探讨通勤时长对上班族健康和工作效率的影响。

经调查发现,单程通勤时间超30分钟,可对员工健康和工作效率带来不利影响;而单程通勤超60分钟,患抑郁症的风险则会增加33%,肥胖的可能性也会提升21%。

如何破解“极端通勤”之苦,成了当下上班族“必备宝典”。

家住北京通州梨园,工作在海淀后厂村的某“大厂”员工王未告诉记者,他每天通勤要换乘3次地铁、1次公交,单程需要2小时左右,看电影、追剧成了他消磨路上时光的利器,“只要电影不太长,一般到单位时正好看完。”

也有不少受访者表示,会在路上通过浏览社交网站、听音乐打发时间。“熬熬,慢慢习

惯了就好”,一位受访者说,“部分‘大厂’员工都在一趟地铁上,留心的话,可以听到不少有趣的事情。”

芝加哥大学心理学家尼古拉斯·埃普利曾做过一项研究,他将研究对象分为三组,其中一组研究对象需要他们在通勤的路上与陌生人进行攀谈。虽然大多数人都抗拒与陌生人进行交谈,但研究表明,当他们完成这项任务后明显比另外两组研究对象感到更快乐。

一项来自加拿大麦吉尔大学的研究显示,不管搭乘何种交通工具,通勤时间一旦过长,都会给身心带来不同程度的压力,这些压力或源于路上塞车、人群拥挤、班车延误等。但相比开车、公交和地铁,走路、骑自行车或者乘火车这三种方式会让人觉得更舒适。

清华大学交通研究所副所长杨新苗一直致力于“骑行城市”的建设。现在不少城市在打造“15分钟生活圈”以及5公里以内“幸福通勤”,他建议城市建设者在考虑道路建设时,除了更合理规划轨道交通,还应给骑行者多留点空间,引入助力自行车作为通勤工具,鼓励民众选择骑行方式出行。



(新华社)

吃药不见效、抖僵加重,心情烦躁、胃口差、失眠…… 帕金森三期后,专科病房一床难求

不少帕金森患者夏季会出现心情烦躁、胃口差、失眠,尤其是三期后,吃药不见效、抖僵持续加重,病情恶化,一般病区很难收治,怎么办?

据悉,3个上海名医院创建的无锡易可中医院“魏氏脑病中心”,推出帕金森“住院一站式”治疗体系,满足“完整的中西医测评、上海中西医

专家定制门诊方案、专科团队长期实施调整方案”等三大需求,解决了患者三期后西药无效的恐慌,实现患者门诊及家庭的疾病管控,控制病情发展。目前虽紧急增加了1500平米住院楼层,但依然一床难求。

王老伯爱跳舞,但患帕金森4年后,他腿脚僵硬、易摔跤,加药也不行,

无奈只能放弃爱好,每年夏天他还心情烦闷、胃口差、失眠。最近在易可中医院住院治疗,经过易可创始人、上海曙光医院神经内科原主任魏江磊教授和上海新华医院神经内科刘振国教授联合会诊,结合“脏腑辨证”从心和脾论治,为他定制方案,不仅减少了药量,又能跳舞了。(江南)