

近日,零点公司测算了国内7个城市的堵车成本,根据零点公司的测算口径,南京的堵车成本为每人每月158.7元。越来越堵得慌,这正是大城市病的典型症状之一。

“大城市病”是什么病?或许,每一个生活在城市里的人,都能真真切切地感受到。

生活在北京、上海、南京这些大城市,人们可以住现代化的小区,坐最先进的地铁去上班,吃遍世界各地美食,消费最新电子科技产品和最新潮的服饰……摩天大楼与绚烂的霓虹,让城市里的人引以为豪,也让进城打工的人不愿离开,回到单调乏味的田间生活。然而,“蚁族”、“房奴”、“月光族”、“啃老族”……一个个听起来让人心酸的字眼,见证着大城市对年轻人的“压榨”;刚毕业的大学生们面临着“就业难”,父母们头疼的是子女的“上学难”,老人也常常遇到“看病难”;而交通拥堵、环境污染等问题更是成为城市的常态化问题,城市发展给人们带来诸多美好,又被这些发展带来的“并发症”所湮灭。

城市生病了,我们的生活也跟着不正常起来。

□快报记者 朱俊俊 孙兰兰 王凡

# 大城市病困扰南京人 每人每月堵掉 158.7元



习以为常的堵车让人变得越来越焦虑 快报记者 路军 摄

## 几个市民的“堵车账”

前天的雾,又让周艳损失了50元,“今天白干了。”

周艳家住南京富丽山庄,单位在燕子门,最多半个小时的路程,她却每天7:30就得出门坐公交了,但常常还会迟到。周艳已经掌握了一个规律,只要天气不好,她就要提前两个小时出门,否则这一天的班就算白上了,因为罚款扣掉了。

前天早晨有雾,周艳7点就出门了,但到达单位的时候,还是迟到了10多分钟,被罚款50元。她算了一下,半个月来,这已经是第二次迟到了,“一个月才1000多的工资,算起来很心疼。”

但对于私家车主王林峻来说,他却算起了另外一笔账。王先生开了一辆尼桑骐达,自动挡,在市区开的时候,油耗每百公里大约为8个油,而他把车开上高速,油耗只有6个油左右,而市区多出来的油就是堵车造成的。而每升油以6元计算,因为堵车,每百公里就要多出12元。而他家住江宁,每天上下班路程就要超过30公里,一个月行车里程在八九百公里左右,一个月油费就要多付100多元。

王林峻的家住得比较远,但他开的车油耗低,有的车油耗相对还要高一点,平均每位车主一个月因为路堵要多付90元,那么一年损耗1080元。而南京机动车保有量已经超过100万辆,假设这100万辆机动车全部烧油的话,额外损耗将超过10个亿。

“油耗还是小事,对于我们出租车司机来说,越堵,生意越难做。”的哥王师傅告诉记者,现在早晚高峰的时候,他特别怕客人到新街口,或者经过什么隧道,如果要过江,就直接回绝。“常常在隧道一堵就是半个小时。”王师傅说,有时候开车一个小时,就赚个起步价。因为路堵,一天的净利润至少要少五六十元。

统计显示,2001年南京出租车行业的客运量为1.98亿人,到了2009年,这个数字已经翻倍,但2001年月营业收入为12000元,到了2009年,也只有19000元左右,客运量上升了,但营业收入却只上涨一点点,就是因为路越来越堵。

出行成本加刷的背后,是越来越红火的汽车销售市场。

据记者了解,南京机动车日均上牌量每年都在递增。据记者了解,2004年至2008年五

年间逐年日均上牌量分别为:2004年日均287辆、2005年日均301辆、2006年日均368辆、2007年日均444辆、2008年日均413辆。2009年上半年南京机动车就增长6.21万辆,日均上牌量518辆。

而今年已有的数据显示,日均上牌量在700辆左右。记者从南京汽车工业协会获得的数据是,今年机动车销售已经超过了20万辆。据业内人士估算,至2014年,南京机动车保有量将达到150余万辆,其中私人汽车预计达50万辆。

## 每人每月堵掉158.7元

如果说这几个市民的拥堵账本还是有形的,那么另一种人均消耗的无形成本又是多少呢?近日,零点公司测算了国内7个城市的堵车成本,但没有南京。南京的堵车成本是多少?零点研究咨询研究员姜健告诉记者,计算拥堵成本有一个非常复杂的公式,先要计算出这座城市每人每小时的劳动成本,然后再去测算堵车时间,两者相乘,就可以得出拥堵成本。

套用这个公式,也可以计算出南京的拥堵成本。根据南京市统计局公布的资料,2010年上半年南京人均总收入为16595.76元,照这个数据,南京每月人均收入为2765元,折合每天为92元。一天工作8个小时,南京人均每小时的劳动成本为11.5元。

这个数据比较好测算,但南京的拥堵时间又是多少?该如何计算?姜健告诉记者,他们在一些城市调查时,会先找出当地居民出行的平均耗时,然后再上路统计最拥堵的时长,两者相减就是平均的拥堵时间。

根据南京交通规划部门测算,南京一天的拥堵时间约在28分钟左右。而根据零点公司的测算,北京全天的拥堵时间约为50分钟,南京比北京少了20分钟左右。

南京人均每小时的劳动力成本为11.5元,再把拥堵时间28分钟折算成小时,为0.46小时,两者相乘,为5.29元,一个月的拥堵成本则为158.7元。

而根据零点公司公布的数据,7个接受调查的城市拥堵成本分别如下:北京333.5元、广州265.9元、上海263.6元、武汉182.1元、西安150.1元、哈尔滨120.9元、成都90.6元。南京的拥堵成本排在北京、广州、上海、武汉之后,比西安略高一点,这也可以看出这些城市道

路拥堵的状况。

## “胡萝卜加大棒”

经济账好算,整个社会成本却无法精确衡量。不少北京人、上海人感叹:每天基本上只能做一件事情,因为路上的时间太长,根本来不及做第二件事。目前,南京尽管还没到这个地步,但如何防范已经成为当务之急。

南京市城市与交通规划设计院负责人杨涛曾以全国人大代表的身份提议,中国不但要有汽车产业的政策,更要有汽车交通政策,要对汽车的拥有和使用作出合理调整。

“汽车工业对国民经济的拉动明显,但满足老百姓的消费不能无条件无限制,”杨涛说,世界上没有一个城市可以无限制让小汽车发展。尤其在中国,人口基数大,资源缺乏,更应对小汽车消费进行调整。但杨涛说,这并不意味着就要限制购买小汽车,而是要有差别对待,在大城市,人口密度高,道路资源有限,而且大部分中国的大城市都有很深厚的历史文化资源,因此路网条件受到先天限制,更不能一味发展小汽车。

上海早在2000年就对小汽车拥有进行调整,希望通过减少汽车增长的速度,来为城市基础设施的完善争取时间。而包括南京在内的其他特大城市也已到了迫在眉睫的关键点。原因是小汽车的疯狂增长远远超出道路容量增长的可能,各大城市道路交通量日益逼近容量的极限;汽车尾气污染是城市雾霾天气频发的重要因素;而如此爆炸式汽车增长和无任何限制的使用,很可能引发更大规模的油荒。同时,道路交通拥堵也严重影响路面公交的健康运营和服务质量。

“在中国大城市,不加限制地发展小汽车,是没有出路的。”杨涛说,去年,当他听说中国小汽车在全世界产销第一时,没有喜悦,更多的是担忧。

杨涛认为,限制小汽车发展,需要多管齐下,首先政府要带头减少公车购买和使用频率。同时,要改变市民的出行方式,“可以采取胡萝卜加大棒的政策”,杨涛说,政府最优先发展公共交通,为市民提供良好的出行条件,这是胡萝卜;同时,要对老城中区的停车位进行调控,不再增加停车数量,人为增加停车难度,提高停车收费标准,这是大棒。

## »病情报告

### 拥堵造成 同城周末夫妻

与苦苦奋斗的外地人相比,南京女孩小郭应该算是幸福的。她住在父母家,而且离单位只有几分钟的路程,每天早上9点上班,睡到8点半起床都能来得及;找到一个条件还不错的男友,顺利地恋爱、买车、买房、装修、结婚……似乎该有的都有了。然而婚后,她和老公的生活却还是各过各的。

“从新房到单位太远了,路上单程就得1个小时左右。”如果遇到严重路堵,那就更没数了。人生超过十二分之一的的时间,要这样耗在路上,小郭觉得太浪费。

因此,她依然赖在父母家;老公上班更远,在江宁,平时干脆就住单位宿舍。只有到了周末,两人才偶尔回到自己的小窝。“结婚跟没结婚差不多,不是很奇怪?”

### 城市环境 已经不堪重负

随着人口大量涌入大城市,大城市里的资源环境压力也更加突出。

北京市政协曾经做过专项调研,结果显示:按照北京市的资源、环境承受力,能够承担的极限人口是1800万,但现在北京常住人口已经超过1900万,瞬间人口达到2100万。在这样的情况下,不出现城市病是不可能的。

事实上,人口快速膨胀的问题不仅发生在北京,城市规模比北京小得多的南京,常住人口目前也已达到了七八百万。人口快速增长所带来的种种社会问题,已经在影响居民的日常生活。

在这个过程中,如果没有相应的措施,拥堵、水资源匮乏、环境污染、住房紧张等将不可避免地出现。

### 城市生病 居民压力剧增

除了交通、环境等城市硬件方面的病兆,生活在大城市的人,精神压力的潜在问题更为严重。鼓楼医院医学心理科主任曹秋云说,她一天大约要接诊30个病人,心理疾病在身体上表现出的症状有头晕、心慌、胸闷、胃痛、尿频等,也有心理上的郁闷、心烦、易燥、易紧张、多思多虑等表现,有的一说话就流泪,有的反复关门、关灯,得了强迫症。

“来进行心理咨询的病人,以抑郁、焦虑、强迫的神经症和情感困扰为主。”南京晓然心理咨询中心主任吴晓说,大城市的生活压力是心理疾病产生的一个导火索。他认为,这是典型的大城市病兆,幸福感多少和城市大小,完全不成正比,某些方面在眼下这个阶段甚至成反比。