

中青报·中青网记者 焦晶娟
实习生 赵家艺

孙茂新开了20年公交车,谈起K121路这条线路时,他最能打开话匣子。这条路震碎过他的车窗,震断过车底的钢板。错车时因道路狭窄,车子的后视镜还被碰坏过。但他还是最喜欢开这条线。

K121路开了10年,车里坐的、路上走的,孙茂新“都熟”。上车时,拎着麻袋和板车去城里卖杏子的农户,戴着安全帽进城找活儿的建筑工人、拎着小布兜去写字楼打卡上班的清洁工,他都能唠上两句。车窗外,群山和果树掠过,浇菜的老伯抬头冲他挥手,背着书包的小学生冲他敬礼,会车时,私家车里的年轻人也冲他点点头。

在济南南部山区,K121路是唯一一条连接16个村子的公交线路。29个站点中,18个站设在人流密集的村口。有的站牌嵌在路边的砖墙、水泥墙里,有的站牌拴在电线杆上。不仅在济南,这类公交线路在全国各个地方都有,它们连通着村民进城的“最后一公里”:武汉的J202路全长42公里,串起30多个村落;浙江瑞安111路、112路连通高桥镇到市区沿线,每天6点前为菜农特别增设了3个班次;贵州贵阳的525路在座椅上设计了分层支架,方便村民堆放菜篮和货物……这些公交车见证着城市的生长,也延伸着村落的生命力。

有公交迷在社交媒体上分享K121路进村的视频,唤醒许多年轻人儿时乘车的记忆。有评论说,公交车进村这一幕就像“电影里的英雄主角出场”;有人留言:“希望在我年事已高、跟不上时代的那一天,也会有这样一班公交车能带我稍稍往前走半步。”

玩儿手机的人少,人情味儿浓

在K121线路上,有个站点叫“四棵柏树”,只因为在这个岔路口种着4棵柏树。从这里往山上走,村道狭长、错车空隙少,看到对面来车,孙茂新需要提前避让。再往上,山路越来越曲折,直角弯一个接一个,打方向盘的时机和角度都有讲究。

“先考验眼力,再考验技术。”孙茂新说。即使是“身经百战”的老司机,在这附近也要打起“十二分精神”。6月12日早晨7点半左右,K121新就在这附近遭遇了一场堵车。3辆运砖的“半挂”卡车停在路边,路的另一边停着私家车,把路堵得严严实实。

孙茂新驾驶的这趟K121路人不多,卖菜、上班的乘客大多坐6点半的早班车下山了。几个小学生悠闲地在车门处玩起了卡牌,车外,村口乡亲们围过来,七嘴八舌地指挥。堵车在K121线路上是常有的事,节假日,赶集的人多,私家车、罐车、卡车连起来能堵10多里地。

孙茂新赶紧下车,跟前面的卡车司机交涉,“开了10年,哪里好错车,心里都知道”。他让卡车往后倒,10米长的公交车和14米长的卡车像两头巨兽在钢丝上迈小碎步。交错时,两辆车身只相距几厘米。堵车危机解除,孙茂新冲卡车司机招了招手,“都是同行,互相体谅,下次他就会给你让”。

和孙茂新一起开K121路的还有3个山东大汉,常年在路上被晒得黝黑,个个膀大腰圆,开起车来却一个比一个精巧。他们一天至少开4趟车,干两天休一天,一年中的200多天,都在城乡站点之间“穿针引线”。“公交车是老百姓的私家车,驾驶员是老百姓的专职司机”,K121车前的屏幕上滚动着这句话。驾驶室周围有5个摄像头,如果司机打瞌睡,戴着墨镜也能被捕捉到。

据孙茂新回忆,10年前开通这条线路时,山路更加崎岖不平。“上来就跟来到沙漠一样”,他形容在土路上开车像在波浪上翻涌。那时车上备着三四袋石头和建筑垃圾,路过坑洼地带,人就下车把坑填上,再开过去。原来的公交车采用钢板悬挂系统,减震效果差,腰疼是司机的职业病。改成气囊悬挂后,减震效果好了很多,但一开过城乡交界处、驶入村道,整辆车还是轰隆作响。

早些年车上条件差,没有空调,冬天车窗上结一层薄冰,看路只能刮开一小片。在盛夏时节,车内温度最高能达50摄氏度左右。

“人啊,都是很有适应能力的。”孙茂新摸着自己的光头笑。一开始K121路征集司机,很多人都觉得是个“苦差事”。自称农村



② 孙茂新在社交媒体上分享K121路进村的视频。

公交提供一种更精确、更细微的服务

25岁的“公交迷”刘佳衡第一次乘坐K121路,就被这条线路上的热闹劲儿打动。他从小就喜欢公交车,大学学的专业是城市与区域规划,在国外读研时还开过校园巴士。K121路他坐了20多回,看过浓雾中驶出的车头,也听过巨大的轮胎在雪地上吱呀作响。

他喜欢坐连接济南市区和乡间的公交车,这些线路设计时调研了客流走向,线路背后都是“人的需求”。曾经有一条K926线路,最早一班是凌晨3点多,把济阳区最北边村里的务工人拉到全福立交桥下的劳务市场。还有一条883路则是专门为南部山区果农开设的专线,过了镇上就不再停靠站台,把菜农果农直接拉到济南民族大街菜市场设置的直卖点。

刘佳衡说,自己作为司机最有成就感的时刻,是深夜开末班车,驾驶着空荡荡的车子行驶在黑暗里,把为数不多的乘客安全送到目的地。“让需要坐车的人有车可坐”,这是他理解的公交车存在的最大意义。

“公交车永远不可能被替代”,刘佳衡认为,公交车连通着居民最细枝末节的需求。他拿自己的生活举例,他家距离规划中的地铁站点有1公里,但这段道路有坡度,走路、骑车都会累,打车又贵,公交线路能够弥补这个空白。

在他看来,公交提供的是一种更精确、更细微的服务。如今,刘佳衡即将研究生毕业,正在申请公共交通领域的工作。在校学习时,当他围绕某条线路设计一个半径为500米的缓冲区时,能够看到一些地点没被缓冲区覆盖,他希望在未来工作中,能把所有的区域都“覆盖”。

这个年轻人说的“细微”体现在K121路上,是满足农民只为卖两篮子杏、一兜花

椒的需求,也是满足老人接送孙辈放学的需求。公交线路随着村民的生活持续生长:为了方便住得离主路较远的村民,K121路还增加了两班开进村的线路。如果车已经到站、腿脚不便的老人在远处招手,司机们愿意等上1分钟,等他们的手攥紧车门把手,等他们慢悠悠地爬上台阶,再等他们颤颤巍巍掏出老年卡刷完、小步挪到心仪的位置,才轻踩油门出发。

清晨的K121路往往是最有活力的,一趟K121路能塞下五六十张兴奋的面孔。赶集的老人拉着推车,卖果蔬的农民挑着担子抹汗,进城做保洁的女人叽叽喳喳聊个不停。“好久没见啦,在哪找到活儿了?”一趟车坐多了,不熟的人也成了姐妹,屁股一挪就是双人座。她们吐槽事儿多的主顾,也吐槽久旱的天气,有人炫耀孙子孙女和博士后孙女,有人抱怨找工作难、过了60岁更不好找。从后门上车的乘客,伸长胳膊把公交卡往前传,一路都有人帮。

零散的对话中藏着旺盛的生命力。“休班比上班累”,一位村民感叹自己的忙碌,周末不干保洁,回家还要洗洗涮涮、赶集、串门。有人把心里的苦闷在车上。一位58岁的保洁女工跟邻座的朋友诉苦:白天上班忙,晚上还要照顾失明的婆婆。当报站声响起,她理了理衣角,小跑着下车,她不能迟到。

76岁的徐继美坐 bus 是为了卖杏。她的丈夫30年前去世了,她不识字,一个人卖力气种苞米,把一儿一女拉扯大,如今仍旧铆着年轻时的那股劲儿,拎着20多斤的杏子,走过七八百米陡坡,从始发站侯家村上车,坐23站,再一口气七拐八绕穿过城中村,把杏子拎到儿媳家,让她在熟食店门口帮忙售卖。

“就给孩子赚个冰棍钱。”她知道按一斤卖5元,最多也只能卖100多元,但一二棵杏树,种了10多年,一年到头施肥、浇水、打药,她舍不得杏子烂在地里,因为身



④ 济南K121路公交车从村中驶出。

⑤ 6月12日,济南,K121路公交车驾驶员杨士军在车厢内。

⑥ 6月9日,济南,K121路公交车车站附近的果蔬摊。

⑦ 6月11日,曹文坤(左)在卖杏途中。

⑧ 6月12日,济南,定制公交车厢内的小学生。

高不够,稽查时她脚踩在陡坡边缘,用手够坡下面的树枝。她不敢爬树,隔壁村有个老人摘杏时从树上摔了下来,家里没人,过了半天才被人发现。

她一天的日程被排得很满:早上5点,在城中村给孩子和孙子做饭,之后坐公交回村摘杏子。下午再坐公交,把杏子拎到城里,紧接着接孙女放学、做晚饭。

到了周末,她自己在山上住,柴火自己砍,水也自己挑。她有心脏病和高血压,儿子在工地干活时从楼上摔下来,摔伤了腿,工作不好找。如今她最大的心愿,是帮着一家攒钱,给送外卖的孙子买房娶个媳妇,最好是三室一厅,“没咱住的,咱回山上就行”。

山上收杏子的价格是一斤2.3元,徐继美们为了多卖2元钱,情愿一趟趟背下山。卖杏是个技术活,公交站点、菜市场、立交桥都是好地方。车子经过领秀城,这是济南规模最大的社区之一,他们挑着担子进去,一小时杏子就能卖完。76岁的曹文坤,经常一个人拖着一辆板车、两篮子杏,坐着公交上城里卖。

最初的两个小时生意往往一般,他很少吆喝,任由买家把杏子放在手里掂量,“好吃不好看”。他对自己操劳的成果很有自信,让人随便尝,尝过的大多数人都想买。“不能着急”,他笑着搓了搓被太阳晒得通红的脸。

曹文坤会乘坐中午的车赶回家,给梨树和豆角浇水,他们是个下季度小孙子的学费。曹文坤是退伍军人,儿子在济南卖冰柜。他住不惯楼房,又回村操持农活儿。50年前,他是铁道兵,负责建造运输物资的火车站,背着镐头和锤子、看着火车进站。50年后,他挑着山货,看着公交车进站,“还是闲不住”。

当忙碌的一天结束,下午5点半,村民乘着K121路潮汐驶回到村里,有人戴着做保洁时戴的口罩、在颠簸的车上睡得很

香,有人提着在小区做保洁捡来的小家具,有人和旁人讨论哪个菜市场菜叶子多、可以捡回去喂鸡。“咱山东人,一天赚5块、4块都要存起来,为了家里的孩子。”孙茂新总结道。

“只要有出行需求,就不会轻易停运”

在K121路通车前,大多是私人运营的小客车连通16个村庄的出行服务,不仅发车时间不稳定,一个人票价要六七元。2013年,城乡公交线路开通后,班次更稳定,60岁以上老年人免票,线路走向也更加合理,降低线路重复、加强换乘拓宽了村民的出行半径。

济南市城市交通研究中心副所长孙庆军参与调研过一些城乡公交线路规划。他回忆,城乡公交一体化的趋势大概从2000年后陆续开始,那时全国各地的客运企业对私人运营的城乡线路陆续进行了集约化改造。一些县城里的客运站,演变成了城乡公交的首末站或枢纽站。针对一些有特色景点的村落,城乡公交还带动了当地旅游业。

孙茂新发现,原本公交沿线都是菜地,后来建起了高架桥,又建起了济泰高速公路,现在通往枣庄的高铁正在半山腰施工。随着城区范围扩张,临近市区的村庄土地被开发商买下,不少村民住进回迁房。

一名读高一的乘客,从小学三年级就坐着K121路上学,17岁的她坐这趟车坐了近10年。她见证着报站提示音加上流利的英文,山脚下建成洋气的市民公园,蛋糕店、美甲店也开上了山。

孙茂新发现,村道从3米宽左右到4米多宽,路面上的沟壑是每次道路加宽的痕迹。村道边上,整洁的公厕取代了旱厕,村民原来会往路边的排水沟里倾倒生活垃圾,他路过时总会闻到阵阵臭气。现在每隔一段路都有标准化的垃圾箱,主干道上还安排了环卫工。

“不是你选择路,而是路把你改变了。”K121路的一名司机杨士军说。一开始他也因为山上条件差,犹豫过要不要来,如今他再没想过离开。他曾爬到车顶、帮忙固定村道旁被货车扯断的网线;也曾自己花钱,把乘客卖不掉的核桃买下来。

另一名司机侯克磊的家就在终点站侯家村,一开始是因为他的祖母在市区待不住,非要回老家,他才决定开K121路陪祖母。老人过世后,侯克磊还是留了下来。他原来开私家车风驰电掣,现在“性格越磨越慢”,休息日喜欢钓鱼。

这个司机班有时也会负责驾驶定制专线,把在山下上小学、上初中的孩子接回村子。驾驶员肖友亮年龄最小,能和孩子们打成一片。有些孩子坐着他的车上小学,又坐着他的车上初中。等待发车时,他认出了路边的学生,指着他们笑起来,“他们都是我的学生”。

济南公交营运市场部副部长王茂辉介绍,定制公交是为了满足乘客个性化出行需求,有些乘客出行线路和时间固定,出发点 and 目的地集中,“包车”的形式提升了乘客舒适性和时间可控性。针对城市老年人出行需求,济南公交还开设“小巷公交”,选用6米长的小型车,能进入城市背街小巷等狭窄区域。

王茂辉告诉中青报·中青网记者,济南市目前有100多条连接偏远地区和城市的城郊线路,大部分是脱胎改组时期伴随道路优化一起开通的。类似K121路这样的惠民线路,80%左右的乘客都是免费乘坐。王茂辉介绍,政府会根据客流量、运营成本进行综合补贴,除非出现整村搬迁的情况,否则“只要乘客有出行需求,就会持续提供服务”。

在实地调研中,孙庆军发现国内一些城乡公交线路因为村民出行方式多样化、人口减少及人口老龄化出现客流量下降维持起来较为困难。孙庆军建议,结合出行需求、道路条件及新技术发展,定期开展城乡线路优化调整工作,科学合理规划线路走向及班次投入。

在K121路沿线附近的潘家场村,有一条千年古道,崎岖的石板路,是过去村民挑货去济南市里售卖的必经之路。孙茂新清晨上K121路不愿走市里平坦的道路,而是拐着S弯来到山顶,花上十来分钟,吹着山风、俯瞰这条古道,感慨古人和自己的相似性:“拉货下去卖、卖完回来,跟俺一样,都是为了生活。”

况:头痛识别率、治疗率比较低;预防启动不及时;头痛药物过度使用;检查过度;治疗、诊断都不正规。这会造成很多头痛患者的(疾病)慢性化。”

由王永刚参与编撰的《中国偏头痛诊断与治疗指南》明确,对于原发性头痛患者避免使用安乃近,以及含有巴比妥类和阿片类成分的止痛药,“它很快就会导致药物的依赖和成瘾,越吃越头痛”。

社交媒体中,一些手术治疗偏头痛的帖子被大量患者关注。但《中国偏头痛诊断与治疗指南》里明确不推荐对外科手术及卵圆孔未闭手术治疗偏头痛,“这些治疗在国外的临床研究都没有取得阳性结果”。王永刚说。这位长期从事神经内科临床工作的神经内科医生,这样的手术治疗没有阳性结果,“只会增加患者焦虑和各种成本的临床治疗要停止”。

“人类可以和疾病共存,无法做到消灭。”而医生的角色是帮助病人学会与疾病共存,王永刚认为,“头痛教育不光是针对患者的也是针对医生的,还要让社会上更多人能理解偏头痛患者”。

有些战争注定无法完胜,但让痛苦被看见,已是疗愈的开始。

□ 王雪儿

头疼比牙疼还不像一种病,这件事令人更加头疼。

它很难被证明存在,眼睛能看到外伤,影像学能看到内伤,但人类和机器的眼睛都看不见头疼。

作为一名偏头痛十多年的资深病友,我到现在都不会以头疼为理由请假。我受过“伤”,有耻感——上小学的时候,我因为头疼回家休息半天,后座男生夸我:“你真聪明啊,装头疼就能逃课。”

在当代,头疼常常只是一个抱怨麻烦事的形容词。在听我说头疼的人看来,头疼是薛定谔的猫。在我身体里,它是一场真实的风暴。

头疼起来,我最羡慕孙悟空,他知道向谁求饶,而我只能一动不动躺在一个必须黑暗的房间里,一旦翻身或者坐起来,新一波头痛风暴一般又来了。控制着想要呕吐的冲动,我会躺在床上默然祈求,“不要再疼了”“让我睡着就好”。

在过去十多年,我尝试了各种药物,从常用止痛药到专治偏头痛的曲坦类药物等——有些药在头疼的前兆期可能会发生作用,一旦我开始疼,它们就没用了。

我必须保持敏感,预防头疼。有人把这种方式叫作“头痛日记”,详细记录导致头疼的因素、发生前的症状以及缓解的方式。记录多了,我逐渐总结出规律,这种疼不是突然发生的,它会来自眼球、胃或颈后部。诱因除了熬夜、紧张,在味道特殊的空间待一段时间之外,有时还和天气有关,比如闷热、大风、降温。我妈曾经调侃,“你只适合待在一个恒温避风的盒子里”,我补充道,“还要有最先进的新风系统”。

心理学这样理解偏头痛患者,他们倔强、固执,要求自己完美无缺,家庭因素和职业压力都可诱发症状——我在自己身上看到了这些特征。

每一次工作和学习任务结束,神经放松的一瞬间,我就开始头疼了。我试着不让神经过度紧绷,也不要气血上头,从一个“浓人”变成一个“淡人”。“别想,会头疼”成了我的潜意识。

人无法生活在我妈说的那个盒子里,就像不存在一份真正意义上完全没压力的

工作,激素变化更避免不了。不过,只规避一部分诱因,生活的质量就会提高不少。

因为头疼的请假理由,最终都会被替换成“不舒服”。我证明不了这种疼,甚至在医学上,偏头痛也无法通过影像学手段确诊。人类无法治愈它,也尚未掌握它确切的发病原理。全世界可能有14%—15%的人受到它的困扰,女性的患病风险是男性的2—3倍。据估计,在中国偏头痛患者的数量约有1.3亿。

身边有人大喊“头疼”,我刚准备分享经验,就看到对方猛烈起身——原来他只是对麻烦事使用了一个形容词。

在社交媒体上,大家分享感受和经验。有人介绍说,按压无名指的第二个关节,闭上眼睛张大嘴伸出口舌能缓解头疼;有人推荐了5种以上的头部按摩器;最受认可的方式是入睡。

很多人说,头疼,熬过去就好了,反正不致命。在过去的很长一段时间里,我自己也是这样认为的。

事实上,它造成的危害比人们想象的要严重。偏头痛是最常见的“致残性”疾病之一:根据2019年全球疾病负担研究的数据,它是全球第二大导致失能的原因,而在15—49岁的中青年女性中,它是导致失能的首要原因。

偏头痛不会造成永久残疾,但它带来了与传统定义的残疾相似的后果:让人无法正常生活。同时,它可能导致注意力障碍、视线模糊等并发症,也给患者生命安全带来隐患。

当我意识到针对“偏头痛”的讨论成为一个有公共性的话题后,出于职业习惯,我开始查阅资料,此前模糊的印象被验证,我发现,偏头痛得到的诊断与治疗非常不足。

根据《中国偏头痛诊断与治疗指南》,中国的偏头痛患者就诊率仅为52.9%,正确诊断率仅为13.8%。不少人纯粹依靠药店购买的止痛药来缓解头痛,甚至可能一辈子都不知道自己是偏头痛患者——偏头痛这种疾病有40%不是单侧疼痛,这也会造成漏诊和误诊。

头疼,不只是个形容词