

1. 数十万人下乡 伦敦反现“鬼城”

按伦敦人的习惯,每周五都是狂欢的时机。8月3日正逢周五,却跟平时不同。唐人街附近的一家湘菜馆里没几桌客人,而以往早挤满了喜爱中餐的顾客。领班阿凯说,奥运会期间很多人都去乡村度假,就是怕人多。“本以为生意能好起来,没想到是这样。”

存在这种困惑的,远不止阿凯一个人。奥运开始前,伦敦政府认为,伦敦将承受巨大的交通压力,不断向居民发出提醒。这让很多人心生畏惧,提前安排好度假计划。当地媒体报道,奥运期间有几十万本地人离开伦敦。

人满为患的局面并未出现,旅游也没红火起来。《每日邮报》报道,奥运开幕后,伦敦的订房率不仅没有增长,反而比去年夏天下降了30%,宾馆老板们只好大打折扣促销。

奥运场馆附近,一些购物中心确实多了不少外来面孔,但一些社区内却人去楼空,显得空旷而安静。法国《回声报》评价,“英国三季度经济会被奥运带动增长0.3%”的预测看来很难实现。人群都被吸引至奥运场馆附近,有些商业中心越来越像“鬼城”了。

2. 奥运车道“添堵” 进城时间翻番

路窄人多,是伦敦最突出的特点。名胜古迹林立的伦敦,想拆建筑拓宽道路,简直不可想象。一些名头很响的大街,其实就是双向四车道的小路。而且每一二百米就是红灯与路口,汽车走走停停,根本跑不起来。在伦敦开车,实在是件麻烦事。

但为了奥运,伦敦还是投入了65亿英镑修筑道路,而且开辟了一条30英里的专用车道。普通车辆不得在规定时间内进入奥运专用车道,违规者将被罚款130英镑。在这么窄的路上开出一条专用车道,交通压力可想而知。因此,从专用车道纳入计划开始便引来了一片争议声。一名交通信息公司员工称,从郊区进伦敦市区的时间翻番,堵塞情况比以前更严重。

另外,有些路段的奥运车道标识不清,也让司机怨声载道。很多司机反映,有些道路显示专供奥运使用,实际上却仍对公众开放。很多时候完全不清楚道路该如何使用,造成交通堵塞。

伦敦古迹众多,街道狭窄,城市天为推行公共交通,开车出行相当麻烦。

既承载历史,又诠释时尚,这是伦敦给人最深刻的印象。这种“两全”的风格,某些时候也是一种“两难”。一方面,伦敦一直在想办法,尽量地保持传统;另一方面,也要对抗交通拥堵、居民增多等“城市病”。为了不给奥运添“堵”,他们想了很多办法。

大街名头响 实际是小巷

路窄人多停车太贵, 在伦敦开车真不容易

文/本报特派记者 李康宁 片/本报特派记者 刘军

3. 汽车先停郊区 再坐公交进城

在伦敦,买车很便宜。但政府抬升了开车的成本,作为治堵的“经济杠杆”。

伦敦是全球停车费最贵的城市,在市中心停车一小时收费达5英镑。当然,市中心的居民可以申请停车证,这样每年只需缴纳100多英镑就可以停车了。而对市郊的居民,伦敦的做法是在外地带兴建大型停车场,鼓励驾车人停车后转乘公共交通工具入城。

这些停车场基本都是在地方政府主导下依靠公共资金建设的,不以盈利为目的,收费的标准低于其他停车场,许多停车场干脆免费。此外,每位车主都要缴纳“交通拥堵费”,标准为每天5英镑。此举也让很多人干脆不买,乘坐公共交通工具。

除了经济手段,政府还会大力倡导绿色出行。伦敦街头随处可见公共自行车,租金为每小时一英镑。街道上也画出了约一米宽的自行车道,保证骑车人的路权。

在英国,政治人物往往是倡导公益的典范。比如伦敦市长鲍里斯就常常骑车上班;而首相卡梅伦去看奥运会,也是乘坐地铁。

4. 乘客急得上火 司机闲得逛街

虽然牺牲了普通车辆的利益,但根据记者的体验,伦敦奥运车辆还是屡屡掉链子。问题或许不在硬件上,而源自伦敦人的思维。

伦敦司机向来重视自己的劳动权利,停车之后,往往会离开汽车去小店里消遣一番,绝对不会坐在车上随时待命。于是,经常会有班车还在,但司机不见了的情况。待到工作人员联系到司机,误点迟到也就在所难免。

本报记者所乘坐的媒体班车,就曾经遇到过类似的情况。开车的大胖子将记者送到之后便不见了踪影,返程时费了好大工夫才找到他。他乐滋滋地说:“我在车上等你们睡着……叫醒我更难。”

另外,一些突发状况也会造成晚点。当地时间周三晚上,一辆奥运班车发生交通事故,与一名骑自行车的路人相撞,造成后者不幸身亡。不过为了避免影响伦敦奥运的继续进行,这名65岁的司机保释外出,伦敦奥运结束后才会出庭接受审讯。

这次事故导致奥林匹克公园附近的交通大堵塞,很多奥运班车都因此迟到,这引起了很多人的不满。等奥运会过后,媒体势必会借此事追究一番。

