



无车日
体验报告

慢生活区必要但很“奢侈”

市民心态得真正慢下来,交通配套设施也得跟上

今年的世界无车日,济南交警推出大动作,在老城区限制机动车通行打造慢生活区。一时之间,“慢生活”成了时髦热词,什么是慢生活,济南需不需要慢生活,我们距离慢生活有多远?此次打造慢生活的形式能否持续下去使之常态化?一个个问题摆在决策者面前等待回答。

本报记者 张泰来 刘飞跃

为了提倡慢生活,9月19日,济南商业街泉城路部分路段被封闭。

本报记者 周青先 摄



徽章太抢手,慢生活区市民挺享受

什么是慢生活?济南交警支队副支队长段富勇前不久在“慢生活街区”媒体通报会上曾有过简单的描述。慢,不意味可以迟到,停滞,而是一种更从容的态度。从交警方面说就是通过路权划分,保障人们的活动空间,营造一种环境优美、高度人性化的慢行环境。

正是基于这一想法,在今年的无车日活动中,济南交警在泉城路划分出了无车区严禁机动车通行,划出慢生活街区限制机动车通行。在老城区的四条边界道路上也增加了公交车和自行车等慢行交通的路权,免费提供公共租车服务。

济南市民需要这种慢生活吗?对于这个问题,恐怕一时之间难有统一的答案。但从慢生活街区活动首日的情

况看,多数市民对此还是持肯定态度的。

在10个“我爱慢生活”徽章发放点,自从上午9点开始,几乎每个服务点上前来咨询的人们就没有断。一上午的时间,每个点都发出五六百枚徽章。免费自行车也颇受欢迎,在青龙桥租车点,刚开始租车10分钟就租出去了,到11点时,14辆自行车就全部出租出去了。

记者也随即租了一辆自行车绕行老城区一圈体验,途中不乏上前搭讪询问租车事宜的市民。现年64岁的杨女士每周都要到泉城路来,19日她还特意租车绕行老城区,“路上车少了,一圈下来只花了40来分钟,多少年没有骑车了,我感觉很好,希望租车能保持下去。”杨女士说。



在济南慢生活体验区,志愿者倡导慢行。

专家观点

城市千街一面 慢行区很有必要

“在欧美等发达国家,慢生活是生活品质的象征,代表着更高层次的生活追求。”济南市公安局交警支队副支队长段富勇说,让生活慢下来是未来的一个趋势,从长远看,也是治理交通拥堵的重要途径。

“为什么老残能够惬意地在济南游走,而老舍认为济南是最合适人类居住的城市,这是因为济南适应了当时社会的特点。”山东省旅游规划设计研究院院长陈国忠说,从这个意义上说,在这个千城一面千街一面的当代,在济南或者是济南的某个街区打造能够凸显泉城文化、泉城特色的慢生活街区不失为一种有益的尝试。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华也指出,在济南打造慢生活街区,泉城路老城区是最有条件也是最有必要的。

本报记者 张泰来 刘飞跃

是商业区也是机关驻地,难一禁了之

应该说打造慢生活是一个美好的愿景,但真要实施起来绝非易事。打造慢生活,限制机动车的通行是最基本的要求,也是最难解决的问题之一。

以泉城路老城区为例,这里固然是最能代表泉城文化的区域之一,不论是旅游景点还是环境氛围对于游客都有独特的吸引力。但同时也要注意,这里也是济南的一个重要商业中心和政治中心。在机动车已经成为日常生活、工作的基本工具的当下,这里每天经行的机动车也是一个巨大的数目。

记者注意到,早在去年,济南交警就提出了在老城区打造慢生活街区的提法,开始着手统计该区域注册机动车的数

量,但至今没有公布这一数据。

虽然暂时没有数据的支持,但从日常生活也能看出这个数目的巨大。从经行车辆看,在泉城路众多大型商业综合体中,每逢周末,上午11点左右所有停车场就会爆满。节假日压车和阴雨天在这里甚至成了常态,有时甚至压车能从青龙桥压到二环东路。

此外,泉城路周边还分布着多个大型居民小区,居民拥有的小汽车也是一个不小的数目。即便是在以适合步行闻名的曲水亭街,一些路段和住户门前也均停放着大大小小的轿车。

在这样的情况下,长期限制以汽车为代表的机动车出行,其难度可想而知。

从道路到公交,慢生活区需大环境支撑

“打造慢生活不只是交警一个部门的事儿,需要各个部门配合协作,也需要市民的理解支持。”段富勇说。

打造慢生活限制了机动车的出行,但人们出行的需求不会因此减少,要把限行坚持下去就必须通过其他方法满足出行需求,这不是交警或者其他某个部门单独能够胜任的工作,需要包括规划、公交等部门的配合支持,需要适合慢生活的大环境的支撑。

单从交通方便看,如果不开车,人们的选择只有乘坐公共汽车、骑车或步行。先从步行说起,不需多言,只要看屡屡爆出的“最窄人行辅道”就可以看出,济南道路在保障行人路权方面的欠账。同样的问题还存在于以自行车为代表的非机动车身上。

从公共交通看,济南市至今没有地铁和城轨等快速公共交通方式,公共交通主要以公交车为主。根据济南市公交公司公布的数据,目前,公交车达到4700多辆,公交线路230多条,已覆盖城区主干线和支线。但遗憾的是,公交难等,公交拥挤依然是众多市民共同的体验。而坐公交不方便也是促使多数人买车重要动力之一。

“如果是有公交专用道的道路,在高峰期乘坐公交车还是挺快的,但没有专用道还是一样堵在路上。”市民何先生说。

事实上,目前,济南市所有的公交专用道加起来也只有双向300公里左右,增加公交专用道也是打造慢生活亟需解决的一个问题。

无车日想无车 多些共识少些私心

于是9月22日不开车成了大众共识。这样既改变生活方式又减少拥堵和污染,好处是大家的。因此,说限行只是为了想在老城活动的那小部分市民,抑或是交警为了政绩,并不恰当。那些怨声载道的车主也应该想到,自己本应是倡议的践行者,却在狂摁的喇叭声中忘记了初衷。

从2007年首个无车日活动到现在,济南的无车活动出现不少争议,政府部门不愿意做

好事还得罪人,因此办了又停办了。但这不代表人们不需要慢生活,日渐加大的工作压力如果能在漫步城区时得到释放,未尝不是一件好事。更何况设立这么一个区域,对整个提升城市文化品位来说有着不小帮助。

泉城路周边作为商业和政治中心,人们开车办事必不可少,但在19日这样的周六,开车出行必要性到底有多大?无车日的初衷是为了让大家

不开车,而不是趁着路上没车好让自己驰骋。就好比冬天雾霾来了谁都讨厌,但想让他们放弃开车却又万万不可。

无车日想慢行,可以怪罪城市道路规划不够有序,配套体系不够完善,也可以抱怨交警部门一禁了之。但从个人角度来说,大家不妨多些共识少些私心,连自己的心态都慢不下来,整个社会还谈什么慢生活?

(申慧凯)

延伸阅读

限购限行等措施 早就不能任性

在去年的十二届全国人大常委会第十二次会议上审议的立法法修正案草案中,规定地方政府规章不得设定减损公民、法人和其他组织权利或增加其义务的规范引发各界关注。这就意味着,包括限号、限购等地方限制性行政手段的实施将不能再“任性”。在这样的大背景下,采取限行措施是否具有合法性就是一个问题。即便是抛开这个问题不谈,限制机动车也面临着种种阻力。

“从济南市的情况来看,步行、自行车出行的比率占到将近60%,公交车出行占到了20%,剩下的20%就是机动车出行。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华说,虽然机动车出行所占的比例相比慢行交通不是很大,但人们对汽车带来的生活便利和情感满足的依赖导致很多人都有“仗车思维”,甚至不少市民已经养成了“没有车不能出门”的习惯,想要限制机动车使用绝非易事。

在19日当天,为保证机动车在老城区按照限行规则出行,不少民警放弃了休息,在限行区域的各个路口都有交警疏导交通,大多数的驾驶员虽然有牢骚但也听从了交警的疏导,但也有驾驶员态度强硬,有些甚至当场跟交警吵了起来。

三天限车尚且如此,长期限车其难度不言而喻。

本报记者 张泰来 刘飞跃

bianjikuai ping
编辑快评

封了几条路,堵住半座城。

这边是市民在泉城路老城区内舒适慢行,那边是明湖北路、经七路喇叭声吵个不停。仿佛无车日是在交警强制之下,有车市民在向无车市民妥协,“我就想开车出个门,凭什么限行?”

这不得不让人疑问,无车日到底是为谁设立?无车日的初衷很简单,法国人说“今天我在城里不开车”得到倡议,