

■ 尴尬无车日

岂曰“无车”，堵了满大街

第十个无车日全省全国鲜有城市限行，发倡议都少了

9月22日，全国第十个无车日来得有些冷清。在济南，既没有单双号限行，也没有限行区域，甚至连倡议也没有发。

其实不只济南，今年的无车日省内除青岛、德州划定限行区域外，省外也只有北京、长沙、西安等少数城市划定限行区，绝大多数城市只是发出了一纸绿色出行倡议书，鲜有可行的方案执行。无车日，真的已经流于形式了吗？

9月22日是世界无车日，济南经十路车满为患。

本报记者 周青先 摄



本报记者 张泰来
实习生 丁玉霞

限行本为保留节目 如今已取消

如果不是规划局工作人员在龙奥大厦放置了倡议绿色出行的宣传海报，周边市民甚至忘记了9月22日国际无车日这个节日的存在。

22日上午，济南的街头没有限行区域，也没有倡导公交出行的优惠活动。拥堵的道路依旧拥堵，开车的依旧开车，碰上上周中的无车日俨然沦为一个普通的工作日，跟其他日子没有了区别。

“啊，今天是无车日？很普通的一天吗，不知道。”在街头随机询问市民，八成以上表示不知道无车日是怎么回事，更没想过会在一年中的这一天放弃开车。

济南今年的无车日来得分外冷清，但以前却不是这样，这个最早发起于法国的活动曾在济南“红火”一时。2007年国际无车日传入我国，随即在国内各大城市掀起了一轮无车日限行风潮，一时之间，限行几乎成了无车日的标配。

2007年济南市第一个无车日，济南市划定了东至南门大街、黑虎泉西路、黑虎泉北路，西至趵突泉路，北至泉城路，南至泺源大街的机动车限行区域。接下来的几年的无车日也一直上演着划定限行区域的“保留节目”。

2011年以后，无车日在济南遇到了一个低潮，无车日活动开始由“限行”向倡议绿色出行转变，一度冷清，甚至在2014年的无车日遭遇周一，开车上路的市民没有减少反而有所增多。

到了去年，济南无车日活动从活动内容、影响范围、参与部门等都达到了一个顶峰。济南交警联合宣传部、城管、教育、环保、公交等十余部门，不仅划定了禁行区域，

而且设立了限行区域，提出了慢生活街区的概念，在活动期间配备了公共自行车、免费乘公交车等配套政策。

似乎是印证了盛极必衰的道理，今年的无车日分外冷清，济南多个部门都没有活动，有些甚至连一纸倡导绿色出行的倡议都没有发出。

可操作方案少 治堵效果差评多

济南的情况折射出全国无车日的境遇。时至今日，无车日正在国内多数城市遭受着“冷遇”，活动形式越来越多地流于倡议，而没有可操作的实质方案。

记者梳理发现，今年无车日省内只有青岛、德州划定了限行区域限制私家车出行，省外只有北京、长沙、太原、西安等少数城市采取了限行措施。更多的城市如上海、杭州、郑州等都放弃了极端的限行措施，转而通过免费或者优惠乘公交、发倡议等温和的方式倡导绿色出行。

可以说，无车日正在全国范围内扮演着一个尴尬的角色，其存在体现更多的是一种形式而非实质意义。业内人士指出，无车日在全国范围内遇冷并非新情况，实际上早在两三年前就表现出苗头，其原因主要在于对治堵效果有限。

前几年，多数城市都会在无车日当天划定限行区域，甚至采取单双号限行的方式限制机动车的出行。在活动当天，限行区域机动车大大减少，给人一种道路畅通的错觉，可是，到了第二天一切恢复原样，甚至拥堵大反弹。这种顺畅之后的大堵让不少人质疑，限行存在的意义难道只在在形式上保持部分街道的顺畅？进而，有人开始质疑无车日存在的意义多是停留在形式上，非议颇多。

在2014年第十二届全国

人大常委会第十二次会议上审议的立法法修正案草案中，也明确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，引发了各界关注。在这样的大背景下，采取限行措施是否具有合法性也成为一个问题。于是，越来越多的城市在无车日放弃了限行的措施。

环保意识待觉醒 非一部门能解决

限行起不到治堵缓堵的作用，无车日发出的绿色出行倡议同样是效果有限。2014年济南市没有划定限行区域，政府牵头发布了倡导乘坐公共交通绿色出行的通知书。可是，响应者寥寥，加上当天是星期一出行需求大，无车日堵成了一锅粥，堪称史上最堵无车日。

今年无车日当天，内蒙古呼和浩特市发出了绿色出行倡议。可是据新闻报道，早上8点，呼和浩特市主干道海拉尔大街上每个路口都堵满了车辆，有的路口甚至堵车长度达1公里以上。类似的例证不胜枚举。

限行、倡议都不起作用，无车日日渐沦为一种形式，慢慢地有些城市连形式都懒得做，无车日泯然于众多普通时日中间。郑州大学社会学教授纪德尚认为，没有公民的觉醒，世界无车日就是一纸空文。在私家车出行依赖性高、大众绿色出行意识普遍欠缺的当下，无车日遇冷也就不足为奇了。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，无车日日日益遇冷也跟当前公共交通系统不完善，城市路网结构缺陷、慢行路权无法保障等诸多问题密切相关，这些问题不解决，倡导无车日绿色出行只能是一句空话。而要解决这些问题，绝不是一个部门依一己之力或者举一日之功所能完成的。

■ 现场新闻

十分钟内十余私家车要闯限行

其实在青岛，今年中山路还是采取了限行措施。不过记者在青岛中山路与曲阜路路口，10分钟不到的时间内就看到超过10辆私家车试图闯进限行区被交警劝离。

在中山路与曲阜路路口记者看到，有些私家车主看到前方有交警和禁行标志后主动绕道，但是有些私家车主仍打着转向灯准备驶入中山路。“今天是无车日，中山路限行，请绕行。”现场的交警每见到一辆准备从曲阜路转弯的车辆时，都不得不提示这么一句话。

德州市也开展了“2016年城市绿色出行”活动，倡议市民

绿色出行，并划定无车示范区域，限制机动车辆通行。记者走访发现，“无车日”当天，在执勤民警和告知牌的引导下，示范区内车辆较以往有所减少，但仍有不少私人车辆出行。

“知道是无车日，平常开习惯了，不开车不适应了。”家住德城区的市民王女士在经济开发区高地世纪城附近经营一家小餐馆。开店两年来，每天驱车沿东方红路往返两区已经让她养成了习惯。“知道这里9点开始限行，本以为今天车少，能在9点限行前穿过去，没想到车和以往没多大差别。”

本报记者 赵波 张磊

利益分歧不解决 倡议再好也是一时光景

bianjikuaping
编辑快评

□ 申慧凯

第十个无车日，对于倡导绿色出行这件事，从提议之初到现在，足够执行两个五年规划了。然而在每年各地自发举办且力度不一的活动之下，人们普遍的出行观念没有太大改观，政府的积极性反而愈发低落。

无车日之所以值得倡导，一是于公有益，减少排放也好方便出行也罢，对于整个社会而言，可以传达可持续发展理念，和谐处理人车关系；二是于私有益，即便私家车主放弃开车出门，其出行目的依然能达到，而且是在节约成本和健康环保的前提下。如果不能达成这两点共识，改变无车日的尴尬相当之难。

从这个角度说，无车日遇冷就不难理解了，因为政府举办的活动再多，当事方的利益分歧并

没有得到有效解决。普通人希望车少一点，但对于私家车主，无车日只限定某一天出行，因为屡屡出现拥堵反弹，既没有因为当天的活动起到示范作用，也没有为大家以后都少开车打下基础，自然就不再拿无车日当回事。

要解决这种分歧，首先要有效代替私家车主现有出行方式。快车兴起之初，因为补贴力度大，放弃开车的不在少数，毕竟花低于自己开车成本的钱能舒适到达目的地，何乐而不为。多年来很多人倡导大力发展公共交通达到上述目的，但效果并不明显，仅以公交车道为例，一些城市目前单独划出的公交专用道并不少，然而因为车次和优惠力度等问题，其实际效果也受到诟病。对于政府部门而言，是否评估过划出来的专用道完全实现了其规划初衷？

无车与有车的矛盾并非不可调和，但循序才能渐进。政府部门作为倡导者和政策制定者，其行动更应考量是否科学有效，否则，限行抑或“走秀”都将是一时光景，过后便忘。