

城市公共空间：细节传递的冷与暖

光鲜的城市与舒心的日子

北京南站成“难站”、城市下雨就“看海”、公共基础设施设计得“人嫌鬼弃”……近来,类似新闻不时见诸报端。对公众来说,一座城市除了繁华、热闹、光鲜之外,更重要的是宜居,是“面子”背后的“里子”、框架背后的细节。城市能否让生活更美好,很大程度上取决于公共设施 and 公共空间设计、使用、管理、维护等细微之处的智慧。

——编者

林琳

某天,风和日丽,女司机心情大好地驾驶着刚刚洗得发亮发光的小车上路了。没走两公里,路边花坛里浇花的喷头旋转着便喷了过来,前风挡星星点点顿时模糊——浇花还是浇车?又开了几公里,一辆环卫喷水车正在不远处徐徐前进——激烈地思想斗争之后,女司机选择超了过去,结果半边车被“扫射”。

不少城市的环卫车,下雨天都出来浇水,很忙。有的地方就发生过洒水车冬天出动导致路面结冰、交通事故频发的事情。城市管理和服 务,就这么机械吗?

开车多年,对这城市中的一些交通、出行方面的细节颇有感受,总觉得有些问题是可以也应该改变的,只是这过程未免漫长。

最近,父母住的小区门前那条道路终于

刘文宁

我们的城市越来越光鲜靓丽——气派的高楼、豪华的酒店、时尚的商场、开阔的广场、双向八车道的道路,连不少老外也刮目相看。那么,视觉上的好看之余,生活在其中的市民感受如何呢?

我开车上下班,即使熟悉路况也会打开手机导航,为的是选一条“不太红”的非拥堵线路,因为在早晚高峰时间越来越长的情况下,一个刚蹭事故瞬间能让饱和状态的主干道瘫痪。

儿子骑单车上 学,告诉我,自行车道本就得可怜,仅存的还往往被机动车堵住出入口,他只能在一侧停着的机动车与一侧行驶的机动车之间小心穿行,身后还不时会窜出快递小哥的电动车。

先生喜欢走路,发现十字路口即使绿灯亮起,拐弯的机动车也鲜有礼让行人的;偶尔遇到过马路必须走几百米才能找到一座天桥或地下通道的情 况,也没脾气;即使走在人行道上,人也往往要在水果摊的货箱、停靠的三轮车、共享单车之间拐来拐去;绿地、街心公园被一座座高楼挤得日益“袖珍”……

“一个人可以四处走走看看的自由,是判

断一个城区文明质量的极有用的指针。”一位研究城镇交通的国外学者的话初听起来有点拽,细想一下不无道理。

今天,对于中国不少大城市的居民来说,每天能顺畅地出行、悠闲地在大街小巷间走走看看,似乎成了一种奢侈。

“城市不等于建筑,城市等于居民”——经济学家爱德华·格莱泽在《城市的胜利》一书中的话,其实也就是我们常说的,“城市要以人为本”。

当媒体上大张旗鼓地报道,某地今年招了多少商、盖了多少大厦、修了多少广场、建了多少新区时,普通市民更关心的是自家小

区附近有没有可散步的公园,下雨时路边有没有积水,晚上出行有没有路灯,外出找公厕是不是方便,公交换地铁是不是痛快,等等。正是通过这些生活中的细节,市民会更直观地感受到城市的温度。而这些细节其实是连接城市骨骼的肌肉、血管、经络,它们的布局是否合理、运行是否顺畅,直接关系到城市生命体是否四肢灵活、活力满满。

以人行道为例。安全、便捷、舒适,是城市步行道建设的重要原则。香港之所以被称为“步行天堂”,一个重要因素是其发达的立体步行系统(包括行人天桥、人行道、地下通道)覆盖范围广,结合公交站点和商业区设置,线

路规划合理,使市民日常出行能通过步行基本实现。其中,不需要绕很多弯路,步行不远就有各种服务设施,人行道两侧有座椅、公厕和垃圾箱等基础设施,出现高低变化时用缓坡代替台阶,等等,都可以让步行者感觉更便捷、舒适。

“城市管理应该像绣花一样精细。”

城市管理理念当然需要一个不断学习、进步的过程。同时,对权力的制衡和约束也不可忽视,否则就可能管不住斥资数千万元修广场、却让村民点煤油灯的决策者乱花钱的手。

《全球城市史》一书的作者乔尔·科特金认为:最终,一个伟大城市所依靠的是城市居民对他们的城市所产生的那份特殊的深深眷恋,一份让这个地方有别于其他地方的独特感情,因此,必须通过一种共同享有的认同意识将全体城市居民凝聚在一起。

城市更美好,每一个生活在其中的人,日子才会更舒心。

一位私家车主的烦恼：

“洒水车你能歇会儿吗？”

恢复了些秩序——路两边分别只停一排车。此前两年间,这里的车主们自主“研发”了一种停车法,路边停车,车边再停一排,两侧加起来可能并排停了4辆车。穿行其中,一会儿向左一会往右,全程高能,驾校学的技术都 用上了。改变是因为城管来了——乱停的车被锁住了轮胎、被贴上了违停告知书。管与不管,差别就是这么大。

对女司机来说,认路本就费劲,东南西北容易傻傻分不清,所以对路牌往往有更高要

求。然而,有些路牌总是不太“正经”。同样是蓝底儿白字,仔细一看,“某某洗浴中心”“某某修车行”“某某民营医院”……随便某个商家就能在路边设指示牌,给自己打广告吗?

有些标志标线的规划和设置,也让人无奈。我下班路上一个环线桥下的大路 口,设置了三条直行线、两条左转弯线,实际上直行的车从来都是个位数有时甚至为零,左转弯的车往往“反客为主”地抢占了所有车道。如果乖乖走左转弯车道,至少多等两个灯。文明、老实

反而成了一种“傻冒”行为,每每让我纠结。

为什么一些车道的规划、设置不能更人性化、更科学一些?我想,大概因为那些负责设计规划的人根本不走这条路,所以只能凭借经验拍脑袋、想当然。那些交通拥堵指数和拥堵成本居全国前列的城市,有几成因素是路口、标志标线设计不合理造成的呢?

这些城市差的不是钱,而是更科学的城市管理理念,更务实的工作作风,更在意、尊重“用户体验”的指导思想。



一位游客的感慨：

“有些细节回味起来很温暖”

卢越

去年夏天,我在日本有一次有惊无险的赶飞机经历。

我从大阪车站搭乘机场专列前往机场。去车站的路上有些耽搁,等到了站,距离机场专列发车只剩不到10分钟。如果等下一班车,多半是要错过回国的航班了。

我拖着行李箱,进站后一路小跑。没有安检,没有候车检票,检票闸门也是开放状态,于是在站内标识的指引下,畅通前行。进车厢时一看,距离发车还有两分钟。

后来回想,虽然一路小跑,但途中几乎没有等候或者障碍的环节。首先,在日本,车站的餐饮店统一集中在地下街,不占乘车区域空间,所以进站口、乘车口不会淹没在“某某牛肉面”“某某饺子”之间,这无疑大大提高了通行效率。

其次,车站内的指示标识让我如有神助。站内随处可见大量的信息提示板和电子显示屏,醒目、清楚。引导标识有中英文日韩四种文字,用不同颜色标示不同线路,仅通过对颜色的区分,就能快速找到所需搭乘的线路和列车。标识牌上打大幅广告,车次信息“屈居”两旁的情况,完全不存在。

我算是个路痴,出门在外严重依赖各种标识,总觉得有些国家在做标识方面具有处女座强迫症特质。比如火车座椅背后不是广告,而是会明确标注这列车上哪节车厢有垃圾桶、哪节有电话、哪节有自动售货机。比如很多公交站牌都是立体的,上面显示所有线路和主要换乘点,一般还会有 一张时刻表,告诉你每天每趟经过此站的公交车停靠的具体时间。这些时刻表上还都印有盲文,方便视觉障碍者查询。公交车即将到站时,LED屏幕显示其动态,并有语音播报。盛夏时节,候车棚内有喷头喷洒水雾,给乘客一丝清凉。

这些细节,让人觉得舒心、安心,不必担心出现在在困途的情况。

不是每个人都是城市规划者,但每个人一定都会是乘客。如果在规划设置时,能够将心比心,想想自己乘车时怎么能方便、高效、不闹心,大概也就不会有那种脑回路“清奇”的设计了。

事实上,国外公共设施建 设方面很多人性化的地方都值得我们借鉴。比如,在美国和澳大利亚等国,一般岔路口的斑马线旁边都会安装行人自助的红绿灯变换按钮,给有急事需要过马路的行人提供便利。在日本,街头公园阶梯边会有半 步小台阶,方便老幼者上下;一些地铁站的扶手被设置成高低两排,低的扶手可供小朋友使用,保障其安全;每处洗手间里都有残疾人专用设施,还会有婴儿更换尿不湿的设施。有的国家还通过立法规定,就算公共设施管理者尽到职责,或者说符合相关规定或标准,如果发生悲剧,也需进行赔偿。

这些年,我们建了不少豪华的楼宇、笔直的大道,但能给一个游客留下美好印象的,不仅是这些“高大上”,还有那些隐藏在日常中的、每个普通人可知可感的细节——这些细节回味起来温暖多了。

韩楹超

自从生了娃,生活中平添了不少焦虑,不仅源于整日要为孩子 的吃喝拉撒操心费力,还包括带着孩子出门时可能面对的各种不便 和不安 全——从在小区周边遛弯,到出门 看世界,先前自己一人可以轻松搞定的事,一旦带上娃,难度系数便成倍飙升。

这当中,有些麻烦是可以提前预见、有所准备和应对的,而有些则实在让父母们犯愁发 慌。

孩子还小时,父母们会担心,在商场、公园、车站等公共场所,为孩子哺乳、换纸尿裤,是否有合适的、安全的空间?带孩子如厕、洗手,究竟是去男厕所还是女厕所?厕位、洗手

一位孩儿妈的愿望：

“从‘一米’的高度规划城市可以有”

池的设计对孩子来说是否方便?

孩子大一些时,父母们开始担心,家附近是否有经济且安全的游戏空间?街区道路是否足够平整而不至于让孩子在奔跑、骑滑板车时绊倒摔 跤?公共健身、电力设备、建筑工地等是否有针对儿童的特殊“设防”?有些父母干脆把孩子圈在家里,坚信“大门不出、二门不迈”才是安全的王道。

建设儿童友好型社会、以儿童的视角来考虑城市规划和环境设计的尺度——不少城市和部门已经有了这样的意识,一些地方也作出了努力和尝试。比如,一些公园和景区门口出现了可供租用的简易儿童推车;公共卫生间里低矮的儿童专用便器、洗手池越来越多;湖南长沙开展“从一米的高度”规划城市方案征集活动;福建

厦门多所学校周围设置了“爱心斑马线”,上下学时段由专人孩子安全过马路保驾护航……

那些年撒欢儿绊倒而磕掉的门牙,进到建筑工地里玩泥巴、垒砖块时磕破的膝盖……这是不少成年人童年里带着眼泪的点滴回忆,某种角度上说,这其实暴露出了昔日城市公共空间里不少细节上的疏漏和



一位上班族的尴尬：

“左脚雷右脚坑,什么节奏？”

吴迪

前不久,北京迎来持续多日的大到暴雨天气,我家住的地方多处路段陷入“看海模式”。路上行人,有的挑地势高处踮着走,有的脚上套着塑料袋结果灌了更多的水,还有 的干脆“破罐子破摔”大步流星……我眼看就要闯过“九九八十一难”,却突然踩到一块松动的地砖,缝里的污泥溅在腿上,跟拍象水墨画似的。“左脚入坑,右脚踩雷”,我还是低估了北京市“拉人下水”的能力。

网友PS了地铁积水潭站的到站提示图,“本站积水潭站,下一站另一个积水潭……”无奈和苦中作乐而已。

作为一个每天搭乘公共交通工具出行的上班族,对有些城市细节颇为熟悉。

比如,公交站牌或站名不规范、不统一。13号线地铁龙泽站,有的公交车报站“地铁龙泽站”,有的报“城铁龙泽站”,还有的报“龙泽苑站”;德胜门公交枢纽站,城楼的西侧、南侧和北侧均设置了公交站,外地游客未来回兜兜圈子也找不到正确的乘车位置,有时还被黑车、黑导游拉走……曾有媒体报

道,有的城市公交站牌设置高达3.48米——是给长颈鹿看的?有的线路30多个站点挤在宽约40厘米的站牌上——不少老人看得眼冒金星。

比如,自行车道经常被占用。下了公交车,准备骑共享单车到单位,可往往“无路可走”。有隔离栏的自行车道,首末两端经常被停放的汽车堵住,自行车要么进不去要 么出不来;而没有隔离栏的自行车道直接成了停车场。

再如,长年修路,影响通行。我常经过的一段长约3公里的路程,3年里至少“翻新”了

盲人按摩店赵师傅
张子渝 整理

我和妻子都是先天性全盲,现在在陕西西安一个小区旁边开了一家盲人按摩店,生意还可以,但生活挺单调。

因为视力障碍,我们的活动范围很有限,基本上也就是小区附近几十米。平日里买菜、添置生活物品,都是在按摩店附近的超市解决。从店 里到超市只有十几米,虽然设置了盲道,但是长期被小区附近的私家车、占道经营的小商小贩占据,我们能 用上的机会不多。也不知道跟谁去反映,只能自己克服吧,好在确实不远。

说实话,我们这些盲人虽然看不见,但还是很想出去走走,感受一下外面的世界。不

一位视障人士的忐忑：

“一出门,就像要翻越很多山”

过,别说旅游了,平时逛个商店、去趟银行什么的,都挺困难。

走路去,要依靠盲道,可盲道的状况实在太差,基本指望不上——有的地方根本没有,走着走着就断头了,有坑有坎儿很正常。之前我还听说过有的地方在盲道上装了水泥墩、铁栏杆之类的新闻,太离谱了,走上去等于冒险。

坐公交车去,也很困难。我们这个城市公交车的候车亭都没有语音报站系统,所以每次搭车我都得求助一同候车的人,告诉他们我想坐哪趟车,让他们在车辆进站时提醒我。可是,如果找不到人提醒,就很麻烦,只能在公交车靠站后上前向司机询问,这非常不安全。坐错车、坐过站,对我们来说是常有的事。老给别人添麻烦,我也挺不好意思的。

