

“健康城市”导向下的城市步行交通环境研究

金丽丹

浙江华坤建筑设计院有限公司, 浙江 杭州 310010

摘要: 随着我国城市化进程加快, 如道路拥堵、机非冲突、环境污染等各种城市问题不断加剧, 健康绿色的城市出行理念越来越受到重视。本文从人本思想角度出发, 以问题为导向, 分析城市步行系统现状情况及其问题, 为营建舒适宜人的步行环境提出改善建议, 从而促进城市健康发展。

关键词: 城市步行; 交通系统; 健康城市

中图分类号: U12 **文献标识码:** B **文章编号:** 1006-8465 (2018) 12-0416-01

1 城市步行空间建设情况

步行交通是一个连续、完整的空间步行网络, 通过步行街道将城市中分散的公共空间相互联系, 形成宜于步行活动的公共空间关系网。我国很多城市都普遍存在城市步行环境质量差, 人性化空间丧失导致街区缺乏活力等问题, 因此步行环境改善呼声越来越强烈。刘易斯·芒福德曾指出“城市的存在不是为了汽车通行的方便, 而是为了人的安全与文明”。围绕步行系统在保证步行效率及可达性的基础上提高步行的趣味性 & 舒适性, 有效鼓励慢行出现, 成为促进城市的健康发展的一大措施。

2 城市步行交通的现状问题

2.1 “车本位”观念普遍存在

受到国家政策、环境污染、居民自身出行习惯等因素的影响, 国内步行交通研究及建设在我国一直处于弱势地位, 我国现今道路规划思想依然是“以车为本”。具体表现在: 在城市中心区、城市住区等人流较为集中的地方所布置的公共服务设施依然以服务机动车为主, 缺乏步行交通设施布置; 国内机动车侵占步行交通空间的现象已成为常态现象, 而非机动车侵占机动车却要受到国家政策的禁止等等表现均能证明, 在国内步行交通出行环境的恶劣, 步行出行者不被社会所尊重, 城市出行结构越发不平衡, 导致城市机动车交通环境越发紧缺, 进而影响减少城市步行交通空间, 然后再继续影响出行结构, 最终会导致城市交通进行负面循环, 城市交通环境越发恶劣。

2.2 步行空间不成体系

由于缺乏对步行空间系统的全面规划, 大多数步行系统不仅缺乏休息、交流的空间, 而且通达性差。步行空间的系统性不足。城市步行设施存在的问题主要是人行道宽度不足, 管理混乱, 拥挤的静态交通或供应商, 无障碍设施的占用, 角落空间设施的占用, 不合理的交叉便利设施以及不合理的信号时间。步行系统与公共交通没有正确连接, 没有足够的安全设施可以过马路。

2.3 步行空间安全问题较突出

步行空间安全问题普遍存在。如人行道缺少交通管理和相应的警告标志, 标记和其他安全特征。机动车非机动车随意占用人行空间。双向交叉口和四车道以上的道路, 过街人行横道距离太长缺少二级安全岛以及相应的管理和安全设施。部分街道交叉口处人行横道和人行横道设施设置错位, 存在安全隐患。道路上的巴士站远离人行横道设施, 超出了步行可以容忍的环形交叉路口。部分地下交叉通道连接不完全且指向性不强, 容易使市民迷路其中, 需要多次折返, 给步行者带来极大的不便, 致使步行者置安全问题而不顾的去走车流量很大的马路, 也不走修建的低下通道。^[2]

2.4 步行环境质量差

有些城市属于高纬度地区, 冬天持续很长时间且天气比较寒冷。由于冬季降雪, 路面积雪会融化成积水转而成冻成薄冰, 致使路面湿滑, 对人们的步行造成一定的阻碍。还有些城市道路损坏严重, 地面出现坑洼积水, 严重影响城市面貌, 并且十分不利于步行交通系统的开发和运营。所以市政部门要坚持“以人为本”的理念, 持续发展的原则, 重视人行通道的建设, 改善道路环境, 建立适合当地情况的步行系统。例如: 在大城市的历史文化中心, 可以建立以观光和历史保护为主题的商业步行街; 中小城市步行系统的建立应与公共交通系统的完善和发展相结合, 步行空间是发展和规划的重点。

3 城市步行空间建设的改善措施

3.1 提高城市步行设施的安全性

步行空间的设计首先考虑满足行人基本通行和安全的需求。平面交叉口是步行交通与机动车交通和非机动车交通冲突的主要区

域。科学合理的交通组织和时空道路权利分配机制是确保交叉口交通效率、交通秩序、交通安全和环境景观的重要手段。依据交叉口的大小, 使用较小的转弯半径, 相应地布置各种运输空间。当道路宽度较大, 且设有中央分隔带时, 需在中央分隔带处的人行横道上设置安全岛。

另一方面做好交通稳静化措施, 对街道实施物理限速和导向, 改善出行环境, 鼓励慢行出行。交通稳静化的主要表现方式是降低车速和控制交通量, 以达到能够有效降低交通冲突, 降低机动车行驶时的舒适性, 增强步行交通出行时的健康性, 提高行人步行交通出行率。

3.2 完善步行系统的换乘媒介功能, 提高慢行可达性

完善公共交通站点充足合理覆盖, 提高慢行交通通达性。快捷的步行空间体系, 需要公共交通系统作为换乘媒介。介于步行者可接受的步行距离及步行时间, 公共站点之间的距离应该控制在一定范围, 一般为 500 米左右。同时结合合理配置的城市用地功能空间比例。以此有效地缓解城市交通压力, 同时为人们创造更多的活动空间。

3.3 创造内涵丰富的“人性化”步行空间

步行空间的设计原则应当依据人的尺度及其行为方式进行, 满足行人步行通行需求。同时步行设施设计需要根据人体工程学原理, 考虑不同类型的人群的需求。同时增加步行空间趣味性, 在人行道的两侧, 可以在建筑物的正面和河的两边种植树木或草, 美化街道, 使街道感觉自然。沿街的道路设施应结合特殊环境的需要, 规划相应的公交车站, 休息座位, 垃圾箱, 电话亭, 路灯, 标志和人行道等, 体现大气和风格, 体现特色不同的步行空间。为了完善城市步行街设施, 可在步行街增设包括线路指示地图、休息桌椅、景观绿化、街道家具雕塑等。同时对商业区和交通枢纽等各类城市综合体人行空间、人行道、步行街、广场、人行横道等步行系统进行整体考虑, 提高到各设施点的通达性, 方便市民出行。

3.4 确定步行系统规划的特征目标

有序分配系统规划的特色资源, 构建具有鲜明魅力的城市步行系统。依据城市空间形态, 功能结构和土地利用规划, 划分整个规划区域的功能范围, 以反映具有城市特色的步行系统的总体结构。差异化步行系统反映了城市不同地区步行系统的差异。

总之, 城市步行交通系统必须满足城市居民近距离旅游, 休息和交通的需求, 另一方面是城市特色空间不可分割的一部分, 是城市生活环境塑造和质量改善的重要载体。在城市步行系统的建设中, 应遵循系统性, 连续性, 安全性和专业化的原则, 以满足步行交通系统结构和空间环境塑造的要求。^[3]

4 结论

综上, 步行交通系统是城市交通系统的组成部分, 城市步行交通系统需要进一步发展和更新。特别是在低碳经济发展和节能减排的情况下, 步行交通系统的改善将有助于缓解城市交通拥堵。进一步发展步行交通, 促进人们的出行绿化和环境保护, 促进城市交通的合理布局和规划。因此, 改善城市步行环境已成为当务之急。只有交通结构合理, 交通方便, 形成了有效的、便捷的、宜人的城市交通系统, 才能让人们感受真正高品质的城市生活。

参考文献:

- [1]林琳,薛德生,廖江莉.广州中心区步行通道系统探讨[J].规划师, 2002,(1):63-65.
- [2]陆建,王炜.城市交通网规划指标体系[J].交通运输工程学报,2004,(4):62-67.
- [3]王炜,杨新苗,陈学武.城市公共交通系统规划方法与管理技术[M].北京:科学出版社,2002.
- [4]朱兴彤.现代城市步行空间及体系规划师级初探[D].东南大学, 2000.