

# 基于创造儿童友好环境的城市慢行空间整治 ——以厦门为例

文 郭竞艳

作者简介：郭竞艳（1980-），女，厦门市城市规划设计研究院

**【摘要】** 本文以厦门为例，探讨基于创造儿童友好环境的城市慢行空间的整治和规划设计方法，即如何在整治型城市设计中，以儿童为出发点，更新城市慢行空间，重塑慢行空间的“游戏规则”，创造安全、适宜、多样、可持续发展的儿童出行友好物质环境。

**【关键词】** 儿童友好环境；慢行空间；整治

## 1 引言

城市飞速发展的机动车交通，使得越来越多的家长选择用机动车接送孩子上学、出行，减少了儿童单独出行的机会，儿童独立活动能力日渐降低，同时导致上下学高峰时段校园门口车流量大、交通拥堵，为解决这些问题，城市进行了一系列交通规划整治，但并没有把路

权真正地释放给步行，儿童仍无法独立应付城市交通。

## 2 缺乏儿童友好度的慢行空间

厦门是一个由海岛和海湾构成的城市（图1），有着闻名遐迩的完全步行岛屿——鼓浪屿，但其它区域的慢行系统并不完善，已建的慢行空间主要集中在本岛（图2），但慢行通道之间联系不通畅、人行二次过街以及非机动车交通通道缺乏等问题较多，可以说，厦门本岛现有的慢行空间主要是依托条件优良的景观资源而建设，而与人们息息相关的生活性道路中的慢行空间，以及两者之间的联系往往被忽略。

街道交通空间中新建设的道路一般按规范

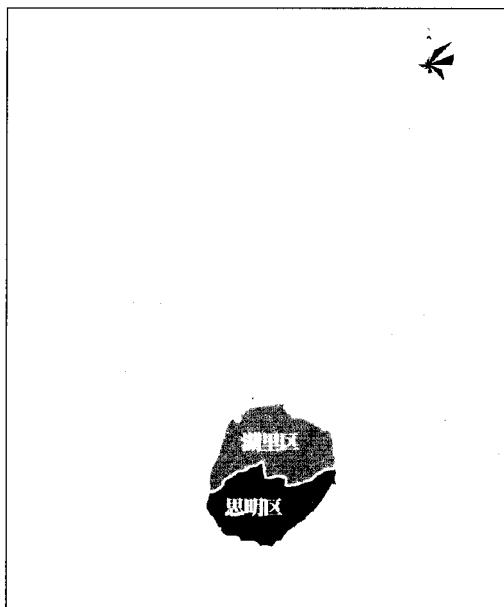


图1 厦门行政区划图

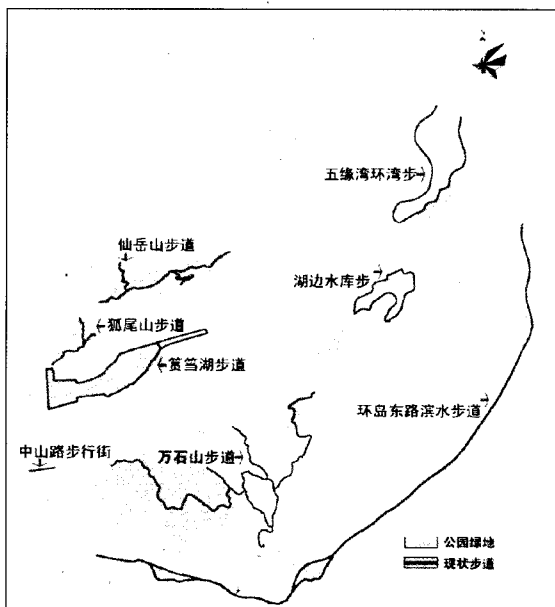


图2 厦门本岛慢行环境现状





图3 被停车和摊位占用的慢行空间



图4 缺乏标示和设施的慢行空间

设置了慢行空间（图3），但这部分资源往往只作为街道断面的构成而存在，并没有被充分的利用，人行道常常被机动车停车占用；慢行系统不连续，存在阻断点，过街困难；没有专门的自行车道，交通安全性差；自行车停车、租赁、维修等服务配套缺乏；与公共交通系统衔接不紧密，换乘困难；道路绿化单一、遮荫蔽日效果不佳；街道服务设施不完善等（图4）。换言之，街道的慢行空间缺乏其自身应有的安全性和适宜度。尽管城市倡导“以步行、非机动车为主导，并与公共交通有效衔接的绿色交通方式”，但并不完善的物质空间环境，带给儿童，甚至是成人并不友好的出行环境，阻碍了这种可持续交通方式的有效推行。

除了街道交通空间本身，与街道相邻的城市外部公共空间同样存在儿童环境友好度较低

的问题，较低的可达性、儿童活动场所的缺乏、儿童活动设施的单一、相关配套设施不足、安全隐患众多。

种种问题的存在使得街道对于儿童而言，仅仅是交通通道，仅仅成为联系一个地方到其他区域的枯燥线性空间，存在威胁性，缺乏经过、停留的吸引力。

### 3 什么是儿童友好城市慢行空间

城市慢行空间指的是城市道路中步行或自行车等人力为移动动力的交通空间，以及与街道相邻的供休憩、游乐的城市外部公共空间，儿童友好型的城市慢行空间应具备以下环境品质：

首先，街道慢行交通空间——人行道、自行车道以及过街通道必需是连续的、安全的、宜人的。保证儿童能安全地走在人行道上，安全地行驶在非机动车道上，安全穿过马路，并且沿路有悦目的景观和舒适的路面。

其次，与街道相邻的城市外部公共空间，必需具有高度可达性、安全性、多样性以及生态性。可达性即与街道密接，进入方便，同道路一体化，成为街道的一部分，同时要满足与居住区有适当的距离；安全性指公共开放空间设计必需具有一定公众可见度，例如专设的儿



童监护人的监护场地，或者是沿街有一定的“街道活动者和观察者”；多样性即活动空间的设置应满足不同年龄层的需求，多种功能相结合；生态性即公园应有足够的绿量，提供一种贴近自然的环境。

同时，街道周围应具有一定的社会控制。街道两侧的建筑作为街道重要的组成部分，应该提供一种面向街道的开敞氛围，例如咖啡馆、商场等民众停留空间应更积极增加面向街道的可视性，形成一种无形的社会控制，提高街道的安全性。

儿童友好街道环境应该是以少年儿童为本，由融合着以上品质的交通线路组成，并联系着合适的外部公共开放空间，是一个低碳、生态、多样、可持续发展的城市外部公共空间网络。而这样的空间网络均可以经由规划设计来实现。

## 4 儿童友好的道路环境的创造

### 4.1 选线的基本原则

利用生态绿楔，展示山海景观。线路的选择应考虑如何更好串接并利用现状生态绿楔和山海景观资源，依托城市优势景观资源建设城市慢行空间，既有利于空间景观趣味性的塑造，又使之成为展示城市风貌的“景观长廊”。

串联公共服务设施，方便儿童及民众使用。线路的选择尽可能串联主要城市外部开发空间、学校、医院、商业服务等公益性设施，提高设施的可达性，方便使用。

完善交通体系，满足多元需求。线路的选择应着重于做好与重要交通节点的有机结合，实现人行、自行车系统与公共交通系统的无缝对接，引导建立以步行、非机动车为主导，并与公共交通有效衔接的绿色交通方式。

整合现状资源，落实操作实施。尽量利用现状道路上已建成的慢行空间资源进行整合改造，提高规划可行性。

### 4.2 道路断面的基本要求

首先要满足人行道与自行车道行驶的基本交通安全、交通的连续性以及休憩和遮荫等功能性的要求（图5）。断面构成主要包括人行道、自行车道、防护及隔离带等。其中人行道宽度要求为1-3米；自行车道宽度要求为1-3米。有条件的路段，人行道与自行车道之间，应设置绿化隔离带等防护隔离措施，条件不允许的，采用缘石隔离或材质和色彩进行区分，同时人行道应进行无障碍设计和道路绿化遮荫。

### 4.3 服务区的基本要求

服务区是指为慢行空间配套的各类服务设施布置的区域，主要用于提高街道这一线性空间的游憩质量。为民众步行、自行车道的出行、运动提供休憩或交往休闲的空间。服务区的布局可根据具体街道空间，进行拓展或压缩，通常于步道断面较宽的区域设置，或者依托与街道相邻的城市外部公共开放空间，亦可利用街头空地等闲置空间建设。

服务区可分为基本配置区及特色配置区（图6）。基本配置区，即满足基本的交通安全、休憩、遮荫等要求，必须按相应标准进行配置，例如自行车停车设施、休息区、公厕、电话亭等。特色配置区，则可根据路段特点及需求设置，形成风格多样的空间，例如儿童游

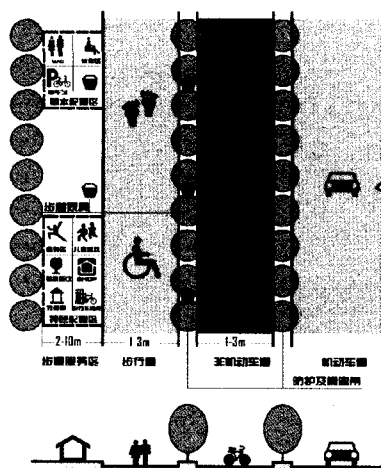


图5 慢行空间模式示意图一

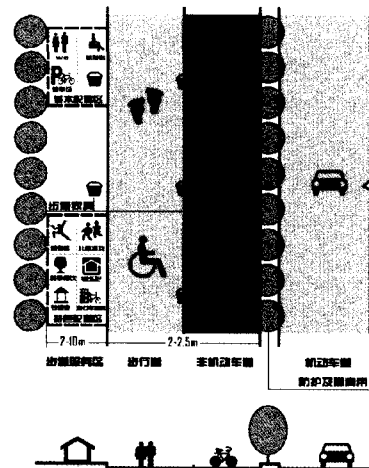


图6 慢行空间模式示意图二

戏场、简易餐饮、街头儿童艺术空间等。

#### 4.4 色彩指引和标示体系的建立

清晰明确的色彩指引和标示体系方案将使慢行空间规划更容易被民众尤其是儿童所接受，方便使用，提升满意度。

色彩指引体系主要包括功能区的区分和地面导向标志。慢行空间的铺地建议以不同的材质和色彩进行划分，明确区分不同的活动功能区。例如红色代表自行车和滑轮路面色彩；绿色标示散步、行动缓慢者路面色彩等，而地面上的导向标志则统一采用黄色。

标示体系主要包括人行与自行车系统道路标志、标示牌、指示牌、路线图、解说手册等，应以儿童喜闻乐见的形象和色彩进行表达，多以图片说话，简明易懂，易于识别。

#### 4.5 过街通道的改善

过街通道的改善目的在于减少人行的二次过街，在道路同一平面解决过街问题，平面过街通道改善主要包括三个方面，一是自行车横道，连接自行车道且无设置人行天桥或地下通道的道路交叉口，应设置自行车横道；二是自行车左转弯候车区建议红线宽度40米以下的城市道路交叉口设置；三是自行车停车线提前区，红线宽度40米以下的城市道路交叉口可考虑设置。

而立交过街通道改善主要针对红线宽度40米以上城市主干路，必须设置人行天桥或地下通道。

保证所有人行与自行车过街通道进行无障碍设施设计，使残障的儿童同样可以参与到户外活动中，与其他儿童享有平等的权利。

## 5 儿童友好的城市外部活动空间的创造

儿童的活动空间不仅要易于到达，而且应该根据儿童的不同兴趣提供相应的场所环境，规划设计应该表达这样的差异性。高密度的城

市开发导致城市外部开放空间有限，为儿童另辟场地作为活动空间可操作性低，因此选择性地儿童活动场地与不同功能的开放空间融合，使之满足原本的功能，同时适用于儿童活动，使空间的利用集约而多元，这也是城市外部空间可持续发展的良好模式。

所以在儿童友好外部公共空间的整治部分，主要采用现状整改和见缝插建两种方式进行建设，选取现状条件较好的开放空间进行改造，包括城市公园、街头绿地、城市广场等。

创造以儿童为本的城市公园。利用现状公园增设儿童交通公园，为儿童创造交通安全训练营，通过寓教于乐的方式，学习基础交通安全知识，培养儿童交通安全意识。并选择植被茂密，物种丰富，景色优美的花木主题公园，建设儿童自然认知园，并将解说系统结合公园步道设置，使儿童在游玩的同时了解更多的科普知识。将原本需要单独设置的空间，通过同一个场所表达出来，减少了空间的占用，丰富了场所的功能，满足了儿童、监护人活动多元化的需求。

创造以儿童为本的街头广场。利用与人行与自行车道密接的空地开发以儿童为主题的休闲小广场，不定期举办主题活动，给予儿童在户外公共场所表演、交流的平台。例如巴西库里蒂巴（Curitiba）的街道，每逢周六都会在街上铺设很长的白纸做为画卷，来到这里的孩子都会得到画笔和颜料，在白纸上做画，父母亲在一旁观看。而沿广场设计若干小体量特色建筑，作为餐饮休闲区域，并结合广场设置露天休闲茶座、咖啡座等户外空间，提供儿童监护人一个理想休憩、交流场所，使儿童和监护人在同一空间中拥有各自活动的领域，有效解决了儿童活动受到过度监督和儿童监护人停留空间配套不足的问题，提高儿童活动的自由度，同时保证了适度的社会控制力。

创造以儿童为本的街头绿地。与社区内慢行系统密接的公共绿地，若有条件改造应优先考虑儿童活动空间的创造，增设连续的、符合不同年龄层的儿童游戏空间，既可以形成一个

较好的活动氛围，又有利于儿童游戏方式的转换。

除了以上依托现状基础上的改造的方式，更应该在城市设计的阶段进行规划预留，明确属于儿童活动、游玩的开敞空间，将儿童友好环境的建设融入城市设计中。当然，城市设计作为一个儿童友好慢行空间创造的重要手段，更多的是物质空间环境的创造，而儿童友好环境的形成同时还需要相关的社会计划、政策的推动以及良好的管理机制和实施体系。

## 6 鼓励儿童独立出行政策的推行

鼓励中小學生步行或者骑自行车上学（图7.8.9），独立使用城市慢行空间，倡导低碳的出行方式。在欧美国家中推行的“步行校车”（Walking School Bus）：是一个组织成人监督小学生步行上学的计划，每天由两名家长护送孩子们步行到校，有固定的“行车路线”、“时刻表”与“车站”。这是一个既可以使孩子得到锻炼，鼓励孩子步行，并且达到节能减排的优秀政策，应该在小学的校园内推广，建议以一、两个学校和邻近的社区为试点，组织步行上学，再逐步宣传推广。

社会推行公共政策伊始，公务人员、政府单位的身先士卒无疑是对民众最有力的号召，荷兰首都阿姆斯特丹街头警察骑自行车巡行（图10），以自行车为公务车来倡导自行车文化，推行绿色交通。在片区慢行物质空间得到改善的同时，地段片警巡行可以采用这一模式，给予社会步行或自行车出行正面的导向。

同样行之有效的公共政策包括“自行车出租车”（图11.12）。在公共场所、办公楼、快速公交站点附近修建充足的自行车停放设施，便于市民出行和换乘。同时可供游客租赁游览，创造通过骑自行车感受城市自行车文化和城市魅力的完美途径。在法国巴黎，你可以免费租用自行车30分钟，并方便地在遍布城市的车站归还车辆。这一创举得到了巴黎市民热

烈欢迎，也引发诸多城市纷纷效仿。

## 7 儿童友好慢行环境监督系统的构建

除了建立儿童友好街道的物质环境，以儿童为本的社会环境和关注儿童自身的想法同样十分重要。

儿童虽然未达到法定年龄投票表达意愿，社会亦没有太多正规途径让他们表达所想，这并不表示他们没有意见或不关心社会。构建以儿童为监督人的监督平台，给予儿童对自己生活、娱乐环境的“友好度”进行监督、评价，提供儿童参与设计的机会和平台。例如设立“儿童友好的城市慢行空间”网站，将街道“绿色交通”与网络评价系统接轨，让居住于该片区的儿童了解参与对绿色交通的量化评



图7 步行校车宣传海报（注：引自新快网）



图8 步行上学



图9 骑自行车上学





图10 阿姆斯特丹骑自行车巡行的警察



图11 办公楼自行车租赁点



图12 码头自行车租赁点

比，选出他们认为最方便出行的街道，并通过这一平台，针对慢行空间是否方便孩子出行，是否易于联系公园、学校、商场等，残障人士是否也能畅行无阻等问题提出建议，以此促进片区儿童友好环境的建设与完善。

## 8 结语

卡罗林·威兹曼在“活动场地：城市——设计少年儿童友好型城市开发空间”中提出“整个城市的每一部分，都应该设计为适合少年儿童玩耍的场所”，而慢行空间作为儿童独立出行和活动的主要场所，应该赋予其足够的安全性和适宜性，支持和鼓励儿童步行。城市规划层面，所能提供的是以儿童为出发点，对城市慢行空间，城市物质空间环境的改善和规

划方案，但更需要社会提高对儿童环境友好度的关注，有更多以儿童优先权和利益的公共政策、公共项目的落实和推行。

### 参考文献

- [1] M. 欧伯雷瑟芬柯著，吴玮琼译. 活动场地：城市设计少年儿童友好型城市开发空间[J]. 中国园林，200（9）.
- [2] 芦原义信著，尹培桐译. 街道的美学[M]. 天津：百花文艺出版社，2006(6).
- [3] 阿兰·B·雅各布斯著，王又佳，金秋野译. 伟大的街道[M]. 北京：中国建筑工业出版社，2009(1).
- [4] 曾广源，赵振雄，陈慧心著. 「100」个香港儿童的观点—香港是否儿童友好城市[M]. 香港：香港小童群益会研究及发展部，2003(3).
- [5] 卡罗林·威兹曼著. 陈焯，罗震东译. 促进儿童独立活动性的政策与实践[J]. 国际城市规划，2008（5）：56-61.