

国外如何打造“步行城市”

初冬的申城, 阳光透过枝叶留下斑驳的身影, 阵阵寒风吹落枝头枯黄了的树叶。11 月 16 日, 上海市绿化和市容局公布了 41 条“落叶不扫”景观道名单, 吸引大批“Citywalk (城市漫步)”爱好者去打卡体验。近年来, Citywalk 这一新兴城市观光方式与欧美等国家多年来城市“步行优先”的规划理念遥相呼应。越来越多“紧张”的城市中心区域舒展开来, 迎接市民和游客的审视和体验。本期《域外之音》看看国外如何打造“步行城市”。



资料照片

英国伦敦 优化步行网络, 提高步行可达性

伦敦交通局改善公交站点与步行路线之间的距离, 增强步行网络的识别度, 提高市民步行积极性。步行是连接伦敦公共交通系统的粘合剂, 其与公共交通结合, 是构建通畅的交通网络的重要环节。伦敦是全球拥有最广泛公共交通网络的城市之一, 公共汽车、电车、地铁、火车和渡船的日均交通流量共达 900 万次。在伦敦, 几乎所有的公共交通出行都包括至少一个步行或骑自行车阶段, 步行出行占公共交通出行将近一半。

基于不同出行目的, 伦敦交通局确定重要步行区域, 完善步行设施, 以建设功能与美观结合的步行空间。伦敦将步行关键节点区域分为: 城市、城镇和地区中心、就业区、教育机构、医疗机构、零售设施、社区设施和休闲场所、交通换乘设施。根据不同类型的区域, 伦敦市政府以社区为基础, 巧妙地将道路功能和居民出行目的结合起来, 其出行范围一般为 5 分钟步行距离, 即 400 米。2018 年, 伦敦交通统计数据 displays, 99.6% 的伦敦市民居住在距离公共交通站点步行时间不超过 8 分钟 (640 米) 的区域, 公共交通站点分布比较均衡, 人们步行可达性较高。

此外, 伦敦在推动步行城市文化建设时着眼长远, 也注重对下一代步行文化的培育。这是从根本上保障步行城市持续发展的关键。与小学合作, 加强对儿童步行文化的教育, 促进儿童养成步行出行习惯, 成为了伦敦步行文化建设

的中心点。为此, 伦敦成立了儿童交通俱乐部, 针对学龄前儿童和父母开展有关道路安全、步行、滑板和骑自行车等方面的免费教育。

伦敦绿道很好地串联了绿色空间与自然人文景点, 将其纳入步行网络中, 为伦敦市民提供更多运动健身与休闲游憩的场所和机会, 增加人们步行的可能性。伦敦规划了七条风景宜人、有趣的步行路线, 包括首都环线步行道、绿链、朱比利绿道、朱比利步行道、利亚河谷步行道、伦敦外轨道道路和泰晤士小路。沿着这些路线, 人们可以探寻伦敦的景物, 这些路线将城市的开放空间、自然保护区等特色资源串联起来, 为市民游客提供宜游、宜赏、宜憩的步行空间。同时, 通过连接关键节点, 如车站、城镇中心等人流量多的地方, 可以吸引更多行人。

事实上, 早在 50 多年前, London Walks 公司就在伦敦推出了各种主题的 Citywalk。打开公司主页, 各种主题的漫步线路出现在首页醒目位置: 由律师担任讲解的“法律伦敦”之旅, 由专业医生讲解的“医疗伦敦”之旅, 由高校地质学家带领的“伦敦城市地质学”之旅, 由知名剧团演员带领的“莎士比亚在伦敦”之旅, 由音乐家带领的“伦敦摇滚乐”之旅……粗略统计, 各种主题的漫步线路多达 20 余条, 不同兴趣爱好的人们几乎都能找到与之对应的主题线路。

美国纽约 开放街区, 打造活力公共空间

步行是纽约市民日常出行的重要组成部分, 已经渗透到其生活的方方面面。2015 年, 纽约推出“无边界社区公园”, 打破社区边界, 开放和改善社区公园, 实现基础设施共享。以标准化设计社区公园, 提高其对居民的吸引力, 促进居民步行出行。

此外, 纽约致力于从多种途径丰富步行活动, 鼓励居民步行。自 2009 年起, 交通局与社区组织在每年 5 月—12 月期间打造周末步行活动, 规划部分街道暂时不允许小汽车通行, 只对步行者和其他活动开放。

为促进公共空间的使用, 纽约基于商业走廊安排了多街区、多日的活动, 融汇了各种社区文化要素, 打造音乐、美术、手工等主题活动, 为当地居民创造聚会、步行参观社区的机会, 促进建设健康、安全和高质量的街道公共空间, 同时促进了步行活动。

到 2013 年, 超过 30 万居民参与开放街道活动。在临时封闭的街道上举行公共活动, 可以使当地居民享受更大的步行空间, 政府创造了利用公共空间的机会, 重新启用了闲置区域, 并有效地向当地居民传输了未来街道有潜力供行人使用的信息。同时, 人们从这些活动中真切感受到步行的益处, 并成为积极促进步行、捍卫建设步行适宜城市的主力军。

纽约街道设计注重对弱势群体的保护, 利用物理手段以及相关的交通管理措施营造利于老人、小孩步行出

行的安全街道环境, 如设置物理障碍、减少车流量、创设步行环境; 重新分配道路空间, 专门为学生设计步行前往学校的安全路线; 重新调整行人信号灯时长以增加老人通过道路的时间; 建设行人中途休息岛以缩短通行街道的距离; 拓宽人行道; 延伸路缘; 更新可见度更好的道路标志等。

同时, 纽约在居住区专门设置了减速区, 规定在社区的车速不超过 232.2km/h; 新设机动车缓冲带和限速标志, 在交叉路口增设交通岛, 将其速度控制在 24.1km/h, 保证社区居民步行出行安全。

此外, 纽约交通局利用现代信息技术手段增强对行人的保护, 根据历年道路伤亡程度数据建立交通交叉路口危险性排名系统, 交通规划管理部门可根据该系统的数据高效地识别伤亡高发路段, 有针对性地实施安全保障措施。

为了提高城市街景的美观性, 纽约交通局致力于统一城市街道设施的外观, 协调其比例、内容和材料, 包括公交候车亭、座椅、自行车停放处和行人导向信息标志等。

纽约交通局是美国唯一专门为公共艺术设立委员会和机构的组织, 即城市艺术机构。该机构与社区组织合作, 利用彩绘、动态灯光设计、雕塑等形式丰富街头艺术氛围, 激活公共空间, 提高居民出行概率。纽约交通局城市艺术设施的街道拦截调查发现, 83% 的受访者支持城市街道增设艺术品, 60% 的受访者表示有兴趣重温艺术品。

日本京都 搭建精细化步行文化

京都的步行文化建设体系由文化纲领、建设策略和政策措施三个层次组成。“文化纲领”指的是“‘步行城市·京都’宪章”的制定与发布, 旨在阐明步行城市的行为规范, 并通过向广大市民与游客进行广泛宣传, 达到凝聚社会共识、弘扬京都传统生活方式的目的。

“建设策略”是指政府开展步行文化建设工作的行动指南。在统领京都步行城市建设的规划文件“‘步行城市·京都’综合交通战略”中, 拟定的步行生活方式引导策略包含加强相关宪章宣传推广、提供用户视角的步行与公交乘行信息、加强与市民的沟通交流及根据不同交通目的和对象组织针对性启发教育活动等几个重要的行动方向。

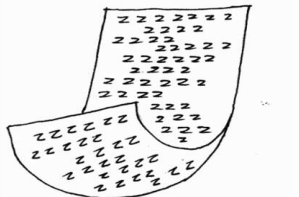
“政策措施”则是指策略指引下的具体文化建设活动。京都步行文化建设活动的最大特点是精细化的组织。如在开展促使市民反思自身交通行为的启发性教育活动时, 京都将目

标场所和对象划分为家庭、学校、工作单位和游客共四类, 根据每类场所和对象的具体特点组织在地点和形式上更具针对性的教育活动。如针对家庭, 既在房屋中介、交通枢纽等场所发放宣传材料, 也利用一些传统节日组织适合家庭成员集体参加的“京都慢生活周”等社会实践活动。针对学校开设环保相关课程, 针对工作单位组织公务员开展“环保通勤”等活动。

京都的步行文化建设同样注重体制机制保障。为持续推进步行城市建设而搭建的全市政府体制, 即由副市长牵头, 各区局长级人员组成的“步行城市·京都”推进总部, 既担负着项目推进与检查监督的职责, 同样也肩负着推进步行文化建设的责任。在该总部之下设有“慢生活京都”推进会, 专门负责有关生活方式引导政策的制定、修订与推动, 以启发教育为主要方式, 鼓励市民生活方式向以步行为中心转化。

(来源: 上海城市规划杂志、澎湃新闻等)

重复使用, 多次利用

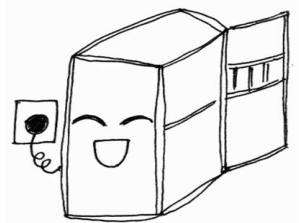


双面使用纸张
= 减少 1/2 的废纸产生

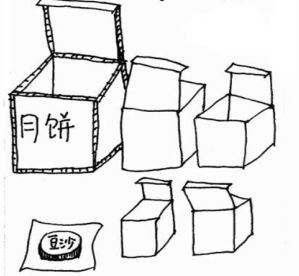
优先购买绿色食品



6000 ~ 8000 双一次性筷子
≈ 1 株 20 岁的大树



不买包装豪华又繁琐
的食物或用品



废电池放入专门回收箱,
以免污染环境

