

从健康城市看我国城市步行环境营建

Building Pedestrian Environment from Healthy City in China

张洪波 Zhang Hongbo
徐苏宁 Xu Su'ning

中图分类号 TU984.191
文献标识码 A
文章编号 1003-739X(2009)02-0149-04

摘要 该文以“宜居城市”、“健康城市”两大理念为出发点,以整合城市步行空间和提升城市健康水平为目标,提出了营建完善的步行系统所应采取的规划策略,从而促进城市健康发展。

关键词 健康城市 步行环境 营建策略

Abstract Starting from the two views of "livable city" and "healthy city" and taking integrating urban pedestrian space and improving urban healthy level as the goals, this article puts forward the planning strategy of building perfect pedestrian system in order to promote the healthy development of city.

Key Words Healthy city, Pedestrian environment, Building strategy

目前,在我国很多城市中都存在危机市民健康的城市问题,如城市规模“摊大饼”式向外发展、城市居住环境下降、城市道路交通混乱、城市防灾减灾设施不足等,这些问题在一定程度上已经成为影响健康城市发展的重要制约因素。据有关数据显示,到2020年,在发展中国家将有的52%人口居住在城市,2015年,全世界将有358个百万人口城市,27个人口超过千万的“超级城市”^[1]。未来大都市的人口将更为密集,所消耗的能源更多,许多城市都将面临资源紧缺,生态环境恶化,人类健康受到威胁等情况。从建立和谐社会与健康城市的角度来说,我们更应该关注城市社会、文化和精神生活等方面,加强城市居民认同感,促进社会安定和谐,建立传统的,长期赖以欣慰的人性化空间。因此,关切城市步行生活环境和城市健康状况,以成为当前迫切解决的重要事情。

1 对我国城市健康状况的思考

1.1 我国城市步行环境现状

建设健康城市(城区)是提高人民身心健康素质的工程,是实现人民群众最关心、最直接、最现实的利益的具体行动,是促进城市持续发展的基本条件,其中城市步行交通网络畅通是实现健康城市的关键。然而,在我国很多城市都普遍存在城市步行环境质量不断下降,人性化空间丧失导致旧城衰落,因此,呼吁恢复步行空间的人本主义呼声也越来越强烈。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”。城市规划界由此逐渐提出“把街道还给行人”、“步行者优先”、“城市无汽车日”等观念。

目前,中国城市的机动化发展正处于起步阶段,但在一些大城市和发达地区,城市机动化已经开始加速。根据公安部交管局对外通报,截至2007年底,全国机动车保有量超过1.59亿辆^[2],这说“汽车社会”正快步向我们走来。然而,我们城市在面对汹涌澎湃的“汽车潮”时,不断建设宽马路、大街区,俨然形成的是以机动车为主导的城市,缺乏对步行问题的重视,破坏了城市的休闲空间和市民交往的场所。

1.2 城市步行环境对健康城市的重要意义

城市步行街道空间是社会生活的“容器”能增加城市行人活动空间,加强主要行人活动枢纽之间的通道联系,改善步行环境,缔造一个清洁、安全、舒适、方便使用和顾及行人需要的环境。步行空间不仅能增加休闲空间,而且为这些地区增添活力。这些措施在一定程度上有助于改善人居环境,提高社会生活健康品质,这正是健康城市的发展目标,即:就是以促进人们健康快乐原则为宗旨,将城市的自由度、舒适度、宜居性作为城市建设的主要目标。根据美国交通部在1994年的一项研究表明,通过增加城市步行街和鼓励自行车交通,城市交通事故发生率较以往减少10%,同时改善了城市环境,增加了人活动的自由度^[3],从而改善了市民的社会生活品质,促进健康城市的和谐发展。

第一作者 哈尔滨工业大学建筑学院博士研究生
第二作者 黑龙江科技学院教授,博士生导师

邮 编 150006
电子信箱 zhanghongboll@163.com
收稿日期 2008 09 02

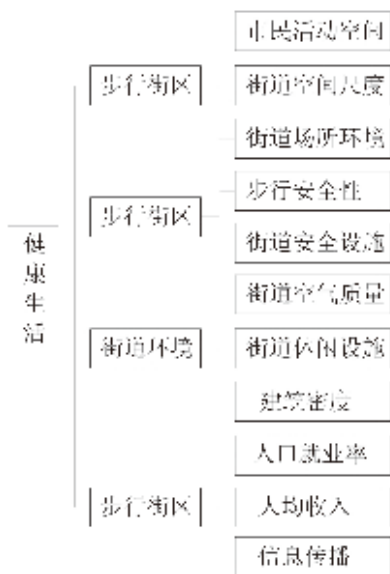


图1 健康城市生活保障因素 (资料来源: 作者自绘)



图3 哥本哈根中心步行网络 (资料来源: 同图2)

另一方面城市步行环境的改善与健康城市的生活品质之间是相互影响, 互为推动的关系。随着社会经济的繁荣, 人们对街道空间有更新的需求, 1999年世界人居日的主题是“为所有人的城市”(Cities for All), 对城市可持续发展的健康之路提出了更深刻的内涵, 从而可以看出, 研究城市步行环境和适宜人行走的街道空间, 对提高健康的城市生活品质、增加市民休闲空间等方面都有重要意义。

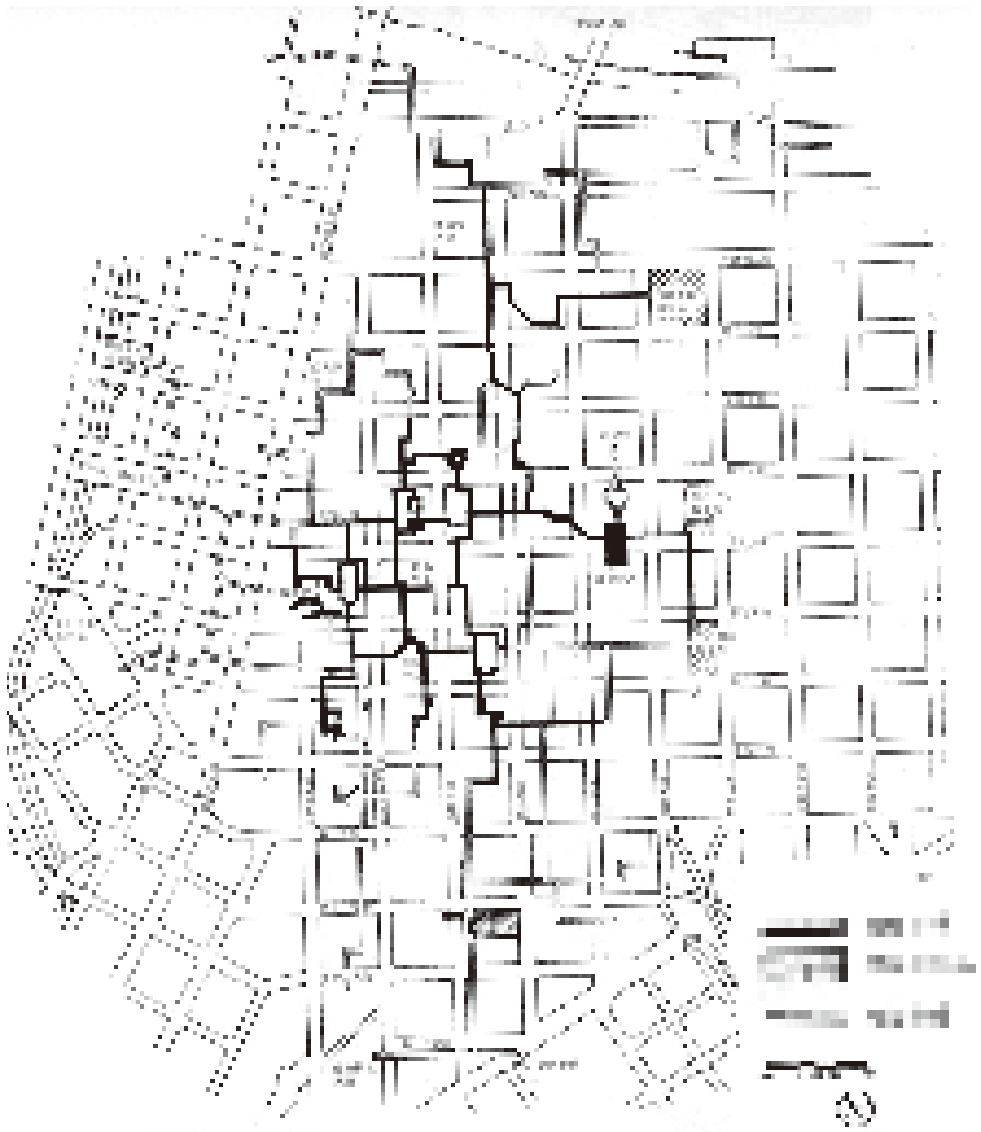


图2 美国明尼阿波利斯市的人行步道系统 (资料来源: 《城市·建筑一体化设计》)

2 城市步行环境与健康城市

2.1 健康城市生活保障因素分析

在1976年, 心理学家坎贝尔(Campbell)和他的研究小组, 认为幸福度可以由人们对生活总体的满意度来测量, 而人们对若干相关领域的满意度的综合可以用来解释人们对幸福的总体评估^[4]。一般对生活总体满意度有重要影响的相关领域包括健康、就业、经济、安全保障、婚姻、住宅、街区和休闲空间等。作为建筑师和规划师, 我们更加关注街区、休闲空间和环境等主要因素(图1)。同时马伦斯(Marans)的研究进一步肯定了特定空间区域范畴(城市、街区、住宅)内的生活质量是一个非常重要的因素^[5]。

健康重于财富, 提高城市街道环境,

尤其是步行环境更能促进市民的身心健康。据有关资料表明, 环境与健康的关联度为19%以上, 远远高于医药的作用。因此, 满足身心健康的步行街道环境, 能为市民创造良好的户外环境, 增进健康的生活品质, 能为实现健康城市做出重要保障。

2.2 步行街区促进城市活力、增进市民健康生活

自从第二次“国际人居环境会议”召开以来, 世界各国重视环境保护与环境建设, 特别是后现代主义在发达国家的崛起, 强调以人为中心的城市环境设计。城市步行环境日益由单一的步行交通转变成能够为商业、娱乐、社交、休憩和各种社会活动提供适宜的场所。正如扬·盖尔在《交往与空间》一书提出“慢速交通意味着富有活力的城市”^[6], 因此可步行城市



图4 上海南京路商业步行街
(资料来源:《城市空间环境设计》)



图5 王府井商业步行街 (资料来源: www.ybrhine.com)

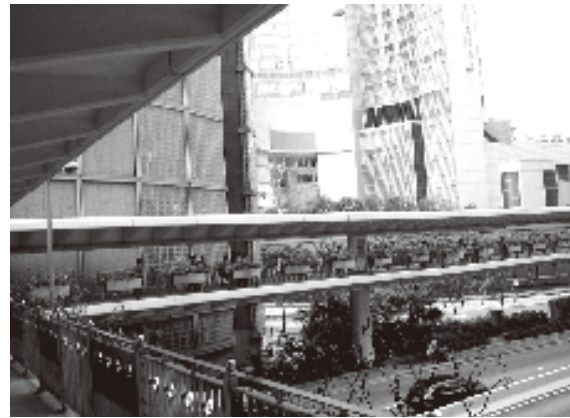


图9 香港岛中心区空中步行街廊
(资料来源: 作者自拍)

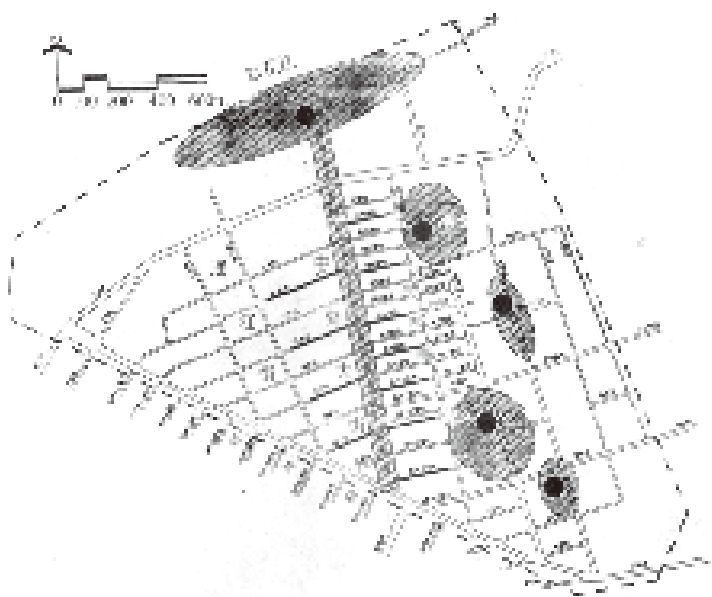


图6 哈尔滨中央大街 (资料来源: 同图4)

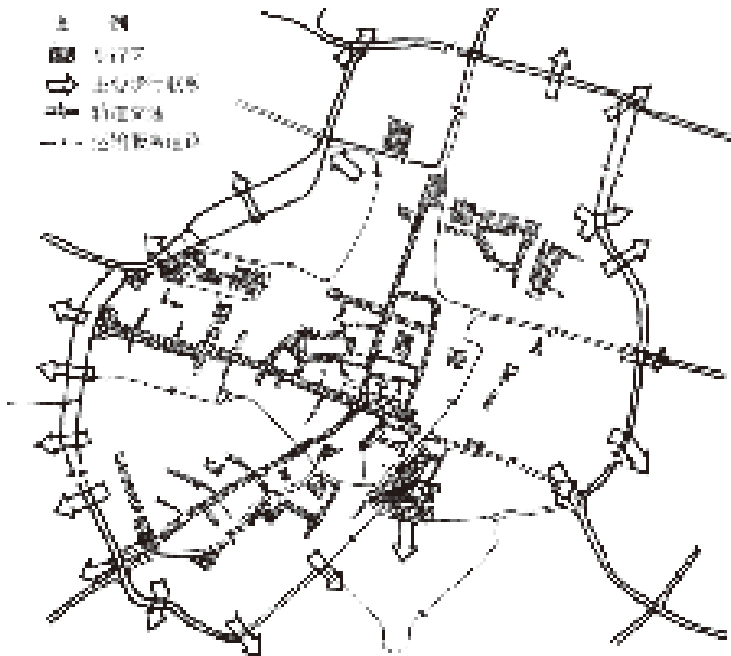


图8 德国慕尼黑市中心步行系统 (资料来源: 同图4)

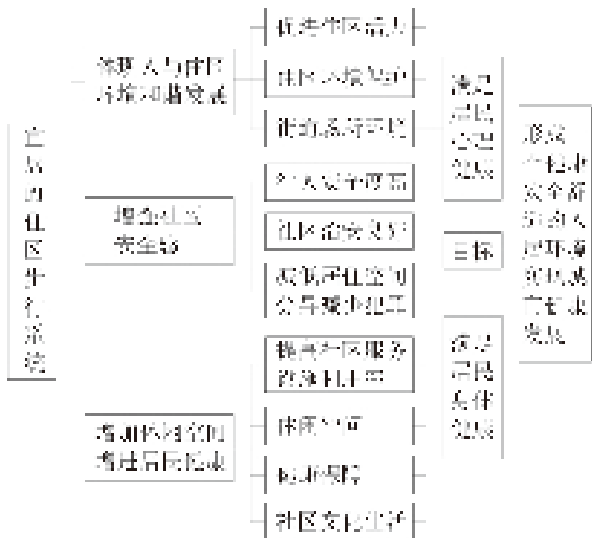


图7 宜居的住区步行系统 (资料来源: 作者自绘)

能创造一种高质量的健康生活,同时步行区是城市更新和改造的一种良好触媒,从而吸引投资,促进零售业的发展和就业机会的增加。在美国,吸引新投资是建立步行街的目的之一,伊利诺斯州柏林菲尔德市的一个商业组织发起在该市建立步行街,结果该市在10年间便吸引了2亿美元的投资^[7]。

建立设施完善的步行街区对于城市保持活力,提高市民生活品质 and 促进城市健康发展起着关键作用。例如美国明尼阿波利斯市的人行步道系统是在空中构筑步行系统的典型案例(图2)。在20世纪80年代,该城市步行系统已形成有连成街区面状的步行环境,这一方面改善了该市地处北美,冬季时间较长的气候环境^[8]。另一个著名的例子是哥本哈根市中心,它从1962年设立第一条步行街开始,之后几十年中通过渐变的方式,由步行街、广场、人车共享的步行优先街等共同构成1.15 km²的网络式步行区^[9],增进了城市活力,也改善了城市生活品质(图3)。

然而,与发达国家相比,中国的城市步行区建设明显滞后,较具影响力的有上海南京路步行街,北京王府井商业步行街和哈

尔滨百年历史的传统商业步行街,但是这都是线性的步行街,还没有发展成网状组合的步行街区系统(图4~6)。

3 健康城市模式下的步行系统营建策略

3.1 符合健康城市的步行系统规划

健康城市的步行交通要求在满足缓解城市交通压力、分解城市人流的基础上,更为重要的一方面是能提高城市生活质量、增加休闲空间,改善城市环境。例如20世纪70年代日本横滨、神户等城市在城市中心区沿河流建设了一系列公共散步道,美国同期把200个城市中心区的主要街道改成步行街,以提高环境质量。因此,可以说步行街是城市中一个浓缩社会历史、文化的场所,始终处于一个多层面、多方位、多形态的动态平衡空间体系之中。克里斯托夫·亚历山大在《建筑模式语言》中说道,步行街作为一种城市生活模式,涵盖了“城市魅力”、“散步场所”、“珍贵的地方”、“活动中心”、“夜生活”、“狂欢节”、“街头舞会”、等一系列内容与场景^[10]。步行街作为城市生活的重要舞台,其环境对人和健康生活品质的影响至关重要。因此,在城市总体布局中,应综合考虑城市的历史、文化、社会经济等因素,基于“以人为本”、“健康生活”等理念下,建立多层次、多样化符合健康城市的步行环境,用以满足人们物质和精神的需求。

3.2 营建多层次、立体化的城市步行系统

(1) 宜居的住区步行系统

从健康角度看,目前我国很多城市住区存在很多问题,人车混杂、道路停车占用公共空间、缺乏完善的步行网络,给居民生活带来很多不便。因此,居住区内部建设适宜人居住,真正体现“以人为本”的步行道路系统是改善城市人居环境的重要举措。建设良好的居住区步行系统是构建和谐社区,提高居民健康生活的要求,使居民生活在一个健康、安全、舒适、环保的居住环境中,同时也能让居民充分享受住区内公共服务设施,提高公共空间利用率,增强邻里关系。总之,营建宜居的住区步行系统是全面提高人居环境品质,实现住区和谐稳定的重要保障(图7)。

(2) 营建城市中心区步行系统

城市中心区由于在地理位置上的优越,使城市中心区交通便捷、可达性好,形成集居住、商业、文化于一体的城市中心,同时也是城市最有活力的地区。但城市中心区人口密度极高,人流、车流等交通系统较复杂,导致大部分中心城区环境

恶化,场所精神消失。我国很多城市的旧城区往往也处于城市中心,因此城市旧城更新时,可以采取以步行网络商业街模式来带动周边经济发展,德国慕尼黑旧城中心步行街是一个成功的国际案例。慕尼黑旧城面积约1.5 km²,旧城更新采用步行网络街区,既控制了交通流量,同时也成为整个城市的“心脏”,改善了旧城区环境,慕尼黑旧城中心步行区的经验在国际上是比较先进的,具有参考意义^[11](图8)。

因此,在城市中心区(或旧城中心区)建立以城市广场、绿化步道、步行街等步行空间,能促进该地区实现人、建筑、环境和谐而有序,促进中心区整体空间意象和环境的提升,协调好中心区内的交通组织关系。香港也是一个典型的例子,城市在街道空间十分狭窄而人车流又非常大的情况下,在香港岛中心区采取立体化人行步道系统,使地面二层人行通道、天桥、地下隧道、建筑内庭等形成网络连接在一起,同时与商业、商务活动、游览休闲行为有机地融合在一起,使之体现出具有生命活力的整体环境特征(图9)。

(3) 重视城市历史文化街区建设

历史文化特色地区,往往是传统城市风貌和城市形态保存较完好的地方。以区域步行化的方式,一方面能较好地解决大量机动车交通所带来的诸多问题,同时,另一方面,能保持原有的城市空间结构和空间氛围,形成良好的历史文化街区,从而使区域城市文化特色得到延续。因此,在城市历史文化街区建设中,要加强街区的步行系统建设,增加休闲空间,促进街区人文、经济、环境的和谐发展。

3.3 宜人的步行环境与健康城市

城市步行街道空间设计,最主要是要考虑人在其中的感受。尊重人生活的自然规律,提高人居环境的生活品质也是“宜居城市”、“健康城市”的基本要求。因此,宜人的步行环境设计显得尤为重要,重视城市的建筑与文化的地域性和历史文脉的延续性,这是城市得以可持续发展的重要源泉,是生活模式的根本表现,这也是实现城市和谐与健康发展的重要保障,整体提高城市生活环境和健康生活的客观要求。

路易斯·康认为,“城市始于作为交流场所的公共开放空间和街道,人际交流才是城市的本原”。因而,街道对于城市的意义首先是生活,然后才是交通。所以,宜人的步行街道环境具体设计中,首先要满足步行者对空间和环境的基本需求,包括生理和安全层次、行为与心理层次以及文化与审美层次等等。同时要在街

道空间环境中营造“交往场所”的领域,使市民能够真正享受到良好的空间环境,并达到人际交流的本原目的,从而提高生活品质,促进城市健康和谐。

结语

目前,我国很多城市决策者把提高城市形象和繁荣经济作为主要目标,在一定程度上忽视了城市步行休闲空间和健康生活品质的提高。然而,良好的城市步行街区不但能成为展示城市特色的一扇窗口,促进经济发展,同时有助于当前我国城市的节能减排指标的早日实现,减少资源的高消耗,包括能源、道路空间和城市用地等在内的资源消耗,提升城市健康水平和城市活力,也为促进城市旅游繁荣打下了良好的环境基础。因此,健康城市要求城市应从道路系统功能的合理组织,调整规划布局,优化城市交通结构等方面着手,大力发展公共交通,鼓励城市步行系统建设,这有助于城市的可持续发展,同时使城市成为更好的生活场所,从这个角度来说,可步行的城市被看作是城市可持续发展的一块基石。

参考文献

- 1 郑时龄. 未来大都市与生活品质. 住宅科技, 2004(6):7-8.
- 2 2007全国机动车保有量. 消费日报, 2008-01-09(5).
- 3 U.S. Department of Transportation USDOT. The national bicycling and walking study: Transportation choices for a changing America. New York: U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 1994.
- 4 Campbell, A., P. Converse, and W. Rodgers. The Quality of American Life: Perceptions, Evaluations and Satisfaction. New York: Russell Sage Foundation. 1976:54-59.
- 5 Marans, R. W. and P. Mohai. Leisure Resources, Recreation Activity, and the Quality of Life. PA: Venture Publishing. 1991:38-42.
- 6 : 筑工业出版社, 2002:80-81.
- 7 蒋涤非. 城市形态活力论. 南京:东南大学出版社, 2007:178-180.
- 8 管晓萍. 城市区域步行系统构建. 长沙:湖南大学硕士学位论文, 2004:37-39.
- 9 孙靓. 城市空间步行化研究初探, 华中科技大学学报, 2005(3)
- 10 : 听度, 周序鸿译. 北京:知识产权出版社, 2002:38-40.
- 11 白德懋. 城市空间环境设计. 北京:中国建筑工业出版社, 2002:83-85.