

健康导向下生活性街道空间可步行性优化策略研究

彩培培 马培雯 段玉 杨诗源 阎阳^{通信作者}

河北建筑工程学院, 河北张家口, 075000;

摘要: 伴随着城镇化进程的加速, 诸如街道交通拥堵、公共空间旁落等问题日益凸显, 这促使人们更加倾向于选择步行这种既健康又经济的出行方式。生活性街道与居民日常生活紧密相连, 对步行健康的需求尤为迫切。鉴于此, 本研究聚焦于生活性街道, 以可步行性为切入点, 梳理街道空间的现状及存在的问题, 基于城市居民的生理、心理和社会健康多维度的需求, 提出切实可行的优化策略, 以期能够为城市街道空间设计提供一定的借鉴。

关键词: 健康导向; 生活性街道空间; 可步行性; 优化策略

DOI: 10.69979/3029-2727.25.01.043

随着发展重心的转变, 现如今我国已经进入由增量扩张转向存量优化的阶段。2015年, 中央城市工作会议召开, 强调要加强城市设计, 提倡城市修补, 注重城市生态环境建设, 推动城市转型发展。街道作为其重要的一部分, 亦受到了前所未有的关注。2016年, 《上海街道设计导则》提及街道不应局限于通行功能, 还应具备社会交往活动功能, 设计要围绕“安全、绿色、活力、智慧”四个维度展开。2018年, 《北京街道更新治理城市设计导则》强调要重视人的行走体验, 将“以车优先”转化为“以人优先”, 提出合理安排慢行系统、城市家具、标识系统等。2019年, 我国《关于实施健康中国行动的意见》提出要鼓励全民健身, 营造城市健康环境, 并采取措施防控交通伤害, 以健康人居环境为核心, 加强城市绿道与健身步道的建设^[1]。2021年, 国务院发布《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》中明确提出建设自行车道、步行道等慢行网络的要求^[2]。2023年, 《街道设计指南》对各类型街道提出设计标准, 如生活街道设计要充分考虑到老幼需求, 结合用地空间布局增加休憩、遮阳等设施。城市街道如何通过精细化设计改善其步行环境, 提升街道可步行性, 已成为当前迫切解决的重要事情。文章以安阳市东风路片区为例, 通过实地调研、访谈等方法对街道空间现存问题进行梳理, 并提出针对性的优化策略, 以期对相关领域的研究与实践提供一定的借鉴。

1 概念解析

1.1 健康导向

“健康”一词的概念较为模糊, 比较权威、被普遍认可和采用的是WHO章程序言中提出的释义, 即: “健康是体格上、精神上、社会上的完全安逸状态, 而不只

是没有疾病、身体不适或衰弱^[3]”。这意味着每个人都应该保持生理、心理和社会交往三个层面的健康。“导向”是指通过系统性引导使事物朝着预定目标发展的过程。本研究中的“健康导向”是指从城市居民的身体、心理和社会健康层面出发, 通过提升街道空间可步行性的方式, 引导人们选择步行出行, 接触更多城市公共空间, 产生更为多样的交往活动, 以人本健康实现街道健康。

1.2 生活性街道空间

在城市街道类型划分中, 《上海街道设计导则》基于交通功能特征与街道界面活动属性, 提出了生活服务街道这一分类概念, 将其定义为: 以服务周边社区居民为主要功能, 沿街布局以生活配套商业及公共服务设施为主导。^[4]。在《城市规划原理(第四版)》中对生活性街道的释义是: 主要解决城市各分区内部的生产和生活活动的需要。其特点是车速较低、宽度较窄, 两旁布置人流较多的生活服务类公建^[5]。基于各种相关研究成果, 本研究将生活性街道空间的特征概括为:

- (1) 以城市生活性主干道、次干道和支路为主, 满足机动车、非机动车和步行等多样化交通出行选择, 且机动车速度得到限制, 车速偏低。
- (2) 街道沿线分布有多种服务本地居民的零售、餐饮和公共服务设施, 能够接纳不同年龄和生活习惯的人群及其多样化的行为活动。
- (3) 由街道及两侧建筑共同构成、以道路中心线向两侧扩展80米为范围的连续围合界面空间。

1.3 可步行性

“可步行性”(Walkability)这一概念最早出现在20世纪90年代末的美国, 应用于交通研究方面, 指

的是建成环境对步行行为的引导性,涵盖了与步行交通相关的建成环境维度^[6]。随着研究的进步与发展,当下如城市规划与公共卫生、体育等诸多领域的专家也对此概念加以引用^[7]。其定义可概括为:建成环境支持和鼓励安全、舒适和有趣的城市步行出行的程度^[8]。可步行性的应用范围较为广泛,但对于描述建成环境对居民友好步行的支持程度的目的是相通的。

2 东风路片区生活性街道空间

2.1 研究区域概况

研究区域位于安阳市东风路片区,具体是指由东风路、文峰大道、中华路以及文明大道围合起来的区域,面积约1.87平方公里。片区内居住小区主要有东环小区、晨峰小区、安惠苑等。周边有安阳市第一中学、安阳市第四中学、安阳市东门小学、医院及政府机关等,与市民文化广场隔中华路相望。街道两侧大多属于不同年代、不同规模的住宅区,具有一定的公开性,环境特征较为多样,能够展示步行行为的特点。

2.2 街道空间存在问题

2.2.1 交通组织方面

街道中依旧存在重车轻人的现象,人车矛盾突出。部分街道为了让步车行道而牺牲非机动车车道;缺乏明确的非机动车道或路标指示,导致行人、非机动车和机动车相互干扰,在没有人车分流的街道经常会出现行人与机动车的冲突;流动商贩、非机动车和机动车临时停靠等现象严重。

2.2.2 空间使用方面

街道环境老旧,空间布局不合理,品质较低。车辆随意占用人行道甚至行道树之间的空地,严重影响空间的流畅性;缺乏休憩空间和趣味空间,如座椅、小型广场或景观节点等,导致居民只能经过而难以驻足;临街商业外摆空间功能单一,缺乏多样化的商业活动和互动场景;较多地段存在路面铺装破损、坑洼等问题未能及时修复,有损街道的形象和使用功能。

2.2.3 界面处理方面

沿街建筑在新旧程度上存在显著差异,风格混乱,缺乏统一的视觉语言。建筑高度差异明显,导致街道天际线不连贯,空间层次感失衡;临时搭建的建筑与街道空间之间缺乏系统性联系,进一步破坏了街道的整体性;街道两侧底层商铺的建筑外观装饰杂乱无章,广告招牌设置缺乏统一标准,随意安装的现象普遍存在,部分甚至遮挡建筑立面和街道景观。

2.2.4 服务设施方面

由于建设时间跨度较大,片区内的街道配套设施水平参差不齐。部分街道基础设施分布不均及体育运动设施不足等问题;街道绿化景观单调,缺乏景观小品和艺术设施;部分街道设计仅满足普通行人需求,忽视了特殊群体的无障碍通行需求,盲道铺装破损或被占用现象普遍;灯光配置未能充分满足夜间照明需求。

3 健康导向下东风路片区生活性街道空间可步行性优化策略

3.1 生理健康层面

3.1.1 协调人车矛盾,保障步行安全

机动车的使用扩大了城市居民生活和工作范围,但也产生了众多城市问题,行人与机动车混行以及机动车与非机动车混行的现象屡见不鲜,导致交通参与者之间的矛盾不断加剧。对于机动车通行需求较高的生活性街道,可通过科学的交通流线设计实现人车物理隔离,既确保行人通行安全,又可防止机动车违规占用公共空间;在交通流量相对均衡的街道区域,可考虑优化道路断面设计,通过压缩机动车道或利用建筑红线退让空间来拓展步行区域,从而提升人行系统的连续性;而对于行人密集的生活性街道,则应当强化停车秩序管理,通过设置专用停车区域规范非机动车和机动车停放行为,有效避免人行道被侵占,为行人创造安全、有序的通行环境。

3.1.2 构建慢行网络,促进体力活动

构建连续、有趣的慢行网络是改善生活性街道空间可步行性、增强居民步行出行意愿的关键之一。通过科学分隔行人区域与其他街道功能区的方式,可以有效调和不同人群间的使用冲突,提升街道的整体秩序与安全性。例如,可以通过调整道路标识将部分车行道改造成非机动车道,既保障了非机动车的通行顺畅,也为行人提供了更加安全的步行环境。对于人行道较窄的街道,可通过移除部分绿化设施或调整行道树位置,为步行区域腾出更多空间;对于人行道过宽的街道,则可划分部分区域打造为公共活动场地,增设健身设施,吸引行人停留,促进体力活动的发生。

3.2 心理健康层面

3.2.1 重构空间层次,刺激步行意愿

城市生活性街道的人性化程度是我们城市设计坚持“以人为本”原则的直接体现^[9]。通过有效的设计手段来丰富街道空间层次,营造有趣的城市环境有助于缓解居民出行疲劳,刺激居民的主观步行意愿。例如充分

利用街道开敞地段设置景观小品,置入休憩座椅、娱乐设施或小型运动器材,形成可逗留的活力节点,不仅能减轻步行疲劳感,还能为行人提供放松身心的场所,满足其心理需求。丰富的街道景观设计也起到健康促进作用,在街道可利用空间有限的情况下,建议采用垂直绿化策略,充分利用沿街建筑物的立面、顶层平台及阳台等空间进行植被种植,增加城市空间趣味性与艺术性,为街道注入更多生机与活力。

3.2.2 整治沿街界面,丰富步行体验

富有吸引力的、丰富人们感官体验的、具有美好视觉效果街道界面能够有效支持步行行为,使步行更加愉快与惬意,有利于心理健康^[10]。在沿街建设中应注重建筑与街道的整体设计,强调立面装饰的协调性,可以采用修缮翻新、墙体彩绘等手段美化老旧街道两侧的墙面,增强立面丰富度。例如,对老旧建筑外立面进行清洗、修补和粉刷,恢复其原有的美感,同时融入地域设计元素,使其与周边环境协调统一;利用艺术彩绘或壁画装饰墙面,注入文化特色与艺术气息,打造具有地方特色的街道景观。

3.3 社会健康层面

3.3.1 完善服务质量,保障社会适应健康

生活性街道空间应尽可能平衡不同人群之间的需求,保障人们的社会适应健康。可以优先推进公共设施的整合优化,着重提升其空间布局的协同效应、功能复合度以及资源利用效率。例如,将座椅、垃圾桶、照明设施等功能性元素有机结合,形成多功能复合空间,提升街道的美观度与实用性。再者是街道无障碍设计,比如道路转角、交叉口等位置应设置适宜的缘石坡道,确保轮椅使用者、婴儿车推行者等群体能够顺畅通行;在设计盲道系统时,选择亮眼的颜色便于视障人士识别,避免盲道转弯处出现较大高差,确保其连续性与安全性;在公交站、人行道、绿化带等节点增加夜间照明设施,设置清晰的导向标识,帮助特殊群体更好地融入城市生活。

3.3.2 置入趣味场所,满足社会交往需求

在生活性街道设计中巧妙置入趣味性场所能够显著提升街道的社会交往吸引力。例如可将街侧绿化带局部挖空处理设置休闲座椅,既实现了绿化空间的复合利用,又为行人提供休憩场所,创造了自然的社会交往契机;对沿街建筑前区进行功能优化,设置特色活力点,激发自发性社交活动;增加透明材料的使用,打造开放

通透的街道界面,加强行人与商铺内部的视觉互动;通过街道家具与景观植物有机结合,形成富有特色的街道生活场景,增强人们在公共空间中的社交体验感。

4 结语

作为城市公共空间系统的重要组成部分,生活性街道承载着市民日常活动与社交互动的核心功能。提升生活性街道可步行性对于促进城市居民身心健康尤为重要。文章通过梳理总结生活性街道存在的问题,提出健康导向下生活性街道空间可步行性的优化策略,以期能够在落实街道空间设计、促进公众身心健康方面提供一定的借鉴。

参考文献

- [1]余洋,蒋雨芊,李磊.城市公共空间的健康途径:健康街道的内涵、要素与框架[J].中国园林,2021,37(03):20-25.
- [2]中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要[N].人民日报,2021-03-13(001).
- [3]WHO C O F. World health organization[J]. Diabetes, 2020.
- [4]郭顺.国内外大都市建成区街道设计导则的比较研究[D].北京建筑大学,2018.
- [5]谭纵波.城市规划原理[M].北京:清华大学出版社,2005
- [6]刘涟涟,尉闻.步行性评价方法与工具的国际经验[J].国际城市规划,2018,33(04):103-110.
- [7]迈克尔·索斯沃斯,徐俊萍.设计步行城市[J].国际城市规划,2012(05).
- [8]刘书颖.西安市建成区生活性街道空间可步行性规划优化技术研究[D].西安建筑科技大学,2020.
- [9]倪嵩卉.城市生活性街道空间人性化设计研究[D].河北农业大学,2013.
- [10]徐璐.健康导向下我国城市步行环境更新研究[D].哈尔滨工业大学,2010.

项目1:河北建筑工程学院创新基金,课题“基于多源数据的城市生活性街道空间可步行性优化设计研究(XY2025058)”

项目2:河北省高等学校人文社会科学研究项目,课题“基于多源数据的中小城市人本尺度街道空间适老化测度及优化研究(SQ2024129)”