

纵深

城事

见识

博闻

5 瞄一流 献一计  
见微知著看上海

## 精细化人行步道,离我们还有多远

■ 本报记者 徐蓓

街道是很多人对于一座城市的第一印象。如果一座城市的街道充满活力,那么这座城市也会显得有活力;如果一座城市的街道看上去很单调,那么这座城市也会非常乏味。  
而人行步道,承载的不只是面貌与风情,更是生活和故事,同时也生产着人们对整座城市的想象。  
让我们从一条条街道出发,去看一看精细化的城市人行步道离我们还有多远。

### 人行步道上多了“拦路虎”

人行道上乱停乱放车辆一直是个“老大难”问题。近年来,随着互联网共享经济的发展,停放不当的共享单车更是加剧了人行步道上的违法占道现象。

金虹桥商场是虹桥地区的重要商圈,靠近地铁二号线,每日人流量较大,不少市民反映,这里车辆乱停放情况比较严重。记者在走访中发现,金虹桥商场附近的十字路口道路两旁,密密麻麻地停放着各式车辆。不少车辆没有停放在划定的停车区域内,而是随意停放在人行道上,大大压缩了行人的通行空间。在金虹桥商场出入口的一侧,车辆基本上堵住了原本宽敞的出入口,行人只能侧身从缝隙里穿行。

虹桥南丰城附近也是如此。记者在现场看到,白线停车区域内都停满了车,找不到停车位置的车辆只能随意停放在路边。很多人行道只给行人留下了一人通行的空间,为了避开行人,行人甚至被挤到旁边的绿化带中,导致人行道旁边的绿化也被损坏。

占道经营是人行道上的另一只“拦路虎”。自从上海重点整治违章建筑以来,破墙开店,占道经营的情况有所减少,但是依旧有“漏网之鱼”。记者从古北路沿着茅台路一路往西,看到道路两侧有水果店、杂货店将货物堆放在人行道上,甚至直接把人行道占了一大半。还有一家自行车修理店干脆直接在人行道上“开工”,地上都是修理工具,把这段人行道归为“私有”了。

茅台路上有一家餐厅,每天到饭点的时候,老板就会在人行道上支起几张小桌子,方便顾客在外面用餐,但这样一来,人行道被占去一大半,往来的行人只能在“油烟”中通过。不仅如此,餐厅每天收工以后,人行道上满是油污和废纸屑,附近居住的老人特别有意见:“地面油乎乎的,走路容易滑倒,还影响市容。”

### 夜间人行步道照明不足

杨小姐在金虹桥国际中心上班,因为业务繁忙,几乎每天都在晚上10点过后才下班,回家步行需要15-20分钟,必经之路是古北路和天山路。杨小姐向记者反映,晚上独自走在空荡荡的马路上心里总是有些紧张——因为人行道上的路灯不够亮,还有树枝遮挡,让整段道路看起来阴森森的。

首先是古北路,与茅台路、天山路交接的一段有100多米,仅设置了两处路灯,相隔距离较长。靠近天山路一侧,有几个烧烤摊会营业至深夜,杨小姐说:“这条路很暗,而且经常碰见一群从烧烤店里出来喝了酒的人,我作为一个女生还是挺害怕的。”

与古北路相交的天山路情况好一些,两侧路灯间距在20米左右,但由于天山路较宽,人行道的光源还是有些不足,加上道路两侧的樟树树枝叶繁茂,树木的阴影完全笼罩了人行道,夜间出行明显感到缺乏安全感。

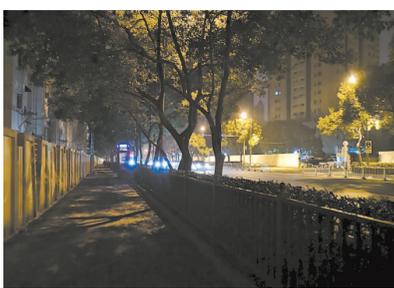
此外,有些健身步道因为夜间照明不足,影响了附近居民的使用。比如,莲花南路、剑川路的步道,虽然位于华东师范大学附近,但并没有吸引大学生们前来跑步健身。一位姓徐的女生说,因为这条步道周围树木高大茂密,沿路路灯的光亮很难照到健身步道,担心安全问题,所以宁愿选择在人行道上夜跑。

### 盲道不畅随处可见

盲道,顾名思义是为方便盲人而修建的专供其导向行走的导盲线。盲道一般由两类



虹桥南丰城附近,共享单车占了2/3的人行步道。



天山路的人行道,夜间完全被树影笼罩。



环世纪公园的步道上,里程标识一目了然。



红色的健身步道只有1.2米宽,人一多就显得很拥挤,老人们宁愿选择在一旁的人行道上锻炼。



固定路一侧,自行车、摩托车占据了黄色的盲道。

先生这样说:“盲道我偶尔走过,但是我识别得不熟练,经常走歪。我不太习惯使用盲杖,因为盲杖很轻,我年纪大了,走路不稳容易摔,盲杖根本使不上力,还是拐杖好,但靠拐杖判断盲道就更难了。”  
记者了解到,车辆占道、路桩设置不合理、步道路面不平整或过窄,这是视力残障人士最关注的几个问题。

### 健身步道配套设施参差不齐

健身步道对于很多上海人来说,已然成为不可缺少的体育设施。近日,记者走进公园、社区,走访多个健身步道区域,广泛听取市民的健身需求。

在环世纪公园的5公里步道上,记者发现,该步道各类标识清晰,比如步道信息标识、健康指导标识、里程标识,全都一目了然。步道还配有休息座椅、直饮水龙头等设施。  
住在附近的61岁的周阿姨告诉记者:“我和我家老头子每天吃完饭都要来这里走一走。唯一的问题就是希望厕所再多一点,尤其像我们年纪比较大了,经常需要上厕所。目前只有世纪公园7号门这里有一个厕所。”

李先生也几乎每天来这条步道上健身,他告诉记者,许多居民会将宠物带到步道上,这造成步道两侧的动物粪便几乎随处可见。“来这里遛狗的人一直挺多的,大家都用绳子拴住狗,还算比较文明,我建议能否在步道旁边多设置一些垃圾桶和一次性袋子,方便居民把动物粪便清理干净。”

在位于密山东路与盘古路之间的吴淞口路滨江绿地步道上,记者看到,主干道整洁干净,配有儿童玩乐区。该区域有两个移动厕所,分别位于健身步道的1/3处,标识明显。但不足之处在于:步道各种标识信息不足,无饮水设施,部分路段照明不够亮。

### 为什么居民不爱用健身步道

在走访中,记者还发现一个问题:有的居民宁愿走在硬邦邦的路面上,也不愿踏上身边的健身步道。这是为什么?

在保德路1200号的三泉公园内,约1.2米宽的红色健身步道环绕着公园中心的人工湖。记者留意到,在健身的人群中,很多人没有选择走健身步道,而是在一旁的小路上跑步或快走。  
记者随机访问了几位健身者。谢女士说2016年三泉公园刚修健身步道时,她和丈夫还常常在上面走。但随着时间的推移,原本踏上去软软的步道开始硬化,与旁边的路显示不出太大的差别。“而且,步道太窄了,我和老伴两个人根本没法并排锻炼。”谢女士说。

65岁的林大爷也指出了步道太窄的问题。他说,人稍微一多,步道就显得拥挤。林大爷在锻炼时,为了保持步速均匀,避免时不时避让前面的人,他宁愿选择在人行道上锻炼。

在豫园附近的古城公园里,有一条环形的健身步道,也遭遇了无人使用的尴尬。住在附近的周女士告诉记者,尽管每天来锻炼的人很多,但很少有人在这条步道上锻炼,因为这里场地小,环形的健身步道走两圈就头晕,不如选择公园里的小路。

此外,还有一些修在马路两侧的健身步道因为很少有人在上面锻炼,形同虚设。比如,北外滩东大名路(东长治路—太平路路段)两侧红色的健身步道,据记者观察,在17点-19点之间,该路段只有行人路过,健身步道的功能没有得到充分发挥。  
(感谢任激激、栗思、肖雅文、唐昕宁、徐曼馨对本文所做的贡献)

## 对话

## 理想的人行步道,是安全、舒适、包容的

**解放周一:**街道向步行化生活空间的回归,是不是一种世界性的趋势?

**王林:**(上海交通大学中国城市治理研究院责任教授、设计学院教授):随着社会经济的发展,人们对生活品质的要求不断提高。一开始,人们觉得拥有汽车是生活质量提高的一种标志,这在西方国家也经历了一个同样的过程。所以,在相当长的一段时间内,城市道路的规划是以车行为交通为主的,保持车行的通畅是城市效率的一个重要体现。

但是,这样的规划给人的步行带来了诸多不便。于是,人们开始反思:我们到底需要什么样的城市空间?西方学者提出了生态城市的概念,对城市的生态环境,从水、空气到环境各个方面提出了更高的品质要求。近年来,在纽约、伦敦、巴黎等国际大都市,步行的舒适度成为衡量一个城市是否具有魅力的标准。

2016年,《上海街道设计导则》正式发布,提出对城市公共空间的关注要转向以街道生活为主,也是顺应了这一世界性的趋势。

**解放周一:**人行步道的设计最需要关注什么?

**王林:**街道是什么?街道是城市的公共空间,是城市的“客厅”。人们不只是希望穿行在街道上,而且希望在步道上舒适地行走,感受温馨的生活氛围。所以,人行步道设计的核心是以人为本,以人的需要、人的感受来评判这条街道设计得好不好。

比如,在《上海街道设计导则》里,要求街道的路口不再拓宽。我们经常有这样的体验:在较宽的路口,由于绿灯时间不够长,常常来不及过马路。所以,在国外的一些城市,很宽的路口上会加一个人行道。像英国伦敦的牛津街,特意加宽街角的人行步道,缩小路口的车行道,这样,车在转弯的时候会减速,而行人过马路的速度则加快了。

对国际性城市来说,街道还能体现一座城市的活力。巴黎有一种说法叫“在转角遇到爱”,他们鼓励在街道转角的地方加设户外咖啡馆,让街道呈现出浓浓的、生活氛围,这也是城市魅力的一种体现。

**解放周一:**您曾经提出,人们对健康的普遍需求,应当成为城市空间的根本出发点。您为什么会提出这个观点?

**王林:**在纽约曾经有一个“健康城市”的活动,所谓“健康城市”的活动就是让人们喜欢上步行。因为在美国,大多数空间都以车行为主,很多人过分依赖开车,缺少运动,由此造成“现代城市病”频发,所以他们希望通过“健康城市”的活动,一方面大力发展公共交通,一方面营造舒适的步行空间,让人们多走路、少开车。

除了宜人的人行步道,他们还在城市中心的公共空间设置一些楼梯,楼梯的台阶可走可坐,空间非常开阔,这样让人们更愿意走楼梯而不是坐电梯。我认为纽约的这些做法很值得我们借鉴。通过城市空间的设计和

改善,可以改变人们的交通出行方式、日常生活习惯,进而引导一种更健康的生活方式。

**解放周一:**除了规划和设计,人行步道的精细化管理是一大难点,您对此有什么好的建议?

**王林:**在我的理解中,精细化管理需要系统地思考问题,而不是头痛医头、脚痛医脚。比如,自行车的停放问题,前几年,我们学习西方国家的做法,在人行道上设置了一些自行车停车架,但事实上你会发现,大多数自行车并不按照规定停放。而且,在一些较窄的马路上,设置自行车架也会影响行人通过。所以,效果并不太好。

从精细化管理的角度来看,首先你要了解这个地方大约有多少自行车需要停放,然后再根据需要进行规划和管理。比如,在大商场的门口,就要专门设计自行车的停车区。而在人行道比较窄的地方,每间隔5到10米的距离,可以在地面上铺装自行车图案的地砖,引导人们把自行车停放在规定的位置,同时又不影响行人走路。

这就是精细化管理,它不是千篇一律的,而是每一条街道都呈现出多样化。

**解放周一:**一条理想的人行步道必备的元素有哪些?

**王林:**第一是安全,安全感是人的首要需求。第二是舒适,包括美观、便捷。第三是包容,人行步道是可以限时管理的,甚至可以兼顾车行和步行;也可以是一个共享空间,它包含着无数的可能性。

三、选址不合理:与盲人密切相关的区域未完全覆盖。

记者采访了居住在宝林六村的几位视力残障人士。其中,苏先生说:“盲道我一个人不走的,都是老伴陪我去。我觉得最大的问题就是乱停车,占盲道,也占人行道,路都没法走。”曹

## 对标

## 改造后的纽约时代广场:超宽人行道成为最大亮点

通过对该地区不同类型车辆的数据监控和调研,该项目提出把原本与第七大道相交的百老汇大街上的行车转移到第七大道上,百老汇大街则改为步行街。

作为世界上最著名的旅行目的地之一,纽约时代广场每年要接待将近4500万游客,是整个纽约市乃至全美国游客访问量最高的景点。负责设计这个公共空间改建方案的挪威建筑工作室Snøhetta,清理了造成人流拥挤的几十年的旧基础设施,在每幢大楼前设计了统一、宽敞的平坦道路。

10座50英尺(约15.24米)长的水泥长凳错落分布在一块新的夹角区域,它们有5

种不同的结构,可供人坐、躺、靠、倚,形成层次丰富的互动空间。这些长凳可以引导人流,供人们驻足休息。同时,长凳中还隐藏着园林电力和广播装置,因为广场上每年要举行350多场活动。

2014年春,部分步行街向公众开放。改造后,这里的公共安全状况、经济效益和使用者体验都得到很大提升。行人因交通事故的受伤率下降了40%,机动车交通事故下降了15%,该地区整体犯罪率下降了20%,空气污染也降低了60%。80%以上的游客认为,步行街改造让时代广场更安全了。

除了提升公共健康和安,纽约市民、游

客和时代广场附近工作的人员都能感受到时代广场步道的改善,93%的参观者表示步行道让时代广场成为更令人愉悦的地方,88%的纽约市民认为,这个步行道使时代广场呈现出一种从前没有的独特氛围。

整个改建工程,使原本位于曼哈顿核心的时代广场人行空间扩展到了原来的两倍,改造后的广场在曼哈顿中心区有2.5英亩的城市步道,这里曾经是机动车拥堵的地段。这意味着该项目将纽约最著名的拥挤空间变成了一座开放式的市民广场。

“你不能把这个项目的成功仅仅归结于提升公共空间的美观性,从更远的角度来看,



它展示了城市设计能够为居民带来健康生活,同时为公众聚集提供了一个重要的平台。”Snøhetta事务所的创始人、建筑师Craig Dykers这样说。