



纵深

城事

见识

博闻

18 瞄一流 献一计
见微知著看上海

儿童友好型校园周边怎么样

■ 本报记者 吴越

有学校的地方总是充满着欢声笑语。每天上下学,孩子们都会背着书包经过校门口,开启一天的学习或者是带着所学的知识回家。但不少市民发现,校门口还存在一些不那么和谐“声音”,有些学校地处道路旁边,早晚高峰时总是自行车、助动车、小轿车“车满为患”,让孩子和家长们穿行时都感到格外紧张;也有的学校缺少校门外的“守护”,附近缺少让人安全过街的斑马线,也没有相关人员进行人流疏导……

在许多城市争创“儿童友好型城市”“儿童友好型社区”的当下,上海可以从哪些方面入手,加强校门口空间的设计和管理,营造和谐的校园周边环境?记者试图通过实地采访和国外相关案例分析,为校园更友好、安全的未来建言献策。

校园空间辨识度不高 道路缺少物理减速措施

自从接下了接送孙女上下幼儿园的“重任”后,家住静安的李老伯对马路上的横道线变得格外敏感。校门口有没有横道线,最近的横道线是哪条,旁边有没有交通信号灯和减速路标等问题,成了他在制定接送路线时重点考虑的问题。

让李老伯感到安慰的是,孙女所在幼儿园门口的东西两侧各有一条横道线,其中离家最近的西侧横道线处还有交通信号灯,从那里过街不用担心的机动车不愿避让的情况。

随着城市中机动车辆数量的不断增加,不论是在道路较窄、路网较密的城区,还是在车道较多、空间较为宽敞的城郊,许多家长都把校门口的人行横道斑马线视为一条条“生命线”。

在记者走访的中小学、幼儿园门口,均有横道线的设置,且路旁都配有蓝底白图案的标识牌,提醒人们从此处过街。在一些双向车道较多的路段,道路中央还设置了几根警示柱,避免助动车及自行车驶上横道线,阻碍行人过街。由于学生早晨到校时间往往与早高峰重合,部分学校在交通繁忙的校门口专门组织了由家长志愿者和学校职工组成的家校交通志愿服务队,穿着反光马甲或戴着袖章协助学生过街。

尽管许多校门口都设置了黄底黑圆标的标识牌来提醒司机注意经过学校路段,但据滴滴司机唐师傅观察,有些路边树木生长茂盛,往往会遮住一部分标识牌,也有的标识牌的方位与交通信号灯较远,驾驶员可能会顾不上看。唐师傅认为,总体来说,学校周边空间的辨识度还不是很高。“倒是开着导航软件的时候,经过学校路段都会有专门的语音提示,驾驶员会有意识地松一松油门,放缓车速。”唐师傅说。

有调查显示,儿童平均眼高110厘米,约是成人的2/3;水平视野为60°,约是成人的1/3。儿童平均步长为67厘米,在同等时间内步行距离仅为成人的70%-80%。在这种情况下,要确保儿童安全过街,光有地面横道线和标识牌也许还不够。

如何让道路设施由“隐性”变为“显性”,从而发挥更大作用?市民许女士认为,不妨参考肯尼亚首都内罗毕的做法。据她介绍,在内罗毕,车辆驾驶员和乘客通常不用“看”就能知道前方有学校,原来,当地在校门口的双向车道前后都安装了凸起的阻速带,人们只要感到轻微的“一顿”就会自觉放缓车速,礼让过街的学生。

在记者走访的中小学、幼儿园门口,暂时都没有看到相关的阻速带和减速丘等物理减速措施。

助动车没有限速 随意逆行,掉头谁来管

校园周边临时停车难,一直是令许多家长“头疼”的问题。记者看到,在一些学校门口,有所属辖区交警队为学校“定制”了一块醒目的临时停车公告牌,树立在校门口,注明了“接送学生临时停车”的具体时间段。也有学校放学时,交警



紧挨小区主干道的幼儿园,临时施工导致校门口颇为混乱



改造后的校门口更具色彩,同时满足了亲子互动、家长等候的需求

参与校门口的交通指挥,并放置一块可移动的临时停车牌,告知家长。

但家住浦东的顾女士反映,孩子所在的小学周边都是居民住宅,每天车辆进出非常繁忙,虽然有了专门划出的临时停车位,但这些车位常常被小区内的过夜车辆占用。早晨上学时,有的车辆依然“杵”在那里,道路依然拥挤。顾女士还反映称:“有时候周边超市和店铺进货的大卡车还会经过‘凑热闹’,造成校门口更加拥堵。有的家长没办法,虽然不放心,但只好在路口放孩子下车,让他们再步行进学校。”

针对这些情况,有家长建议根据实际情况,将校门口路段设置成分时单行道。但即使有了单行道,烦恼也依然存在。在松江上班的朱小姐告诉记者,自己每天上班的路上都会经过一间幼儿园和一间小学,两个学校的校门离得很近,早高峰路边都是学生和家。虽说那条路是单行道,但由于非机动车道允许双向行驶,一些骑助动车和自行车接送孩子上学的家长有时随意转弯、掉头以及横穿马路,存在一定的安全隐患。朱小姐无奈地表示:“我们开车的是把车速降到30码以下了,但助动车谁来限速,违反交通规则谁来管呢?”

家住浦东的刘阿姨所在的的小区周边也有两所紧邻的学校,早晨去菜场的路上,她常常见到周围小区的家长牵着孩子步行去上学。她告诉记

者,由于小区门口和校门在同一侧,为了不穿马路,家长一般都带着孩子在人行道上逆行。“人走也就算了,关键是有的家长骑着助动车在人行道上逆行,一边开还一边按喇叭,大家只好躲躲开。”刘阿姨说。

刘阿姨观察到,中学里的孩子稍微大一点,很多都骑着自行车来上学,到了学校就在路边一停。原本就比较狭窄的人行道空间一下子就被占去一半,两个方向的行人交汇都要侧着身走,助动车一开更是乱了套。一旦上街沿没空间了,助动车就下到非机动车道逆行,更加危险。

此外,还有人提到了晚高峰时期忙碌穿行的外卖骑手,有家长反映称,经常看到外卖骑手开着开着就到了机动车道,经过学校路段也没有减速慢行,要是几个小孩子过街打打闹闹不注意看车,很容易造成擦碰。

遇到临时施工 有无更精细管理

在走访过程中记者发现,还有不少学校“藏”在小区内部,但由于校门口位置往往对着小区主干道,学生上学、放学时也存在一定的忙乱。

市民李先生和母亲分工明确,每天早晨由他送孩子到对面小区内的幼儿园上学,放学则由其



虽有限速标识,但市民呼吁安装更有效用的阻速带



接送孩子上学时,有家长骑助动车在非机动车道逆行

母亲来接。令他颇为烦恼的是,整条路上的小区最近都在进行雨污分流工程改造,从小区门口到内部常有工程车辆进出,原先就不宽敞的道路边更是临时堆放着一些钢筋和黄沙,给行走造成了一定的困难。

李先生提出,“小区施工我们是理解的,但相关的建筑材料和车辆造成的隐患让我们不太放心”。他表示,自己送孩子时通常是“速战速决”,不在路上过多停留。但放学时由家中老人来接,走路没那么快,孩子们通常会和同路的同学聊天、玩耍,“这时候就特别希望校园周边能够划一块安全区域,至少是让人一看就知道是可以放心行走,没有车辆干扰的地方。”

最近,邓老伯发现接孙女回家的路上多了几块“屏障”——由于施工,人行道上三分之二的地方都被围了起来,横道线的一端挖了路之后铺上了厚厚的钢板。尽管行人还能走路,但经过的自行车和助动车比较容易打滑。他告诉记者,有一天放学时看到一个骑共享单车的小伙子遭了殃,正常骑车过马路的时候为了避让旁边的自行车,一不小心就摔了一跤,整个人摔在钢板上。于是,邓老伯决定临时改变回家路线,换一条路上,宁可多走几步也要绕开。

当学校周边遇到临时施工,除了竖立围栏合围施工区域、摆放标牌和横幅告知行人外,市民呼唤更精细的管理,确保孩子们的平安上学路。

对标

“步行巴士”陪伴上学路

为了还给孩子一条“说说笑笑、蹦蹦跳跳”的上学路,英国、美国、西班牙等国在学校、社区和家长等多方合力下,组织起了从家门口到学校的“步行巴士”。

所谓“步行巴士”,就是由一群或一小组少年儿童结伴步行上学,全程有至少两位成年人担任“驾驶员”,以监护、带领的方式陪伴儿童安全地完成上学和放学的路程。

在西班牙戈德里亚的一所学校,每天早上,一位负责人和两名志愿者会陪同30个孩子走路上学。他们在不同的集合地点接孩子去上学。行走的路线经过当地警察的考察和批准,确保路途的安全。

在英国伦敦,情况也大致相同:参加“步行巴士”上学的孩子以及带队的“驾驶员”都会套一件反光亮色马甲,以提醒机动车驾驶员避让。“巴士”的路线设计则以10至30分钟的步行时间距离为宜;同时,“巴士”会像真实的公交车一样,严格遵守时刻表,雨天也照常运行。

有了“步行巴士”,走路上学的过程成了孩子们每天的第一堂课。有学生在接受媒体采访时说:“我跟朋友们一起上学,在路上聊一点学校的事,还会讨论彼此感兴趣的话题。这样能认识一些新朋友,还能进行一些实践活动。”活动负责人表示:“孩子们之间也会相互帮助,年龄大一点的孩子会肩负起照顾小一点孩子的责任。”

不仅如此,孩子们还可以借此机会了解所在的城市,熟悉社区并且学习一些生活常识。一位负责每天接送孩子的工作人员说:“孩子能在这个活动实践中学习交通安全知识。现在他们是遵守规则的行人,未来可以成为合格的驾驶员。”



校园地带多举措保护行人

韩国十分注重道路安全设计。自1995年以来,韩国实行了一整套项目,改善街道环境,促进交通安全。其中一项重要举措是在首尔实施“校园地带改善项目”,旨在确保儿童从家里前往幼儿园、小学和保育机构时能有安全的街道。该项目的重点实施区域位于学校等儿童集中的机构周围。

这些片区使用限速牌和减速带等措施降低车速,建立行人专用路权,并利用清晰的标志区分人行道和车行道。同时新建行人护栏,进一步保护儿童,使其免遭危险。

此外,学校主要出入口300米之内均安装了交通信号灯和限速标记,并在“校园地带”区域道路上用醒目的红色油漆刷上“校园地带”和“保护儿童”等字样,提醒驾驶员小心通过。此外,通往学校主要入口的道路上禁止停车,降低了车辆停靠时和儿童接触的可能性。

截至2012年,韩国已经在超过1.5万个校园地带实施了这一项目。根据韩国交通研究所的估算,仅这一个项目就能使校区内的儿童交通事故每年减少32%。后来,韩国政府逐渐把安全街道的创建区域扩展到公园、社区中心等其他儿童集中的区域。



有功能性,也给人带来愉悦

记者:您在恩园路“2017城事设计节”期间对一间幼儿园的入口空间进行了微改造,当时的思路是什么样的?

窦义年(璞作建筑设计(上海)有限公司主持建筑师):最初去看的时候,发现那是一块不引人注意的空间。它的南端接恩园路口,北端是幼儿园大门,东西两侧分别是商铺的外墙,整个场地虽然有4米宽、10米的进深,但在三面合围之下显得空间相对不积极,还堆放着许多杂物。

不同的空间拥有不同的性格,我们可以通过色彩、标识、设施等方面的变化来改变空间带给人的感受。对于面向儿童的校园周边空间来说,我们通常希望它是明亮、欢快的,能给人带来愉悦的。所以当时采用了醒目的黄色防滑材质,在地面上拼贴出了斜45度的斑马线图案,结合留白的英文字母标语,形成了一个活跃的校园入口空间。对幼儿园大门也做了一个“提亮”的处理,以黄色45度格栅和蓝色穿孔板组成了一个色彩鲜明的新大门。

其实,在国外许多校园空间和面向儿童开发的公共空间的案例中,都会运用到彩色地面的设计。相对简单的指示牌和标志,地面的大色块给人的提示作用更强。尤其是在车流量较大的道路周边,往往还没靠近,人们就能够清楚地注意到有一个学校的存在。对于进出这个区域的人来说,在心理上也起到了提前认知和缓冲的作用。

记者:不同空间的设计往往根据使用者需求的不同作出改变。校园周边空间的使用,以家长接送孩子上下学时停留、等候居多。针对这个情况,您做了哪些处理?

窦义年:做这个设计的时候,我的孩子也正处于读幼儿园的年纪,作为一个建筑师爸爸,我也在思考这方小天地究竟能给家长和孩子带来什么。在观察中,我发现那里每天都上演着别离与重逢、不舍与期盼的“大戏”,我想通过设计来回应这些动作和情绪。

因此,在装置设计方面,我认为这个空间需要满足的功能包括互动、等候和遮蔽。于是,我们利用局部墙面做了穿孔板互动游戏墙,让孩子们可在此进行拼贴积木的互动游戏,同时沿墙面用钢管折叠了几个休闲座椅,供家长和孩子进行休息、缓解接送过程中的焦躁情绪。

记者:这也是让学校与周边街区的空间形成联系、关系更加融洽的一种做法。

窦义年:是的,我认为校园和周边的空间不应该被简单粗暴地隔离开来,并不是只有高墙大院才能带来安全,也不是杜绝所有商业活动才能带来美观和整洁。在许多城市,校园分布在城区的各个角落,与周边的居民区和街道是融为一体的,如果提供完善的设施和友好、开放的空间,周围的力量对儿童的关注和监护起到一定的作用。我想,一个更具活力、守望相助的空间,对儿童成长也是更有益的。

理念友好,才能环境友好

记者:学校周边空间是儿童每天都要经过的重要场所,城市应该如何营造更和谐、友好的校园周边环境?

杨雄(上海社科院社会学研究所党总支书记、研究员):包括上海在内的许多城市,学校并不是一个孤立的存在,它往往与周边建筑和道路相连,有的紧靠马路边,有的藏在小区里。所以,当我们在考察学校及其周边环境友好程度时,不妨把目光放远一些,在儿童友好型街道、儿童友好型社区甚至是儿童友好型城市的范畴内思考这个问题。

1996年,联合国第二届人居大会首次提出了“儿童友好型城市”概念。随后,全球许多城市加入建设“儿童友好型城市”的行动,目前有伦敦、慕尼黑、哥本哈根等870多个城市获得了“儿童友好型城市”认证。国内也有不少城市开始着手这方面的实践。

这个概念被提得越来越多,但我认为还是要理解它的内涵。首先要理念友好,要重视儿童优先发展的理念。也就是说,承认儿童是弱者,需要得到保护,同时承认儿童的主体地位,尊重儿童的选择。在这样的理念指导下,再制定一系列的指标,对具体的空间和环境进行设计和调整。校园内部空间要考虑的是儿童行走的地面材质是不是防滑、活动设施高度是不是合理、护栏把手的空隙是否容易卡住等等。在儿童上学经过的校园周边空间如街道和游乐场,则要考虑是否方便、可

达,有没有专用慢行道等等。

此外,儿童友好环境的建设也应该得到法律的保障,确保良币驱逐劣币。在此基础上加强公共服务的设计,提升服务效能,并且号召社会各界集思广益,挖潜力、动脑筋。

记者:提升儿童友好空间“硬件”条件的同时,是否也应该在安全教育这个“软件”方面多下功夫?

杨雄:的确如此。在日本,中小学生学习基本都是自己步行或者骑车,很少有家长的陪同和接送。他们的“放手”背后,一方面是校园周边安全步道的保障,另一方面是对交通安全、人身安全各方面安全教育的重视和普及。日本儿童从小就接受各种安全教育,许多学校的开学第一课就是安全演习,让孩子们在成长过程中不断强化安全意识。

近年来,上海的学校也对安全教育越来越重视。根据今年2月发布的《上海市人民政府办公厅关于本市加强中小学幼儿园安全风险防控体系建设的实施意见》,在义务教育阶段的一、四、六、八、十、十二年级,每学期至少安排8课时,其他年级每学期至少安排4课时,进行公共安全教育,幼儿园每周至少安排1次涉及公共安全教育内容的游戏活动。此外,对于成人也需要进行安全教育。接送孩子的家长是否能够遵守交通规则,不为了自己的方便造成他人的不便和不安?校园周边穿梭的外卖车辆是否规范,能否得到有效监管?这些问题都值得进一步思考。