



居民步行需求上升

初夏的一个黄昏，记者在北京北二环附近正准备随行人匆匆的人流乘坐地铁时，突然发现路面上一条滨水绿道美丽如画，不禁转而沿着北护城河从西向东一路行走。步道依水而建，抬眼望去，只见护城河内是车水马龙的公路，河外则是如诗

如画的滨河步道。放慢脚步，边走边欣赏道边成片的绿树红花，不时在其间古色古香的亭台楼榭中歇一下脚。走到安定门附近，北岸建有一处滨水木栈道，可观岸边的垂柳以及南岸的中式亭阁。走走停停，不知不觉到了雍和宫桥，天色渐黑，很多市民在纳凉，不时有慢跑者从身边掠过。一阵凉爽的夏风吹来，看看表，才发现自己已走了好几个小时而一点不觉得累，心中暗下决心，以后时间允许，一定少开车，多走路。

的确，随着城市生态环

境改善、城市居民健康意识增长，人们对步行的需求有增无减，许多人开始放弃机动车而选择步行这种绿色低碳的出行方式。

由QQ大数据发布的《2018中国人运动报告》显示，2018年中国人日均行走步数首次突破6000大关，从2016年起，每年以11%的增幅稳步增长。

步行既是一种交通方式，也是一种生活、休闲、健身的方式。

专家指出，步行友好型城市的建设能使城市环境回到资源可持续的模式和规模

中来。这类城市能通过社会互动、体育锻炼、减少犯罪和提升福利的方式解决很多社会和经济问题。更重要的是，步行友好型城市还能提升居民的幸福感和促进身体健康。

“步行友好街道是城市的毛细血管，只有毛细血管健康活跃，城市的脸庞才能红润。如果一个城市步行条件好，居民就可以少开车，甚至少坐公共车，街道上的商店、餐馆等还可以带来税收、就业等协同效益。”国际公益环保组织自然资源保护协会中国区主任钱京京表示。



为步行释放更多空间

钱京京

步行是人的基本需求，几乎每个人在一天的某一时刻都是一个步行者。然而，粗放式城镇化发展和城市向郊区的蔓延，催生了过度依赖机动车的交通模式，给城市环境和居民生活带来了诸多负面影响，包括道路拥堵、环境污染、能源紧缺、土地资源浪费、居民生活成本上涨、社区归属感丧失等。这种“以车为本”的城市建设和发展模式极大地降低了城市居民的幸福感和

走“以人为本”的新型城镇化道路，追求高质量的绿色发展，就不能忽视城市街道的步行友好性：安全、便捷、舒适的步道和步行环境。一座步行友好的城市让人们可以用步行来解决很多短途出行的需要；再配以安全方便的骑行路网，则不但能大幅减少开车的需要，还能减少对公共交通的压力，从而降低空气污

染和温室气体排放，缓解交通拥堵和城市噪音。步行友好的街区不仅仅意味着有铺装平整、宽度适宜、行道树或绿色隔离带完整的步道，还需要有分布合理、方便可达的多种“兴趣点”，即日常生活中需要的商店、餐馆、银行、医院、学校、公园、写字楼、娱乐设施等。人们用步行进行短途出行的意愿与兴趣点的可达性和多样性有直接关系。因此，步行友好的街区能够带来税收、就业等经济效益也就不难理解。

对个人和家庭来说，生活在步行友好的城市可以获得健康和社交方面的收益。步行是最简单方便的运动方式之一。多项公共健康研究表明，步行对肥胖及多种相关慢性疾病有着良好的抑制作用。步行友好的社区和城市对特殊人群的生活品质尤为重要，例如儿童的户外活动和老年人的出行。中国的老年人口在不断增加，步行友好的社区可以加强老年人日常生活的独立能力。而对于上班族来说，方便的步行或骑行与公共交通的结合，可以节省开支并节约时间。步行友好带来有活力的公共空间，为人们的交流、休憩和娱乐提供便利，提升了居民的幸福感和

虽然很多城市在过去几十年的快速机动化过程中，对步行道路的设计和建设未加以足够重视，近年来这种状况开始改变。在国家层面，2016年国务院发布的《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》中提出，城市建设应“优化街区路网结构”，强调了“窄马路、密路网”的布局。2017年住房和城乡建设部印发的《关于加强生态修复城市修补工作的指导意见》中要求优化过街设施、改善道路慢行条件，鼓励步行和使用自行车出行。

步行友好是低碳和绿色城市的一个重要标志，也是城市宜居性的必要条件，在满足人们对美好生活的需要中发挥不可或缺的作用。一个日常生活需求靠开车出行解决的地方，会缺乏公共交流、没有活力和吸引力，甚至不能称之为真正的城市。希望人们对城市步行条件予以更多关注，与城市的设计者、建设者和管理者共同努力，不断改善自己城市的步行友好性，提升生活品质。（作者系自然资源保护协会中国区主任）

题图：牵手回家。林祖贤摄



美丽步行道 好走又有趣

本报记者 罗 兰



绿色出行受重视

为满足人民日益增长的美好生活需求，从中央到地方都出台了一系列政策，通过促进绿色出行、提升城市环境来提高市民生活品质。

在国家层面，陆续出台了绿色出行、具体的街道设计规范和详细标准。2018年10月，住房和城乡建设部对步行等绿色出行国家标准进行了公开征求意见，对人行空间宽度、隔离设施、自行车停放、绿化、铺装、街道家具、过街设施等空间要素做了详细规定。国家发改委今年4月发布的《2019年新型城镇化建设重点任务》中，也专门提到“完善非机动车、行人交通系统及行人过街设施，鼓励有条件城市建立自行车专用道”。

作为一个城市交通方面的专业人士，北京市城市规划设计研究院

交通规划所主任工程师盖春英对北京这几年步行交通的改善深有感触。她对记者说：“过去，步行交通在城市综合交通体系里面是最不受重视的一种交通方式，但这几年北京市政府越来越重视城市步行交通。2017年由中共中央、国务院批复的北京新版城市总体规划明确提出建设步行和自行车友好城市，这是北京市第一次把步行交通提到这么高的程度。”

目前，北京步行交通环境逐渐在改变。盖春英介绍，比如东城区至少有21条胡同实现了不停车，就是把胡同空间释放出来，让更多人有人地方走。

许多城市也将步行交通建设提到新高度。据介绍，包括北京、上海、广州、深圳、重庆、南京、成都、昆明在内的城市都相继出台技术导则指导步行环境建设和改善。其他各省市也更加重视城市交通发展过程中慢行系统的规划与设计，建设管理从笼统宽泛的目标，逐步走向精细化、智慧化、可持续化。



厦门海沧健康步道。



有趣街道多 好走街道少

一条步行友好街道需要具备哪些要素？业内人士指出，步行友好街道不仅应有平整的铺装和遮荫的行道树，让市民行走时感到安全舒适，即“好走”；在街道两侧还应设有商店、餐馆等便民服务设施，提供出行的理由，增添步行的乐趣，即“有趣”。

在本次《中国城市步行友好性评价—城市活力中心的步行性研究》评价的上万条街道中，基本所有城市活力中心的街道均满足了“有趣”的要求，但在“好走”方面却差强人意。“好走”的街道均分布在城市主干道或次干道两侧。这些

街道不仅宽度足够容纳包括步道、行道树、机非隔离、街道家具等设施，而且管理比其他街道更好，停车占道现象较少。

评价结果显示，尽管71个城市活力中心在步道宽度适宜、步道无失修和街道绿化/行道树3项上表现较好，但在构建和优化专用自行车道、街道家具、机动车与非机动车隔离设施（机非隔离）、过街设施、无长期占道这5项普遍得分较低的指标方面还有很大的提升空间。

从南北方城市活力中心的对比来看，南方城市的城市活力中心在街道绿化/行道树这一单项上得分明显优于北方城市。中国的南方城市较北方城市气候更为温暖潮湿，利于树木的生长，植被的密度也普遍高于北方城市。从街道绿化/行道树单项得分排名前10的城市来看，有7个城市属于南方城市，只有3个城市属于北方城市。



以人为本维护步行权

有趣的街道不一定好走，而好走的街道可能很无趣。只有将街道建设得有趣又好走，才能最有效地鼓励步行出行。

本次报告公布的调查结果显示，最难走的街道多为“先天不足”或“后天失调”。“先天不足”的街道基本为历史保护区内狭窄的传统街道，拓宽可能性低，步行空间和行人的安全很难保障。另一类则属于“后天失调”，即在道路空间足够且原始规划为行人留出步行空间的情况下，由于后天管理不善，导致街道非常难走，这些街道大部分分布在上世纪八九十年代的住宅之间，少部分出现在商业街。

人在画中行

武汉东湖绿道成为市民休闲娱乐好去处。图片来源：长江日报



福州市“福道”一角。新华社记者 魏培全摄

本版图片除署名外均来自百度

市民在青岛太平角公园滨海木栈道散步。据新华网

