

从步行系统谈城市道路的人性化设计

刘丽芬, 筵海岗, 任京州

(西安市市政设计研究院, 陕西西安 710068)

摘 要:随着人们生活水平的不断提高, 市民对城市道路的要求越来越高, 不仅在使用功能上, 还在观赏、享受、舒适及便捷功能上有了更高要求。针对这些要求, 该文提出了在城市道路步行系统中实施人性化设计的几项措施, 推进社会文明进程, 提高城市品味。

关键词:城市道路; 步行系统; 人性化设计; 城市品味; 设计境界

中图分类号:U412.37 **文献标识码:**A **文章编号:**1009-7716(2006)06-0001-02

0 前言

所谓城市道路的人性化设计, 就是城市道路设计对人的交通活动需求在最大程度上的满足。内容主要包括生理需求、心理需求和精神需求。在城市道路设计中, 应特别关注交通行为中弱势群体的需求, 如行人和自行车, 老弱病残等群体的需求。这是时代发展给设计师提出的最新要求。

1 当代城市需要人性化设计

长期以来, 城市道路设计主要考虑的因素是交通量大小、交通特性, 偏重于解决机动车的交通问题。而在如何处理好人、车、路、环境之间的关系方面考虑较少。粗略形、宏观上控制较多, 微观、细部问题考虑较少。尽管基本满足了城市道路的交通功能, 但却忽略了人的精神感受。

随着人们生活水平的不断提高, 市民对城市道路的要求越来越高, 不仅在使用功能上, 而且在观赏功能、享受功能、舒适功能、便捷功能上有了更高要求。比如步行街、休闲广场、无障碍设计等应运而生, 这一切都是为满足人们更深层次需求, 在精神生活上也是一种享受。因此城市道路设计不仅要考虑实用、安全, 更要满足舒适、美观、方便要求, 为人们创造人性化城市空间。

2 人性化设计在城市道路中的具体措施

2.1 无障碍设计

无障碍设计是目前城市里最能体现人性化设计的一个方面。从盲道布置到缘石坡道形式, 以及公共建筑无障碍出入口, 无不体现了设计师对残疾人的关爱, 是社会的一大进步。欣喜之余, 也有些遗憾。因为同时也注意到, 在许多城市无障碍设

施中, 普遍存在着设置不合理、不到位, 施工质量差、管理不完善等问题。在许多街道上, 盲道在道路某一段突然就消失了, 或迎面碰到一堵墙, 一根电杆等; 在有些交叉口, 缘石坡道与人行横道互相错位; 盲道上乱停车, 盲道砖松动等。许多设置流于形式, 影响了残疾人的使用, 城市对外形象大受影响。

为了使无障碍设施真正满足残疾人的出行要求, 应严格保证其设置的合理性。从设计、施工、监理到验收放行, 严把质量关, 把无障碍设施做精做细, 应把它作为精品工程去实施。使残疾人便于行走, 乐于出门。

2.2 人行道设计

城市道路与公路通行对象的最大区别之一是行人多。因此, 在城市道路设计中建立完善的步行系统, 是人性化思想的充分体现。作为道路设计师, 会遇到许多技术问题, 其中有三类问题比较常见:

(1) 人行道的平整度, 直接影响其使用功能。设计人员常常想把人行道铺装图案设计的更漂亮一些, 但行人一般对地砖颜色和图案不是很感兴趣。在实地调查中, 大部分被提问者的回答是, 图案和颜色无所谓, 只要平整密实, 雨天不溅水, 晴天不绊人就好。他们并非不喜欢美的色彩和图案, 但是由于人行道长期以来的缺陷给市民留下了担心和恐惧, 连起码的使用功能和安全都不能满足, 他们还能奢求什么。这种现象在许多城市都存在, 作为城市道路设计师和建造师, 首先要保证人行道平整度及密实度, 同时尽可能采用防滑砖铺砌。

(2) 人行道与单位门口上车坡道的关系。传统设计方法, 是上车坡道比两侧的人行道低 15 ~ 18 cm, 优点是行人在上, 车辆在下, 相对较安全。缺点是单位车辆一般较少, 利用率不高; 老弱病残行走不方便; 上下之间用台阶衔接外观上比较生硬。因此, 在西安市雁塔路设计时, 采用了一种新的处

收稿日期: 2006-03-21

作者简介: 刘丽芬(1963-), 女, 河南禹州人, 高级工程师, 从事道路桥梁设计研究工作。

理措施,就是把单位门口上车坡道与两侧人行道采用坡道进行连接,用不同材料进行区分,以提示路人注意。这样,不论是残疾人、正常人,在人行道上行走不用再上下台阶,感觉舒适了许多,受到了广泛认可。雁塔路是一条商业街,人流量非常大,雁塔路2003年改建完成。除以上措施外,由于自行车道与人行道处于同一平面上,为了功能上的区分和景观上的需要,把自行车道设计为彩色(红色)沥青混凝土路面,人行道采用灰白色晶石彩砖,收到了良好效果。

(3)人行道问题,在旧路改造中经常遇到高差问题:即车行道与人行道高差较大时,该如何处理?一般高差在0.8~1.5 m之间。一方面要考虑单位车辆进出,另一方面要尽量保留人行道上的既有树木及电杆。可将车行道和人行道设计为两个纵坡,继续保留两者之间的高差,单位上车坡道与车行道之间基本平齐或顺接,单位上车坡道与人行道之间采用踏步(高差较大时)或坡道衔接(高差较小时),在人行道与车行道之间采用挡墙分隔,挡墙外侧可进行适当装饰,这样既满足功能要求,又能节省土方量,保护树木。高低起伏的人行道经过装饰、绿化,呈现出特别的景致,受到广泛认可。西安市的长胜街、丰镐东路等都是这样处理的。

2.3 人行天桥设计

人行天桥是步行系统重要组成部分,是行人安全过街、保证车辆顺利通行的设施保障,更需要进行人性化设计。可以从以下几个方面进行考虑:

(1)选址问题。

a. 应选在人口密集、交通紧张的地区(路段),以便及时引导、疏散行人过街;

b. 应尽量靠近交叉口,若离交叉口太远,行人就会因绕行距离太长,不愿上桥,会在地面与汽车争道,或翻越栏杆,造成危险;

c. 天桥位置应尽可能距公交车站近一些,上下楼梯可直接通往公交车站,方便换乘;

d. 天桥的楼梯可与周围的商业网点相结合,连成一体,方便市民购物。

(2)交通组织。交叉口一旦设置了人行天桥,就要采取相应措施引导行人上桥。

a. 在桥下一定范围内,应设置人行道栏杆,阻止行人再穿越马路;

b. 应设置自行车坡道和残疾人坡道(必要时可设残疾人升降电梯),照顾弱势群体;

c. 在繁华街区,人流量较大处,可采用自动扶梯,吸引行人从天桥上行走,同时可减轻购物者

一些负担。

(3)加设顶篷。可采用透明玻璃钢雨篷,也可采用其他透明材料制作的顶篷。晴天可遮阳,阴天能遮雨,可相对增加天桥空间及通行能力。因为雨天行人打伞,单人所占空间增加近一倍,对天桥通行能力影响很大。

(4)天桥上不宜做篇幅较长的广告。如果因资金回收问题非要做,则必须留出通透空间,给行人以安全感;另外,广告易遮住照明光源(有些天桥即使没有广告照度也较差),所以应在天桥上(含楼梯)利用栏杆底座,或每隔5~10 m加粗栏杆的方式,安装一些地灯,增加夜间行走的亮度及安全感。

2.4 休闲广场

现代化的城市生活,节奏快、压力大,容易使人感到疲倦。无论是商业区、行政区、金融区,都需要一些休闲的广场,供人们休息、漫步、观赏、娱乐,享受开放的空间;休闲广场使城市显得不那么拥挤,使人们疲劳的神经得以松弛;阳光、绿树、喷泉、鲜花给人们带来美的享受。因此,在城市道路设计时,应有意识地布置一些广场,供市民活动与休闲。精美典雅的广场会以其独特的空间魅力成为一个城市的象征。西安市的大雁塔北广场也以其独特的造型及创意吸引了众多的中外游客。

2.5 城市道路与周围景观的配合

(1)线型组合要顺畅美观,线型不一定很直,曲径通幽更显意境。若条件允许,人行道上应尽量多设一些曲线,增加情趣。

(2)道路断面与两侧建筑的关系,断面布局要合理。当街道两侧建筑较高时,断面布局应简洁、宽敞;当两侧建筑较矮时,断面应适当变窄,但布局要紧凑。

(3)色彩。当两侧为现代建筑时,人行道铺砌可采用花岗岩、晶石砖、彩色混凝土等现代装饰材料;当为仿古建筑时,应采用陶砖、灰色砖(石材)等古朴、典雅的材料铺砌。

目前,中国城市景观道路设计已经提上了日程,上海的世纪大道,率先进行了景观设计,深圳、天津、成都等城市也都先后修建了景观道路。相信不久的将来,我国城市中的每条道路都会呈现风格各异的景观特色,让市民在行路的同时也能得到美的享受。

2.6 完善各种服务配套设施

目前大部分城市的道路建设是分阶段分部门完成的。一般先进行的是城市道路建设,由市政部门完成。其次完成的,是各种配套设施,包括服务

关于城市道路中人行道的新思考

穆爱芳

(江苏省盐城市市政设施管理处, 江苏盐城 224002)

摘 要:城市道路中的人行道往往容易被忽视,但其起着重要的作用。该文从不同角度对人行道的空间利用及材料进行了比较分析,探讨了人行道的使用及选材。

关键词:城市道路;人行道;空间利用;材料

中图分类号:U412.378 **文献标识码:**A **文章编号:**1009-7716(2006)06-0003-03

0 前言

人行道作为城市道路中重要的组成部分之一,随着城市的快速发展,其使用功能已不再单纯是行人通行的专用通道,它在城市发展中被赋予了新的内涵,对城市交通的疏导、城市景观的营造、地下空间的利用、城市公用设施的依托都发挥着重要的作用。目前的城市建设中对人行道的重视程度不高,在设计、施工、使用维护上存在着很多弊端,仅把人行道作为道路的配套设施。本文结合盐城市的城市人行道的现状与发展进行了初浅的探讨,以供参考。

1 空间的利用

人行道按功能可简单的划分为:路牙沿、附属设施功能带、盲道、人行道、退让线五个部分,虽然

收稿日期:2006-08-09

作者简介:穆爱芳(1965-),女,江苏人,工程师,从事市政设施管理工作。

设施和设施。目前街道上常见的配套设施有电话亭、公厕、果皮箱、交通标志,缺少座椅、指示牌、钟表、阅报亭等设施,远远不能满足人们的使用需要。因此这些设施的安装应与人行道的改造同步完成,一步到位,避免二次开挖造成资金浪费及环境影响。

3 人性化设计是工程设计的最高境界

一般的工程设计,主要考虑功能问题,主要依据是设计规范。而人性化设计,在此基础上,更加充分理解人的需要,满足人的需求,给人以充分的舒适感和贴心关怀、侧重于细部的处理与设把握隐藏在人们心底的深层需求,给人以最大的满足感,因此,是工程设计的更高境界。在今后的道路设计中,应大力提倡并注重人性化设计,共同推进社会文明进程,提高城市的品味。

每个部分看似简单,但在城市道路中起着十分重要的作用,只要将这五个部分进行合理的整和,加以改进就能发挥更高的效能。

在寸土寸金的现代化城市中,用地的总是制约着城市的发展;特别是在城市基础建设中矛盾更为突出,土地在利用需求和城市发展储备等方面的问题都是无法回避的。城市道路中的人行道空间利用更趋明显,地下是各类管线的“大本营”,被路灯、供电、通讯等管线所盘踞;地面是各种附属设施的“根据地”,被绿化、广告、书报亭等设施所占领。现在的人行道在利用上不堪重负。以盐城的主次干道人行道为例(见表1),平均宽度在2~5 m之间,再有树池、报亭、各类杆桩,可想而知1 m宽的人行道通行能力是很差的,而无障碍设施就更是形同虚设,道路增绿亦无从谈起。因此,必须合理、充分地利用人行道的有限空间。

(1)规划与设计部门应在重视车行道的规划与设计的同时,也充分考虑人行道的重要性。在现代城市中,人流的无序而导致的交通拥堵现象越

4 人性化设计的实现需要政府部门支持

人性化设计与常规设计的区别是,除了具备使用功能外,还要满足人们使用方便,行走舒适、心情愉悦的需要。设施要齐全、到位。有时新事物的出现,可能会遇到重重阻力,这就需要政府主管部门决策。观念要转变,措施得力,才能把人性化设计融入到城市的建设中,处处体现政府对市民的关爱。

5 结语

人性化设计表现在城市的方方面面,角角落落,可谓无处不在。本文仅仅讨论了步行系统的人性化设计问题。当人们在人性化道路上漫步时,心中会感到温馨、舒适和满足。构建和谐需要人性化的道路设计。