

刍议城市步行和自行车交通系统规划

——以通化市为例

邢峰瑞

辽宁艺尔森园林景观工程有限公司

摘要:慢行交通是一种最基本的人类生活活动,是城市活动系统的重要组成部分,是城市精彩生活感受的最基本且不可或缺的活动载体,无论在机动交通如何发展的情况下,都不应削弱它在城市生活中的作用和地位。如何在城市出行距离加长、小汽车逐步进入家庭的背景下,构建与山、水、城、林等特色资源一体,系统便捷,路权保障,生态安全的慢行交通设施与环境,减少居民出行对小汽车交通的依赖,是我国当前城市发展中值得思考的问题。

关键词:城市步行;自行车;交通;规划

一、通化市城市概况

通化市位于吉林省南部。东接白山市,西邻辽宁省的抚顺市、本溪市、丹东市,北连辽源市、吉林市,南与朝鲜隔江相望。南北长238公里,东西宽108公里。

全市三分之二以上面积为山区,属长白山系。地势由南向北沉降,形成南高北低的地势地貌。是一座典型的山城。

二、规划背景

“可持续发展”和“绿色交通”逐步成为城市交通发展的两大主题,“回归慢行、以人为本”的发展策略引起了高度重视。《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》明确提出要加强“城市步行和自行车交通系统建设”“切实转变过度依赖小汽车出行的交通发展模式”,住房和城乡建设部、发展改革委、财政部印发的《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》对城市步行和自行车交通系统建设提出了明确的发展目标,并对步行和自行车交通系统基础设施等方面提出建设指导意见。

三、编制城市步行和自行车系统规划可满足的需求

(一)缓解机动化发展带来的交通问题和环境污染问题的需要

从交通资源利用角度来分析,与小汽车、摩托车等私人交通工具相比,行驶中的非机动车以及行人均交通面积较低,道路利用率更高。从环保的角度来看,小汽车的大量增长会带来一系列诸如大气污染、噪声污染等问题。因此,需要通过发展步行和自行车交通,鼓励居民利用绿色交通方式出行,缓解机动化发展带来的交通拥堵和污染问题。

(二)城市交通转型发展的重要支撑

现阶段,我国大部分城市正处于城市交通体系重大转型、机动化快速发展的时期,私家车出行比例的快速上升,以小汽车为导向的交通模式已经对城市发展、环境、安全造成了非常不利的影 响。慢行系统是未来健康交通体系的重要组成部分,是综合交通体系结构良性发展的基础,为确保城市交通的可持续发展,应重视慢行系统的建设,提高慢行品质,引导市民采用低碳绿色的交通方式。

(三)营造低碳健康的居民生活环境的需要

慢行交通不仅仅是一种交通出行,更是城市活动系统的重要组成部分,是城市精彩生活感受的最基本且不可或缺的活动载体。通过营造环境优美、尺度宜人、高度人性化的慢行环境,可以增进市民之间的情感交流、保护市民的生活安全、促进城市居民创造力的发挥,提高城市整体魅力。建设慢行体系不仅可展现南通历史和现代文化,也能保持城市的特色风貌,是营造低碳健康的居民生活环境的抓手和举措。此外,发展慢行系统也是创建国家生态园林城市的重要支撑。

四、规划总体思路

城市自行车及步行系统即城市慢行系统,一方面主要满足城市居民近距离出行、休憩与公交换乘的需求,另一方面也是城市特色空间的有机组成部分,是城市人居环境塑造和生活质量提升的重要载体。在城市慢行系统的构建中遵循系统性、连续性、安全性和特色化的原则,满足城市慢行交通系统架构和空间环境塑造要求,与城市交通系统发展功能要求、城市历史文化资源保护和彰显、城市发展特色和个性相协调。

将城市步行系统发展的个体要素,纳入城市区域的大范围内进行分析和整合,探索并建立各个要素之间的联系,从而构建完整、有序的城市步行系统和步行空间环境。通过面——线——点

要素的分析,明确步行系统的切入方向;构建合理有序的空间,便捷畅通的路径,搭建步行系统的空间框架;规划舒适宜人的环境与设施,搭建步行系统规划管理框架。

通过定性与定量分析相结合,规划统筹与形态设计相结合,理论研究与实践调查相结合,较为系统、全面地对步行系统提出规划,并对近期建设行动策划提出相应的建议。

五、通化市慢行系统的构成

通化市整体慢行系统由总体结构和具体结构组成。总体结构由日常慢行系统和特色慢行系统构成;具体结构通过城市面——线——点要素的分析,明确慢行系统的切入方向,构建合理有序的空间,便捷畅通的网络,构建城市慢行系统的空间框架。

(一)日常慢行系统

日常慢行系统由自行车系统和步行系统两个既独立又互相联系的系统组成,具体表现为一个由面要素到线要素再到点要素逐层细化的体系。

面要素由慢行分区和步行单元组成,慢行分区成果表现为策略引导;慢行分区在步行系统中细化到步行单元,以规划指引作为成果。

线要素由步行系统的日常性慢行道网(含日常性自行车道网、日常性步行道网)和网络连接设施组成,线要素的成果形式是规划方案和设计指引。

点要素由慢行过街设施组成,成果表达为规划方案及设计指引。

(二)特色慢行系统

特色慢行系统不仅是交通环境的构建,也是景观环境空间的串联,要与景区、商业核心区、河道绿带、特色街区等密切结合,同时要与交通航运、公交、地铁等交通方式有效衔接,形成环网相宜、便捷闲适的特色慢行交通系统。特色慢行系统的构建重点包括:慢行休闲绿道、林荫路和特色街区组成。

六、规划重点及对策措施

通化市和大多数城市一样,由于长时间的以机动车交通为主,存在着慢行系统发展定位不清、路权分配不公、规划依据不足等问题。

因此,通化慢行系统构建研究重点关注以下问题:

(一)用地协调——慢行系统和城市用地协调统一

慢行分区、步行单元和自行车主通道网络结构应与城市空间、土地利用协调发展。

(二)网络便捷:慢行网络连续便捷,密度提升

城市道路系统是慢行系统的重要支撑空间,是连接城市慢行活动的重要载体,因此道路系统是否成熟对于慢行系统的建设至关重要。

(三)空间保障:优化道路断面,保障慢行路权

如何保证慢行出行人群的路权是慢行交通系统规划、建设和管理的重中之重。

(四)设施完善:完善慢行设施及接驳换乘设施

过街设施、自行车停车换乘场、其他接驳换乘设施等均有待进一步完善。

(五)特色强化:构建体现城市特色的慢行通廊

通化市部分生态资源已有很好的利用,但城市的整体景观特点仍需进一步突出,应加强山、水周边空间的开发,增强山水与城市内部景观系统的联系,建设能体现城市特色的慢行通廊。

(六)体系优化:引导形成合理的绿色出行模式

应努力提高常规公共交通的运输能力,继续加强自行车租赁系统的建设,自行车中、短途出行以单独系统为主。

参考文献

[1]曹玮.城市慢行系统规划研究——以南通为例[A].中国城市规划学会.城乡治理与规划改革——2014中国城市规划年会论文集(05 城市交通规划)[C].中国城市规划学会:中国城市规划学会,2014:14.

[2]钱林波,曹玮,史桂芳.常熟市步行系统规划与设计探索[J].江苏城市规划,2013(03):4-9.