

# 英国专家建议我国建设更多“健康街道”

虽对本地街道的规划没有深入研究，但来自英国的桑德斯坦言，新加坡其实持有鼓励公众步行和骑脚踏车的珍贵资产，如不难找到公厕、街道绿化也做得很到位等，而这些都是很多城市没有的。

邓玮婷 报道  
tengw@sph.com.sg

过去几十年，街道设计都是以车辆为优先考量，但近来，随着公众安全和保护环境等意识的提高，街道建设的概念逐渐转向以人为本。

来自英国的公共卫生顾问露西·桑德斯（Lucy Saunders）日前受宜居城市研发中心（Centre for Liveable Cities，简称CLC）邀请到我国发表主题演讲，她在受访时说：“当车辆霸占了城市，城市就不再是居住的好地方……所以我们要重新看待街道，设想要如何做出改变，毕竟为汽车而设的道路没有给我们所向往的生活。”

对公共交通、公共空间和规划颇有研究的桑德斯，2011年推出“健康街道”概念（Healthy

Streets Approach），同时提出“健康街道”的10个指标，包括公众选择步行或骑脚踏车、空气清新、街道不会太吵、有地方休息，以及容易横越马路等。

这些年来，她与不同机构，如大伦敦政府和伦敦交通署等合作，在各别城市落实“健康街道”概念。

虽对本地街道的规划没有深入研究，但桑德斯坦言，新加坡其实持有鼓励公众步行和骑脚踏车的珍贵资产，像是不难找到公厕、街道绿化也做得很到位等，而这些都是很多城市没有的。不过，新加坡人或许把这些资产当成理所当然。

她提到，新加坡和很多城市一样，面对恢复街道空间平衡的问题。

“过去很长时间，步行没有得到应有的地位，但我们现在都明白，繁荣有活力的城市应有公众愿意在街道上欢度时光，愿意步行、骑脚踏车和搭乘公共交通。”

桑德斯说，以往在设计街道时，主要采用的方针是如何让车辆轻易开过，而不是去想什么出行方式对公众最好。

问及“健康街道”是否意味着全面罢免车辆，桑德斯回应道，支撑着“健康街道”的理论是，街道环境对人体健康的影响。这包括空气素质、噪音、交通事故、公众难以到达目的地，以及公众生活不够活跃。

“这些健康影响大多和交通情况有关。街道上有太多车，而公众宁可依靠车辆出行，但其实这些旅程能以更活跃或对环境更理想的方式进行。”

桑德斯发现，本地不少靠汽车完成的旅程其实并不需要用到汽车。

“这或许是因替代选项没那么吸引人，而健康街道的概念之一，就是确保街道有能力吸引公

## “健康街道”10个指标

- 公众感到舒适
- 公众可选择步行和骑脚踏车
- 容易横越道路
- 空气清新
- 不太吵闹
- 有地方休息
- 公众感到安全
- 有事情可看可做
- 有遮荫的地方
- 公众感到自在

众步行或骑脚踏车，甚至有时让汽车难以通过。当公众衡量他们的选项时，就可能挑选比较健康的方式。”

## 本地宽阔街道可考虑减少一条车道

针对新加坡能如何落实“健康街道”概念，桑德斯说，不同街道须采用不同方案。例如，在衡量所有利弊后，当局可考虑减少宽阔街道的一条车道，以制造更多空间让公众步行或骑脚踏车，这也有助舒缓不同道路使用者之间的紧张情绪。



明古连街原有四条车道，两条改建为宽敞的人行道和脚踏车道，剩下的两条，一条划为巴士道，只剩一条车道留给普通汽车。对公共交通、公共空间和规划颇有研究的桑德斯，提议在其他地方也探讨是否可采用类似方案，落实“健康街道”概念。（档案照片）

她说，新加坡将四条车道改成两条车道的明古连街，以及韩国把铁路改换成公园的首尔京义森林公园等，都是体现“健康街道”概念的例子。

至于不少国人因炎热天气不愿步行，桑德斯说，其实本地天气是个很有利的条件，“当然很多本地人不会认同我的观点”。这是因对比其他有不同气候的城市，新加坡少了道路结冰、强风刮倒骑手等问题。

另外，陆路交通发展总蓝图咨询小组成员、李光耀公共政策学院客座副教授巴特博士（Paul

Barter）日前也在面簿贴文中提到，本地道路设计应该明确区分街道和马路。他指出，马路的用意是确保流动，但街道却有多种用途。

“在我看来，本地许多道路是街道不是马路，这意味着它们的用途不该以应付交通为主，但这些街道的设计却以交通的流动为主要考量。”

他也提到，允许脚踏车和个人代步工具用户在人行道上骑脚踏车应只被视为一个暂时性的做法，并有必要提高行人的安全和舒适度。