

“一米高度”视角下儿童友好街区建设与策略研究

黎升福, 马文轩

(广州市市政工程设计研究总院有限公司, 广东 广州 510663)

摘要: 儿童友好街区建设是城市高质量发展、提升宜居性与安全性的重要内容,也是保障儿童权利、促进其全面发展的关键举措。以湖北省咸宁市第七小学周边街区为例,基于“一米高度”的儿童视角,考察当地以学校周边环境改造为核心的实践探索。通过剖析当前儿童友好街区建设中存在的典型问题,总结咸宁市“171”建设模式的策略与经验,以期为国内同类城市推进儿童友好街区建设提供参考。

关键词: 儿童友好街区;一米高度;城市交通治理;共建共享;公共空间更新

中图分类号: U491.2

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2026)08-0128-04

Research on Construction and Strategies of Child-Friendly Blocks from Perspective of “One-meter Height”

LI Shengfu, MA Wenxuan

(Guangzhou Municipal Engineering Design and Research Institute Co., Ltd., Guangzhou 510663, China)

Abstract: The construction of child-friendly blocks is an important content in high-quality urban development, and enhancement of livability and safety, and is also a key measure to safeguard children's rights and promote their all-round development. Taking the surrounding blocks of the Seventh Primary School in Xianning City, Hubei Province as an example, based on the perspective of children at a "one-meter height", the local practical exploration centered on the reconstruction of the surrounding environment of schools is examined. By analyzing the typical issues in the current construction of child-friendly blocks, the strategies and experiences of the "171" construction model in Xianning City are summarized, aiming to provide a reference for similar cities in China to promote the construction of child-friendly blocks.

Keywords: child-friendly block; one-meter height; urban traffic governance; co-construction and sharing; public space renewal

0 引言

儿童友好街区作为儿童友好城市建设的微观载体,直接关系到儿童日常出行、学习与游憩的安全体验,是落实可持续发展目标的重要实践。随着我国城市化进程加快,城市交通拥堵、公共空间不足、儿童参与缺失等问题日益凸显,学校、住宅周边等儿童高频活动区域的安全隐患与空间短板,已成为城市治理的重点和难点^[1-4]。

咸宁市作为华中地区典型的宜居城市,是城市可持续发展国际标准试点和国家级公园城市标准化试点。为破解学校周边交通拥堵与儿童安全出行难题,咸宁市以中心城区学校周边环境综合治理为切

入点,累计投入约1亿元改造40处城市拥堵点,其中包括10所学校周边安全环境提升项目。咸宁市第七小学街区改造以“一米高度”视角为核心,系统推进儿童友好空间建设,形成了具有推广价值的实践模式,为同类城市提供了鲜活的地方样本。本文以此为例,旨在从儿童视角出发,剖析问题、总结策略,为儿童友好街区建设提供参考。

1 当前普遍面临的问题

结合咸宁市现状及国内同类型城市的普遍情况,当前儿童友好街区建设主要有以下几方面的问题。

1.1 交通治理问题突出,安全隐患亟待化解

学校周边是儿童活动的重要区域,也是交通拥堵与安全事故的高发地带^[5-6]。咸宁市现有学校周边交通承载压力大,上下学高峰时段的人车混行、停

收稿日期: 2026-03-06

作者简介: 黎升福(1984—),男,硕士,高级工程师,从事道路交通工程设计工作。

车无序等问题,不仅造成严重的交通拥堵,同时学生出行也存在极大安全隐患,如图1所示。这一问题之前的城市交通规划未充分考虑儿童的出行特点和安全需求,缺乏针对儿童的交通管控设施和通行空间,现实与需求脱节的表现。



(a) 学校门口交通需求大

(b) 学生过街安全得不到保障

图1 学校交通治理短板突出

1.2 高品质公共空间缺失,儿童需求被忽视

以往传统城市空间规划多以成人视角为出发点,缺乏“一米高度”的设计思维,学校周边的公共空间往往存在功能单一、设施陈旧、空间景观单调等问题^[7-8],既没有满足儿童游戏、交流的休闲空间,也没有兼顾儿童生理与心理特点的人性化设施^[9-11],如图2所示。同时,部分活动场所、区域存在空间封闭的问题,如市政道路、校园围墙的物理阻隔,导致公共空间利用低效,无法形成连续、开放的儿童友好空间^[12-14]。



(a) 出行环境不友好

(b) 上下学路径缺少人性化设施

图2 上下学出行环境亟待改善

1.3 多元主体参与不足,未形成有效的治理合力

儿童友好项目建设并非业主单一部门的职责,而是需要政府、学校、社区、公众等多方主体协同参与。但是,在项目建设过程中,普遍存在政府“单打独斗”、跨部门协作不理想的问题,规划、住建、教育、城管、公安等部门缺乏高效的联动机制。与此同时,社会资本参与意愿低,公众参与渠道不畅,儿童的主体地位被弱化,难以形成共建共享的治理合力。

1.4 低碳环保理念融入不足,资源利用效率偏低

项目建设中往往存在材料浪费、生态性不足等问题^[15],缺乏将低碳环保理念与儿童友好建设相结合的设计思路,建设过程中缺乏对资源循环利用的要求,造成资源浪费的同时,也错失了通过实践培养儿童低碳生活习惯的契机。

1.5 建设模式缺乏标准化

目前,儿童友好街区建设多为小项目的试点探

索,缺乏系统化的建设理念、实施规范与操作模式,建设过程具有随意性、临时性特点,均未形成标准化,导致试点经验难以在更大范围内复制推广,无法实现儿童友好建设的规模化、常态化发展。

2 咸宁市儿童友好街区建设的实践策略——咸宁市第七小学“171”模式

针对上述五大重要问题,咸宁市以第七小学改造为典范,创新提出儿童友好街区建设“171”模式,即“一个核心理念、七个方面实践经验、一套可复制推广模式”。该模式从理念、实践到制度进行系统构建,形成了具有针对性的解决方案。

2.1 锚定核心:树立“一米高度+低碳环保”的双核建设理念

理念是建设的先导,第七小学改造建设项目将“一米高度看世界”作为核心设计原则,充分尊重儿童的生理特点、行为习惯与实际需求,让学生作为街区建设的参与者、受益者与评判者,从根本上扭转公共空间规划中成人视角主导、儿童需求被忽视的局面(对应问题二)。同时,融入低碳环保理念,将垃圾回收再利用、资源循环再利用贯穿于街区建设全过程,旨在改变建设中环保理念缺失、资源利用效率偏低的问题(对应问题四),让儿童友好与生态友好协同发展。

2.2 多维实践:七大经验破解建设痛点

在项目建设中,咸宁市从主体参与、部门协作、空间打造、安全保障、规范建设等方面,形成七大实践经验,精准破解儿童友好街区建设的关键问题。

2.2.1 鼓励学生参与建设方案,聆听心声,明确需求

让学生全程参与项目建设与管理,从设计、施工到后期维护,充分激发儿童的创意与智慧,实现“我的校园我做主”,让项目建设真正贴合儿童需求,如图3所示。此举确保了儿童需求在项目建设中得到充分体现,解决了儿童视角缺失与参与不足的问题(对应问题二、三)。



(a) 学生参与方案制定

(b) 学生参与建设活动

图3 儿童深度参与,落实“我的校园我做主”

2.2.2 强化政府统筹协调,凝聚社会力量

以政府为引领,积极鼓励社会各方参与街区建

设,推动开发商共享内部道路、拆除既有物理围墙,实现空间开放共享,打破原有封闭格局,提升儿童活动公共空间利用率(对应问题二、三)。

2.2.3 深化跨部门协同合作

通过建立规划、住建、教育、城管、公安等多部门联动机制,项目在校门口空间统筹规划建设交通灯、风雨连廊、小花园、公共停车场等设施,实现了设施配套一体化、治理服务精细化。这有效地解决了治理碎片化、合力不足的问题,并为交通与环境安全提供了机制保障(对应问题一、三)。

2.2.4 引导社会公众广泛参与

项目通过邀请当地艺术家参与建设,将废旧材料转化为富有巧思的公共设施与景观装饰。这一实践不仅拓宽了社会参与渠道,丰富了空间文化内涵,也是践行低碳环保理念的具体体现(对应问题三、四)。

2.2.5 推动垃圾回收、废旧材料再利用,践行低碳理念

在校园共享空间建设方面,实行垃圾回收、废旧材料等再利用,改造项目中约50%的材料采用了废旧物。这些措施将低碳环保理念转化为具体行动,大幅提高了资源利用效率,破解了建设与环保脱节的难题(对应问题四)。

2.2.6 推行“步行巴士”模式的通学路径,保障学生安全出行

项目建设中,在学校设置了4条“步行巴士”通学路线,邀请近100人组成志愿者服务队伍,实行早中晚轮流护送制,让儿童步行上学比例从30%提升至95%,实践效果如图4所示。该模式直指学校周边交通拥堵与人车混行问题,是化解交通安全核心短板的创新举措(对应问题一)。



图4 步行巴士通学路线

2.2.7 制定五大建设规范,实现标准化运营

围绕资金投入、共同缔造、部门协同、低碳环保、安全出行五大维度制定标准规范,明确政府投入为引导、社会资本共同参与的运营模式,确立学校、社区、社会团体多方共建共享的缔造机制,规范部门资源整合、低碳材料使用、安全出行保障的具体要求,

让建设过程有章可循。这些规范、机制及模式的建立,克服了建设的随意性与临时性,为模式的可复制、可推广奠定了基础(对应问题五)。

2.3 形成体系:打造可复制推广的建设模式

通过该项目的建设,咸宁市整合形成了一套包含部门协作、儿童创意、设施完善、公众参与、再生利用、共同缔造六大核心要素的标准化建设模式。该模式已在本市20多所学校推广,超过3万名学生受益。图5为某场景改造效果。它从根本上改变了零散化、临时性的建设思路,通过系统性的制度设计,确保了实践成果的可持续性与规模化推广(对应问题五),为同类街区改造提供了完整的、可操作的系统解决方案。



图5 第七小学公共空间改造后效果

3 咸宁市儿童友好街区建设的成效与延伸价值

3.1 直接成效:实现街区环境与治理效能双提升

通过“171”模式,咸宁市学校周边的交通出行环境品质得到大幅提升。在出行安全方面,学校周边人车冲突的问题得到有效缓解,儿童步行上学的安全性大幅提高;在儿童参与与空间品质方面,通过儿童的深度参与,实现了“我的校园我做主”,其主体地位得到实质性尊重。同时,开放共享、富有创意的公共空间成为儿童活动场所,街区宜居性与认同感显著提升。这些实践获得了国际层面的关注,项目获得第六届广州国际城市创新奖,印证了其成效的突出性。建设成效如图6所示。



图6 咸宁市儿童友好街区建设成效显著

3.2 延伸价值:从微观实践到宏观城市发展的基础构建

咸宁市的实践价值超越了单一街区改造。它通过可复制的“171”模式,为全市乃至同类城市的儿童

友好建设提供了系统性的操作框架。更重要的是,它将儿童友好从理念层面倡导落实为可触摸的空间与治理变革,培育了社会的共同认知,并推动了跨部门协作机制的常态化。同时,这一实践能够将儿童友好理念全面融入城市规划、建设与治理全过程,并与公园城市、可持续发展等宏观目标深度融合,奠定了至关重要的实践基础。

4 儿童友好街区建设的经验启示与未来展望

4.1 经验启示

4.1.1 从“成人本位”到“儿童视角”的根本转变是前提

咸宁市的项目实践表明,化解公共空间缺失、儿童需求被忽视等问题的核心,在于坚定不移地采用“一米高度”的设计与治理视角。这意味着必须将儿童从被动的服务对象转变为主动的参与者与评价者,并确保其意见能真正影响从设计、施工到管理的全过程,从而实现空间供给与儿童需求的有效匹配。

4.1.2 构建“跨部门协同与社会多元共治”的机制是保障

针对治理合力不足、主体参与缺失的困境,成功的建设有赖于超越单个部门的局限。必须建立强有力的政府统筹与部门联动机制(如规划、住建、交警的协同),并积极撬动市场与社会力量(如企业赞助、公众创意参与),形成“共谋、共建、共管、共评、共享”的可持续治理生态。

4.1.3 推动“目标融合与价值叠加”的系统设计是关键

儿童友好街区建设不应是孤立的“盆景工程”。咸宁经验显示,将其与城市交通治堵、低碳环保、社区更新、公民教育等目标有机结合,能够实现政策与资源的有效整合,产生“1+1>2”的复合效益。例如,“步行巴士”同时解决了安全与拥堵问题,废旧物利用则融合了环保理念与空间营造。

4.1.4 形成“标准化模式与差异性创新”相结合的路径是基础

为避免建设停留在零散、临时的试点层面,必须从成功实践中提炼可复制、可适配的核心要素与操作规范(如咸宁的“六大要素”与“五大规范”),为规模化推广提供“工具包”。同时,应鼓励在不同街区背景下进行本土化创新,使标准模式充满活力。

4.2 未来展望

面向未来,儿童友好街区建设应从“卓越试点”走向“普遍常态”,其深化发展有赖于在以下维度持续探索。

4.2.1 参与机制的深化与权利实质化

未来需要致力于将儿童参与从项目式的、象征性的活动深化为嵌入社区治理流程的常态化制度,探索建立儿童议事会、代表旁听、数字化反馈平台等多元渠道,并确保儿童意见能得到及时、有效的反馈与采纳,真正实现儿童权利的实质性落地。

4.2.2 空间体系的网络化与全域覆盖

建设重点应从单个学校周边的“点”状改造转向串联社区、公园、图书馆、运动场馆、公共交通站点的“线”与“面”的网络化构建。通过打造安全连续的儿童出行路径,激活城市存量空间,最终形成覆盖全域、互联互通的儿童友好空间体系。

4.2.3 治理能力的现代化与科技赋能

运用数字化、智能化技术提升治理效能,例如,利用大数据识别儿童活动热点与安全盲区,通过智慧交通管理保障学径安全,借助互动装置增强空间趣味性与教育性。同时,应构建包含空间、服务、政策等多维度的科学评估体系,以动态监测和持续改进建设成效。

4.2.4 政策体系的整合与法治化保障

推动将儿童友好的核心理念与具体要求,系统性地纳入国土空间规划、城市建设标准、交通管理规范等法规政策体系中,为儿童友好从倡导性理念转化为约束性规定提供法治保障,确保其建设的长期性、稳定性和强制性。

5 结 语

基于咸宁市第七小学的街区周边环境改造提升,通过“一米高度看世界”的视角,实现社区与学校周边环境的共同治理。儿童友好街区建设的终极目标,是通过城市的空间与治理变革,让对儿童友好的承诺成为每一处日常生活的现实,为所有儿童的健康成长撑起一片更安全、更包容、更富活力的城市天空。

参考文献:

- [1] 穆祥纯. 历史文化街区道路交通建设的实践及理性思考[J]. 城市道桥与防洪, 2010(4): 1-9.
- [2] 谭鹏, 史钰, 魏勇刚. 我国儿童友好城市建设的现状与展望——基于四个城市的经验分析[J]. 陕西学前师范学院学报, 2021, 37(1): 111-119.
- [3] 陈岚, 焦胜. 儿童成长需求视角下友好型街区治理的深圳探索与实践[J]. 城市环境设计, 2025(8): 143-148.
- [4] 何灏宇, 谭俊杰, 廖绮晶, 等. 基于儿童友好的健康社区营造策略研究[J]. 上海城市规划, 2021(1): 8-15.
- [5] 郑世琦. 基于儿童友好理念的中小城市老城区学校周边交通治

(下转第150页)