

Jan Gehl

人性化的城市

[丹麦] 扬·盖尔 著
欧阳文 徐哲文 译



中国建筑工业出版社

人性化的城市

[丹麦] 扬·盖尔 著
欧阳文 徐哲文 译



中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2010-3670 号

图书在版编目 (CIP) 数据

人性化的城市 / (丹麦) 盖尔著; 欧阳文, 徐哲文译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2010.6

ISBN 978-7-112-12102-1

I. 人… II. ①盖… ②欧… ③徐… III. 城市规划—建筑设计 IV. TU984

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 088888 号

Cities for People / Jan Gehl

Copyright © 2010 Jan Gehl

Chinese Translation Copyright © 2010 China Architecture & Building Press

All rights reserved.

本书经丹麦扬·盖尔先生正式授权我社翻译、出版、发行中文版

责任编辑: 董苏华

责任设计: 赵明霞

责任校对: 陈晶晶

人性化的城市

[丹麦] 扬·盖尔 著

欧阳文 徐哲文 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京云浩印刷有限责任公司印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 16³/₄ 字数: 424 千字

2010 年 6 月第一版 2010 年 6 月第一次印刷

定价: 99.00 元

ISBN 978-7-112-12102-1

(19383)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

序

理查德·罗杰斯

城市是人们聚会、交流思想、购物，或者简单放松和享受自我的场所。一座城市的公共领域——街道、广场和公园——都是提供这些活动的舞台和催化剂。扬·盖尔是公共空间设计研究的老前辈，对如何运用这个公共领域有着深刻的理解和领会，同时给我们提供所需要的工具，以求提高公共空间的设计，进而提高城市中我们生活的品质。

紧凑型城市——围绕着公共交通、步行和自行车交通而和谐的发展起来——是唯一从环境上追求可持续形式的城市。然而，对于人口密度的增加和步行与自行车交通的广泛分布，一座城市必须增加公共空间的数量，提高公共空间的品质，而这些具备了良好布局的美丽的公共空间都是符合人性化尺度的、可持续的、健康的、安全的且充满活力的。

城市——如同书一样——是能够被读懂的。扬·盖尔深谙并熟知其中的语汇。街道、步行路、广场和公园都是城市的语法；它们提供这样的结构，不仅能使城市充满活力而且能使城市鼓励和容纳多样性的活动，从安静的、冥想的一直到嘈杂的、忙碌的。一座人性化的城市——拥有着精细设计的街道、广场和公园——不但为参观者和路过的人创造了快乐，而且还为每日到那里生活、工作和游玩的人带来了愉悦。

每个人都有着轻松进出开放空间的权利，就如同人们有权享受清洁水一样。每个人都应能够看到其窗外的一棵树，或是能够坐在自家近前的凳子上休息，周围有供孩子们玩耍的空间，或是能够步行十几分钟就到达一个公园。具有良好设计的居住小区会给居住在那里的人们带来鼓舞与信心，而拙劣设计的城市则是对市民的摧残。正如扬所说：“我们塑造城市，同时城市塑造我们。”

扬·盖尔对公共空间与市民社会之间的关系有着惊人的洞察，对这两者之间相互纠结的关系有着令人惊叹的理解。他对城市空间形态学及其运用的探究所达到的深度和广度，目前无人能及。任何人读了这本书，都会获得有价值的洞见。



里弗赛德的罗杰斯男爵

英国女王授予的荣誉侍从、爵士 (CH, Kt)

英国特许设计师协会会员 (FCSD)

英国皇家建筑师学会会员 (FRIBA)

理查德·罗杰斯2010年2月于伦敦

前言

扬·盖尔

我于1960年毕业后就成为了一名建筑师，这意味着我一直对城市发展的关注到今天已有50年了。尽管毫无疑问这已是一种莫大的荣幸，但这段旅途一直都是动荡不定的。

城市规划和发展的方式在半个世纪的时间跨度中已发生了显著的变化。在大约1960年之前遍及全世界的城市都主要是在几百年积累的经验的基礎上发展起来的。城市空间中的生活就是这些丰富经验的至关重要的组成部分，并且“城市是为人而建的”被认为是理所当然的。

为了跟上欣欣向荣的城市发展的步伐，城市开发的任务则是由专业规划师所承担并起着主导作用。理论和思想体系开始替代了传统作为发展的基础。现代主义将城市视为由功能将其各部件独立分开的—个机器，这种观念变得具有高度的影响力。另外一个新的群体，交通规划师，带着他们关于如何确保汽车交通达到最佳状态的思想与理论，也逐渐登台亮相了。

无论是城市规划师还是交通规划师都没有将城市空间与城市生活置于其议事日程之上，而且多年来几乎没有任何关于有形的物质结构如何影响人之行为的知识出现。因此，这种关于城市中人的作用的规划所产生的猛烈影响直至后来才被人认识到。

总的看来，经历了过去的50年，城市规划是有问题的。未被普遍认识到的是城市生活从沿袭继承的传统中移走了，从而成为一个至关重要的城市功能。这种变化就要求专业人士加以考虑并且进行精心的规划。

多年之后的今天，有关自然物质形态与人的行为之间联系的大量知识已经积累起来。我们拥有更广泛全面关于什么能被做什么应被做的信息。同时城市及其居民也变得非常主动地呼吁以人为本的城市规划。近些年全世界范围的许多城市已经作出了认真的努力以实现人性化美好城市的梦想。在忽视多年之后，许多令人鼓舞的方案和具有远见卓识的城市策略指出了新的方向。

现在普遍认为城市生活和城市空间中对人的关注必须在城市与建成区的规划中起到重要作用。不仅多年这部分是处于管理不善的状态，而且到现在也才被意识到：如何对城市中人的关心是成功获得更加充满活力的、安全的、可持续的且健康的城市的关键；这是21世纪追求的具有重要意义的所有目标。

这是我的希望，就是希望本书能够为这个重要的新方向做出微不足道的贡献。

这本书由于有了一支具有较强能力和远大目标的团队的密切合作才有了今天，与他们在一起工作是愉悦且鼓舞人心的。我想对 Andrea Have 和 Isabel Duckett 表达我最衷心的感谢，感谢他们对图片编辑和图文排版的帮助；感谢 Camilla Richter、Friis van Deurs 在图表和插图上的帮助；感谢 Karen Steenhard 将本书由丹麦文译成了英文，同时最后但当然不是最少的对 Birgitte Bundesen Svarre，一位项目经理的感谢，他以坚定、温和的方式指导着作者，指挥着这支团队和这个项目。

我的感谢还要给予扬·盖尔建筑师事务所，它提供了空间与帮助，特别在许多插图说明上的帮助。多谢那里众多的朋友，研究同事们和来自全世界慷慨提供照片的摄影师们。

我想要感谢 Solvejg Reigsted、Jon Pape 和 Klaus Bech Danielsen，他们对内容和编辑的建设性的批评。也非常感谢 Aarhus 建筑学院的 Tom Nielsen，在项目的每个阶段都提出了认真且具有建设性的建议。

对于伦敦的理查德·罗杰斯 (Richard Rogers) 勋爵，热忱地感谢他为本书撰写的序和有价值的介绍。

更具深远意义的感谢要给予 Realdania 基金会，它激励着这个项目的实施并在财政上给予了支持。

最后，最诚挚地感谢我的妻子、心理学家 Ingrid Gehl，已在 20 世纪 60 年代初就指出我的兴趣应放在对形式与生活之间相互作用的关注上，并认为它是一个好建筑至关重要的前提条件，她还谨慎地指出这个特殊领域需要更多的同情和未来岁月中的大量研究。在所有共度的岁月中，Ingrid 已经给予了无尽的同情，不仅对总的奋斗目标，而且对我都有了透彻的观察和了解。深深地感谢她。

扬·盖尔
哥本哈根，2010 年 2 月



目 录

V 序

VI 前言

1 第1章 人性化维度

- 3 1.1 人性化维度
- 9 1.2 我们首先塑造城市——而后城市塑造我们
- 19 1.3 作为聚会场所的城市

31 第2章 感官与尺度

- 33 2.1 感官与尺度
- 47 2.2 感觉与交流
- 55 2.3 被毁掉的尺度

61 第3章 一个充满活力的、安全的、可持续的 且健康的城市

- 63 3.1 充满活力的城市
- 91 3.2 安全的城市
- 105 3.3 可持续城市
- 111 3.4 健康的城市

117 第4章 视平层面的城市

- 118 4.1 追求质量的要点在于小尺度
- 119 4.2 适合步行的城市
- 134 4.3 适合停留的城市
- 148 4.4 适合会面的城市
- 158 4.5 自我表现、嬉戏和锻炼
- 162 4.6 好地方，好尺度
- 168 4.7 在视平层面需要好的气候
- 176 4.8 美丽的城市，好的体验
- 182 4.9 适合骑车的城市

193 第5章 生活、空间、建筑——依此次序规划

- 195 5.1 巴西利亚综合症
- 198 5.2 生活、空间、建筑——依此次序规划

213 第6章 发展中国家的城市

- 215 6.1 发展中国家的城市
- 229 6.2 人性化维度——一个普遍的出发点

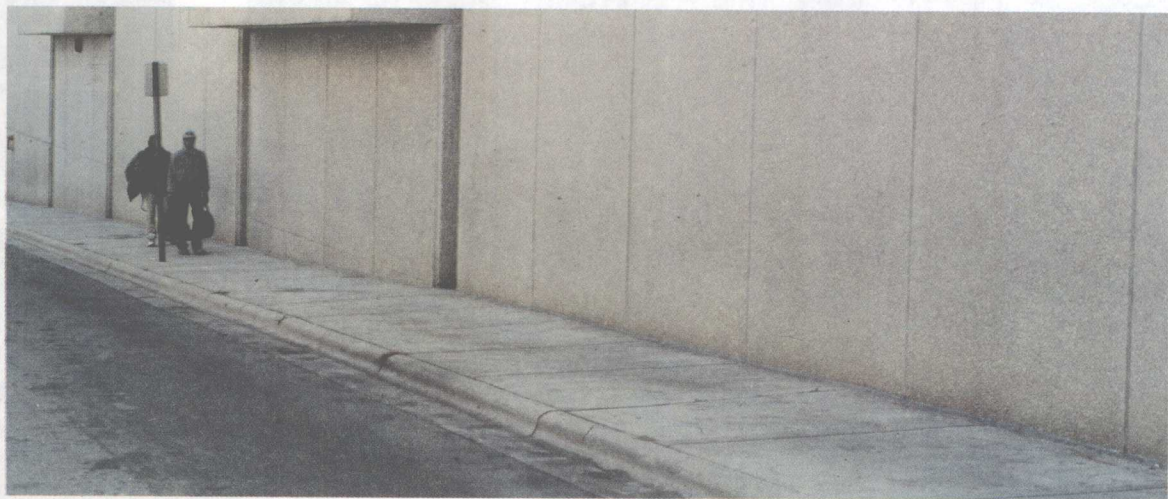
231 第7章 工具箱

- 248 注释
- 254 参考文献
- 259 插图与图片



第1章

人性化维度



人性化维度*——被忽视、忽略，逐步退出

*the human dimension——人性化维度，本书指城市中有利于人们行走、站立、坐下、观看、倾听及交谈的维度。——译者注

几十年来人性化维度一直被忽略，且非常错误地阐述着城市规划主题。然而许多其他问题，如汽车交通的火速上升，却已强烈地成为焦点。另外占主导地位的规划思想——尤其是现代主义——已特别将公共空间、步行活动和作为城市居民的聚会场所的城市空间置于非常次要的位置上。最后，市场推动和相关的建筑潮流逐渐地将注意力从城市的互动关系和公共空间上转至单体建筑上了，在这个过程中单体建筑已变得日益孤立、闭关自守且蔑视一切。

几乎所有城市的共同特征——在不考虑全球的区位特点，经济的可变性和发展的阶段的情况下，仍在大量地使用城市空间的主体人日益受到恶劣对待。

被限制的空间、障碍物、噪声、污染、事故的危险和普遍不受尊敬的境遇，是绝大多数世界城市中城市居民的典型体现。

这种事态的转变不仅降低了步行活动作为一种交通形式的可能，而且使城市空间的社会与文化功能处于四面楚歌的境地。城市空间的传统功能，如作为聚会场所和城市居民的社交广场都已被弱化、受到威胁或者逐步退出。

生与死的问题——50年间

自从美国记者和作家简·雅各布斯（Jane Jacobs）于1961年出版了她最具影响力的《美国大城市的死与生》一书以来，已有几乎50年了。¹她指出汽车交通的剧烈增长和现代主义的城市规划思想（分离城市功能且强调独立的单体建筑）是如何将城市空间与城市生活置于一端而不顾的，从而导致了缺乏人气的无活力城市。她还有说服力地描述了生存的品质和享受充满活力的城市的快乐，从她曾生活过的纽约格林尼治村的风光明信片中就可看到。

简·雅各布斯是第一位强烈呼吁在我们建造城市的方式上要有决定性的转变的人。首次 in 人类作为居住者的历史上，城市不再被建作城市空间与建筑的聚合体，而是作为单个建筑。同时萌生出来的汽车交通有力地挤压着城市空间之外的剩余的城市生活。

现代主义者拒绝城市与城市空间，将其关注点转向了单体建筑。1960年之前这种思想成为主导，并且其原理持续影响着许多新城区的规划。如果建筑师被要求从根本上就降低建筑之间的生活的话。那么他们不可能找到更加有效的方法，除了运用现代主义规划原理。照片来源：塔比 (Taby)，瑞典；墨尔本，澳大利亚；努克 (Nuck)，格陵兰。



前进无论成败与否

从1961年以来的这50年间，许多研究者与城市规划理论家们在有关城市的生与死的讨论中作出了积极的研究和论证。许多新的知识得到了积累。

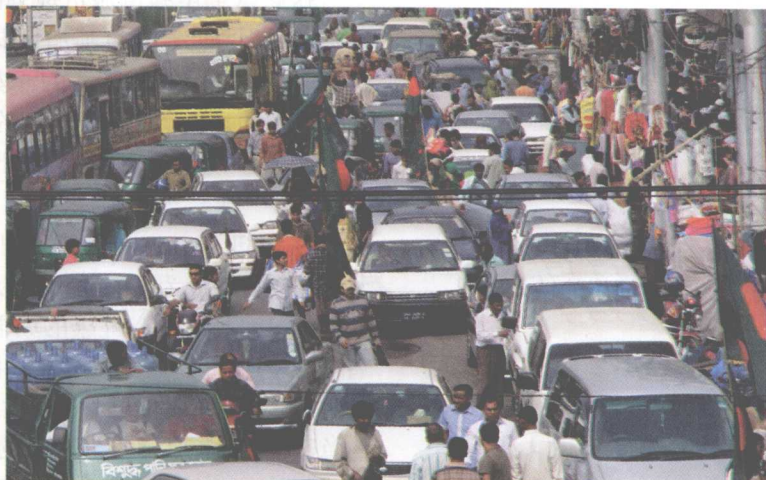
不仅从规划原理的角度，而且从交通规划的角度，有价值的进步在实际的城市规划中也有所获得。特别是在近几十年间，许多城市区域（世界的）在努力地通过弱化汽车交通的优势地位，为步行活动和城市生活创造更好的条件。

此外主要在近几十年间，特别是在新城和新的居住区的创造中，出现了许多有趣的从现代主义城市规划思想中产生出来的分歧。幸运的是，对具有建造动态的混合功能的城市区域的兴趣增加了，远远超过了对仅仅建造独立的单体建筑的聚合体的兴趣。

在过去的50年间，交通规划已有了相应的发展。交通设施



1960 年左右汽车以庞大的数量侵略着世界范围的城市，这标志着一种侵蚀过程的开始，即侵蚀着人们提供的进行城市生活所必需的环境。犯罪率如此之高且惊人以致几乎掩盖了汽车的侵入对城市品质的不利影响（意大利、爱尔兰和孟加拉国）。



也被做得更具识别性。交通安静化(traffic calming)的原理被引入，同时许多交通安全台阶被采用。

然而，汽车交通的增长是爆炸性的，而且尽管世界的一些地方对这些出现的问题都进行了处理，但在其他国家问题则更为突出。

需要更大的努力

不管汽车的大量使用带来的负面倾向如何，仍然有一些积极的发展可以在 1960 年左右找到，以作为对城市生活缺乏关注的一种反应。

可以聊以自慰的是，主要在世界经济发达的地方，进步和提高都能被看到。然而，在许多情况下，繁荣富裕的小国也已采纳了现代主义思想，作为新城区和市中心高层建筑内向封闭布局的起点。在这些大胆建设的新城中，人性化维度根本没有被真正

列在议事日程上，不仅现在而且更早。

在发展中国家，人性化维度所遭遇的状况是相当复杂和严重的。绝大多数民众被迫集中使用城市空间进行许多日常活动。但是例如当汽车交通急剧增长的时候，城市空间的竞争相应加剧了。城市生活和步行活动的条件也已变得逐年减少。

人性化维度——必要的新的规划尺度

千禧年不久历史上首次绝大多数的全球人口成为城市人口而非农村人口。城市快速发展，而且城市增长在未来几年内不断加速。对规划和优先性的设想，新的和现有的城市一样都将不得不作出重要的改变。未来的关键目标必须是关注使用城市的人的更大的需求。

这是本书中强调城市规划的人性化维度的背景。城市必须鞭策城市规划师和建筑师加强步行体系作为一种一体化的城市政策，以发展一个充满活力的、安全的、可持续的且健康的城市。同样急需的是要增加城市空间的社会职能，即聚会场所功能，为达到社会可持续和开放民众的社会目标而作出贡献。

目标：充满活力的，安全的，可持续的且健康的城市

在 21 世纪初，我们能看到几个新的全球挑战的轮廓，强调了以人性化维度为更深远目标的重要性。对成功获得充满活力的，安全的，可持续的且健康的城市的憧憬已成为一种普遍的、迫在眉睫的理想。所有这四个重要目标——充满活力的、安全的、可持续的、健康的——能够通过提供对步行人群的、骑车人和城市生活的总体关注，而达到不可估量的巩固与加强。统一的全市范围的政策干预以确保城市居民被吸引来进行尽可能多的步行和骑车，与其日常活动相关联就是达到这些目标的强有力的巩固与加强。

一个充满活力的城市

当更多的人被吸引在城市空间中进行步行、骑车和逗留的时候，一个充满活力的城市的潜能就被强化出来。在公共空间中生活的重要性，特别是社会和文化生活的可能性以及与充满活力的城市相关的吸引点将在未来部分加以讨论。

一个安全的城市

当更多的人在城市空间中游走和逗留的时候，一个安全的城市的潜能就会被得到强化。一个吸引人们步行的城市必须通过界定才拥有一个合理的、有凝聚力的结构，以提高短捷的步行距离，具有吸引力的公共空间和多样化的城市功能。这三个要素增加了城市空间内部和周围的活动和安全感。沿街有了更多的眼睛并且有了更大的动机来注视发生在住宅和建筑周围的城市中的活动。

一座可持续的城市

一般的，如果交通系统的绝大部分能够作为“绿色移动”而发生，即通过步行、骑车或公共交通进行的话，可持续的城市就被加强。这些形式的交通提供了对经济和环境的显著益处，降低了资源消耗，限制了排放，并降低了噪声标准。

另一个重要的可持续性方面就是，如果使用者觉得步行或骑车、公共汽车、轻轨和火车安全舒适的话，那么公共交通系统的吸引力就会猛增。良好的公共空间和一个良好的公共交通系统恰就是同一硬币的两个面。

一个健康的城市

如果步行或骑车能够成为正常的日常活动方式的一部分的话，一个健康的城市的愿望就可得到引人注目的强化。

我们看到公共健康问题在快速增加，因为伴随着汽车提供了门对门的交通，世界许多地方的大部分人群已经变得习惯于久坐。

诚心诚意的邀请将步行和骑车作为日常生活的正常且有机的要素，这必定是统一的健康政策不可争辩的一部分

四个目标——一个政策

总而言之，对城市规划的人性化维度关注的增加，反映了对追求更加美好的城市品质的一种明确的、强烈的需求。在为城市空间中的人的改善和追求充满活力的、安全的、可持续的且健康的城市的梦想之间有着直接的联系。

与其他社会投资相比——特别是健康保健成本的投入和汽车基础设施的投入——其中人性化维度的成本投入太微不足道了，以至于如果不考虑发展地位和财政能力的情况，全世界的城市在这个领域的投资都将是可能的。在任何情况下，关心与周全的考虑将是重要的投资，并且利益是巨大的。

创造一个充满活力的、安全的、可持续的、健康的城市是纽约城从2007年开始的城市计划的最高目标。²曼哈顿百老汇的一条新的自行车道和拓宽的人行道（建于2008年）。³



道路越多——交通越多，道路越少——交通越少

汽车交通产生百年之后，道路越多则交通越多的观念与思想被公认为是一种事实。在中国上海和其他主要城市中，道路越多的确意味着交通越多和拥挤越多。



1989 年地震之后，当旧金山宽阔的 Embarcadero 高速路被关闭时，人们很快适应了其交通行为而且剩余的交通也找到了其他路线得以解决。今天 Embarcadero 已成为一条友好的林荫大道，道路两侧树木茂盛，有轨电车穿行其间，为城市生活和骑车人提供了良好的环境条件。



2002 年伦敦出台了道路拥挤费，这意味着驶入内城的规定区域是要付费的。从那时起，拥挤费就带来了小汽车交通的急剧下降。收费区域后来向西扩展，目前几乎涵盖了 50km² 的范围。⁴

