

PUBLIC
SPACES
PUBLIC
LIFE



公共空间 · 公共生活

[丹麦] 扬·盖尔 著
拉尔斯·吉姆松 译
汤羽扬 王兵 戚军 校
何人可 欧阳文

中国建筑工业出版社

TU939.1

29/32

[丹麦] 扬·盖尔 著
汤羽扬 译
拉尔斯·吉姆松 著
王兵 译
何人可 校
欧阳文 校

公共空间·公共生活

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字: 01-2002-2096 号

图书在版编目(CIP)数据

公共空间·公共生活 / (丹麦) 扬·盖尔 (Gehl, J.), (丹麦) 拉尔斯·吉姆松 (Gemzøe, L.) 著; 汤羽扬等译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2003
ISBN 7-112-05664-0

I. 公... II. ①扬... ②拉... III. 城市空间—空间规划—研究 IV. TU984.11

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 008558 号

Copyright © 1999 Arkitektens Forlag, Kunstakademiets Forlag, Jan Gehl and Lars Gemzøe
Translation Copyright © 2003 China Architecture & Building Press
Public Spaces Public Life/Jan Gehl and Lars Gemzøe

本书由 Arkitektens Forlag, Kunstakademiets Forlag, Jan Gehl and Lars Gemzøe 授权本社在中国翻译、出版、发行中文版

公共空间·公共生活

[丹麦] 扬·盖尔 拉尔斯·吉姆松 著
汤羽扬 王兵 戚军 译
何人可 欧阳文 校

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

新华书店经销

伊诺丽杰设计室制版

利丰雅高印刷 (深圳) 有限公司印刷

*

开本: 635 × 965 毫米 横 1/10 印张: 9³/₅ 字数: 260 千字
2003 年 4 月第一版 2003 年 4 月第一次印刷
定价: 50.00 元

ISBN 7-112-05664-0

TU·4980 (11303)

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)

本社网址: <http://www.china-abp.com.cn>

网上书店: <http://www.china-building.com.cn>

目录

中文版前言	5	第一节 城市步行交通	50
序	6	夏季工作日的步行交通	52
前言	7	夏季周六和周日的步行交通	53
研究区域	8	冬季工作日的步行交通	54
11个可资比较的欧洲其他城市中心	9	夏季工作日中各条街的步行交通量, 10:00-24:00	56
第一部分 公共空间——问题与可能		第二节 城市里的休闲时光	58
1962-1996年: 努力造就以人为本的城市中心	11	市中心的座位	60
第一条步行街	12	城市里的活力: 户外咖啡馆	61
发展步行网络	14	在什么地方发生了什么? 夏季工作日的静态活动	62
主要的城市广场	16	夏季工作日从10:00-24:00的静态活动	64
其他的城市广场	18	第三节 城市中的活动与事件	66
运河沿岸的复兴	20	作为文化论坛的公共空间: 信息与交流	67
市中心向西发展	22	作为非正式舞台的城市	68
禁止汽车进入的街道和广场, 1962-1996年	24	作为节日和活动大舞台的城市	70
城市广场	26	第三部分 调查访问——数据、观点和意向	73
亲切的小巷	27	调查访问: 问题的提出和调查方法	74
紧邻市中心的公园与广场	28	主要研究成果与相关对策的总结	
市中心的气候	30	第四部分 公共空间·公共生活, 1996年——总结	79
市中心的尺度: 小型单元与密集的门	32	变化中的社会, 变化中的街道生活	80
综合: 夜间的哥本哈根	34	未来的公共空间与公共生活	82
市中心的居民	36	公共空间·公共生活: 思考与建议	
市中心的学生	38	附录 1996年哥本哈根的街道与广场	
交通与停车	40	课题组	95
哥本哈根的自行车	42	照片与图片提供	96
城市其他地区的广场	44		
第二部分 公共生活——使用研究, 1968-1995年			
使用模式的调查: 问题的提出和调查方法	47		
两个城市的故事: 夏季的哥本哈根与冬季的哥本哈根	48		



本书所研究的哥本哈根市是一座欧洲古城，它的历史和风貌与中国或世界上其他国家城市有很大的不同。书中讲述了哥本哈根市在漫长的40余年期间如何由一座以汽车为主导的城市转变成一座以人为本的城市的历史。这种改变了一座城市的政策引起了国际上的广泛关注，并为其城市带来了启迪。

此外，本书还介绍了一种更具有普遍意义的内容，即怎样去研究公共空间和公共生活的方法，以便为制定一种以人为本的城市规划提供依据。

不少城市都设有负责详细地调查交通问题、收集相关数据并为将来的发展制定政策的交通管理部门。因此，交通问题常常在城市规划的过程中得到很大的关注。

然而，却没有城市设立关注市民、行人及公共生活的部门，也很少有城市收集市民是如何利用他们的城市的资料。因此，

在城市规划过程中，人的因素几乎被忽略掉了。

这本研究哥本哈根市公共空间与生活的书呈现给大家的不仅是如何去研究城市所提供的空间，更重要的是如何去研究城市中的生活，以及空间的质量与城市生活的特色是如何相互关联的。

本书基本上是一本关于研究方法的书，一本如何看待城市居民以及在城市规划中如何收集和利用有关公共生活的数据的书。这种方法已经在哥本哈根市应用了30余年。正是在哥本哈根，人们深切意识到了公共生活的重要性，获得了城市应该怎样运作才能改善市民生活的相关知识。事实上，这种研究城市空间与生活的方法已被证明是极为有用的。这也是哥本哈根能如此完美地转变为一座以人为本的城市的主要原因之一。

本书所介绍的公共空间·公共生活调查方法以及有关哥本

哈根市的研究案例分析已在世界上许多城市得到应用，为形成更为人性化的城市起到了积极的作用。

在本书被介绍到中国之际，我们衷心地希望这些方法可以为中国同仁们所借鉴，使中国的城市规划更加具有人情味。

丹麦皇家艺术学院

扬·盖尔

拉尔斯·吉姆松

2003年1月20日于哥本哈根

经过大量争论并在有相当程度的保留意见的情况下，哥本哈根的特勒格街（Strøget）在1962年改建成了一条步行街。如果当时有人能预见到34年后市中心机动车辆禁行区的面积会是当时的6倍，机动车交通和停车的可能将被相当程度地减少的话，它也许会遇到更大的质疑。城市中心的生活究竟能有多大的变化，的确是难以想像的。

今天我们可以看到，从以汽车为主导变成以人为主导以后仅仅30年间，市中心所发生的显著变化。事后看来，这些发展之所以成为可能，主要是因为较大的变化都是由小而仔细计划的阶段引导出来的。在成功完成一项改变后，有可能去寻求人们对下一个改变的理解和支持。这种循序渐进的方法是在一个总体规划框架下得以实现的。通过哥本哈根市政府制定的一个系列政策，以其能承受的步代，哥本哈根的特有品质得到提升，变成了一座美丽而人性化的城市。

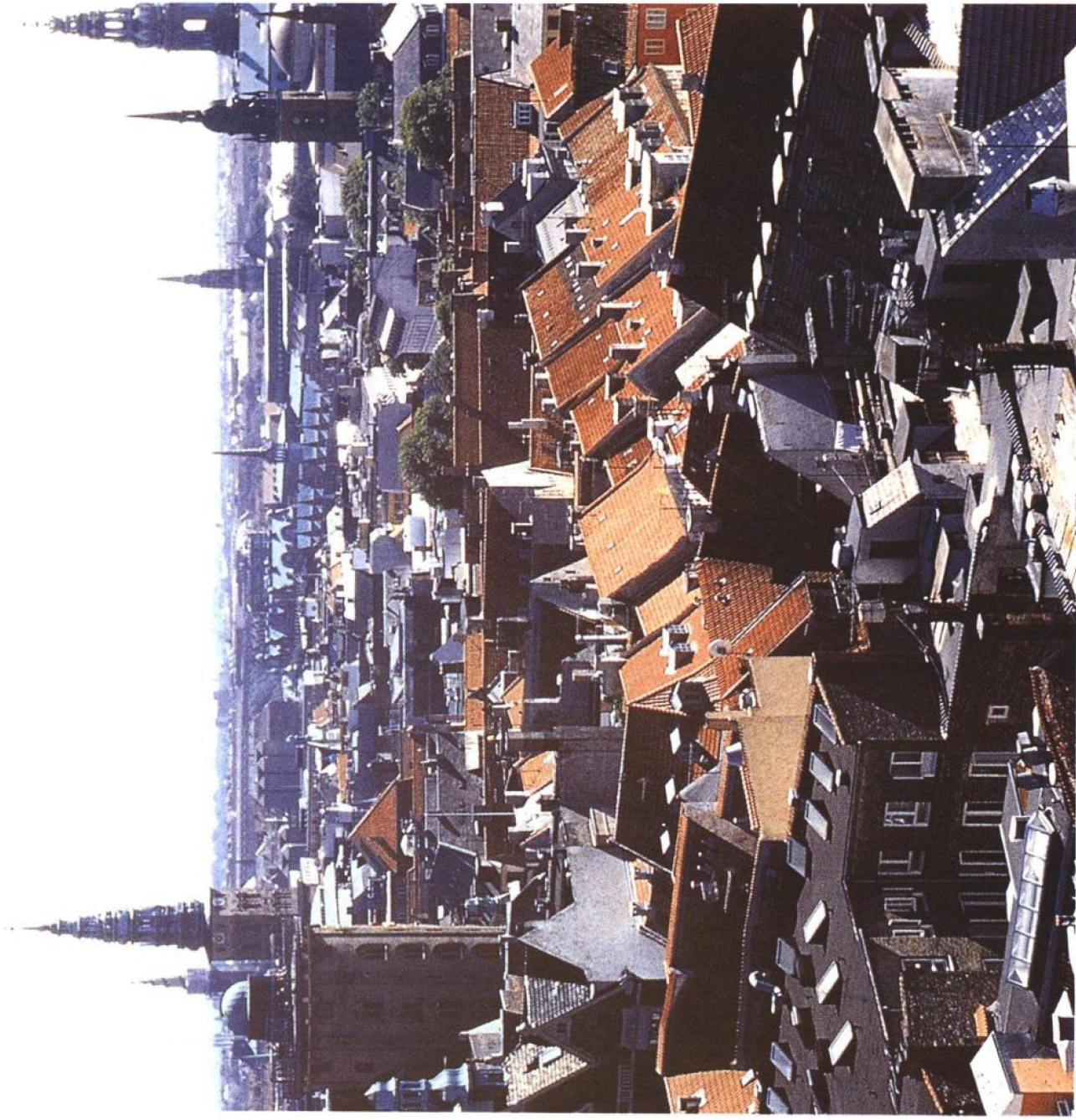
这就是哥本哈根。现在，它被该市居民及每年众多的游客尽情地欣赏着。由西面的市政厅广场向东面的新港漫步，有如此多的美景和惊喜，让人应接不暇。人们乐于使用这座城市，并感到很自在。我们很高兴地看到，多年来哥本哈根一直享有亲切的、以人为本的城市的美誉。

本书纪录了关于这个城市发展的传奇。来自丹麦皇家艺术学院建筑学院的研究人员经历并记述了这些在城市公共空间中产生的重要发展。这使得市政府可以为未来城市进一步发展收集信息并从中受到启发，同时公众也可以借此了解和关注理解我们的城市空间。

我们对取得的成果表示高兴。

Bent Frest

哥本哈根市政府第四局（交通和规划）局长



一个伟大的城市

哥本哈根是幸运的。城市中心仍保持着中世纪的街道格局，有着宜人尺度的古老的建筑仍占主导地位。在欧洲乃至全世界的许多大城市，市中心已经由于大规模的重建、战争的破坏和交通调整而被极大地改变了。

此外，哥本哈根30多年来一贯奉行以减少城市中心的交通，改善使用者的环境为目的的政策。一个一度以汽车为主的市中心，在这个过程中变得更漂亮、更少污染和更少噪声。这种更亲切的新型市中心表达出了一种良好的开放性，城市现在被更多的人以新的方式使用着。

然而，在世界其他地方的市中心正在逐年恶化——更大的噪声、更拥挤的交通使人望而却步、感到不舒服。而哥本哈根走的是一条不同的路。随着条件的年年改善，城市中心更多地被人使用，让人赏心悦目。

幸运的是，许多城市，尤其在欧洲，都有相同的发展。即使如此，哥本哈根仍然是最有代表性的。

哥本哈根正在一步步地变成一座更有吸引力的城市。

研究主题

这本书介绍的是哥本哈根市中心研究，正如书名所示，它是在1996年前后进行的。

本书的主题是描述该城市中心在过去的34年，即从1962年第一条步行街，斯特勒格街，建成到现在，是如何发展的。

另一个主题是描述在这段时间里，都市生活是如何发展和变化的，同时也讨论了对市中心未来发展的几种选择。

因为哥本哈根有这样一个出众而迷人的市中心，描述它的品质和特征就变得尤为重要。每一个和都市发展有关的人士——使用者、所有者、商人和政策制定者——都应对该市中心的优势与特色有一个总体的看法，以加强正面引导，避免错误。

研究背景

本书中的这项研究是由丹麦皇家艺术学院建筑学院城市设计系于1994—1996年完成的，作为建筑学院参与“哥本哈根年——欧洲文化首都1996年”项目的一部分。

研究内容

这项研究和这本书包含四个部分：

第一部分 公共空间

报道1962—1996年间，市中心的街道和广场是如何发展的。并且描述与分析了那些对于影响哥本哈根市中心具有决定意义的因素。

第二部分 公共生活

这部分包括一个调查报告，记录了1995/1996年间该城市中心的使用状况。

在1968年至1986年间完成的早期研究，使得我们有可能描述过去的27年中城市生活的发展和变化。几乎所有的城市都实施了对于交通和停车的研究，然而只有哥本哈根的研究报导

了多年来人们是如何使用这个城市的。

第三部分 调查访问

谁在使用城市？人们对它有何感想？这部分包括2000个街头访问以及1000份问卷调查的结果，其中包含使用者的观点以及对其行为的描述。这部分是与墨尔本大学的大卫·延肯（David Yencken）教授合作完成的。

第四部分 公共空间·公共生活，1996年

包括对研究的概述，以及我们对于将来城市如何发展的意见和建议。

对研究的支持

我们的研究得到了博物馆、收藏机构以及哥本哈根市政府的帮助与支持，11个欧洲城市提供了的相关的参考材料。

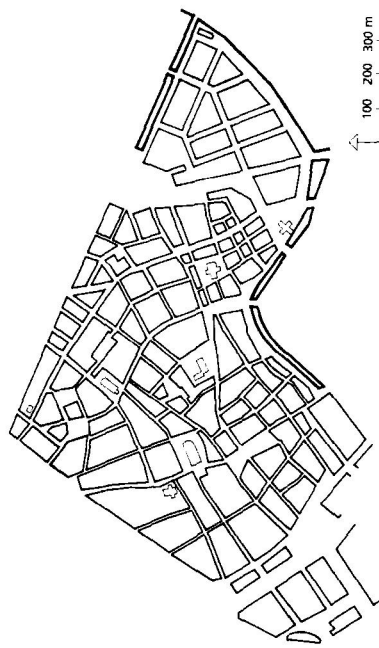
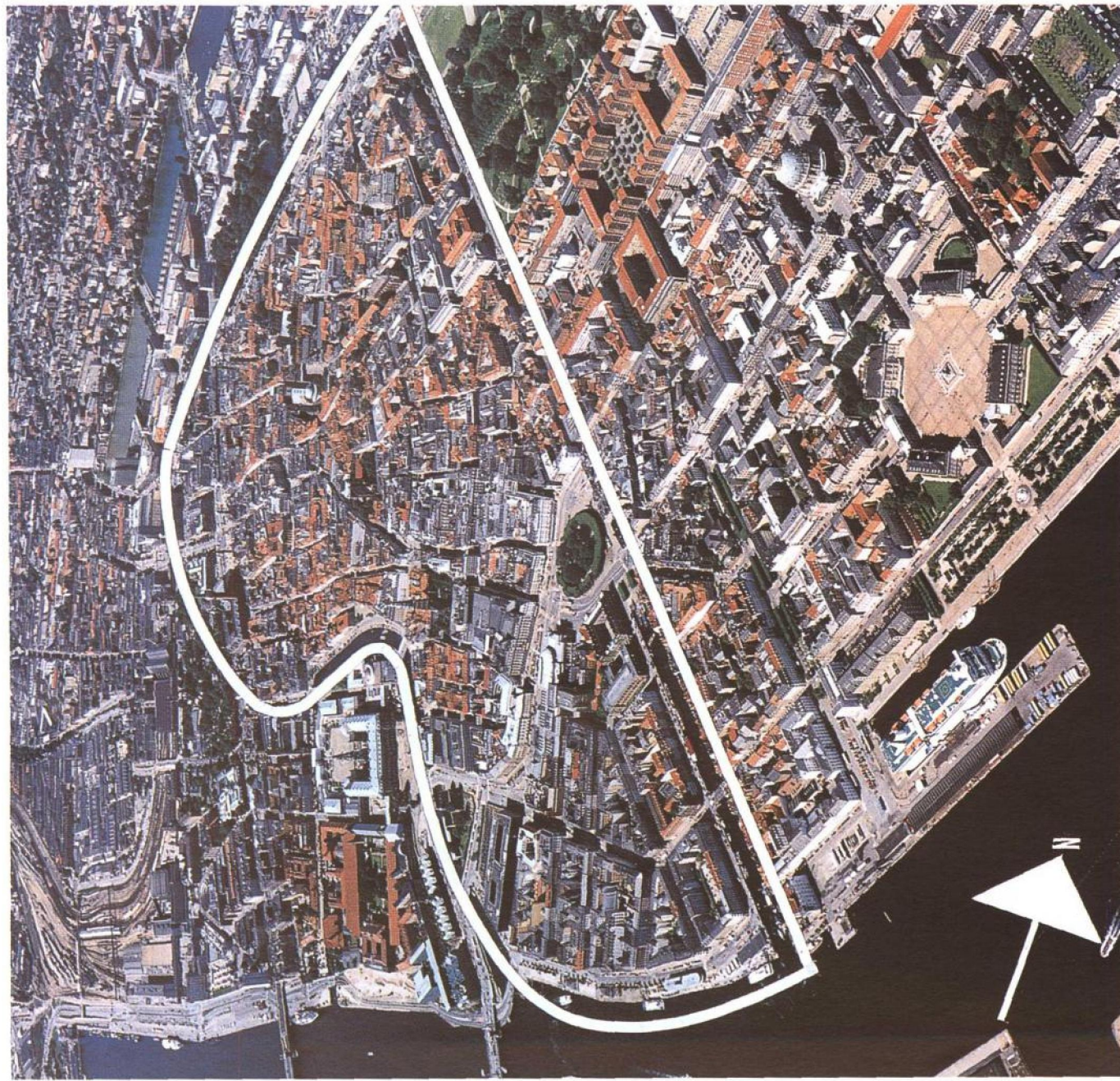
调查访问是与墨尔本大学的大卫·延肯教授紧密合作完成的。拜罗伊特大学（Bayreuth Universität）的拉尔夫·孟赫（Rolf Monheim）教授和加利福尼亚大学伯克利分校的彼得·波斯曼（Peter Bosselmann）教授提供了进一步的协助。

丹麦皇家艺术学院

扬·盖尔

拉尔斯·吉姆松

1996年8月22日

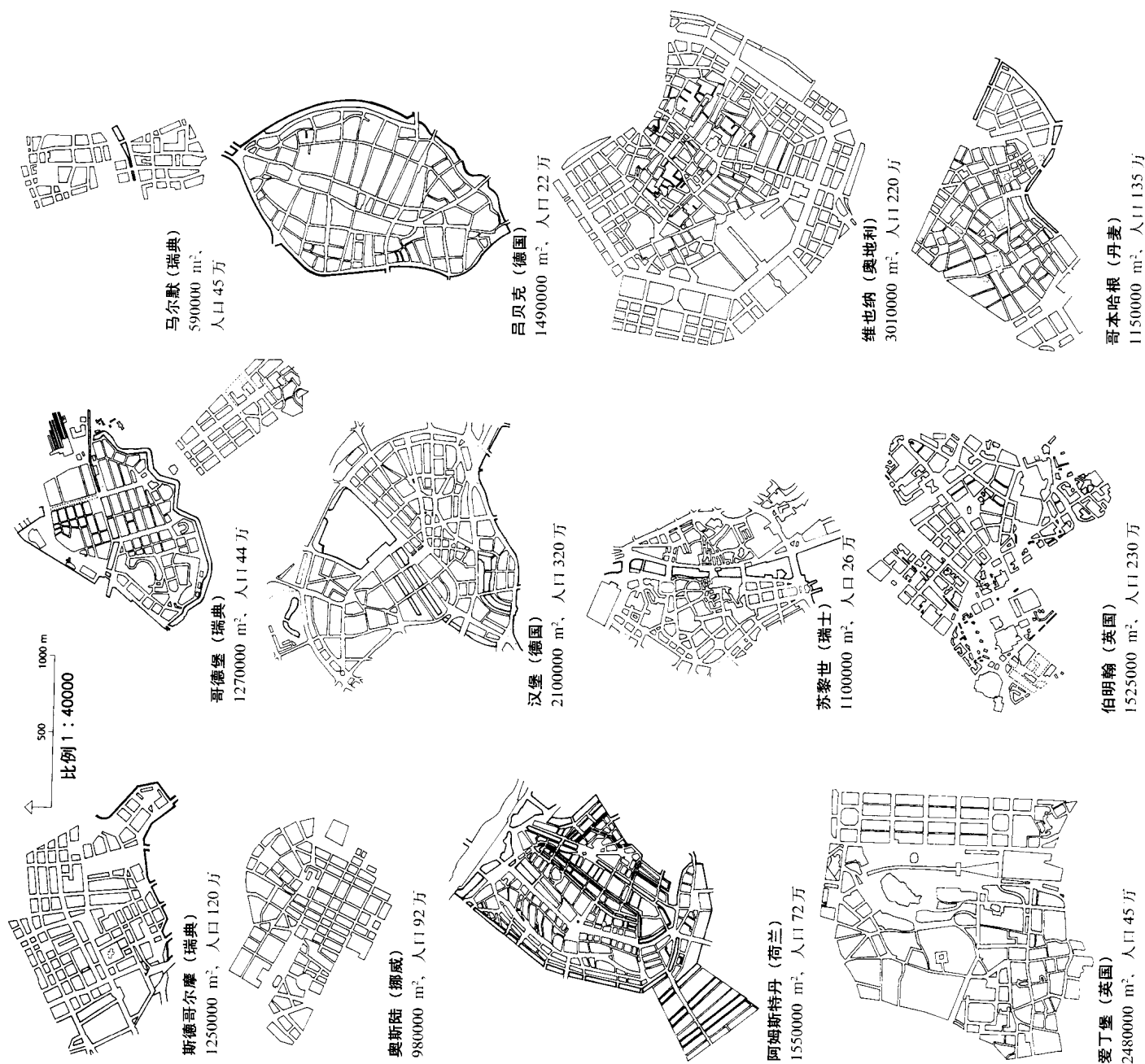


哥本哈根市中心
1150000m²

我们的研究区域是哥本哈根市中心，大多数的商业和文化活动发生于此。这个区域的核心是中世纪的老城。我们研究的区域跨越了老城的范围以便将东面新港的公共空间，以及西面的西桥大街的第一段包括进来。

在尺度上，这个市中心大约是1km × 1km的面积。有趣的是，许多城市中心都是这样大小，这正好对应了一个适当的步行距离。大多数人都愿意一次步行1km——再远就不行了。

11 个可资比较的欧洲其他城市中心



为了全面了解哥本哈根，我们选择了欧洲其他 11 个城市以资比较。之所以选择这 11 个城市，部分是由于它们是哥本哈根的邻居（奥斯陆、斯德哥尔摩、哥德堡、马尔默、吕贝克、汉堡），部分是为了表示一种与欧洲其他国家中类似城市的横向比较（阿姆斯特丹、苏黎世、维也纳、伯明翰和爱丁堡）。这些城市的规划人员对于我们这项研究必要的资料收集工作提供了很大的帮助。这 11 个城市加上哥本哈根的市中心一起，以 1:40000 的比例展示于图。每个城市中心的面积连同其都市人口数量也一同标出。



第一部分

公共空间

问题与可能

1962-1996年：努力造就以人为本的城市中心

直到1962年，市中心所有的街道都挤满了机动车交通，所有的广场也被用作停车场。战后机动车交通的猛增使得市中心步行条件迅速恶化。

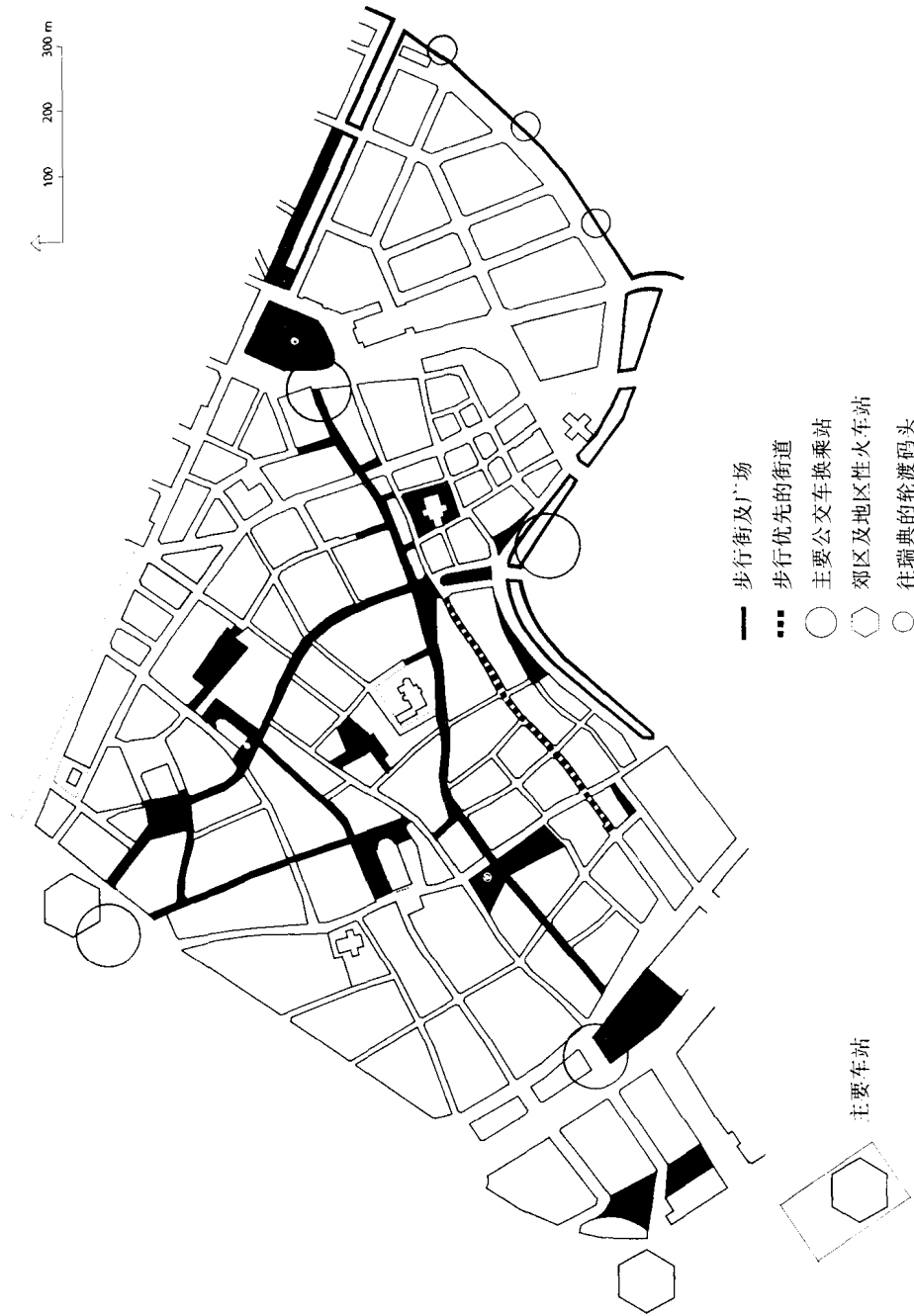
1962年11月17日，哥本哈根的主要街道斯特勒格街变成了一条步行街道。在当时，这种转变引起了激烈争论。人们认为，在丹麦，步行街根本就不起作用。报纸大书特书“我们是丹麦人，不是意大利人”，“使用公共空间与北欧精神相抵触”等等。虽然这种怀疑是猛烈的，但第一天就证明，这种禁止机动车的新环境是很受哥本哈根市民欢迎的。

这就是城市中心区巨变的开始，即从一个拥挤的交通环境变成一个安静但很有生气的、以人为本的城市中心。

以后的34年间，每年都对市中心闹市区的步行环境进行拓展或改进。机动车一步步地被逐出了城市中心，或者至少要减慢速度和降低流量，以确保和步行者的使用不冲突。城市广场一个接一个地从汽车的领地变成迷人的为人所用的空间。

这些城市内部都能够成功改变的关键，无疑在于其渐进的方式而不是剧变。拒绝机动车辆、将街道和广场步行化的进程是逐渐增强的。城市的居民必须花一段时间来改变他们的驾驶及停车习惯以适应使用自行车及城市公交系统。更重要的是，这种渐进式的改变给了丹麦人一个机会来了解在现今社会中，吸引人的公共空间究竟扮演什么样的角色。哥本哈根市的转变可被看作是一种广泛的步行化计划，但它也可被看作是一个以温和方法改变交通的计划，不仅是在城市中心，而且可以用在城市的绝大部分地区。只允许少量机动车进入城市中心就意味着在其周边地区仅有少量交通量。哥本哈根市的故事包含两点：以温和手段控制交通；整治街道并创造高质量的公共使用的空间。

如果在物质方面的转变特别成功的话，在城市中心使用方面的转变也会如此。这项研究将证明这一点。



哥本哈根市平面图，表示了1996年无机动车交通的街道和广场的网络，包括最近增加的部分。当第一条步行街——斯特勒格街在1962年建成时，总共有15800m²的面积供步行者使用；到1996年，无机动车交通的街道和广场面积增加到了95750m²，也就是说，供人们活动的空间增加了6倍

一个“单层的”城市

哥本哈根市内一个有趣的特征是它是一个“单层的”城市。这里没有地下购物设施、隧道和管道，也没有第二、三层的步行网络，路上也没有跨越街道的天桥。任何重要的事情都发生在在地面这一层次上，这对于聚集城市活动是有利的。

一座公共空间的城市

哥本哈根市很少有私有购物拱廊和室内通道之类将人群及其活动从公共街道上分散开的设施。简而言之，哥本哈根是一座由公共街道和广场组成的单层的城市，其中要么是完整的汽车禁行区，要么只有有限的机动车交通。

第一条步行街：斯特勒格街（STRØGET，1962年）

斯特勒格街是哥本哈根市历史悠久的主要街道，1962年11月17日成为了步行街。这条街仅有11m宽，1962年时是条繁忙的机动车单行线，行人拥挤地行走于两侧狭窄的人行道上。

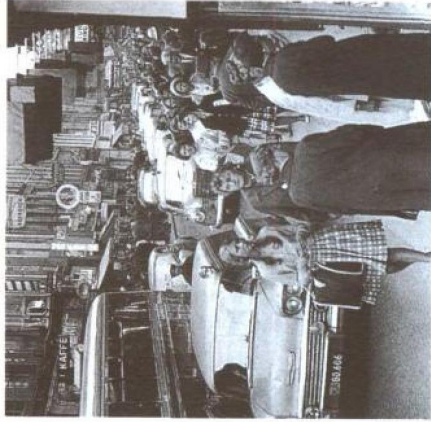
新建的步行街立即受到哥本哈根市民的欢迎，这下他们就能安全地走过内城了。

多年来，斯特勒格街更新升级过好几次。现在的地面铺装是1991年完成的。毫无疑问，斯特勒格街是步行系统主要的连接线，是市中心东西方向的连接枢纽。斯特勒格街一直是——现在仍是——哥本哈根重要的商业街。同时，它还起着本市主要街道重要的作用。是一个值得一去，值得一看以及去体验的好去处，一处城市主要的散步休闲场所。

事实上，斯特勒格街是由几条名称不一的街道组成的。在这个街道的序列中，每段有着不同的功能及特征。腓特烈斯贝加德大街（Frederiksborggade）的西段中紧邻市政厅广场，非常热闹但没有其他街区那么复杂；中间部分、新街和魏姆斯卡弗特（Vimmelskaftet）街，既热闹又十分精致优雅；东段的东大街包舍两部分。这部分紧邻城市中心，也像其他各段一样繁忙，百货公司就坐落在这段路上。在最东端的部分，玛格辛（Magasins）广场和新国王广场之间，一批城中著名的高级商店汇集于此，是斯特勒格街各部分中最复杂的，最压抑性的地方。冬季，这段中行人数量只有斯特勒格街其他部分的50%，夏天只有60%。

在平常的冬日里，上午10：00到下午18：00之间，斯特勒格街大部分地段会有25000人的流量；而夏天，每天的人流量有时能达到55000人。自从该街步行化以来，这些数字就非常稳定。

仅有10 - 12m宽，斯特勒格街每分钟能承受145人。在夏日，一天中大多数时间里，行人交通量正好是每分钟145人。此时，斯特勒格街的承载能力达到饱和，已经容不下再多的人。这就是30年以来的情况。



●菲奥尔街 (FIOLSTRÆDE, 1968 年)

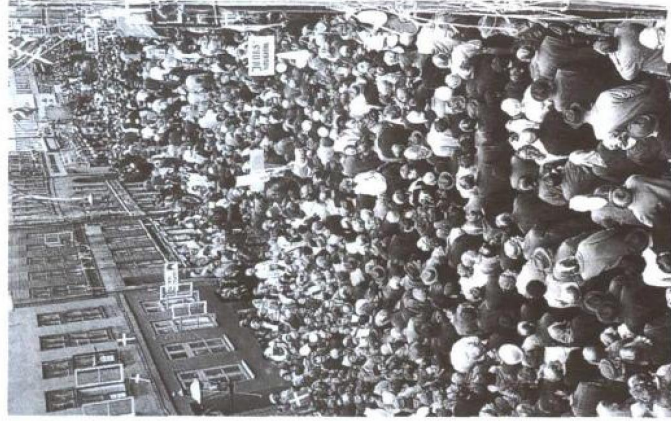
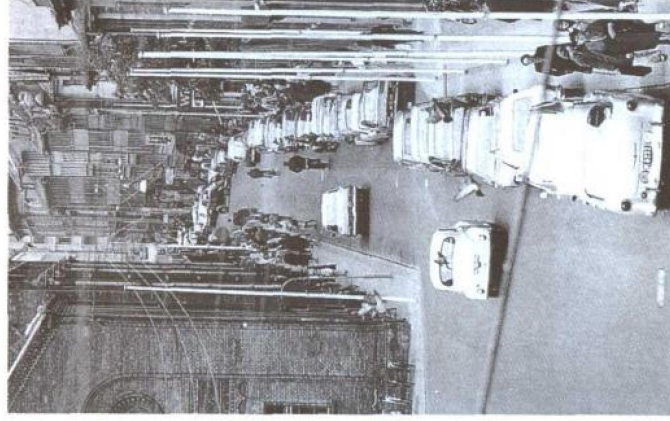


上图：最初的步行街网络系统

1. 斯特勒格街 2. 菲奥尔街

右图：在 20 世纪 60 年代，菲奥尔街是一条交通繁忙的街道

下图：1968 年 5 月 14 日，菲奥尔街被辟为步行街时的情形

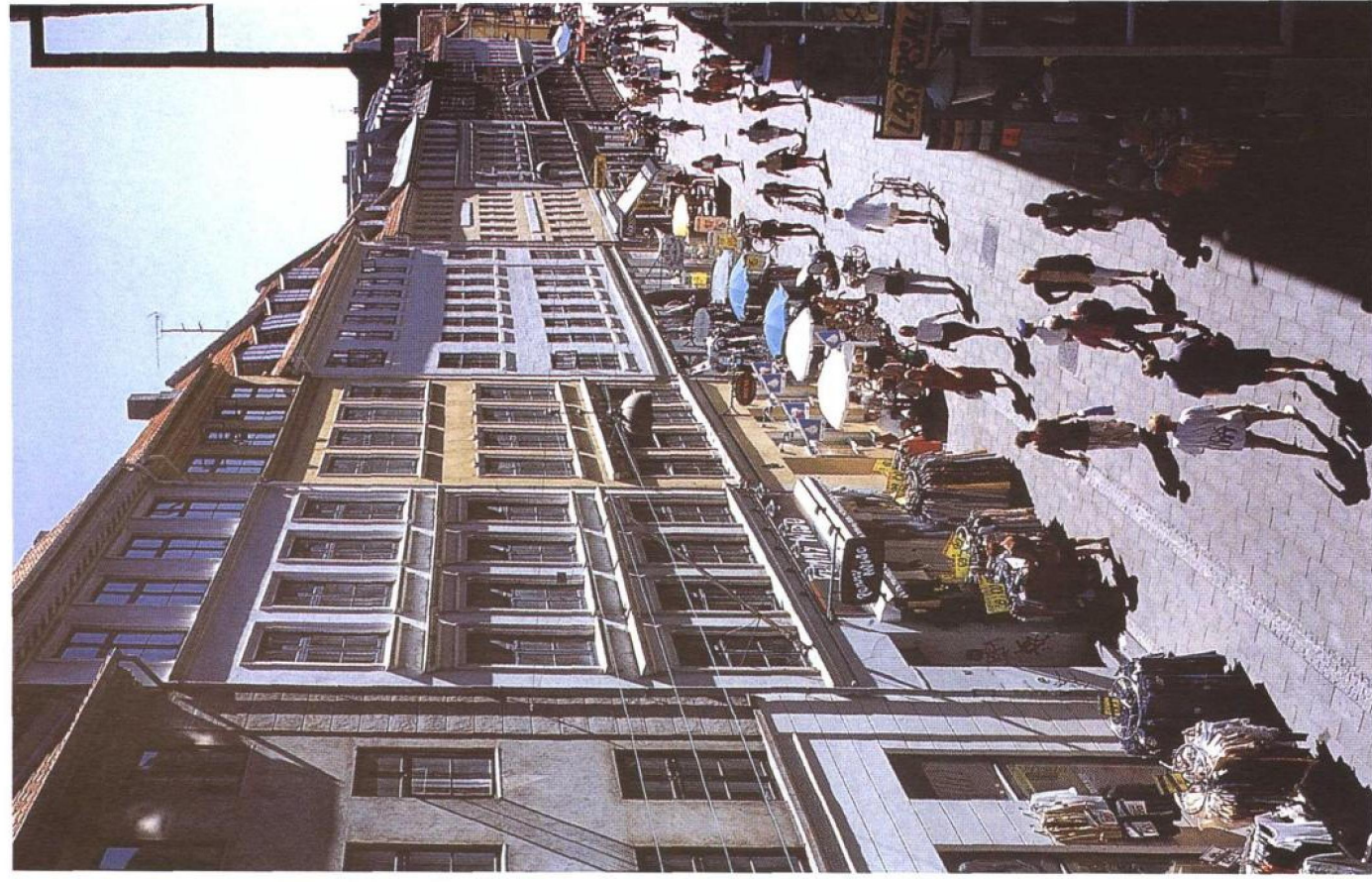


菲奥尔步行街建立于 1968 年，是步行街网络中的第二条街。在斯特勒格街取得成功之后，改造这条仅有 8m 宽的街道就很自然了。

在内城中，菲奥尔步行街提供南北向的联系，它连接公共交通的重点北港和斯特勒格街的中央部分。

在哥本哈根市路网中，菲奥尔街是独一无二的。冬夏两季中，它几乎承担着相同的行人量，每天 11000 - 12000 人次。原因是该街坐落于大学区中部。一旦夏季交通结束，大多数旅游者离开城市，学生们就沿着菲奥尔街返回城市，开始他们的秋季学期。

一年之中的周末、节假日以及夜晚，菲奥尔街非常安静。在购物时间和大学上课时间之外，很少有人通行。

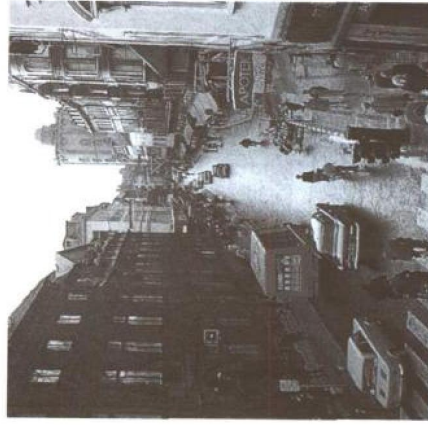


发展步行网络：哥布马格街（KØBMARGERGADE, 1973 年）



步行街网的扩展

1. 哥布马格街
2. 斯特拉德街（步行优先街）
3. 斯多·肯尼克街（1973 年）
4. 玫瑰花园街（1973 年）
5. 佩利街（1973 年）



哥布马格街于1973年成为了步行网络中的第三条街道。与此同时，一批小型街道——斯多·肯尼克街（Storke Kannikestræde）、玫瑰花园街（Rosengården）和佩利街（Pilestræde）也不再对汽车开放。事实上，大约在20年前哥本哈根街道的步行体系，在主要目的地被连接起来、步行网络完成之后就停止了。1973年后，几乎所有的公共空间计划都以创造无汽车广场为目的了。

哥布马格街是城市中第二重要的商业街。并且，这条街将公共交通中心北港与城市的心脏——阿马格广场（Amagertorv）联系起来。在一年四季的购物时间里，这条街都只有相当轻松的步行交通。而在早晨和晚上，大多数人通过哥布马格街，在火车站和城市中心之间步履匆匆时，交通就变得特别繁忙。

哥布马格街的步行交通没有随季节的急剧变化。冬季，每天有24000人次通过；而夏天，步行交通的平均数是33000人次。值得注意的是，哥布马格街冬季的步行交通数量与斯特勒格街相同。也就是说哥布马格街是一条联系市中心的重要通道。

●斯特拉德街 (STRÆDET, 1992 年)

斯特拉德街标志着将一类新型城市街道引进市中心。以往这条只有8-11m宽的街承担着相当重的交通压力,包括几条公共交通线路。1989年,这条街被实验性的重新划分为步行优先街道。这就是说,在这条街上,行人和骑自行车的人具有优先权,而低速行使的汽车也可驶入这条街。为了防止汽车贯通行使,这条街被分成许多段短的单向区域。在旧城边缘的街道上,重新安排了公共汽车线路。

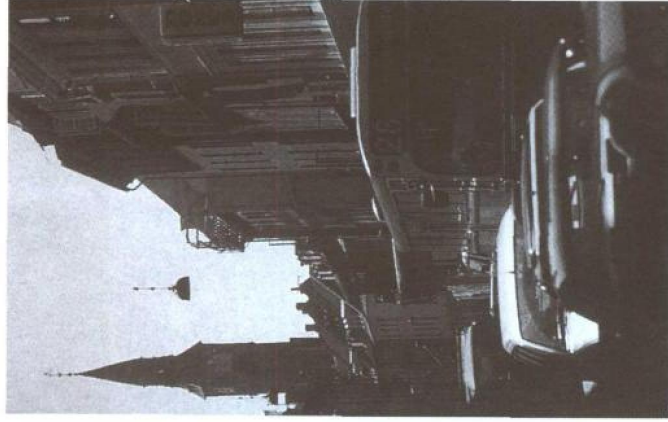
这个实验相当成功,1992年时,整条街被重新铺装,像其他的步行系统一样,两旁的人行道从此消失。

现在,行人、自行车和汽车共享街道空间,一般来说,这种安排没有产生多少交通问题,大多数人对这种街道表示满意。

斯特拉德街平行于斯特勒格大街,但却有种完全不同的特征。街道两旁排列着卖古董、手工艺品和这类东西的小型专业商店。整条街的气氛是古雅而又迷人的,这迅速吸引了几家咖啡馆和饭馆,其中许多都有室外座位。

有趣的是,与它的邻居——与其平行的斯特勒格大街在夏日十分拥挤的情形相比,这条迷人的小街行人相对较少,视一年里时间的不同,每天大约3000-5000人次。市中心的其他小型街道中的步行交通量几乎于此相等。选择这条精美小街的行人不多,一个可能的原因是它们不与任何重要的城市节点连接,也可能是这种混合式的交通模式使得一些使用者感到望而却步。但无论原因是什么,这种轻松交通以及它产生的这种街道休闲氛围,都彰显出其魅力所在。

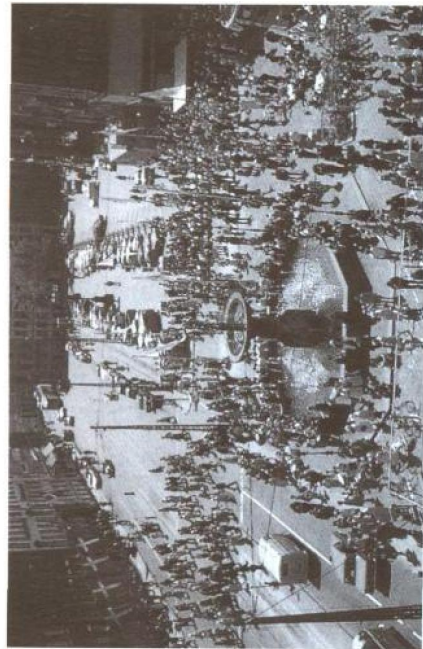
步行优先街道的原则表现得如此成功,它也应运用于市中心大多数小街之中。



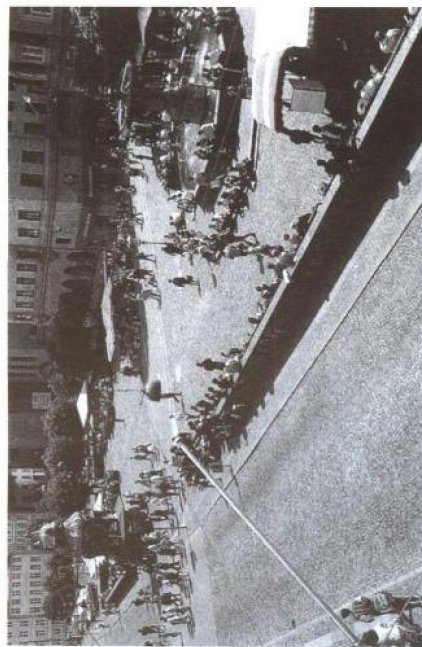
主要的城市广场：加梅尔广场（GAMMELTORV）和新广场（NYTORV）（1962年，1973年和1992年）



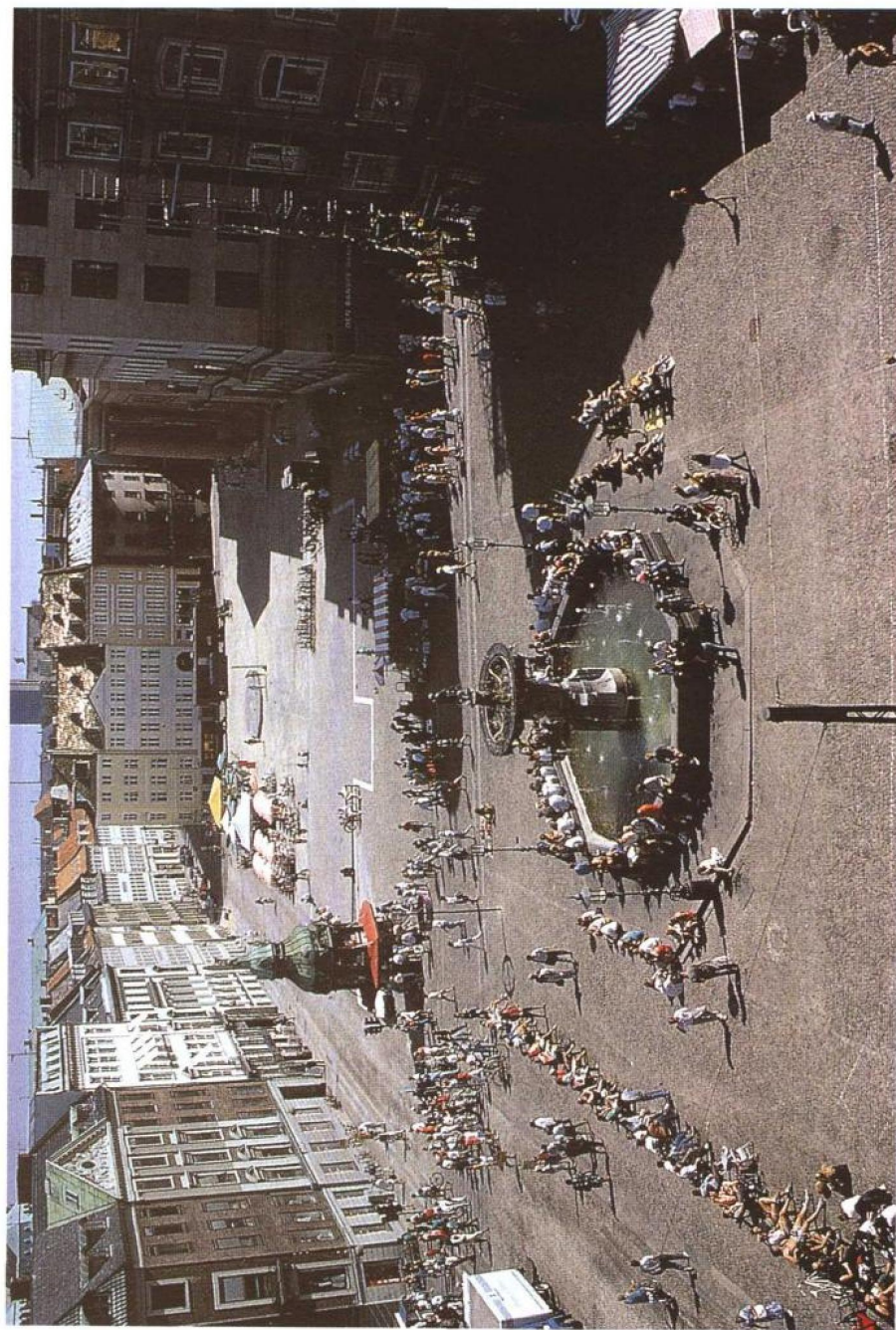
1962年之前，两个广场都作为停车场使用



1967年，庆祝哥本哈根建市800周年时的情景



1973年设计的“墙”围合形成了步行区



今天，加梅尔广场和新广场组成了一个空间，但最初它们是两个广场，被旧哥本哈根市政厅分割开来。这个双广场横跨斯特勒格主街，长久以来一直是城市中最重要空间。

1962年以前，整个广场都被用作一个巨型的停车场，就在几次转变之后，它们逐步变成两个为行人所用的广场。

当斯特勒格街1962年对汽车交通封闭以来，加梅尔广场的一部分就不允许停放车辆了，新广场的一部分也于1973年做了同样的规定。这项改建包括一系列广受批评的“墙”以限定出步行范围。1992年，新广场剩余部分也不再允许停放车辆，两个广场都被重新铺砌与装修一新。在重新铺砌计划中，一个有趣的元素是浅色大理石，它划定出了以前分割这块空间的旧市政厅的位置。

加梅尔广场一年四季都是很受欢迎并被很好利用的广场。人们喜欢在靠近卡里塔斯（Caritas）喷泉的地方休息，这里可以看到通过斯特勒格大街熙熙攘攘的人群。新广场相对来说比较安静，虽然夏季的几个月中，它为几个室外咖啡馆提供了背景。在一年其他月份里，这个广场承担着不同功能，例如，在繁忙拥挤的都市中心，它提供了一个可以让人透口气的地方，一片安静的绿洲。