

PUBLIC
SPACES
PUBLIC
LIFE



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

TU930.1

26/32

【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

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... ③汤... 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: 9 3/5 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	
亲切的小巷	27	调查访问: 问题的提出和调查方法	73
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	74
市中心的气候	30	第四部分 公共空间·公共生活, 1996 年——总结	
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	79
综合: 夜间的哥本哈根	34	未来的公共空间与公共生活	80
市中心的居民	36	公共空间·公共生活: 思考与建议	82
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的城市有很大的不同。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，并为其他城市带来了启迪。

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，交通问题通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，一本如何善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，的确是难以想象的。

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系列政策，以其能承受的步伐，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 Foss

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。即便如此，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，正如其书名所示，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，建成到现今，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，同时也讨论了对于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，使得我们有可能是描述过去的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？人们对它作何感想？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。

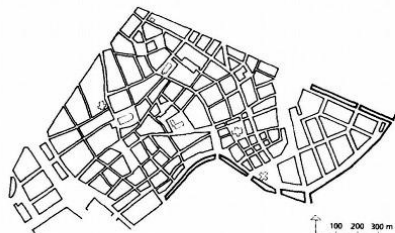
调查访问是与墨尔本大学的大卫·延肯教授紧密合作完成的。拜罗伊特大学（Bayreuth Universität）的拉尔夫·孟赫（Rolf Monheim）教授和加利福尼亚大学伯克利分校的彼得·波斯曼（Peter Bosselmann）教授提供了进一步的协助。

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



斯德哥尔摩 (瑞典)
1250000 m², 人口 120 万



哥德堡 (瑞典)
1270000 m², 人口 114 万



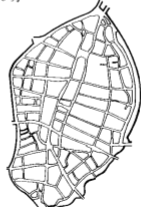
马尔默 (瑞典)
590000 m², 人口 45 万



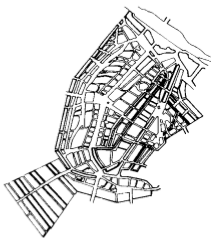
奥斯陆 (挪威)
980000 m², 人口 192 万



汉堡 (德国)
2100000 m², 人口 320 万



吕贝克 (德国)
1490000 m², 人口 22 万



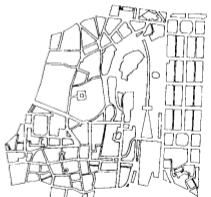
阿姆斯特丹 (荷兰)
1550000 m², 人口 72 万



苏黎世 (瑞士)
1100000 m², 人口 26 万



维也纳 (奥地利)
3010000 m², 人口 1220 万



爱丁堡 (英国)
2480000 m², 人口 45 万



伯明翰 (英国)
1525000 m², 人口 230 万



哥本哈根 (丹麦)
1150000 m², 人口 135 万

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交通，所有的广场也被用作停车场。战后机动交通的猛增使得市中心步行条件迅速恶化。

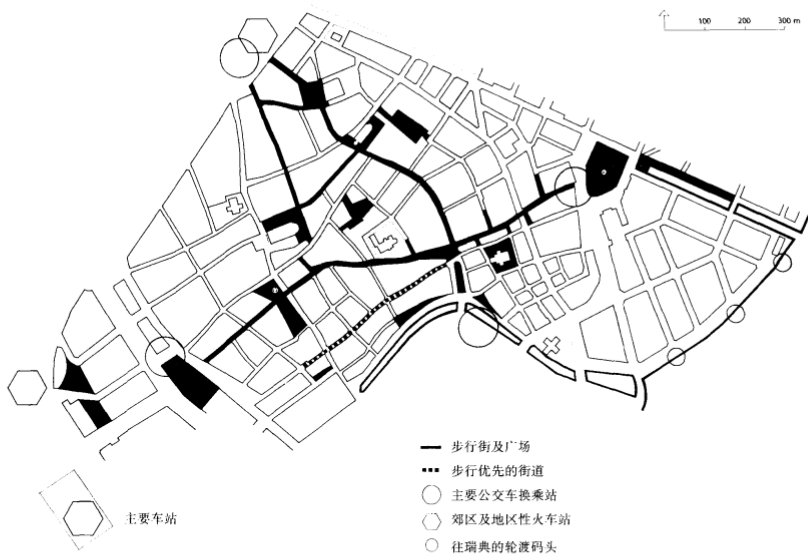
1962年11月17日，哥本哈根的主要街道斯特勒格街变成了一条步行街道。在当时，这种转变引起了激烈争论。人们认为，在丹麦，步行街根本就不起作用。报纸大书特书“我们是丹麦人，不是意大利人”，“使用公共空间与北欧精神相抵触”等等。虽然这种怀疑是猛烈的，但第一天就证明，这种禁止机动车的新环境是很受哥本哈根市民欢迎的。

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。机动交通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。

这些城市内部能够成功改变的关键，无疑在于其渐变的方式而不是剧变。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共交通系统。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，而且可以用在都市的大部分地区。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的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。

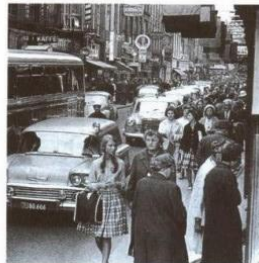
简而言之，哥本哈根是一座由公共街道和广场组成的单层的城市，其中要么是完整的汽车禁行区，要么只有有限的机动交通。

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。

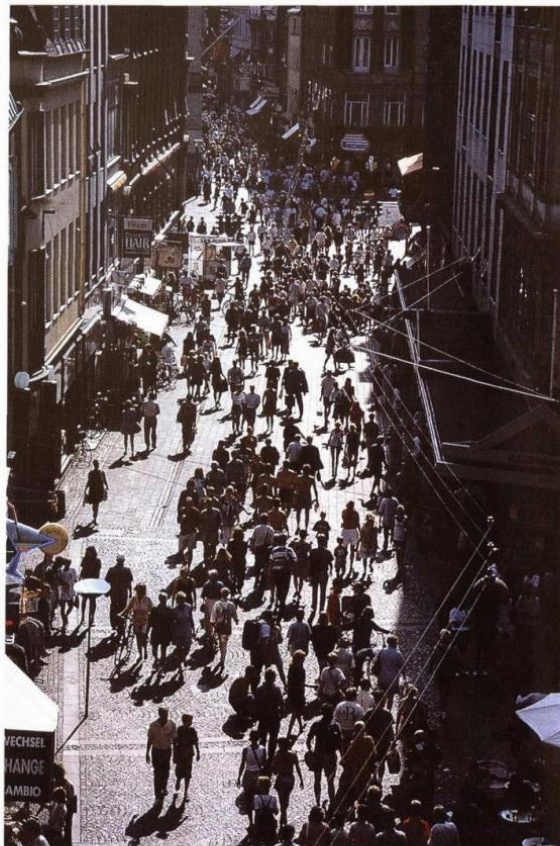
多年来，斯特勒格街更新升级过好几次。现在的地面铺装是1991年完成的。毫无疑问，斯特勒格街是步行系统主要的连接线，是市中心东西方向的连接枢纽。斯特勒格街一直是——现在仍是——哥本哈根重要的商业街。同时，它还起着本市主要街道重要的作用。是一个值得一去，值得一看以及去体验的好去处，一处城市主要的散步休闲场所。



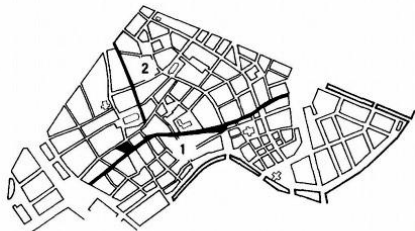
事实上，斯特勒格街是由几条名称不一的街道组成的。在这个街道的序列中，每段有着不同的功能及特征。腓特烈斯贝加德大街（Frederiksberggade）的西段中紧邻市政厅广场，非常热闹但没有其他街区那么复杂；中间部分，新街和魏姆斯卡弗特（Vimmelskaftet）街，既热闹又十分精致优雅；东段的东大街包含两部分。这部分紧邻城市中心，也像其他各段一样繁忙。百货公司就坐落在这段路上。在最东端的部分，玛格辛（Magasins）广场和新国王广场之间，一批城中著名的高级商店汇集于此，是斯特勒格街各部分中最复杂的，最压抑性的地方。冬季，这段中行人数量只有斯特勒格街其他部分的50%，夏天只有60%。

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 would 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)

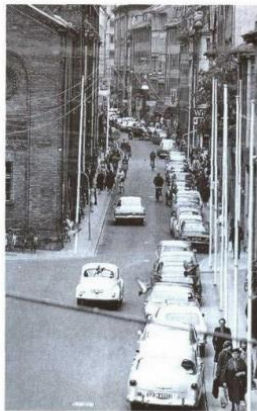


上图：最初的步行街网络系统

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。

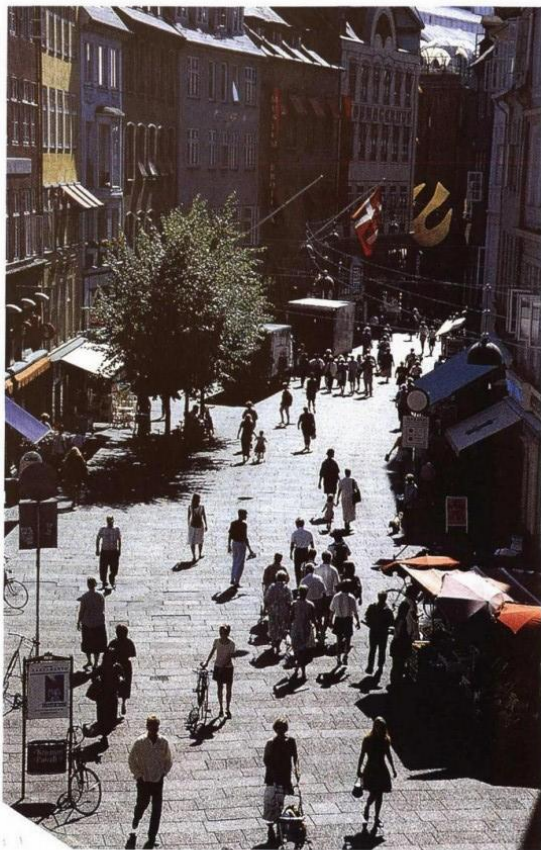
一年之中的周末、节假日以及夜晚，菲奥尔街非常安静。在购物时间和大学上课时间之外，很少有人通行。

发展步行网络：哥布马格街 (KØBMAGERGADE, 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 (Store Kannikestræde)，玫瑰花园街 (Rosengaarden) 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,包括几条公共交通汽车线路。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。

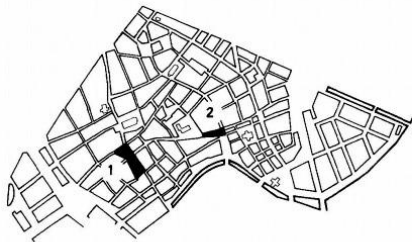
1962年以前，整个广场都被用作为一个巨型的停车场，就在几次转变之后，它们逐步变成两个为行人所用的广场。

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个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。



●阿马格广场 (AMAGERTORV, 1962年&1993年)



沿斯特勒格街的两大主要公共空间

1. 加梅尔广场—新广场
2. 阿马格广场

阿马格广场是哥本哈根的心脏。一旦你到了这儿，城市风光就尽收眼底。城市主街斯特勒格街在阿马格广场向两侧拓宽，形成一个喇叭形广场。

1962年，当斯特勒格大街对汽车交通封闭时，阿马格广场就部分地清除了汽车交通，尽管一个出租车候车站仍存在了几年。在后来几次的逐步改造中，该广场进一步转化。水果和蔬菜摊位以及咖啡座出现在广场上。在广场中部，通向地下厕所的台阶被升起绿地部分地隐藏起来。

1993年，阿马格广场经过重新设计，根据雕塑家伯杰·诺加德 (Bjørn Nørgaard) 设计的精美图案重新铺砌了大理石石地面。这个计划是由当地的企业发起的，它们也是这个项目的主要赞助者。

阿马格广场一天中都十分繁忙。它是哥本哈根市民相聚的地方，优雅的新大理石铺地更加强了阿马格广场受欢迎的程度。夏夜里，广场上聚满了人群和活动。它为城市提供了绝妙的露天舞台，更是街头演出组合和街头音乐家们最喜欢的栖息地。

夏日夜晚的阿马格广场最有活力，而雨天则是欣赏美丽大理石铺地最好的时间。



1962年对汽车关闭之前的阿马格广场
右图：1993年重新铺砌后的阿马格广场
下图：80年代的阿马格广场



其他的城市广场：格拉布鲁德广场（GRÅBRØDRETORV，1968年）



1968年前格拉布鲁德广场上的防空棚



80年代的情景，格拉布鲁德广场——青年人聚会的场所

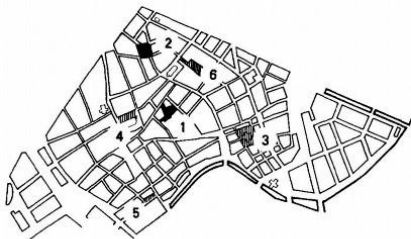
格拉布鲁德广场是第一批改造成步行广场的较偏僻的城市广场之一。1968年，该广场清除了停放其中的汽车以及二战时匆忙所建的空袭避难棚。广场最引人注目的是一棵漂亮的梧桐树，加上新铺的卵石地面和新建的由雕塑家索仁·乔治·詹森（Søren Georg Jensen）设计的喷泉，使其不久就成了城市中最好、最受欢迎的广场之一。这个优美宁静的广场远离繁忙喧嚣的街道，几乎是世外桃源。

改建好后的头四、五年中，这个广场极为清静，就好像哥本哈根人还没发现它，或是不知道这样的一个广场究竟能用作什么似的。逐渐地，这个广场吸引了越来越多的人。室外咖啡座也越来越多，来自附近哥本哈根大学的学生以及其他的年轻人开始习惯于相聚在格拉布鲁德广场，白天或是夜晚都坐在广场周围。到20世纪80年代中期，在整个适合户外活动的季节里，广场上拥挤得几乎超出了限度。

近些年来，一些对于广场自发的使用已经消减。其他的城市空间——尤其是重新铺装的新港和阿马格广场——似乎吸引了一部分先前在格拉布鲁德广场聚会的年轻人。然而，咖啡座的数目却越来越多，显而易见，这里仍然是个受人喜爱的地方，还是演出、音乐会和城市竞赛的良好舞台。



●卡尔广场 (KULTORVET, 1973年)



位于市中心其他被“挽回”的广场

1. 格拉布罗德广场
2. 卡尔广场
3. 尼古拉广场(1972年)
4. 福鲁广场
5. 水乙广场(1991年)
6. 尼德·邦斯广场(1973年,1990年)

哥本哈根大街呈对角线穿过卡尔广场,当该大街于1973年对汽车交通封闭时,卡尔广场也随之封闭,改造成了步行广场。

这个广场的特征是沿对角线穿过的熙熙攘攘的人流,这股人流使得卡尔广场受到各种以人为本的活动的青睐。广场上有许多货摊、报摊、凉亭和室外咖啡座。

这个广场上也是表达政治和意识形态的地方,人们散发传单和小册子,以及通过一些行为手段,比如街头音乐、街头表演、游行及奖券销售等来吸引过路人。

总体而言,无论是从行为活动上,还是从空间上,卡尔广场都是相当综合性的。多年以来,这个广场为各种元素提供着空间场所:货摊、报摊、露天咖啡座和凉亭。卡尔广场是那些极少数“早期”步行系统中仍未更新的项目之一,现在它给人一种陈旧的感觉。



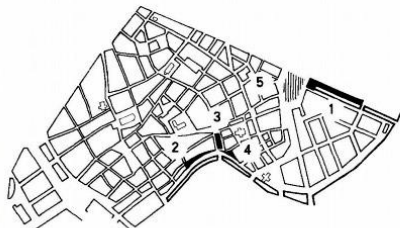
卡尔广场早期照片,当时是车流与停车空间



90年代卡尔广场的室外咖啡座



运河沿岸的复兴：新港 (NYHAVN, 1980 年)



沿运河的公共空间 1. 新港 2. 加梅尔滨河广场 3. 高桥广场 4. 威德滨河广场 5. 新国王广场

新港曾经是哥本哈根繁忙的一个部分和一个为水手们所钟情的酒肆。随着港口活动的减少，这个地方就像其他许多地方一样，成了一个停车场。尽管如此，这里仍有一些酒馆、咖啡馆坚持着。1980年，这个南向开阔、风景如画的港口对交通和停车场进行了清理，成为了一处步行区域。

有些人仍然称它为步行街。但是，因为它基本不承担步行交通，所有的使用目的就是让这个空间成为广场。它是城市的一片绿洲——一个更多是让人停留而不是走过的空间。新港的位置极佳。无论何时，只要哥本哈根有一抹阳光，你就可在新港享受到。这个港口停泊着成排的老式帆船，它们可以享受几乎是免费的泊位。简而言之，汽车及其交通不复存在，天气适宜，水和船的景致极佳，尺度也恰到好处——一个100%的好地方。1996年它的地面铺装改成了卵石，好似蛋糕上的糖衣。

为什么多年以来哥本哈根市民以及游客那么喜欢新港，原因数不胜数。从4月初的最早的春日到10月底，这个地方挤满了散步的人、人们坐在许多咖啡馆和饭馆里休息。夏夜它更受人们宠爱。6月间，每天的活动都一浪高过一浪，在午夜时分达到顶点。真是一个深为人们爱的城市空间。



●加梅尔滨河广场 (GAMMEL STRAND, 1991年), 威德滨河广场 (VED STRANDEN, 1995年), 高桥广场 (HØJBRO PLADS, 1986年, 1996年)

这是三个沿着运河并朝向城市中心——阿马格广场的城市空间, 一直以来完全用于汽车交通和停车场。但在最近几年里, 它们被彻底改造成为轻松的公共空间。高桥广场面朝城市中心, 正对运河和议会周围的纪念性建筑。它提供了市中心与水面之间视觉以及功能上的联系。这里坐落着手工艺市场的商亭。两个沿着运河的广场都有极好的日照位置。每个广场都有极佳的视角来欣赏运河对岸的纪念物。这些广场最近才开放, 但已经吸引了一些饭馆, 一个古董市场和 一个卖生态产品的市场。

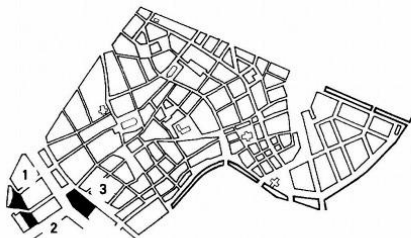


右上图: 1991 年以前作为停车场的加梅尔滨河广场, 很快就发展成为了一个受人欢迎的场所。照片分别为 1990 年和 1994 年拍摄

右中图: 1995 年清除了停车的威德滨河广场变成了一个安静迷人的广场, 偶尔有汽车通过。照片分别为 1994 年和 1995 年拍摄

右下图: 高桥广场在 1986 年清除了停放的车辆, 并于 1996 年得到改造。在其两侧仍有汽车交通。这个广场现在是市场

市中心向西发展：阿克塞尔广场 (AXELTORV, 1988 年 & 1991 年)



“禁车”公共空间的概念已经发展到了市中心的最西面

1. 阿克塞尔广场 (北端)
2. 阿克塞尔广场 (南端)
3. 市政广场

1988 年，在旧城部分建立第一个步行街和广场 26 年之后，市中心西端第一个广场也做了相同的改造。阿克塞尔广场的北端部分由机动交通和停车场用地变成了一座宁静的城市广场。重要的娱乐中心分布在广场周围：皇宫电影娱乐中心和马戏团建筑。

这就是“文化轴”的起点，它将铁风里公园入口和一些娱乐设施联系了起来。

1991 年进行的第二步改建包括斯卡拉(Scala)娱乐中心前面阿克塞尔广场的南端。这都是由斯卡拉公司发起和赞助的。在公司的新大楼前，需要一个优雅的公共广场。由建筑师莫恩斯·布雷延(Mogens Breyen)设计的广场采用了优质大理石板重新铺砌，辅以树木、水池和一系列青铜饰瓶等简洁的小品。斯卡拉大楼前成排的向阳露天咖啡座成了这个优雅的城市空间的点缀。

阿克塞尔广场的两部分就像四周电影院和娱乐中心的前院和联系空间。

让人费解的是，这些“西端”的广场的利用率，尤其是户外咖啡座，持续地明显低于大多数坐落于市中心的其他地方。最近市政广场(Rådhuspladsen)的重新设计和西桥大街急需进行的人行道改进，都可能会给市中心这些重要部分带来更大的活力。



1991 年新步行广场建成之前，阿克塞尔广场南端两侧都有汽车交通，中部有大概 40 个车位

上图：1990 年的阿克塞尔广场（南端）

右图：1992 年底改造后的阿克塞尔南端广场。喷泉与青铜瓶象征着太阳及行星。青铜瓶间的相对距离就反映着行星在太阳系中的距离（由雕塑家莫恩斯·默勒(Mogens Møller)创作）



下图：阿克塞尔广场（北端）于 1988 年清除了交通并改建。广场上的纪念物是为纪念 1943 年丹麦犹太人逃亡到瑞典（由雕塑家罗伯特·雅各布森创作）



●市政广场 (RÅDHUSPLADSEN, 1996 年)

市政广场是哥本哈根市政厅广场。自市政厅1905年建成后,该广场就以多姿多彩而闻名。设计市政厅的建筑师马丁·乃若普(Martin Nyrop)受到意大利锡耶纳市政厅的很大启发。因此,最初的市政厅广场与锡耶纳市的坎波广场一样,是贝壳形的。

二战期间,广场上布满了空袭避难棚;在后来的岁月,这个27000m²的广场又逐渐被越来越多的马路、公共汽车线路和车站占领。毫不夸张地说,它变成了一座巨大的交通和中转机器。即使如此,它仍然是个充满活力的场所。市政广场一直是为人们日常生活和重要庆典提供空间的场所,人们在这个地方换乘公共汽车进出内城,无论白天还是夜晚,它里面的人们总是朝着各个方向匆匆走过。它是这个城市跳动的心脏。

市政广场也是人们举办各种各样的抗议、游行和集会的场所。同样,这个广场也是城市迎接客人的地方。

多年来,广场在美学方面饱受损害。空间支离破碎,道路穿插其中,广场里充满了乱糟糟的货摊、凉亭和植物。当然,也有很多的**功能问题。其中一个大问题就是在内城和市中心西面的火车总站之间的步行交通很糟糕。

1995-1996年间,KHR建筑师事务所接受委托,以一项竞赛获奖方案的原则为基础,对整个广场进行重新设计。穿越广场的交通被迁走,核心区域得到整合并形成一定的斜坡,公共汽车站被移到远端,掩映在一个黑色玻璃亭之下。新广场于1996年1月1日开幕,这标志着哥本哈根市为期一年的“欧洲文化首都”活动的开始。

这个新广场起什么样的作用还有待观察,但有一点毋庸置疑,该广场较好的功能框架已经建立。改进旧城和市中心西面的连接是很有价值的,这可能导致西面都市质量的进一步提高。

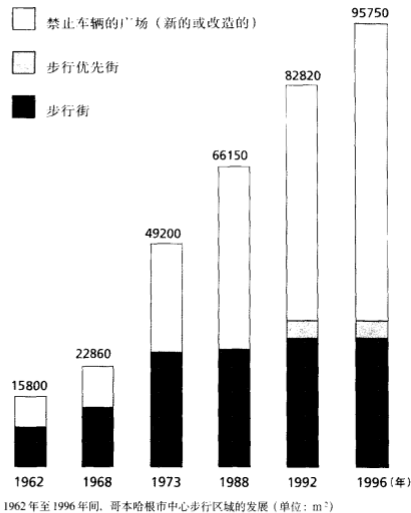
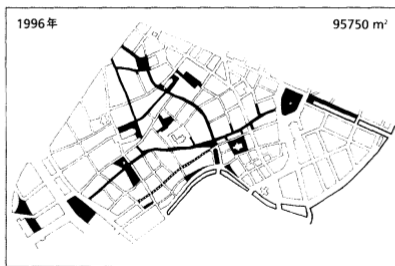
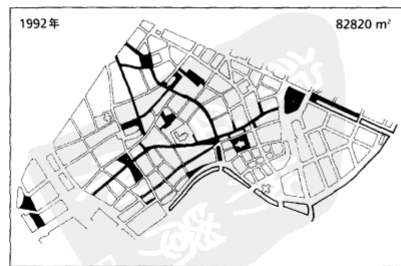
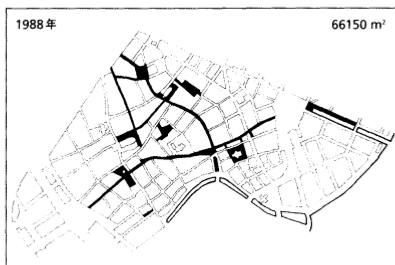
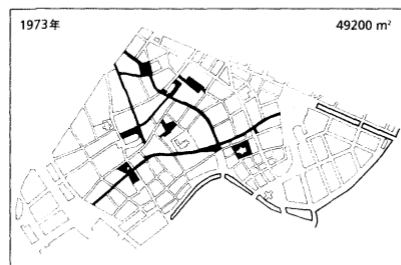
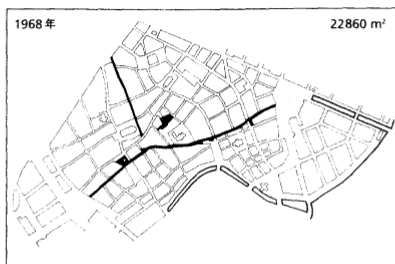
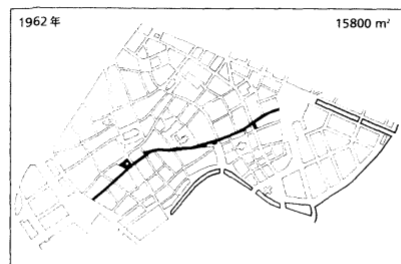
计划中的对位于市政广场和旧城之间的西堤大道进行封闭将会进一步加强城市中东西向的连接。



1996年,哥本哈根被授予“欧洲文化首都”的称号,促成了市政广场的改造。曾经割裂广场的交通干道被清除,公共汽车都集中在广场的一端。在市政厅前形成了一个宽阔而略有坡度的人行广场



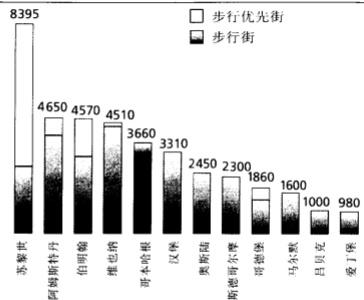
禁止汽车进入的街道和广场，1962-1996 年



本页的图表说明 34 年来逐渐变化的哥本哈根市中心。

到 1996 年，该市中心已另辟出 96000m² 左右的面积供人们活动，是 1962 年第一阶段时的 6 倍。

上图表明创造步行街实际上完成于 1973 年。此后，主要致力于清理和改建城市广场——潜在的城市绿洲。



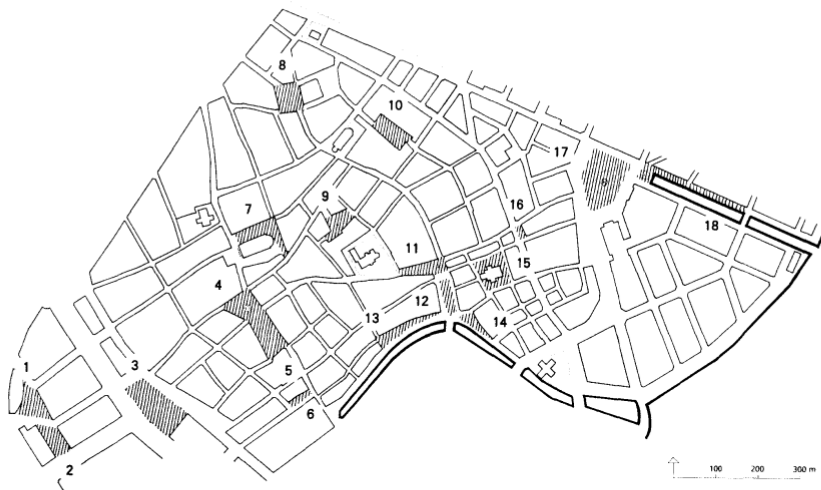
12个城市中步行街与步行优先街的总长(单位:m)

本页是12个欧洲城市步行网络调查数据的比较。

左侧的地图中标明了每个城市各自的步行交通网,以及步行街的总长度。上面的柱图表示了每个城市步行街和优先步行街道的总长度。这类简单的比较只表示了基本的轮廓,还需要许多细节以及说明,才能得到不同城市政策之间差异的综合性概况。

许多城市,如汉堡、伯明翰、奥斯陆和斯德哥尔摩,有许多室内步道和拱廊以补充步行交通网;而其他城市,如哥本哈根、阿姆斯特丹和爱丁堡,就几乎没有。也就是说,步行网的长短只是事实的一方面。像哥本哈根这样的城市,步行街只占全部禁车面积的33%,而广场占了67%。

在比较中,我们应该注意到,大多数综合意义的步行交通网都在德国城市中,例如弗赖堡(10km),纽伦堡(9km),慕尼黑(7km)和斯图加特(6.9km)。(引自:拜罗伊特大学的拉尔夫·孟赫教授)



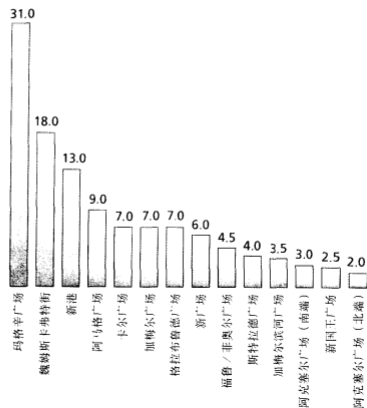
哥本哈根的广场：1. 阿克塞尔广场（北端）2. 阿克塞尔广场（南端）3. 市政广场 4. 加梅尔广场 5. 新广场 6. 水艺广场 7. 福鲁广场 8. 卡尔广场 9. 格拉布鲁德广场 10. 尼纳·邦斯广场 11. 阿马格广场 12. 高格广场 13. 加梅尔滨河广场 14. 威德滨河广场 15. 尼古拉广场 16. 玛格辛广场 17. 新国王广场 18. 新港（它实际上是个横向的码头或街道，但从用途与目的来说，它的功能应是广场）

城市的街道与广场满足不同的目的。街道基本上用于运动，它们的这种线性形状也强烈地暗示出这种功能。它们好像在说“向前走”。广场则服务于所有需要空间的城市功能。它的尺寸和形状就是在召唤人们稍停一会儿并漫步其中。广场吸引着诸如停留、小憩或其他类型的户外活动。

哥本哈根步行系统的一个显著特征是，在多年来被辟为步行者使用的总面积中，市中心的18个广场就占了2/3。同时我们也很有趣地注意到，步行街的基本网络在1973年就已建成，此后的工作都致力于

创造新的汽车禁行的广场或是改进现存广场的条件。这项政策促进了城市在休闲方面的利用。它不但邀请人们在城市中流连，更唤起了人们享受好时光的愿望。

如果一个城市能将用以运动的街道和用以休憩的广场很好地结合起来，它无疑是幸运的，而哥本哈根就是这样一个城市。哥本哈根众多迷人的广场强烈地反映出城市就这样被人们使用着，这也是为什么城市如此受欢迎和被使用者喜爱的主要因素。

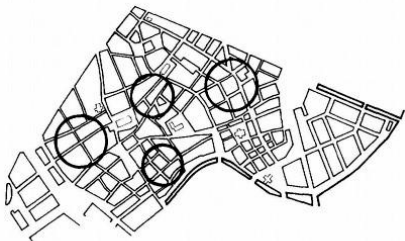


以上柱图表明在选定的城市广场中，每100m²的使用强度。上图表示的是在夏季12:00-16:00时，每100m²中静态活动（站立或静坐）的平均人数。

不同的广场在使用方式上的差异是很大的。影响使用强度的因素为地点、形状和大小、美学质量、视野、气候、细节和小品，主要是长椅和咖啡椅的数量以及它们在广场中的位置。

小小的玛格辛广场是本城中使用频率最高的，后面依次为魏姆斯卡弗特街（Vimmelskaftet），新港和阿马格广场。而使用频率最低的——也许令人惊讶——竟是阿克塞尔广场。

亲切的小巷



城市中以生动、迷人著称的小巷区域

哥本哈根市中心的街道仍保持着中世纪的格局。虽然因为几个世纪以来的数次大火，中世纪的建筑几乎荡然无存，但街道在很大程度上没有变化。街道仍沿着既有的路径延伸，它们还保留着其中世纪的形式和街道宽度，也就是说它们仍很有意思地弯来拐去，也相当狭窄，这无疑加强了它的魅力。

在步行街网络之外的这些小街中，都存在汽车交通但很有限。因为不像在那些步行街中那样拥挤，在这些小巷中步行或是骑自行车更加惬意。

这些街道包含各式各样的功能：小商店、饭馆、画廊、手工作坊等等。总体来说，这些小巷形成的网络正是哥本哈根市中心最具魅力的特征之一。

一条小街，斯特拉德街，已经转换成为步行优先街并进行了重新铺砌。大多数其他小巷运载着同样多的行人，同样也可以改造以供更好的运用。



西街



克罗斯特街



拉斯波斯街



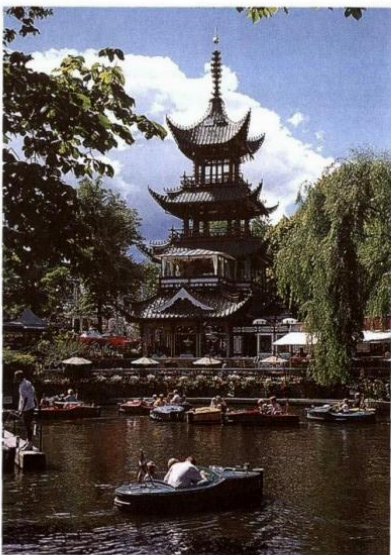
斯金德街

博物馆街：阿巴沙龙街 (Absalonsgade)



阿巴沙龙街是哥本哈根城市博物馆旁的一条小巷，被人称作“博物馆街”。这条街有传统的粗糙大理石铺路和排水沟，并且放置了各种各样的旧街头家具和元素。这里的旧商亭、街灯、消防栓、车站、邮筒、长凳和其他元素收集得相当齐全。

这条小巷使我们看到了老哥本哈根的一个侧面，但更为重要的是，我们所看到的是传统上在设计及制作街景元素时所用的精湛及优雅的细节。



哥本哈根市中心被绿色的公园环绕着，它的开阔空间为内城提供了一笔有价值的财富。当城墙在1850年代被拆除时，城墙系统的一大部分就变成了公园，其中最著名的就是铁风里公园。在此之前，当城市还在城墙的围绕之中时，城墙就为人们提供消遣、漫步和娱乐。在同样的位置上，铁风里公园就是继承了这一传统。市中心的另两个公园是东郊公园 (Ørstedsparken) 和植物园。像铁风里公园一样，它们也保留着护城河的遗址，现在是平静的公园湖泊。

皇家园，城市东北部最大的公园，原来就是皇家公园和植物园。





以色列广场

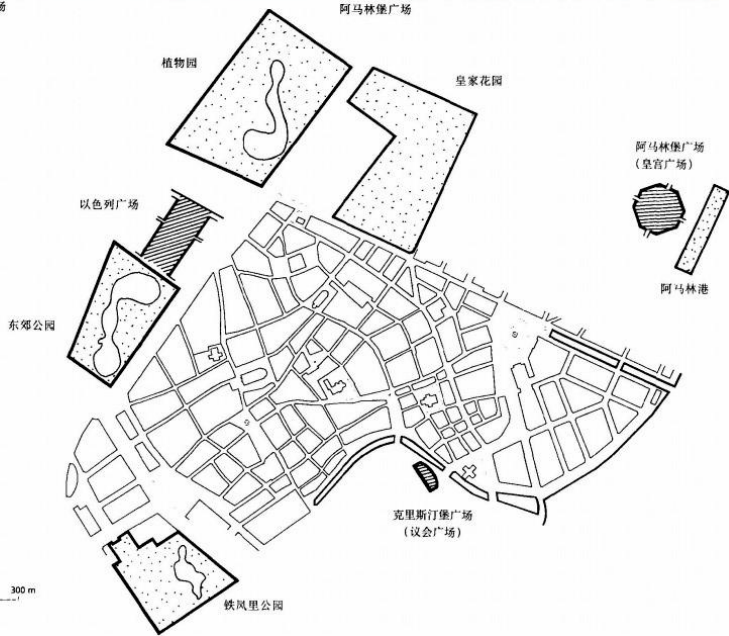


克里斯汀堡广场



阿马林堡广场

三个主要的城市广场就坐落在紧邻市中心的外围。阿马林堡广场 (Amalienborg Slotsplads)，也就是皇宫广场，坐落在市中心北面。这个宁静、八角形的广场被认作是欧洲洛可可风格广场的范例之一。这个广场有着优雅的铺地，行人与缓慢的汽车交通和平共处。这个广场偶尔有一些庆典活动，但大多数时候，它就是一座美丽而静寂的城市广场。克里斯汀堡广场 (Christiansborg Slotsplads)，即议会广场，曾被用作停车场，但现在已成为了一个漂亮、开放的城市空间，很宜于一些政治性的抗议与集会。以色列广场 (Israel's Plads) 的东面被住宅楼包围，其中一部分用作社区广场，另一部分为水果蔬菜市场。



市中心的气候

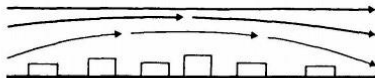
由于坐落于一个日照角度很低并常有风的地方，哥本哈根市中心为充分适应这些特点创造了很好的条件。

那些密集而均匀的建筑群引导着风越过城市，而那些小空间和弯弯曲曲的街道更加强了这种效果。即使建筑物之间有风吹过，它也会变得比在城外温和得多。

建筑高度相对较低使得阳光更容易照到街巷与广场。

这些因素使市中心的气候比其他地方的更加柔和、更加宜人。这是一种难得的状况。

哥本哈根市很少有高层建筑，旧城中更是没有。刮风的日子——哥本哈根常刮风——在现有大楼附近，行人不得不紧扶着他们的帽子



风更容易掠过低层高密度的建筑区域

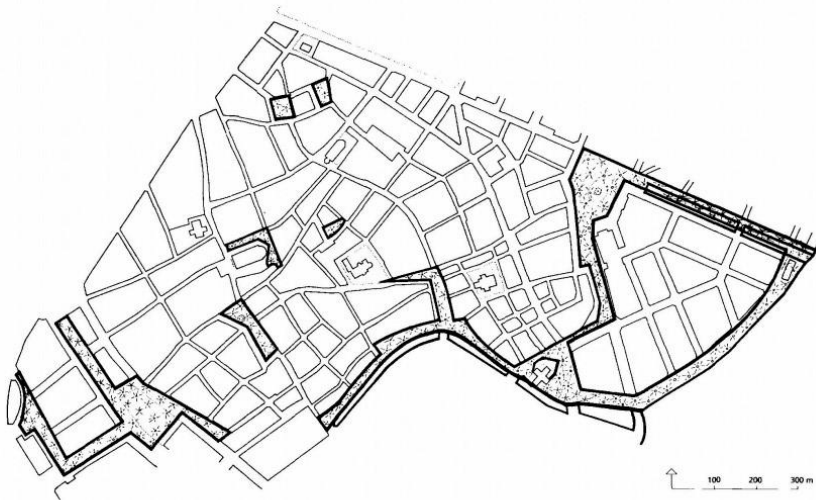
右图：哥本哈根中世纪形成的结构与大面积低层建筑造就了它的气候。这种物质结构可以减弱风速，减少阴影并有较好的日照。（图中两个城市广场中停放着的汽车说明这张照片摄于20世纪90年代以前）



独立的高层大楼阻挡了高空猛烈的风并造成紊流。高层建筑周围的风力可以比其周边风力强4倍

右下图：斯德哥尔摩市中心于1950年代至1960年代间大规模改建。在其街道变宽、建筑变高的同时，也带来了很大的负面影响。风更强，阴影更多，日照更少。一句话，比这一地区应有的城市气候要冷得多



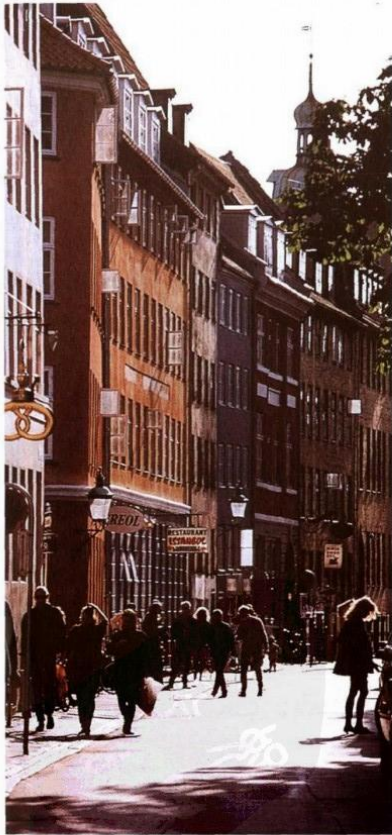


哥本哈根的“日照地图”。它表明了中午和下午阳光最好的地方

各个广场的北面和东面阳光的状况良好。滨水的空间，如加梅尔滨河广场、威德滨河广场和新港，日照状况都不错。无论在冬天或夏天，只要哥本哈根有阳光，这些地方几乎整天都在太阳的照射之下。

右图：新港有良好的日照朝向。朝向西南，从清晨到夏日傍晚它都能接触到阳光。这是人们喜欢它的主要原因。从早春（上面的照片：1996年4月3日）到深秋（下面的照片：1995年10月中旬），新港宜人的气候吸引着哥本哈根人。





边界效应：大多数人更喜欢或站或坐于公共空间的边界。哥本哈根有很好的这种边界。



良好的城市有非常多的带有凹凸的细部立面供人们站立和围坐。哥本哈根就有很多这样的细部。

由于其中世纪的城市结构，哥本哈根具有亲切宜人的尺度。街道很狭窄，广场也相对较小，这就在建筑高度与底层区域之间建立了有趣的关系。当空间有限时，它拉近了人与人之间，以及人与建筑立面之间的距离，从而产生了一种丰富的观感环境。

狭窄的建筑能把街巷变得更有趣，因为狭窄的单元意味着看上去有更多的门和更多的功能，即便是一条穿过城市很短的路。

许多狭窄的建筑也强化了垂直的立面结构，从而获得一种缩短距离感的重要视觉效果，使得在城市里行走时更加愉快与惬意。

此外，哥本哈根的建筑有很多壁龛、台阶、石凳与凹进之处。这些小地方使得人们有机会坐下来休息或驻足。

总之，哥本哈根是以良好的尺度建起的，非常适合人们漫步其中，或是停下脚步，或站或坐，稍作停留。绝妙的人的尺度。

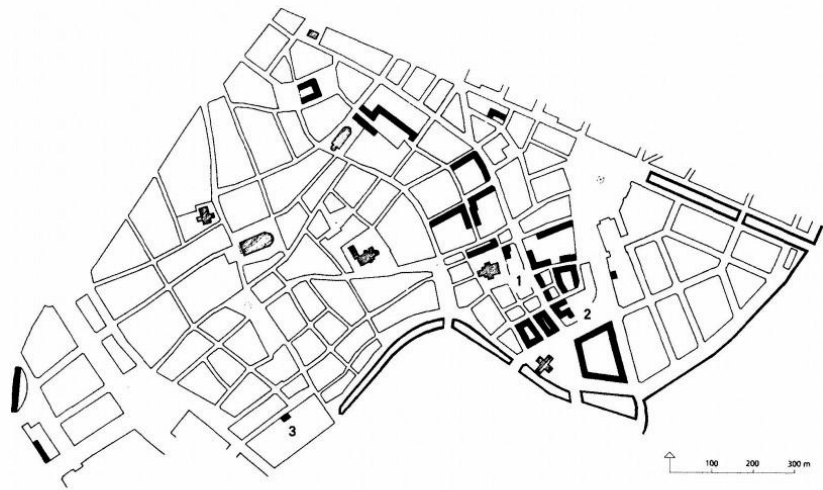
这种尺度与结构所带来的另一种极佳的特色是颇有吸引力

的底层临街立面，这在哥本哈根市中心随处可见。

好的底层临街立面是重要的城市特征之一。它使得这个城市走起来很有趣，看上去很有趣，摸起来或是站立在它旁边都十分有意思。建筑中的活动与在街上的活动能相互融汇，更丰富。入夜，从商店及其他底层建筑的窗户透出友善的灯光，给人一种安全的感觉以及实实在在的安全保障。有趣的底层临街立面，同样也是人们夜晚和周日在城中漫步，以古老的“逛街”方式休闲的理由。相反，空空的墙面则预示着工作之余游览城市是多么乏味。

哥本哈根保存着这样的精致尺度无疑是幸运的。有趣的底层临街立面在市中心几乎随处可见。但有一些街道和建筑严重破坏了这种总体的格局。使得城市的某些部分毫无魅力可言，这些地方使人厌烦，在夜间，甚至使人毛骨悚然。

下一页是对有问题区域与有问题建筑的进一步研究。



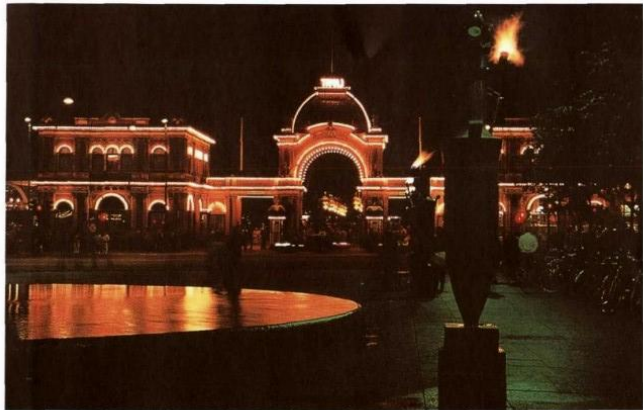
这是一张表明了市中心最没有吸引力的底层立面的分布图。问题集中于东南部的金融区和最近十年中几处新建区域内。这张分布图的有趣之处在于：没有吸引力的底层立面外观在哥本哈根非常有限



最没有吸引力的底层临街立面的特征如下：

- 很少有甚至几乎没有门的大单元
- 功能上没有明显的变化
- 封闭或是消极的立面外观
- 单调的立面
- 缺少细部，没有什么有趣的东西可看

乏味的立面的例子如右侧的照片所示。经过其面前时让人感到无聊，因为确实没什么东西可看，也没有吸引人的凸凹以及有趣的细部。幸运的是，在哥本哈根市中心很少有这类糟糕的建筑。为了在未来保持城市的这种魅力，避免建这样的建筑就极其重要，这种建筑就像是背对着街面一样。



阿克塞尔广场上以煤火灯照明的青铜饰瓶和水池里反射的灯光。街对面就是灯火璀璨的铁风里花园入口



夏夜的格拉布鲁德广场。室外咖啡座一直营业到午夜

市中心的这种结构加上大多数市中心的建筑都比较古老，尺度也不大，使得哥本哈根在市中心形成了一种有价值的功能上的综合。

在该市的4-5层的建筑中，通常底层为商店或饭馆，上面是办公室，住宅在最上层。这是在单栋建筑内形成的有趣的综合。在各自区域内，不同的城市功能也能形成有价值的综合。

1990年代城市中的这种功能混合，只稍微反应了先前位于同样区域里，甚至说是100年或200年前的同一幢建筑中的多种功能。但是，与许多现代城市中心的情况相比——如斯德哥尔摩或德国许多重建的城市——哥本哈根市中心这种相对来说高水平的功能上的综合性确实是该市的一笔宝贵财富。在白天，城市变得更多样化而更具活力，而到了晚上，市中心的居民以及良好分布的夜间设施成就了一个更安全更友善的市中心。



哥本哈根市中心的“夜间地图”，显示了夏夜所有开放到23:00左右的服务场所。重要的夜间亮点包括新港、西桥大街和斯特勒格街靠近市政广场的区域。然而，有趣的是这些夜间活动分布得很好。实际上，哥本哈根市中心夜生活分布很均匀，而不是大部分或全部都集中于某一个城区

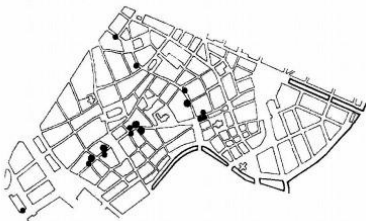


哥本哈根的斯特勒格街，点亮的橱窗使街道在夜间变得亲切又有趣



在阿姆斯特丹的卡尔夫大街 (Kalverstraat) 所有商店夜间都关闭了，使得街道像个黑暗又恐怖的隧道

关掉城市的灯光?

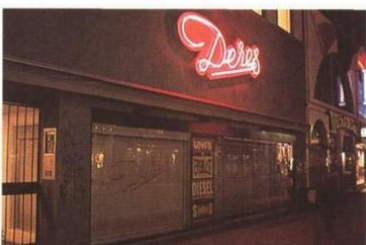


上图为在1995年开张的哥本哈根商店的分布

近些年来，我们看到一种有害的习惯正在蔓延——在购物时间之外，店面是完全关闭的。

这种完全关闭店面的习惯使得夜间的马路变成一条黑暗、让人厌恶的隧道。它使人们在晚上和周末逛街和漫步的愿望成为了泡影。城市变得漆黑一片，空荡荡地让人感到恐怖。

为了防止哥本哈根失去它的魅力和诱人之处，防止城市在夜间和周末成为空城，应该立即消除这种趋势



不合宜的哥本哈根街景，1995年



市中心的 6800 个居民对哥本哈根市中心的质量做出了重要的贡献。对于一个现代城市的中心商业区而言，6800 个居民是一个相对很高的数目。

市中心有人居住就给城市增加了一种要素。这意味着人们居住在这里并关心着城市的这个部分。

无论白天黑夜，居民们为日常工作而四处奔忙，时刻在为城市增添活力。即使居民的数量很少，他们也能使城市避免那种被抛弃的感觉，尤其是在晚上和节假日更是这样。白天，窗帘和窗台上的花盆增加了友善与亲切；夜间，透出灯光的窗户使人倍感温馨。

在哥本哈根市中心居住同时也意味着有一些不便之处。居住在一个对汽车交通与停车有限的地方就意味着就近拥有一辆汽车会相当麻烦。事实上，许多居民并没有汽车，选择住在市中心时就放弃了拥有汽车。

另一个恼人之处，是靠近那些进城游玩、夜晚享受室外咖啡的人们。卧室的窗外有一个热闹的室外咖啡吧，在温暖的夏夜会使你的休息受到干扰。

有组织的庆祝、游行和自发的街道娱乐活动也会给当地的居民造成干扰，对在市中心工作的人也是这样。

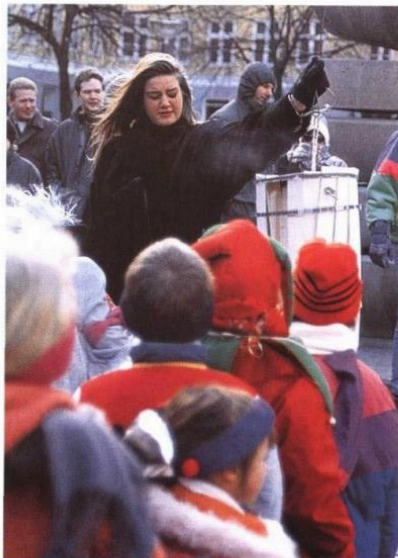


但是，即使有这些不便，城市生活仍被看作是极具吸引力的，仍然被那些渴望活力和多样化都市生活的人们所追求。

点亮 6300 个窗户

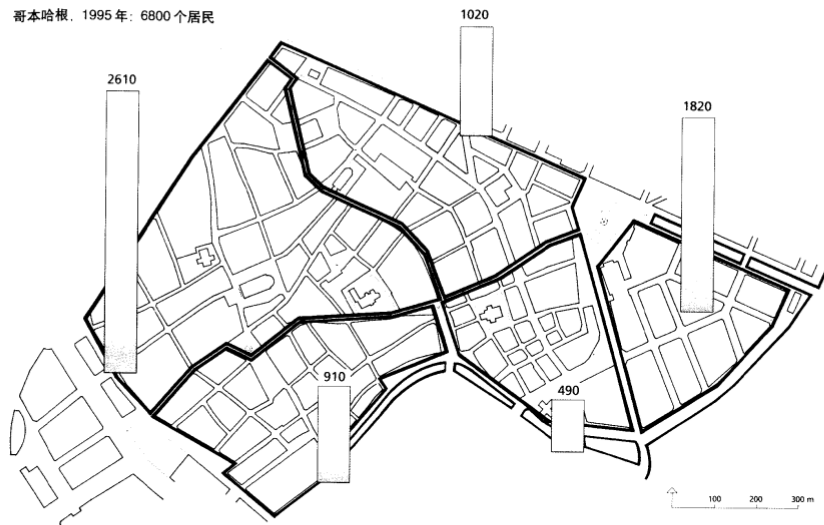
市中心有 6800 个人居住究竟意味着什么？其中一方面就是夜间有很多窗口灯光闪烁，证明了有许多人居住于此。灯光能给城市夜间的使用者带来舒适和安全感。

在典型的冬季，有大约 6300 个临街的窗户是亮着的。这相当于每个居民点燃一盏灯。许多人夜后走过哥本哈根的人说，这的确对于产生安全感与舒适感起着重要作用。



当地居民在格拉布鲁德广场举行狂欢庆典，给城市注入了多样性与活力

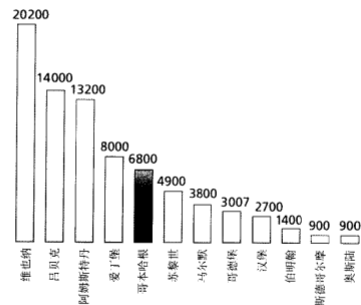
哥本哈根, 1995年: 6800个居民



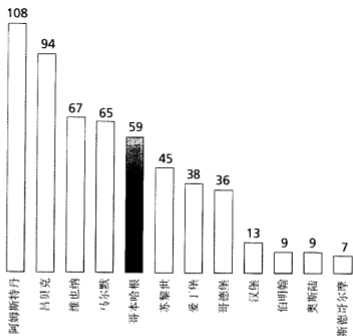
6800个居民居住在市中心的各个部分, 东南部商业/银行区里居民很少, 居民们趋于向西北部集中, 很少有人沿着斯特勒格街和哥本马格商业街居住

与欧洲其他城市相比, 无论从人口绝对数量还是每公顷居民数, 哥本哈根都处于中上水平。

阿姆斯特丹奉行一项在市中心建造居住楼的既定政策已经多年, 因而单位面积的居民数量最多, 吕贝克和维也纳也有不少居民, 像阿姆斯特丹和哥本哈根一样, 它们都是有許多旧建筑的古城。汉堡、伯明翰、奥斯陆和斯德哥尔摩的居民数量很少, 实际上, 哥本哈根市中心居民数量是斯德哥尔摩的9倍, 是奥斯陆的7倍。



12个欧洲市中心的居民数 (阿姆斯特丹的数据以其市中心核心的居民数为基准)



12个欧洲市中心的人口密度
居民数与市中心面积之比 (每公顷居民数)

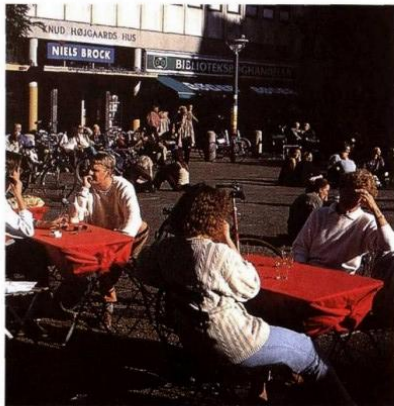
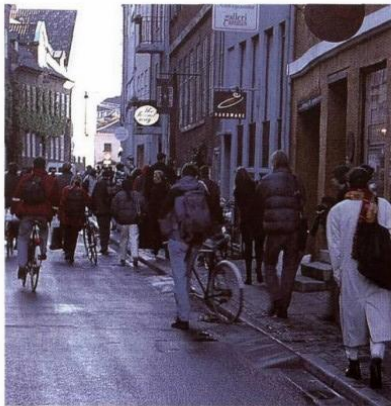
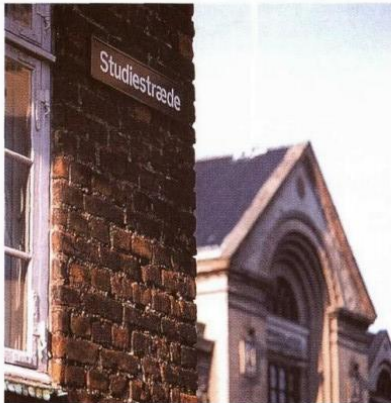
市中心的学生

没有任何一个单纯的因素能像这个区域里的大学和大学生一样，能如此地对市中心的活力产生影响。学生们乘公交汽车或是骑自行车而来，不对城市交通构成压力。他们冬天仍在城市里，填补了由于游客和那些外出度假避寒的市民们离开而产生的空白。无论是白天还是晚上，学生们都来来往往，帮助保持城市夜间的活力。许多商业、书店、画廊和咖啡店也因为学生们而受益。学生们也经常性地使用城市设施，他们在他们的城市中频繁地往返于课堂和各个建筑之间。城市为大学提供走廊与通行线路。

欧洲所有的大学城及大学区——牛津、剑桥、海德堡、蒂宾根 (Tübingen) 和索波 (The Sorbonne) ——都因其活力与有趣的气氛闻名。

任何城市有这样一个有许多学生的市中心都是幸运的，哥本哈根是其中之一。城中每天都有大约 14000 名大学生，这对于理解哥本哈根拥有的许多积极特征是重要因素之一。

把哥本哈根大学从市中心迁到东边校园的若干规划正在考虑中，这是很值得商榷的。这样的迁移会给市中心本身带来严重的后果，也会影响到与学生有关的生活质量。



一座大学城

左上图：从大学街方向看位于市中心核心部位的哥本哈根大学的主楼
右上图：综合性的城市功能——神学系人口繁邻哥本哈根街上的婚纱店
左下图：从法学院下课的学生挤满了大学街
右下图：面对大学街和卡尔广场的尼尔斯·布洛克商学院入口

哥本哈根，1995年：14000大学生

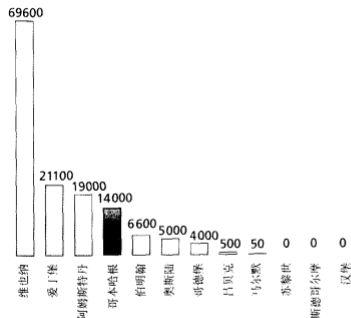


高等教育机构在市中心的分布

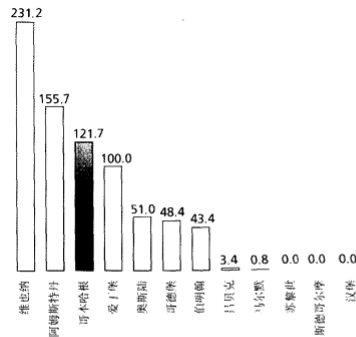
1996年1月1日，有14000名大学生在哥本哈根市中心学习。
市中心有五个教育机构，位于不同区域内的许多建筑里。

1. 哥本哈根大学（部分） 9420名大学生
2. 尼尔斯·布罗克商学院 (Niels Brock Business College) 2700名大学生
3. 苏尔家政学校 (Suhr's School of Home Economics) 300名大学生
4. 丹麦国际学校 (DIS Study) 310名大学生
5. 皇家艺术学院 1250名大学生
(建筑、雕塑和绘画)

比起欧洲的其他城市，哥本哈根的市中心有幸拥有相当高密度的大学生（每公顷学生数）。维也纳的密度最高，为231名大学生/公顷。阿姆斯特丹的大学生密度也很高，连同大量的居民一起形成了这座荷兰城市的活力。爱丁堡，一座著名的大学城，因为市中心面积的缘故，其数目相对低些。斯德哥尔摩大学已经迁到了城北的校园内，空留下没有了学生也没什么居民的斯德哥尔摩市中心——这与阿姆斯特丹的状况正好相反。也正因此，斯德哥尔摩市中心的活力遭受了极大影响。



在12个市中心学习的学生数量（阿姆斯特丹的数字基于其市中心的核心范围。阿姆斯特丹和哥德堡在其市中心边缘外围都有几所大学）



学生数量与各个市中心面积的比例关系（每公顷学生数）

右图：虽然步行化计划是为了改善在城市中步行与休闲的条件，但它同时也降低了交通量。这张地图展示了市中心仍然保存的交通路线，以及完全无机动交通的区域。



多年以来，哥本哈根市政府的政策是保持交通流量的稳定。这项政策是很成功的，在过去的25年间，就哥本哈根市的汽车交通量总体而言，几乎没变过。

城市中心以外的交通流量稍有增长，而市中心交通量却有减少。居民数量的稳定和工作场所略有减少是重要的因素。

一项促使汽车交通数量减少的政策是，将几条进入城市干道的车道数量减少，而让公共汽车和自行车使用这些让出来的车道。另一项重要政策是减少穿过市中心的交通和限制停车空间。这些措施被逐渐导入，以便使城市的使用者有时间适应新的交通方式。

交通运输的另一种方式是郊区火车、公共汽车系统以及——绝非无足轻重的——自行车。哥本哈根的总体交通政策确实相当有趣，与其他大多数城市很不相同。汽车的交通量是稳定的，交通拥挤的现象很少见。乘小汽车可以到达城市的任何部分而不会遇到塞车的状况。如果你愿意付费的话，在市中心找到一个车位也是可能的。一年又一年，市中心变得越来越有吸引力，但对于那些驾车的人而言，也更加难以接近。

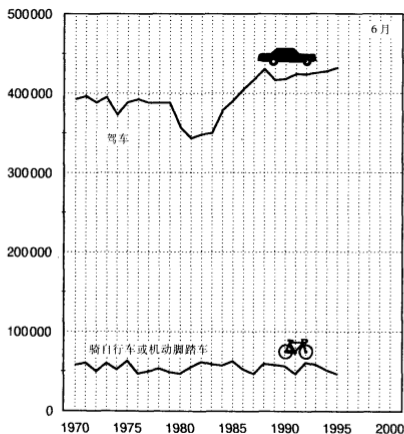
这两个因素彼此完全平衡，即使我们忽略了所有现在吸引游客的夏日特别节目，今天游览市中心的人，和10年、20年、30年前一样多。

没有进出城区的宽阔而嘈杂的街道，以及遍布市中心的地下六层的停车场，哥本哈根选择了更少的汽车和一个极为迷人的市中心。哥本哈根是政策起作用的一个活生生的例子。

下图：穿过城市外圈进出哥本哈根城区的交通量。

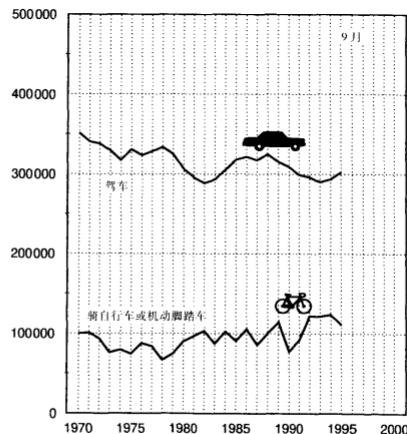
从6:00-18:00时双向的交通总量。

在过去的25年中，来往于哥本哈根的车辆交通保持着惊人的稳定（自行车流量统计当天的天气而变化）



下图：来往于哥本哈根中心部位的交通情况（比我们的研究区域大些）。图

为6:00-18:00时的双向交通总量。同一时期内，来往于市中心的汽车减少了，而自行车增加了（自行车流量统计当天的天气而变化）





在像加梅尔摩 (Gamletholm) 这样的居住区里, 居民得到特别停车许可



哥本哈根市公共停车场, 1996年



哥本哈根的停车政策非比寻常。多年来, 市中心停车位数量每年减少大约2%~3%。在过去的十年里, 市中心约减少了大约600个停车位。这项政策的主要目的并不是减少停车, 而是更关注于把城市的广场用于人的活动, 而不是停车。这样, 随着广场的大量改造, 停车位的数目也就随之减少, 停车位的减少也就降低了汽车交通的流量。

今天, 市中心有3100个停车位, 大多数在公共街道上。泊车时需要在路边自动咪表 (automats) 上打表计费。在市政停车管理人员的维护下, 这一系统高效运转。不同地区的停车价格随时调整, 使价格高得足以促使车辆迅速流动, 从而总有车位以供后面的车停放。1996年, 最贵的车位费用为每小时4美元。

令人惊奇的是, 尽管停车位逐渐减少, 哥本哈根市中心仍运转良好。哥本哈根的交通政策对“要想保证市中心的良好功能, 就需要足够的停车场”这一被广泛接受的信条提出了严重的质疑。



斯德哥尔摩市公共停车场, 1996年



上面两张分别摄于1988年和1996年的加梅尔摩河广场 (Gamletholm Strand) 的照片展现了停车政策和公共空间政策, 以一种渐进的方式, 停车空间转换成了人的空间



奥斯陆市公共停车场, 1996年

与其他斯堪的纳维亚城市相比, 哥本哈根市中心的公共停车场很少 (私有的也很少)

奥斯陆的停车场所要多出60%, 大多数在停车场; 而斯德哥尔摩提供几乎三倍的停车位, 大多数也在停车场。

哥本哈根市中心只提供3100个停车场, 大多数位于街上。

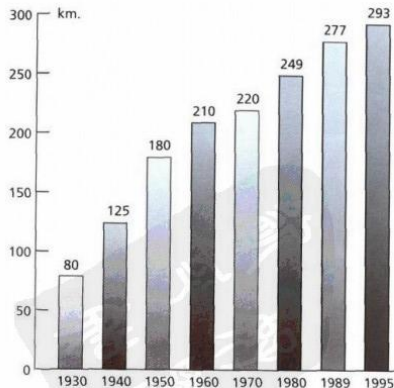
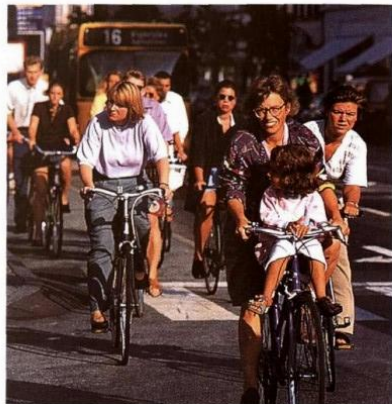
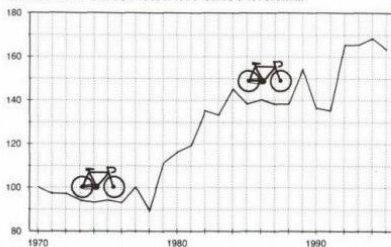
哥本哈根的自行车

虽然丹麦风大，一年中很长一段相当寒冷，骑自行车仍然是一种传统的交通模式。以1970年代初的能源危机为一个转折点，在过去的25年里，人们一直在致力于使骑自行车变得更安全、更流行。对体形和健康方面的兴趣，加上对环境的广泛关注促进了自行车的普及。

在哥本哈根市区，为了提供一个全城范围内的舒适而安全的安全路线，自行车交通有了进一步扩充，所有街道都划定了自行车道。在十字路口设立了平行于原有人行横道的自行车用横道。一些自行车线路占用了路边停车场或车行道，这样，在鼓励了使用自行车的同时，也限制了汽车交通。

这种全面的努力取得了显著效果，增加了自行车这种交通工具的使用。使自行车变流行以及安全的秘诀是拥有足够数量的自行车使用者。当自行车变成大众交通文化的一部分时，汽车只能学会躲避骑车人。

自行车作为往返于哥本哈根市中心的交通模式，从1970年（为100）开始增长了65%。图示为9月份各种天气状况下得到的数据





全年中自行车的使用

1995年由哥本哈根市组织的一项广泛的调查显示,在哥本哈根市区上班的人中,有34%的人骑自行车;31%的人开车;而31%的人乘公共汽车或火车(有一半的火车乘客骑自行车到车站)。

平均来说,骑自行车上班的路程为7km或大约20分钟。至于骑自行车上班的原因,大多数人认为是快速和方便,但也有不少人强调,骑自行车有助于健康。

即使是在雨天,仍有60%的人坚持他们喜欢的交通方式,冬季也有70%的骑车人如此。哥本哈根的实践表明,普及自行车有很多好处,比如不污染大气、很少有噪声以及需要很少的街道空间等等。问题则包括,在骑车人中间流行着一种“骑自行车没人管”的风气,这对行人来讲是很危险的。随处停放自行车是另一个值得注意的问题。为了维持一种良好运转的自行车文化,建立一个令人愉快的城市,这些负面的问题需要逐步解决。

城市自行车

为了能使人们更方便地在哥本哈根市中心行动,城市自行车系统在1995年建立起来。就像超市里的购物车一样,这个系统采用硬币操作。如果你需要一辆自行车,你就在投币口投入相当于4美元的硬币,就可以骑着自行车在哥本哈根市里游荡了。用完之后,你可以把它停在遍布全市的任何一个车场里并找回你的硬币。哥本哈根城市自行车系统有125个车场平均地分布于市中心周围。1000辆城市自行车经过特殊设计,很容易同普通自行车区分开。并且,它们也是规定距离的出租自行车。市自行车系统只适用于市中心,它要求人们不能把自行车带到其他地方,否则给予罚款。该系统的费用来自自行车上及车站上的广告,也有一部分赞助。第一批赞助来自哥本哈根市政府、市环保局和几家企业。

1995年引入后,城市自行车很快变得流行起来——甚至相当流行。自行车有些供不应求,现有的自行车都在使用。也有些时候自行车被丢弃在了非指定的地方。

1996年,该系统具有2000辆自行车。对于这个绝妙的想法的将来,我们寄予了很高的期望。

城市其他地区的广场



哥本哈根西边的英格哈文广场（1995年）



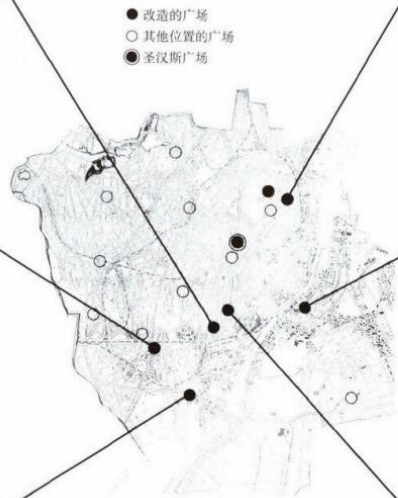
瓦尔比的托福特花园广场（1980年）



哥本哈根西南部的莫扎特广场（1993年）

市中心空间的成功改建以及对于公众生活的再度关注，激发着哥本哈根市仔细去研究市中心之外的广场。许多这样的广场坐落于居住区之内，仅供周边日常的邻里活动之用，其条件相当糟糕。

1990年的一篇报告明确地形成了一份都市空间策略，即用6个分布于城市中各部分的广场计划为例，来说明将要采取的行动。这项新政策，以及政治家和居民双方对优秀公共空间不断增加的期待，已经在市中心的周围产生了不少经过重建的广场。



图示为市中心以外的广场。已改建的广场以黑点表示，以说明改建计划的进展情况



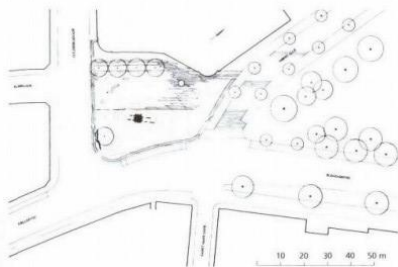
哥本哈根东部的米切尔广场（1994年）



克里斯汀港广场（1993年）



西桥广场（1993年）



圣汉斯广场平面图，比例 1:2000



圣汉斯 (Sankt Hans) 广场曾经是一个有大量交通流线穿插其中的令人感到厌倦的空间。1993 年，根据景观建筑师斯文·英瓦尔·安德森 (Sven-Ingvar Andersson) 的设计方案，对该广场进行了改造。雕塑家约恩·海于根·瑟伦森 (Jørgen Haugen Sørensen) 创作的引人注目的大理石雕塑“雨屋”放置在其中。

从此，这个广场有了非比寻常的新角色，已经成为人口密集的北桥地区活生生的都市中心。在极短的时间里，街道活动蓬勃生长，例如先前只有在市中心才有的室外咖啡座、表演、庆典等等都在这里出现。

在 1962 年，人们认为公共空间对丹麦人没有用。而到了 1996 年，不但可以在市中心看到生动的公共空间，就是在居住区里也可以见到。这个发展的确是很有意义的。



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

关于哥本哈根市中心使用状况的详细调查是自1968年起定期进行的。该项调查由丹麦皇家艺术学院建筑学院的研究小组负责实施。几次大型的调查分别于1968年、1986年和1995年进行，若干小型的调查则是在这几个年份之间完成。

同时，这些研究使我们有可能会追踪1968年至1995年间街头生活的演变，时间跨度达27年。在此期间，城市经历了巨大的变化，质量也得到了很大改善。

城市利用研究详细地揭示了城市的使用者是如何应对城市质量改善的。最新一次的调查始于1995年，揭示了市中心目前的使用状况以及数十年来其使用方式的变迁。

所研究的有什么问题？

- 在市中心步行的人数
- 参与静态活动（站立、小坐或以其他形式在城市中逗留）的人数
- 文化活动和事件的数量和特点

数据是如何收集的？

- 现场观察
- 步行交通量计数
- 记录静态活动（绘制活动分布图）

研究哪些季节？

- 该研究是在冬季（1994年3月）、夏季和初秋时段（1995年6—10月）分别完成的，这样可覆盖哥本哈根两个重要的季节：冬季和户外活动季节。

研究哪些日子？

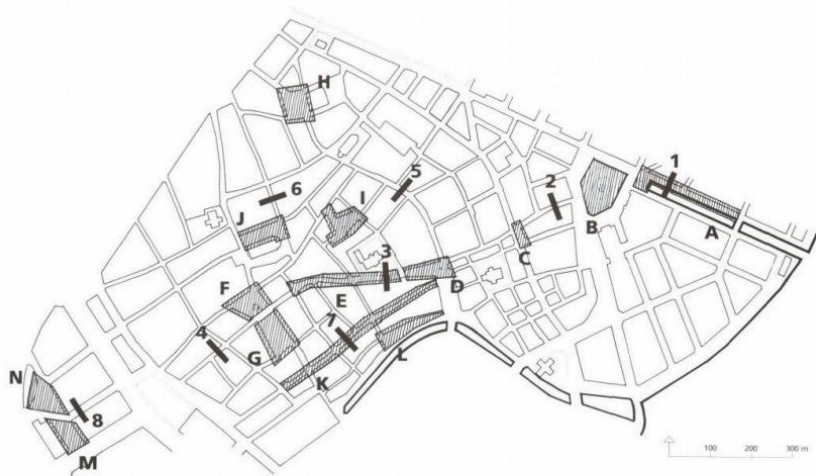
- 普通的工作日（周一到周五）是收集资料的主要时间
- 夏季的周六和周日
- 在同一季节或时段，以及相同的天气条件下，连续数天的使用模式惊人地一致，因此仅针对特定的几天进行研究便可建立起总体的活动模式。

一天中研究哪些时段？

- 白天的研究从10:00—18:00。
- 在选定的冬季和夏季工作日的晚上（从18:00—24:00）研究晚间活动。

资料的获取：

为了便于对照过去和未来的研究，全部资料采集于全年的晴朗日子（晴朗、微风）。可以预期在这些日子里活动最多。



主要的调研日期：

- 1994年3月8日，星期二，局部多云，微风，2℃
- 1995年7月19日，星期三，晴朗，微风，24℃
- 1995年7月29日，星期六，晴朗，微风，27℃
- 1995年7月30日，星期日，晴朗，微风，27℃

用以调节总体模式的次要调研日期：

- 1995年6月27日，星期二，晴，微风，21℃
- 1995年8月17日，星期四，晴/雾，微风，26℃
- 1995年8月19日，星期六，晴，微风，27℃
- 1995年8月22日，星期二，晴/雾，无风，24℃
- 1995年9月6日，星期三，晴/雾，微风，19℃
- 1995年10月10日，星期二，晴，无风，19℃

调研的街道和区域：

1. 新港
2. 斯特勒格街/东大街
3. 斯特勒格街/魏姆斯卡弗特街

4. 斯特勒格街/腓特烈斯贝加德大街
5. 哥本马格街
6. 菲奥尔街
7. 斯特拉德街
8. 西桥大街（两侧）

在步行街道每小时计数15分钟；

在西桥大街，每隔每小时计数10分钟。

记录静态活动的场所：

- | | |
|------------|-----------------|
| A. 新港 | H. 卡尔广场 |
| B. 新国王广场 | I. 格拉布德里广场 |
| C. 玛格辛广场 | J. 福鲁广场/菲奥尔街 |
| D. 阿马格广场 | K. 斯特拉德街/哥帕格尼大街 |
| E. 魏姆斯卡弗特街 | L. 加梅尔滨河广场 |
| F. 加梅尔广场 | M. 阿克塞尔广场（南端） |
| G. 新广场 | N. 阿克塞尔广场（北端） |

每一小时对人们在该区域逗留的情况进行一次记录。人数和活动类型被标注在该区域的地图上。

两个城市的故事：夏季的哥本哈根与冬季的哥本哈根

哥本哈根的地理位置相当靠北，紧邻北海，这意味着太阳高度角低而且多风，也意味着短暂而昏暗的白天。冬天时而下雪，但大多数冬日是阴沉、潮湿和多风的天气，气温在0℃左右，或略高一点。天气虽不算太冷，却令人感到压抑和伤感。

与之相反，夏天意味着长而光明的日子，甚至经常是阳光明媚。在晴朗的日子里，气温升高到20℃以上。两个季节之间有着天壤之别，而春秋季节则兼有冬夏两季的特点。

冬夏两季的不同是我们理解丹麦人户外活动状态的一个关键。经历过漫长和黑暗的冬季，阳光和夏季尤为宝贵。当可爱的夏日再度来临，每个人都想最大限度地享受它们。太阳、夏天、光明和绿色的阔叶林及植被备受珍爱，这是斯堪的纳维亚文化的特征。

可以想见，哥本哈根公共空间中的人们生活行为在冬季和户外活动的季节截然不同。

在冬季，人们依然步行，偶尔也有驻足，但通常是精神集中，目的明确地大步前进。人们的停顿不多，除非是很有必要。

在夏日里，人们当然也要步行路，但是人数激增，更多的人走到户外，城里还吸引了许多外来的访客，人们缓缓而行，显得比冬季更从容不迫。

不过，与冬季模式形成强烈反差的是城市空间在夏天被广泛地用于消遣的目的。人们停下脚步，找一处地方安坐下来，享受夏日的城市和相互的交往。

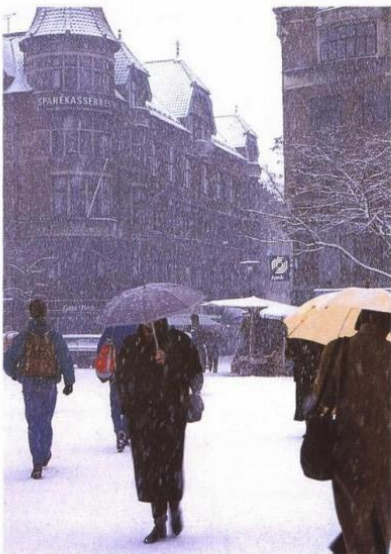
从数量上看，夏天有2倍以上的人在市中心步行，而同时有8倍以上的人在市区进行休闲活动：以坐、站或其他方式娱乐自己。这就是为什么冬季的广场和街道看起来相当冷清，而在夏天整个城市都人气旺盛的原因。平均来说，在街上和广场上只要多2倍的行人，他们平均在公共场所停留的时间就会多上4倍。

简言之，冬季的哥本哈根与夏季的哥本哈根几乎是完全不同的两个城市。冬天的城市是供人们行走和做他们不得不做的事，夏天的城市虽然也为人们步行服务，但是最重要的是为了人们可以做自己喜爱的事情和向往了数月的生活。哥本哈根在夏季是一个人们可以在公共空间里长时间消遣的城市，一个可以闲坐和娱乐的城市。

创造更好的夏季城市

多年来清除街道上的机动交通和广场上的停车场的努力已极大地改善了夏季休闲活动的条件。并且，正如所预期的那样，恰恰是这一类的活动使我们发现了使用模式上的巨大差异。哥本哈根已经成为一个可爱的城市，它现在能为许多极富魅力的夏季活动提供很好的条件。

由于夏日的哥本哈根越来越有吸引力，户外活动的季节也越来越长了。这是人人都梦寐以求的。春季提前到来而冬季姗姗来迟，这反映了公共生活日益增加的魅力。



户外活动季节

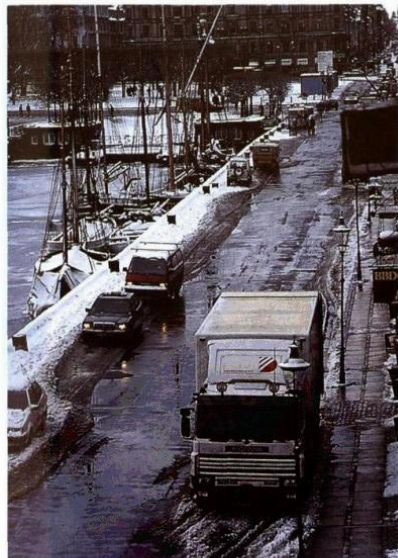
丹麦的户外活动季节开始于3月中旬。此时阳光明媚，天气温暖而平和。户外咖啡馆从4月1日开始，一直营业到10月底。在整个户外活动季节，不同的天气条件也影响着城市消遣活动。尤其是在这一季节的两头，可能有些日子不利于花费大量时间的户外活动。但是，由于哥本哈根人日益喜欢上了公共场所的生活，他们注意穿上外套和毛衣来更好地适应气候，以便停留在广场上。咖啡馆的老板们则提供坐垫和羊毛毯子来鼓励这种行为。



新港——一个“夏季”的场所

在那些主要用于都市休闲的场所，冬季和夏季的差别最为悬殊。新港的确是“夏季”广场，因为它的主要活动就是户外咖啡生活。在整个户外活动季节，新港拥有的700把咖啡椅上坐满了欣赏景致的人，还有数千人在舒适的堤岸上来回漫步，到处是人群和愉快的气氛。

在冬季，餐馆只提供室内服务，这里变得十分安静。冬季的步行交通量是夏季的1/8。在新港，无论是夏日的白天或夜晚，出现的人数一般多于1000人，与此对照，冬天的静态活动的人数是微不足道的。

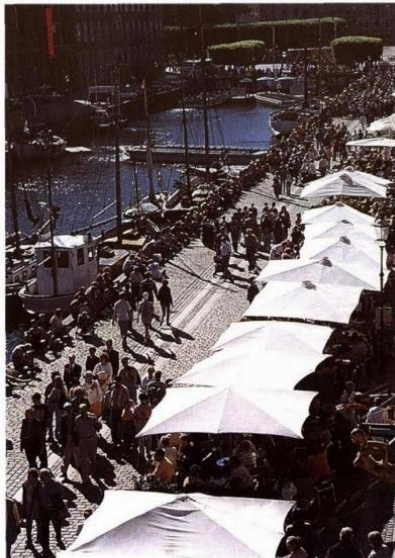


长而明亮的夏夜

哥本哈根夏日最迷人的景色是漫长而明亮的夜晚，在城里最好的地段，街市生活一直延续到晚上，人们能尽情享受这美妙的夏夜。

新港的夏天是非常活跃的，但活动的水平实际上在晚上会有所增加，尤其是在午夜前的时刻。这种情形出现在春末和夏初，特别是在6月接近夏至的时候，这也是学生考试结束后的时间。这是一年中狂欢的时节。稍后，在7月、8月间，新港之夜依然热闹，但随着来访者的渐渐离去，有些夜间的灯火暗淡下来了。

上图：新港，摄于6月的一个星期三，22：00。



第一节

城市步行交通



在世界上许多城市中，步行几乎已经成为不可能的事情了。机动交通已取而代之，行人被挤在越来越窄的人行道中。行人在穿过街道前不得不为绿灯放行而等上两分钟。人行道一侧的建筑立面被完全封闭了，没有门，也没有窗户，沿路毫无体验可言。自然，在这种情况下，行人也就愈来愈少了。在许多城市，特别是在美国，整个城市中心因为缺少行人而成了空旷、孤寂的可怕之地。

在哥本哈根和欧洲其他城市，发展的方向则完全相反。

随着小汽车交通量的逐渐增加，在狭窄的城市道路上机动车和行人的冲突也在增加。在1960年代引入的步行街，是促使行人回到市中心街道中来的重要契机。

与那些阻碍人们在城市中步行的做法相反，欧洲的交通策略一直是鼓励人们步行。步行交通是一种便宜、低噪声、对环境友善的交通形式。它允许街道承担更大的交通容量。斯特勒格街是一条仅有11m宽的街道，却是丹麦的交通量最大的街道之一，夏季每天承担了80000多人的流量。

当然，步行不仅只是一种交通形态，它还意味着锻炼身体、呼吸新鲜空气和散步的机会。步行可以是充满乐趣的，一边散步还可以一边环顾四周的人、商店的橱窗和发生的事情。步行时人们也可以驻足、改变方向和体验生活。这是一种在城里活动的灵活方式，并且调动了全部的感官。

步行综合了所有这些功能和品质：交通、锻炼身体、体验和休闲。

哥本哈根很早就吸引着人们在市中心步行。斯特勒格街吸引着东西向的人流，而哥布马格街则吸引着南北向的步行者。在转变为步行街的头一年，步行交通量猛增，但随后就趋于稳定。市中心区变成了一处舒适、方便的步行者天堂，市中心交通量的绝大多数（80%）是步行，还有14%是自行车交通。

右图：1968年、1986年和1995年斯特勒格街和哥布马格街的步行交通量。所称数字为周一至周五10:00-18:00的步行交通量（哥布马格街首次转变为步行街是在1973年，故不包括在1968年的研究之内）

市中心步行交通的发展

哥本哈根城区市中心的公共生活的大型研究分别于1968年、1986年和1995年进行。这些研究使我们有可能去追溯城市主要大街步行交通的发展进程，以及这些年来所发生的种种变化。随着主要的街道街转变为步行街，步行交通量增长了20%-40%。但是，经过新的步行空间投入使用后的带来的扩张之后，步行交通量已经变得相当的稳定。

在夏季工作日的10:00-18:00有55000人沿斯特勒格街（中间段）步行。哥布马格街夏天每日的步行交通量达到32000人。自1968年（哥布马格街是1986年）首次调查至今，这些数字没有大的改变。冬季步行交通量也相当稳定，每天在斯特勒格街有25000人，而哥布马格街则有24000人。

夏季交通量有缓慢增加的趋势。近年来，市中心有了更多的使用功能，休闲方式也有了更多的选择，从而促进了这种趋势。多年来夏季交通量保持如此稳定的主要原因是每天55000人的交通量与道路宽度的最大容量相吻合。一天中的大部分时候，即使这样大小的人流也使街道变得十分拥挤。毫不夸张地说，斯特勒格自转为步行街以来，每年夏季都爆满。

对于因停车位有限而导致市中心来访者减少的问题，回答是否定的。无论是夏季还是冬季，1990年代来到市中心的人数与10年、20年或30年前一样多。一年中的大部分时间里都没有多余的停车位。

1968年7月



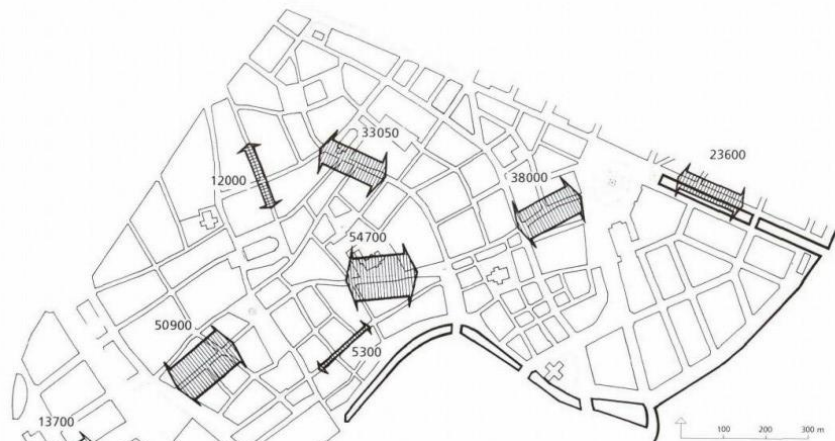
1986年7月



1995年7月



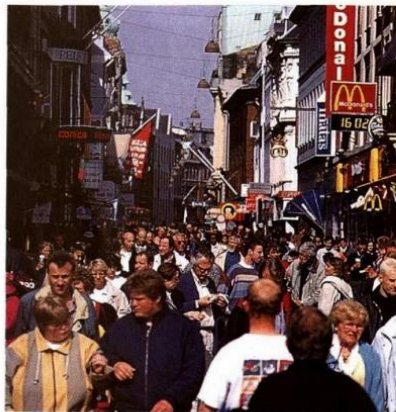
夏季工作日的步行交通



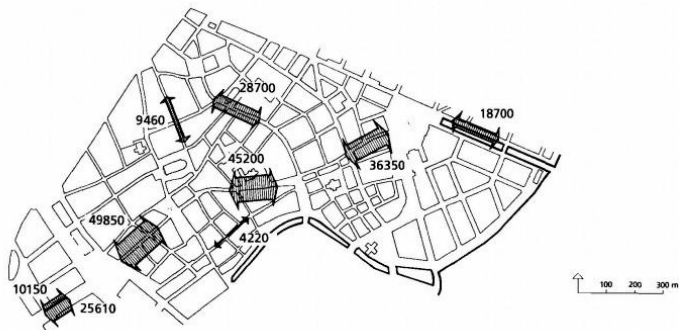
步行交通，1995年7月19日，星期三，10:00-18:00

上面的地图显示了一个普通的夏季工作日在八条街道的步行交通量。沿西桥大街—斯特勒格街—新港由东西向的夏季人流很明显。哥布马格街向北的人流也相当多。有趣的是，西桥大街的交通量与斯特勒格街几乎相等，并且集中于街道的铁风里游乐场一侧。斯特勒格街的最大交通量位于街道的中段。东大街的东端与斯特勒格街的其余部分相比，交通量特别少。新港的行人很多，而菲奥尔街，尤其是斯特拉德街，人流显著地减少。

右图为一个夏季工作日晚上的步行交通。夜晚的交通总量相当大，实际上占了全天交通总量的29%。东西向运动的模式强于整个白天，而南北向的运动则很有限。

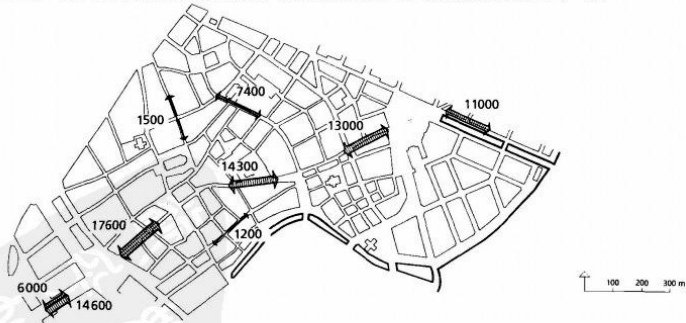


夏季周六和周日的步行交通



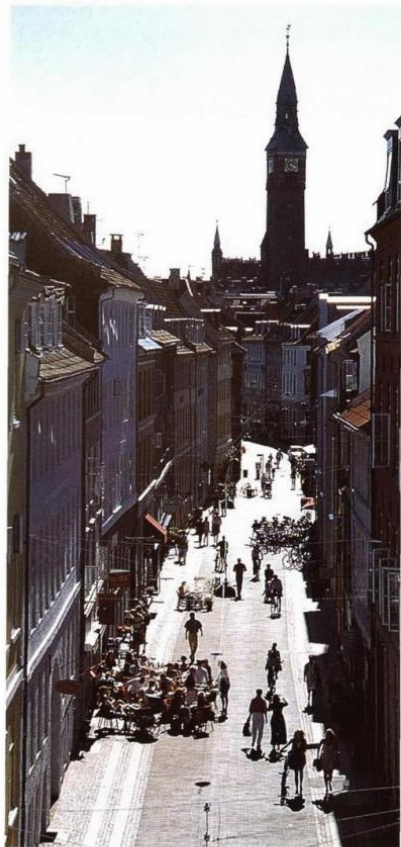
步行交通, 1995年7月29日, 星期六, 10:00-18:00

总体的交通模式与普通工作日十分接近, 有几乎同样多的人在步行(普通工作日交通量的90%)。这次特别的统计是在一个风和日丽的星期六进行的。与天气不太好的其他星期六相比, 在如此明媚的夏日里, 城内的人数可能是少了一些。

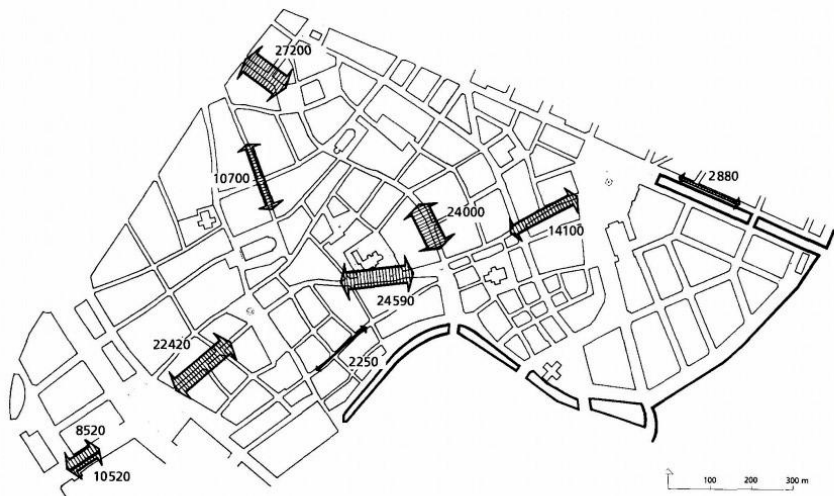


步行交通, 1995年7月30日, 星期日, 10:00-18:00

夏季星期天的步行交通量达到普通工作日的33%。这是令人印象深刻的, 并且表明公共空间是一种消遣和享乐的场所, 即使在商店不营业时也是如此。东西向的运动模式依然明显, 而北向的通道则极少使用。



冬季工作日的步行交通



步行交通量, 1994年3月8日星期二, 10:00-18:00

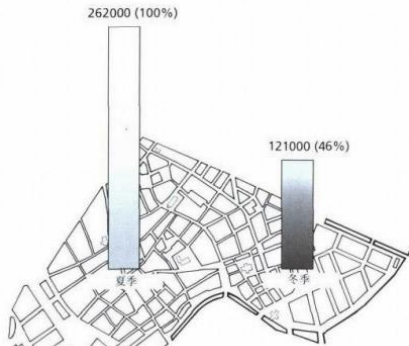
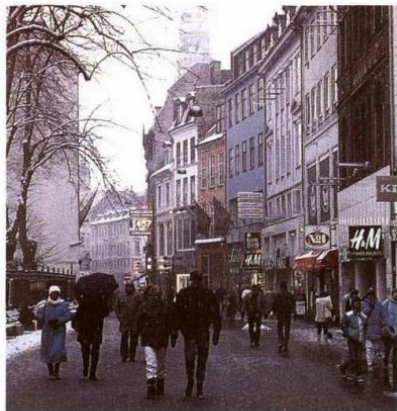
上图所示是在一个普通的冬季工作日8条街道的日间交通量。

这次特别的日间调查是在3月初一个多云的工作日进行的, 气温在0℃左右。这不是个特殊的好天气, 但在冬季是相当典型的。有意思的是, 沿哥布马格街南北向的交通量与斯特勒格街的一样大。其紧靠北大门车站的一端在冬季是城里一条最繁忙的街道。菲奥尔街上的行人和在一个晴朗的夏日里的行人几乎一样多。这个区域是大学的所在地, 这就是冬季的交通量依然很大的原因。新港和斯特拉德街只有很少的行人, 在西桥大街, 大多数的行人在街上靠斯卡拉广场一侧。

右图所示是一个冬季工作日4条城市街道的夜间交通量。人行交通量在斯特勒格街和沿哥布马格街是相当少的。在斯特拉德街则更少。西桥大街的人行交通量相当大, 一年四季西桥大街都是城里夜间最繁忙的街道。



夜间 18:00-24:00 的步行交通量

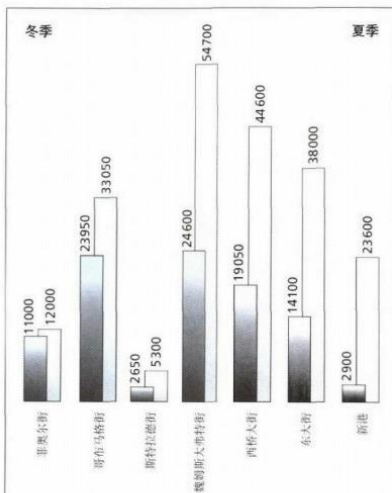


全部8条街道步行交通量调查总计：
从10:00-18:00夏季和冬季的日流量

夏季和冬季的人行交通量相差甚远。在对全部8条街道的调查统计中发现，夏季人行交通量差不多是冬季的2倍。

在夏季，大量的旅游者和其他来访者到市中心，这可能是导致这种差别的原因之一。但是，在市中心就读的14000学生和许多在市区上班或居住的人此时也在外度假。

夏季和冬季的人行交通量相差很大的一个重要因素是哥本哈根市民在夏季广泛地将市中心用作作为休闲场所。由于有许多极富魅力的机遇来同时享受着美好的季节、受欢迎的公共空间和人际交往，人们在夏季造访哥本哈根市中心的频率要高得多，四处流连的人数激增。自然了，在夏季走路是件很惬意的事。而在冬季步行可能是怀着复杂的心情了。



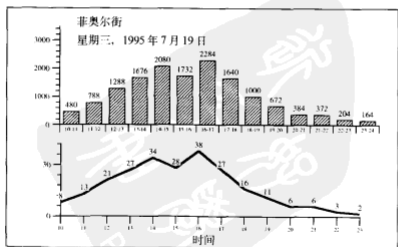
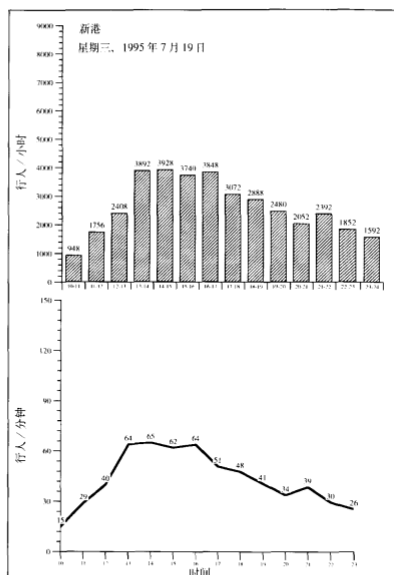
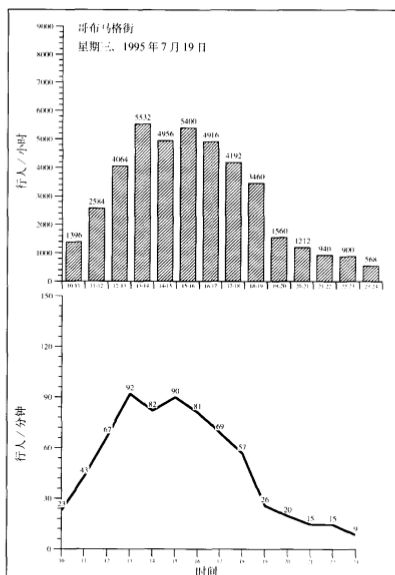
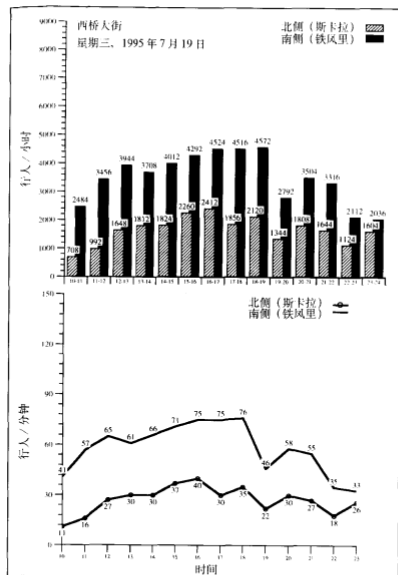
10:00-18:00时段的夏季和冬季的步行交通量

夏季和冬季步行交通量在不同的市区街道相差很大。菲奥尔夫街的交通量几乎无季节的变化，而在哥本马格街略有变化。一年四季这两条街承担了往返北大门车站大量的交通负荷。

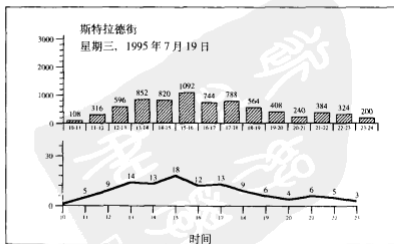
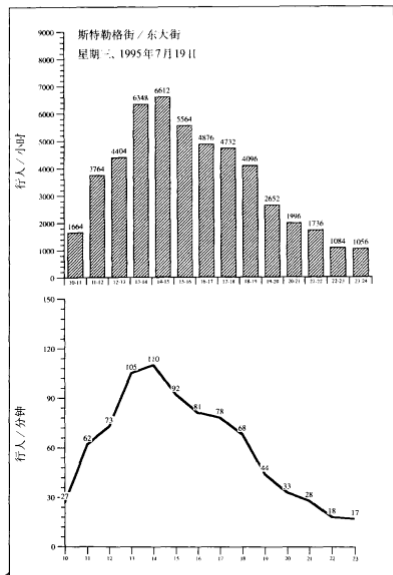
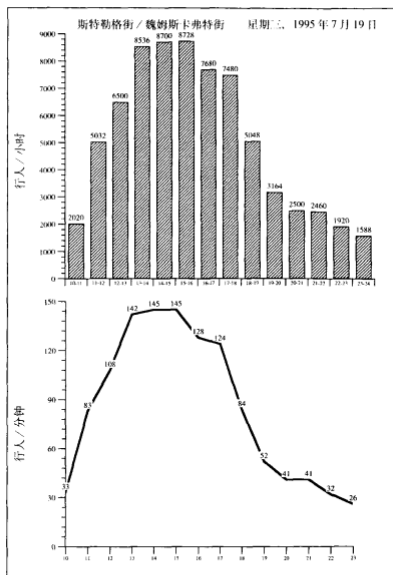
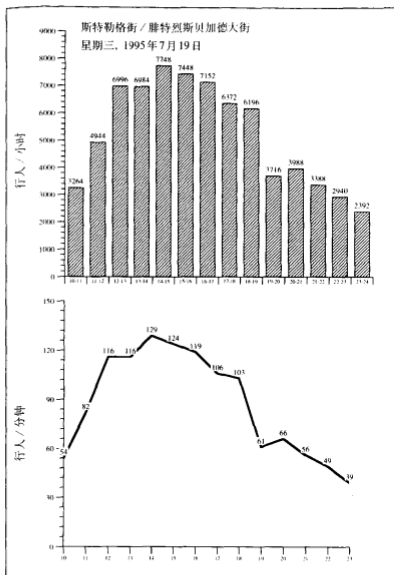
斯特拉德街和西桥大街夏季的交通量是冬季的2倍。这表明在这些街道上的很大一部分的人流只是在好天气才出现。

新港几乎是完全的夏季场所，一个夏日的行人大约是一个冬日的8倍多。

夏季工作日中各条街的步行交通量, 10:00-24:00



夏季白天和夜晚的步行交通模式。西桥大街在铁风里游乐场一侧步行交通量有所增加。西桥大街和新港在晚上行人相当多, 与此同时哥布马格街, 尤其是菲奥尔街, 却非常安静。



斯特勒格街 / 腓特烈斯贝加德大街和斯特勒格街 / 魏的斯卡弗特街承担了几乎相等的交通流量, 但人流在腓特烈斯贝加德大街要分散一些。斯特勒格街的这两段都能每分钟容纳120-140人的流量(依街道的宽度而定), 并且在每天的多数时间中, 人流都几乎达到饱和。

东大街只有斯特勒格街的最繁忙部分的约60%的交通量。

在晚上, 靠近市政广场的腓特烈斯贝加德大街交通量比斯特勒格街其他部分要大很多。

第二节

城市里的休闲时光



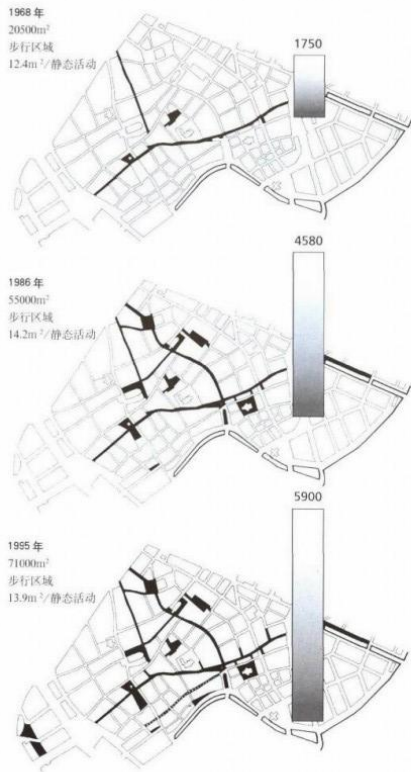
任何城市都可能大量的步行交通。仅凭行人的数量并不能表明它有高质量的场所。例如，假设一个城市的休闲场所很分散，人们就可能不得不走很多的路。

判断城市质量高低的方法不是观察有多少人在步行，而是调查他们是否把时间花费在了城市中，如停留、观望，或坐下来享受城市、风景和纷繁的人群。步行活动可以划分为两种明显的类型。一种是必要的活动，即那些人们不得不做的事情。大多数的步行属于这类。

第二种是随意性的活动，也就是那些人们乐意才去做的事。随意地逗留，在长凳或咖啡椅上小坐以及其他所有公共空间中的城市休闲活动都属于这一类。当地点和环境合适时，就会有随意性的活动。置身于广场之中享受闲都市中的闲眼是非常惬意的，这类的休闲活动特别受青睐。一个良好的城市能为来访者在城市中从事闲眼的活动和娱乐自己提供充分的机会。

这些年来，哥本哈根市已经变成了这样一个美好的城市。随着步行街的建立，一个又一个的广场的周边安置了座位，供那些随意停下脚步，安坐下来享受城市的人们歇息。

这项政策非常成功。城市的休闲场所的使用率已逐年增加。休闲场所利用模式的发展是哥本哈根市中心转变的最有趣的特征。城市不是单纯的一个购物中心，一个工作场所，一个娱乐区域或是一个游乐园。它是所有这一切均衡的综合体，把它们完美地编织进公共空间之中及其四周。为人们创造一个富于生机和魅力的聚会场所。



1968年、1986年和1995年夏天12:00-16:00时段内，任意时刻整个市中心参与静态活动的平均人数



哥本哈根的公共生活中的最大改变是那些在城市中休闲娱乐、享受自我的人数日益增加。

在过去27年间，这样的趋势一直在延续。徜徉在市区广场和街道上的人数增加了3.5倍，由于步行的流量是稳定的，这就表明现在人们在城里逗留的时间也多了同样的倍数。

我们注意到一个有趣的现象，在同一时期，车辆禁行的街道和广场的总面积也增加了3.5倍。每当哥本哈根为步行者多提供14m²使用面积，就会多一个人加入到城市休闲活动中来。

市中心的座位



城市里发生的休闲活动的数量与其能提供的座位有重要关系。

1995年，哥本哈根市中心提供了总计1339个公共座位。合理地分布在市中心人们最常去的地方。它们几乎都是传统的“哥本哈根椅”的形式，一种1887年设计的修改版。全部长椅被漆成“哥本哈根绿”



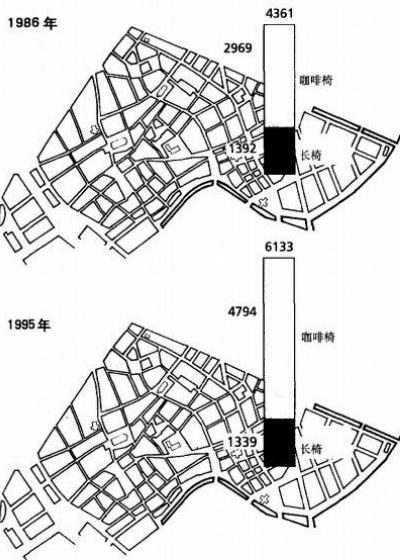
也是在1995年，126处咖啡馆提供了4794把咖啡椅。大量的咖啡椅成了哥本哈根市中心的新元素。在车辆禁行的街道和广场引入以前，几乎没有户外咖啡馆。今天，咖啡椅占了市中心全部座位的75%



次要座位为人们小坐提供了更多的选择。比如台阶，墙壁的凹凸处，纪念物，基座或者是人行道的铺地。

在天气晴朗的时候，所有这些次要座位都被利用起来了。事实上，与公共长椅相比，更多人选择了这类座位。次要座位特别受年轻人欢迎。而年长的一代人只在长椅有空位时才坐下来。

哥本哈根市中心有许多古老和精美的建筑物，提供了丰富的次要座位



在1986年和1995年实行的两次调查中，咖啡椅的数量从不到3000把增加到5000把，在此期间增加了60%，而长椅的数量几乎没有改变。

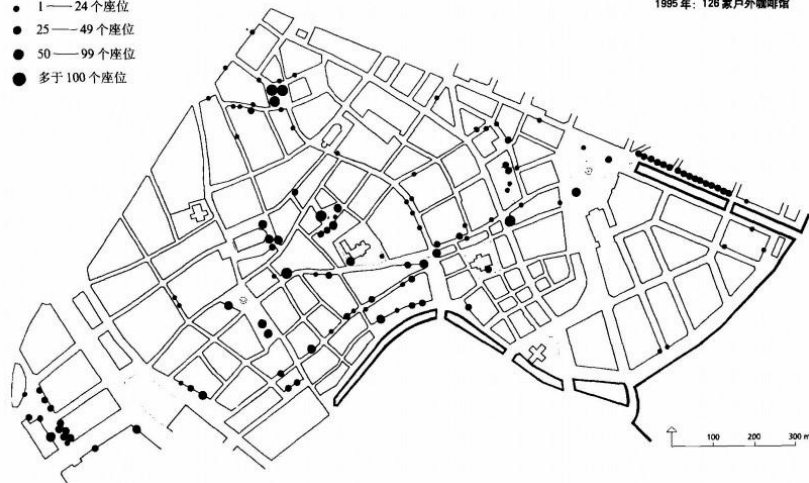
与1986年相比，1995年哥本哈根市中心总计增加了1770个座位，所有这些座位都是咖啡椅。

在这九年中，静态活动量，即在市中心逗留和小坐的平均人数，增加了1320人，这表明了座位的数量与在城里休闲的人数有直接联系。

显而易见，人们喜欢有个机会在城里坐下来，当现成的座位越多，坐下来的人就越多。

城市里的活力：户外咖啡馆

- 1——24个座位
- 25——49个座位
- 50——99个座位
- 多于100个座位

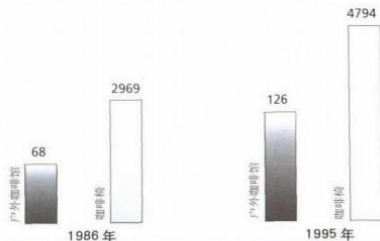


市中心户外咖啡馆的分布

“我们是丹麦人，不是意大利人。”“在斯堪的纳维亚公共空间毫无意义。”当斯特勒格街在1962年被改为步行街时，这类的呼声很盛行。34年以后几乎没有人仍坚持这些看法。哥本哈根从4月初到10月末有126家户外咖啡馆在营业。这些户外咖啡馆给到市中心来的来访者提供了近5000个座位，并且使用率相当高。

斯堪的纳维亚迅速地发展的户外咖啡馆文化明显地改变了城市中心的使用模式。20或30年前，市中心的活动以步行和浏览橱窗为特色，1990年代的夏季活动则是更多地以休闲娱乐为特色。购物、工作和学习与都市中的休闲和观光活动交织成一体。

1995年：126家户外咖啡馆



户外咖啡馆文化在这一变化中起了重要的作用。咖啡馆提供座位，也创造了城市的活力，同时还是一个在优美的环境中流连的绝好口实。慢慢地品味一杯饮料或是牛奶咖啡，也同时在领略几种不同的都市风情：在户外流连、享受阳光和新鲜空气，欣赏宜人的空间和观赏人间百态。

哥本哈根路边咖啡座的急剧增加，印证了这些消遣在今天的社会有着巨大的需求。

然而，许多新的人行道咖啡座也伴随着一些不受欢迎的副作用。它们可能与市中心居民的需要相矛盾，咖啡座的数量、位置应服从城市的法规，噪声和开放时间必须小心控制。



在什么地方发生了什么？夏季工作日的静态活动

- 商业活动
- 文化活动
- 站立
- 坐在次要座椅上
- 坐在咖啡椅上
- 坐在长椅上



在一个夏季工作日中 12:00-16:00 之间静态活动的平均数量

柱形图表示在14个被调查区域中静态活动的内容,体现了7月份的工作日在12:00-16:00之间任意时间静态活动的平均数量及活动类型。

新港吸引了大量的人在此休闲度假,并且这个数量一直持续到午夜。到了7月末,新港更加拥挤,从早上到夜晚,都有1000至1100人站在或坐在护堤上。不过,占地更小的玛格辛广场每平方米的游人密度最大。

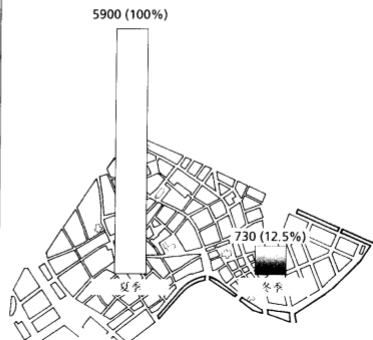
在不同的地方,使用的模式也不一样。阿马格广场和魏姆斯卡弗特街随意站立的人占很高的比例,因为这个区域有许多

商店。在阿克塞尔广场(南端),格拉布罗德广场、卡尔广场、斯特拉德广场和玛格辛广场品味咖啡的活动占重要地位。而在加梅尔广场和新港有很大比例的人使用次要座位,商业活动主要是与加梅尔广场上的户外咖啡馆和市场有关。

在一天中的这段时间,极少有文化活动,因为只允许15:00以后进行街头表演。

稍晚些时候,特别是购物时间以后,在市中心可以发现30-60名艺人或音乐家在表演,尤其是沿斯特勒格街靠阿马格广场处。

夏季和冬季的静态活动



工作日12:00-16:00之间市中心站立或坐着的平均人数

晴朗的夏日的步行交通差不多是严寒的冬日的2倍。

静态活动在夏季和冬季相差甚大。夏季活动数量是冬季的8倍。在冬季可以看到有人在看橱窗、交谈或等人。而在夏季这一模式完全改变了。虽然仍然还有人站着,但处处都有大量的人坐着,享受着城市的乐趣和夏季回归到哥本哈根带来的一切。夏季的这些活动在城市中无处不在。



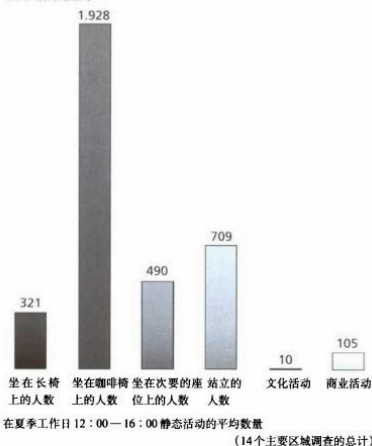
哥本哈根夏季和冬季的主要不同是，成千上万的人在一年之中最好的天气中在市中心各处享受着安坐户外的乐趣。安坐小憩已成为哥本哈根市一项寻常的活动了，并且一年中的户外活动季节已大大延长。依地点而不同，户外咖啡馆营业时间从4月1日一直到10月1日甚至到11月份。将户外活动季节延长到圣诞节的计划也在筹划中。

上图：4月初的阳光把大量的哥本哈根人带回了新港

下图：在户外季节的始末，咖啡椅上的坐垫和毛毯为哥本哈根人保暖，并使户外咖啡馆延长了营业的季节



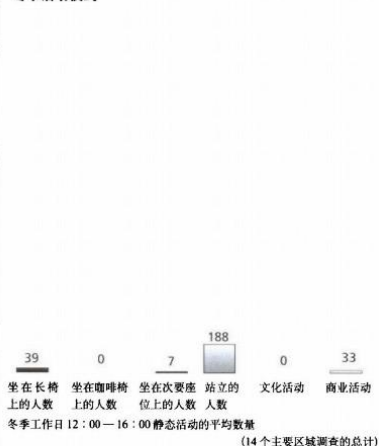
夏季活动模式



进一步地观察本次调查所涉及的14个广场和街道的活动模式，并不能完全说明整个市中心活动模式的细节，但它的确清晰地表明了夏日活动的种类。在城市坐着的人占了全部静态活动的77%，站着的人占20%，而商业活动（市场的摊位、售报亭和咖啡馆中工作的人）最多占3%，文化活动（街头艺人、政治和意识形态方面的演说者）并不多见，并且人数相差很远。出现的人数少的一个原因是这一区域只允许街头艺人在15:00以后表演。

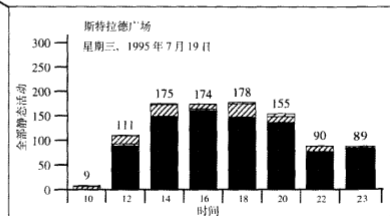
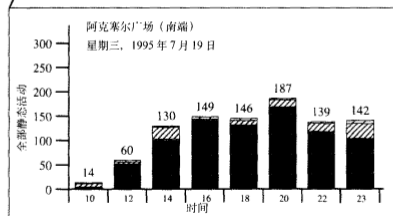
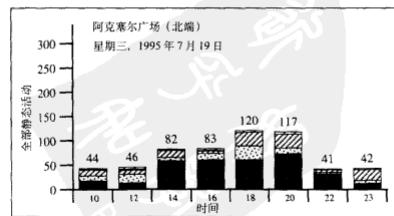
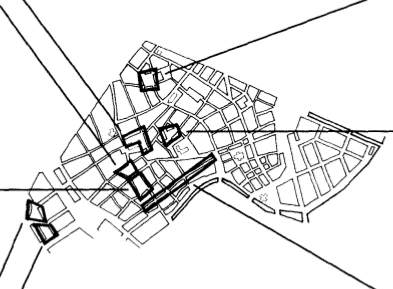
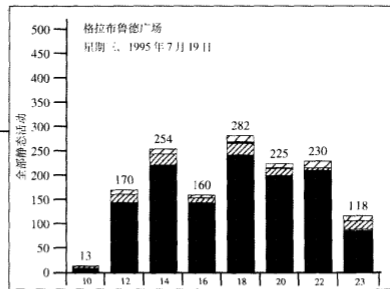
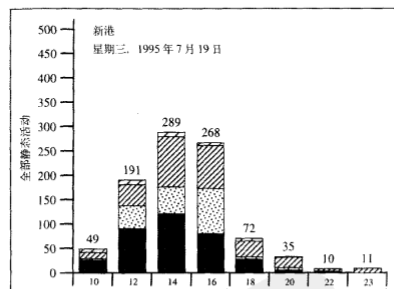
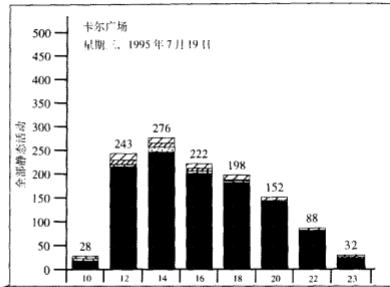
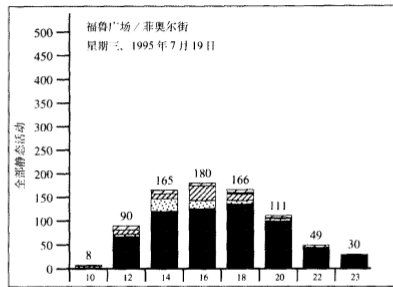
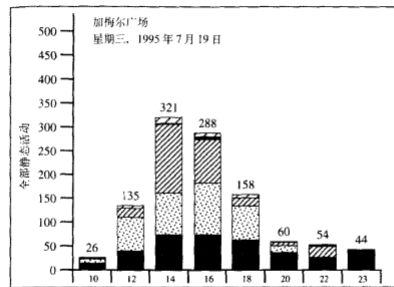
至于人们的座位，70%是咖啡椅，12%是长椅，使用次要座位的人占总数的18%，这一点给人以深刻的印象。

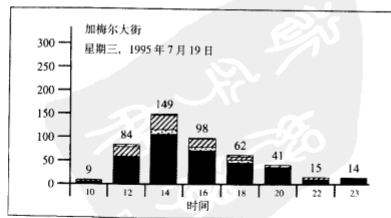
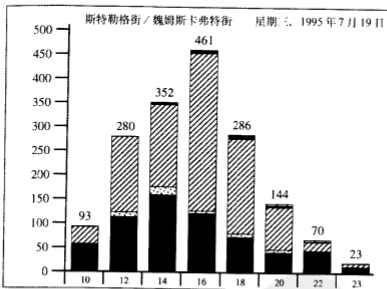
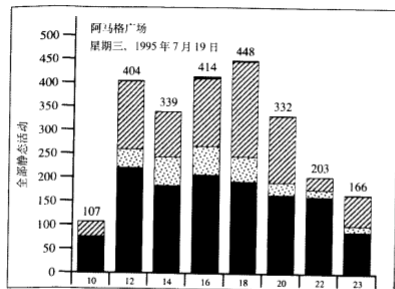
冬季活动模式



了解冬季活动的大概模式是非常容易的。没有多少人在城里歇息或停留，站立是最多的活动。没有人在咖啡椅上就坐，但在长椅和次要座位上能看到不多的人，他们并不是因为有兴趣才坐在那里，而是为了等人或其他不得已的原因。商业活动被减少到夏季规模的1/3，并且几乎都是由市场的店铺中的雇员所构成。上图记录的活动模式仅限于此次为详细调查而选择的14个区域。这些区域主要是城市广场。这就是说，大部分普通的购物街并没有包含在这次调查中，它主要显示了冬季和夏季的广场是如何被利用的。在购物街，由于有顾客和橱窗观光者们，在冬季比广场更有生气。

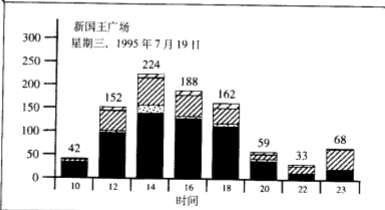
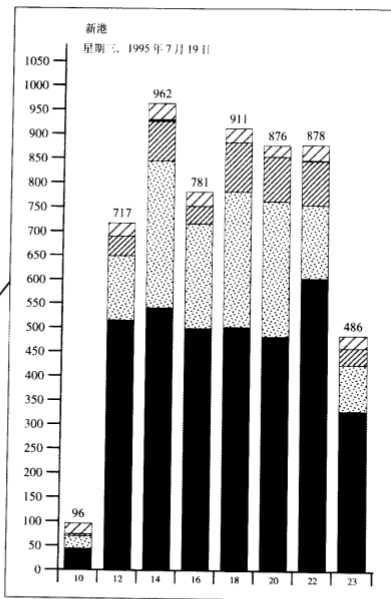
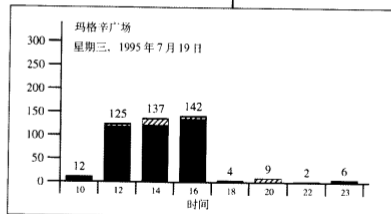
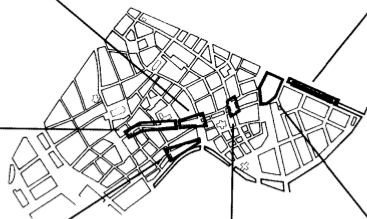
夏季工作日从 10:00-24:00 的静态活动





所调查的 14 个区域的活动模式各不相同。
在魏姆斯卡弗街——斯特勒格街的一部分（购物街）——橱窗观光者和因其他原因站着的人们占主要地位。在多数广场中，主要活动是人们坐在咖啡椅上。在加梅尔广场和新港，在次要座位上小憩随处可见。入夜，玛格辛广场和新广场几乎什么活动都没有，而在新港、加梅尔广场和阿克塞尔广场（南端）夜间和白天的来访者一样多。

■ 坐在长椅上
■ 坐在咖啡椅上
▨ 站着
■ 文化活动
▨ 商业活动



城市中的活
动与事件



作为文化论坛的公共空间：信息与交流

从历史上看，公共空间总是作为人们的信息与交流的平台。

即使在今天，我们掌握了所有的交流手段，公共空间仍然起着公共论坛的作用。

当然，街道活动的特点已经改变。在过去，贫困迫使许多人在街上工作。今天，大多数的街头商业和交流活动几乎都具有休闲的特征，要么是自娱自乐或者赚钱，要么是分享观念和意见。

在哥本哈根市中心，随着步行活动面积的扩大以及城市利用的发展，交流活动稳步增长。

这种活动可以粗略地分为两种类型，一种包括非正式的、小型的活动，如街头艺人和音乐家的表演、宗教团体散发宣传册等。

另一种是较大规模的，有预先计划的活动，如节日和文化活动，它们将公共空间作为舞台。

随着时间的流逝，将公共空间用作为大众活动的舞台这一观念已变得越来越明显。当人们看到所有这些全新的车辆禁行的空间时，展现小型活动和事件的想法就油然而生。并随之在整个城市尺度上发展出大型的节庆活动。哥本哈根的都市空间是公共的和民主的，所有的市民都可以自由进出，这才是一种最重要的质量。

在某些城市，特别是在美国和加拿大，城市空间变成了私有的室内空间，受到商业化的严格控制。在这一过程中，公共论坛的理念完全消失了。

众多事件和文化活动构成了城市中最诱人的一道风景线，吸引了人们的目光，给人们带来欢乐。它们使城市变得更加生动有趣，也更富于变化。漫步城中，使人们能从政治、文化等诸多层面上去领略社会上所发生的一切，而不需要门票或邀请函。就像其他的城市活动一样，这类活动也需要在一定程度上进行协调和规范，以确保在营造欢乐和多样化的同时，与居民及其他城市使用者和平共处。

在哥本哈根，某些地方的街头表演要到15:00以后才能进行。

变化中的社会里变化中的街头生活：
新国王广场成了自行车骑士的聚会之处



变化中的社会里变化中的街头生活：
幼儿园小朋友到市中心游览，给街头生活带来了朝气

作为非正式舞台的城市

才艺的交流

非正式的城市活动的聚集有三大类型。其一是人群中才艺的交流。才艺的水平各不相同：有些艺人非常优秀，有的则逊色一些，但总体而言，行人都有很好的鉴赏能力，最好的表演者总能吸引相当多的观众。

每个人都能从电视上看到表演，但在街头和广场，观看表演是个性化的和参与性的。在这里你是为自己看，用你自己的全部感觉，甚至有时可以参加到这种娱乐中去。直接的交流是最为关键的。



这个有天赋但有些怯生的笛手和技艺精湛的街头艺人一道为街头平添了音乐、欢乐和多彩的情调



物件、钱币和小商品的交换

街头市场和城市的历史一样悠久。当现在大多数生意搬进室内商店时，在公共空间出现了新的交易。

如果不限制在特定的场地，到处都会有卖耳环和其他小商品的商贩。在哥本哈根的中心区，高桥广场是作为市场型广场来建设的，它有标准的带帆布顶篷的售货摊。

1996年，几个水果和蔬菜摊、一个绿色农产品市场和一个旧货市场构成了这种小型商业街景色的一部分。



下图：加梅尔大街是几年前刚开放的，但是一个绿色农产品市场和一个跳蚤市场兼旧货市场已经迁入了



观点和意见的交流

在公共场所享有言论自由是一项基本的民主权利。

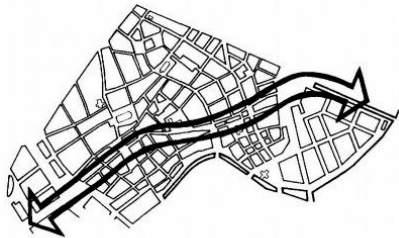
由于成千上万的行人经过公共空间，它就成了散发各种政治、意识形态、宗教或哲学理念小册子的极好场所，也为宣传各种理念、新的政党、新的宗教或其他观点提供了一个巨大的舞台。

在哥本哈根，哥布马格街是最好的辩论场所，而市政广场和国会广场则是举行公众集会、抗议和示威活动的地方。



下图：城市总是给人以有趣而且意想不到的经历。市政广场被愤怒的农民和友好的奶牛占领





在欧洲南部城市中，“晚上散步”是公认的习俗。在哥本哈根这个现象也很快发展起来了，沿着东—西轴线从铁风里步行到新港，或者倒过来

斯特勒格街的夏夜

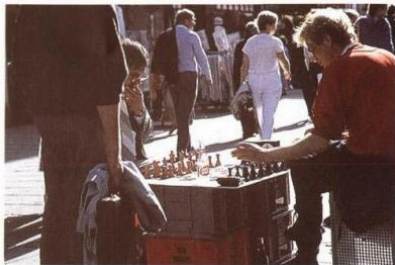
大约在18:00，大多数办公室和商店下班之后，斯特勒格街的特点为之一变。

白天，街上挤满了行人，而现在，夜晚刚刚来临，步行交通量降至白天的一半左右，步伐也变得从容不迫。人们的确在享受着散步，从城市一端看到另一端，领略着闲适的气氛。

这又是街头艺人刚出场的时间。由于这时候的噪声降低，街上也不拥挤，人们有时间自我放松一下。离天黑下来的时间尚早，傍晚时分，正是各种演出的好时光。

在整条斯特勒格街，特别是在阿马格广场，各种表演和其他娱乐活动非常丰富。街上因为有了音乐家、舞蹈家、杂技表演家、杂技艺人、画家和街头演员而热闹起来。沿着斯特勒格街步行成了一段轻松迷人，充满文化气息的旅行，展现了当代城市和社会正在发生的一段历史。

表演艺人们有自己的行为准则使他们的活动井然有序。表演的圈子之间保持适当的距离，表演的长短也随时调整以使得另一场演出能适时登场。对于在晚上散步的市民而言，斯特勒格街是一个1km长的舞台。





在习惯了在城市里休闲流连、欣赏它美丽动人的空间之后，对哥本哈根人来说，接下来就是思考有什么其他有趣的事情，可以在这些空间中进行，这是很自然的。

随着可以利用的空间日益增多，在哥本哈根的步行空间开展各种活动的想法也随之发展起来。启发这类活动的灵感很多：集会、狂欢、庆典、展览、游行等等。

经过34年时间，步行空间的网络在哥本哈根已经发展起来了，社会在多方面也已改变。家庭变得更小，闲暇时间更多了，自由的时间现在在人们的生活中起到了更重要的作用，为社会化和创造力提供了机会。社会蕴涵了非常大的能量和人力资源的储备，人们参与到社会和文化活动之中的兴趣日益增加。

日益增长的文化活动、表演和节日庆典激起了人们的参与热情。在哥本哈根市，由于有良好的公共空间，大部分能量被引向了公共空间。

在市中心，许多优良的城市空间引发了多样化的、有组织的都市活动。这样的情形近年来越来越多。

文化之夜

人们日益意识到市中心的作用和它们在白天或夜晚多样化可能性的一个例证是每年一度的“文化之夜”，这一活动已举办了多年，并有进一步发展之势。

通过举办各种各样的文化活动，向人们展示了城市丰富多彩的夜生活，使每一个市民都能在市区享受到生动有趣的社交活动。入夜，所有场所都是开放的：博物馆、画廊、图书馆、大学的院系以及其他的观光娱乐活动。灯火通明的建筑物，特殊的灯雕展览以及露天电影和焰火晚会，增添了欢乐的气氛，还为孩子安排了划过夜空的灯光。

特殊的夜间公共汽车和特夜晚通行证的车允许接近活动区域。“文化之夜”成了城市的盛典。

运动之夜

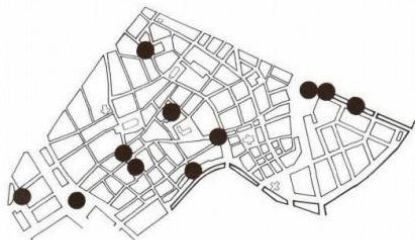
多数人没有近距离观看过体育运动，运动会通常在很远的运动场或体育馆举行，通过电视进行转播。可以看到但没有亲历的体验。

哥本哈根有良好的公共空间，到城里去会朋友或观光蔚为风气。有鉴于此，丹麦体育组织举办了“运动之夜”。

人们在城中各处散步，一个晚上就可以看到各种各样的运动。

每个广场都举行一项特定的运动，人们可以直击这一运动是如何进行的，甚至参与进去。还为精力旺盛的人们安排了竞走和赛跑运动。

一个动人的城市之夜。



在每年7月初为期9天的哥本哈根爵士节期间，几乎所有的城市广场和公园都成了演出场所

哥本哈根爵士节

哥本哈根爵士节是最早的“新”一代聚集在城市街道和广场上的爵士节之一，到1996年已经是第19届了。

许多类似的爵士节，例如新奥尔良爵士节，演出的舞台都设在距离市中心数英里的帐篷和田野里。

哥本哈根爵士节在市区举行，赋予了城市一种特殊的品质。几乎每个城市广场和街道都成了演出的舞台。

聆听美妙的音乐是体会和欣赏城市空间的一种极好的方式。惬意地在一处处演出中流连，意味着一次愉快的城市之旅和多次遇到老友的机会，他们也走出家门来享受这两种动人的境界：名城和名曲。



新广场



加梅尔广场



格拉布鲁德广场



新国王广场



福鲁广场



新港

调查访问

数据、观点和意向



调查访问：问题的提出和调查方法

正如前面章节中所描述的，对于公共生活的观察研究对下列问题提供了答案，即多少人来到一个特定的公共场所，这个空间是何时并如何被利用的。确实，这些研究成果回答了数量、方式以及时间的问题，但是它们并不能够回答更多与人有关的问题：例如谁是这些空间的使用者，他们对公共空间和公共生活感觉如何等。

这就是我们以调查访问作为观察公共生活补充的初衷。

调查访问的目的是要回答以下问题：

- 谁到这座城市来？哪些人群在城市中活动？
- 这些人从哪里来？
- 他们为什么要到访这座城市？
- 他们在这座城市逗留期间在做什么？
- 使用者对这座城市现状有何感想？
- 他们对城市中心将来的发展作何希望？

研究计划

访问调查是由丹麦皇家艺术学院建筑学院和墨尔本大学规划系的大卫·延肯教授合作策划和实施的。大卫·延肯教授非常熟悉哥本哈根，并在布里斯班和墨尔本完成过类似的城市使用者的调查研究。大卫·延肯教授和德国拜罗伊特大学的拉尔夫·孟赫教授合作，发展了他的城市研究。拉尔夫·孟赫教授曾经指导过在纽伦堡、慕尼黑和亚琛等城市进行的调查研究。

专家的参与使哥本哈根的调查研究方法与其他大城市采用方法相一致。

除了收集关于哥本哈根的资料以外，还可以比较在不同城市中和地区中行为和观点上的差异。

研究结构

这项研究包括两轮调查：街头访问与问卷调查，问卷调查要求带回家中并反馈回来。

街头访问可对一些问题得到简明扼要的回答，而问卷调查则有机会对更多问题得到更多样的答复。

时间、地点和方式

这项调查研究工作开始于1995年8月的最后一个星期，即夏季结束的时候。这时城里仍有许多旅游者，而学生们还没有回到位于市中心的学校。夏末的气候宜人，白天的气温在15—20℃之间。调查活动分别于周一至周五，以及周六进行。每天分为三个调查时段：早上、中午和下午。调查在城中10个地点以同样方式进行。除此之外，进行调查的人员要在10个地点间轮换，这样可确保城市中心所有地域上的调查具有代表性。

街头访问

街头访问共进行了2087次，其对象是在城市中的街道和广场上随机挑选的行人。其中60%的人愿意接受访问。40%拒绝接受访问的人与愿意接受访问的人群在年龄和性别上并无差异，因此，一年中这一特定时间在市中心的接受访问的人群是具有代表性的。

调查问卷研究

所有在街头被调查的人会得到一个带回家的调查问卷和一个回函信封。他们被告知要填好并寄回这份更为详尽的问卷。

总共有992人寄回了这份补充问卷。这些寄回问卷的人与受调查的人群一样具有代表性。

在街头调查过程中有16%的受访者来自其他国家。来自丹麦的纳维亚半岛国家以及懂丹麦语的旅游者，例如侨居国外的丹麦人，提供的是丹麦语的问卷；而讲英语的旅游者会得到一份特殊的英语问卷带回家。寄回的英文问卷有93份，占发出问卷的49%。这使我们对这座城市中讲英语的客人的观点有了很好了解。

对于那些讲其他语言的旅游者，我们只记下他们的年龄、性别和国籍。

数据处理

这些街头采访和问卷调查的结果将一并统计处理，形成下文将要引述的研究结果的背景资料。收集得出的数据由墨尔本



在10个分布在整个中心区的地点进行了2087次调查访问

大学大卫·延肯教授归纳总结。

下文中将给出调查研究中最重要的成果，而这仅是整个研究成果的一部分。

《哥本哈根市中心步行者调查报告》

《哥本哈根市中心步行者调查报告》发表了整个调查研究成果。该报告包含有详尽的研究分析，以及详细的统计表格：哪些人群购物最多？哪些人群在街上行走，去向哪里？早、中、晚在街上逗留的是哪些人群？旅游者对哥本哈根的看法如何？人们对城市各种不同区域安全性的感受怎样？等等。

报告也涵盖了问卷和其他说明该项研究的方法和具体实施的背景材料。《哥本哈根市中心步行者调查报告》为16开30页。英文版可向丹麦皇家艺术学院的建筑学院城市设计系联系购买，每本100丹麦克朗。

主要研究成果与相关对策的总结

背景

市中心在大都市及周边地区中扮演着非常重要的角色。人们到这里上班、办理私事、购物、上学、参加娱乐休闲以及文化等活动。参观者、旅游者和投资者从他们各自的经历中形成了对整个城市的最强烈的印象。所以，了解市中心区是如何利用的，人们对它们的感受怎样，是非常重要的。

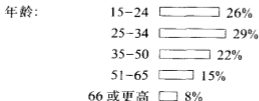
研究人的行为与态度的第二个重要原因是，许多设想常常是由决策人在无任何依据的情况下想当然地做出来的，因而有时是很不客观的。

为获取更多有关人们行为和态度方面的资料，我们于1995年8月下旬对哥本哈根市中心的行人进行了相关调查。

下面就是主要调研结果的概述和研究总结。

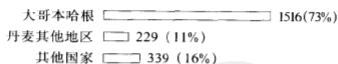
调查对象

被访者的性别与年龄组

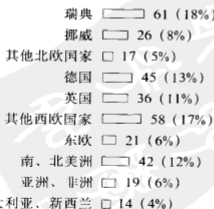


性别：女性 47% 男性 52%

被访者的居住地



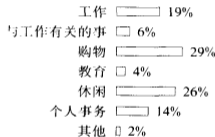
来自其他国家的被访者



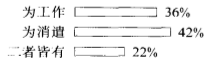
在市中心工作的被访者



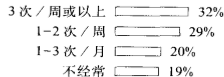
到城市中心来的目的



到市中心主要为工作还是为消遣?

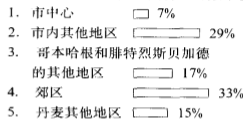


到市中心的频率 (仅限不在市中心工作的人群)



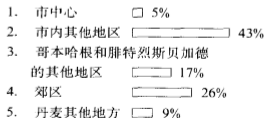
在市中心工作的被访者的居住地

(限于在市中心工作的人的居住地, 数字参考地图所示区域)



在市中心购物的被访者的居住地分布

(限于以到市中心购物为主要目的的人的居住地, 数字参考地图所示区域)



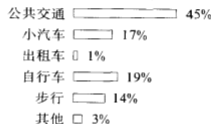
- 1. 内城
- 2. 城市周边地区
- 3. 哥本哈根和腓特烈斯贝加德都会的其他地区
- 4. 郊区



大哥哥哈根规划图。图中显示了用来确定被访者居住地的4个区域：1. 城市中心；2. 城市周边地区；3. 哥本哈根和腓特烈斯贝加德都会的其他地区；4. 郊区

到城市中心的交通方式

(周一至周五, 包括所有被访者)



在市中心周围活动采用的交通方式



以丹麦人为对象的调查结果

城市中心的活力

1. 对市中心活力程度的第一项调查是试图了解为保持其零售、娱乐和文化设施,城市在多大程度依赖于那些在市区工作的人们。

一个富有活力的城市直接吸引着人们参加各种活动,而一个死气沉沉的城市则明显地依靠那些因工作或其他缘由而不得不来此的人群。这项调查发现,仅有28%的受访者工作日时间内是在市中心工作,即使在午餐时间,绝大多数办公室工作人员都到街上就餐时,这个百分数是稳定的。因此,几乎四分之三的人到市中心来并非由于他们在那里工作,而是自主的选择。

2. 第二项调查是了解从整个大都市地区进入市中心的人的情况。调查显示,在购物、消遣、处理个人事务和上班的人群中,每一类人中的一半以上都来自于市区(即市中心及其边缘地区)之外。

3. 第三项调查是了解人们到市中心的目的是工作还是消遣。36%的人认为是工作需要,42%的人认为是为消遣,超过22%的人则认为是两者皆有之,这样就有64%的人认为到市中心的目的含有消遣的因素。

所有这些表明,哥本哈根具有吸引那些并非出于工作,或与工作相关的理由来市中心的人群的能力。

人们到市中心的原因、频率和方式

4. 工作日期间只有少数人(26%)来此是为工作或与工作有关的事。31%的人来此是为消遣、娱乐,22%的人为购物,13%的人则为私人事务。周六、以购物为目的人数激增(45%),其次是消遣、娱乐(35%)。

5. 在非工作目的的人群中,32%的人是一周来三次或更

多,29%的人是一周来一至两次,20%的人是一个月来一至三次,而18%的人则更少。这样就有一个稳定的到市中心来的人群,他们定期在此购物、消遣或处理个人事务。

6. 大多数的人(54%)是独自到市中心的。若是几人结伴,多是与伙伴、朋友或孩子在一起。

人的活动

7. 45%的受访者至少在市中心逛一个百货商场,74%的人要去其他商店,51%的人至少去一个咖啡馆或餐馆,许多人要逛几个商场、饭店或咖啡馆。而20%的人则去参观画廊、博物馆或文化中心等,参观博物馆和文化中心的人数较多可能是时段性的,并和此时来自外地的游客有关。

8. 当被问到要在市中心逗留多久的问题时,8%的人的回答是1小时或更少时间,41%的人是1—3小时,32%的人是3—5小时,20%的人则要超过5小时。

9. 调查显示人们习惯了较长距离的步行。只有9%的人倾向于只走1km或更少的路程,一半受访者估计能走1—3km,34%的人可走3—6km,7%的人则超过了6km。

10. 在浏览市中心的方式中,最常见的是步行(约占80%),自行车(占14%)也很常见,只有5%的人乘公共汽车浏览。这些都反映了市中心的规模适当和步行通达各处的便利性。

往来市中心的交通方式

11. 公共交通(占43%)是来往交通的主要方式,小汽车(占20%)和自行车(18%)使用情况大致相同。周六比工作日有所不同,在周六,小汽车的使用略微增加,公共交通的使用略微减少。

12. 在购物、处理个人事务和娱乐消遣方面,多采用的是公共交通,小汽车的使用较少,这有些出乎意料。

13. 根据交通方式的分析来分析购物花销时发现,乘坐公共汽车、骑自行车和步行的人要比那些乘坐小轿车的人花销高

得多。即使是购买最昂贵的物品(超过2000丹麦克朗),采用公共交通、自行车和步行的人也比用小汽车的人花费得稍高一些。

14. 一项关于交通设施的调查是询问那些乘坐公共交通的人是否愿意选择乘坐小汽车。73%的受访者回答不会选择小汽车,余下的27%的人则选择了驾车或乘车。与澳大利亚城市相比,不选择小汽车的人数比例要高,这些数据值得我们关注。

15. 那些乘坐小汽车来的人中,77%的人是将他们的汽车停放在市中心内,其中47%的人停放在街上,15%停放在公共车站,25%停放在其他公共停车场,还有13%停放在私人停车场。当被问到乐意付多少停车费时,38%的人声称不愿付任何钱。8%的人愿付1—10丹麦克朗,35%的人愿付11—30丹麦克朗,10%的人愿付超过30丹麦克朗。如此众多的人不愿付钱,确是一个令人惊讶的现象。这表明不少的小汽车停放在市中心工作场所附近的私有停车区内。

对市中心的感受

16. 为了了解被访者对市中心的感受,首先提出的问题是市中心在他们眼中是“充满乐趣,令人激动,还是无聊,令人讨厌”,是“变得越来越好,还是越来越糟”,是“富有魅力,还是丑陋不堪”。许多人认为市中心充满着乐趣,令人激动(占48%);而认为无聊,令人讨厌的人仅占2%。认为市中心会变得越来越好的(约占53%)要大大多于那些认为会越来越糟的人(约占9%)。另外,39%的人认为市中心充满着魅力,只有3%的人认为它很丑。这些都表明市中心朝着更好的方向发展。

17. 人们在市中心里最喜爱的是老建筑(299人),城市氛围(195人),步行街道与广场(176人),以及城市生活和都市中的人(172人)。

18. 人们在市中心里最不喜欢的是汽车和交通,污染问题(270人),市容不洁(乱涂乱画、脏乱)(161人),设计拙劣的

新建筑(74人),别人的行为,如公共场合酗酒(77人),以及不雅观、丑陋的店面和标识广告(63人)。

19. 人们最喜欢的特定场所是新港和斯特勒格大街。通常人们也喜欢步行街和步行广场、老街、咖啡馆的餐馆。

20. 人们最讨厌的地方是广场,还有斯特勒格大街。对这个极为反常的反应将在后文中论及。

21. 大多数人(69%)说他们并不感到不安全,三分之一(31%)说存在不安全的地方,其中女性(36%)比例要比男性(26%)稍高一点。

正如所想像的那样,夜间是人们感到最不安全的时段(79%)。只有7%的人说“所有时间都不安全”,6%的人说在假日和周末,4%的人则说是在“白天”。人们真正感到最不安全的地区是夜晚时分位于市政厅附近的斯特勒格大街。

未来措施的侧重点

22. 当问及对步行问题处理的时候,有58%的人支持全部设为步行道(就像斯特勒格大街一样),但也有很多人(42%)支持将街道建成步行与机动交通相结合的形式。

23. 调查显示有很多人(占52%)支持投入更多的预算资金用于步行场所。与此相反只有很少的人(约占5%)建议减少投资。

24. 当被访者被问及最希望优先见到的变化是什么时,得到的结果依次是:

- | | |
|--------------|-----|
| • 减少小汽车和卡车 | 44% |
| • 多种植树木 | 17% |
| • 高质量的建筑物 | 12% |
| • 设置更多的步行区 | 6% |
| • 更吸引人的路面铺装 | 6% |
| • 有更多的人住在市中心 | 6% |

当我们着重考虑被访者前四位的优先愿望时,上述排序还

是没有太多变化,只是种植更多树木与减少小汽车和卡车这两项几乎是同等重要。值得注意的是这里列出的所有愿望都与环境的改善问题有关,而购物、娱乐设施的改善或扩大则排序较低。

对外国游客的调查结果

25. 在被访者中有338位是国外的旅游者,占样本总数的16%。这样可以推算出8月下旬在哥本哈根市中心街道上逗留的外国人的大概比例。

许多外国游客的反应与丹麦人相同,不过,外国游客到访更多的是百货商场、餐馆、咖啡馆以及博物馆、文化、体育、娱乐中心等场所。

他们的一般喜好没有什么两样,但憎恶却明显不同。他们最厌恶的首先是商品和服务的高价格,其次是脏乱、涂鸦和人们的某些不良行为。

他们对于地点的喜爱与丹麦人大体类似,但更钟情于新港以及运河与滨水地区的景色。

他们旅游的热点地区都与哥本哈根的特色风貌有关。

受调查的外国游人只是相对小的一部分群体,所以这些调查结果仅作参考,反映着外国游客自己的感受。

国际间的比较

26. 大卫·延肯教授已经运用同样的调查方法和手段,对澳大利亚城市中类似的人群进行了四项调查。其中,1991年—1993年在墨尔本进行了两项,1993年在布里斯班进行了一项,1994年在阿德莱德进行了一项。

拜罗伊特大学的拉尔夫·孟赫教授也在德国城市进行过类似的调查,例如在慕尼黑和纽伦堡。拉尔夫·孟赫教授也参与了首次在墨尔本的调查。不过,德国的调查工作没有包含有关城市感受的问题。

这些调查与哥本哈根的调查结果相比,其类似以及显著差异之处将在下面讨论。

27. 上述调查在以下方面无太大差异:

- 被访者的年龄和性别,但在澳大利亚有更多的年轻人特别青睐娱乐场所;
- 关于受访者是否是在市中心工作的情况。几乎所有调查都表明,有70%左右的人不在市中心工作;
- 所参观的场所的分布情况;
- 参观逗留的时间;
- 独行还是与人同行的状况;

28. 关于为什么来市中心的原因与慕尼黑和纽伦堡不尽相同,而与墨尔本则没有两样。虽然在工作日期间到哥本哈根市中心娱乐的人稍多于到墨尔本市中心的人,而在周六则少些,但总体而言,两个城市的人们来市中心的原因还是非常相似的。在慕尼黑和纽伦堡工作日中更多的人(超过40%)则是来购物。周六来购物的人数猛增,超过50%。来娱乐、消遣的人数也增至40%。这种情形与哥本哈根及墨尔本两城市差别不大。

与澳大利亚城市相比,到哥本哈根市中心购物和娱乐的人数中来自市内和大都市以外(丹麦的其他地区)要多些,而来自大都市区中部和郊区的较少。那些来哥本哈根工作的人群来自都市的各个地方,范围很广,但来自市内的人明显占多数(即紧邻市中心的周边地区)。

在哥本哈根到市中心购物和娱乐的频率也要高一些。

这三项调查结果部分反映了在不同城市中不同的人口分布、市区密度和办公场所的密集度。不过,这些因素并不能说明所有的差异。

29. 正如所预料的那样,在不同城市中人们到市中心的交通手段有明显的不同。虽然人们可能猜度在澳大利亚城市人们更多的是开小汽车去市中心,但是汽车出行并不是特别多,尤其是在墨尔本。比起哥本哈根,慕尼黑、纽伦堡和墨尔本的人

们要多使用公共交通,至少与澳大利亚其他城市各类到访者所用的公共交通方式相仿。与德国、澳大利亚的城市相比,哥本哈根交通形式上的最大差异是骑自行车和步行。在哥本哈根许多人都骑自行车。

30. 那些曾经进行意向问卷调查的城市都有一种进行改进的积极态度。人们对“变得越来越好,还是越来越糟”,是“富有魅力,还是丑陋不堪”的感受都极为相似。然而在哥本哈根却有一种比澳大利亚城市更强烈的感受,即市中心更“令人快乐、令人激动”。

31. 在哥本哈根和在澳大利亚城市中,人们不太喜欢的事物通常基本类似,如小汽车、污染、垃圾、污物、丑陋的新建筑、拥挤的人群以及人的不良行为。而对于人们所喜欢的事物却有所不同,所有城市对都市氛围和都市生活都很感兴趣,但哥本哈根人更多关注于老建筑,较少关注购物。

32. 在所有的调查中,对城市未来前景的期望几乎是一致的。在每座城市里,人们首先希望减少小汽车和卡车的数量;其次增加绿化、种植树木;建造更高品质的建筑;设置更多的步行区域等等。在每座城市,被访者将改善城市环境列为第一要务,而不是建造更多、更有特色的购物或娱乐场所。这些是非常重要的调查研究成果,因为这表明,对什么才是人们最期待的城市中心这个问题,存在一种非常强烈的多元文化基础上的共识。

33. 在哥本哈根人们也关注于安全问题,但关注的程度略有不同。在1993年墨尔本的那次调查中,当被问及城市中心中是否有让人感到不安全的地方时,39%的人认为有,41%的人认为没有,20%的人回答是不确定。而在哥本哈根,有31%的人认为有,54%的人认为没有,15%的人说不确定。

调查结果的政策含义

34. 这些调查有力地肯定了过去数十年间为改善哥本哈根

市中心环境质量所付出的努力。正是在环境质量上的改善使老百姓不断提出更高的要求。

35. 新的自行车系统作为一个特殊问题被提了出来。哥本哈根市新近提出的此项计划得到了强烈支持。

36. 通过步行系统和其他方面的改善,哥本哈根成功地吸引了大量的人群到市中心来。不过,现在有不少人却认为这也是一个问题。对步行街和广场的好恶同时存在是很普遍的。只是在一般情况下,表现出的喜爱之情比厌恶要强烈得多。在哥本哈根的调查中,人们惊讶地发现,认为斯特勒格步行街是个好去处的人,比认为其不好的人只稍多一点,而合理推测其产生消极态度的原因主要是在夏季的某些时间,这种街道空间过于拥挤嘈杂。

然而,人们还是不断地来到这里。令我们感兴趣的问题是,这种消极态度是否也广泛存在于那些随意来参观的游客心中,亦或主要是在当地居民及有一定目的来市中心的人心中。有意思的是,国外游客并没有这种消极态度。

尽管哥本哈根市中心已经有了广泛的步行系统,但人们对小汽车和机动交通仍很在意,而且强烈希望进一步增加步行区域。

37. 市中心的通达性基本上依靠使用非机动车交通。正如调查显示,机动交通不仅极受人排斥,而且还破坏了人们对市中心的体验的质量,并降低了市中心的餐厅和其他设施对购物者和游客吸引力。此调查显示哥本哈根市中心商业的繁荣,主要依赖于那些乘坐公共交通,骑自行车或步行而来的人。

有关街头走访调查的详情及更多信息

在前几页中,我们已对调查走访的结果作了简要的阐述和总结。更详尽的内容和评述以及应用方法的总结已收入《哥本哈根市中心步行者调查报告》一书。关于此书的详细信息可参见第73页。

公共空间 ·
公共生活，
1996 年

总结



变化中的社会，变化中的街道生活

哥本哈根是欧洲少数几个保存完好的城市之一，尤其是19世纪的市中心几乎原封未动。一个世纪过去了，虽然物质形式依然保留，毫无变化，但伴随着社会的变化，城市功能和形象却发生了根本的变化。

19世纪与20世纪交替之际，工业化的城市已变得拥挤嘈杂，卫生条件恶化。于是城市公园应运而生，为人们提供了一处逃避阴湿、肮脏街道的场所。消遣娱乐开始与自然或自然要素密切相连。度假的理想方式就是离开拥挤肮脏的城市去寻找森林、农场和海滩，以尽情享受新鲜空气和阳光。这种模式和观念一直持续到20世纪的下半叶。

但是，一系列的社会变化已经赋予了城市新的优先考虑的议题和角色。

城市环境已普遍得以改善，有些地方的车辆交通已有效得以降低或控制，产生了更具吸引力的城市环境。哥本哈根市中心就是一处这样的地方。

社会变化创造了新的社会需求，可能影响到目前公共空间的使用方式的重大变化有：成小型化的家庭、更多的单身家庭，更多的老年人，更多的残疾人和失业人员，有了更多勤学耕读的年轻人、更多的休闲时间，以及更多从事服务和在“城市”工作的人群和更高的生活水平等等。

重要的观念的改变强调了舒适、健康、新鲜空气和户外生活。

最后，目前许多哥本哈根人酷爱旅游，并且受到在其他国家那些美丽城市和公共空间中所体验的美好时光的启迪。

新的需求已发展起来，虽然避开喧嚣拥挤的城市来到偏僻的乡村会不时吸引人心，但城市休闲活动也同样如此。它散发出变化多端、非同寻常的，而且有时是出人意料的魅力，同时还创造了与人们交往的机会以及提供了一种与同伴共度美好时光的平静、廉价的方式，而且随手可得。

总体说来，我们这个时代的变革有助于解释城市休闲活动显著增加的原因，正是这些活动形成了哥本哈根这样的城市中的一道风景。

公共空间是极为珍贵的，它们提供了各种不同的功能，吸引着形形色色的人群，加上优美的景色和新鲜的空气，能为当今的社会提供许多急需的东西。

这是埃里克·赫明森(Erik Hemmingsen)画中描绘的1880年圣诞节的斯特勒格街景，它反映了当时的社会与经济状况。由于生活所需，对大多数人来说，街道是一处工作场所、一处贩卖或运输货物的场所，而对特权阶层来说，街道则是一处休闲购物和散步以及相互观赏的场所。



1968年，成为步行街5年后的斯特勒格街景，几乎所有工作场景都从街景中消失了，商业活动已转移到商店中进行，散步、购物和欣赏橱窗成为主要的活动内容，而相互观赏的社交活动得以延续，成为街道生活中一个有机的部分。



1995年夏季的斯特勒格街景，现在，城市中的步行广场面积已经增加了6倍，形成了一处新型的以人为本的城市空间。人们依然在穿梭、购物、参观橱窗，街道生活中新增了大量的休闲娱乐活动。人们或站或坐，或在众多的户外咖啡座上饮咖啡提神。



新型公共空间及其新用途

无汽车交通和接近无汽车交通的公共空间的发展已在前几章中有所论述。公共生活从最初的日常用途为主导、发展到了更多样化的、社交与休闲用途扮演着越来越重要的角色活动模式。先前也有所论述。城市中心的公共空间作为一处娱乐休闲场所，起着至关重要的作用。实用、社交和休闲娱乐活动被融为一体。

考察哥本哈根的公共空间就是一个有趣的事，讲述了城市生活是如何随着新的、高质量的公共空间的发展而成长的。这种发展过程清楚地表明了当今社会对于良好的公共空间的需求。

整个城市公共空间的策略

在哥本哈根，市中心的公共空间已发展了几十年。近年来，已有的经验已运用到了这个城市其他部分的几个地区。城市居住区中也同样需要像市中心那样良好的公共空间。自然，现在的公共空间策略必须把整个城市结合起来加以考虑。

目前，市中心的街道和广场业已改造完毕，接下来是城市中更多的次要广场，从而使良好的公共空间与聚会场所延伸至居住社区之中。

步行交通的策略

在哥本哈根中世纪的城市中心是否需要更多的步行街区？答案是：现在并不需要。

总的来说，步行交通是很顺畅的。从东到西、从南到北都有良好的联系。诚然，在夏季斯特勒格步行街十分拥挤，但却没有证据显示很多人会急切地离开拥挤的人群。与其平行的街道的利用仍在适中的水平。

同样的，还有一些人呼吁改善整个街道路网的质量，以扩展步行的范围，甚至增加步行者数量。斯特拉德街在几年前就已成为步行优先的街道了，这一试验是成功的。调查研究表明，许多人喜欢这种形式的街道。

一个自然的结论是建议将城市中心的一些小型街道转变成

像斯特拉德街那样的步行优先的街道。

一项“缺乏衔接”的策略

在哥本哈根，积极的步行体验意外地在市中心的边缘地带突然中断了。步行交通系统缺少几个至关重要的连接枢纽。

从斯特勒格街到新港街，穿越新国王广场的衔接极需改善。

城市中心与北港车站的衔接混乱，难以忍受，而斯特勒格街与市政广场的衔接应进一步得到改善，使穿过安德森林荫大道变得更方便，尤其是西桥大街，是一处最明显缺乏衔接的地方，应提升其标准。

作为林荫大道的西桥路

如今，中央火车站、铁风里游乐场、阿克塞尔广场与城市中心的其他地方之间的联系相当不便。将划分市政广场的街道封闭，使得广场成为了步行系统的一部分，同时西伏尔大街（Vester Voldgade）的闭合会更加强化这种联系。目前，与西桥大街相连是一件很自然的事，目的是强化市中心。西桥大街的核心部分——西桥路——是人们最常使用的一处步行区，这儿有大量的空间作为良好的林荫路，有宽阔的人行道、自行车道，甚至还可以有路边停车位。

城市中休闲设施的策略

哥本哈根市中心的策略的一个突出要素是为人提供更多的机会在街道和广场上停留、休息的。在总共96000m²的禁车区内，步行路网面积仅占33%，其余67%为广场，它们是人们娱乐及享受生活的场所。空间的设置丰富了我们的各种休闲生活，尤其是咖啡座起到了很重要的作用。仅仅在过去的十年，户外餐饮服务就从3000个座位增至5000个座位。公共生活的研究清楚地显示，大多数新座位都得到了利用。虽然步行交通多年来没有很大变化，但今天与购物和休闲相关的活动却比1968年几乎增加了4倍。这种发展对于营造城市气氛和活力是十分有意义和有价值的。不过，正如本书中其他地方所提到的，

过多的咖啡座会产生噪声，而且会破坏城市中其他功能间的平衡。就这点而言，哥本哈根已明显地不再需要路边咖啡馆了。相反地，是需要更多的公共座凳，尤其在步行街以外的区域，目前在那里几乎没有可坐的地方。

设计和材料

通常，设计街道和广场要尊重城市的格调和特色。公共空间设计得简洁、优雅，以求与哥本哈根的传统相协调。在一些小型公共空间和街道片断的设计中，时尚和试验性的语言也得到运用。很多尝试是将新的与传统的设计要素密切结合，以增添新的风尚。布鲁拉格广场（Brolæggerstræde）的重新铺装方案可以作为一个实例，以解释细小的创新。良好的材料和时尚的设计语言是如何能以一种相对含蓄的方式给城市景观增添一种新品味的。采用真实天然的材料替换第一类混凝土铺石的方法最近已得到更加普及，而阿马格广场和阿克塞尔广场（南端）的处理显示了一种积极的发展，它将有希望成为未来更流行的趋势。

新建筑和底层立面设计的策略

引人深思的是，在调查中人们最不喜欢的市中心事物中，“新建筑和拙劣的设计”占第三位。关于底层立面的分析清晰地表明，这个问题通常体现在市中心较新的建筑中。一项新建筑的策略，必须积极确保新建筑给城市带来新的品质。最重要的是，无论新、旧建筑，其底层立面必须经过认真推敲，确保它们在白天或夜晚都能产生开放、活跃和引人注目的效果。

停车策略

按照国际标准，哥本哈根多年来一直执行着一项特殊的停车政策，这给市中心带来了明显的变化。停车位数量减少了，开车来市中心变得更困难了。相反地，现在人们来市中心的理由更多了，因为市中心已变得更具有吸引力。停车策略之一是指逐步减少停车位数量。这样就给了人们一定的时间来适应这种变化，同时寻找其他方式驱入市中心。这些是哥本哈根停车

策略的基本内容。那么,这些策略是如何运作的?其结果又如何呢?

从表面上看,并没有任何变化。如果我们看一看公共生活,到市中心人数与10年、20年或者30年前一样。但事实上,这些人数还是稍微有所增加。如果我们再看人们在市中心休闲和自娱的方式,我们就会看到如今来市中心逗留或消遣的人数几乎是30年前的4倍。这种增长归功于一种新型活动的增加——咖啡座生活。此外,人们坐在咖啡座上休息也是为下一步购物而补充新能量。在市中心逗留的时间越长,则花钱的机会就越多。这样我们就可以确定,现在来市中心的人从数量上虽然与过去相当,但逗留的时间要长得多,结果就是人们的消费模式已发生了改变。

对公共生活的调查结果显示,停车空间的减少没有对城市生活产生任何负面影响。调查访问的研究对停车状况予以了特别关注。“汽车、交通和污染”问题在人们对市中心批评的项目中名列第一,30%的被调查者首选了这一项,而“缺乏停车场”位居第六,只有4%的人提出。总体上,在所有收集的数据中,几乎没有提到与停车和停车问题相关的问题。这本身就很很有意思。

哥本哈根所执行的限制停车政策也产生了一个问题,即注重品质的市中心是否需要大量的停车场以求其功能的完善,可能“少”就是“多”吧。

如果我们比较一下哥本哈根与斯德哥尔摩两个城市的市中心,它们的面积相当,在斯德哥尔摩,地下快速交通系统提供了非常好的公共交通服务,它的停车位数量几乎是哥本哈根的3倍,但在街上的顾客却不见得多。

反之言之,或许我们还会提出这样的问题:如果我们建设了更多的停车位,并吸引了更多的人来哥本哈根市中心,那么我们又如何安排他们在业已饱和的街道上行走呢?

冬季策略

冬季在斯堪的纳维亚人的公共生活中还是一个空白,是一个期待的季节,每个人不得不忍耐冬日带来的或多或少的忧

伤,以求愉快度过一年中其余好的时光。冬季在传统上被认为是一种休息,一种暂停,这时候人们没有什么特别的事情要做,以保守地改善在市中心的人在冬日里的人的生活条件,或积极地研究冬季自身是否能引发不同于夏季的新活力和新体验。

许多美国和加拿大的城市已经在处理冬季问题,将市中心终年罩在室内购物中心环境中,并运用空中走廊和地下通道加以连接。

这样做的确解决了冬季问题,然而,这也减少了享受好时光和新鲜空气的机会,这种方法并不适宜于斯堪的纳维亚,这里阳光和夏日带来的快乐是巨大的。

哥本哈根的重要特点之一就在于它是一个夏季城市,一个设计来享受好天气带来的美妙之处的城市。一切都要在户外进行,这里时时都有充足的新鲜空气和阳光,一切都那么美好,但冬天该如何呢?

这里列举了从其他城市随机收集的有关冬季活动的设想,无专门顺序

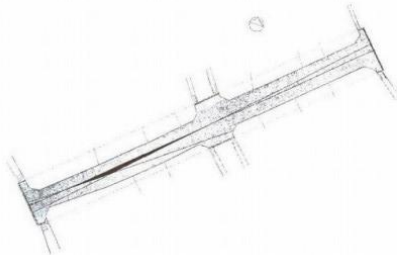
- 有音乐、茶座服务的滑冰场;
- 在有选择的地区设置可加热座椅;
- 在街角处设置燃气取暖器;
- 设置可供供应热点和热汤的售货亭;
- 在漫长黑暗的冬季夜晚设置灯饰和照明灯具;
- 在大屏幕里放映电影或展示艺术作品;
- 精美的照明效果处理;
- 冬季娱乐(与城市中夏季娱乐的传统相对应)。

像哥本哈根这样的城市如何在冬季也使自己变得有品位和特色呢?这对于一年之中其余季节的户外生活都充满着魅力的一个北方城市来说,是一个重大的挑战性。

上图 改善公共空间:布鲁拉格广场中新型铺装的设计方案,采用钢条和花岗石相结合的做法。新型铺装形式的学生竞赛的获奖作品。马特·梅代尔·克里斯汀森(Mette Mejdal Christiansen)

中图:延伸的路网:西桥中段急待成为一条诱人的林荫道

下图:接受新的挑战:改善冬季里的城市景观,是一个需更进一步探索的课题



哥本哈根的特征

威尼斯有着美丽尊贵的步行街道景观，但街道却过于宁静。巴塞罗那有着很多新的迷人的广场，但却有着可怕的交通干扰。巴黎有很多优雅的公共空间，但也有着无处不在的交通压力。德国的城市有值得炫耀的一些世上最大的步行路网，但仍有许多街道充斥着糟糕的建筑、丑陋的标识和过于放肆的商业广告。东京和纽约有令人振奋的大都市的活力，但也有噪声和拥挤，每个人无形中都会受到“快走，快走”的鞭策。其他北美城市已经放弃了对公共空间和公共生活的希望，步行已变得不可能，市中心也变得空荡荡。

哥本哈根必须在这样的广泛比较中找到解决市中心问题的途径。正是在这样的背景下，哥本哈根其特征和品质才突显出来。哥本哈根的幸福之处在于它保存了仍然运转良好的精美的中世纪街道和建筑结构。这个城市还有一个幸福之处是从多方面不懈地努力保护城市的特色，逐步改善城市环境。

在这个过程中，哥本哈根增加了自身的独特魅力。市中心已变得宁静宜人。在34年的发展过程中，禁车区扩大到了近10万m²，其中的67%成为了广场。这正是哥本哈根的特色所在。这样，哥本哈根就改善了它的步行系统的条件，但最重要的还是在政策上优先考虑公共空间的娱乐功能。

在处理交通和停车问题上哥本哈根也有它独到的方式。城市的路网没有扩展，相反地，在许多区域通过优先发展公共交通和自行车交通从而减少道路的容量。市中心停车位也相应被减少了，其结果是缓解了城市交通的压力，这在国际上也是一个不同寻常的转变。这些追求和城市设计的目标已帮助我们创建1996年我们所看到的那个哥本哈根。

1996年的公共生活

与市中心的品质改善相对应的新的利用城市的方式、新的城市文化也正逐渐发展起来。曾经是南欧独有的城市模式，现在已延伸至北方。由于丹麦人对阳光和夏天的偏爱，在丹麦形成独有的特征。这座城市逐渐向追求休闲娱乐功能发展。另一

个特别之处是使用这座城市的年轻人的数量。正是最近的数十年间，年轻人才有机会和金钱在城市中休闲消费。不过，市中心仍得到了所有年龄段人群的广泛青睐。即使现在的年轻人越来越多，但仍存在着城市各种人群的一种合理的平衡。

平衡、融合与综合

城市的特色和魅力是与几种重要的平衡的存在紧密相关的。

其他的城市中心可能是以特定的人群为特征的——要么是商务人群，要么是穿戴时尚的购物者或年轻人。而在哥本哈根，市中心的公共生活却是十分多样化的，这里有各种不同年龄段，不同收入水平以及不同教育背景的人。

来市中心的人群的多样化反映了哥本哈根市区的丰富多彩。这里有居民、学生、顾客和旅游者。人们在这里生活、工作、购物，愉快地享受着这座城市。这种融合是城市多方面生命力的关键所在，因为各种活动是不断相互融合和交织在一起的。各种人群和活动的这种平衡、融合与综合是创造城市魅力的关键。哥本哈根市中心留有大量的居民，而这正是哥本哈根能进一步增加活动数量的优势所在。

城中14000名学生在使市中心保持吸引力方面起着决定性的作用，在长达半年的冬季尤其如此，城市迫切需要他们来提高活动水平，保持城市活力。

目前有计划要将哥本哈根大学的一部分从市中心移到阿马格(Århus)，果真如此的话，则会重挫市中心的活力和平衡性。学生的离开会对市中心的气氛和商业活动有实质性的消极影响，城市也将因此而变得枯燥乏味。

迄今为止，没人能证明如果学生们从市区迁到郊外统一的大学区里，他们的生活质量就会提高。在许多城市正尽力将学生迁出市中心的同时，有些城市也已为此开始感到后悔。巴塞罗那、萨凡纳(Savannah)、魁北克、墨尔本和许多其他城市正积极努力让学生回来。

如果将哥本哈根大学迁出市中心的计划实现，那么至关重

要的就是要将其他教育机构请进来。

哥本哈根的另一项特别之处就是市中心交通控制得好。尽管如此，汽车交通仍可通达大多数地方。通常情况下，汽车交通对步行和自行车交通能起到合理的平衡作用。若各个交通形式之间能非常和谐地共存，那么就不必强烈呼吁将小汽车进一步赶出市中心。

然而，在哥本哈根市中心以外的其他地方，很有必要发展并保持一种严格的交通政策。

在欧洲或其他地方的许多城市，机动交通优先发展带来十分严重的问题，从反面证明了限制交通量，对于保护重要的城市质量是何等重要。

值得关爱的美好城市

外国人直言不讳。访问过哥本哈根而不流露出赞美之词的人实属罕见。他们的观点是惊人的一致：哥本哈根是座可爱的城市。哥本哈根人却有保留意见，许多事情还应该做得更好。这儿交通太拥挤，乱涂乱画的地方太多，一些公共空间缺乏树木，此外还有引起批评的建筑或细部处理。无疑存在着改善的空间。

然而当问及哥本哈根人是否他们的城市已经得到了改善时，得到的是广泛的认可。他们也认为城市也已变得具有相当的吸引力。如果将哥本哈根市中心的发展与其他城市的发展相比较，结果是显而易见的。

无论比较中的这些城市的市中心是在北美、澳大利亚、远东还是在欧洲的其他国家，哥本哈根都毫不逊色。在某些特定领域，其他城市做得很好。他们采用了更好的材料，有更漂亮的公共空间，更多的学生和居民，更多的交通管制，以及更大的创新力度和更多的尝试。

然而，在我们将所有因素综合考虑，同时更仔细地研究世界主要城市的印象后，我们就会发现哥本哈根是一座可以与其它城市相竞争的城市。

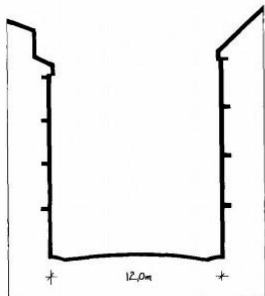
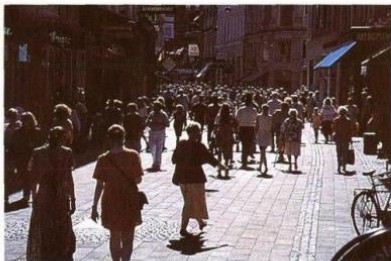
这是一座值得人们好好关爱的城市。

TONÉ
BARKER
SILKE

the
second
way

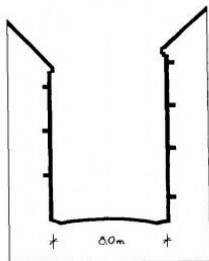


附录



斯特勒格大街(1)

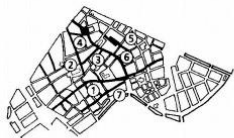
步行化时间:	1962年11月17日
改造时间:	1991年
街道长度:	1115m
街道宽度:	10-12m
工作日 10:00-18:00 行人人数:	54700 人
工作日 10:00-24:00 行人人数:	71400 人
行人流量:	146 人 / 分钟
中午平均行人流量:	145 人 / 分钟



菲奥街 (2)

步行化时间:	1968年5月14日
改造时间:	
街道长度:	400m
街道宽度:	8-12m
工作日 10:00-18:00 行人人数:	12000 人
工作日 10:00-24:00 行人人数:	14800 人
行人流量:	104 人 / 分钟
中午平均行人流量:	34 人 / 分钟

1996年哥本哈根的街道与广场



斯多·肯尼克街 (3)

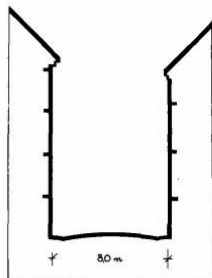
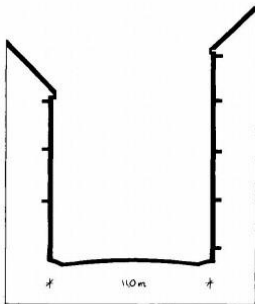
步行化时间: 1973年4月16日
 街道长度: 205m
 街道宽度: 6-10m

玫瑰花园街 (4)

步行化时间: 1973年4月16日
 街道长度: 115m
 街道宽度: 8-9m

佩利街 (5)

步行化时间: 1973/1989年7月1日
 街道长度: 160m
 街道宽度: 8-12m

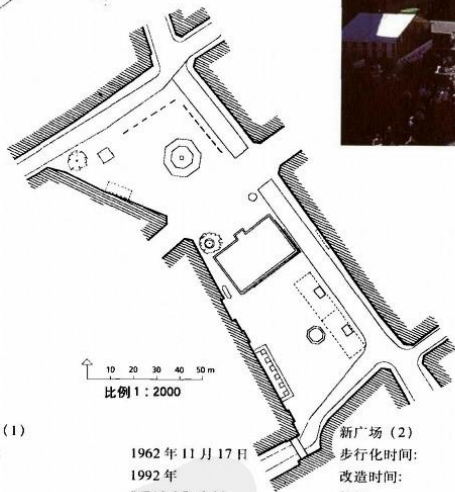
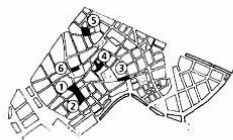


哥布马格街 / 腓特烈斯贝加德大街 (6)

步行化时间: 1973年4月16日
 街道长度: 525m
 街道宽度: 9-15m
 工作日 10:00-18:00 行人: 33000 人
 工作日 10:00-24:00 行人: 41700 人
 行人流量: 156 人 / 分钟
 中午平均行人流量: 90 人 / 分钟

斯特拉德街 (7)

变成步行优先街道时间: 1989年9月1日
 铺装完成时间: 1992年9月2日
 街道长度: 460m
 街道宽度: 8-11m
 工作日 10:00-18:00 行人: 5300 人
 工作日 10:00-24:00 行人: 7500 人
 行人流量: 106 人 / 分钟
 中午平均行人流量: 16 人 / 分钟



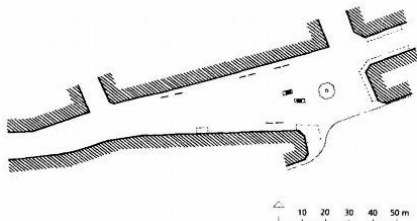
加梅尔广场 (1)

步行化时间:	1962 年 11 月 17 日
改造时间:	1992 年
特征:	“通过式”广场
设计主题:	起居室
总面积:	4255 m ²
步行区域面积:	3455 m ²
静态活动的平均人数:	248 人 (最多 321 人)
(夏季工作日 12:00-16:00, 使用率 (使用者/100m ²) 7.2	
座凳数:	52 座
平均上座数:	36 座 (71%)
室外咖啡区:	1 处
咖啡座:	80 座
平均上座数:	31 座 (39%)



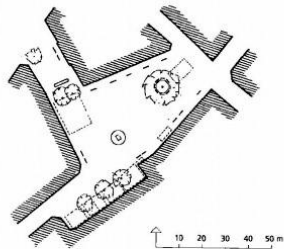
新广场 (2)

步行化时间:	1973 年
改造时间:	1992 年
特征:	“通过式”广场
设计主题:	安静地小憩
总面积:	4965 m ²
步行区域面积:	3885 m ²
静态活动的平均人数:	242 人 (最多 289 人)
(夏季工作日 12:00-16:00) 使用率 (使用者/100m ²) 6.2	
坐凳数:	12 座
平均上座数:	10 座 (83%)
室外咖啡区:	2 处
咖啡座:	162 座
平均上座数:	98 座 (60%)



阿马格广场 (3)

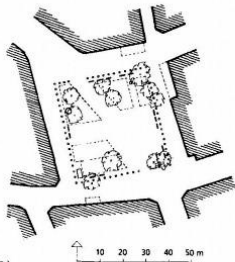
步行化时间:	1962 年 11 月 17 日
改造时间:	1993 年
特征:	“穿越式”广场
设计主题:	城市中央广场
总面积:	4260 m ²
步行区域面积:	4260 m ²
静态活动的平均人数:	384 人 (最多 417 人)
(夏季工作日 12:00-16:00) 使用率 (使用者/100m ²) 9.0	
坐凳数:	56 座
平均上座数:	48 座 (86%)
室外咖啡区:	4 处
咖啡座:	233 座
平均上座数:	155 座 (67%)



格拉布鲁德广场 (4)

步行化时间:
特征:
设计主题:
总面积:
步行区域面积:
静态活动的平均人数:
(夏季工作日 12:00-16:00) 使用率 (使用者/100m²) 7.1
坐凳数:
平均上座数:
室外咖啡区:
咖啡座:
平均上座数:

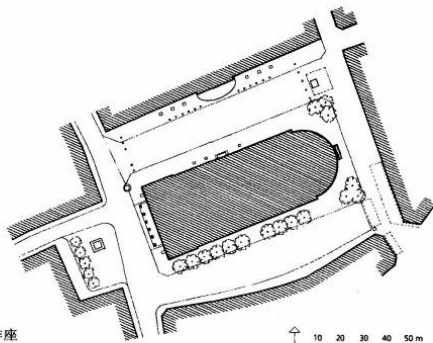
1968年6月7日
“终端式”广场
咖啡座、“绿洲”
3510 m²
3360 m²
240人 (最多336人)
17座 (21%)
8处
467座
193座 (41%)



卡尔广场 (5)

步行化时间:
特征:
设计主题:
总面积:
步行区域面积:
静态活动的平均人数:
(夏季工作日, 12:00-16:00) 使用率 (使用者/100m²) 7.2
坐凳数:
平均上座数:
室外咖啡区:
咖啡座:
平均上座数:

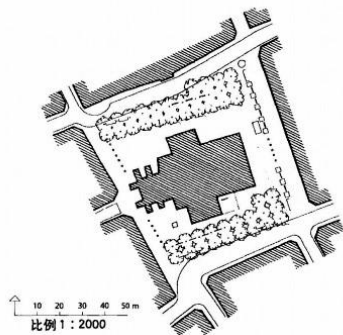
1973年5月23日
“穿越式”广场
文化活动、公共集会、咖啡座
3770 m²
3770 m²
270人 (最多331人)
32座 (57%)
6处
434座
210座 (48%)



福鲁广场 (FRUE PLADS) (6)

步行化时间:
特征:
设计主题:
总面积:

非正式的步行化处理
“穿越式/终端式”广场
大学前院
3000 m²



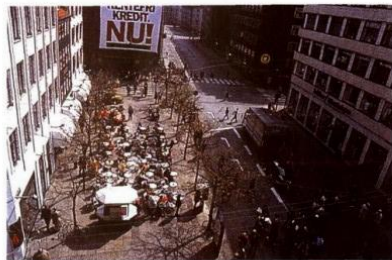
尼古拉广场 (1)

步行化时间:	1972 年
特征:	“终端式”广场
设计主题:	休息区
总面积:	6080 m ²
步行区域面积:	4870 m ²
坐凳数:	60 座
室外咖啡区:	1 处
咖啡座:	47 座
静态活动的平均人数:	无记录



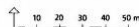
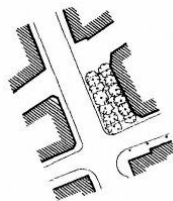
喷泉广场 (2)

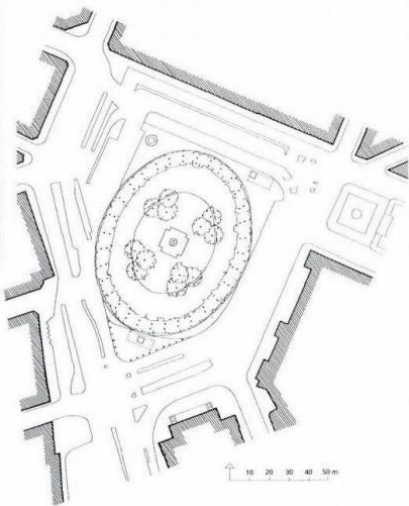
改造时间:	1991 年 8 月 3 日
特征:	“终端式”广场
设计主题:	咖啡区、休息区
总面积:	1635 m ²
步行区域面积:	955 m ²
坐凳数:	24 座
室外咖啡区:	2 处
咖啡座:	85 座
静态活动的平均人数:	无记录



玛格辛广场 (3)

步行化时间:	1962 年 11 月 17 日
改造时间:	1992 年
特征:	“穿越式”广场
设计主题:	咖啡区
总面积:	1050 m ²
步行区域面积:	450 m ²
静态活动的平均人数:	140 人 (最多 183 人)
(夏季工作日 12:00-16:00)	使用率 (使用/100m ²) 31.2
坐凳数:	0 座
平均上座数:	0 座
室外咖啡区:	1
咖啡座:	244 座
平均上座数:	129 座 (53%)



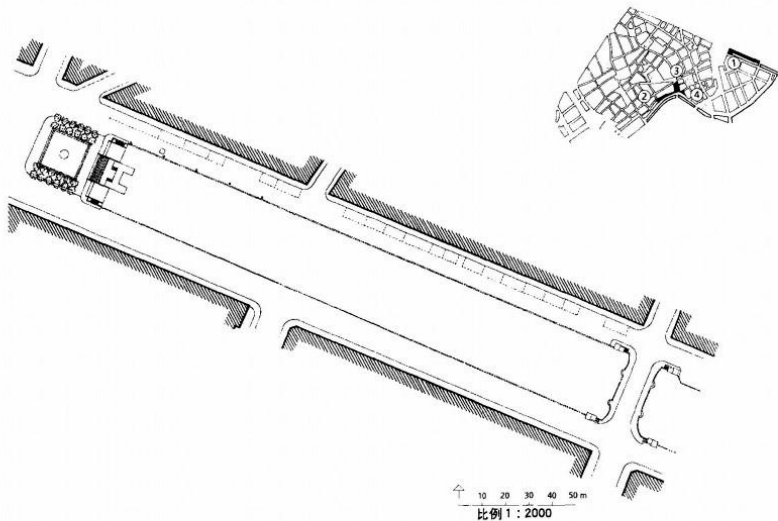


尼纳·邦斯广场 (NINA BANGS PLADS) (4)

步行化时间: 1973 年
 改造时间: 1990 年 12 月 6 日
 特征: “终端式”广场
 设计主题: 办公建筑前院
 总面积: 1925 m²
 步行区域面积: 1550 m²
 坐凳数: 38 座
 室外咖啡区: 无
 咖啡座: 无
 静态活动的平均人数: 无记录

新闻王广场 (5)

改造时间: 1992 年 2 月 13 日
 特征: “穿越式”广场
 设计主题: 公共交通枢纽、“休闲区”
 总面积: ———
 中央步行区域面积: 8250 m²
 静态活动的平均人数: 203 人 (最多 301 人)
 (夏季工作日 12:00–16:00) 使用率 (使用者/100m²) 2.5
 坐凳数: 96 座
 平均上座数: 64 座 (67%)
 室外咖啡区: 3 处
 咖啡座: 140 座
 平均上座数: 63 座 (45%)



新港 (1)

步行化时间:	1980年7月29日
改造时间:	1996年
特征:	“终端式”广场
设计主题:	饮食区、夜生活区
总面积:	6370 m ²
步行区域面积:	6370 m ²
静态活动的平均人数:	888人 (最多1003人)
(夏季工作日12:00-16:00)	使用率 (使用者/100m ²) 13.9
坐凳数:	50座
平均上座数:	27座 (54%)
室外咖啡区:	18
咖啡座:	704座
平均上座数:	541座 (77%)



加梅尔广场 (2)

步行化时间:
特征:
设计主题
总面积:
步行区域面积:
静态活动的平均人数:
(夏季工作日, 12:00-16:00) 使用率 (使用者/100m²) 3.6
坐凳数:
平均上座数:
室外咖啡区:
咖啡座:
平均上座数:

1991年5月3日
“通过式”广场
咖啡区、生态产品、古董市场
4810 m²
3290 m²
119人 (最多212人)
25座 (69%)
4处
150座
61座 (41%)

高桥广场 (HOJBRO PLADS) (3)

步行化时间:
改造时间:
特征:
设计主题:
总面积:
步行区域面积:
坐凳数:
室外咖啡区:
咖啡座:
静态活动的平均人数:

1986年6月16日
1996年
“通过式/穿越式”广场
集市
4905 m²
2025 m²
20座
2
142座
无记录

高桥广场是于1995年间改造完成, 故没有计入调查结果中。

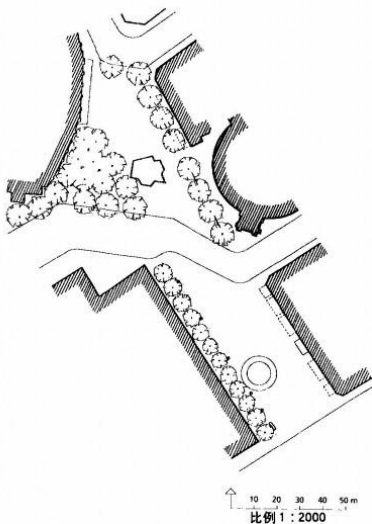


威德滨河广场 (4)

步行化:
特征:
设计主题:
总面积:
步行区域面积:
坐凳数:
室外咖啡区:
咖啡座:
静态活动的平均人数:

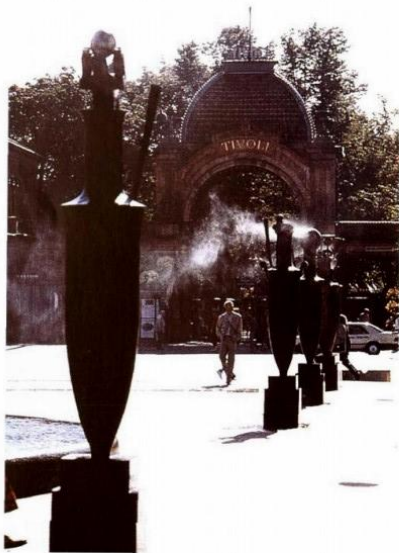
1995年8月11日
“终点式”广场
咖啡区
3595 m²
1125 m²
56座
1处
29座
无记录

威德滨河广场是1995年夏末才改造完毕, 故没有计入调查结果中。



阿克塞尔广场（北端）(1)

步行化:	1988年1月22日
特征:	“到达式”广场
设计主题:	——
总面积:	5390 m ²
步行区域面积:	4035 m ²
静态活动的平均人数:	74人 (最多86人)
(夏季工作日, 12:00-16:00)	使用率 (使用/100m ²) 1.8
坐凳数:	44
平均上座数:	10 (23%)
室外咖啡区:	4
咖啡座:	134
平均上座数:	34 (25%)



阿克塞尔广场（南端）(2)

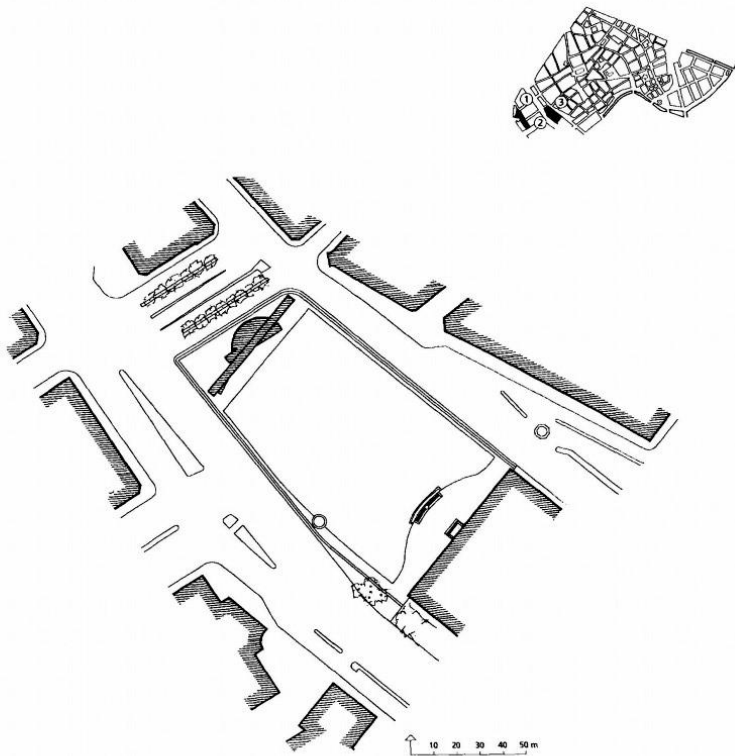
步行化:	1991年6月21日
特征:	“穿越式”广场
设计主题:	咖啡区
总面积:	4870 m ²
步行区域面积:	3645m ²
静态活动的平均人数:	102人 (最多130人)
(夏季工作日, 12:00-16:00)	使用率 (使用/100m ²) 2.0
坐凳数:	无
平均上座数:	无
室外咖啡区:	7处
咖啡座:	253座
平均上座数:	85座 (34%)



市政广场 (3)

改造:	1996年1月1日
特征:	“穿越式”广场
设计主题:	公共交通枢纽
总面积:	29700m ²
步行区域面积:	(中心区域) 9800m ²
坐凳数:	192座
室外咖啡区:	5处
咖啡座:	246座
静态活动的平均人数:	无记录

市政广场是于1995年间改造完成的,故没有计入调查结果中。





课题组

以《公共空间·公共生活》为题所发表的研究项目是由如下单位完成的:

丹麦皇家艺术学院建筑学院
城市设计系

Philip de Langes Alle 10

DK 1435,Copenhagen K.

Denmark

Tel:+45-32686000

Fax:+45-32686111

项目负责人

扬·盖尔教授、文学博士

拉尔斯·吉姆松教授

调查走访工作的策划与处理

墨尔本大学大卫·延肖教授

调查助手

Line Glargaard Hansen, Birgitte Lau Eriksen,

Alexander Iohr, Pernille Norby

统计分析和处理

Kristian Lyk

版式设计

Simon Engelbrecht, Anders Thulin

脚本

Annie Foght,

Inga Nyysönen,

加利福尼亚大学伯克利分校 Peter Bosselmann 教授

英文版翻译

Karen Steenhard

现场研究和制图助手

Cristobal Betancourt, Simon Ellis, Lara Vandoni

现场研究和调查走访

丹麦皇家艺术学院建筑学院的学生

照片与图片提供

照片提供:

City of Copenhagen: p.8, p.29, p.30 top right
Polfoto: p.12, p.13 top left, p.18 top left, p.20 top left
City Engineer: p.15, p.21 middle left, p.23 top, p.41 top right
Copenhagen City Museum: p.17 top left
City Architect: p.21 bottom left, p.44 top right
Mogens Breyen: p.22 top left
Michael Varming: p.18 bottom, p.70 top left, p.89 right
City of Stockholm: p.30 bottom right
Other Photographers: p.19 top
All other photos: Jan Gehl og Lars Gemzøe

图片提供:

City Engineer: p.40 bottom left, p.40 bottom right, p.42 top
Sven-Ingvar Andersson: p.45

城市中的人文品质

自从汽车侵占街道以来,全世界的大城市都面临着极大的压力,几乎所有的城市都在力图摆脱这种入侵。哥本哈根以各种不同的方法实施了一种“和平革命”的战略,其中包括对一系列的停车场进行一种渐进的、年复一年的改建,避免宽畅通达的高速公路、大量使用单行街道以及步行优先的街道等方法,并将市中心的大部分地区转化为了步行区。

数十年间,在街道和广场上的步行活动的类型和强度都有了稳定的增加,使得哥本哈根成了欧洲最美丽的城市之一。

本书将哥本哈根与其他大城市进行了比较,但着重介绍了通过分析人们是怎样使用公共空间的行为来评价城市品质的方法。

本书是一本关于城市人文品质的指南。

本研究项目在下列基金会、研究机构和公司的慷慨资助下得以完成:

Augustinus Fonden
Direktor E. Danielsen og Hustrus Fond
Margot og Thorvald Dreyers Fond
Rockwool Fonden
Københavns Kommune
Wonderful Copenhagen
Copenhagen City Center
Københavns Kulturbud Fond 96
Magasin du Nord
Nergaard paa Strøget
Royal Copenhagen
Brolæggerlauget

PUBLIC SPACES PUBLIC LIFE

扬·盖尔 (JAN GEHL)

1936年生，建筑师，丹麦皇家艺术学院建筑学院城市设计系主任。曾在爱丁堡、多伦多、墨尔本、珀斯、伯克利和瓜达拉哈拉等多所大学讲学，同时在欧洲、美洲、澳大利亚和远东的许多城市工作过。主要著作有《交往与空间》。扬·盖尔以其在城市设计领域里的杰出贡献而荣获国际建筑师协会颁发的帕特里克·阿伯克罗姆比 (Sir Patrick Abercrombie) 奖。并被爱丁堡的 HERIOT-WATT 大学授予名誉博士学位。



拉尔斯·吉姆松 (LARS GEMZØE)

1945年生，建筑师，丹麦皇家建筑艺术学院建筑学院城市设计系副教授，并在哥本哈根的丹麦国际学院任教。曾在纽约、蒙特利尔、鲁汶以及汉诺威等大学担任教职，并在美国、加拿大、英格兰、苏格兰、法国、德国、立陶宛以及斯堪的纳维亚等国家和地区的会议和大学的建筑学院作过学术讲座。



ISBN 7-112-05664-0



9 787112 056644 >

(11303)