



■哥本哈根 手指规划影响力持续至今



■哥本哈根的城市规划以行人和自行车为先



■日本东西，不夜城的规划让工作繁重的人们在晚上得以在公园小憩



■伦敦巴特西电站规划图

人性化光辉 点亮宜居之地

不得不说，伟大的城市之所以伟大，与合理的规划和因地制宜的

建筑设计，以及几代人的未曾断代的不懈努力是密不可分的。

◆ Lynn

哥本哈根：单车上的人性化城市

打开任何一份全球宜居城市的榜单，都不会少了哥本哈根的名字。这个位于丹麦西兰岛东部，隔着厄勒海峡和瑞典重要海港马尔默遥遥相对的城市，从2008年以来，已经三次被《Monocle》评选为全球最适合居住的城市。

二战结束之后，和欧洲许多国家一样，为了迅速恢复在战争中被破坏严重的城市，丹麦政府也开始着手进行大规模的重建工作。丹麦城镇规划协会设立了一个专门的技术办公室对当时哥本哈根地区的29个城镇提出了一份区域发展的总体规划，该办公室于1947年完成了这一极具创新精神的任务，首次使用了“大哥本哈根”这一概念。由于人们发现规划图酷似手的形状，于是人们便把它称为“手指规划”。实际上，“手指规划”建议只是一份由民间提出的方案，并不具有任何法律地位和效力，但它所关注问题和提出建议的意义却远远超出了其本身。一方面，这份“手指规划”中所提出的原则和主要设想在当时得到了广泛的响应，为哥本哈根未来的发展奠定了基础。另一方面，它反对城市以“摊大饼”方式向外蔓延的主张，也在多年之后被官方规划者所采纳。在人类探索生态环保、优美和谐居住环境，探索可持续发展城市的今天，“手指规划”的影响和意义依然清晰可见，也为后来的“人性化城市”规划理念做了很多铺垫工作。

事实上，与很多城市一样，哥本哈根也曾受到现代机动车交通的影响，机动车的猛增使得市中心的商业环境质量下降，公共开放空间也不断受到侵蚀，传统的城市生活日渐消失。居住在市中心的市民开始往郊区迁移。而自上个世纪60年代起，丹麦规划大师提出的“人性化城市”规划理念逐渐在哥本哈根的城市规划中得到实践，这一切得到了根本性的改变。

多年以来，哥本哈根规划者们坚持以“人”为中心，合理的空间结构、集约的土地使用、混合的功能布局减少了居民不必要的交通出行，并且在很大程度上鼓励人们更多地使用公共交通和慢行交通。另一方面，官方制定了限制机动车交通的低碳发展策略，采取公共交通导向的城市空间形态发展模式(transit-orientated development)，即城市土地使用和开发强度的空间模式与快速公共交通网络的服务水平相结合，在快速公共交通走廊沿线形成高强度开发

地带，并在轨道交通周边地区采取更高强度的混合用途发展，为更多的市民使用公共交通方式提供有利条件。

所以，在哥本哈根城市的街道上，人们所看到来来往往的不是大量的汽车，而是行人和自行车。规划完善的自行车道，可以戏水休闲的干净港口、四处可见的公园绿地，以及实践居住正义的住宅住宅，让人们在这里充分享受慢生活的乐趣，在细节上体现了哥本哈根“以人为本”的城市设计理念。

此外，根据市政厅建立生态都市的愿景，学校、养老院等公共机构的餐厅食材采用有机食品的比例达90%以上。

据媒体报道，哥本哈根的城市规划被证明相当成功，越来越多的城市，比如纽约、新加坡、东京以及维也纳等，如今都在模仿哥本哈根，着力于设计更加智能的街道、密布的自行车道以及小型公共空间。

柏林：反思之上的重构

德国柏林也是老牌的宜居城市，常年徘徊在各大宜居城市榜单上，偶有起伏，但很少跌出排名的前十位。

柏林之所以能成为宜居城市，要追溯到上世纪70年代。彼时，德国著名建筑学者，建筑师约瑟夫·保罗·克雷赫赫斯(Josef Paul Kleihues)在柏林进行相关城市规划和建筑设计的实践之后，提出了在反思之上重构城市规划的理念：“住在城里，批判的重构，谨慎的城市更新”。用更通俗的话来说，城市规划是要让人在城市当中生活，负责规划的人要向传统城市学习，把它的空间关系学过来，做出相应的调整，以适应当前人们新的生活方式。同时，对城市空间进行重构时，要谨慎遵循原有的特质、规律来发展。其中，这种谨慎包含几条城市更新的原则：首先，街区要小到100米甚至100米以内。街区和街道要形成高密度状态，以促进便捷的街道生活。社区要形成形式上的封闭、实质上的开放的状态。

约瑟夫·保罗·克雷赫赫斯认为22米是一个瞻黄金数字，街道断面最漂亮的是街道22米宽，周边的房子22米高。他同160多个建筑师一起，以此规划理念作为圭臬，在柏林做了充分尝试。不同的建筑师在里特大街做了22米檐高、有院落、遵循原来的街坊结构与居住混合的理想的住宅组团，成为这种理念最典型的实践案例。

把城市街道、街坊尺度控制在人步行可达范围内，柏林在这一点上做得非常成功。柏林市的大区面积有891平方公里，拥有340



■由Foster Partners建筑事务所一手打造的Principal Tower是伦敦最高的住宅楼宇之一

万人口和188万居住单元。340万人口中，大约42%是年轻的单身，他们占据了110万套单身住宅。这样的人口结构也影响到了柏林的规划。

现在，柏林给这些年轻人提供了很多优惠条件。工业产业迁出柏林之后，城市里留下大量废弃厂房。政府制定的政策让这些厂房对年轻人产生了强大的吸引力，厂房租金低廉而且空间很大，对创业者和创意者来说，组建工作室来说相当合适。同时，年轻人也喜欢废弃厂房这种带点破败和冷酷的美感。柏林已经凭借2300个左右的小型创意工厂和单元，创造出16.5万创意产业就业岗位，每年产值占城市总产值的21%。柏林创意产业的核心不止是电影工业和音乐，它也已经成为了欧洲前卫时尚的中心。

同时，柏林开发了大量的文化设施、博物馆、艺术馆、歌剧院、图书馆等，在这些场馆举办大量文化艺术活动，立志于成为欧洲新的旅游中心。现在，这座城市每年接待2700万游客，这也直接带动了柏林近年来修建精品设计酒店和改造老建筑的风潮。

用媒体的话来形容，介于东西欧之间的柏林，拥有开阔的城市

空间。这里的人们从不刻意回避分割的历史，而将其转为一种开放的心态，因此许多学者和艺术家来这里定居。新的商业正在发展，城市活力日显。不得不提到的是，与巴黎、伦敦等其他欧洲大城市相比，柏林房价低廉，公寓宽敞，具有明显优势。据去年的最新人口统计资料，这座城市目前已经吸引了大量高科技初创企业在此创业、安家，年轻的设计师、艺术家们来此开设工作室，包括一些难民也更愿意来到这里寻求新生活。因为合理的城市规划和建筑设计，柏林正在变得更加开放、富有活力且多元化。

东京：螺蛳壳里做道场

“当别的城市还在讨论如何运行24小时城市时，东京已经是一座不夜城了。”去年的宜居城市评选中，日本东京以黑马的姿态成了榜首。《Monocle》总编泰勒·布雷(Tyler Ble)在调查结果中给出了这样的答案——东京拥有准时的公共交通、便利的生活设施、高度的城市安全和清洁的街道，更因实现了“高校科技生活与传统

社区价值的平衡”而颇受瞩目。因为杂志的调查除了传统的城市规划要素之外，还将城市夜晚的繁华活跃程度也纳入“宜居”的重要评选要素。

夜幕降临，上班族涌向城市的各个角落。公园里，夜跑者沿着林荫大道，经过城市的标志东京塔。新宿区音乐律动不止，与此同时，开到深夜的一间间独立书店又能让人独享空灵的世界。

事实上，作为超大型城市，东京也面临着环境压力过大、老龄化严重、人均居住面积逼仄等“大城市病”的沉重问题。但通过多年努力，基于面向未来的城市建设理念和努力，空气污染等环境结构性问题基本解决，东京在整体上展现出城市环境优良、社会运转有序、经济繁荣活跃、可持续发展潜力大的面貌和气息。

为了让城市保持可持续发展，东京正在集中打造“智能城”。一些社区正逐步引入“区域能源管理系统(AEMS)”，通过网络将分布在社区周边的办公楼、商业设施、宾馆和住宅等设施，与电力公司的系统电力、区域内的太阳能发电及蓄电池等电源设备连接在一起，构建一个个“智能城”。“智能城”对区域的能源使用进行一元化管理，对各个设施的能源使用情况等数据进行分析，从区域全局的角度有效地进行发电、蓄电、供电调节，削减整个区域的用电峰值，从而实现节能减排，以此维持城市空气清洁和环境舒适。

在应对少子老龄化等不断加剧的社会问题方面，城市规划者则提出了“紧凑+网络”的方案。所谓“紧凑+网络”，是指在人口老龄化加剧、实际劳动力严重不足的情况下，将城市功能集约在一定区域范围内，达到有效地向区域居民提供完善的行政、医疗福利及商业等服务的目的。同时，通过城市各区域之间的网络互动，使得区域整体确保一定程度的人口规模。此外，城市“紧凑+网络”的规划形式，也可以促进人口和信息的高密度交流，形成能够掀起技术革新的区域结构。

“紧凑+网络”的理念，目前已经在东京都内诸多区域得到贯彻落实。而在未来，东京连接名古屋的磁悬浮铁路“中央新干线”，连接城际与海外的ICT信息通讯技术项目完成之后，东京将进一步带动“首都圈”周边的其他城市向“紧凑+网络”方向发展。

伦敦：住在金融城，电站获新生

伦敦并不是一个可供模仿的完美范例，但作为现代都市发展的先驱，其所走过的道路值得借鉴。像所有的国际大都市一样，伦敦也面临着与日俱增的住房、交通和环境压力。从金融城的“方圆

一平方英里”到大伦敦地区，在经历了向周边区域的水平扩张后，目前伦敦正在试图向上伸展。之前，伦敦是一座“扁平”的城市，很少能看到高楼的身影。但近几年，伦敦的城市天际线悄悄地出现了变化，碎片大厦、“小黄瓜”、“对讲机”等摩天大楼不断挑战着伦敦最高建筑的纪录。

金融城是整个伦敦的经济心脏，世界领先的国际金融中心，管辖面积只有约一平方英里，却集中着大量的银行和金融机构。英国《金融时报》的专栏作家将金融城比喻为流动的大办公室，因为该地区范围内只有7000常住人口，但流动人口规模却相当庞大。每天有无数45万通勤族和游客从伦敦其他地区甚至是伦敦以外的城市搭乘火车和地铁等交通工具来金融城上班和观光，而每到夜晚，金融城就再次恢复平静，几乎变成一座空城。

这种城市规划上的夜晚空城现象将在近几年内得到改变。布鲁克菲尔德集团(Brookfield Property Partners)、协平世博(Concord Pacific)，邀请建筑师和综合设计实践团队的Foster + Partners公司在伦敦金融城的Principal广场上打造高达162米的住宅项目Principal Tower。据悉，这将是伦敦最高的住宅楼宇之一，Foster + Partners不但捉刀建筑设计，而且首次包揽了全部的室内设计，对其重视程度可见一斑。今年6月，零售电商巨头亚马逊会将欧洲总部搬至住宅项目旁边的Principal Tower办公楼，还会为该的确带来大量人口。不过，至少在城市规划之中，金融城已经有了大型住宅，这是伦敦城市着力改善自身问题的第一步。

预计到2050年，伦敦人口将达到1100万人，这也对伦敦的基础设施建设提出了挑战。人口的急速增长令伦敦人忧心忡忡。“伦敦面临着失去世界精英城市地位的风险，”伦敦市长办公室高级新闻官告诉媒体，这意味着伦敦人对公共交通的需求将增加50%，对电力供应的需求预计将增加一倍，政府需要新建600多所学校，每年必须新建5000套新房屋。

针对严峻的挑战，新的伦敦市长规划已经出台，重点包括交通、绿地、电信网络、能源、水资源供应和住房等。到2050年，整个伦敦市将建造超过150万套住宅，600多所新学校，以及超过22000英亩的绿色公园。

一系列旧城改造和老建筑再设计利用已经在紧锣密鼓的展开。最典型的例子就是伦敦市中心的巴特西电站新生项目。早已“废弃”的巴特西电站，在过去15年中一直是伦敦原创气息最浓郁的地方之一。电站标志性的大烟囱身影时不时的在电影、织物、油画、银器甚至纪念币上出现。伦敦的名流和精英们也争相以电站作为高端聚会、电影首映、艺术沙龙等重大活动的场所。而现在，电站区域整体确保一定程度的人口规模。此外，城市“紧凑+网络”的规划形式，也可以促进人口和信息的高密度交流，形成能够掀起技术革新的区域结构。

“紧凑+网络”的理念，目前已经在东京都内诸多区域得到贯彻落实。而在未来，东京连接名古屋的磁悬浮铁路“中央新干线”，连接城际与海外的ICT信息通讯技术项目完成之后，东京将进一步带动“首都圈”周边的其他城市向“紧凑+网络”方向发展。