

城市应该属于谁？注册建筑师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/645/2021\\_2022\\_\\_E5\\_9F\\_8E\\_E5\\_B8\\_82\\_E5\\_BA\\_94\\_E8\\_c57\\_645315.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E5_BA_94_E8_c57_645315.htm) 把建筑师站点加入收藏夹 城市应该属于谁？属于步行者的哥本哈根vs属于汽车的北京百考试题论坛 我们的城市应该属于谁？步行者还是汽车？这个问题也许从未上过一个城市的会议桌，也从未出现在城市经营者的计划表中，然而正是对这个问题的选择恰恰代表一座城市对城市发展的立场与方向，也深刻的影响着城市的生活质量。哥本哈根四十多年来的城市建设经验与以北京为代表的中国城市的发展态势为这个问题提供了鲜明的例证。一座以步行为导向的城市与一座以车行为目标的城市，他们的状况会有怎样的区别呢？北京：消失的步行空间，消失的城市生活，消失的城市 人们极端强烈的汽车梦想让城市中所有平凡美好真实的东西都在消失，我们熟悉的老北京城在消失，我们感到亲切的步行空间在消失，我们曾经的城市生活在消失。城市不再属于步行者，而是属于汽车。现在，我们每天所面对的是那些让我们感到无比渺小与无助的宽阔车道；那些在夏日的午后有缕缕斜阳透过浓密的枝叶洒落在林荫道上带来的徐徐凉意消失了，我们不得不忍受烈日炎炎下宽阔如郊野的沥青大道的灼热；那些往日里寻着香气溜达着去吃包子买雪糕的地方消失了，取代它的是地下通道里恐怖的阴影与高架桥上飞驰的跑车；茶余饭后的散步也因为缺乏安全感而不再是一件轻松惬意的事情，神经时刻要保持紧绷状态。生活在这个城市中，自己的家成了唯一避难所，除此之外的所有地方都充斥着轰轰的车轮声与刺耳的车鸣，以时

刻提醒人们不得在公共场所久留，即使站在偏僻的巷口也会有闪着右转灯的车鸣笛向你示意，“靠边站，别挡道，没看车来了吗？”街道两侧体量庞大的房子们都不可一世的瞪着你，象一块把同极面对着你的磁铁，永远也别想靠近它。来源：考试大 生活在这座属于汽车的城市里要想走在地面上顺利的回到家那是不可能的，非得上几次天下几次地，感受一下夏天在天桥上被烘烤的感觉，或是体验一把让你频频联想起黑帮电影里情节的阴暗环境，算作给单调夜生活的一种调味剂。要想在长途跋涉累了的时候找到一个可以坐下来休息的地方那也是妄想，即使有也会让你在汽车尾气的包围中窒息。生活在这个城市中，家以外的所有角落都会让你感到不安全，有着强大的磁力在排斥着你。这个城市只容纳光灿和虚荣，汽车则是虚荣中重要的部分，其他的一概是次要问题，可以被纳入预案，留待闲极无聊的时候拿出来讨论讨论，然后再放入档案柜中藏起来。在这座城市中，步行者被视为饱经风霜的硬汉，不用专门为其考虑什么遮阳避雨的小事；而汽车则被视为娇贵的千金小姐，为了它要剥夺本已经很狭窄的步行者的通道，让更多的车能参与到强占车道的游戏当中，让上下班时停滞的车河更为壮观。而通常在这个时候道路上的潜规则开始发生作用，汽车在自己的道上走不通的时候就理所当然的占用自行车道，自行车也就理所当然的占用着步行道，而步行者要去占用其他的车道则要以生命为代价，精神正常的人都不会去冒这个险而只能忍受这种不公正的待遇。虽然痛恨汽车的强横与社会的不公正，但步行的人总是向往脱离城市中多数人所处的步行阶层，步入占人口比例甚小的有车阶层。汽车在这座城市中地位的代表，成功的代

表。人们对此都默许了，对暂时的痛苦也已麻木了，认为是自身能力所造成的，认为这些都是理所当然，只要自己努力就能摆脱痛苦。从步行到驾车也就成为了这座城市中为生计而奔波的多数人的梦想。汽车如此侵入人们的精神理想是这座古老城市解体的可怕征兆。没有了步行空间的老城已经失去了往日的活力，只剩下寥寥几具勉强保留下来的空壳，构筑物下在步行尺度下形成的社会结构已经遭到了严重的侵蚀。即使在新城除了马路上川流不息的车河之外已难以见到一个本应属于大都市的繁华，有的仅仅是杂乱；更难以寻觅一座作为文化中心城市的沉静，有的只是喧嚣浮躁。若干年以前汽车的速度向洪水一般冲毁了古老的城墙，如今这股洪流正对虎视眈眈的窥视着老城中最后的阵营，并在新城中肆意妄行。然而汽车的高速并没有带来相应的高效，当人们被困在由高速的立交与环岛所割裂的孤岛中的时候，城市成为一个个断裂的碎片，城市的有机运作被打破，效率只能成为空谈。高速并不等于高质量，人们城市生活中最主要的部分并非在汽车上完成。而如今，在这座城市中汽车正在逐渐侵占所有的公共空间，现代城市的意义也将在这座城市中荡然无存，它只是一些并列着各种容器的加工厂，人们在各种容器中周而复始的运作。北京，正在遭受着汽车的冲击与侵蚀。

来源：考试大的美女编辑们 哥本哈根：把城市还给生活，向汽车说“ No ” 四十年前的哥本哈根同北京一样被迅速增长的机动车量肆意侵蚀，随处可见拥堵的交通与被机动车停车占据的广场。二战后机动交通的猛增使得市中心步行条件迅速恶化；城市中心的商业氛围逐渐衰落；传统的城市生活日渐消失；被大量机动车交通破坏的城市公共空间冷漠无情。本

文来源:百考试题网 而今日的哥本哈根市中心再也不见了拥堵的车流与四处散布的停车场，取代他的是人气旺盛的商业街，大小适宜的公共广场。城市中心仍旧保持着中世纪的街道格局，有着宜人尺度的古老建筑。城市中重新焕发出城市生活的活力，人们可以在春天温暖的日光下在路边的咖啡座上看着过往的行人与友人聊天，可以充分享受傍晚漫步于河岸边的惬意，小孩们可以肆无忌惮的在广场的喷泉边嬉戏，而不用担心是否会有车辆从身边疾驶而过，也不用担心小孩们会吸入太多的汽车废气，更没有汽车的噪声干扰。汽车被限制于城市中心以外，仅容许少量的汽车在有限的路段中通行。搬出市中心居住的市民开始迁回中心居住，住在城市边缘的居民也会在休闲时光中在市中心漫步，城市生活随之复兴，城市中心也重新恢复了以往的活力。哥本哈根被誉为世界上最人性化的城市之一，让生活其中的市民与每年众多的游客尽情的欣赏与享受，在城市中心漫步给人们带来众多的美景与惊喜，让人应接不暇。来源：考试大 从四十多年前被汽车侵蚀的城市到如今这般亲切迷人的家园，哥本哈根城市发展的重要经验在于它英明的选择、坚定的立场与有效的方式。哥本哈根四十多年来一直奉行以减少城市中心的机动车交通，改善使用者的环境为目标的政策。从一个以汽车为主导的城市转变成一个以步行与公共交通为主导的城市。在城市属于谁这个问题上坚定的选择了步行者，向汽车说“ No ”，拒绝汽车对城市结构与城市生活的破坏。这四十年发展的历史、如今的城市生活图景以及其他城市交通与生活不断恶化的势态都证明了哥本哈根的远见。然而哥本哈根有的不仅仅是远见还拥有行之有效的方法。它一直以来都以一种温和

的手段与循序渐进的方式控制交通。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。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，表示意大利人”，“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。采集者退散 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、以人问本的城市中心。以后的40多年间，每年都对城市中心闹市区的步行环境进行拓展与改进。机动交通一步步的被逐出了城市中心，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的从汽车的领地变成迷人的为人所用的空间。城市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。哥本哈根的转变可被看作是一种广泛的步行化计划，但是他也可被看作是一个以温和方法改变交通的计划，不仅是用在城市中心，而且可以用在城市的大部分地区。只允许少量机动车进入城市中心就意味着在其他周边地区仅有少量交通量。与此同时，哥本哈根还致力于整治街道并创造高质量的公共使用空间。哥本哈根市内一个有趣的特征是它是一个“单层”

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)