

伊斯坦布尔的公共空间和公共生活

# 伊斯坦布尔

——一座可达的城市，一座以人为本的城市



**Gehl**

 **EMBARQ**  
Sürdürülebilir Ulaşım Derneği

世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心

垂询  
lxue@wri.org



# Gehl

## 咨询公司

盖尔建筑师事务所 - 城市品质顾问

## 项目协调

Lin Skaufel, 建筑师建筑学硕士  
Sibel Bülay, 世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心, 董事会成员

## 项目经理

Rikke Sode, 建筑师建筑学硕士

## 项目团队

Henriette Vamberg, 建筑师建筑学硕士  
Sebastian Pauly, 学生  
Malin Nilsson, 学生

## 公共生活调查团队

Betül Tuncel	Bilge Martan	Salih Tura
Onat Kaplan	Eren Kırker	Caner Ünsal
Gamze Atik	Serim Dinç	Seyma Özal
Hayriye Avcı	Yusuf Orhan	Merve Fevzioğlu
Irem Albayrak	Hilal Dalka	Berk Aker
Fırat Şeker	Pelin Albayrak	Cansu Sağırkaya
Kübra Ata	Mustafa Ay	Alperen Sarı
Irsen Akman	Ahmet Kılıçoğlu	Hasan Çalışkan
Seda Suman	Derya Apaydın	Erkan Çelik
Derya Bayar	Merve Seda Çevik	
Deyar Metin	Ahmet Uzun	
Nur Balkanlı	Erman Topgül	
Tenay Gönül	Arzu Erturan	

## 中文编译团队

薛露露	鹿璐	蒋慧
杨绿野	宁思曼	辛琪

本次研究由布隆伯格慈善基金会赞助。

## 世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心

世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心旨在通过可持续的方式解决日益威胁环境和市民健康的城市交通问题,帮助提高城市居民的生活质量。EMBARQ 网络是一个非盈利、基于研究和实践的非政府组织,是世界资源研究所(World Resources Institute)的旗舰项目之一,致力提升对世界有限资源的可持续发展的意识。土耳其是 EMBARQ

网络的成员之一,与墨西哥、巴西、印度、中国等一道参与可持续交通方面的事务。中心与地方有关机构合作为城市交通问题提供解决方案,并且为落实这些方案提供必要的国内及国际专家支持。中心开发项目致力于解决空气污染、减少交通对于城市生活产生的负面影响,创造安全、可达、清洁的公共空间,并与地方政府合作共同致力于具体政策的实施。

## 世界资源研究所 罗斯可持续城市中心简介

世界资源研究所罗斯可持续城市中心旨在创建通达、平等、健康和具有韧性的城市,推动居民、企业和环境的共同繁荣,使城市更加便捷和紧凑,实现协调发展。在继续推广可持续交通项目(EMBARQ)网络在交通和城市发展方面专业经验的基础上,中心将进一步在低碳能源、能效、管理和水风险领域提供创新性解决方案。该中心拥有超过 180 名专家

员工,依托世界资源研究所的卓越研究实力以及 13 年来积累的实地项目经验,致力于改善巴西、中国、印度、墨西哥和土耳其等国家的城市面貌。欢迎访问 [www.wrirosscities.org](http://www.wrirosscities.org) 了解更多信息。

## 《言城序》



终于等到这本《伊斯坦布尔——一座可达的城市，一座以人为本的城市》中文版的问世。

回想过往，我于 2007 年第一次见到扬盖尔大师本人。不过当年的我和很多人一样有个疑问，那就是这位来自城区人口只有 50 多万的“小城哥本哈根”的规划大师，其规划理念真的适合中国吗？

为此翻阅了很多盖尔的资料，也陪伴盖尔团队在国内做了很多次演讲和理念推广。印象最深的就是扬盖尔说 2002 年当他见到当时的纽约市长布隆伯格时，布隆伯格曾不屑的对他说“纽约是大苹果，他的那一套在纽约行不通。”而仅仅过了五年，事情就发生了大逆转，盖尔的规划设计原则和概念在纽约中城最重要的商业区百老汇大街与时代广场改造项目中得以彻底实施，盖尔事务所还在纽约设立了美国办公室以承担应接不暇的项目。如今，盖尔的影响力和工作项目已经遍布各大洲，即便是像在像纽约、莫斯科、伊斯坦布尔、墨尔本、重庆这类如此互不相同的城市中都能够得以运用。用盖尔自己的话来说，他所追求的人以人为本的城市规划和设计是跨越种族、文化、语言、宗教的人的最本性需求，因此他能够在各个地区工作。

后来，我有幸在盖尔建筑师事务所中国第一个项目《昆山阳澄湖片区 -- 888 座桥的城市》项目中担任了角色，和盖尔团队一起工作，更让我从传统交通以外的视角仔细观察了城市和交通问题。盖尔团队在任何一个地方的工作，都是从首先了解当地文化历史开始，并通过运用盖尔规划设计原则和概念结合当地需要应对的挑战，形成定制的解决方案。在合作中不断地深刻理解到为什么盖尔建筑师事务所称自己为“城市品质顾问”，而不是城市规划师、设计师或者建筑师。

今天，我很荣幸能把盖尔建筑师事务所和世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心在伊斯坦布尔共同合作完成的《伊斯坦布尔——一座可达的城市，一座以人为本的城市》翻译成中文推荐给大家，其中不乏盖尔人性化公共空间设计、以出行为导向的城市规划、历史文化古城保护与更新等众多适合中国城市借鉴和学习的规划设计理念与方法。我们希望通过引入这个案例帮助我国在下一阶段新型城镇化过程中，为实践、实施以人为本的城市探索出一条大道。

最后感谢世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心对本次中文版出版的大力支持。

### 刘岱宗

中国可持续城市项目主任  
世界资源研究所（美国）北京代表处



2008年，盖尔建筑师事务所受世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心的委托，对伊斯坦布尔历史半岛的公共空间和公共生活展开了研究。

这份研究报告重点关注于历史半岛所面临的种种挑战与机遇。这里拥有着独特而悠久的历史，且被联合国教科文组织列入世界遗产名录，其多处历史遗迹和岁月痕迹已自然与城市的肌理融为一体。

独特的地势环境，令人着迷的街道结构和滨水环境构成了历史半岛的主要机遇，而这份研究报告旨在研究如何通过将这些机遇转化为克服某些挑战的动力。

这份研究报告展现了历史半岛的共同愿景，以集合这一地区的多重特点，并创造一种多元而连贯的城市个性。

报告中提出的策略旨在为人们创造一个步行可达且慢行友好的城市。建议的解决方案工具箱中推荐了一系列具体详实的手段，如交通稳静化、

慢行环境改善、公共交通提升，并通过挖掘滨水环境、公共空间的机遇、宣传独特历史的手段，探索出凸显城市独特潜力的愿景。

正因为这份报告的发布和政府部门持续的投入，历史半岛已落实了一系列改革措施，以积极鼓励并倡导居民步行出行，更好地平衡城市交通出行结构。

在老城中心，有数条街道被改造为步行区，将这个区域成功改造为安静、美好而充满吸引力的活动聚集场所。

世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心展开的研究记录下了这座城市的成功转型，以及其成功背后当地企业和普通民众的广泛支持。

如今这份研究报告已被世界资源研究所中国团队翻译成中文，旨在为众多中国城市介绍伊斯坦布尔所采用的方法与策略以借鉴，这是一件很荣幸的事。

### **Henriette Vamberg**

合伙人 + 常务董事  
盖尔建筑师事务所



众所周知，“最宜居城市”名单每年都会评比并发布。评选标准包括如交通、公共交通和空气污染等重要因素。

作为世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心，我们在 EMBARQ 的专业和知识网络支持下，致力于研究能够提高我们城市生活质量的解决方案。

我们与盖尔建筑师事务所在伊斯坦布尔的历史半岛展开合作研究，该地区拥有独特的历史和文化遗产。扬·盖尔先生是丹麦著名的城市规划师，他提高了哥本哈根市的生活品质，使之成为世界十大最宜居城市之一。

我们很高兴和骄傲地看到，伊斯坦布尔作为一个拥有自然美景、区位，以及历史和文化价值的城市，实现了其应有的价值。

我们与盖尔建筑师事务所合作的研究为我们计划在伊斯坦布尔落实的所有相关项目奠定了坚实的基础。

这项研究为我们和所有利益相关者提供了具有启发性的信息，使我们得以在不伤害环境的前提下解决城市内部交通问题。

这个令盖尔建筑师事务所和我们都为之兴奋

的项目，无疑在我们的利益相关者的帮助下取得了更多的意义和价值。我要向下述诸位表示最真挚的感谢：法蒂希市市长 Mustafa Demir 先生，他从始至终支持我们的工作；前任副市长、现任环境和城市化部的地理信息系统总经理 Erhan O'az 先生，；还有市议会议员 Bora Selim 先生。

从现在开始，我们将专注于将研究结果转化为可持续交通项目及其应用。

其中，针对步行街的经济和社会效益以及目前历史半岛的相关管理政策，我们开展了新研究来分析市民在这方面的满意程度。

我们希望与大学和其他非政府组织的合作，在其他城市和历史文化中心区进行类似的研究。

我们希望并且相信，这个融合了提高生活质量愿景与历史半岛独特的文化和社会结构的项目，可以成为土耳其其他城市的参考。

### **Arzu Tekir**

时任主任

世界资源研究所 EMBARQ 项目土耳其中心

# 如何阅读这份报告？

## 引言

引言部分对于本次研究和盖尔建筑师事务所使用的方法及方法论进行了总体介绍。

## 分析

分析部分包括了对于历史半岛的公共生活和步行条件的评估。其中囊括与公共空间质量相关的议题，同时在部分选定街道和广场进行了公共空间使用调查，主要观察居民的步行以及活跃时间。

## 建议

基于部分分析的结果，建议阐述了总体发展远景，提出了若干服务长期战略的建议及可即刻付诸行动的理念。建议部分还有一系列最佳实践案例为战略中提出的原则性理念提供补充，用于制定未来实践和行动的标准。

## 附录

附录部分包括 2010 年期间公共生活调查所收集的全部数据。

# 目录

关于作者	2	周日在水边的休闲活动	58
前言	3	一个季节性的城市	59
如何阅读这份报告	4	开放空间使用欠佳	60
目录	5	分布合理的公共空间	61
		未充分开发的滨海区域	62
		不连贯的滨海步行道	63
		缺少公共座椅	64
		公园里的公共长椅	65
		浓郁的露天咖啡文化氛围	66
		分布广泛的咖啡座	67
<b>引言</b>		<b>建议</b>	
观念与方法学	6	<b>愿景</b>	
伊斯坦布尔 - 公共空间和公共生活调查	7	来自伊斯坦布尔的声音	70
研究区域 - 历史半岛	8	以人为本的城市	72
伊斯坦布尔与其他城市的对比	9	思维模式的转变	73
		创造一个以人为本的城市——一个通达的城市	74
		<b>战略 - 一个以步行为主导的城市</b>	
<b>分析</b>		倡导交通稳静化	76
<b>城市质量 - 概述</b>	12	倡导步行	78
独特的现状	14	倡导公共交通	80
迷人的景观	15	倡导骑行	80
强烈的历史印记	16	<b>工具箱 - 一个以步行为主导的城市</b>	
复杂的城市结构	17	倡导交通稳静化	82
以遗迹为中心	18	倡导步行	83
广布的遗迹	19	倡导公共交通	88
与水有关的城市	20	倡导骑行	89
随处可见的水元素	21	<b>战略 - 一个独特的休闲之都</b>	
一个失衡的城市	22	倡导优美的滨海空间	90
功能单一的城区	23	倡导具有吸引力的公共空间	92
受挑战的视觉环境	24	倡导完整的历史	94
步行适宜度 - 概述	26	<b>工具箱 - 一个独特的休闲之都</b>	
夏季工作日的行人流动	28	倡导宏伟的滨海空间	96
工作日日间的步行交通	29	倡导具有吸引力的公共空间	97
夏季周六的行人流动	30	倡导整合的历史	101
周六日间的步行交通	31	<b>战略 - 一个多样的魅力之城</b>	
与其他主要街道的对比	32	倡导城市的复合功能	102
旅游淡季工作日日间的交通	33	倡导多类型的活动	104
重要规律	34	<b>工具箱 - 一个多样的魅力之城</b>	
普遍的拥挤	35	倡导城市的复合功能	106
多样性的缺失	36	倡导多样的活动	107
两个案例	37	<b>附录</b>	
像交通机器的城市	38	研究方法	110
高速公路系统	39	行人活动	111
模糊的步行网络	40	夏季工作日的日间	112
合理的步行距离	41	夏季工作日的夜间	113
复杂的交叉口	42	-- 淡季的工作日的日间	114
有限的穿行方式	43	-- 淡季的工作日的夜间	115
困难的步行环境	44	夏季周六的日间	116
不发达的公共交通系统	46	夏季周六的夜间	117
关键走廊的公共交通	47		
孤岛般的公共交通站点	48		
缺乏安全感	50		
稀疏的街道照明	51		
<b>休闲 - 概述</b>	52		
夏季工作日的休闲活动	54		
工作日人们在哪里休闲？	55		
周六的休闲活动	56		
周六人们在哪里休闲？	57		

## 盖尔建筑师事务所 - 观念与方法论

盖尔建筑师事务所以人的尺度为出发点并从人的视角观察城市，在十多年间致力于改善丹麦和国外城市的环境。

### 盖尔建筑师事务所的研究理念

盖尔建筑师事务所追求从“以人为本”的视角来理解城市质量的各个方面，工作的目标是在城市生活与现有的规划或建筑结构之间建立更强的联系。而公共生活是达到这一目标的首要任务，并且对于满足市民使用城市的需求应当给予充分的关注。

盖尔建筑师事务所研究出了一种将人置于规划过程中核心位置的城市设计方法。这一

理念是源自于扬·盖尔逾 40 年的关于如何在场所和空间的设计中仔细考虑公共生活的研究经验。扬·盖尔教授一直是丹麦皇家艺术学院的建筑学院公共生活研究中心的领军人物，他自 1960 年代以来一直倡导进行与城市中的人相关话题的研究。

2000 年以来，盖尔建筑师事务所将这项研究转变为可持续城市发展的原则。盖尔建筑师事务所使用以人和公共生活作为设计的基础，而不是以建筑物为关注焦点的传统建筑学方法

的分析方式。从经验数据的角度，为城市打造活力、健康、可持续、有吸引力和安全的城市中心、地区和空间提出建议。以建设更加人性化的环境为总体目标，创造更高质量的公共空间吸引市民和旅游者前来休闲和互动。

盖尔建筑师事务所此前一直在为全球各地建设以人为本的城市进程提供改善建议。这些建议与私人机动化交通和公共交通的设计紧密相连，也旨在为决策者、教育工作者和广大市民提供一个崭新的思维模式。



阿德莱德 - 2002 年  
130 万居民



伦敦 - 2003 年 - 2004 年  
750 万居民



惠灵顿 - 2004 年  
30 万居民



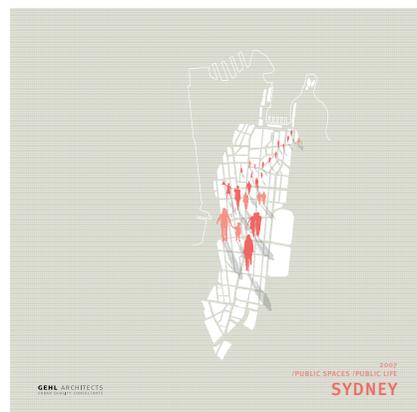
墨尔本 - 1994 年和 2004 年  
300 万居民



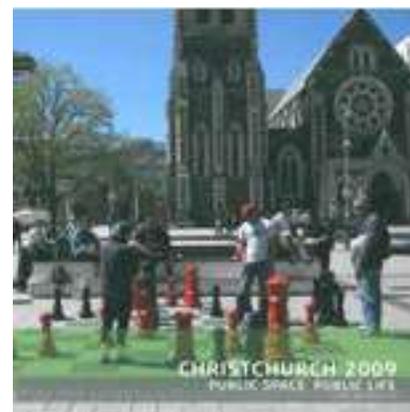
纽约 - 2007 年  
800 万居民



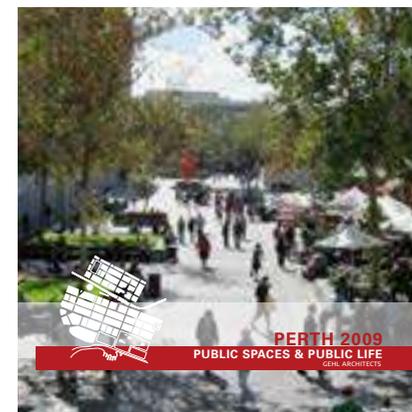
哥本哈根 - 1986 年，1995 年及 2005 年  
130 万居民



悉尼 - 2006 年  
400 万居民



基督城 - 2009 年  
40 万居民



珀斯 - 2009 年  
160 万居民

## 伊斯坦布尔——公共空间与公共生活调查

2010年6月，盖尔建筑师事务所受邀在伊斯坦布尔进行公共空间和公共生活调查。该调查包括描绘历史半岛目前面临的主要挑战和发展潜力，以及对选定地区开展的公共生活调查。

### 工作工具

盖尔建筑师事务所研发了公共空间和公共生活调查方法论，这是一个可以适应不同情境的工作工具。该调查旨在更加突出人的地位，强调将公共生活作为重点，以此为基础制定战略和政策，开启提高城市质量的过程。

大多数城市都对于车辆交通流量和停车模式有相当精确的统计，就如同商业活动的信息一般留记录。但是，当涉及到观察人在城市里的活动和停留的信息时——一般没有收集这些信息的常用系

统。对大多数城市而言，公共空间和公共生活调查已被证明是相关且最可行的城市研究工具。调查旨在以简洁和富有教导性的方式呈现非常复杂的问题，邀请人们参加讨论并获得对城市更多的理解。公共空间和公共生活调查通过对城市发展的方向提出愿景和一致的认知，调整未来的发展方向并且提供一个共同的思维方式，正逐渐成为规划进程中的里程碑。

前面简述的公共空间和公共生活调查方法被用于伊斯坦布尔的调查，因此

可以将历史半岛的当前情况与其他城市进行对比。

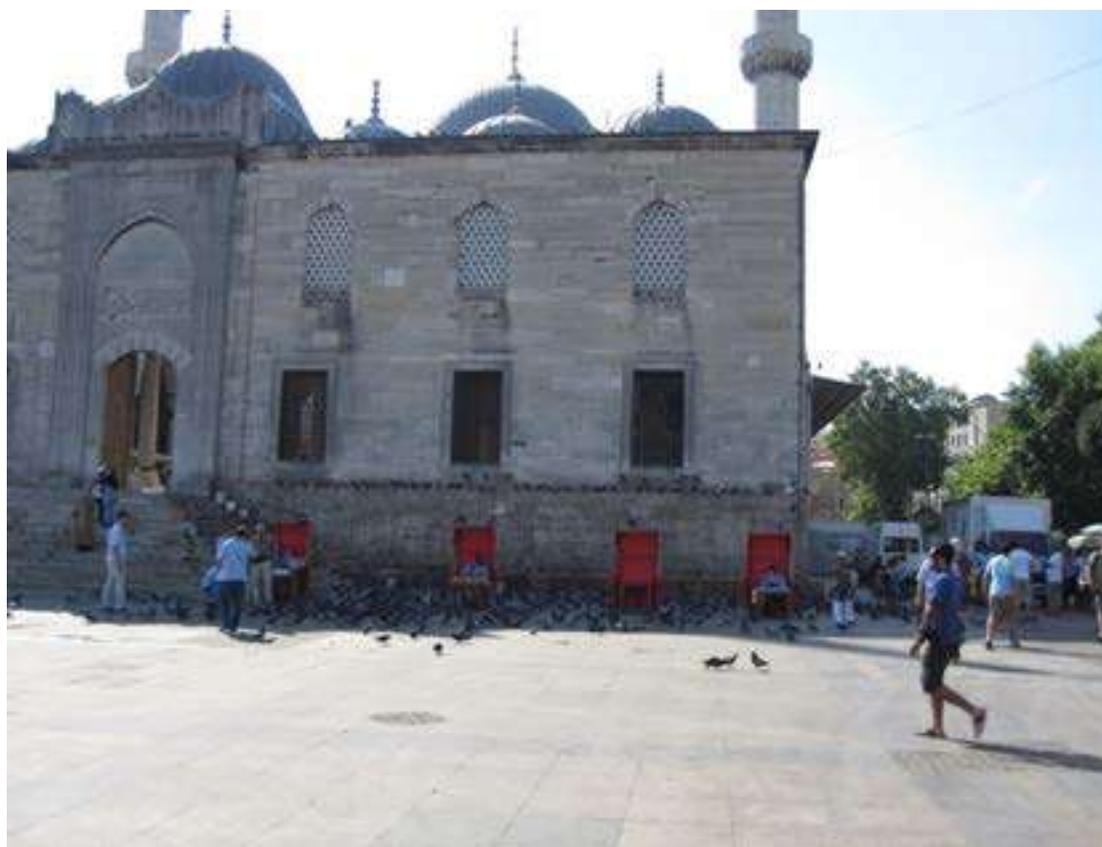
### 伊斯坦布尔的公共空间和公共生活调查

这项调查除了记录在夏季工作日和夏季周六在历史半岛特定地点发生的活动外，还包括记录步行流量。同时也对夏季周日和夏季以外的工作日进行了额外的调查。

在分析和数据部分中可查找更全面的信息。



伊斯坦布尔调查不仅包括 13 个历史半岛的广场和公园，还有 22 个街道和交叉口。



公共空间和公共生活调查与法提赫市合作进行的，由伊斯坦布尔技术大学和密玛尔斯南美术大学的学生协助。

## 研究区域 - 历史半岛

伊斯坦布尔公共空间和公共生活调查的重点是历史半岛的中心区及东部区域，北至阿塔特尔克大道，南至穆斯塔法凯莫尔帕萨街，包括沿海岸的金角湾和马尔马拉海。核心研究区的调查也有狄奥多西城墙的东部特定地区作补充。

### 研究区域的定义

核心研究区域大约 504 万平方米，调查大纲及主要关注点由 EMBARQ 和法提赫市合作确定。

该调查包括在研究区域内选择具有代表性的街道、交叉口、广场和公园，从而可以调查该地区的道路网络、连贯性和城市质量。所有地区的研究都由共性而个性化的议题组成，共同呈现了伊斯坦布尔当今所面临多方面的挑战和潜力。该调查关注城市的人文维度，公共空间以及机动车交通与行人之间关系的各个方面——准确描述当前和潜在的公共生活框架。

此后，研究区域就是指历史半岛。

历史半岛拥有伊斯坦布尔最古老的人类定居点，这里也是世界上最古老的定居点之一，有八千多年的历史。最近的调查结果显示其历史可追溯到公元前 7 世纪的新石器时代。在此之前，通常认为半岛的历史开始于公元前七世纪希腊人在拜占斯的定居。随后历史半岛在公元第四世纪被罗马人殖民，成为一个港口城市和罗马帝国的第二个东部首都。

在 1453 年，历史半岛被奥斯曼帝国征服，直到 20 世纪初成为奥斯曼帝国的中心。因此，研究区域是伊斯坦布尔历史和文化遗产的重要组成部分。



## 伊斯坦布尔与其他城市的比较

对其他城市的研究将用于与伊斯坦布尔的调查结果进行比较，为本调查提供深入和有价值的参考。这些比较是基于在欧洲，北美和澳大利亚的城市进行的类似研究。



约伊斯坦布尔研究区域的 5 倍  
**伦敦** (拥堵收费区域 2002)  
2470 万平方米  
市中心 xxx 居民 (2005 年)  
平均每公顷 48 个居民 (大伦敦)  
平均每公顷 27 个居民 (伦敦金融城)  
(大都市地区 1400 万居民)

### 伊斯坦布尔

(历史半岛的核心区域)

504 万平方米，历史半岛上居住着 55,635 个居民 (2011 年)

研究区域平均每公顷 110 个居民 (大都市地区 1200 万居民)



约伊斯坦布尔研究区的 4/5

### 纽约 (中城)

396.5 万平方米 (大都市地区 1900 万居民)



约伊斯坦布尔研究区域的 1/2

### 墨尔本

230 万平方米  
市中心 1.2 万居民 (2006 年)  
研究区域平均每公顷 52 个居民  
(大都市地区 350 万居民)



约伊斯坦布尔研究区域的 1/4

### 哥本哈根

115 万平方米  
市中心居住着 7600 个居民 (2005 年)  
平均每公顷 66 个居民 (大都市地区 120 万居民)







# 分析

城市质量  
步行适宜度  
休闲

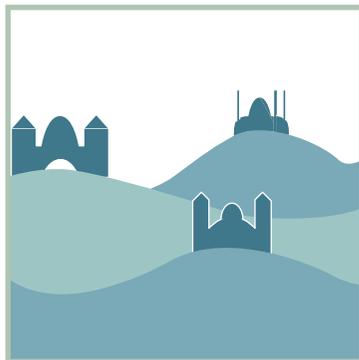
## 第一部分 城市质量

### 发展潜力



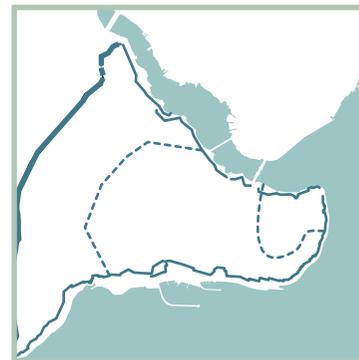
#### 一个优越的地理环境

伊斯坦布尔市中心坐落在四面环水的半岛上，自然景观美不胜收。



#### 令人印象深刻的地形地貌

伊斯坦布尔的七座山丘景色壮丽视野开阔，不仅突出了历史遗迹，还勾勒出一条独特的天际线。



#### 一段当前的历史

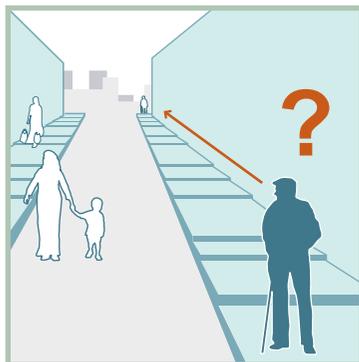
伊斯坦布尔是一座非比寻常的城市，其古老的历史仍在公共空间中随处可见。而现代的伊斯坦布尔城与古老的历史遗迹一同成长发展，保存这些历史遗迹是对过去的特别纪念。

### 面临挑战



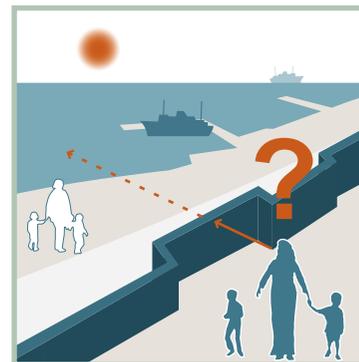
#### 交通拥堵

由于市中心坐落在半岛上，伊斯坦布尔一直为拥挤的车辆交通所困扰。主干道和进出口的数量过少且都已经超过负荷。



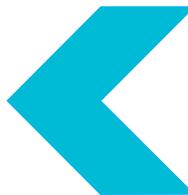
#### 陡峭的坡度

在某些区域，道路陡峭的坡度十分不利于步行，尤其是对于残疾人、推婴儿车的人或老人造成了困扰。



#### 历史城墙成为整合壁垒

历史城墙阻隔了市中心区域与海滨区域，以及历史半岛区域与位于墙外的城市西部区域，是城市整合的重要壁垒。随着时间的推移，城墙在日常维护和与周边环境的有效利用方面被忽视。

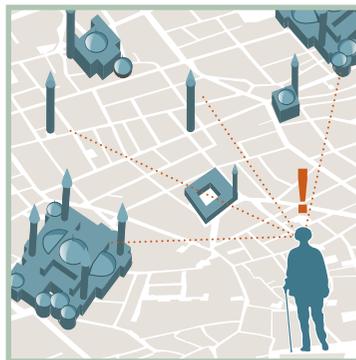


## 发展潜力



### 有趣的城市结构

伊斯坦布尔的城市结构十分古老，围绕旧时的贸易路线建设而成，并受到地形地貌的影响。这与那些历史遗迹的宏伟形成鲜明对比。



### 精妙绝伦的历史遗迹

清真寺，宫殿，城墙，引水渠。伊斯坦布尔拥有数量繁多的壮观古迹，它们是市中心的焦点，也有潜力成为这座城市历史独特的“叙事者”。



### 感官体验

颜色，气味，纹理，声音，来自海洋的微风。伊斯坦布尔在感官体验方面极为突出，受到旅游者的好评。

## 面临挑战



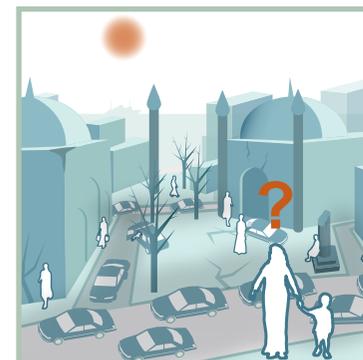
### 缺乏识别性

由于街道网络错杂似迷宫，城市的中心道路十分复杂，人们置身其中难以了解、定位及到达目的地。



### 签到式的旅游

旅游者倾向于按照他们的清单搜集并游览历史遗迹，从而遗忘或忽略了城市里其他的壮丽景色。同时许多历史遗迹因不合理的使用环境以及外观受损的问题而饱受折磨。



### 忽视和衰退

数千年的历史侵蚀了伊斯坦布尔城市的许多部分。在一定程度上失控的车辆交通对公共空间造成了明显的损坏，包括那些侵入的交通基础设施。而突兀不协调的标识和城市元素使得城市的视觉环境退化。

## 独特的现状

历史半岛的特殊轮廓具有强烈的标志性，而那些连绵在城市自然山脉顶部的历史遗迹作为地标突出了这里的地形地貌。

### 有特色的自然环境

历史半岛享有优越的地理位置，三面分别被金角湾、伊斯坦布尔海峡和马尔马拉海水域所包围。海洋是半岛独特的身份象征，使得这里处处引人入胜，并有为城市的居民和旅游者提供休闲娱乐的巨大潜力。然而同时，大海也是进入半岛的障碍所在，人们仅能通过横跨金角湾的两座桥梁进出这片区域。因此，水陆联系和水体的设计处理至关重要，水体开发应衔接滨水空间与水体，而非阻隔，从而为公共生活带来的巨大的休闲娱乐潜力。

### 有挑战性的地形

半岛的地理基础有利也有弊。地形轮廓为城市提供了壮丽的景色，甚至从半岛的内部也有可能瞥见大海。然而，某些地方不恰当的开

发阻碍了这一视角。此外，独特的地形通过创造有趣的城市景观和支持地方归属感和辨识度，为城市增加了独特之处。另一方面，陡峭的街道对在城市中活动也构成挑战。

### 自然景观和建筑形态之间的联系

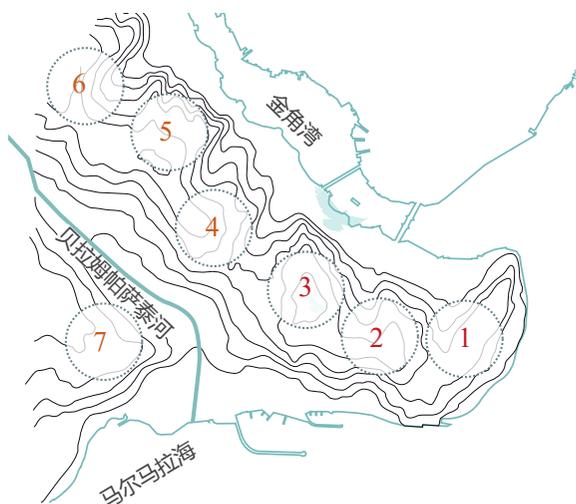
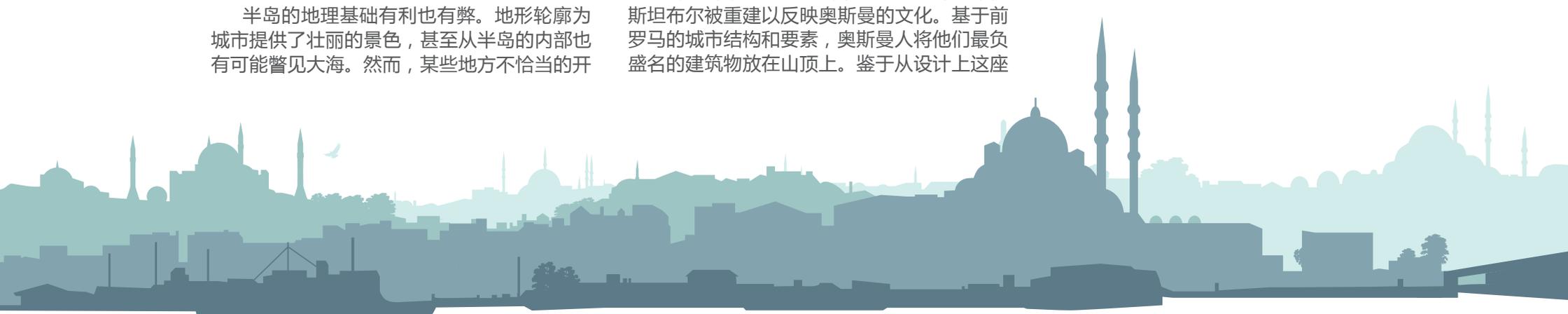
伊斯坦布尔建立于第四世纪，是罗马帝国的第二个首都 - 当时被称作君士坦丁堡。为了增强类似于罗马城的神圣感，该城市以七座山丘为主题。因此，当前的景观可以被解读为以七个高点为标志。这七个焦点以崇敬帝王的纪念碑为标志。

当奥斯曼人在 1453 年征服这座城市时，伊斯坦布尔被重建以反映奥斯曼的文化。基于前罗马的城市结构和要素，奥斯曼人将他们最负盛名的建筑物放在山顶上。鉴于从设计上这座

城市的全貌应从金角湾的方向来观赏，设计师特别在面向北部的六个山顶上建立了地标性穹顶和尖塔，为伊斯坦布尔创造出了独特的轮廓线。正因为如此，第七个朝南的山则在过去所有的城市设计都没有受到重视，故未建设任何一个标志性的清真寺。

### 城市发展的焦点

帝国清真寺取代了罗马纪念碑，成为城市发展的自然基础。这些清真寺建筑不仅是宗教的中心，也是政治、社会和文化的中心，因此他们构成了城市焦点和城市的核心空间。



面向金角湾方向伊斯坦布尔独特的天际线

坐落于六座山丘、面朝金角湾方向的奥斯曼历史遗迹。

1. 山：蓝色清真寺
2. 山：奴鲁奥斯玛尼耶清真寺
3. 山：苏莱曼尼耶清真寺，倍亚济清真寺和泽扎德清真寺
4. 法提赫清真寺
5. 山：塞利姆一世清真寺
6. 山：米赫里马赫清真寺
7. 山：第七座山从未建设过任何帝国清真寺



临近大海  
优越的视野  
有趣的街景  
历史印记  
以清真寺作为标志物



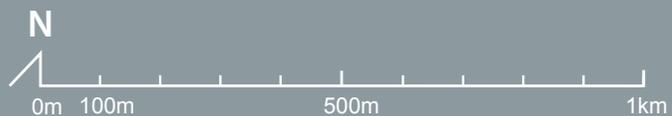
地形给街景造成挑战  
可达性有限的陡峭街道  
有时不恰当的开发阻碍了看海的视野。

# 迷人的景观

轮廓线以及壮丽景色



- 60m
- 50m
- 40m
- 30m
- 20m
- 10m
- 0m
- 壮丽的视线
- 视角



## 强烈的历史印记

自古以来，伊斯坦布尔被防御性的城墙所包围，其中大量的城墙也与海堤重合。这些残留的历史墙体承载着城市成长的记忆，也描绘出了城市多年以来的边界。

### 沿海岸的城墙

伊斯坦布尔原来的城墙横穿半岛从金角湾延伸至马尔马拉海，并沿着海岸线构筑城市框架，这是史上建设最为复杂和精妙的防御系统之一。城墙为城市提供了有力的保护，使得伊斯坦布尔可以在历史长河中不断进化和发展。在今天，最古老的城墙因为城市边界变化或是时光侵蚀已经或多或少地消失了。而保留下来的部分依然清晰可见，为这座城市的景观增添辨识度和特点。

### 伟大的城市设施

狄奥多西城墙是在西部地区最后新增布设的城市防御设施。此处宏大的建筑结构自有其独特之处，但也同时面临巨大的潜力和挑战。

出于自身防御性质，城墙上仅有为数不多的大门，因此这些古老的城墙成为了通往历史半岛的重大壁垒。目前，这些重要入口看起来模糊不清，并因为连通了西边而来的乱七八糟的高速公路而被车辆交通所主导。部分城市边缘临近城墙的地方看起来支离破碎并且用途不明，成为了荒地和停车场所。而这些城市和城墙的不良连接进一步增强了城墙的屏障效应。

这种效应被那些位于西部边界的大规模建筑结构进一步增强。沿着城墙轮廓延伸的外部空间同样受到了建筑巨大体量的负面影响。类似地，海堤构成的屏障仅有少数高速公路和入口。沿着海堤的空间和铁路一起围成了一块无人区，将城市与水域分割开来。

历史悠久的城墙及防御设施是一道独特的

风景线，具有巨大的休闲价值和潜力。然而，目前城墙区域很少有人驻留，同时城墙本身的防御性设计也限制了游人的可达性。

### 富有争议的修复

历史上伊斯坦布尔的城墙已几经更换，并在原有基础上进行了大量的扩建和修饰。大面积的海堤因为铁路建设而被拆毁，正如部分城墙结构被逐渐拆除一样。多年来的维护不当和不良使用导致城墙主体和视觉质量良莠不齐。

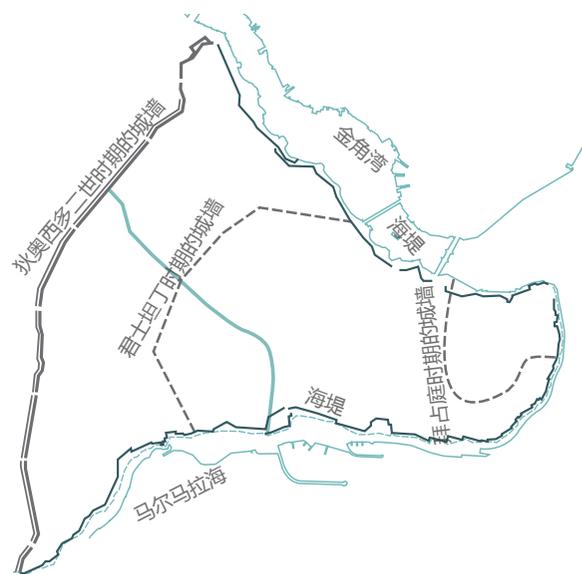
20世纪80年代以来，土耳其开展了大规模的历史城墙修复项目，其中修复孤立部分城墙的工作或多或少是成功的。但是整体城墙修复计划被批评为修缮不足，材料使用不当且施工质量差，这些修复不当都导致了宝贵历史遗产的破坏。



**狄奥多西城墙**  
城墙构筑成了可供休闲漫步的空间景色。



**肯尼迪街的海堤**  
遗存的海堤可以被视作重要的雕塑见证并反映城市的历史。



### 伊斯坦布尔的城墙

拜占庭时期的城墙：公元前7世纪  
君士坦丁时期的城墙：公元4世纪  
狄奥多西时期的城墙：公元5世纪  
海堤在拜占庭和罗马帝国期间被修建

😊 城市设施和特色  
强大的文化遗产  
巨大的休闲价值和潜力

😞 阻碍并限制城市的通行  
部分拆除  
维护不当和不良使用  
提供的活动少

## 复杂的城市结构

深入观察历史半岛内的城市框架，可以发现两个主要特征：粗犷的城市结构和精细宜人的街道尺度。两者结合创造出了一个高度复杂性的城市景观，这里潜力和挑战并存，令人喜忧参半。

### 宽阔与精细并存的街道网络

历史半岛通常有着两种具有代表性的街道形式：宽阔的支线主要承担引导交通流进入和围绕中心区域的功能，精细的道路肌理将城市连接成一个有机体。两者共同构成城市道路网络，为市民提供多种出行选择、替代路线，以及令人兴奋的空间体验。然而，因道路网络总体缺乏识别性，通往重要目的地的连接需要进一步辨认和提高。

### 大节点和小单元

一些城市最突出的组成部分形成了城市的重要节点。那些具有纪念意义的建筑群，如托

普卡帕宫、大清真寺和大学，因其规模和功能使它们成为了重要的旅游目的地。相对于这些超大结构，这座城市也有着丰富的代表人的尺度的小单元，包含在一个超级复杂并如蜂巢般的建筑肌理当中。这种大小尺度的组合创造出非常丰富的城市体验，在人们行走于城市时给予感官和大脑不断的刺激和活力。

### 构成障碍的城市结构

伊斯坦布尔一些大体量的城市建筑结构——清真寺、公园和集市——是引人入胜的焦点和城市地标。然而，因为这些建筑自身具有封闭这一特性，如有限的可达性以及与周围环境缺乏互动等，使它们成为明显的障碍。比

如，白天的大巴扎集市有很多入口和通道开放，人们很容易进入，但是在夜间，这里的通道关闭，变成一个封闭的、无法访问的地区，成为一个通行的障碍。类似情况也发生在居尔哈内公园，其开放时间限于上午7时至晚上10时。伊斯坦布尔大学和大学城则较为特殊，进入这里需要许可，而且大学会控制商业来往以及通过了解来访者意图加以限制。因此，大学变成了隔绝的城市地区，但这里拥有的巨大休闲潜力可以补充周边密集的城市地区的不足。

伊斯坦布尔，历史半岛的一部分，1平方公里



纽约，曼哈顿中城，1平方公里



### 对比：城市肌理结构

伊斯坦布尔的城市肌理反映了这个城市长期发展的过程，因此具有结构变化丰富的特点。纽约象征“高效的”城市，有着清晰的大街区和规则的横平竖直的街道系统。

与纽约相比，历史半岛特征突出并与众不同，其城市街道有更为丰富的体验、多样的选择和出行路线。



城市体验的丰富变化  
自然节点  
出色的以人为尺度的街景



成为障碍的封闭区域  
缺乏功能、公共空间之间的互动

## 作为焦点的历史遗迹

历史半岛因历史建筑在内的一系列杰出古迹而拥有庞大的文化遗产。所有这些都是城市独特魅力和特点的一部分，并成为城市精神地图上的焦点。

### 宝贵的历史古迹

历史遗迹是出色的、受旅游者欢迎的目的地，它们根植于伊斯坦布尔的历史，讲述关于古罗马人、苏丹人和沙漠商队交易的故事。

历史景点可以分为两类：一种是“观赏类”，例如大教堂水池和博兹多瓦伦斯水道桥，另一类是“参与类”，例如大巴扎集市和大清真寺。这两种类型都具有巨大的潜力，构筑和丰富了城市生活。

然而有一些远离城市的历史遗迹与城市联系较弱，因而需要一个强大的网络将它们连通到中央城市地区。

### 缺乏互动

不幸的是，一些历史遗迹由于封闭的外观和被外墙包围，与周围环境相隔离，连通极为有限，例如大教堂水池、圣索菲亚大教堂和大

学。特别是托普卡帕宫受到地形环境、宫殿墙壁的限制，仅有少数入口可以连接城市。

因此，这些遗迹显得十分内敛，与周围环境没有任何交互。

关于历史遗迹有很多故事可以诉说演绎。然而，目前这些地方与大众的交流非常单一、落后、不生动，缺乏对历史背景的现代注解。

### 窘迫而拼凑的周围环境

对历史遗迹周边环境不恰当的使用导致其与周围公共空间融合困难。

重要历史遗迹的前庭后院的侵入式的停车（对人们的游览观赏）造成了实际和心理的障碍，例如在蓝色清真寺、苏丹阿赫迈特清真寺和居尔哈内公园入口到托普卡帕宫，君士坦丁纪念柱广场，以及瓦伦斯水道桥和考古公园。此外，停车场导致视觉和实体环境的严重恶化，

并降低历史遗迹周边的公共空间的吸引力和使用价值。

部分历史遗迹周围除了维护不善，还因为缺少公共长椅，缺乏逗留的可能性，例如在圣索菲亚广场，苏丹阿赫迈特广场和竞倍亚济广场。

### 签到式的旅游

历史遗迹分布广泛，其中包括集中在苏丹阿赫迈特地区的历史遗迹，都是关键的旅游目的地。然而实际上很多旅游者都是被大巴载着游览，形成了传统的完成清单式的旅游习惯。这样的情况下，典型的旅游者都是根据清单，将参观的目的地限制在一个局限的范围内，忽略了城市其他的品质和丰富性。

这一事实进一步证实了目前对历史遗迹的不当维护状况。

### 蔓延性的停车



艾哈迈德喷泉和托普卡帕宫入口。  
大量的旅游巴士、出租车和私家车定期占领这一空间。



瓦伦斯水道桥  
可能是最壮观的停车场



蓝色清真寺  
停车场占据了蓝色清真寺周围的宝贵空间，前院杂乱无章。



伟大的历史遗迹 - 伟大的故事，受欢迎的旅游目的地  
封闭的历史遗迹，与周围环境互动少



通往关键目的地的可达性受限  
历史遗迹周边不恰当的停车场  
与周围环境不融合  
签到式旅游



## 一个与水有关的城市

很少城市的特征或地标与水相契合。纵观历史，水是一个城市最强大和最有吸引力的特征，吸引着各种类型和各个年龄段的人群。

### 水为起点

伊斯坦布尔一直是一个以水为特征的城市。这是一个被水分隔的城市，也是一个以水为基础建立的港口城市。因为洗澡在当时是一项重要的社会活动，是公共空间中日常生活的一部分，水在古代罗马人组织城市过程中发挥了至关重要的作用。

### 标志性和象征性的水元素

伊斯坦布尔的人们由于宗教信仰和社会传统，与水建立了最活跃和最明显的关系。

因此，这座城市的公共领域具有强烈的水传统，水元素广泛存在于整个城市，以冷饮水

喷泉、公共澡堂、广场和公园的当代喷泉、历史开放的地下蓄水池和在清真寺的传统供水设施等形式呈现。

公共澡堂原本是清真寺的附属建筑，其构成了土耳其蒸气浴和洗礼仪式的传统设施，同时也有社交的重要一面，被人们用作为会议场所。澡堂已融进了日常生活，从过去延续至今依旧是当地人健康、身体文化以及聚会社交的中心。

### 水—必需之物和欢乐之源

在拥有炎热夏季的伊斯坦布尔，低温饮用水是基本的必需品。而城市众多冷水喷泉一直以来为公民提供清爽的用水。因此，喷泉是街

景中的一大特点并频繁出现。喷泉有各式各样的布局，从优雅鲜明的亭台造型到更为简单、与建筑立面整合一体的设计。遗憾的是，许多喷泉现状堪忧，再无喷水。

更多当代和传统的喷泉位于城市的广场和公园里作为布景之用，也加强了休闲的氛围。一些公园喷泉在维修和服务方面也令人担忧，尤其是在博兹多安引水渠公园的喷泉，状况堪忧。

通常，喷泉具有“观赏水”的特征，然而设计中没有考虑到人与水互动的可能性，因此忽略了展现水的魅力和吸引力。



**蓝色清真寺**  
喷泉是清真寺活跃的焦点。



**苏丹阿赫迈特清真寺**  
喷泉所在的休闲公园是圣索菲亚大教堂的一个耀眼背景。



可见和可达的水元素通过不同的设计丰富了公共空间里的喷泉



很多喷泉似乎有故障  
大多是“被动”的水元素  
一些公园和广场喷泉维护不良

# 普遍的水元素

喷泉的主要分布点



来源：法提赫市 2010，盖尔建筑师事务所在有关街道开展调研

## 失衡的城市

历史半岛中心功能丰富多样，但不同功能分布散落，以大型单一功能区的形式存在。功能分布分散，加上社会高度商业化，导致城市失衡。

### 过于商业化的地区

为促进多元发展，激发城市活力，城市需要不同的功能和活动，以招致和吸引不同人群，保证日间和夜间的活跃度。历史半岛中心由多个单一目的性活动的单一功能区组成。特别是巴扎区以商业活动为主，日间熙攘忙碌，夜晚却空寂无人。商业活动包括正式和非正式两种，因此在工作日办公时间后和周日，一些地区的街道商贩仍非常活跃，形成一种亚文化。法提赫市内共有 65,000 名商人。

### 飞地居民

在城市中心拥有居住人口是任何城市的一大优势，因为居民能日夜不休地为城市注入活力。再者，归属感和所有权都让居民更加关心和依恋城市。

历史半岛中心的夜间人口约为 55,635 (2007)，集中于研究区域边缘的两个区。这使得城市中心的其他区域鲜少有人居住，并塑造了伊斯坦布尔是“没有居民的城市”的印象。事实上，伊斯坦布尔的每公顷居民数远远超过墨尔本和哥本哈根等城市。另外，居民区面积

有限，人口密度高，更放大了不同区域的人口反差。尽管特定区域人口集中，这些区域也有本地服务和零售业务，进而提升了区域的功能多样性。然而，这些区域对本地人并无太多吸引力。

### 用户失衡

历史半岛中心人口密集，每天有 2,500,000 人在这座城市。大量人口每天通勤到这里，从事贸易、教育和旅游活动。城市的公共交通系统和基础设施（桥梁、街道和停车设施）因而饱受压力。整体来讲，这些都对城市环境和整体可持续发展造成了严重的负面影响。

### 旅游城市

伊斯坦布尔，特别是历史半岛中心，全年都是深受旅游者喜爱的旅行圣地，过夜旅游者和一日游旅游者都很多。主要旅游景点集中在苏丹阿赫迈特附近，因而酒店和其他旅游设施在此聚集，在该区域形成了“观光城”。旅游者为城市注入活力，烘托了国际化氛围。但是，旅游者人数受季节影响较大，冬季人口稀少。

法提赫区每年接待 6,693,460 位旅游者，

平均每晚接待 18.338 位过夜旅游者。旅游者平均停留时间为 2.4 天。对比历史半岛中心过夜旅游者数量和夜间人口，可以发现约 25% 人口为旅游者，75% 为居民。

### 大学城

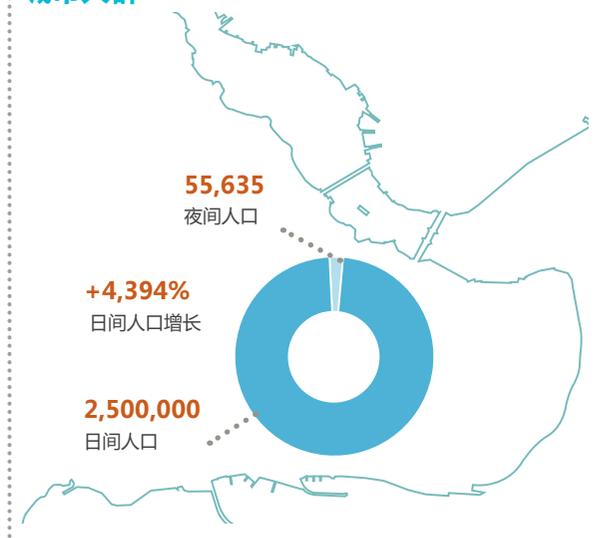
通常，学生是一个城市多元文化与活力的重要来源，因为他们以更热情、更创造性的方式与城市互动。

很幸运，在历史半岛中心，很多学生在伊斯坦布尔大学读书。2010-2011 学年，约 54,920 人入学。众多的学生和中心优越的地理位置有利于产生协同效应，为半岛创造了巨大发展潜力。

但伊斯坦布尔大学和伊斯坦布尔商业大学都是封闭式校园，因此城市很难充分利用其战略位置，提升多元化氛围。

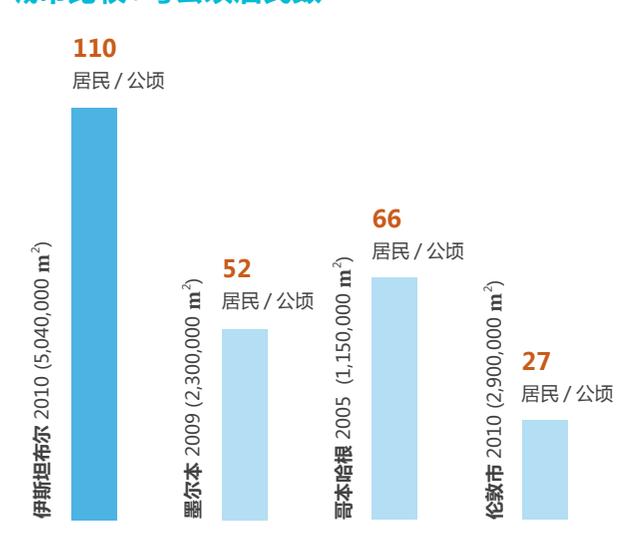
并且，只有极少数学生居住在历史半岛中心——众多学生中，仅 120 人居住在学生宿舍区。因此，城市失去了利用学生这一群体丰富城市人群和生活的机会。

### 城市人群



来源：土耳其统计局，2007

### 城市比较：每公顷居民数



来源：法提赫市 2010，伊斯坦布尔文化和地方理事会 2010

☺ 旅行圣地  
学生众多的大学城  
在调研区域邻里氛围浓厚  
旅游区域之外氛围真诚友好

☹ 拥有很多单一功能区和过度商业化地区的城市  
中心区域居民较少  
城市人群失衡  
很少学生居住在历史半岛中心

# 功能单调的城市区域

功能分布



在法提赫市 2010 年 10 月会议中功能分区确定

## 受挑战的视觉环境

审美品质和视觉环境是影响人们感知城市质量的自然因素。我们在不同程度接触城市时的所观所感构成了我们的城市体验。历史半岛中心及其周围很多地方的视觉环境显示：这个城市缺乏精细化设计。

### 视觉与审美协调度欠缺

视觉环境讲述了城市的状态，并向来访者道出：“欢迎来到我们的城市！”

视觉环境包括基础设施、街区公共设施、路面、植被、照明等城市元素，以及道路空间、人行道、开放空间、空间的安排和设计等公共领域总体规划。营造优美的视觉环境也是在既定空间解决具体问题、提升细节质量的过程。

公共领域有很多设施和信息，以确保交通正常运行、行人安全通行、寻路方便、夜间照

明有效，同时也为市民提供其他服务。在历史半岛中心的部分区域，这些元素过于繁杂，占据了大部分街景，呈现出杂乱且令人厌倦和困惑的景象，造成严重的视觉环境污染。

在名胜古迹周边等地，设施布置缺乏全面的思考和规划。到处是突兀的交通基础设施，行人桥、立交桥、不合适的停车场，城市元素随机散落，质量低下，疏于维护。我们需要考虑整体规划的一致性和协调性，并且仔细选择材料，雕琢细节。

人类天生需要感官刺激，这源于我们感知

世界的方式。从过去几十年历史半岛中心的交通管理措施和城市规划来看，显然这些基本的天然需求并未得到重视。因此很大程度上，人们很难通过双眼，尽情感知历史半岛中心。

### 突兀的交通基础设施



阿卡萨利商业区的天桥



令人困惑的街景



蓝色清真寺



君士坦丁广场

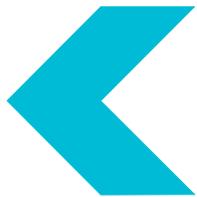
对车辆交通可达性的高度重视导致了城市环境的整体恶化，主要体现在混乱的街景和阻挡人们眺望名胜古迹的众多基础设施。同样，机动车辆的停放占据了大量空间，降低了安全感和视觉美观度，影响了城市质量。



公共空间和建筑为营造迷人的城市环境和视觉享受打下良好基础。



突兀的交通设施降低了公共领域的视觉美观度。  
名胜古迹和重要公共区域受到不协调的城市元素的影响。  
维护不力和质量低下破坏了视觉环境。



### 大量阻车桩

街道经常使用阻车桩来警示行人、隔离车辆，使得人行道和视觉环境杂乱。多样设计加上疏于维护，导致街景并不悦目。



海滨广场——拉吉普古墨斯帕拉街



苏丹阿赫迈特广场



奥尔杜街——公交总站

### 拥挤的售货亭和服务站

售票处、售货亭、自动取款机不协调地聚集，尽管为人们提供了必要的服务，但它们规格不一，质量低下，聚集在一起并不能作为重要公共空间的标志。



拉吉普古墨斯帕拉街



阿莱马达尔街——居尔哈内公园



苏丹阿赫迈特广场

### 显眼的标识

庞大的“60公里/小时”商业标识占领了街景，与周边环境和人口规模十分不协调。人们总有设置过多标识的倾向，而一些导向附近目的地的标识未经调整，看起来并不能够吸引人。



奥尔杜街——公交总站



穆拉迪耶街



弥撒帕萨街



伊沙克帕夏街

### 缺乏吸引力的垃圾收集点

目前垃圾回收箱放在街道的显眼位置，不仅挤占步行空间，而且从视觉、气味以及宜人程度上降低了街道品质。

## 第2部分 步行适宜度

### 发展潜力



#### 行人众多

在伊斯坦布尔，步行的人非常多。这为街道增添了活力，促进了健康且可持续的交通模式。

### 面临挑战



#### 拥挤的人行道

有些街道过于狭窄拥挤，严重损害了步行体验，使部分人群望而却步。



#### 人行道上停车

车辆经常停在人行道，占用了步行的空间。不守规则的驾驶行为严重影响了带孩子的家庭、老人以及残疾人。



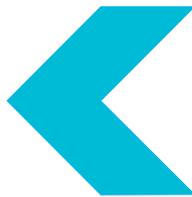
#### 疏于维护的人行道

因疏于维护，人行道路面破损，照明不足。可见那些每天必须步行的人并未得到应有的尊重和关心。

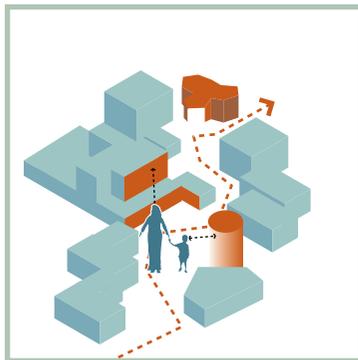


#### 混乱的路口

为缓解车辆交通拥堵，创造更大空间，城市在人行桥、地下通道等步行设施上作出了妥协，路口步行设施并不完善。

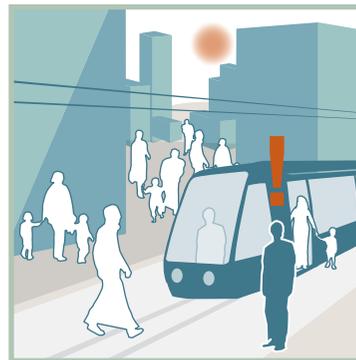


## 发展潜力



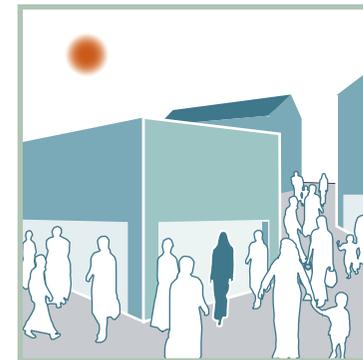
### 引人入胜的步行路线

得益于独特的地形和城市结构，伊斯坦布尔拥有很多引人入胜的街景，为行人提供了多样的步行体验。



### 日间充满活力

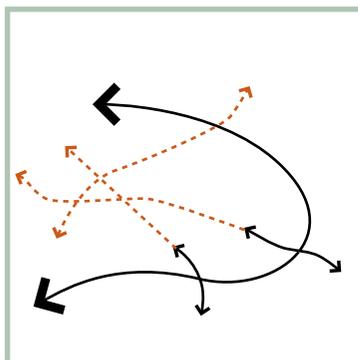
白天，很多商人和旅游者在伊斯坦布尔开展各类活动。大街小巷，人潮涌动。



### 高效的有轨电车

有轨电车在当地十分普遍。有轨电车的运营从东部隔离了主街道，为历史半岛中心的这一区域营造了宁静的氛围。

## 面临挑战



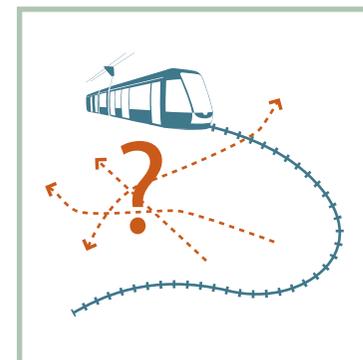
### 不清晰的步行网络

城市没有清晰的步行网络。只有几条主要步行线路，且它们之间的联结并不紧密。



### 夜间缺乏安全感

夜间，城市中心非常荒凉。居民稀少，大巴扎集市关闭，毗邻街道冷清，夜间活动很少，这些都让过路行人感到不安。



### 不足的公共交通系统

除了海滨区域有市郊铁路和公交外，城市中心只有有轨电车。因此，有轨电车通常过于拥挤，难以满足出行需求。

## 夏季工作日的行人流动

我们在历史半岛中心选定一些街道开展行人流动调研，广泛涵盖了与公共交通枢纽、滨海步行道和游览胜地紧密相连的城市中心街道和边缘街道路线。

### 行人聚集

调研涵盖了早晨 8 点到夜间 10 点间在选定路线上的行人流动。

调研结果显示了街道行人流动的数量层级。矢量图描述了在选定街道和节点的行人数量。有些区域行人众多，有些则很少。

研究区的中部和北部行人最多，这里是通往主要旅游者目的地和公共交通的入口和街道。而在南部和城墙周围等更本地化和较偏远的街道，全天行人都较少。

### 最繁忙的街道

最繁忙的地区在加拉塔大桥附近，包括联结北部滨海和中心的拉吉普古墨斯帕拉街行人

地下通道、渡船总站旁边的雷沙迪耶街以及加拉塔大桥本身的上下两层。另外，大巴扎集市附近，在集市的倍亚济入口、临近集市的耶尼斯利俄街以及公共交通系统也有很多行人。加拉塔大桥和渡船总站是从金角湾通向半岛的重要通道，大巴扎集市则是与公共交通枢纽相连的旅游胜地。

### 减少的夜间行人

夜间的交通情况与日间相似，大部分行人分布在半岛的北部和中部。与很多城市一样，晚上 7 至 8 点当大巴扎集市和很多商店关闭后，大部分调研街道的行人数量减少。众多从事商业活动的通勤者在夜间离开半岛，更加剧了这一现象。工作时间内，因缺少夜间活动，通往

大巴扎集市的街道空寂无人。

### 增多的行人

值得注意的是，一些街道在工作时间后的行人数量反而上升，比如苏丹阿赫迈特公园，这里有丰富的夜生活，吸引了大量旅游者。相似地，阿比克街和卡帕尔兹街的餐馆和酒店在夜间有更多旅游者光顾。另外，毗邻历史购物中心的阿德南曼德列斯家园大道有餐馆和娱乐场所，夜间旅游者很多。白天肯尼迪街和滨海步行道的行人较少，但夜晚当人们在公园聚集时，这里的行人明显增多。

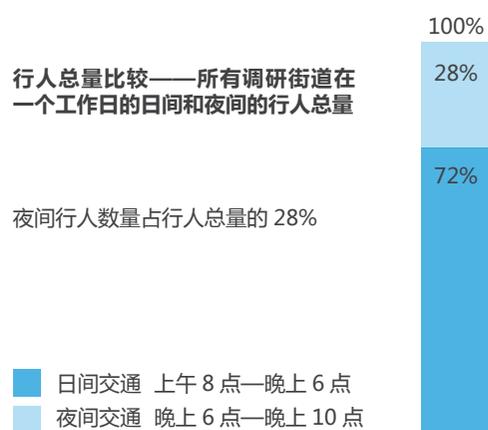


夜间南部滨海区域行人增多



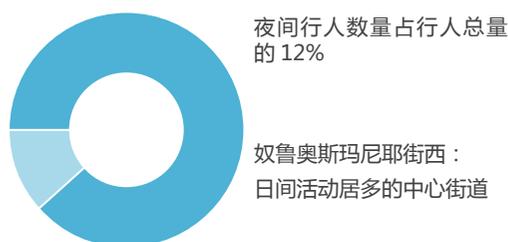
中心区域外行人稀少  
夜间中心街道的行人交通密度降低  
夜间大巴扎集市附近街道空寂无人

### 日间中心街道人群聚集



### 夜间行人最多与最少的比较

A 奴鲁奥斯玛尼耶街



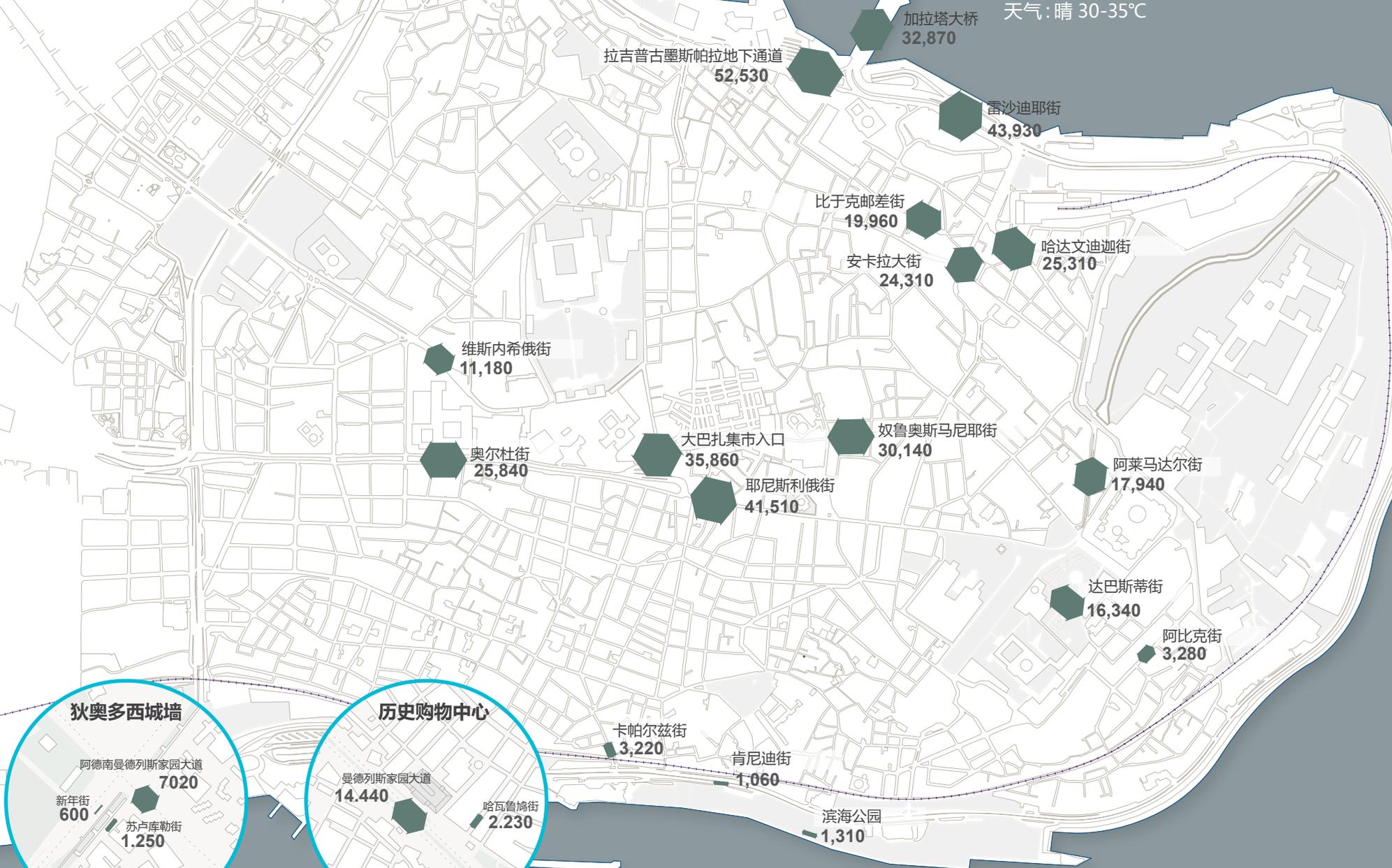
B 滨海公园



注：夏季工作日的夜间交通详见 103 页数据附录。

# 工作日日间步行交通

上午8点到晚上6点每个连接点的  
行人总量  
调研日期: 2010年7月15日, 周四  
天气: 晴 30-35°C



**狄奥多西城墙**

- 阿德南曼德列斯家园大道: 7020
- 新年街: 600
- 苏卢库勒街: 1,250

**历史购物中心**

- 曼德列斯家园大道: 14,440
- 哈瓦鲁姆街: 2,230



## 夏季周六的行人流动

周六的步行交通规律与工作日相比没有明显的不同。半岛中心及北部的主要街道行人最多，更加本地化和在外围的街道行人最少。

### 周六最繁忙的街道

与工作日相似，在加拉塔大桥及其附近出现的行人最多，该区域与渡船总站临近，也属于大巴扎集市地区。

### 行人小幅增多

调研显示周六的行人比工作日更多。超过半数的调研街道在周六有更多行人。

南部地区的肯尼迪街和滨海步行道行人增幅最大，这得益于滨海公园的休闲功能。另外，通往半岛的拉吉普古墨斯帕拉街行人地下通道

与通向苏丹阿赫迈特和其他旅游景点的阿莱马达尔街在周六的行人数量是工作日的1.5倍还多。

### 减少的夜间行人

周六夜间行人特点与日间相似，半岛北部和中心区域行人最多。

与工作日相似，周六大部分街道的行人数量从晚上7点到8点开始减少。

### 周六夜间效应

与工作日夜间相比，周六夜间的行人数量

明显呈现了“周六夜间效应”，人数为工作日的五倍之多。

与工作日相似，一些街道在夜间行人更多。这些区域与工作日的情况相近：苏丹阿赫迈特区域、毗邻历史购物中心的阿德南曼德列斯家园大道、滨海公园以及南部的餐馆街道卡帕尔兹街。

周六夜间的行人总量比工作日增加近25%。



周六在中心街道行走的人更多  
南部滨海区域的日间行人增多



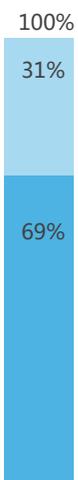
南部滨海区域的夜间行人显著增多  
中心区域外行人稀少  
大部分中心地区行人在夜间大幅减少  
大巴扎集市附近的街道在夜间空寂无人

### 日间与夜间行人交通对比

行人总量比较——所有调研街道在一个周六的日间和夜间行人总量

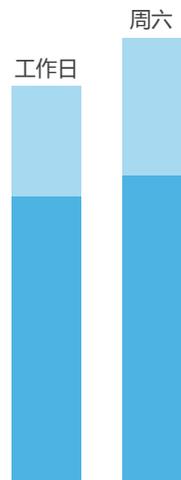
夜间行人数量占行人总量的31%

■ 日间交通 上午8点—晚上6点  
■ 夜间交通 晚上6点—晚上10点



### 工作日与周六行人交通对比

比较：早上8点到晚上10点期间工作日和周六的行人交通对比



夜间增长  
**+24%**

日间增长  
**+8%**

与工作日相比，周六行人更多  
**+12%**

■ 日间交通 上午8点—晚上6点  
■ 夜间交通 晚上6点—晚上10点

# 周六日间步行交通

上午8点到晚上6点每个连接点的  
行人总量  
调研日期: 2010年7月15日, 周四  
天气: 晴 30-35°C



## 与其他主要街道的对比

将法院街—耶尼斯利俄街—奥尔杜街与世界上其他主要街道相比较，我们发现历史半岛中心主要街道承载的行人数量与其他街道几乎相同。

### 一条重要的城市街道

在历史半岛中心，法院街是连接大巴扎集市和苏丹阿赫迈特的重要通道。街道不对车辆开放，为步行营造了良好条件。考虑到庞大的城市人口，这条街上的行人本应更多，这值得注意。

法院街道的夜间行人规律与其他主要街道

大体一致。但不同的是，其他街道在周六夜间行人减少，法院街却略有增多。

### 最繁忙的连接点

与世界上其他主要街道相比，拉吉普古墨斯帕拉街的步行地下通道承载的行人总量惊人。

 人流量大的主要街道

 步行地下通道承载压力过大



法院街，伊斯坦布尔



摄政街，伦敦



百老汇，纽约



斯塔罗里耶步行街，哥本哈根



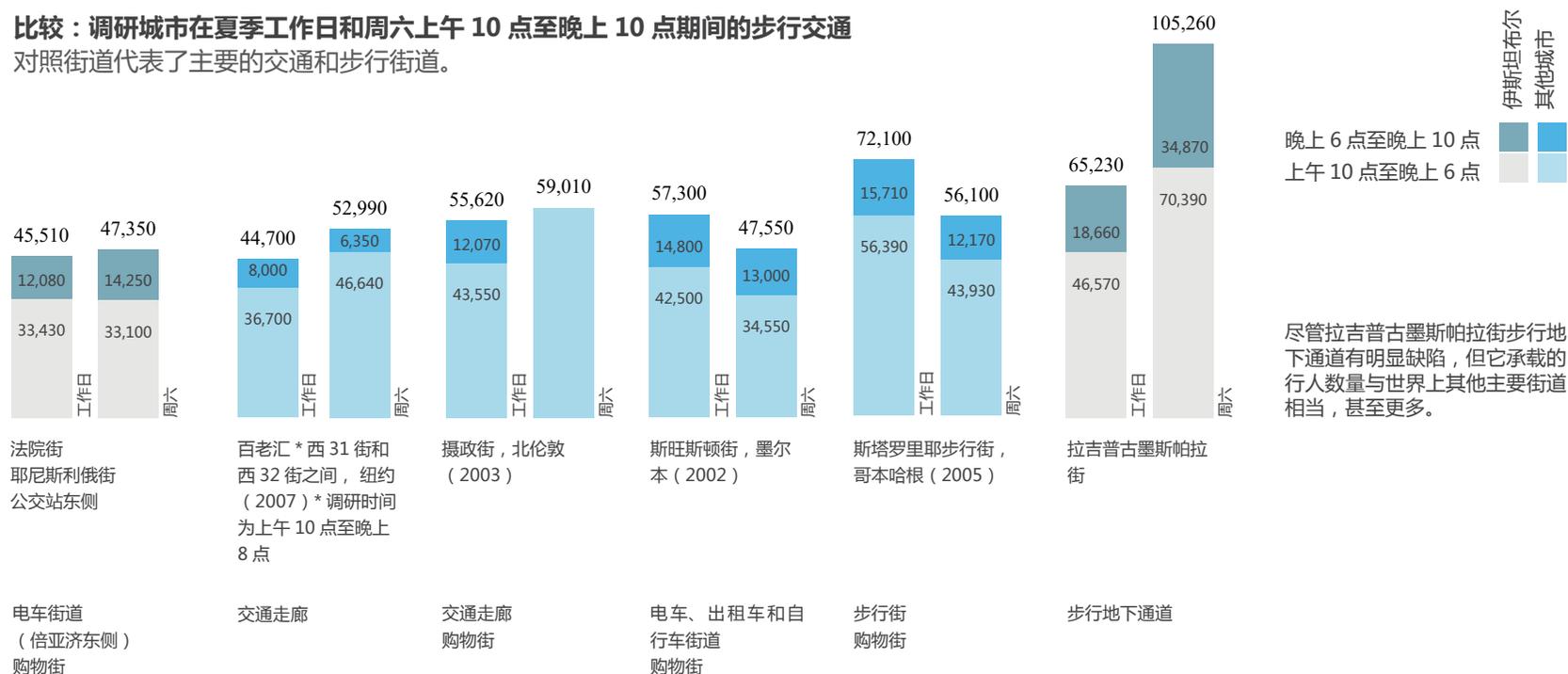
斯旺斯顿街，墨尔本



拉吉普古墨斯帕拉街步行地下通道，伊斯坦布尔

### 日间与夜间行人交通对比

**比较：调研城市在夏季工作日和周六上午 10 点至晚上 10 点期间的步行交通**  
对照街道代表了主要的交通和步行街道。



# 淡季工作日的日间交通



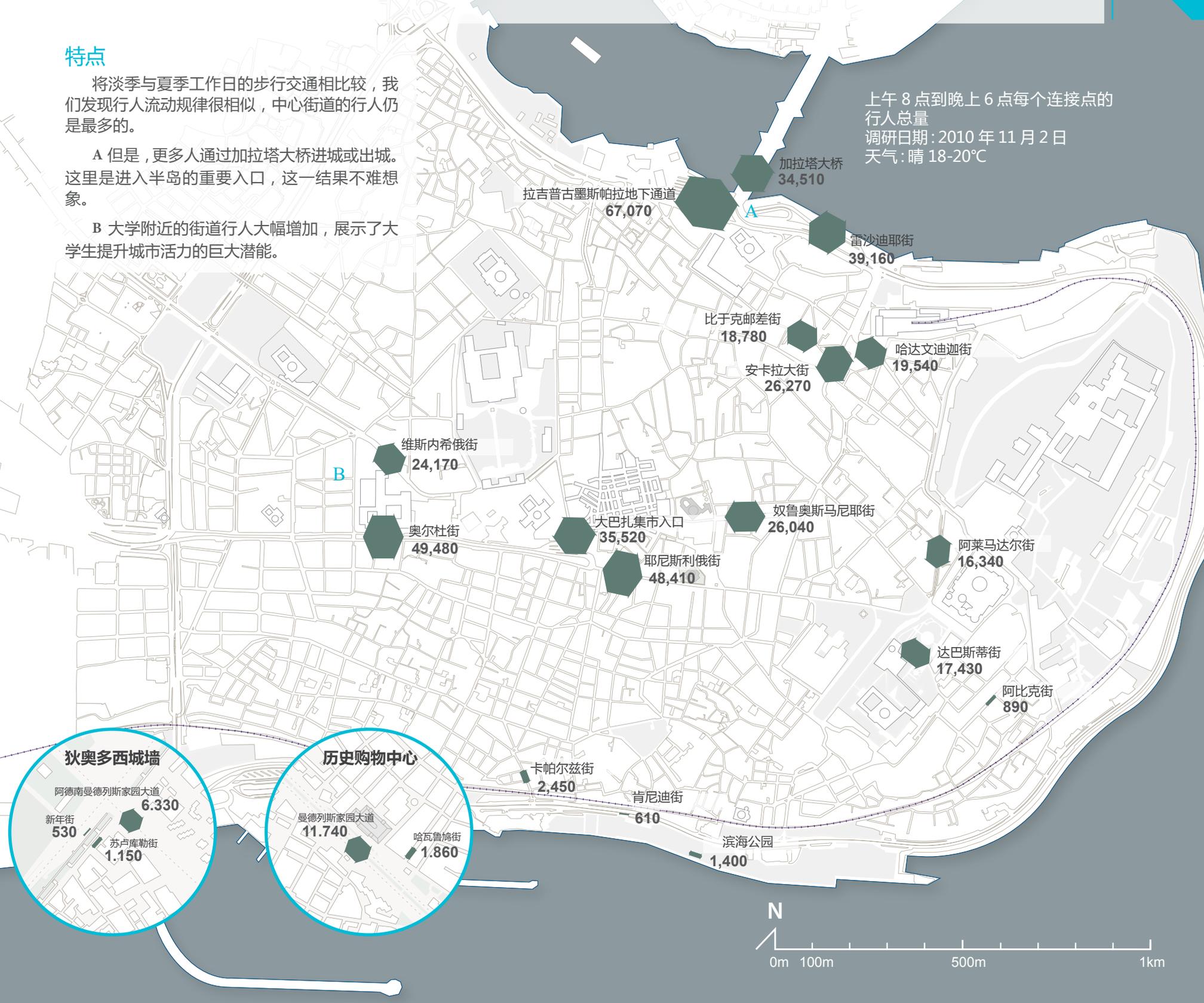
## 特点

将淡季与夏季工作日的步行交通相比较，我们发现行人流动规律很相似，中心街道的行人仍是最多的。

A 但是，更多人通过加拉塔大桥进城或出城。这里是进入半岛的重要入口，这一结果不难想象。

B 大学附近的街道行人大幅增加，展示了大学生提升城市活力的巨大潜能。

上午8点到晚上6点每个连接点的行人总量  
调研日期：2010年11月2日  
天气：晴 18-20°C



## 夏季工作日的行人流动

我们在历史半岛中心选定一些街道开展行人流动调研，广泛涵盖了与公共交通枢纽、滨海步行道和游览胜地紧密相连的城市中心街道和边缘街道路线。

### 最繁忙的连接点

在全天调研中，拉吉普古墨斯帕拉步行地下通道、雷沙迪耶街、加拉塔大桥、耶尼斯利俄街和嘉迪切拉什街是最繁忙的街道和连接点。其中三个毗邻金角湾海滨区域，与公共交通、渡船总站、休闲城市广场和旅游景点相连。而加拉塔大桥和地下通道是进入半岛的重要通道。另外两条街道临近倍亚济广场、大巴扎集市、大学和公共交通。

### 繁忙的周六

大部分调研街道在周六更为繁忙，特别是那些与中心城市景点连接的街道。肯尼迪街、海滨公园步行道和南部的卡帕尔兹街行人数量大幅增加，这源于海滨公园的休闲功能，那里有游乐场、咖啡厅及海鲜餐馆。

拉吉普古墨斯帕拉地下通道虽然空间有限，却非常繁忙。在周六，行人增加 58%，地下通道更是超负荷运转。

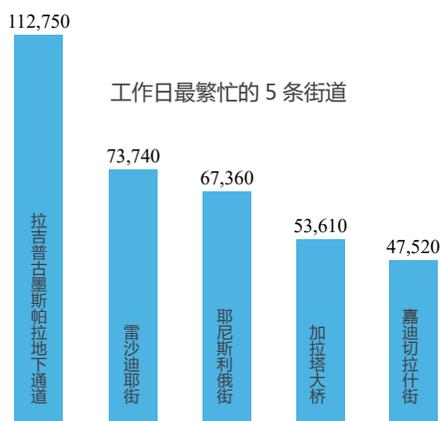
### 夜间交通——规律的改变

大部分街道在工作时间后行人减少。特别是在通向大巴扎集市的街道，行人活动急剧减少，空寂无人。值得注意的是，有些调研路线在夜间更为繁忙。这些路线联通了旅游景点和其他旅游者聚集地，包括餐厅和影院。与上午 8 点到晚上 6 点相比，南部海滨步行道在晚上 6 点到 10 点期间行人更多。但整体而言海滨区域行人不多，可见更多是本地人在该区域活动。

### 最繁忙的连接点

#### 最繁忙街道的比较

数字包括日间和夜间数据



### 工作日与周六比较

将一个工作日与周六相比较 +12% ...



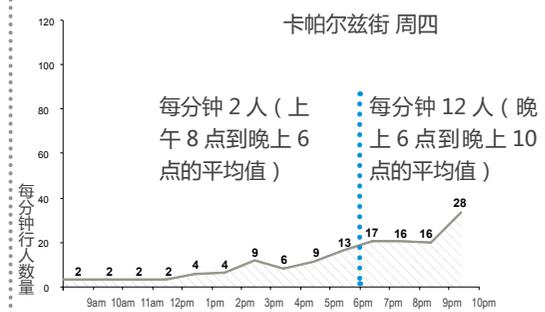
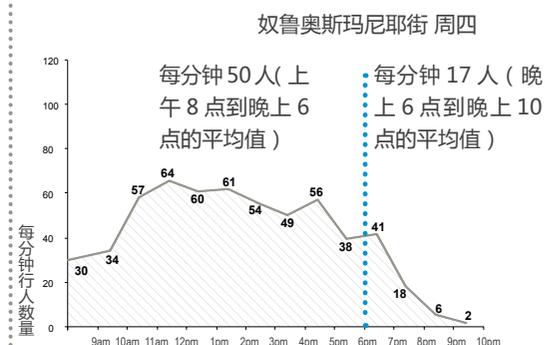
#### 比较：工作日与周六

拉吉普古墨斯帕拉地下通道



### 全天交通

比较：全天的行人流动规律



## 普遍的拥挤

历史半岛中心的主要魅力之一来源于活力四射的公共生活。街道生机勃勃，户外咖啡厅和多彩购物场所林立，这些都令城市格外迷人。然而，有时狭窄的街道和庞大的人流使街道拥挤不堪，步行体验大打折扣。



### 调研地点的全天行人流量



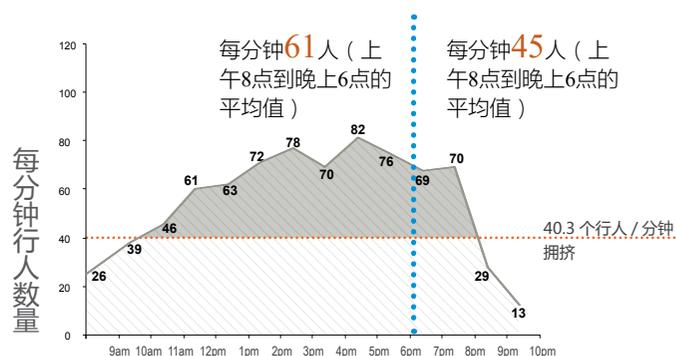
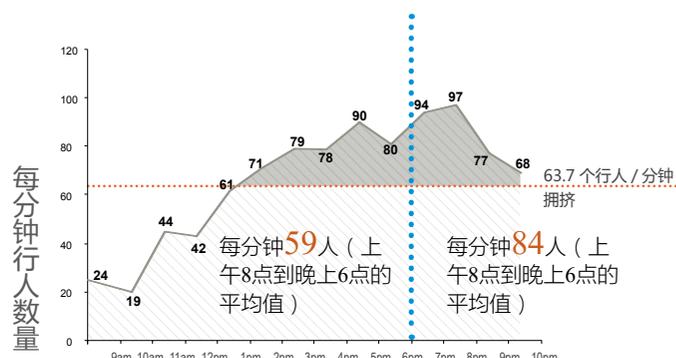
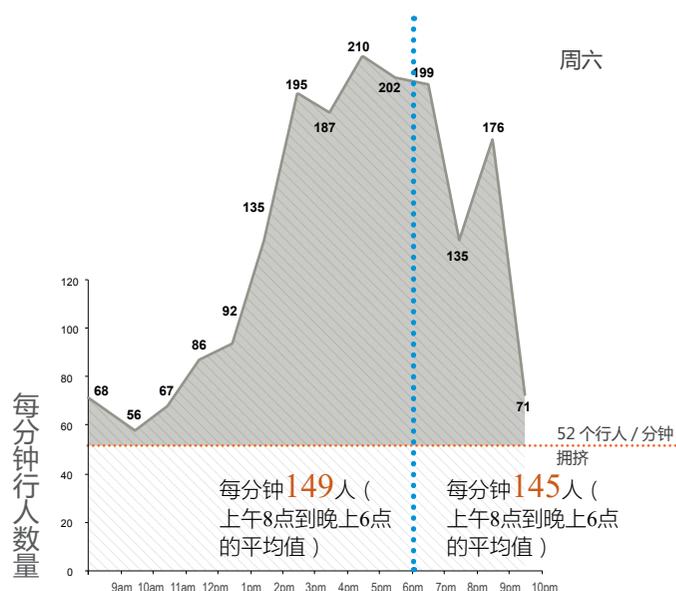
拉吉普古墨斯帕拉大街——步行地下通道



雷沙迪耶街——北部滨海区域



嘉迪切拉什街——大巴扎集市入口



### 拥挤的街道和人行道

行走不受干扰是衡量城市可达性和步行适宜度的关键指标。历史半岛中心空间有限，步行交通繁重，中心街道并不通畅。

盖尔建筑师事务所研究显示，人行道每1米宽度每分钟有13位行人经过是舒适步行的上限。超过这个程度，街道就过于拥挤。这不仅与街道能实际承载的人数有关，也与步行体验的质量密切相关。

当哥本哈根 Stroget 的主要步行街上每米每分钟超过13个人，人们就开始寻找其他路线了。过去30年都是这样！

我们调研了行人流量与步行空间的关系，发现拉吉普古墨斯帕拉街地下通道、雷沙迪耶街和嘉迪切拉什街等重要连接点比较拥挤。

很多时候，街道设施、标识、商业展示等因素阻塞街道，减少了人行道的自由行走空间。

受到商业展板的影响，步行地下通道的行走有效宽度缩减了40%，加上行人过多，导致严重拥挤。



工作日和周六的大部分时间里，主要连接点都很拥挤。

## 多样性的缺失

我们在选定地点开展了“年龄与性别”调研，以了解公共空间不同人群的情况。我们通过年龄层和成年人性别两个标准来划分行人。

### 儿童和老人很少

工作日的历史半岛中心有哪些人？各地点全天的调研显示，15至65岁的青少年和中年人占据所有行人的近90%。尽管这个年龄范围已经很大，但仍有缺失。街道缺少0至7岁的儿童和65岁以上的老人。

若对比儿童和老人的分布，则儿童数量更多。

全天不同时段儿童的数量也有差异。和其他城市相比，伊斯坦布尔的儿童更多，并且会在街上活动到更晚，尽管公共领域为孩子提供的活动并不多。

老人的情况也各不相同，但其步行规律与其他很多城市类似，夜晚他们会待在家里。伊斯坦布尔地形复杂，街上缺少合适的休息设施，因而老人在街上活动并不那么容易。

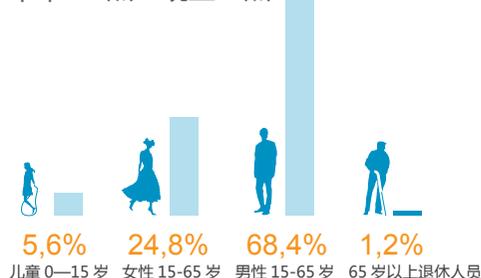
### 男性更多

15至65岁年龄组的行人中，全天在大多数街道男性都要更多。在绝大多数街道，男性行人是女性行人的两倍还多。

#### 年龄和性别分布

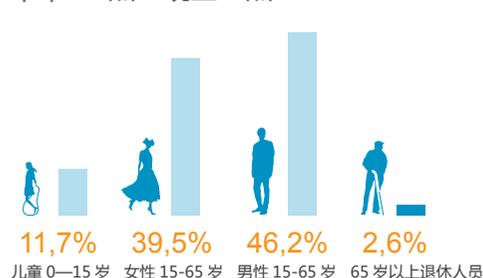
##### 加拉塔大桥

中午12点—晚上8点



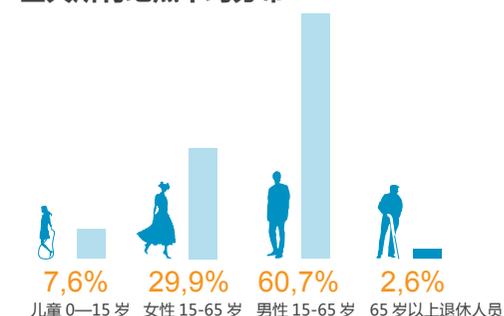
##### 拉吉普古墨斯帕拉街地下通道

中午12点—晚上8点



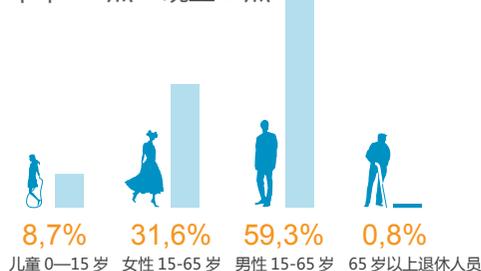
#### 年龄和性别分布

##### 全天所有地点平均分布



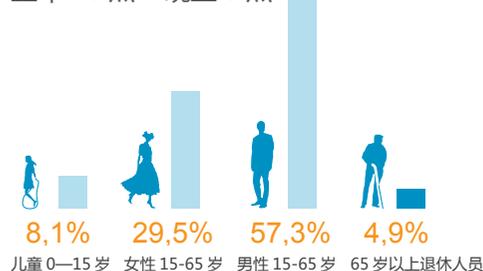
##### 瓦吉夫汉尼街——香料市场入口

中午12点—晚上6点



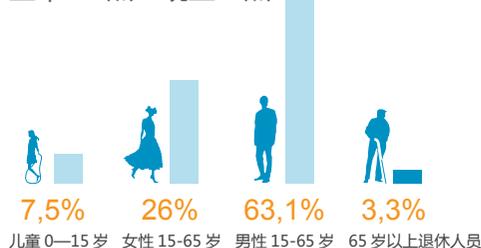
##### 嘉迪切拉什街——大巴扎集市入口

上午10点—晚上8点



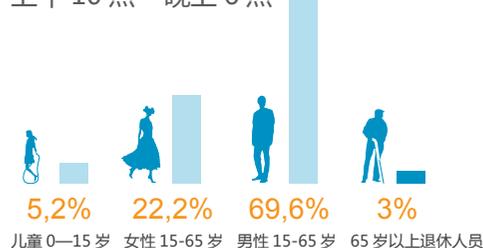
##### 耶尼斯利俄街

上午10点—晚上8点



##### 奴鲁奥斯玛尼耶街

上午10点—晚上6点



部分人群缺失  
多样性缺失

## 两个案例



### 夜间女性行人极少

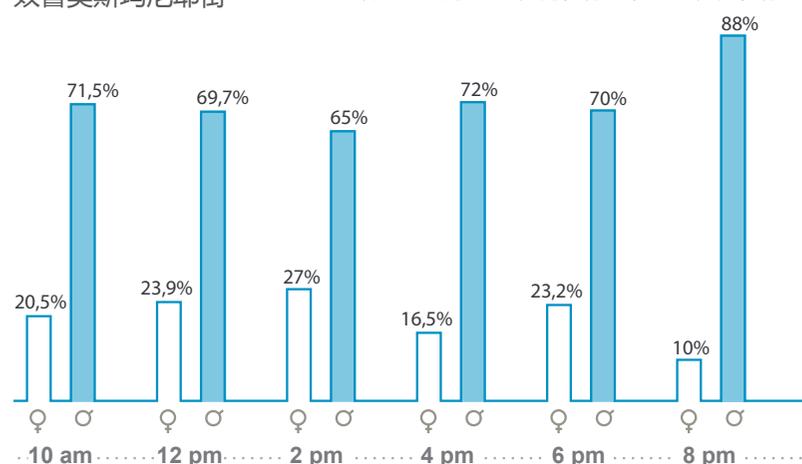
奴鲁奥斯玛尼耶街是通往大巴扎集市和苏丹阿赫迈特区域的重要连接点之一。调研显示全天此处的男性行人占绝大多数——男性行人比女性多3倍。晚上7点工作时间之后，这一差距更加明显。到了晚上8点，男性行人几乎是女性行人的9倍之多。

调研显示，由于某些原因，在夜间，女性感觉这条路线并不舒服，会绕道而行。

### 全天行人流动

奴鲁奥斯玛尼耶街

日间约 70% 为男性行人，22% 为女性行人  
晚上 8 点约 90% 为男性行人，10% 为女性行人



奴鲁奥斯玛尼耶街——日间

夜间

在日间是通往大巴扎集市的重要枢纽。但集市关闭后，行人很少，并成为男性占绝大多数的会面场所。

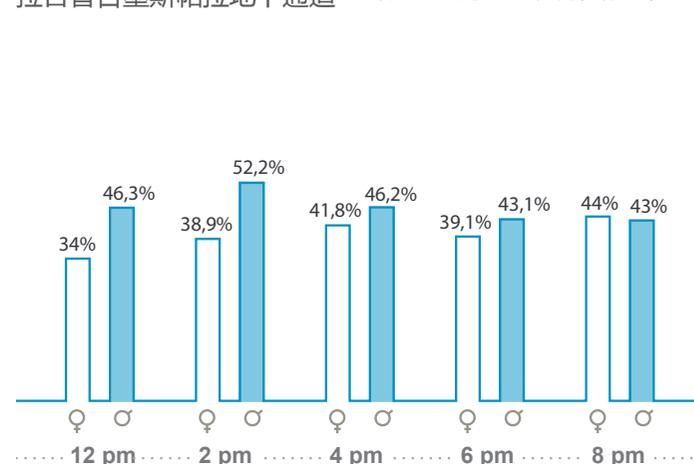
### 一个性别平衡的连接点

从性别“平等”的角度来讲，拉吉普古墨斯帕拉街地下通道表现最为突出。男性行人约占 46%，女性行人约占 40%。调研显示，该地下通道是行人最为多元化的连接点，儿童和女性所占比重最高，也有一定数量的老人。也许是因为该地下通道是通往历史半岛中心的重要入口，因此要进入半岛的人们除此之外没有更多选择。

### 全天行人流动

拉吉普古墨斯帕拉地下通道

日间约 46% 为男性行人，40% 为女性行人  
晚上 8 点约 43% 为男性行人，44% 为女性行人



拉吉普古墨斯帕拉街——地下通道

在该地下通道，男性行人和女性行人数量十分接近。这里既是交通要道，也是交通难点，父母不得不抱着孩子上下台阶。

## 像交通机器的城市

历史半岛中心面朝大海，拥有美丽的天际线。然而，进入半岛的行人却有着完全不同的体验。从困难的交通状况，我们可以发现，多年来伊斯坦布尔一直把机动车交通放在首要位置，忽视了步行交通。

### 缺乏吸引力且令人困惑的入口

半岛周围被庞大的基础设施环绕，地形复杂，行人进入城市较为困难。主要入口承担了大量车辆交通，对行人而言不友好也不方便。城市为行人安全和方便穿行作出的努力不多。因而行人经常处于尴尬境地，可能耽搁在交叉口，被迫绕路而行，最为糟糕的是，他们可能违法穿行，将自己置于危险之中。

### 交通相关的障碍

为促进车辆流动，那些宽敞的街道——阿塔特尔克大道、肯尼迪街、雷沙迪耶街、拉吉普古墨斯帕拉街、塞萨迪巴希街和奥尔杜街——成为了历史半岛中心内步行的严重障碍，限制了行人抵达毗邻街区和海滨区域。

### 拥挤的街道

多年以来，半岛内的车辆越来越多，很多街道交通拥堵严重。特别是大量旅游者巴士侵

占了狭窄的街道，使得精细的街道网络更加拥挤。

### 不愉快的通勤

多人开车通勤进入半岛，大幅加剧了街道拥挤和基础设施压力。行人因此不得不忍受被车辆交通侵占的步行环境，饱受噪音、烟雾污染和震动感困扰。

### 广泛设置行人专区

为解决这些问题，城市广泛设置行人专区。2011年2月，法提赫行人专区项目在主要位于大巴扎集市以北的90余条街道设置行人专区，在上午10点到下午6点之间通过柔性护栏控制车辆，只允许应急、服务等特殊车辆通行。

这无疑是在建设行人友好型城市的正确方向上迈出的重要一步。在改造之后，这些街道的景象大幅改善，为行人提供了更平和的步行

环境。但街道布局与设计还需按照行人优先的原则进一步提高。

然而，如果不能减少和规范交通流量，上述方法会让其他街道承受更大压力。

### .....但是交通还会更加繁忙

城市现阶段实行的交通规范措施与建造联通亚洲和历史半岛中心的公路隧道项目相冲突。因为隧道一定会把无数车辆引入库姆卡皮南部的历史半岛中心，预计每天有65,000至70,000辆车。因此肯尼迪街将在隧道出口西侧拓展出4条车道，这将给滨海公园造成很大的负面影响。滨海公园是半岛最重要的休闲场所之一，隧道项目会严重损害其休闲使用价值。

交通拥堵、空气质量低下、噪音过大等现存交通问题将进一步加剧，行人与车辆之间的矛盾预计也会加深。



**佩克哈恩街**  
无序驾驶的车辆占领了狭窄的街道，造成交通拥堵和秩序混乱。

**拉吉普古墨斯帕拉街**  
交通导向的街道设计导致了不愉快、不适宜的步行条件，路障和安全岛很多。

**阿塔特尔克大道 / 拉吉普古墨斯帕拉街**  
入口处以模糊和低质的环境问候行人。

41% 的伊斯坦布尔居民希望城市交通得到优化。  
55% 的伊斯坦布尔居民因交通拥堵而困扰。

来源：城市时代伊斯坦布尔会议，2009年11月

广泛设置行人专区  
至2011年2月，90条街道设有行人专区

模糊且不友好的入口  
被交通基础设施包围  
交通主导——车辆优先于行人  
交通障碍较多

街道拥堵  
高速无序驾驶  
很多街道噪音过大  
未来的基础设施计划将引入更多车辆

# 城市快速路系统



### 对噪声级的身体反应

噪音是造成不安和压力的普遍问题。我们在选定地点进行了测试。

57.5 分贝以下：可使用正常音量

57.5-64 分贝：需提高音量

64-70 分贝：需很大音量，且会增加周围环境的紧张感

70 分贝以上：需大声喊叫

90 分贝以上：在该环境暴露 8 小时后，听力受损

N

0m 100m

500m

1km

## 模糊的步行网络

伊斯坦布尔拥有充足的精细网络结构，提供了多样出色的城市体验和路径选择，但是走在历史半岛中心，就会发现城市缺少整体清晰流畅的步行网络。

### 历史城市的脊梁

多年以来，法院街就是东西向的交通要道，它与奥尔杜街一同联结苏丹阿赫迈特和阿克萨赖省，构成了城市的脊梁。该路径通向城市的很多主要目的地，日夜都有大量行人经过。作为正在实施的行人专区项目的一部分，法院街被优先用于公共交通和步行，营造了优质平和的街道环境。然而，城市将该街道定位为交通走廊，疏于设置休息设施，人们很难在街上停留。街道连接了苏丹阿赫迈特广场和金角湾，尽管这条路径并不清晰。但它与海滨区域联结很弱，没能成为更大网络体验的一部分。

### 饶有趣味的精细网络

法院街以北和以南的区域由有趣且复杂的狭窄街道构成。精细的网络为行人提供了众多选择。然而，这些城市结构通常像迷宫一样，容易迷路。很多街道缺少路牌，更加剧了这一情况。另外，狭窄的街道在白天非常拥挤，大量行人和车辆通过，识别方向就更难了。



法院街不再向车辆开放，大幅优化了步行环境。

### 薄弱的连接点

优质的步行网络应该是简单、愉悦和流畅的，能连接主要目的地和城市的各个区域。

整体上，通向法院街以北和以南的连接点较为薄弱，可达性不高。在现有布局中，很少路径能构成整体清晰网络的一部分，有效引导历史半岛中心的人们。所以，因缺少清晰可达的连接点，城市的特色设施和便利设施难以充分发挥作用。

### 夜间路线极少

历史半岛中心的大部分区域由单一功能的商业活动构成。因此，白天喧闹的大巴扎集市地区在夜间完全变了模样，几乎空寂无人。当人烟稀少时，发生犯罪活动的风险会增加，人们的安全感也会降低。因此，夜间人们不再选择那些白天倍受欢迎的街道。在电车沿线、临近苏丹阿赫迈特等旅游者目的地及附近餐馆的街道，这一现象尤其明显。



精细网络街道令人兴趣盎然，但有时也充满挑战。

### 缺少联结滨海区域的通道

与拥挤吵闹的城市街道形成强烈对比，滨海步行道是一条拥有优美风景和新鲜空气的休闲路线。但是，受到半岛周围繁忙交通的严重影响，滨海区域被从步行网络分离开来。滨海区域情况详见第 62-63 页。

### 关键的步行距离

调研显示，大部分人可接受步行 1 公里，去使用城市设施。但如果路线有趣且优质，很多人愿意步行更长的距离。

右侧图示展示了行人在 10 分钟步行距离内可步行的距离。



工作时间为后，中心城市区域的街道很快便空寂无人，人们感觉需要选择其他更友好的夜间路线。



提供很多路线和选择的惊喜网络城市有趣的城市体验



缺乏整体清晰的步行网络  
薄弱的南北连接点  
有局限的夜间网络

缺少联结滨海区域的通道  
识别方向不易  
寻路困难——缺少街道标识

# 合理的步行距离

步行路线与距离



● 引水渠  
● 植物园  
● 苏莱曼尼耶清真寺  
● 香料市场  
● 轮渡和公交换乘站  
● 轮渡总站  
● 西尔凯吉火车站  
● 居尔哈内公园  
● 托普卡帕宫  
● 大巴扎集市  
● 奴鲁奥斯玛尼耶清真寺  
● 蓝色清真寺  
● 圣索菲亚大教堂  
● 滨海公园  
● 小圣索菲亚大教堂  
● 君士坦丁广场  
● 倍亚济广场  
● 伊斯坦布尔大学  
● 伊斯坦布尔商业大学  
● 大学  
● 市政厅  
● 交通中心(建设中)  
● 耶尼卡皮轮渡和公交换乘站

6 分钟  
500 米

12 分钟  
1000 米

18 分钟  
1500 米

■ 日间和夜间的主要步行路线  
■ 主要日间步行路线



## 复杂的交叉口

为保证舒适步行以及城市内的流畅衔接，行人能够自在方便地频繁穿行街道是非常重要的。当人们在历史半岛中心穿行时，会面临一些挑战。

### 不一致的交叉口设计

交叉口布局对于高效安全的城市环境和步行可达性十分重要。目前行人不得不面对大量不同的交叉口设计：步行桥、地下通道、有或没有信号灯的路口、有或没有标识的路口。多变的布局显示了城市优先考虑车辆通行有效性与承载力的交通文化，行人不得不面对复杂的交叉口环境。

### 困难的穿行

行人穿行交叉口通常比较麻烦。阿塔特克街、肯尼迪街和拉吉普古墨斯帕拉街的交叉口证实了这一情况——的交个交叉口中，9个需要借助地下通道或天桥。这为人们进入城市或进出海滨区域制造了麻烦。对于残疾人来说，

这些更是难以逾越的障碍。

交叉口之间距离较长进一步降低了步行可达性。

大部分相邻步行交叉口之间的距离超过200米。忽视行人过马路的需求，会诱发违法或乱穿马路的危险习惯。换句话说，人们在正式交叉口之外的地方随意穿行马路，以抵达主要目的地。

### 欠缺步行优先性

十字路口的滑移车道、没有信号灯或标识的交叉口、以及只在半路出现标识的路口，这些都令行人困惑，有时还会诱导他们危险穿行。而路口标识疏于维护加剧了这一状况。

另外，频繁使用没有坡道的高路缘、突出

的行人安全岛和中央分隔带，也体现了城市交通对于步行需求的疏忽。

### 一个富有挑战的交叉口

联通加拉塔大桥的拉吉普古墨斯帕拉街步行地下通道是进入半岛的重要路径。在该通道穿行既不方便也不愉快，面临很多问题。

在这一重要入口，人们只能从地下穿行，必须爬很多层台阶。该地下通道在最有限的空间承载了最多的行人，是城市的瓶颈。同时，大量商品展示进一步压缩了有效穿行空间，通道因而日夜都很拥挤。

该通道噪声极高，环境非常紧张，在此穿行是极度不舒服的体验。

不安稳、不方便的步行交叉口



拉吉普古墨斯帕拉街  
车辆的滑移车道妨碍了步行。



拉吉普古墨斯帕拉街  
行人安全岛的设计构成不必要的障碍，迫使人们改变路线。



奥尔杜街  
狭窄的下斜路缘为弱势群体穿行马路制造了困难。

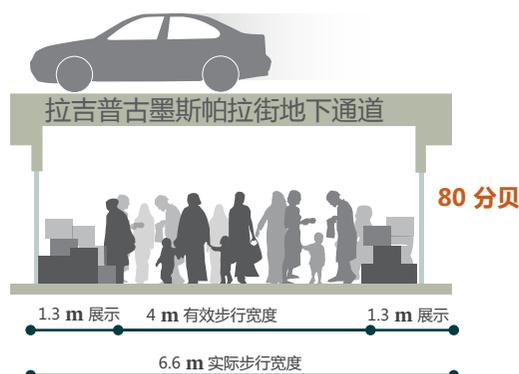


地下街  
中高路缘使得穿行马路困难。

无效的步行交叉口



肯尼迪街  
步行交叉口标识不清晰、不充足。



地下通道在夏季周六的全天都过度拥挤。调研显示，保持步行空间舒适的上限是每分钟每米13人。



不一致的交叉口设计  
主要街道的步行交叉口很少  
行人被迫使用天桥和地下通道  
步行交叉口不完整、不清晰

# 可选择的路径有限

所选街道的步行交叉口



通往阿塔特尔克大道  
15分钟内 **88次乱穿马路**

15分钟内全部 253次穿行中，**47%为乱穿马路**

穿行肯尼迪街：  
15分钟内全部 847次穿行中，**50%从桥上穿过**

不规范穿行：  
15分钟内有 **388人乱穿马路**；主要为进出公交车站

车站穿行：  
15分钟内有 **656人乱穿马路**；主要为进出公交车站

## 阿克萨赖

### 例：一个没有必要的复杂交叉口

阿克萨赖的交叉口非常繁忙，通向一个重要入口和电车站。包括行人安全岛在内的复杂交通结构让此处极难穿行。缺少正式标识加剧了这一状况。

- 步行桥
- 地下通道
- 地面穿行



## 困难的步行环境

步行是一种自然简单的交通方式，但它远不只是一种交通方式。步行让我们以灵活愉悦的方式游览城市，以舒服的节奏体验周围的一切，精致的细节，美好的建筑，迷人的风景以及其他。

### 行人的幸运与挑战

伊斯坦布尔的街道为行人提供很多刺激感官、丰富经历的体验。大量行人、令人兴奋的空间布局以及生机勃勃的街头生活都呈现了美好有趣的城市环境。但是步行可达性和愉悦度受到一系列因素的影响。

便捷舒适的步行需要足够可以自由行走的空间，不被物理元素、停泊的车辆、车辆交通以及其他人所打扰。

历史半岛中心正在实施的行人专区项目已

减轻一些街道的交通压力，但仍有很多街道受到车辆交通优先的负面影响。

鉴于大量行人在中心区域步行，城市有必要提升步行适宜度、可达性以及便利性。

### 困难的地形

历史半岛中心的地形以陡峭的街道为主，为适应这种地形，步行环境受到不同程度的影响。带阶梯的街道和古代的阶梯状土墙构成了封闭区域和步行穿越城市的障碍。

有时，人行道复杂不便的布局进一步损害了步行可达性。另外，街上缺少公共长椅等休息设施也影响了人们的步行体验。

### ..... 对骑自行车的人也是一样

这样的街道不仅不易于步行，骑自行车也很困难。在街上很少看到骑自行车的人。

另外，有关基础设施设备严重匮乏也限制了自行车文化的发展，在这种环境下骑车需要一定胆量。



人行道的平整路面和优质材料支撑了行人友好型城市建设。人行道全面升级——但路还很长！



充满活力的路面景象营造了令人愉悦的步行环境。日间令人愉悦 .....——但工作小时后金属门板占领了街道！

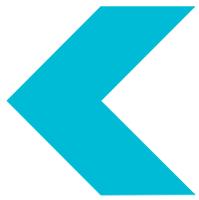
😊 用优质材料升级改造人行道

😞 一些障碍分割了城市  
行人拥挤  
人行道障碍  
升级改造措施欠缺统筹整合  
阻车桩的位置不当  
人行道疏于维护



城墙和阶梯令城市别具风格，却也制造了步行障碍。特别是运输货物及有特殊需求的人们——残疾人、老年人和孩子，会受到阶梯和陡峭街道的影响。

## 复杂的人行道布局



人行道在不同平面，常有通向地下商店的阶梯，增加了行人绊倒的风险。因材料劣质且疏于维护，路面状况糟糕。不合适的路面拼凑在一起，不易于行走。

### 复杂的人行道布局

因人行道在不同平面，且常有阶梯通往地下商店，行人通常需要集中精力、快速移动。状况不一的人行道损害了步行环境。另外，因街道整体疏于维护，且多为劣质材料，损害了步行体验和视觉印象。



城市元素的无序摆放减损了步行空间，使人们陷入危险情境。商店展示成为步行的障碍，人们不得不在拥挤的街道中穿梭。

### 狭窄拥挤的人行道

受最初的密集城市结构的影响，人行道大多狭窄。另外，建筑结构不规则，且多数空间为车辆所用，导致人行道不时消失在街道当中。街道上设有笨重不当的基础设施和商店展示，人行道狭窄，行人众多，白天十分拥挤。



即使在狭窄的街道，停车依然优先于步行。不良的停车习惯常常干扰人行道的运行。街道设置了高路缘和阻车桩，防止车辆停放在人行道，但同时也造成了行人的不便。

### 无序停车

大量车辆停在街道上严重损害了步行环境。不论是守规则的停车还是无序停车，都严重侵占了步行区域，影响行人穿行。街上普遍使用阻车桩，以提醒行人注意车流。同时，很高的路缘阻止车辆进入人行道。这些都构成了复杂的步行环境。另外，旅游巴士长时间停靠人行道上，形成步行障碍，影响街道的整洁美观。



小型交叉口和私人车道的阻车桩显示了城市对车辆交通的重视——行人不得不让步。然而，高路缘打断了步行的节奏。

### 频繁的干扰

主干道的人行道常与不必要的小路或私人车道交汇，行人因而受到干扰。人们不得不上下路缘，有时路缘很高，且在穿行时要小心车辆。

## 不发达的公共交通系统

不论我们乘坐什么交通工具，当我们跳下自行车，走出汽车、巴士、火车或电车，最终都会成为行人。因此，公共交通系统应优化路线、换乘节点和车站，使它们与主要目的地紧密相连，并与一套优质的步行网络良好衔接

### 一种普遍的交通方式

在历史半岛中心，很多人乘坐公共交通工具通勤。

目前城市中心的公共交通系统分为两部分，一是由公交和火车组成的外围系统，一是以电车和部分公交为主的中心大道系统。两部分都采用了往返路线，联结作用有限。城市需要进一步拓展网络，供更多人群使用，也为私家车用户提供其他选择。

### 全新的地铁和铁路线路

伊斯坦布尔正在规划两条全新的公共交通线路，以缓解历史半岛中心至亚洲、以及横跨金角湾的欧洲地区这两部分的连接点压力。一条是横跨金角湾的地铁线，另一条是横跨伊斯坦布尔海峡的铁路线。因此，确保未来的地铁站、其他形式的公共交通以及主要步行路线之间的紧密联结至关重要。

### 超载的公共交通

现有的公交和轮渡系统（包括计划中的新线路）成功将大量人口送至历史半岛中心，可一旦进入半岛，他们就只有电车可乘。

因半岛内缺乏可选工具和路线，城市中心

的公交和电车线路承载了巨大压力，导致车站拥挤、车厢超载。

### 水路交通

很多人乘坐轮渡通勤至半岛。不过，大量道路基础设施将轮渡总站与中心区域分离开来，人们很难辨识方向，步行可达性也较低。

### 与公共交通的联结薄弱

当人们试图进入城市、抵达公交车站或火车站时，多种复杂情况会影响外围公共交通服务。肯尼迪街、拉吉普古墨斯帕拉街和阿塔尔克街布局很宽，车辆行驶速度较快，行人穿行机会有限。如要进出肯尼迪街上的公交站，古代海堤和铁路只提供有限的出入口，地下通道也增加了通行难度。另外，通向城市中心及其陡峭街道的路线并不清晰，因而城市需要规划清晰优质的步行路线网络，以联结公共交通服务和城市网络。

### 散落的车站

观察公交车站和电车站的位置，我们发现大部分站间距离超过 400 米。在城市中心区域，站间距离通常在 200 至 400 米之间。可见公共交通的服务水平有限，长距离间隔对特殊人群不利。

滨海区域沿线缺少站点，说明公共交通没能有效支持滨海区域发挥其短途旅行目的地的休闲作用。

### 低可达性

总体来说，公共交通系统没有很好地考虑到特殊人群的需求（残疾人、老年人和儿童），很多公共交通站台与较高的阶梯连接。

法院街禁止车辆入内大幅提升了行人移动的便捷性。与之相反，电车站台由 50 米长的封闭区域构成，步行障碍明显。



电车是一种流行的交通方式  
法院街成为公共交通走廊



不发达的公共交通网络  
公交车和电车承载压力大  
站点间距长  
大面积区域无公共交通可用  
进入车站困难

伊斯坦布尔居民中，对电车满意度为 67%，火车满意度为 59%，巴士系统满意度为 59%。



安卡拉大街 在电车站排队  
长站台和护栏与街道分离开来，形成障碍。

\* 来源：城市时代伊斯坦布尔会议，2009 年 11 月

# 关键走廊的公共交通



公共交通系统：电车、巴士、火车和轮渡线路（内含车站）



- 轮渡
- 巴士
- 现有铁路线
- 未来的地铁线
- 未来的铁路线
- 未来的交通枢纽



来源：法提赫市 (2010) 伊斯坦布尔城市指南

## 孤岛般的公共交通枢纽

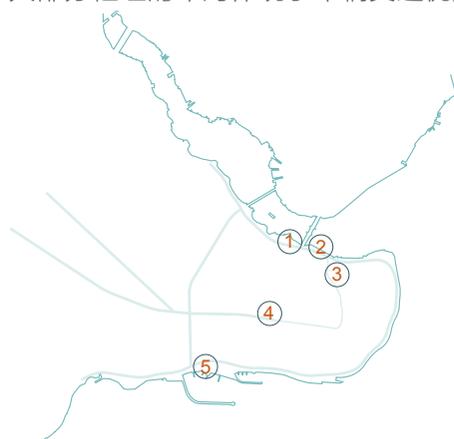
迷人且友好的特质对城市来说十分重要。人们应该感到舒服、安全，且易于辨认方向。一个强大的交通枢纽会使人感受到自己来到了城市非常重要的地方。

### 抵达的薄弱点

入历史半岛中心的公共交通枢纽通常是五味杂陈的体验。尽管景色优美、城市环境较好，但这些便利设施没有得到充分利用。整体看来，交通枢纽看起来并不清晰，没有吸引人的特征。全局观念的缺失导致人们识路困难，难以找到路线及抵离信息。旅游者很难找到当地导览信息。

### 交通导向的设计

大部分枢纽的布局体现了车辆交通优先原



则，行人和公共交通乘客不得不在混乱危险的环境中穿行。行人安全岛的交通灯是为车辆而设，不是为了行人。另外，因过于强调其交通功能，枢纽的民用便利设施很少，缺少公共长椅等设施，功能匮乏。由此可见，交通枢纽是单一功能的交通空间。

将拉吉普古墨斯帕拉街和奥尔杜街那样的大型巴士总站设在城市中心并不合适，因为他们太过突兀，制造了拥挤、噪音和烟雾，导致街景质量低下。

### 缺乏整合

总之，城市没能将交通枢纽有机整合到公共领域，它们与周围的步行不足，与其他交通节点的联结薄弱。交通枢纽因此孤立存在，可达性有限。整体来说，交通枢纽的边缘地带不够活跃，功能过于单一，存在感较低，难以起到被动监测作用，以便为人们营造安全的氛围。

### 公共交通枢纽

存在一系列问题的 5 个重要交通枢纽如图所示：

- 1、拉吉普古墨斯帕拉街的公交总站
- 2、雷沙迪耶街的轮渡总站
- 3、西尔凯吉火车站
- 4、奥尔杜街的公交总站
- 5、肯尼迪街的耶尼卡皮轮渡和公交总站

报告详细讲解了 3 个案例。

😊 景色优美

😞 不清晰，缺乏特点  
进入困难——尤其是对于有特殊需求的人群  
不足的等待设施——短而窄的站台，不舒适  
因交通引起的危险  
关于公共交通时间表和路线的信息不足



拥挤的公交总站

公交总站——拉吉普古墨斯帕拉街  
以超载的站台和混乱的公交总站“欢迎”人们来到历史半岛中心。



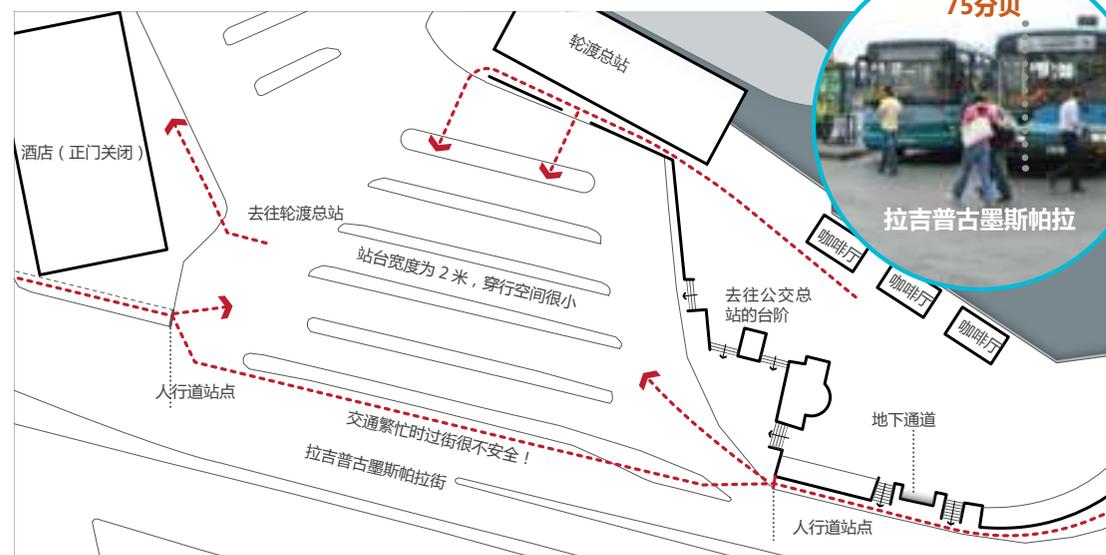
公交总站——奥尔杜街

### 1 拉吉普古墨斯帕拉街的公交总站

#### 挑战

- 不易辨认
- 难以进入
- 难以辨别方向，缺少概览和标识
- 行人通行受到干扰
- 在站台周围及站台之间行走较为危险
- 高峰时间拥挤
- 有等待设施，但没有公共长椅
- 照明不足
- 与周边（滨海广场、轮渡总站、酒店等）衔接薄弱
- 周边不够活跃
- 噪音与烟雾

公交乘客不得不面对混乱繁忙的交通状况。



### 3 西尔凯吉火车站和电车换乘站

#### 挑战

- 进入火车站的环境复杂
- 交叉口标识不清
- 行人通行受到干扰
- 车辆停放占领了车站前场
- 很少的公共长椅
- 进入电车较为困难且危险
- 噪音和烟雾
- 重要的车站建筑躲藏在扩建建筑后面，主要入口在后方

这一重要的抵达地点没有得到应有重视，没有明确标识指示此处为关键的交通节点。

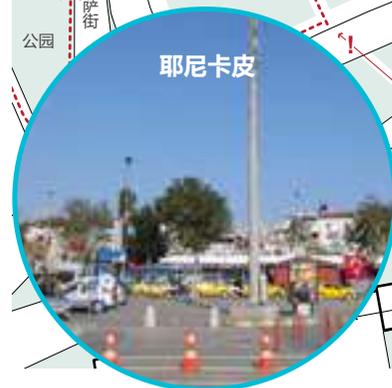
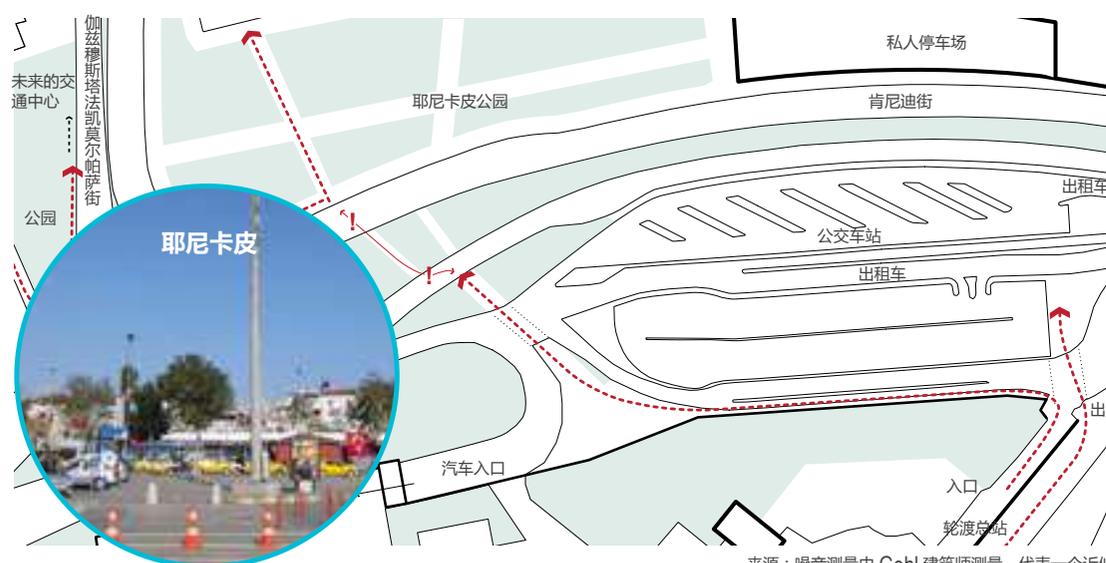


### 5 肯尼迪大街的公交总站和耶尼卡皮轮渡总站

#### 挑战

- 难以进入
- 行人通行受到干扰
- 不易辨认
- 难以辨别方向，缺少概览和标识
- 复杂的步行地形——步行孤岛
- 轮渡总站与公交总站衔接不佳
- 很少的公共长椅
- 照明不足
- 周边不够活跃
- 与未来的交通中心连接复杂

要从轮渡总站走到公交总站，行人不得不穿过一段限速60千米/小时的马路。



来源：噪音测量由 Gehl 建筑师测量，代表一个近似值

## 缺乏安全感

日间和夜间的总体安全感对于营造活力之都至关重要。要在公共领域活动，人们需要感觉安全才行。安全感也许与实际的安全有所差异，它与城市环境的友好程度密切相关。

### 夜间漆黑的城市

要让城市在夜间也充满魅力，吸引行人，公共领域必须有良好的照明。在半岛的大部分区域，只有零星照明，有些街道甚至没有照明。照明不足使人们难以辨识方向，看清周边环境及路人的情况，增加了不安全感。

大巴扎集市最为突出，如同“黑夜孤岛”。街道漆黑，且在工作时间后绝大多数活动都已结束，集市很明显进入了休息时间。另外，临街门店都被金属门板遮蔽，整体营造出强烈的不安全氛围。夜幕降临时，危险的氛围笼罩了这一区域。景点越少，街道上的眼睛（路灯）越少，越少行人通行，导致大巴扎集市在夜间空寂无人。调研数据显示工作时间内该区域行人大幅减少，也证实了这一观察。

南北两边的住宅区也存在照明不足的问题，这与苏丹阿赫迈特地区的照明情况形成对比。

旅游者似乎可以享受到最充足的照明，而每天住在这里的居民不得不忍受黑暗的道路。

### 街道上照明不足

城市照明起多种作用，而整体街道的照明既要考虑到车辆交通，也应照顾行人，不仅要全面保障交通安全，还应营造出愉悦的步行环境。

#### 苏莱曼尼耶清真寺



街道的照明适合 60 千米/小时的车辆行驶，但不适合步行。

现有街道照明大部分是零星分布，没有专门考虑行人或特定人群。为避免有人故意破坏公物，城市安装了极高的路灯柱，以减少诱发反社会行为和犯罪行为的昏暗区域。但这一措施的副作用是，亮化的街道紧邻更加昏暗隐蔽的区域，构成了不均衡、不友好的步行环境。

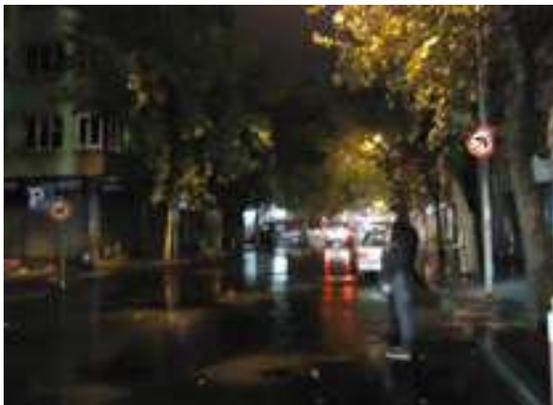
城市正在筹备一个不错的项目，就是在狭窄的街道将照明系统安装在电线上。这样能够保持街道元素简洁，保持人行道畅通。

### 缺少夜间活动

丰富的活动能带来良性循环，因此白天和夜晚都有人气对增加城市的活力十分重要。如之前所说，人们倾向认为不活跃的区域是不安全的。半岛由很多不同程度的单一功能飞地构成。整体而言，夜间活动主要局限在临近景点和电车线的餐馆街道。再加上中心区域少有居民，城市大部分区域在夜间都很荒凉，进一步加深了不安全感。因此，人们避免这些有不祥之感的街道，使其成为城市中的障碍。

### 疏于维护

周边环境缺乏吸引力，且疏于维护，可见伊斯坦布尔缺乏对城市物理环境的重视和对居民的关心。因疏于维护和缺少服务，半岛的很多公共区域（街道、广场和公园）状况不佳。



杳无人迹的建筑、金属门板和不足的街道照明将原本友好的街道变成了漆黑空旷的隧道。

经验指出，低下的视觉质量会影响整体的安全感，女性对于疏于维护的环境尤其敏感。

### 缺乏多样性

“年龄与性别”调研指出，街道上的男性行人占大多数。这种情况容易引发恶性循环，即女性因感受到某个环境被男性占领而感觉被孤立、不受欢迎和不安全，因而避免经过此地。

😊 规划街道的线上排列照明系统  
街道照明系统支持公共交通走廊

😞 夜间荒凉的区域  
大面积没有街道照明的昏暗区域  
缺乏多样性  
特定区域缺少夜间活动  
疏于维护

# 稀疏的街道照明

街道照明系统



伊斯坦布尔的居民中，80% 担忧犯罪行为，74% 害怕遭遇抢劫和袭击\*  
\* 来源：城市时代伊斯坦布尔会议，2009 年 11 月

缺少照明的区域



## 第3部分 休闲

### 发展潜力



#### 引人入胜的地点

从环境、历史和临近的名胜古迹来看，公共空间有很大发展潜力。

### 面临挑战



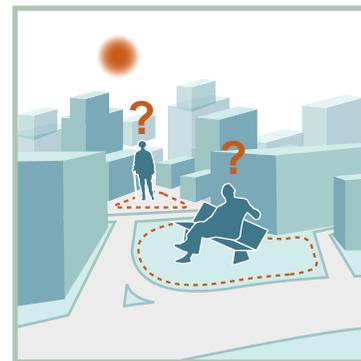
#### 滨海区域的障碍

受环路、海堤和铁路的影响，滨海区域较难进入。交叉口稀少。水边空间没有得到充分开发。



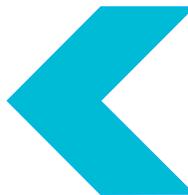
#### 未整合的公园

公园如同孤岛，有些难以进入，有些像大学公园一样不对公众开放，有些是清真寺的一部分，宗教意义浓重，因而想要安静休息的人们没能充分使用这些场地。



#### 未开发的公共广场

广场未被充分开发和使用，缺乏个性特征，例如倍亚济广场。



## 发展潜力



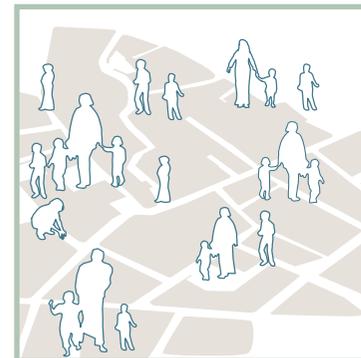
### 气候宜人

伊斯坦布尔为地中海气候，享有美妙的夏天与温和的冬季。非常适合户外活动。



### 座位需求很高

伊斯坦布尔市民热爱他们的城市，喜欢自带椅子或坐在户外咖啡厅享受生活。街道通常满是品茶和享受热闹生活的人。



### 儿童很多

与其他城市相比，来到伊斯坦布尔的儿童众多。这些孩子对普通人群来说是城市的温暖元素，他们为城市注入欢笑和快乐。

## 面临挑战



### 噪音与烟雾

伊斯坦布尔的中心区域交通拥堵，侵占了公共领域，并引发了严重的噪音和烟雾污染问题。街上的户外生活因而大打折扣。



### 缺少公共长椅

伊斯坦布尔的街道极度缺少公共长椅等休息设施。街道的步行功能和公园的休闲功能都因此受到影响。



### 缺少儿童设施

城市中心的公共空间缺少儿童设施，这令孩子们很失望。

## 夏季工作日的休闲活动

我们调研了半岛一些公共空间的休闲活动，其中包括 14 个不同类型的公共空间。调研说明了在选定空间发生的活动类型和数量。

### 人们在夏季工作日做什么？

调研内容包括上午 8 点到晚上 10 点期间的休闲活动数量、分布和类型。图表展示了中午 12 点到下午 4 点期间每个地点的活动平均数量。因而图表简要描述了夏季下午人们喜爱去哪里。

气候宜人，旅游者众多，这为创造生机勃勃的户外城市生活打下了良好基础。

### 城市中心有很多活跃场所

尽管城市中心的休息座位和活动有限，但整体而言，中心的大部分公共空间非常活跃。

倍亚济交通中心的使用频率最高。在这里，大多数人在通勤中或在等待中，人们来这里并非为了娱乐。

新清真寺、香料集市和滨海区域附近的广

场举办各类活动，参与的人们很多，但大部分或站立、或就坐。

苏丹阿赫迈特广场和公园在白天吸引很多旅游者。不同类型的场所营造出空间复杂性。然而，这些场所提供的服务内容大体相似。

另外，倍亚济广场周围紧邻大学、倍亚济清真寺和大巴扎集市，因此很多人在这里开展各类活动。

### 小众的活动场所

在西尔凯吉火车站前场及临近的公园，活动的数量要少很多。鉴于其中心位置及繁忙的步行交通，本应有更多活动。然而，该区域对行人不算友好，在公园里一把长椅都找不到。

另外，滨海公园活动数量也很少，城墙公园更是如此。这些地方提供了更多的休闲绿地。

但较低的人群数据显示来到这里的多是本地人，整体来说，人们对这里并不熟悉，这也许与其现有活动的性质和规模有关。同时，较远的距离和陡峭的街道地形有时也令人们望而却步。

😊 半岛的活跃场所很多  
大多数场所以被动活动为主

😞 几乎没有体育活动和儿童玩耍  
有些地方不适宜人们停留  
有些地方的步行衔接条件较差

### 一个工作日的休闲活动

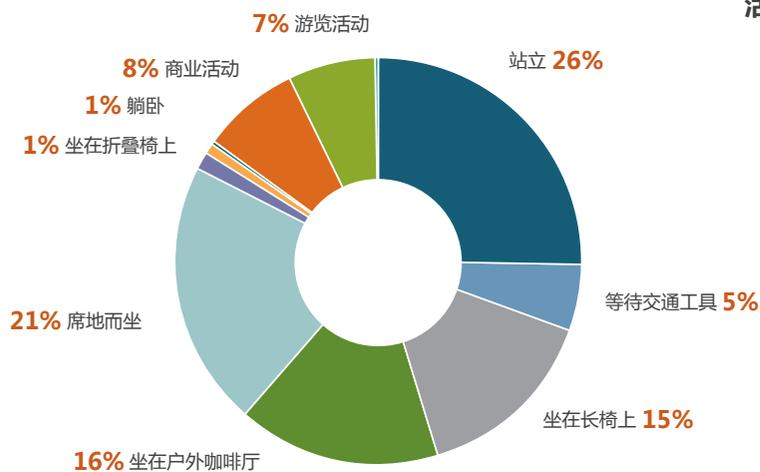
从中午 12 点到下午 4 点平均共有 2768 项活动。

以被动活动为主



站立与席地而坐的比例很大，几乎占活动总量的一半。

从中午 12 点到下午 4 点休闲活动分布的百分比



公共生活包含了一系列活动，尽管其中体育活动和儿童玩耍所占比重极小。

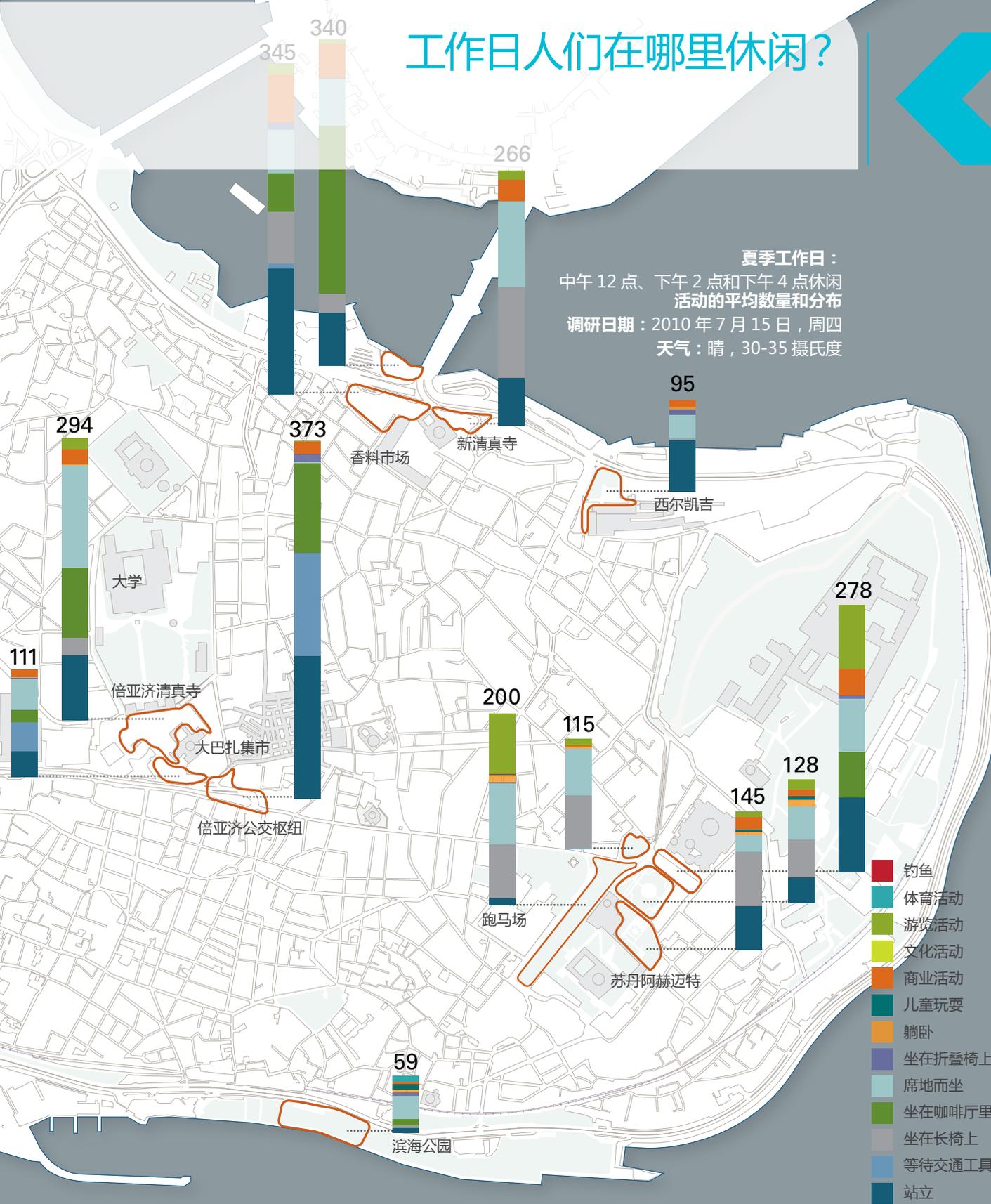
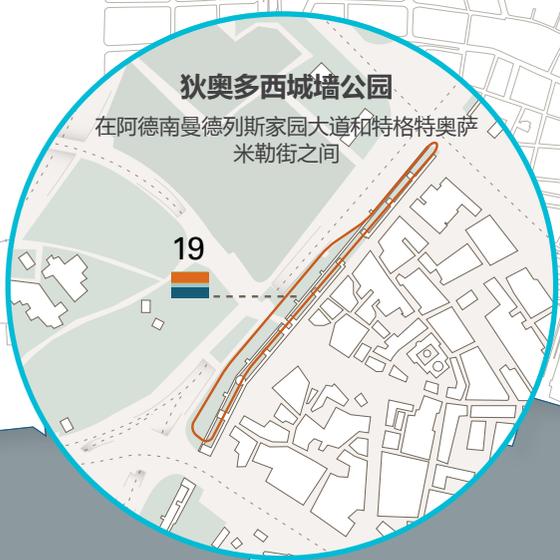
中午 12 点到下午 4 点期间从事体育活动和儿童玩耍活动的平均总人数



公共空间需要特色设施来满足儿童玩耍和体育活动的需求——在这里我们却什么都没找到！

# 工作日人们在哪里休闲？

夏季工作日：  
中午12点、下午2点和下午4点休闲  
活动的平均数量和分布  
调研日期：2010年7月15日，周四  
天气：晴，30-35摄氏度



- 钓鱼
- 体育活动
- 游览活动
- 文化活动
- 商业活动
- 儿童玩耍
- 躺卧
- 坐在折叠椅上
- 席地而坐
- 坐在咖啡厅里
- 坐在长椅上
- 等待交通工具
- 站立



## 周六的休闲活动

调研显示，周六的休闲活动明显多于工作日，但其分布规律与工作日相似。

### 周六更多的休闲活动

与工作日相比，在周六，除海滨公园以外的大多数中心区域都有更多人参与活动。

在所调研的 14 个公共空间中，绝大多数周六的活动更多。

### 相应的活动分布

与香料集市、新清真寺和滨海区域有关的城市空间仍是最活跃的区域，其次是苏丹阿赫迈特和倍亚济。虽然周六上述区域及海滨公园会有更多活动，但在西尔凯吉车站和城墙公园人却更少，可见城墙公园并非一个很受欢迎的城市景点，西尔凯吉区域也是一样。

### 休闲活动的种类有限

周六的活动类型与工作日相似，以站立和席地而坐为主。

尽管海滨公园的活动仅占所调研的活动总量的 3%，但种类繁多。



半岛有很多活跃的区域  
周六的休闲活动更多  
大多数区域以被动活动为主



几乎没有体育活动和儿童玩耍  
有些地方不欢迎人们停留  
有点空间的步行衔接很弱

### 周六的休闲活动

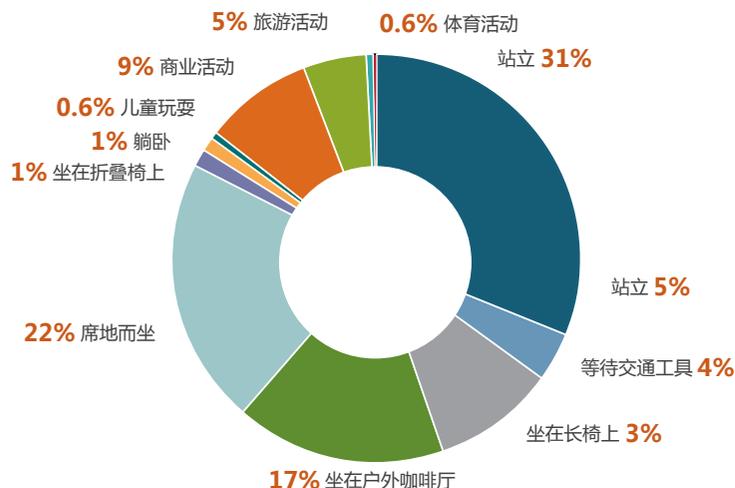
从中午 12 点至下午 4 点，平均 3484 个活动发生。

大部分为被动活动



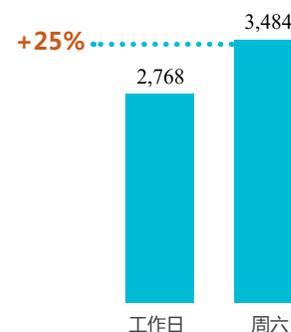
站立和席地而坐占据平均活动总量的一半还多。

从中午 12 点到下午 4 点休闲活动分布的百分比



调研得到的公共生活包括很多活动，尽管其中体育活动和儿童玩耍所占的比例可忽略不计。

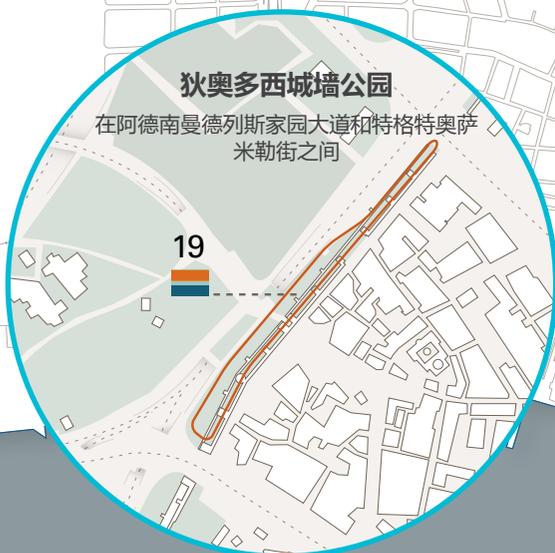
比较：工作日和周六的休闲活动  
中午 12 点、下午 2 点、下午 4 点所记录的平均总量



与工作日相比，周六有更多人选择在公共空间活动。

# 周六人们在哪里休闲？

在中午 12 点、下午 2 点、下午 4 点，  
夏季周六的活动平均数量和分布  
调研日期：周六，2010 年 7 月 17 日  
天气：晴，30-35 摄氏度



- 钓鱼
- 体育活动
- 游览活动
- 商业活动
- 儿童玩耍
- 躺卧
- 坐在折叠椅上
- 席地而坐
- 坐在咖啡厅里
- 坐在长椅上
- 等待交通工具
- 站立



## 周日在滨海区域的休闲活动

我们在南部滨海公园开展调研，了解周日公园的活动情况。

### 周日备受欢迎的去处

看到滨海公园如何在周日恢复生机，是令人惊讶的。从中午 12 点到下午 4 点期间，周日的平均活动数量多于周六的三倍，多于工作日的五倍。

### 野餐与玩耍

公园的休闲功能通过活动充分体现出来。席地而坐（野餐和烧烤）几乎占据了中午 12 点至下午 4 点期间活动的一半。然而，公园里也有一些活泼的、持续的活动。其中游泳和儿童玩耍在内的体育活动占比近 1/4。调研指出，休闲公共空间要为人们提供更活跃的生活方式，并满足儿童天然的玩耍需求，这十分重要。

### 全天增多的活动

调研显示，从中午到夜间活动数量显著增长。在晚上 8 点，共有 623 个活动，是中午 12 点时的 6 倍。

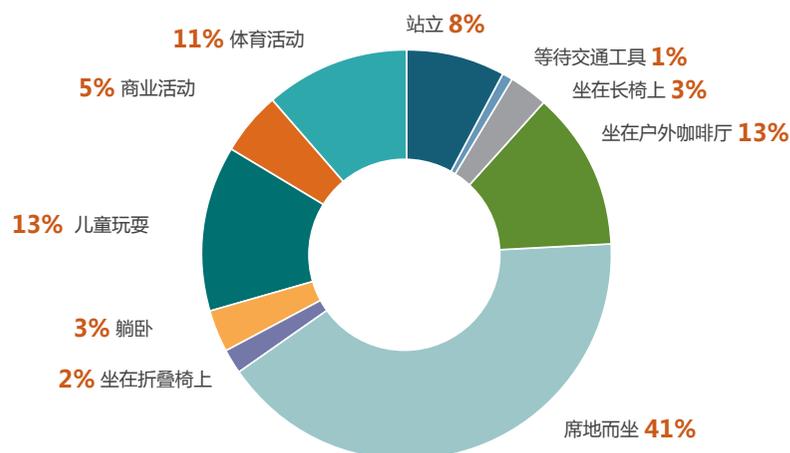
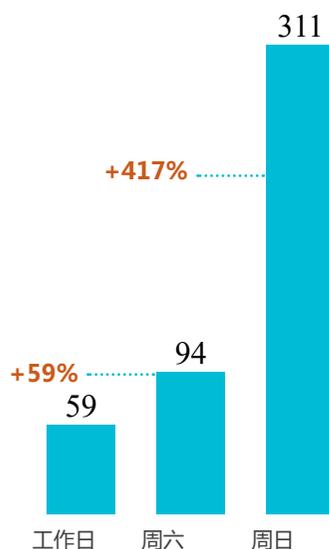


周日备受欢迎的去处  
更多人参与活泼的活动——玩耍和体育活动



与滨海公园的步行衔接较弱

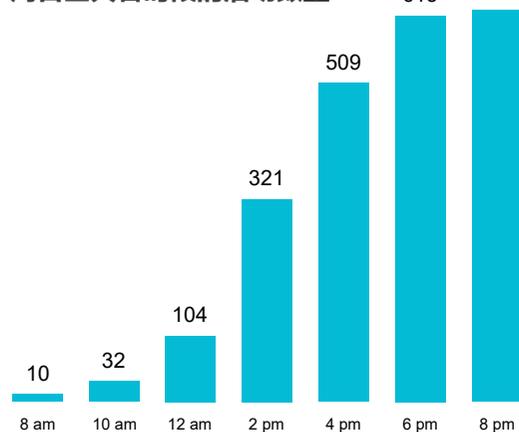
### 比较：工作日、周六和周日的休闲活动



在周日，滨海公园十分活跃，活动数量与工作日和周六相比有显著增长。

滨海区域有大量活动，体现了公园重要的休闲功能潜力。

### 周日全天各时段的活动数量



周日很多人在海边钓鱼。



滨海区域吸引了很多商贩售卖食品。



人们在公园的游乐场和健身区玩耍和锻炼。

## 一个季节性的城市

大型活动能为公共领域增添欢乐，为城市注入更多活力。除此之外，大型活动还是丰富公共生活文化元素的重要因素。

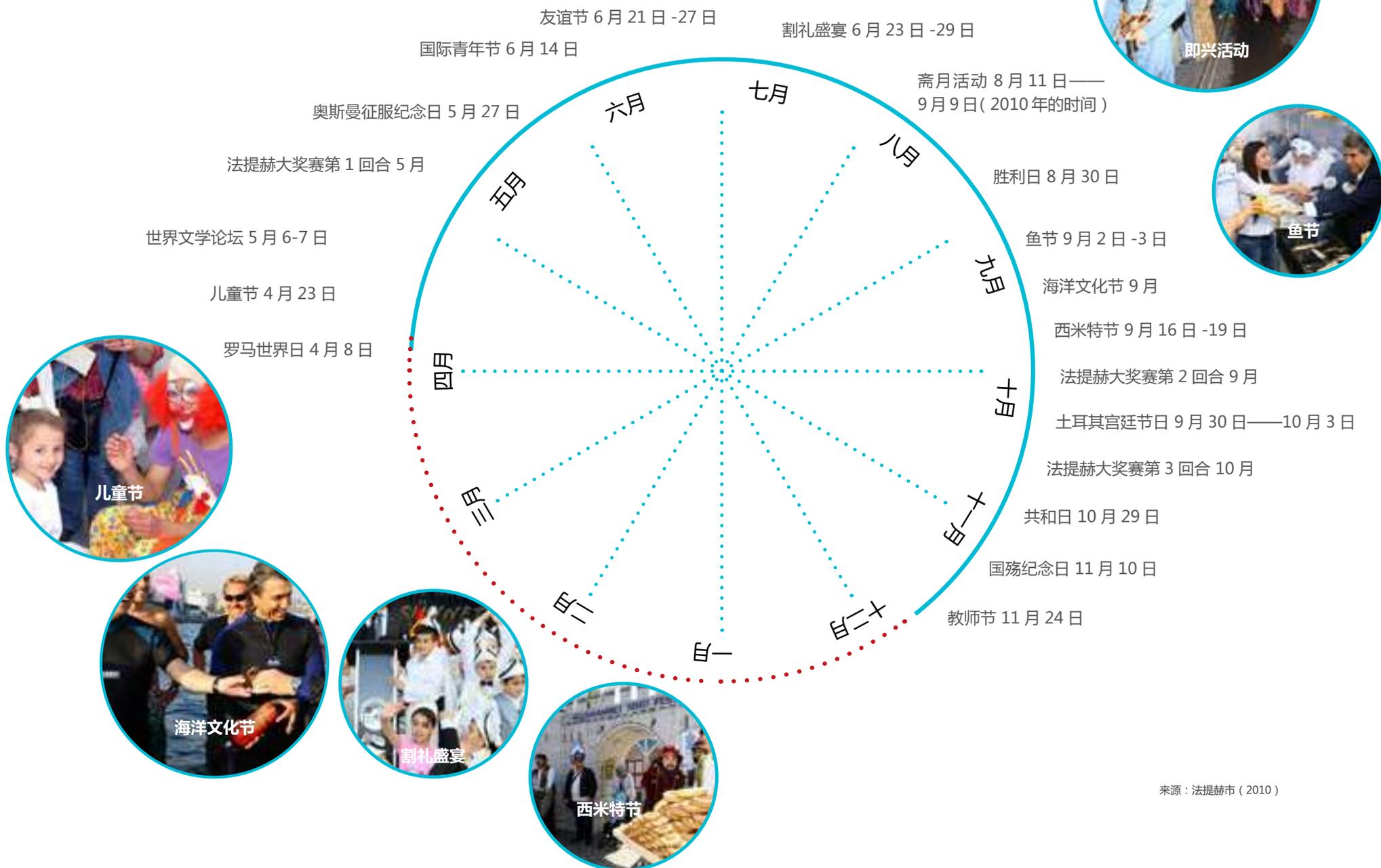
### 公共空间的大型活动

大型活动分为不同类型，例如特别的日子、主题活动或节日。伊斯坦布尔全年会举办一系列的节庆和活动，包括庆祝文化和宗教的场合、特别的日子以及国家纪念日等。不同的季节带来多样的活动，创造了城市传统，也以新的方式丰富了公共空间。

### 夏季和秋季活动占大多数

活动日历显示，伊斯坦布尔在春季、夏季和秋季最为活跃。

- 😊 多样的大型活动和节庆
- 😞 冬季没有大型活动



来源：法提赫市（2010）

## 开放空间使用欠佳

开放空间是发展城市休闲功能的重要部分。在城市停留、互动和享受的体验丰富了公共生活。依托户外空间，公共生活可发展多种形式，而仔细设计公共空间，就是在创造公共生活的载体。

### 分散的开放空间

开放空间涵盖了一系列公共空间——广场和公园等广泛分散在半岛，它们之间距离较长、连结欠佳。因此，城市需要设置一些引人入胜的连接点，联通开放空间，创造强大的公共空间网络。

### 有限的休闲空间

关于活动的调研显示，人们大多愿意在开放空间休闲。考虑到城市面积和每天进入历史半岛中心的大量人口，可供人们停留和休闲的空间是非常有限的。因缺乏充足的停留选择，城市成为一个中转区域，鼓励人们不断流动。

然而，清真寺展示了城市休闲的另外一种潜能，除了最初的社会和文化中心地位，其休闲功能也值得挖掘。

### 错失的机会

大部分公共空间坐落于景色优美的城市战略性位置，与城市的重要目的地、出入口和历史性地标相连。然而，这些明显的机会和潜力并未得到充分利用，来创造具有吸引力的独特



加拉塔大桥旁的滨海广场

尽管有时过于拥挤，滨海广场仍是一个备受欢迎的场所。它景色优美，却没有提供太多供人们享受的机会。



位置佳  
公园大



公共空间少，连结差  
缺乏个性特征  
缺乏吸引力，友好、便利设施少  
与周围缺乏互动

空间。因此，大部分空间与周围的便利设施和功能缺少互动。大多数广场和公园形式较为单一。

### 单一的供给和使用

除了一些公园的游乐场，大部分公共空间的功能单一，多被当成“客厅”使用，没能发挥它们的潜能。

另外，因整体疏于维护，这些公共空间看起来并不那么友好和吸引人。

特别是，在君士坦丁广场、倍亚济广场、西尔凯吉车站前场和滨海沿线有很多车辆停泊，占据了大量可以使公共场所更吸引人的空间。

### 模糊的公共空间

公共空间缺乏个性和特征，设计质量较低，看起来平淡无奇。整体而言，广场的大面积空间仅限于人们站立或就坐，很少有其他活动。甚至想要坐下也是比较困难的，因为公共长椅很少，人们不得不坐在地上或街上。拉吉普古墨斯帕拉街旁的广场和倍亚济广场都是较为模



拉吉普古墨斯帕拉街

城市休闲空间的封闭迫使人们翻越栅栏找地方休息。

糊和“漂浮”的场所，空间感很弱。另外，受到地面高度不同和周围交通障碍的影响，倍亚济广场和滨海广场都较难出入。

### 大面积的绿色空间

开放空间主要由公园中不同类型的绿色空间构成，有居尔哈内公园的郁郁葱葱，也有跑马场和穆罕默德阿基夫艾索公园的绿地与硬地结合。在这里，人们远离喧闹的街道，仿佛来到避风港。

多数公园因封闭的院墙而难以进入，如居尔哈内公园。还有些公园位置分散，连结较弱，例如瓦伦斯水道桥周边的公园和大多数滨海公园。

同样，大学公园也因封闭的院墙而远离公共领域。但它大有潜力成为与倍亚济广场呼应的绿地。

城市中心、拉吉普古墨斯帕拉街沿线及公园的一些小型绿色空间环绕以栅栏，难以进入和使用。

## 开放空间

### 比较：开放公共空间面积与城市面积



与其他城市比较，考虑到城市面积，历史半岛中心并没有提供很多开放的公共空间。

使用和布局缺乏多元化  
疏于维护  
在环境良好的空间停车

# 分布合理的公共空间

公共空间——广场和公园  
区域面积由盖尔建筑师事务所估算  
调研期间，大部分滨海公园正在施工



## 未充分开发的滨海区域

半岛历史中心具备很多优势，造就了它独特的地位。而伊斯坦布尔的水元素自很久以前就在城市中扮演至关重要的角色。滨海区域极有潜力成为提升城市氛围和吸引力的关键财富。

### 未开发的可能性

活跃、友好的滨海区域是吸引人们和提升城市整体形象的重要因素。

如之前所说，历史半岛中心因亲水而受益，但目前一些原因阻碍其利用这一得天独厚的优势。

### 缺乏连结的滨海区域

不同因素将城市与水分离开：肯尼迪街和拉吉普古墨斯帕拉街饱受严重的交通限制，步行穿行选择少，在铁道路段只能从地下穿行。尽管古老的海堤具有历史和标志性意义，但它封堵了滨海区域，只剩下非常有限的通道。历史半岛中心的最东北边被托普卡帕山和铁路阻拦，造成城市和滨海之间的物理和视觉障碍。另外，很多出入路线模糊，连接点以地下通道、大门、天桥等多种形式存在，更加剧了这种障碍。

### 受干扰的滨海步行

在水边步行应该是最美好的体验，但现在

这却受到不利的影

响。在库姆卡皮鱼市和萨瑞布姆公园之间的滨海步行道深受周日散步的人们和肯尼迪街旁钓鱼的人们的喜爱，但这里却被机动车辆制造的烟雾和高分贝噪音严重影响。

步行道在临近萨瑞布姆公园处结束，而从这里到雷沙迪耶街的轮渡总站根本接触不到水。在滨海中心区域行走会受到拉吉普古墨斯帕拉街交通的影响，且轮渡总站前的熙熙攘攘营造了充满压力的氛围。从加拉塔大桥下穿过，步行道就消失不见了，一直走到公交车站，步行道才重新出现。另外，滨海区域与西边的旅游船只和公园之间的步行条件也较差。

### 有趣的地方未得到充分利用

滨海的大部分中心空间被大型地面停车场、车辆轮渡停泊等功能占用，未向公众开放，未能营造友好有趣的滨海区域发挥作用。这一情况损害了城市环境，并将更多车辆引入拥挤的历史半岛中心。公交车站尽管有其重要功能，但还未能成为滨海体验贡献任何积极的力量。

### 休闲功能未得到充分开发

在滨海公园外面，公共长椅十分有限，因此滨海的公共空间需要更多可以座位设施。滨海的公共空间整体来看缺乏吸引力，除了商业活动以及南边滨海公园的游乐场和健身区之外，休闲活动极少。

### 缺乏互动

滨海区域缺乏与水的互动，也没有举办与水有关的活动或庆典。

同样，北部滨海区域的大部分现有建筑较为封闭，其中以商业大学、Zinda Han 酒店和 Sepetciler Kasri (国际新闻中心) 最为明显。但是，这些功能建筑与公共领域互相丰富、互相获益的潜力巨大。

南部的轮渡总站和渔业比较封闭，未向公众开放。



肯尼迪街

景色优美——没有就坐和享受的地方，只有一条狭窄的隔离带将滨海步行道与交通车辆分开。



拉吉普古墨斯帕拉街上的滨海公园

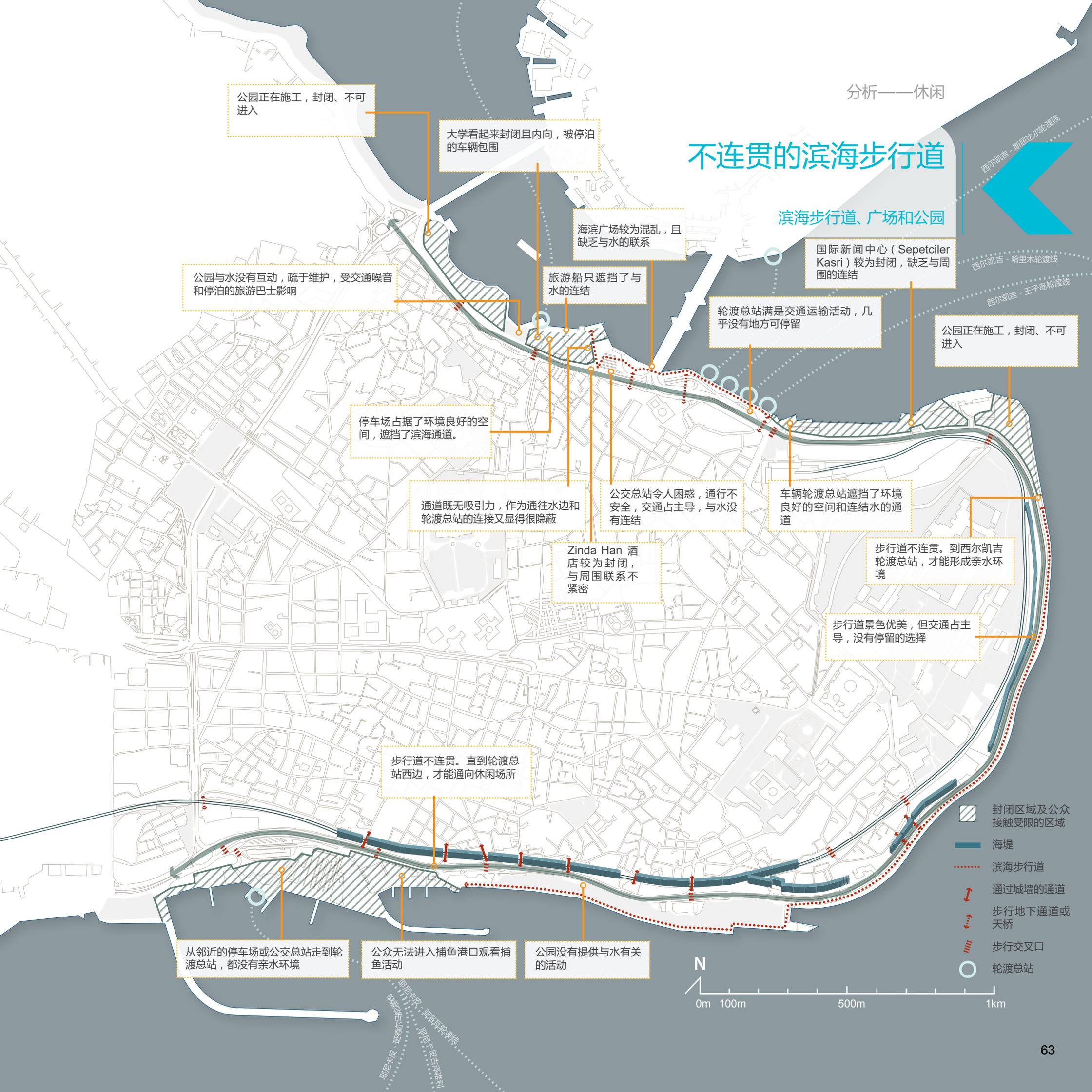
与金角湾相连的一片绿洲——但它看起来疏于维护，且被忽略。

😊 巨大的休闲价值和关键的城市设施  
尔马拉海边的滨海步行道

😞 与城市分离  
可达的滨海区域  
海广场和公园未充分利用，且与水关系不密切  
打扰的滨海步行道  
水有关的休闲活动很少  
闭的功能和内向的建筑  
通有关的功能占据了环境良好的空间

# 不连贯的滨海步行道

## 滨海步行道、广场和公园



公园正在施工, 封闭、不可进入

大学看起来封闭且内向, 被停泊的车辆包围

海滨广场较为混乱, 且缺乏与水的联系

国际新闻中心 (Sepetçiler Kasrı) 较为封闭, 缺乏与周围的连结

公园与水没有互动, 疏于维护, 受交通噪音和停泊的旅游巴士影响

旅游船只遮挡了与水的连结

轮渡总站满是交通运输活动, 几乎没有地方可停留

公园正在施工, 封闭、不可进入

停车场占据了环境良好的空间, 遮挡了滨海通道。

通道既无吸引力, 作为通往水边和轮渡总站的连接又显得很隐蔽

公交总站令人困惑, 通行不安全, 交通占主导, 与水没有连结

车辆轮渡总站遮挡了环境良好的空间和连结水的通道

Zinda Han 酒店较为封闭, 与周围联系不紧密

步行道不连贯。到西尔凯吉轮渡总站, 才能形成亲水环境

步行道景色优美, 但交通占主导, 没有停留的选择

步行道不连贯。直到轮渡总站西边, 才能通向休闲场所

从邻近的停车场或公交总站走到轮渡总站, 都没有亲水环境

公众无法进入捕鱼港口观看捕鱼活动

公园没有提供与水有关的活动

- 封闭区域及公众接触受限的区域
- 海堤
- 滨海步行道
- 通过城墙的通道
- 步行地下通道或天桥
- 步行交叉口
- 轮渡总站



## 缺少公共座椅

休息是步行活动不可缺少的一部分。高质量的座椅使人们得以停下休息，享受公共生活，且可以走得更远。因此，路边的座椅将街道从中转空间转变为休闲和社交场所。

### 最重要的事情

一座城市应该是一个愉快的见面场所，欢迎人们享受便利设施和社会网络。座位是一个友好城市照顾旅游者和居民的重要部分。要提供优质的座位，需要考虑一系列因素：高舒适度、优美的景色、良好的微气候，以及观察其他人们的可能性。总之，提供理想的就坐环境非常重要。

### 良好的就坐传统

安静坐着享受阳光，这种生活方式是土耳其文化的必要元素。坐是伊斯坦布尔颇受欢迎的城市活动，你会发现人们几乎坐在任何地方。因而，看到历史半岛中心的街上公共长椅如此之少，令人惊讶。人们因此发展出“带着你自己的椅子”的文化，人们坐在自己的凳子或椅子上，这种场景在街上比比皆是。

### 街上缺少长椅

在所调研的街道、广场和公园，公共长椅共提供了约 4315 个座位。

与其他城市相比，伊斯坦布尔的公共长椅并不少。

总体而言，街道上供大量行人日常休息的



坐在自己的椅子上在街道上很常见，人们享受互相陪伴，也喜欢街道生活。

长椅极少。特别是考虑到伊斯坦布尔颇具挑战的地形，提供足够的休息座位十分必要。可惜的是，那些连结陡峭街道的地方没有长椅。

奴隶奥斯玛尼耶街是个特例。在这条最近翻新过且设置了行人专区的街道上，170 米内有 95 个座位，相当于每 100 米有 56 个座位。这条街因而为访客提供了最大的优势：引人入胜的街景、充足的舒适座椅、舒服的微气候以及观察街道生活的良好视角。

### 大量的席地而坐

大部分公共长椅位于临近的广场和公园，其中多数为公园长椅。因而在街道和广场上，人们不得不在“任何”他们能找到的地方席地而坐——台阶、岩石架、凹陷处或地面上。将倍亚济广场等地的少量公共座位与席地而坐的人数相比较，座位的稀缺显而易见。而封闭的大学公园有大量舒适空闲的座位，可见座位分布不平衡这一问题十分显著。

不同类型的座位吸引不同的人群，一个设施完善的城市空间可以提供不同类型的座位。然而，大量席地而坐显示出这个“没有座位的城市”缺少长椅。



Beşiktaş Square

伊斯坦布尔是个非常“可坐”的城市，席地而坐很常见——然而我们真的需要更多舒适的公共座位。

😊 公园座位充足  
步行道上有很多公共长椅

😞 大多数街道没有公共长椅  
广场的长椅极少

君士坦丁广场有 15 个公共座位，却有 120 个停车位

西尔凯吉公园一把公共长椅都没有

蓝色清真寺前有 480 个公共座位，而法院街和奥尔杜街在近 2 千米距离中只有 18 个公共座位

在奴隶奥斯玛尼耶街，每 100 米有 56 个公共座位

### 公共长椅座位

比较：每公顷的公共长椅座位数量

4,315 伊斯坦布尔 2010 ( 504 公顷 )  
9 个座位 / 公顷

3,380 墨尔本 2009 ( 230 公顷 )  
15 个座位 / 公顷

1,380 哥本哈根 2005 ( 115 公顷 )  
12 个座位 / 公顷

调研涵盖了选定街道、广场和公园的公共长椅。

# 公园里的公共长椅

选定广场、公园和街道的公共长椅座位数量



街道的公共长椅占 5% ( 206 )  
广场的公共长椅占 10.5% ( 450 )  
公园的公共长椅占 71% ( 3055 )  
3 个最大的公园区域拥有所有公共座位中的 60% !

- 调研包含的街道
- 1—3 个座位
- 4-9 个座位
- 10-15 个座位
- 16-29 个座位
- 30-89 个座位
- 90-149 个座位
- 超过 150 个座位

## 浓郁的露天咖啡文化氛围

人们坐在露天咖啡厅是提升公共领域活力、丰富精神生活的重要活动。坐在户外就餐或饮茶，作为公共街道生活的观察者和参与者，这对于世界各地的人们都颇具吸引力。

### 广泛的露天咖啡座位

伊斯坦布尔具有浓郁的露天咖啡文化氛围，可以在大餐馆吃午餐，也可以在只有几个座位的地方喝茶。

调研显示，在选定的街道、广场和公园，咖啡厅和餐厅共有约 8814 个座位。

与其他城市相比，历史半岛中心的露天咖啡座位很少。

### 很多小型露天咖啡厅

一些小型咖啡厅提升了街道的氛围。露天咖啡厅的随意特征为街景增添了不同的色彩和元素。然而很多时候，露天座位占据了太多空间，忽视了步行所需空间，导致人行道过于拥挤。

大巴扎集市地区的露天咖啡厅不多。很显然，狭窄的街道限制了这一公共生活的休闲活动。

### 集聚的露天餐饮



露天咖啡厅支撑街道成为社交和休闲的场所。

拥有高密度座位的露天餐饮分布在一些特定的街道和地区，包括苏丹阿赫迈特地区的塞夫塔利街、地下街和阿比克街，倍亚济中转站旁的赛迪克帕萨街和奥尔杜街，临近库姆卡皮地区鱼市的卡帕尔兹街，苏莱曼尼耶清真寺一带，以及临近夜店区、在奥尔杜街南侧的阿塔特克街一带。

另外，居尔哈内公园的茶园提供大量露天座位，还能观赏到伊斯坦布尔海峡这样的世界级景观。

露天座位最集中的地区是阿比克街和卡帕尔兹街，营造了独特氛围，但这既是优势也是劣势。这里成为人们享受生活的地方，同时也成为单一功能的“餐馆街”。另外，大量的商业座位或多或少侵犯了步行空间，人们不得不到大街上行走。固定的户外座椅将人行道私有化，同时也影响了临近建筑一层的环境。

### “转角处的咖啡厅”

值得注意的是，作为主要的连接点，法院

街和奥尔杜街只提供少量的户外餐饮。然而，法院街的很多边道在不远处就有咖啡厅和餐厅，经过法院街的人们在转角处就能得到休息。

### 数量很少的滨海咖啡厅

水是人们坐在户外欣赏美景的重要元素，然而除了加拉塔大桥旁的滨海广场和滨海公园有大量咖啡座位，其他滨海区域鲜有户外咖啡座位。目前大多数滨海咖啡座都是随意摆放的。

尽管露天餐饮为公共领域注入活力，但需要注意，咖啡座位永远不能取代公共长椅，因为只有消费，人们才能享受咖啡座位的乐趣。

☺ 露天餐饮营造了充满生机的公共空间

☹ 在有些地区商业座位占大多数滨海咖啡厅很少

### 露天咖啡座位

#### 比较：每公顷的露天咖啡座位数量

8,814 伊斯坦布尔 2010 ( 504 公顷 )  
17 个座位 / 公顷

12,570 墨尔本 2009 ( 230 公顷 )  
55 个座位 / 公顷

7,000 哥本哈根 2005 ( 115 公顷 )  
61 个座位 / 公顷

调研涵盖了所选街道、广场和公园的户外咖啡厅。



拉吉普古墨斯帕拉街

天桥下的简陋咖啡座椅，距海滨这么近，又那么远……

