

改革开放以来,我国城市建设取得了举世瞩目的成就,然而,国外学者在惊诧于中国城市建设规模与速度的同时,对中国城市规划却普遍认为:“中国的城市规划……还只是香港模式、东京模式和新加坡模式的混合。中国的创新之处也许就在于项目的施工速度,项目的规模及数量”“中国城市的发展还没有能够作为一种‘模式’得到西方规划界的承认”。事实果真如此吗?笔者通过对北京考察与研究,发现北京的发展建设不仅突飞猛进,而且还逐步孕育形成了一种具有鲜明中国特色与时代特色的大城市地区规划建设新模式。希望能通过这个栏目,与关注北京乃至中国大城市地区规划建设的同仁进行交流与探讨。

大城市地区规划建设的国际比较研究 ——北京与莫斯科、巴黎

章光日

在世界主要大城市中,对解放后北京
的现代化建设影响最为广泛深远的无疑是
莫斯科,而在历史文化、精神气质上与北京
最为接近或相似的西方大都市则无疑是巴
黎。无论是莫斯科还是巴黎,它们与北京一
样,都曾经是欧亚大陆强大中央集权制帝
国的首都,都具有悠久的历史与深厚的文
化传统。长期以来,它们又都是西方城市规
划建设的主要创新实践中心,并曾在不同
区域发挥过各自不同的历史影响;而在近
现代成长为特大城市地区的过程中,两者
又各创造出了具有鲜明文化特色的规划建
设模式,并同样引起了世界的广泛关注。

大莫斯科地区的规划建设

大莫斯科地区概况

大莫斯科地区在历史上长期是沙皇俄
国与前苏联的核心区域,目前依然是俄罗
斯联邦的政治、经济与文化中心,其地域主
要由莫斯科市与莫斯科州的部分区域构成。
莫斯科市与莫斯科州同为俄罗斯联邦中央
联邦管区下辖的一级行政区,其中莫斯科
市面积为1081平方公里,人口约为1000万,

作者简介:章光日,安徽潜山人,博士,南京
大学城市与区域规划系,主要从事城市与区域
规划的教学与研究。

下辖10个区,莫斯科洲面积为4.59万平方
公里,人口约为660万(2002年统计)。莫
斯科市与莫斯科州虽然行政上相互独立,
但两者由于长期存在着各方面复杂紧密的
联系,它们早已被视为一个“统一的自然、
经济和社会综合体”,并在近现代的发展过
程中逐步演化,形成了一个以莫斯科市区
为核心、包括周边莫斯科州50多个中小卫
星城市在内的特大城市地区,目前高度一
体化的都市区域约为1.7万平方公里,总人
口接近1500万人,约占俄罗斯人口的1/10。

大莫斯科地区规划建设历程的简要回顾

1917年以前:沙皇俄国时期

莫斯科城始建于12世纪中叶,迄今已
有约800余年的历史。早期的莫斯科是一个
典型的以自发发展为主导的东欧封建城堡
型城市,规模不大,在1400年其人口还不
足5万,15世纪中期后,随着统一的中央集
权俄罗斯帝国的形成与扩张,作为其都城
的莫斯科就逐步发展成为东欧地区最为重
要的政治、宗教与文化中心与主要的商业
贸易中心,1712年彼得大帝迁都圣彼得堡,
莫斯科的发展受到了一定的影响,但其仍
是俄罗斯重要的经济、政治和文化中心,仍

发挥着第二都城的作用。不过,由于远离欧
亚大陆的经济中心,这一时期莫斯科的发
展总体上看还是比较落后、缓慢的,到19
世纪初,其建成区仅约20平方公里,城市
人口也只有20万左右,不仅与当时西欧的
主要都城如伦敦、巴黎等存在较大差距,也
远落后于当时清帝国的首都北京。

莫斯科近现代化的改建则始于19世
纪,并主要是在西欧工业革命的影响下才
逐步启动的。俄罗斯的工业化起步相对较
晚,发展相对缓慢,其资本主义直到19世
纪中叶废除农奴制后才开始盛行。不过,莫
斯科作为俄罗斯帝国近代主要的经济中心,
其工业化推进的步伐还是比较快的,到19
世纪末,莫斯科的各类工业和贸易企业已
达2万多个,其中工业企业有1万多个,工
人人数达到12万。在近代工业化的刺激、
带动下,19世纪的莫斯科城市建设扩张迅
速,城墙先后被拆除,新型城市设施不断
涌现,并于1851年开通了铁路,到20世纪
初,其人口已超过100万,并成为区域性的
工业贸易中心与交通中心,不仅城市规模
与功能得到巨大发展与提升,传统的城市
结构面貌也得到了初步的改造。

1917~1991年:苏联时期

1917年十月革命成功后,苏维埃政府
和共产党中央委员会于1918年3月从彼得
格勒迁到莫斯科,1922年12月莫斯科正式
成为苏联首都。苏联时期是大莫斯科地区
形成的关键时期。十月革命前,沙俄帝国
还仍然是一个贫穷落后的农业国家,其城
市化水平仅约为15%~20%,十月革命后,
随着社会主义制度的确立与计划经济的全
面推行,苏联的工业化与城市化以前所未
有的速度推进,到其介入第二次世界大战
前夕的1940年,苏联就已初步实现了工业
化,其城市化水平也达到32.5%;战后随
着经济的发展与国力的壮大,苏联的城市
化水平也一直稳步提高,到1990年达到
66%,已成为一个名副其实的城市国家。莫

斯科也在这一过程中得到了空前的发展。在1920年,莫斯科仍然是一个较为落后的传统城市,其城市人口也只有约100万,但到1939年,其人口就迅速增长到约460万,并已初步改造成为现代化的工业城市;战后莫斯科得到进一步发展,其城市人口规模到1980年末已接近900万,如加上郊区人口,已演化成为人口超千万的特大城市地区,城市建设的速度与成就令人瞩目。

社会主义制度的确立不仅极大推动了苏联时期莫斯科的全面发展,也彻底改变了其数百年来所形成的以自发为主导的发展道路,并使其城市建设较早就迈入了有计划有序推进的轨道,成功地避免了西方大多数大城市地区无序盲目扩张的成长路径。作为世界上第一个社会主义国家即苏维埃社会主义共和国联盟的首都,莫斯科的发展建设从建国初期就受到了国家的高度重视。在1931年,联共(布)中央委员会还专门开会对此问题进行讨论,并明确了其规划建设的基本任务与方向。在国家计划经济强有力的指导下,莫斯科先后在20世纪30年代与60~70年代多次编制了城市总体发展规划。这些规划不仅对大莫斯科地区的成长建设与空间结构形态等产生了深远影响,也直接推动了不拘一格的“莫斯科模式”的形成。

1991年以来:俄罗斯联邦时期

1991年苏联解体后,莫斯科成为俄罗斯联邦的首都,其发展建设所面临的经济、社会、政治等环境已发生了重大变化,而90年代长期的政治、社会动荡也给莫斯科的发展带来了严重的负面影响,不仅城市经济全面滑坡,城市居民生活水平显著下降,城市人口也一度出现萎缩流失现象。进入21世纪后,随着社会、政治经济形势逐步走向稳定,拥有雄厚工业基础与丰富资源的俄罗斯在全球新一轮经济增长浪潮的刺激下,近些年来也出现了快速发展的良好势头。在这一背景下,莫斯科的城市建设逐步恢复振兴,城市人口又重新进入逐

步上升的轨道,目前其市区人口已超过1000万,并焕发出从未有过的发展活力。

针对新的形势与任务,莫斯科早在20世纪90年代便开始着手编制“2020年莫斯科城市发展总体规划”方案。新一轮总体规划已于1998年完成,并于1999年获得了莫斯科市政府的正式批准,同年又经莫斯科市议会(杜马)审定后予以了正式颁布。新的规划以“方便市民生活”为城市发展目标,一改苏联时期注重政治和意识形态的规划传统,标志着莫斯科地区又进入一个新的转型发展阶段。

大莫斯科地区规划建设的主要特征分析

大莫斯科地区发展的起步相对较晚,但其从一个百万人口大城市成长为一个人口超千万的特大城市地区的时间相对较短,大约只用了半个多世纪。与早期由市场主导下无计划发展起来的大城市地区如伦敦、纽约、东京等相比,主要成长、定型于前苏联时期的莫斯科走了一条完全不同的发展道路,它可以说是世界上第一个主要由政府推动组织、并根据预先规划建设形成的特大城市地区,因此,其规划建设具有更为鲜明的政治、制度特征。

从空间形态上看,大莫斯科地区似乎与伦敦、东京等以市场推动为主导的大城市地区并无明显差别,它也是一种典型的同心圆圈层式结构,然而,与伦敦、东京不同的是,莫斯科地区这种结构的形成除了一些历史原因外,主要是一种有意识规划建构的产物,而不是自发发展的结果,其目的是为了维持以克里姆林宫、红场为核心的中心区作为国家政治、文化中心的突出地位以及其对全城城市空间景观的统率、控制作用等。另外,同样是圈层式结构,但由于有了明确的规划引导与控制(如城市规模的限制,环城公园绿带与楔形绿带的设置,分片多中心的布局等),莫斯科不仅没有形成封闭的单中心格局,也基本上没有像伦敦、东京那样出现大规模的郊区

蔓延无序发展与城镇连片发展等不合理现象,反而促进了其相对集中、紧凑的城市空间布局。直至今日,莫斯科地区的人口、功能与设施等仍主要分布在大环路的市区内(市区人口超过大城市地区总人口的70%),因此,与伦敦、东京广为分散蔓延的形态相比,其结构虽然在形式上有相似之处,而实际上却存在着本质的区别。

从城市土地开发利用的形态看,莫斯科的制度特点与优势则体现得更为明显。由于实现了土地公有制与政府主导建设,莫斯科较早就全面采取了有计划的社会化、专业化集中开发模式,并基本上杜绝了私人开发与低层低密度住宅的蔓延。由于长期坚持以多、高层建筑为主的中高密度开发,莫斯科地区不仅实现了空间上紧凑、合理的布局,城市土地也得到了高效、集约的利用。

如果说空间结构与土地形态显示出更为明显的制度特征的话,那么大莫斯科地区的交通组织则更多地反映了其发展建设的时代背景。苏联汽车工业起步较晚,在两次世界大战前,莫斯科在城市人口迅速增长、城区面积快速扩张的过程中,主要是依托有轨电车、郊区铁路等公共交通来应对不断增长的城市交通需求,并富有远见地把地铁作为其未来发展的主要方向。1935年莫斯科建成了第一条地铁线,此后,就一直持续不断地推进地铁建设,即使在第二次世界大战期间也没有停止过。目前,莫斯科已拥有一个先进舒适的地铁网络,由一条环线、八条直线和一条放射线等构成,线路总长超过270公里,共设有150多站,几乎覆盖了该市所有的地区,每天的客流量约为880万人次,约占城市公共交通运输量的36%(2002年统计)。正是这一庞大的地铁网络,支撑了莫斯科地区人口的高密度聚集(市区人口密度超过10000人/平方公里)。相比于地铁系统,莫斯科的道路系统在城市交通中发挥的作用则相对有限,并一直是制约城市高效运行

的主要因素。其环放射线的路网结构是在历史的基础上逐步形成,并在各次总体规划中不断予以继承与强化。这一系统由于大部分道路等级偏低(苏联时期只有大外环基本上达到快速路标准),布局不尽合理,战后随着汽车数量的不断增多,开始显现出越来越多的弊端,并造成了城市交通的严重拥堵。近年来,在持续增长的私人小汽车交通的冲击下(目前莫斯科的汽车总量已超过300万辆),莫斯科也不得不对这一道路系统进行大规模的改造升级,除新建了三环快速路外,还对花园环路与大环路等进行了扩容整修,并计划修建四环快速路。尽管如此,其道路系统仍难以适应城市交通发展的新变化。

大巴黎地区的规划建设

大巴黎地区概况

大巴黎地区从地理的角度看,是指以巴黎为中心的大都市区;从行政的角度看,它是法国本土22个大区之一,又称为“法兰西岛(L'Ile-de-France)”,位于法国北部的巴黎盆地中央该区包括巴黎市与塞纳-圣但尼省(Seine-Saint-Denis)、瓦勒德马恩省(Val-de-Marne)、上塞纳省(Hauts-de-Seine)、瓦勒德瓦兹省(Val-d'Oise)、伊夫林省(Yvelines)、埃松省(Essonne)和塞纳-马恩省(Seine-et-Marne)等七省,核心为巴黎市,面积为105平方公里,人口约215万;近郊区包括塞纳-圣但尼省、瓦勒德马恩省与上塞纳省三省,面积为657平方公里,人口约400万;远郊区包括其余四省,面积为11249平方公里,人口约为500万。大巴黎全区总面积约为1.2万平方公里,约占全国面积的2.2%;人口总计约为1100万,约占全国人口的18.8%,其不仅是全国人口最多、最为稠密的区域,全国最为重要的政治、经济、文化与交通中心,也是具有世界影响的特大城市地区。

大巴黎地区规划建设历程的简要回顾

巴黎城市发展的历史悠久,最早可追溯到古罗马时期,在中世纪时期它已成为法兰西王国的首都。两千多年的建城史、上千年的建都史使巴黎在西欧具有无与伦比的地位与影响,城市的规划建设也长期走在西欧各国的前列,中世纪风靡一时的哥特风格就肇始于巴黎,文艺复兴后,巴黎更发展成为欧洲乃至世界城市建设主要的创新中心,其古典园林与巴洛克式城市设计风格曾引领了近代数百年城市规划建设的潮流。不过,由于种种历史原因,巴黎在近现代成长为特大城市地区的过程中,却走过了一条相对漫长而不平坦的发展道路。

1789年以前:绝对君权时期

从16世纪开始,法国在意大利文艺复兴的影响下,也开始了近现代的发展历程。作为当时欧洲最为强大中央集权制国家的首都,巴黎成为西方的新罗马,城市建设也演变成为政治表演、王权展示等重要的舞台。这一时期,巴黎扩建了王宫,建成了一批新型城市广场,开辟了一些城市园林与林荫道,并在城郊广修王公贵族园林(包括凡尔赛等),不仅中世纪的城市面貌得到初步改变,大巴黎的空间格局也初现雏形。不过,由于在海外殖民方面的失利以及封建制度的束缚,法国的发展特别是工业贸易方面从18世纪开始就已明显落后于英国了,巴黎在这一时期也逐步落后于伦敦。

1789~1870年:城市改造发展主导时期

1789年法国爆发了资产阶级大革命。随着封建制度的覆灭,巴黎也由此迎来了一个新的发展阶段。这一时期法国开始了工业革命,但由于政权不稳,政局动荡,法国的工业化与城市起伏不定,巴黎的城市建设也深受此影响。从总的来看,巴黎在这一时期还主要是以城市的改造、发展为主导,郊区化虽然已经出现,但规模与影响尚不大。通过第一帝国、第二帝国时期的大规模改造(特别是奥斯曼主政时期),巴黎成为当时欧洲最为近代化的城市,其

人口也从1801年的约55万增长至1872年的185万。目前巴黎老城区的空间格局与建设风格基本上是在这一时期奠定形成的。

1871~1958年:郊区蔓延发展主导时期

普法战争后法国的工业化进程开始加快,巴黎在其推动下也逐步进入一个快速扩张的发展阶段。不过,这一时期由于巴黎老城区的空间已接近饱和,城市发展的重心开始逐步从老城区转向郊区,这一趋势在1921年巴黎市区人口达到其顶峰的约290万人后表现得更为明显。从那时起,巴黎市区的人口一直不断下降,而郊区不仅要容纳大量向首都聚集的外来人口,还要承担越来越多的从老城区疏散出来的居民。第二次世界大战后,随着法国的经济与人口的快速增长,巴黎郊区的发展更为迅猛,到20世纪60年代初,大巴黎地区的总人口已超过了800万,其中巴黎市区人口已减至约275万,而郊区的人口则增至近600万,郊区化的特征已十分突出。由于第三、第四共和国的政局依然处于动荡不定的状态,政府多软弱无力,再加上两次世界大战的影响,这一时期巴黎的发展特别是其郊区的发展基本以自发的蔓延发展为主导,始终缺乏政府强有力的规划引导与控制。

1959年以来:规划治理与成熟定型时期

针对巴黎郊区蔓延无序的连绵发展状况,法国政府在两次世界大战期间也曾试图引入区域规划等工具对其进行引导、控制,但一直没有取得成功。1959年后,随着第五共和国的成立和政府权威的提高,法国开始大力对巴黎地区进行综合整治,首先大刀阔斧地对其行政区划架构进行了调整,成立了覆盖整个大城市地区的一级区域政府——巴黎大区(后改称为法兰西岛),为其规划治理奠定了坚实的体制基础;其次,大力加强了规划工作,巴黎大区先后在20世纪60、70及90年代数次编制了“发展总体规划”或战略规划等,对巴黎地区的交通体系建设、老城区的保护

更新、郊区的新城开发等都发挥了重要的指导作用。通过这一系列的体制创新与规划治理,大巴黎地区长期以来存在的空间无序蔓延发展的态势终于在20世纪60年代中期后逐步被终止,城市开发又重新被引上了理性、有序轨道,到80年代后,随着人口增长趋缓,大巴黎地区的空间格局也基本发展成成熟定型。而所谓的“巴黎模式”实际上就是在60年代以来的规划治理过程中逐步形成的,而它的成功探索又使巴黎继创造了巴洛克城市设计风格后又再次成为世界城市规划界瞩目的焦点。

大巴黎地区规划建设的主要特征分析

与莫斯科相类似,大巴黎地区的规划建设与政治、制度之间也存在着密切的关系。不过,与俄罗斯(包括前苏联)长期具有稳固的中央集权传统不同,法国近、现代的政治制度更为复杂多变,其不时会出现一些强有力的政权,但又经常陷入软弱纷争的混乱局面。政治制度的这种不稳定性给巴黎的规划建设带来许多直接而深刻的影响:在政府强势时期,城市发展往往能受到有力的干预控制,城市建设也能相对有序推进;反之,在政府弱势时期,城市的开发往往很容易出现失控、失序的状况;而有序与失序又经常反复交替发生,并在其空间形态、土地开发以及城市景观等方面鲜明地反映出来。

从总体上看,大巴黎地区的空间形态既不像基本根据规划建成的莫斯科地区那样清晰有序,也不如主要由自发发展形成的伦敦、东京那样混沌杂乱,而是介于这两类大都市区之间:它既有一些按规划建设、整齐有序的区域,如老城区,就是在近代严格按照巴洛克城市设计风格进行改建而形成的,而上个世纪六、七年后开建的一批远郊新城,也都是根据规划精心组织建设的;另一些区域则主要是由自发发展起来的,空间秩序相对比较零乱,如近郊区,就是近现代快速工业化、城市化过程中无

序蔓延发展的产物,这里低层低密度住宅开发泛滥,居住与工业混杂分布,自然田园空间被大量蚕食,整体景观面貌与老城区形成鲜明对比。大巴黎地区这种从有序(老城区)到无序(近郊区)再到有序(远郊区)的空间形态演化深刻地反映了其发展的轨迹,具有鲜明的时代与制度烙印。

大巴黎地区的土地利用开发形态也具有相类似的特点,它既不像莫斯科那样全面推行多、高层的高密度集中开发,也没有像伦敦那样任由低层低密度住宅的肆意蔓延,而是呈现出一种混合多元的特点:它的老城区无疑是欧洲城市中高密度开发的典型代表,目前其街区仍维持着近代形成的以多层建筑为主的高密度布局形态,其人口密度也一直长期居高不下,目前仍超过2万人/平方公里;郊区则以低层低密度的住宅建设为主,但也分布着不少主要由政府负责开发的具有较高密度的多、高层社会住宅区;远郊新城一般也多坚持混合密度开发,以丰富城市景观,并为城市居民提供多样化的选择。这种土地开发、利用形态既反映了大巴黎地区漫长曲折的演化历程,也与其发展的社会、制度背景密切相关,相比英国、俄罗斯,法国的社会文化更具有多样性,其政治制度也具有更为鲜明的多元化特点。

在交通组织方面,大巴黎地区混合多元的特点同样也十分突出。从整体上看,大巴黎的交通组织不像大东京或大洛杉矶等那样,以某一种方式为主导(前者偏重轨道交通,后者以小汽车交通为主导),而是根据不同时代、不同区域的特点,有所区别地选取相应的系统来适应各自的发展需要。如巴黎的老城区,主要是在步行与马车时代所形成的,人口与建筑高度密集,且路网多放射状布局,与现代汽车交通的发展需求不相适应,因此,交通组织主要依托公共交通特别是地铁。巴黎的地铁始建于1900年,到20世纪20年代末,

市区的地铁网络已基本形成,此后,地铁线路又向近郊区拓展,目前大巴黎地区的地铁线路总长已达221.6公里,拥有14条主线、2条支线,380个车站,87个交汇站,老城区中任何一点在方圆500米范围内都至少可以找到一个地铁车站。又如巴黎的郊区,在铁路时代虽有所发展,但大规模的扩张则主要发生在汽车时代特别是第二次世界大战后。由于布局分散,人口密度较低,郊区实际上并不适合发展公共交通,因此,区内交通组织一般以私人小汽车为主,而郊区与巴黎市区之间的联系则主要依托铁路、郊区铁路与区域快铁(Réseau Express Régional)等轨道交通。大巴黎地区是法国最大的铁路枢纽,到1995年底,境内已有铁路线1282公里,车站382个;郊区铁路线3251公里,车站7767个。另外,从20世纪60年代开始,为配合大城市地区的综合治理,推动郊区几个集中布局新城的开发与副中心的建设,巴黎又开始兴建速度更快、覆盖范围更广的区域快铁,目前已建成5条线路,246个车站(其中33个位于巴黎市内),系统总长达571公里。密集的轨道交通网络不仅大大方便了居民的出行,也极大促进了大城市地区内部的紧密联系。相对较长的成长过程、多元化的发展策略使得大巴黎地区的交通网络既具有铁路时代的鲜明色彩,也具有汽车时代的典型特征,既具有相对密集、完善的轨道交通系统,也有较为发达、便捷的快速道路系统(1995年底巴黎大区共有735公里长的高速公路和快速道路),轨道交通与汽车交通、公共交通与私人交通在这里得到了较为均衡的发展。混合交通的组织模式不仅有效提高了城市运作的整体效率,对大城市区域多样性的形成与维持也发挥了积极作用。

大北京与大莫斯科、大巴黎规划建设的比较

北京与莫斯科

由于历史的原因,大北京地区的规划建设与莫斯科有太多的相似。在建国之初,由于相同的制度背景(社会主义)、同样的政治地位(国家首都)以及当时两国之间良好的关系与紧密的联系,已有30多年“无产阶级国家首都”规划建设经验的莫斯科自然成为北京全面学习、模仿的对象,可以说,在改革开放以前,北京的历次城市总体规划都受到了“莫斯科模式”的深刻影响。直到今天,北京的“莫斯科色彩”依然清晰可见:高度集中紧凑的布局形态、以老城区为中心的同心圆圈层结构、环放射射线的路网结构、高密度的立体开发、星座座的区域空间组织,等等。当然,由于历史文化、国情背景与发展道路等方面的差异,北京与莫斯科相比,也存在着一些明显不同:如北京的“方”与莫斯科的“圆”,北京的城市轴线与棋盘式路网是莫斯科没有的,而莫斯科的“楔形绿带”、环城公园带等又是北京所羡慕的,等等,但这些不同并不能否定莫斯科长期作为北京规划建设蓝本的历史地位。不过,在改革开放后,伴随着中国经济的快速崛起,北京则开始探索出了一条具有中国与时代特色的发展道路,其规划建设已不再仅仅是莫斯科的一个简单翻版,在某些方面甚至还超越了莫斯科:如北京现已建成了世界上最为密集、庞大的快速交通网络,拥有了4个快速环路与1个高速公路环路,而莫斯科至今仍只有两个真正意义的快速环路(全立交、全封闭),即大环路与新建成的三环路;目前北京中心城区已是汽车的天下,而莫斯科则依然以轨道交通(主要是地铁)为主导。当然,随着北京大力推进轨道交通建设以及莫斯科不断加快快速路的改造,未来两者之间又有出现殊途同归的可能,但其文化、形态等方面的差别则将始终存在。

北京与巴黎

北京与巴黎都曾经是欧亚大陆最为典

型的政治礼仪性城市,北京的中轴线与巴黎的主轴线也都是世界上无与伦比的城市设计杰作,尽管其形态风格迥异,但两者的精神内涵则是相通、相似的。而在近现代,作为西方巴洛克城市设计风格的重要发源地,巴黎一直是世界各国城市特别是首都竞相效仿的对象,在第二次世界大战后,其大城市地区成功的规划建设经验又引起了世界的广泛关注。由于存在着相似的文化气质、政治传统(中央集权)和管理体制(强势政府与等级秩序),改革开放后巴黎也自然成为北京学习、借鉴的主要对象。“巴黎模式”形成的时间相对较晚(主要是在1960~1990年代间),它既借鉴了当时在西方具有广泛影响的大伦敦规划,又吸收了战后北欧国家一些大城市地区如斯德哥尔摩、赫尔辛基以及哥本哈根等的建设经验,并糅进了自己的创新,因此,这种模式具有诸多综合的特点与优势:如在发展机制方面,强调市场与计划并行;在空间布局方面,坚持集中与分散相结合;在土地利用方面,倡导混合密度开发;在交通组织方面,均衡公共轨道交通与自由汽车交通发展等,它不仅有效避免了以往模式过于机械、单一的缺陷,也有利于满足社会多元化的需求,有利于创造、维持都市区域的多样性与持久活力。由于文化形态、社会制度、发展阶段等的不同,现状的北京与巴黎相比,也存在着明显的差异:北京没有出现像巴黎那样的大规模郊区蔓延现象,但集中于中心城区发展也使老城区整体保护的效应要远比巴黎逊色得多;北京快速道路网目前虽优于巴黎(后者现仅建成两个完整的快速环路),但公共交通特别是轨道交通仍无法与巴黎相提并论;北京城市土地开发的速度与规模要远远超过巴黎,但其类型、模式仍相对比较单一;另外,北京目前仍没有完全打破单中心的布局结构,其城市建设仍高度集中在中心城区,郊区新城开发还刚刚启动……尽管

如此,作为混合多元模式的典型代表——巴黎的许多经验教训仍然值得北京认真学习、借鉴,事实上,北京新一轮的总体规划已具有一些与巴黎相类似的思路。人们有理由相信,随着时间的推移,北京与巴黎的差异将可能变小,而不是在扩大。■

参考文献

- 1 沈玉麟编.外国城市建设史[M].北京:中国建筑工业出版社,1989
- 2 M·B·波索欣著,冯文炯译.建筑·环境与城市建设[M].北京:中国建筑工业出版社,1988
- 3 潘海鹏编著.大都市地区快速交通和城镇发展——国际经验和上海的研究[M].上海:同济大学出版社,2002
- 4 黄建中著.特大城市用地发展与客运交通模式[M].北京:中国建筑工业出版社,2006
- 5 陆锡明主编.综合交通规划[M].上海:同济大学出版社,2002.
- 6 吕富琦.莫斯科城市发展总体规划方案评述[J].城市规划,2000,(10)
- 7 郑皓,吕富琦.莫斯科2020年城市总体规划中的交通规划[J].国外城市规划,2001,(3)
- 8 周长兴.莫斯科的城市交通与地铁建设[J].北京规划建设,1996,(4)
- 9 陈昌明,莫天伟.莫斯科地铁系统规划[J].国外城市规划,2003,(5)
- 10 郑皓.巴黎大区总体发展规划[J].国外城市规划,2000,(4)
- 11 刘健.巴黎地区区域规划研究[J].北京规划建设,2002,(1)
- 12 曹刚,王琛.巴黎地区的发展与规划[J].国外城市规划,2004,(5)
- 13 尚凌雁.大巴黎地区的形成与整体规划发展[J].世界地理研究,2000,(4)
- 14 <http://en.wikipedia.org>
- 15 <http://www.insec.fr>
- 16 <http://www.cass.net.cn/file/200307167484.html>

责任编辑:单健