

巴黎都市圈的交通系统发展

◇石芳铭

摘要：回顾巴黎都市圈的城市与交通发展历史，简要介绍在城市发展过程中，交通系统的发展状况，以及每个不同时期城市发展需求下，交通发展的重点与策略。简要分析交通基础设施建设在巴黎都市圈发展过程中所起的作用。

关键词：巴黎都市圈；巴黎大区；交通系统发展

一、巴黎都市圈范围

巴黎城市的辐射能力覆盖了几乎整个巴黎盆地，但是由于巴黎城市的高度集聚性，实际上巴黎盆地外围地区与巴黎城市的联系相对较弱。在规划政策方面，巴黎盆地区域的两次规划并未获得实质性的意义和作用。与此形成鲜明对比的是，法兰西岛地区这一行政区划，一直是各类规划政策、行政管理的实质边界，历次规划政策的实施形成了今天法兰西岛地区的空间结构和交通体系。

因此，巴黎都市圈的范围应该大约等同于法兰西岛行政范围，亦称巴黎大区。

二、巴黎都市圈城市及交通系统发展阶段

(一) 城市快速发展起始阶段

1. 内城发展时期

19世纪，法国工业化快速发展。1823年，巴黎地区第一条铁路开通，1826年，巴黎公共交通随着第一辆公共马车的诞生而正式产生。1853年，奥斯曼对城市进行首次的改造，在密集的城市中征收土地、拆除建筑，开辟出一条条宽敞的道路，最终塑造了巴黎内城的道路格局。道路总里程从1852年的385公里增加到1870年的845公里^[1]。

另外在公共交通方面，1855年公共马车公司成立。1860年，巴黎私人车辆约3.5万辆，同时还有约530辆公共马车、5600辆出租马车、2.5万辆私人马车^[1]。道路十分拥挤。市政府为出租马车安排停车点，警察局则负责维持私人 and 商用车辆的秩序。奥斯曼为整顿交通秩序，将许多特权交通公司合并到公共马车总公司，从而更好的组织服务。

2. 郊区化发展期

(1) 发展初期——地铁线路建设带动的城市发展期

1900年，巴黎首条地铁线路随着巴黎世界博览会的开幕而启用。至1913年，巴黎地铁的线路达到10条，长度达到91公里。至1930年，巴黎地铁主要集中在内城，但是1930—1950年代，巴黎地铁网开始新一轮扩张，向巴黎近郊扩展。

(2) 快速发展期——城市副中心、新城建设与交通互

动发展期

① 规划文件与交通体制发展

二战结束之后，法国进入“光辉三十年”：人口和经济迅速增长，工业政治实行，大量北非和非洲其他地方的移民进入法国。在这个阶段，由于巴黎城市的快速蔓延，正式跨入新城建设、大区快铁（RER）、高速公路的快速建设时期。

1949年，巴黎成立公共交通总公司（RATP），形成了对巴黎主城区公共交通的统一经营和规模化运营的格局。

1956年，PARP规划再次更新，提出降低巴黎中心区密度，提高郊区密度。主要强调都市区向外省疏散功能，特别是工业的疏散；强调郊区建设大规模集合住宅。在城市聚集区外延建设卫星城，通过公路和铁路交通进行联系^[2]。

1959年，巴黎交通委员会成立，担负管理巴黎地区公共交通的责任，并于1960年代提出了“公共交通优先”的发展思路。

1960年，巴黎大区规划设计研究院IAURP成立，随后该研究院编制地区土地利用和管理规划（PADOG），通过重大基础设施组织城市组团，包括公路铁路的投资，并建设以拉德芳斯等新的城市中心。1965年新的总体规划SDAURP，把重点放在了新城开发及其位置选择上，提出建设8个新城，260公里的大区快铁网（RER）和900公里高速公路。1965年，规划文本提交后，在技术人员、政府部门及社会各领域引起广泛讨论。经过两年讨论，重启规划修订工作。

新的总体规划于1975年提交，1976年通过。同年，法兰西岛行政区正式成立，修订的SDAURP更名为SDAURIF，也就是说“巴黎大区”的名称变成了“法兰西岛大区”，大区范围明显扩大。

不过大区的公共交通尚未统一，前巴黎交通委员会仍然作为独立城市交通管理机构负责巴黎行政区公共交通。

② 道路系统

在巴黎，道路系统在辐射式道路和环形道路之间保持着相对的平衡。1950年代之前，整个区域都分布着大量路况较好的辐射式道路，但是缺少横向（或环形）道路。公

【城市规划研究】

共交通也存在同样的情况，在郊区居住但在近郊工作的人们有时不得不先返回巴黎，然后搭乘另一条辐射式线路去上班。所以1950年代开始重点改善横向交通线路，特别是“二环路”A86高速公路的建设。这项道路系统改善工程曾是法兰西岛大区的一项最重要的成就。二战后的若干年，特别是经济繁荣时期，大量精力都用在了发展高速公路上。所以，巴黎今天拥有一个比较完善、规划布局合理的高速公路网络。

截止到1988年，在巴黎大区，已建高速公路长度已超过580公里，在不计算巴黎市内所有街道和其他市政道路长度的情况下，国道和省道（县级公路）的长度分别达到了1800公里和6000公里，所有这些组成了一个非同寻常的道路系统。

③铁路系统

在1960年的PADOG规划中就提出了大区快线RER的想法，第一条RER线路东西线在1961年通过了RATP公司的论证并获得投资，工程正式开始于1963年，最早建成了拉德芳斯和凯旋门广场这一段。工程逐步推进，到1965年SDAURP规划时，提出了更加雄心勃勃的规划，通过增加两条南北线，连通新城与巴黎中心。这一规划几乎不考虑成本，因为过于激进而无法完全实施。等到1969年对SDAURP规划进行修订时，才提出了更加温和的解决方案，利用法国铁路公司（SNCF）已有的线路进行改造，连接主要的新城和未来的巴黎北部机场。

④新城建设与交通联系

在巴黎新城的交通建设历程上，政府始终都希望贯彻一个重要的“2个30”指导方针，即这些城镇必须在与巴黎最多30公里（城镇中心到市中心）的范围内；这些城镇到巴黎乘坐公共交通工具（站到站）所花时间必须在30分钟以内^④。在新城建设初期，只是通过公路联系新城与巴黎中心，并且高速公路的延伸也并不完善，新城与巴黎中心区联系很弱，发展乏力。加上1974年之后，法国经济低迷，也导致新城发展后劲不足。直至1979年，才开始有第一条有效的轨道修通，连接了巴黎中心区和其中一个新城。可以说，五座新城之所以能够持续发展，交通状况的改善在其中起到了关键作用。

（二）城市空间结构调整阶段

从70年代末期开始，法国的经济发展减缓，巴黎新城和大规模城市建设落下帷幕。80年代以后国家政策出现新的转变，地方分权、市镇联合等政策，国家向其他大城市的产业、城市建设等倾斜，巴黎超级独大的局面有所改变。全球城市竞争日益激烈，“城市项目”成为城市建设的重要方式。城市建设重点重新转向城市中心，同时对城市核心地区的交通政策进一步发展完善，确定了公交优先的发展思路，以应对新的环境挑战。

1982年，法国城市交通法颁布，确定发展公共交通的目标。内容涉及管理机构责权、公共交通的规划与建设、交通工具和设施的使用与维护、经营与运行等各个方面。明确对公共交通给予补贴，并且让公众参与管理；提出考

虑低薪阶层承受出行费用的能力问题；采用有利于残疾人的特殊交通设施；营造公开、公平、合理的竞争氛围。同年，巴黎的所有企业开始间接支付公共交通成本，为其搭乘公共交通的员工承担50%的费用。1989年，法国国家铁路运营公司成立巴黎大区公共交通企业，提供郊区铁路和部分区域快速客运服务。

1994年，法兰西岛地区总体规划（SDRIF），巩固了多中心的规划政策，建设高速公路以及以轨道为主的公交发展带。随后，法国出台了《大气保护与节能法》，明确了可持续发展目标下的城市交通政策，进一步支持公共交通发展。

（三）多中心城市体系成熟、区域一体化发展阶段

2000年以来，世界逐渐兴起巨型城市^⑤，巴黎都市圈作为巨型城市之一，需要在稳定的多中心格局下寻求世界城市的竞争力。

2000年，巴黎制定城市交通规划，重点提高公共交通服务质量，建立公共交通系统的等级分类，加强换乘中心和停车系统建设。并计划投资8亿欧元，用20年的时间，实现巴黎地铁的全面自动化。同年10月，89个私营运营商共同组成巴黎大区专业运输联合会（STIF），以提供巴黎外城区域公共汽车服务，使巴黎外城区域公共交通服务由分散运营走向集约化运营。

2000年底，法国政府颁布城市发展和复兴法，据此，前巴黎交通委员会于2001年10月变为巴黎大区交通管理委员会。这项变化对于区域公共交通的一体化发展具有重要的意义。同时成立公共交通合作委员会，形成了强有力的公共交通的领导和协调推进机制。2005年巴黎大区政府取得协调公共交通及经济发展的权利。

2008年的法兰西岛地区总体规划，强调公共交通导向下的地区发展结构，继续了对公共交通的巨大投资。2013年法兰西岛2030战略规划中，也继续确认了对公共交通的投资。在此上位规划的指导下，2014年法兰西岛交通出行规划则进一步强调了要在出行需求、环境保护以及市民健康之间达到可持续的平衡。发展可持续交通，如步行、自行车以及公共交通。

参考文献：

- [1]朱明. 奥斯曼时期的巴黎城市改造和城市化[J]. 世界历史, 2011, (03).
- [2]刘健. 巴黎地区区域规划研究[J]. 北京规划建设, 2002, (01).
- [3]华揽洪. 法兰西岛（巴黎大区）及其新城镇区域规划31号工作报告[J]. 建筑创作, 2013, (04).
- [4] Peter Hall, Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe, 2006.

作者单位：

中国城市规划设计研究院深圳分院