

## 交通·景观·人

## ——比较上海世纪大道与巴黎香榭丽舍大街

Traffic · Landscape · Human

——Comparing the Shanghai Century Boulevard with the Avenue des Champs-Élysées

孙 靓 Sun Liang

中图分类号 TU984.191

文献标识码 B

文章编号 1003-739X(2006)12-0122-03

**摘要** 景观大道对于城市形态、城市景观有重要影响,而上海世纪大道是国内城市景观大道的典型代表。该文通过比较上海世纪大道与巴黎香榭丽舍大街的异同和差距,分析和探讨了国内城市景观大道存在的问题以及改进的方向,认为城市交通以及景观设置皆为人的活动服务,因此,国内景观大道的建设需要进一步强调人性化建设;加强城市、街道与普通市民生活之间的互动,从而提升街道和城市的活力,改善城市生活的品质。

**关键词** 上海世纪大道 巴黎香榭丽舍大街 城市景观

**Abstract** In recent years, the landscape avenues gradually become an important part of Chinese cities, and the Shanghai Century Boulevard is one of the most representative landscape avenues in China. In this article, the similarities and differences are compared between the Shanghai Century Boulevard and the Avenue Des Champs-Élysées to discuss the problems of the Chinese landscape avenues. It was thought that the urban traffic and landscape should support the human activities. So more human elements should be thought in urban constructions to strengthen the interplay among the city, the streets and the citizens, which can enhance the activities of streets and city, and improve the qualities of the urban life.

**Key Words** Shanghai Century Boulevard, Avenue Des Champs-Élysées in Paris, City landscape

**作者** 同济大学建筑与城市规划学院博士研究生

**邮编** 200092  
**收稿日期** 2006 05 09

近年来,国内城市建设高潮中出现不少景观大道,一定程度上改善了城市的景观和形象,同时也存在一些问题。上海世纪大道是国内城市景观大道的典型代表和佼佼者,其设计者——法国著名建筑师夏邦杰曾在方案构思中将世纪大道比作巴黎的香榭丽舍大街。这两条街道所处城市区位相似,尺度和功能上也具有一定的可比性。而香榭丽舍大街是享誉世界的著名林荫大道,与之相较,上海世纪大道有何异同及差距?本文希望通过两条街道的比较研究,探求国内城市景观大道存在的问题以及改进的方向。

## 1 街道基本情况

### 1.1 区位与尺度

世纪大道西起浦东陆家嘴商务区、东方明珠塔下的交通环岛,东至浦东世纪公园,全长约5 km,宽100 m,八车道,两侧绿化景观步行区共宽69 m,其中北侧宽44.5 m,南侧宽24.5 m。

巴黎香榭丽舍大街(Avenue des Champs-Élysées)位于巴黎市老城区的中心,东起协和广场(Place de la Concorde),西至星形广场(Place de l'Étoile),全长1.8 km,宽约70 m,车行道两侧各有约20 m宽的步行道(图1)。

两条街道具有相似的尺度,街道空间开阔;从区位看,世纪大道是浦东地区最重要的发展轴线,香榭丽舍大街是巴黎东西向轴线的一部分,它们对于各自的城市空间及形态都有相当重要的影响(图2)。

### 1.2 历史发展

香榭丽舍大街历史悠久而丰厚,其演变同巴黎的市政发展紧密相连。1667年,法国皇家园艺师勒诺特为拓展杜勒里皇家花园(Jardin des Tuileries)的视野,将其东西向轴线延伸至圆点广场(Rond-Point),由此形成香榭丽舍大街的雏形。1828年巴黎市政府为它铺设人行道、安装路灯和喷泉,使它成为法国第一条林荫大道。1863年凯旋门在香榭丽舍大街的尽头(星形广场)落成,更是锦上添花。三百多年来这条街道见证了法国的许多历史时刻,早已成为巴黎最具景观效应和人文内涵的街道。90年代初,针对交通拥堵、行人受车辆干扰、街道景观混乱的状况,巴黎市政府启动整修工程,令香榭丽舍大街再次焕发活力。

与历史丰厚的香榭丽舍大街相比,世纪大道是一条年轻的街道,从构想、规划、建设到投入使用不过十余年。20世纪90年代初,为适应浦东地区开发以及城市形象提升的需要,上海市政府构想在浦东建设一条宽100 m、世界一流的景观大道,以展现城市发展、繁荣的形象。经国际咨询,法国夏氏——德方斯公司的设计方案获胜,并

成为最终的实施方案,经6年建设于1999年底建成通车,成为上海特别是浦东地区的标志性路段之一。

比较两条街道的建设发展史,是两种不同的方式,香榭丽舍大街形成于历史的积累,是一种“由下而上”的过程;而世纪大道从构思开始就有很高的定位,采取“由上而下”的规划建设方式,拥有很好的建设基础和发展前景。但也要看到,一条街道特别是城市重要的景观大道,它的形成和发展并不仅限于物质性的规划和建设,还需要时间的洗礼和文化的浸染。

### 1.3 功能定位与使用现状

世纪大道在构想和设计定位中是一条展示性道路,最重要的功能是展现城市形象,街道的两端分布着众多标志性建筑及游览场所,因而它也被视为城市居民的游憩场所和国际性的游览胜地;同时世纪大道因车道宽阔、线形平直而吸引了较大的车流量,事实上又担负着交通干道的功能。展示与交通功能的并重,一定程度上存在矛盾:作为展示、游览场所,必然汇集大量人流,要求尺度宜人、空间易感知、景观丰富,而作为交通干道则要求快速通畅,不希望大量人流集中出现,空间和景观上则追求大尺度和整齐划一。因此世纪大道在实际使用中存在着交通与展示、游憩功能以及大尺度的车行空间与人的感知、活动之间的不协调,这也是世纪大道存在问题的主因之一。

香榭丽舍大街号称是世界上最美丽的散步大道,商业、旅游与街道景观之间完美结合。它以圆点广场为界,分为风格迥异的两部分:东段700 m以恬静的自然风光为主,车道两侧是平坦的草坪和高大的乔木,再外侧是林荫步行道;西段1 100 m则是繁华的高级商业区,世界名牌云集,其中时尚与美容类产品占据主导地位。香榭丽舍大街还是巴黎最负盛名的游览胜地之一,除了街道两端著名的协和广场和凯旋门,它还拥有许多历史记忆,对游客有着很大的吸引力。

在历史的积淀与磨合之下,香榭丽舍大街的高档商业氛围、世界时尚气息以及人工建筑与自然景观之间形成了一个古老与时尚、恬静与华丽的复杂混合体,而正是这种复杂性为它带来了无穷的魅力。与之相比,世纪大道的各项功能还有待于进一步完善。

## 2 交通

### 2.1 汽车交通

世纪大道是浦东地区的一条交通干道,而作为新辟的城市轴线,它与城市原有的方格状路网斜向交叉,形成数个五叉路口、六叉路口,特别是在世纪大道与张杨路、东方路、浦东南路等交通主干道的相交地段,本身

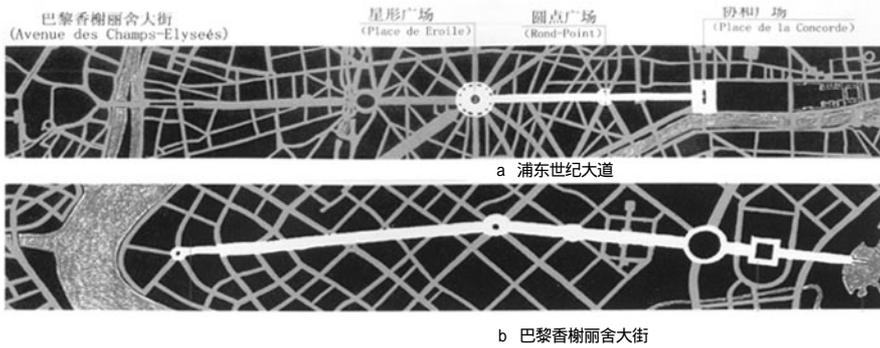


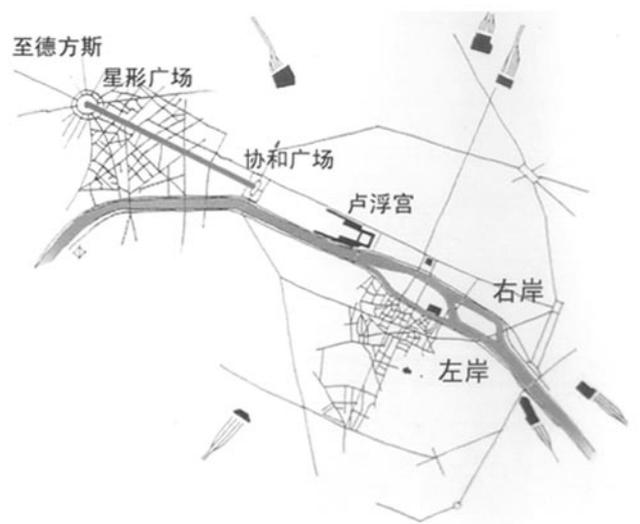
图1 街道总平面



图3 世纪大道距离过长的过街人行道



图2 街道区位图



a 浦东世纪大道

b 巴黎香榭丽舍大街

交通量就大，再加上多路交叉，交通组织更加复杂困难。另外，世纪大道进入过江隧道的入口处是城市交通的咽喉，又集中了多个城市旅游景点及许多高层办公建筑，车流量、人流量都比较大，车辆时常拥堵，拥挤和安全问题均比较严重。

巴黎的交通政策更倾向于通过增加公共交通运量、近距离交通鼓励步行等措施来减少汽车流量。香榭丽舍大街位于巴黎老城区的核心地段，更是采取多种手段控制和减少车流量，降低车行交通对于环境以及人的活动的影响。对于这条举世闻名的街道，其文化和景观价值大于交通意义。

## 2.2 轨道及公共交通

巴黎的地下轨道交通非常发达，香榭丽舍大街及其周边共有7条地铁线（Metro）和一条区域快速铁路线路（RER），在不到两公里的街道范围内设有5个地铁站，其中4个是换乘站。在香榭丽舍大街的任何地点，步行不超过5分钟就会到达地铁站，一票换乘制更是令轨道交通非常便捷。除地下轨道交通外，香榭丽舍大街还有数条公共汽车线路，与地铁之间换乘十分方便。此外还有旅游观光专线，游客只需购买一次车票，有效期内可在任意站点上下，不计乘车次数。不仅为游客提供极大的便利，红色的双层巴士也成为香

榭丽舍大街一道亮丽的风景线。

与巴黎相比，上海的轨道交通还有待发展。世纪大道及其周边地区目前只有一条地铁线，设有5个地铁站，与香榭丽舍大街相比，线路和站点都有很大差距。此外世纪大道的公交线路设置还很不充足：一是线路少，几乎没有一条贯穿世纪大道的公交线路，站点基本设在与世纪大道相交的道路上；二是公交车站与地铁站之间换乘不够方便。

## 2.3 步行交通

机动化时代步行只是一种辅助的交通方式。巴黎是一个非常适宜步行的城市，在鼓励公共交通的政策下，私人汽车交通受诸多限制，而公交网络非常发达，市区公共交通出行率很高，市中心的短途出行有一半以上是步行。香榭丽舍大街作为巴黎最重要的林荫大道，其步行条件更为优越。特别是1992年整修工程后，停车占用的街道空间重新还给行人，步行更加安全和舒适。

相比之下世纪大道的步行问题较多，主要体现在行人过街安全、便利及舒适性方面。世纪大道车道宽阔且中间未设隔离带，行人过街距离很长，往往未能完全通过绿灯就已结束，安全隐患较大（图3）；公共汽车与地铁站未能统筹考虑，步行距离远，换乘不

便；人流最集中的陆家嘴地段，地面车流量大、交通组织复杂，又未设地下步行通道或二层步行系统，步行很不方便，例如：从东方明珠步行至金茂大厦需要经过3个路口、穿行10多个车道，出于安全考虑路口用铁栏封住，行人须绕行多走数百米的距离；此外世纪大道步行区的设计比较生硬，主题花园过于封闭、硬地铺装单调，缺乏夏季遮荫，步行环境尚不够舒适。

## 3 景观

作为人车并存的街道，在景观设置上有一个关键的问题：如何协调车行与步行之间因速度差异而带来的尺度上的矛盾。

世纪大道是一条展示城市面貌的景观大道，这一定位决定了它的大尺度和壮观的场景，街宽百米，两侧又多为大尺度的高层建筑，街道空间开阔明朗，富于时代气息，一系列时间主题的标志性雕塑画龙点睛。对于步行者，主要是通过街道北侧绿化景观人行道上设置20多个整齐排列的方形园圃以及不同主题的种植园，运用一些中国传统园林的手法来营造一些近人尺度的空间和景观。它们借鉴了中国传统园林的尺度和一些符号，如白墙、黑色边线、古典园林门洞等，一定程度体现了地方特色。但是矮墙围合的空间过于封闭，内部的绿化及园林小景与外部街景之间缺乏足



图4 世纪大道过于封闭的园林景观



图5 世纪大道过于空旷的步行道



a 改造前



b 改造后

图6 香榭丽舍大街步行道改造前后

够的联系和互动,造成两种尺度之间协调不够。另外街道两边建筑尺度不一、间隔松散,加上多条道路斜向交叉,导致世纪大道缺乏连续的街道边界。宽阔的人行道也缺乏更细致的处理,略显空旷和沉闷,人气与活力不足(图4~5)。

比较之下,香榭丽舍大街的景观处理显得平实宜人。靠近协和广场一侧由树木和花园构成主要街景,靠近凯旋门一段则由密集的7层左右的建筑构成街道的边界。这些建筑色彩、高度相近,细部丰富,令街道界面统一、尺度亲切。1980年代香榭丽舍大街街景曾一度比较混乱,地面停车也造成行人不便。1992年街道被重新改建,以地下停车库取代原来的地面停车场,从而将步行道由12 m拓宽至24 m。路面采用花岗石铺装,用简洁而连续的浅灰色路面统一街道的整体风格,再以深灰色装饰带将步行区纵向分区。在最靠近建筑的5 m范围内,沿街餐馆可设玻璃屋和露天桌椅提供餐饮服务。在新老步行道之间加种了一排行道树,加上原有沿街树木,形成双排树的林荫大道。此外在靠近树木的条形地带设置休息长椅、路灯及其他街道设施,采用灰黑色基调,庄重而典雅的风格与香榭丽舍大街的传统形象完美地相融合(图6)。

比较两条街道景观的景观设置,世纪大道更重展示性,空间、尺度、雕塑等都展现了浦东的现代化形象和风貌;而香榭丽舍大街的景观设置,更重人的使用,从街道家具到树木绿化更多地考虑了人的需要。

#### 4 人的活动

香榭丽舍大街的美丽不仅在于街道本身,更因其多样的场景、丰富的街道活动而闻名。它在巴黎人的生活中一直扮演着举足轻重的角色。据有关统计数据,香榭丽舍大街每天平均约有50万人次光顾,周末甚至高达70万人次。许多重大的节日庆典在这里举行,如每年的7月14日,法国国庆节会在香榭丽舍大街举行隆重的阅兵仪式;每年著名的环法自行车比赛的终点也设在这里;1998年法国队夺得世界杯足球赛冠军,街道上的狂欢活动持续了两个昼夜……此外这里还常常举办雅俗共赏的群众性文化活动,如1990年巴黎市政府和郊区的农民组织举办“收获节”,将成熟小麦“种植”在香榭丽舍大道上,第二天收割、脱粒、入仓,马路两旁人山人海,一齐欣赏这种别出心裁且盛况空前的人文景观。类似的活动还有“雕塑展”、“列车展”等等,体现了巴黎人独有的创意和浪漫气质,也是一种城市文化的展现。除了这些有组织的活动,香榭丽舍大街每天还吸引许多人逛街、散步、赏景、驻足、小坐,享受城市、街道和生活的乐趣。除了那些优雅、时尚的店面,最吸引人的莫过于街边的露天咖啡座。90年代整修之前,这条街道最大的问题就是行人与车辆的关系倒置,停车道占用空间、影响街道景观以及行人的安全与舒适。为了把人行道还给行人,改造中取消了路边侧道和停车场,拓宽了步行区域,露天咖啡座也得到更多的面积。人们在这里小坐,品尝咖啡、聊天、欣赏街景,同时也成为这条林荫大道最独特的风景线,人的活动与街道景观之间形成了良好的互动。

世纪大道两侧人行道比自行车道更为宽阔,宽达69 m,为城市居民和游客提供了宽敞的活动空间,但实际上除了街道两端(特别是靠近陆家嘴的地段)因

众多旅游景点和标志性建筑物吸引较多游客外,其他的街道空间人气不足,精心设计的街边花园乏人问津,缺乏应有的活力。究其原因,主要有:①世纪大道建成时间尚短,还未与城市的居住、商业、休闲娱乐等功能形成紧密的整体,缺乏足够的人气;②街道整体尺度宏大,其宽度、长度、周边建筑体量等方面都与人的小尺度存在较大差异,且两种尺度之间缺乏过渡与融合,导致街道空间缺乏亲切感,除必要性活动外难以吸引行人停留,也就难以发生进一步的活动;③街道建设由展示城市现代化新形象的理念出发,在细节上对于普通市民的日常工作行为活动关心不足,诸如行人过街不便、遮荫不足等。④缺乏一些有组织的、有特色、吸引人的群体活动,这些活动的意义并不在于其本身,更在于加强宣传、提升人气。

#### 结语

通过以上对世纪大道与香榭丽舍大街的粗略比较,可以看到:城市交通以及景观设置都是为人服务的。除了提升街道物质环境外,街道的文化、社会活力积累、市民的活动和参与是更深层次的问题,毕竟街道是为大众服务的,普通步行者的权利及其行为活动应得到更多的重视。目前国内城市建设如火如荼,对于街道的更新和改造,除了关注交通畅通、美化环境之外,更需要强调人性化建设,需加强城市、街道与普通市民生活之间的互动,从而提升街道和城市的活力,改善城市生活的品质。 ■

#### 参考文献

- 1 Allan B. Jacobs: Great Streets. The MIT Press, 1995. 75-79
- 2 [丹麦]杨·盖尔,拉尔斯·吉姆松.新城市空间.何人可等译.北京:中国建筑工业出版社,2003. 140-143.
- 3 白志刚.瞻念巴黎.北京:中国城市出版社,2004. 246-272.
- 4 王绪远.陆家嘴——城市前沿空间.上海:上海文化出版社,2003. 133-159.
- 5 陆细军.浦东世纪大道城市设计之得失.规划师,2005(10): 106-107.
- 6 翁亦城.直面浦东世纪大道的交通问题.城市管理,2003(4): 54-55.
- 7 曾刚,王琛.巴黎地区的发展与规划.国外城市规划,2004(5): 44-49.