

# 巴黎地区的发展与规划

The Plan and Development of Paris Area

曾刚 王琛

**摘要:** 本文对巴黎地区发展条件、历史沿革进行了系统的总结归纳,对不同时期巴黎地区区域规划的时代背景、目标思路、主要内容、政策措施与成效得失进行了分析阐述。笔者认为,以1965年为分界线,巴黎地区规划视点实现了从市区向包括市郊的区域扩展,实现了从遏制城市膨胀向引导城市空间合理布局的方向转变,实现了解决交通、住房等单要素问题向社会、经济、文化、自然等多要素协调发展的方向转变。通过对具体数据资料的分析,笔者认为,巴黎地区规划总体上是成功的,但也存在着如何进一步调动社会力量加快巴黎地区规划方案实施的问题。

**Abstract:** The paper summarizes the development condition and historical reforms of Paris region and analyses the historical background, the goals, the contents, the measures taken by government and the experiences and lessons of the plan of Paris region in the different historical stages. The idea of the plan experienced a great change in 1965 with the guidance from restraining to rational development. Generally, the plans of Paris region are proved to be successful. They not only realized the rational layout of the whole Paris region through controlling the over-expansion of central Paris, but also solved many problems plaguing the city through the change from thinking the single factors, such as the heavy transportation, housing problem to the overall thinking, including the coordinated development of society, economy, culture and nature. However, how to speed up the implement of these plans is also a big problem faced to the government.

**关键词:** 巴黎; 巴黎地区; 城市规划

**Keywords:** Paris; Paris Region; Urban Plan

**作者:** 曾刚, 王琛, 华东师范大学资源与环境科学学院。

法国一直都具有强烈的中央集权意识,其经济高度集中于首都巴黎,形成了巴黎市区的过度膨胀与其他地区的停滞衰落并存、地区发展严重失衡日益突出的矛盾。在二战刚刚结束不久的1947年,法国青年地理学家让·弗朗索瓦·格拉维埃(Jaen Franfois Gravier)在其著作《巴黎和法国的荒漠》中第一次系统地阐述了巴黎与法国其他地区比例失调、地区发展严重失衡的问题。他认为,这一问题的根源为历史的偶然而非经济发展的必然,并且能够通过合理规划和协调来解决。格氏指出,电力的广泛使用以及现代交通工具的发展给工业向农村疏散提供了良好的条件,扭转巴黎地区工业过分集中的局面是完全可能的。格拉维埃的观点引起了学术界和社会各界对区域平衡发展问题的关注和热烈讨论,法国政府于1950年代末开始对巴黎地区产业人口的过度膨胀进行控制,同时还在巴黎内部进行了人口、产业的调整和优化,并取得了显著的成效,初步解决了巴黎市区人口和产业过于密集、拥挤,巴黎市区与周边地区联系松散、协调不够等问题。

## 1 巴黎历史沿革回顾

巴黎地区位于巴黎盆地中央的塞纳河畔,从公元4世纪建城至今,经历了几个不同的发展阶段。公元4世纪至12世纪,巴黎为主教所控制,宗教和商业是其特色,吸引范围主要为法国北部地区。自从13世纪卡比廷王朝在此建都之后,发展很快,巴黎区一直为法国的政治、经济、文化和交通中心。人口规模也由13世纪的10万、17世纪的50万、19世纪末的200万,发展到20世纪40年代末的470万、70年代末的近1000万。2003年,巴黎市区面积105平方公里,人口200多万。包括近郊3省和远郊4省在内的巴黎大区面积约为12000平方公里,人口为1100多万。巴黎大区的面积占全国的2.2%,人口占全国的约1/5,工业生产总值占全国的1/4,国内生产总值则占全国的近1/3,法国几乎所有的大公司都把总部设在巴黎,指挥生产和营销。而且巴黎地区还拥有近全国1/4的工业职工和1/3的高校人员。

从空间形态上看,20世纪60年代以前,巴黎是以市区为中心,呈同心圆状向外逐渐扩展的。市中心集聚程度高,并逐渐向郊区方向递减,巴黎的商业、金融、行政和科学文化主要集中于市中心的核心区内,巴黎城区边缘则主要为结构简单、单调的住宅群,市区街道布局呈现放射状。这种格局造成了巴黎市区绿地面积下降、居住地与工作场所之间的距离增加、交通紧张,城郊基础设施落后,发达的西部城区与较为落

后的东部城区的差距扩大。

不同时期的法国统治者都很注重巴黎的城市规划和城市建设。18世纪初,为了改变巴黎当时拥挤、城市环境很差的状况,巴黎政府提出了建设一个“清洁、安全、方便”巴黎的城市目标,改造了广场、交叉路口;维修了古建筑和桥梁;美化了塞纳河岸;开辟了公共绿地;限制了建筑高度。并根据1724年的法令,规定了巴黎的界限,限制农民随意入城,建立了包税者城墙。

1793年成立的国民会议的下属机构“阿尔底斯特委员会”(Commission des Artistes)按照划分城市用地、解决巴黎的卫生和交通问题、尽可能美化巴黎等三项基本原则,编制了巴黎规划。尽管规划方案没有得到国民大会批准,但还是概括地反映了巴黎居民的愿望和巴黎发展的必然趋势,对巴黎以后的发展产生了重大的影响。

1793年,拿破仑实施了包括开辟道路与建造桥梁、改造河岸和广场、开挖运河、建设引水渠、供水站和下水道、修建卢浮宫和油房花园、开辟公共绿地、新建行政和大学区为核心内容的新城市规划建设运动。

1840年以后的拿破仑三世统治时期,巴黎的建设基本上遵循了“阿尔底斯特”的规划思想,修通了巴黎通向凡尔赛的铁路和巴黎最后的一道城墙。在1853—1870的17年中,巴黎完成了几项重大的工程,基本上形成了巴黎的面貌,如修通长400公里的城市道路,开辟广场,建设公园,拆除一些房子,改善了城市通风,基本上解决了巴黎窒息和不卫生的问题。1860年又把近郊的一个村并入巴黎。在此期间,巴黎的面积增加130%,人口增加一倍。

## 2 巴黎地区城市规划的发展

20世纪初,工业革命和小汽车的出现,使巴黎的城市发展进入扩张阶段,但同时也给巴黎带来了严重的环境污染、交通拥挤、郊区扩散等问题。为了解决巴黎的城市问题,巴黎市政府于第一次世界大战后发动了“改造、美化和壮大巴黎”的大讨论。1932年5月,法国颁布法令设立巴黎地区,提出编制《巴黎地区国土开发计划》。1932—1935年第一次提出了限制巴黎恶性膨胀和美化巴黎的规划设想,巴黎的城市发展与规划步入了一个新的发展阶段。

### 2.1 1934年的PROST规划

根据1932年的法令,法国政府邀请规划师亨利·普罗斯特(H.Prost)代为制定巴黎地区的空间规划<sup>[1]</sup>。1934年PROST规划正式出台。

PROST规划旨在对巴黎地区向郊区膨胀的现象进行控制,从区域高度对城市建成区进行调整和完善。该规划将巴黎地区划定在以巴黎圣母院为中心、方圆35公里的范围之内<sup>[2]</sup>,对区域道路结构、绿色空间保护和城市建设范围三方面做出了详细规定。

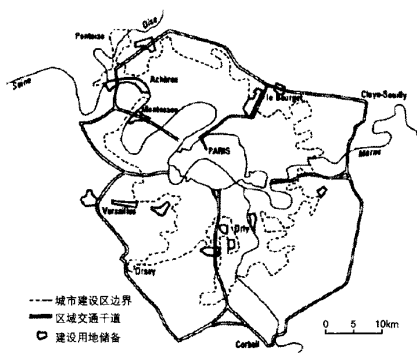


图1 1934年的PROST规划示意图

其一 为迎合当时盛行的汽车交通需求,规划提出放射路和环路相结合的道路结构形态。5条主要干道以巴黎为中心,从不同方向向法国腹地辐射,以联系首都和其他国内及欧洲重要城市。位于巴黎地区边缘的环形公路将5条放射状道路联系在一起,成为郊区各市镇相互联系的依托(见图1)。

其二,鉴于无序的郊区蔓延毁掉了大片森林、绿地,规划提出严格保护现有森林公园等绿地和重要历史景观地段,并在规划区内建设新的休闲游乐场所,以备将来建设公共设施的用地之需。

其三,为了抑制郊区蔓延,规划限定了城市建设用地范围,将各市镇的土地利用划分为城市建设区和非建设区两种类型,从而界定了巴黎地区城市建设用地的范围。所有新的城市建设都被局限在城市建设区之内,非建设区被视为未来城市发展的用地储备,严禁城市化开发与建设。

### 2.2 1956年的PARP规划

战后10年经济复苏时期,人口和经济在地区和全国范围内的不平衡分布成为当时法国社会的主要特征。为了减轻城市发展带来的压力和负担,法国政府制订了一项法令,通过实施新的经济规划来限制巴黎地区的进一步扩展,以期达到全国经济均衡发展的目标。按照这条法令,1950年代以后在巴黎地区内新建和重建的工业项目都必须通过政府有关部门的严格审批。

1956年,法国政府在对1934年的PROST规划进行多次修改的基础上,制定和颁布了新的《巴黎地区国土开发计划》(简称PARP规划)。PARP规划沿承了PROST规划以限制为重点的规划思想,在限制巴黎地区人口规模增长的前提下,通过划定城市建设区范围来限制巴黎地区城市空间的扩展,并同时致力于降低巴黎中心区密度、提高郊区密度、促进区域均衡发展。具体措施包括:第一,积极疏散中心区人口和不适宜在中心区发展的工业企业;第二,在郊区建设拥有服务设施和就业岗位相对独立的大型住宅区;第三,在城市聚集区外缘建设配备良好公共服务设施的卫星城,与中心区之间利用大片农业用地相互分隔,又通过公路和铁路交通相互联系(见图2)。

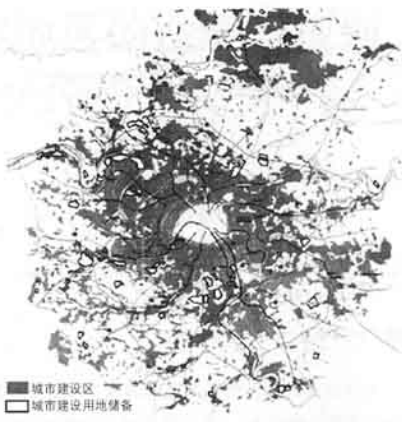


图2 1956年的PARP规划

### 2.3 1960年的PADOG规划

1958年法国通过颁布法令开辟“优先城市化地区”，极大地促进了大型住宅区在巴黎郊区的建设，致使巴黎城市聚集区的蔓延发展没有出现丝毫减缓的趋势。为此，戴高乐政府主持制定了新的《巴黎地区国土开发与空间组织总体规划》(简称PADOG规划)。

PADOG规划与PARP规划一样，主旨仍是通过限定城市建设区范围来遏止郊区蔓延，追求地区整体均衡发展。规划者认为，未来巴黎地区城市发展的重点不是空间上的扩展而是对现有建成区的调整，建议利用企业扩大或转产的机会来向郊区转移，以疏散中心区压力；通过改造和建立新的城市发展极核来重构城市郊区；通过鼓励巴黎地区周边城市的适度发展或在巴黎地区以外新建卫星城镇，提高农村地区的活力(见图3)。

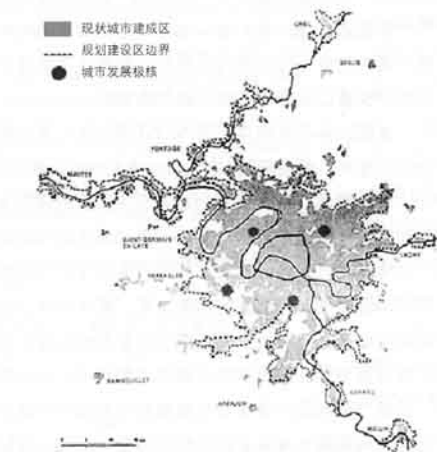


图3 1960年的PADOG规划示意图

1963年制订的巴黎地区规划指导方案与1960年的方案相似，也是继续执行限制巴黎增长的政策，控制巴黎地区的人口增长率。除此之外，法国政府还在全国范围内设立了8个平衡性大都市地区，以与首都巴黎地区相平衡。

### 2.4 1965年的SDAURP规划

1964年巴黎大区政府成立，辖区面积扩大到约1.2万平方公里。翌年出台了《巴黎大区国土开发与城市规划指导纲要(1965—2000)》(简称SDAURP规划)。如果说，此前历次区域规划是重视了城市发展质量而忽视其数量需求，那么SDAURP规划则兼顾了城市发展在数量和质量上的双重需求，即在完善现有城市聚集区的同时，有意识地在其外围地区为新的城市化提供可能的发展空间。从这个意义上讲，该规划反映出规划指导思想的根本转变，被称为巴黎区域规划的转折点。

基于人口规模从900万人增长到1400万人和建成面积从1200平方公里扩大到2300平方公里的预测，规划者制定了新的区域空间布局模式。其主要内容包括：其一，改变先前的中心放射状布局，以遏制城市化蔓延的加剧；其二，改变“第二个巴黎”建设计划，因为单一的新中心很难在短期形成规模，建成后在相当长时间内也难与巴黎相抗衡；其三，扬弃简单模仿英国大伦敦地区的新城模式，以免阻碍巴黎地区以外的城市发展；其四，放弃巴黎为单一中心的建设计划，以避免城市交通陷入恶性循环。规划者认为，主要交通线路的走向决定了城市发展的形态布局，建议将新的城市建设沿重要交通干线布局，形成城市发展轴线，在郊区和新城市化地区内新建多功能城市中心，打破现有的单中心布局模式。考虑到巴黎地区的自然环境、地理条件、历史发展以及实施的可行性，规划在塞纳、马恩和瓦兹河谷划定了两条平行的城市发展轴线，从现状城市建成区的南北两侧相切而过，并在这两条城市发展轴线上设立了8座新城作为新的地区城市中心，将巴黎和巴黎大区与位于巴黎盆地、法国及西欧的其他重要经济城市联系起来。但是，由于规划者对巴黎发展预测出现的偏差，规划中的8座新城最后只建成了色尔基、马恩拉瓦莱、圣冈代、埃夫里、默龙色纳等5座(见图4)。

同时，1965年的规划中的另一个特色是强调住宅区与就业岗位、交通设施等相关城市公共设施建设的协调配套。在新住宅区邻近地区规划了工业小区、商业服务区、交通网络设施。此外，考虑到巴黎地区空地和绿地较少，规划中保留塞纳河谷地较高的地带作为休憩区。

### 2.5 1976年的SDAURIF规划

根据相关法律规定及1960年代后期人口和经济增长放缓的事实，巴黎地区政府于1969年调整了SDAURP规划，将新城减少到5个，每个新城的人口从30万~100万降为20万~30万。经过1975年



图4 1965年的SDAURP规划示意图



图5 1976年的SDAURIF规划

再次修编，于1976年颁布了《法兰西之岛地区国土开发与城市规划指导纲要（1975~2000）》（简称SDAURIF规划）。

在SDAURP规划的基础上，SDAURIF规划重申了巴黎地区城市发展的基本原则：其一，城市建设沿南北两条轴线布局，形成多中心的空间格局；其二，无论是原有城市化地区还是建设中的新城，都应遵循综合性和多样化的原则；其三，通过划定“乡村边界”界定区域开敞空间的位置和范围，限制城市化地区的自由蔓延；其四，建设环路加放射路的区域交通系统，为多中心的区域空间布局提供便利的交通联系。针对不同区域的特点，新规划方案规定：巴黎作为区域城市中心，应保持多样化的居住功能，稳定就业水平，减缓人口递减趋势；巴黎近郊作为中心区的延续，应保持和完善现有城市结构，整治和改善当地环境，建设以拉德方斯为代表的郊区发展极核；作为新城市化的主要空间载体，巴黎远郊应大力发展新城，并通过建设环形轨道交通系统加强与巴黎及近郊发展极核的联系（见图5）。

为了应对1970年代中期法国经济增长乏力、生态环境问题日趋突出的现状，SDAURIF规划继续强调城市扩展和空间重组是城市发展中不可偏颇的两个方面之外，而且还重视对现状建成区的改造与完善，主张加强保护自然空间，在城市化地区内部开辟更多的公共绿色空间。

## 2.6 1994年的SDRIF规划

进入20世纪80年代，地区和国际形势的变化为巴黎地区城市发展提出了新的课题。从地区来看，一方面，随着地区社会结构调整的深化，区域发展在经济、社会、人口等多方面出现新的不平衡现象，特别是巴黎城市集聚区的核心地带与边缘地带之间的不平衡<sup>[3]</sup>；另一方面，随着国家经济形势缓慢好转，一些大型建设项目陆续上马，引发了人们对未来城市空间变化的关注。从国际来看，全球经济结构出现重大调整，经济一体化进程不断加快，全球竞争日趋激烈，世界各国对环境问题的认识更加深刻，欧盟也在紧锣密鼓地筹备之中。面对这样一个新的形势，巴黎作为一

国之都该如何应对，成为很现实的问题。

在这种背景下，1990年法国政府开始对1976年的SDAURIF规划进行修编。1994年《法兰西岛地区发展指导纲要（1990—2015）》（简称SDRIF规划）编制完成，制定了新世纪巴黎地区发展总体目标和战略。该规划由于处于世纪之交的过渡时期而被赋予特殊的历史意义，区域视野和人文观点的引入成为其中的亮点。SDRIF规划的特色主要表现为：

首先，确定了3条土地利用的基本原则：第一，保护自然环境和文化遗产，取得巴黎大区内自然环境与人文环境的平衡；第二，优先支持与发展住房和就业容量大、有利于地区协调发展的服务设施项目；第三，预留交通设施用地，以及居民参与社会活动、享受商业服务与娱乐休憩活动等项目的建设用地。

其次，世界城市的竞争日益激烈，城市综合规模成为制胜的关键。巴黎具有成为欧洲中心城市和世界城市的优势，但仅靠巴黎或者巴黎地区是不够的，必须整合巴黎盆地乃至整个法国的力量参与竞争，应打破行政边界的隔阂，加强城市之间的联系。一方面，要重视国内不同地区之间的均衡发展，通过人员和产业在全国范围的合理分配，使巴黎地区可以更好地发挥各种非物质资源的优势；另一方面，在巴黎盆地和巴黎地区之间建立伙伴关系，通过发挥相互之间的互补性，实现合理、可行、可持续的区域发展，提高区域整体的吸引力和竞争力。

再次，注重社会、文化、环境等人文因素在城市空间整合、自然空间保护、交通设施建设等三个方面的综合影响及其平衡发展。规划者将巴黎地区划分为建成空间（即城市空间）、农业空间和自然空间，并强调大区的发展建设应该三者兼顾，相互协调，共同发展。同时也提出，要维持城市社会的多元化特点，将城市的文化功能建设视为提高地区竞争力的重要途径。此外，规划者还对绿带建设、环境保护和污染防治等给予了前所未有的关注（见图6）。

最后，继续坚持建设“多中心的巴黎地区”这一空间布局的基

本原则，新城建设和近郊空间重组仍是区域空间调整的重点，同时更加强调不同层次城市极核在规模、功能和区位上的多样性及相互之间的联系与协作(见图7)。

### 3 巴黎地区规划思路及成效

#### 3.1 规划思路的调整

1965年是巴黎地区城市规划的转折点。巴黎地区城市规划实现了从“以限制为主”到“以发展为主”的发展战略的转变。

1965年以前，主要采用强制性的限制政策，试图压缩巴黎发展规模。PROST、PARP和PADOG规划均采取了以限制为主的保守态度，区域规划者视野仅仅局限于城市建成区现状，没有将其广大腹地纳入到规划范畴之中。

1965年的SDAURP规划提出城市发展轴线和新城等概念，为城市建设提供了新的发展空间，构架了区域空间格局的雏形，对未来的区域发展产生了深远影响。规划者视野扩大到市郊，促进了整个巴黎地区协调有序的发展。

1965年以后的三次规划方案继承了以推动巴黎地区整体均衡发展为核心的城市发展思路，将人为限制城市建设区的扩展转变为有计划地为城市建设寻找新的发展空间，城市发展空间扩大，解决城市问题的途径增加。多中心的空间概念也从城市建成区延伸到整个巴黎地区，从而使区域的城市空间布局更具灵活性，适应了世界城市竞争的时代要求。

#### 3.2 成效与问题

巴黎地区的城市规划工作在扭转经济活动向中心地带集中的趋势、尤其是控制巴黎市区的过度膨胀、使经济活动逐步平衡展开方面，已经取得了显著的成效。1980年代以来，巴黎的膨胀得到了一定程度的控制，其人口规模逐渐减小。巴黎地区的人口也由1975年的988万降为1994年的906万，其占全法国的比重相应地由18.7%降为15.6%。巴黎市区人口由1975年的230万降为1994年的

217万。而且巴黎郊区的新城建设规划也经受了多次政府更迭和政府财政危机的考验，已经发展成为功能齐全、具有自我发展能力的新型发展区域。在5个新建城市内，1968至1984年新增人口37万人，新创造就业岗位16万个，占该地区1984年人口总数的59.6%和就业岗位的71.4%。其新增人口占整个巴黎区新增人口的比重由1968—1975年间的18%上升到1975~1982年的47%，同期就业岗位增幅也明显高于整个巴黎区的增长。新城的建设使得昔日还是农田森林的巴黎郊区地带耸立起一座座现代化的新城，便捷的交通也使巴黎与新城之间的联系日益加强。同时，经过长时间的建设，目前新区都已形成一定的规模，扮演着巴黎地区各省间平衡性卫星城市的角色。其中，最引人注目的就是德方斯新区的建设。这座现代化的新城成为了今日欧洲最大的商务办公中心之一，被称为巴黎的“曼哈顿”。

然而，巴黎地区新城建设规划也走过一些弯路。其一，由于对人口增长的估计错误，最初曾计划在巴黎郊区建设8座新城，后来不得不把新城的数量下调为5个，对时间和财政资源造成了一定的浪费；其二，第七个五年计划(1976—1980年)期间，在新城实际建造的住宅数为规划数的一半不到。形成这两个问题的原因主要有以下几点：第一是因为人口、经济实际增长速度远远落后于最初规划时的预测；二是财政实力的限制，对交通设施建设的投资严重滞后；三是巴黎郊区新城发展规划1976年才最终获得议会的批准，延误了新城的发展；四是规划实施过程特别是其初期阶段，几乎把全部注意力放在上级政府部门的投资，没有调动包括下级政府、私人投资者在内的社会各方实施规划方案的积极性，影响了规划方案实施的速度和效果。

### 4 巴黎地区规划实施过程中的主要经验

#### 4.1 及时调整行政区划

为了使巴黎地区的行政管理与巴黎地区的规模及复杂困难程度相适应，1964年对包括塞纳、塞纳瓦兹和塞纳马恩三省在内的



图6 被绿化带包围的郊区城市

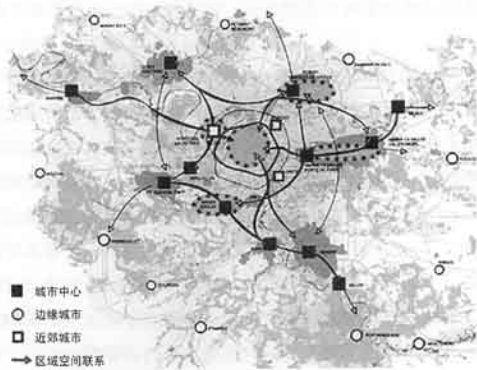


图7 多中心的区域空间布局模式

巴黎地区进行了行政上的调整,把塞纳省分为巴黎市区、上塞纳省、塞纳圣德尼省和瓦尔德马恩省;把塞纳瓦兹省分为埃松、瓦尔德瓦兹和伊夫三省。在巴黎地区内进一步确立了巴黎市区的中心地位,有利于整个巴黎地区各个部分发展的协调。

#### 4.2 通过建立副中心和新城,实现区域平衡整体发展

为了减轻办公、商业活动和交通对巴黎中心区的压力,在巴黎近郊原有基础较好的地点建立了9个新的商贸、服务、交通副中心:德方斯、圣德纳、博尔加、博比尼、罗士尼、凡尔赛、弗利泽、伦吉和克雷特伊,以实现巴黎市内人员和货物的分流。另外,在巴黎市区东西两侧、离市中心20至30公里范围内的塞纳河谷地、城市化程度较高的地方建立塞尔基(Cergy-Pontoise)、马恩拉瓦莱(Marne-La-Vallee)、圣冈代(St.Quentin-en-Yvelines)、埃夫里(Evry)、默龙色纳(Melun-Senart)等5座新城,发展工业以及居民所需的基础和服务设施,引导市区工业、人口向郊区迁移,从而保持巴黎地区在世界工业生产上的竞争力,同时使巴黎市区有更多的空间来发挥服务中心的作用。

#### 4.3 重视绿化和交通建设,促进区域健康发展

为了适应现代社会的需要,通过建设5条绿带和发展郊区农业以构筑“自然平衡保护带”(ZNE),达到改善巴黎地区土地利用结构和提高社会生产、生活环境质量的目的,同时也给未来发展留下一定的空间;整治郊区森林和绿地,向公众开放;保护郊区的自然环境,达到生态平衡。另外,通过建设快速高效、密度较高的交通网络把市中心和郊区新城紧密地联系为一个统一的整体,实现区域内的协调发展。

#### 4.4 建立相应的城市规划机构,制定法规和经济措施

为了使巴黎地区的城市规划得到更好的实施,巴黎于1960年设置了一个城市规划研究中心,负责就巴黎地区的规划治理问题向政府提供咨询。同时,巴黎地区行政下设“巴黎地区城市规划与开发研究所”,该所的工作极富建设性和创造性,为巴黎地区的建设发展做出了十分重要的贡献。后来,市政府还设立了专门的城市建设管理机构,以提高城市规划的总体水平。

自1950年代以来,政府制定了一系列法规和经济措施来控制巴黎市区发展规模,使之产业、人口向城郊扩展。1955年宣布不批准市区内的新工业项目,并鼓励政府部门外迁;1958年宣布现有市内工业企业改扩建占地规模不得超过现有场地面积的10%;1959年宣布禁止在市区内建造1万平方米以上的办公大楼;从1960年代起,对市内企业开征“拥挤税”。对从巴黎市区迁出的占地500平方米以上的工厂,还可享受到60%的拆迁补偿费用。从巴黎市区迁出的各类机构,均可享受到15—20%的投资津贴。另外,赋予巴黎市郊新建城市更大面积土地的开发权,对土地规划、开发、监管划归到一个机构管理,建立起与地方政府部门的协调机制,对

土地实施统一开发管理,并把巴黎地区的规划方案纳入了地区“五年”和年度财政计划,以保证规划项目的实施。

#### 4.5 注重保护历史文化遗产

巴黎市区拥有很多具有重要保护价值的古代建筑,1962年巴黎市区一半以上的建筑为第一次世界大战以前建成。然而,这些建筑大多没有卫生设备,而且拥挤不堪。针对上述情况,政府主要作了三方面的工作。第一,保护古建筑,严格限制市中心新建建筑物的高度,保持市容的和谐统一;第二,对古建筑内部进行改造,增加现代化设备,使之满足现代社会的要求;第三,开辟地下空间,充分利用地下空间发展交通,借助出城快速郊区铁路的建设,改善市中心拥挤不堪的局面。

#### 4.6 注重巴黎地区与周围地区的联系及整个国家的区域平衡

一直以来,巴黎地区的城市规划都注重巴黎与国家其他地区的区域平衡问题。无论是抑制巴黎地区郊区发展的规划还是建设副中心和新城的规划,其目的都是为了尽可能的扭转经济生活中过于集中的现象,缓解中心城市所面临的种种压力,实现平衡发展。1994年的规划尤其注重区域在不同的层面上的平衡发展。提高经济竞争性与改善生活质量及保证社会公平之间的平衡,适度区域发展与新城市化土地需求之间的平衡,区域统一规划管理与相关市镇公平竞争之间的平衡等。

#### 注释

- [1] 此次规划由Prost和Dautry共同主持完成,习惯上被称为PROST规划。
- [2] 在1964年巴黎地区成为一级行政建制之前,这个范围一直是历次巴黎地区规划的范围。
- [3] 例如,新增就业岗位主要集中在德方斯、新城、戴高乐机场附近等新兴第三产业中心,而在圣但尼以及位于巴黎东北、塞纳河两岸的传统工业基地,就业岗位数量日益减少。再如,由于1950年代以后实施的大型住宅区开发政策的失误,导致区域范围内出现社会空间分化的现象,甚至在某些街区造成了严重的社会危机。

#### 参考文献

- Wolfgang Bruecher. Frankreich—Dezentralisierung oder Persistenz des Zentralismus? In *Geographische Rundschau* 39(1987).H.12:S.668-674.
- Georg Falkenberg. Die 5 Villes Nouvelles im Raum Paris. In *Geographische Rundschau* 39(1987). H.12:S.682-687.
- 曾刚.法国巴黎区的规划与整治及其对上海建设的启示[J].世界地理研究, 1997, 12:69-73.
- 刘健.巴黎地区区域规划研究.北京规划建设, 2002(1): 67-71.
- 刘健.基于区域整体的郊区发展——快速城市化北京向巴黎学习什么.2003.4.
- 同济大学城市规划小组.世界大城市规划与建设.上海:同济大学出版社, 1989.
- 钟纪刚.巴黎城市建设史.北京:中国建筑工业出版社, 2002.
- 邹欢.巴黎大区总体规划.国外城市规划.2000(4): 17-20
- Schema Directeur De L' Ile-De-France.1994
- [http://www.nai.nl/regie\\_e/new/paris1\\_e.html](http://www.nai.nl/regie_e/new/paris1_e.html)