



步行巴黎 Walking Paris

刘琴博 / Liu Qinbo

摘要 20世纪60年代以后，西方社会开始反思汽车带来的种种问题，在目前普遍存在的城市交通恶化，城市生态环境破坏，富有活力和价值的城市空间的消失等问题上，步行系统的建立与推广起到十分重要的积极作用。因此，构建步行系统是城市建设的重要组成部分。本文通过对法国城市建设、交通发展及步行系统的分析来阐述步行系统的重要性及其借鉴意义。

Abstract After the 1960's, western society starts turning over to think a variety of problems that the automobile brings about. Now many cities have the problems, like horrible transportation, damage to urban ecological environment, less urban space of vitality and value. Walking system establishment and development gives a positive effect on solving these problems. Therefore, walking system is the important component of urban construction. The article points out that the walking system has its important and profound influence by analyzing the urban construction and the development of transport systems in France.

关键词 巴黎、小汽车、交通策略、步行系统

Key words Paris, Automobile, Traffic Strategy, Walking System

作者简介：北京大学深圳研究生院

北京大学景观设计学研究院 硕士研究生

收稿日期：2007-11-25

1 前言

初到巴黎，我们感受到的是她四通八达的地铁和便捷的公交车，而非宏伟的高架路和让行人奔波的过街天桥，也看不到人与车尖锐的冲突。在我们视线中始终是那些悠久的历史建筑，美丽的橱窗；随着深入地接触，我们经过更多的是阡陌纵横的街道，看到繁多的标示牌，红绿灯和斑马线；当我们走在斑马线当中，小汽车的主人总是礼貌地示意我们先过；当我们在路上漫步，感受着露天咖啡吧的闲适和享受着无处不在的座椅的时候，不远处的机动车环境仿佛已经离我们很远。在这里，我们看到更多的是对步行者的尊重，对人的权利和自由的尊重；那么在经历了汽车泛滥的年代后，这个国家是如何将步行这一出行方式又亲切地带回人们身边？

2 巴黎步行系统发展背景

随着汽车数量的不断增加，在超过某个临界点之后，汽车所能提供的将不是动力而是滞留。面临小汽车数量呈现绝对增长的情况，法国政府并没有

采取一种“顺从”的态度来解决交通问题，而是采取一种逆向思维的方式来诠释，甚至可称之为“以堵治堵”。探究本质则是因为他们认识并尊重了城市的主体，即生活在其中的人们，而不是供人使用的车！

2.1 巴黎的交通策略

20世纪60年代后，城市规模迅速扩张，汽车数量不断增长，西方社会开始反思汽车带来的问题——对汽车的过度依赖，交通状况的恶化，城市生态环境的破坏，富有活力和价值的城市空间的消失等。此时，由芬兰建筑师伊利尔·沙里宁提出的“有机疏散论”对欧美各国建设新城，改建旧城，以至大城市向城郊疏散扩展的过程产生了重要的影响。法国在应用有机疏散理论解决一系列的社会问题时采取了积极的态度。

“有机疏散论”中的一个原则就是认为个人的日常生活应以步行为主，并应充分发挥现代交通工具的作用。这种理论还认为并不是现代交通工具使城市陷于瘫痪，而是城市的机能组织不善，迫使在城市工作的人每天耗费大量时间，精力作往返旅行，且造成城市交通拥挤堵塞（伊利尔·沙里宁，1986）。巴黎政府对此采取有效措施，例如卢浮宫、蓬皮杜艺术中心，其展览功能与周边的居住、商业等多功能的组合，强调了土地的混合使用，同时创造了相互支持，交叉使用，充满活力的公共空间。这也正是加拿大的雅各布斯、新城市主义、欧洲的“紧缩城市理论”等所倡导和坚持的城市功能的混合使用，认为城市应该以步行尺度而不是汽车尺度来进行设计等主张。

同时，为了保护巴黎旧城区，巴黎安排了九个卫星城，每一个卫星城都满足了人们的日常活动，同时城与城之间也加大快速轨道的建设，使得人们来往快捷方便，亦不必采用小汽车的出行方式。

2.2 其他交通方式对步行方式的支持

由于步行是一种基本出行方式，而人的步行能力在某种程度上又限制了步行范围，若要达到更远的出行，那么人们必须借助一定的外力。然而在巴黎街道狭窄的旧城区，交通拥挤依然是城市发展的主要瓶颈，为了避免大量交通问题的出



现，巴黎发达的公共交通很好地支持了人们出行范围的最大化。

因此，在坚持优先发展公共交通的基础上，法国政府又为其下一步的交通发展方向提出了“软交通”的概念，鼓励自行车和步行交通系统建设，并为此专门设计了自行车和行人专用道。除此之外，市政当局还推出了诸如鼓励结伴出行，限制市区企业修建停车位，取消市区免费停车场，发展有轨交通工具和调整居民区与商业网点布局等措施，缓解市区交通压力。通过对巴黎各种交通方式的分析，我们可以发现其自身特征及其对步行系统建设的支持（表1）。

3 巴黎步行系统的构成

步行系统的内部构成要素较多，根据功能作用的不同，可以分为通行设施、服务设施和停留场所。在满足人的基本需求基础上，如何满足人的心理需求，例如步行中的观看、聆听与交谈等也非



表1 巴黎各种交通方式特征及比较

交通方式	特点	对步行系统的支持
地铁 (Metro)	①巴黎是世界上最早建设地铁的城市之一。②发展到今天已经形成总长210千米由14条线路交织成的密集的地铁网。这一网络主要分布在巴黎的市区范围内，共设有站点297个。（法国巴黎公共交通基本情况，中国城市建设信息网）	城与城之间快速轨道的建设，使得人们来往快捷方便，亦不必采用小汽车的出行方式。城市内部的轨道建设使人们出行距离不受限制，并且也减少了交通量
地区铁路快线 (RER)	①目前共有5条线路 (ABCDE)，呈放射状分布，线路总长580千米。（法国巴黎公共交通基本情况，中国城市建设信息网）②RER 线路大部分利用了既有铁路线，并在中心城区新建地下线将两端的地面线连接起来。③与其他轨道交通系统有着十分方便的衔接和换乘。④RER 线路支线多，覆盖区域广，车站间距大。	
铁路郊线 (TransilienTGV) 轻轨 (Tramway)	在没有RER通达的郊区市镇，原有的发达的铁路网就发挥了城市客运的作用。 现已建成的两条轻轨线路T1和T2均位于巴黎近郊区，总长20千米。（法国巴黎公共交通基本情况，中国城市建设信息网）	
公共汽车 (BUS)	①“公交走廊”，除公共汽车外，只准出租车、旅游车及救护、消防、紧急维修等公共服务车辆在公交快车道上行驶。②巴黎市区内现有公交线路60条路，近郊公交线路220条。（法国巴黎公共交通基本情况，中国城市建设信息网）	减少私人轿车泛滥，市内交通的拥堵现象，扩大步行者出行范围
出租车 (Taxi)	所有的出租车均有个体经营，巴黎的出租车公司与司机之间并没有严格的雇佣关系	
水上交通	巴黎是第一个组织水上公共交通的城市	为步行者提供了游览塞纳河的另一方式，同时为缓解巴黎中心区的公交压力发挥了一定的作用
自行车	建立自行车通行系统	与步行系统同样提倡的一种出行方式

常重要。由此引发的空间设计则显得更加具有意义（扬·盖尔，2002）。而且各种有关城市街道、步行环境的研究也充分说明了步行空间多重含义的复合功能。例如加拿大的雅各布斯建立在对美国城市长时间调查研究的基础之上，发现紧密状态城市街道的魅力，发掘了临街店面的魅力，指出了街道以及人行道是城市中的重要公共区域，除了承载交通之外还有许多其他的用途。“这些用途是与交通循环紧密相关的，但是并不能互相替代”。街道同时是社交场所、孩子成长的场所。对于安全进行监视和维护的场所……（简·雅各布斯，2005）

3.1 通行设施

在巴黎经历最多的通行设施是人行道。人行横道，与地铁连接的人行地道以及跨越塞纳河的美丽桥梁，这一系列步行设施的安全性、可达性、尺度感显得尤为重要。

3.1.1 人行道

人行道是与道路平行的人行通道，包括一般道路的人行道、滨河步行道、商业步行街等。在巴黎，人行道不是我们通常见到的在车行道两边附属的两条窄窄的小路，人行道的宽度应该大于或等于车行道的宽度，在尺度上没有给人带来压抑与拥挤的感觉，即便是香榭丽舍大街，人行道与车行道也是等宽的，并且在如此繁忙的车道两旁依然为行人创造了宜人的活动空间，热闹的咖啡馆、舒适的座位、凉爽的树荫，这一切让人感觉不到是在一条城市的主干道旁。

在巴黎，滨河步行道富有其独特的魅力，蕴涵着特有的生活气息，她并不是设计的与众不同，而是其最质朴的面容，阳光、树荫，足够任意发挥的活三维空间深深地打动了人们。正是自然秀美的环境再辅以法国人自由的气质，将塞纳河装点得有声有色。

巴黎独具特色的室内街创造了一种特殊的步行路线，成功地避开了机动车，也不再受恶劣天气的影响（冷红，袁青，2004）。同时，这些室内街也创造了宜人的商业休闲空间。

3.1.2 人行横道

大量的人行横道替代了乏味麻烦的人行天桥。



当我们穿越一段街道时，并不需要去寻找三维空间上的绝对安全，在二维的平面上依然有我们足够的活动范围，频繁的人行道及一系列的交通指示灯让汽车的速度一直处于缓和状态，长此以往司机们已经习惯主动将车道还给步行中的人们。在一些尺度较小的车行道上，车流量很小，甚至都无须交通灯指示，那里是步行人的天下。

3.1.3 人行地道

在巴黎，人行地道的作用并不是为人们安全通过宽阔的马路而建立，而是与地下轨道的建设紧密相连，我们经常看到一定距离后会出一个地下通道，而且往往别具特色，这里不仅仅提供了快速到达其他地方的可能，而且形成了巨大的地下商业空间，为人们提供了更多的乐趣。

3.1.4 桥梁

塞纳河蜿蜒数千里，连接两岸的桥梁显得尤为重要，这些桥梁的设计不仅仅完成了交通的作用，同时还塑造了更富魅力的公共空间，塞纳河上连接贝西公园的曲形桥是一座尺度巨大的双层桥，双层的设计给予了人们多种选择，在下层空间的中间位置还提供了座椅，让人们可以休憩、交流，欣赏河畔风光，多样功能在空间上的复合让人们流连忘返。

3.2 服务设施

街道上为了让人们安全、舒适地享受步行而设置了交通信号设施、信息服务设施（地图发放、公共标识、电话亭等），无障碍设计以及为行人随时休息准备的座椅等设施。

3.3 停留场所

在巴黎我们经常可以看到为了满足步行者长时

1. 丰富的指示牌
2. 便捷的轨道交通
3. 城市中的铁轨
4. 通往市政厅的步行桥
5. 丰富的指示牌
6. 蒙马特高地——圣心教堂附近的步行环境



间停留,聚会而设置的街头广场、绿地、小型游乐场等一系列公共空间,这些地方不只是被动地满足了人们的需求,设计师还通过对这些场所的主动设计,从而形成了吸引人们驻足停留,促使人们相互交流的富有趣味性的活动空间。相辅相成的作用赋予了这些场所生动的魅力。这些停留场所总少不了孩子们的身影,简洁趣味并且安全的游乐设施吸引了不同年龄的儿童,同时这些场所在设计时也为大人的停留考虑了多方面因素。

4 结语

面对今天城市规模的扩张,小汽车带来的种种问题,巴黎并不是通过无休止地拓宽马路,增加高架桥,大量的停车场来解决;老城内依然是我们看到的窄窄的街道,并且道路密度很大,也并不是只任汽车飞驰的景观大道,在这里街道任人们随意穿梭,汽车的速度却不能随意发挥,这里也没有大量的停车场,汽车多数都停在街道两边,昂贵而又频繁的费用又让汽车不能久留。为汽车设置的种种障碍让行车成为一种负担,同时,公共交通的迅速发展又让人们的远距离出行方便快捷,人们选择小汽车的态度日益冷淡,促成了交通问题的进一步缓解。对待小汽车的政策态度直接关系到将作为城

市主体的人,步行的人,放到一个怎样的位置,关系到如何创造一个真正适宜于人们生活、工作、学习的城市空间。因此笔者认为我国在面临城市交通问题时,应该更多地从城市机能的合理组织、调整规划布局,优化城市交通结构,大力发展公共交通,鼓励自行车和步行交通系统的建设等方面来解决,这样才更有利于一个城市的可持续发展。

另一方面,步行巴黎让我们体会到了步行的多重含义,感受到在步行过程中一系列富有生趣的活动交织在一起。巴黎的步行系统的建设在满足了我们安全、舒适的交通需求上,又让我们领会到步行空间的生活魅力,让我们看到了优秀的步行空间的设计。在这里我们看到丰富多样的生活场景,体会到人与人之间热情友好,感受到相互交流的舒畅,更重要的是我们发现这样的魅力是可以创造与再现的,只要我们真正把握住其本质,富于生命力的步行系统在我们国家也可以发挥其无穷的魅力。■

注 本文为北京大学景观设计学硕士研究生专业《世界建筑·城市与景观》访学成果论文,感谢北京大学深圳研究生院、法国国立凡尔赛高等景观设计学院和法国国立里尔高等建筑与景观设计学院的大力支持。



7. 大台阶——随时随地休息
8. 蓬皮杜周边环境
9. 巴黎路边停车位



10. 巴黎路边停车位

参考文献
[1] 伊利尔·沙里宁.城市:它的发展,衰败与未来[M].顾启源,译.北京:中国建筑工业出版社,1986.
[2] 黄娟,陆建.城市步行交通系统规划研究[J].现代城市研究,2007(2):12-17.
[3] 顾震弘,韩冬青.系统化、立体化、人性化——从城市设计角度审视德意志的步行交通[J].世界建筑,2005(8).
[4] 冷虹.裴青.巴黎的室内街[J].国外城市规划,2004,19(5).
[5] 扬·盖尔.交往与空间[M].何人可,译.北京:中国建筑工业出版社,2002.
[6] 简·雅各布斯.美国大城市的死与生[M].南京,译林出版社,2005.
[7] 2012.巴黎旧城拒绝机动车[J].新浪新闻中心,http://news.sina.com.cn/w/2005-03-16/04255369269s.shtml.
[8] 法国巴黎公共交通基本情况[OL].中国城市建设信息网,http://www.csj.com.cn/ExpExchg/ExpExchg_Detail.asp?fid=395.

有关巴黎城市空间价值的探讨 The Value Realization of Urban Space in Paris and Revelation for China

刘倩 / Liu Qian

摘要:“城市空间本质上是一种产品。”对人类需求满足的充分度决定了空间(产品)价值能否最大化发挥。文章从“人的需求”和“空间属性”入手,提出城市空间价值体系的内涵,辅以法国行程中观察到的“设计使空间价值最大化”的实例,期望对国内的空间设计提供借鉴和参考的信息。
Abstract:“Urban space is a kind of product in nature.” The space value can be maximized when people's needs and requirements are well satisfied. This paper points out the connotation of urban space

value system by analyzing “people requirement” and “space attribute”. Some positive examples in Paris are described in this paper and they are worth of using for information in China.

关键词:空间产品,空间价值,人群需求,空间属性
Key words: Space Product, Space Value, People Requirement, Space Attribute

作者简介:北京大学深圳研究生院
北京大学景观设计学研究院 硕士研究生
收稿日期:2007-11-28

