

大巴黎 2050 战略规划中的交通理念

黎晴 刘子长 陈玫

【摘要】战略规划从欧洲诞生至今,经过半个多世纪的发展已日臻成熟,尤以伦敦和巴黎都市区战略规划为代表。2007 年秋,法国总统萨科齐就大巴黎未来 20 年的拓展计划,诚邀国际上十家建筑和城市规划事务所进行一次国际咨询,以“京都议定书”为背景,目标是重塑巴黎,重组交通,把巴黎建造成一个 21 世纪可持续发展、具国际竞争力、能创造财富和就业、不再有郊区概念的绿色环保大都市。作为公认的国际大都市,大巴黎战略规划的思考内容与重点研究方向对我们建设国际化大都市有极强的借鉴意义。其中对城市交通的思考亦是近年来新理念新技术的集中体现。本文基于 10 个规划方案的详细介绍,分析此次大巴黎规划中所折射出的交通理念和方法,并对这些理念做了具体归纳和阐述,为我们在寻求城市可持续发展的道路上提供思路和借鉴。

【关键词】战略规划 大巴黎规划 京都议定书 交通理念

1. 前言

1.1 战略规划发展概况

英国是现代城市规划的发源地,是最早进行城市规划立法,也是城市规划体系最为完善的国家之一。1909 年,英国通过了第一部涉及城市规划的法律(Housing and town Planning Act,1909),标志着城市规划作为一项政府职能的开端。1947 年的城乡规划法(Town and Country Planning Act,1947)为英国的现代规划体系奠定了基础。英国的城市规划理论和实施系统对许多国家产生了深远的影响,战略规划也是从英国开始发展的,作为英国规划的奠基者之一的 Abercrombi 爵士,在 1943 年主持完成的伦敦郡规划和 1944 年主持完成的大伦敦规划(Great London Plan),就被认为是具有开拓性的战略规划^[1]。继英国之后,加拿大温哥华和多伦多,新加坡,中国香港,日本东京,美国和德国等不同国家和地区,相继开展了不同程度的地区战略规划以满足本地区的城市发展。

随着这项规划在理念、方法和应用范围上的不断发展,空间战略规划开始与现代民族国家(modern nation state)的概念紧密相连,战略规划开始应用于指导不同的权力机构、不同部门,公共和私人参与者等各个方面的行为的规划。上世纪 60 至 70 年代,在许多西方国家中,空间战略规划逐步演化成为各层次的总体规划。到了 80 年代,由于新保守主义对城市规划的轻视,以及后现代主义普遍持有的怀疑态度,战略规划的地位开始减弱,进入一个所谓的衰退期。然而,21 世纪的城市,开始面对全球化、能源危机、城市蔓延等前所未有的诸多挑战,权力日益分散,而环境问题,城市区域协调问题逐渐被从地方到全球各个层面所关注,所有这些都促进了战略规划的复兴^[2]。

1.2 大巴黎在欧洲的战略地位

巴黎大区是法国 22 个行政大区之一,通常被称为“法兰西岛”。巴黎市是属于巴黎大区的一个省级市,在行政管理上是省与市的合一。巴黎大区的面积为 12072 平方公里,占法国

领土的 2%，是法国 22 个大区中幅员最大的，它的经济发展水平处于欧洲第 5 位，由于其特殊的地理环境（地处欧洲南北轴线中间），巴黎大区占据着欧洲市场的中心位置，巴黎是法国政府和联合国教科文组织、经济合作与发展组织等国际机构的所在地，许多重要的国际会议都在此举行。巴黎的戴高乐机场是仅次于伦敦的欧洲第二大机场。

巴黎大区管辖 8 个省，即塞纳马恩省、瓦尔德马恩省、瓦尔德瓦兹省、塞纳圣德尼省、上塞纳省、依夫林省、埃松省和巴黎市（省）。巴黎大区的人口为 1100 万（其中市区人口为 950 万），占法国人口的 18.9%，全区的人口密度为每平方公里 902 人。

巴黎大区的经济与金融状况，在法国占有相当重要的地位。法国 22% 的劳动力人口（4924.56 万人）、27% 的国民生产总值、38% 的企业、50% 的科研力量、495 所国立高等学校、171 所职业培训中心等都集中在这里。此外，法国 70% 的保险公司、96% 的银行也集中在巴黎大区，巴黎大区还聚集了许多大型的国际性企业，每天公共交通和私人交通的出行人数有 2200 万人次，每年旅游和出差的参观者达 3500 万。

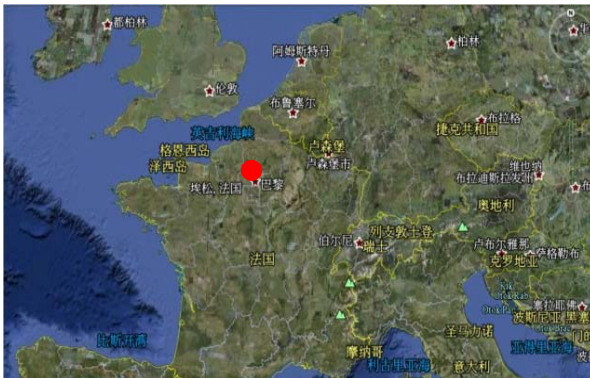


图 1 巴黎在欧洲的区位

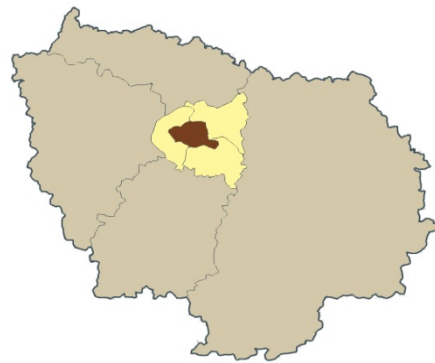


图 2 巴黎大区行政区划

2. 大巴黎国际咨询背景及方案简介

2.1 规划背景

2.1.1 应对国际气候变暖

全球变暖及其可能产生的影响正日益受到人们关注，有人甚至将之列为当今威胁全人类生存，阻碍可持续发展的最大的环境问题之一。在 1992 年 6 月里约热内卢举行的联合国环境与发展大会上，各国政府达成共识，需经过全人类的共同努力解决全球变暖问题，160 多个国家签署了《联合国气候变化框架公约》，该公约为采取减缓和稳定气候变化的行动制定了议事日程^[3]。1997 年 12 月，各国政府在防止气候变化不利影响的进程中又迈出更远的一步，通过了《联合国气候变化框架公约·京都议定书》，其目标是“将大气中的温室气体含量稳定在一个适当的水平，进而防止剧烈的气候改变对人类造成伤害”，为工业国家制定了减排温室气体的目标。2002 年 5 月 31 日，作为欧盟成员国之一的法国在联合国签署了相关文件，成为京都议定书的正式缔约国之一。欧盟的原有排放量大约占全球排放量的 21%，条约规定要把排放量比 1990 年减少 8%，欧盟一直是京都议定书的主要支持者，并一直致力于说服那些立场摇摆的国家加入条约。

在过去的 40-50 年里，巴黎的城市规划思想仍是围绕中心城区协调发展卫星城，在巴黎市着重发展如文化、金融、科技等第三产业时，将工业和人口向周边省疏散，以突出巴黎市

悠久的文化内涵和国际大都市魅力。巴黎中心城区整合了大量资源去营造一个由公共空间、文物古迹、现代化场所等组成的城市景观，将她作为人民活动的焦点和文明感知的汇集地进行建设，注意控制她的人口的密度和混合度，发展交通的便捷性和通达性。但也正因为一切都以突出这个独一无二的“巴黎中心区”为重点，而忽视了“外部地区”的需求与发展。市区和郊区资源分配严重失衡，中心城与卫星城间的联系仍显薄弱，郊区边缘化现象严重等问题日益明显，加上签署的《京都协议书》要求限制温室气体排放以建设一个可持续发展的城市，新时期的城市规划迫切面临着以上问题。

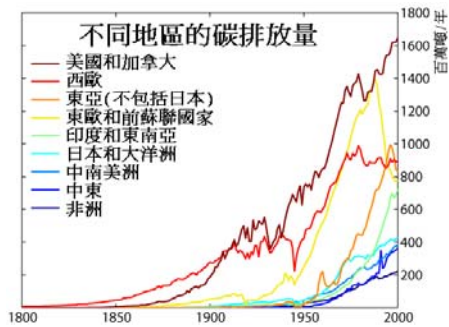


图3 不同地区碳排放量



图4 已签署京都议定书国家和地区

2.1.2 发展目标

为了使巴黎在2030年成为世界上第一个绿色宜居和环境可持续发展的城市，法国总统萨科奇（Nicolas Sarkozy）于2008年4月召集国际知名的10家规划设计团队为巴黎的将来献计献策，旨在规划出一个具有“创造力、革新力、凝聚力”的世界城市楷模。此项规划被冠名为“大巴黎计划（Greater Paris Plan）”。此次竞标围绕着两个主题进行：“后京都协议书时代的21世纪都市”和“巴黎大区组团的远景评估”，大巴黎地区的城市发展又一次受到世界瞩目。

2.1.3 规划范围

本次规划的地理范围为大巴黎地区即法兰西岛大区（l'île-de-France），是巴黎城区与周边其他7个地区的行政联合，包括巴黎市（Paris）、上塞纳（Hauts de Seine）省、瓦勒德马恩（Val-de-Marne）省、塞纳-圣但尼（Seine-Saint-Denis）省、伊夫林（Yvelines）省、瓦勒德瓦兹（Val-d'Oise）省、塞纳-马恩（Seine et Marne）省和埃松（Essonne）省，面积约12万 km^2 ，人口约1200万。通常人们所说的巴黎是指环线之内的中心城区巴黎市，面积约105 km^2 ，2009年统计人口为221.5万，大巴黎地区国民生产总值约占法国国内GDP的30%，其发展对法国有重要的影响。

2.2 方案简介

参与规划的10家设计团队经过一年多紧张的设计研究，设计师们对交通运输、绿色空间、河流水系、居住区、公共设施、公共空间、建设经济中心等方面进行设计，要求参与的设计团队勇于创新，大胆设想巴黎的未来。所有的设计方案都围绕着三大主题：京都议定书签订之后的可持续发展、交通网络的重组，以及消除巴黎郊区的闭塞状况。

2.2.1 建设可持续发展的绿色生态城市

Lion & Descartes 方案认为应将巴黎现状最优化，未来在经济发展和人居环境中主要解决区域、居住、交通、气候变暖方面的问题，提出巴黎周边建设 20 个卫星城市，对现有住宅采用绿色新技术改造，形成可持续发展的绿色生态模式（图 5）。

John Nouvel 方案主张一种循环和再生的策略，认为当今全球正面临着日渐严重的城市危机、环境危机以及生态危机，已经威胁到人类的未来，主张解决未来城市中人类社会与自然环境之间的矛盾，强调艺术在巴黎城市发展中的地位，在充分保护巴黎文化遗产的同时，把艺术文化融入生活的方方面面。

来自英国的 AUC 团队方案则强调在未来发展中对历史文化的延续和继承，创建一个“被继承的都市”形态，在不丢失固有整体性的基础上，促进原有多元社会文化的发展。

Rogers-Stirk Harbour 方案认为面对现在日渐严重的环境问题，未来巴黎的发展应该推行一种全新的可持续发展的城市文化，通过在屋顶建设 400km² 的绿色空间，以及 1000 个生态建筑项目构建城市未来发展骨架，强调一种生态技术与可持续发展相结合的城市更新与改造（图 6）。

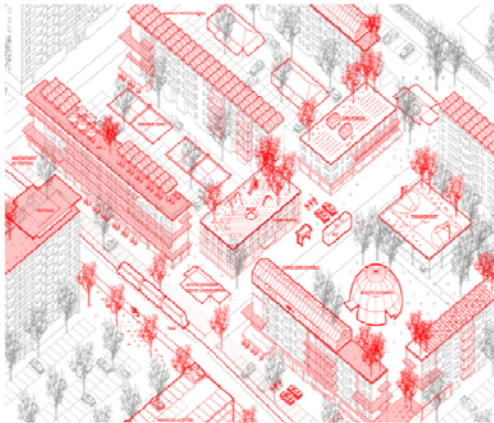


图 5 旧城住宅改造示意

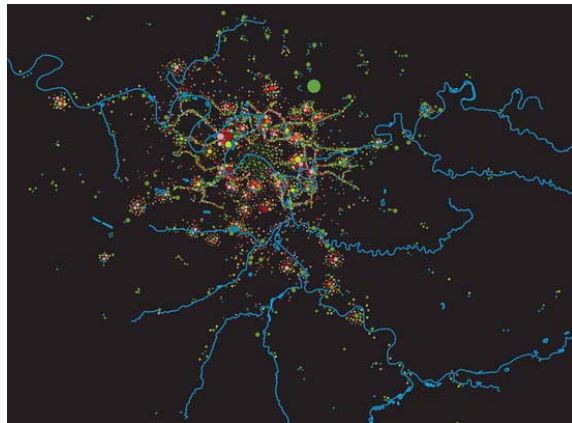


图 6 1000 个生态建筑工程方案

2.2.2 利用轨道交通对大巴黎地区重组

Castro Denissof Casi 方案认为现状高铁站，大多位于城市中心（巴黎市内），规划高铁站，拉大了城市框架，远离市中心，应利用高铁站对大巴黎地区重组城市空间，高铁站之间的衔接则采用快速系统和城市轨道系统（图 7）。

Grumbach 方案设想建造一条塞纳河谷，将大巴黎一直延伸到港口城市勒阿弗尔（Havre），主要观点认为“巴黎应该在极大规模的全球化当中凸显自己，其中海洋运输是至关重要的，所有的国际大都市都是港口城市，要让城市的密度与对大自然的亲近协调一致”。另一部分主张巴黎北扩，大巴黎的范围不必止步于郊区，而应当大幅扩张。建议修建高速铁路，充分发挥塞纳河的航运功能，让巴黎的畛域扩大到西北部诺曼地的历史名都卢昂，以及英吉利海峡的港市勒哈佛尔（图 8）。



图7 利用高铁站重组巴黎城市空间

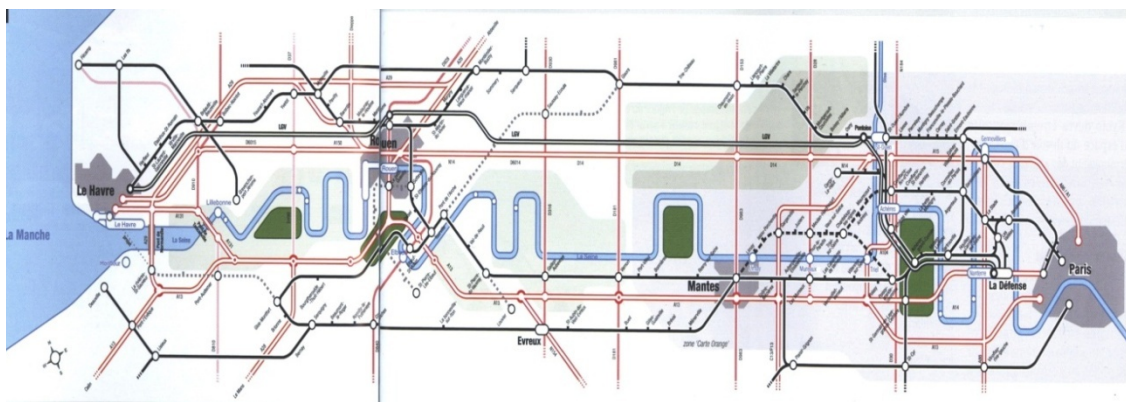


图8 利用轨道交通将巴黎沿赛纳河西扩

2.2.3 消除郊区的更加开放化的城市

Portzamparc 方案主张建设一条新地铁环线和一个新车站，客服“大都市危机”，竭力协调居住空间的私密性和外部世界的开放性，其设计的居住区简述集群通过“根茎网”（rhizomes）彼此连接，将商店、办公楼、住宅等有机组合起来（图9）。

Rogers-Stirk Harbour 方案认为一个城市或是中心区都不能和周围完全割裂，应重新对大巴黎地区的行政区划进行划分，消除当今巴黎和郊区的明显区别。主张完善城市交通网络，消除城市明显的地区界线，建立一种社区平衡的发展模式，消除贫富、种族间的区隔（图10）。

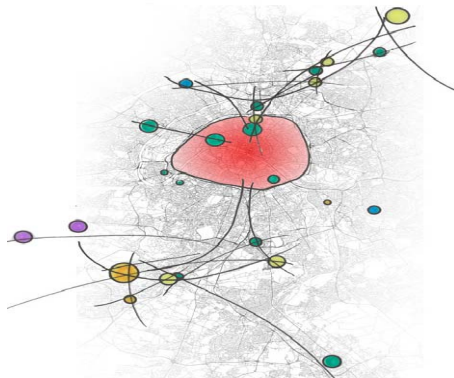


图9 “植物根茎系统”概念

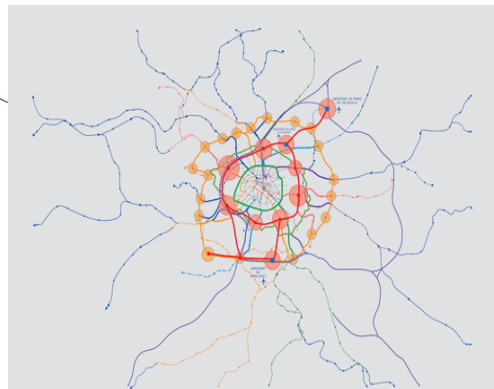


图10 完善的交通网络

3. 大巴黎规划的交通理念

3.1 利用轨道交通统筹区域发展

在法国大巴黎计划所征集的10个国际咨询方案中,除呼吁建立扩大和统一的大巴黎政府管理机构之外,多数方案提出了跨巴黎行政区域界限,促进城市与区域融合,消除巴黎郊区闭塞状况的区域统筹规划,建设更有活力的外围空间和更有利于使用的轨道交通网络。Grumbach 方案强调海洋运输,提出巴黎西扩计划,建立巴黎—鲁昂—勒阿弗尔的“塞纳河大巴黎”,在交通发面,沿塞纳河平行方向建设一条从巴黎通向勒阿弗尔的高速铁路(TGV),并且沿岸发展卫星城,完善通往卫星城的高速网络。Castro Denisof Casi 方案提出了通过高铁站重组交通网络,促进巴黎向行政区域以外扩展,利用区域优势,提升大巴黎的整体竞争力。Portzamparc 方案注意到“快速系统”对“街区”及“街区级道路”的割裂,建议发展部向南与向北的两条轴线的战略结构,其轴线的指向分别为戴高乐机场及奥利机场,利用环形轨道交通解决组团之间的联系。

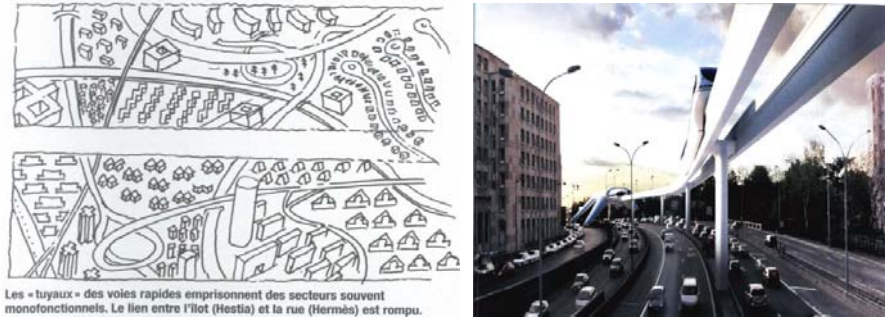


图 11 环形轨道示意图

3.2 慢行空间系统设计

快速交通对城市功能、城市生态、城市空间与景观的分割已成为当代城市设计的重点关注内容,在大巴黎计划征集方案中,不少设计机构提出了跨轨道交通、跨铁路站场、跨环线公路的慢行空间系统设计,建设更加紧凑和团结的城镇,促进城市的连续性和连通性。Yves LION 提出的跨铁路线城市综合体方案和结合快速轨道交通站点的线性 TOD 街区方案, Roland Castro 提出将由巴黎市中心区通往外围的城市交通性干道规划成 7 公里长、300 米宽的线性公园, Rogers-Stirk Harbour 方案提出的跨城市交通性干道的“绿化步行节点”设计(图 12),都是通过加强交通干线两侧步行系统、功能系统和公共空间的联系,运用复合空间节点,促进城市空间融合的创新性做法。

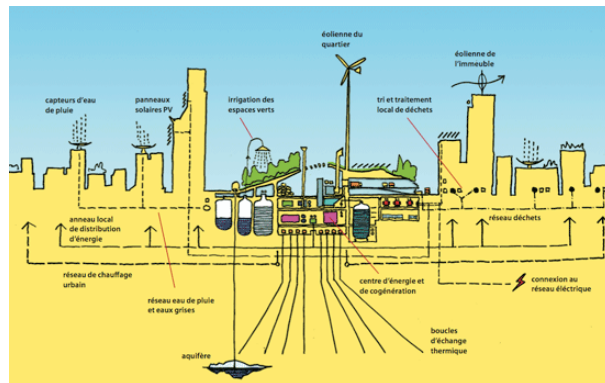


图 12 绿化步行节点设计

3.3 以速度做标杆提升交通服务

Secchi-Vigano 方案强机动性是构建民主社会不可或缺的前提条件,这要求大力发展多种形式的公共交通及构建一个充分考虑“水系”,生物多样性及农业空间的空间结构,他们以速度做标杆,根据“不同的速度”来分离大巴黎的各个部分,在“快速”的区域,必须加强高速城铁的建设。在“速度一般”的区域,要建设地铁与 tram,巴黎(一环内)目前的里程 0.04km/千人,建议增加 600km tram,提高到 0.14km/千人。在“慢速”的区域,必须加强人行道和自行车道的规划建设,认为两个 RER 车站(平均距离 2.5km)之间利用巴士来形成环形衔接不是最优方案,应该采用不行和自行车来衔接,顺便优化街区环境,从而建立一个等级明确的交通网络系统覆盖整个城市。

Yves Lion 方案则将出行时间与速度模式化,提升交通服务品质,他们认为近距离出行不超过 10m,中距离出行不超过 20 分钟(上班出行 domicile/travail),大巴黎范围内的出行不超过 30 分钟。

3.4 关注最后一英里接驳交通

Finn GEIPEL 团队方案认为应发展密集极核和轻盈的城市,城市中心区建设密度较大的内核,外围建设大量密度相对稀疏的卫星城,内核通过完善的交通网络向四周辐射,形成一个自然与城市相融合的多极化系统,在该系统中,内核的交通主要通过以电为主要能源的多种公共交通方式来解决,内核与周围组团的链接则通过快速轨道交通。随着中心城和卫星城的发展,要关注最后一英里的接驳交通,加强可达性,方案认为自 orly 机场出发的 45 分钟可达范围,在三种交通系统模式下应逐渐变大(图 13)。

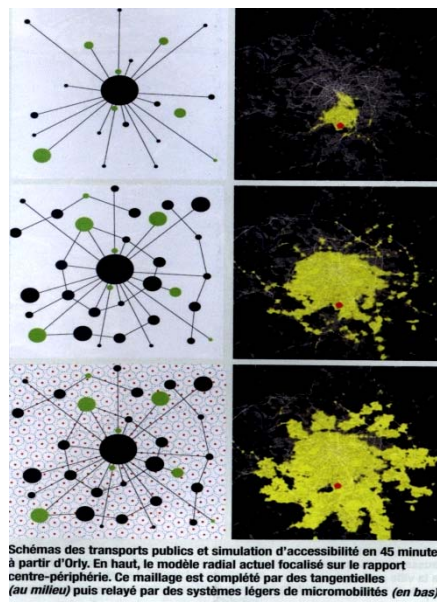


图 13 不同交通模式下的可达范围

3.5 倡导以公共交通为主的生态交通

后京都时代的城市必须实现可持续发展并保护周边的环境,实现人与自然和谐发展,建设更佳的人居环境,大巴黎规划紧密结合这一发展主题,重新审视自然与城市,努力在城市与自然之间建立一种平衡关系。Castro Denissof Casi 方案认为城市隔离是由高层集合住宅带来的,后京都时代的大巴黎地区应该尽到其对城市空间的责任,花园城市和奥斯曼时期的公

共空间应该归所有人共同享有（图 14）。Rogers-Stirk Harbour 方案认为重点发展公共交通，构建慢行交通系统，林荫道将拥有更多绿地、更宽的行人道和自行车道，为了让市民更好地使用林荫道，政府将投入使用小型环保汽车，这样不仅能减少林荫道上步行的人，也能减少常规汽车对环境的污染以及影响林荫道上的行人（图 15）。



图 14 维特迪岛生态居住示意



图 15 公共空间采用小型环保汽车和发展慢行街区

4. 结语

大巴黎规划是由法国政府主导的针对大巴黎地区现有的空间、经济、社会等领域的一次全面的审视和对未来的诠释，参与此次咨询的 10 家国际机构，大胆构想了未来 40 年大巴黎的城市格局和发展模式，让大家提供重新审视巴黎的机会，设计师们努力把未来的巴黎打造成开放的、绿色的、多元化的和可持续发展的国际大都市。此次大巴黎规划不仅仅是大都市的规划，也是一种新交通理念的规划，大巴黎规划中渗透出的交通理念：利用轨道交通跨越区域发展、注重慢行空间系统设计、以速度为标尺提升交通服务、关注最后一英里的接驳交通、倡导以公共交通为主生态交通等，为我们在寻求城市可持续发展的道路上提供思路和借鉴。

【参考文献】

- [1]陈大鹏.城市战略规划研究[D].博士学位论文,2005
- [2]陈曦,汪军.欧洲空间战略规划新动向:以大巴黎规划国际咨询为例[J].城市规划和科学发展—2009 中国城市规划年会论文集,2009 (9)
- [3]韩昭庆.《京都议定书》的背景及其相关问题分析[J].复旦学报(社会科学版),2002 (2)
- [4]陈光庭.巴黎大区的城市可持续发展战略[J].北京规划建设,2000 (3)
- [5]洪亮平,陶文铸.法国的大巴黎计划及启示[J].城市问题,2010 (10)
- [6]姚青石,易晓园.寻求一种可持续的绿色城市发展模式——“大巴黎”规划项目.新建筑,2010 (6)

【作者简介】

黎晴，女，双硕士，高级工程师，中国城市规划设计研究院