



## 巴黎“步行景观之路”对中国城市道路步行系统建设的启迪

王存存

(济南市市政工程设计研究院有限责任公司, 济南 250101)

**摘要:**20世纪60年代以后,西方社会开始深刻反思汽车所带来的种种问题。最终他们发现,通过建立和应用完善的步行系统可以有效改善城市拥堵及人车矛盾的交通状况,改善城市生态环境及道路景观的提升,创造富有活力和价值的城市道路空间。本文通过笔者“步行巴黎”的亲身感受,从景观的角度分析巴黎步行系统,以此对我国城市道路步行系统的建设有所启迪。

**关键词:**巴黎 城市建设 步行系统 景观

### 前言

前行走在巴黎的大街小巷,突然发现身边少了宽阔的马路和呼啸而过的汽车,少了疲于奔命试图横穿马路的人群,少了千篇一律可怜兮兮的立在马路中饱受尾气摧残的绿化。而在我们身边更多出现的是纵横阡陌的羊肠小道,纷繁复杂的指示牌、交通信号灯和斑马线,规规矩矩停靠在马路一侧的小汽车,以及随处可见的自行车自助租赁点。还有当我们走在斑马线上,汽车司机总是礼貌地挥出左手示意我们先行;还有无论是艳阳高照还是华灯初上,路旁无处不在的露天咖啡吧和休憩座椅,还有那比车行道还要宽的中央步行景观廊道,这一切的一切都让我感到作为一个步行者所得到的尊重,真正对人权和自由的尊重!我不禁深思:是什么使巴黎能够在汽车横行的时代仍能令步行者成为道路的主人?它是如何将步行这一出行方式在经历了汽车泛滥的年代后又亲切的带回人们身边的?它给我国未来城市道路步行系统的建立带来了那些启迪呢?

### 1 巴黎步行系统建立的前提

20世纪60年代以后,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,人车矛盾的激化,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等。当面临小汽车数量呈现绝对增长的情况下,巴黎政府并没有采取一种“顺从”的态度来解决交通问题。探究其本质则是其认识并尊重了道路的主体,即生活在其中的人们,而不是供人使用的汽车。

在巴黎,交通堵塞并不是通过无休止的拓宽马

路,增加高架桥,大量的停车场来解决,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”。老城内依然是我们看到的窄窄的街道,并且道路密度很大,而不是我们无法穿越的宽阔的任汽车飞驰的景观大道。在这里,街道任人们随意穿梭,而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,昂贵而又频繁的收费又让汽车不能久留;甚至道路石钉式的铺装都是阻碍汽车快速行驶的因素。一系列为汽车设置的种种障碍让行车可能会遇到更大的交通问题,而这些布置却是建立在对步行者的种种考虑之上的!

然而在今天,在巴黎尤其是在街道狭窄的旧城区,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的支持了人们出行范围的最大化!因此,巴黎在坚持优先发展公共交通的基础上,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库、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。

巴黎政府所作的种种努力,为巴黎步行系统的建设创造了条件。

### 2 从景观的角度分析巴黎步行系统及对中国城市道路步行系统建设的启迪

笔者根据道路性质及交通量,从景观的角度将道路划分为以下几种类型并逐一分析:城市主干道、一般性城市道路、商业街道、商务办公区域道路和滨水道路步行系统。

## 2.1 城市主干道

城市主干道应是一座城市中最宽的,往往贯穿整座城市,而且能作为一个城市的标志性道路,要么是在城市的轴线上,要么就是城市外环,再就是在主商业区域或有明显特色的道路。以巴黎香榭丽舍大街为例。

### 1. 巴黎香榭丽舍大街

巴黎香榭丽舍大街(Avenue des Champs - Elysées)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'Etoile),全长1.8km,宽约70m的车行道两侧各有约20m宽的步行道。香榭丽舍大街是巴黎东西向轴线的一部分,它对于巴黎城市空间及形态有相当重要的影响。(图1)



图1 巴黎香榭丽舍大街

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700m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1100m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。

作为人车并存的城市街道,在景观设置上还有一个关键的问题: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。香榭丽舍大街的景观处理显得平实宜人,更加注重人的使用。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。步行道由原来的12m拓宽至24m。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5m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。

### 2. 借鉴意义及建议

在中国,城市主干道动辄就是双向六车道、八车道,车速快,车道宽,汽车成为了道路的主人,而行人成为弱势群体。步行道大多只是窄窄的一条,景观设施甚至是服务设施缺失严重,行人过街毫无安全可言。有些打着“景观大道”旗号的道路往往只追求视觉上的大气、规整,而在人性化上考虑甚少。所以,通过上述对香榭丽舍大街的分析,以及对巴黎其他类似道路的了解与感受,提出以下几点借鉴意义及建议。

#### (1) 人行道

人行道是与道路平行、并排的人行通道。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马路,人行道的宽度均是大于或等于车行道的宽度,在尺度上没有给人们带来压抑与排挤,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及休憩空间。热闹的咖啡馆,舒适的座椅,凉爽的树阴,这一切的一切都让人感觉不到是在一条城市的交通主干道旁。(图2)



图2 街头露天咖啡馆

所以,中国在未来的人行道设计上应更加注重行人的舒适性、参与性和景观性。有些景观大道外侧一

般都有少则30米多则上百米的绿带空间,在设计时不一定必须只做绿化处理,可以结合周边建筑,行人的需求和感受,与人行道合并设计成真正供行人参与,为行人提供林荫、舒适、休憩和交流的步行景观空间。

#### (2) 人行横道

在巴黎,很少见到过街天桥,行人在跨越主干道时往往通过人行地道。而人行地道的作用并不仅是为人们安全的通过宽阔的马路而建立,而是与地下轨道的建设紧密相连,我们经常会看到一定距离后会发现一个地下通道,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。

鉴于中国车行道很宽的现状,仅仅依靠人行横道很难解决行人过街问题。所以,必要的人行过街天桥及地道还是要有的,在设计时除了要满足行人过街需求,在设计上也要注意其造型应符合道路甚至是城市景观特色。

#### (3) 中央分隔带

在巴黎,很多主干道的中央分隔带往往宽度都在10米以上,并将其设计成中央步行景观带。通过树阵、步道、休憩广场、座椅和矮且丰富的灌木绿化等景观设计,既为行人提供良好的步行空间,也丰富了道路内容,更为行人跨越主干道提供过渡等待场所,保证行人过街安全。在国内,像上海的肇家浜路为类似设计形式成功典范,但纵观全国该设计形式仍然较少,建议大力推广。(图3)



图3 中央步行景观带

#### (4) 停留场所

在巴黎我们经常可以看到为了满足步行者长时间停留,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,尤其是在交叉口处。这些地方不只是被动的满足了人们的需求,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的活动空间。(图4)



图4 路口停留空间

### 2.2 一般性城市道路

在巴黎,尤其是在巴黎老城区,像只有两个车道,其中一个车道作为停车道的一般性城市道路比比皆是。它们基本都是单行道,且纵横阡陌,密度很大,并与巴黎悠久的城市建筑融为一体。在这里,汽车无法自由驰骋,频繁的斑马线及一系列的交通指示灯让汽车的速度一直处于保守状态,长此以往司机们已经习惯的主动将街道还给了步行中的人们。在一些尺度较小的车行道上,车流量较小,甚至都无需交通灯指示,那里是步行者的天下。(图5)



图5 一般性城市道路

在中国,对于一般性城市道路更应注重步行系统的建设,在借鉴巴黎道路设计的基础上,结合中国国情,在公共交通系统和自行车出行系统日趋完善的前提下,应强制缩窄车行道宽度,并增加道路密度,部分有条件的道路可改双向行驶为单向行驶,加宽步行空间,并为行人提供相应的步行设施需求,逼迫人们放弃汽车出行,从而实现“以堵治堵”的目的。

### 2.3 商业街道

在巴黎,提到商业街道最具代表性的就是巴黎著

名的室内街。室内街产生于18世纪后期欧洲国家的一些城市,是一种具有创新特点的城市设施形式。在气候相对变化较多的城市里,为了躲避不利的天气,同时将行人步行的交通流线与汽车分开,人们建设了这种上方通常覆盖玻璃顶的、半室内化的供行人使用的步行通道,其内部的功能主要是商业和手工业活动。室内街将室内艺术装饰与室外的阳光、植物等因素结合,兼有室内、室外的双重特点,实现了城市建成环境内公共空间与私密空间的整合。室内街解决了行人的交通问题而且其特殊的环境氛围也令人心身愉悦,成为一种独特的城市人文景观。(图6)

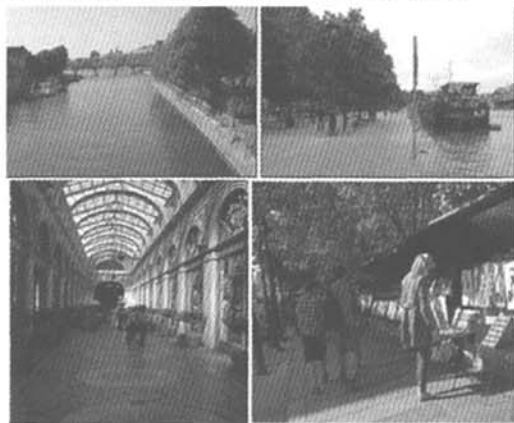


图6 室内街

在中国,像商业步行街道可以借鉴巴黎室内街的设计形式,丰富商业街区空间特点,为购物者提供安全、卫生、环境优美的购物环境。但对于人车混行的商业街道,可以借鉴香港“空中连廊”的形式。通过建设“空中连廊”和人行天桥,与地下通道相结合,组成了一个完善的步行系统,人们可以轻而易举地抵达各目的地,有效实现了人车分流,并体现了“路权分配”的理念。

#### 2.4 商务办公区域道路

解决商务办公区域人车混杂的最好途径就是采用“立体化交通”系统。但是这并不是要人通过过街天桥或地下通道而离开人们所熟悉的城市生活空间,将最富价值的场所让位于车。相反,人的通行空间并不改变,而是将车分离出去。例如巴黎的拉德芳斯新区,就是立体交通的一个成功范例。(图7)

拉德芳斯新区规划巧妙的利用了城市空间,开辟多平面的交通系统,实行人车分流的原则,车辆全部在地下三层的交通道行驶,地面全作步行交通之用,

并且与地铁紧密连接,满足人们方便的出入该区。同时在拉德芳斯新区的中心部位建造了一个巨大的人工平台,有步行道、绿地和人工湖等景观。在构建了立体化的步行系统基础上,还提供了游憩娱乐的场所,创造了富有魅力的步行空间。



图7 拉德芳斯新区立体化交通

#### 2.5 滨河道

在巴黎,滨河步行道富有其独特的魅力,蕴含着特有的生活气息,她并不是设计的与众不同,而是其最符合巴黎人生活习惯的设计深深吸引着人们。阳光,树阴,随意可用的野餐聊天活动空间,及其完善的步行系统。



图8 塞纳河

像巴黎的塞纳河(图8),虽然其河岸较窄,但是它通过丰富多彩的景观空间设计,和足够的林荫成功的将步行的人们引入到河岸上,自然而然的完善了巴黎步行系统。而塞纳河蜿蜒数千里,连接两岸的桥梁尤为重要,这些桥梁的设计不仅仅完成了交通的作用,同时塑造了更富魅力的公共空间。像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。

如何将道路自然融入到河道景观当中,将步行道合理的放置在河岸当中,使行人能够忘却道路的喧嚣,并体验亲水的快感,是国内滨河道步行系统建立亟待解决的问题。

### 3 结语

面对今天城市规模的不断扩张,小汽车带来的种种问题,巴黎之行让我们看到交通问题决不是道路的无限扩建与景观大道的建设所能解决的,这只能带给城市诸如生态环境的恶化,交通的堵塞,城市空间活力的丧失及其引发的一系列社会问题。我们应该更多的去关注城市机能的合理组织,公共交通的发展,以及步行系统的建立。而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生活的景观城市空间。

另一方面,步行法国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的安全,舒适的交通需求上,又让我们体验到步行空间的生活魅力,让我们领略到了优秀的步行空间设计。在这里我们看到丰富多样的步行景观,体会到人与人之

间的热情友好,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国国家也可以发挥其无穷的魅力。

#### 参考文献:

- [1] E. 沙里宁.《城市,它的生长、衰退和将来》, <http://baike.baidu.com/view/554686.htm>
- [2] 黄娟,陆建.城市步行交通系统规划研究.现代城市研究[J].2007(2)
- [3] 顾震弘,韩冬青.系统化,立体化,人性化——从城市设计角度看斯德哥尔摩的车功能是交通世界建筑[J],2005,(8)
- [4] 冷红,袁青.巴黎的室内街.国外城市规划[J].2004,19,(5)
- [5] 2012:巴黎旧城拒绝机动车. <http://www.hangzhou.com.cn/20050101/ca690969.htm>
- [6] 法国巴黎公共交通基本情况,中国城市建设信息网 [http://www.csjs.com.cn/ExpExchg/ExpExchg\\_Detail.asp?Fid=395](http://www.csjs.com.cn/ExpExchg/ExpExchg_Detail.asp?Fid=395)
- [7] 孙靓.交通·景观·人——比较上海世纪大道与巴黎香榭丽舍大街.华中建筑[J].2006,24(2)
- [8] 林燕.从巴黎德方斯新区人车立体分流系统论立体开发.广东工业大学学报[J].2007,(12)