

从法国巴黎大区规划浅谈高密度城市的紧缩之路

房传闽

沈阳建筑大学 城市规划与设计学院 辽宁沈阳 110168

摘要：今天的中国城市正经历着告诉发展的城市化过程，高速的城市化进程促生了新的城市问题，其中就包括高密度的城市空间与城市人口与可持续的城市发展之间的矛盾关系，本文试图通过借鉴法国巴黎的城市发展经验浅谈高密度化城市的紧缩发展之路。

关键字：高密度 紧缩城市 公共交通

中图分类号：C913.32 文献标识码：A 文章编号：

1 城市概况

1.1 巴黎城市概况

法国巴黎又称巴黎大区，占地面积 $14,518.3$ 平方公里，人口 $1,206.70$ 万（2007年），人口密度 816 人/平方公里，巴黎大区集中国家 18% 的国家人口和 29% 的国名生产总值。

1.2 巴黎大区规划体制

由于法国区域城市政治体系的特殊性，法国巴黎大区的城市规划是在 1281 位市长的共同管理下进行的，（由于篇幅关系选取重要内容简述）规划遵循地区协调发展纲要（SCOT）并结合地方城市规划（PLU）。

SCOT 的主要内容包括城市诊断、政策的选择和规划的指引；确定规划的原则、维持发展与保护之间的平衡（经济发展指引、住房指引、环境提升指引等）、保护城市三大系统平衡（自然与农业网络、蓝色网络、交通网络）以及补充一些特殊条款（地区项目、绿带划定等）。

PLU 将市镇的土地划分为四个区域：城市区域(U)；将要城市化的区域(AU)；农业区域(A)，耕地资源丰富、要保护的区域；自然区域和林地(N)，非城市化区域。地方城市规划法律还要明确自然灾害和工业灾害敏感地段，为地方未来的公用基础设施建设预留用地，还要划出林地和地下资源的丰富需要保护的区域。

其特点在于

- (7) 综合性规划：以区域可持续发展目标为指导，将住房、交通等各个专项规划加以衔接，将公共投资与城市管理相结合。

- (2) 强调保护观念：对于绝大部分建成区域，对于自然资源、历史文化与城市肌理等，强调保护的重要性，同时鼓励新文化的创造。
- (3) 注重弹性引导：对于重点开发区域，预留弹性空间，不作硬性规定；待项目启动之前再通过制订开发方案加以细化，针对性引导。充分考虑城市整体利益与地区局部利益的有机结合。

2 巴黎城市规划发展所面临的问题与解决策略

根据调查显示法国巴黎的城市化发展在城市市区范围内城市化发展速度超过计划预计 19%在城郊地区的城市化发展超过预期 45%这些远高于 1994 年巴黎政府对城市化发展做出的预计，这种高速化的城市发展同时带来了城市人口问题、交通问题、社会安定问题、城市宜居问题等诸多问题。另一方面，巴黎本身就是一个高密度的城市，这点无论在城市建设发展史上还是目前区域人口数量（占全国总人口的 19%）或是城市建筑空间上都得到了全面的体现，如何妥善的解决高密度下的城市可持续发展问题成为近年来巴黎城市规划所最关注的核心内容。

2.1 城市人口

巴黎是一个具有极高城市人口密度的城市，这一点特别体现在中心城区，如果不控制城市人口与城市建筑空间的比例关系，将严重影响内城区的城市稳定，相反过度的人口密度将连锁引发一系列的城市问题阻碍城市可持续的健康发展同时这也影响并限制了紧缩城市理论在城市规划中发挥可持续指导性作用，为此为了在一个城市具有相当人口密度的城市内保持其紧缩化的稳定需要控制城市人口的非理性增长，疏导城市人口分布从而使城市人口达到一个事宜的密度，对此巴黎大区在核心城区外围建立了五个新市镇（拉德芳斯、埃弗里（塞纳尔）、马恩、圣康坦、塞尔吉），这些市镇分担了当今巴黎城市人口的 20%，同时根据人口的分布和就业城市规划重新分布了城市交通组织（这在之后的内容中会有所涉及），通过新城镇的建设有效缓解了城市中心区域的人口密度，疏导并重新分配了城市人口，将城市密度和城市交通控制在一个稳定合理的范围之内。

2.2 城市交通

首先，人口分布和就业加重新区交通组织，这使得原有的交通组织系统无法适应性的交通情况；其次根据统计显示，使用私人小轿车的增长速度是公共交通的 8 倍，这在很大程度上加重了城市交通压力，同时由于历史原因和城市道路系统与道路管理现状使得城市交通面临巨大压力。

为了缓解交通压力提高城市交通效率降低交通能耗与环境污染，巴黎的城市规划采取

了诸多紧缩策略并提倡城市公共交通与城市步行体系的结合。从巴黎城市道路建设的角度，巴黎的城市道路采取了严格的道路等级制度，路网交叉口之间的平均距离通常是 **150** 米而秩数在 **60** 到 **90** 之间。这些城市是作为步行城市来进行规划的，拥有良好的步行可达性和充分的步行空间，这成为巴黎解决城市交通问题的前提条件。

首先巴黎在控制私有交通方面实现了对城市汽车交通流量的控制，此外在巴黎规划有复杂但又十分便捷高效非城市公共交通系统，在巴黎设有三座火车站、两座国际机场，这些设施共同承担城市对外交通。

在城内交通方面，巴黎地铁自 **1900** 年启动运营至今已经建有 **284** 个车站；平均站距 **548** 米；每天运营旅客 **500** 万人次每年运营旅客 **14** 亿人次，地铁系统行走范围在巴黎城区和近郊的 **10** 公里范围内。此外巴黎还拥有 **357** 条公共汽车交通线路，共计运行长度达到 **3869** 公里其中分布有 **7816** 个车站；平均站距 **300** 米；**4300** 量公共交通汽车每年运行旅客 **10** 亿人次。大量、高效的城市公共交通体系促使巴黎城市公共交通体系有效的承担了城市交通压力，但是巴黎的公共交通体系的紧缩性并不止于此。

为了解决城市近郊之间的联系问题，城市公共交通还规划建设了三条 **Tramway**（有轨电车）线路，线路共计长度 **32** 公里，其中设置有 **56** 个车站；平均站距市中心仅 **500** 米。还有著名的 **RER**（城市铁路系统），此系统 **1930** 年代开始规划，**1960** 年代末到 **1990** 年代运行，辐射 **30** 公里半径范围；其中设有 **67** 个车站；平均站距市中心仅 **1500** 米，郊区 **3** 公里以上；每天运营 **170** 万乘客；车次时间间隔 **2** 分钟。

另一方面，为了鼓励更为低碳健康的城市交通方式，并提高城市各个交通方式直接的转换，在巴黎城区内设置了大量自行车租借点并规划设计了配合使用的专用自行车交通线路。同时自行车交通系统与城市公共交通系统相互接驳。

2.3 城市宜居性

在上文中有提到巴黎的城市化发展远超政府的预计，这种高速的城市化发展速度带来的首要问题就是城市建筑和基础设施老化与城市更新的脱节，这种不健康的发展带来了城市内地区发展的不平衡，并最终导致了城市社会的不稳定，影响城市的宜居性，**2005** 年的大骚乱为城市的发展敲响警钟。对此巴黎大区做出了相应的城市对策：

- (1) 减少社会、地区、环境的差距，重新设计并改造了 **10%** 城市空间
- (2) 重点更新改造的新城和原来曾经是工业区的那些缺少设施、绿地和社会住宅的街区。

- (3) 确保就业, 经济发展和法兰西岛法国的国际影响力
- (4) 公共住房的更新改造与新建

3 小结

通过对巴黎大区城市规划的实例研究, 不难发现在已经具有高密度的城市空间环境背景下, 紧缩城市设计理论将更多的运用于解决城市现有城市问题, 如如何疏导并缓解过高的城市密度, 解决日趋严重的交通问题, 改善城市空间设施局部老化与城市基础设施更新滞后等问题, 维护城市宜居性、保持城市活力并促进城市继续稳定可持续的发展。

从这些方面出发, 巴黎大区在解决这些问题是采取的措施值得借鉴, 首先为控制城市人口的过度膨胀采取了人口疏导与新区建设的手段, 成功控制了城市人口密度的稳定; 其次为了对应城市人口的流动与新区的建设, 重新规划调整了原有的城市公共交通体系, 其中值得一提的是在公共交通方面, 巴黎具有十分健全、完整、多样、高密度、高效率的城市公共交通系统, 这使得市民公共交通出行变得十分便利与高效, 最后对环境和城市建筑与基础设施老化欠发达地区的改造与更新保持了城市的健康发展并同时维护了社会稳定, 创造了宜居的生活环境。

作为一个具有深厚文化历史与高城市密度的城市, 紧缩化的城市设计理念以及其催生出的城市规划政策在巴黎的实践与运用值得在之后的研究中学校借鉴, 并结合中国结合沈阳的实际情况做出变通。

参考文献:

- 1· 迈克·詹克斯伊丽莎白·伯顿凯蒂·威廉姆·紧缩城市——一种可持续发展的城市形态[M]·中国建筑工业出版社, 2004
- 2· 格林斯坦, 埃耶尔马兹。循环城市——城市土地利用与再利用[M]·北京: 商务印书馆, 2007
- 3· 柯布西耶·明日之城市[M]·北京:中国建筑工业出版社,2009
- 4· 霍华德·明日田园城市[M]·商务印书馆,2000
- 5· 雅各布斯·美国大城市生与死[M]·金衡山, 译·南京:译林出版社,2005
- 6· 杨保军,陈鹏,·中国的城市化之路怎么走[J]·城市规划学刊, 2011