



■ 新建的住宅也要遵守城市整体的高度控制



■ 巴黎阿森纳展览厅是市政府展示规划进行公众咨询的场所

寻找上海城市规划新概念



■ 在巴黎街头随处可见自行车



■ 水上巴士



■ 苏黎世的自行车停车措施

——巴黎城市规划启示录二

◆ 朱砂 卓健

高楼里弄 叠加出上海城规新概念

朱砂:在以往的采访中,我发现法国人对上海并不陌生。他们怎么看我们这座城市?

卓健:在法国人眼里,上海是座特别的城。它差不多是巴黎的6倍大小,在上海,现代化的高楼和低矮的老房子并存,恒隆广场边上就有石库门建筑,如此巨大的高度差异在法国人看来是不可思议的。在他们眼中上海是两个城市叠加起来的,一个是由高架路、高楼组成的高速度的城市;还有一个由里弄、石库门房子、小街窄巷组成的低速度的城市。这样的理解带给我们一个新的规划思路——既不需要纯粹欧化,也不是照搬美国的那一套。在改善整体交通速度的同时,对某些区域是否也可以借鉴“绿色街区”的理念,创造慢速的高品质空间。

朱砂:能不能举一两个具体的个案?

卓健:上海的一些历史风貌保护区,比如石库门房子,当时就是按照小马路、慢速度的生活方式建的,要保护历史的风貌,就要避免过多的引入快速度的小汽车交通。

朱砂:可是,在很多中国人看来,买小汽车是生活品质提高的象征。

卓健:先要了解他们买小汽车目的何在。其实,有很多人买车是为了出行方便,如果我们在这个街区规划里为他们解决了这些问题,使他们不必跑很远的路就可以买到他们想要的生活用品。平时他们可能就会把买的车更多地留在车库里。此外,要告诉他们,保持街区的历史风貌会带来怎样的益处。

规划 源自百姓的参与

朱砂:我们常说要“与世界接轨”,在城市规划领域我们要怎样“接轨”?

卓健:法国的规划师做规划设计的时候,他们首先会去那个地方转转,了解那里人的生活状态,有什么生活习惯。当地居民现有的生活方式是他们规划设计

的基本参照。在国内则很不一样,当我们开发一个新的楼盘,我们会说原来的居民都将迁走,然后从一张白纸按照“国际最先进的理念”规划这块地。当与法国规划设计师合作这样的项目时,他们都觉得没法干,因为如果真有所谓的国际最先进的理念,那无非就是以人为本,因地制宜。

朱砂:你是说他们以使用这些房子、街区的人的需要为前提做设计,而不是替未来要生活在这里的人预先构想一个生活。

卓健:即便是预先构想,也要建立在现实需要的理解上,而不是空穴来风,闭门造车。4月底,法国动态城市基金会在巴黎推出了一个系列活动,题为“街道是属于我们大家的”。通过展览、讲座等形式希望传达一个重要的思想,我们的街道除了要美观,更重要的是认识到它不同的多样化功能,除了交通的需要,它还是一个人的工作场所、生活休息的场所。我们做街道规划时,就要考虑到不同使用者的不同需要,而不仅仅是设计一个好看的样子,以为这样就足以解决问题。一个符合不同人需求的街道,可能很朴素,却会越来越美观,相反,一些精心设计的广场花园,却很可能很快就被败下去。

朱砂:既然街道是属于每一个会使用它的人的,那在对它设计规划时,使用它的每个人是不是都有发言权?

卓健:应该这样。在法国,政府在作一个决定前,需要广泛听取普通百姓的意见。民众参与到城市规划中是很普遍的事。近几年,我们国家在这方面也取得了很大的进展,在城市规划中引入公众参与程序的相关政策也在研究和制定中。

朱砂:可是普通百姓并不专业,他们的意见可能完全用不上。

卓健:重要的是,公众的参与会迫使规划师和决策者改变思维方式,更多地从大众的需要出发来考虑问题,这样的变化实际上会产生很大的影响。

(卓健为法国国立桥路大学城市规划博士)



■ 慢速交通改善了居住区环境



■ 巴黎是行人的天堂



■ 巴黎街头对主要历史建筑与地段都有专门的文字说明



■ 在周末和环境污染高峰期,巴黎市政府对路边停车免收停车费,鼓励大家停车步行



■ 巴黎的绿色街区首先对小汽车采取限速措施