

塞納河左岸地區規劃

9712027-游竣迪/9712025 侯亭好

塞納河左岸地區規劃-巴黎 13 區

功能需要置換地區的改造 功能需要置換的地區出現的主要問題是這些地區現有城市功能的不適應，以及由此帶來的城市空間的不適應，最典型的此類地區是城市的舊工業區、倉儲區和交通運輸用地。由於功能的不適應，這類城市地區的使用效率極低，與這些地區土地的實際價值不相符合。因此，需要對這些地區的功能進行置換，使失去土地效用的城市空間重新得到充分利用。

由於這些地區的初始功能（如鐵路和廠房等）一般都需要大片土地，因而對這些地區的改造通常也需採用大規模集中整治的方法，在法國，是通過 ZAC 的改造方式。對於巴黎這樣的歷史城市，城市功能更替帶來的棄置土地可以說為城市創造了唯一的發展空間。巴黎的市區範圍從 1860 年之後就一直沒有改變過，城市發展的一切活動都在環線以內 84 平方公里的土地上進行。因而，對於每一處功能需要置換的大規模土地，對其進行開發的活動都十分謹慎。

功能不適應帶來的土地閒置也造成城市空間的斷裂，這種斷裂的程度隨著周圍其他地區的發展而不斷加劇，從而使這些地區成為城市中的孤立區域，缺少與整個城市空間環境的有機聯繫。雖然對這些地區的改造是對原有的大多數城市要素的消除，並以新的城市要素來代替，但並不同於對城市紋理的徹底消除和完全替代，城市發展的疊加過程發生於所有的城市地區，無論其空間品質和使用情況如何。

在消除舊要素和介入新要素的過程中，仍須十分謹慎地分析體現該類地區特徵的城市要素，尊重城市發展每一階段的軌跡，也為未來發展建立合理的依據。這些特徵要素可能是非常具體的，也可能是隱性的，如特殊的城市氣氛。這樣一種觀念和方法普遍存在於歐洲近年來的大規模城市改造項目，如柏林的波茨坦廣場、巴黎的左岸地區等，推倒一切重來的方式遭到越來越多的質疑，對歷史文脈的整體分析成為主流。

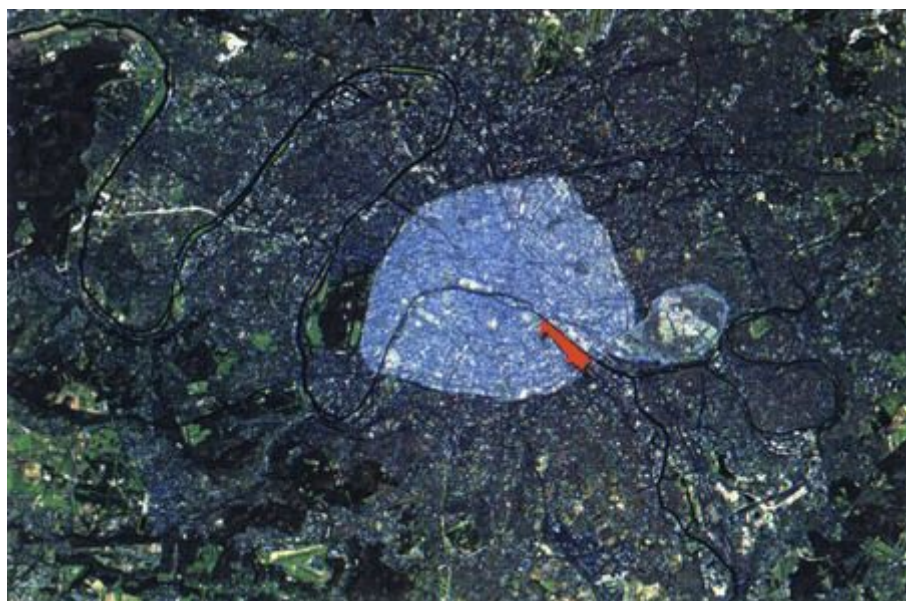


巴黎左岸 Tolbiac 地區。

塞納河左岸地區包括了巴黎市東南角 13 區靠近城市環線的大片鐵路和工業用地，占地約 130 公頃。由西至東，從 1869 年建成使用的奧斯特裏茲火車站，經過法國國家圖書館，直到 13 區的工業區，沿塞納河長 2.8 公里。

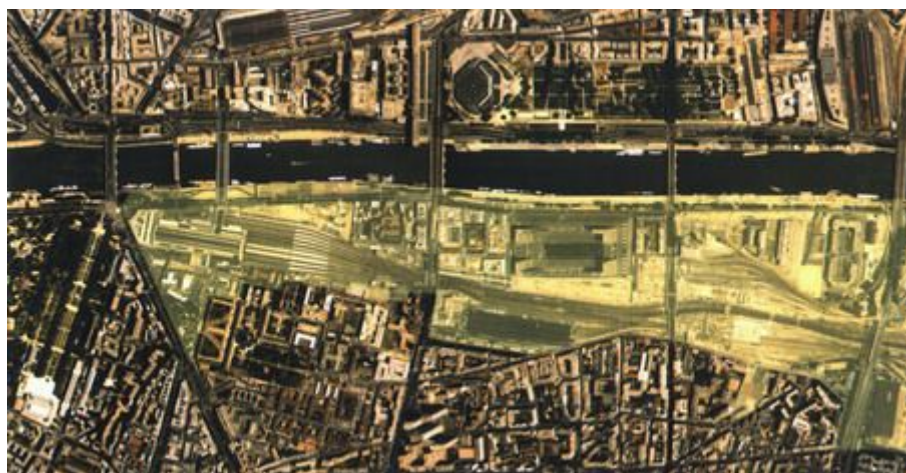
這一狹長的沿河地區被 Tolbiac 大街分為兩部分，西側從奧斯特裏茲火車站開始，基本上為鐵路用地，是較先啟動建設的地區，其中最重要的項目包括法國國家圖書館。東側為 Massena 地區，除了鐵路外，還分佈了

較多的倉庫和廠房，其中有兩幢為保留建築，包括著名的建於 1919–1924 年的巴黎大磨粉廠，這一地區將是一個功能混合的地區，包括建設一座新的大學。



左岸地區在城市中的位置。

左岸地區作為塞納河的上游，是巴黎的“天然入口”，整個計畫就其本身的規模而言在法國是個大項目，130 公頃的用地比市中心第 3 區的總面積還大，它已不僅僅是關於一個城市新區的開發，還意味著巴黎城市中心的一次新的擴展，從這層意義上，它的重要性是不言而喻的。

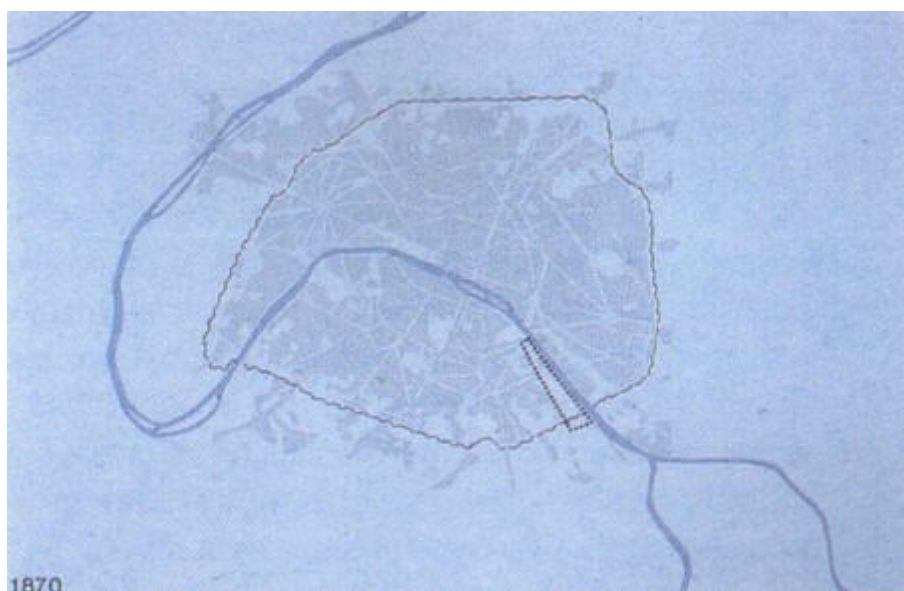


岸地區的位置，河對岸是貝爾西公園。

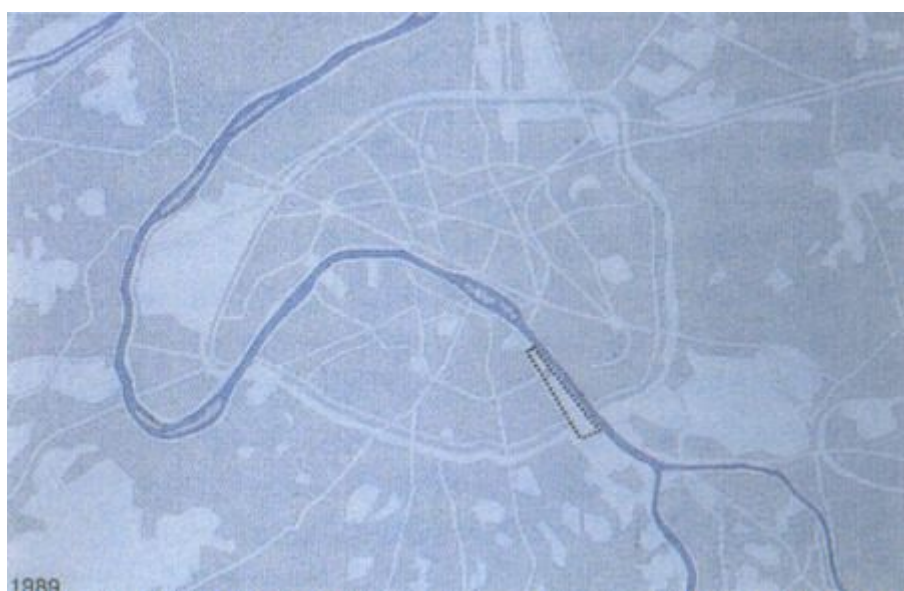
同時，該地區與巴黎的歷史中心十分接近，從巴黎聖母院到奧斯特裏茲火車站的距離只有 2 公里，它的西側是有著法國最古老的大學的拉丁區，植物園作為一處重要的歷史古跡與之相鄰，而這一狹長沿河地區的另一側則是城市環線，使得左岸成為連接城市新老兩種地區的紐帶。這種地理上的地位對於地區的發展既是特有的機會，也形成一種約束，使得規劃的制定和實施必須十分謹慎。



巴黎市區的發展以及左岸地區在城市中的位置：1789 年。



巴黎市區的發展以及左岸地區在城市中的位置：1870 年。

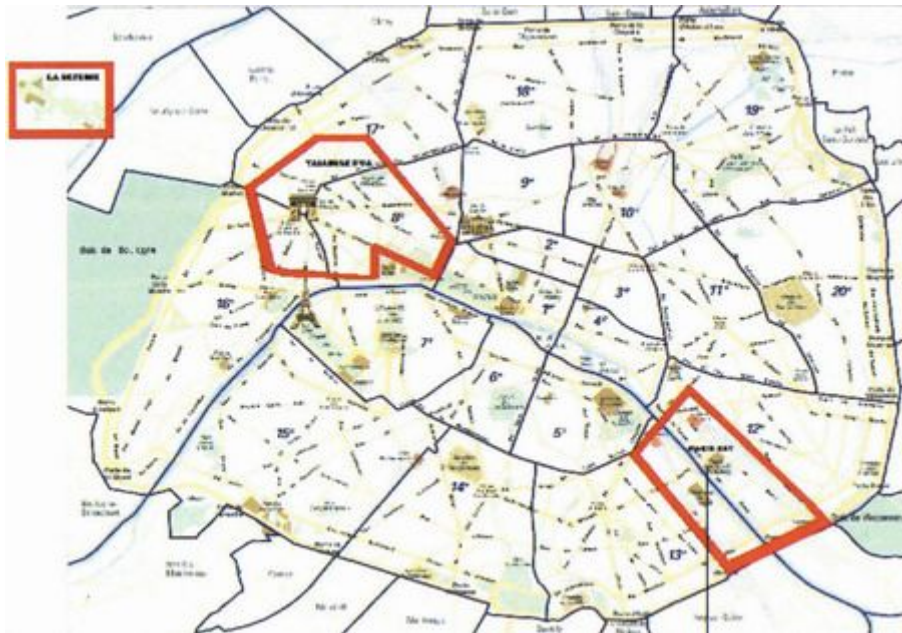


巴黎市區的發展以及左岸地區在城市中的位置：1989 年。



13 區的新建住宅。

左岸所在的 13 區是一個富有人情味的平民社區，聚集著不少外國移民，是巴黎的兩個“中國區”之一。這裏直到 19 世紀還是巴黎的郊區，雖然缺少城市中心的繁華、高貴和古老，但從那時起留下的宜人住宅和街區卻營造了舒適的生活環境，儘管經歷了迅速的城市化進程，這種閒適的氣氛至今仍能讓人感受到些許鄉村風味。



以塞納河為界，北側為貝爾西地區，南側為左岸地區。

左岸地區是塞納河進入城市的“天然入口”，它的開發是對巴黎市區的一次新的擴展。從相對位置而言，左岸與凱旋門分別位於巴黎市區的東西兩側。而左岸地區可開發的土地面積之大，使其成為城市環線以內最為重要的城市發展專案。

紅線所示地區從左至右分別為拉德方斯新區、以凱旋門為標誌的香榭裏舍大街，以及左岸和貝爾西地區。



左岸地區在城市中的位置，從奧斯特裏茲火車站往東，並跨過 Tolbiac 大街：



從左岸最主要的道路 Tolbiac 大街看改造之前的情況。大多數建築已廢棄不用了，兩幢突出的建築將在開發中保留，其中左側為倉庫，右側為巴黎磨粉廠。

從道路到建築，這個地區的建設完全從實用性角度出發，是為工業生產服務的。現有的建築數量很少，十分零散和不均質，其中有大跨度的倉庫、大體量的廠房，也有一些不同功能的小型建築。



左岸地區被大片鐵路用地佔據，東側毗鄰城市環線。

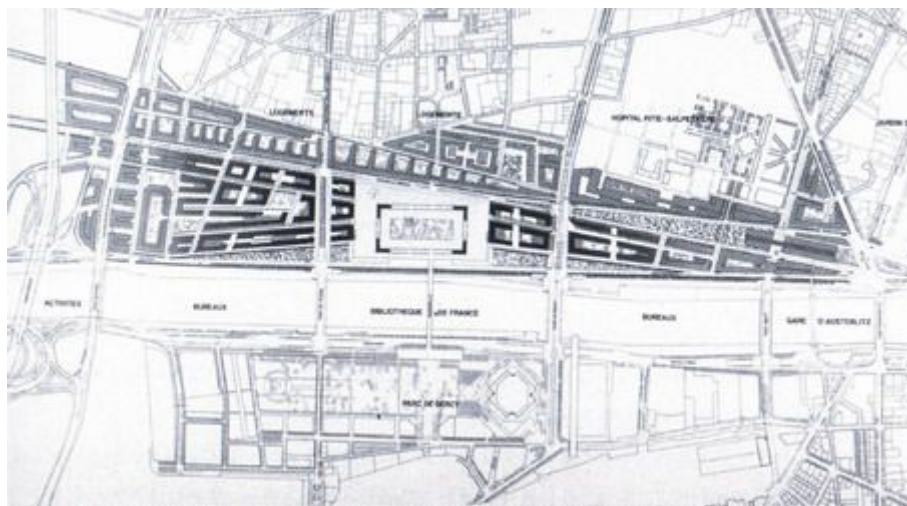
左岸地區的衰敗是工業化時代結束所帶來的必然結果。倉庫、碼頭和廠房逐漸被棄置，除了少數貧窮的藝術家將這些廢棄的建築當作棲身之地外，幾乎沒有人居住。奧斯特裏茲火車站曾是連接巴黎和東部城鎮的交通

樞紐，也是重要的貨運通道，直到快速地鐵 RER 成為連接城市和郊區的更為便捷的交通工具後，它的地位開始逐漸衰落。隨著郊區鐵路使用頻率的下降，大片鐵路用地不再發揮作用。



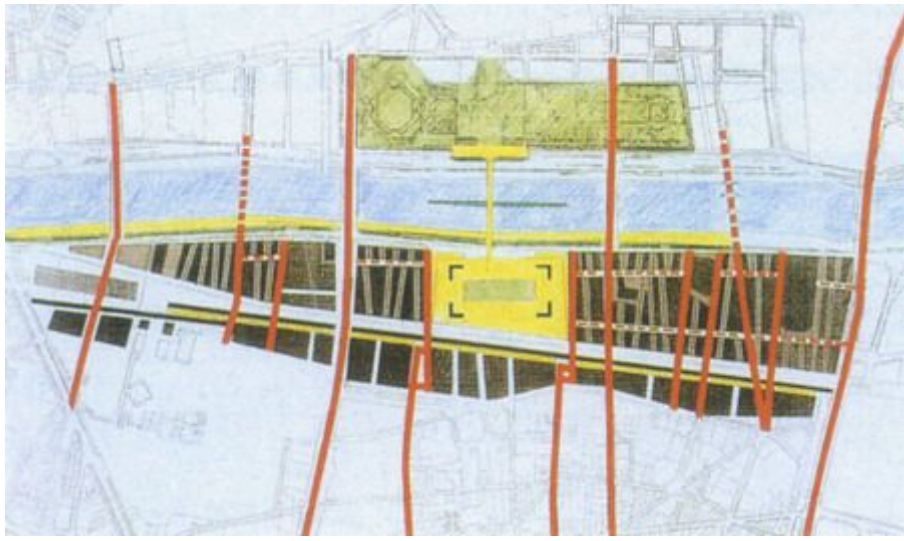
這個地區有一些類似這樣的舊工業廠房，它們是左岸工業時代的見證。

作為城郊和塞納河進入巴黎市區的入口，這一地區在工業化時期集中了為數眾多的碼頭、倉庫和工廠，這一傳統使得城市後來的工業和基礎設施在這裏大量集中，如水廠和垃圾處理廠，其中的一部分至今仍在運營。在戰後的住房危機中，左岸所在的 13 區又經歷了轟轟烈烈的住宅建設，與拉德方斯區同為巴黎高層建築的集中地區。今天，它又面臨著新的問題，那就是對大片鐵路和工業用地的改造。



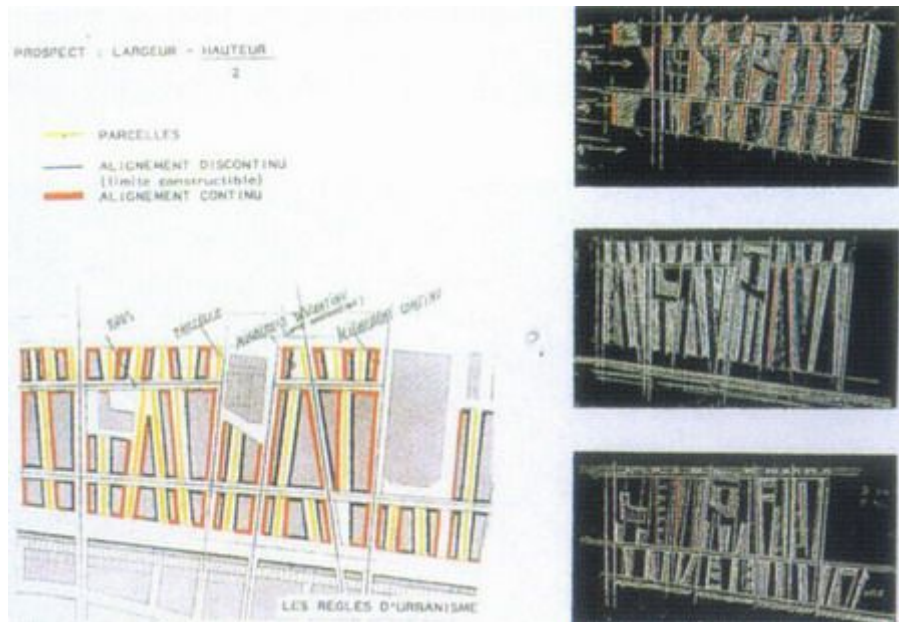
1989 年關於左岸地區的規劃設計競賽方案

對左岸地區的規劃和建設是一個漫長和漸進的過程，從其重要性和審慎程度而言也應該如此。由於條件的變化，對左岸的規劃進行了幾次設計競賽，1989 年的設計競賽邀請了法國國家圖書館的建築師 Dominique Perrault，請建築師考慮其作品周圍應有的環境。參加競賽的還有後來成為 Massena 地區總建築師的 Christian de Portzamparc，規劃方案最終於 1990 年確定。



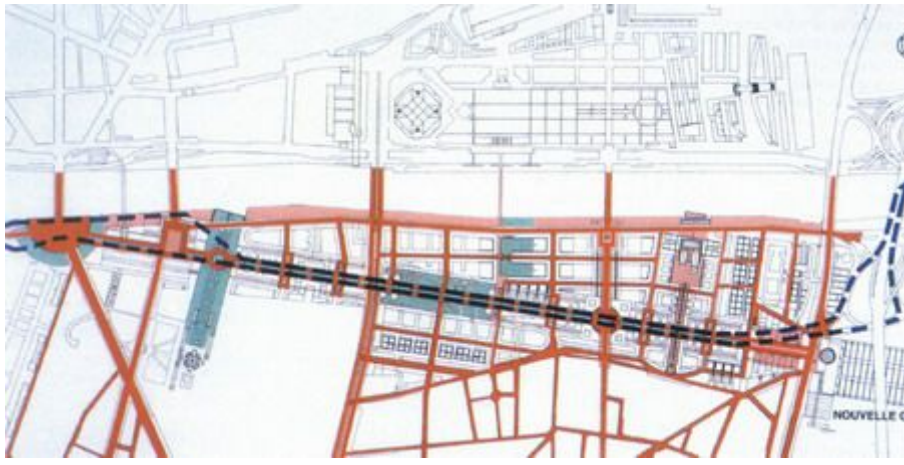
1989 年關於左岸地區的規劃設計競賽方案

整個計畫中包括法國國家圖書館、法蘭西大道、連接左岸和貝爾西地區的步行橋、新建的大學和住宅區等項目。對每一個這樣的項目都有謹慎的計畫和規劃設計招標，但並沒有必須完成的期限標準。



1989 年關於左岸地區的規劃設計競賽方案

城市發展的策略在制定時應當是謹慎而全面的，制定之後的實施則應當是一貫的，城市策略的制定者應有能力為城市尋找到未來發展的契機，並使之能夠適應或是接納城市未來可能受到的外力影響。



例如巴黎左岸和貝爾西地區的發展，在 20 世紀 70 年代巴黎的第一次總體規劃中即已提出，並確定了重要專案的選址，如國家圖書館，甚至連接兩岸的步行橋的位置，最近十幾年以來的建設只是在逐漸實現和充實這一框架，從這一點來說，規劃的遠瞻性決定了一貫性。

1989 年的世界博覽會和 1992 年的奧運會直接影響了左岸的改造，為申辦這兩次盛會，巴黎市政府選擇可以立即使用的塞納河兩岸的土地，兩個專案都選擇了貝爾西地區和左岸，並分別組織了設計競賽。雖然這兩項計畫未予實施，卻加快了對這兩片土地進行開發的進程，並成為 20 世紀 80 年代後巴黎最大的兩個城市發展專案。

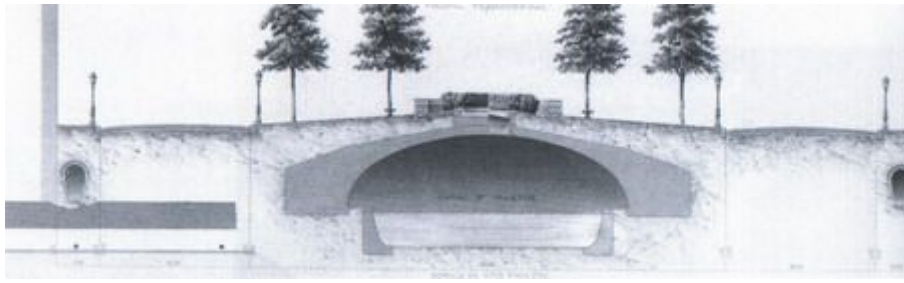
塞納河左岸地區規劃

功能需要置換地區的改造 功能需要置換的地區出現的主要問題是這些地區現有城市功能的不適應，以及由此帶來的城市空間的不適應，最典型的此類地區是城市的舊工業區、倉儲區和交通運輸用地。由於功能的不適應，這類城市地區的使用效率極低，與這些地區土地的實際價值不相符合。因此，需要對這些地區的功能進行置換，使失去土地效用的城市空間重新得到充分利用。

由於這些地區的初始功能（如鐵路和廠房等）一般都需要大片土地，因而對這些地區的改造通常也需採用大規模集中整治的方法，在法國，是通過 ZAC 的改造方式。對於巴黎這樣的歷史城市，城市功能更替帶來的棄置土地可以說為城市創造了唯一的發展空間。巴黎的市區範圍從 1860 年之後就一直沒有改變過，城市發展的一切活動都在環線以內 84 平方公里的土地上進行。因而，對於每一處功能需要置換的大規模土地，對其進行開發的活動都十分謹慎。

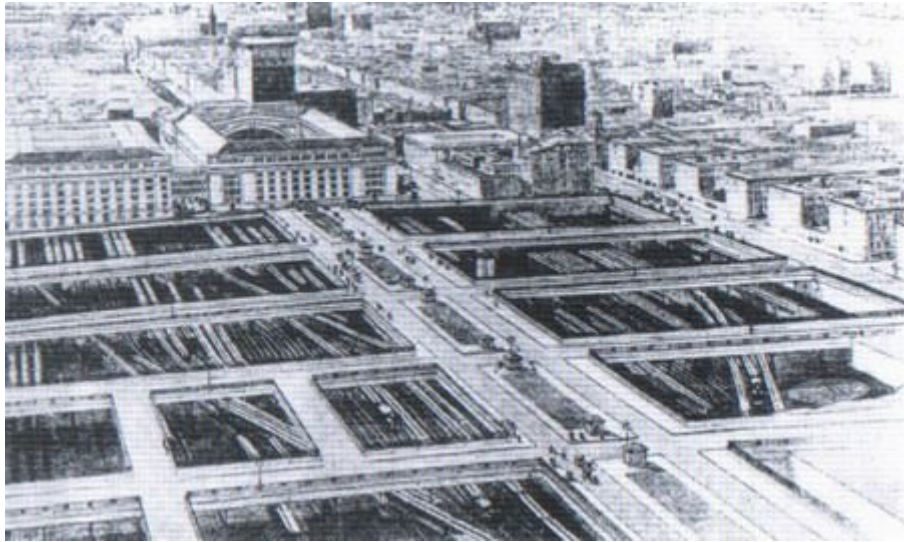
功能不適應帶來的土地閒置也造成城市空間的斷裂，這種斷裂的程度隨著周圍其他地區的發展而不斷加劇，從而使這些地區成為城市中的孤立區域，缺少與整個城市空間環境的有機聯繫。雖然對這些地區的改造是對原有的大多數城市要素的消除，並以新的城市要素來代替，但並不同於對城市紋理的徹底消除和完全替代，城市發展的疊加過程發生於所有的城市地區，無論其空間品質和使用情況如何。

在消除舊要素和介入新要素的過程中，仍須十分謹慎地分析體現該類地區特徵的城市要素，尊重城市發展每一階段的軌跡，也為未來發展建立合理的依據。這些特徵要素可能是非常具體的，也可能是隱性的，如特殊的城市氣氛。這樣一種觀念和方法普遍存在於歐洲近年來的大規模城市改造項目，如柏林的波茨坦廣場、巴黎的左岸地區等，推倒一切重來的方式遭到越來越多的質疑，對歷史文脈的整體分析成為主流。



巴黎的聖馬丁運河，被林蔭道覆蓋。

左岸地區規劃中最為重要的舉措是對道路和交通的組織。交通組織作為一項非常技術性的工作，在左岸的建設中成為決定性的因素。



雙重城市概念的實踐，紐約的公園大街。

對城市地下空間的使用並不是一個新概念，早在 20 世紀初就有人提出“雙重城市”的概念，把一部分城市交通放到地下，這對土地永遠稀缺的大城市而言是一種有效的方法。這種方法的應用在巴黎似乎已成為一種習以為常的傳統，運行了 100 年的 14 條城市地鐵和郊區快速地鐵、深入城市中心的被覆蓋的鐵路、建築物地下幾乎與地面部分同高的停車場和輔助設施，甚至地下博物館和商業中心，這些都使這座高低起伏的歷史之都成為名副其實的“雙重城市”。

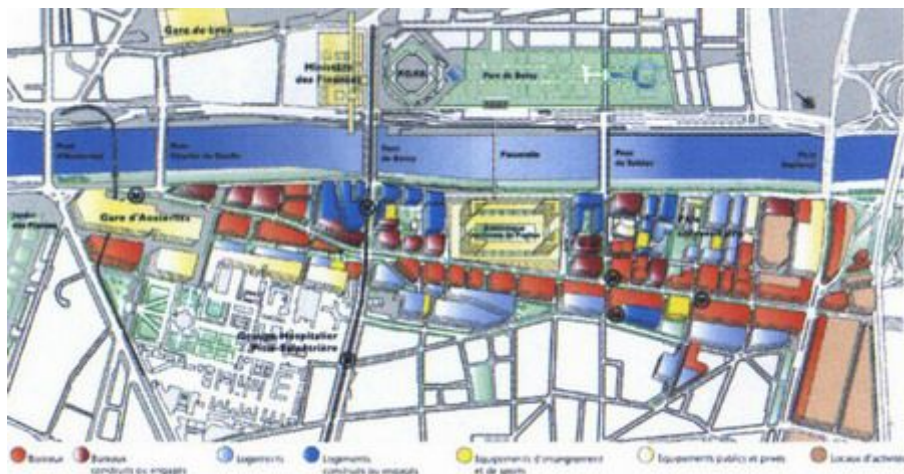


改造前的用地情況，鐵路線佔據了大片土地。

由於原來是工業地區，原有的幾條主要道路間隔較遠，所有道路的設計完全從實用角度出發，與有著豐富街道生活氛圍的城市地區有很大差別。作為對比，與左岸面積大致相當的市中心第3區有70條街道，130個交叉口，而左岸僅有18條道路，20個交叉口。相反，左岸的大片土地被鐵路佔據，而鐵路對城市地區而言是一種阻礙因素。要形成一個適合生活的社區，高密度而通暢的道路網是一個重要條件。在這種情況下，對左岸的道路和交通組織不是一個在現有條件下的梳理問題，而是需要重新定義一個合理的骨架。



南北向斷面。



法國國家圖書館左側是法蘭西大道，今後將有一條新的快速地鐵 RER 從其地下穿過，原有的鐵路線將被有選擇地改造利用，並覆蓋在地下，為新區發展提供土地。進入城市的鐵路始終是一個備受爭議的話題，城市需要鐵路，而且希望車站離城市中心越近越好，但鐵路又是一種嚴重的阻隔，截斷了城市地區間的空間聯繫和其間的一切活動，對城市肌理的形成產生極大的影響，並且不可避免地在城市中造成荒涼雜亂的城市郊區景象。有著6座火車站的巴黎的做法是創造雙層空間，除了地鐵以外，將鐵路與城市正常的交通及周圍的城市空間完全分離。

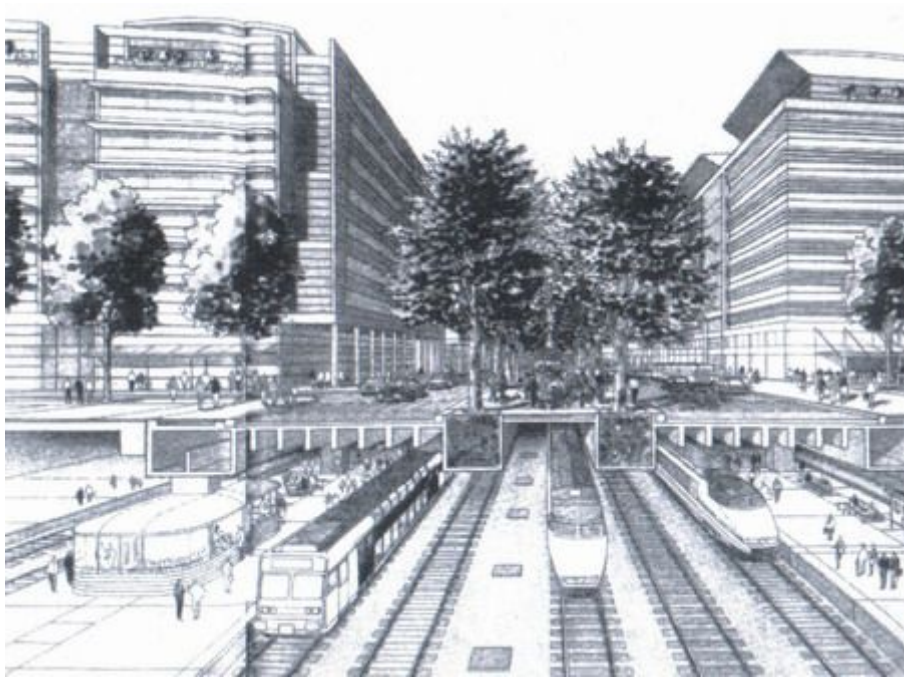


實施方案的路網結構。新的道路網覆蓋在原由的鐵路線上。從奧斯特裏茲火車站開始的法蘭西大道是這一地區未來的主要道路，其路面標高是新路網中的最高點。



法蘭西大道及其斷面設計。

這一計畫將對左岸的城市形態帶來劇烈的變化，代表原有特徵的城市要素均被隱藏到新的地面以下，形象地表現出在城市之上建造城市的歷史進程。這一做法除了為爭取土地，也是為了減少鐵路對城市空間的阻隔，巴黎在 19 世紀就產生過相似的例子。在城市化快速發展的 19 世紀中期，與塞納河相連的聖馬丁運河穿過巴士底地區的部分已從郊區演變為城市地區，為使地面上的城市交通得以暢通，這一段運河被用一條林蔭道覆蓋。



法蘭西大道斷面設計。

除了人為的對地形的改變，法蘭西大道和塞納河是構成該地區城市形態的關鍵要素。法蘭西大道是左岸未來貫穿東西的主要道路，這條道路長 2.5 公里，寬 40 米，其中中間的 10 米為步行林蔭道，兩側為機動車道，這樣的斷面設計包含著回歸巴黎街道傳統的觀念。塞納河是巴黎城市生活的命脈，分為上下兩部分的堤岸第一段都有所不同。在城市中心，大多數的下層堤岸都是步行路，也有一部分為通行車輛的隧道，上層則與岸邊的街區相連，成為岸邊的城市道路。到了左岸這一段，下層堤岸非常寬闊，它是作為貨運碼頭使用的，但地面與水面的距離很近，經常有被河水淹沒的可能。而上層堤岸則幾乎沒有行人，從城市中心向東延伸的步行活動到奧斯特裏茲橋就停止了，甚至於塞納河上的遊船也不再穿過這座橋，位於左岸的這一段堤岸完全起交通性通行的作用。左岸的開發為創造城市與河流新的聯繫提供了機會，車行交通的一半將被移至下層堤岸，並被一個寬闊的、兩側栽有樹木的步行平臺覆蓋，在國家圖書館和貝爾西公園之間將建起一座步行橋，連接這兩個在整個區域內最為重要的公共設施。



已建成的法蘭西大道，2001 年。



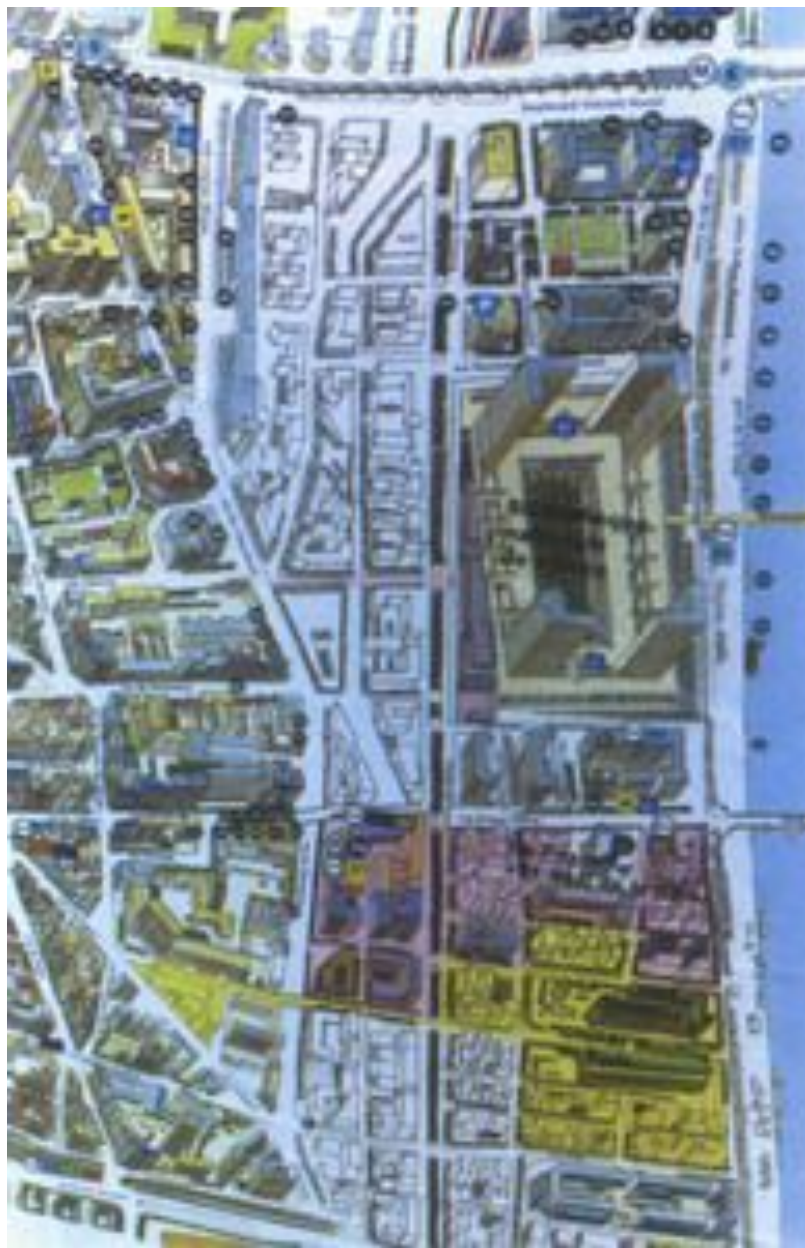
現在的塞納河堤岸。

規劃對建築控制的要求對一般控制規定進行了修改，大面積的公共空間與高密度的建築的結合是巴黎城市形態的基本特徵，左岸未來的建設也將遵循這一規則，並成為規劃的主要思想，提倡集中的高密度建築和大面積的開放空間並存。左岸的周圍區域大多是 20 世紀 60 年代後建起的新區，作為一個新開發地區，該地區的規劃提出法蘭西大道兩側的建築高度可以達到巴黎市環線地區建築限高的上限 35 米，並向塞納河邊逐漸降低，河邊的最大建築高度為 24 米。採用較高建築高度規定的目的還在於給建築師足夠的創作空間，使單幢建築的設計有更多的可能性。



左岸的現在。

為此，不僅需要一位元總建築師並需要一個專家委員會對不斷出現的新建設進行審查，而不是領先制定嚴格的規劃控制條款。環境的多樣性、開放的街道、混合的用途、較高的建築密度是建築師的基本主張，規劃的作用是制定基本的規劃，但必須適度。而為了實現多樣性，應有盡可能多的建築師參與具體的建築設計，甚至每個街坊中的建築都應分成若干組，由不同的建築師完成。



左岸的未來。

規劃對建設的控制最重要的是對體量的控制，規劃控制的體量應當稍高於規劃認為合理的基本體量，這樣才能夠使建築師有充分的發揮餘地，也才能避免過於嚴格的規定帶來的建成環境的單一。

9712027 游竣迪-心得感想：

對於當今有名的巴黎左岸，看到其對於城市的規劃，以及多方面的考量。這點在台灣의 規劃案中，似乎都還未有如此完整的規劃。對於所謂的都市設計，台灣於近代才開始重視人與環境的關係，感覺在過去都只是取得平衡，很多地方的規劃，只有道路而沒有人行道。以至於台灣傳統都市很少會有大型開放空間或者是綠地廣場，這點在國外的確做得非常好，同時他們對於量體的控制，也是一項不錯的設計。有時候台灣過於民主，就造成了當今城市景觀混亂的場面，除非政府強行立法以及執法，否則無法維持當初設計好的城市樣貌。