

巴黎巴涅区新建地铁站 引导城市更新的实践及启示

于晓慧

一、研究背景

巴黎市域由内而外划分为3个圈层。最内圈是巴黎市中心区，占地105平方公里，约225万人；其次是大巴黎地区，占地762平方公里，约670万人；最外圈为巴黎大区，占地12012平方公里，约1185万人。巴涅区位于大巴黎区，属于靠近巴黎市中心区南部边缘的近郊区，占地4.2平方公里，约16.5万人。

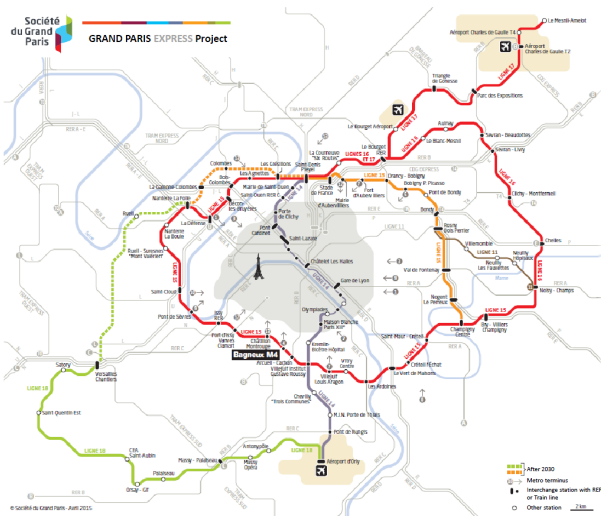


图1 GPE 线路规划

(黑色标注为巴涅站 Bagneux M4，灰色区域为巴黎市中心区)

自1950年建立以来，由于不发达的交通系统、匮乏的就业岗位、高密度的住宅区与稀少的公共活动空间使巴涅沦为拥挤且缺乏活力的边陲小镇，闭塞的交通也让巴涅难以依附巴黎市中心区发展自己的经济、激发城市的活力，整个小

镇长期消沉、发展缓慢。

巴黎城市中心区有上百年的发展历史。为解决巴黎中心城市拥挤、治安差、地价高等一系列发展中遇到的问题，巴黎政府提出了“大巴黎计划”，希望通过发展巴黎市中心区的近郊区镇，以提升巴黎整体的经济发展速度与城市更新进度。巴涅就是巴黎近郊区中极具发展潜力的城区之一。2009年法国正式启动建设大巴黎快线(Grand Paris Express)，一个长达200公里、包含4条线、环绕巴黎的超级地铁网。其中M4号线新站与M15(GPE)相交在巴涅镇，这让巴涅区看到了发展的希望。随着2022年1月4号线在巴涅的地铁站开通，成功引导了这个塞纳河上游小镇的新一轮大规模城市更新(图1)。

二、现状问题

(一) 区位问题影响巴涅镇整体发展

巴涅区建于上世纪50~60年代。区域近年来无法快速发展主要是因为其西部的巴涅公墓与北部的军事要塞阻隔了巴涅与周边城镇的联系，这也使巴涅的城市空间无法向周边区域拓展，导致巴涅无法获得新的发展用地，其贸易、工业等城市经济发展手段也被极大地限制，最终逐渐成为与周边地区相隔绝的内向型发展区域。因此，多样的城市更新手段对于没有大量发展预留用地的巴涅区显得至关重要。

(二) 人口增长不足，经济增长缓慢

由于无法与周边城市有效地进行贸易往来，巴涅的经济一直处在岌岌可危的地步，GDP常年处在巴黎地区的末端，从而导致了大量的人口流失，与巴黎平均值以及大环线南部新站几个城镇相比，巴涅的人口增长率也排在末端，在过去

20 年的时间里约为 0.60%，人口几乎没有增长。与人口增长的缓慢相比，巴涅的就业岗位则更加稀缺，根据统计，巴涅区常住人口 16 万，却只能提供 8800 个工作岗位，稀缺的工作岗位使巴涅的失业率一路飙升，14.2% 的失业率远远高于巴黎市 12.2% 的平均水平。作为靠近巴黎中心区的近郊区，通过城市更新来带动经济发展迫在眉睫。

（三）公共交通落后

由于公共交通不发达，巴涅的私家车拥有率反而高于巴黎平均水平。大量的私家车经常造成城市拥堵，公共交通主要依靠数量不多的公交车线路。城市缺少自行车道，自行车系统不完善无法串联重要的城市节点，车道没用形成环线和网络，更无法深入到街区内部。（图 2）

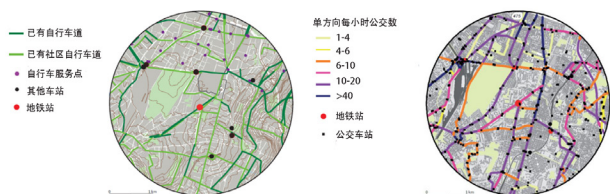


图 2 巴涅自行车道分布及公交车站和线路分析
（来源：巴黎市规划院 APUR）

（四）公共活动空间稀缺

巴涅区中心缺少公园与广场，无法满足市民在公共活动中娱乐与休闲的需求。整个区域大部分集中绿地分布在巴涅周边，没有被有效地开发利用，绿地的服务半径只能覆盖巴涅 40% 的区域，品质不高且远离居民区。市民需要城市更新来获得足够的公共活动空间。

（五）大量高密度低品质居住社区

巴涅区中心集中分布了许多大型的低品质、高密度住宅区，而高品质的居住区多集中在区域的边缘（图 3）。大型的公共住宅在巴黎多为低收入的人群使用，整体居住品质较低。低品质的住区空间也造成了治安等问题，严重阻碍了城



图 3 巴涅地铁站周边大型公共建筑（自绘）

市活力的激发，限制了外来人口的引入，造成了巴涅区发展缓慢。

三、巴涅地铁站区域城市更新实践

围绕着地铁站进行一系列的城市更新，能够从城市实体空间和精神文化两个层面促进城市的发展，增强城市的整体品质。

（一）创造软链接焦点，重塑商业活力

随着巴涅新地铁站的开通，每天增加约 3.7 万名乘客，它的建立打破了城市界面中断所带来的闭塞，其超高的运输效率让整个巴黎地区的市民都可以前往巴涅区，为旅客及当地的市民消费和游览创造了可能性，激发了区域餐饮业、文化服务业等第三产业的活力进而拉动当地经济增长。

在规划实践中，政府围绕新增地铁站，为巴涅区打造了新商业区，围绕地铁站建造了 3 个大型商场、在地铁东侧主街设立了大量的沿街商业，还围绕着新增绿地开设 10 余家酒吧与饭店。这些新增的商业节点重新定义了整个巴涅区商业空间的新软链接的焦点，以地铁站为中心，形成新步行商业圈，弥补了原本巴涅优质零售与餐饮空间数量不足的缺陷（图 4）。政府同时还投资重建了包括游泳馆、艺术馆在内的几个重要公共设施。重建的公共设施配合新建的商业区，将随着巴涅地区人流的增长，为这座曾经封闭而内向的区域注入活力，极大地削弱了先天区位弊端给城镇带来的影响。

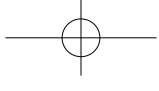


图 4 巴涅地铁站边更新规划及城市设计（来源：巴黎政府网站）

（二）建立自行车休憩点，打造巴涅绿色交通系统

地铁的建成所带来的人流剧增，在激发城市活力的同时，也会给城市交通系统带来一定的负担。大多数通过乘地铁到来的市民，更喜欢选择步行或骑自行车到达目的地，因此巴涅区需要建立绿色高效的慢行交通系统。

围绕新建地铁站，以“高效、舒适、便利、全覆盖”为目的建立了贯穿全巴涅区的慢行系统。在建立了以地铁站为



中心的慢行路网的基础上，还设立了分布全区域的自行车休憩点，为骑行人员提供饮水、暂时休息、维修等多方面的便利设施。休憩点结合了公共卫生间、公园绿地以及医疗救助等其他服务设施，让每个休憩点都能成为多功能的便民服务站。以地铁站为中心，在地铁站所在的广场规划最大的自行车休憩点，并提供超过 200 辆自行车停放点。规划自行车线路连续且保证能够深入各个社区，并串联中心公共服务中心、西侧绿地以及多个住宅区。

（三）新建与改造并行，打造近郊居住新选择

过去巴涅区中心的住宅多是大型的高密度公共住宅，长度达 160 米~170 米，这些大体量的公共住宅不仅令每个住宅模块同质化严重，还切断了楼与楼之间的步行路线，造成了居住区环境封闭、品质低下，大量低收入人群居住在此。随着新地铁站的建立，巴涅也成为大巴黎地区中近郊居住新选择，大量人口涌入也带动巴涅房价上涨（从 2019 年起巴涅的房价迄今已经上涨 76%），原来 40 万欧的房子现在已经卖到 75 万欧，而地铁建成之前巴涅的房价 20 年内几乎没有变化。在欣喜之余市民也对这片住宅的品质提出质疑，表示其居住环境不匹配其高昂的价格，这些质疑不得不让规划者重新考虑在新建地铁站附近创造新的居住模式。

政府创造新居住模式主要分为两种方式：新建与改造。随着地铁站的建立，政府在其附近迅速规划了 700 套新住房，这些新建住宅与规划绿地相结合，确保了居住区的高品质。700 套住房会在建成后成为社会租赁房、社会住房和自有住房，让不同的人群在巴涅都可以享受到高品质的居住环境，保留住城市新引入的人口，提高人口增长率，而如此大的工程量也可以缓解当地就业压力。

另一种方式则是对地铁站周边大体量低品质的公共住宅进行微更新改造，作为一种“轻量”的更新手段，以小尺度的改造手法介入到公共住宅的更新中。在不拆除原有大体量住宅的条件下，提升建筑品质和城市价值。将公共广场绿地与社区的绿地进行混合，模糊公共住宅的界限；增加长条形公共住宅底层通道，削弱原先百米长的建筑体量；将周围公园廊道和服务设施延伸到社区之中，使原有封闭的社区变得开放有活力。对公共住宅的外立面更新借鉴巴黎建筑常用的手法，对于外墙进行粉刷，让每一户之间颜色有不同的变化，给居民带来不同的感受，增强其归属意识，提升住区安全。

（四）建立地标性广场，打造市民精神文化中心

地铁站设立了高大的圆形玻璃屋顶，充分引入自然光照明，原本传统的白色陶瓦也被更加现代的白色金属波纹板取代，这种建造手法意图将地铁站打造成该区域的新地标建筑（图 5）。车站街区分为 3 个地块，目前只建设了 4 号线通行

的区域，随着环线 15 号线的建设，3 个地块将围合成一个大广场。广场将成为共享场所，提供给市民充足的活动空间。围绕着广场周边有教堂、医院、3 个商场，以及新住房、办公楼等齐全的公共设施。

广场内部设计大型的花池，通过栽培本土树木和植物物种，打造新的景观效果，这里既是休闲的场所，也是儿童自然教育的工具。广场与其他公共建筑之间的出入口由一系列景观小品包围，引导市民自由地穿梭从而进入广场。

大广场不仅是休闲的空间，更是文化展示和服务的空间。利用巴涅丰富的艺术文化产业打造艺术馆，并结合教堂区域和医院，把这个片区打造为巴涅市民的精神文化中心。



图 5 2022 年新地铁站建成照片（来源：网络）

繁华的商业区、便利的慢行系统、高品质的居住环境、丰富的文化精神空间，这些围绕着新建地铁站实施的城市更新实践，已经为巴涅区的整体发展提供了新的支撑。房价的提升、大量新增的工作岗位以及越来越多的定居者，都标志着巴涅目前城市更新实践是成功有效的。

四、启示

我国现代城市发展起步较晚，但发展速度远超包括巴黎在内的许多国外著名城市，而对于近郊城镇的更新还刚刚起步。同时我国很多大城市的轨道交通发展已经非常完善，地铁早已成为居民出行最主要的交通工具，地铁线路逐渐涵盖城市的近郊。巴涅作为“大巴黎计划”中成功进行城市更新的近郊城区典范，对我国郊区城镇的城市更新计划有非常大的借鉴意义。近郊城镇可以根据自身存在的不同问题和限制，借鉴巴涅城市更新的思路，以自身的地铁站等交通枢纽作为城市空间和各种功能软链接的焦点，通过激活当地商业活力、打造绿色交通系统、提高周围居住环境、创造地标性公共空间等手段，高效、经济地完成近郊城市更新。

（作者单位：中国建筑设计研究院有限公司）