

马恩拉瓦莱：从新城到欧洲中心

——巴黎地区新城建设回顾

刘 健

【摘要】 20世纪60年代,在地区社会经济和城市化进程加速发展的背景下,巴黎地区及时认识到区域整体发展的重要性,以长期的区域规划探索为基础制定和实施了新城政策,从区域高度协调地区城市化发展、重构区域城市空间结构,促进区域均衡发展、提高地区整体实力,使巴黎能够在日趋激烈的国际城市竞争中始终立于不败之地。这对正处于大发展时期的北京地区来说,应该是一个极好的启发。

关键词: 马恩拉瓦莱
巴黎地区
新城

1 新城政策的缘起：相关的历次区域规划

巴黎地区的新城政策出台于20世纪60年代中期。当时,巴黎地区经历了近20年的战后经济复苏,社会经济和城市建设都呈现加速发展态势,因此新城政策很容易被理解为应对现实发展的一时之举,但实际上它却是20世纪以来一系列区域规划长期酝酿的结果,更是人们对城市和区域的概念认识不断提高和深化的结果。

1.1 以限制为主题的区域规划为新城政策的出台做好了铺垫

19世纪末,在工业加速发展的推动下,巴黎地区的城市建设开始规模增长,工业企业在近郊自发集聚,独立式住宅在工业用地外围无序扩展,甚至呈过度蔓延趋势。为了对日益增加的城市建设进行有效的规划管理,1932年法国通过颁布法律提出打破行政区划壁垒,根据区域开发的需要设立巴黎地区,对城市发展实行统一的区域规划。这是法国历史上第一次从区域高度干预城市建设和管理,它促使了2年后PROST规划^[1]的出台,标志着巴黎地区真正意义上的区域规划的开始。

PROST规划将巴黎地区定义为以巴黎圣母院为中心、方圆35公里之内的地域范围,将限制城市建设用地、保护非建设用地作为抑制郊区蔓延的主要手段。规划在确定了绿色保护空间的范围之后,根据城市建设用地现状,将各市镇的土地利用划分为城市化地区和非建设区两种类型;前者被视为规划的城市建设区,将容纳所有新的城市建设;后者被视为未来城市发展的用地储备,严禁进行任何城市建设活动。由于限定了建设用地的范围,规划在避免城市蔓延发展的同时也否认了城市合理生长的可能性和必然性;但是从另一方面来看,也正是由于PROST规划将非建设用地作为未来城市发展的用地储备加以严格保护,才使得日后的

新城市化布局成为可能,这其中就包括了马恩拉瓦莱新城的第二分区。

1956年的《巴黎地区国土开发计划》(简称PARP规划)继承了PROST规划的指导思想,继续主张通过界定城市建设区来限制城市空间的扩展,同时提出降低巴黎中心区密度、提高郊区密度、促进地区均衡发展的新观点,建议积极疏散中心区人口和不适宜在中心区发展的工业企业,在近郊建设相对独立的大型住宅区,在城市建成区边缘建设卫星城。事实上PARP规划中的城市建设区范围比PROST规划还要紧凑,新建的大型住宅区和卫星城基本被安排在现状城市建成区内见缝插针地进行,以确保郊区的人口增长不会导致城市用地的继续扩大,从而达到提高郊区密度的目的。值得一提的是,PARP规划提出了4条环路加若干放射状道路的区域道路结构,并建议加速区域快速轨道交通网(简称RER)建设,这为10年后的新城开发在基础设施方面打下了良好基础。

1960年的《巴黎地区区域开发与空间组织计划》(简称PADOG规划)是在法国城市人口有史以来第一次超过农业人口的背景下编制完成的,但是通过界定城市建设区来遏止郊区蔓延、追求地区均衡发展的指导思想没有改变。规划认为未来巴黎地区城市发展的重点不是城市空间的继续扩大而是现有建成区的结构调整,因此建议:利用工业企业扩大或转产的机会向郊区转移以疏散中心区,通过改造和建立新的城市发展极核以形成多中心的城市空间格局,通过鼓励巴黎地区周边城市的适度发展或新建卫星城镇来提高农村地区的活力;显然,新的城市建设要么被集中在现有建成区之内,要么被转移到巴黎地区以外。PADOG规划的创新之处在于,它在现状城市建成区内设立了若干新的城市发展极核,与巴黎共同组成“多中心的城市聚集区”^[2];这是所谓的“新城”概念第一次出现在正式的区域规划文件里,对5年后的新城政策是一个重要启发。

作者:刘健,清华大学建筑与城市研究所,讲师。

E-mail: liujian@mail.tsinghua.edu.cn

面对城市建设不断增加、城市空间不断扩张的现实, PROST、PARP 和 PADOG 规划均采取了以限制为主的保守态度, 试图通过界定城市建设区范围、规范新增城市建设布局的方式来遏止城市蔓延的趋势; 虽然规划引入了区域概念, 其关注点仍然局限于城市建成区本身。事实证明, 狭隘的区域观念成为上述规划的致命弱点, 由于实际的人口增长速度远远超出预测水平, 规划的城市建设区范围屡屡被突破。但是不可否认, 正是由于这三次区域规划的铺垫, 才使得新城政策的出台和实施成为可能。

1.2 以发展为主题的区域规划刺激了新城的诞生和发展

1964 年巴黎地区作为一级行政建制正式成立, 辖区面积扩大到 12000 多平方公里, 《巴黎地区国土开发与城市规划指导纲要 1965~2000》(简称 SDAURP 规划) 于翌年编制完成。面对 60 年代以后巴黎地区城市化加速、经济和人口双重增长的现实, 新规划坦承城市建设用地继续扩大的可能性和必然性, 因此优先考虑满足人口增长和建设发展的空间需求, 而把保护农业地区和自然空间置于相对次要的位置上。规划建议: 将新城市化沿地区内自发形成的发展轴布局, 作为优先发展的城市轴线; 在现状建成区和新城市化地区内大力发展多功能的城市中心, 形成多中心的区域空间格局; 利用公路、铁路、RER 等交通基础设施引导潜在的城市建设, 并且作为优先发展轴上城市化地区的主要交通手段。考虑到巴黎地区的自然条件、地理条件、历史沿革以及实施的可行性, 规划在塞纳、马恩和卢瓦兹河谷划定了 2 条几乎平行的城市优先发展轴线, 从现状城市建成区的南北两侧相切而过, 并在其上设立了 8 座人口规模介于 30~100 万之间的新城, 作为重点开发的新的地区城市中心。至此, 新城建设成为巴黎地区城市发展的主要政策之一。

显然与以往的历次区域规划相比, SDAURP 规划的指导思想发生了根本性转变: 它不再将限制城市空间扩展视为规划的首要任务, 而是把目标转向促进区域的整体均衡发展, 因此提出城市发展轴线、新城和多中心的区域等概念, 在强调完善现有城市建成区的同时主动为

城市建设提供新的发展空间, 兼顾城市发展在数量和质量上的双重需求, 顺应了区域城市化加速发展的趋势; 它从区域高度构架了巴黎地区的城市空间格局, 对促进巴黎地区的整体发展发挥了积极作用。此后, 巴黎地区又分别在 1976 年和 1994 年进行了 2 次区域规划, 根据区域社会经济发展需要, 对城市发展政策和城市建设布局做出了必要调整, 但是区域空间格局始终没有改变, 新城也始终是城市发展政策的重要内容。从 60 年代末 70 年代初开始, 新城建设陆续开工, 至今已经初见规模。

2 巴黎新城的特点

与伦敦新城相比, 巴黎新城的最大特点在于: 它始终是区域城市空间的组成部分, 而不是孤立于现状城市建成区之外的游离因素, 其目的在于促进城市建设在半城市化地区集聚发展, 以加强城市化的空间整体性, 促进区域的整体发展。这一特点在新城的功能定位、区域布局、空间组织等方面都得到了体现。

新城的功能定位: 首先, 巴黎新城建立在地区人口增长的基础上, 以吸纳新增人口 (特别是半城市、半乡村的城乡交接地带的新增人口) 为主要职能, 避免人口向巴黎市区的过度集聚; 而不是像伦敦新城那样, 以伦敦地区人口规模保持稳定为前提, 主要容纳来自市区的外迁人口。其次, 新城作为多功能的地区城市中心, 同时服务于新增城市居民和郊区现有的广大居民, 参与对现状城市建成区的结构重组 (见表 1)。

新城的区域布局: 巴黎新城的区位选择相对而言比较靠近巴黎, 平均距离大致在 30 公里左右, 而且与巴黎保持便捷的交通联系; 尽管相互之间有山体、林地、沼泽等的间隔, 新城与现状城市建成区在空间上基本是连贯的。伦敦新城则为了避免与现状建成区连绵一体, 通过设置一定宽度的绿化隔离带与中心城市保持相当的空间距离, 平均在 50 公里以上, 甚至有个别新城超过了 100 公里。

新城的空间组织: 巴黎新城不是在一块处女地上从无到有发展起来, 而是在已经半城市化的地域内, 利用新建城市中心的辐射作用, 将一定范围内的住宅区、工业区、娱乐区等集聚在一起, 提高半城市化地区的建设密度, 带动其逐步向真正的城市化地区转化; 有学者因此指出, 就本质来看巴黎新城更应该被称为“新城市中心”, 而不是严格意义上的“新城” (Pierre Merlin, 1982)。在内部空间组织方面, 巴黎新城一般由中心区、住宅区、工业区和开敞空间等功能空间组成; 它们以 RER 站场为核心, 呈圈层状布局。

新城的建设管理: 巴黎新城不是一级行政建制, 不存在独立的新城政府, 而是由特别成立的新城国土开发公共规划机构 (简称 EPA), 以多重身份参与新城的规划、建设与管理。首先作为具有公共性质的国家派出机构, 它负责编制新城的土地开发计划和用于住宅建设、市政配套和土地征用的财政计划; 其次作为具有私人性质的开发机构, 它承担建设用地的征用、配套和出让; 此外作为

表 1 1965 年以来巴黎地区的新城规划调整及其人口增长变化 (单位: 万人)

1965 年规划		1969 年规划 ^[1]		1968 年	1975 年	1982 年	1990 年
博尚	30~50						
塞日蓬图瓦斯	70~100	塞日蓬图瓦斯	33	4.2	7.0	10.3	15.9
埃夫利	30~50	埃夫利	50	0.8	2.2	4.7	7.3
芒特	30~40						
努瓦西勒格朗	70~100	马恩拉瓦莱	30	8.6	10.3	15.3	21.1
蒂日利略桑	40~60	默伦塞纳	30	1.7	2.9	4.8	8.2
西北特拉普	30~40	圣康坦昂伊夫林	30	2.5	5.0	9.3	12.9
东南特拉普	40~60						
合计	450		173	17.8	27.4	44.4	65.4
占地区新增人口比重 %	90 (65~100)			33.7 (68~90)	15.2 (68~75)	87.6 (75~82)	35.8 (82~90)

资料来源: Peter Hall. The World Cities (third edition), P79. Weidenfeld and Nicolson, London. 1984.
Ministère de l'équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Atlas Statistique des Villes Nouvelles d'Ile-de-France: évolution 1968-1993.

地方的长久合作伙伴，它协助地方解决复杂的技术问题、建设跨市镇的市政基础设施等。在土地开发或建设项目完成后，EPA将通过有偿或无偿转让的方式，把管理权移交给各相关市镇或者由相关市镇联合组成的市镇联合体，由地方政府行使具体的管理职能，从而保证新城开发中的利润回归到地方财政。

3 马恩拉瓦莱新城的规划建设

3.1 新城概况

马恩拉瓦莱新城是巴黎地区5个新城之一，位于北部城市发展轴线的东端，由来自3个省的26个市镇共同组成，占地约152平方公里，在东西长22公里、南北宽3~7公里不等的地域范围内呈线型分布，并被重新组合成4个城市分区（见表2）；它在区位、交通、环境、人文等方面的条件得天独厚，具有相当大的发展潜力，是公认巴黎新城中发展最快并且最为成功的一个（见图1）。

1965年的SDAURP规划曾针对马恩拉瓦莱新城的发展提出若干概念性原则，即：作为新的地区城市中心，新城既要服务于新城市化地区，也要面向现状半城市化地区，以缓解郊区就业岗位缺乏、设施配备不足的矛盾，促进巴黎东部地区的重新平衡发展；新城的空间布局采用瑞典新城模式，围绕地铁站组织城市空间，并在新城最西端建设城市中心，等等。

1969年马恩拉瓦莱新城正式开发建设；1972年，马恩拉瓦莱国土开发公共机构（简称EPAMARNE）针对新城前3个分区展开了全面的规划研究、土地开发、市政配套工作，标志着新城开发进入到实质性的建设阶段；为了配合与迪斯尼公司的投资合作，法兰西国土开发公共机构（简称EPAFRANCE）于1987年启动了新城第四分区的规划建设，预示着马恩拉瓦莱新城发展史上一个新的建设时期的开始。

3.2 新城的规划设计

马恩拉瓦莱新城不像传统城市那样，缓慢地自发发展起来，而是在地区城市化加速发展的前提下，经过周密的规划设计，在短期内迅速建设起来的；它的空间规划不仅要满足城市快速增长的现实需求，更要考虑适应城市发展的未来变

表2 马恩拉瓦莱新城的4个城市分区及其人口增长变化（单位：万人）

城市分区 (由西向东)	相关市镇 (个)	土地面积 (平方公里)	实际人口				规划人口 2006年
			1975年	1982年	1990年	1999年	
巴黎之门	3	21	6.12	7.44	9.06	9.97	10.66
莫比埃谷	6	38	1.57	4.70	7.90	8.51	8.66
比西谷	12	61	2.40	2.74	3.62	4.98	7.42
欧洲谷	5	32	0.25	0.33	0.52	1.19	4.05
合计	26	152	10.34	15.22	21.10	24.65	30.70

资料来源：EPAMARNE、EPAFRANCE. Marne-la-Vallée en Chiffres 2000.

化，需要有高屋建瓴的远见卓识。因此在法国城市规划界，马恩拉瓦莱新城的空间规划被认为是城市规划领域的一次大胆创新，其特点可简单概括为：城市优先发展轴线、珍珠串状的不连续城市建成空间、合理分工的等级化交通体系和具有凝聚力的城市组团（见图2）。

新城北枕马恩河、南倚大片森林，二者都是必须严格保护的重要自然景观；特定的自然条件决定了新的城市建设只能在二者之间呈线型展开，即以RER的A号线和4号高速公路为依托，由西向东形成城市优先发展轴线。这种线型布局一方面具



图1 马恩拉瓦莱新城的区位和交通条件分析

有功能上的实效性；作为空间依托的交通干线提供了便捷的交通服务，得到保护的森林水系成为居民们就近享受的自然空间；另一方面又具有操作上的灵活

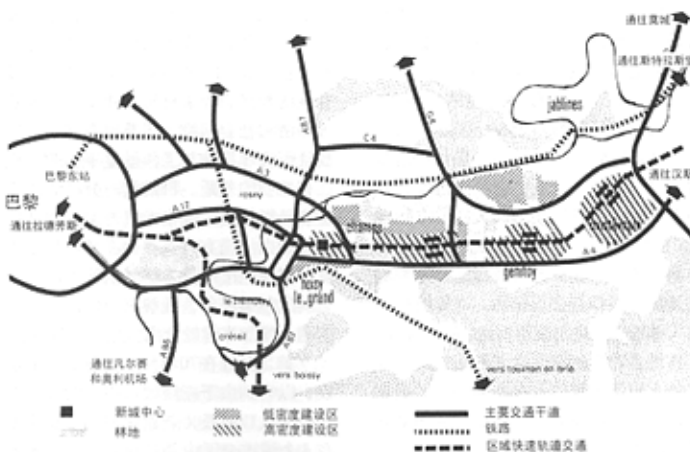


图2 马恩拉瓦莱新城的空间布局分析

资料来源：P.Carle, A.N.Zublena, M.Lemaistre et J.P.Baietto. Axe d'Urbanisation Nouvelle de la Vallée de la Marne. Urbanisme, 1969,114,p26-31

性：它扩大了项目实施的时空范围，不仅可以在统一的结构框架下，灵活安排建设项目在时间和空间上的实施进程，并且可以根据市场需求的变化，同时容纳不同风格和类型的建设项目，形成多元并存的局面。

同样出于保护自然空间的考虑，加之密切住区与自然之间联系的愿望，城市优先发展轴上的建设用地被分解成若干相对独立的城市组团；它们通过RER的A号线和4号高速公路相互联系，又被南北向的绿色空间相互分隔，形成珍珠串状不连续的布局模式。这与传统城市建成空间连绵发展的城市形态截然不同，是马恩拉瓦莱新城规划的独创性所在。

新城的交通系统规划考虑了内部与外部两方面的交通需求，并且针对公共交通和私人交通的特点进行了合理分工：新城内部以及新城与巴黎之间的交通联系以公共交通为主，其他对外交通则以私人交通为主。作为优先发展对象，公共交通由铁路交通（包括RER）和公共汽车交通共同承担；前者主要面向新城与巴黎之间以及各个城市组团之间的联系，后者则作为对前者的补充服务于城市组团内部及其周边地区。

城市组团内部的各种功能空间呈圈层状布局，建设密度和人口密度由中心向外缘逐步降低。即：以RER车站为空间组织核心，周围集中布置各种公共服务设施、商务办公机构以及一定数量的居民住宅，形成相对密集的组团中心；其外围分布以集合式住宅为主的居住区，中间还可安插部分占地少、干扰小的生产企业；在居住区以外，沿公路或铁路布置大部分的生产企业；在组团边缘则分布着低密度的郊区住宅及大片的自然空间；自然的林地、水系被经过精心设计的林荫步道联系在一起形成绿脉，与密集的建成空间相互交织穿插。这样的布局方式缩短了住宅与交通枢纽、服务设施、工作地点和自然空间之间的距离，减少了城市组团内部的汽车交通需求，提高了公共服务设施的聚集效益，从而增强了组团作为城市基本单元的凝聚力。

3.3 新城建设的分期实施

马恩拉瓦莱新城的建设是分期实施

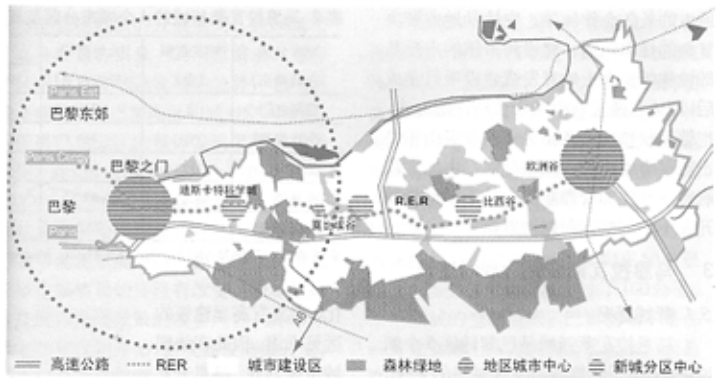


图3 马恩拉瓦莱新城的4个城市分区及其中心

的，4个城市分区别建于不同历史时期，目前的发展进程也有明显差异（见图3）。

第一分区建于70年代初，是新城城市中心所在地，至今已形成相当规模，成为除巴黎和拉德芳斯以外的第三个三产就业中心，在调整巴黎东郊空间结构重组、促进巴黎东郊协调发展等方面的作用十分突出（见封2彩页图1）。同时，早期开发活动中的问题也逐渐暴露出来：一是住宅开发速度过快、强度过大，新老城市化地区之间因尺度上的强烈反差而产生空间上的割裂感，削弱了城市组团的整体性和凝聚力；二是住宅建设过多采用了尚未成熟的新理论、新技术，一些激进的设计思想带来了非人性化的超大尺度，某些不成熟的设计手法（如通过高架平台联系高层住宅）破坏了住宅的安全感；三是集合式社会住宅占住宅总量的比重过高（超过90%），吸引了大批没有生活着落的外来移民，使不少住区陷入经济和社会困境；四是现有就业岗位数量距实现居住与工作就地平衡的目标还有相当的差距。目前第一分区的建设速度已经趋缓，城市发展开始从外延扩张转向内涵提高，重在提高城市环境质量和居民生活质量，例如消除新旧街区之间的割裂现象、缓解部分住区的社会问题、增加当地就业岗位数量，等等。

第二分区在70年代中期开始动工建设，以容纳由于新城城市中心的吸引而产生的人口增长，新建住宅的增长速度在4个城市分区中是最快的；同时随着巴黎地区社会经济的变化，一些新型城市功能空间（如产业园区、研发中

心等）不断出现；例如成立于1983年的迪斯卡特科学城，顺应了国际上创建科技中心的发展潮流，填补了巴黎东部地区没有从事高等教育培训和基础应用研究的专业机构的空白，截至目前已吸引了十多所欧洲著名高校和科研机构以及近200家企业的研发部门在此安家落户，主要从事建造艺术、电子技术和信息技术等方面的科学研究，大大提升了巴黎东部地区以及马恩拉瓦莱新城的发展质量，使其成为具有国际影响力的科学研究和培训中心（见封2彩页图2）。可以说，第二分区在马恩拉瓦莱新城的发展中承担着承前启后的角色，表现出新城在过渡时期的发展特点，面临着内涵提高和外延发展的双重挑战：一方面，建于70年代的街区因各种社会问题而陷入困境，使新城不得不致力于提高现有建成区的生活和环境质量；另一方面，为了适应当今国际社会经济的新变化，新城又必须不断开拓新型城市功能空间。

第三分区的建设在1985年拉开帷幕，比前2个分区晚了十多年，目前仍处于起步阶段。它依托原有市镇，由住宅、商务办公和产业开发等几大功能区组成，主要职能是接纳以知识经济生产为特征的新型企业，以适应80年代以来巴黎地区的经济社会发展向后工业化过渡的新趋势。新区的规划设计严格遵循60年代末制定的空间布局原则，同时又表现出与早期城市组团不同的设计风格：一是城市外部空间设计有回归古典主义的倾向，不仅采用了几何形的路网结构，而且大量使用了古典的设计语汇；二是将更多的绿化空间引入

到城市建成空间,形成自然风格的城市环境;三是在住宅设计中更加突出人性化和多样化特点,不仅增加了独立式住宅的比重,而且在集合式住宅中大量采用中等尺度的院落式布局。这些变化反映出新城开发对人文环境和生态环境的关注,由此不难看出80年代以后在国际上被普遍接受的可持续发展思想对新城建设的影响(见封2彩页图3-4)。

按照早期的规划设想,第四分区将是第三产业为主的就业中心,在新城的城市化进程达到相当程度后,可以取代第一分区而成为新城的城市中心。事实上由于80年代出现的财政困难,它的建设直到1987年,来自法国的中央、地区和省三级政府与美国迪斯尼公司达成“以创建巴黎迪斯尼主题公园为契机,共同投资、分期建设具有国际影响力,集旅游、娱乐、商务、居住为一体的城市综合体”的合作协议之后,才得以落实;1994年,专门为迪斯尼乐园而修建的高速铁路客运车站建成通车,重新编制的《巴黎地区国土开发指导纲要》(简称SDRIF规划)又将马恩拉瓦莱新城确定为巴黎地区5个重点发展极核之一,在这些利好因素刺激下,城市建设更是加速增长。作为马恩拉瓦莱新城最年轻的一员,第四分区的发展势头十分强劲;作为新城开发的主要投资方之一,迪斯尼公司在过去、现在和未来城市发展中的作用和地位都可谓举足轻重^[4]。自1992年巴黎迪斯尼乐园开放以来,这里已经成为人们旅游休闲度假的首选目的地,每年迎接来自世界各地的旅游人数近1200万,在社会、经济、旅游、税收和创汇等方面都产生了巨大收益(见封2彩页图5-6)。

3.4 新城开发的认识转变

回顾马恩拉瓦莱新城近30年的发展历史,对比分析4个城市分区的发展进程,不难看出新城开发在不同历史时期的一些微妙变化,反映出社会经济发展对城市建设不同要求,以及人们对新城及其规划设计认识转变。首先,城市发展动力由传统制造业向新型技术工业和第三产业转变,商务中心、研发机构、产业园区以及主题公园等新型城市功能空间大量出现,并在城市空间布

局中占据主导地位,例如迪斯尼科学城、巴黎迪斯尼乐园等;其次,城市增长模式由外延扩展向内涵提高转变,新城规划建设更加注重提高城市环境质量和城市生活质量,体现对自然环境和社会人文的尊重,例如强调城市外部公共空间设计,住宅建设从以集合住宅为主转向集合住宅与独立住宅并重,增建文化、娱乐等服务设施和城市绿色空间等;再次,建设资金来源由以国家投入为主向国家投入与国际资本并重转变,拓宽了新城建设的资金来源渠道,为未来的城市发展提供了坚实的资金保障,可以认为这是经济全球化的大势所趋;此外,新城建设管理由强调分期分区向强调城市空间发展的整体性转变,鼓励跨市镇、跨分区的合作,以加强各市镇、各分区之间的联系,强化新城发展的整体性,例如迪斯尼科学城选址在2个城市分区的交界之处,就是出于这方面的考虑。

4 巴黎新城建设的意义

目前,巴黎地区的5座新城发展进程各有不同,但它们都面临着一个共同课题,即如何尽快完善新城的社会组织结构。要看到,社会问题并不是新城的特有现象,即使在巴黎这样历史悠久的传统城市,也同样存在着不同形式的社会问题,所以不可失之偏颇,因此而将新城斥为不足可取;更何况城市社会结构的完善不是一朝一夕可以完成的,甚至比建设新城需要更长的时间。在巴黎地区,人们对新城政策普遍持肯定态度,认为它对保持巴黎地区的长久繁荣发挥了不可替代的重要作用;法国政府也始终对新城发展保持极大关注,2000年由法国设施、交通和住宅部牵头,多个政府部门共同发起了“法国新城的历史与评价”研究计划,旨在总结法国新城建设的历史经验及其对东亚各国城市建设的影响。

正如文章开头所言,巴黎地区的新城政策不是在特定历史条件下应对社会经济发展的一时之举,而是巴黎地区区域开发历史上一项高瞻远瞩的长久之计,在其背后隐含着深刻的区域认识内涵;新城政策的实施表明,巴黎地区较早地认识到区域整体发展的重要性,并且以积极的姿态从区域高度协调地区城市化

发展、重构区域城市空间结构,促进区域均衡发展、提高地区整体实力,这也是巴黎能够在日趋激烈的国际城市竞争中保持长久不衰的关键所在。□

注释

- [1] 巴黎地区的第一次区域规划是由Herry Prost主持完成的,因此被习惯地称为“Prost规划”。
- [2] 关于新的城市发展极核,PADOG规划曾提出过4种不同的布局建议:一是沿放射状交通干道建设新城,二是选择距离巴黎40~50公里的现有城镇重点发展,三是在距巴黎40~50公里的地带内建设新城,四是在现有城市建成区内建设新的城市中心;考虑到当时条件下规划实施的可行性,最终选择了后一种方案,其中就包括了拉德芳斯新区。
- [3] SDAURP规划出台后不久,巴黎地区的人口增长开始减缓,因此在1969年进行的规划修订中,新城的数量由原来的8个减少到5个,每个新城的人口规模被下调了约50%。
- [4] 1987年签署的一期合作协议包括:5200间旅馆客房,22000平方米的商业、餐饮和演出面积,570套住宅,占地5公顷的产业园,18洞的高尔夫球场以及其它配套服务设施等,至今已全部建成投入使用,创造就业岗位37000多个。1997年公布的二期合作计划包括:9万平米的国际商业中心,1600套住宅,3万平方米的办公和服务建筑,以及33公顷国际企业园,可提供永久性就业岗位3800个。

参考文献

- P. Carle, A. N. Zublena, M. Lemaistre et J. P. Baietto. *Axe d'Urbanisation Nouvelle de la Vallée de la Marne*. Urbanisme, 1969. 114, 26-31
- M. Rabourdin etc. *Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée*. Technique & Architecture, novembre-décembre 1974. 301,73-90
- Jean-Eudes Roullier. *Villes Nouvelles en France*. Paris: Economica, 1989
- Jean-Paul Alduy. 40 ans de planification en région d'Ile-de-France. Les cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France, décembre 1983. 70,11-67
- Pierre Merlin. *L'Aménagement de la Région Parisienne et les Villes Nouvelles*. Paris: la documentation française, 1982.
- Epamarne et Epafrance. *Des documentations sur la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée*.