



## Függelék 4: a Le Grand Paris tanulmány kivonata

### A párizsi metropolisz 10 elve Egy új fenntartható városi kultúra elősegítéséhez

1

Válaszul a világméretű környezetvédelmi problémákra, valamint a város szocio-gazdasági, urbanisztikai és életminőségi kérdéseire, a francia állam, a Párizsi Önkormányzat, és az Il-de-France-i települések konzultáció sorozatot indítottak el, és tanulmány készítésére kérték fel a szakembereket, a Párizsi Agglomeráció jövőjével kapcsolatban. Jelen tanulmány nem konkrét témákat vett kutatási alapul, hanem az agglomeráció jövőjével kapcsolatos koncepciókat, elképzeléseket és elveket vizsgálta. Elképzelhető, hogy ezek a koncepciók vitára adhatnak alapot, illetve megvalósíthatatlannak és elfogadhatatlannak tűnhetnek, főleg ha azok megvalósítását politikai, költség és szocio-gazdasági tényezők korlátozzák. Azonban a párizsi metropolisz rendelkezik mind kapacitással, szakértelemmel, mind pedig akarattal ahhoz, hogy a hosszú távú igényeket kielégítse.

A Párizsi Metropolisz 10 elve a következők:

1. Az Il-de-France régió metropolitán kormányzásának újrastrukturálása
2. 'Paris sur Paris' (Párizs Párizsban) létrehozása
3. A metropolisz közlekedési hálózatának tovább fejlesztése
4. Policentrikus párizsi metropolisz létrehozása
5. Kiegyensúlyozott települések létrehozása
6. Regionális gazdaság kiegyensúlyozása
7. A város fizikai határainak átlépése
8. A metropolisz zöldesítése, nyílt terek hálózatának létrehozásával
9. A metropolisz környezetvédelmi problémáinak csökkentése
10. Minőségbe való investálás

#### **1. Az Il-de-France régió metropolitán kormányzásának újrastrukturálása**

„Nem ismerek olyan várost, amelynek a szíve ennyire le volna választva a végtagjaitól”  
(Richard Rogers)

Az Il-de-France-i régió egyik legnagyobb problémája, hogy a fragmentált kormányzási struktúrája nem teszi lehetővé a metropolisz szintű stratégiai akciók kivitelezését. A központ, (City of Paris) dominanciája, és hatalma az egész metropolisz térség fölött a város történelmi múltjából fakad, azonban ez a XXI. századi állapotokat már nem elégíti ki.

A régió lakosainak nagy többsége a központon kívül lakik (9 millió/11 millió), de nincs egységes hangjuk Párizs Városának 2.1 millió lakosával szemben, akik a régióban legjelentősebb hatalommal bíró párizsi polgármesteren keresztül kellő módon vannak reprezentálva, olyannyira, hogy a párizsi perifériákra is kiterjedő akciókat kezdeményezhetnek. A mintegy 1280 helyi polgármesterből álló régióknak nincs könnyű dolga, amikor a települések határait is átlépő stratégiai döntéshozásra kell, hogy sor kerüljön.

Az 'Agglomeráció Közösségei' néven létrejött spontán tömörülés választ próbál adni a fentebbi problémára, mivel lehetővé teszi a települések csoportosulását olyan, lakosság



számban is jelentős és befolyással is bíró 'kritikus tömeggé', amellyel egységes hangon léphetnek fel Párizs Városával szemben.

A Regionális Tanács fontos szereppel bír, azonban kevés hatalommal rendelkezik. Olyan kihívásokkal kell szembenéznie, mint a Párizs Városcopypontjától 90 kilométerre elhelyezkedő települések különféle helyi szükségletei. Ehhez még hozzájön maga az állam jelenléte a városban, aki továbbra is rányomja Párizs Városára a bélyegét, és komoly befolyással bír az egész régióra.

Különféle scenáriókat vizsgáltunk meg a kutatásunk során, amellyel a régió kormányzási struktúrája egyensúlyba hozható, oly módon, hogy az lehetővé tegye a régió holisztikus, koordinált kormányzását, valamint azt, hogy a Párizs Városán kívül eső települések hangja is hallható legyen.

A regionális kormányzás opciói (térképek a könyvben, 43. oldal...)

- A) Agglomerációk Nagy Települései
- B) A régió lakosság szám szerinti újra felosztása (fél milliós lakosságú térségek szerint)
- C) Metropolisz Identitás vs Vidék identitása
- D) Egyenlő lakosság számmal bíró térségek szerinti felosztás + Párizs városa, amely nem változna

## **2. 'Paris sur Paris' (Párizs Párizsban) létrehozása**

A kortárs városok elsődleges szabálya a „kompaktivitás” kell, hogy legyen, amely a közelségből fakadóan hatékonyságot, interakciót és urbanitást generál.

Közlekedés és mobilitás szempontjából a kompaktivitás csökkenti a távolságot és az utazás idejét. A lakosság koncentrációja az infrastruktúrába, közlekedésbe és eszközökbe való befektetések megtérülését vonja maga után.

Első lépésként be kell pontosan azonosítani a parlagon heverő területeket, amelyek felbecsülhetetlen értékkel bírhatnak a jövőben. Stratégiai fejlesztéseket kell rajtuk végrehajtani, szem előtt tartva azt, hogyan tudnak hosszabb távon hozzájárulni a metropolisz építéséhez.

Második lépésként meg kell erősíteni a védett zöld övezeteket, amely egyértelművé teszi a város határait, és amely a város 'vad' növekedésének is gátat szab.

Képek alá magyarázatok, 44. oldal:

### Párizs 2009:

A párizsi metropolisz növekedésének eddig semmi sem szabott határt – a zöld övezeteket a perifériák elnyelték, anélkül, hogy valós városhatárok jöttek volna létre. Az ebből adódó gyenge (nép)sűrűség és a kialakult nagy távolságok hosszabb távon nem hatékonyak, és a fenntarthatóságot is csökkentik.

### Párizs 2015:

A város burjánzásának határt kell szabni. Törvényileg is védett zöld övezet létrehozása kulcsfontosságú a növekedés szabályozásához. Egyrészt lehetővé válna a zöld övezetek védelme, és biztosítani azt is, hogy az új építkezések, fejlesztések a már létező város övezeteken belül történjenek. A jelenlegi városövezet még mindig bír annyi kapacitással, hogy lehetővé váljanak a jövőbeli fejlesztések, építkezések. Be kell tudni tehát azonosítani a ki



nem használt, parlagon fekvő területeket, és egységes stratégiával kell biztosítani a fejlesztésüket és integrálásukat.

Egy kompaktabb, koncentráltabb és hatékonyabb várost javasolunk.

### 3) A metropolisz közlekedési hálózatának tovább fejlesztése

3

Párizs egyik kerületéből a másikba való eljutáshoz a párizsi közlekedők számára ma 70%-ban elsősorban személygépkocsival a leginkább lehetséges. A tömegközlekedés nagyrészt radiocentrikus módon működik, ami arra kényszeríti a közlekedőket, hogy a központon keresztül közelítsék meg a célhelyet; ez csúcsidőben a belső körgyűrű közlekedési hálózatát túlterheli. Jóllehet az összes nagyváros közül Párizs rendelkezik az egyik legjobb tömegközlekedési hálózattal, mégis, fejlesztésre szorul, mivel nem felel meg a párizsi agglomeráció növekedéséből fakadó igényeknek. A lakosság 80%-a nem jut megfelelő tömegközlekedéshez ma. Hosszabb távon ez a helyzet nem fenntartható, és féltő, hogy határt szab a metropolisz gazdasági növekedésének.

Javasoljuk a radiocentrikus hálózat kiegészítését 'circonférentiel' (policentrikus?) hálózattal, amely összekapcsolja az első körgyűrű pólusait és a lakosságát. Ezek a 'circonférentiel' (policentrikus?) kapcsolódások nem lesznek hasonlóak egymáshoz, se költségben, se kapacitásban. A befektetések értékének maximalizálásához fontos a metró, vonat, villamos, légi közlekedési hálózatok összekapcsolása. Ezzel egy időben foglalkoznunk kell a „ponttól pontig” terjedő személygépkocsival való közlekedés kérdésével is, oly módon, hogy a párizsi metropolisz jövője egyre kevésbé függjön a személygépkocsi használatától.

Végül, a fuvarozás tömegközlekedésbe való integrálását javasoljuk multi-modális csomópontokon keresztül.

#### Tömegközlekedés: csomópont hálózatok a külvárosokban (46. oldal)

A metropolisz jövőbeli tömegközlekedése a következő célokat kell, hogy kitűzze maga elé:

- távolságok csökkentés (kompakt és policentrikus város)
- gyalogos és biciklin való közlekedés elősegítése
- kisebb szén-monoxid kibocsátású közlekedési eszközök használata: metró, vonat, villamos, és busz

Javasoljuk a központ körül olyan egybekapcsolt és komplett közlekedési hálózati csomópontok létrehozását, amelyek mindegyike saját kritikus tömeggel és vonzással rendelkezik, amelyek a kompakt, policentrikus metropolisz alapját is jelentik.

A multi-modális fuvarozási hálózat (vízi, vasúti és szárazföldi közlekedés) integrált multi-modális platformokon keresztül lenne összekapcsolva a metropoliszban, mely hálózat a kevesebb szénmonoxid kibocsátású rendszereket helyezné előtérbe (úgy mint a vízi közlekedés)

A cél tehát a létező radiocentrikus tömegközlekedés kiegészítése intermodális csomópontokkal (liaisons circinférentielles), amely összekötné a külvárosi kerületeket.

### 4) Policentrikus párizsi metropolisz létrehozása

Párizs erőssége egyben a legnagyobb gyengesége is: a metropolisz központja dominálja a növekedést és a perifériák egyensúlyát. A város közlekedési hálózatának radiocentrikus



struktúrája hátrányos a perifériákon élő lakosságnak és torlódást okoz a fő közlekedési vonalakon. A perifériák lakosságának és munkalehetőségeinek növekedése miatt új politikai, gazdasági és szociális kapcsolatokat kell létrehozni Párizs és perifériája között.

Egy kompakt policentrikusság kialakítását javasoljuk, amely a Kis Gyűrű már létező csomópontjain koncentrálná a növekedést. Ezeknek az új policentrumoknak nemcsak a központtal, hanem a szomszédos csomópontokkal és a régió egyéb központjaival való kapcsolataik is meghatározó lenne. A policentrumok létrehozása szorosan összefügg a proximitás és mixitás kialakításával. Csökkeni fog az új munkahelyek és a lakóhely közötti távolság. Minden olyan elem jelen lesz ezeken a csomópontokon, amely a városi élethez szükséges, és biztosítja a munkahely, a lakóhely és a szórakozás egy helyen történő lehetőségeit.

#### Paris 2009 (48. oldal)

A város mono-centrikussága nem tükrözi a metropolisz fejlődését: a lakosság és a gazdaság növekedése a központon kívül koncentrálódik.

#### Paris 2030:

A policentrikus városi modell felismeri a lokális centrumok fontosságát, mely egyben hűen tükrözi a régió jelenlegi állapotát. A metropolisz vitalitása hosszabb távon szükségessé teszi a központ és a perifériák közötti egyensúly helyreállítását. A policentrumok a már létező központokra épülnének.

### **5. Kiegyensúlyozott települések létrehozása**

A párizsi metropolisz társadalmi egyenlőtlensége nagy hátrányt jelent mind a régióra, mind pedig Franciaország egészére nézve. A nehézségekkel küzdő közösségekben egész városnegyedek vannak gazdasági és pszico-szociális hátrányban. Egyaránt fontos a stratégiai szinten meghatározott, de ugyanakkor helyi szinten koordinált és koncentrált beavatkozás ezekbe a városrészekbe. Mivel a kihívás jelentős, a probléma kezelése meghaladja a helyi polgármesterek kapacitását, helyette nemzeti, „New Deal” jellegű projektekre van szükség. Olyan stratégiára van szükség, amely elősegíti ezeknek a városrészeknek, közösségeknek a központtal való közelségét, összekapcsolását, integrálását. Stimulálni kell a helyi gazdaságot és a helyi, specializált piacokat szükséges fejleszteni.

#### Paris 2009, 49 oldali kép alatt:

Jóllehet a régió Európa egyik leggazdagabb térségeként van számon tartva, egyes részei aggasztóan magas szegénységgel, munkanélküliséggel és társadalmi kirekesztéssel küzd, főleg Párizs észak-keleti részében. A közösségek gettósodására akkor kerül sor, amikor a fizikai, etnikai és szociális elkülönültség erősen beágyazódik. Ezt a megosztottságot sürgős helyreállítani a párizsi metropoliszban. Olyan stratégiát javasolunk, amellyel lehetővé válik az ezekbe a térségekbe való befektetések és a társadalmi felzárkózás összekapcsolása.

### **6. Regionális gazdaság kiegyensúlyozása**

A versenyképesség, produktivitás és esélyegyenlőség megtartása érdekében fontos, hogy a párizsi metropolisz investáljon az oktatásba, bevonza a változatos, fiatal és külföldi munkaerőt, növelje az életminőséget és a gazdaság számára innovatív és rugalmas környezetet biztosítson.

Oktatás: az iskolai rendszernek először is el kell kerülnie bármilyen szegregációt, és lehetővé kell tennie a társadalmi felemelkedést.



5

Demográfia: A külföldi diákok és kutatók számának növelése biztosítaná a város és a világgazdaság közti legfontosabb kapcsolatot

Életminőség: az életminőség javítása érdekében, a város egyedülálló kulturális gazdagsága mellett Párizsnak biztosítania kell a külvárosok tömegközlekedésének fejlesztését, és a perifériák etnikai és társadalmi kirekesztettségének csökkentését.

Innovatív környezet: ahhoz, hogy a város kellően innovatív hely legyen, a metropolisznak biztosítania kell a gazdasági tevékenységek (ideértve a kutatást és a termelőipart is) közelségét és koncentrációját a külvárosba, e városrészek megközelíthetőségét is elősegítve.

A jövő gazdasági motorjai: Párizs ideális hely az új, fenntartható ipar fejlesztésére: az új energiai és eco-technológiák egy potenciálisan felvirágzó szektor részét képezik. Egy másik feltörekvő szektor a zöld közlekedés lehet (*zéró szénmonoxid kibocsátású autók projektje Il-de-France-ban*).

Megközelíthetőség: a közlekedési infrastruktúra kritikus prioritás marad továbbra is. A Párizsi metropolisznak választ kell adnia a külső környezeti közlekedési hálózatának gyengeségére. Meg kell erősíteni a multimodális hálózatokat, és közlekedési csomópontokat. Ezenkívül fejleszteni kell az internetes hálózat kiépítését is szerte a városban, mely a helyi vállalkozások alapját képezné.

Paris 2030 (50. oldal)

Olyan befektetési programot javasolunk az új zöld technológiákba (energia, közlekedési és építő szektorok) amelynek célja a gazdaság és munkalehetőségek növekedése az egész városban, de főképp az alulfejlett városrészekben.

## 7. A város fizikai határainak átlépése

A periféria csak egyike azon nagy infrastruktúrális tengelyeknek, amelyek megosztják a párizsi metropoliszt. A metropolisz a várost ellátó nagy közlekedési útvonalak mentén van felosztva. Ha azonban összehasonlítjuk a belvárost és a külső perifériás térségeket, jól látható, hogy míg a belváros jól átjárható, folytonos főútvonalakkal rendelkezik, addig a perifériákat megszakadások, törések szelik át, melynek óriási hatása van egy térség gazdasági fejlődésének. A közlekedés folytonosságának, átjárhatóságának hiánya nemcsak a fizikai mobilitást akadályozza, hanem erősíti a városrész politikai és társadalmi elszakadását is a központtól. Javasoljuk ezeknek a leszakadt térségeknek a központhoz való kapcsolását, és felfejlesztését. A vasúti hálózat fejlesztésén kívül javasoljuk a gyalogos és bicikli útvonalak fejlesztését. Meg kell szüntetni a perifériákat, vagy legalább átjárhatóbbá és zöldebbé kell tenni. Fejlesztésük problémákat rejt, azonban lehetőségeket is nyújt.

Paris 2009, 51. oldal:

A perifériák átjárhatatlansága akadályozza a mobilitást, és korlátozza a gazdasági és társadalmi fejlődést. Mindez nagyban hozzájárul a párizsi metropolisz fragmentált identitásának is.

Paris 2030:

Az egységes párizsi metropolisz létrehozásához nélkülözhetetlen a város vasúti és szárazföldi hálózat által fragmentált részeinek „összehegesztése”. Fontos az alulfejlett városrészek fejlesztése, hogy növekedjen az értékük, és a gazdasági fejlődést elősegítsék. A várost és perifériát összekötő vasúthálózat új metropolitán tengelyeket hozhatnak létre.

## 8. A metropolisz zöldesítése, nyílt terek hálózatának létrehozásával



Kreatív gazdaság  
Kreatív közigazgatás

2009-ben az Il-de-France régió gazdag mezőgazdasági területekkel, míg Párizs nagy kiterjedésű parkokkal rendelkezik. Mindazonáltal a városi életminőségből adódóan a párizsik átlagban 57 estét töltenek évente a várostól több mint 100 kilométerre. A természet közelség hiányának kiküszöbölésére a következőket javasoljuk:

- ❖ Zöldövezet létrehozása a metropolisz vad növekedésének megátolására
- ❖ Zöldövezet létrehozása a régió természeti örökségének hosszú távú megőrzésére
- ❖ 1 millió fából álló erdő létrehozása
- ❖ Új köztér hálózat kiépítése a belvárosban
- ❖ Sugárutak zöldesítése

## 9. A metropolisz környezetvédelmi problémáinak csökkentése

A metropolisz fogyasztásának és termelésének ciklusába nélkülözhetetlen egy új metabolizmus beépítése. Az erőforrások intelligens felhasználásnak keretében fontos a hulladék anyagok csökkentése, és újrahasznosítása. Olyan integrált rendszerekre, és új infrastruktúrára van szükség, amely felvértezi a várost a XXI. századi környezetvédelmi és energiafelhasználási kihívásokkal szemben.

Ami az energia felhasználást illeti, két megközelítés lehetséges:

Energia kínálat átalakítása: becslések szerint 2030-ig jelentősen növekedni fog a szélmalom által generált energia, míg a nukleáris energia előállításban csökkenés várható. Ha ez a tendencia növekszik 2050-ig, a metropolisznak óriási lehetőségei lesznek, hogy nagy mennyiségben alkalmazzon szélmalomokat és 'photovoltaïque' (?) berendezéseket, mely két technológia nagyszerű módja a helyi villamos energia előállításának.

Energia kereslet csökkentése: jelenleg a párizsi épületek nagy része nem felel meg a környezetvédelmi kihívásoknak. A fenntartható párizsi jövő eléréséhez fontos az épületek renoválása, míg az újakat a hatékony energiafelhasználásnak megfelelően kell kialakítani.

## 10. Minőségbe való investálás

Fontos, hogy a város negyedei élénk, biztonságos szép helyek legyenek, esztétikai, és gazdasági szempontból egyaránt. A nagy multinacionális vállalatok bevonásához szükséges a megfelelő infrastruktúra biztosítása. A jól megtervezett és karbantartott köztérek minden közösség prioritása kell, hogy legyen. Alapul szolgálnak nemcsak a közösségi interakciónak, hanem a társadalmi integrációnak is.

Projekt összefoglaló. A metropolisz tartószerkezetei:

### Metropolitán tartószerkezetek

A legfőbb projektünk a párizsi metropolisz számára azokra a 'tartó szerkezetekre' vonatkozik, amelyek integrálják az általunk beazonosított legfontosabb célokat. Ez voltaképpen a jelenlegi vasúti fő útvonalakkal behálózott térségek megerősítését jelenti: lineáris parkokkal, „technikai városrészekkel” (energia, hulladékfeldolgozás, logisztika), új tömegközlekedéssel.

### Stratégiai kormányzás

Az általunk javasolt tartószerkezetek városhatárokon ívelnek át. A közösségeken és perifériákon átívelő beavatkozásokhoz szükséges a politikai és közigazgatási szférák közötti szoros együttműködés, koordináció. A javaslatok kidolgozásához nélkülözhetetlen egy új metropolitán kormányzás megléte.

### Város a városban létrehozása



Azok a térségek, amelyek beavatkozást igényelnek, rendelkeznek vasúthálózattal, azonban hosszabb távú metropolitán értékük nem optimális. Ezeknek a térségeknek a megerősítésére új infrastruktúra (energia, hulladékkezelés, intermodális csomópontok), berendezések, parkok, kapcsolódási pontok kiépítését javasoljuk. A cél ezen térségek értékének növelése új lakóhelyek, kereskedelmi létesítmények kiépítésével, amelyek jelenléte tovább növelné a térség átalakulását.

#### **A metropolisz közlekedési hálózatának fejlesztése**

Új struktúrák építése vasúti hálózattal rendelkező, alul-fejlett térségekbe nem jelent egyet azzal, hogy a közlekedést a vasúti közlekedésre limitáljuk. Ellenkezőleg, a különféle fejlesztések lehetőséget adnának a már létező struktúra és az új struktúra összekapcsolására. Az új struktúrák gyalogos és biciklis utakkal is kiegészülnének.

#### **Policentrikus párizsi metropolisz létrehozása**

Az általunk javasolt tartó szerkezetek megerősítenék a párizsi belső gyűrű csomópontjainak összekapcsolódását, illetve összekapcsolnák az infrastrukturális szempontból egymástól elszeparált közösségeket.

#### **Regionális gazdaság kiegyensúlyozása**

A párizsi metropolisz észak-keleti térségének gazdasági fejlesztése stimulálná a helyi gazdaságot. A közlekedésileg, és infrastrukturálisan feljavított térségek vonzani fogják a városi lakosság kreatív és dinamikus rétegeit.

#### **Fizikai határok átlépése**

Az új általunk javasolt lehetőségek összekapcsolnák a fragmentált városrészeket, lehetővé válna a régió folytonossága és átjárhatósága. A zöldövezeti tengely a belvárostól a metropolisz külső határáig tartana.

#### **A természet integrálása a városba, zöldövezeti hálózat segítségével**

Zöld folyosó létrehozása, amely átlépi a periféria határait és összeköti a belvárost a külvárossal