

PIOTR CELEWICZ*

OSZCZĘDNA METROPOLIA – PARYŻ

ECONOMICAL METROPOLIS – PARIS

Streszczenie

Le Grand Pari(s), tak zatytułowano w 2009 roku wystawę, na której przedstawiono wizje i projekty rozwoju miasta. Jest ona wynikiem społecznej dyskusji ideologicznej na temat przyszłości stolicy Francji. Dzieśięć sławnych biur architektonicznych i urbanistycznych zostało zaproszonych przez prezydenta Francji, by znaleźć rozwiązania na obecne problemy metropolii. Zaprezentowane wizjonerskie pomysły rozpoczęły konsultacje społeczne, których celem miało być wypracowanie jak najlepszych rozwiązań dla mieszkańców w zakresie przyszłości i rozwoju Paryża. Wspólnym problemem podejmowanym przez wielu projektantów w swych opracowaniach jest usprawnienie źle funkcjonującej komunikacji, która paraliżuje całą metropolię. Ludzie spędzają znaczą część dnia podróżując z jednego miejsca do drugiego, o innej funkcji. Zauważono, że generuje to wiele innych komplikacji. Rozwiązanie problemów transportu i ograniczenie codziennej migracji ludności wydaje się być kluczowe także dla innych miast, gdyż pozwala na największe oszczędności energii, czasu i środowiska.

Słowa kluczowe: Paryż, oszczędna metropolia

Abstract

Le Grand Pari(s), is the name of exhibition in 2009, where new visions and project of city development has been exposed. It was also a part of social and ideological discussion about the future of capital city. Ten of most famous architectural and urban offices were invited by French President to take a part in finding solutions of metropolis's problems. Visionary ideas, which were presented, have starts social consultations to develop best solutions for residents: how Paris should look like in the future. A common problem, over which designers was working is a communications. When it works badly, it can paralyze whole city. People are spending a lot of time to get to other places with other functions. It generates lots of other complications. Finding better solutions for transport and reduce daily people's migrations seems to be key also for other cities. It will save energy, time and environment.

Keywords: Paris, economical metropolis

* Mgr inż. arch. Piotr Celewicz, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

„Oszczędność jest to umiejętność unikania zbędnych wydatków.”

(Seneka Młodszy)

Współczesny rozwój gospodarczy państw opiera się na strategii redukcji emisji dwutlenku węgla do atmosfery w myśl ratyfikacji protokołów z Kioto dotyczących przeciwdziałaniu globalnemu ociepleniu. Ograniczenie zużycia energii stało się priorytetem dla wielu dziedzin nauki, gospodarki czy życia. Władze współczesnych metropolii, chcąc by ich miasta były jak najbardziej atrakcyjne, prześcigają się w realizacji pomysłów związanych z transformacją struktury zurbanizowanej w myśl zasad zrównoważonego rozwoju, tak aby były stworzyć przyjazne środowisko do życia.

Podczas otwarcia nowej siedziby Muzeum Miasta Architektury i Dziedzictwa

(*Cité de l'architecture et du patrimoine*) w pałacu Chaillot we wrześniu 2007 roku prezydent Francji – Nicolas Sarkozy, wyraził chęć rozpoczęcia społecznych konsultacji ideowych dotyczących przyszłości i rozwoju Paryża na tle regionu. Pomysłowi patronowało ministerstwo kultury, które wyselekcjonowało 10 pracowni (o profilu planistycznym lub urbanistyczno-architektonicznym): 6 z Francji i 4 z zagranicy do przygotowania wizji rozwoju metropolii na najbliższe 40 lat.

Le Grand Pari(s) (Wielki Paryż) tak zatytułowano wystawę prezentującą kolejno prace dziesięciu zespołów architektów, urbanistów i planistów, dotyczącą możliwości rozwoju stolicy Francji. Ekspozycja miała miejsce w Muzeum Miasta Architektury i Dziedzictwa, a trwała od kwietnia do listopada 2009 roku i zarazem rozpoczęła publiczną dyskusję dotyczącą wyglądu współczesnego miasta i możliwości jego transformacji według zasad proekologicznych. Jest to niewątpliwie szansa na dialog społeczny i przybliżenie mieszkańcom planów oraz zamierzeń inwestycyjnych władz lokalnych, a także sposób na wysłuchanie głosu opinii publicznej. Celem współpracy ze światowej sławy architektami i urbanistami było: określenie strategii rozwojowych Paryża (zgodnie z ratyfikowanymi traktatami Kioto i konwencji z 25 czerwca 1998 roku w Arhus zaakceptowanej przez państwa Unii Europejskiej), sformułowanie diagnozy miasta oraz zdefiniowanie na nowo rozwoju, a także określenie zależności planistyczno-urbanistycznych między przedmieściami a śródmieściem. Ekspozycja przedstawiała ideologiczne rozważania dotyczące międzynarodowych, interdyscyplinarnych badań wielu specjalistów, a zaprezentowane projekty (makiety, plansze, filmy, wywiady) są syntezą obrazującą pomysły współczesnych wizjonerów. Wystawione projekty ideowo wybiegały daleko w przyszłość, przedstawiając niejednokrotnie utopię, ale także rozwiązania podejmujące próbę usunięcia współczesnych niedogodności związanych z życiem w dwunastomilionowej metropolii. Problematyka opracowań dotyczyła: tożsamości, transportu z komunikacją, urbanistyki, a także ochrony środowiska w oparciu o zrównoważony rozwój.

Jedną z dysfunkcji, jaka występuje w Paryżu jest szeroko pojęte zagadnienie komunikacji. Centrum posiada ciasną, ośmiopasmową obwodnicę o długości 35 km, która dzieli miasto na centrum i obszary poza – przedmieścia. Uniemożliwia ona rozrastanie się struktury na zewnątrz.

Śródmieście jest bardzo dobrze skomunikowane siecią metra, natomiast linie szybkiej kolejki RER, łączące peryferie, są niedoinwestowane i zatłoczone. Patrząc na plan komunikacji zbiorowej, dostrzec można, iż wszystkie ważniejsze trakty transportu publicznego biegną do centrum, gdzie dopiero wtedy można przesiąść się na inną linię. Układ koncentryczny nie posiada połączeń dookoła (obwodowych), co ma swoje konsekwencje. Chcąc przemieścić się do innego miejsca musimy zawsze pojechać najpierw do centrum, co często bywa znacznie dłuższą drogą. Uciążliwość ta staje się poważna i złożona w odniesieniu do codziennej migracji ludności (do pracy, szkoły, rekreacji lub miejsc o innej funkcji). Mieszkańcy są przyzwyczajeni i chętnie korzystają ze środków publicznego transportu. Spędzają jednak znaczną część dnia jadąc z jednego miejsca w inne. W konsekwencji większość ludzi przebywa cały dzień poza domem czy mieszkaniem, które służą jedynie funkcji sypialnej, co wpływa na styl i sposób życia w aglomeracji.

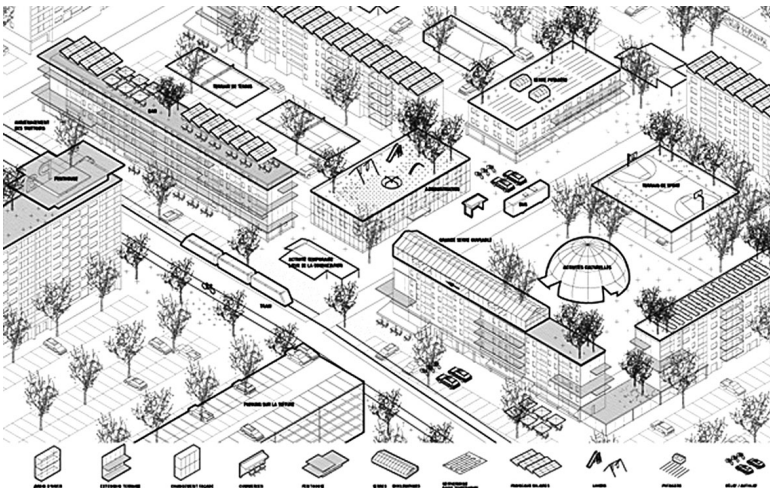
Wydawać by się mogło, iż prostym rozwiązaniem byłaby zmiana miejsca zamieszkania, ale nie jest tak do końca. Nie wszystkie dzielnice oferują porównywalny standard mieszkania i (poczucia) bezpieczeństwa. Istnieje wiele kontrastów na tle socjologicznym. W strukturze znajdują się zarówno zaniedbane suburbia, które zamieszkują różne grupy etniczne, w których dochodziło do zamieszek, jak i zadbane dzielnice o wysokim standardzie życia i cenach nieruchomości porównywalnych ze śródmieściem.

Usprawnienie publicznej komunikacji jest kluczowym zagadnieniem funkcjonowania każdego miasta i może jednocześnie przynieść wiele oszczędności związanych ze zużyciem energii i czasem podróży.

Poniżej zamieszczona została krótka charakterystyka projektów zaprezentowanych przez dziesięć zespołów:

Portzamparc – proponuje nowy system naziemnego transportu publicznego położonego ponad poziomem obwodnicy w kształcie pierścienia okružającego centrum. Dwadzieścia nowych stacji uzupełniłoby wystarczająco istniejący system oraz usprawniłoby ruch pomiędzy lotniskami oraz *sypialniami Paryża*. Pozwoliłoby to w przyszłości na ograniczenie zbędnego ruchu przez środek miasta. Projekt uwzględnia także budowę nowego dworca kolei TGV oraz lokację dzielnicy biznesowo-mieszkalnej, co skutkowałoby otwarciem się na metropolię i szybkim połączeniem z Londynem, Brukselą czy Frankfurtem.

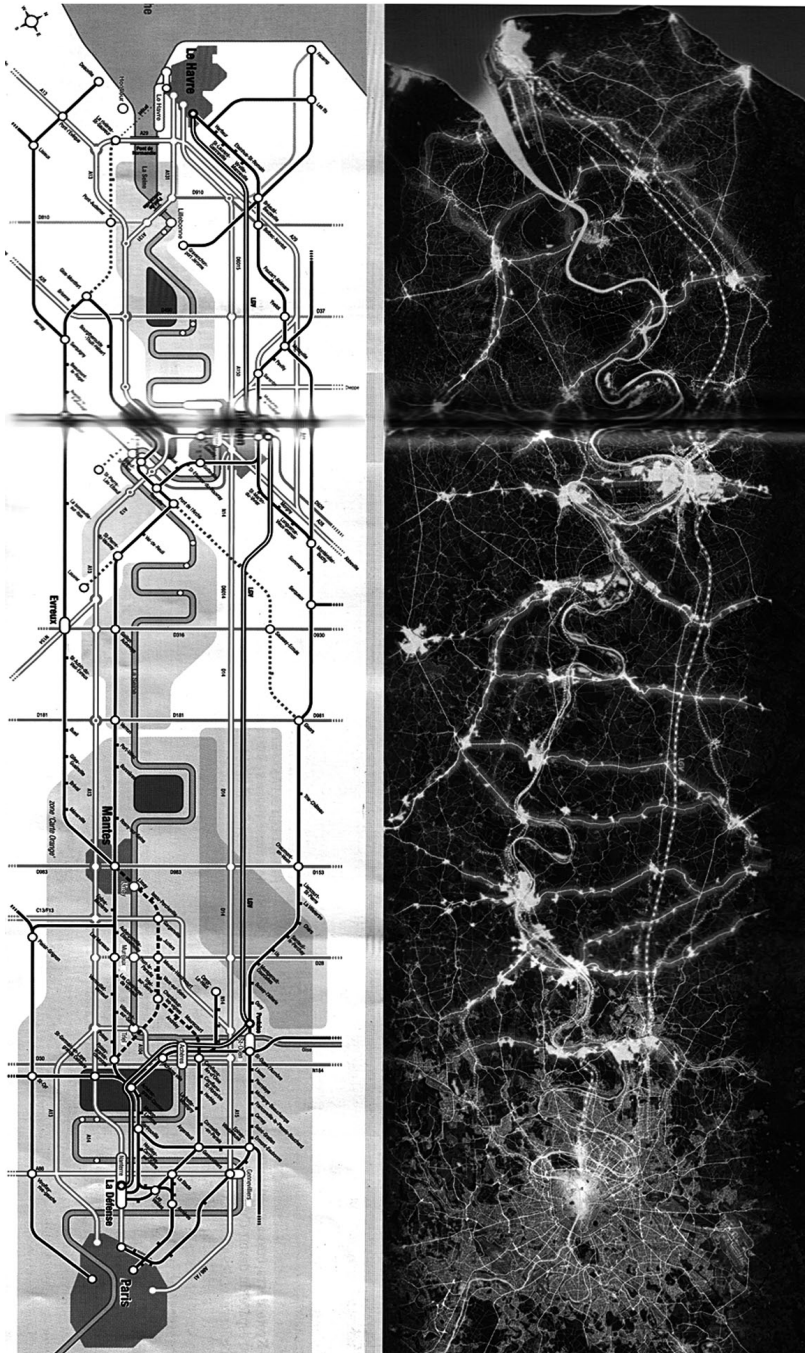
Nouvel Cantal-Dupart Duthilleu (rys. 1) skupił się na tematyce osiedli mieszkaniowych i uzupełnieniu struktury urbanistycznej o brakujące funkcje w celu ograniczenia zbędnej komunikacji z innymi częściami miasta. Idea przeciwstawia się radykalnym zmianom i wyburzeniom na rzecz drobnych działań punktowych polegających na uzupełnianiu istniejącej tkanki o brakujące elementy odpowiednio do zapotrzebowania. Pomysł zbudowania wokół portu Gennevilliers ekomiasta oraz *Hotspotów* w odpowiedzi na przyszłe potrzeby: mieszkania, biura, sklepy, usługi. Nasylenie brakującą funkcją obszarów zamieszkania zbiorowego skutkowałoby powstaniem jednorodnej struktury i osłabieniu natężenia komunikacji.



Rys. 1. Projekt: *Nouvel-Cantal Dupart Duthilleu*

Fig. 1. Design: *Nouvel-Cantal Dupart Duthilleu*

Grumbach (rys. 2–3) zaproponował wizję metropolii rozciągającej się wzdłuż Sekwany aż po Rouen i Hawr (w stronę portu). Główne arterie komunikacyjne biegnęłyby równoległe do rzeki, a miasto rozwijałoby się w kierunkach prostopadłych z otwarciem na krajobraz. Szybka kolej TGV umożliwiałaby transport w rozległym obszarze pomiędzy lokalnymi centrami w stosunkowo krótkim czasie.



Rys. 2–3. Projekt: *Grumbach*

Fig. 2–3. Design: *Grumbach*

Castro Denisof Casi proponuje wprowadzenie 6 stacji kolei TGV kończących swój bieg na obrzeżach miasta. W połączeniu z pętlą szybkiego automatycznego metra powinna usprawnić połączenie regionu z metropolią. Projekt przewiduje także rewitalizację terenów pozyskanych poprzez przeniesienie jeszcze dalej na zewnątrz funkcji przemysłowych i zamianę zdegradowanych obszarów na miasta ogrody (parki ogrody) w otoczeniu wieżowców, na wzór nowojorskiego Central Parku.

Secchi-Vigano przedstawił ideę opartą na priorytecie wody i różnorodność biologicznej. Pomysł polegał na przebudowie portów rzecznych i stworzeniu nowych relacji miasta z wodą. Tereny nad Sekwaną przeznaczono na parki, pozostawiając tu celowo podmokłe i bagienne obszary, by zachować środowisko sprzyjające utrzymaniu w szerokim zakresie bioróżnorodności fauny i flory. Rewitalizacja podmokłych terenów przemysłowych polegać miałyby na umiejscowieniu na ich obszarze funkcji mieszkalnej, wyniesionej nad teren na palach, aby zapobiec negatywnym wpływom rzeki.

Lion Group Descartes za priorytet stawia optymalizację struktur już istniejących. *Transport wpływa na mobilność*. Komunikacja podzielona zostałaby na strategiczne segmenty odpowiedzialne za funkcjonowanie konkretnych obszarów i struktur. Projektanci dążą do zamiany głównych arterii komunikacyjnych na szerokie bulwary z zabudową mieszkaniowo-usługową, które stałyby się idealnym miejscem do spacerów i zakupów, redukując przy tym obciążenie komunikacji publicznej. Ograniczenia prędkości dla samochodów 50 i 70 km/h mają sprzyjać pieszym i obniżyć poziom hałasu.

Rogers Stirk Harbour (rys. 5–6) zaproponował przykrycie infrastruktury kolejowej łączącej suburbia z centrum liniowymi parkami zielonym z nową zabudową w formie wież mieszkalnych, które wcinają się w istniejącą i gęstą tkankę miejską. Wszystkie funkcje techniczne umiejscowiono pod powierzchnią ziemi. Transformacja 400 km² obszaru miasta polega głównie na powiększeniu powierzchni biologicznie czynnej i stworzeniu zrównoważonego i przyjaznego środowiska zamieszkania. Wzbogacenie śródmieścia w zielen, transformacja znacznej części ulic na rzecz ciągów rowerowych, redukcja spalin to działania mające na celu poprawę komfortu życia w obszarach ścisłego centrum miasta, tak by stały się bardziej atrakcyjne do zamieszkania niż przedmieścia.

AUC Team oparł swój koncept na działaniu we wszystkich skalach (makro i mikro). Dla obszarów biednych i zapomnianych należałoby stworzyć nową wartość ekonomiczną i kulturalną, która podniosłaby ich atrakcyjność. Idea wyglądu przyszłej metropolii nie wyklucza występowania formy domu z ogrodem, który jest silnie zakorzeniony w tradycjach miejskich.

MVRDV (rys. 4) przedstawia ideę Paryża bardzo zwartej i intensywnie zabudowanego. Ponieważ nie jest możliwe ciągle powiększanie powierzchni parków i lasów w centrum miasta, należałoby umożliwić takie działania na peryferiach, gdzie ich wykorzystanie będzie lepsze. Koncepcja opiera się na budowie wielu wieżowców wokół istniejącej obwodnicy, tworzących wyraźną granicę pomiędzy śródmieściem a resztą metropolii. Tereny nadbrzeżne zostały określone jako obszary o wysokim potencjale rozwoju, toteż powinny zapewniać komfort dla większej liczby mieszkańców. Autorzy przewidują w tych miejscach punktowe akcenty wysokich i reprezentacyjnych form budynków.

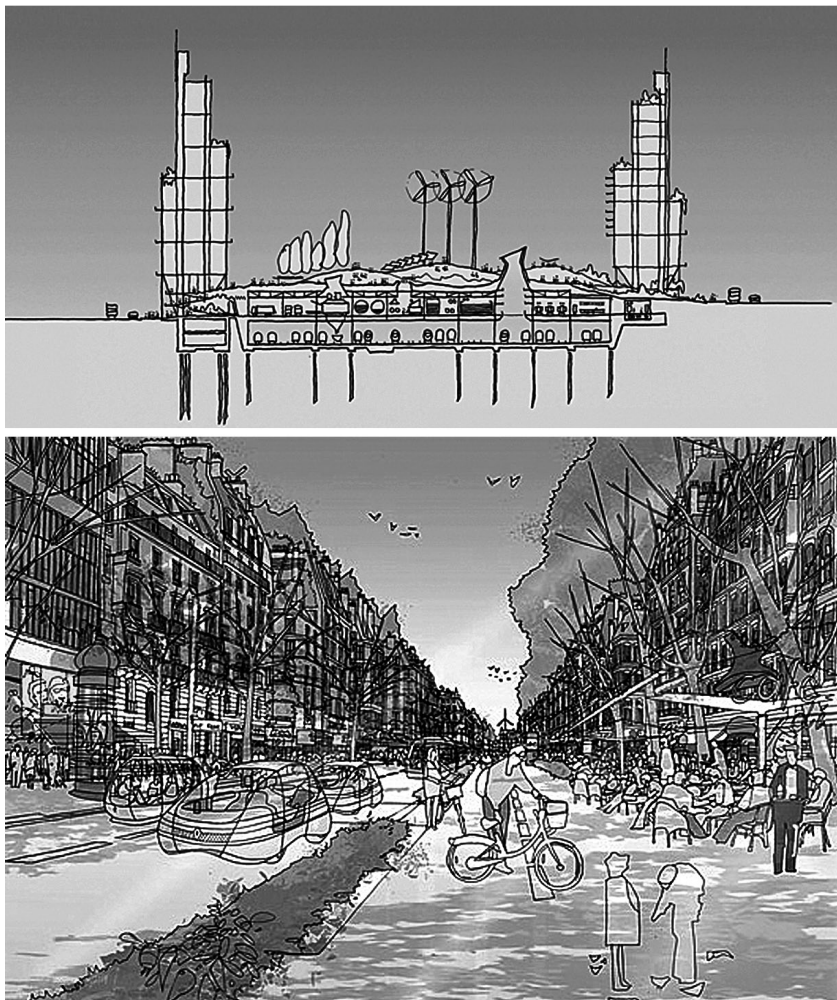
LIN proponuje sposób transformacji Montesson (Yvelines), przedstawiając model *miejskiego rolnictwa*. Rygorystycznie i ortogonalnie uporządkowane działki rolne przecięte rozdzieliłyby ciąg mieszkalno-usługowy niczym ulica handlowa, a rozprzestrzenianie zabudowy ograniczyć miałyby wyraźna w swej formie linia.

Zaprezentowane projekty są dalece zaawansowanymi wizjami, ale także odpowiedzią na diagnozę miasta. Rozwiązanie problemów związanych z niepoprawnie funkcjonującą komunikacją (publiczną i indywidualną) pozwoli w przyszłości na wiele oszczędności w wymiarze miasta i jednostki. Kategoryzacja, segregacja i dekoncentracja układu głównych arterii usprawni ich działanie. Przemieszczanie się w przestrzeni urbanistycznej spowodowane jest przede wszystkim potrzebą dotarcia do miejsca o innej funkcji:

Rys. 4. Projekt: *MVRDV*Fig. 4. Design: *MVRDV*

praca, dom, sklep, usługi itp. Mieszkańcy spędzają znaczną część dnia w drodze do celu. Jeśli natomiast istniałaby szansa na zlokalizowanie brakującego elementu struktury w najbliższym sąsiedztwie (jak proponuje Jean Nouvel), pozwoliłoby to na największe oszczędności i redukcje problemów związanych z transportem. Podobnie, ujednolicając standardy życia w różnych dzielnicach, zmiana miejsca zamieszkania (o tym samym standardzie życia i bez rezygnacji np. z dostępu do obiektów i urządzeń miejskich) nie będzie tak problematyczna jak dziś. Heterogeniczność (zróżnicowanie) struktury funkcji w obrębie dzielnicy prowadzi w konsekwencji do powstania układu homogenicznej struktury (melanż), patrząc w kontekście całej metropolii. Różnice pomiędzy rejonami miasta uległyby zatarciu. Oszczędności wynikające z redukcji transportu obniżają koszty zużycia i produkcji energii oraz stopień emisji gazów cieplarnianych do otoczenia. Proekologiczne rozwiązanie nie powinny opierać się jedynie na oddolnych inicjatywach mieszkańców, ale także na realizowaniu określonej polityki przez państwa i władze samorządowe w zakresie rozwiązań strukturalnych i systemowych.

Wystawa zaprezentowała wiele pomysłów dotyczących funkcjonowania Paryża jako metropolii przyszłości. Wszyscy autorzy idei podejmują próbę zmierzenia się z najważniejszymi problemami, jakie dotyczą większości współczesnych miast. Sprawna komunikacja i przyjazne środowisko życia wydają się być kluczowe w tworzeniu idealnego miasta. W ślad za publiczną debatą o przyszłości metropolii widoczne są działania legislacyjne władz (Zgromadzenia Narodowego). Powstał projekt ustawy o Wielkim Paryżu, która w swym zakresie obejmuje wszystkie priorytetowe działania zmierzające do poprawy funkcjonowania miasta, m.in. usprawnienie komunikacji zbiorowej. Planowany termin rozpoczęcia prac związanych z budową podwójnej pętli automatycznej linii metra to rok 2012. Władze lokalne w drodze debat i wystaw publicznych informują i konsultują z mieszkańcami, jak ma wyglądać i funkcjonować ich wspólne miasto w imię dobrze rozumianego interesu obu stron.



Rys. 5–6. Projekt Rogers Stirk Harbour

Fig. 5–6. Design: Rogers Stirk Harbour

Literatura

- [1] *Wielka dyskusja o wielkim Paryżu*, „Architektura & Biznes” 10/2009, s. 30-31
- [2] <http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/article-dossier-actualites/692546-l-assemblee-nationale-adopte-le-projet-de-loi-sur-le-grand-paris>
- [3] <http://www.lemoniteur.fr/155-projets/article-dossier-actualites/700400-le-grand-paris-comme-un-nouveau-new-york>
- [4] <http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/article-dossier-actualites/695072-grand-paris-trois-architectes-charges-de-l-amenagement-de-paris-le-bourget>
- [5] <http://www.lemoniteur.fr/147-transport-et-infrastructures/article-dossier-actualites/700225-grand-paris-le-projet-arc-express-pourrait-etre-rejete>
- [6] http://translate.googleusercontent.com/translate_c?hl=pl&ie=UTF-8&sl=fr&tl=pl&u=http://www.senat.fr/rap/109-366/109-366.html&prev=_t&rurl=translate.google.pl&usg=ALkJrhihY0fbUula4JIP1Y5s_0Xh4fW6_w