

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování



PLÁN GRAND PARIS

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Bakalant: Barbora Langpaulová

2018

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Barbora Langpaulová

Územní plánování

Název práce

Plán Grand Paris

Název anglicky

Plan Grand Paris

Cíle práce

V roce 2007 vznikl plán "Grand Paris" pro pařížský region (popsáno v Theresa Enright: The Making of Grand Paris) s cílem vytvořit sociálně soudržný metropolitní region. Plán je komplexní, zahrnuje řadu směrů rozvoje. Studentka popíše jednotlivé směry, následně si jeden směr vybere a kriticky jej zhodnotí. Za kritické zhodnocení považujeme zhodnocení v souvislostech:

- vývoje plánování v Paříži a
- současných trendů v plánování.

Metodika

Literární rešerše, rešerše plánů.

1. Popis plánu Grand Paris.

2. Popis plánů, které plánu Grand Paris předcházely:

1913 – poprvé byl oficiálně použit termín "Grand Paris" v reportu

Komise pro rozvoj Paříže od architekta Louis Bonnier,

1919, "Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, PAEE",

1934 plánem regionu, "Plan d'Aménagement de la Région Parisienne, PARP",

1965, plán "Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme

de la région de Paris "SDAURP".

3. Popis současných trendů v plánování souvisejících s vybraným směrem plánu Grand Paris.

4. Zhodnocení vybraného směru plánu Grand Paris.

Doporučený rozsah práce

cca 30 stran

Klíčová slova

územní plán, Grand Paris, Paříž

Doporučené zdroje informací

Bilas C., 2008: Paris, carnets d'un flâneur. Parigramme, Paris
FŽP, 2017: Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP. Nařízení děkana č. 02/2017.
Hrůza J., 2014: Svět měst. Academia, Praha, s. 712.
Janata M., 2016: Velkoměsta v 19. a 20. století – křížovatky změn. Archa, Zlín
Olsen D.J., 1986: The city as a work of art. Yale University Press. New Haven
Stejskalová L., 2014: Myslet město. VŠUP, Praha

Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 16. 3. 2018

doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 18. 3. 2018

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 11. 04. 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením paní Ing. arch. Vladky Kirschner, Ph.D. Uvedla jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

Prohlašuji, že tištěná verze se shoduje s verzí odevzdanou přes Univerzitní informační systém.

V Praze 25. 4. 2018

.....

Poděkování:

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí mé bakalářské práce Ing. arch. Vladce Kirschner, Ph.D. za odbornou pomoc, trpělivost a vedení při vypracování této bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat mé rodině a blízkým za podporu po celou dobu studia.

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá rozbořem plánu Grand Paris. Jedná se o plán rozšíření Paříže a její aglomerace s cílem vytvořit hospodářsky a sociálně soudržný region. Práce popisuje cíle plánu a jeho nástroje, kterými chce dosáhnout stanovených cílů. K tomuto rozboru byly použity především oficiální dokumenty, které byly vydané k plánu Grand Paris. Jsou zde popsány také vybrané historické plány Paříže, na něž plán Grand Paris navazuje a dále současné trendy územního plánování měst. Plán obsahuje několik oblastí rozvoje, jež jsou v práci definovány. Následně je zde podrobněji zpracován rozbor rozvojové oblasti metropole, Paris Ouest La Défense, který je poté kriticky vyhodnocen v rámci kontextu vývoje plánování v Paříži a v rámci současných trendů plánování měst.

Klíčová slova:

územní plán, Grand Paris, Paříž

Abstract

The bachelor thesis deals with the analysis of the Grand Paris plan. This is a plan to expand Paris and its agglomerations to create an economically and socially cohesive region. The thesis describes the objectives of the plan and its tools for achieving the goals set. In particular, the official documents that were issued for the Grand Paris plan were used for this analysis. There are also described some of Paris's historic plans for which the Grand Paris Plan is being followed up, as well as current city planning trends. The plan contains several development areas that are defined in the work. Subsequently, the analysis of the development area of the metropolis, Paris Ouest La Défense, is then elaborated, which is then critically evaluated in the context of the planning developments in Paris and current urban planning trends.

Keywords:

spatial plan, Grand Paris, Paris

Obsah

1. Úvod.....	8
2. Cíle práce	8
3. Metodika.....	8
4. Literární rešerše	9
4.1 Historie	9
5. Současný plán Grand Paris	12
5.1 Členění území	12
5.2 Plán Grand Paris	13
5.2.1 Inovace a výzkum v Saclay	15
5.2.2 Centrum Mezinárodní výměny a událostí v Roissy	15
5.2.3 Centrum zdraví Villejuif-Evry.....	16
5.2.4 Centrum tvorby v Saint-Denis	16
5.2.5 Centrum financí v La Défense	17
5.2.6 Centrum aeronautiky v okolí města Bourget	17
5.2.7 Oblast udržitelného rozvoje v okolí univerzitního města Descartes....	18
5.3 Smlouvy o územním rozvoji	18
6. Popis současných trendů v územním plánování	18
7. Oblast rozvoje Paris Ouest La Défense	20
7.1 Historický vývoj oblasti.....	21
7.2 Paris Ouest La défense – CDT	22
7.2.1 Seine Défense.....	22
7.2.2 La Defense Ouest - Les Deux Seine.....	23
7.3 Rozvojový plán Paris Ouest La Défense.....	23
8. Kritické zhodnocení	26
9. Závěr	28
10. Zdroje.....	29
11. Seznam obrázků	31

1. Úvod

Plán Grand Paris je plánem rozvoje a propojení Paříže a její aglomerace s cílem vytvořit sociálně a hospodářsky soudržný a spolupracující metropolitní region. Plán zahrnuje různé oblasti rozvoje, řeší dopravní propojení pařížské aglomerace, a to nejen výstavbou nové sítě automatického metra Grand Paris Express. Zabývá se udržitelným rozvojem, vzděláváním, hospodářstvím, ale také vytvořením kvalitního prostředí pro zdejší obyvatele.

2. Cíle práce

Cílem bakalářské práce je popsání plánu Grand Paris, historických plánů, na něž navazuje, jeho cílů a směrů rozvoje a následné kritické zhodnocení vybrané oblasti rozvoje. Rozvoj ve vybrané oblasti bude detailněji rozebrán a následně zhodnocen v souvislostech s historickým kontextem vývoje plánování v Paříži a jejím okolím a také v rámci současných trendů v plánování.

3. Metodika

Formou literární rešerše jsem nastudovala problematiku plánu Grand Paris a vybraných plánů, jež mu předcházely. Seznámila jsem se s oblastmi rozvoje, které plán vymezuje, ty stručně popsala a následně si vybrala jednu oblast rozvoje. Vybranou oblastí je jedna z nově vytvořených oblastí metropole, Paris Ouest La Défense, která se zaměřuje na rozvoj v rámci financí a ekonomického rozvoje. Nastudovala jsem plán rozvoje této oblasti a následně ho zhodnotila v kontextu s historickým vývojem v Paříži a současnými trendy v plánování. Literární rešerše současného plánu Grand Paris vychází převážně z oficiálních dokumentů vydaných k tomuto rozsáhlému projektu.

4. Literární rešerše

4.1 Historie

V roce 1911 byla prefektem departementu Seine Marcelem Delanney vytvořena Komise pro rozšíření Paříže. Hlavními aktéry komise byl architekt Louis Bonnier a historik Marcel Poëte. Komise pracovala na plánování v měřítku celého departementu Seine¹, který zahrnoval Paříž a 80 okolních obcí. Po dvou letech průzkumů a analyzování území byl v roce 1913 představen předběžný projekt rozšíření a rozvoje Paříže. Již tehdy byl použit termín Grand Paris. Projekt obecně navrhoval organizaci departementu Seine, především řešil vznik nových silničních spojení o minimální šířce 18 m a také vznik sítí rozsáhlých krajinářsky upravených promenád propojující atraktivní místa departementu. Roku 1919 tento projekt podpořil zákon Cornudet, který zřídil Vyšší komisi pro plánování a rozvoj měst (*Commission supérieure des plans d'extension et d'aménagement*). Zároveň také požadoval, aby obce s více než 10 000 obyvateli pořídily do tří let vlastní plán rozvoje, zkrášlení a expanze (*Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension*). Pro koordinaci vzniku PAEE 81 příměstských obcí kolem Paříže vzniklo Ředitelství pro rozšíření Paříže (*Direction de l'extension de Paris*). Mimo to zahajuje generální rada departementu Seine a rada města Paříže soutěž o rozšíření Paříže a rozvoje pařížského regionu. Soutěž vyhrál tým tří urbanistů. Byli jimi Roger Henri Expert, Louis Solier a Léon Jeussely. Jejich plán řešil oblast přesahující departement Seine, byly do něj zahrnuty i významné krajinné oblasti jako např. údolí Chevreuse na jihozápadě od Paříže, či les Saint Germain na západě. (Bellanger E., 2013)

Z retrospektivy je patrné, že již v roce 1913 byla nastíněna myšlenka plánování města i s jeho přílehlými obcemi. Nezbytná vzájemná podpora mezi Paříží a okolními městy, jakožto partnery a zdroji dodávek surovin, či zboží, fungovala již tehdy po několik staletí. (Bellanger E., 2013)

V roce 1928 vznikl tzv. Vyšší výbor pro plánování a organizaci pařížského regionu. (CSAORP - *Comité supérieur pour l'aménagement et l'organisation de la région parisienne*), který zadal vytvoření nového plánu rozvoje v Paříži a okolí. Týmy sestavené kolem městského architekta Henriho Prosta a stavebního inženýra

¹ bývalý francouzský departement, který byl zrušen 1. 1. 1968 na základě zákona o reorganizaci pařížského regionu. Odpovídá území dnešní Paříže a většinovými částmi tří přílehlajících departementů Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis a Val-de-Marne

Raoula Dautryho pracovaly na aktualizaci map departementu Seine a plánovaly jeho nové členění. Henri Prost byl vedoucím tohoto projektu, a tak je projekt někdy nazýván *Plan Prost*. Zúčastnil se ho také M. Jayot, generální ředitel dopravy, technické služby města Paříž, či geografická služba armády, která umožnila vznik leteckých snímků a tím i vznik přesnější mapy pařížského regionu. (Blain C., 2014) Zákon ze dne 14. 5. 1932 dal komisi lhůtu jeden rok na dokončení plánu rozvoje pařížského regionu, v okruhu 35 km od Paříže. Z důvodů, jako byly technické, či finanční problémy, se však dokončení plánu protáhlo o další rok. Byl tedy představen v květnu 1934. *Le Plan d'aménagement de la région parisienne* (PARP) je prvním oficiálním dokumentem územního plánování, který řeší město Paříž i s jeho okolím. Plán zahrnoval mapu v měřítku 1:50 000, sedm stran popisu k mapě a třicet stran týkajících se věcných břemen. (Eyclopédie DD)

Plán, který stavěl především na decentralizaci a sdíleného systému řízení, byl založen na tzv. Republikánské solidaritě, která *...byla založená na pomoci a nápravných opatření ze strany státu pro departement Seine a jednotlivá města a jejich meziměstské a meziresortní instituce. Navíc tato solidarita v měřítku tehdejšího plánu Grand Paris byla velmi efektivní, protože realizované projekty byly ze tří čtvrtin financovány pařížskými daňovými poplatníky, hlavními přispěvateli do resortního rozpočtu.* (Bellanger E., 2013)

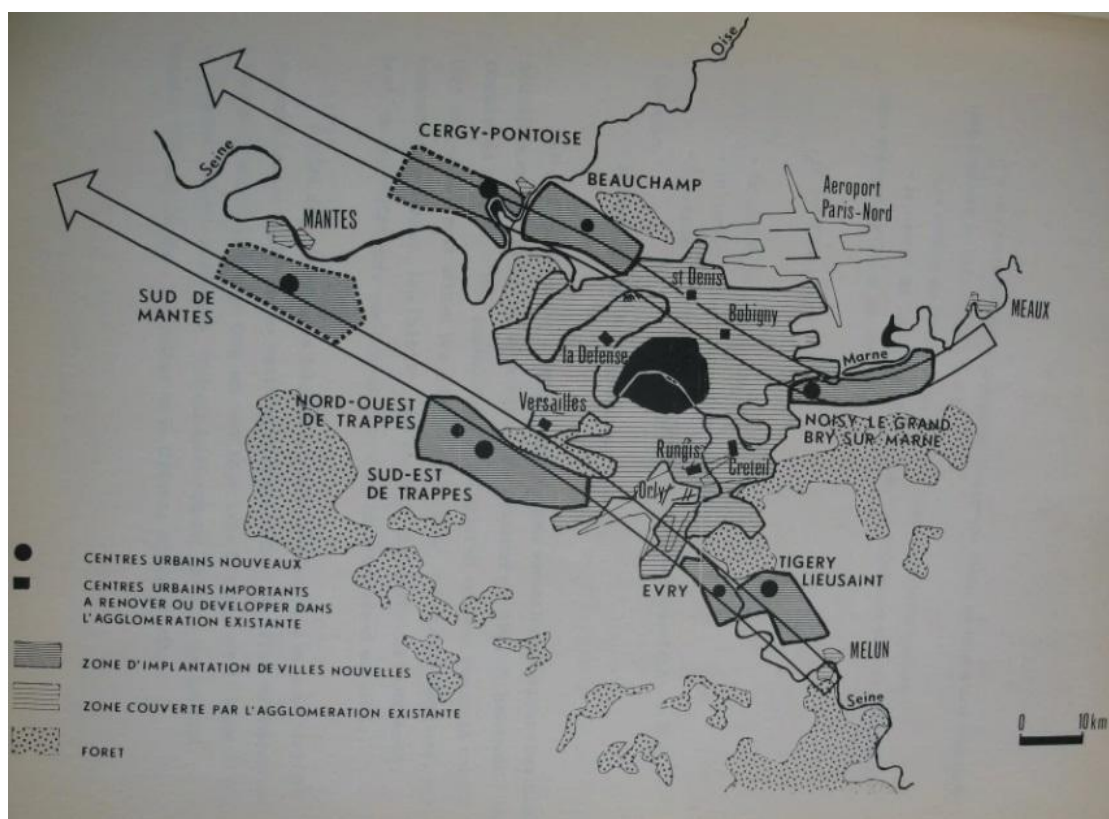
Plán Prost navrhl podrobná stavební pravidla a principy využití území. Průzkumem se například z celkem 75 000 ha nezastavěných ploch, vybraly lokality, které měly být zachovány jako chráněné oblasti. Plán dbal na zachování venkovské krajiny a ochranu přírody. Avšak největší pozornost byla věnována silniční automobilové dopravě. Naplánována byla rozsáhlá silniční síť napříč celým pařížským regionem. Veřejná doprava neměla v projektu mnoho prostoru, automobil byl v té době prioritou. Avšak v roce 1938 zmizela řada tramvajových linek v Paříži a tramvajové linky začaly propojovat předměstí s Paříží. (Bellanger E., 2013)

Přestože hranice rozvojové oblasti překročily hranice departementu Seine, území tzv. plus grand Paris (větší Paříž) nebylo politicky uznáno a to je označováno za velké zdržení rozvoje pařížského regionu. Projektu je také vytýkáno, že neřešil problematiku Paříže, ale pouze jejího okolí, zatímco hlavní město se potýkalo dlouhodobě s problémy jako např. chátrání starých čtvrtí. (Dellus J., 2009)

Realizaci plánu však narušil nástup druhé světové války v roce 1938. Po druhé světové válce se již nedalo navázat na Plán Prost z důvodu pokročení doby a změny situace ve společnosti způsobené válkou. Po vzpamatování se z válečné

doby bylo třeba začít s plánováním pařížského regionu od počátku. Mnoho let prováděli sociologové, stavební inženýři, ekonomové, historici a další specialisté průzkumy a analýzy území Paříže a její aglomerace. Vzhledem k velikosti území a množství různě zaměřených výzkumů toto zkoumání umožnilo vznik dalšího úspěšného plánu až v roce 1965. Do té doby vzniklo pár pokusů o urbanistické plány, avšak nebyly úspěšné. Na základě důkladné znalosti městské struktury stávající aglomerace vznikl nový vládní plán *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris - SDAURP*. (Bellanger E., 2013)

Mezi hlavní cíle plánu patřilo zastavení nedostatku stavebních pozemků, zachování jednoty velké aglomerace a zachovat co nejvíce zelených ploch a kvalitních přírodních lokalit. Plán preferuje rozšíření urbanizované zóny pouze podél jasně definovaných os. Mezi osami měly zůstat otevřené prostory, které měly být chráněny před jakoukoli urbanizací. Byly vytvořeny osy rozvoje, na nichž došlo k rozšíření obcí, silničních sítí, či železnice. Obrázek č. 1 znázorňuje šipkami rozvojové osy kolem Paříže, která je vyznačena černou plochou.



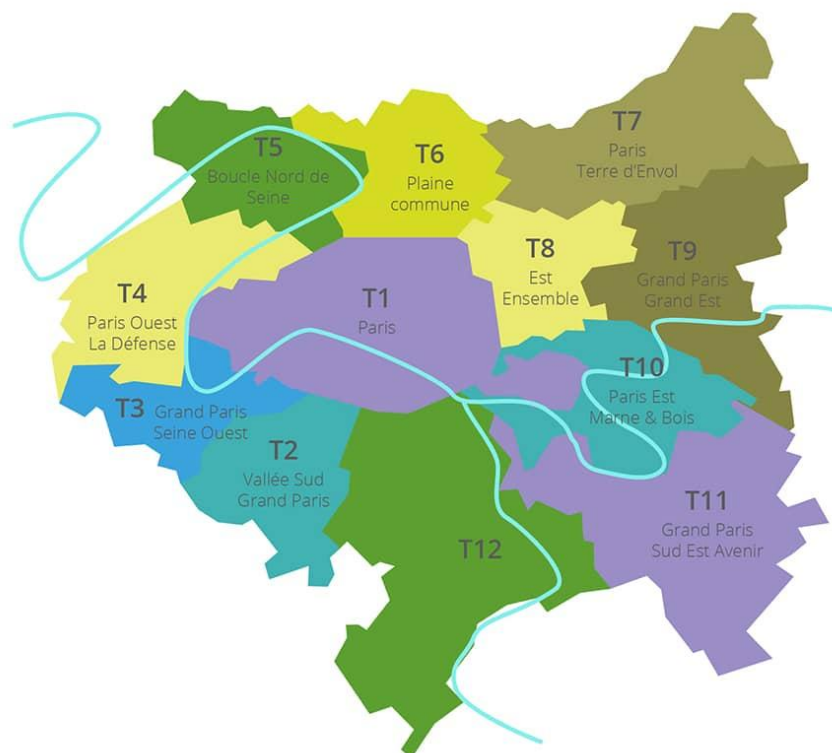
Obrázek č. 1 – Rozvojové osy (zdroj: Routes wikia)

5. Současný plán Grand Paris

5.1 Členění území

Francie se dělí na 18 regionů, z toho se 12 regionů nachází na evropské pevnině. Každý region pak tvoří departementy. Plán Grand Paris se týká regionu Île-de-France, který se nachází severně od středu Francie. Se svou rozlohou 12 011 km² patří mezi nejmenší regiony, pokrývá zhruba 2% francouzského území. Avšak co se týče počtu obyvatel, řadí se se svými více než 12 miliony obyvatel (tj. cca 18% francouzské populace) na první příčku. (Région Île-de-France official) Region Île-de-France se dále dělí na 8 departementů včetně departementu hlavního města. Mimo departement Paris mezi ně patří také departementy Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis a Val-de-Marne, které obklopují hlavní město, a proto jsou někdy označovány jako *la petite couronne* (malý prsteneček). Tyto departementy jsou dále obklopeny ještě čtyřmi dalšími, které se označují jako *la grande couronne* (velký prsteneček). Mezi ně se řadí departement Essonne, Val-de-Marne, Val-d'Oise a Yvelines. (Robert J., 2014)

V rámci realizace plánu Grand Paris vzniklo dne 1. 1. 2016 meziměstské společenství *Métropole du Grand Paris*



Obrázek č. 2 – Oblasti metropole. (Zdroj: Paris Est © Copyright 2017)

. Bylo založeno především z důvodu lepší územní spolupráce mezi obcemi, snižování nerovností mezi departementy a jako prostředek k plnění plánu Grand Paris. Metropole zahrnuje Paříž, všechny obce v departementech malého prstence, šest obcí z departementu Essonne a jednu obec z departementu Val d'Oise. Území tohoto společenství se dělí na celkem 12 oblastí (dále jen oblasti metropole). (Métropole du Grand Paris © 2016) Rozdělení na oblasti metropole je patrné na Obrázku č. 2

5.2 Plán Grand Paris

Zákon č. 2010-597 je věnován samotnému projektu Grand Paris a ten je zde definován takto: *Grand Paris je městský, sociální a hospodářský projekt národního zájmu, který spojuje velká strategická území regionu Ile-de-France, v první řadě Paříž a srdce pařížské aglomerace, a podporuje udržitelný hospodářský rozvoj, solidaritu a vytváření pracovních míst kolem hlavního města. Cílem projektu je snížit sociální, územní a fiskální nerovnosti ve prospěch celého národního území.*² (Zákon č. 2010-597 o Grand Paris)

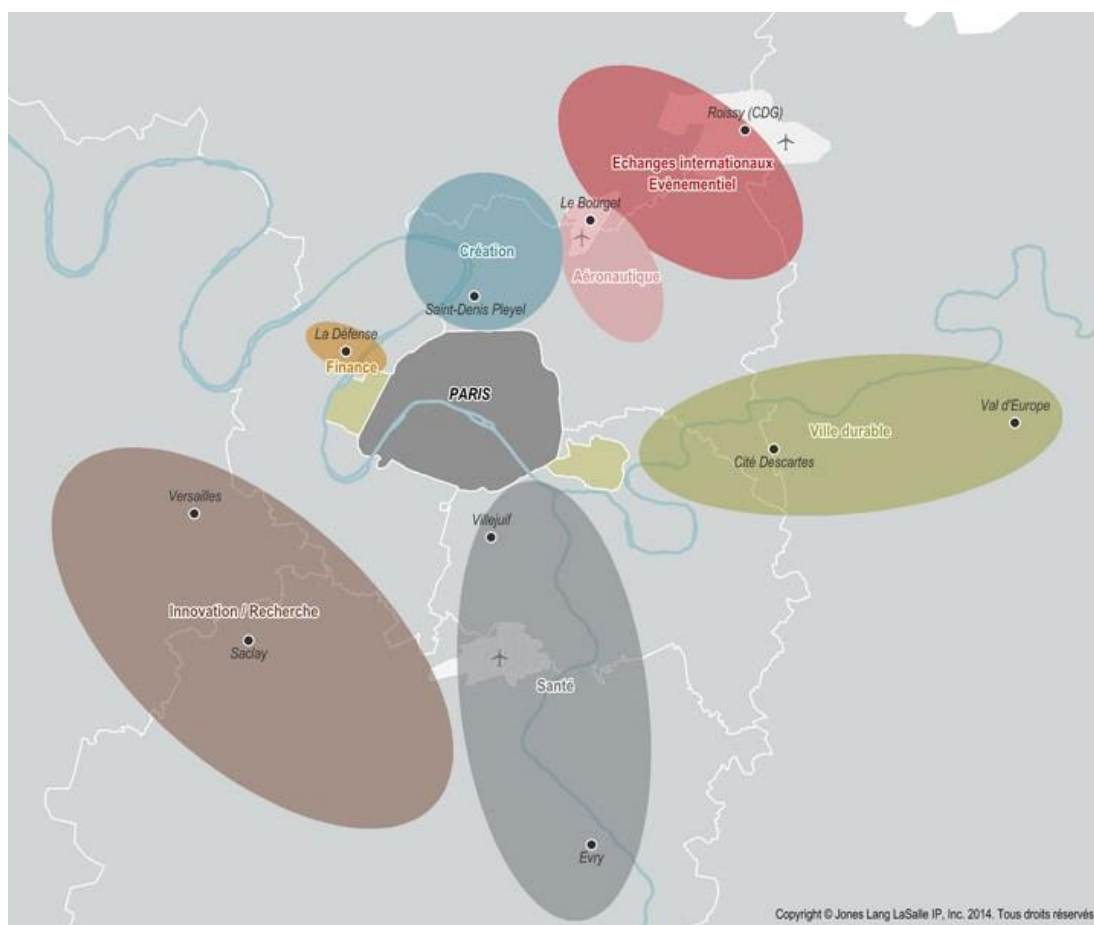
Jako hlavní cíl projektu je tedy uváděn udržitelný rozvoj hospodářství a zaměstnanosti regionu. Plán Grand Paris je projekt městského, sociálního a hospodářského rozvoje, který má spojit Paříž s jejím přilehlým okolím. Tento projekt si klade za cíle především lepší integraci mezi departementy, vytvoření, či posílení městských center, zachování zeleně, zkvalitnění břehů Seiny a jejich přítoků jako spojovacích uzlů města, snížení sociálních a hospodářských rozdílů mezi městem a předměstím a vytvoření atraktivních území pro nové firmy, školy a další. (Grand Paris JLL © 2018)

Součástí plánu je vytvoření sítě hromadné dopravy, která by měla propojovat hlavní hospodářská centra regionu. V plánu je výstavba automatického metra kolem Paříže tzv. Grand Paris Express, která by měla být dokončena v roce 2030. Jedná se o stavbu čtyř nových linek metra a prodloužení dvou stávajících linek s celkem 72

² překlad autorka práce (originální znění: *Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national.*)

novými stanicemi, z nichž se pouze 4 budou nacházet v pařížském departementu. Zbývající stanice budou postaveny za hranicemi města a budou propojovat okolní departementy. Celková délka sítě Grand Paris Express je navržena na 200 km. Tento projekt je realizován společnostmi *Société du Grand Paris* a *Syndicat des transports d'Île-de-France*. Co se týče veřejné dopravy, mimo projekt Grand Paris Express se plánuje také modernizace a prodloužení stávajících tramvajových tratí, či nové propojení pomocí vysokorychlostní vlakové sítě TGV.

Plán Grand Paris také podporuje výzkum, inovace a vývoj průmyslu. Bylo vyznačeno celkem sedm strategických rozvojových oblastí, z nichž se každá orientuje na jiný pól rozvoje: Saclay (inovace a výzkum), Villejuif (zdraví), La Défense (finance), Saint-Denis – Pleyel (kreativita), Roissy (mezinárodní výměna a události), Le Bourget (letectví) a Descartes-Merne-la-Valée (udržitelné město). (Grand Paris JLL © 2018)



Obrázek č. 3 – Strategické rozvojové oblasti, na něž se vztahují póly rozvoje (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.1 Inovace a výzkum v Saclay

Území Saclay Plateau se nachází asi 20 km západně od Paříže v departementech Yvelines a Essonne. Žije zde 650 000 obyvatel v celkem 49 obcích. Nachází se zde vysoké školy, např. obchodní vysoká škola HEC (*École des hautes études commerciales de Paris*), vysoká škola elektrotechnická (*l'École Supérieure d'Electricité*) nebo prestižní vysoká škola polytechnická (*Polytechnique*). Saclay je domovem patnácti významných útvarů zaměřených na výzkum a vývoj, kteří zaměstnávají na 1500 lidí. Neustále roste zájem akademických a vědeckých organizací být součástí této univerzitní a výzkumné oblasti pařížského předměstí. Cílem je soustředit zde 20% francouzského výzkumu a vývoje, 10 500 vědců a 50 000 studentů, kteří zde vytvoří novou populaci pro budoucí univerzitu *Paris-Saclay*. Důvěru v úspěch projektu vložil i prestižní Massachusetts Institute of Technology (MIT), který již v roce 2013 zařadil Saclay mezi osm nejvíce konkurenceschopných celků v oblasti výzkumu a vývoje na světě. (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.2 Centrum Mezinárodní výměny a událostí v Roissy

Oblast kolem letiště Roissy přitahuje rozsáhlé projekty. Již v roce 2013 zde bylo otevřeno obchodní centrum Aéroville, které spojuje hypermarket, dalších 200 obchodů a kino. Plocha celého centra zabírá 84 000 m² a hraničí s letištěm Charles de Gaulle. Ve výstavbě je momentálně mezinárodní kongresové centrum, které bude mít dohromady 75 zasedacích místností pro 5000 účastníků. Toto centrum má být hlavním pilířem dovozu a vývozu s Čínou a místem setkání věnovaným výměně know-how a zboží. Zároveň má být do roku 2019 otevřeno 7 nových hotelů. Dílčím projektem je projekt Aerolians Paris, jehož cílem je vybudování prostoru o výměře 850 000 m². Ten má sloužit primárně jako prostor pro mezinárodní společnosti. Dále je zde plánováno i rozšíření výstaviště Paris-Nord (*Parc des Expositions Paris-Nord Villepinte*), které má být první výstavní plochou o výměře větší než 350 000 m² a sloužit mezinárodním výstavám. Dalším projektem je také například *Europa City*. Jedná se o výstavbu rekreačního areálu, zaměřeného především na zákazníky ze severu Île-de-France, pracovníky letištního komplexu v Roissy a na obyvatele spádové oblasti. Má zde být vystaven zábavní park o rozloze 150 000 m², dále nákupní zóna, hotely a 100 000 m² nových veřejných prostranství. Tento projekt má být dokončen v roce 2025, je však předmětem veřejného šetření, poněvadž se

v rámci nové výstavby zabírají velké plochy úrodné orné půdy. Oblast bude od roku 2024 propojena linkou 17 Grand Paris Express. (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.3 Centrum zdraví Villejuif-Evry

Tato oblast se rozkládá mezi obcemi Villejuif a Evry. Cílem je vytvořit mezinárodní výzkumný areál s rozlohou asi 70 ha pro výzkum a boj proti nemocem, pro něž se stále hledá léčba. Zaměřen však bude především na výzkum rakoviny. Již nyní se v oblasti nachází sedmnáct výzkumných laboratoří Národního centra pro vědecký výzkum (*Centre national de la recherche scientifique*) a čtyři nemocnice. Za páteř oblasti je označován institut *Gustave Roussy*, který je považován za první středisko pro boj s rakovinou v Evropě. (Goustave Roussy - Cancer campus Grand Paris) Výzkum zdraví v této oblasti významně posiluje také středisko *Genopole*, které se specializuje na genetický výzkum a bioterapii. Středisko funguje od roku 1998 a sdružuje více než sedmdesát firem ze sektoru výzkumu zdraví a dvacet jedna výzkumných laboratoří, které jsou situované kolem nemocničního centra na jih od Paříže. Součástí je také vytvoření nové obchodní čtvrti *Cœur d'Orly*, která bude středem osy vedoucí od střediska *Genopole* do institutu *Gustave Roussy*. V obci Orly se nachází mezinárodní letiště, a tak byla vyhodnocena jako vhodná oblast pro vznik obchodní čtvrti. Do roku 2020 zde má vzniknout například kongresové centrum, kanceláře v celkové výměře asi 20 000 m², obchodní plochy a místní služby jako mateřské školy, restaurace, fitness centra apod. Tato čtvrť bude naplňovat pól zdraví jiným způsobem, lze říci spíše ekologickým nežli výzkumným. Budovy budou energeticky úsporné, některé budou vystaveny jako pasivní, budou využívány odpadní vody a do roku 2030 zde má vzniknout nové recyklační centrum. Od projektu čtvrti *Cœur d'Orly* se očekává, že zajistí 10 000 pracovních míst. (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.4 Centrum tvorby v Saint-Denis

Oblast zahrnuje důležitá a ikonická centra jako *Stade de France*, areál společnosti *Société du Grand Paris* a sídla některých velkých francouzských a mezinárodních společností jako je například *Siemens*, *Generali* či *Orange*. V roce 2012 zde byl slavnostně otevřen komplex filmových studií *Cité du Cinéma* podporovaný francouzským režisérem a producentem Luc Bessonem. Komplex

zahrnuje 14 filmových souborů a více než 50 televizních studií, které soupeří s kulturními centry okolních zemí, například s Německem nebo Velkou Británií. Díky ekonomické a demografické dynamice byl také umožněn vznik nákupního centra Millénaire, nebo akademického kampusu Campus Condorcet Paris-Aubervilliers. Dopravně je oblast hustě obsluhována dvěma linkami sítě RER a sedmi stanicemi metra. Přesto se plánuje zavedení linky sítě Grand Paris Express do roku 2023. (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.5 Centrum financí v La Défense

V rámci projektu Grand Paris byla čtvrť La Défense určena jako referenční oblast pro finanční a přidané služby s cílem zviditelnit ji v mezinárodním měřítku. Sídli tu velké francouzské společnosti (např. Total, Axa, EDF,...), ale nachází se zde i společnosti mezinárodní (např. American Express, Philip Morris,...) Od roku 1983 je čtvrť La Défense označena jako oblast národního zájmu. Rozšíření dopravní sítě má pomoci posílení pozice oblasti La Défense na mezinárodní scéně. V roce 2027 by měla oblast obsluhovat i síť Grand Paris Express. (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.6 Centrum aeronautiky v okolí města Bourget

Letiště Le Bourget určuje směr této oblasti k leteckému a obchodnímu ruchu. Avšak napomáhá tomu i umístění Muzea vzdušného prostoru (*Le Musée de l'Air et de l'Espace*), či sídlo letecké společnosti DHL France, která v roce 2013 zřídila své nové sídlo právě zde v oblasti města Bourget. Nachází se tady také výstavní centrum, které každý druhý rok hostí Pařížskou leteckou přehlídku, nejstarší a největší událost věnovanou leteckému průmyslu na světě. Tato rozvojová oblast má být do roku 2023 propojena linkou 16 a do roku 2025 linkou č. 17, jež obě spadají pod síť Grand Paris Express. (Grand Paris JLL © 2018)

5.2.7 Oblast udržitelného rozvoje v okolí univerzitního města Descartes

Cílem zapojení této oblasti do plánu Grand Paris byl vznik udržitelné městské oblasti a výzkum udržitelného rozvoje. Protože se zde nachází univerzitní město a i přes městský charakter oblasti stále zůstává zachována příroda, byla vybrána právě tato oblast. Tato oblast rozvoje má tři hlavní cíle: harmonický rozvoj města i přírody, budování udržitelného města bohatého na hmotné i nehmotné služby a výzkum udržitelnosti měst postavený na znalostech a inovacích. Dnes je oblast sídlem více než 50 výzkumných a vývojových laboratoří, kde pracuje až 1200 vědců specializovaných na udržitelné stavitelství a rozvoj. Oblast je také domovem 18 vysokých škol včetně Pařížské školy urbanismu (*École d'urbanisme de Paris*).

5.3 Smlouvy o územním rozvoji

Na základě tematického vyhranění těchto oblastí rozvoje jsou oblastem metropole přiřazeny jednotlivé smlouvy o územním rozvoji (*Les contrats de développement territorial - CDT*). Smlouvy o územním rozvoji (dále jen smlouvy) jsou prostředkem pro realizaci cílů plánu Grand Paris. Jsou uzavírány mezi státním zástupcem v regionu na jedné straně a obcemi a veřejnými institucemi s převedenými pravomocemi na druhé straně. Každá smlouva se vztahuje k rozvoji daného území, které je souvislé, bez enkláv a je složeno z několika obcí. Smlouvy zahrnují závazky zajistit dané cíle v souladu s cíli udržitelného rozvoje, zejména snižováním emisí skleníkových plynů, výrobou energie z obnovitelných zdrojů, zachování kvality ovzduší, vody a půdy, zachování přírodních zdrojů, biologické rozmanitosti, apod. S ohledem na místní situaci v oblasti bydlení a sociálního bydlení může smlouva stanovit počet bytových jednotek, které mají být postaveny. (Zákon č. 2010-597 o Grand Paris)

6. Popis současných trendů v územním plánování

V rámci IV. kongresu CIAM³ se diskutovalo nad tím, jak dosáhnout funkčního města. Výsledkem se stal dokument označovaný jako Athénská charta. Podle tohoto dokumentu se město dělí na čtyři základní funkce. Jsou jimi bydlení, práce, rekreace a doprava jakožto spojující prvek prvních tří funkcí. Dokument obsahoval požadavky například na omezení vzdálenosti mezi bydlištěm a zaměstnáním,

³ *Congrès International d'Architecture Moderne* – Mezinárodní kongres moderní architektury

zajištění dostatku zelených ploch v každé obytné čtvrti, rozdělení komunikací podle jejich funkcí, či oddělení cest pro chodce a cyklisty od automobilových komunikací. Athénská charta však byla později kritizována především proto, že stavěla na výše zmiňovaných čtyřech funkcích města a to vedlo k tzv. zónování oblastí. Toto funkční dělení města poté způsobilo sociální rozdělení a vznik ghett. (Kirschner V., 2012)

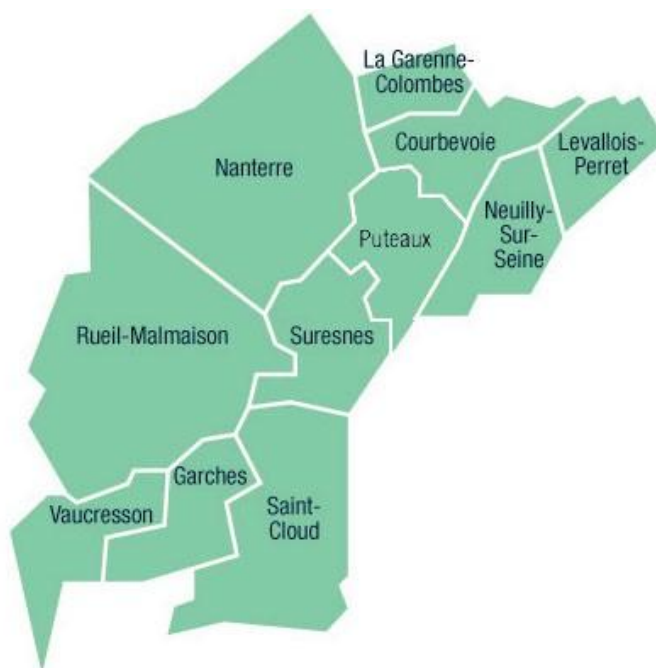
Evropskou komisí byl zpracováván od roku 1994 dokument Evropské perspektivy územního rozvoje (ESDP), který řešil úlohu měst a jejich aglomerací v rámci udržitelného rozvoje. Ministry členských zemí Evropské unie (dále jen EU) zodpovědných za územní plánování a regionální rozvoj byl dokument přijat v roce 1999. Dokument zdůrazňoval důležitost dosažení tří cílů v rámci všech členských zemí EU. Mezi cíle patřila ekonomická a sociální soudržnost, zachování a spravování přírodních zdrojů a kulturního dědictví a vyváženější soutěživost evropského území. (MMR, 2010)

Na dokument ESDP v roce 1998 navázala Nová Athénská charta, která řešila urbanismus především v souvislosti s těmito tématy: podpora konkurenceschopnosti a zaměstnanosti, podpora ekonomické a sociální soudržnosti, zlepšení dopravy a transevropských sítí a podpora udržitelného rozvoje a kvality života. Řeší se zde rostoucí potřeba sociálního bydlení v souvislosti se stárnutím populace a chudých skupin obyvatel. Při plánování je tedy třeba se zaměřit na sociální soudržnost obyvatelstva a omezit segregaci sociálně slabších skupin. Nová Athénská charta také připomíná důležitost ochrany kulturního dědictví a vzdělávání v souvislosti s gramotností a přehledem obyvatel, který mohou uplatnit mimo jiné i při spolurozhodování o rozvoji jejich města. Udržitelný rozvoj je zde považován za jednu z největších výzev pro urbanisty 21. století. Pojednává se zde například o nutnosti snížení emisí, vytváření sítí zelených ploch, šetrné využívání zdrojů energie a již zmíněné ochraně kulturního a přírodního dědictví. Co se ekonomiky týká, předpokládá se konkurence mezi evropskými městy, jež budou usilovat o tvorbu nových pracovních míst a s tím související nátlaky na konkurenceschopnost takovýchto oblastí. V otázce dopravy se řeší stále stoupající využívání individuální automobilové dopravy a s tím související znečišťování ovzduší. Dokument apeluje na potřebu investic do nových forem dopravní infrastruktury, a to zejména do veřejné dopravy, chodníků pro pěší a tras pro cyklistickou dopravu. Dalším řešeným tématem je problematika rozptýlené zástavby na okrajích a předměstích centrálních měst. Je zde zmíněna důležitost subregionálního plánování pro zajištění funkčních vztahů mezi centrem města a jeho okolím, propojených kvalitní veřejnou dopravou. (Athénská charta, 1998)

Nová Athénská charta byla v roce 2003 rozšířena o Vizi pro města ve 21. století, kde se řeší otázky ekonomického, sociálního, environmentálního a urbanistického propojení a zabývá se možnými budoucími trendy rozvoje měst.

7. Oblast rozvoje Paris Ouest La Défense

V rámci společenství *Metropole du Grand Paris* vzniklo dne 1. 1. 2016 celkem dvanáct nových územních oblastí. *Paris Ouest La Défense* (dále jen oblast metropole) je jednou z nich a je označena jako T4⁴ (viz. Obrázek č. 2). Tato oblast se nachází v regionu Île de France, konkrétně patří do departementu Hauts-de-Seine a přiléhá k západní straně Paříže. Tvoří ji celkem 11 obcí (konkrétně obce *Garches*, *Saint-Cloud*, *Vaucresson*, *Nanterre*, *Rueil-Malmaison*, *Suresnes*, *Courbevoie*, *Puteaux*, *La Garenne-Colombes*, *Levallois-Perret* a *Neuilly-sur-Seine*).



Obrázek č. 4 – Oblast Paris Ouest La Défense a její obce
(zdroj: Paris Ouest La Défense (POLD) | Rueil-Malmaison)

V oblasti žije přes 559 000 obyvatel a rozkládá se na ploše 5917 ha. Tato oblast metropole nese název podle obchodní čtvrti La Défense, která se zde nachází. La Défense se nachází severozápadně města Paříž. Je známá především výstavbou výškových budov a je momentálně jedinou čtvrtí Paříže, kde je výstavba

⁴ zkratka pro Le territoire 4 – Oblast 4

nových mrakodrapů povolena. (Horn C., 2014) Tyto objekty slouží převážně jako kancelářské prostory. Dominantou této čtvrti je originální výšková stavba *La Grande Arche* (v překladu Velký oblouk), která byla vystavena v roce 1989 ke 200. výročí Velké francouzské revoluce. La Défense patří se svými 3,5 miliony m² kancelářských prostor mezi přední evropské obchodní čtvrti. Sídli zde významné nadnárodní společnosti, či pobočky velkých investičních bank a velké francouzské i zahraniční skupiny.

7.1 Historický vývoj oblasti

Oblast Paris Ouest La Défense byla jednoznačně ovlivněna vývojem obchodní čtvrti La Défense, jejíž současná podoba je relativně nová. Vývoj byl poháněn poptávkou po kancelářských prostorech po druhé světové válce, v kombinaci s přáním zachovat historický charakter centrální Paříže. Výstavba obchodní čtvrtě se váže také k nepříjemné události. Jedna čtvrtina zastavěného území v obci Puteaux byla kvůli výstavbě výškových budov zbourána. (Horn C., 2014)

Historická osa Paříže přesahující hranice města je strukturou tohoto území. V padesátých letech dvacátého století se v oblasti nacházely především samostatné domy a menší továrny umístěné mezi farmami, přírodními oblastmi a několika vesnicemi, ve kterých žilo asi 7000 lidí. (Horn C., 2014) V letech 1947 – 1973 zažívala Francie silný hospodářský růst a s ním spojené rychle se rozvíjející odvětví služeb. S tím souvisela i rostoucí poptávka po velkých kancelářských prostorech, jejichž výstavba v centrální historické Paříži nebyla žádaná. V tomto období po druhé světové válce s Francie snažila rychle modernizovat města a vypořádat se s novým trendem spotřební společnosti. Potřeba plánování v širším měřítku se projevila díky rychlé výstavbě a silnému vývoji automobilů, který naprosto změnil mobilitu lidí. Kolem roku 1950 se Francie rozhodla pro výstavbu mezinárodní obchodní čtvrti La Défense. O osm let později vznikla státem řízená firma EPADESA, která koupila půdu, postavila veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu a následně pozemky rozprodala investorům. Pokračovala však ve spravování této rychle rostoucí obchodní čtvrti. (Paris La Défense ©, 2018) Cílem bylo shromáždit na jednom místě nový typ výškových budov a vyhnout se stavbě těchto objektů v centru Paříže. Již dříve se uvažovalo o modernizaci a rozšíření města, ale ponechání historického centra ve své podobě. I proto byl již dříve zavrhnut návrh francouzského architekta Le Corbusiera na výstavbu výškových

budov v centru města Paříže. Významné historické budovy měly být zachovány, ale historická struktura města by byla zničena. V roce 1958 byla dokončena první stavba v nové obchodní čtvrti, byla sídlem Centra nových průmyslových odvětví a technologií. Následovala rychlá výstavba dalších budov, ty však již měly výhradně kancelářský charakter. Byl také schválen koncept založený na moderním přístupu oddělení dopravy a pěších, který spočíval v přesunutí dopravní a technické infrastruktury pod velkou pěší plošinu. Nicméně hospodářská krize v roce 1973 zastavila ekonomický růst ve Francii a tím také vývoj v La Défense. Po prvotním překonání krize byl vývoj v této oblasti podpořen výstavbou jednoho z největších obchodních center v Evropě, Les Quatre Temps. Stavěly se nové výškové budovy a čtvrť se rozšiřovala. V 80. letech 20. století se řešila také otázka, zda uzavřít v La Défense historickou osu Paříže, nebo zda ji nechat procházet dále. Dánský architekt Johan Otto von Spreckelsen v té době uspěl s návrhem budovy *La Grande Arche* a nechal osu putovat dále skrz průchozí dominantní budovu. (Horn C., 2014)

Výše zmiňovaný koncept překrytí dopravní infrastruktury plochou pro pěší se uplatnil také na nově vznikajících sídlištích za hranicemi Paříže (např. v obci Bobigny). Avšak tato metoda se neosvědčila. Prostory pod deskou se staly místy nejistoty a pěší plochy se změnily v nepříjemné otevřené betonové prostory. Až do dnešní doby probíhá přestavba těchto míst, dochází k opětovnému vyrovnání terénních úrovní všech typů dopravy.

Tato metropolitní oblast a její vývoj jsou občas nazývány urbanistickým experimentem. Nyní je třeba napravit urbanistické chyby z minulosti, poučit se z nich a zajistit větší rozmanitost oblastí.

7.2 Paris Ouest La défense – CDT

Oblast metropole *Paris Ouest La défense* spadá v rámci projektu Grand Paris pod tematickou oblast věnovanou finančním aktivitám. Týkají se jí dvě smlouvy CDT: *La Defense Ouest - Les Deux Seine* (v překladu: Západní Deféense – dvě Seiny) a *Seine Défense* (v překladu: Seina Deféence).

7.2.1 Seine Défense

Přestože původním záměrem bylo vytvoření jedné smlouvy pro tuto oblast metropole, obce *Puteau* a *Courbevoie*, kterých se tato smlouva týká, si přály

vytvoření smlouvy pouze pro jejich oblasti. K roku 2008 se zde nacházelo 68 000 bytových jednotek, žilo zde 133 000 obyvatel a bylo zde zaměstnáno 175 000 lidí. Nachází se zde koncentrovanější část obchodní čtvrti La Défense, která je v tomto území strategickým pilířem. Mezi hlavní projekty podle smlouvy patří obnova a rekonstrukce kruhového bulváru, která má otevřít tuto uzavřenou čtvrť okolí. Stejně tak se má La Défense otevřít ke břehům Seiny a lépe je zpřístupnit, tzn. neoddělovat řeku od zastavěného území, ale zapojit ji do celku a vytvořit u ní tak charakteristické okolí, které bude součástí tohoto území. Rozvoj tohoto území má podporovat dynamické rozšíření obchodní čtvrti, vyvážený rozvoj bydlení a zlepšit dopravní infrastrukturu, zejména síť veřejné dopravy. V plánu je propojení území pomocí vysokorychlostní tratě TGV a prodloužení tramvajové tratě T2 směrem na sever k *Pont de Bezons*.

7.2.2 La Defense Ouest - Les Deux Seine

Druhá smlouva vztahující se na metropolitní oblast Paris Ouest La Défense se dotýká čtyř obcí, konkrétně jde o obce *La Garenne-Colombes*, *Nanterre*, *Suresnes* a *Rueil-Malmaison*. Tyto obce jsou ovlivněny vývojem čtvrti La Défense v otázce dopravy a dojíždění do zaměstnání, nebo vyváženosti bydlení a zaměstnání. Jedním z cílů je výstavba 3650 bytových jednotek za rok. S tím však nesouhlasí někteří politici, kteří zdůrazňují význam znečištění a věcných břemen, které by se k území vztahovala. Dalším cílem je zvýšit počet obyvatel o 50 000 do 15 let, či udržet míru nezaměstnanosti na 1,89. Lze říci, že obecným cílem je zatraktivnění obchodní čtvrti La Défense a jejího přilehlého okolí⁵ pro další významné mezinárodní společnosti. Tato oblast by měla být jakýmsi motorem metropolitního růstu a napomáhat Paříži ke konkurenceschopnosti. K tomu má přispět i napojení na linku č. 15 Grand Paris Express a později také na linky č. 16 a 18. Tyto linky propojí tyto čtyři obce se čtvrtí La Défense.

7.3 Rozvojový plán Paris Ouest La Défense

Tato metropolitní oblast se řadí na druhé místo, co se počtu obyvatel týká. Na ploše téměř 60 km² zde žije 565 000 obyvatel. Míra zaměstnanosti je zde velmi vysoká, připadá zde 1,6 pracovních míst na jednoho zdejšího obyvatele. To dokazuje ekonomickou přitažlivost této oblasti metropole. V rámci projektu Grand Paris je označována jako „motor Grand Paris“. Má být motorem metropolitního

⁵ občas je proto vývoj kolem čtvrti La Défense nazýván *Grand Défense*

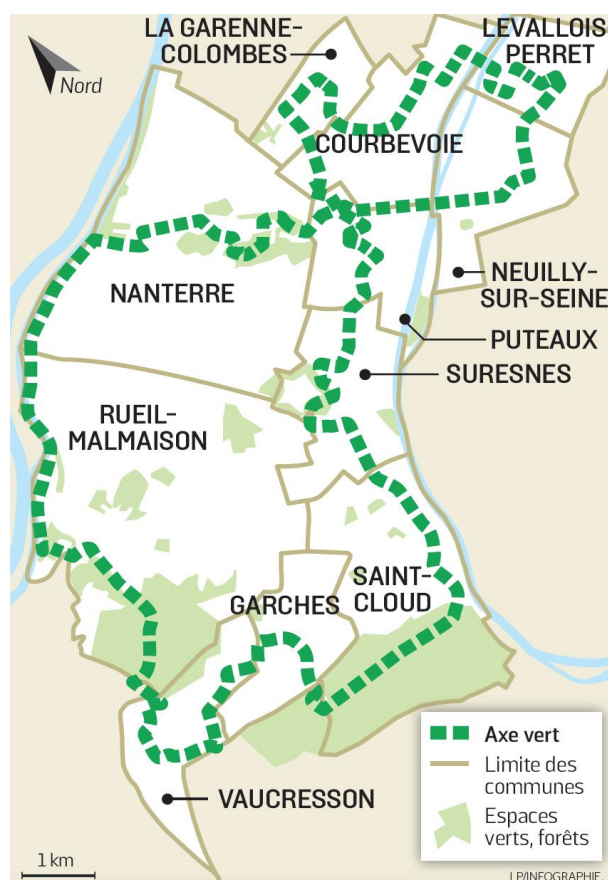
růstu, díky své mezinárodní otevřenosti. V rámci plánu Grand Paris má za úkol zajištění konkurenceschopnosti Paříže a její aglomerace v celosvětovém měřítku. Pro uspokojení rostoucí poptávky po nových prostorech pro mezinárodní firmy, je třeba rozšířit výstavbu kancelářských budov a podporovat tak podnikání a zaměstnanost. Nová výstavba však nesmí vést k přehučení prostoru a k dalšímu znečišťování životního prostředí. Cílem plánu je tedy stavět na ekonomické přitažlivosti této oblasti a nalákat tak nové investory a společnosti, avšak v rovnováze s bydlením, dopravou a životním prostředím. Od konce devatenáctého století si zde svou značku vybudovaly společnosti jako Peugeot Citroen, Renault, Clement či Vetra. Průmyslová tradice formovala vývoj této oblasti téměř 150 let. Cílem je prosazovat toto území jako příznivé pro vytváření sídel společností, které přinášejí do oblasti silné hospodářství a pracovní příležitosti.

V rámci zkracování vzdáleností mezi zaměstnáním a bydlením je jedním z cílů nalákat zdejší zaměstnance, aby v této oblasti nejen pracovali, ale také bydleli. V plánu je výstavba obytných domů a to mimo jiné i z důvodu bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že v této oblasti stojí převážně kancelářské budovy, je zde ve večerních hodinách a o víkendech malý pohyb obyvatel a některé části není v těchto časových rozmezích považována za bezpečnou. Je tedy třeba, aby prostor byl pod dohledem ve všech časových rozmezích, aby byl kontrolován místními obyvateli a ne pouze zaměstnanci v pracovní době.

Ve výstavbě je již zelený okruh pro pěší a cyklistickou dopravu napříč všemi obcemi této metropolitní oblasti. Tato trasa o délce 50 km má propojit celou oblast metropole a její pozoruhodné lokality a památky, které tvoří přírodní a kulturní bohatství této oblasti. (viz. Obrázek č. 5) Součástí bude také výstavba městských přírodních parků o celkové rozloze 1000 ha. V některých částech metropolitní oblasti Paris Ouest La Défense je zástavba velmi hustá a nachází se zde velmi málo zelených ploch. Na tyto plochy se vztahuje zákaz výstavby a musí být chráněny a zachovány pro rekreační potřeby zdejších obyvatel. Výstavba tohoto zeleného okruhu s parky má být jakousi kompenzací za chybějící zelené plochy v již stávající zástavbě.

V projektu se také počítá se snížením emisí skleníkových plynů. Mimo sektor dopravy je převážná část emisí produkována bytovým a terciárním sektorem. Paris Ouest La Défense se zavázala k vytvoření místní společnosti pro energii a klima, která bude podporovat energetickou obnovu bydlení. Společnost má poskytovat informační a poradenské služby ohledně šetrných zdrojů energie a způsobech, jak

energii ušetřit. Dále by měla informovat o možných finančních podporách, jež lze na energetickou obnovu domu získat.



Obrázek č. 5 – Zelený okruh napříč celou oblastí metropole (zdroj: POLD © 2016 – A)

Metropolitní oblast se také připravuje na regulační závazek, který se týká poskytování zařízení pro domácnosti, které zabrání likvidaci biologického odpadu ve smíšeném odpadu. Na území pokračuje umísťování jednotlivých kompostérů, rozmístěných po čtvrtích měst. Obec Courbevoiese se zavázala, že bezplatně distribuuje jednotlivé kompostéry do domácností, které následně budou vyprázdněny do běžných kompostů za městem. Regulační závazek nabude účinnosti v roce 2025.

Oblast má rozmanitou síť veřejné dopravy, území obsluhuje tramvajová síť, metro, autobusy, železniční síť Transilien, RER a v budoucnu i nové linky Grand Paris Express. Přesto stále hodně obyvatel preferuje jízdu do zaměstnání vlastním automobilem. Silniční síť je přesycená a to také díky tomu, že podléhá významné tranzitní dopravě na západě Paříže. Cílem je zlepšit propojení oblastí kolem Paříže veřejnou dopravou a snížit tak podíl na automobilové dopravě. Kromě již zmíněných

linek Grand Paris Express je v plánu optimalizace autobusových a železničních spojení v rámci širšího měřítka, tzn. ne pouze na úrovni Paříže, ale i jejího předměstí. To platí několikanásobně u čtvrti La Défense, jelikož je zde vysoká koncentrace zaměstnavatelů a tudíž i vysoký počet zaměstnanců každodenně dojíždějících do této části města.

Železniční síť je však také vytížená a poptávku cestujících splňuje jen částečně. Studie prokázaly a zdůraznily obtíže s dojížděním do této příměstské části. Územní společenství pro rozvoj čtvrti La Défense se proto brání dostavění linky č. 15 do roku 2027 a usiluje o zprovoznění této linky o dva roky dříve, tj. v roce 2025. Argumentuje tím, že bytová výstavba je již v plném proudu, ale odpovídající veřejná doprava vyhovující kapacitě cestujících je naplánována až po výstavbě většiny nových bytových domů a některých administrativních budov. Tudíž se dá předpokládat ještě větší přetíženost již tak vytížených silničních tahů. Navíc linka č. 15 v návaznosti na linku č. 17 a č. 14, má čtvrť propojit s Pařížskými letišti, což je pro tuto obchodní oblast také velmi důležité.

Lidé také hledají alternativy k automobilové či veřejné dopravě a tou je především cyklistická doprava. Města a čtvrti již zahájily aktivní politiku, která podporuje cyklistickou dopravu. V praxi se jedná o vytvoření sítě cyklostezek, s případnou návazností na zóny s maximální rychlostí 30km/h nebo vytvoření cyklistických pruhů na silnicích. Dále jde o rozšíření možnosti sdílení městských cyklistických kol, či dokonce příspěvek od města na pořízení elektrického kola pro obyvatele a zaměstnance. Vznikají také mobilní aplikace s mapami pro cyklisty.
(POLD © 2016)

8. Kritické zhodnocení

Oblast Metropole Paris Ouest La Défense byla vždy především místem, kde lidé trávili svůj čas v zaměstnání. Je zde patrné tzv. zónování, jež bylo převzato z Athénské charty (1933). Tato oblast tedy sloužila jedné ze čtyř funkcí města, a tou byla práce. Další funkce bydlení a rekreace zde v minulosti nenašly mnoho uplatnění. Doprava jakožto spojující prvek těchto funkcí se zde rozvíjela, avšak se jednalo převážně o dopravu tranzitní. Prvotní záměr postavit v této oblasti obchodní čtvrť nijak nerespektoval potřeby lidí pro rekreaci, či bydlení. Jak bylo v práci také zmíněno, oblast se pak v dobách, kdy lidé nebyli v zaměstnání (tzn. víkendy a noční hodiny), stala nebezpečnou. V aktuálním plánu rozvoje pro tuto oblast jsou velice

patrné snahy napravit tuto chybu z minulosti a také snaha navázat na současné trendy v plánování měst. Oblast sice staví na svém významném mezinárodním obchodním postavení, avšak řeší zde i problematiku dnešních trendů, které se odvíjí převážně z požadavku na udržitelný rozvoj. Dává zřetel na snížení emisí, či existenci zelených ploch a podporu cyklistické a pěší dopravy. Důkazem je zmiňovaná podpora energetických přestaveb domů, či výstavba nových domů, které budou energeticky úsporné. Co se týká trendu podpory cyklistické dopravy, naplňuje jej výstavbou zeleného okruhu napříč celým územím oblasti metropole, návazností cyklistických tras na zóny s maximální povolenou rychlostí 30km/h, parkovacími plochami pro kola, a také možným příspěvkem pro obyvatele na pořízení elektrického kola. Plán Grand Paris obecně naplňuje požadavky na zlepšení veřejné dopravy, v této oblasti především prodloužením tramvajových tratí a výstavbou nové sítě Grand Paris Express. Dále zde probíhá výstavba bytových domů, rekreačních veřejných prostor jako jsou městské parky, či rekonstrukce kruhového bulváru a zpřístupnění břehů řeky Seiny. Což vypovídá o snaze napravit původní omyl zónování této oblasti pouze jako pracovního prostoru a vytvářet zde příjemné prostředí pro život.

Na druhou stranu je v plánu výstavba dalších výškových kancelářských budov a bytových domů. Jedním z cílů rozvojového plánu oblasti Paris Ouest La Défense bylo, aby zde lidé nejen pracovali, ale také bydleli. To může být snahou o zkrácení vzdáleností mezi bydlením a zaměstnáním, na čemž stavěla již Athénská charta z roku 1933, nebo také naplnění rozmanitosti funkcí města, což by naplňovalo novější trendy plánování. Je však otázkou, zda v této poměrně hustě zastavěné oblasti lze vystavět další bytové a kancelářské budovy, a přitom zajistit dostatek zelených ploch pro rekreaci. Přestože se zkvalitňuje a zrychluje veřejná doprava a staví se zde byty pro nové zaměstnance, hrozí dle mého názoru riziko zvýšení automobilové dopravy a to především proto, že automobil je stále považován za nejvhodnější způsob dopravy a s výstavbou nových kancelářských budov budou dojíždět další zaměstnanci. Je také otázkou, zda se tato oblast metropole dokáže přeměnit na příjemné místo pro bydlení, přestože je to oblast s velkým podílem kancelářských výškových budov a jestli s jejich další výstavbou neodradí obyvatele přestěhovat se dále na vzdálenější místa pařížského předměstí.

9. Závěr

Cílem práce bylo kriticky zhodnotit jednu oblast rozvoje v rámci plánu Grand Paris. Prostředkem k cíli bylo porozumění plánu, plánům jemu předcházejícím a současným trendům v územním a prostorovém plánování. Vybrala jsem si oblast metropole Paris Ouest La Défense a podrobněji analyzovala její rozvojový plán, jež je součástí plánu Grand Paris. Následné zhodnocení ukázalo, že oblast ve svém plánu teoreticky naplňuje současné trendy v územním plánování, avšak je otázkou, zda budou cíle plánu reálně proveditelné, respektive zda splní svůj účel.

Plán Grand Paris je bezpochyby velice rozsáhlý projekt. Zahrnuje různé směry rozvoje, oblasti a rozmanitou problematiku dnešního plánování měst. Jak bude projekt úspěšný, jaké vyvolá reakce obyvatel a zda opravdu naplní cíl vytvořit územně a hospodářsky soudržný celek, to ukážou budoucí léta. Pokud by plán měl očekávaný pozitivní vliv na rozvoj pařížské aglomerace, mohl by se stát jakýmsi vzorem pro ostatní metropole. V opačném případě se lze poučit z nedostatků plánu a snažit se dále hledat cestu rozvoje měst, která by byla lepší a efektivnější. Bylo by zajímavé na základě tohoto plánu předvídat scénáře dalšího možného vývoje pařížské aglomerace, v čemž zvažuji navázat v diplomové práci.

10. Zdroje

AIGP - Histoire du Grand Paris. AIGP - Atelier International du Grand Paris [online]. [cit. 2018-02-10], Dostupné z:

<<http://www.ateliergrandparis.fr/grandparis/index.php>>

Athénská charta, 1998 – Výňatek z Athénské charty. Urbanismus a územní rozvoj č.1/2000, [online]. Dostupné z: <<http://portal.uur.cz/pdf/athenska-charta-1998.pdf>>

Bellanger E., 2013: La traversée historique du Grand Paris. Mouvements 2013/2 (n° 74) P. 52–62.

Blain C., 2014: Henri Prost l'invention du Grand Paris. AMC (n° 236). [online].

Dostupné z: < <https://www.lemoniteur.fr/articles/henri-prost-l-invention-du-grand-paris-26002054>>

Dellus J., 2009: Le SDAU de la région parisienne et le Développement Durable.

L'encyclopédie du Développement Durable (n° 74/2009). [online]. Dostupné z:

<http://encyclopedie-dd.org/IMG/pdf_N_94_DellusDER.pdf

Goustave Roussy © 2006-2017 - Cancer campus Grand Paris.

<<https://www.gustaveroussy.fr/>>

Grand Paris JLL © 2018. Le Projet du Grand Paris - Grand Paris. [online]. Copyright

© 2018 Grand Paris. [cit. 2017-12-20]. Dostupné z: <<http://www.grand-paris.jll.fr/>>

Horn C., 2014: La Défense, a unique business district – France. Urbanplanet.

[online]. Dostupné z: <<http://urbanplanet.info/urbanism/la-defense-unique-business-district/>>

IAU île-de-France © 2018. Institut d'aménagement et d'urbanisme. [cit. 2018-04-04].

Dostupné z: <<https://www.iau-idf.fr/>>

Kirschner V., 2012: Teorie plánování měst, Současné tendence a jejich vývoj v průběhu 20. století

Métropole du Grand Paris © 2016. Métropole du Grand Paris [online]. [cit. 2017-11-

09]. Dostupné z: <<http://www.metropolegrandparis.fr/>>

MMR, 2010: Zásady urbánní politiky. Praha 2010. [online]. Dostupné z:
<https://www.mmr.cz/getmedia/63d00d20-3a85-48f5-b112-1d3b003398dd/ZUP_tisk.pdf?ext=.pdf>.

Paris La Défense ©, 2018: History. [online]. Dostupné z:
<<https://www.ladefense.fr/en/history-place>>

POLD © 2016. Paris Ouest La Défense. Projet de territoire. [online]. Dostupné z:
<http://www.parisouestladefense.fr/pold/userfiles/4_POLD%20-%20Projet%20de%20territoire.pdf>.

Robert J., 2014: Île-de-France - région administrative. Encyclopaedia universalis France. [online]. [cit. 2017-11-09]. Dostupné z:
<https://www.universalis.fr/encyclopedie/ile-de-france-region-administrative/#i_38026>.

Zákon č. 2010-597 o Grand Paris. [online]. Dostupné z:
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022308227&dateTexte=vig>>.

11. Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Rozvojové osy. Anonym.: SDAURP de 1965 (online) [cit. 2018.03.20], Dostupné z: <http://routes.wikia.com/wiki/SDAURP_de_1965?file=SDAURP65_Axes_pr%C3%A9f%C3%A9rentiels.JPG>.

Obrázek č. 2 – Oblasti metropole. Paris Est © Copyright 2017 (online) [cit. 2018.02.15], Dostupné z: <<https://parisestmarnebois.fr/wp-content/uploads/2017/08/pemb-img-le-territoire-et-la-metropole-1.jpg>>.

Obrázek č. 3 – Strategické rozvojové oblasti, na něž se vztahují póly rozvoje. Grand Paris JLL © 2018 (online) [cit. 2017.11.13], Dostupné z: <http://www.grand-paris.jll.fr/wp-content/uploads/2015/08/Clusters_du_GP_FR.jpg>

Obrázek č. 4 – Oblast Paris Ouest La Défense a její obce. Paris Ouest La Défense (POLD) | Rueil-Malmaison. (online) [cit. 2018.01.04], Dostupné z: <<http://www.villederueil.fr/sites/default/files/images/pold.jpg>>

Obrázek č. 5 – Zelený okruh napříč celou oblastí metropole. POLD © 2016 – A (online) [cit. 2018.03.09], Dostupné z: <<http://www.villederueil.fr/sites/default/files/images/pold.jpg>>