

# GRAND PARIS EXPRESS

**Monika Šmiralová, Jarmila Husenicová**

*Myšlienka „Veľkého Paríža“ nie je nová. Už v 19. storočí chcel Napoleon III. rozšíriť hlavné mesto anektovaním susedných obcí. V tomto období sa zrodila aj myšlienka budovania veľkých bulvárov. Dnes sú výzvy totožné, so snahou premeniť Paríž a jeho región porovnateľný s mega mestami ako Tokio alebo New York. Od začiatkov úvah o veľkom Paríži bola doprava považovaná za kľúčový faktor pri výstavbe novej metropoly.*

*Grand Paris Express je projekt pozostávajúci z nových rýchlych liniek a predĺženia existujúcich liniek, ktoré sa budujú v regióne Île-de-France vo Francúzsku. Vytvorenie Grand Paris Express má za cieľ sprístupniť niektoré nedostatočne obsluhované oblasti, a tak zvýšiť ponuku bývania v Île-de-France vrátane sociálneho bývania. Tieto nové stavby musia byť súčasťou nového modelu trvalo udržateľného mesta.*

## Úvod

Život v metropolách je sprevádzaný neustálym zrýchľovaním a čelí tvrdému konkurenčnému boju. V podmienkach globalizácie si to vyžaduje náročný manažment často drastických rozhodnutí, ktoré sa musia robiť na dennej báze v srdci globálneho mesta [1].

Projekt Grand Paris Express zmení tvár Veľkého Paríža a život všetkých jeho obyvateľov. Jedná sa o rozsiahly rozvojový projekt, ktorý zahŕňa viac ako 200 km a buduje sa 68 úplne nových staníc [2].

V súčasnosti je to najväčší rozvojový projekt v Európe. Grand Paris Express poskytne rýchle spojenie medzi prímestskými oblasťami štyrmi novými linkami metra okolo Paríža. Takmer 3 milióny cestujúcich budú mať rýchlejší spôsob, ako sa dostať do svojich cieľov. Obyvateľom v blízkosti parížskeho metra priblíži pracovné miesta, vzdelávanie, moderné zdravotnícke zariadenia a voľnočasové aktivity [3]. Linky budú prechádzať vnútornými aj vonkajšími predmestiami, pričom budú prechádzať všetkými departementmi parížskeho regiónu s výnimkou Paríža [4].

## Veľký Paríž a Grand Paris Express

Veľký Paríž má celkovo takmer 7 miliónov obyvateľov, čo z neho robí najväčšiu metropolitnú oblasť vo Francúzsku. Je rozdelená do 12 území s minimálne 300 000 obyvateľmi a rozkladá sa na ploche 814 km<sup>2</sup>. Nie je len územnou reorganizáciou, ale aj novým administratívnym a politickým orgánom s osobitným štatútom a vlastným daňovým systémom. Veľký Paríž je popredné európske centrum zamestnanosti a najlepšia svetová turistická destinácia s takmer 47 miliónmi návštevníkov a je hlavným motorom národného hospodárstva. Každý deň využíva verejnú dopravu v regióne Île-de-France 8,5 milióna cestujúcich. Obyvatelia regiónu Île-de-France strávia každý deň vo verejnej doprave v priemere 1 hodinu a 20 minút [5].

Grand Paris Express je nový dopravný koncept, ktorého hlavným cieľom je lepšia integrácia centra Paríža s okolitými predmestiami a regiónom Île-de-France. Potreba výrazného zlepšenia dopravnej infraštruktúry je nevyhnutná smerom von aj dovnútra. Je potrebná pre ekonomický rozvoj, konkurencieschopnosť a posilnenie Veľkého Paríža ako globálneho hráča, ako aj pre sociálnu súdržnosť obyvateľov, ekologickú udržateľnosť, riešenie urbanistických problémov a zlepšenie kvality života [8].

## Stručná história a súčasnosť

Myšlienka Veľkého Paríža nie je nová. V 19. storočí chcel Napoleon III. rozšíriť hlavné mesto pripojením susedných obcí. Úlohou premeniť Paríž na veľkú modernú metropolu schopnú konkurovať Londýnu poveril baróna Haussmanna. Revolučné premeny sa diali v čase konských povozov a riečnej dopravy na Seine. V roku 1900 boli zriadené prvé úseky metra, ktoré sa postupne stali nosným systémom verejnej dopravy. Prislepo to k rozvoju ďalšej urbanizácie. Začiatkom dvadsiateho storočia sa začalo formovať parížske metro s vrcholnou fázou v 50. a 60. rokoch 20. storočia. V 70. rokoch 20. storočia bolo metro modernizované a boli zavedené linky RER – Regionálna expresná sieť (*Réseau Express Régional*). Tieto opatrenia mali zamedziť územnej expanzii a preťažovaniu z automobilovej dopravy [2].

V roku 2007 vznikla Koncepcia „Veľkého Paríža“ z roku 2007, iniciovaná vtedajším francúzskym prezidentom Nicolasom Sarkozym, mala za cieľ premeniť metropolitnú oblasť Paríža na globálne konkurencieschopnú metropolu 21. storočia. Zamerala sa na zlepšenie urbanistického plánovania, rozšírenie infraštruktúry, najmä verejnej dopravy, a podporu udržateľného rozvoja. Projekt mal riešiť problémy s preľudnením, dopravu, sociálnu segregáciu a životné prostredie, pričom sa usiloval o integráciu predmestí s centrom mesta a o posilnenie Paríža ako významného ekonomického a kultúrneho centra na svetovej úrovni [2].

Parížania si zvykli na cestovanie verejnou dopravou alebo pešo a viac ako polovica z nich už opustila auto. To však neplatí pre predmestské časti, pre ktoré je automobil nielen preferovaným, ale aj nevyhnutným spôsobom cestovania z dôvodu chronického nedostatku spojov verejnej dopravy. Paríž je jedným z 10 najviac preťažených miest čo sa týka zápchy z automobilovej dopravy [6]. Paríž už dlhodobo ťaží z veľmi efektívneho metra, liniek RER, železničnej dopravnej siete. Stanice RER neposkytujú v súčasnosti dostatočné pokrytie predmestí na rozdiel od metra vo vnútornom meste a parížska železničná dopravná sieť nebola nikdy navrhnutá ako metropolitná sieť.

Ako píše Alain Cluzet [7], región Veľkého Paríža zrýchľuje, aby nezaostával v tempe ostatných metropol. *„Čím viac šetríme čas, tým viac času nám uniká a tým viac sme po ňom hladní. Musíme napredovať rýchlejšie, aby sme nezaostávali za konkurenciou. Táto akcelerácia rýchlosti je v Paríži veľmi viditeľná aj vďaka veľkým projektom a imponantným stavbám. Dopyt po dopravných zlepšeniach je exponenciálny aj v dôsledku rôznych účinkov metropolitnej príťažlivosti, neprerušovaného rastu individuálnej mobility a cestovného ruchu“.*

## Hlavné ciele Grand Paris Express

### Regionálny rozvoj

Vyvážený rozvoj regiónu hlavného mesta je otázkou národného záujmu a celosvetového vplyvu. Nový Veľký Paríž je určitou myšlienkou regionálnej rovnosti s cieľom pretvoriť región tak, aby sa dosiahla lepšia rovnováha medzi východom a západom, medzi Parížom a jeho predmestiami a medzi bohatými a chudobnými oblasťami [6]. Súčasne s modernizáciou existujúcich sietí posilní rovnosť medzi územiami regiónu tým, že obsluží oblasti, ktoré sú v súčasnosti izolované, a ponúkne dokonalejšiu infraštruktúru a služby [6].

### Strategické póly rozvoja

Žiadne veľké mesto nemôže ašpirovať na to, aby sa stalo globálnou metropolou ak sa nevytvárajú dostatočné synergie. Úlohou Veľkého Paríža je zachovať a uprednostňovať udržiavanie hlavných každodenných európskych a transkontinentálnych spojení s inými metropolami prostredníctvom letiskovej dopravy, letísk Orly a Roissy Charles de Gaulles (tretie najväčšie letisko na svete), sprístupniť ich s mestom a premiestniť iné menej strategické destinácie do menšieho letiska Beauvais. Doteraz

žiadne priame metro na jedno alebo druhé z letísk nebolo zavedené. Rovnako je cieľom aj sprístupnenie vedeckej plošiny Saclay, hlavného „centra excelentnosti“ v parížskom regióne, ktorá je teoreticky 20 minút autom od Orly, ale kvôli súčasným dopravným podmienkam cesta trvá 2 hodiny. Rovnako je cieľom sprístupniť La Défense, poprednú európsku obchodnú štvrt' [1].

## **Bývanie**

Cieľom vytvorenia Grand Paris Express je aj sprístupnenie niektorých nedostatočne obsluhovaných oblastí a zvýšenie ponuky bývania v regióne Île-de-France. Nedostatok bytov v kontinentálnom Francúzsku je závažným sociálnym problémom. V Paríži nedostatok ponuky viedol k bezprecedentnému nárastu cien nehnuteľností, čo mnohým domácnostiam bráni nájsť si bývanie. Aby sa Veľký Paríž dostal z krízy bývania, musí dobehnúť zaostávanie vo výstavbe nových bytov a ponúknuť obyvateľom cenovo dostupné bývanie. Zákon o Veľkom Paríži z roku 2010 predpokladá výstavbu bytov, z ktorých 30 % bude tvoriť sociálne bývanie. Tie by sa mali sústreďovať v blízkosti budúcich staníc Grand Paris Express s cieľom odľahčiť preťaženie Paríža. Rýchlejšie a jednoduchšie cestovanie bude pre obyvateľov Veľkého Paríža znamenať lepší prístup do oblastí zamestnania [5]. Podľa Société du Grand Paris, ktorá je developerom projektu bude po dokončení Veľkého parížskeho expresu 90 % obyvateľov regiónu Veľký Paríž žiť vo vzdialenosti do 2 km od stanice. Predpokladá sa, že všade tam, kde budú 4 nové linky ľahko dostupné, dôjde k ekonomickému rozmachu [9]. Svetlo sveta uzrú realitné projekty v oblasti staníc metra. V staničných oblastiach je plánovaných viac ako 100 developerských projektov a postaví sa približne 8 000 domov [4]. Tieto projekty budú musieť byť súčasťou nového modelu udržateľného mesta a spĺňať prísne environmentálne kritériá tým, že uprednostnia stavebné metódy s nízkym uhlíkovým dopadom [3]. Jadrom týchto projektov sú napríklad aj inovácie na podporu mestského poľnohospodárstva a vytváranie budov so spoločnými službami (zdieľanie áut, služby concierge, ...) [1].

## **Hospodárske aktivity**

Okrem zlepšenia cestovania medzi predmestiami pre cestujúcich dochádzajúcich do práce sa očakáva, že Grand Paris Express podporí hospodársku aktivitu v parížskom regióne. Sedem miliónov ľudí žijúcich v metropole vytvára 75 % regionálneho HDP a 30 % národného HDP. Po vytvorení Grand Paris Express bude metropola pravdepodobne vytvárať ešte väčšie hospodárske vedľajšie zdroje [5]. V krátkodobom horizonte vytvorí Grand Paris Express takmer 15 000 priamych pracovných miest ročne v oblasti stavebných prác [5]. Odhaduje sa, že po roku 2030, keď budú všetky linky uvedené do prevádzky, by vďaka novému metru mohlo vzniknúť 100 000 pracovných miest [4].

## **Demografia**

Ako vo väčšine západných metropol ani v Paríži demografický vývoj nie je priaznivý. Ak by súčasný demografický trend pokračoval bez zohľadnenia koncepcie Grand Paris Express, do roku 2040 by sa kontinuálne znižovalo saldo prírastku obyvateľstva (hlavne kvôli vysokým nájomom a starnutiu obyvateľstva). Predpokladá sa, že Paríž bude jedným z departementov Île-de-France s najvyšším podielom obyvateľov vo veku 75 rokov a viac (12 %) [10]. Cieľom projektu je preto prilákať mladých ľudí v produktívnom veku a stredné vrstvy obyvateľstva.

## **Energetická účinnosť a vplyv na životné prostredie**

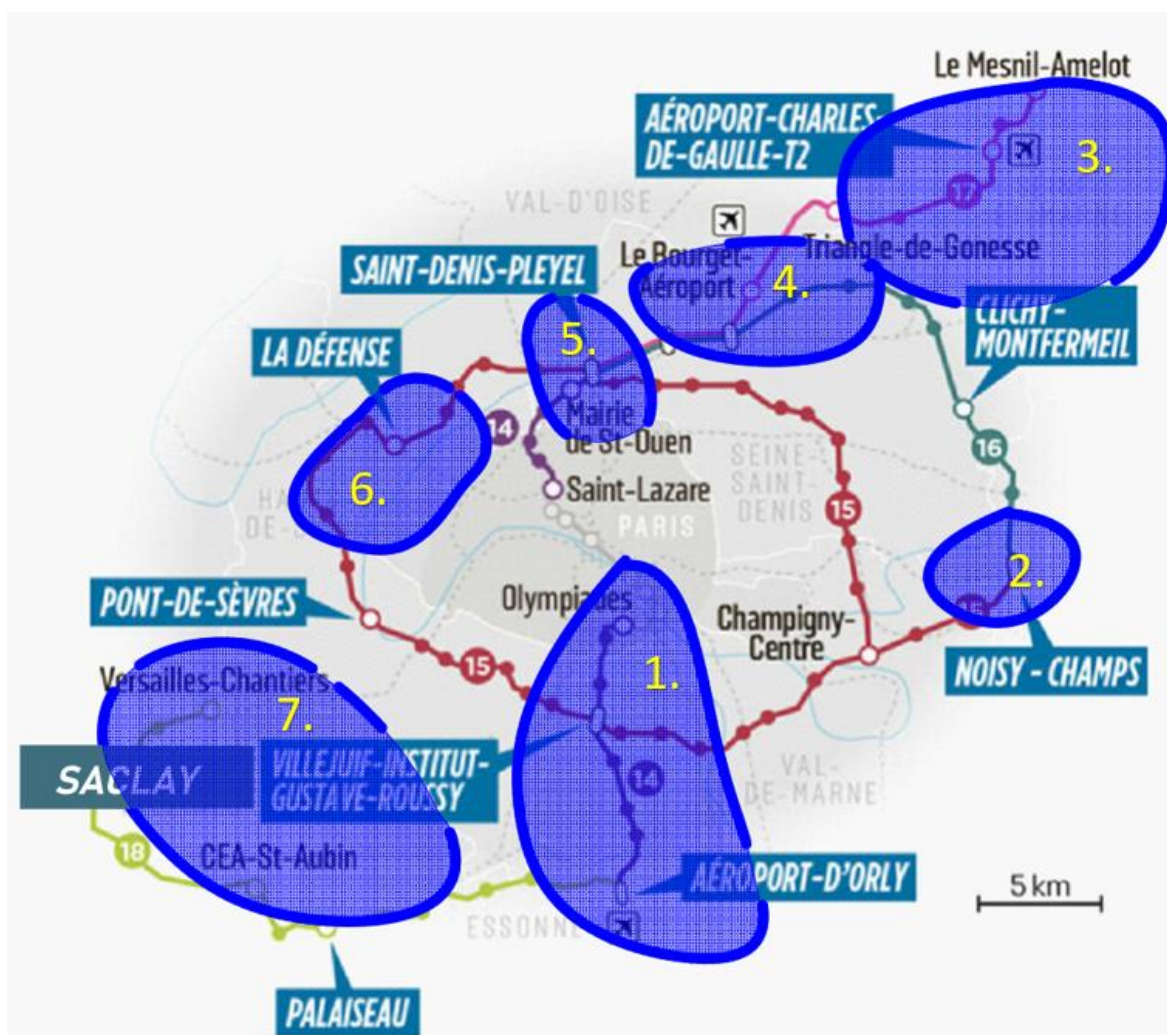
Metro vo Veľkom Paríži má byť vzorom aj z hľadiska energetickej účinnosti a vplyvu na životné prostredie. Metro Veľký Paríž bolo navrhnuté ako inovačné laboratórium pre rozvoj udržateľnej metropoly (doprava sa podieľa 34 % na emisiách skleníkových plynov). Okrem obmedzenia používania osobných automobilov a zvýšenia používania verejnej dopravy projekt Grand Paris Express podporuje intermodálnu dopravu, ktorá umožňuje jednoduchý prestup medzi rôznymi druhmi dopravy. Moderné

vlaky sú navrhnuté so zreteľom na úspory energie. Využívajú regeneratívne brzdenie na zníženie spotreby energie. Napríklad všetky metrá Veľkého Paríža budú mať systémy tepelnej regulácie a rekuperácie brzdného energie [6]. Pod koľajnicami sa majú položiť optické vlákna, aby bolo možné široko rozmiestniť komunikačnú sieť v oblastiach, ktorými vlaky prechádzajú. V súčasnosti sa skúma možnosť opätovného využitia vyrobeného tepla [2]. Kládne sa aj dôraz na minimalizáciu uhlíkovej stopy počas výstavby. Do projektu sú integrované aj obnoviteľné zdroje energie ako solárne panely na staniciach a pod. Boli vypracované desiatky štúdií, ktoré zohľadnili mnohé environmentálne kritériá a vyústili do série záväzkov, ktoré sú záväzné pre developera, všetky partnerské spoločnosti a architektov [6].

## Zvýšenie efektivity dopravy

Linky budú prechádzať vnútornými aj vonkajšími predmestiami, pričom budú prechádzať všetkými departementmi parížskeho regiónu s výnimkou centra Paríža (obr. 1). Niektoré oblasti budú nadštandardne obslužené, napríklad Seine-Saint-Denis.

Napokon, aby sa skrátil čas dochádzania do práce, metro by malo ponúkať vyššie rýchlosti, od 55 do 65 km/h na linkách 15, 16 a 17. Pre porovnanie, komerčná rýchlosť RER A je 49 km/h a rýchlosť parížskeho metra v špičke 21 až 27 km/h (ale takmer 40 km/h na linke 14). Táto rýchlosť sa vymyká aj ostatným dopravným prostriedkom: 19 km/h pre autá v meste, 18 km/h pre električku T3 a 12 km/h pre autobusy, ak majú prednostný pruh [6].



Obr. 1: Prehľad najvýznamnejších oblastí vplyvu priamo naviazaných na dopravné trasy a uzly [archív autora]

## **Nové stanice metra a oblasti vplyvu**

Stanice zohrávajú ústrednú úlohu v programoch rozvoja Veľkého Paríža. Sú navrhnuté ako miesta, kde môžu ľudia žiť a stretávať sa, čím pomáhajú zatraktívniť parížsky región a vytvoriť prepojenejšiu a prívetivejšiu metropolu. Nemajú byť len miestami, ktorými ľudia prechádzajú, ale priestormi otvorenými mestskému životu, s obchodmi a službami a bývaním, ktoré podporia vitalitu a prispievajú ku kvalite života miestnych obyvateľov [2]. V oblastiach okolo budúcich staníc Veľkého Paríža vzniknú rozsiahle rozvojové projekty a ekologické štvrte [6]. Budú navrhnuté v spolupráci s miestnymi orgánmi a obyvateľmi a budú zohľadňovať špecifické vlastnosti každej oblasti, v ktorej sa nachádzajú.

Ako je znázornené na obr. 1, pre zjednodušenie možno konštatovať, že Grand Paris Express vytvorí 7 hlavných rámcových oblastí vplyvu, ktoré sú priamo naviazané na významné dopravné uzly. Predpokladá sa, že práve tu sa budú odohrávať najvýznamnejšie priestorové synergie. Hospodársky rozvoj Veľkého Paríža sa bude opierať predovšetkým o jeho hlavné centrá činnosti, ako sú La Défense (finančné centrum), Plaine Commune (kultúrne a kreatívne centrum), Roissy-Charles De Gaulle (medzinárodné obchodné centrum), Le Bourget (letecké centrum) a náhorná plošina Saclay (nové centrum vedecko-technických inovácií). Tieto zoskupenia by mali prispieť k príťažlivosti a konkurencieschopnosti metropolitnej oblasti Veľkého Paríža v celosvetovom meradle [5].

### **Oblasť Plaine Commune, smer Orly, linka 14, 15, 18**

Oblasť, ktorá je priamo naviazaná na centrum mesta a smerom na letisko Orly. Cieľom je integrovať túto oblasť prostredníctvom nových staníc do existujúcej mestskej a hospodárskej štruktúry a čo najlepšie využiť prepojenie verejného priestoru so stanicou. Nachádzajú sa tu nové ekologické štvrte ako Victor Hugo a Pierre Plate, sa na rozľahlom námestí s rozlohou 5 000 m<sup>2</sup>. Budúce stanice prispievajú k rozvoju nového centra s trhom, obchodmi a verejnými zariadeniami. Budú uprednostnené ekologické druhy dopravy, námestia pre peších, a autobusová doprava bude organizovaná okolo staničného bloku. Oblasť obsahuje aj prepojenie na letisko Orly. Smerom na letisko Orly sa nachádza rozvojové územie Le Pont de Pungis, ktoré v súčasnosti prechádza hlbokými urbanistickými zmenami [11].

### **Oblasť Noisy–Champs, linka 15, 16**

Budúca stanica Noisy–Champs je priamym predĺžením stanice RER A, bude obsluhovať okolité štvrte a ich 23 000 obyvateľov. Stanica sa bude nachádzať na niekoľkých úrovniach. Zároveň bude oblasť napojená na trasy existujúcej železnice [11].

### **Oblasť Roissy-Charles De Gaulle, linka 17**

Oblasť je významným logistickým a strategickým uzlom, nakoľko sprístupňuje letisko Charles de Gaulle a umožňuje transkontinentálne prepojenia. Nachádza sa v oblasti významnej mestskej obnovy s veľkými integračnými obmedzeniami. Projekt dopravného uzla musí zohľadniť existujúci a budúci dopravný systém: autobusový uzol, stanice RER a Grand Paris Express a vysokorýchlostné železničné spojenie. Nachádza sa tu budúca stanica TGV Aéroport Charles de Gaulle 2. Cestujúcim v leteckej doprave a zamestnancom nástupišť bude poskytovať kvalitné služby tým, že uľahčí najmä spojenia do Seine-Saint-Denis, Paríža, Hauts-de-Seine a Val d'Oise [11].

### **Oblasť Le Bourget Aéroport, linka 16, 17**

Stanica je navrhnutá pre tri priľahlé mestá. Je spojnicou medzi leteckým uzlom Paríž-Le Bourget, Múzeom letectva a kozmonautiky, výstaviskom Le Bourget a obytnými štvrťami Le Blanc-Mesnil. Stanica pozostáva zo štvorstranne otvoreného priestoru pre cestujúcich, ktorý slúži na dennú dopravu a na prevádzku na strane letiskového nástupišťa. Denne ju využije takmer 25 000 cestujúcich [11].

### **Oblasť Saint-Denis – Pleyel, linky 14, 15, 16, 17**

Stanica Saint-Denis – Pleyel je novou vlajkovou loďou zmiešanej štvrte, ktorá prechádza kompletnou transformáciou a je pripravená stať sa centrálnym uzlom severnej časti parížskeho regiónu. Nachádza sa v Saint-Denis. V plnej prevádzke nové metro privíta 250 000 cestujúcich denne, čo je najvyšší počet cestujúcich zo všetkých staníc [11]. Stanica Saint-Denis – Pleyel s nástupišťami 28 m pod zemou a deviatimi poschodiami, z ktorých štyri sú podzemné, ponúka inteligentné spojenie s linkami 14, 15, 16 a 17 a s RER-D. Úroveň -3 je stredná platforma, kde veľkorysosť priestoru a pokojná atmosféra pomáhajú uľahčiť cestovanie. Linka 14 zabezpečuje okrem iného spojenie do olympijskej dediny. Aktivity prestupového uzla sa realizujú po etapách, pričom linka 14 bola otvorená v máji 2024 pri príležitosti olympijských hier. Potom sa do roku 2030 otvoria linky 15, 16 a 17. Stanica Pleyel má svojím dizajnom reprezentovať hrdosť na veľkolepé stavebné a inžinierske dielo. Stanica bude navrhnutá s ohľadom na dostupnosť pre všetkých vrátane ľudí so zníženou pohyblivosťou a bude integrovaná do konceptu „Smart City“ s integráciou moderných technológií. Okolie stanice bude slúžiť aj na rôzne verejné a kultúrne podujatia. Zároveň sa vytvára nový podnikateľský klaster, prostredie pre výskum, vývoj, inovácie a podnikanie s príležitosťami pre startupy [14].

### **Oblasť Paris La Défense, linka 15, 18**

Reprezentuje ju najmä stanica La Défense, ktorá bude súčasťou rovnomennej emblematickej obchodnej štvrte. Nachádza sa severozápadne od historického centra Paríža. Cieľom je prispieť k vytvoreniu moderného medzinárodného obchodného uzla integráciou stanice RER E a stanice Grand Paris Express do zmiešaného, živého prostredia najmä s kancelárskymi, podnikmi, obchodmi ale aj bývaním [11].

### **Oblasť Saclay, linka 18**

Nachádza sa dvadsať kilometrov od centra francúzskej metropoly, uprostred lesa, s futuristickými budovami. Areál Paris-Saclay vyrástol na území so 430 000 obyvateľmi a dnes patrí medzi desať najvýznamnejších vedeckých centier na svete. Spolu s inštitúciami pre pokročilé vzdelávanie (grandes écoles) a verejnými výskumnými centrami tu pôsobia tisíce súkromných spoločností v sektoroch, ako sú informačné a komunikačné technológie, zdravotníctvo, energetická efektívnosť, letectvo, obrana, bezpečnosť a mobilita. Táto obrovská oblasť predstavuje viac ako 15 % vedecko-výskumnej činnosti vykonávanej v celom Francúzsku a čoskoro bude linkou 18 spojená s centrom Paríža [11].

### **Metódy financovania a ekonomický prínos**

K 30. júnu 2020 sa celkové náklady na Grand Paris Express odhadujú na 42 miliárd eur. Financovanie projektu pozostáva z kombinácie viacerých zdrojov. Financovanie teda pozostáva najmä zo štátnych financií, úverov, regionálnych príspevkov, zo špeciálnych daní, ako napríklad zvýšenie dane z nehnuteľností v blízkosti nových zastávok metra, zvýšením dane z kancelárskych priestorov, prostredníctvom verejno- súkromných partnerstiev alebo prostredníctvom tzv. turistickej dane [2].

Odhaduje sa, že Grand Paris Express prinesie v priebehu nasledujúcich 50 rokov zárobok vo výške viac ako 73 miliárd EUR. Zvýšenie hodnoty nehnuteľného majetku nachádzajúceho sa v blízkosti trasy Veľkého parížskeho expresu sa očakáva o 5 % až 10 %, čo by tiež malo priniesť potenciálny celkový kapitálový zisk vo výške od 850 miliónov až 1,7 miliardy eur [6].

## Špecifické metódy nadobudnutia pozemkov, obstarávania a politik

### Zone d'aménagement concerté (ZAC) – Zóna spoločného rozvoja

ZAC je verejnou urbanistickou operáciou, ktorej cieľom je scelovanie a príprava stavebných pozemkov za účelom ich následného predaja alebo koncesie verejným alebo súkromným užívateľom. (článok L 311-1 francúzskeho zákona o územnom plánovaní). Miestnym orgánom poskytuje právny, finančný a technický rámec na realizáciu projektov pozemkových úprav. Umožňuje vypracovať projekt mestského rozvoja po konzultácii s príslušným miestnym obyvateľstvom a uskutočniť rozvojovú operáciu. ZAC je verejnou iniciatívou a postupom vo verejnom záujme. Je vhodný najmä pre rozsiahle a komplexné projekty rozvoja miest (zahŕňajúce veľký počet vlastníkov pozemkov). Musí ísť o ucelený koncept, ktorý zodpovedá potrebám budúcich obyvateľov a užívateľov, svojou polohou a významom v meste [12].

### Projet de Rénovation Urbaine (PRU) – Projekt mestskej obnovy

Projekt mestskej obnovy vypracúva miestny orgán, ktorý spolupracuje s rôznymi zadávateľmi (napríklad vlastníckymi sociálnymi bytmi) a je v neustálom kontakte so štátnymi službami a regiónom. Projekt trvá spravidla niekoľko rokov. Jedná sa o projekty, ktorých cieľom je lepšie integrovať určité štvrte, dosiahnuť ich trvalú premenu – demoláciou bytov z dôvodu ich zastaranosti alebo na zlepšenie mestskej organizácie, otvorením štvrtí, diverzifikáciou bývania a funkčnej náplne, sprehľadnením verejných/súkromných priestorov, prispôsobenie bytového fondu a štandardov, rozvojom verejných zariadení (nové školy, jasle atď.), vytvorenie alebo rekonštrukcia obchodných, sociálnych a kultúrnych zariadení, rekonštrukciou a rozvojom sociálneho nájomného bývania, zlepšením mestských priestorov a vytvorením uličiek na ohraničenie obytných blokov a pod.

Politiku obnovy miest vedie verejná priemyselná a obchodná inštitúcia Národná agentúra pre obnovu miest ANRU – Národná agentúra pre obnovu miest (*Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine*). ANRU sa môže podieľať na financovaní uvedených operácií, ako aj na financovaní inžinierskych prác potrebných na realizáciu a riadenie projektov. Finančný príspevok ANRU sa upravuje podľa skutočného prínosu projektu pre obnovu mestskej časti. Výška tejto pomoci je tiež podmienená úsilím miestnej samosprávy a ostatných finančných partnerov a upravená podľa ich finančnej situácie [13].



Obr. 2: Ukážka interaktívneho mapového portálu, príklady území ZAC a PRU v blízkosti zastávok Grand Paris Express [14] [archív autora]



Obr. 3: Novovybudovaná ZAC zóna v Saint Quen in Seine – ekologická štvrť [archív autora]



Obr. 4: Stará a nová tvár ZAC Saint-Denis – Peyel [archív autora]



## Negatívne stránky

Francúzsko je známe dlhými formálnymi schvaľovacími procesmi, schvaľovanie podlieha prísnemu posudzovaniu podľa noriem, štandardov a zákonov, preto projekty sú zastaralé pre ich realizácií a často už nemôžu absorbovať nové trendy. Nestíha tak reagovať na výzvy v otvorenom svete globalizácie. Medzinárodná spoločnosť bude váhať so zriadením svojho sídla v La Défense, ak sa výstavba oneskorí o 7 až 10 rokov, pričom rovnaké oneskorenie je 5 rokov v Londýne a menej ako 3 roky v Šanghaji [7].

Projekt sa počas svojej genézy stretáva s radom problémov, z ktorých asi najvýraznejší súvisí s financovaním. Oproti pôvodným odhadom sa náklady niekoľkonásobne zvýšili čo si vyžiadalo prehodnotenie ďalších investícií. Spolu s globálnou pandémiou COVID sa tým spomalili stavebné práce oproti plánovaným termínom. Ďalším problémom sú technické prekážky súvisiace s obmedzenými priestorovými a limitmi. Naráža na neočakávané potreby prispôbiť sa už existujúcemu prostrediu a infraštruktúre. Projekt naráža aj na administratívne a politické problémy, nakoľko zahŕňa mnohých aktérov. Sprewádza ho náročná koordinácia niekoľkých úrovní, vládnej regionálnej a obecnej úrovne, čo si vyžaduje rozsiahle verejné debaty, konzultácie a následné zmeny plánov. Niektorí kritici považujú predstavu dopravných trás Grand Paris Express za zjednodušenú a obmedzenú, čo v istom slova zmysle môže podporiť skôr rozptyl než koncentráciu a prehliť sociálnu segregáciu. Tvrdia, že menej sa podporuje prirodzený tok obyvateľov smerujúcich za prácou [15]. Napríklad niektoré úseky liniek 16, 17 a 18 prechádzajú oblasťami s veľmi nízkou hustotou obyvateľstva. Zároveň analýzy ukazujú že stanice sa nachádzajú v oblastiach, kde je nízka miera nezamestnanosti a menej sú prepojené oblasti s vyššou mierou nezamestnanosti.

Silnejúca atraktivita novovybudovanej štvrte, zvyšujúce sa ceny nehnuteľností môžu spôsobiť odtlačanie nemajetnejších vrstiev, gentrifikáciu a oslabovanie prirodzených sociálnych väzieb [3]. Kritici naznačujú, že je to začiatok zvyšujúcej sa územnej polarizácie a presúvania problémov do zázemia mesta. Na jednej strane ekonomické posilnenie novovybudovaných štvrtí a na strane druhej ochudobňovanie iných – periférne situovaných štvrtí, ich živelné rozrastanie a kumulácia problémov, ktoré prinesú noví sociálne marginalizovaní obyvatelia [16].

## Záver

Vzhľadom na dopravné preťaženie rastúcich metropol neexistuje žiadne technické riešenie, ktoré by mohlo poskytnúť univerzálnu odpoveď. Globálne mestá sú obrovskými akceleraťormi inovácií hnanými imperatívom rýchlosti [1]. Inovácie však obvykle nevedú k úspore času, ale k zvýšeniu využitia samotnej inovácie. Mobilný telefón stretnutia nielenže nahradil, ale aj umožnil ich organizáciu v čoraz väčšom počte. Práca na diaľku nahradila kancelársku prácu, avšak aj spestrila a znásobila formy činnosti. Podobne je to aj s dopravnou infraštruktúrou. Grand Grand Paris Express je určite skvelým motorom rastu a plynulosti, ale nikto nemôže potvrdiť, že vyrieši problém exponenciálneho dopytu [7].

Napriek kritike, že projekt nedostatočne podporuje polycentrizmus a prepojenia miest bývania, práce a trávenia voľného času je vízia dopravného systému Veľkého Paríža unikátna. Nastaviť „robustný“ systém pre metropolu svetového meradla, ktorá má obstáť v tvrdom konkurenčnom boji nie je jednoduché.

Predpokladá sa, že projekt Grand Paris Express, ako jeden z kľúčových komponentov projektu Veľkého Paríža zásadne zmení mobilitu v regióne, prinesie lepšiu kvalitu života pre svojich obyvateľov, bude hnacím motorom pre nový rozvoj a premenu zaostalejších oblastí, vytvorí predpoklady pre nové bývanie a vybavenosť a bohatosť nových služieb.

Projekt je zároveň vlajkovou loďou v oblasti ekologických inovácií, v oblasti energeticky účinných technológií a obnoviteľných zdrojov. Podporuje kombinovanú intermodálnu dopravu a prispieje k zníženiu emisií skleníkových plynov. Podpora verejnej mobility môže prispieť aj k dosiahnutiu urbanizačných úspor, zlepšeniu kvality verejného priestoru a dosiahnutiu vyššej koncentrácie ľudí v strategických polohách.

Grand Paris Express môže mať významný ekonomický prínos nielen pre región ale pre celú krajinu. Efektívny dopravný systém môže výrazne posilniť aglomeračné výhody a špecializáciu metropoly tým, že prispieje k formovaniu a posilneniu klastrov výskumu, vývoja a inovácií, obchodu, služieb a logistiky, čím zároveň posilnení ekonomickú a kultúrnu prestíž Paríža na globálnej úrovni. Tiež prispieje k prenosu inovácií a kreatívnych myšlienok, ktoré v histórii krajiny a sveta zohrali výnimočnú úlohu.

### Použité zdroje:

- [1] REPUBLIQUE FRANÇAISE. 2021. Grand Paris: un projet de développement pour une métropole de rang Mondial. In: *Vie publique*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.vie-publique.fr/eclairage/19461-grand-paris-projet-de-developpement-dune-metropole-de-rang-mondial>.
- [2] WIKIPÉDIA. 2024. *Grand paris express*. [on-line]. Dostupné z: [https://fr.wikipedia.org/wiki/grand\\_paris\\_express](https://fr.wikipedia.org/wiki/grand_paris_express).
- [3] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. *The Grand Paris Express for investors*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.grandparisexpress.fr/investors>.
- [4] LES ECHOS. 2024. *Transports: les cinq chiffres fous du grand paris express*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/transports-les-cinq-chiffres-fous-du-grand-paris-express-2029126>.
- [5] VIE PUBLIQUE. 2021. Grand Paris: Un projet de developpement pour une metropole de rang mondial. In: *Vie publique: Au coeur du debat public*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.vie-publique.fr/eclairage/19461-grand-paris-projet-de-developpement-dune-metropole-de-rang-mondial>.
- [6] REPUBLIQUE FRANÇAISE. 2024. *Le Grand Paris des transports*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/Portrait-de-la-region/Le-Grand-Paris/Le-Grand-Paris-des-transports/Le-Grand-Paris-des-transports>.
- [7] CLUZET, A. 2017. *Le Grand Paris: l'accélération du monde*. Infolio. S. 188.
- [8] OPENAI. 2024. *ChatGPT (Mar 14 version) [Large language model]*. [on-line]. Dostupné z: <https://chat.openai.com/chat>.
- [9] GYM COACHING. *Grand Paris Express Métro*. [on-line]. Dostupné z: <https://gymnasticscoaching.com/2024/04/10/grand-paris-express-metro/>.
- [10] INSEE. 2023. *Projections démographiques pour Paris à l'horizon 2040*. [on-line]. L'Institut national de la statistique et des études économiques. Dostupné z: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635715>.

- [11] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. *New metro lines for the people of Greater Paris*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.grandparisexpress.fr/benefit-metro-ile-de-france>.
- [12] MARNE ET GONDOIRE. 2022. *Qu'est-ce qu'une ZAC*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.marneetgondoire.fr/la-zac-saint-jean/qu-est-ce-qu-une-zac-794.html>.
- [13] GÉO CONGLUENCES. 2023. *Rénovation urbaine, renouvellement urbain*. In: *Ressources de géographie pour les enseignants*. [on-line]. Dostupné z: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/renovation-urbaine>.
- [14] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. *Les gares et leur quartier, nouveaux lieux de vie*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.grandparisexpress.fr/quartiers-gares>.
- [15] MÉTROPOLITIQUES. 2019. *Les écueils du Grand Paris Express*. [on-line]. Available at: <https://metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>.
- [16] ACTU. 2022. *À Saint-Ouen, l'approche des Jeux olympiques confirme "une inévitable gentrification"*. [on-line]. actuSeine-St-Denis. Dostupné z: [https://actu.fr/ile-de-france/saint-ouen-sur-seine\\_93070/a-saint-ouen-l-approche-des-jeux-olympiques-confirme-une-inevitable-gentrification\\_52771244.html](https://actu.fr/ile-de-france/saint-ouen-sur-seine_93070/a-saint-ouen-l-approche-des-jeux-olympiques-confirme-une-inevitable-gentrification_52771244.html).

*Ing. arch. Monika Šmiralová, PhD.  
doc. Ing. arch. Jarmila Husenicová, PhD.  
Katedra architektury  
Stavebná fakulta STU v Bratislave*