

המילה האחרונה



בעמוד זה והבא: הדמיות מיזמים שזכו בתחרות לחדשנות עירונית, Jacques Ferrier chartier dalix architectes / SPLANN © | Reinventing Paris

שאוספים נתונים, לטובת שימוש יעיל בהם לתכנון וליישום של טכנולוגיות חכמות.

פרויקט הדגל של העירייה בעידוד מעורבות הציבור בתכנון העירוני יצא לדרך בשנה שעברה. העירייה הוציאה קול קורא המיועד לציבור הרחב, שנקרא להגיש הצעות למיזמי חדשנות עירונית ל-23 אתרים בעיר. הציבור הרחב הוא גם זה שלאחר שלב הגשת הצעות נקרא לבחור את המיזמים שיביאו את התועלת הרבה ביותר לעיר. המיזמים זוכים בנתח של 5% מתקציבה השנתי של העירייה, לאורך חמש שנים, בסך של חצי מיליארד אירו למימוש המיזמים עד שנת 2020.

- ב. עיר מקושרת (connected city) - אף על פי שהעירייה משקיעה רבות בפיתוח שירותים ומשאבים ציבוריים, מסתבר שהנצולת שלהם אינה מספקת. לפיכך, נעשית פעילות בכמה מישורים בוזמנית, כגון הנגשת המשאבים, פישוט אופן השימוש בהם והתאמתם לצרכים העדכניים של התושבים והמבקרים בעיר.
- ג. עיר מתוחכמת (ingenious city) - כדי לייעל את השימוש במשאבים מבוצעות פעולות למיטוב מערכות התשתית על-ידי בדיקה חוזרת ונשנית של פעילות הרשתות השונות והתאמתן לצורכי התכנון העירוני.

יעיר האורות' חוסכת חשמל? על קיימות ותשתיות חכמות בפריז

אדריכלית סדיסיה דה שסטנה
Cedissia de Chastenet

אחראית אסטרטגיית קיימות ותשתיות חכמות בעיריית פריז

על בסיס ריאיון שערך שחר בוקמן

אסטרטגיית הקיימות של עיריית פריז ותפיסת תפקידן של תשתיות חכמות בעיר, מורכבות משילוב שלוש גישות משלימות של עירוניות:

- א. עיר משתפת (open city) - גישה זו רואה בציבור התושבים ובעלי העניין בעיר שותפים מלאים לתהליכי התכנון והיישום. יתרה מכך, היא רואה בהם בעלי ידע מקומי חסר תחליף, שיש לרתום לתהליכים הללו. לפיכך, העירייה משקיעה בפיתוח פלטפורמות למעורבות הציבור - בין אם בתכנון ובין אם באיסוף מידע ובשיתוף בידע. הפעלת מערכת שיתופית לאיסוף מידע מעמידה את האתגר של תיאום בין כל אלה



20 שנים, ועד 2020 תוחרף ההגבלה למכוניות בנות 10 שנים. שינוי המרקם העירוני - חלקים גדולים מפריז, שנבנו בעשורים שלאחר מלחמת העולם השנייה, תוכנו באופן המוטה למכוניות הפרטיות. אמנם פריז מרושתת באמצעי תחבורה ציבורית רבים ומגוונים, אך זה לא מספיק, ונעשות פעולות רבות לשינוי תפיסה תכנונית זו. כבר כיום יכולות מכוניות פרטיות לנוע רק בכמחצית מהשטחים הפתוחים בפריז, ובמחצית האחרת מותרת תנועה באמצעי ניידות קלה בלבד (אופניים, הליכה וכדומה). שיעור תושבי פריז שיש בבעלותם מכונית ירד ל-45%, ואילו שיעור רוכבי האופניים עלה ל-15%. פריז שואפת להפוך לבירת האופניים העולמית, ותומכת בשאיפה זו באמצעות תכניות שונות, כגון הכפלת אורך שבילי האופניים (ל-1,400 ק"מ) ושיפור התשתיות המשלימות.

בסיכומו של דבר, שינוי בדפוסי ההתנהגות של הפרט הוא זה שתורם באופן מצרפי ליצירת עיר מקיימת. תפקידה של העירייה הוא לרתום למאמץ שהיא מובילה את האזרחים, בעלי העניין והגורמים העסקיים לפעולה משותפת ומסונכרנת, תוך אימוץ טכנולוגיות חדשניות מיטביות, לטובת יצירת עיר שטוב לחיות בה - עיר שעונה על כל צורכי התושבים, תוך חתירה מתמדת לצמצום המדך הסביבתי שלה.

- האסטרטגיה המשולשת מסייעת באימוץ נהגים חדשניים של קיימות עירונית, בהגברת החוסן העירוני, בהעצמת מקומם של מרכיבי טבע עירוני, בפיתוח מרכיבים של כלכלה מעגלית, בהפיכת מערכת התחבורה לידידותית יותר לסביבה ועוד.
- הסוגיה הסביבתית הבוערת ביותר עבור עיריית פריז, כמו בערים רבות בעולם, היא התמודדות עם שינוי האקלים העולמי. עד שנת 2050 צפוי האקלים בפריז, שבצפון צרפת, להיות דומה לזה ששורר כיום בסיביליה, שבדרום ספרד. העירייה מבצעת פעולות הסתגלות (adaptation) לשינוי האקלים ופועלת להפחתת פליטות גזי החממה משטחה. להלן הפעולות העיקריות שהעירייה אחראית להן:
- א. אקלום מבנים (acclimatization) - אמנם הבניינים העתיקים שפריז משופעת בהם דווקא מאוקלמים היטב, אבל השקעה רבה נדרשת בהתאמה של בניינים שנבנו במהלך תנופת הפיתוח של שנות ה-60-70 של המאה הקודמת.
 - ב. הפחתת צריכת האנרגיה בעיר - הפחתת הצריכה ב-25% עד שנת 2020, וכן ייצור 25% מהאנרגיה ממקורות מתכלים או מושבים.
 - ג. הפחתת פליטות גזי חממה מתחבורה - העירייה הציבה לעצמה יעד להפחית 60% מהפליטות עד 2020. לפיכך, החל בשנה זו לא תורשה כניסה של מכוניות המונעות בדיזל לעיר. כניסתן לעיר של מכוניות ישנות מוגבלת מיולי האחרון לגיל

