

## **Lyon Studietur 2013 med Dansk Lys og Byens Netværk**

### **Om Grand Lyon, byplanlægning og bydele Tekst: Dorte Færregaard Jensen, Høje-Taastrup Kommune**

#### **Grand Lyon – byplanlægning**

Under besøget hos Grand Lyon Communauté Urbaine fik vi en udførlig intro til Grand Lyons historie, og planlægningen i området, v. Bernard LENSEL, Charge de Mission relation externe, v. Delegation Generale au Developpement Urbaine, Grand Lyon.

Lyon by har en lang udviklingshistorie. Beliggenheden med højdedrag lige ned til sammenløbet af de to floder Rhone og Saone, giver byen en strategisk betydning, som historisk har været udnyttet af keltere/ romerne og byen har gennem historien været en vigtig "grænse" mellem øst/vest og Nord Syd.

Byens udvikling startede som befæstninger på højdedragene vest og nord for den nuværende bymidte. I 1700 tallet byggedes den central bymidte på halvøen mellem de to floder, nord for den øst/vestgående akse, som udgøres af den overordnede infrastruktur og broerne over floderne.

Under industrialiseringen blev storindustri placeret på de ledige arealer med god transporttilgængelighed på den sydlige del af halvøen mellem de to floder. For at kunne huse den voksende arbejderbefolkning udviklede byen sig derefter voldsomt udad, særligt mod øst på den anden side af floden. I disse forstæder og mindre bysamfund rundt om det centrale Lyon byggedes op gennem 60'erne og 70'erne store funktionalistiske betonbebyggelser for at imødekomme kravene om bedre boligstandard / sunde boliger til arbejderne – ganske som hjemme.

Udviklingen har resulteret i nogle meget specifikke udfordringer indenfor planlægning og byomdannelse, som vi så en række eksempler på.

Gennemgående var det, at byens DNA, lyset, tænkt ind på forskellig vis i projekterne, eksempelvis var der lysudsmykning i det nye parkeringsanlæg vi så, og den viden som lokalt er oparbejdet omkring teknisk belysning af veje og gader, var anvendt i de byomdannelsesprojekter vi så.

#### **Confluence**

Globaliseringen og udflytning af storindustrien, som tidligere lå på sydspidsen af halvøens Confluence har bevirket at denne nu er tømt for de oprindelige industrier. Bydelen er pt. under omdannelse til et moderne og tæt storbykvarter med boliger og city-erhverv. Af særlige udfordringer her, er den store skala i den nye bydel, samt hvordan der skabes sammenhæng mellem Confluence og den centrale 1700 tals bymidte, som ligger nord for og er afskåret af motorvej og jernbane samt regional togstation.

Vi besøgte Confluence og så eksempler på byomdannelsen her. Det så meget moderne, spændende og løfterigt ud, og denne bydel får rigtigt meget foræret gennem sin beliggenhed omgivet af vand, og med smukke højdedrag på den anden side af floderne. Desuden er der gåafstand til centrum og 1700 tals bydelen. De nye byggerier var en blanding af private og almene boliger, samt erhverv og handel. Selv om det var høje og tætte byggerier, virkede de attraktive, og med fine offentlige og halvoffentlige rum imellem bygningerne. Det virkede som om det generelt var lykkedes at få gemt parkeringen af vejen under terræn.

Det var spændende at se byomdannelsesprojektets hus "maison de la Confluence", hvor offentligheden kunne gøre sig bekendt med planerne og udviklingen i området. Der var gjort en del ud af at fortælle denne historie på mange måder ved brug af forskellige medier.

## **Mermoz-Pinel**

V. Corinne Lacroix, Directrice adjointe Mission Entrée Est

Som et eksempel på byomdannelsesprojekterne, besøgte vi bydelen/forstaden Mermoz-Pinel, som er et eksempel på hvordan der arbejdes med omdannelse og renovering i forstæderne. Også her var den store skala i brug.

Den brændende platform er bl.a. at byggerier og planlægning fra 60'erne og 70'erne dels trænger VIRKELIG meget til renovering eller bulldozing.

60'ernes mobilitetspolitik som satte bilerne i højsædet havde været en virkelig udfordring for byomdannelsen: Gennem bydelen løb der således en motorvejsbro, som afskar store dele af bydelen fra de funktioner beboerne skulle bruge til daglig. Adgangsvejene på tværs var tidligere uhyggelige beton-tunneller. Her var man gået radikalt til værks og havde fået bragt vejen ned i niveau og udført kraftige forbedringer for cyklister og gående. Det centrale strøg var endnu ikke hyggeligt, men virkede dog moderne og af en høj standard.

Derudover var – og er - de sociale problemer yderst påtrængende, og man forsøger at renovere og bygge så attraktivt at bydelen på den måde kan løfte sig socialt.

På den måde var byfornyelsen en hel del mere radikal en vi ser herhjemme. Der var lagt en plan for at store dele af bydelen simpelthen skulle rives ned og erstattes af nye byggerier, private som almene. Dette giver selvfølgelig fordele, da man på den måde både får lagt en høj boligstandard for den fremtidige bydel, og samtidig kan få fortyndet de sociale problemer til et håndterligt niveau. Men en konsekvens er, at op mod 90 % af beboerne er flyttet fra bydelen. Kun 10-12 % havde valgt at blive genhuset i deres oprindelige bydel.

Særlig fokus har man lagt på at etablere gode og trygge fælles grønne strøg og arealer i den omdannede bydel, og man havde udført flere projekter i samarbejde med beboerne. Og selvfølgelig var der arbejdet meget med belysningen i området. Udbudsreglerne stod dog pt i vejen for at et meget spændende lysprojekt, som vi blev præsenteret for, kunne blive ført ud i livet i fuldt omfang.

## **Kommunalreform**

Grand Lyon er dannet af 58 store samt meget små kommuner, 1999. I alt er der 1,3 mio indbyggere. Mindste kommune er på lidt over 1000 indbyggere, mens Lyon by er på knap ½ mio indbyggere, så en fransk kommune er et vidt begreb, og løfter forskellige opgaver – alt efter størrelse.

Ved kommunalreformen blev der fastlagt "mindste kvalifikationer" for en storkommune af Grand Lyons størrelse, bestående af områderne:

- Planlægning
- økonomisk udvikling,
- boliger og bypolitik,
- bytransport,
- social og kulturel udvikling,
- vand, sanitet, miljø, kirkegårde og slagterier.

Der er repræsentativt demokrati, direkte valg til kommunerne, og kommunerne vælger så repræsentanter til Grand Lyons styrelse, som består af 1 præsident og 40 vicepræsidenter..! Det må være svært at koordinere.

Vi fik præsenteret flere af de sektorplaner, som Grand Lyon arbejder med, og de virkede meget grundige og med en moderne tilgang. Grand Lyon har ikke en overordnet samlende strategi for udviklingen, men denne udgøres af summen af de enkelte politikker og planer. Som en meget stor storkommune har man virkelig muskler og ekspertise til at lave gode sektorplaner.

Eksempelvis havde man en mobilitetsstrategi som byggede på samtlige transportformer, inklusive fodgængerstrategi og cykelstrategi. Man arbejder mod en bæredygtig transport og pendling efter nogenlunde de samme overordnede principper som i DK.

Vi så eksempler på dette, etablering af cykel- og gangstier, samt moderne parkeringsanlæg, hvor der er arbejdet en del med den emotionelle side af parkeringen. Man skal føle sig godt tilpas, velkommen og tryk.