

UDK 711.4/.7(44)"1960/..."  
711.2:911.375.6(44)"1960/..."  
Original scientific work

Оригиналан научни рад

**Miomir Jovanović**

## KONCEPT NOVIH GRADOVA I DEMOGRAFSKO-PROSTORNI RAZVOJ PARIZA\*

**Izvod:** U radu je analizirana uspešna primena koncepta 'novog grada' u razvoju metropolitenskog područja Pariza, kojom su francuski planeri uspeli da smanje demografski pritisak, koji je u periodu nakon Drugog svetskog rata doživela centralna zona ove metropole.

**Кljučне речи:** Pariz, demografski pritisak, 'novi gradovi', suburbanizacija, prostorno planiranje

**Abstract:** In this paper we analysed successful application of the 'new town' concept in the spatial development of Paris region, which helped Paris survive demographic pressure on its central zone, after the WWII.

**Key words:** Paris, demographic pressure, 'new towns', suburbanization, spatial planning

### Uvod

Nijedan urbanistički koncept nije u tako dugom vremenskom periodu sačuvao svežinu, aktuelnost i inspirisao stručnjake na dalju razradu, kao koncept *vrtnog grada* Ebenzera Hauarda (1850-1928), koji je prvi put izložen u knjizi *Tomorrow* 1898. godine (Howard, 1974).

Hauard je, u stvari, originalni koncept vrtnog grada stvorio pod snažnim uticajem ideja anarhističkog teoretičara Kropotkina i čuvenog engleskog ekonomiste Alfreda Maršala, pokušavajući skladno da spoji prednosti života u gradu (mogućnosti zapošljavanja i korišćenja svih gradskih usluga), sa prednostima života na selu (zdravim, prirodnim okruženjem). Istovremeno, želeo je da vrtni grad oslobodi svih negativnih karakteristika života u velikom gradu (vezanih za zagađenje životne sredine), ali i loših strana života u prirodi (odvojenosti od gradskih usluga). Ukratko, vrtni grad bi prema njegovoj zamisli imao sve prednosti oba načina života, i ni jednu od mana (Hall and Tewdwr-Jones, 2011).

Prema originalnom Hauardovom konceptu u vrtном gradu živelo bi približno 30.000 stanovnika. Njegove bi gustine naseljenosti (po sadašnjim kriterijumima) bile veoma visoke (20.000-35.000 stanovnika) (Ross, 1999, str. 115) i bio bi "samodovoljan" (svi zaposleni bili bi ujedno i njegovi stanovnici).

---

\* Rad predstavlja rezultat istraživanja na projektu 37010, koji finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije.

Prostorni oblik vrtnog grada bio bi kružan, a iz centralnog gradskog trga (takode kružnog oblika, sa parkom i javnim zgradama), zrakasto bi se širilo šest bulevara, deleći grad na šest jednakih stambenih četvrti. Svaka četvrt bi imala po jednu školu, i približno 5.000 stanovnika. Fabrike, skladišta itd. nalazile bi se duž spoljašnjeg pojasa grada, uz jednu kružnu železničku prugu, koja bi opasivala ceo grad (Šoe, 1978, str. 240-251). Svaki vrtni grad bio bi okružen zelenim pojasom čija bi funkcija bila dvojaka: da ograniči urbani rast i ujedno gradskom stanovništvu obezbedi neposrednu blizinu zelenila i poljoprivrednog okruženja. Ovaj koncept zelenog pojasa primenjivan je kasnije u mnogim gradovima u svetu (Ross, 1999, str. 98).

Celovit Haurdov koncept insistirao je na tome da se vrtni gradovi ne šire prostorno, već da se *umnožavaju* “poput živih ćelija, i to tako što prekobrojno stanovništvo odlazi da obrazuje novi centar na dovoljnom odstojanju od prvobitnog, i opet okružen zelenilom.” (Šoe, 1978, str. 32). Nadalje, više ovakvih vrtnih gradova (6-7) bi se prostorno organizovalo oko *centralnog vrtnog grada*, i svi bi zajedno formirali tzv. policentrični *društveni grad od približno 250.000 stanovnika*.

Prostorno “umnožavanje” vrtnih gradova ne bi, znači, imalo nikakvo ograničenje - oni bi tako prerastali u društveni grad od 250.000 stanovnika, a zatim, kao u kakvoj paukovoj mreži započinjali formiranje narednog društvenog grada... itd.

Istovremeno, za saobraćaj *između* vrtnih gradova koristila bi se *železnica*. Svi vrtni gradovi bili bi međusobno povezani “jednim sistemom pruga, koji svaki grad spoljašnjeg kruga povezuje sa direktno sa *centralnim vrtnim gradom*. Predviđeno rastojanje od svakog grada do srca *centralnog vrtnog grada* iznosi približno 5 km i lako se može savladati za 5 minuta”...pri čemu...”jedna železnička linija sve gradove spoljašnjeg kruga - 32 km u razvijenoj dužini” povezuje međusobno, tako da nije potrebno preći više od 16 km (što se obavi za 12 minuta), da bi se od ma kog grada stiglo do najudaljenijeg grada ove grupe.” (Šoe, 1978, str. 250).

Koncept vrtnog grada bazirao na *pešačkom* karakteru unutar vrtnog grada, i brzom šinskom saobraćaju *između* vrtnih gradova.

U periodu između dva svetska rata drastično se odstupilo od originalnog Haurdovog koncepta vrtnog grada. Zahvaljujući ogromnoj moći i uticaju Rejmona Unvina u Britaniji se prešlo na koncept *gradova-satelita*. Prvi ovakvi satelitski gradovi bili su *Vithenšav* u blizini *Mančestera* i *Bekontri* u blizini *Londona* (Gallion and Eisner, 1981, str. 86-89). U skladu sa konceptom gradova-satelita u Britaniji je u periodu između dva svetska rata, ipak, bio izgrađen veoma mali broj stambenih objekata (Hall, 2014, str. 108). Satelitski gradovi su, u stvari, služili isključivo za stanovanje. Oni, znači, nisu bili “samodovoljni”, njihovi su stanovnici bili zaposleni u obližnjim metropolama. Pri tom su u odnosu na ove metropole bili locirani predaleko, bili su preveliki

(nalik manjim gradovima), i da stvar bude još gora, sa metropolama u kojima su bili zaposleni njihovi stanovnici (po pravilu) su imali prilično slabe saobraćajne veze (Hall, 2014, str. 108).

Zato je u periodu posle II svetskog rata došlo do napuštanja koncepta gradova-satelita i stvaranja novog urbanističkog koncepta - tzv. 'novih gradova' - čiji je osnovni cilj bio da se rasterete prenatrpene metropole.

Jedan od najvažnijih ciljeva izgradnje (kasnije verzije vrtnog grada) tzv. novih gradova (manjih, satelitskih *samodovoljnih* naselja u neposrednoj blizini višemilionskih metropola) u periodu nakon II svetskog rata, bilo je smanjenje prezagušenosti u samim metropolama. Drugi cilj bio je pokušaj (planskog) stvaranja boljih uslova života u novim gradovima. Prema Viljemu Robinsu: "Novi gradovi su nastali kao plod revolta protiv megalopolisa i loših strana života u njemu, koje se ogledaju u stalnom povećanju rastojanja između kuće i posla, kao i svega onoga što taj proces prati: povećanja novčanih izdataka i... trošenja vremena, energije i živaca. Tako je cilj formiranja svakog novog grada stvaranje *samodovoljne* gradske jedinice u kojoj će biti obezbeđeno stanovanje, zaposlenje i zabava, pri čemu će, u meri u kojoj je to moguće, njeni stanovnici biti oslobođeni zavisnosti od velikog grada." (United Nations, 1967, str. 168).

Tako je u periodu 1946-1949. godine napokon započeta izgradnja osam novih gradova u okolini Londona (kojima su 1967. i 1968. godine pridodata još tri nova grada), kao i novih gradova u okolini *Glazgova, Mančestera, Edinburga, Liverpula, Birmingema*, itd., tako da je broj novih gradova izgrađenih u Britaniji u posleratnom periodu porastao na 33 nova grada (Gallion and Eisner, 1981, str. 382; Cullingworth, 1976, str. 199; Hall and Tewdwr-Jones, 2011). Istovremeno, koncept novih gradova postao je popularan i u mnogim zemljama širom sveta (United Nations, 1967, str. 149-253; Jovanović, 2005).

Međutim, i pored velikih očekivanja koja su pratila izgradnju novih gradova u Britaniji nakon II svetskog rata, ovaj koncept se, nažalost, nije pokazao naročito uspešnim. Prvo, u praksi je ozbiljno narušen planirani princip samodovoljnosti novih gradova, i drugo, umesto javnog gradskog saobraćaja, pešačenja i visokih gustina naseljenosti, u novim gradovima su (posebno u anglosaksonskim zemljama), promovisane niske gustine naseljenosti i korišćenje automobila.

Koncept novih gradova je, u stvari, dvojako izneverio očekivanja:

- a) novi gradovi nisu uspeli da smanje pritisak na konurbacije,
- b) u njima ipak nije ostvaren mnogo ugodniji život nego u konurbacijama (Jovanović, 2014).

Nasuprot ovom neslavnom britanskom primeru, jedan od izuzetno kreativnih primera uklapanja koncepta novog grada u život bio je upravo primer Pariza.

### Demografsko-prostorni razvoj Pariza

Pariz početkom 60-ih muče značajni problemi vezani za regionalni razvoj. Iako francuska metropola pokušava da limitira svoju ekspanziju početkom 60-ih, u tome (očigledno) ne uspeva. Primer Londona je već jasno pokazao da ograničavanje prostorne ekspanzije stvaranjem zelenog pojasa uspeva jedino u metropolama koje imaju statičan broj stanovnika (Jovanović, 2005; Jovanović, 2014). Postalo je očigledno: čak i ako nekako uspe da podstakne razvoj najvećih provincijskih gradova (koji bi služili kao antimagneti - tj. novi polovi razvoja) region Pariza, sa tadašnjih 9 miliona stanovnika, do kraja XX veka će, ipak, dostići 14-16 miliona stanovnika. Jednostavno, magnetizam Pariza je takav, da svi žele da žive baš u njemu.

Stručnjaci su veoma precizno i uverljivo prezentirali sve činjenice Predsedniku. (Za razliku od svih ostalih gradova u Francuskoj, razvoj same metropole koordiniše Vlada, dok pojedine odluke donosi i sam Predsednik Republike) (Thomson, 1978, str. 173).

De Gol se bez oklevanja odlučio za jedan veoma pretenciozan plan razvoja regiona Pariza - odlučno odbacujući oba (alternativna) predloga:

1. razvoj gradova-antimagneta na 100 kilometara od Pariza ('nove gradove' Aberkrombijeuskog tipa), i
2. stvaranje 'drugog Pariza'.

Budući da je svima već postalo jasno da će se, ukoliko *na isti način* nastavi da se razvija tako dramatičnom brzinom - Pariz naprosto ugušiti: usvaja se plan razvoja, koji je bio potpuno u duhu čuvenog plana razvoja Stokholma iz 1952. godine; izuzev što se bavio ekspanzijom 10 puta veće metropole.

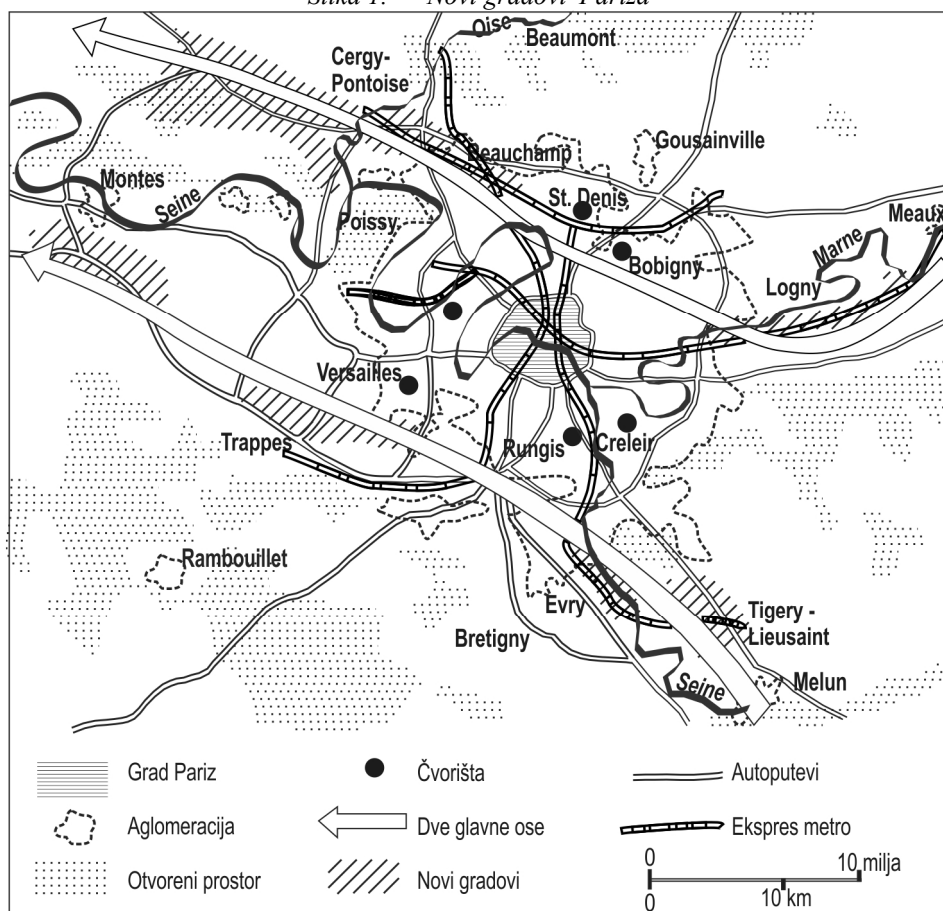
I Pariz ima 'nove gradove', ali ni nalik Hauard-Aberkrombijeuskom tipu, već satelite po ugledu na Mej-Markelius model (Hall, 2014, str. 312). Pariz je ogroman, pa takvi moraju biti i njegovi sateliti. Umesto 10.000-20.000 stanovnika (kao u *Frankfurtu* 20-ih godina), ili 80.000-100.000 (kao u *Stokholmu* iz 40-ih), ekspanzija Pariza iz 60-ih zahtevala je izgradnju 8 satelita od po 300.000-1.000.000 stanovnika... Isto kao u Stokholmu, oni će biti dobro povezani sa gradskim centrom, ali i međusobno, i to ne samo gradskim putevima, već i novim, savremenim vidom javnog gradskog saobraćaja velike brzine i visoke propusne moći.

Nimalo nalik ma kojoj podzemnoj železnici izgrađenoj u periodu od 1890-1910, to je morala biti upravo *brza regionalna železnica (RER)*, koja veoma duge distance može da pređe za kraće vreme. Tako je duž (250 km) linija nove regionalne železnice (čuvenog *RER-a*) planirana izgradnja osam (kasnije je njihov broj redukovana na pet) novih gradova-satelita, koji su se nizali duž dve ose paralelne sa Senom (jedne severno, a druge južno od Pariza,) – na severnoj osi: Cergy-Pontoise i Marne-la-Vallee, a na južnoj: St Quentin-en-Yvelines, Evry i Melun-Senart. Ovi 'novi gradovi' Pariza u početku su se razvijali sporo,

ali su već u periodu 1977-82 doživeli “bum” (ostvarivši više od 90 % porasta stanovništva celog regiona Ile-de-France), tako da su već krajem 90-ih imali 743.000 stanovnika, tj. petnaestinu ukupnog broja stanovnika celog regiona (Hall and Tewdwr-Jones, 2011).

Piter Hol o planu razvoja regiona Pariza iz 1965. kaže: "Nikad ništa tako grandiozno nije planirano u istoriji ljudske civilizacije: plan je obuhvatio 12 godina, bio 'težak' 29 milijardi franaka, i predviđao 140.000 novih stambenih jedinica godišnje. Jedino se država na vrhuncu ekonomskog buma (nezabeleženog u istoriji), sa 100 godina tradicije centralističkog planiranja, koju je vodio jedan predsednik apsolutno ubeđen u svoju mesijansku ulogu, mogla usuditi da tako nešto i zamisli da uradi... a možda čak - ni tada." (Hall, 2014, str. 314).

Slika 1. – 'Novi gradovi' Pariza



Prema: Hall and Tewdwr-Jones, 2011.

Iako se redefinisanim *planom iz 1969. godine* zbog izmenjenih demografskih procena (tada se predviđalo da će u regionu Pariza, umesto 14-16 miliona, živeti "samo" 12 miliona ljudi 2000. godine) veoma brzo odustalo od izgradnje 2 'nova grada', dok su druga 2 spojena u jedan, a kod nekih je i smanjen broj stanovnika - rezultati implementacije plana bili su stvarno impozantni.

Pri tom, nije bilo samo predviđeno da se izgrade novi gradovi u širem području Pariza, već i da istovremeno ojača *centralna zona* Pariza, i to jednom spektakularno brzom rekonstrukcijom. Rekonstrukciju *Defans-a* Piter Hol, na primer, ocenjuje ne samo kao najveći takav poduhvat u Evropi, već i u svetu (Hall, 1984, str. 78). Za razliku od sličnih poduhvata u drugim metropolama, cene zemljišta koje su predviđene da se koriste za razvoj su 'zamrznute', a profiti ostvareni preprodajom zemljišta usmereni na javnu agenciju koja sprovodi plan.

Da bi ovako zamišljen ogroman metropolitenski sistem Pariza uopšte mogao efikasno da funkcioniše, bilo je neophodno izgraditi i impozantnu mrežu brze regionalne železnice (RER), proširiti i modernizovati sistem metroa, i prostorno organizovati 'kapilarnu mrežu' autobuskih linija tako da putnicima "napaja" ovaj moćni železnički sistem.

Učinak svih ovih aktivnosti bio je neverovatan. Dovoljno je samo uporediti demografske i urbane parametre Londona i Pariza iz 1960. (kada su imali isti broj stanovnika) sa onima iz 2000. godine.

Tabela 1. – Demografsko-prostorni razvoj Pariza i Londona

God.	Pariz								
	Broj stanovnika (u 000)			Površina (km <sup>2</sup> )			Gustine naseljenosti (stanovnika / km <sup>2</sup> )		
	Ukupno	Centr.	Predgr.	Ukupno	Centr.	Predgr.	Prosek	Centr.	Predgr.
1960.	8,400	6,000	2,400	1,224	451	773	68,63	132,9	31
1990.	10,661	6,140	4,521	2,251	635	1,676	47,36	96,8	27
2000.	10,952	6,164	4,788	2,311	-	-	47,62	-	-
London									
1960.	7,993	3,493	4,500	1,223	321	902	65,4	108,9	49,9
1990.	6,679	2,504	4,175	1,579	321	1,258	42,3	78,1	33,2
2000.	7,182	2,766	4,416	1,579	321	1,258	45,48	86,2	35,1

Proračunato prema: Jovanović, 2005; MVA, 2005.

*Centralna zona* Pariza je od 1960. znatno proširena (sa 450 km<sup>2</sup> na 650 km<sup>2</sup>), dok je broj njenih stanovnika čak nešto i porastao. Danas 6 miliona *Parižana* živi u centralnoj zoni sa izuzetno visokim gustinama naseljenosti (10.000 st./km<sup>2</sup>). Tome nasuprot, u periodu od 1960-1990. centralna zona Londona zabeležila je nagli pad broja stanovnika (sa 3,5 na 2,5 miliona), iako je od 90-ih (prvi put od 1901. godine!) doživela (doduše umereni) porast broja stanovnika i gustina naseljenosti.

*Predgrađa* Pariza, naravno, doživela su još drastičnije promene – i njihova površina (sa 770 km<sup>2</sup> na 1.700 km<sup>2</sup>) i broj stanovnika (sa 2,4 na 4,8

miliona) – su se udvostručili. U istom periodu predgrađa Londona povećala su se za samo 300 km<sup>2</sup> (sa 900 na 1.200 km<sup>2</sup>), a broj stanovnika - prvo smanjio (sa 4,5 na 4,2 miliona stanovnika 1990.), da bi poslednjih godina počeo lagano da raste (u njima danas živi 4,5 miliona ljudi). Tako su gustine naseljenosti londonskih predgrađa sledile istu trajektoriju (do 1990. su gustine pale sa 5.000 st/km<sup>2</sup> na 3.000 st/km<sup>2</sup>, a potom porasle na 3.800 st/km<sup>2</sup>) i danas su nešto veće nego u predgrađima Pariza (2.900 st/km<sup>2</sup>).

Pariz je, očigledno, uspeo da nagli demografski razvoj (dodatnih 2,3 miliona stanovnika) i značajnu prostornu ekspanziju (2 puta veću urbanizovanu površinu - skok sa 1.200 km<sup>2</sup> na 2.300 km<sup>2</sup>) vešto koordiniše sa ekspanzijom korišćenja savremenih brzih sistema železnice visoke propusne moći. Bez izgradnje 'novih gradova' na periferiji, masivne rekonstrukcije centralne zone, i izgradnje razgranate mreže gradske i prigradske železnice, ova metropola, koja je poslednjih decenija doživela nagli privredni razvoj, bi se zaista - ugušila.

I dok se plan razvoja Londona - koji je već 60-ih pokazivao prve znake stagnacije - zasnivao na kreiranju 'anti-magneta' (baziranom na tradicionalnom modelu 'novih gradova'), *novi gradovi pariskog regiona* predstavljali su 'ruke' samog grada. Drugim rečima, dok je Pariz svoje 'nove gradove' funkcionalno integrisao u dobro osmišljeni prostorni razvoj celokupnog regiona, London je svoje 'nove gradove' naprosto - odbacio. Moderna regionalna železnica i novi autoputevi, simboli najmodernije tehnologije nove Francuske, spojili su novoizgrađene satelitske gradove sa starim Parizom i od njih kreirali jedinstvenu fizičku i funkcionalnu aglomeraciju.

Međutim, iako su ovi 'novi gradovi' Pariza (*Villes Nouvelles*, franc.) (u poređenju sa britanskim 'novim gradovima') locirani mnogo bliže metropoli, na 25–35 km od gradskog jezgra (Halbert, 2006) i sjajno povezani RER linijama sa epicentrom grada, pojavio se veliki problem – kako *ove 'nove gradove' međusobno povezati*.

Pariz je to pokušao da reši naglom izgradnjom skupih autoputeva (podsetimo se da je upravo predsednik Pompidu insistirao na tome da Pariz mora da se prilagodi automobilu): 1) *bulevarom Périphérique*, 2) *autoputem A86* (nazivaju ga i "Paris super-périphérique") kružnim putem na udaljenosti 8–16 kilometara od gradskog centra, i, konačno 3) kružnim *autoputem Francilienne* koji opasuje ceo Pariski region (Ile-de-France) prečnika 50 km (slične je veličine kao autoput M25 oko Londona).

Stoga ne čudi što danas Pariz ima znatno bolju/efikasniju mrežu gradskih autoputeva i, samim tim, beleži veću brzinu saobraćajnog toka na putnoj mreži (36 km/h) od Londona (29 km/h).

Novi gradovi Pariza (uostalom kao i svih ostalih svetskih metropola koje su pokušale da ovaj planerski/urbanistički concept sprovedu u život) ne odlikuju se nekim previsokim stepenom samodovoljnosti (Bontje and Burdack, 2005). Međutim, kao što sjajna analiza britanskih 'novih gradova' Roberta Cervera

pokazuje (Cervero, 1995), rešenje saobraćajnih problema 'novih gradova' ipak nije jedino u ostvarenju principa samodovoljnosti (ostvarenju balansa između mesta stanovanja i mesta rada). Cervero u studiji otkriva da su upravo oni britanski 'novi gradovi' koji su uspeali da najefikasnije ostvare princip samodovoljnosti – ujedno i najveći zavisnici od automobila (Cervero, 1995). Jednostavno, ne samo da su upravo ovi 'samodovoljni' britanski 'novi gradovi' (sticajem određenih istorijskih okolnosti) bili istovremeno i najudaljeniji od glavne metropole (u čijoj se 'orbiti' nalaze), već se nalazile u neposrednoj blizini autoputeva. Cervero zato ističe da umesto slepog insistiranja na ostvarenju principa samodovoljnosti – mnogo važnije da se obezbedi jako *kvalitetna ponuda javnog saobraćaja*, i da se istovremeno uvedu *efikasne restriktivne ekonomske mere koje će destimulisati korišćenje privatnih automobila*.

'Novi gradovi' Pariza nisu doduše uspeali da ostvare neki visok stepen samodovoljnosti, ali su (za razliku od britanskih novih gradova) veoma dobro opsluženi sistemom brze železnice.

Tako se u Parizu ubrzani proces suburbanizacije na čudan način stopio sa razvojem 'novih gradova'. Primera radi, veliki tržišni centri ubrzano niču u predgrađima, a administrativni poslovi se naglo sele na zapad – najpre u džinovski La Défense, a potom u unutarnja predgrađa duž reke Sene, gde se nalaze prostrane neiskorišćene parcele zaostale nakon zatvaranja brojnih fabričkih postrojenja. I dva 'nova grada' na zapadu Pariza, Cergy-Pontoise i St Quentin-en-Yvelines, se takođe razvijaju; dok na drugoj, istočnoj strani Pariza, Marne-la-Vallée doživljava buran razvoj zahvaljujući famoznom pariskom Diznilendu, železničkoj stanici na ekspresnoj TGV (Te-Že-Ve) liniji (koja obilazi Pariz), i univerzitetskom kampusu.

### Umesto zaključka

Ipak, Pariz nikako ne uspeva da se pretvori u policentričnu metropolu, ostajući tako i dalje krajnje polarizovan između poslovne zone u epicentru grada i naselja spavaonica u predgrađima, i bogatog zapadnog i siromašnog istočnog dela Pariza.

Stoga ne čudi što su se početkom 90-ih francuska vlada i regionalna vlast žustro okrenuli izradi novog razvojnog plana Pariza (za period od 25 godina). Ovaj plan više nema za cilj da iznađe rešenje za ogroman priliv stanovništva (kao čuveni 'prethodnik' iz 1965.) – predviđeno je da se broj stanovnika pariskog regiona neće značajnije menjati u narednih 25 godina - već je potpuno koncentrisan na investicije u vrhunske usluge: obrazovanje, transportnu i komunikacionu infrastrukturu, super-brz ekonomski razvoj regiona, ali i da (držeci se davno ustanovljenih kriterijuma/principa *métropoles d'équilibre*) ojača razvoj i ekonomske veze provincijalnih gradova u regionu Île-de-France.



Interesantno je da se ovaj novi plan po svojim suštinskim odrednicama ne razlikuje bitno od prethodnog, već samo, u stvari, reinterpreтира i naglašava njegove osnovne principe. Naime, unutar malog, središnjeg (*petite couronné, franc.*) i velikog, spoljašnjeg (*grande couronne, franc.*) pojasa metropole podstiče se rast *pet džinovskih polova urbanog razvoja* – tri unutar središnjeg pojasa (La Villette i Plain of St-Denis na severu, La Défense-Gennevilliers-Montesson na zapadu, i Upper Seine valley na severo-istoku), i *dva* na samom rubu aglomeracije (Roissy-Charles de Gaulle aerodrom na severu, Saclay-Massy na jugo-zapadu). Ogromne investicije u vrhunske usluge (poput univerziteta, bolnica, kulturnih centara) već se slivaju u ove novoformirane *polove urbanog razvoja*, sve efikasnije povezane sa ‘novim gradovima’ - novoizgrađenom mrežom autoputevima i super-efikasnim sistemom javnog gradskog saobraćaja. Istovremeno, ogromne zelene površine (unutar i van aglomeracije) biće popuno sačuvane.

#### LITERATURA

- Alexander, A. (2010). *Britain's new towns: from garden cities to sustainable communities*. London: Routledge
- Bontje, M., Burdack, J. (2005). Edge Cities, European-style: Examples from Paris and the Randstad. *Cities*, Vol. 22, No. 4, 317–330.
- Cervero, R. (1995). Planned Communities, Self-containment and Commuting: A Cross-national Perspective. *Urban Studies*, Vol. 32, No. 7, 1135-1161.
- Cullingworth, J.B. (1976). *Town and Country Planning in Britain*. London: Allen and Unwin.
- Gallion, A., Eisner, S. (1981). *The Urban Pattern*. New York: D Van Nostrand Co.
- Grčić, M. 1994. *Industrijska geografija*. Beograd: Naučna knjiga.
- Halbert, L. (2006). The Paris Region: Polycentric Spatial Planning in a Monocentric Metropolitan Region. U: Hall, P. and Pain, K. *The Polycentric Metropolis*. Earthscan.
- Hall, P. (1997). *Megacities, World Cities and Global Cities*. Hague: Megacities Foundation.
- Hall, P. (2014). *Cities of Tomorrow*. Oxford: Blackwell.
- Hall, P., Tewdwr-Jones, M. (2011). *Urban and Regional Planning*. London: Routledge.
- Howard, E. (1974). *Garden Cities of Tomorrow*. London: Faber.
- Jovanović, M. (2005). *Međuzavisnost koncepta urbanog razvoja i saobraćajne strategije velikog grada*. Beograd: Geografski fakultet.
- Jovanović, M. (2008). Urbano planiranje, automobilska zavisnost i održivi razvoj evropskih metropola. *Industrija*, 1, 17-42.
- Jovanović, M. (2014). *Gradski saobraćaj i životna sredina*. Beograd: Geografski fakultet.

- London, S. (2002). *The City of Tomorrow: A conversation with Peter Calthorpe*. CRIT, Fall.
- MVA. (2005). *World Cities Research*. MVA.
- OECD. (2007). *Competitive Cities - New entrepreneurial paradigm in spatial development organization*. Paris: OECD.
- Ross, W. (1999). *Personal Mobility or Community Accessibility: A Planning Choice With Social, Economic and Environmental Consequences*. Perth: Murdoch University.
- Šoe, F. (1978). *Urbanizam, utopija stvarnost*. Beograd: Građevinska knjiga.
- Thomson, M. (1978). *Great Cities and Their Traffic*. Harmondsworth: Penguin.
- UITP (in collaboration with Jeff Kenworthy and Felix Laube). (2003). *The Millennium Cities: Database for Sustainable Cities*. Brussels: UITP.
- United Nations. (1967) *Planning of Metropolitan Areas and New Towns*. New York: United Nations.
- World Bank. (2002). *Cities in Transition*. Washington DC: World Bank.

**Miomir Jovanović**

**NEW TOWNS OF PARIS AND ITS SPATIAL AND DEMOGRAPHIC DEVELOPMENT**

**Summary**

In this paper we analysed application of the 'new town' concept in the spatial development of Paris region, which helped Paris survive demographic pressure on its central zone. One of the main features of the 1965 plan is that the new towns of Paris are much closer to the capital city (25–35km) than in London's case. Hence, urban deconcentration dynamics integrated them easily into the agglomeration perimeter. Interestingly enough, new plan for Paris from the 1990s also underlined and reinterpreted some of the main principles of the 1965 plan. Apart from the existing new towns, plan promoted five giant poles of urban development in the middle and outer rings of Paris (three in the middle ring and two at the edge of the agglomeration), concentrated on investments in top-level facilities (like universities, hospitals and cultural centres, etc.). These new urban growth poles are efficiently linked with existing new towns (by new motorways and public transport links), while vast green area should be preserved, both within the agglomeration and outside it. Obviously, Paris aims to retain its national dominance of the top-level service functions and prepare for the competition for primacy among the giant world cities of Europe by providing the capacity for the economy to grow around knowledge-based services.