

ΜΕΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΗ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΤΖΕΜΟΥ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΑΚΑΔ. ΕΤΟΣ 2014-15

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΗ

Προτάσεις αντιμετώπισης της αστικής διάχυσης στη σύγχρονη μετά-
μητρόπολη - η περίπτωση του Παρισιού.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΤΖΕΜΟΥ

Επιβλέπων Καθηγητής
Πάνος Δραγώνας

Πάτρα, 30 Οκτωβρίου 2014

Περίληψη

Το τέλος του 20ου αιώνα σηματοδοτεί μια ουσιαστική μετάλλαξη στη δομή της μητρόπολης. Από τη μορφή που περιελάμβανε έναν ισχυρό αστικό πόλο και μια σαφώς πιο αδύναμη ακτινωτά αυτού περιφέρεια συντελείται το πέρασμα στο υβριδικό μοντέλο που ο Γάλλος αστικός κοινωνιολόγος και φιλόσοφος François Ascher ονομάζει, ήδη από το 1995, «Μετάπολη»: ένα δίκτυο αστικών πυκνώσεων που συνδέονται μεταξύ τους με ένα ισχυρό πλέγμα συγκοινωνιών και μεταφορών. Το ιστορικό κέντρο είναι πλέον φανερά αποδυναμωμένο και η ασυνέχεια στον ραγδαία επεκτεινόμενο αστικό ιστό υπαγορεύει την εμφάνιση του φαινομένου της αστικής διάχυσης. «Μετάπολη» από τον François Ascher ή «Μετά-μητρόπολη» από τον Edward Soja η πραγματικότητα είναι ίδια. Η ανεξέλεγκτη επέκταση έχει σοβαρές επιπτώσεις τόσο στο κοινωνικό-οικονομικό σκηνικό, όσο και στην ίδια την τοπογραφία, τη μητροπολιτική γεωγραφία και τελικά στον τρόπο που αυτή γίνεται αντιληπτή. Έτσι, στο πρώτο μέρος της εργασίας παρουσιάζεται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, οι επιπτώσεις του και κάποιες γενικές στρατηγικές αντιμετώπισής του στον ευρωπαϊκό χώρο. Αρχικά διερευνάται η εξέλιξη της αστικής διάχυσης χρονολογικά, μέσα από βασικά σημεία καμπής. Προσεγγίζεται το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο κάθε φάσης και η μετάλλαξη που συντελέστηκε στη μορφολογία της πόλης. Στη συνέχεια οι επιπτώσεις του φαινομένου οργανώνονται σε τρεις βασικές θεματικές: τις κοινωνικές - οικονομικές επιπτώσεις, τις επιπτώσεις στην τοπογραφία της πόλης και τα όριά της και τέλος στις επιπτώσεις στην ανάγνωση της πόλης, στο αστικό φαντασιακό και την αναπόφευκτη αποσπασματικότητά του. Ως απάντηση στα παραπάνω έρχονται μελέτες για κάποιες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις που λαμβάνουν χώρα μέσα από αρχιτεκτονικούς, πολεοδομικούς διαγωνισμούς και πλατφόρμες προβληματισμού.

Για να προσεγγιστεί το ζήτημα και να αναζητηθούν στρατηγικές χειρισμού του, στη συνέχεια η έρευνα εστιάζει στην περίπτωση του Παρισιού. Η εμφάνιση της αστικής διάχυσης στον ιστό της γαλλικής πρωτεύουσας προσεγγιστικά τοποθετείται από το Μάη του '68. Είναι η στιγμή που η μητροπολιτική της περιοχή αρχίζει να επεκτείνεται πέραν των συνόρων της διοικητικής της έκτασης, το επονομαζόμενο Île-de-France. Στην κατεύθυνση της αντιμετώπισης των αρνητικών επιπτώσεων του φαινομένου το 2010, με κρατική πρωτοβουλία, ιδρύεται το Atelier International du Grand Paris (AIGP), μια διεπιστημονική πλατφόρμα προβληματισμού και έρευνας προς ένα βιώσιμο μοντέλο ανάπτυξης της μητρόπολης. Η δραστηριότητα του AIGP στο διάστημα αυτό των τεσσάρων ετών, έχει παράξει πλούσια έρευνα και οι 15 διεπιστημονικές ομάδες που το απαρτίζουν έχουν προτείνει στρατηγικές

ανασχεδιασμού που, στα πλαίσια αυτής της εργασίας, επιχειρείται να παρουσιαστούν με βάση τρεις θεματικές ενότητες. Η πρώτη ενότητα εστιάζει στην αξιοποίηση της υφιστάμενης κατάστασης της μητρόπολης που κληροδοτείται. Η σύγχρονη δομή δεν αποτελεί κάτι εξ ολοκλήρου νέο, αλλά βασίζεται στον υπάρχοντα αστικό ιστό και εκεί οφείλει σε πρώτο στάδιο να αναζητηθεί. Μελετούνται στρατηγικές οικοδόμησης της νέας μητρόπολης πάνω στην υπάρχουσα, της «πόλης πάνω στην πόλη», με περαιτέρω πυκνώση του αστικού ιστού αλλά και στρατηγικές που υποστηρίζουν τη συνύπαρξη των αντιθετικών υφισταμένων καταστάσεων, δηλαδή ενός συμπαγούς κέντρου και της διάχυτης περιφέρειας. Η δεύτερη ενότητα επικεντρώνεται στο δομικό σύστημα της σύγχρονης μητρόπολης, στην κινητικότητα μέσα σε αυτό το σύστημα, στους κόμβους και τις συνδέσεις από τις οποίες διαρθρώνεται. Η ραγδαία επέκταση της μητρόπολης και η ανάγκη να διανύονται καθημερινά τεράστιες αποστάσεις καθιστά εξαιρετικά σημαντικό τον τρόπο οργάνωσης του δικτύου μεταφορών μέσα στο νέο σύστημα. Παρουσιάζονται μητροπολιτικές θεωρίες προς ένα πολυκεντρικό μοντέλο ανάπτυξης όπου οι κόμβοι, όπως οι σταθμοί τρένων, είναι οι πλέον σημαντικοί πυκνωτές της νέας υπέρ-αστικής δραστηριότητας. Από την άλλη, παρουσιάζονται και θεωρίες προς μια περισσότερο γραμμική, παρά πολυκεντρική, σύγχρονη μητρόπολη όπου οι ροές, οι συνδέσεις μέσα στον αστικό ιστό έχουν τέτοια βαρύτητα ώστε να καθορίζουν την κατεύθυνση επέκτασης, τη μορφή και την αντίληψη της νέας δομής. Η τρίτη και τελευταία θεματική διερευνά την ανάγκη για προγραμματική και λειτουργική ανάμιξη σε όλες τις πτυχές της νέας μητρόπολης. Στόχος ενός βιώσιμου μοντέλου είναι η επίτευξη της ισορροπίας σε όλες τις κλίμακες, από το χώρο κατοικίας μέχρι το πολεοδομικό διαμέρισμα και η ισορροπία αυτή θα επέλθει μέσα από τη συνύπαρξη διαφορετικών καταστάσεων. Στα πλαίσια αυτά, παρουσιάζονται προτάσεις τυπολογικής και προγραμματικής ποικιλίας στην αρχιτεκτονική κλίμακα, προτάσεις εγκατάστασης πυκνωτών αστικών δραστηριοτήτων σε όλη την έκταση της περιφέρειας αλλά και θεωρίες ενίσχυσης της απορροφητικότητας των ανισοτήτων μέσα στον αστικό ιστό προς μια πορώδη, ισορροπημένη μητρόπολη.

Η μελέτη του παραδείγματος του Παρισιού και όλης της έρευνας που διεξάγεται δίνει την ευκαιρία να εξαχθούν συμπεράσματα για το πώς μπορεί να ελεγχθεί αυτή η ραγδαία εξάπλωση του αστικού ιστού με βάση τη βιωσιμότητα. Αναζητούνται στρατηγικές πολεοδομικού ανασχεδιασμού της σύγχρονης ευρωπαϊκής μετά-μητρόπολης προς ένα καινοτόμο μοντέλο ανάπτυξης που θα καταπολεμά κάθε μορφής ασυνέχεια και ανισότητα και τελικά θα ανταποκρίνεται στη διαρκή εξέλιξή του.

Abstract

Together with the end of the 20th century comes a crucial mutation in the metropolitan structure: from the form of a dominant urban center and a significantly less powerful periphery we now face a hybrid model that the French urban sociologist and philosopher François Ascher calls, even since 1995, Metapolis. Metapolis is considered to be a mesh of urban clusters that communicate between them through a strong network of interconnections. The historical center is now clearly less dominant and the discontinuity of the rapidly expanding urban fabric speaks of the phenomenon of urban sprawl. Whether it is called Metapolis by François Ascher or Postmetropolis by Edward Soja reality is the same. The uncontrolled urban expansion has serious impact not only on the socio-economic background of the new structure but also on its geography and the way it is perceived.

Given the above, in the first part of this essay the phenomenon of urban sprawl is generally approached. The research focuses on its evolution during time from the Modern Movement up to the 21st century. The social and economic context of each period is for this reason examined together with the mutations in the city's morphology. Later on and after the definition of Urban Sprawl, its multiple implications are approached through three distinct categories: its social and economic effects, its effects on the metropolitan geography and boundaries and finally its effects on the urban imaginary and the fragmented experience. To conclude, some strategies come as an answer regarding three European metropolises, Paris, Moscow and Helsinki that are the product of international architecture competitions and think tanks.

However, to address the issue more specifically, in the second part the research uses as a case study the city of Paris. The appearance of urban sprawl inside the fabric of the French capital approximately appears right after May '68. After presenting the morphology of the city of Paris in the first half of the 20th century, the appearance of unprecedented growth is being proven. Indeed the Metropolitan Region of Paris since 1968 is going all the more further its administrative boundaries, la région Île-de-France. Against this uncontrolled reality in 2008 the French government takes the initiative to start a consultation for the future of the capital in the next forty years. Things become more official in 2010 with the establishment of Atelier International du Grand Paris (AIGP), an interdisciplinary platform of research that aims to propose strategies to reach a new sustainable metropolitan model. AIGP in this four year period of action is producing precious research and the 15 interdisciplinary teams that consist it are coming up with proposals for metropolitan

regeneration that are organized into three categories. The first one is focusing on the metropolis that already exists. The contemporary model is not an entirely new form. On the contrary, it has its roots inside the existing urban fabric and there is where it should first of all be sought. For this reason, strategies to reconstruct the new metropolis on the existing, «the city on the city», are being examined with further densification of the whole metropolitan territory. However there are also strategies that argue for the fruitful coexistence of the opposite existing situations, the dense urban pole and the diffuse periphery. The second category is focusing on the structural system of the new metropolis, the mobility inside it, its nodes and connections. The rapid expansion of the urban fabric and the need to cross huge distances daily brings the organization of the transport network at the forefront of the discussion. Metropolitan theories are being presented for a polycentric structure where nodes, the points of articulation of the system like train stations, are the most crucial densifiers of metropolitan activity. On the other hand, theories for a rather linear than polycentric system of growth are also introduced where flows and connections appear to be so important that they actually affect the direction of the expansion and the morphology of the metropolis. The third and last category is focusing on the need for programmatic and functional mixture inside the new structure. The desired achievement of balance in every scale of the metropolis will come through the coexistence of opposed situations, through variety. Proposals for typological and programmatic variety in a small, building scale are here introduced together with the establishment of hybrid urban models that accommodate multiple urban activities in the same structure and finally theories of strengthening the capacity of the metropolis to absorb inequalities so as to reach a porous and isotropic model.

Through the example of Paris the chance is given to extract conclusions on how this unprecedented expansion of the urban fabric can actually be controlled in a sustainable way. A call for new strategies of metropolitan planning is here being made in order to achieve the definition of a new system of growth capable to fight its discontinuities or inequalities and that will finally respond positively to its continuous evolution.

Προοίμιο

Ο François Ascher το 1995 στο βιβλίο του *Métapolis où l'avenir des villes* περιγράφοντας τη σύγχρονη μεταβαλλόμενη μορφή της μητρόπολης κάνει λόγο για ένα δίκτυο αστικών πυκνώσεων που συνδέονται μεταξύ τους με ένα ισχυρό πλέγμα συγκοινωνιών. Αν και η νέα μητροπολιτική δομή διαβάζεται ως ενιαία, το πλέγμα αυτό παρουσιάζει σαφή ασυνέχεια. Ο προβληματισμός για τον χειρισμό της ασυνέχειας αυτής ήταν που οδήγησε στην παρούσα ερευνητική εργασία. Μελετώντας το ζήτημα, τον Φεβρουάριο του 2014 έφυγα για το Παρίσι για την εκπόνηση μιας εξάμηνης πρακτικής άσκησης στο γραφείο του Dominique Perrault όπου η έρευνα για το μέλλον της μητρόπολης ήταν παραπάνω από ενεργή και εγώ έτοιμη να αναμιχθώ με αυτήν συλλέγοντας υλικό για να προσεγγίσω μια απάντηση. Επειδή όμως τα ερεθίσματα που δέχτηκα τόσο εκεί όσο και μέσα στη σχολή μου τα πέντε αυτά χρόνια είναι αμέτρητα και η έκταση αυτής της εργασίας πολύ περιορισμένη θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου, τη φίλη μου Κλέλια, τον Tommaso, τους συναδέλφους μου στο Παρίσι που με τροφοδότησαν με υλικό και βιβλιογραφία και τελικά τους δύο ανθρώπους που περισσότερο απ' όλους παρακολούθησαν και επηρέασαν την έρευνα αυτή: τον Marcello Tavone που απλόχερα μοιράστηκε την εμπειρία του μαζί μου και άλλαξε τον τρόπο που βλέπω την αρχιτεκτονική έρευνα και φυσικά τον καθηγητή μου κύριο Πάνο Δραγώνα που με τις συζητήσεις μας και την καθοδήγησή του οι γενικοί μου προβληματισμοί πήραν τη μορφή δομημένης ερευνητικής εργασίας.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	1
1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ - Η ΜΕΤΑ-ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ	
1.1. Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Η μετάβαση από την Μητρόπολη στη Μετά - Μητρόπολη.	7
1.2. Οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης.	17
1.3. Γενικές Στρατηγικές Αντιμετώπισης της Αστικής Διάχυσης στον ευρωπαϊκό χώρο.	25
2. ΑΠΟ ΤΟ PARIS ΣΤΟ GRAND PARIS.	
2.1. Το Παρίσι του Haussmann.	41
2.2. Η δημιουργία του μετρό.	43
2.3. Η ανάπτυξη των προαστίων.	45
2.4. Η πολιτική των νέων πόλεων.	47
3. Η ΜΕΤΑΛΛΑΞΗ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟ 1968.	
3.1. Βασικοί όροι και έννοιες.	51
3.2. Από τη Διοικητική έκταση του Παρισιού στη Μητροπολιτική περιοχή του.	55
3.3. Η έρευνα του προγράμματος Atelier International du Grand Paris (AIGP) για τον πολεοδομικό ανασχεδιασμό του Παρισιού.	59
3.4. Η αξιοποίηση της υφιστάμενης κατάστασης.	65
3.5. Κόμβοι και συνδέσεις.	81
3.6. Προγραμματική και λειτουργική ανάμιξη.	103
Συμπεράσματα	125

*" Paris est tout petit
c'est là sa vraie grandeur
Tout le monde s'y rencontre
Les montagnes aussi
Même un beau jour l'une d'elles
Accoucha d'une souris*

*Alors en son honneur
Les jardiniers tracèrent
Le parc Montsouris*

*C'est là sa vraie grandeur
Paris est tout petit. "*

Jacques Prévert

Εισαγωγή

«Παρατηρείται ότι οι σύγχρονες πόλεις και ιδιαίτερα οι μεγάλες πόλεις, σε όλον τον κόσμο, αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα, μιας και όλες τους έχουν αναπτύξει τεράστιες εκτάσεις - τις μητροπολιτικές ή «ευρύτερες» περιοχές τους - κατά τη διάρκεια του εικοστού αιώνα, που δεν γίνονται σωστά αντιληπτές από κανέναν ως προς τη μορφή τους. Παρόλα αυτά τώρα έχουν την ανάγκη να αναγνωριστούν ως κάτι που πραγματικά υπάρχει διότι αποτελούν μια μορφή που είναι σε διαρκή μετασχηματισμό και δεν έχει όρια.»¹

Το τέλος του 20ου αιώνα σηματοδότησε μια νέα εποχή για τις μητροπόλεις με κύριο χαρακτηριστικό την ευρύτατη επέκτασή τους στην περιφέρεια. Κατά την περίοδο αυτή δημιουργήθηκαν νέα τμήματα πόλεων, ασαφή και ασύνδετα και όλο και μακρύτερα από το ιστορικό κέντρο, τα οποία σήμερα δύσκολα ορίζονται σε σχέση με την παραδοσιακή πόλη. Πρόκειται για το φαινόμενο της μετάβασης της σύγχρονης πόλης από την κατάσταση της Μητρόπολης σε αυτήν της Μετά-Μητρόπολης, έτσι όπως σχηματίστηκε τη δεκαετία του '80.

Η κρίση της αστικής κατάστασης τη δεκαετία του '60, με την αναδιάταξη που αυτή προκάλεσε, αποτέλεσε σημείο καμπής για την εξέλιξη της μορφής της μητρόπολης, με τον Manuel Castells να χρησιμοποιεί τον όρο "*la ville sauvage*" ή αλλιώς η «άγρια πόλη». Τα μεγάλα αστικά κέντρα ακολούθησαν το μοντέλο της Φορντικής Περιφερειακής Μητρόπολης, με το φαινόμενο της προαστικοποίησης να γνωρίζει μεγάλη ακμή. Φυσικά, η εξέλιξη δεν σταμάτησε εκεί. Στα τέλη του 20ου αιώνα η ανακατάταξη του αστικού ιστού πήρε τέτοια έκταση που κάνουμε λόγο πλέον για την Μετά-Μητρόπολη, μια κατάσταση που χαρακτηρίζεται από τη ραγδαία εξάπλωση των προαστίων και τη δημιουργία πολλαπλών κέντρων - περιφερειακών πολικότητων.

Το φαινόμενο της Μετά-Μητρόπολης ωστόσο εγείρει μια σειρά ζητημάτων που αναζητούν επίλυση. Πρώτον, αναφορικά με τον γεωγραφικό - τοπογραφικό και αντικειμενικό παράγοντα, η μορφή των νέων δημιουργηθέντων περιφερειακών πολικότητων στερείται πολεοδομικού ορισμού σε σχέση με την παραδοσιακή πόλη. Πρόκειται για νέα τμήματα πόλης χωρίς σαφή και διακριτά όρια που συνεχώς εξελίσσονται. Πού τελικά τελειώνει η πόλη; Ποιές περιοχές είναι μέσα και ποιές έξω από τα «σύνορα» αυτής; Υπάρχουν όντως σύνορα; Δεύτερον, σχετικά με τον εμπειρικό -

¹ Grumbach Antoine, συνέντευξη με τίτλο "Unlimited Greatness" στο MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), <http://www.monu-magazine.com/issues.htm> (accessed 15-10-13)



Εικ.01: Cedric Price (1934-2003), The city as an egg

αντιληπτικό παράγοντα, τι συντελεί πλέον το αστικό φαντασιακό; Πώς γίνεται αντιληπτή η νέα δομή της πόλης, πώς ερμηνεύεται και ποια είναι τελικά η νέα εμπειρία; Τρίτον, το φαινόμενο αυτό δεν θα μπορούσε να είναι αποκομμένο από τον κοινωνικό - οικονομικό παράγοντα. Η μετάλλαξη αυτή της αστικής κατάστασης έχει επιπτώσεις και δημιουργεί νέες ισορροπίες στο κοινωνικό σύνολο. Νέες δράσεις εγείρονται και αλλάζει το οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό σκηνικό.

Με τις συνέπειές να εκτείνονται σε όλους τους παραπάνω τομείς, το φαινόμενο της περιφερειακής αστικοποίησης λαμβάνει χώρα σε όλο τον αναπτυσσόμενο και αναπτυσσόμενο κόσμο, με διαφορετικές ωστόσο εκφάνσεις ακόμα και μεταξύ Ευρώπης και Αμερικής. Αυτό οφείλεται στα διαφορετικά δεδομένα που παρατηρούνται μεταξύ της Αμερικανικής ή της Ευρωπαϊκής Μετά-Μητρόπολης, την ιστορικότητα που έχει η κάθε μία, την πολιτιστική ποικιλία και τις διαφορετικές ιστορικές συγκυρίες και πολιτικές που μπορεί να την χαρακτηρίζουν.

Η παρούσα έρευνα θα επικεντρωθεί στην ευρωπαϊκή εκδοχή του φαινομένου και συγκεκριμένα στο Παρίσι. Η Γαλλική πρωτεύουσα γνώρισε τη μετάβαση σε Μετά-Μητρόπολη, θα έλεγε κανείς από το 1968 και έπειτα. Ο Μάης του 1968 υπήρξε σημείο καμπής για όλο τον κόσμο, πόσο μάλλον για το ίδιο το Παρίσι. Ήταν η στιγμή που η Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού άρχισε να επεκτείνεται ραγδαία εκτός των συνόρων της Διοικητικής της Έκτασης. Αυτό που διαφοροποιεί το Παρίσι από τις περισσότερες μεγαλουπόλεις που παρουσιάζουν ανάλογα προβλήματα είναι η έρευνα που γίνεται γύρω από το πρόβλημα και οι συστηματικές προσπάθειες προσέγγισής του. Για το λόγο αυτό, το αντικείμενο της παρούσας μελέτης ορίζεται ως η διερεύνηση του φαινομένου της αστικής διάχυσης με έμφαση στο Παρίσι και τις πρόσφατες πολεοδομικές προτάσεις πάνω στο ζήτημα της ανεξέλεγκτης επέκτασής του.

Το θέμα αρχικά θα προσεγγιστεί ως προς τη γενική έκφασή του με βάση τη βιβλιογραφική έρευνα. Θα παρουσιαστεί το κοινωνικό - οικονομικό πλαίσιο που χαρακτήρισε κάθε ένα από τα χρονικά σημεία καμπής της μητροπολιτικής κατάστασης από το Μοντέρνο κίνημα στα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι τη σημερινή εποχή. Παράλληλα θα παρουσιαστεί η γενική μετάλλαξη στη μορφολογία της πόλης που συντελέστηκε σε κάθε ένα από τα χρονικά αυτά σημεία καμπής ώστε να γίνει αντιληπτή η εμφάνιση του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Ύστερα, θα αναζητηθούν οι επιπτώσεις αυτής στο κοινωνικό - οικονομικό σκηνικό, την τοπογραφία της πόλης και την αντίληψη της συνέχειάς της. Η πρώτη ενότητα τελικά θα ολοκληρωθεί

με την αναζήτηση γενικών στρατηγικών αντιμετώπισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης για κάποιες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, κυρίως μέσα από πρόσφατες περιοδικές εκδόσεις και διαδικτυακές πηγές.

Στη συνέχεια θα γίνει η εστίαση στην περίπτωση του Παρισιού. Βιβλιογραφικά θα γίνει η αναζήτηση κάποιων βασικών ιστορικών στοιχείων της εξέλιξης της πόλης μέχρι το 1968, ώστε να οριστεί η κατάσταση που υποδέχτηκε τα γεγονότα του Μαΐου '68 και υπήρξε η βάση της αστικής αναδιάταξης. Ύστερα, με οδηγό πάντα τη βιβλιογραφία αλλά και την παράλληλη παράθεση χαρτών, φωτογραφικού υλικού και στατιστικών στοιχείων θα παρουσιαστεί συνοπτικά η μετάλλαξη της μορφής της μητρόπολης σε αυτήν της Μετά-μητρόπολης. Η σύγχρονη αυτή κατάσταση είναι που θα απασχολήσει τη μελέτη του έργου του *Atelier International du Grand Paris* μέσα από τη διαδικτυακή του πλατφόρμα, διαδικτυακές πηγές που αναδημοσιεύουν την έρευνα, τα blogs των συμμετεχόντων επιστημονικών ομάδων, την ανάλυση των έργων τους ανά θεματικές ενότητες αλλά και μέσα από έντυπες περιοδικές εκδόσεις. Τελικά, στόχος της μελέτης της περίπτωσης του Παρισιού είναι να εξαχθούν συμπεράσματα για γενικές στρατηγικές αντιμετώπισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή μετά-μητρόπολη.



1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ Η ΜΕΤΑ-ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ

1.1 Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Η μετάβαση από τη Μητρόπολη στη Μετά-Μητρόπολη.

Στις αρχές του 19ου αιώνα η αστική δομή που επικρατεί είναι αυτή της Εμπορικής Πόλης.¹ Με τον όρο αυτό γίνεται λόγος για μια πυκνή συσσώρευση κατοικιών πολλών διαφορετικών εισοδημάτων και κοινωνικών τάξεων γύρω από βασικά σημεία εμπορίου και οικονομικών γενικά συναλλαγών όπως για παράδειγμα ένα λιμάνι ή κάποιος κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός. Η βιομηχανία στην εμπορική πόλη αναπτύσσεται εκτός των ορίων αυτής, εκεί όπου η ενέργεια που απαιτείται για τις μηχανές παραγωγής μπορεί να παραχθεί άμεσα. Έξω από την πόλη αλλά σχετικά κοντά σε αυτήν αναπτύσσονται επίσης περιοχές κατοικίας για τα χαμηλότερα εισοδήματα. Από τα τέλη του 19ου αιώνα ρευστές, συχνά μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες, κρίσεις οικονομικές και κοινωνικές που προέκυψαν, είχαν ως αποτέλεσμα αλλαγές στον αστικό τρόπο διαβίωσης και κατά συνέπεια στην ίδια τη μορφή της πόλης. Η άνοδος του αυτοκινήτου και του ανελκυστήρα, στις αρχές του 20ου αιώνα, καθόρισαν τη μοντέρνα μητρόπολη. Άλλαξαν την πόλη ως ιδέα, οικονομία αλλά και πολιτική δομή.² Οι ανακατατάξεις αυτές σταδιακά επηρέασαν τη μορφή της πόλης έτσι ώστε σήμερα να είναι εντελώς διαφορετική από ό,τι στις αρχές του 20ου αι. Από τη συμπαγή και περιεκτική δομή συντελέστηκε το πέρασμα σε μια αχανή δομή, τόσο από εμπειρική όσο και από θεωρητική σκοπιά.

Οι ασταθείς αυτές συνθήκες είχαν ως αποτέλεσμα τον ορισμό πέντε διακριτών περιόδων αστικής αναδιάταξης. Κάθε περίοδος συνοδεύεται από ουσιαστικές μεταλλαγές στη μορφολογία της πόλης, στην κλίμακά της και στη συγκέντρωση του πληθυσμού της. Δημιουργούνται κάθε φορά νέες θεμελιώδεις σχέσεις μεταξύ του χώρου και του χρόνου στο αστικό περιβάλλον, σχέσεις που έδιναν μορφή στο διάγραμμα της πόλης. Μέσα από το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο καθεμιάς από τις διακριτές αυτές περιόδους και τις επιπτώσεις τους στη μορφολογία της πόλης επιχειρείται να παρατηρηθεί σε ποιο χρονικό σημείο προσεγγιστικά συντελείται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης και με ποιό τρόπο.

Για κάθε μια από τις πέντε περιόδους παρακάτω παρουσιάζεται το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο εκτυλίσσονται, οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που τις πλαισιώνουν και τέλος η μετάλλαξη στη μορφολογία της πόλης που συντελείται. Κάθε μια από τις περιόδους αυτές έχει ως

¹ Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000) σελ. 111

² Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000) σελ. 115

αφετηρία κάποιας μορφής κρίση και γίνονται απόλυτα διακριτές. Όλες τους αντιπροσωπεύουν περιόδους ασυνήθιστης αναταραχής, πειραματισμού, αλλαγών και αναδιοργάνωσης όπου, για να χρησιμοποιηθούν πιο σύγχρονοι όροι, μακρά εδραιωμένες οικονομικές, πολιτικές και πολιτιστικές πρακτικές επιμελώς καταρρίπτονται και ανασύστανται με νέες και διαφορετικές μορφές.

1.1.1 Μοντερνισμός και αστικός βιομηχανικός καπιταλισμός.

Η πρώτη περίοδος αστικής αναδιάταξης που μελετάμε συντελείται στα τέλη του 19ου αιώνα, «*fin de siècle*» όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, και αποτελεί περίοδο μακράς οικονομικής ύφεσης στην Ευρώπη ύστερα από την «Περίοδο του Κεφαλαίου» (*Age of Capital* : όρος κατά Eric Hobsbawm). Η «Περίοδος του Κεφαλαίου» (1848-1878) ορίζεται ως η περίοδος τεράστιας οικονομικής ανάπτυξης ύστερα από την εδραίωση της Βιομηχανικής Επανάστασης στις Βόρειες Ευρωπαϊκές πόλεις. Όπως η ιστορία έχει δείξει και επαληθεύεται από τη συγκεκριμένη χρονική συγκυρία, περίοδοι τέτοιας ανάπτυξης μοιραία καταλήγουν σε αποδιοργανωτικές κρίσεις, ανάλογες σε διάρκεια περιόδους αρνητικής οικονομικής ανάπτυξης, ολοένα συνηθέστερες κοινωνικές αναταραχές και τελικά διαδικασίες αναδιάταξης ή πιο απλά προσπάθειες αποκατάστασης των συνθηκών ταχείας οικονομικής ανάπτυξης.¹ Η περίοδος μακράς ύφεσης των τελευταίων δεκαετιών του 19ου αι. σηματοδότησε την εμφάνιση μιας νέας μορφής καπιταλιστικής ανάπτυξης. Μεγάλες εταιρίες και άλλες νέες οργανωτικές δομές ήρθαν στην επιφάνεια και αναδιαμόρφωσαν τον ανταγωνισμό και τον έλεγχο των εγχώριων και εθνικών οικονομιών. Ταυτόχρονα δε ελάττωσαν τον ανταγωνισμό των ελεύθερων αγορών μέσα από περιορισμένη κρατική επέμβαση και την αναδυόμενη δύναμη των εταιρικών μονοπωλίων και ολιγοπωλίων. Αυτή η νέα εταιρική, μονοπωλιακή μορφή καπιταλιστικής ανάπτυξης που σχηματίστηκε στις τρεις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αι., γνώρισε μεγάλη ακμή στις αρχές του 20ου αι. και τελικά έπεσε σε βαθιά κρίση την περίοδο της «Μεγάλης Ύφεσης».

Η βασική συνέπεια της πρώτης αυτής περιόδου αστικής αναδιάταξης στη μορφολογία της πόλης ήταν το πέρασμα από την Εμπορική πόλη στην πρώτη μορφή ανταγωνιστικής, βιομηχανικής καπιταλιστικής πόλης, η οποία αρχικά παρατηρήθηκε από τον Eagels και μετέπειτα αναλύθηκε από τη Σχολή του Σικάγο (1920-30). Πρόκειται για ξεκάθαρα ορισμένη κεντρική δομή με ομόκεντρη ζωνοποίηση ακτινωτά του ισχυρού κέντρου. Όπως εύστοχα σημείωσε ο Eagels², εξαθλιωμένη η εργατική τάξη συσσωρεύτηκε στην εγγύτερη στον αστικό πόλο ζώνη ενώ ταυτόχρονα η μεγάλο-αστική τάξη αποστασιοποιούνταν στα απομακρυσμένα και αδιαφανή πράσινα προάστια.

1 Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.110

2 Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.96

1.1.2 Φορντική Περιφερειακή Μητρόπολη - Προαστικοποίηση.

Η δεύτερη περίοδος αστικής αναδιάταξης συντελείται από τις αρχές 20ου αι. (1920) μέχρι το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου (1945). Η περίοδος 1920-1940, τα χρόνια δηλαδή μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, χαρακτηρίστηκε ως Φορντική ή Κεϋνσιανή λόγω της σύνδεσής της με τα ονόματα των Henry Ford και Maynard Keynes και σηματοδότησε μια νέα μορφή καπιταλιστικής ανάπτυξης βασισμένη στη μαζική παραγωγή, τη μαζική κατανάλωση, τη μαζική προαστικοποίηση και μια ευρέως διαδεδομένη κοινωνική συνθήκη συσσώρευσης κεφαλαίου με σύμβολο την αυτοκινητοβιομηχανία, μεγάλα εθνικά εργατικά συνδικάτα και τεράστια κρατική επέμβαση στην οικονομία ώστε να επιτευχθεί ανάπτυξη και κοινωνική ευημερία. Μετά τη «Μεγάλη Ύφεση» του 1929 και τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1939 -1945), αυτή η Φορντική - Κεϋνσιανή φάση της καπιταλιστικής ανάπτυξης τέθηκε υπό περίοδο κρίσης (τέλη της δεκαετίας 1960) και μέχρι το τέλος του αιώνα ήταν υπό αναδιοργάνωση καταλήγοντας στην λεγόμενη περίοδο μετά-Φορντικού, μετά-κεϋνσιανού, μετά-βιομηχανικού, μετά-μοντέρνου τελικά μοντέλου.

Η μορφολογία της πόλης κατά την περίοδο αυτή ακροβατεί μεταξύ αστικής πυκνότητας και διάχυσης.¹ Η αρχή της αποσύνθεσης της πρώιμης βιομηχανικής, καπιταλιστικής πόλης έχει συντελεστεί. Αρχίζει να διασπάται με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους η προηγούμενη σαφώς ορισμένη και ισχυρά κεντρική δομή της, χωρίς όμως να εξαφανίζεται συνολικά. Πρόκειται για μια διαδοχική και επιλεκτική αποκέντρωση των εργοστασίων, των κατοικιών, των χώρων εργασίας, των κτηρίων γραφείων, των αποθηκών, των καταστημάτων, των δημοσίων υπηρεσιών και άλλων αστικών δραστηριοτήτων. Αυτό όχι μόνο εξέτινε τις ομόκεντρες ζώνες ολοένα και σε μεγαλύτερη ακτίνα μέσω μιας διαδικασίας επεκτατικής και τυχαίας προαστικοποίησης αλλά ταυτόχρονα έκανε τις ήδη υπάρχουσες ζώνες ακόμα λιγότερο ομογενείς απ' ό,τι ήδη ήταν. Το αστικό τοπίο και η αστική ζωή κατακερματίζονταν ολοένα και περισσότερο, όχι μόνο υπό όρους χρήσης των εκτάσεων κατοίκησης, αλλά και υπό όρους τοπικής αυτοδιοίκησης, κοινωνικής τάξης, φυλής και εθνικότητας.² Η Φορντική περιφερειακή μητρόπολη έχει ταυτόχρονα αστική και προαστιακή δομή. Τα σαφώς αναπτυγμένα προάστια - αυτόνομοι δήμοι αποτελούσαν κοιτίδες διεξόδου από τα προβλήματα της αστικοποίησης. Ο προαστιακός τρόπος ζωής οικειοποιήθηκε από μεγάλο κομμάτι του αστικού πληθυσμού. Η βασική

όμως πολιτική και οικονομική δύναμη παρέμεινε στο παλιό αστικό κέντρο μαζί με κάποιες υποδομές ξενοδοχείων, εστιατορίων, καταστημάτων και άλλων εξειδικευμένων υπηρεσιών για μια μικρή ελίτ πολιτών καθώς και για τουρίστες και εφήμερους επισκέπτες.

¹ Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.114

² Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.115

1.1.3 Αστική κρίση 1960 - Μετά-Φορντική, Μετά-Κεϋνσιανή Μητρόπολη.

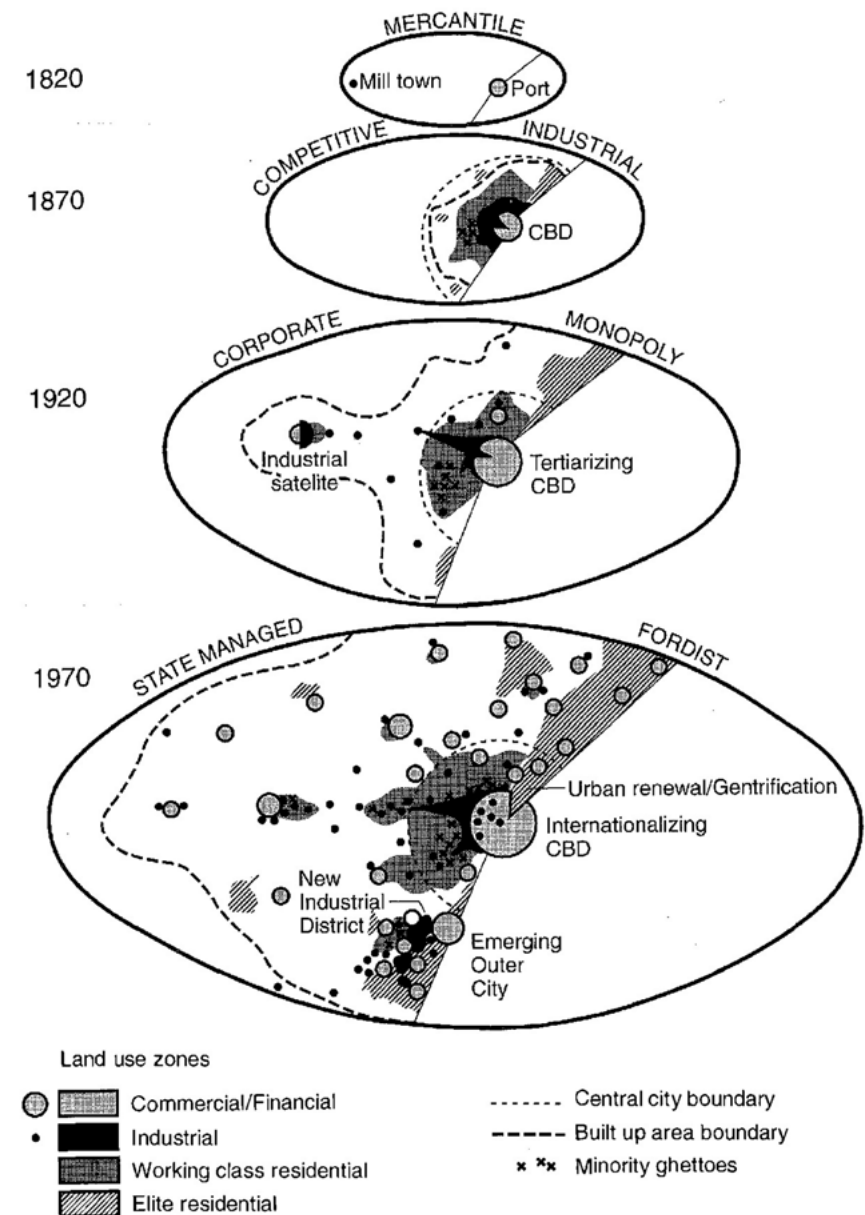
Η Τρίτη περίοδος αστικής αναδιάταξης συντελείται στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα (1960-1980). Η αστική κρίση του 1960 σήμανε το τέλος της μακράς μεταπολεμικής οικονομικής ανάπτυξης. Μέχρι τη χρονιά 1973-4 η παγκόσμια οικονομία είχε βυθιστεί στη μεγαλύτερη οικονομική κρίση μετά τη «Μεγάλη Ύφεση» του 1929. Το Φορντικό μοντέλο τίθεται υπό αμφισβήτηση και παρουσιάζεται το πρώτο κύμα μεγάλων αστικών κινητοποιήσεων ενάντια στο μοντέλο διαβίωσης και τη μορφή της πόλης. Καθοριστικό γεγονός της περιόδου αυτής αποτελεί η Αστική Επανάσταση του Μάη 1968. Η αστική κατάσταση πασχίζει να εδραιωθεί ως αγαθό συλλογικής κατανάλωσης.¹

Ο βασικός πυρήνας της κρατικά οργανωμένης Φορντικής μητρόπολης συχνά αντιμετώπιζε παρακμή και δυνητική αστάθεια, αφήνοντας το περιθώριο σε αντίπαλες οικονομικές και κυβερνητικές δυνάμεις να ελιχθούν, δυνάμεις που αναζητούσαν διαφορετικό μέλλον για την ανασύσταση του αστικού κέντρου. Οι συγκρούσεις σχετικά με το αστικό κέντρο μεταξύ αυτών που υποστήριζαν την απόλυτη καταστροφή και την εκ νέου οικοδόμηση ενάντια σε όσους επεδίωκαν λιγότερο καταστροφικές μορφές ανάπτυξης, ήταν εξίσου καθοριστικός παράγοντας για τη διαμόρφωση της μετά - Φορντικής - Κεϋνσιανής μητρόπολης, όσο και η περιφερειακή προαστικοποίηση. Μετά τις αστικές αναταραχές του 1960, ο Castells χρησιμοποίησε τον όρο « η άγρια πόλη » (*la ville sauvage*) για να περιγράψει τις αστικές δομές που εδραιώθηκαν μεταπολεμικά στη Βόρεια Αμερική και Ευρώπη.

Η κλίμακα της μητρόπολης έχει πλέον μεγαλώσει αισθητά. Παρατηρείται ακραία επέκταση της πόλης στον οριζόντιο άξονα και αποσυμφόρηση, ενώ ταυτόχρονα κάνει την εμφάνισή της μια νέα μορφή αστικοποίησης βασισμένη στον αυτοκινητόδρομο. Είναι η στιγμή που αρχίζει να γίνεται λόγος για αστική διάχυση. Πρόκειται για ένα εξαιρετικά αβέβαιο και ασταθές αστικό τοπίο μεταξύ μητροπολιτικής κατάστασης, προαστικοποίησης και πολιτικού κατακερματισμού, το οποίο έγινε αντικείμενο εκτενούς μελέτης από τη νέα σχολή Νέο-μαρξιστών κοινωνιολόγων, γεωγράφων, πολιτικών οικονομολόγων και πολεοδομών. Η άγρια πόλη μέσω εσωτερικών διεργασιών σύντομα μεταλλάχθηκε στη δομή που ο E. Soja ονομάζει Μετά-μητρόπολη (*Postmetropolis*)² και με αυτήν υποδέχτηκε τον 21ο αιώνα.

¹ Lefebvre Henri, *Le droit à la ville*, (Paris: Anthropos, 1968)

² Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000)



Εικ.02: Η εξέλιξη της αστικής δομής στις Η.Π.Α.



Εικ.03: Κινητικότητα στη Μετά-μητρόπολη.

1.1.4 Η Μετά-Μητρόπολη

Η τέταρτη περίοδος αστικής αναδιάταξης εκτείνεται από την τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα μέχρι και τον 21ο αιώνα, καθώς η εξέλιξη συνεχίζεται αδιάκοπα. Πριν γίνει το πέρασμα στον 21ο αιώνα συντελείται η στροφή προς το νέο-φιλελεύθερο μοντέλο. Πολιτικές αστικής ανάπτυξης που δίνουν όλη την έμφαση στον οικονομικό παράγοντα χαρακτηρίζουν την πραγματικότητα της μητρόπολης. Ταυτόχρονα παρατηρείται αυτόματη καταπάτηση των κοινωνικών δικαιωμάτων με τη διάχυση του αστικού ιστού και τον καλπάζοντα εξευγενισμό των περιοχών. Το μοντέλο αστικοποίησης ακολουθεί πλέον παγκόσμια πρότυπα, και η κοινωνικό-χωρική πόλωση είναι γεγονός. Η κρίση του 2008 και οι οργανωμένες αστικές κινητοποιήσεις του 2009 ασκούν τεράστια επιρροή στη σύγχρονη αστική κατάσταση τη στιγμή που το νέο-φιλελεύθερο μοντέλο αποδεικνύεται μη βιώσιμο.

Η πόλη παίρνει τώρα τη μορφή της Νέο-φιλελεύθερης Μετά-Μητρόπολης. Η αστική διάχυση φτάνει σε τέτοια επίπεδα ώστε συχνά η μητροπολιτική περιοχή των μεγάλων πόλεων να ξεπερνά κατά πολύ τις διοικητικές τους εκτάσεις. Αν η ιστορική μητρόπολη είναι ανάλογη οργανικών δομών, όπως για παράδειγμα ένας πυρήνας με ομόκεντρες τροχιές ή βασικός κορμός και διακλαδώσεις, η σύγχρονη μετά-μητροπολιτική δομή διαρρέει προς κάθε κατεύθυνση, απτόητη από πολιτικά σύνορα. Η σύγχρονη μητρόπολη δεν έχει το ιστορικό κέντρο πλέον ως πυρήνα αλλά συνδέει περιοχές που χαρακτηρίζονται από ευρύτερες κοινωνικές και οικονομικές αλληλεπιδράσεις, όπως εμπόριο, διανομή αγαθών ή εξορμήσεις μικρής διάρκειας σε μεγάλη ακτίνα από τον αστικό πόλο.¹ Αυτό βέβαια δεν συνεπάγεται ό,τι η πυκνότητα του αστικού ιστού και η ζωή στο αστικό κέντρο έχουν ολοκληρωτικά εξαφανιστεί. Στην πραγματικότητα, οι πυρήνες των μεγάλων ιστορικών πόλεων παραμένουν ουσιαστικά άθικτοι, χωρίς όμως να ασκούν την ίδια κυριαρχία που ασκούσαν κάποτε. Η γεωγραφική διάχυση των προγραμμάτων κατοικίας, εργασίας και διασκέδασης οδήγησε σε ένα νέο αστικό μοτίβο: ένα σύμπλεγμα χαμηλής πυκνότητας με ένα αποδυναμωμένο κέντρο και μια περιφέρεια που εκτείνεται σε ολοένα μεγαλύτερη απόσταση από αυτό.

¹ MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.84

1.2 Οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης.

Η δεκαετία του '80 ήταν η εποχή κατά την οποία η βιομηχανική πόλη τελικά απέβαλλε και τα τελευταία ίχνη της μορφής της όπως αυτή είχε τον 19ο αι. και μεταλλάχθηκε σε ένα εντελώς καινούριο υβρίδιο¹, τη σύγχρονη νέο-φιλελεύθερη μετά-μητρόπολη. Αυτό είχε φυσικά προεκτάσεις σε όλες τις συνιστώσες της αστικής κατάστασης, δηλαδή την κοινωνικό - οικονομική και πολιτική πραγματικότητα αυτής, την αντικειμενική γεωγραφία της και τέλος τον ανθρώπινο, υποκειμενικό παράγοντα. Φυσικά, οι θεματικές αυτές και τα δεδομένα τους αλληλεπιδρούν πλήρως μεταξύ τους και τελικά συντελούν ένα πολύπλοκο σύμπλεγμα παραγόντων που στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί με τη μορφή γενικών παρατηρήσεων, πέρα από γεωγραφικά όρια. Οι επιπτώσεις αυτής της ανεξέλεγκτης και ασυνεχούς επέκτασης του αστικού ιστού θα παρουσιαστούν με βάση τις τρεις αυτές θεματικές, έτσι ώστε να κατανοηθούν οι ανάγκες και να προκύψουν οι προτεραιότητες που πρέπει να τεθούν στο σχεδιασμό της σύγχρονης μετά-μητρόπολης και στον τρόπο που αυτή θα εξελίσσεται.



Εικ.04: Chateaux d'eau, Villejuif, M. Charon (1991)

¹ Soja W. Edward, Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.235



Εικ.05: *Deux ou trois choses que je sais d'elle*, Jean-luc Godard, 1967

1.2.1 Οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης στην οικονομικό-κοινωνική και πολιτική πραγματικότητα της σύγχρονης μετά-μητρόπολης.

Δεδομένου ότι η καθημερινή ρουτίνα της σύγχρονης διαβίωσης έχει διαχυθεί γεωγραφικά, η κινητικότητα, που κάποτε αποτελούσε εξαιρετικό προνόμιο, τώρα είναι απαραίτητη για την οικονομική ισορροπία της πόλης και της κοινωνίας συνολικά. Στις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αι. η σχετικά εύκολη οικονομικά πρόσβαση σε τρόπους μετακίνησης συνεπαγόταν ότι οι οικονομίες έρεαν ομαλά. Στο τέλος όμως του 20ου αιώνα όσες πόλεις σχεδιάστηκαν, σχεδιάστηκαν για το αυτοκίνητο. Οι μητροπολιτική περιφέρεια σχεδιάστηκε άκρως λειτουργικά για όσους είχαν πρόσβαση σε ιδιωτικό μέσο μεταφοράς και άκρως απαγορευτικά για όσους δεν είχαν. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την κρίση των αρχών του 21ου αι. εκτίναξε την προασιακή ύφεση. Μεγάλο μέρος του προασιακού πληθυσμού βρέθηκε παγιδευμένο, μακριά από το κέντρο ή άλλες περιοχές της περιφέρειας λόγω αδυναμίας κάλυψης του κόστους μετακίνησης και πρόσβασης στα δημόσια αγαθά, την εκπαίδευση, την υγεία και την εργασία.

Παρατηρείται επομένως ισχυρό το φαινόμενο της κοινωνικό-οικονομικής πόλωσης και της παρεμπόδισης της κοινωνικής ανάμιξης. Στο βιβλίο του *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions* ο E. Soja εισάγει τον όρο «Μητροπολιτικότητες»¹ (*Metropolarities*) για να περιγράψει τους πολλαπλούς άξονες διαφορετικών δυνάμεων και κοινωνικών τάξεων που παράγουν και συντηρούν κοινωνική και οικονομική ανισότητα μέσα στη σύγχρονη Μετά-μητρόπολη. Κατά τον Soja το νέο κοινωνικό-οικονομικό μωσαϊκό εμφανίζεται πλήρως κατακερματισμένο και η εντατικοποίηση αυτών των ανισοτήτων ήταν, όπως αναφέρει, ενσωματωμένη στις νέες διαδικασίες αστικοποίησης ήδη από το τέλος του 19ου αιώνα.² Η μητροπολιτική επέκταση συντελούταν και συντελείται με βάση κυρίως οικονομικά συμφέροντα και παρουσιάζει τόσο οικονομικές, όσο και κοινωνικές προεκτάσεις με το φαινόμενο του εξευγενισμού και της γκετοποίησης να παίρνουν ολοένα μεγαλύτερες διαστάσεις.

Αντίθετα με την προηγούμενη κατάσταση, όπου η μητρόπολη οριζόταν με βάση τον αστικό πόλο και την περιφέρεια, στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη το ζήτημα της κεντρικότητας διαφέρει και συνεχώς μεταβάλλεται. Δύσκολα πλέον γίνεται λόγος για ένα κέντρο, παρά διερευνάται η έννοια

¹ Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.264

² Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.265

της μικρό-κεντρικότητας.³ Η έννοια αυτή διαρθρώνεται σε όλη την έκταση της σύγχρονης μετά-μητροπολιτικής περιφέρειας και συνδέεται με τις Μητροπολιτικότητες, τους πόλους έλξης σε τοπική κλίμακα που με τη σειρά τους ασκούν επιρροή στο σύγχρονο τρόπο διαβίωσης και στις σχέσεις γειτνίασης. Αυτή η έμφαση στη «μικρό-» κεντρικότητα και στην τοπική κλίμακα θέτει υπό επαναδιαπραγμάτευση το ρόλο της πολιτικής σφαίρας. Έχει τη δύναμη να θέσει ένα νέο τρόπο διακυβέρνησης της σύγχρονης μητρόπολης, περισσότερο “bottom-up”, με την προϋπόθεση κάθε τοπική μικρό-κεντρικότητα να έχει σαφώς ορισμένη κλίμακα έτσι ώστε να γίνεται κατανοητή η σύγχρονη αστική αποσπασματικότητα. Εγείρεται, λοιπόν, η ανάγκη το μητροπολιτικό ζήτημα να ξεκινήσει να αντιμετωπίζεται από τα κάτω, από την καθημερινότητα των πολιτών, προσβλέποντας πάντα στη μεγάλη μητροπολιτική κλίμακα.

Τίθεται επομένως το ζήτημα της διακυβέρνησης της σύγχρονης μετά-μητρόπολης αναφορικά με τους άξονες δυνάμεων που ενυπάρχουν σε αυτήν. Το υπάρχον σύστημα διακυβέρνησης προκύπτει ανεπαρκές για τη νέα δομή της μητρόπολης του 21ου αι. καθώς αυτή κυριεύεται από την ανάγκη διαχείρισης πολικότητων, νέων συνδέσεων, ποικιλίας κλιμάκων, κινητικότητας, αστικής επέκτασης και άλλων. Το σύγχρονο μητροπολιτικό σύστημα είναι πλήρως ανοιχτό και δυναμικό, αρκετά απρόβλεπτο και συνεχώς εξελισσόμενο και για το λόγο αυτό η πολιτική του διαχείριση δεν μπορεί παρά να αναζητείται τόσο σε τοπικό, όσο και σε συνολικό επίπεδο. Το νέο δεδομένο είναι πως η σύγχρονη μητρόπολη δεν είναι πλέον μονάχα αντικείμενο ελέγχου των πολιτειακών φορέων. Αντίθετα, λόγω της δύσκολης ανάγνωσής της, επομένως και της αδυναμίας άμεσου χειρισμού της λόγω μεγέθους και πολυπλοκότητας, η σύγχρονη μετά-μητρόπολη υπερβαίνει τον περιορισμένο ορίζοντα που η υπάρχουσα πολιτική δράση έχει θέσει και αναζητά νέες και καινοτόμες λύσεις.

1.2.2 Οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης στην τοπογραφία της σύγχρονης μετά-μητρόπολης.

Με δεδομένη τη νέα μορφή πολλαπλών κέντρων και νέων αξόνων διασυνδέσεων αυτών στη μητροπολιτική κλίμακα, η δομή που επιβάλλει ένα κέντρο αποσπασμένο από την περιφέρεια ανήκει στο παρελθόν. Η σύγχρονη μετά-μητρόπολη εκφράζεται με τη δομή ενός πολυκεντρικού μοντέλου, του αρχιπελάγους; ένα σύστημα πολλαπλών και πολύπλοκων διακλαδώσεων μεταξύ τόπων με διαφορετική προγραμματική χρήση και κλίμακα. Πρόκειται για ένα πλέγμα που διαχέεται στον οριζόντιο άξονα, ένα πραγματικό δίκτυο αλληλεπιδράσεων. Το ζήτημα αυτό της πολυκεντρικότητας διαπραγματεύεται δύο θεματικές: αφενός τον καθ’ αυτό ορισμό των πολλαπλών αυτών κεντρικότητων, σε μητροπολιτική και τοπική κλίμακα και αφετέρου τον ορισμό των τρόπων διασύνδεσης που αναπτύσσονται μεταξύ των κεντρικότητων αυτών. Η πολυκεντρικότητα συνολικά ως σύστημα, στρέφει την προσοχή στην ενίσχυση της λειτουργικής και κοινωνικής ανάμιξης με την ταυτόχρονη δημοκρατική διακυβέρνηση των μικρό-κεντρικότητων, ξεπερνώντας τις θεσμοθετημένες πολιτειακές δομές. Εγείρεται η ανάγκη επαναδιαπραγμάτευσης των στοιχείων που υλοποιούν τις συνδέσεις και διαρθρώνουν το μητροπολιτικό σύστημα, όπως οι αυτοκινητόδρομοι και οι λεωφόροι, ώστε η χρήση τους να ξεπερνά τον διεκπεραιωτικό ρόλο της απλής κυκλοφορίας.

Το πολυκεντρικό σύστημα με τις μικρό-κεντρικότητες τόσο σε φυσικό, όσο και σε συμβολικό επίπεδο συνεπάγεται την ύπαρξη διασυνδέσεων, δικτύων κινητικότητας και εναλλαγών που αρθρώνουν το πλέγμα αυτό που ορίζει την μετά-μητροπολιτική κατάσταση και δημιουργεί κοινωνικές διασυνδέσεις. Παράλληλα, με το δίκτυο μικρό-πολικότητων έρχεται και το πλέγμα, πυκνό ή διάχυτο, που τις ενώνει, το οποίο πέρα από τα γραμμικά στοιχεία κυκλοφορίας, δρόμους, λεωφόρους, ακτοπλοϊκές ή σιδηροδρομικές γραμμές και άλλα, περιλαμβάνει και δοχεία ζωής. Τα δοχεία αυτά ζωής, είναι τόποι εφήμερης στάσης, μεγίστης όμως σημασίας για την οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα. Τέτοιοι τόποι μπορεί να είναι η σταθμοί τρένων, ένα αεροδρόμιο ή ένα λιμάνι, των οποίων η επισκεψιμότητα και η συσσώρευση πληθυσμού τους κάνουν βασικούς τόπους σύγχρονης κοινωνικοποίησης, μεγάλους πόλους έλξης και συνεπώς σημεία εξέχουσας σημασίας για το σχεδιασμό της σύγχρονης μετά-μητρόπολης.

Πού τελικά συντελούνται τα όρια της σύγχρονης μετά-μητρόπολης; Πού ορίζεται το τέλος αυτής; Υπάρχουν πραγματικά όρια; Η απάντηση είναι πως όχι ή καλύτερα τα όρια διαφέρουν ανάλογα με τα κριτήρια και την κλίμακα

³ AIGP, Systèmes métropolitains du Grand Paris, (Paris: Archibooks, 2014) σελ.19

που μελετάται. Το ζήτημα των ορίων της μητρόπολης προσεγγίζεται δυναμικά, λόγω του ό,τι οι συλλογικές πρακτικές και η κινητικότητα που συντελείται συνεχώς μεταβάλλουν και επαναπροσδιορίζουν τα όρια αυτά. Τα όρια είναι ασαφή και μετακινούνται συνεχώς εφόσον η ίδια η μητρόπολη συνεχώς αλλάζει μορφή και δεν επαφίεται σε στασιμότητα, τοπογραφική ή διοικητική.



Εικ.06: Émile Aillaud (1972-1981), *Cité Pablo Picasso*, αποκαλούμενη ως “*Les Tours Nuages*”, Nanterre, France

1.2.3 Οι επιπτώσεις του φαινομένου της αστικής διάχυσης στο σύγχρονο αστικό φαντασιακό.

Ως Αστικό Φαντασιακό ορίζεται η ψυχική ή διανοητική καταγραφή - χαρτογράφηση της αστικής πραγματικότητας και το διερμηνευτικό πλαίσιο μέσα στο οποίο σκεφτόμαστε, βιώνουμε, αξιολογούμε και αποφασίζουμε να δράσουμε στους συγκεκριμένους τόπους ή κοινότητες στις οποίες ζούμε. Η διαφορά μεταξύ της αντικειμενικής τοπογραφίας και του αστικού φαντασιακού έγκειται στη διαφορά μεταξύ αυτού που είναι πραγματικό και αυτού που είναι παράγωγο της φαντασίας με ερέθισμα το πραγματικό.¹

Η διάχυση έχει διευρύνει την έκταση της σύγχρονης μετά-μητρόπολης σε τέτοιο βαθμό που το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού δεν έχει παρά μια άκρως αποσπασματική εμπειρία της νέας γεωγραφίας. Ο κατακερματισμένος, πλέον, αστικός ιστός απαρτίζεται τόσο από πραγματικές τοποθεσίες όσο και από αναπαραστάσεις δυνητικών ή εικονικών τοποθεσιών.² Το μεγαλύτερο μέρος των τόπων αυτών τελικά τυγχάνουν επίσκεψης ενός πολύ μικρού μέρους του μητροπολιτικού πληθυσμού, χωρίς όμως να είναι λιγότερο παρόντες στο αστικό φαντασιακό. Προκύπτει η ανάγκη να αναγνωριστούν οι τόποι αυτοί, να σχεδιαστούν ως δημόσιοι χώροι, να διασφαλιστεί η σύνδεσή τους με το γενικότερο δίκτυο, να συνδεθούν τόσο μέσα στον πραγματικό χώρο όσο και στο αστικό φαντασιακό, όχι μόνο για λόγους ίσου και δημοκρατικού χειρισμού των μητροπολιτικών εκτάσεων, αλλά γιατί έτσι θα επιτευχθεί πληρέστερα ο σχεδιασμός της σύγχρονης μητρόπολης.

Η σύνδεση των θραυσμάτων του αστικού ιστού, σε φυσικό και συμβολικό επίπεδο, προϋποθέτει τη διερεύνηση όλων των τύπων κινητικότητας, πραγματικών και δυνητικών, υλοποιήσιμων και εικονικών. Το σύστημα των μετακινήσεων και η ανάπτυξη νέων υποδομών μεταφοράς αναζητά σύνθεση όλων αυτών των τύπων, από τις δημόσιες, μαζικές μεταφορές (μετρό, λεωφορείο, προαστιακός κ.α.) έως την περισσότερο τοπική κλίμακα (λεωφορείο, ποδήλατο), ώστε να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη συνοχή και συνεκτικότητα της νέας μητροπολιτικής γεωγραφίας.

¹ Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000), σελ.324

² AIGP, *Systèmes métropolitains du Grand Paris*, (Paris: Archibooks, 2014) σελ.18

1.3 Γενικές στρατηγικές αντιμετώπισης της αστικής διάχυσης στον ευρωπαϊκό χώρο.

"Greater Helsinki 2050 Vision" (2008), "Grand Paris: Pour une métropole durable" (2011), "Moscow Oblast" (2013). Τρεις μεγάλες ευρωπαϊκές μητροπόλεις, τρεις διεθνείς διαγωνισμοί ιδεών για το μέλλον των μητροπολιτικών τους περιοχών. Από τις αρχές του 21ου αιώνα παρατηρείται μια ευαισθητοποίηση και δραστηριότητα γύρω από το ζήτημα της ανεξέλεγκτης αστικής διάχυσης. Αναζητούνται στρατηγικές χειρισμού των προκλήσεων που το φαινόμενο αυτό εγείρει και για το λόγο αυτό συνεργάζονται διεπιστημονικές ομάδες, αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων, συγκοινωνιολόγων, κοινωνιολόγων και άλλων. Τα παραδείγματα προτάσεων είναι πολλά και το φάσμα τους εκτείνεται από περιπτώσεις ευρωπαϊκών πρωτευουσών μέχρι μικρότερες πόλεις, η αστικοποίηση των οποίων όμως είναι ραγδαία. Στην παρούσα εργασία θα παρουσιαστούν κάποιες γενικές προθέσεις που φάνηκαν μέσα από τρεις Διεθνείς Διαγωνισμούς Ιδεών για το μέλλον των μητροπολιτικών περιοχών τριών ευρωπαϊκών πρωτευουσών: του Ελσίνκι, της Μόσχας και του Παρισιού.

Φυσικά, πέρα από ομοιότητες οι τρεις αυτές μητροπόλεις παρουσιάζουν και μεγάλες διαφορές, διαφορές σε μέγεθος, πληθυσμό, τοπογραφία, γεωγραφική θέση και συνεπώς και διαφορετικές ανάγκες. Ωστόσο και οι τρεις, από τη δεκαετία του '90, παρουσίασαν ραγδαία επέκταση. Πολύ γρήγορα πολλαπλασίασαν τον πληθυσμό των μητροπολιτικών τους περιοχών και η ανάπτυξη αυτή συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Τα συστήματα μεταφορών, όποια και αν ήταν αυτά σε κάθε περίπτωση, χρειάζονταν ανανέωση για να εξυπηρετούν όλο και μεγαλύτερες εκτάσεις, η κατασκευή νέων κατοικιών δύσκολα συμβάδιζε με την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση και ταυτόχρονα ο τρόπος διαβίωσης στο πολύπλοκο αυτό και μεταβαλλόμενο αστικό περιβάλλον κάθε άλλο παρά ο ίδιος έμενε. Η ανάγκη διερεύνησης καινοτόμων ιδεών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων αυτών και η αναζήτηση ενός υγιούς και αειφόρου μέλλοντος για την αστική ζωή και οικονομία οδήγησαν σε επίσημες διαβουλεύσεις, με κρατική πρωτοβουλία.

Ανάλογα κάθε φορά με τις ανάγκες και τα ιδιαίτερα δεδομένα, οι στρατηγικές που προτείνονται δίνουν βαρύτητα σε διαφορετικούς τομείς. Οι προτάσεις όμως μπορεί να ισχυριστεί πως οργανώνονται γύρω από τρεις βασικές θεματικές και με βάση αυτές θα προσεγγιστούν.

Οι θεματικές αυτές προκύπτουν από τις αντίστοιχες ανάγκες και είναι: οι προτάσεις για τη διοικητική αναδιοργάνωση της μητρόπολης, οι προτάσεις

για νέα συστήματα μεταφορών και οι προτάσεις για βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη. Με βάση αυτές θα παρουσιαστούν οι στρατηγικές για τις τρεις μητροπολιτικές περιοχές.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το κατά πόσο οι προτάσεις αυτές θα τεθούν σε εφαρμογή, αν και ίσως είναι αρκετά πρόσφατες για να το κρίνουμε. Όσον αφορά τον προβληματισμό για τη Μόσχα, που είναι και ο πιο πρόσφατος οι προτάσεις ακόμα είναι σε πρώιμο στάδιο. Οι διαβουλεύσεις ωστόσο για το Παρίσι και το Ελσίνκι έχουν λίγο ή πολύ ξεκινήσει από το 2008. Όσον αφορά το Παρίσι, το σχέδιο για τη νομοθετημένη προσάρτηση νέων περιοχών στη μητροπολιτική περιοχή του, καθώς και το πλάνο για τη νέα συγκοινωνία που θα εξυπηρετεί μεγάλο τμήμα της περιφέρειας έχει ήδη περάσει στη νομοθεσία και είναι υπό εφαρμογή. Στην περίπτωση του Ελσίνκι, κάποιες ιδέες που ξεχώρισαν, εφαρμόζονται τώρα στην προετοιμασία του Σχεδίου της πόλης για το έτος 2016, αλλά και στην προσπάθεια να βρεθούν νέοι τρόποι συνεργασίας σε τοπική κλίμακα μεταξύ των δεκατεσσάρων δήμων της περιοχής του. Δυστυχώς, πέρα από αυτό, τα αποτελέσματα του διαγωνισμού δεν χρησιμοποιήθηκαν όπως ενδεχομένως να αναμενόταν διότι ελάχιστοι από τους πολιτικούς φορείς είχαν δεσμευτεί να τα υποστηρίξουν. Ο Rikhard Manninen, υπεύθυνος του τομέα στρατηγικού σχεδιασμού στο τμήμα πολεοδομίας του Ελσίνκι, σε συνέντευξή του στο περιοδικό MONU αναφέρει πως ο διαγωνισμός τελικά ήταν ένα μόνο βήμα μέσα στην όλη προσπάθεια να ενισχυθεί η συνεργασία για σχεδιασμό της περιφέρειας και του περιφερειακού συστήματος μεταφορών.¹ Στην ερώτηση δε για το κατά πόσο χρήσιμες βρίσκει τέτοιου τύπου έρευνες και κινητοποιήσεις, απαντάει λέγοντας πως οι στρατηγικές μητροπολιτικού σχεδιασμού σε μεγάλη κλίμακα είναι άκρως σημαντικές διότι πίσω από αυτές κρύβεται η έννοια της συνεχούς ανανέωσης και του γόνιμου προβληματισμού και συνεργασίας.²

1 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.115

2 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.119

1.3.1 Διοικητική αναδιοργάνωση της μετά-μητρόπολης.

Πρωταρχική πρόκληση για τη σύγχρονη μετά-μητρόπολη είναι, όπως ήδη αναφέρθηκε, το στοιχείο να επιτευχθεί διαρκής έλεγχος της αστικής δομής, σε περιόδους αξιοσημείωτης επέκτασης, ώστε να αποφευχθεί η διάχυση. Η ταχύτερη επέκταση του αστικού ιστού έχει ως λογικό παράγωγο το διοικητικό και νομοθετικό σύστημα της μητρόπολης να αναζητά μεταρρύθμιση ώστε να ακολουθήσει τις νέες προσαρτήσεις περιοχών. Έχει ανάγκη συνεχούς επαναδιαπραγμάτευσης ώστε να λειτουργεί ομαλά και να συμβάλλει στο σχεδιασμό της συνεκτικότητας της σύγχρονης μετά-μητρόπολης.

Οι διεθνείς διαβουλεύσεις και για τρεις μητροπόλεις που μελετούνται εδώ αφιέρωσαν σημαντικό τμήμα τους στην ανανέωση των θεσμών που ορίζουν τη δομή τους. Συγκεκριμένα στο σχέδιο για την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή του Παρισιού υιοθετήθηκε το πλάνο να τροποποιηθεί η δομή διακυβέρνησης ώστε οι διαφορετικοί δήμοι της ευρύτερης περιφέρειας να αποτελέσουν τμήμα μιας συνεκτικής αστικής κοινότητας, μέρος της οποίας θα είναι και ο αστικός πυρήνας. Βασικό λοιπόν συστατικό της γενικής πρότασης για το Παρίσι αποτέλεσαν τα CDT (Contracts for spatial development), τα Συμφωνητικά Χωρικής Ανάπτυξης. Καθιερώθηκαν επίσημα τον Ιούνιο του 2010 και προσωποποίησαν μια νέα μορφή δέσμευσης μεταξύ του κράτους και των δήμων. Αφορούν συμπλέγματα περιοχών που οργανώνονται γύρω από το νέο σύστημα μεταφορών για τη μητροπολιτική περιοχή του Παρισιού, το Grand Paris Express και στις 29 Ιανουαρίου 2013 ήταν 20 στον αριθμό.

Αντιστοίχως, στόχος του διαγωνισμού για την πόλη του Ελσίνκι ήταν να βελτιωθούν οι σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των βασικών πόλεων και των δήμων που απαρτίζουν τη μητροπολιτική του έκταση. Ο διαγωνισμός αυτός ήταν ο λόγος που για πρώτη φορά και οι 14 δήμοι της μητρόπολης υπέγραψαν επίσημο συμφωνητικό καλύτερης συνεργασίας. Σε ένα βαθμό αυτό επιτεύχθηκε μέσω μιας σειράς ειδικών περιφερειακών συμβάσεων σχετικών με τις χρήσεις γης, το σύστημα μεταφορών και την κατοίκηση. Το συμφωνητικό υπογράφηκε μεταξύ των δήμων και του κράτους. Φυσικά η προσάρτηση περιοχών και η συνολική ανάπτυξη πραγματοποιούνται με αργό ρυθμό, όμως ταυτόχρονα συντελούνται βήματα προς ένα ολοκληρωμένο και οργανωμένο όραμα για το μέλλον της μητρόπολης.

Την ίδια στιγμή, η Εθνική κυβέρνηση αναγνωρίζει το ρόλο της περιφερειακής Φινλανδικής κυβέρνησης, όσον αφορά τις συγχωνεύσεις νέων δήμων. Η εύρεση μιας κοινής πολιτικής βούλησης είναι ωστόσο αρκετά δύσκολο να επιτευχθεί και οι θέσεις μεταξύ των δήμων δύσκολα ταυτίζονται.

Ο τομέας αυτός της πολιτειακής επέμβασης γύρω από την επέκταση της σύγχρονης μετά-μητρόπολης ήταν ίσως το σημείο στο οποίο βασίστηκε, σε μεγαλύτερο βαθμό από τους άλλους, ο διαγωνισμός ιδεών για τη μητροπολιτική περιοχή της Μόσχας. Η πόλη και η περιφέρεια αυτής - Moscow Oblast - μέσα στο έτος 2013 αποφάσισαν να επεκτείνουν επίσημα τα σύνορα της ρωσικής πρωτεύουσας νότιο-δυτικά αυτής, πέρα από το υπάρχον όριο που υλοποιείται από τον τέταρτο και εξώτατο περιφερειακό αυτοκινητόδρομο. Η επέκταση αυτή πάνω από 20 χ.μ. μακριά από το αστικό κέντρο, έχει ως αποτέλεσμα να προσαρτηθούν στη μητροπολιτική έκταση της Μόσχας 148.000 εκτάρια γης και οι δήμοι της αισίως να φτάσουν τους 21 στον αριθμό.

Σημαντικότερη, ίσως, πρόταση για τη μητροπολιτική περιοχή της Μόσχας είναι αυτή που υπαγορεύει τη μεταφορά της πρωτεύουσας, του Κρεμλίνου και ολόκληρης της Ρωσικής Διοίκησης σε μια έκταση αντίστοιχη σε μέγεθος με τη Μόσχα. Ύστερα από την πτώση της ΕΣΣΔ, η Μόσχα ήταν υπερφορτωμένη από Σοβιετικά Σύμβολα. Η πόλη έκανε έκκληση για αστική ανανέωση, με πολιτικές προσανατολισμένες στον τομέα της εικόνας του αστικού χώρου. Στα γραφεία των πολεοδόμων επικρατούσε διχασμός. Από τη μία, υπήρχαν τα πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα που αποσκοπούσαν στον εκμοντερνισμό της πόλης ώστε αυτή να ταχθεί με τα διεθνή πρότυπα και από την άλλη, υπήρχε η νοσταλγία που οδηγούσε σε μια τάση αναγέννησης των εθνικών και θρησκευτικών παραδόσεων. Αυτή η αντίθεση είχε ως αναπάντεχο αποτέλεσμα ο αστικός ιστός να διαμορφωθεί με βάση το συνδυασμό επιρροής από την εκκλησία, το κράτος και τον ιδιωτικό τομέα. Άλλες φορές εικονοκλαστικές και άλλες εικονολατρικές, οι αστικές αλλαγές που διαμόρφωσαν τη Μόσχα μέχρι σήμερα αποτελούν μέρος μιας βαθιάς ριζοσπαστικής παράδοσης, διχασμένης μεταξύ της επιθυμίας για την καθ' αυτό μετουσίωση του παρελθόντος και της απρόσκοπτης εξέλιξης των ιδεών.¹ Η πρόταση για τη μεταφορά του Κρεμλίνου και ολόκληρης της Ρωσικής Διοίκησης σε μια νέα τεράστια έκταση ανήκει σε αυτήν ακριβώς την παράδοση. Πλέον, όμως, η γραφειοκρατική μηχανή και η μονομερής πρωτοβουλία δεν λειτουργούν όσο ριζοσπαστικά λειτουργούσαν στο παρελθόν. Τώρα το θέμα απαιτεί διαπραγμάτευση με τους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς, από τους δυνατούς επιχειρηματίες

1 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.123

έως τη διαμορφούμενη μεσαία τάξη. Τέτοια φαινόμενα μεταφοράς του μεγαλύτερου μέρους των διοικητικών λειτουργιών μιας πόλης έχουν ήδη λάβει χώρα σε περιπτώσεις όπως στις Βερσαλίες, τη Brasília και το Islamabad, με σκοπό να απομακρυνθούν τα κέντρα πολιτικής ισχύος από την οχλαγωγία του αστικού πόλου. Τα παραδείγματα αυτά καθιστούν ορατή τη δύναμη που έχει η πολιτική βούληση να επιφέρει βίαιες αλλαγές στο αστικό περιβάλλον. Αρχιτεκτονική, αστική δομή και τρόπος διαβίωσης πρέπει σε αυτή την περίπτωση να ανασχεδιαστούν κάτω από τη συνεργασία αρχιτεκτόνων, γραφειοκρατικής μηχανής και διοικητικών αρχών. Μια τέτοια πρόταση, μέρος της ρωσικής παράδοσης στο ριζοσπαστισμό, προκύπτει όλο και πιο βίαιη σε ένα αστικό περιβάλλον που διαρκώς αλλάζει. Η πολιτική δύναμη, όμως δεν θα έπρεπε να είναι ο μοναδικός παράγοντας στην προσπάθεια για την οικειοποίηση του αστικού χώρου.² Στη Ρωσία συγκεκριμένα έχουν παρουσιαστεί οικονομικές δυνάμεις, με την απελευθέρωση της αγοράς και τη συνεπαγόμενη άνοδο της μεσαίας τάξης, που ανοίγουν το δρόμο προς σχέδια με όρους κοινωνικής συνοχής, εκπαίδευσης και δημοκρατίας, προς μια πιο βιώσιμη στρατηγική για τη μητροπολιτική περιοχή της ρωσικής πρωτεύουσας.

2 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.126

1.3.2 Συστήματα μεταφορών στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη.

Η οργάνωση ενός βιώσιμου συστήματος μετακίνησης μέσα στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη αποτελεί εξίσου σημαντική στρατηγική, εφόσον αποτελεί το συνδυαστικό κρίκο για στην αστική δομή και διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία και διαβίωση. Όπως είναι λογικό, ο παράγοντας αυτός είναι άμεσα εξαρτώμενος από το μέγεθος της εκάστοτε μητροπολιτικής περιοχής, επομένως είναι δύσκολο να συγκριθούν πόλεις με 10 φορές μεγαλύτερη έκταση, όπως το Παρίσι ή η Μόσχα, με το Ελσίνκι με βάση τις προτάσεις για το σύστημα μεταφορών τους. Τόσο το Παρίσι, όσο και η Μόσχα έχουν αρκετά παλιό δίκτυο μεταφορών βασισμένο στον υπόγειο σιδηρόδρομο, το μετρό. Το μετρό αποτελεί για τις πόλεις αυτές το βασικό τρόπο μετακίνησης και για το λόγο αυτό έχει κυρίαρχη θέση στην αστική τους σύνθεση. Η μικρογεωγραφική τοποθεσία των τριών αυτών πόλεων που μελετάμε διαφέρει επίσης σημαντικά. Το κέντρο του Ελσίνκι βρίσκεται πάνω σε μια χερσόνησο, γεγονός που του δίνει την ιδιότητα "cul-de-sac" (αδιεξόδου). Ο αστικός του ιστός δεν έχει περιθώρια να επεκταθεί προς το Νότο. Τέλος, η πόλη του Ελσίνκι έχει ένα μεγάλο παραθαλάσσιο μέτωπο, αντίθετα από τη Μόσχα και το Παρίσι που έχουν παραποτάμια μέτωπα.

Η πρώτη γραμμή του μετρό του Παρισιού άνοιξε το 1900 και σήμερα ολόκληρο το δίκτυο προσμετρά 380 υπόγειους σταθμούς. Η πρόταση που τέθηκε και αναμένεται σύντομα να υλοποιηθεί είναι το δίκτυο αυτό να συμπληρωθεί από το Grand Paris Express. Το Grand Paris Express, μαζί με τα συμφωνητικά χωρικής ανάπτυξης CDT είναι τα δύο θεμελιώδη συστατικά στοιχεία της πρότασης για τη μητροπολιτική περιοχή του Παρισιού. Αφορά ταχύτερες γραμμές διέλευσης που θα καλύπτουν ολόκληρη τη διοικητική έκταση του Παρισιού (Île-de-France). Σχεδιάστηκε να έχει εντελώς αυτόνομο και αυτόματο τρόπο λειτουργίας και η πρώτη του γραμμή αναμένεται να δοθεί στο κοινό το έτος 2020.

Η Μόσχα, από την άλλη, διαθέτει τη μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή ανάμεσα στις ευρωπαϊκές πόλεις και η Κόκκινη Πλατεία είναι το σημείο συνάντησης όλων των ακτινωτών αυτοκινητοδρόμων, συνέπεια της ομόκεντρης και ακτινωτής ανάπτυξης της πόλης και των τριών περιφερειακών αυτοκινητοδρόμων που ορίζουν τα διαφορετικά στρώματα επέκτασής της. Το ιστορικό της κέντρο διαχωρίζεται από την υπόλοιπη περιοχή μέσω μιας κυκλικής σιδηροδρομικής δομής που σήμερα ονομάζεται «Μικρό Δαχτυλίδι» του σιδηροδρομικού δικτύου της Μόσχας. Το μετρό της ρωσικής πρωτεύουσας περιλαμβάνει σήμερα 174 σταθμούς, εξυπηρετώντας έναν πληθυσμό που υπερβαίνει τα 8.000.000 κατοίκους.

Είναι ένα από τα ταχύτερα σιδηροδρομικά δίκτυα του κόσμου, ωστόσο η διαβούλευση για το μέλλον της περιφέρειας της Μόσχας δεν έχει ακόμα συγκεκριμένες προτάσεις αναδιάταξής του.

Η μεγαλύτερη ίσως έμφαση στο σύστημα μεταφορών εμφανίζεται στην πρόταση για την Μητροπολιτική περιοχή του Ελσίνκι. Το μετρό του Ελσίνκι άνοιξε το 1982 και περιλαμβάνει μία μόνο γραμμή που διαχωρίζεται σε δύο κατευθύνσεις με ένα σύνολο 17 σταθμών. Εξυπηρετεί καθημερινά περίπου 1.000.000 ανθρώπους και είναι προφανές πως παρόλο που το Ελσίνκι αποτελεί τη μεγαλύτερη αστικοποιημένη έκταση της Φινλανδίας, δεν παύει να διαφέρει ουσιαστικά σε μέγεθος και πληθυσμό από τη Μόσχα και το Παρίσι. Η πρόταση έγκειται στην επέκταση του μετρό δυτικά προς την πόλη Espoo, μέρος της μητροπολιτικής έκτασης του Ελσίνκι. Το νέο τμήμα αναμένεται να παραδοθεί σε λειτουργία μέχρι το έτος 2015.

Μέσα στον αστικό πυρήνα του Ελσίνκι κατοικούν περίπου 600.000 άνθρωποι και παρόλο το μετρό αυτοί κυρίως εξυπηρετούνται από τις 12 γραμμές του τραμ που καλύπτουν σχεδόν ολόκληρο το κέντρο. Επιπλέον, υπάρχουν λεωφορεία που συνδέουν το κέντρο με τα προάστια της περιφέρειας και όλο αυτό το σύστημα μεταφορών αποτελεί ένα από τα καλύτερα της Ευρώπης, αναφορικά με τον πληθυσμό που εξυπηρετεί. Το περιφερειακό σύστημα μεταφορών της μητρόπολης του Ελσίνκι βασίζεται κυρίως σε τρένα και λεωφορεία. Το μετρό πρόκειται να επεκταθεί μέχρι τη νέα ανατολική περιφέρεια της Ostersundom μέσα στη δεκαετία 2020. Προς το παρόν σχεδιάζεται δημόσια επένδυση στο σύστημα μεταφορών με επίκεντρο το Ελσίνκι και το γειτονικό του προς τα δυτικά Espoo. Ο στόχος είναι να ενισχυθούν οι συνδέσεις σε εγκάρσιο άξονα που διασχίζουν την πόλη από την Ανατολή προς τη Δύση μέσω ενός ελαφρού σιδηροδρομικού δικτύου που ονομάζεται Raide - Jokeri.¹ Το δίκτυο αυτό θα συμβάλλει στη διαμόρφωση δυνατότερης και συνεκτικότερης αστικής δομής που δεν θα χρειάζεται να περνά μέσα από το ιστορικό κέντρο, αλλά αντίθετως θα ενεργοποιεί τα περιφερειακά υπό-κέντρα και θα συμβάλλει στην καλύτερη διασύνδεσή τους με το βασικό κέντρο. Με αυτόν το τρόπο θα βελτιωθεί η επικοινωνία ανατολικού και δυτικού τμήματος και θα συμπληρωθεί το υπάρχον ακτινωτό σύστημα.

1 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.117

1.3.3 Οικιστική ανάπτυξη στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη.

Η τελευταία θεματική κάτω από την οποία οργανώνονται οι στρατηγικές σχεδιασμού της σύγχρονης μετά-μητρόπολης είναι αυτή της οικιστικής ανάπτυξης. Όπως ήδη αναφέρθηκε, η μεγάλη επέκταση του αστικού ιστού και η ταυτόχρονη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στις αστικοποιημένες περιοχές καλεί για νέα συστήματα οικιστικής ανάπτυξης, ικανά να ανταποκριθούν στους ρυθμούς αυτούς επέκτασης και στην ταυτόχρονη εξέλιξη του τρόπου διαβίωσης στα πλαίσια της μητρόπολης.

Η περίπτωση της Μόσχας είναι η πιο ιδιαίτερη στο ζήτημα αυτό της κατοίκησης λόγω των έντονων πολιτικών μεταρρυθμίσεων που συντελέστηκαν και των συνεπαγόμενων οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων. Με την πτώση της ΕΣΣΔ και την απελευθέρωση των αγορών και της ιδιοκτησίας γης, προέκυψε η άνοδος μιας μεσαίας τάξης που με την παράκαμψη της προηγούμενης κρατικής γραφειοκρατίας κατάφερε να πλουτίσει. Η άνθηση της αγοράς ακινήτων και η πληθώρα οικιστικών έργων που σχετίστηκε με τη μεσαία αυτή τάξη δημιούργησε τις προϋποθέσεις για έναν εντελώς νέο τρόπο ζωής. Μια παράλληλη ζωή με τη ζωή της ρωσικής πρωτεύουσας διαμορφωνόταν σε πολύ μικρή απόσταση από αυτήν, στις περιοχές της Τάιγκας, της πράσινης ερήμου. Εκεί κατασκευάστηκαν τα Dachas, οι εξοχικές κατοικίες ιδιοκτησίας των Ρώσων σε απομόνωση από την οχλαγωγία της πόλης. Παρόλο που στην αρχή απαγορευόταν τα Dachas να χρησιμοποιηθούν ως μόνιμες κατοικίες, αυτό σύντομα παρακάμφθηκε από τους πλούσιους ολιγάρχες και δημιουργήθηκε ένα μοτίβο περιφραγμένων κοινοτήτων (*gated communities*) γειτονικά του ιστορικού κέντρου. Το πολύπλοκο αυτό σκηνικό ωστόσο παραμένει προς το παρόν ως παρατήρηση στα πλαίσια της διαβούλευσης για το μέλλον της Μόσχας.

Στην περίπτωση του Ελσίνκι και του Παρισιού, μεγάλη βαρύτητα δίνεται στον πολλαπλασιασμό των οικιστικών έργων. Συγκεκριμένα για το Ελσίνκι, το συμφωνητικό καλύτερης συνεργασίας των 14 δήμων, έθεσε ως στόχο να χτίζονται 12-13.000 νέες κατοικίες το χρόνο. Ιδιαίτερα για το αστικό του κέντρο, το πλάνο είναι να χτίζονται 5.500 κατοικίες ετησίως. Γενικά, το βιοτικό επίπεδο στο Ελσίνκι είναι αρκετά υψηλό, όπως διαφαίνεται μέσα από διεθνείς συγκρίσεις και κατατάξεις. Στον αστικό του πυρήνα είναι σχετικά πυκνά κατοικημένο, ωστόσο αναγνωρίζεται πως χρειάζεται να αστικοποιηθεί περισσότερο για να έχει βιώσιμη ανάπτυξη στο μέλλον. Αυτός είναι και ο λόγος που η αστικοποίηση του ιστού του τίθεται σε προτεραιότητα στα πλαίσια του Νέου Σχεδίου. Όσον τώρα αφορά την περιφέρεια, έξω από τον αστικό πυρήνα η περιοχή είναι αρκετά αραιοκατοικημένη και η αστική δομή

υπερβολικά εξαρτώμενη από το αυτοκίνητο. Παρατηρείται, ωστόσο, πως οι φαινομενικά πιο αραιοκατοικημένες μητροπολιτικές περιοχές αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερη οικονομική και πολιτική δύναμη. Το Ελσίνκι έχει βέβαια σαφή ανάγκη για περαιτέρω πυκνώση του αστικού του ιστού και ταυτόχρονη επέκταση των αστικών του πυρήνων. Ο πυρήνας του Ελσίνκι, το παλιό ιστορικό του κέντρο, είναι σήμερα μια ελκυστική τοποθεσία για να κατοικήσει κανείς. Η πολιτεία του Ελσίνκι κατάφερε να αναβιώσει το κέντρο μέσα από την ανοικοδόμηση των παλιών του λιμανιών στα ανατολικά σύνορα και ως εκ τούτου προσέλκυσε περίπου 500.000 νέους κατοίκους, δημιουργώντας ανάλογο αριθμό θέσεων εργασίας. Η κατάσταση τις δεκαετίες '60 με '80 ήταν πολύ διαφορετική, οπότε η κατοίκηση στα προάστια ήταν το όνειρο των περισσοτέρων. Το επόμενο βήμα προτείνεται να είναι η αλλαγή χρήσης των εκτάσεων που καταλαμβάνουν οι αυτοκινητόδρομοι και η μετατροπή τους σε νέες εκτάσεις κατοίκησης και εμπορικής δραστηριότητας, με την ταυτόχρονη περαιτέρω αστικοποίηση περιοχών εκτός του κέντρου της πόλης.¹ Οι πολίτες τότε θα μπορούν να σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους στα όρια του κέντρου και με τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας να εισέρχονται σε αυτό.

Η οικιστική ανάπτυξη, στην περίπτωση της μητροπολιτικής έκτασης του Παρισιού, σχεδιάστηκε και συνεχίζει να σχεδιάζεται με μεγαλύτερη επισημότητα. Στις 31 Μαρτίου 2013 υποβλήθηκε μια σειρά μελετών με τίτλο: "*Habiter le Grand Paris*" (Κατοικώντας στην Μητροπολιτική Έκταση του Παρισιού) η οποία θα διερευνηθεί εκτενέστερα στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας. Κάτω από αυτή τη θεματική επιχειρήθηκε να προσεγγιστούν οι φιλοδοξίες του προγράμματος να αυξηθεί σημαντικά ο όγκος των νέων κατοικιών, να εξισορροπηθεί το πρόγραμμα κατοικίας και εργασίας και να γίνει η κατοίκηση βασικό εργαλείο της αστικής ανάπτυξης και ισότητας των περιοχών. Συγκεκριμένα τέθηκε ο στόχος να σχεδιαστεί ένα μοντέλο που θα επιτρέπει να χτίζονται 70.000 νέες κατοικίες το χρόνο γεγονός που αποτέλεσε ζητούμενο του διαγωνισμού.

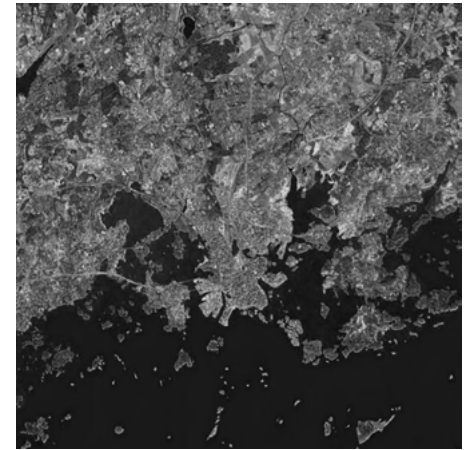
Το Παρίσι, με πληθυσμό πάνω από 11.000.000, περίπου 10 φορές μεγαλύτερο από το Ελσίνκι, πυκνότητα κατοίκησης πάνω από 20.000 κατοίκους ανά τ.μ. και κόστος περίπου 8.100 ευρώ ανά τ.μ. φαίνεται να έχει πολύ μεγαλύτερη ανάγκη πυκνώσης του αστικού του ιστού από το Ελσίνκι, σύμφωνα και με τα στοιχεία που παρατέθηκαν προηγουμένως.² Η ανάγκη αυτή προτάθηκε να καλυφθεί μέσω στρατηγικών νέων τυπολογιών κατοίκησης, με βάση τα σύγχρονα πρότυπα διαβίωσης και σε συνδυασμό πάντα με την ανανέωση του νομοθετικού πλαισίου.

1 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.120

2 MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13), σελ.117



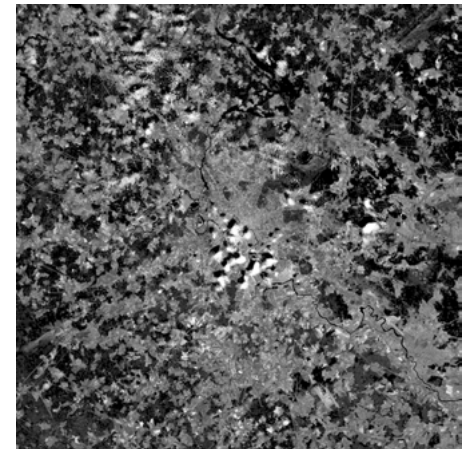
Εικ.07: ΕΛΣΙΝΚΙ - δημόσια συγκοινωνία



Εικ.08: ΕΛΣΙΝΚΙ



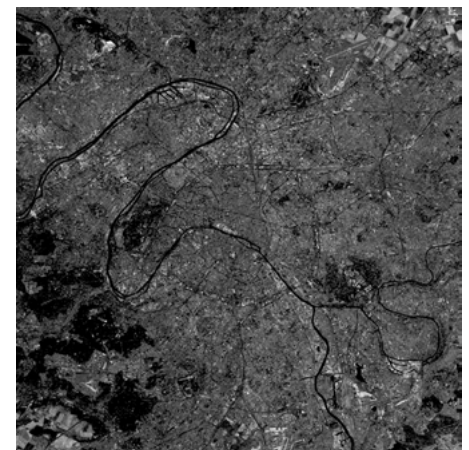
Εικ.09: ΜΟΣΧΑ - χάρτης μετρό



Εικ.10: ΜΟΣΧΑ



Εικ.11: ΠΑΡΙΣΙ - χάρτης μετρό / RER



Εικ.12: ΠΑΡΙΣΙ

Quand les immeubles sont hauts, les avenues sont larges.

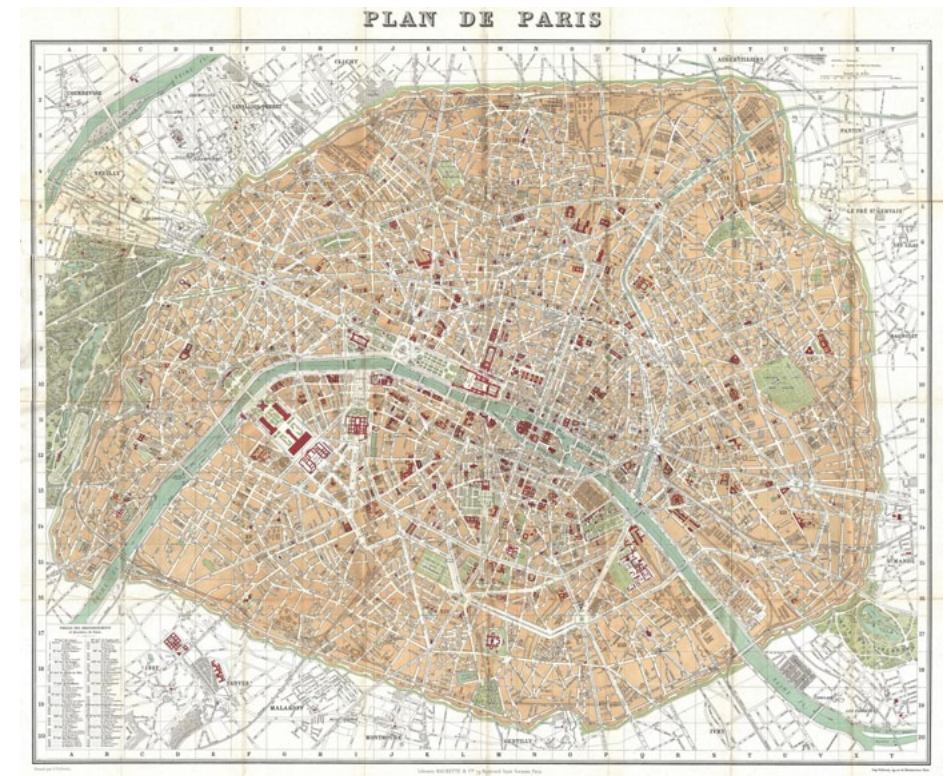


L'urbanisme moderne, décrié, mais tout ce qui est novateur est toujours décrié, a rendu la rue aux piétons.

Ceux qui regardent loin devant ont rejoint les rêves de ceux qui jettent un coup d'œil en arrière avec nostalgie. Ils leur ont donné mieux que des trouées entre les maisons : des mails, des ronds-points, des places, l'horizon, l'espace, l'air, la lumière. La place de l'homme est au soleil. Les voitures stationnent dessous dans de vastes parkings. Chacun est à sa place.

La Défense, le 1^{er} quartier piétonnier d'Europe.

2. ΑΠΟ ΤΟ PARIS ΣΤΟ GRAND PARIS



Εικ. 13: Χάρτης του Παρισιού (1892)

2.1. Το Παρίσι του Haussmann.

Μεταξύ 1853-1870 ο αυτοκράτορας Ναπολέον III αναθέτει στον τότε Νομάρχη της περιφέρειας Seine, Georges Eugène Haussmann, το σχέδιο αστικής αναδιάταξης της πόλης του Παρισιού.¹ Οι δημόσιες εργασίες που συντελέστηκαν στα πλαίσια του σχεδίου αυτού καθόρισαν τη μορφολογία της πόλης μέχρι τα γεγονότα του Μαΐου 1968 αλλά και έπειτα από αυτά, μέχρι τις μέρες μας και παρ' όλες τις ανακατατάξεις, είναι ακόμη εμφανείς και χαρακτηρίζουν τη γαλλική πρωτεύουσα. Το σχέδιο περιελάμβανε την κατεδάφιση των πυκνοκατοικημένων μεσαιωνικών γειτονιών που αντιμετώπιζαν προβλήματα υγιεινής, την κατασκευή ενός δικτύου λεωφόρων μεγάλου πλάτους, νέων πλατειών και πάρκων, την προσάρτηση των γειτονικών του Παρισιού προαστίων, την δημιουργία υπονόμων, σιντριβανιών, υδραγωγείων και άλλων. Οι εργασίες επί του σχεδίου του Haussmann διήρκεσαν μέχρι το 1927 και το αποτέλεσμα ήταν ένα δίκτυο μεγάλων σε πλάτος λεωφόρων που συνέδεαν εξέχοντα αστικά μνημεία και ένα σύνολο καλοσχεδιασμένων δημοσίων χώρων. Φυσικά το σχέδιο δεν έμεινε άθικτο από την πάροδο του χρόνου. Λόγω των αυξανόμενων αναγκών, ο αστικός ιστός δομούνταν ολοένα και πιο πυκνά, κατά μήκος πάντα του ποταμού Σηκουάνα και με σαφή αναφορά σε αυτόν, επικαλύπτοντας σταδιακά το σχέδιο του Haussmann.

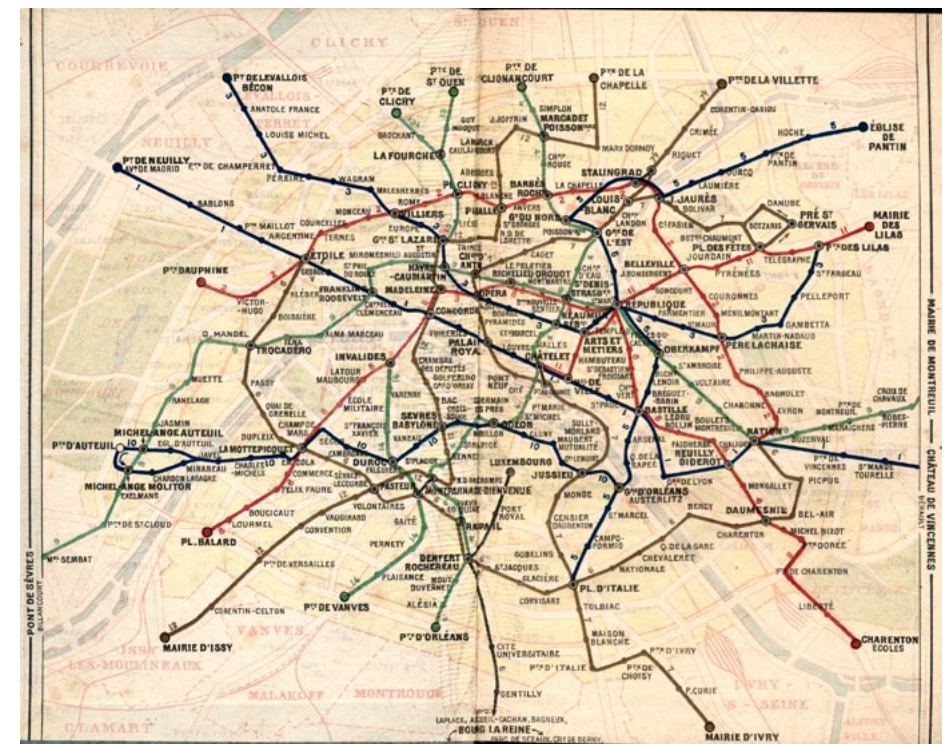


Εικ.14: Avenue de l'Opéra, Camille Pissarro (1898)

¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Haussmann's_renovation_of_Paris

2.2 Η δημιουργία του μετρό.

Το 1860 η πόλη του Παρισιού έφτασε τα σύγχρονα όρια της με την απόφαση για προσάρτηση νέων περιοχών που πήρε ο Ναπολέων ο ΙΙΙ. Τότε ήταν που το Παρίσι από 12 έφτασε να έχει 20 διαμερίσματα (arrondissements), αριθμός που ισχύει μέχρι σήμερα. Στις αρχές του 20ου αιώνα άρχισαν οι εργασίες για τον υπόγειο σιδηρόδρομο του Παρισιού, ώστε να ενωθούν αυτά τα 20 διαμερίσματα μεταξύ τους. Το μετρό του Παρισιού, ή αλλιώς Métropolitain σήμερα αριθμεί 14 γραμμές με 380 σταθμούς. Στα μέσα της δεκαετίας του '60 το δίκτυο είχε ήδη 13 από τις 14 γραμμές του παρόλο που η επέκταση και οι τροποποιήσεις συνεχίζονταν. Η τεράστια αύξηση του πληθυσμού, που ξεκίνησε τη δεκαετία του '50, ήταν ο λόγος που μπήκε σε εφαρμογή το σχέδιο να προστεθούν προαστιακές γραμμές στο δίκτυο και έτσι τη δεκαετία του '60 εγκαινιάστηκε το RER (Réseau Express Régional).¹



Εικ.15: Χάρτης του Μετρό του Παρισιού, 1949

¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Paris_Métro

2.3. Η ανάπτυξη των προαστίων.

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος RER ουσιαστικά δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει το μεγάλο αριθμό νέων προαστίων που έκαναν την εμφάνισή τους μεταπολεμικά. Η συγκεκριμένη πολιτική διαμόρφωσης νέων προαστίων, που γνώρισε ιδιαίτερη ανάπτυξη μεταξύ των δεκαετιών '50 και '60, προέκυψε ως λύση ανάγκης απέναντι στην έλλειψη υποδομών στέγασης. Οι νέες περιοχές χαρακτηρίστηκαν από τεράστια και μονολιθικά συγκροτήματα κατοικιών, τα επονομαζόμενα «Grands Ensembles».¹ Τα κτίρια αυτά, απόδειξη του εκμοντερνισμού, ήταν παράγωγα κρατικής πολιτικής ελέγχου πάνω στην εικόνα της πόλης, ήδη από το 1945. Υμνήθηκαν από τον κινηματογράφο και τη φωτογραφία κατά την περίοδο οικοδόμησης τους μέσω της στράτευσης καλλιτεχνών από την πολιτεία για να συντριβούν, κάποια από αυτά και κυριολεκτικά, λίγα χρόνια αργότερα οπότε η αποτυχία τους είχε ήδη έρθει στην επιφάνεια. Τα προάστια αυτά στην πλειοψηφία τους αποτελούσαν πάντοτε τόπο μεγάλων κοινωνικών αναταραχών και διαμαρτυριών, απομονώνοντας τα φτωχότερα πληθυσμιακά στρώματα. Μάλιστα, μεταξύ πολλών παθογενειών που συγκεντρώνουν, εξ αρχής μαστίζονταν από μεγάλο ποσοστό ανεργίας, ελλειπή και δυσμενή πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, για τη σύνδεση τόσο μεταξύ τους όσο και με το κέντρο, και τελικά ανεπαρκή δυνατότητα αντιμετώπισης της ραγδαίας οικιστικής ανάπτυξης.

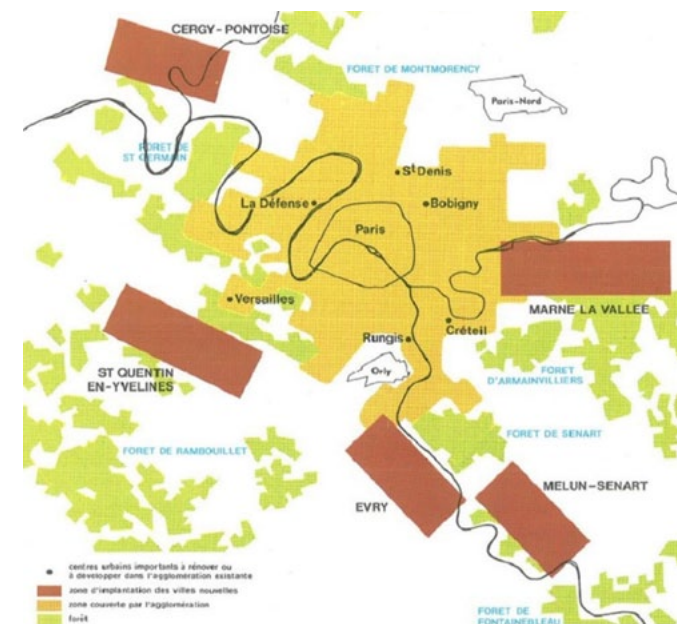


Εικ.16: L'Architecture d'Aujourd'hui, vol. 1, n° 6 (juin 1935), article de M. Rotival, «Les Grands Ensembles» (p.72)

¹ <http://etudesphotographiques.revues.org/3383>

2.4 Η πολιτική των Νέων Πόλεων.

Μέχρι το έτος 2000 στη μητρόπολη του Παρισιού αναμενόταν να κατοικούν 14.000.000 άνθρωποι. Η υπόθεση αυτή ήταν ο λόγος που το 1965 ο Paul Delouvier, τότε Γενικός Εκπρόσωπος της Περιφέρειας του Παρισιού, ανέπτυξε τις βασικές διατάξεις για τον ανασχεδιασμό και την οργάνωση της μητρόπολης, το επονομαζόμενο Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Την ίδια χρονιά εφήρμοσε για πρώτη φορά την πολιτική των Νέων Γαλλικών Πόλεων.¹ Η πολιτική αυτή είναι μια πολιτική διαχείρισης εδαφών που συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Στόχος της είναι να αποφευχθεί η τεράστια αστική συγκέντρωση στις μεγάλες μητροπόλεις, κυρίως στο Παρίσι και να αναπτυχθεί ένα πολυκεντρικό μοντέλο επέκτασης. Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής, το 1965 θεσμοθετούνται πέντε νέες πόλεις - τμήματα της Μητροπολιτικής Περιφέρειας του Παρισιού: Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Evry, Melun-Sénart και Saint-Quentin-en-Yvelines. Σχεδιάστηκαν από την κυβέρνηση, υπό την προεδρία του Paul Delouvier, για να ανταποκριθούν στην δημογραφική και οικονομική άνευ προηγουμένου ανάπτυξη που είχε ξεκινήσει εκείνη την εποχή.



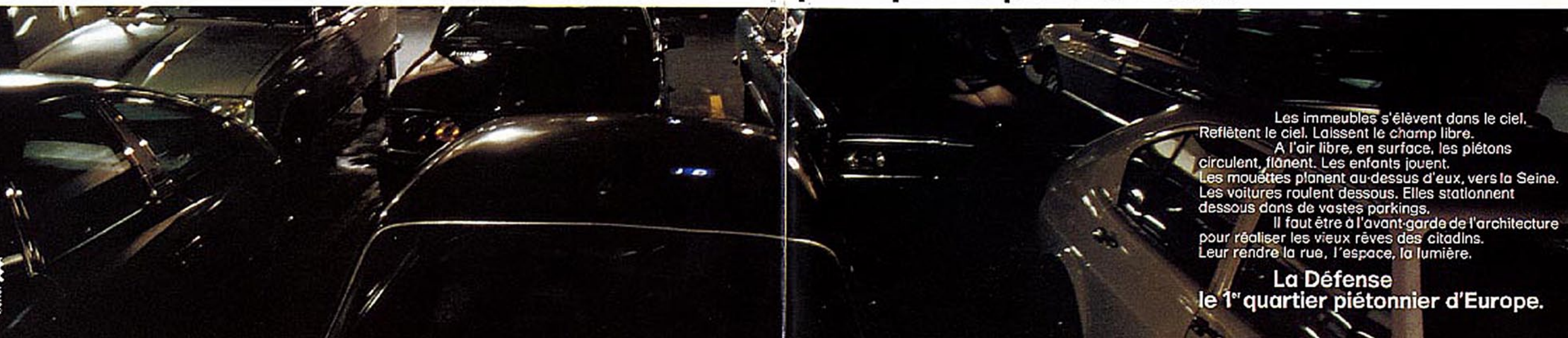
Εικ.17: Η προσάρτηση 5 νέων πόλεων στη Μητροπολιτική Έκταση του Παρισιού.

¹ http://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_des_villes_nouvelles_françaises



L'Express N° 1379
27/11/76
2/1/77

Nous avons enterré les voitures pour que les piétons vivent.



Les immeubles s'élèvent dans le ciel.
Reflètent le ciel. Laisser le champ libre.
A l'air libre, en surface, les piétons
circulent, flânent. Les enfants jouent.
Les mouettes planent au-dessus d'eux, vers la Seine.
Les voitures roulent dessous. Elles stationnent
dessous dans de vastes parkings.
Il faut être à l'avant-garde de l'architecture
pour réaliser les vieux rêves des citadins.
Leur rendre la rue, l'espace, la lumière.

**La Défense
le 1^{er} quartier piétonnier d'Europe.**

3. Η ΜΕΤΑΛΛΑΞΗ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ ΜΕΤΑ ΤΟ 1968

3.1. Βασικοί όροι και έννοιες.

Την περίοδο που ο Lefebvre γράφει το “The Urban Revolution” (1970), πάνω από το 1/3 του παγκόσμιου πληθυσμού είναι ήδη αστικοποιημένο. Ενώ σύμφωνα με τα στατιστικά των Ηνωμένων Εθνών, μέχρι το 2002 ο αριθμός αυτός θα φτάσει το 50%. Η εξάπλωση της αστικής κατάστασης με ραγδαία ταχύτητα λαμβάνει χώρα και στο Παρίσι. Για να περιγραφεί όμως η μετάλλαξη της πόλης του Παρισιού, είναι σκόπιμο πρώτα να οριστούν κάποιες βασικές έννοιες.

Η διοικητική έκταση του Παρισιού (Île-de-France ή Région Parisienne)¹

Με τον όρο Île-de-France ονομάζουμε τη διοικητική έκταση του Παρισιού, την πλουσιότερη από τις 27 διοικητικές περιφέρειες της Γαλλίας. Συχνά αναφέρεται και ως Région Parisienne και απαρτίζεται από 8 διοικητικά διαμερίσματα. Χωρίζεται δε, με πολεοδομικούς όρους, σε τρεις βασικές ενότητες. Η πρώτη, αποτελεί το ιστορικό κέντρο του Παρισιού, του οποίου τα όρια παραμένουν άθικτα από το 1860 και αποκαλείται «Η Πόλη του Παρισιού» (La ville de Paris). Η δεύτερη ενότητα περιλαμβάνει τρία διαμερίσματα περιφερειακά των ορίων της Πόλης του Παρισιού, το Seine-Saint-Denis, το Hauts-de-Seine και το Val-de-Marne και αποκαλείται Petite Couronne. Τέλος, η τρίτη ενότητα περιλαμβάνει τέσσερα διαμερίσματα περιφερειακά της Petite Couronne, το Val d’Oise, το Seine-et-Marne, το Essonne και το Yvelines. Πήρε τη σημερινή μορφή της την 01-01-1968 και αποκαλείται Grande Couronne.

Η INSEE (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Γαλλίας) χρησιμοποιεί τους εξής όρους² :

- **Αστικός Πόλος** : Η αστική μονάδα που προσφέρει τουλάχιστον 10.000 θέσεις εργασίας και δεν βρίσκεται εντός της περιφερειακής ζώνης κάποιου άλλου αστικού πόλου.
- **Περιφέρεια** : Το σύνολο των δήμων μιας αστικής περιοχής με εξαίρεση το κέντρο της. Αυτοί είναι δήμοι ή αστικές ενότητες των οποίων τουλάχιστον το 40% των ενεργών κατοίκων εργάζονται στο κέντρο ή σε δήμους γύρω από αυτό.

¹ <http://www.iau-idf.fr/lile-de-france/collectivites-territoriales.html>

² <http://www.insee.fr/en/methodes/>

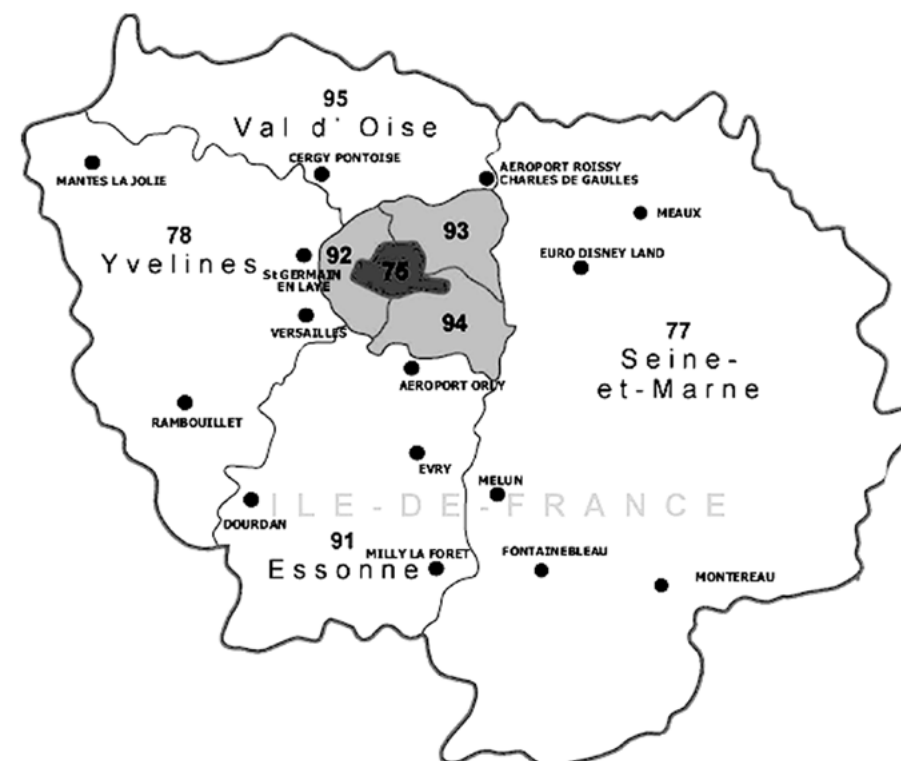
Για να περιγραφεί η δομή μιας Μητρόπολης, ίσως οι δύο παραπάνω έννοιες να αρκούσαν, δεν συμβαίνει όμως το ίδιο για την περιγραφή της Μετά-Μητροπολιτικής κατάστασης. Για το λόγο αυτό η INSEE προχώρησε στην εισαγωγή των παρακάτω όρων³:

- **Περιαστικός Δακτύλιος:** Οι περιοχές που εκτείνονται γύρω από τον αστικό πόλο και παρουσιάζουν ελαφρά χαμηλότερη πυκνότητα σε δομημένο περιβάλλον και συγκέντρωση πληθυσμού.
- **Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού :** Η περιοχή που περιγράφει την έκταση της συγκοινωνίας μεταξύ του αστικού πόλου και των προαστίων που τον περιβάλλουν. Περιλαμβάνει τόσο τον ίδιο τον αστικό πόλο του Παρισιού, όσο και τον περιαστικό του δακτύλιο.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα παραπάνω το φαινόμενο της αστικής διάχυσης ορίζεται ως η κατάσταση κατά την οποία η Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού ολοένα και εκτείνεται πέραν της διοικητικής της έκτασης, δηλαδή του αστικού της πόλου σε συνδυασμό με τα πλησιέστερα προάστια, τον περιαστικό δακτύλιο.



Εικ.18: La Petite Couronne de l'Île-de-France



Εικ.19: La Grande Couronne de l'Île-de-France

³ <http://www.insee.fr/en/methodes/default.asp?page=definitions/liste-definitions.htm>

3.2. Από τη Διοικητική Έκταση (Région Île-de-France) στη Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού (Aire Urbaine de Paris).

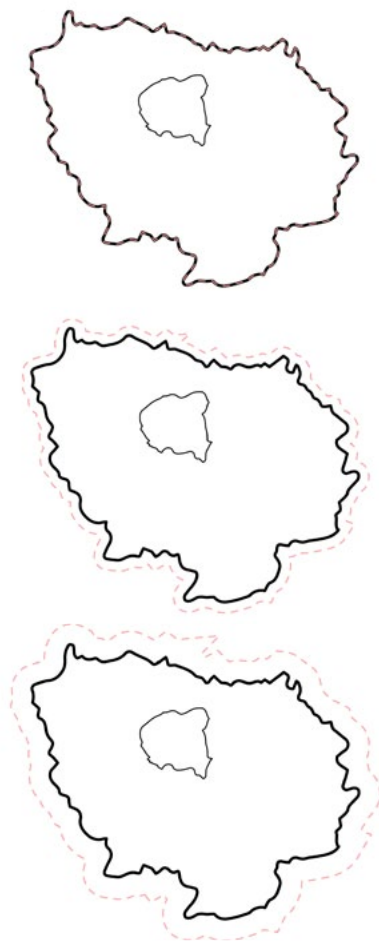
Σύμφωνα με τους πολιτειακούς νόμους, οι Νέοι Δήμοι (communes) προσαρτούνται στην Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού, όταν φτάσουν το 40% του ορίου μετακίνησης από και προς το κέντρο, δηλαδή όταν το 40% του πληθυσμού των κατοίκων των δήμων αυτών πραγματοποιούν καθημερινές μετακινήσεις από και προς τον αστικό πόλο.¹

Η απογραφή του 1968 αποτελεί την παλαιότερη αναδρομική καταγραφή των πληθυσμιακών στοιχείων για τις αστικές περιοχές της Γαλλίας. Σε αυτήν φαίνεται ό,τι την εποχή εκείνη η Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού συνέπιπτε ακριβώς με τη Διοικητική της Έκταση και σε αυτήν κατοικούσαν 8.368.000 άνθρωποι. Για το λόγο αυτό η εμφάνιση του φαινομένου της διάχυσης του αστικού ιστού του Παρισιού ενδεικτικά τοποθετείται αυτή τη χρονιά. Αξίζει δε εδώ να σημειωθεί πως ο αριθμός αυτός το 1999 έφτασε τους 11.174.743 κατοίκους, ενώ η Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού είχε κατά ένα μικρό ποσοστό υπερβεί τη Région Parisienne, έχοντας έκταση 14.518 τ.μ. Τα τελευταία στοιχεία που δίνει το INSEE ανήκουν στο έτος 2010 όπου και φαίνεται πως η Μητροπολιτική Περιοχή έχει φτάσει τα 17.174 τ.μ. με 12.223.100 ανθρώπους να κατοικούν στην έκτασή της, πληθυσμός που αποτελεί το 20% του συνόλου της χώρας. Το 2010 η Διοικητική Έκταση του Παρισιού περιλαμβάνει 412 Δήμους, ενώ η Μητροπολιτική του Περιοχή φτάνει τους 1.798.²

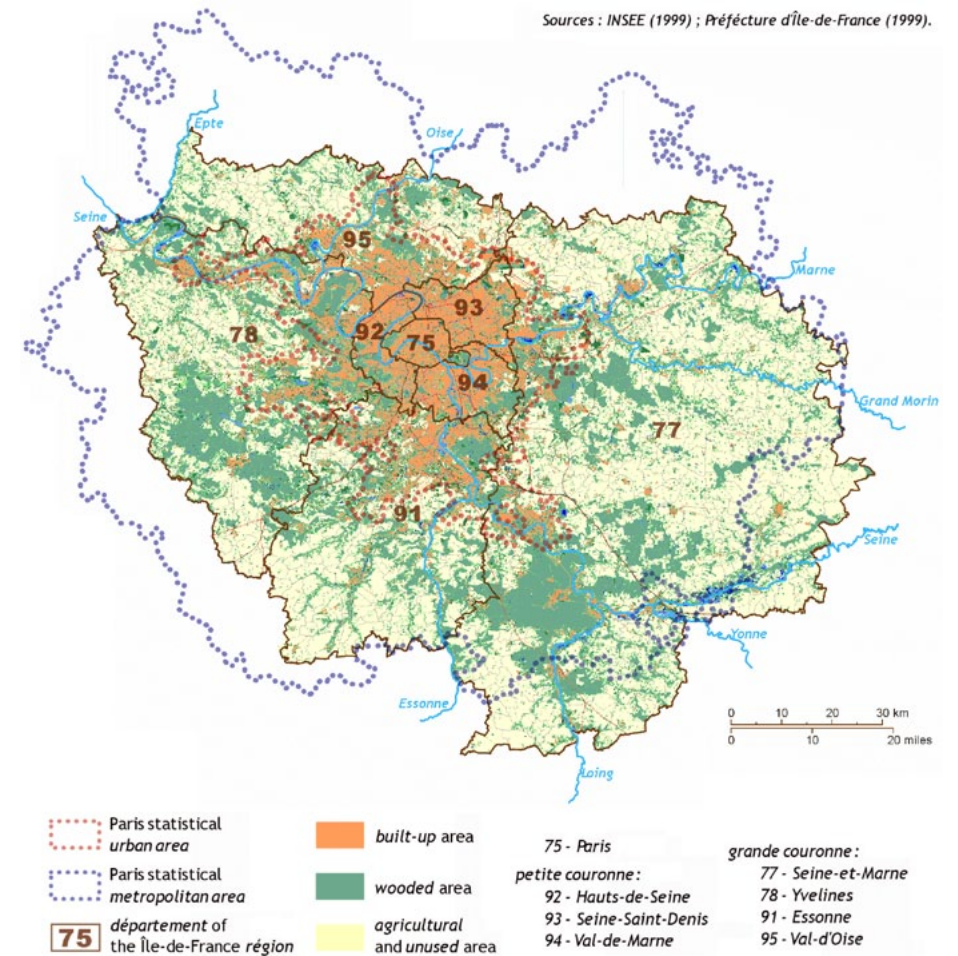
Η κυριαρχία της αστικής κατάστασης που περιγράφουν τα παραπάνω νούμερα εκφράζει τελικά το σύγχρονο Παρίσι, «εντός» ή «εκτός των τειχών του». «Εντός των τειχών» ή αλλιώς «intramuros», είναι η φράση που προσδιορίζει τις περιοχές που βρίσκονται μέσα στον Αστικό Πόλο του Παρισιού. Αντίστοιχα με τη φράση «εκτός των τειχών» αναφερόμαστε σε περιοχές που ανήκουν στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή του. Πραγματικά, τα όρια του αστικού πόλου στην περίπτωση του Παρισιού υλοποιούνται στην τοπογραφία της πόλης μέσω του Περιφερειακού της Αυτοκινητοδρόμου (Le Périphérique). Η δομή των 20 διαμερισμάτων περιστοιχίζεται από τον περιφερειακό αυτό αυτοκινητόδρομο μήκους 33 χιλιομέτρων, που κατασκευάστηκε το 1973 και σχηματίζει τα σαφή όρια του αστικού πόλου μέσα στον οποίον κατοικούν μονάχα 2.000.000 άνθρωποι.

¹ <http://www.iau-idf.fr/lile-de-france/75-ans-de-planification.html>

² πηγή: INSEE: Aire Urbaine 2010 de Paris (001)



Εικ.20: Η μεγέθυνση της Μητροπολιτικής Έκτασης του Παρισιού από το 1968 έως το 2010.



Εικ.21: Σύγκριση Διοικητικής και Μητροπολιτικής Έκτασης Παρισιού

3.3 Η έρευνα του Atelier International du Grand Paris (AIGP) για τον πολεοδομικό ανασχεδιασμό του Παρισιού.

Ο διάλογος για τη Μητρόπολη του Παρισιού τον 21ο αιώνα ξεκινά για πρώτη φορά το 2008 με κρατική πρωτοβουλία. Την περίοδο αυτή κάνουν την εμφάνισή τους κινήματα όπως το *Conférence Métropolitaine* και ύστερα το *Paris Métropole*, πάντα με τη μορφή ανοιχτής, ανάμεικτης πλατφόρμας προβληματισμού και διαλόγου, μακριά από κομματικές γραμμές και έχοντας ως επίκεντρο τον πολίτη. Φυσικά, πέρα από τον βασικό πολεοδομικό του χαρακτήρα, ο σχεδιασμός της σύγχρονης μητρόπολης δεν παύει να είναι ένα καθαρά πολιτικό ζήτημα. Τον Ιούνιο του 2008, με πρωτοβουλία του Υπουργού Πολιτισμού και Επικοινωνιών της Γαλλίας, γίνεται επίσημο κάλεσμα για προτάσεις για τη Μητροπολιτική Έκταση του Παρισιού, υπό τον τίτλο: « *Le Grand Paris de l'Agglomération parisienne* ». ¹ Η διαβούλευση χωρίστηκε σε δύο βασικές θεματικές: τη μελέτη του μετά-Κεϋνσιανικού μοντέλου μητρόπολης και την πρόβλεψη για το μέλλον της μητροπολιτικής περιφέρειας του Παρισιού. Τα αποτελέσματα παρουσιάστηκαν δημοσίως από τις δέκα επιλεγείσες ομάδες, τον Μάρτιο του 2009, στο *Palais de Chaillot* στο Παρίσι και έθεσαν τις βάσεις για τις ειδικότερες μελέτες που ακολούθησαν στα πλαίσια του *Atelier International du Grand Paris*.

Το *Atelier International du Grand Paris (AIGP)* ιδρύεται το 2010 με πρωτοβουλία του, τότε Προέδρου της Δημοκρατίας, Nicolas Sarkozy με στόχο να συνεχιστεί ο διάλογος που είχε ξεκινήσει. Το AIGP αποτέλεσε εξ αρχής ένα εγχείρημα βασισμένο στο δημόσιο ενδιαφέρον και τη συμμετοχή διεπιστημονικών ομάδων. Η δομή του απαρτίζεται από το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση, εκπροσώπηση από τις Κρατικές Αρχές [Υπουργείο Πολιτισμού και Επικοινωνιών, Υπουργείο Ισότητας Εδαφών και Στέγασης, Νομός Παρισιού και η Διοικητική του Έκταση (*Île-de-France*), τοπικές αρχές], την επιτροπή του προγράμματος και το επιστημονικό του συμβούλιο. ²

Για τη σύσταση του επιστημονικού συμβουλίου του AIGP, το 2011 γίνεται επίσημο κάλεσμα για διεθνή διαγωνισμό ιδεών πάνω στο μέλλον της Μητρόπολης του Παρισιού με τίτλο: "*Grand Paris: Pour une métropole durable*". Ο διαγωνισμός έθετε το ζήτημα της εξέλιξης της μητρόπολης του Παρισιού σε βάθος 40 ετών και οι 15 διεπιστημονικές ομάδες αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων και άλλων που επιλέχθηκαν να αποτελέσουν το επιστημονικό συμβούλιο του εγχειρήματος διεξήγαγαν την έρευνα που ακολούθησε.

¹ <http://www.ateliergrandparis.fr>

² <http://www.ateliergrandparis.fr>

Η έρευνα του AIGP έθεσε ως στόχο να βρεθούν λύσεις πάνω στις τρεις γενικές βασικές προβληματικές που αναπτύσσονται γύρω από τη σύγχρονη μετά-μητρόπολη της γαλλικής πρωτεύουσας:

1. Η κρίση της κατοίκησης: Η πολιτεία θέτει ως στόχο να οικοδομούνται 70.000 νέες κατοικίες ανά έτος ώστε να καλυφθούν οι σύγχρονες ανάγκες.
2. Η περιβαλλοντική κρίση: Το νέο μοντέλο ανάπτυξης πρέπει να δομηθεί με γνώμονα τη βιωσιμότητα και την αειφορία αποφεύγοντας τη διάχυτη εξάπλωση.
3. Η κοινωνική κρίση: Η μητρόπολη έχει την ανάγκη να εξισορροπηθεί κοινωνικά, να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ουσιαστικής κοινωνικής ανάμιξης, να μειωθούν οι ανισότητες και να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στα κοινωνικά αγαθά.

Η πρώτη δημόσια και επίσημη παρουσίαση των ιδεών του επιστημονικού συμβουλίου του AIGP γίνεται το Μάρτιο του 2013 υπό τον τίτλο: « *Habiter le Grand Paris* »³ (Κατοικώντας στη Μητροπολιτική Έκταση του Παρισιού). Η θεματική αυτή απαντάει στις φιλοδοξίες του προγράμματος να αυξηθεί ουσιαστικά ο όγκος των νέων κατοικιών στην Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού (70.000 νέες κατοικίες ανά έτος), να εξισορροπηθεί το πρόγραμμα κατοικίας και εργασίας, να γίνει η κατοίκηση απαραίτητο εργαλείο της αστικής ανάπτυξης με βάση την ισότητα των περιοχών και τέλος να προβλεφθούν οι κοινωνικό-δημογραφικές τάσεις και ο μελλοντικός τρόπος ζωής.

Φυσικά για να επιτευχθεί η ισότητα στο σχέδιο αστικοποίησης των εκτάσεων της μητρόπολης απαιτούνται στρατηγικές που θα δίνουν έμφαση στην ανάπτυξη των δικτύων δημοσίων μεταφορών. Έτσι, η δεύτερη και πιο πρόσφατη δημοσίευση των προτάσεων του AIGP έγινε τον Ιούνιο του 2013 υπό τον τίτλο: « *Systèmes Métropolitains dans le Grand Paris* »⁴ (Μητροπολιτικά Συστήματα του Μεγάλου Παρισιού). Η συγκεκριμένη έρευνα εστίασε στην ανάλυση της μητρόπολης σε μεγαλύτερη κλίμακα, αυτήν της «παγκόσμιας πόλης». Συνολικά, γίνεται προσπάθεια να σχεδιαστεί μια φυσιολογία, ένας χαρακτήρας, μια «συνταγή» για το Μεγάλο Παρίσι στη βάση της δόμησης «δοχείων ζωής», κεντρικών και περιφερειακών πολιικοτήτων, ροών και δικτύων μεταξύ αυτών. Τελικός στόχος είναι τα έργα του εγχειρήματος να αποτελέσουν μέρος της ταυτότητας της μητρόπολης του Παρισιού και να καταφέρουν να αρθρώσουν το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον αυτής.

³ <http://www.ateliergrandparis.fr>

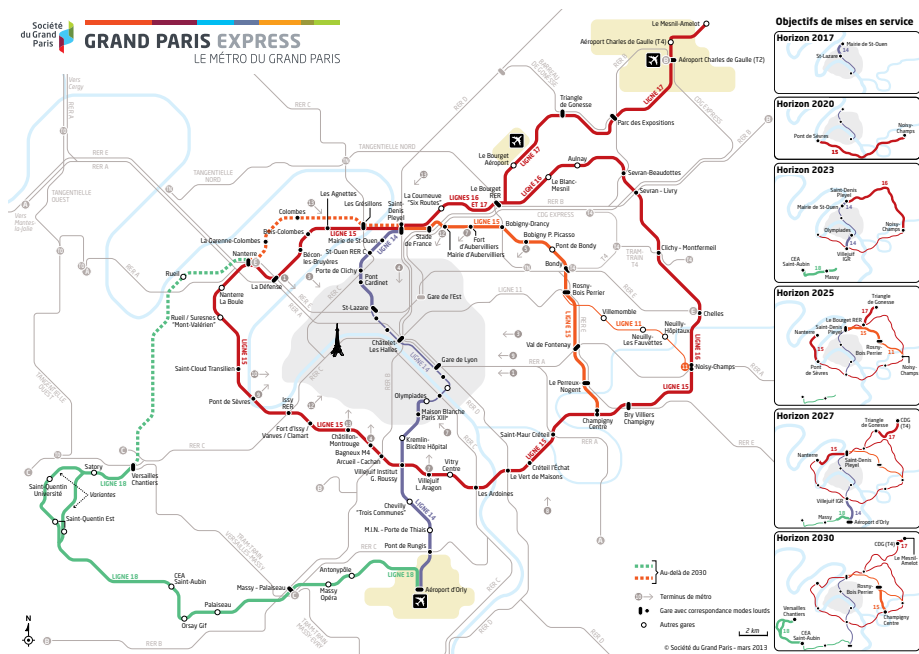
⁴ <http://www.ateliergrandparis.fr>

Πέραν ωστόσο των διαβουλεύσεων και της έρευνας που βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη, υπάρχουν κάποια αντικειμενικά μέτρα που έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή από μέρος της πολιτείας για το μέλλον της μητρόπολης της γαλλικής πρωτεύουσας. Πρόκειται για δύο διακριτές στρατηγικές που όμως αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Η πρώτη αφορά στην επέκταση του υπάρχοντος δικτύου υποδομών μετακίνησης και στην παράλληλη εγκατάσταση ενός νέου, επιπρόσθετου δικτύου υπόγειου σιδηροδρόμου που θα εξυπηρετεί ολόκληρη τη διοικητική έκταση του Παρισιού, το αποκαλούμενο *GPE (Grand Paris Express)*.⁵ Οι εργασίες για την κατασκευή του έχουν ήδη ξεκινήσει ενώ η πρώτη γραμμή του αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το έτος 2020. Η δεύτερη στρατηγική αφορά την οριοθέτηση συγκεκριμένων ζωνών μέσα στη μητροπολιτική έκταση προς ανασχεδιασμό, ζωνών άμεσα εξαρτώμενων από το δίκτυο του GPE. Σαν θεσμός καθιερώθηκε τον Ιούνιο του 2010, με το νόμο για τη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού και υπό την ονομασία *CDT⁶ (Contrats de développement territorial)*. Αυτές οι δύο στρατηγικές αποτελούν το πρώτο ουσιαστικό εγχείρημα σύνδεσης με το όραμα για την αυριανή μητρόπολη του Παρισιού. Παρακάτω παρατίθενται οι σύγχρονες γενικές διατάξεις με βάση τις οποίες τα έργα αυτά προχωρούν και οι οποίες ταυτόχρονα θέτουν τη βάση της μελέτης του επιστημονικού συμβουλίου του AIGP, είτε οι εκάστοτε ομάδες υιοθετούν το πλάνο και στηρίζονται σε αυτό, είτε το θέτουν υπό αμφισβήτηση και προτείνουν εναλλακτικές λύσεις.

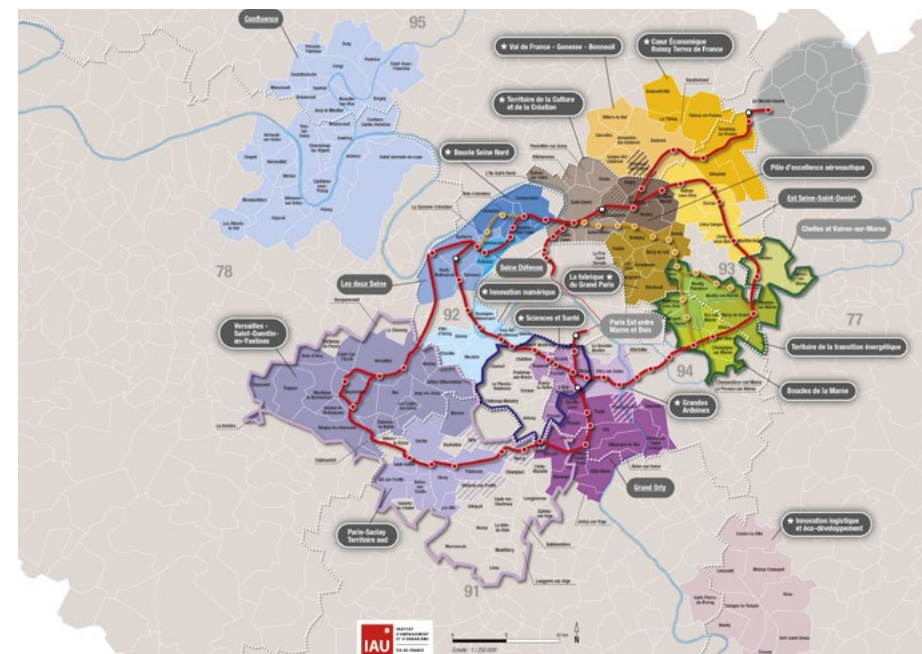
Παρακάτω επιχειρείται η ανάλυση της έρευνας που έχει διεξαχθεί ως σήμερα για τη Μητροπολιτική Έκταση του Παρισιού από τις ομάδες που απαρτίζουν το επιστημονικό συμβούλιο του AIGP. Για το σκοπό αυτό, αναζητήθηκαν τρεις βασικές θεματικές γύρω από τις οποίες οργανώνονται οι προτάσεις που προέκυψαν από την έρευνα αυτή έτσι ώστε να επιτραπεί μια διαγώνια ανάγνωσή τους. Η οργάνωση των 15 μελετών υπό τις τρεις γενικές κατηγορίες δεν περιλαμβάνει όλες ανεξαιρέτως τις προτάσεις καθώς αυτή έγινε με βάση συγκεκριμένα κριτήρια (βλ. θεματικές). Η πρώτη θεματική εστιάζει στο σύστημα αναδιάταξης του υπάρχοντος αστικού ιστού της μητρόπολης σε κάθε μια από τις τρεις μορφές του, δηλαδή στον αστικό του πόλο, στα προάστια των Grands Ensembles και στα προάστια χαμηλής δόμησης (quartiers pavillonnaires). Η δεύτερη θεματική επικεντρώνεται στις υποδομές μετακίνησης, τους κόμβους και τις ροές που παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της δομής της σύγχρονης μητρόπολης. Τέλος, η τρίτη θεματική μελετά την προγραμματική και λειτουργική ποικιλία που έχει ανάγκη ο σχεδιασμός του νέου μοντέλου ώστε να επιτευχθεί κοινωνική ανάμιξη.

⁵ <http://www.societedugrandparis.fr>

⁶ <http://www.iau-idf.fr>



Εικ.22: Ο χάρτης του Grand Paris Express



Εικ.23: Ο χάρτης των CDT

3.4. Η αξιοποίηση της υφιστάμενης κατάστασης.

« Il y a un autre monde mais il est dans celui-ci. »

Paul Eluard
Epigraphe du SDRIF de 2008

Τα ρυθμιστικά σχέδια της δεκαετίας του '60 για τη διοικητική έκταση της πόλης του Παρισιού προώθησαν μια πολιτική σημαντικής επέκτασης του αστικού ιστού, παραγκωνίζοντας παράλληλα τα γειτονικά του κέντρου προάστια. Με τον τρόπο αυτό προώθησαν την αλόγιστη κατανάλωση γεωργικών και δασικών περιοχών. Αντίθετα, στα ρυθμιστικά σχέδια του 1994 και 2008 εμφανίζεται μια εγκράτεια ως προς την αστική εξάπλωση και ένα νέο ενδιαφέρον για την αναδιάρθρωση των εδαφών - υπολειμμάτων της απόβιομηχανοποίησης. Κάτω από αυτή τη λογική τάσσονται και όλες οι ομάδες του επιστημονικού συμβουλίου του AIGP στις προτάσεις τους για τη Μητροπολιτική περιοχή του Παρισιού, περιορίζοντας τις διαβουλεύσεις στην έκταση που αποτελεί ήδη μέρος της ευρύτερης περιφέρειας της γαλλικής πρωτεύουσας. Μάλιστα, αυτή η άρνηση της περαιτέρω επέκτασης δεν αποτελεί αρνητική στάση, αντιθέτως εξηγείται από την ανάγκη που υπάρχει για ένα νέο μοντέλο σχεδιασμού της μητρόπολης. Η εποχή του παραδοσιακού πολεοδομικού σχεδιασμού που πρέσβευε την κατασπατάληση της περιαστικής έκτασης και την απουσία ευελιξίας σε βάθος χρόνου φαίνεται να έχει οριστικά ξεπεραστεί. Η σύγχρονη μετά-μητρόπολη αναζητά την οικονομία φυσικών πόρων, επομένως και την οικονομία στη χρήση γης. Έτσι οι προτάσεις που γίνονται κάνουν λόγο για έναν αστικό ιστό που αντί να επεκτείνεται, θα γίνεται όλο και πιο περιεκτικός σε λειτουργίες, πιο σύνθετος και κατά περιπτώσεις και πιο πυκνός.

Το πρώτο βήμα, επομένως, προς το σχεδιασμό της σύγχρονης Μετά-Μητρόπολης είναι να αναλογισθούν οι δυνατότητες της Μητρόπολης που κληροδοτείται σήμερα και τα περιθώρια εξέλιξής της με ήπιες μεθόδους. Χρειάζεται, σε πρώτο στάδιο, επεξεργασία αυτού που ήδη υπάρχει, "le déjà-là"¹ όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, ως το καταλληλότερο έδαφος για την εφαρμογή ενός βιώσιμου μοντέλου ανάπτυξης, σε αστική και αρχιτεκτονική κλίμακα. Ο υπάρχον αστικός ιστός του Παρισιού διακρίνεται από τρεις βασικούς διαφορετικούς τύπους: το ιστορικό κέντρο που αποτελεί το συμπαγές τμήμα της μητρόπολης, τον πρώτο προαστιακό τύπο με τα μεγάλα συγκροτήματα συλλογικής κατοίκησης (Grands Ensembles) και τον δεύτερο

¹ LIN (Finn Geipel et Giulia Andi), Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013) σελ. 11

προαστιακό τύπο με τη χαμηλή δόμηση μικρής πυκνότητας (quartiers pavillonnaires) που από κοινού αποτελούν το διάχυτο τμήμα της μητρόπολης. Για να περιγραφεί αυτή η πολιτική της τροποποίησης της υφιστάμενης κατάστασης αξίζει να δοθούν κάποιοι όροι που οι ίδιες οι ερευνητικές ομάδες χρησιμοποιούν. Έτσι για παράδειγμα η ομάδα L'AUC κάνει λόγο για «αστικό σχεδιασμό στη βάση της ανακύκλωσης - επανάχρησης» (Urbanisme de recyclage), η ομάδα LIN μιλά για μια «ήπια Μητρόπολη» και για «ριζοσπαστική αναδιαμόρφωση του υφισταμένου» (métropole douce et transformation radicale de l'existant)². «Αστικός σχεδιασμός με ευαισθησία» (Urbanisme sensible) λέει η ομάδα του Jean Nouvel, «Βελτιστοποίηση» (Optimisation) από την ομάδα Portzamparc και τέλος η αρχή της «πόλης πάνω στην πόλη» (La ville sur la ville)³, η αρχή της οικοδόμησης πάνω στο προϋπάρχον, από τις ομάδες Grumbach, Castro και Rogers.

Η δύναμη των παραπάνω όρων αφήνει να εννοηθεί πως δεν πρόκειται για μια απλοϊκή αλλά ούτε και ηττοπαθή στρατηγική, αλλά αντιθέτως για μια στρατηγική που στοχεύει στην εκ βαθέων αλλαγή του τρόπου που βλέπουμε την πόλη. Σε αυτή την κατεύθυνση οι προτάσεις οργανώνονται κάτω από δύο «σχολές». Η πρώτη είναι αυτή που πρεσβεύει τη συμπαγή πόλη, «την πόλη πάνω στην πόλη» ως μοντέλο ανάπτυξης, με κυριότερο αντιπρόσωπο την ομάδα Rogers, και η δεύτερη είναι η σχολή της «Μητρόπολης των αντιθέσεων», αυτή δηλαδή που υποστηρίζει την αντιθετική συνύπαρξη συμπαγούς και διάχυτης πόλης, με κυριότερο εκπρόσωπο την ομάδα LIN.

² LIN (Finn Geipel et Giulia Andi), Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013) (video)

³ Rogers Stirk Harbour + Partners, Habiter le Grand Paris, Une Exploration de Quelques principes d'Intensification Métropolitaine, (Λονδίνο, Μάρτιος 2013) (video)

Αστικός πόλος (Συμπαγής πόλη)
65% Κτισμένο περιβάλλον
35% Ελεύθερη έκταση



Προαστιακός τύπος α':
quartiers pavillonnaires (Διάχυτη πόλη)
19% Κτισμένο περιβάλλον
81% Ελεύθερη έκταση



Προαστιακός τύπος β':
Grands Ensembles (Διάχυτη πόλη)
14% Κτισμένο περιβάλλον
86% Ελεύθερη έκταση

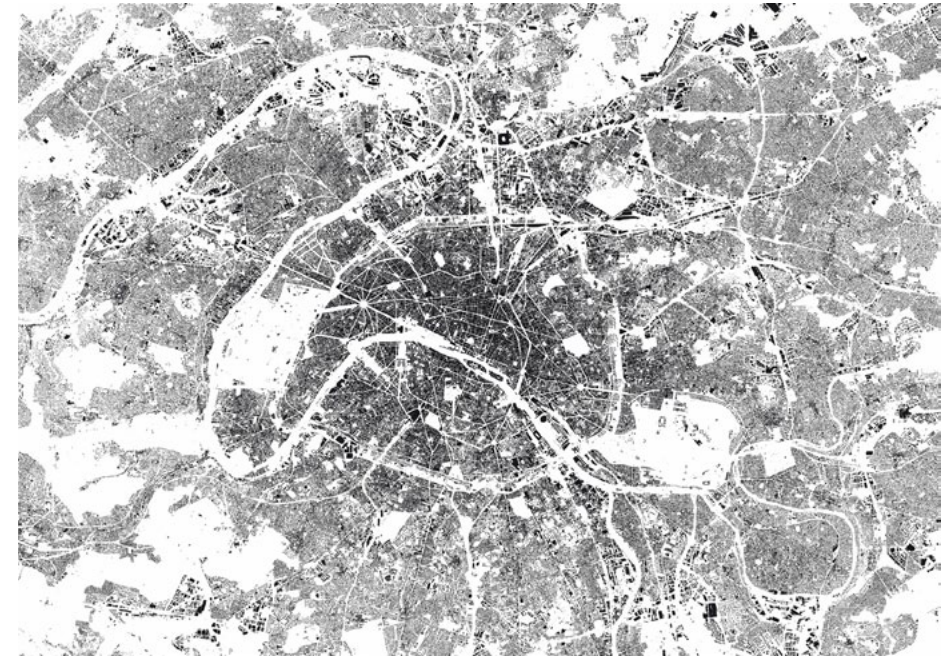


Εικ.24: Η μητρόπολη που κληροδοτείται

3.4.1. Η πόλη πάνω στην πόλη.

Η ομάδα Rogers Stirk Harbour + Partners θέτει ως βασική αρχή της βιώσιμης σύγχρονης μετά-μητρόπολης την αρχή της «Κατασκευής της Μητρόπολης πάνω στη Μητρόπολη»¹. Η μελέτη της ομάδας επικεντρώνεται στην έκταση που ανήκει ήδη στη Μητροπολιτική Περιοχή του Παρισιού και τάσσεται σαφώς εναντίον της αστικής διάχυσης. Υποστηρίζουν πως η διάχυση και η χαμηλή πυκνότητα δεν αποτελούν βιώσιμο μοντέλο. Η πόλη για να είναι βιώσιμη πρέπει να αστικοποιηθεί ισορροπημένα στο σύνολο της έκτασής της. Η συμπαγής πόλη φαίνεται να είναι γι' αυτούς μονόδρομος και σε αυτή την κατεύθυνση προτείνουν ενίσχυση της αστικοποίησης στο μέγιστο δυνατό βαθμό των περιοχών εντός των ορίων της μητροπολιτικής έκτασης καθώς και πάνω στα όρια αυτά. Προτείνεται να αξιοποιηθούν στο έπακρο όλες οι περιοχές μέσα στον αστικό ιστό αλλά και κατά μήκος των ορίων της πόλης του Παρισιού, να καλυφθούν τα αστικά κενά και να επιτραπεί η οικοδόμηση σε μεγάλο ύψος, ώστε τελικά να επιτευχθεί μεγαλύτερη πυκνότητα. Στόχος είναι η συμπαγής μητρόπολη να εκτείνεται στην κατά το δυνατόν μικρότερη ακτίνα από τον αστικό πόλο και ταυτόχρονα να ενσωματώνει στον ιστό της διαφορετικά προγράμματα και λειτουργίες. Η αστικοποίηση των ορίων, εκτός από την αξιοποίηση των ανεκμετάλλετων ως τώρα εκτάσεων που καταλαμβάνουν, θα αποτρέψει και τη λειτουργία που έχουν σήμερα ως διασπαστικά στοιχεία του αστικού ιστού. Ο περιφερειακός αυτοκινητόδρομος, οι σιδηροδρομικές γραμμές αλλά και το υπόλοιπο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων σήμερα αποτελούν ρήγματα μέσα στην πόλη, κατακερματίζουν τον αστικό ιστό, εμποδίζουν την επικοινωνία και περιορίζουν την προσβασιμότητα των περιοχών. Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης παρουσιάζει μια εικόνα όπου τα όρια - ρήγματα μέσα στον αστικό ιστό σταδιακά εξαφανίζονται και αφήνουν μια ισορροπημένα αστικοποιημένη κατάσταση. Αξιοποιώντας και την τελευταία ελεύθερη έκταση, η συμπαγής πόλη θα φτάσει κυριολεκτικά «ως τα άκρα της», αυστηρά οριοθετημένη και προστατευμένη από την ανεξέλεγκτη διάχυση.

¹ Rogers Stirk Harbour + Partners, Habiter le Grand Paris, Une Exploration de Quelques principes d'Intensification Métropolitaine, (Λονδίνο, Μάρτιος 2013) σελ. 9



Εικ.25: Αστικός πόλος και περιαστικός δακτύλιος της πόλης του Παρισιού, 2010



Εικ.26: Αστικός πόλος και περιαστικός δακτύλιος της πόλης του Παρισιού, 2050

3.4.2. Η πόλη των αντιθέσεων.

Η δεύτερη σχολή είναι αυτή της πόλης των αντιθέσεων που υποστηρίζει τη συνύπαρξη της συμπαγούς με τη διάχυτη πόλη. Η μορφή της μητρόπολης όπως έχει σήμερα περιλαμβάνει και τις δύο εκφάνσεις αστικού ιστού, τόπους τόσο μικρής όσο και μεγάλης πυκνότητας. Κάποιες από τις ερευνητικές ομάδες, με κυριότερο εκφραστή την ομάδα LIN (Finn Geipel και Giulia Andì), θεωρούν πως είναι αναγκαίο να διατηρηθεί αυτή η συνύπαρξη στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη. Οι προτάσεις τους σαφώς μελετούν τις ανάγκες αναδιαμόρφωσης τόσο των συμπαγών όσο και των διάχυτων τμημάτων χωρίς όμως να προβαίνουν σε στρατηγικές αντικατάστασης των τόπων χαμηλής πυκνότητας με πυκνό αστικό ιστό. Αντίθετα, υποστηρίζουν την συμπληρωματικότητα τους και τη χρησιμότητα και των δύο. Στόχος, όπως αναφέρουν, δεν είναι η εξιδανίκευση της συμπαγούς πόλης και η σύγκρισή της με τον διάχυτο αστικό ιστό, διότι ο τελευταίος αποτελεί εξίσου πραγματικότητα της μητροπολιτικής έκτασης του Παρισιού και ο χειρισμός που έχει ανάγκη δεν είναι απαραίτητα η μετάλλαξή του.

Η ομάδα LIN ήδη από τον τίτλο που έδωσε στη μελέτη της φανερώνει την ένταξή της θεωρίας της στην παραπάνω σχολή: « *Ville légère - La part souple des métropoles* » ή αλλιώς οι περιοχές χαμηλής πυκνότητας αποτελούν το ευέλικτο τμήμα της μητρόπολης. Ο ανασχεδιασμός της Μητροπολιτικής έκτασης του Παρισιού θα έρθει μέσα από τον ανασχεδιασμό της υφιστάμενης κατάστασης, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν στο προοίμιο της μελέτης τους.¹ Ο λόγος είναι διότι τα θεμελιώδη στοιχεία της αυριανής μητρόπολης υπάρχουν ήδη και η ανοικοδόμησή της θα γίνει πάνω σε αυτά μέσα από τη συνύπαρξη δύο αντιφατικών καταστάσεων: της συμπαγούς και της διάχυτης πόλης. Το νέο μοντέλο μητρόπολης δεν υπαγορεύει την αντικατάσταση των τόπων χαμηλής πυκνότητας από άλλους πιο πυκνούς. Αντίθετα η λύση που προτείνεται είναι να εμπλουτιστεί καθεμιά από τις δύο καταστάσεις σύμφωνα με τις δυνατότητες που προσφέρει.

Η συμπαγής πόλη είναι οι τόποι μεγάλης συγκέντρωσης δραστηριοτήτων και πληθυσμού. Λειτουργούν ως πόλοι έλξης, είναι περιεκτικοί, σταθεροί και αυτόνομοι μέσα στη δομή της μητρόπολης. Εκεί φιλοξενείται όλη η ιστορία της, οι διοικητικές της υπηρεσίες και αποτελεί τον βασικό πόλο έλξης τουρισμού.

Τα περιθώρια περαιτέρω εξέλιξης της συμπαγούς πόλης φαίνεται να είναι πεπερασμένα, ωστόσο νέοι τέτοιοι πόλοι συνεχώς δημιουργούνται μέσα στην περιφέρεια είτε με τη μορφή νέων οικονομικών πόλων, όπου συγκεντρώνονται θέσεις εργασίας, δραστηριότητες, υπηρεσίες, είτε με τη μορφή πανεπιστημιοπόλεων, είτε με τη μορφή νοσοκομειακών μονάδων και άλλων. Οι τόποι αυτοί αναπτύσσουν ισχυρά σημεία αναφοράς μέσα στη μητρόπολη καθώς διαθέτουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, εύκολη προσβασιμότητα και σύνδεση με άλλες περιοχές, προγραμματική και λειτουργική ποικιλία. Προτείνεται να δημιουργηθούν και άλλοι νέοι τέτοιοι πόλοι: κάποιες ήδη υπάρχουσες κεντρικότητες -οι νέες πόλεις μεταξύ αυτών- ή οι εκτάσεις γύρω από κόμβους μετακίνησης μέσα στη μητρόπολη έχουν τη δυνατότητα να πάρουν τη μορφή περιφερειακών πολικοτήτων εμπλουτισμένων με πολλαπλές λειτουργίες.

Οι τόποι συμπαγούς πόλης θα προκύψουν λοιπόν μέσα από τη διάχυτη πόλη. Με τη χαμηλή της πυκνότητα, το μεγάλο ποσοστό ευελιξίας της, τον απλό τοπικό της χαρακτήρα, η διάχυτη πόλη προσφέρει «ελεύθερο έδαφος» για τη μετά-μητρόπολη. Πρόκειται για τόπους συνήθως μιας μεμονωμένης λειτουργίας που άλλοτε είναι η κατοίκηση - συλλογική ή ιδιωτική, πυκνή ή αραιή - άλλοτε είναι η βιομηχανία και άλλοτε αφορά λιγότερο σχεδιασμένες χρήσεις όπως είναι διάσπαρτες διοικητικές λειτουργίες, εξοπλισμοί, χώροι πρασίνου - οργανωμένου ή εγκαταλελειμμένου - και γενικά τόποι εν αναμονή ουσιαστικής αξιοποίησης. Μάλιστα, αρκετά συχνά οι τόποι αυτοί ασαφούς έκτασης, που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο αναλογικά τμήμα της σύγχρονης μητρόπολης, αποτελούν βασική διέξοδο αυτής προς τη φύση. Η διάχυτη πόλη σύντομα θα αποτελέσει ένα νέο έδαφος, φυσικά, κοινωνικά και πολιτιστικά πιο ανθεκτικό και βιώσιμο.

Η αναδιοργάνωση της κινητικότητας μέσα στη μητρόπολη θα γίνει μέσω ενός μεγάλου και φιλόδοξου έργου συλλογικής μεταφοράς. Από αυτό θα προκύψουν νέα σημεία - κόμβοι από τα οποία θα γίνεται η σύνδεση με το δίκτυο άμεσης και ταχείας μετακίνησης μέσα στη μητρόπολη. Το σχέδιο αυτό θα συμπληρωθεί από ένα ανάλογης σημασίας δίκτυο δευτερεύουσας κινητικότητας που θα αφορά μια πιο τοπική κλίμακα. Οι τόποι, όντας καλύτερα συνδεδεμένοι στους κόμβους του μητροπολιτικού δικτύου, θα προσελκύουν ολοένα και μεγαλύτερο πληθυσμό ώστε τελικά να μετατραπούν σε νέες πολιότητες.

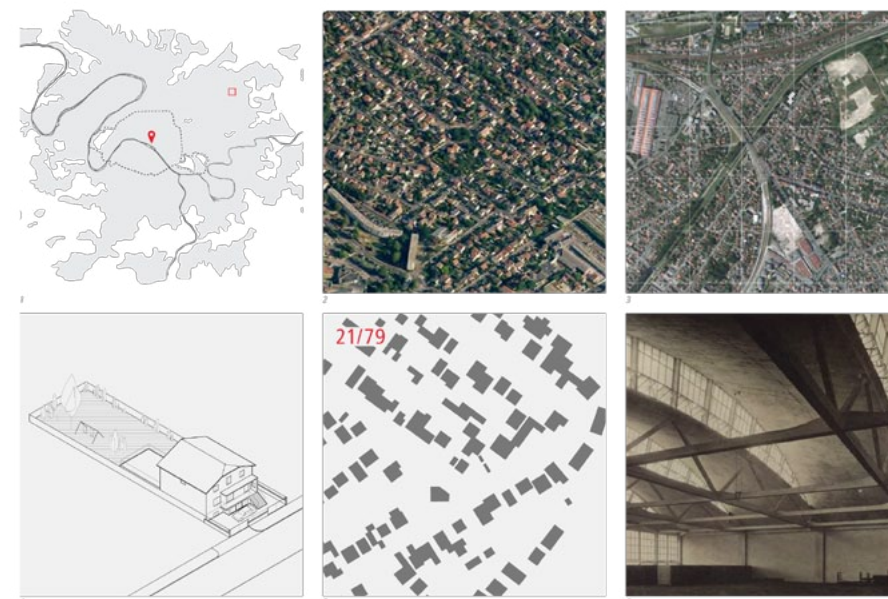
¹ LIN (Finn Geipel et Giulia Andì), Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013) σελ. 11

Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψιν ακόμα και το δίκτυο βαρέων μεταφορών στη διοικητική έκταση του Παρισιού, μονάχα το 20% των περιοχών χαίρουν άμεσης πρόσβασης.² Για να συνδεθεί και το υπόλοιπο 80% η μετακίνηση στη μητρόπολη έχει ανάγκη να οργανωθεί σε πολλαπλά επίπεδα ξεκινώντας από το μεγάλο μητροπολιτικό σχέδιο και φτάνοντας μέχρι την τοπική κλίμακα. Ένα νέο δίκτυο συλλογικής και μεμονωμένης μετακίνησης σε τοπική κλίμακα προτείνεται να οργανωθεί. Ένα δίκτυο που θα περιλαμβάνει πληθώρα εναλλακτικών και ευέλικτων λύσεων για τη μετακίνηση στο εσωτερικό των διάχυτων πόλεων αλλά και για την πρόσβαση στο δίκτυο μητροπολιτικής κλίμακας και στους κόμβους αυτού. Τέτοιες λύσεις είναι τα τοπικά λεωφορεία, τα συλλογικά ταξί, η οργάνωση από κοινού μετακίνησης με Ι.Χ. (*carsharing*), η ελεύθερη πρόσβαση σε ποδήλατα και σε ηλεκτρικά μικρά οχήματα (*scooters* ή αυτοκίνητα).

Τελικά, εκτός από τα δίκτυα μεταφορών η αναδιοργάνωση της μητρόπολης θα προκύψει μέσα από τα τοπία της. Το τοπίο της γαλλικής πρωτεύουσας έχει βεβηλωθεί από τις στρατηγικές ζωοποίησης που έχουν κατά καιρούς εφαρμοστεί και τώρα αναζητά την προγραμματική του ποικιλία. Ένα τοπίο όσο περισσότερες υπηρεσίες φιλοξενεί, τόσο αυξάνει τη δυνατότητά του να ανταπεξέρχεται στις φυσικές αλλαγές που προκύπτουν. Έτσι, στα πλαίσια ενίσχυσης της προγραμματικής ποικιλίας προτείνεται να συνδυαστούν λειτουργίες κατοίκησης, παραγωγής ειδών διατροφής, διατήρησης της βιοποικιλότητας, κατακράτησης υδάτων, ακόμα και παραγωγής ενέργειας. Όταν μάλιστα πρόκειται για παραποτάμιες περιοχές προτείνονται λειτουργίες όπως νέες μορφές κατοίκησης σε ζώνες αυξημένης πιθανότητας πλημμύρας, λειτουργίες αναψυχής και κινητικότητας μέσω του υδάτινου δικτύου. Η πόλη και η φύση τώρα δεν αντιμάχονται, αντίθετα η μία συχνά αποτελεί στιγμή της άλλης.

Η αναδιοργάνωση των *Quartiers Pavillonnaires*

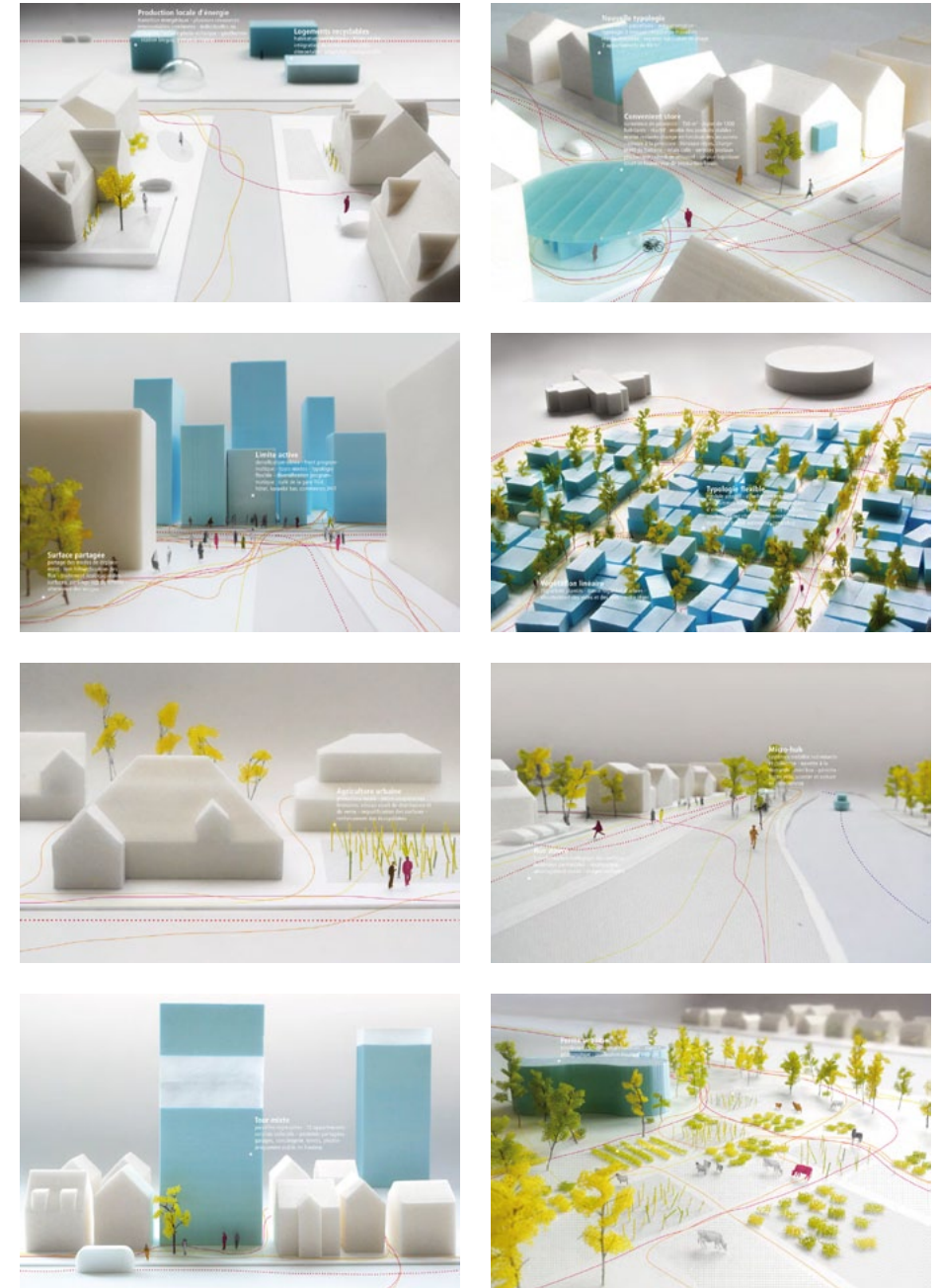
Η ομάδα LIN επιλέγει να παρουσιάσει την παραπάνω στρατηγική στα *quartiers pavillonnaires*. Πρόκειται για προαστιακές περιοχές του Παρισιού με πολύ χαμηλή πυκνότητα αστικού ιστού. Οικοδομήθηκαν μετά-πολεμικά για να στεγάσουν χαμηλά οικονομικά στρώματα εργατικής τάξης, μισήθηκαν από τον *Le Corbusier* και τους μοντέρνους πολεοδόμους και ύστερα χάθηκαν στην αφάνεια. Καταλαμβάνουν όμως μεγάλο τμήμα της μητροπολιτικής περιφέρειας του Παρισιού και μάλιστα σε μικρή ακτίνα από τον αστικό του πόλο, σε περιοχές που εξυπηρετούνται επαρκώς από τη δημόσια συγκοινωνία.



Εικ.27: Τα *quartiers pavillonnaires*

² LIN (Finn Geipel et Giulia Andì), *Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles*, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013) σελ. 20

Οι εφαρμογές της θεωρίας για τη διάχυτη πόλη από την ομάδα LIN δίνουν μια εικόνα της σύγχρονης μετά-μητρόπολης. Παρουσιάζοντας δέκα στιγμές του πλάνου για την περιφέρεια του Παρισιού φανερώνεται η προγραμματική ποικιλία που θα το χαρακτηρίζει ώστε να διαμορφωθεί το νέο βιώσιμο μοντέλο. Οι προτάσεις που εικονίζονται δεν είναι ούτε μοναδικές ούτε απaráλλαχτες, έχουν όμως όλες τους ως στόχο να εμπλουτίσουν τις ήδη υπάρχουσες δυναμικές. Έτσι λοιπόν προτείνεται η συνύπαρξη τοπικών μονάδων παραγωγής ενέργειας με νέου τύπου, αναστρέψιμες και ελαφριές κατασκευές κατοίκησης. Ακόμα, προτείνονται νέες τυπολογίες συνδυασμού του προγράμματος της κατοικίας, με την εργασία και το εμπόριο βασικών αγαθών άμεσης χρήσης (*convenient stores*). Εισάγεται η νέα τυπολογία πύργων υψηλής πυκνότητας και ανάμεικτων λειτουργιών και η θεωρία των μη ιεραρχημένων ροών χρήσης και κυκλοφορίας (*shared space*). Προωθείται ακόμα η αστική καλλιέργεια με τη μορφή τοπικής συνεταιρικής παραγωγής που θα υποστηρίζεται από μικρό δίκτυο διανομής των παραγόμενων αγαθών και ως απώτερο σκοπό θα έχει την ανάκτηση των εδαφών από τους πολίτες και την ενίσχυση του οικοσυστήματος. Τέλος παρουσιάζονται τρόποι ενίσχυσης των τοπικών πρωτοβουλιών με κοιτίδες πολλαπλών δράσεων, χώρους διαπαιδαγώγησης και δημόσιες υπηρεσίες. Η αναδιαμόρφωση της διάχυτης πόλης συνολικά απαντά στον προβληματισμό της μετακίνησης σε τοπική κλίμακα, στον προβληματισμό της συνύπαρξης μέσα στο ίδιο τοπίο λειτουργιών μετατροπής ενέργειας και ενίσχυσης της υφιστάμενης φύσης, στον γενικότερο προβληματισμό για την ενεργοποίηση των περιφερειακών εκτάσεων και τέλος απαντά στην ανάγκη για εμπλουτισμό των τυπολογιών περιαστικής διαβίωσης με ανάλογη διεύρυνση της προγραμματικής ποικιλίας.



Εικ.28: Προτάσεις ενίσχυσης των quartiers pavillonnaires.

Η αναδιοργάνωση των *Grands Ensembles*

Η φιλοδοξία να κτίζονται 70.000 νέες κατοικίες το χρόνο επιβάλλει, εκτός από την αναδιαμόρφωση του αστικού πόλου και του προαστιακού τύπου των *quartiers pavillonnaires* και τον ανασχεδιασμό των περιφερειακών εκτάσεων που φιλοξενούν τα *Grands Ensembles*. Τα μεγάλα αυτά συγκροτήματα κοινωνικής κατοίκησης συχνά λειτουργούν ως σύμβολο της γκετοποίησης, του χαμηλού εισοδήματος και της κοινωνικής απομόνωσης. Πολλές από τις ερευνητικές ομάδες, στα πλαίσια της δημιουργικής συνύπαρξης της συμπαγούς και της διάχυτης πόλης, ενέταξαν στον προβληματισμό τους την επανοικειοποίηση των περιοχών αυτών και την ομαλή ένταξή τους στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη. Συγκεκριμένα, για την ομάδα Atelier Roland Castro, Sophie Denissot et Associés, η κατοίκηση στη σύγχρονη μετά-μητρόπολη συνεπάγεται ανακατάταξη των υπαρχόντων υποδομών και αναδιαμόρφωση της υφιστάμενης πόλης ώστε να υποδεχτεί ένα νέο, συλλογικότερο μοντέλο αστικής διαβίωσης, αξιοποιώντας τα παλιά κελύφη.³ Οι προτάσεις τους κυμαίνονται από την αστική μέχρι την αρχιτεκτονική κλίμακα και σε πρώτο στάδιο εστιάζουν στη σύνδεση των περιοχών αυτών με το συλλογικό δίκτυο μετακίνησης μέσα στη μητρόπολη. Τα συγκροτήματα αυτά, χαρακτηρίζονται επίσης από χαμηλή πυκνότητα και έτσι παρουσιάζουν ευκαιρία για προγραμματικό εμπλουτισμό. Προτείνεται λοιπόν η αναδιαμόρφωση των όγκων τους σε αρχιτεκτονική κλίμακα ώστε να φιλοξενήσουν μεγαλύτερη ποικιλία τυπολογιών και να σχηματίσουν πιο υγιείς και φιλόξενους δημοσίους χώρους στις μεταξύ τους εκτάσεις. Σε παρόμοια λογική, η ομάδα MVRDV προτείνει εμπλουτισμό των *Grands Ensembles* με νέες τυπολογίες προγραμματικής ποικιλίας για την ανάμιξη χρηστών, νέες τυπολογίες κοινοχρήστων χώρων, σύγχρονα οικολογικά περιβλήματα του κελύφους για μεγαλύτερη θερμική και οπτική άνεση, νέες τυπολογίες προσάρτησης όγκων ή διάσπασης του συμπαγούς όγκου σε επιμέρους⁴ επιτυγχάνοντας σαφή μετάλλαξη των κρίσιμων αυτών σημείων της περιφέρειας.

³ Atelier Roland Castro, Sophie Denissot et Associés, Habiter le Grand Paris: Embellir, Remodeler, développer les potentiels urbains des territoires, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) (video)

⁴ MVRDV και AAF et ACS (Winy Maas, Architecte), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.204



Εικ.29: Η διάσπαση του συμπαγούς όγκου των *Grands Ensembles*



Δεδομένου πως ο τελικός στόχος είναι να αναδομηθεί ο υπάρχων αστικός ιστός και να ενεργοποιηθεί η μητρόπολη ώστε να λειτουργεί αποτελεσματικά για όλους είναι απαραίτητο να επαναδιαπραγματευτούν οι νομοθεσίες εκείνες που αδυνατούν να συμπορευτούν με τη νέα δομή. Χρειάζεται να υπάρξει κάποια ευελιξία που θα βοηθήσει να ξεπεραστούν νομοθετικές, διοικητικές ή άλλες παρόμοιες δυσκολίες όπως για παράδειγμα να ανοίξει το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τη διαχείριση των εδαφών της μητρόπολης ή την οικοδόμηση σε μεγάλα ύψη. Το νέο μοντέλο αστικού σχεδιασμού που προτείνεται δεν θα παράξει άμεσα τη σύγχρονη μητρόπολη. Αντίθετα θα προκαλέσει τη σταδιακή διαμόρφωσή της η οποία εξαρτάται άμεσα από αυθόρμητες και καινοτόμες πρωτοβουλίες. Μάλιστα το σχέδιο δεν είναι στατικό, έχει ανάγκη από διαρκή επαναδιαπραγμάτευση και αξιολόγηση, επομένως η ευελιξία από μέρους της πολιτείας είναι απαραίτητη. Σε αυτή την κατεύθυνση οι προτάσεις, όποιος και αν είναι ο βαθμός ρεαλισμού ή ουτοπίας που εμπεριέχουν, αποδεικνύουν πως ο μετασχηματισμός της κληροδοτημένης κατάστασης είναι η πλέον βιώσιμη και άμεση στρατηγική σχεδιασμού της σύγχρονης μετά-μητρόπολης.



Εικ.30: Η μεταμόρφωση των *Grands Ensembles*.

3.5. Κόμβοι και Συνδέσεις.

« *Peut-être le bonheur n'est-il que dans les gares?* »

Georges Perec

3.5.1. Το πολυκεντρικό μοντέλο.

Το μοντέλο της μητρόπολης που υπαγόρευε έναν ισχυρό αστικό πυρήνα και μια φανερά πιο αδύναμη περιφέρεια αδυνατεί να υποστηρίξει την πολυπλοκότητα που εκφράζει τη σύγχρονη μετά-μητρόπολη. Η νέα βιώσιμη δομή που απαντά στην αστική διάχυση, για τις περισσότερες ερευνητικές ομάδες, είναι αυτή ενός πολυκεντρικού μοντέλου ανάπτυξης. Ένα τέτοιο μοντέλο πολύ-κομβικής συσσώρευσης συμβάλλει στην ομοιόμορφη κατανομή των κινητήριων δυνάμεων μέσα στην πόλη, καταπολεμώντας τις ανισότητες. Το πολυκεντρικό μοντέλο της μετά-μητρόπολης έχει δύο βασικά χαρακτηριστικά: τους κόμβους και τις συνδέσεις μεταξύ αυτών.

Οι κόμβοι, στρατηγικά τοποθετημένοι σε όλη τη μητροπολιτική έκταση λειτουργούν ως πόλοι έλξης αστικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού. Επιζητούν ενίσχυση της προγραμματικής τους ποικιλίας ώστε με την αναπόφευκτα υψηλή επισκεψιμότητα που θα έχουν να γίνουν οι σημαντικότεροι τόποι κοινωνικοποίησης. Παράλληλα οι συνδέσεις μεταξύ αυτών, οι ροές μέσα στον αστικό ιστό συχνά λειτουργούν διασπαστικά για τις περιοχές με τις οποίες γειτνιάζουν παρόλο που ο αρχικός τους σκοπός είναι η σύνδεση. Οι υποδομές μεταφορών μέσα στη μητρόπολη, τα όρια που κατακερματίζουν τον αστικό ιστό, μπορούν μέσω της αστικοποίησής τους και του συνδυασμού τους με άλλες λειτουργίες να συμβάλλουν στην επανένωση του αστικού ιστού. Κάθε μητρόπολη έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί μέσα από ένα μελετημένο δίκτυο κόμβων και ροών μεταξύ αυτών ώστε να επιτευχθεί ισορροπία και σχεδιασμένη ιεραρχία μέσα στον αστικό ιστό, χωρίς σημαντικές εξάρσεις ή εγκαταλελειμμένες περιοχές.

«Ο αστικός ιστός στη σύγχρονη μητρόπολη λειτουργεί ως ένα δυναμικό πεδίο στο οποίο διαφορετικοί παράγοντες εγκαθιστούν την ισορροπία και διαμορφώνουν τη δομή. Η ομοιογενής μητρόπολη, πλέον δεν ανταποκρίνεται στην πολυπλοκότητα της πραγματικότητας.»¹

¹ Les Urbanistes Associés [Devillers et Associés - Architecture, Urbanisme, Paysage, Infrastructure], Aménager le Grand Paris à partir de ses bassins de vie: «Pôles-Réseaux-Territoires», (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.24

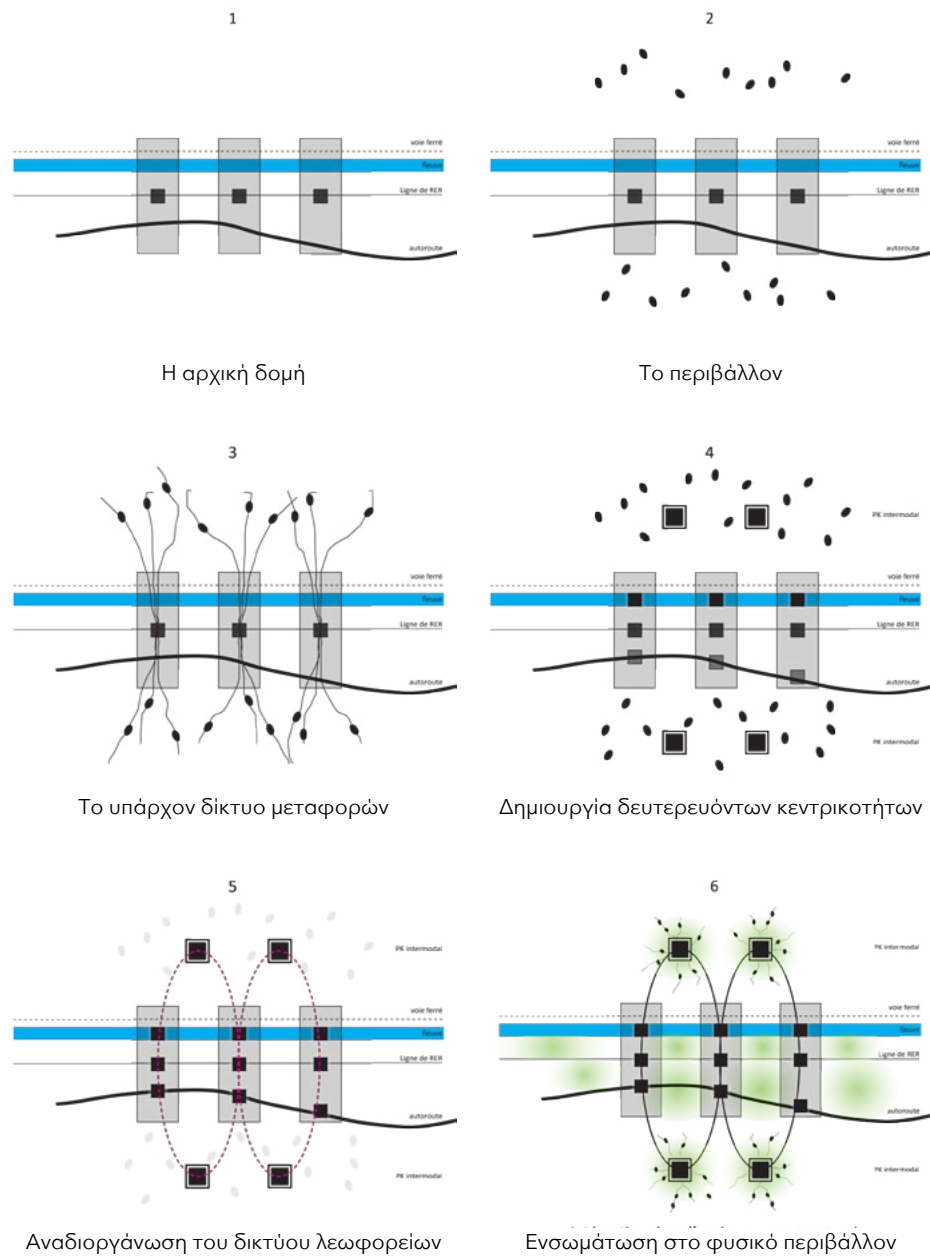
Η ομάδα Les Urbanistes Associés για να εξηγήσει το νέο μητροπολιτικό μοντέλο κάνει επίκληση της θεωρίας περί περιφερειακών πολιικοτήτων. Νέες πόλεις αναπτύσσονται μέσα στον ιστό της μητρόπολης, αυτόνομες, που όμως αλληλεπιδρούν διαρκώς με το περιβάλλον τους, ανταλλάσσουν πληθυσμό και δημιουργούν συνδέσεις. Το σύνολο των πολιικοτήτων αυτών και το πολύπλοκο δίκτυο που αναπτύσσεται μεταξύ τους δομούν τελικά τη σύγχρονη μετά-μητρόπολη.



Εικ.31: Μετακίνηση κατοικία - εργασία: βασική κινητήρια δύναμη μέσα στη μητρόπολη. Διάγραμμα των μετακινήσεων κατοικίας - εργασίας στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού. 5.3 εκατομμύρια επαγγελματικά ενεργών πολιτών από τους οποίους: 1/3 μετακινούνται προς το Παρίσι και 2/3 προς την περιφέρεια (πηγή στοιχείων: INSEE 2008)

Ακόμα και σε μικρότερη κλίμακα, παρατηρείται οργάνωση της δομής της μητρόπολης γύρω από περιφερειακούς κόμβους. Αν αυτοί δεν έχουν την κλίμακα επιμέρους πόλεων, μπορούν να πάρουν τη μορφή πυκνωτών αστικών δραστηριοτήτων εκεί όπου συναντώνται οι ροές σύνδεσης και υποδομών. Πολλές από τις ερευνητικές ομάδες εντοπίζουν τέτοια σημεία όπως είναι οι περιφερειακοί σταθμοί τρένων, τα εμπορικά κέντρα, οι χώροι πολιτισμού και, ενισχύοντάς τα προγραμματικά, τα μετατρέπουν σε υβριδικά μοντέλα μεγάλης συγκέντρωσης ροών μετακίνησης, αστικών δραστηριοτήτων, εξοπλισμών και υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν και σημαντικούς δημοσίους χώρους. Υποστηρίζεται έτσι πως η ισορροπία στο πολυκεντρικό μοντέλο της σύγχρονης μητρόπολης θα επιτευχθεί με την περαιτέρω ενίσχυση των ήδη κομβικών αυτών σημείων. Οι σταθμοί τρένων συγκεκριμένα, ξεχωρίζουν για τη δυναμική τους να αποτελέσουν ισχυρές κεντρικότητες. Την ίδια στιγμή που εμφανίζουν τεράστια πληθυσμιακή συσσώρευση και ζωή αποτελούν και τόπους μηδενικής στάσης. Τα κομβικά αυτά σημεία πάνω στα οποία διαρθρώνεται το δίκτυο μεταφορών της μητρόπολης λειτουργούν ως πύλες αυτής προς το εξωτερικό, ως βασικοί διέξοδοι επικοινωνίας με άλλες, λιγότερο ή περισσότερο ισχυρές μητροπόλεις. Ιδιαίτερα αν βρίσκονται στην περιφέρεια αποτελούν σημαντικότερη ευκαιρία αναζωογόνησης των προαστίων. Στη διάχυτη πόλη οι σταθμοί τρένων λειτουργούν ουσιαστικά ως συνδετικοί κρίκοι μεταξύ της παγκόσμιας κλίμακας και αυτής της τοπικής κοινότητας. Είναι τελικά η επαφή με αυτά τα κομβικά σημεία που αποτελεί τον τρόπο με τον οποίο ο πολίτης αντιλαμβάνεται τη μητροπολιτική κλίμακα.

Η σημασία των κομβικών σημείων του δικτύου μεταφορών μέσα στη μητρόπολη έγκειται επίσης και στις σχέσεις αλληλεξάρτησης που δημιουργούνται μεταξύ της κινητικότητας και του τρόπου ζωής. Οι καθημερινές ανάγκες για μετακίνηση, ο τρόπος και ο χρόνος με τον οποίο αυτές διεξάγονται επηρεάζουν άμεσα την ποιότητα ζωής του πολίτη. Ένα επιτυχημένο μοντέλο για τη σύγχρονη μητρόπολη οφείλει να μειώνει κατά το δυνατό τις απαιτούμενες αποστάσεις και να διευκολύνει τις μετακινήσεις όλων των ειδών. Για το λόγο αυτό οι σταθμοί τρένων, λεωφορείων, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια αποκτούν τεράστια σημασία για το νέο σχέδιο της μητρόπολης. Για την ομάδα Antoine Grumbach & Associés τα κομβικά αυτά σημεία με τη μελετημένη τοποθέτησή τους μέσα στο δίκτυο και την προγραμματική τους ανανέωση θα μπορούσαν να εξελιχθούν σε ισχυρούς «πυκνωτές» μητροπολιτικών δραστηριοτήτων.



Εικ.32: Κόμβοι και Συνδέσεις

3.5.2. Η γραμμική πόλη.

Πέρα από τους κόμβους, προτάσεις παρουσιάζονται και για τις ροές, τις συνδέσεις μεταξύ των πολιτικότητων, που όπως αναφέρθηκε λειτουργούν διασπαστικά για τις περιοχές με τις οποίες γειτνιάζουν δημιουργώντας έτσι ρήγματα μέσα στον αστικό ιστό. Η στρατηγική αντιμετώπισης που προτείνεται είναι να αστικοποιηθούν οι υποδομές αυτές ώστε από όρια να μετατραπούν σε μεταβατικά τοπία, πλούσια σε προγραμματικές χρήσεις.

Βασικό ρόλο στη δομή της μητρόπολης παίζουν οι υποδομές των σιδηροδρομικών γραμμών και έτσι πολλές από τις ομάδες έρευνας προτείνουν την οικειοποίηση τους. Η οικειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών θα παράξει ένα αστικό τοπίο σε διαρκή κίνηση, αξιοποιώντας τις τεράστιες εκτάσεις που καταλαμβάνουν οι υποδομές αυτές και ενισχύοντας όχι τόσο τις περιοχές με τις οποίες γειτνιάζουν, όσο τις γραμμικές αποστάσεις μεταξύ των κομβικών τους σημείων, δηλαδή των σταθμών των τρένων. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της μητροπολιτικής έκτασης του Παρισιού, με την ομόκεντρη, ακτινική δομή του, την πυκνότητα και την πολυπλοκότητά του, προσφέρει την ευκαιρία για γραμμική αστικοποίηση κατά μήκος των ακτίνων από το κέντρο προς την περιφέρεια, τη «γραμμική πόλη»¹, όπως αποκαλεί αυτήν της την πρόταση η ομάδα FGP + TER. Οι σιδηροδρομικές γραμμές οργανώνουν γύρω τους ένα μοναδικό αστικό τοπίο, πρόσφορο έδαφος για την εγκατάσταση ενός συστήματος προγραμματικών εναλλαγών και κινητικότητας σε μητροπολιτική κλίμακα. Λειτουργούν ως διανύσματα κίνησης, ως δυναμικοί συνδετικοί κρίκοι μεταξύ διαφορετικών καταστάσεων, από το κέντρο έως τα προάστια, συμβάλλοντας στην ενιαία μητροπολιτική αντίληψη.

Η πρόταση της ομάδας έγκειται στην περαιτέρω ενίσχυση του συνδετήριου αυτού συστήματος αξιοποιώντας όλες τις ανεκμετάλλευτες εκτάσεις εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και τις νησίδες υπολειμματικού χώρου που αναπτύσσονται ανάμεσα από αυτές. Με αυτόν τον τρόπο, οι εκτάσεις αυτές, η «γραμμική πόλη», θα αποτελέσουν μεταβατικό τοπίο μεταξύ των αποκομμένων περιοχών γύρω από τους σταθμούς τρένων, εμπλουτισμένες μάλιστα με πληθώρα προγραμματικών χρήσεων. Προτείνεται η εγκατάσταση συγκροτημάτων κατοικιών των οποίων η μορφολογία θα προκύψει από την ιδιαίτερη επιμήκης μορφή των εκτάσεων αυτών παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές.

¹ FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 18

Επίσης, οι τυπολογίες που αναπτύσσονται διερευνούν μεθόδους προστασίας των κατοικιών από τις επιβαρυντικές δραστηριότητες των υποδομών αυτών. Ακόμη προτείνεται η τοποθέτηση δημοσίων χώρων, πάρκων και κήπων αναψυχής σε συνδυασμό με τις κατοικίες, καθώς και άλλες, συλλογικού τύπου, υποδομές για την κοινότητα. Το όλο αστικό τοπίο που συντίθεται, μέσα από την ιεραρχημένη και πολύ-λειτουργική δομή του, θέτει τις βάσεις μιας νέας γεωγραφίας, μιας νέας μητροπολιτικής κατάστασης.



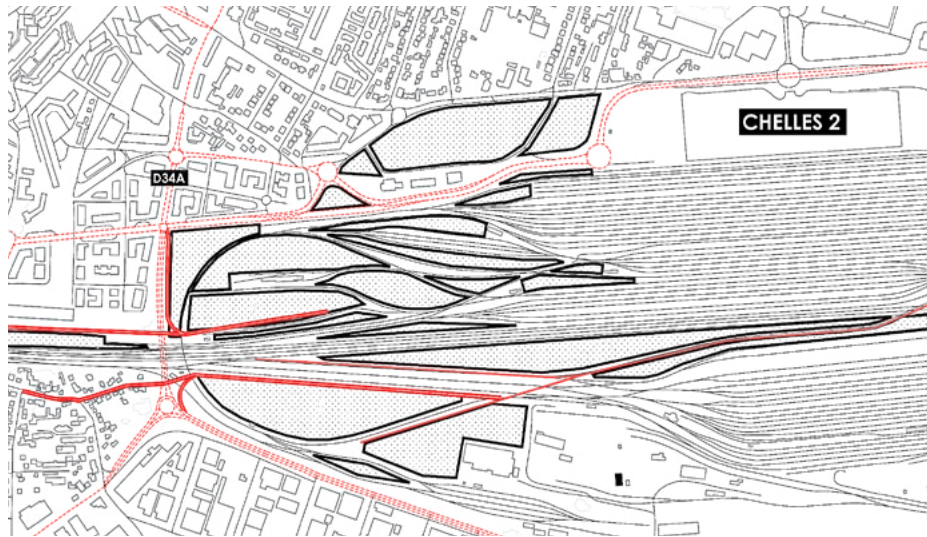
Εικ.33: Γενικό πλάνο της «γραμμικής πόλης».



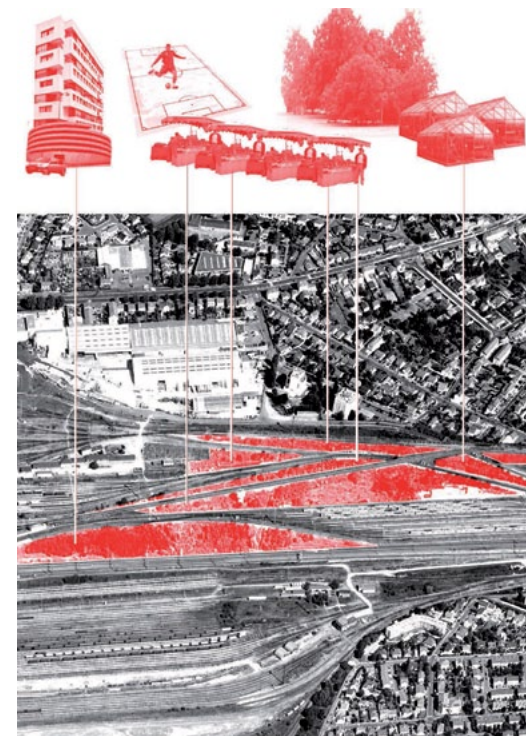
Εικ.34: Υποδομές σιδηροδρομικών γραμμών στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού I



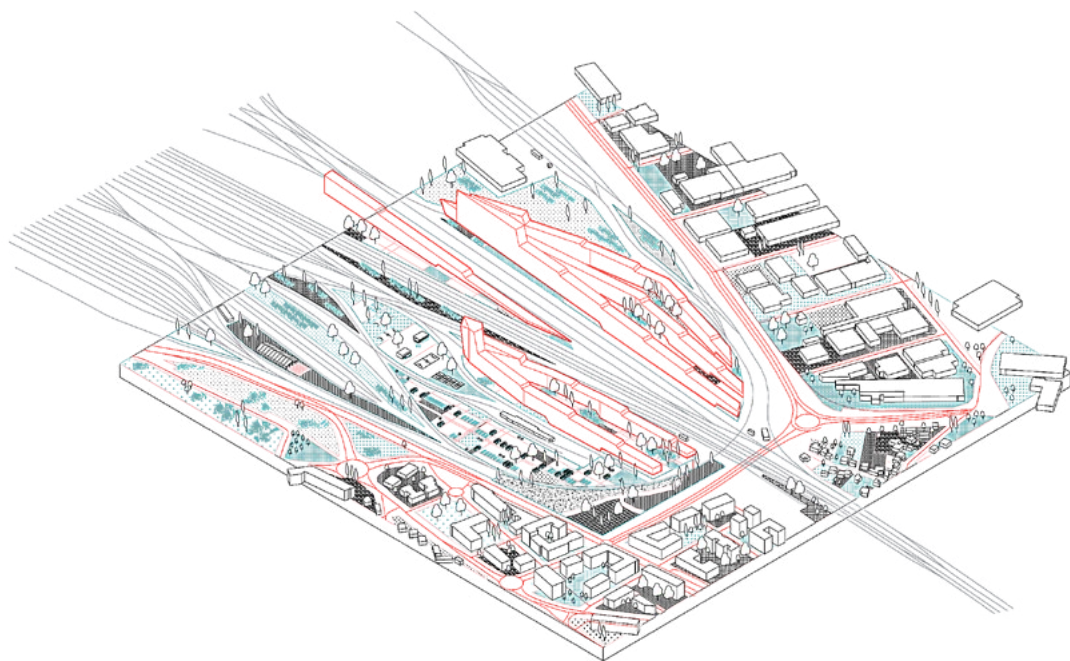
Εικ.35: Υποδομές σιδηροδρομικών γραμμών στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού II



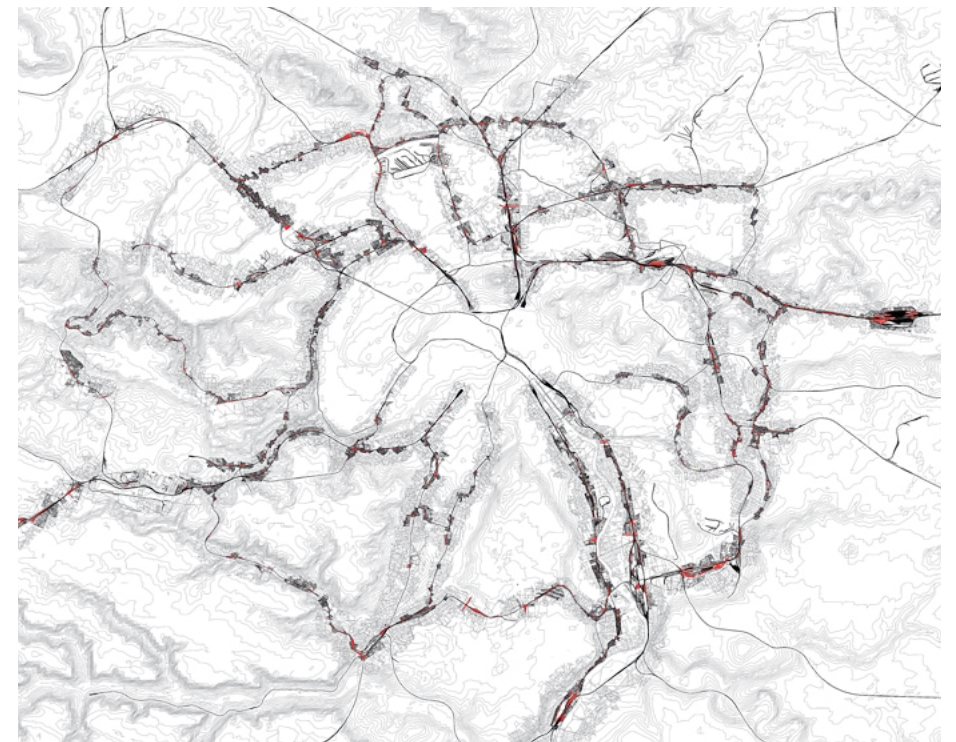
Εικ.36: Το υπάρχον ελεύθερο έδαφος των σιδηροδρομικών γραμμών.



Εικ.37: Τοποθέτηση προγραμμάτων και λειτουργιών.



Εικ.38: Η αστικοποίηση κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών.



Εικ.39: Η μητροπολιτική έκταση του Παρισιού μετά την αστικοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών.

Χαρακτηριστική, επίσης, υποδομή μετακίνησης, στην οποία δίνεται εξίσου μεγάλη έμφαση από τους μελετητές, αποτελεί ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος του Παρισιού (Le Périphérique). Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος είναι ίσως το μοναδικό εμπόδιο που η ανάπτυξη της μητρόπολης δεν κατάφερε ως τώρα να απορροφήσει. Παραμένει σαφές όριο μεταξύ του αστικού πόλου και των προαστίων παρόλο που ο αστικός ιστός συνεχίζει να εξαπλώνεται και αποτελεί αντικειμενικό αλλά και συμβολικό ρήγμα για τη μητρόπολη. Η ομάδα FGP + TER προτείνει για το λόγο αυτό τη ριζοσπαστική αναδιαμόρφωση του Périphérique με τη μετατροπή του σε «οικειοποιημένο μνημείο»,² απαλλαγμένο από κάθε λειτουργία μεταφορών. Το μνημείο αυτό μήκους 35 χ.μ. θα έχει ενωτική λειτουργία ως ένας πραγματικός καταλύτης μητροπολιτικών εναλλαγών.

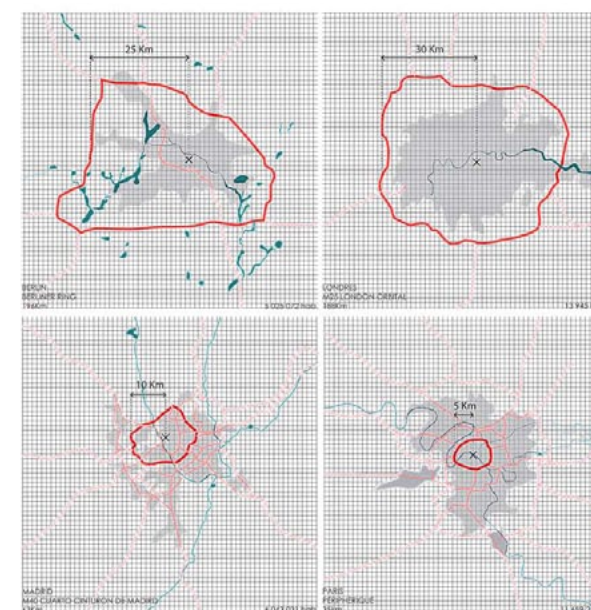
Η παρατήρηση ενός παράλογου φαινομένου οδήγησε την ερευνητική ομάδα στην παραπάνω πρόταση. Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος τοποθετημένος σε ακτίνα μόλις 5 χ.μ. από τη Notre Dame, προσελκύει τρεις φορές περισσότερα οχήματα από τον αυτοκινητόδρομο A86 ή τον La Francilienne, που αναπτύσσονται επίσης περιμετρικά του αστικού πόλου σε μεγαλύτερη όμως ακτίνα από αυτόν. Αυτό το μοναδικό για τα ευρωπαϊκά δεδομένα φαινόμενο οδηγεί στη συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους της ταχείας κυκλοφορίας στην πλέον κεντρική ζώνη της μητρόπολης, επιβαρύνοντάς την με ηχητική και ατμοσφαιρική ρύπανση. Προτείνεται να μεταφερθεί στον A86 η κυκλοφορία περιμετρικά του κέντρου της μητρόπολης, απελευθερώνοντας τον Périphérique, ενώ οι προεκτάσεις των αυτοκινητοδρόμων που τον ενώνουν με τον A86 προτείνεται να υποβαθμιστούν σε απλές αστικές λεωφόρους, υποστηρικτικά της δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτή η υποβάθμιση θα επιτρέψει την επανασύνδεση τοπικά του κατακερματισμένου αστικού ιστού. Ταυτόχρονα προτείνεται η πυκνότητα και η πολυπλοκότητα του δικτύου λεωφορείων του αστικού πόλου να μεταφερθεί σε όλη την έκταση του περι-αστικού δακτυλίου του Παρισιού, δηλαδή της Petite Couronne. Η πρόταση αυτή αποτελεί αφενός οικονομικότερη λύση και μάλιστα με δυνατότητα άμεσης εφαρμογής σε σχέση με ένα δίκτυο τραμ ή υπογείου σιδηροδρόμου και αφετέρου προσφέρει εναλλακτικές πραγματοποίησης της ίδιας διαδρομής με πολλαπλούς τρόπους, γεγονός που είναι απαραίτητο για την ομαλή κυκλοφορία στη μητρόπολη.

² FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 28

Η πρόταση ουσιαστικά επικεντρώνεται στην επανοικειοποίηση της τοπογραφίας που η υποδομή του Περιφερειακού δημιούργησε, ενώ η κατάργηση της κυκλοφοριακής της λειτουργίας προκύπτει για την υποστήριξη αυτού του σκοπού. Η ιδιαίτερη μορφολογία της δίνει την ευκαιρία να επανασυνδεθεί το Παρίσι με τα προάστια του και έτσι η κυκλική ζώνη ασφάλτου μετατρέπεται σε ένα άλλο High-Line ή low-line πάρκο συμβάλλοντας τελικά στην απορρόφηση της υποδομής αυτής από την «πόλη χωρίς όρια».³

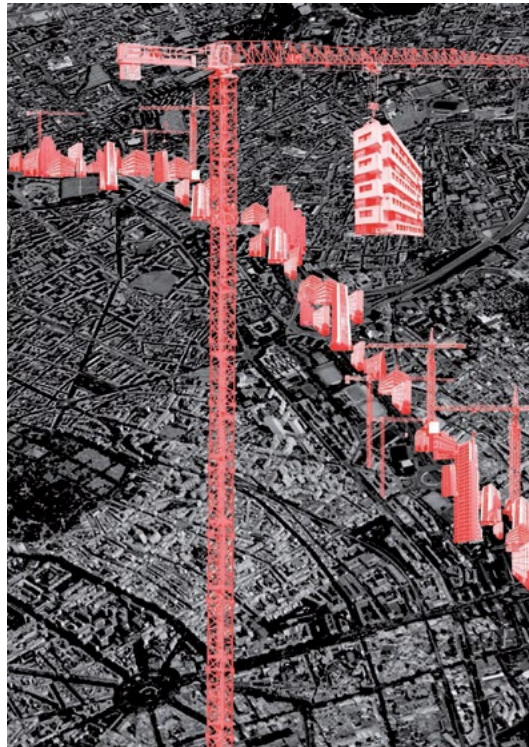


Εικ.40: Ο Périphérique, ο A86 και ο Francilienne.



Εικ.41: Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος σε 4 ευρωπαϊκές πόλεις.

³ FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 29



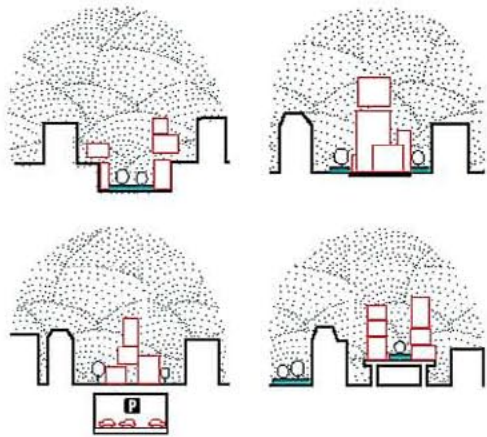
Εικ.42: Το οικειοποιημένο μνημείο.



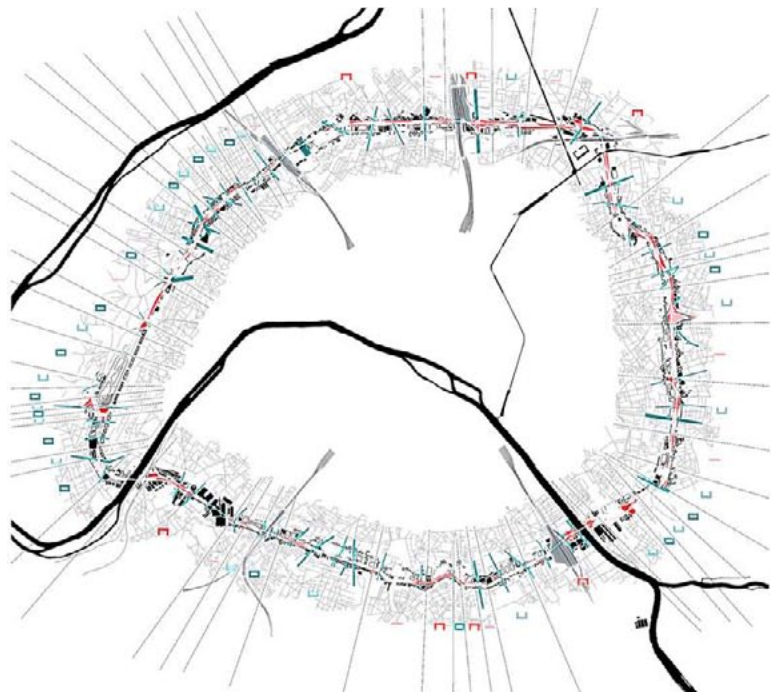
Εικ.43: Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος Ι



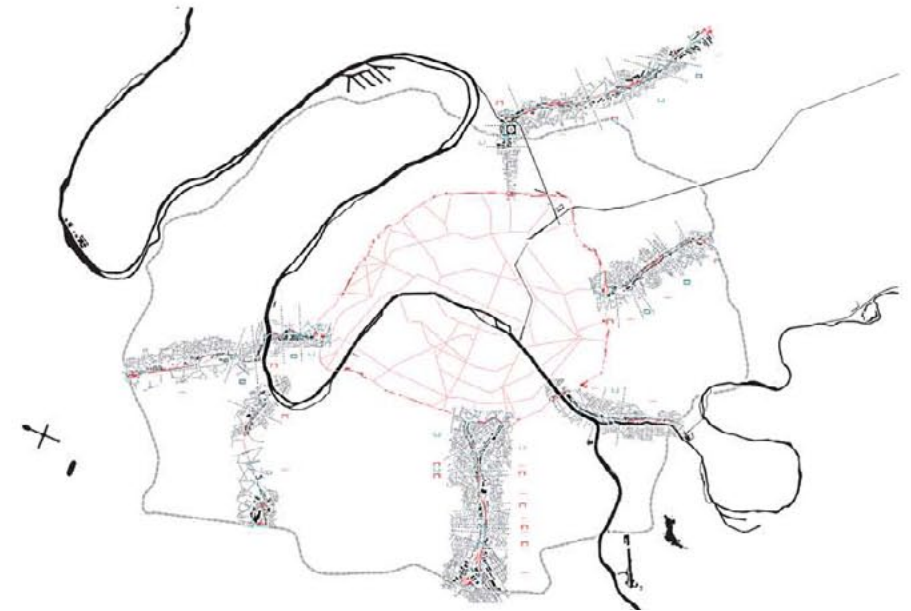
Εικ.44: Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος ΙΙ



Εικ.45: Τυπολογίες αστικοποίησης του Περιφερειακού Αυτοκινητοδρόμου.



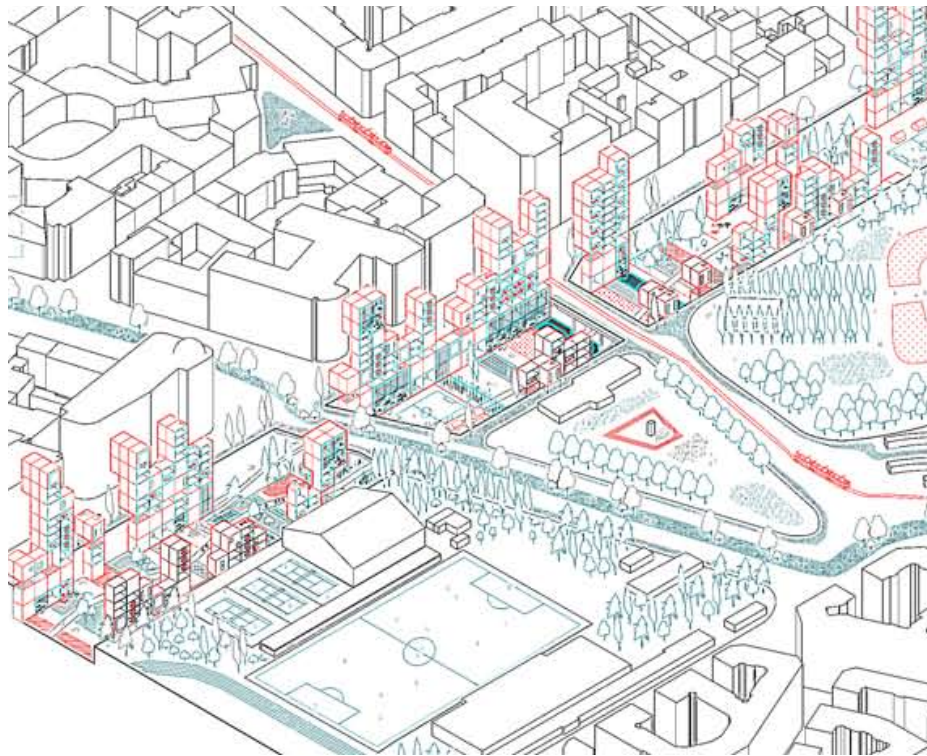
Εικ.46: Γενική διάταξη του αστικοποιημένου Περιφερειακού Αυτοκινητοδρόμου.



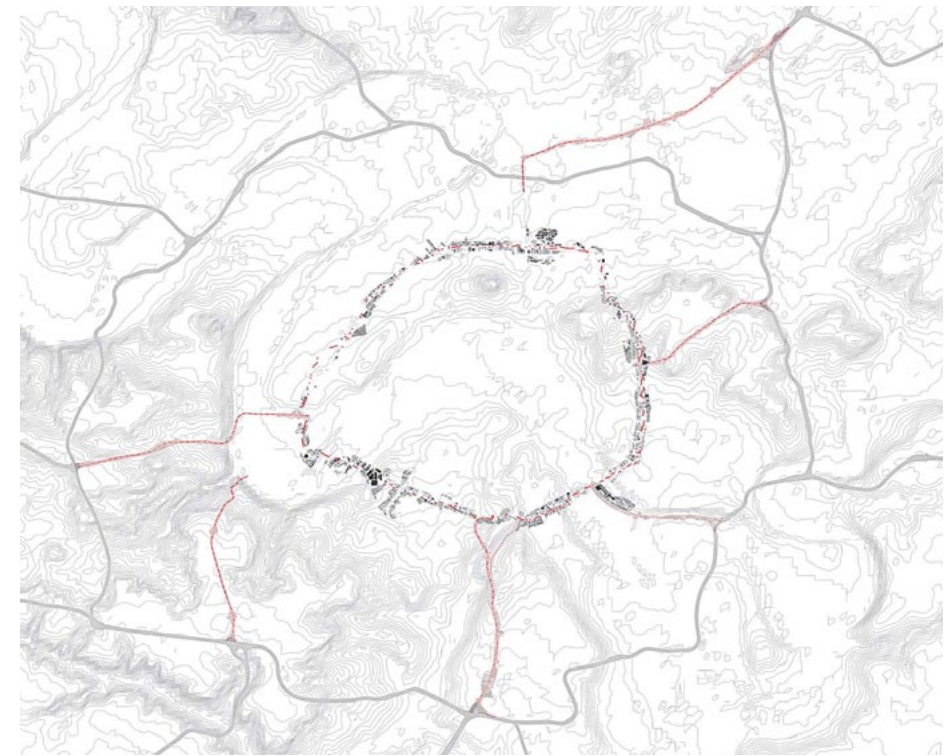
Εικ.47: Υποβάθμιση των συνδετήριων αυτοκινητοδρόμων σε αστικές λεωφόρους.



Εικ.48: Εγκατάσταση του δικτύου λεωφορείων σε όλη την έκταση της Petite Couronne.

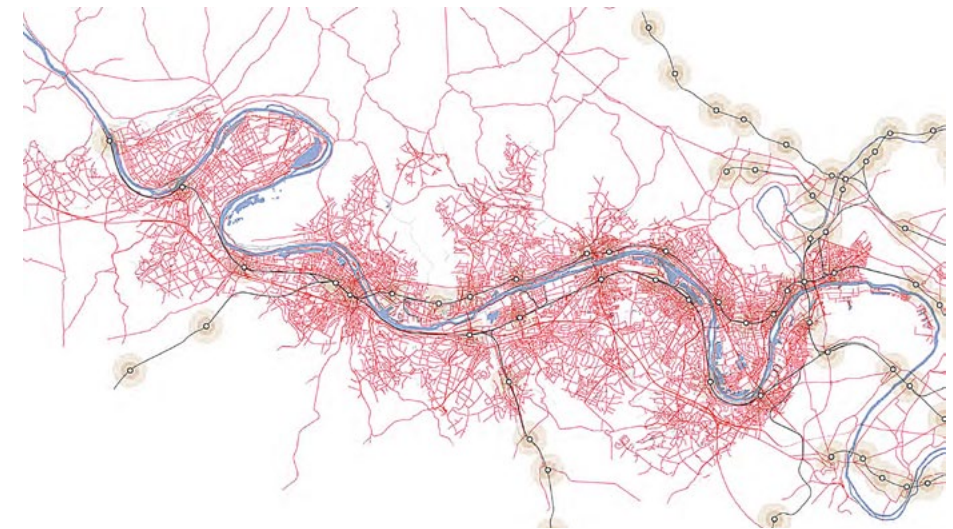


Εικ.49: Η μετάλλαξη: από όριο σε μεταβατικό τοπίο.

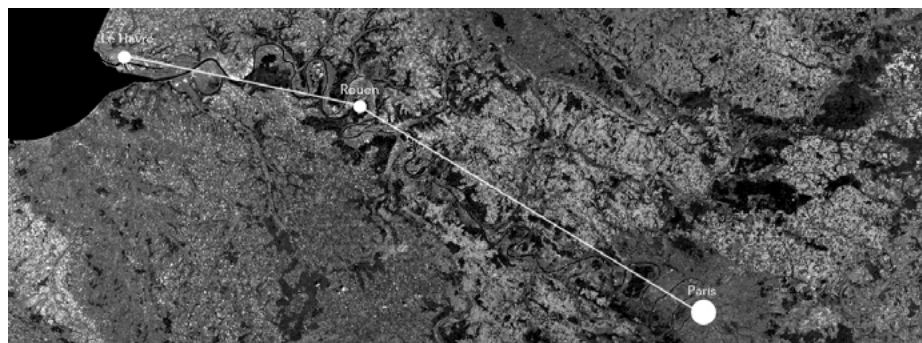


Εικ.50: Η μητρόπολη μετά την αστικοποίηση του Περιφερειακού Αυτοκινητοδρόμου.

Η αστικοποίηση κατά μήκος των υποδομών μετακίνησης ως στρατηγική επανασύνδεσης του κατακερματισμένου αστικού ιστού κορυφώνεται με την πρόταση να διοχετευτεί η επέκταση της μητρόπολης κατά μήκος της υδάτινης αρτηρίας του ποταμού Σηκουάνα, ενώνοντας το Παρίσι με τη Rouen και την Havre. Η πρόταση αυτή της ομάδας Antoine Grumbach et Associés με τίτλο SDT - Schéma de Développement Territorial de l'Axe de Seine αφορά την ανασύσταση του σχεδίου του Ναπολέον Βοναρπάρτε, του 1802, με το όνομα «Paris-Rouen-Le Havre» που έφερε το όραμα να οργανωθούν οι πόλεις αυτές σε μια ενιαία δομή, μια μητρόπολη, με το Σηκουάνα ως βασική της αρτηρία. Δεν πρόκειται ωστόσο για προσάρτηση νέων περιοχών στην ήδη αστικοποιημένη έκταση. Η πρόταση ακολουθεί τη θεωρία της πόλης πάνω στην πόλη, που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ενσωματώνοντας μονάχα τις ήδη αστικοποιημένες εκτάσεις. Το μοντέλο αυτό της «γραμμικής μητρόπολης»⁴, όπως αποκαλείται στην έρευνα, συνδέει τον αστικό πόλο της πρωτεύουσας με τις δύο κατά σειρά γειτνιάζουσες πόλεις, οργανώνοντας μια ενιαία δομή και καταλήγοντας στο λιμάνι της τελευταίας πόλης, που θεωρείται απαραίτητη υποδομή για τη σύγχρονη μητρόπολη, ικανή να καθορίσει την κατεύθυνση της ανάπτυξής της. Τελικά, η μελέτη αυτή αποτελεί ακόμα μια απόδειξη της σημασίας των ροών των υποδομών σύνδεσης στο νέο σύστημα μητρόπολης του 21ου αιώνα.



Εικ.52: Το δίκτυο μεταφορών στη γραμμική μητρόπολη.



Εικ.51: Η γραμμική επέκταση της μητρόπολης: η σύνδεση Παρίσι - Rouen - Le Havre



Εικ.53: Η γραμμική μητρόπολη κατά μήκος του ποταμού Σηκουάνα.

⁴ Antoine Grumbach et Associés, Habiter, Se Déplacer @ Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) (video)

3.6. Προγραμματική και λειτουργική ανάμιξη.

« Une ville où personne n'habite est un endroit où il fait froid. »

Efua Theodora Sutherland

«Μητροπολιτικό μωσαϊκό», «πόλη patchwork», «ανάμιξη λειτουργιών και χρηστών», όλες τους φράσεις για να περιγραφεί η νέα ιδέα για μια μητρόπολη τόσο ποικιλόμορφη και ευέλικτη, όσο ποικίλο και διαφορετικό είναι το πλήθος που καλείται να απορροφήσει. Η μητρόπολη που κληροδοτήθηκε είναι άκρως ανταγωνιστική, δύσκολη στη διαβίωση και συντηρεί κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες σε όλη την έκτασή της. Τόσο η ζωή στο κέντρο, όσο και στα προάστια παρουσιάζουν ανισότητες ως προς την ποιότητα και το κόστος ζωής. Οι ανάγκες για μεγάλες μετακινήσεις συνεπάγονται μεγάλη κατανάλωση ενέργειας, χρόνου και χρήματος, γεγονός που έχει σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο διαβίωσης. Αναπόφευκτα περιοχές αποκλείονται και υποβαθμίζονται (γκετοποίηση) την ίδια στιγμή που άλλες γίνονται απαγορευτικά ακριβές και απρόσβατες για μεγάλο μέρος του πληθυσμού. Οι προαστιακές εκτάσεις συχνά στερούνται υπηρεσιών και άλλων αστικών δραστηριοτήτων πέραν της κατοίκησης, ενώ στον αστικό πόλο έχει χαθεί κάθε επαφή με τη φύση. Απομακρυνόμενος κανείς από το Paris Intramuros αμέσως αντιλαμβάνεται πως το σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας σταματά να εξυπηρετεί στον ίδιο βαθμό. Ο μεταπολεμικός αστικός σχεδιασμός άφησε πίσω του έναν αστικό ιστό φανερά τεμαχισμένο, βασισμένο στην αρχή της ζωνοποίησης, που τελικά στερεί την ευκαιρία για πολιτισμική ανταλλαγή και ανάμιξη σε μια μητρόπολη παγκόσμιας πλέον κλίμακας.

Για το λόγο αυτό στις προτάσεις του επιστημονικού συμβουλίου του AIGP διαρκώς επαναλαμβάνονται τρεις λέξεις: ενίσχυση - ποικιλία - ανάμιξη, ανάμιξη λειτουργιών, πληθυσμών, κοινωνικών τάξεων και άλλων, ώστε το σύγχρονο μοντέλο της μητρόπολης να είναι φιλόξενο και ικανό να υποδεχτεί όλο αυτό το ποικιλόμορφο πλήθος που συρρέει και αναζητά καταφύγιο στον ιστό του. Παρουσιάζονται λοιπόν κάποιες νέες αρχές για τη μετά-μητρόπολη του 21ου αιώνα, οι οποίες θέτουν τις προδιαγραφές της νέας μορφής αστικής διαβίωσης. Έτσι, η αυριανή μητρόπολη θα χαρακτηρίζεται από ελεύθερη προσβασιμότητα σε κάθε είδους υπηρεσίες και κοινωνικά αγαθά ώστε να καταπολεμηθεί ο αποκλεισμός. Επίσης θα αντιπροσωπεύει την αρχή του ευ-ζην, της συν-ύπαρξης μέσα στο κοινωνικό σύνολο, το αίσθημα του ανήκειν σε μια ομάδα παρά τις εισοδηματικές διαφορές. Το δίκτυο μεταφορών θα οργανωθεί με βάση την ευελιξία και την οικονομία ώστε να αποφεύγονται κατά το δυνατό οι άνευ λόγου μεγάλες αποστάσεις

που δυσκολεύουν την καθημερινότητα. Διαφορετικές προγραμματικές χρήσεις και λειτουργίες θα μοιραστούν σε όλη την έκταση του αστικού ιστού ώστε να απλοποιηθεί η καθημερινότητα και να ενισχυθεί η σχέση με τη φύση. Σε αυτή την κατεύθυνση η μητρόπολη οργανώνεται σε πολλαπλές κλίμακες και ανάλογα οργανώνονται και οι στρατηγικές που προτείνονται. Από την ανάγκη για βελτίωση της καθημερινότητας με τυπολογίες αρχιτεκτονικής κλίμακας, στη μείωση των αποστάσεων σε αστική, τοπική κλίμακα, μέχρι την πολύ-λειτουργικότητα και την πολιτισμική ανάμιξη στην παγκόσμια – μητροπολιτική κλίμακα το νέο σύστημα πόλης αναζητά την εγγύτητα, τη γειννίαση.

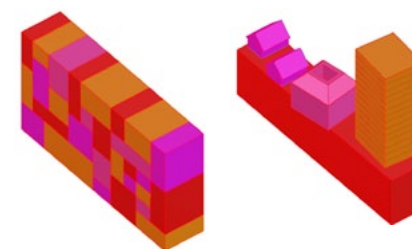


Εικ.54: Vertical Village, MVRDV + THE WHY FACTORY, 2009

3.6.1. Προγραμματική ανάμιξη και αρχιτεκτονική τυπολογία.

Στην μικρότερη κλίμακα, την αρχιτεκτονική, η εγγύτητα μεταφράζεται σε ανάμιξη, κυρίως τυπολογική. «Η ουσία της ύπαρξης της μητρόπολης έγκειται στη συμβίωση»¹, όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο υπεύθυνος της ομάδας MVRDV, Winy Maas και προχωρά στην πρόταση δύο στρατηγικών. Η πρώτη αφορά την ανάμιξη προγραμμάτων και χρηστών μέσα στο ίδιο κελύφος με την ανάλογη οργάνωση της κάτοψης και της τομής των συγκροτημάτων (α), ενώ η δεύτερη εστιάζει στην προσάρτηση νέων όγκων πάνω από τους υπάρχοντες μέσα στο ιστορικό κέντρο, που όμως θα φέρουν διαφορετικές προγραμματικές χρήσεις, ώστε να καταπολεμηθεί η μονό-λειτουργικότητα (β).

Η πρώτη στρατηγική επιχειρεί αρχικά την ανάμιξη στον οριζόντιο άξονα μέσα από τυπολογίες διαφορετικών μεγεθών διαμερισμάτων που θα απευθύνονται σε αντίστοιχα διαφορετικό αριθμό χρηστών. Επίσης επιχειρείται η ανάμιξη στον κατακόρυφο άξονα μέσω της διαστρωμάτωσης χώρων διαφορετικών ποιοτήτων με ποικιλία υψών ορόφων και μεθόδων γειννίασης. Σχεδιάζονται ακόμα συλλογικοί, δημόσιοι χώροι και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις σε συνδυασμό με την κατοίκηση ή την εργασία ώστε να δημιουργηθούν οι συνθήκες πραγματικής πρόσμιξης διαφορετικών οικονομικά και πολιτισμικά στρωμάτων. Επίσης επιχειρείται η απόδοση ποιοτήτων ιδιωτικής κατοικίας σε μονάδες συλλογικής κατοίκησης, όπως αυτόνομη είσοδος και ιδιωτικός ημί-υπαίθριος χώρος, ώστε να συνδυαστεί η απαραίτητη πυκνότητα με την δυνατότητα απομόνωσης. Η δεύτερη στρατηγική εστιάζει στα υπάρχοντα κελύφη του πυκνού ιστορικού κέντρου και προτείνει τον εμπλουτισμό τους με κοιτίδες διαφορετικής προγραμματικής χρήσης. Με αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί ποικιλομορφία στη συμπαγή και όχι τόσο ευέλικτη καρδιά της μητρόπολης και θα δοθεί η ευκαιρία για ανανέωση του αστικού τοπίου.



Εικ.55: Τυπολογίες ανάμιξης (α) και (β)

¹ Συνέντευξη με τίτλο *Grand Paris plus petit et plus intense. Habiter le Grand Paris* του Winy Maas για το AIGP (2013): <http://vimeo.com/69263464>



Εικ.56: Η αναδιάταξη υπάρχουσας εγκατάστασης (τυπολογία α) - υπάρχον.



Εικ.57: Η αναδιάταξη υπάρχουσας εγκατάστασης (τυπολογία α) - πρόταση.



Εικ.58: Η προσάρτηση νέου όγκου σε ιστορικό κτίριο του κέντρου (τυπολογία β) - υπάρχον.



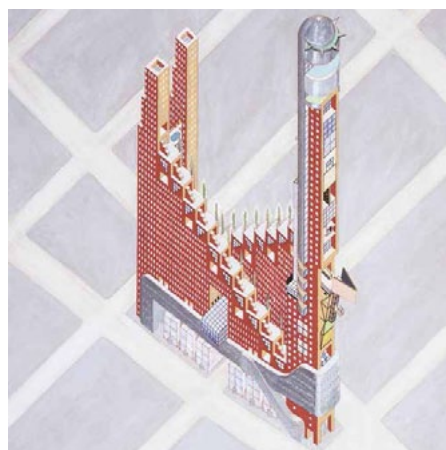
Εικ.59: Η προσάρτηση νέου όγκου σε ιστορικό κτίριο του κέντρου (τυπολογία β) - πρόταση.



Εικ.60: *Somewhere*, Sofia Coppola, 2010



Εικ.61: *The Million Dollar Hotel*, Wim Wenders, 2000



Εικ.62: *Sphinx Hotel*, Elia and Zoe Zenghelis (1975/76)

Αναφορά στο έργο. Όταν ο Ηλίας και η Ζωή Ζέγγκελη συνέλαβαν το έργο *Hotel Sphinx* για την *Times Square* της Νέας Υόρκης (έργο που συμπεριλήφθηκε στο βιβλίο του Rem Koolhaas, *Delirious New York*) πρότειναν το αστικό ξενοδοχείο ως ένα νέο μοντέλο συλλογικής κατοίκησης. Κάθε τμήμα του ξενοδοχείου φιλοξενούσε διαφορετική προγραμματική χρήση: τα πόδια της σφίγγας περιελάμβαναν την κατακόρυφη κυκλοφορία, τις σκάλες που οδηγούσαν στα θέατρα, τα αμφιθέατρα και τις αίθουσες χορού. Οι δύο πύργοι της ουράς περιείχαν χώρους εργασίας. Ο λαιμός περιείχε κοινωνικές λέσχες. Το κεφάλι ήταν αφιερωμένο στην αναψυχή και τον αθλητισμό. Η σπονδυλική στήλη φιλοξενούσε τα δωμάτια του ξενοδοχείου, τα διαμερίσματα και τις ιδιωτικές κατοικίες με κήπο και βεράντα.

3.6.2. Ξενοδοχείον « Η Μητρόπολις »

Περνώντας στην τοπική - αστική κλίμακα, η αρχή της εγγύτητας εμφανίζεται με τη μορφή της γειτνίασης με αγαθά και υπηρεσίες σε απόσταση μικρής ακτίνας από τον τόπο κατοικίας. Η οικονομία του χώρου, της μετακίνησης και του χρόνου, όπως αναφέρθηκε, έχει αλλάξει. Νέες ομάδες πληθυσμού συρρέουν στη μητρόπολη, άλλες παρουσιάζουν περιστασιακές ειδικές ανάγκες ή επιθυμίες και έτσι μεταβάλλουν την ισορροπία της. Η ομάδα DPA ονομάζει τους πληθυσμούς αυτούς «μόνιμες εξαιρέσεις» και εστιάζει σε προτάσεις για την ενσωμάτωσή τους στο περιβάλλον της μητρόπολης. Τέτοιες ομάδες μπορεί να είναι ειδικοί ερευνητές από άλλες χώρες που έρχονται για ορισμένο χρονικό διάστημα, νέοι επαγγελματίες που μετοικούν σε αναζήτηση εργασίας ή με συμβόλαια περιορισμένου χρόνου, φοιτητές από άλλες χώρες, ευπαθείς γενικά ομάδες ή άτομα που λόγω κάποιας φυσικής καταστροφής ή ατυχήματος βρίσκονται αναπάντεχα χωρίς κατοικία. Άρα υπάρχει ανάγκη για νέους τρόπους κατοίκησης, εφήμερους, συλλογικούς, συμπαιγείς, προς όφελος όλων αυτών των οποίων οι ανάγκες δεν καλύπτονται από τις διαθέσιμες υποδομές ή αυτών που αδυνατούν να διασχίσουν μεγάλες αποστάσεις.

Στα πλαίσια αυτής της ανάγκης για μεταλλαγή της οικονομίας της ιδιοκτησίας, προς μια πιο εφήμερη, ευέλικτη και προσαρμόσιμη κατοίκηση με γνώμονα τις ανάγκες τις εκάστοτε περιόδου, η ομάδα DPA προτείνει την τυπολογία « *Hôtel Métropole* ». ¹ Από τον κινηματογράφο μέχρι την πραγματικότητα η έννοια του ξενοδοχείου παίρνει ιδιαίτερες και ποικίλες μορφές. Ποιητικά παρουσιασμένο στις περισσότερες περιπτώσεις, το ξενοδοχείο στον κινηματογράφο παραπέμπει σε τόπο εφήμερο, δεν είναι κατοικία, είναι ένα πέρασμα, μια περιπέτεια, μια ιδιαίτερη συνθήκη, μια περιπλάνηση. Στο συλλογικό υποσυνείδητο είναι γραμμένο πως σε ένα ξενοδοχείο δεν κατοικούμε επί μονίμου βάσεως, απλά διανυκτερεύουμε, κάνουμε μια στάση. Ωστόσο, το ξενοδοχείο δεν αντιπροσωπεύει μονάχα τη διακοπή της καθημερινότητας κάτω από ιδιαίτερες, εφήμερες και ευχάριστες συνθήκες. Την ίδια στιγμή μπορεί να αποτελέσει καταφύγιο, έσχατη λύση σε μια περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπου και πάλι η διάρκεια παραμονής είναι αβέβαιη.

¹ DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 4

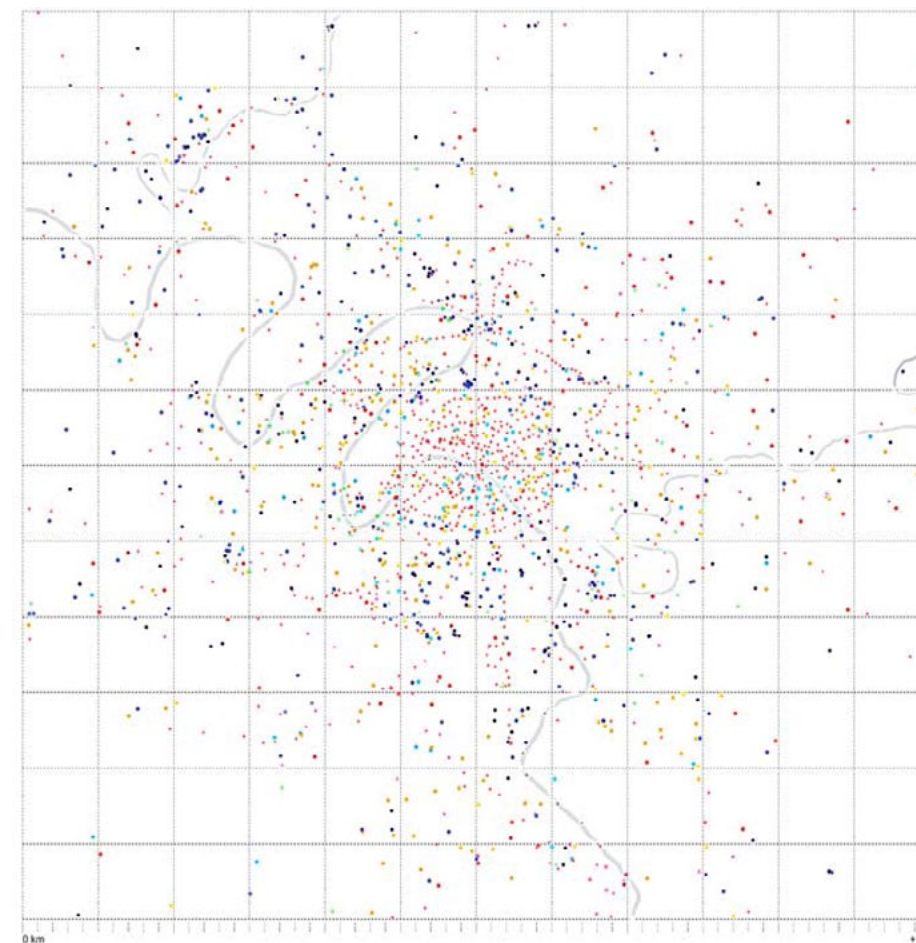
Η ομάδα χρησιμοποίησε την τυπολογία του ξενοδοχείου και το φανταστικό που τη συνοδεύει σαν ένα χρήσιμο εργαλείο για την κατανόηση της νέας δομής της μητρόπολης και των αναγκών της, σαν ένα εργαλείο ικανό να ενεργοποιήσει αστικές καταστάσεις ακόμα βουβές μέσα στη νέα μητροπολιτική πραγματικότητα. Προτείνουν λοιπόν, με τη μέθοδο της επέμβασης σε τοπική κλίμακα, την τοποθέτηση των *Hôtels Métropole* εκεί όπου η υπάρχουσα δομή παρουσιάζει ήδη κάποια ένταση. Προτείνουν την τοποθέτηση κοιτίδων εφήμερης κατοίκησης βασισμένων στην ανάγκη κινητικότητας μέσα σε ένα εκτεταμένο και ακαθόριστο έδαφος. Για να το επιτύχουν αυτό ακολουθούν μια συγκεκριμένη μεθοδολογία. Ξεκινώντας με τη χαρτογράφηση των σημείων με μεγάλη ένταση μέσα στον αστικό ιστό, σημείων που φιλοξενούν σημαντικές αστικές δραστηριότητες ή κομβικών σημείων του δικτύου μεταφορών και παρατηρώντας την ιδιαίτερη τοπογραφία της μητροπολιτικής έκτασης αναγνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες και τις εξάρσεις του εδάφους προς μελέτη. Ύστερα εστιάζουν στην παρατήρηση σε τοπική κλίμακα, την κλίμακα της εγγύτητας², όπως την αποκαλούν, ορίζοντας περιοχές μελέτης σε ακτίνα 1,5 χ.μ. όπου δυνητικά μπορεί να αναπτυχθεί πυκνή μητροπολιτική δραστηριότητα. Η επιλογή των περιοχών αυτών, καθορίζεται από τη συγκέντρωση εξοπλισμών και προγραμμάτων σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Η γειτνίαση όμως αυτή, αν και αποτελεί βασική προϋπόθεση, δεν αρκεί για την οικειοποίηση των εδαφών, για την αστικοποίησή τους. Λείπει δυνατότητα για κατοίκηση δίπλα στις εγκαταστάσεις αυτές, λείπουν οι υποδομές που θα επιτρέψουν στον πληθυσμό που συχνάζει εκεί να σταθεί για ένα χρονικό διάστημα, τόσο όσο διαρκεί η ανάγκη. Εφαρμόζονται λοιπόν δυνάμεις τέτοιες ώστε η απλή γειτνίαση να μετατραπεί σε αστική κατάσταση, να δημιουργηθούν «αστικά οικοσυστήματα»³, όπως τα ονομάζουν. Σε αυτό το σημείο είναι που εφαρμόζεται η τυπολογία του *Hôtel Métropole* που έχει τη δυνατότητα να ενεργοποιεί τα αστικά αυτά οικοσυστήματα. Φυσικά, οι μητροπολιτικές πολικότητες που παράγονται δεν αποτελούν απομονωμένους τόπους, στο περιθώριο της μητρόπολης. Αντίθετα, ενσωματώνονται στον αστικό ιστό της, συνδέονται με το δίκτυο μεταφορών και συμμετέχουν στην πληθωρικότητα του οράματος για τη σύγχρονη μητρόπολη.

Το αποτέλεσμα είναι ένας Άτλας 100 αστικών οικοσυστημάτων μέσα στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού, 100 περιοχών όπου δυνάμεις αναπτύσσονται μεταξύ τους και οι οποίες αποτελούν τις πολικότητες του νέου μοντέλου για τη μητρόπολη. Με άλλα λόγια, 100 αστερισμοί, πιθανές

2 DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.32

3 DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.32

περιοχές μελέτης της νέας τυπολογίας αστικής διαβίωσης. Από αυτές επιλέχθηκαν πέντε, διαφορετικές στην βασική προγραμματική τους χρήση και στους χρήστες που πρόκειται να προσελκύσουν, περιπτώσεις όπου εξελίχθηκε η πρόταση του *Hôtel Métropole*. Τελικά η στρατηγική αυτή, αξιοποιώντας τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις και λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της περιοχής καταφέρνει να συνδέσει το όραμα για την αυριανή μητρόπολη με τον υφιστάμενο αστικό ιστό. Την ίδια στιγμή αποτελεί μια σαφώς ευέλικτη και προσαρμόσιμη τυπολογία, ένα υβριδικό μοντέλο όπου αναμιγνύονται προγράμματα και χρήστες, ξεπερνώντας τα παραδοσιακά πρότυπα κατοίκησης και απαντώντας με σύνεση στις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.



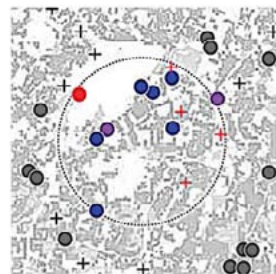
Εικ.63: Χάρτης σημείων συγκέντρωσης μητροπολιτικού ενδιαφέροντος.



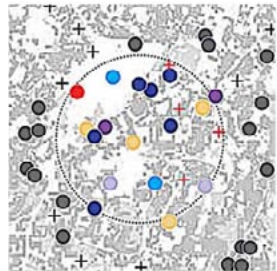
1. Η μητρόπολη



2. Η κλίμακα της εγγύτητας



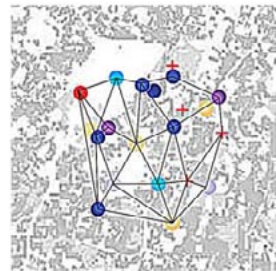
3. Εν δυνάμει πύκνωση



4. Αστικά οικοσυστήματα

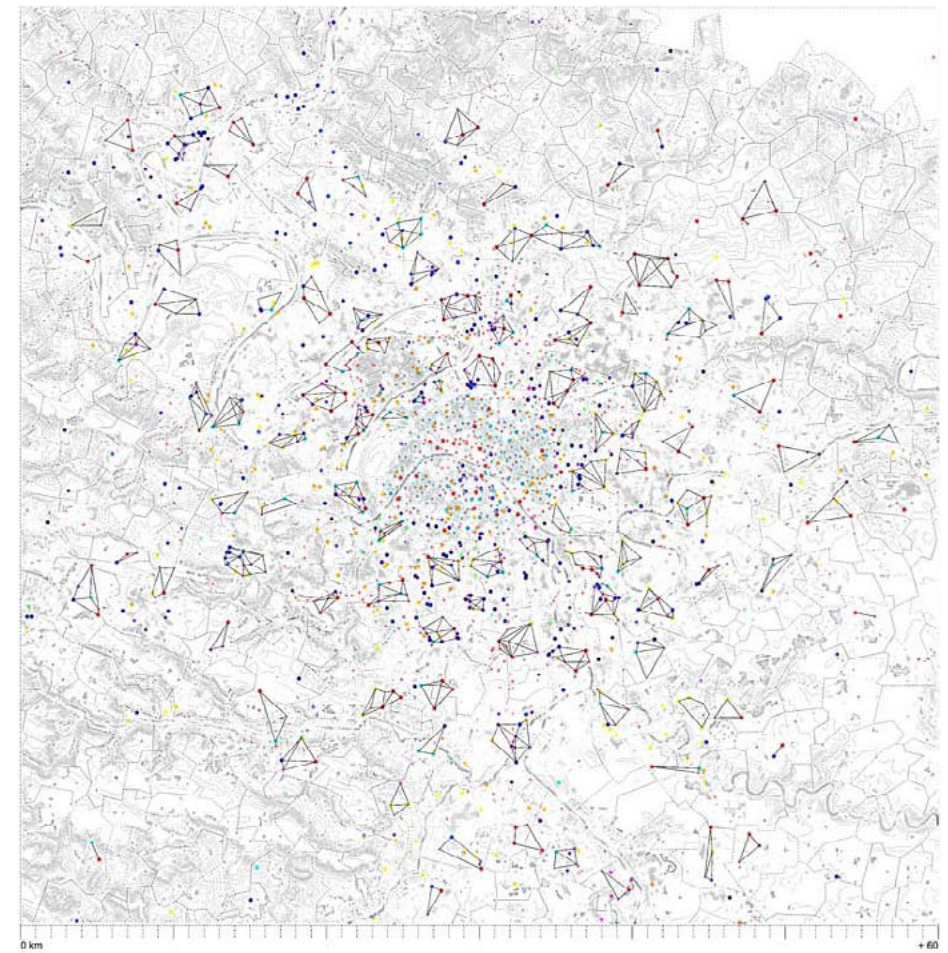


5. Δυνάμεις σύνδεσης

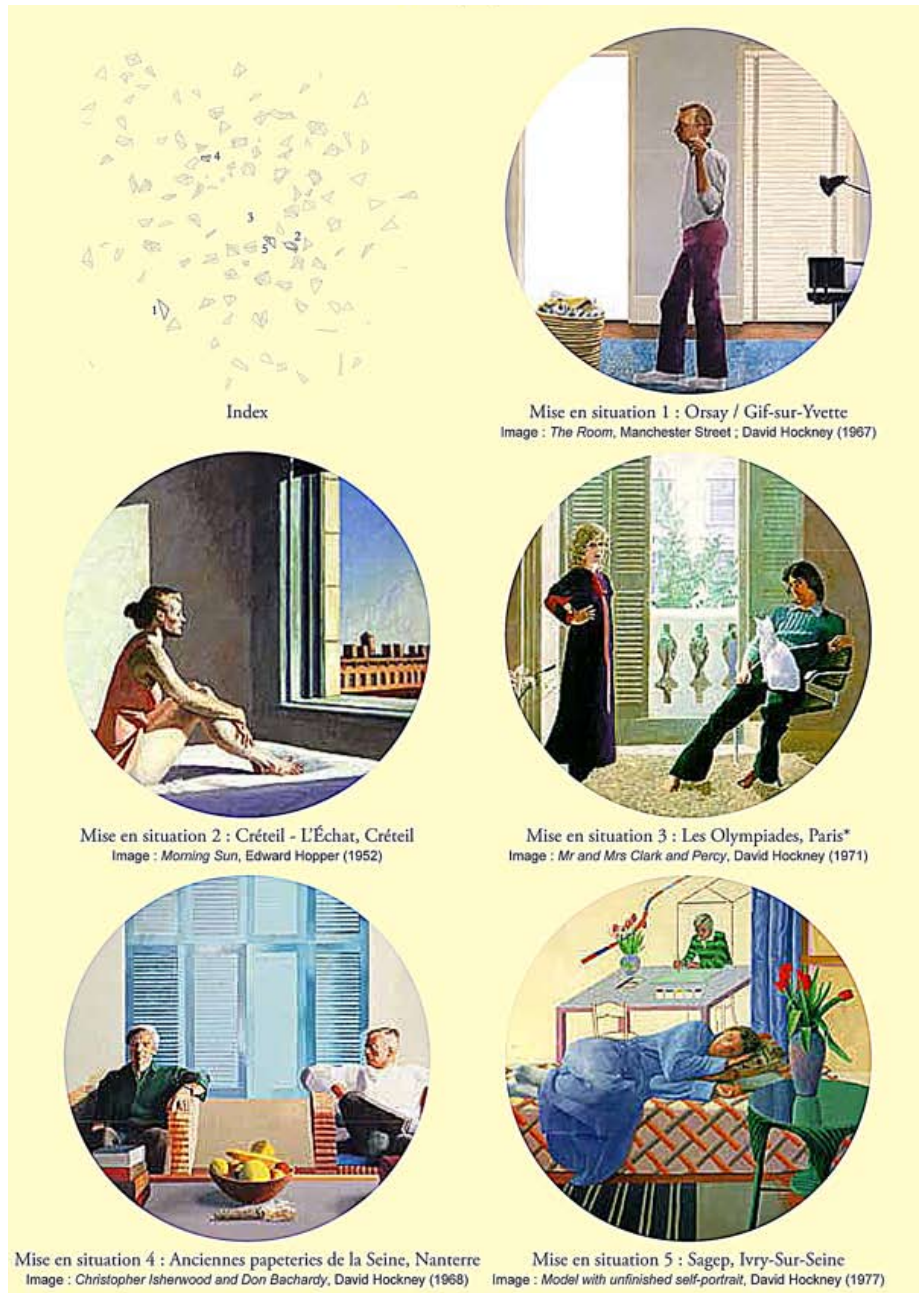


6. Ενσωμάτωση στη μητρόπολη

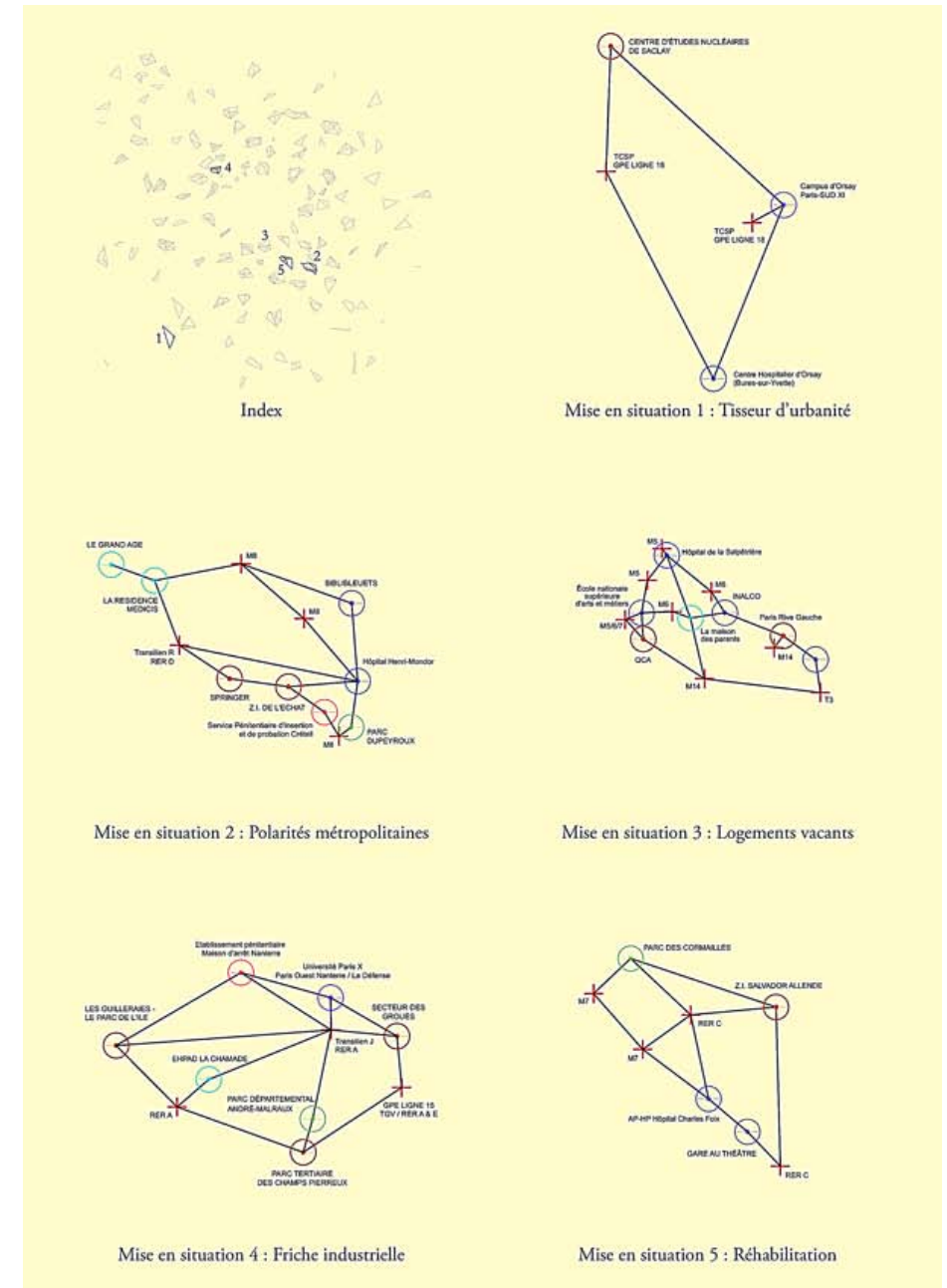
Εικ.64: Η μεθοδολογία προσέγγισης



Εικ.65: Η μητροπολιτική έκταση του Παρισιού και τα αστικά της οικοσυστήματα.

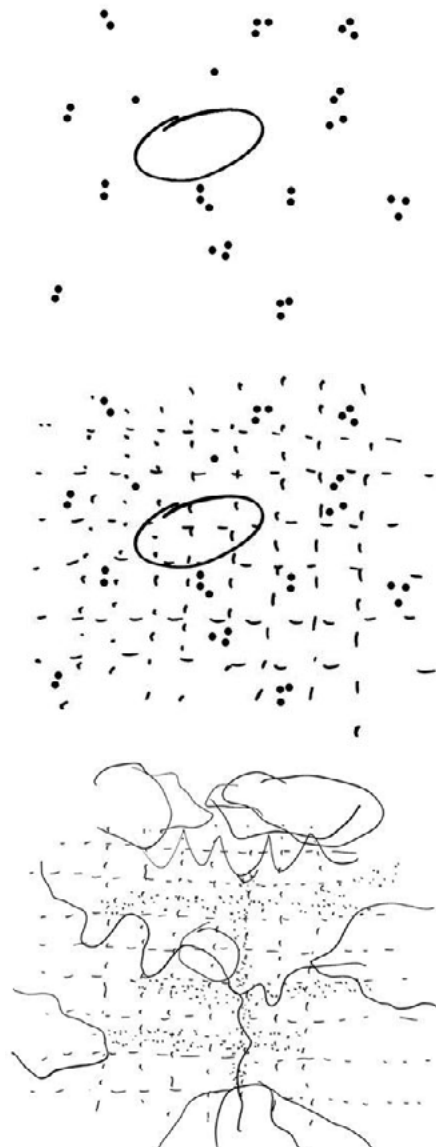


Εικ.66: Οι 5 περιοχές μελέτης - οι μόνιμες εξαιρέσεις.



Εικ.67: Οι 5 περιοχές μελέτης - τα αστικά οικοσυστήματα.

3.6.3. Η πορώδης, οριζόντια Μητρόπολη.



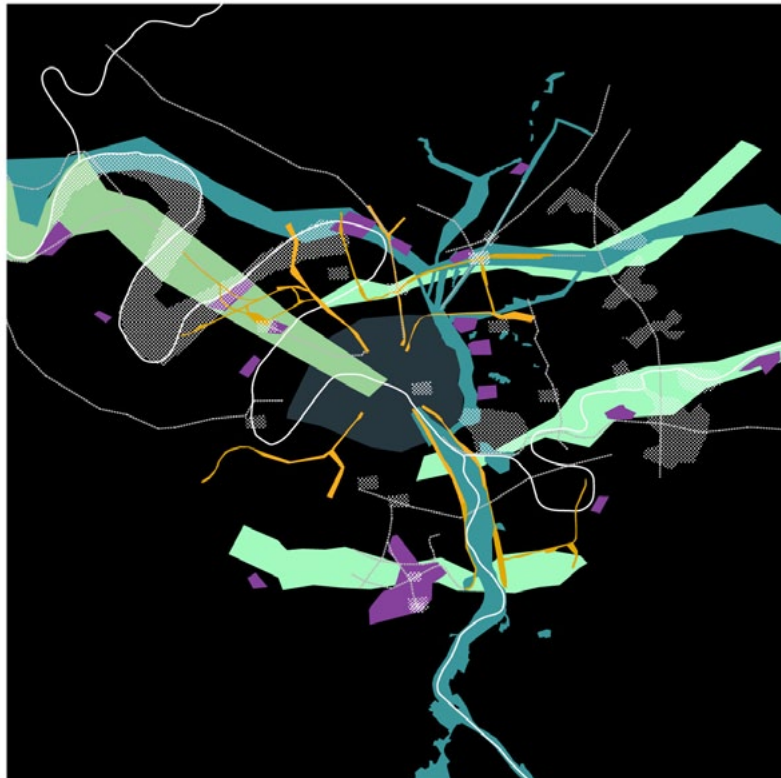
Φτάνοντας στην παγκόσμια κλίμακα, η έννοια της εγγύτητας μεταφράζεται μέσω της συνέχειας, της συνέχειας της μητροπολιτικής εμπειρίας, χωρίς διακοπές και ρήγματα, κατά μήκος των ροών των υποδομών μετακίνησης. Η ομάδα Studio 013 Bernardo Secchi et Paola Viganò προτείνει, στην κατεύθυνση αυτή, το μοντέλο της οριζόντιας, πορώδους μητρόπολης, η οποία ως βασικό χαρακτηριστικό της έχει την αποκατάσταση της ισορροπίας μέσα στο δυναμικό μοτίβο του αστικού ιστού. Η οριζόντια μητρόπολη διαφέρει στη μορφή και την οργάνωσή της από το πολυκεντρικό μοντέλο. Εδώ το θεμελιώδες στοιχείο δεν είναι οι πολικότητες αλλά οι ροές, η γραμμική συνέχεια του αστικού ιστού, το πολύπλοκο δίκτυο περισσότερο από τα διάχυτα σημεία. Έτσι, το σύστημα αποτελείται από δύο βασικά συστατικά: τις ροές σύνδεσης των μητροπολιτικών δραστηριοτήτων και τους κόμβους από τους οποίους αυτές διέρχονται. Μέσω αυτής της ροικότητας προγραμμάτων και λειτουργιών, η δομή της μητρόπολης γίνεται πραγματικός καταλύτης μητροπολιτικών εναλλαγών. Η ποικιλία αυτή του αστικού τοπίου, οργανωμένη κατά μήκος των υποδομών κινητικότητας, λαμβάνει χώρα ουσιαστικά στο επίπεδο μηδέν αλλά και στα αμέσως επόμενα αυτού επίπεδα, στη διαστρωμάτωση δηλαδή μεταξύ υπόγειων και εναέριων υποδομών που διατρέχουν τη μητροπολιτική έκταση.

Την ίδια στιγμή, η οριζόντια μητρόπολη χαρακτηρίζεται από την ισορροπία των δυνάμεων που ασκούνται μέσα στον ιστό της. Για να υπάρχουν δυνάμεις όμως που πάλλονται ώστε τελικά να αποκατασταθεί ισορροπία προϋπόθεση αποτελεί το σύστημα να είναι ανομοιογενές. Αυτή ακριβώς η επίτευξη της ισορροπίας, της «ισοτροπίας»¹ όπως επιλέγει να την αποκαλεί η ομάδα, είναι το αποτέλεσμα της διατήρησης των αναλογιών μέσα σε ένα ποικίλο και δυναμικό σύστημα, παρά τη διαρκή εξέλιξή του στο χώρο και στο χρόνο. Η πορώδης, οριζόντια μητρόπολη δεν επιχειρεί να καταπνίξει τη διαφορετικότητα των εδαφών της, αντίθετα την επικροτεί και ενισχύει τη συνύπαρξη πολλαπλών αστικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των ροών. Οι γραμμικές ροές του δικτύου υποδομών έχουν τη μεγαλύτερη σημασία για το μέλλον της μητρόπολης και καθορίζουν τη μορφή της διότι αδιαμφισβήτητα αποτελούν το θεμελιώδες εργαλείο προσανατολισμού στην παγκόσμια κλίμακα.

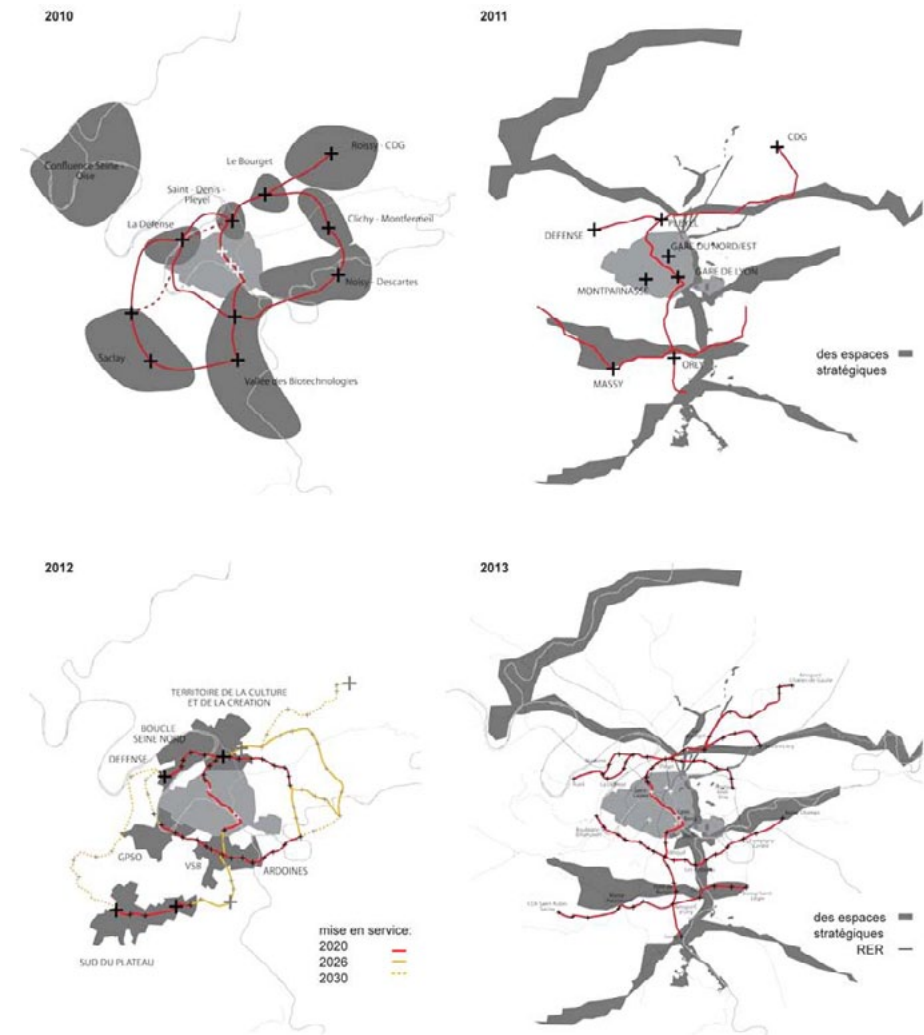
Εικ.68: Διάσπαρτες μητροπολιτικές κεντρικότητες (α), η κατασκευή μιας οριζόντιας δομής (β) και η Πορώδης Μητρόπολη (γ)

¹ Studio 013_Bernardo Secchi et Paola Viganò, Habiter le Grand Paris, L'Habitabilité des territoires - Cycles de Vie, Continuité Urbaine, Métropole Horizontale, (Μιλάνο, Μάρτιος 2013) σελ. 129

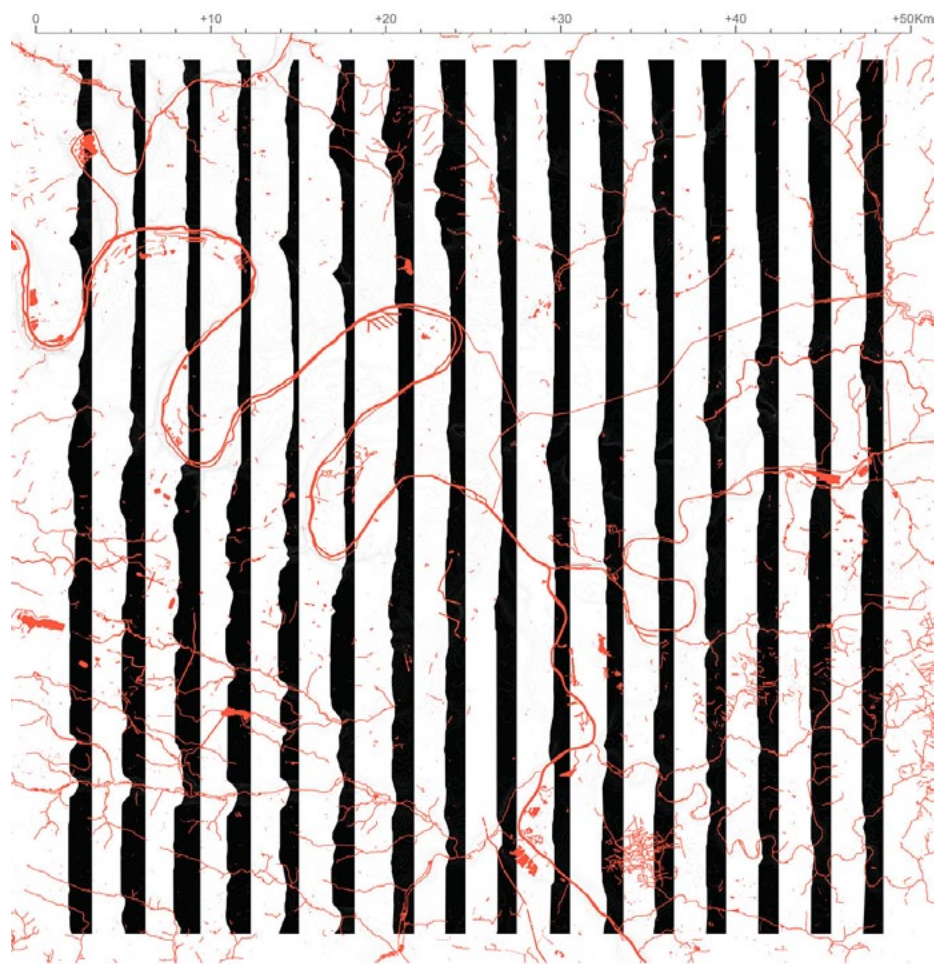
Ταυτόχρονα με τον μελετημένο πολλαπλασιασμό των κόμβων του δικτύου αυτού, των σημείων δηλαδή άρθρωσης του συστήματος όπως είναι οι πύλες του TGV, οι σταθμοί του τραμ ή του προαστιακού, θα μπορέσει να επιτευχθεί το σχέδιο για ένα πιο βιώσιμο μοντέλο ανάπτυξης της αυριανής μητρόπολης. Τελικά, ο κατακερματισμός της μητροπολιτικής έκτασης θα αντιμετωπιστεί με το σχεδιασμό της ροηκότητας, της συνέχειας του αστικού ιστού, διότι αστικοποίηση σημαίνει σύνδεση, δυνατότητα απορροφητικότητας νέων στοιχείων, συμβίωση.



Εικ.69: Οι στρατηγικές περιοχές της Οριζόντιας Μητρόπολης.



Εικ.70: Σύγκριση Πολυκεντρικού μοντέλου και Οριζόντιας Μητρόπολης.
 (α) 2010, Cristian Blanc, Le grand Paris du XXIème siècle
 (β) 2011, STUDIO SECCHI VIGANO, Propositions alternatives et à moyen terme
 (γ) 2012, Le Monde, 14 déc. 2012 Phasage du rapport Auzannet en relation avec CDT
 (δ) 2013, STUDIO SECCHI VIGANO, Propositions alternatives et à moyen terme



Εικ.71: Η Οριζόντια Μητρόπολη σε 16 τομές.



Εικ.72: Το δίκτυο ροών μέσα στη μητροπολιτική έκταση.
(Μακέτα εργασίας)



Συμπεράσματα

Η μελέτη του παραδείγματος της γαλλικής μητρόπολης υπαγορεύει μια πραγματικότητα: το Παρίσι είναι «η πόλη του φωτός» ενώ η περιφέρειά του βυθίζεται ολοένα και περισσότερο στο σκοτάδι. Ήρθε η στιγμή να αποδεχτούμε πως η σύγχρονη μητρόπολη δεν έχει ούτε κλίμακα, ούτε όρια, είναι σχεδόν αδύνατο να αναπαρασταθεί με τα συμβατικά μέσα, η δομή της είναι υπό διαρκή εξέλιξη και στη συλλογική μνήμη δεν υπάρχει παρά μόνο το ιστορικό κέντρο. Η περιφέρεια διαβάζεται ως ξένο σώμα μέσα στη μητρόπολη που όμως δεν παύει να υπάρχει και να καταλαμβάνει όλο και μεγαλύτερη έκταση μέσα σε αυτήν. Υπάρχουν ωστόσο στρατηγικές ώστε να αποκαλυφθεί αυτή η νέα μητροπολιτική πραγματικότητα, να αποκρυπτογραφηθούν τα χαρακτηριστικά της και τελικά να αξιοποιηθούν οι δραστηριότητές της, η γεωγραφία της και τα τοπία της που εκτός από αστικά, είναι πλέον και γεωργικά αλλά και φυσικά.

Η πιο ήπια ίσως επέμβαση, απ' όπου θα μπορούσε ο ανασχεδιασμός της σύγχρονης ευρωπαϊκής μετά-μητρόπολης να ξεκινήσει, είναι ο χειρισμός του υφισταμένου αστικού ιστού, των εδαφών που ήδη απαρτίζουν τη μητρόπολη. Το μοντέλο που αναζητείται δεν είναι ένα μοντέλο βιώσιμης επέκτασης αλλά ένα μοντέλο βιώσιμης μετάλλαξης της υπάρχουσας δομής. Από τη μία μεριά η σύγχρονη μητρόπολη μπορεί να αποτρέψει εξ ολοκλήρου τη διάχυση και να επικεντρωθεί στην ήδη αστικοποιημένη έκτασή της ενισχύοντας την πυκνότητα αυτής προς μια ισορροπημένα συμπαγή δομή. Από την άλλη, μπορεί η συνύπαρξη των αντιφατικών στοιχείων να διατηρηθεί. Η διάχυτη περιφέρεια σε αυτή την περίπτωση ανασχεδιάζεται ώστε να είναι περισσότερο αυτόνομη αλλά δεν αντικαθίσταται από πυκνό αστικό ιστό. Η αλληλεπίδραση της συμπαγούς με τη διάχυτη πόλη, εξασφαλίζοντας την ομαλή επικοινωνία μεταξύ τους, έχει τη δυναμική να είναι βιώσιμη.

Κάνοντας λόγο για ένα μοντέλο μετάλλαξης μιας μητροπολιτικής έκτασης ουσιαστικά μιλάμε για την κινητικότητα μέσα σε αυτήν. Οι ανάγκη για μετακίνηση μέσα στον αστικό ιστό της σύγχρονης μητρόπολης, οι ροές, οι κόμβοι και οι συνδέσεις παίζουν καταλυτικό ρόλο τόσο για τη διάρθρωση της νέας δομής όσο και για τον τρόπο που αυτή θα γίνεται αντιληπτή ως συνέχεια. Από τη μια, μπορεί να ισχυρισθεί πως τα κομβικά σημεία, τα σημεία πάνω στα οποία αρθρώνεται ο αστικός ιστός και το σύστημα μεταφορών είναι αυτά που έχουν τη μεγαλύτερη βαρύτητα και συνεπώς το μοντέλο δόμησης της σύγχρονης μητρόπολης είναι ένα πολυκεντρικό μοντέλο. Στην περίπτωση αυτή, κομβικά σημεία όπως σταθμοί τρένων, προαστιακού,

αεροδρόμια και άλλα ενισχύονται προγραμματικά και μετατρέπονται σε πραγματικούς πόλους έλξης ποικίλων αστικών δραστηριοτήτων. Νέες πόλεις - δορυφόροι διαρθρώνονται περιφερειακά του αστικού πόλου με βάση ένα πλέγμα συγκοινωνίας που τις ενώνει. Από την άλλη όμως, μπορεί να δοθεί έμφαση κυρίως στις ροές που διαμορφώνονται μεταξύ των κόμβων, παρά στους ίδιους τους κόμβους. Τότε οι γραμμικές συνδέσεις, τα διανύσματα κίνησης του δικτύου μεταφορών είναι αυτά που καθορίζουν τη μορφολογία της πόλης και προσελκύουν τη δραστηριότητα στο μήκος τους. Το αποτέλεσμα είναι μια περισσότερο γραμμική, απ' ό,τι πολυκεντρική, δομή όπου κάθε μορφή σύνδεσης όπως, αυτοκινητόδρομοι, γραμμές τρένων, υδάτινες αρτηρίες έχει κυρίαρχη θέση στο μητροπολιτικό χάρτη.

Όποια όμως και να είναι η νέα μητροπολιτική γεωγραφία και όπως και να διαρθρώνεται το σύστημα κινητικότητας μέσα σε αυτήν είναι απολύτως αναγκαίο να επικρατεί κοινωνική δικαιοσύνη και αλληλεγγύη ώστε να απορροφώνται οι όποιες ανισότητες. Αυτό θα επιτευχθεί αφενός με τον ορισμό ενός νέου μοντέλου διακυβέρνησης της μητροπολιτικής έκτασης, εφόσον τα υπάρχοντα συστήματα αδυνατούν πλέον να καλύψουν τις πολύπλοκες σύγχρονες ανάγκες. Αφετέρου όμως θα επιτευχθεί και με την ενίσχυση της συνύπαρξης διαφορετικών προγραμμάτων, λειτουργιών και πληθυσμών μέσα στον αστικό ιστό. Η ποικιλία αυτή είναι που θα προσφέρει την ισορροπία στο νέο σύστημα και μάλιστα σε όλες τις κλίμακες. Από την προγραμματική και τυπολογική ποικιλία στην αρχιτεκτονική κλίμακα μέχρι την αυτονομία πολύ-λειτουργικών μητροπολιτικών κόμβων και τελικά την κατανομή των δυνάμεων που ενυπάρχουν στη μητρόπολη ομαλά σε όλη την έκτασή της, η εγγύτητα θα επιφέρει ισορροπία.

Αρκεί να μελετηθούν οι ιδιαιτερότητες της εκάστοτε σύγχρονης μετά-μητρόπολης που επιζητεί ανασχεδιασμό ώστε να προταθούν οι ανάλογες στρατηγικές προς μια βιώσιμη ανάπτυξη, προς την αποκάλυψη μιας νέας μητροπολιτικής πραγματικότητας που εκτείνεται σε όλες τις κλίμακες αστικής διαβίωσης από την κλίμακα της κατοικίας μέχρι την παγκόσμια κλίμακα. Τότε μόνο θα αναγνωριστούν οι δυναμικές αυτής της νέας κατάστασης που στον ιστό της φιλοξενεί τόσες νέες μητροπολιτικές εμπειρίες, πέρα από την αστική και θα μπορέσουν αυτές να αξιοποιηθούν με τον παράλληλο σεβασμό της ιστορίας και της συλλογικής μνήμης περι μητρόπολης, έχοντας όμως πάντα τη συναίσθηση πως η κληρονομιά δεν συντηρείται μονάχα, αλλά και δημιουργείται.

« Là où on pense que la ville finit, et où en fait elle recommence. »

Pier Paolo Pasolini

Βιβλιογραφία

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Ascher François, *Métapolis où l'avenir des villes*, (France: Odile Jacob, 1995)
- Atelier International du Grand Paris, *Systèmes Métropolitains du Grand Paris*, (Paris: Archibooks, 2014)
- Baudrillard Jean, *America*, (London, UK and New York, USA: Verso, 1988)
- Baudrillard Jean, *Simulacra and Simulation*, Sheila Faria Glaser (tr.), (Michigan, USA: The University of Michigan Press, 1994)
- Bourdin Alain, *L'Urbanisme d'après crise*, (France: L'Aube, 2014)
- Davis Mike, *Dead Cities and Other Tales*, (New York, USA: The New Press, 2002)
- Davis Mike, *The City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, (London, UK and New York, USA: Verso, 1990)
- Dear Michael, Allen J. Scott (eds), *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, (London and New York: Methuen, 1981)
- Evenson Norma, *Paris: A Century of Change, 1878 - 1978*, (USA: New Haven and London: Yale University Press, 1979)
- Garreau Joel, *"Edge City: Life on the New Frontier"*, (New York: Doubleday, 1991)
- Harvard Design Magazine 37, *Urbanism's Core*, (Westwood, Massachusetts, USA: Universal Wilde, 2014)
- Harvey David, *"The Right to the City"*, *New Left Review*, no. 53 (Sept - Oct 2008)
- Harvey David, *Social Justice and the City*, (Oxford, UK: Basil Blackwell, 1973)

- Lefebvre Henri, *Le droit à la ville*, (Paris: Anthropos, 1968)
- Lefebvre Henri, *The Production of Space*, Donald Nicholson-Smith (tr.), (Oxford, UK and Cambridge, MA: Blackwell, 1991)
- Lefebvre Henri, *The Urban Revolution*, Bononno Robert (tr.), (Minneapolis, MN: The University of Minnesota Press, 2003)
- London Research Centre, *The Four World Cities Transport Study*, Caralam-po Focas (ed.), (London: The Stationary Office, 1998)
- Masbouni Ariella, *Métamorphose de l'ordinaire: Paola Viganò - Grand Prix de l'urbanisme 2013*, (Marseille: Parenthèses, 2013)
- Mayer Margit, *Civic City Cahier 1: Social Movements in the (Post-) Neoliberal City*, (London, UK: Bedford Press, 2010)
- MONU Magazine issue #19 - GREATER URBANISM (14-10-13)
- Soja W. Edward, *Postmetropolis - Critical Studies of Cities and Regions*, (Oxford: Basil Blackwell, 2000)
- Sudjic Deyan, *The 100 Mile City*, (London: Flamingo, 1993)
- Wolfrum Sophie, Nerdinger Winfried, Schaubeck Susanne (eds), *MULTIPLE CITY. Urban Concepts 1908 | 2008*, (Berlin: Jorvis Verlag GmbH, 2008)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αίσωπος Γιάννης, Σημαιοφορίδης Γιώργος, *ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ 1*, (Αθήνα: ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ, Φθινόπωρο 1997)
- Σημαιοφορίδης Γιώργος, *Διελεύσεις - Κείμενα για την αρχιτεκτονική και τη Μητρόπολη*, Ανανιάδης Δημήτρης (επιμέλεια), (Αθήνα: ΜΕΤΑΠΟΛΙΣ, Μάιος 2005)

Διαδικτυακές Πηγές

- <http://www.ateliergrandparis.fr>
- <http://vimeo.com/69263468>
- <http://www.archi.fr/EUROPAN-FR/>
- <http://www.popsu.archi.fr>
- http://issuu.com/lauc-paris/docs/lauc-extrait-grand_paris_stimule
- http://www.perraultarchitecte.com/en/blog/grand_paris/
- <http://www.apur.org/paris-projet/une-petite-synthese-grand-pari-agglomeration-parisienne>
- <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/les-contrats-de-developpement-territorial-cdt.html>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Grand_Paris_Express
- <http://www.societedugrandparis.fr>
- <https://www.youtube.com/watch?v=lyvSzmBkg9s>
- <http://www.parismetropole2020.com/web/#>
- http://www.greekarchitects.gr/gr/διερευνήσεις/metapolis-id105#news_wrapper
- <http://ndlr.eu/new-city-principles-of-planning/>

Εργογραφία

- Atelier Roland Castro, Sophie Denissof et Associés, Habiter le Grand Paris: Embellir, Remodeler, développer les potentiels urbains des territoires, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- Les Urbanistes Associés [Devilleurs et Associés - Architecture, Urbanisme, Paysage, Infrastructure], Aménager le Grand Paris à partir de ses bassins de vie: «Rôles-Réseaux-Territoires», (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- Antoine Grumbach et Associés, Habiter, Se Déplacer @ Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- Agence François Leclercq, Atelier Lions & Associés, Agence Marc Mimram, Atelier Alfred Peter, Habiter le Grand Paris du Lointain: Repenser l'Habitabilité des Territoires à travers l'évolution des réseaux, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- LIN (Finn Geipel et Giulia Andi), Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013)
- BMCA, Brès + Mariolle et chercheurs associés, Le Grand Paris des Densités Dispersées, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- MVRDV και AAF et ACS (Winy Maas, Architecte), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- Agence Christian de Portzamparc, Habitat d'Urgence, Urgence d'Habiter - Les Conditions de l'Habiter, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- Rogers Stirk Harbour + Partners, Habiter le Grand Paris, Une Exploration de Quelques principes d'Intensification Métropolitaine, (Λονδίνο, Μάρτιος 2013)
- Studio 013_Bernardo Secchi et Paola Viganò, Habiter le Grand Paris, L'Habitabilité des territoires - Cycles de Vie, Continuité Urbaine, Métropole Horizontale, (Μιλάνο, Μάρτιος 2013)

- Seura Architectes (F. Bougnoux, Jm. Fritz, D. Mangin), Le Logement en Île-de-France, Une Bombe à Retardement, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)
- Star Strategies + Architecture (Beatriz Ramo), Co-Résidence - Habiter en Grand, ou comment payer pour une 2CV et remporter une Co-Rolls Royce, (Rotterdam, Μάρτιος 2013)
- TVK Trévelo & Viger-Kohler architectes urbanistes Güller Güller architecture urbanism - ACADIE Bas Smets - Franck Boutté - Simon Grand - Jordi Julia Joachim Lepastier - Sébastien Marot - Pierre Musso Soline Nivet - Michel Schuppisser - Ville Ouverte, Transitions, Habiter les Intermédiaires, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)

Πηγές Εικονογράφησης

- Εξώφυλλο:** Le Grand Pari(s): **Πηγή:** <http://www.hamedkhosravi.com/Le-Grand-Pari-s>
- Εικ.01:** Cedric Price (1934-2003), The city as an egg: **Πηγή:** <http://landscapeinspiration.tumblr.com/post/8007389854/city-as-an-egg-diagram-cedric-price>
- Εικ.02:** Η εξέλιξη της αστικής δομής στις Η.Π.Α: **Πηγή:** E. Soja, *Postmodern Geographies*, (Verso, 1989): σελ.174
- Εικ.03:** Κινητικότητα στη Μετά-μητρόπολη: **Πηγή:** <http://lovelytexas.tumblr.com>
- Εικ.04:** Chateaux d'eau, Villejuif, M. Charon (1991): **Πηγή:** <http://marionmoissinac.blogspot.gr/p/test.html>
- Εικ.05:** *Deux ou trois choses que je sais d'elle*, Jean-luc Godard, 1967: **Πηγή:** <http://sensesofcinema.com/2013/cteq/two-or-three-things-i-know-about-her/>
- Εικ.06:** Émile Aillaud (1972-1981), Cité Pablo Picasso, αποκαλούμενη ως "Les Tours Nuages", Nanterre, France: **Πηγή:** <http://marionmoissinac.blogspot.gr/p/test.html>
- Εικ.07:** Ελσίνκι: **Πηγή:** www.bing.com
- Εικ.08:** Ελσίνκι - χάρτης δημόσιας συγκοινωνίας: **Πηγή:** www.google.com
- Εικ.09:** Μόσχα: **Πηγή:** www.bing.com
- Εικ.10:** Μόσχα - χάρτης μετρό: **Πηγή:** www.google.com
- Εικ.11:** Παρίσι: **Πηγή:** www.bing.com
- Εικ.12:** Παρίσι - χάρτης μετρό / RER: **Πηγή:** www.google.com
- Εικ.13:** Χάρτης του Παρισιού (1892)): **Πηγή:** <http://gg3043reptonblog.wordpress.com/daniels-blog/>
- Εικ.14:** Avenue de l'Opéra, Camille Pissarro (1898): **Πηγή:** http://fr.wikipedia.org/wiki/Camille_Pissarro
- Εικ.15:** Χάρτης του Μετρό του Παρισιού, 1949: **Πηγή:** http://www.probert-encyclopaedia.com/photolib/maps/Map_of_Paris_Metro_1949.htm
- Εικ.16:** L'Architecture d'Aujourd'hui, vol. 1, n° 6 (juin 1935), article de M. Rotival, «Les Grands Ensembles» (p.72): **Πηγή:** <http://etudesphotographiques.revues.org/docannexe/image/3383/img-2.jpg>
- Εικ.17:** Η προσάρτηση 5 νέων πόλεων στη Μητροπολιτική Έκταση του Παρισιού: **Πηγή:** http://fr.wikipedia.org/wiki/Politique_des_villes_nouvelles_françaises
- Εικ.18:** La Petite Couronne de l'Île-de-France: **Πηγή:** <http://en.wikipedia.org/wiki/Île-de-France>
- Εικ.19:** La Grande Couronne de l'Île-de-France: **Πηγή:** www.ccomptes.fr
- Εικ.20:** Η μεγέθυνση της Μητροπολιτικής Έκτασης του Παρισιού από το 1968 έως το 2010

Εικ.21: Σύγκριση Διοικητικής και Μητροπολιτικής Έκτασης Παρισιού: **Πηγή:** <http://en.wikipedia.org/wiki/Île-de-France>

Εικ.22: Ο χάρτης του Grand Paris Express: **Πηγή:** <http://www.societedu-grandparis.fr/projet#la-carte-du-projet>

Εικ.23: Ο χάρτης των CDT: **Πηγή:** <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/les-contrats-de-developpement-territorial-cdt.html>

Εικ.24: Η μητρόπολη που κληροδοτείται: **Πηγή:** www.bing.com/maps

Εικ.25: Αστικός πόλος και περιαστικός δακτύλιος της πόλης του Παρισιού, 2010: **Πηγή:** Rogers Stirk Harbour + Partners, Habiter le Grand Paris, Une Exploration de Quelques principes d'Intensification Métropolitaine, (Λονδίνο, Μάρτιος 2013)

Εικ.26: Αστικός πόλος και περιαστικός δακτύλιος της πόλης του Παρισιού, 2050: **Πηγή:** Rogers Stirk Harbour + Partners, Habiter le Grand Paris, Une Exploration de Quelques principes d'Intensification Métropolitaine, (Λονδίνο, Μάρτιος 2013)

Εικ.27: Τα quartiers pavillonnaires: **Πηγή:** LIN (Finn Geipel et Giulia Andi), Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013) σελ. 47

Εικ.28: Προτάσεις ενίσχυσης των quartiers pavillonnaires: **Πηγή:** LIN (Finn Geipel et Giulia Andi), Habiter le Grand Paris: Ville Légère - La part souple des Métropoles, (Βερολίνο, Μάρτιος 2013)

Εικ.29: Η διάσπαση του συμπαγούς όγκου των Grands Ensembles: **Πηγή:** Atelier Roland Castro, Sophie Denissof et Associés, Habiter le Grand Paris: Embellir, Remodeler, développer les potentiels urbains des territoires, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)

Εικ.30: Η μεταμόρφωση των Grands Ensembles: **Πηγή:** MVRDV και AAF et ACS (Winy Maas, Architecte), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)

Εικ.31: Διάγραμμα των μετακινήσεων κατοικίας - εργασίας στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού: **Πηγή:** Les Urbanistes Associés [Devillers et Associés - Architecture, Urbanisme, Paysage, Infrastructure], Aménager le Grand Paris à partir de ses bassins de vie: «Rôles-Réseaux-Territoires», (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 22

Εικ.32: Κόμβοι και Συνδέσεις: **Πηγή:** Antoine Grumbach et Associés, Habiter, Se Déplacer @ Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)

Εικ.33: Γενικό πλάνο της «γραμμικής πόλης»: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 23

Εικ.34: Υποδομές σιδηροδρομικών γραμμών στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού I: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 19

Εικ.35: Υποδομές σιδηροδρομικών γραμμών στη μητροπολιτική έκταση του Παρισιού II: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux

Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 20

Εικ.36: Το υπάρχον ελεύθερο έδαφος των σιδηροδρομικών γραμμών: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 24

Εικ.37: Τοποθέτηση προγραμμάτων και λειτουργιών: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 23

Εικ.38: Η αστικοποίηση κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 25

Εικ.39: Η μητροπολιτική έκταση του Παρισιού μετά την αστικοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 27

Εικ.40: Ο Périphérique, ο A86 και ο Francilienne: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 31

Εικ.41: Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος σε 4 ευρωπαϊκές πόλεις: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 31

Εικ.42: Το οικειοποιημένο μνημείο: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 28

Εικ.43: Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος I: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 29

Εικ.44: Ο Περιφερειακός Αυτοκινητόδρομος II: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 30

Εικ.45: Τυπολογίες αστικοποίησης του Περιφερειακού Αυτοκινητοδρόμου: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 32

Εικ.46: Γενική διάταξη του αστικοποιημένου Περιφερειακού Αυτοκινητοδρόμου: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 32

Εικ.47: Υποβάθμιση των συνδετήριων αυτοκινητοδρόμων σε αστικές λεωφόρους: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 32

Εικ.48: Εγκατάσταση του δικτύου λεωφορείων σε όλη την έκταση της Petite Couronne: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 32

Εικ.49: Η μετάλλαξη: από όριο σε μεταβατικό τοπίο: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand

Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 33

Εικ.50: Η μητρόπολη μετά την αστικοποίηση του Περιφερειακού Αυτοκινητοδρόμου: **Πηγή:** FGP + TER (Philippe Gageau, Architecte), Nouveaux Paysages Construits du Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 35

Εικ.51: Η γραμμική επέκταση της μητρόπολης: η σύνδεση Παρίσι - Rouen - Le Havre: **Πηγή:** www.bing.com/maps

Εικ.52: Το δίκτυο μεταφορών στη γραμμική μητρόπολη: **Πηγή:** Antoine Grumbach et Associés, Habiter, Se Déplacer @ Grand Paris, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 35

Εικ.53: Η γραμμική μητρόπολη κατά μήκος του ποταμού Σηκουάνα: **Πηγή:** http://www.liberation.fr/societe/2009/04/29/les-projets-du-grand-paris-devoiles_2281?photo_id=35315

Εικ.54: Vertical Village, MVRDV + THE WHY FACTORY, 2009: **Πηγή:** MVRDV, AAF και ACS (Winy Maas, Architect), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013)

Εικ.55: Τυπολογίες ανάμιξης (α) και (β): **Πηγή:** MVRDV, AAF και ACS (Winy Maas, Architect), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.200

Εικ.56: Η αναδιάταξη υπάρχουσας εγκατάστασης (τυπολογία α) - υπάρχον: **Πηγή:** MVRDV, AAF και ACS (Winy Maas, Architect), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.224

Εικ.57: Η αναδιάταξη υπάρχουσας εγκατάστασης (τυπολογία α) - πρόταση: **Πηγή:** MVRDV, AAF και ACS (Winy Maas, Architect), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.225

Εικ.58: Η προσάρτηση νέου όγκου σε ιστορικό κτίριο του κέντρου (τυπολογία β) - υπάρχον: **Πηγή:** MVRDV, AAF και ACS (Winy Maas, Architect), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.228

Εικ.59: Η προσάρτηση νέου όγκου σε ιστορικό κτίριο του κέντρου (τυπολογία β) - πρόταση: **Πηγή:** MVRDV, AAF και ACS (Winy Maas, Architect), Habiter le Grand Paris - Pari(s) Plus Petit, (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ.229

Εικ.60: Somewhere, Sofia Coppola, 2010: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 46

Εικ.61: The Million Dollar Hotel, Wim Wenders, 2000: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 46

Εικ.62: Sphinx Hotel, Elia and Zoe Zenghelis (1975/76): **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 47

Εικ.63: Χάρτης σημείων συγκέντρωσης μητροπολιτικού ενδιαφέροντος: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand

Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 29

Εικ.64: Η μεθοδολογία προσέγγισης: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 29

Εικ.65: Η μητροπολιτική έκταση του Παρισιού και τα αστικά της οικοσυστήματα: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 34

Εικ.66: Οι 5 περιοχές μελέτης - οι μόνιμες εξαιρέσεις: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 58

Εικ.67: Οι 5 περιοχές μελέτης - τα αστικά οικοσυστήματα: **Πηγή:** DPA, Dominique Perrault Architecte Urbaniste, Habiter le Grand Paris: Le Dispositif "Hôtel Métropole", (Παρίσι, Μάρτιος 2013) σελ. 59

Εικ.68: Διάσπαρτες μητροπολιτικές κεντρικότητες (α), η κατασκευή μιας οριζόντιας δομής (β) και η Πορώδης Μητρόπολη (γ): **Πηγή:** Studio 013_Bernardo Secchi et Paola Viganò, Habiter le Grand Paris, L'Habitabilité des territoires - Cycles de Vie, Continuité Urbaine, Métropole Horizontale, (Μιλάνο, Μάρτιος 2013) σελ. 129

Εικ.69: Οι στρατηγικές περιοχές της Οριζόντιας Μητρόπολης: **Πηγή:** Studio 013_Bernardo Secchi et Paola Viganò, Habiter le Grand Paris, L'Habitabilité des territoires - Cycles de Vie, Continuité Urbaine, Métropole Horizontale, (Μιλάνο, Μάρτιος 2013) σελ. 6

Εικ.70: Σύγκριση πολυκεντρικού μοντέλου και Οριζόντιας Μητρόπολης: **Πηγή:** Studio 013_Bernardo Secchi et Paola Viganò, Habiter le Grand Paris, L'Habitabilité des territoires - Cycles de Vie, Continuité Urbaine, Métropole Horizontale, (Μιλάνο, Μάρτιος 2013) σελ.106

Εικ.71: Η Οριζόντια Μητρόπολη σε 16 τομές: **Πηγή:** <http://myriamhiques.blogspot.gr/2013/01/great-design-of-maps-and-land-cross.html>

Εικ.72: Το δίκτυο ροών μέσα στη μητροπολιτική έκταση. (Μακέτα εργασίας): **Πηγή:** Studio 013_Bernardo Secchi et Paola Viganò, Habiter le Grand Paris, L'Habitabilité des territoires - Cycles de Vie, Continuité Urbaine, Métropole Horizontale, (Μιλάνο, Μάρτιος 2013) σελ.118

« Là où on pense que la ville finit...



...et où en fait elle recommence. »



