











**ΤΡΕΝΑ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ  
ΩΣ ΚΑΤΑΛΥΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ II: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΔΙΑΛΕΞΗ/ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2012

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ/ ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ / ΠΑΓΩΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ



**Ευχαριστώ**

τον καθηγητή μου Α. Παγώνη  
για την καθοδήγησή του

τους φίλους και συμφοιτητές μου  
για τη βοήθειά τους  
και την επικοινωνιακή κριτική τους

τους γονείς μου  
για τη στήριξή τους  
και την υπομονή τους

01

02

03

04

05

06

07

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>Εισαγωγή</b>	<b>00</b>
<b>Το τρένο υψηλών ταχυτήτων και το θεωρητικό πλαίσιο αστικής ανάπτυξης τον 21ο αιώνα</b>	
High speed trains	<b>14</b>
Ευρωπαϊκό δίκτυο τρένων υψηλών ταχυτήτων	<b>18</b>
Το σημερινό σκηνικό των μητροπόλεων μετα-υπηρεσιών	<b>22</b>
Οι “οικουμενοπόλεις” και ο ανταγωνισμός των πόλεων	<b>24</b>
Ανάπτυξη συστημάτων υποδομής στην περιφέρεια του κέντρου της πόλης	<b>28</b>
<b>Το τρένο ως καταλύτης αστικής ανάπλασης</b>	
Το τρένο στο σημερινό μεταφορικό ανταγωνισμό	<b>34</b>
Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί ως καταλύτες των αστικών μεταλλαγών	<b>41</b>
<b>Η αλληλεπίδραση του νέου σιδηρόδρομου υψηλών ταχυτήτων με την πόλη και τις γενικότερες μεταλλαγές στον αστικό χώρο</b>	
Οι πολιτικές δημιουργίας “χωρικών πυκνωτών”	<b>48</b>
Η σχέση του σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων με τις πολιτικές δημιουργίας “χωρικών πυκνωτών”	<b>54</b>
<b>Παραδείγματα σιδηροδρομικών αναπλάσεων</b>	
Euralille, μια ανάπλαση με άμεση σχέση με το κέντρο της πόλης	<b>62</b>
Amsterdam Zuidas, High end service area	<b>74</b>
<b>Συμπεράσματα</b>	<b>84</b>
<b>Βιβλιογραφία</b>	<b>87</b>

# ΕΙΣΑΓΩΓΗ



Τις δύο τελευταίες δεκαετίες, σε μια πλήρως παγκοσμιοποιημένη πραγματικότητα, ένα νέο τεχνολογικό επίτευγμα, το τρένο υψηλών ταχυτήτων, έρχεται να δώσει δυναμικά το παρόν, να αναστήσει τον παρηκμασμένο σιδηρόδρομο και να αλλάξει την πόλη στις περιοχές που αλληλεπιδρά με αυτή. Σε αυτή την ερευνητική εργασία επιχειρείται να εξεταστεί σε ποιό βαθμό και υπό ποιές προϋποθέσεις η ανάπτυξη δικτύων τρένων υψηλών ταχυτήτων μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για τη δημιουργία βιώσιμων αναπλάσεων, σε ένα δίκτυο ευρωπαϊκής αστικής ανταγωνιστικότητας. Με τον όρο βιώσιμων αναπλάσεων αναφερόμαστε σε επιτυχημένες αναπλάσεις ως προς τρεις βασικές έννοιες που περικλείουν περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές συνιστώσες.

Τα τελευταία 20 χρόνια έχουν συντελεστεί τεράστιες μεταλλαγές στον αστικό και περιαστικό χώρο. Με κύρια κινητήρια δύναμη την παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η αστική εξάπλωση, είναι ένα φαινόμενο που κυριαρχεί στις μητροπολιτικές περιοχές. Με κύριο χαρακτηριστικό τον πληροφορικό τρόπο ανάπτυξης, σήμερα, παρατηρούμε τη δημιουργία μητροπόλεων μετα-υπηρεσιών. Με την εισαγωγή της πληροφορικής αναφερόμαστε πλέον σε κοινωνίες βασισμένες όχι στον τριτογενή, αλλά στον τεταρτογενή τομέα, αυτόν της πληροφορίας και των επικοινωνιών. Με την διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τις μεταβολές στην παραγωγική διάρθρωση των ανεπτυγμένων δυτικών οικονομιών, που κατά παράδοση υπήρξαν αστικές, γίνεται αντιληπτό ότι μελετάμε πλέον ένα παγκοσμιοποιημένο αστικό χώρο. Αυτό επηρεάζει σημαντικά την ανάπτυξη ενός δικτύου υπερτοπικών διασυνδέσεων μεταξύ συγκεκριμένων πόλεων αλλά και τον σχεδιασμό και την φύση των αναπλάσεων των περιοχών γύρω από τις υπερτοπικές πύλες.

Σε πρώτο επίπεδο θα ερευνηθεί πως το τρένο μπορεί να αποτελέσει αφορμή για αστική ανάπτυξη στην άμεση περιοχή του σταθμού. Οι σιδηρόδρομοι έχουν ένα βασικό πλεονέκτημα: τα τρένα συνδέουν κέντρο με κέντρο πόλης. Καθώς οι πόλεις επαναπροσδιορίζονται, πολιτισμικά και κοινωνικά, το πλεονέκτημα του να ταξιδεύεις προς τον πυρήνα αντί τα άκρα των πόλεων έχει προφανή οφέλη. Αυτή η χωρική ποιότητα καθιστά τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και την περιοχή γύρω τους μεγάλα σημεία συνάντησης, αστικές πύλες για τα πλήθη των αφικνούμενων και αποχωρούντων επιβατών, οι οποίοι συνήθως δε μένουν για αρκετό χρόνο στους σταθμούς, ωστόσο τους βιώνουν

καθώς περνάνε από εκεί. Θα μπορούσαμε να τους χαρακτηρίσουμε ως “πόλεις” μέσα στις πόλεις, με τεράστιο κι εναλλασσόμενο προσωρινό πληθυσμό εν κινήσει. Οι σύγχρονοι σταθμοί θυμίζουν τα αεροδρόμια σε ροή και πλήθος εξυπηρετούμενων ανθρώπων, εν αντιθέσει με αυτά όμως, είναι μέρος της αστικής ζωής, άρρηκτα δεμένοι με το πυκνό δίκτυο κεντρικών υπηρεσιών της. Είναι ταυτόχρονα και αστική πλατεία, και μέρος αυτού που θα έπρεπε να συνιστά μια ήπια μετάβαση από το δημόσιο δρόμο σε μια θέση σε ένα τρένο. Καθώς το εκκρεμές των επενδύσεων επιστρέφει στους σιδηροδρόμους, οι σταθμοί καθίστανται ξανά μέρος της αστικής ζωής, με την ποιότητα της εξωτερικής του αρχιτεκτονικής, λειτουργώντας καταλυτικά για τις αστικές μεταλλαγές των περιοχών γύρω από το σταθμό, πυκνώνοντας τον γύρο αστικό ιστό.

Σε δεύτερο επίπεδο θα επιχειρηθεί να κατανοηθεί η αλληλεπίδραση του νέου σιδηρόδρομου υψηλών ταχυτήτων με τις γενικότερες μεταλλαγές στον αστικό χώρο στο πλαίσιο των οικονομικών αλληλεξαρτήσεων και της παγκοσμιοποίησης. Βλέπουμε ότι οι πόλεις επενδύουν στις δημιουργικές νησίδες ως πυκνωτές δραστηριοτήτων και ενδιαφέροντος, ώστε να τονίσουν τα τοπικά τους χαρακτηριστικά και να αναβαθμίσουν τη θέση τους στα πλαίσια του παγκόσμιου ανταγωνισμού με τις άλλες πόλεις. Οι νέοι αυτοί πυκνωτές-αναπλάσεις αποτελούν σημαίνοντα επίκεντρα των πόλεων και του αστικού χώρου. Στη νέα μεταβιομηχανική πόλη, αυτοί οι διαδραστικοί θύλακες τοποθετούνται σε άμεσο συσχετισμό με τους μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους, δημιουργώντας χωρικά δίκτυα μέσα στις πόλεις, εκμεταλλευόμενοι τις ευκολίες της συγκοινωνιακής διασύνδεσης, αλλά και επαναπροσδιορίζοντας τις κεντρικότητες του αστικού χώρου ή δημιουργώντας νέες εκεί που δεν υπήρχαν. Η ενίσχυση του φαινομένου των χωρικών πυκνωτών, από τη δεκαετία του 1990 και μετά, συνοδεύεται από μεγαλόπνοα σχέδια σε συνδυασμό με σιδηροδρομικούς σταθμούς υψηλών ταχυτήτων και κέντρα μετεπιβίβασης. Στην προσπάθειά τους να κερδίσουν το παιχνίδι των εντυπώσεων και τον ανταγωνισμό με τις άλλες πόλεις, τα μεγαλόπνοα αυτά έργα εντάχθηκαν συνήθως στα πλαίσια μεγάλων διεθνών εκδηλώσεων

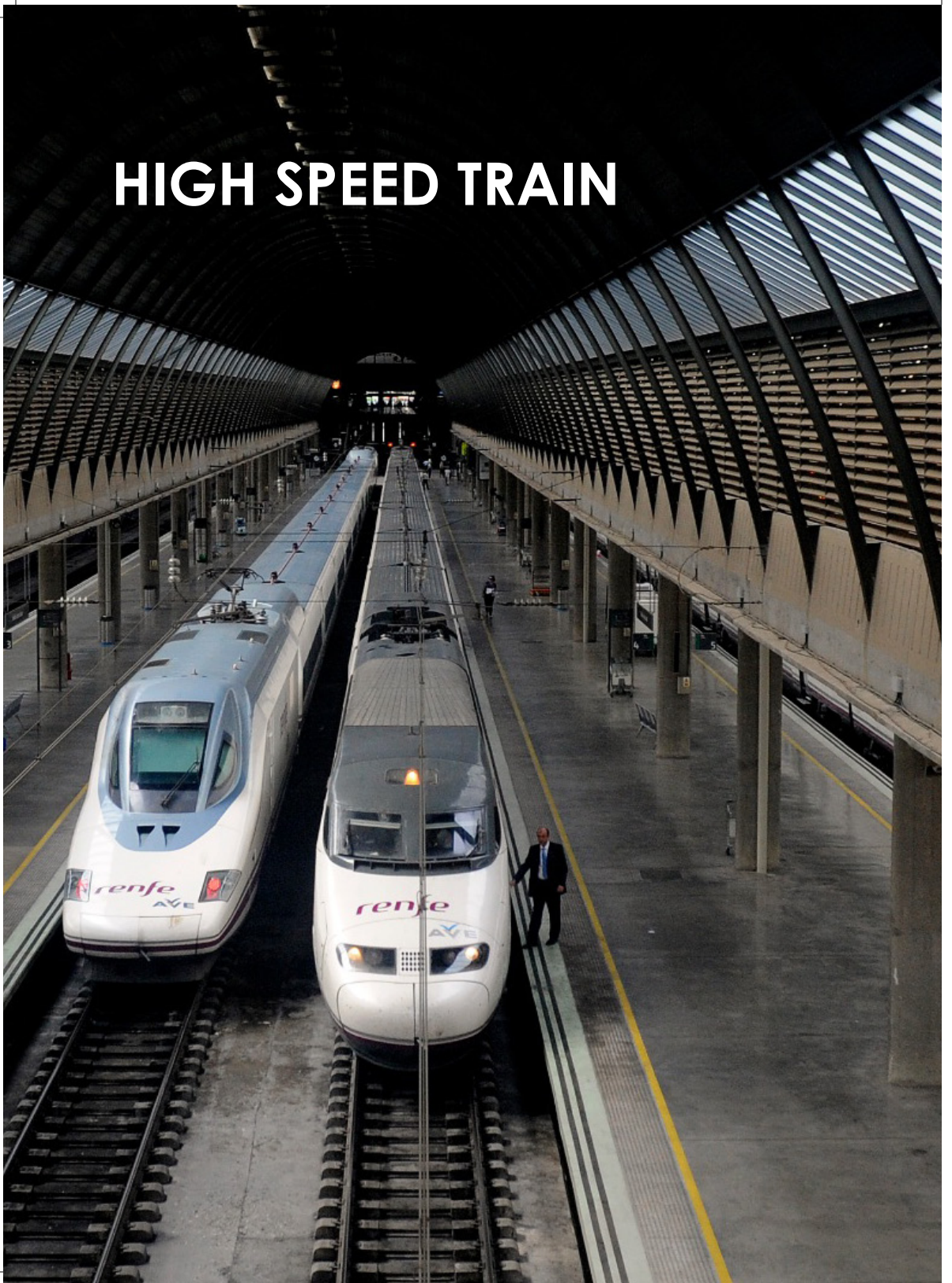
Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι σε αυτά τα πλαίσια λειτουργίας και εξέλιξης των πόλεων, ο αστικός χώρος πλέον κυριαρχείται από αναπλάσεις-πυκνωτές διαφορετικών χρήσεων και παροχών, αλλά με πολλές



ομοιότητες ως προς τη σημασία τους και τη λειτουργία τους, για ολόκληρο τον αστικό χώρο στον οποίο αναφέρονται. Καθορίζουν την πόλη και την χώρα την οποία εξυπηρετούν και “εκπροσωπούν”, μέσω της οικονομικής τους ευμάρειας, της θαρραλέας τους αρχιτεκτονικής έκφρασης, και της εύκολης προσβασιμότητας και πληροφόρησης σε αυτούς. Ιδιαίτερα το τελευταίο, δηλαδή η άμεση και εύκολη πρόσβαση αλλά και η πληροφόρηση σχετικά με τα τεκταινόμενα εκεί, δίνει έναν δημόσιο και ευρύτερο χαρακτήρα στους πυκνωτές, καθιστώντας τους αποσπάσματα κέντρου πόλης. Τέλος μπορούμε να διακρίνουμε δύο είδη αναπλάσεων, ως προς τη σχέση τους με το κέντρο της πόλης. Το πρώτο είναι οι αναπλάσεις με άμεση σχέση με το κέντρο της πόλης και το δεύτερο οι αυτόνομες αναπλάσεις με ελάχιστη αλληλεπίδραση με το κέντρο της πόλης.

Έχοντας αποσαφηνιστεί τι αλλαγές έχει επιφέρει ο νέος σιδηρόδρομος στον αστικό ιστό και τις δύο γενικές κατηγορίες αστικών πυκνωτών-αναπλάσεων θα γίνει μια εμβάθυνση σε δύο παραδείγματα σιδηροδρομικών αναπλάσεων στην Ευρώπη (Euralille, Zuidas), τα οποία έχουν αρκετά κοινά στοιχεία αλλά και πολλές διαφορές μεταξύ τους, τόσο ως προς τους στόχους τους, όσο και ως προς την εκτέλεσή τους. Θα εξεταστεί ο προγραμματισμός, ο σχεδιασμός και η διαχείριση των εν λόγω σιδηροδρομικών σταθμών. Οι σταθμοί αυτοί είναι μητροπολιτικοί σταθμοί της εκάστοτε πόλης κι εξυπηρετούν δεκάδες εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, και προαστιακής, αλλά και εθνικής/διεθνούς κίνησης. Οι εμπορικές και οικονομικές πτυχές και τα θέματα του μάρκετινγκ και προώθησης των σταθμών (καθώς και η διαχείριση κάθε λογής κρίσεων), θίγονται παράλληλα με τα τεχνικά και σχεδιαστικά ζητήματα.

# HIGH SPEED TRAIN



Ο όρος “Τρένα υψηλών ταχυτήτων” έχει δεχθεί αρκετές ερμηνείες τα τελευταία 50 χρόνια. Η επικρατέστερη σημερινή αναφέρεται σε τρένα και δίκτυα γραμμών τα οποία ξεπερνούν τις ταχύτητες των 250 χλμ/ώρα και φτάνουν μέχρι τα 320χλμ/ώρα για την ώρα.

Η πρώτη χώρα στον κόσμο που κατασκεύασε ξεχωριστή γραμμή με μοναδική χρήση αυτή του γρήγορου σιδηρόδρομου (μέχρι 210χλμ/ώρα) ήταν η Ιαπωνία. Αρχική πρόθεση ήταν να αλλάξουν τα τρένα του δρομολογίου Τόκιο- Οσάκα για να μεγαλώσουν αφού αυτή η γραμμή είχε την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στη χώρα αλλά και στον κόσμο το 1964. Με σκοπό να ανταγωνιστεί την τότε νέα και πολλά υποσχόμενη αεροπορική γραμμή άρχισε να λειτουργεί για να ενώσει το Τόκιο με το Τοκάιντο, η νέα γραμμή που σχεδιάστηκε είχε πρωτοποριακές για την εποχή ταχύτητες και χωρητικότητες και πρωτολειτούργησε το 1964 με την ονομασία Tokaido Shinkansen με τεράστια επιβατική επιτυχία. Τον πρώτο κιόλας χρόνο λειτουργίας του εξυπηρέτησε 23 εκ. επιβάτες, αναγκάζοντας τον κρατικό μηχανισμό να επεκτείνει τη λειτουργία του τα επόμενα χρόνια και να ενώσει τις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, αν και δεν είχαν τόσο μεγάλη ανάγκη επιβατικής χωρητικότητας.

Η επιτυχία του πρωτοποριακού Ιαπωνικού αυτού εγχειρήματος, η αποδοχή που είχε από τον κόσμο αλλά και το μεγάλο μερίδιο της μεταφορικής αγοράς που κατέλαβε εις βάρος του αεροπλάνου και του αυτοκινήτου και των άλλων σιδηρόδρομων δεν άφησε ασυγκίνητους τους Ευρωπαίους. Οι Γάλλοι πρώτοι εμπνεύστηκαν από αυτή την επιτυχία, επένδυσαν μεγάλα κρατικά κονδύλια για την έρευνα και την κατασκευή του πρώτου τρένου υψηλών ταχυτήτων στην Ευρώπη που θα ένωνε το Παρίσι με την Λυών. Με καθυστέρηση πολλών ετών το 1981 τελικά ανοίγει τις πόρτες του στο επιβατικό κοινό το TGV Sud-Est με ταχύτητες που άγγιζαν τα 270 χλμ/ώρα. Αυτή η γραμμή άνοιξε πειραματικά για να πιέσει τον ανταγωνισμό με το αεροπλάνο στα όρια, με το αποτέλεσμα της επιτυχίας της να καθορίζει και το μέλλον της ανάπτυξης του δικτύου TGV στην υπόλοιπη Γαλλία. Μετά την άμεση επιτυχία που γνώρισε και στη Γαλλία, ξεκίνησαν τα υπόλοιπα σχέδια για την υλοποίηση αυτού του νέου δικτύου υψηλών ταχυτήτων, προς τις υπόλοιπες γαλλικές πόλεις ( Μασσαλία, Μπορντό, Νίκαια και Λιλ), αλλά και προς τις γειτονικές χώρες του Βορρά, Βέλγιο, Ολλανδία και Αγγλία.



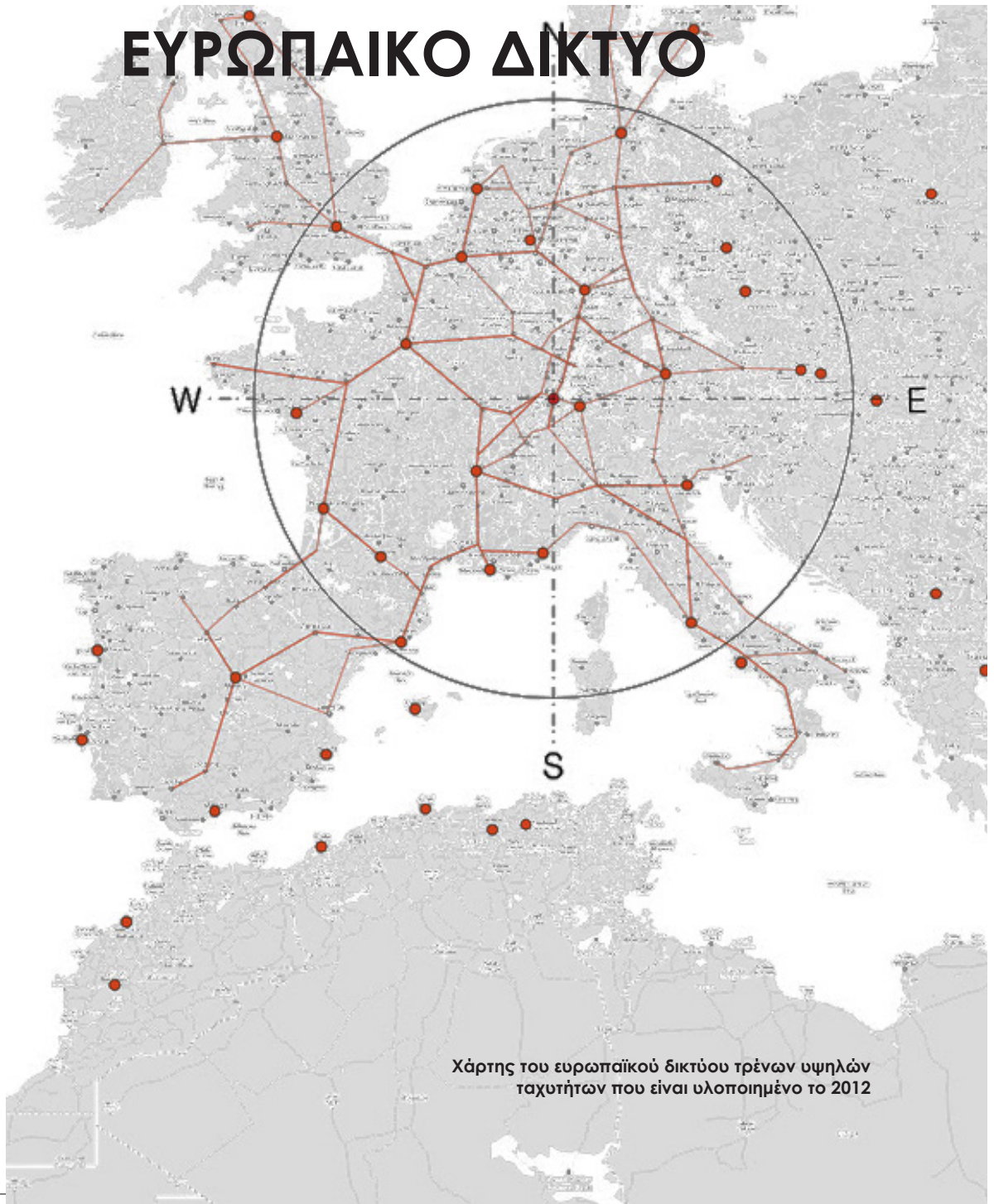


Thalys : Το ολλανδικό τρένο υψηλών ταχυτήτων βασισμένο στην γαλλική τεχνολογία τρένων TGV αναπτύσσει ταχύτητες μέχρι 320 χλμ/ώρα

Τα τρένα υψηλών ταχυτήτων είναι από τις σημαντικές καινοτομίες στη μετακίνηση επιβατών στην Ευρώπη τις τελευταίες δύο δεκαετίες επηρεάζοντας και αναβαθμίζοντας αισθητά τις εκάστοτε οικονομίες των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων που τα φιλοξενούν. Οι πρώτες γραμμές υψηλών ταχυτήτων, οι οποίες φτιαχτήκαν τις δεκαετίες του 80' και του 90' ως αναβάθμιση του εσωτερικού σιδηροδρομικού δικτύου στην Γαλλία, μείωσαν τους χρόνους ταξιδιού σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο. Αρχικά οι επενδύσεις που έγιναν ήταν κρατικές όπως κρατικοί ήταν και οι φορείς που λειτουργούσαν τον σιδηρόδρομο. Η απήχηση που είχε αυτό το νέο μέσο, ως άμεσος ανταγωνιστής του αεροπλάνου ήταν τεράστια, αφού μέσα σε 10 χρόνια είχε γίνει απόσβεση σε ολόκληρο το ποσό που επενδύθηκε για την γραμμή Παρίσι- Λυών. Από τότε, πολλές χώρες έχουν κατασκευάσει ένα εκτενές δίκτυο γραμμών υψηλών ταχυτήτων, με αρκετές διεθνικές συνδέσεις στο δίκτυο με τις γειτονικές χώρες.

Τα τρένα υψηλών ταχυτήτων προσφέρουν ακρίβεια, άνεση, και ταχύτητα μεταφοράς, και είναι ένα άκρως ανταγωνιστικό μέσο στα ταξίδια μεσαίων αποστάσεων (160-800 χιλιομέτρων). Βασικό του προτέρημα έναντι του αεροπλάνου είναι ότι συνδέει κέντρα πόλεων, παρέχοντας άμεση πρόσβαση στην πόλη χωρίς την περαιτέρω χρήση άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς ή αυτοκινήτου. Παρόλο που το κόστος για κάθε σύνδεση στο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων είναι τεράστιο, λόγω του τεράστιου επιβατικού φόρτου που εξυπηρετεί, δημιουργεί τις ιδανικές συνθήκες για παραγωγή κέρδους και από άλλους τομείς-εκθετικά- ,καθώς το επιβατικό κοινό αυξάνεται.

# ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ



Χάρτης του ευρωπαϊκού δικτύου τρένων υψηλών ταχυτήτων που είναι υλοποιημένο το 2012

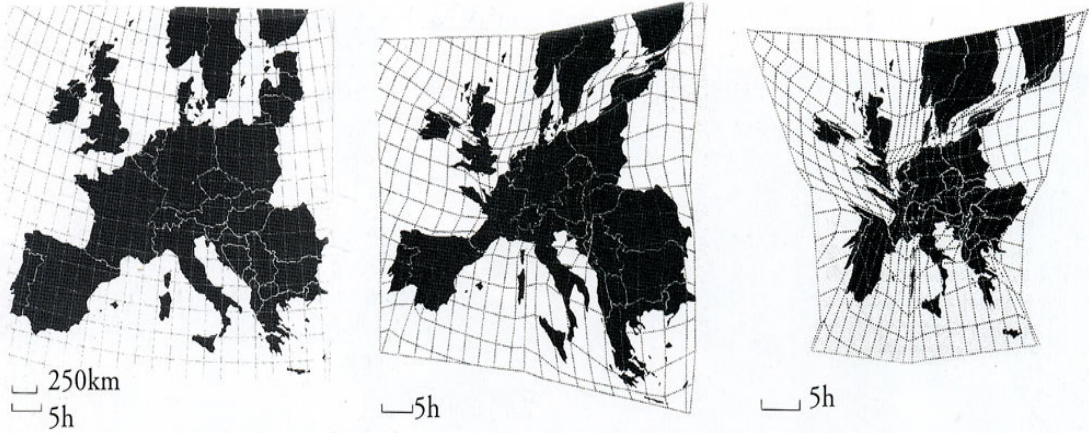
Οι πρώτες επενδύσεις στις νέες τεχνολογίες και τα νέα δίκτυα υψηλών ταχυτήτων έγιναν αποκλειστικά σε εθνικό επίπεδο για κάθε χώρα, από την έρευνα μέχρι και την κατασκευή. Παρόλα αυτά γρήγορα έγινε αντιληπτό πως η δυναμική του νέου τρένου είναι πολύ μεγαλύτερη από τη χρήση του στις επιμέρους εθνικές περιφέρειες. Μέσω των διεθνικών συνδέσεων και της εφαρμογής ενός ευρωπαϊκού δικτύου, φάνηκε η πραγματική φύση αυτό του νέου μέσου, που εκμεταλλεύεται στο έπακρο τις νέες δυνατότητες του, δημιουργώντας μια νέα πραγματικότητα στις μετακινήσεις και μεταφορές μεσαίων αποστάσεων. Σήμερα το υλοποιημένο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων στην Ευρώπη έχει έκταση 15.000 χιλιομέτρων συνδέοντας όλες τις Δυτικό-ευρωπαϊκές μητροπόλεις.

Αυτό το νέο μέσο μεταφοράς, εισέρχεται σε ένα ήδη γερασμένο μεταφορικό δίκτυο ως μεσσίας αναζωογόνησης και ανατροφοδότησής του. Υπόσχεται να πολλαπλασιάσει τον επιβατικό αριθμό ανταγωνιζόμενο το αεροπλάνο, το αυτοκίνητο ακόμα και τον απλό σιδηρόδρομο. Η δυναμική του υπολογίζεται τόσο μεγάλη ώστε αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα σε μακροοικονομικές μελέτες και κάθε είδους μελέτης μεταφορών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Το τρένο υψηλών ταχυτήτων είναι φιλικότερο προς το περιβάλλον από οποιονδήποτε μεταφορικό ανταγωνιστή του κάνοντας το ακόμα ελκυστικότερο για τα ενεργειακά και κοινοτικά προγράμματα επενδύσεων, σύμφωνα με τις παγκόσμιες και ευρωπαϊκές διατάξεις και πρωτόκολλα.

Οι αστικές δομές συχνά διαμορφώνουν τη μορφή και τις ανάγκες του δικτύου υψηλών ταχυτήτων, όπως και οι οικονομικοί και πολιτικοί ρόλοι που καλείται να παίξει. Σε κάποιες περιπτώσεις, οι χώρες επέλεξαν την κατασκευή ενός νέου δικτύου γραμμών υψηλών ταχυτήτων αποκλειστικά για επιβατική χρήση, ενώ άλλες χώρες, πάνω σε μια πιο ευέλικτη λογική, αναβαθμίσαν τις υπάρχουσες γραμμές του δικτύου τους, ο οποίος εξυπηρετούν επιβατική αλλά και εμπορική χρήση. Πολιτικά κεντροποιημένες χώρες όπως η Γαλλία, έχουν την τάση να σχεδιάζουν δίκτυα τα οποία συνδέουν την πρωτεύουσα με τις περιφερειακές πόλεις-κέντρα. Αντίθετα αποκεντρωμένες χώρες, όπως η Γερμανία δημιούργησαν συμμετρικά κατανομημένα χωρικά δίκτυα.

Οι σιδηροδρομικές εταιρίες συχνά προσφέρουν διεθνικές υπηρεσίες, επεκτείνοντας σταδιακά το ήδη υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο ή





Διάγραμμα που δείχνει τη συρρίκνωση του ευρωπαϊκού χωροχρόνου με τα νέα, τεχνολογικά ανεπτυγμένα, μέσα διεθνικών μεταφορών, τις τελευταίες δυο δεκαετίες

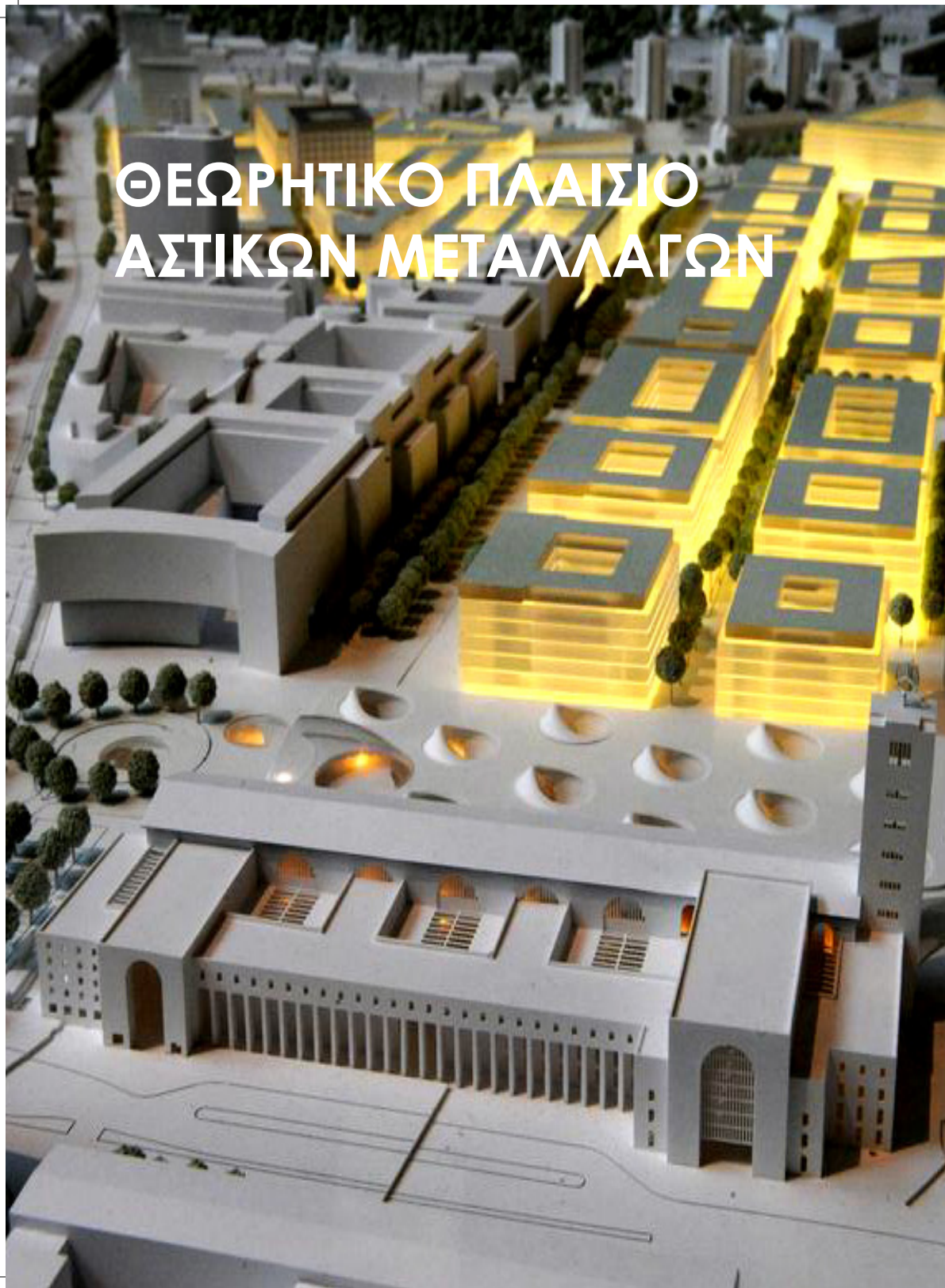
αναβαθμίζοντας το σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις νέες τεχνολογίες που εμφανίζονται, δημιουργώντας τελικά ένα πυκνό και διεθνικό δίκτυο. Άλλωστε η δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων είναι ένας από τους μεγαλύτερους στόχους της Ευρωπαϊκής ένωσης την τελευταία δεκαετία, παρέχοντας και τα απαραίτητα κοινοτικά κονδύλια στις αντίστοιχες σιδηροδρομικές εταιρίες. Σήμερα οι χώρες που φιλοξενούν και αναπτύσσουν αυτό το προηγμένο δίκτυο είναι κυρίως στην δυτική Ευρώπη, ( Γαλλία Ισπανία Ιταλία Γερμανία Αυστρία Σουηδία Βέλγιο Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο). Τα σχέδια και οι προβλέψεις της ευρωπαϊκής ένωσης σε αυτό το τομέα είναι πως θα γίνουν τεράστιες επενδύσεις πάνω σε αυτό το προηγμένο και διαρκώς εξελισσόμενο μέσο καθώς και σε οποιοδήποτε δημόσιο έργο διευκολύνει την λειτουργία του, όπως δημόσια έργα για σήραγγες, γέφυρες, πολλά από τα οποία βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή.

Η επιρροή του τρένου υψηλών ταχυτήτων δεν είναι μόνο στα επιβατικά στοιχεία και τεχνολογικά επιτεύγματα. Όπως είχε συμβεί και με τη γέννηση του σιδηρόδρομου, αυτό το νέο δίκτυο που δημιουργήθηκε, αύξησε κατά πολύ το ρυθμό συρρίκνωσης του ευρωπαϊκού χωροχρόνου. Η δραματική μείωση στους χρόνους ταξιδιού μεταξύ πόλεων και περιοχών τις δεκαετίες του 80' και του 90' φαίνεται στο παρακάτω σχεδιάγραμμα. ( ) παρατηρώντας την χωροχρονική παραμόρφωση που έχουν υποστεί οι περιοχές μεταξύ των πόλεων που συνδέει το νέο τρένο. Από τη στιγμή που αυτό το τρένο γίνεται διεθνικό όμως αποκτά και μια δυναμική φορέα κουλτούρας και πολιτισμού.



Όλα τα παραπάνω κάνουν σαφές πως το μέσο αυτό δεν περιορίζεται στα στενά όρια του δικτύου και του σταθμού του αλλά επηρεάζει άμεσα τον αστικό σχεδιασμό της πόλης. Για πολλούς αποτελεί μια διεθνή πύλη, αφού κάποιος μπορεί πολύ άνετα από το Παρίσι να βρεθεί στο Λονδίνο ή το Άμστερνταμ μέσα σε ένα απόγευμα, ενώ και ο τρόπος ταξιδιού θεωρείται παρεμφερής με αυτό του αεροπλάνου. Είναι ένα καθαρό σύγχρονο μέσο, φιλικότερο προς το περιβάλλον, κάνοντας τον απλό σιδηρόδρομο να μοιάζει παρωχημένος και γερασμένος. Αυτή η αντίληψη για το μέσο αυτό αντικατοπτρίζεται και στους νέου σταθμούς που δημιουργήθηκαν για να φιλοξενήσουν τη λειτουργία του σε πολλές πόλεις. Κύριο χαρακτηριστικό των νέων σταθμών είναι η αρχιτεκτονική τους, που τα καθιστά μοναδικά τοπόσημα μέσα στις πόλεις, πράγμα που θυμίζει σε μεγάλο βαθμό τους μεγαλειώδεις σιδηροδρομικούς σταθμούς του 19ου αιώνα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο σταθμός Lille Europe του Rem Koolhaas και ο σταθμός Lyon Saint Exupery του Santiago Calatrava. Αυτό φαίνεται ακόμα και σε μικρότερους σταθμούς που φιλοξενούν τρένα υψηλών ταχυτήτων όπως οι σταθμοί Avignon Aix-en-Provence Valence στους οποίους φαίνεται η σχεδιαστική φιλοσοφία και αρχιτεκτονική τέτοιων σταθμών. Παράλληλα σε υπάρχοντες σταθμούς που χρειάστηκε να φιλοξενήσουν τις νέες γραμμές έγινε αρκετές αλλαγές για μεγέθυνση και ανακαίνιση του εκάστοτε σταθμού ώστε να τηρεί τις νέες προδιαγραφές και τις νέες ανάγκες του επιβατικού κοινού, για παράδειγμα οι σταθμοί Antwerp Central, Brussels Midi, Rotterdam Central, London St Pancras και Waterloo.

# ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΛΛΑΓΩΝ



## ΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΣΚΗΝΙΚΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΝ ΜΕΤΑ-ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Όλα τα παραπάνω κάνουν σαφές πως το μέσο αυτό δεν περιορίζεται στα στενά όρια του δικτύου και του σταθμού του αλλά επηρεάζει άμεσα τον αστικό σχεδιασμό της πόλης. Με ποιούς όρους όμως αναπτύχθηκαν οι πόλεις τις τελευταίες τρεις δεκαετίες;

Η αστική εξάπλωση (urban sprawl), είναι ένα φαινόμενο που κυριαρχεί στις μητροπολιτικές περιοχές. Οι λόγοι που συνέβαλλαν σε αυτό είναι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η τριτογεντοποίηση της, και οι τάσεις συγκέντρωσης στα μητροπολιτικά κέντρα λόγω της κυριαρχίας του τομέα των υπηρεσιών. Τα φαινόμενα στα οποία μεταφράζεται είναι η προαστιοποίηση, αστικοποίησης δηλαδή περιιαστικής υπαίθρου, η περιιαστικοποίηση των τριτογενών δραστηριοτήτων και η ανάπτυξη συστημάτων υποδομής και δικτύων μεταφορών στην περιφέρεια της πόλης. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι η δημιουργία νέων κεντρικότητων, εκτός παραδοσιακού κέντρου και "υποκατάστατων" του κέντρου στην περιφέρεια της πόλης.

Σήμερα, με την τριτογεντοποίηση της παραγωγής, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις τάσεων επανασυγκέντρωσης των πληθυσμών στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα, και συνεπώς της αρχής, ενός νέου κύκλου διαδικασιών πόλωσης. Είναι επόμενο να δημιουργούνται τάσεις αποκέντρωσης λόγω του κορεσμού που από ένα σημείο και μετά παρουσιάζει ο αστικός χώρος. Ακριβώς όμως λόγω των αναγκών του τριτογενή τομέα για συνύπαρξη με άλλες παραγωγικές δραστηριότητες και της διασύνδεσης του με την αστική αγορά, αλλά και του πλεονεκτήματος της "ανθρώπινης επαφής"<sup>1</sup>, η ανάπτυξη περιορίζεται στον άμεσο περιιαστικό χώρο. Καταλύτης για αυτή την περιιαστική ανάπτυξη αποτελεί ο σιδηρόδρομος, αφού ο σχεδιασμός των δικτύων μεταφοράς επικεντρώθηκε στη σιδηροδρομική διασύνδεση και στην προτεραιότητα των μέσων σταθερής τροχιάς. Παρατηρείται λοιπόν το φαινόμενο της περιιαστικοποίησης τόσο της κατοικίας, όσο και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Είναι η φύση του τριτογενή τομέα που περιορίζει αυτή την αποκέντρωση στην άμεση περιφέρεια της πόλης, που τελικά μεταφράζεται σε μια τάση εσωτερικής αποκέντρωσης.

Η αναδιάρθρωση του καπιταλισμού, με βάση τον τομέα των

<sup>1</sup> Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ.(1999), **Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων - Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής**, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

υπηρεσιών, παρήγαγε αυτό που ο Castells ονομάζει “πληροφορικό τρόπο ανάπτυξης”<sup>2</sup> και μάλιστα πολλοί μιλούν πλέον για την κοινωνία των μετα-υπηρεσιών, για μια κοινωνία βασισμένη όχι στον τριτογενή, αλλά στον τεταρτογενή τομέα, αυτόν της πληροφορίας και των επικοινωνιών. Σήμερα, οι οικονομίες των δυτικών μητροπόλεων τείνουν να βασίζονται όλο και περισσότερο στην κυκλοφορία συμβολικών και πληροφοριακών αγαθών, παρά στην παραγωγή και κυκλοφορία υλικών αγαθών, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει τη μείωση των ροών των υλικών αγαθών. Η δημιουργία δικτύων μεταξὺ επιχειρήσεων σε παγκόσμια κλίμακα, μέσα στα οποία κυκλοφορούν ή ρέουν από κεφάλαια και αγορές εργασίας, μέχρι προϊόντα, πρώτες ύλες και ανθρώπινες ροές, δημιουργούν τις νέες ιεραρχίες πόλεων και περιφερειών, με βάση το βαθμό ενσωμάτωσής τους στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα.

Σε αυτό το πλαίσιο, της σταδιακής και επιλεκτικής ενσωμάτωσης των αστικών συγκροτημάτων στο παγκόσμιο σύστημα, αναδεικνύονται νέα παγκόσμια κέντρα οικονομικής ανάπτυξης. Κάποιες μητροπόλεις καταλαμβάνουν ηγετικό ρόλο στην κλίμακα της οικονομικής ιεράρχησης, οι λεγόμενες παγκοσμιοπόλεις ή οικουμενοπόλεις. Είναι γεγονός πως αυτή η οικονομική αναδιάρθρωση επιδρά στην πληθυσμιακή ενίσχυση των εθνικών μητροπολιτικών κέντρων και τις μεγάλες πόλεις και σε Ευρωπαϊκή κλίμακα η τάση αυτή είναι αναλογικά ισχυρότερη για τις μητροπόλεις που θεωρούνται “παγκόσμιες”. Οι αλλαγές αυτές έχουν έντονες επιπτώσεις στον αστικό χώρο, τόσο αναφορικά με το δομημένο περιβάλλον του, με τα πλέγματα των κοινωνικών σχέσεων όσο και των δικτύων και μέσων μεταφοράς που περιλαμβάνει. Η διεθνοποίηση της οικονομίας είναι συνυφασμένη με τη στροφή στον τριτογενή τομέα της παραγωγής. Ο τριτογενής τομέας με τη σειρά του εκφράζεται χωρικά στην πόλη, με τη δημιουργία αστικών συγκεντρώσεων, με αποκορύφωμα τις παγκόσμιες πόλεις. Είναι φανερό ότι στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η σημασία των μητροπόλεων, ως επίκεντρο επιτελικών λειτουργιών, αυξήθηκε. Οι μεγάλες οικονομίες κλίμακας, οι νέες υποδομές, η πρόσβαση στις διεθνείς αγορές, τα μεταφορικά δίκτυα, το υψηλά εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό καθώς και η πληθώρα χωρικών συνδέσεων που συγκεντρώνεται σε αυτές, αποτελούν τις κύριες μεταβλητές που επηρεάζουν τη χωροθέτηση των νέων αστικών επενδύσεων και αναπλάσεων.

2 Castells M. (1989), *The Informational City : Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*

## ΟΙ “ΟΙΚΟΥΜΕΝΟΠΟΛΕΙΣ” ΚΑΙ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Η πόλη ως χώρος, σε τυπικά οικονομικές προσεγγίσεις, αντιμετωπίζεται ως συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων με υψηλότερη συγκέντρωση από τον περιβάλλοντα χώρο και ταυτόχρονα, ως χωρική συγκέντρωση ενός πλέγματος κοινωνικών σχέσεων και των αλληλεπιδράσεων που αναπτύσσονται. Σήμερα, οι αστικοί χώροι γίνονται υποδοχείς όλων των αλλαγών που επιφέρει η τεχνολογική εξέλιξη καθώς και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου στη δομή και το εύρος των αστικών οικονομιών. Οι αλλαγές αυτές σχετίζονται με την διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τις μεταβολές στην παραγωγική διάρθρωση των ανεπτυγμένων δυτικών οικονομιών, που κατά παράδοση υπήρξαν αστικές. Έτσι οι εξελίξεις στην σύγχρονη εποχή της παγκοσμιοποίησης έχουν ως κατεξοχήν πεδίο τους τον αστικό χώρο και κυρίως αυτές οι πόλεις που θεωρούνται “παγκόσμιες” και διαπλέκονται μεταξύ τους σε δίκτυα συνεργασίας, αλλά και ανταγωνισμού.

Η γεωγραφία της παγκοσμιοποίησης περιλαμβάνει ταυτόχρονα μια δυναμική διασποράς και κεντρικότητας. Οι μαζικές τάσεις για χωρική διασπορά των οικονομικών δραστηριοτήτων σε μητροπολιτικό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο, μέσω της πληροφορικής, συνέβαλλαν σε απαιτήσεις νέων τύπων εδαφικής συγκέντρωσης υπηρεσιών διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου<sup>1</sup>. Ακριβώς, κάτω από αυτή τη διασπορά των “κεντρικότητων” και την διάχυση των αστικών δραστηριοτήτων, κατά τη Sassen, διαδραματίζεται μια συνεχής υπερσυγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών σε λίγα κέντρα που ασκούν τον έλεγχο, κατέχουν την ιδιοκτησία και επωφελούνται από την κατανομή του κέρδους.

Σήμερα στα πλαίσια της παγκοσμιοποιούμενης πόλης και του νεοφιλελευθερισμού, σε μια εποχή οικονομικής “ευημερίας” της πόλης, το αστικό τοπίο μετατρέπεται σε εμπορεύσιμο είδος και η πόλη συγκροτείται κυρίως γύρω από την ανταλλακτική της αξία<sup>2</sup>. Οι αναδιαρθρώσεις του αστικού χώρου γίνονται προνομιακό πεδίο κινητοποίησης μηχανισμών οικονομικής μεγέθυνσης, που τροφοδοτούν αλλά και τροφοδοτούνται από την αγορά. Σύμφωνα με τους Boyle και Rogerson, βασικό αντικείμενο της αστικής

1 Sassen S. (2001), *The Global City : strategic site/new frontier*, Seminar magazine <http://www.india-seminar.com>

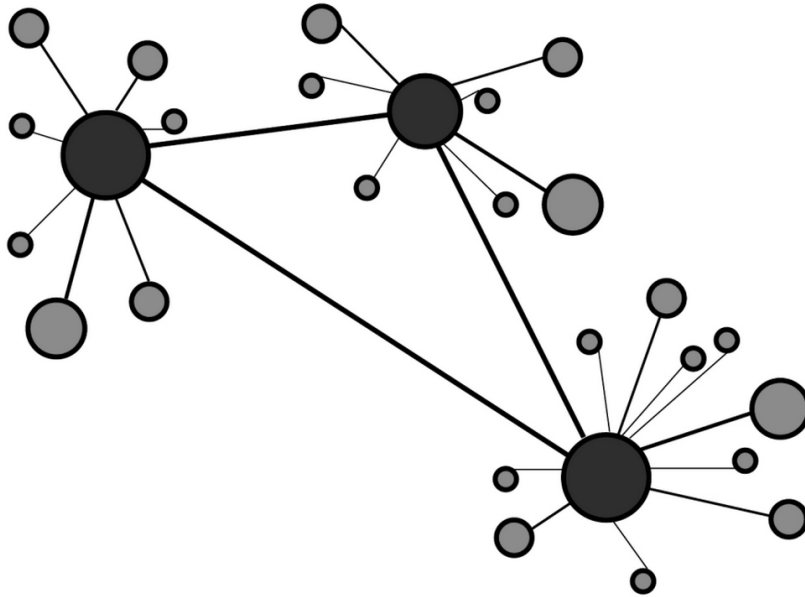
2 Lefebvre (2007), *Δικαίωμα στην Πόλη-Χώρος και Πολιτική*, εκδόσεις Κουκίδα



διακυβέρνησης και στόχος των τοπικών κυβερνήσεων γίνεται όλο και περισσότερο η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών και χώρων που παρουσιάζονται ως ελκυστικές για την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων. Μια σημαντική σχέση μεταξύ του σχεδιασμού και της οικονομίας του χώρου που διατηρήθηκε για αιώνες, φαίνεται να αντιστρέφεται στην εποχή μας, καθώς πλέον η υψηλή ποιότητα του σχεδιασμένου χώρου δεν αποτελεί απόρροια της οικονομικής άνθισης, αλλά χρησιμοποιείται συνειδητά ως το μέσο οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων όπως για παράδειγμα διάφορες αστικές αναπλάσεις.

Το κράτος “επενδύει” στο όραμα της ανάπτυξης ασκώντας μια πολιτική που διευκολύνει την ένταξη των τοπικών δεδομένων στο διεθνές οικονομικό σύστημα, βάσει νεοφιλελεύθερων επιλογών. Χρησιμοποιώντας την διεθνή τακτική και τεχνογνωσία, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη υποδομών και την αισθητική αναβάθμιση των χώρων της πόλης, δηλαδή αναλαμβάνει με άμεσο οικονομικό κόστος και ρίσκο την παροχή κατάλληλου περιβάλλοντος για καρποφορία των επενδύσεων ιδιωτικών κεφαλαίων, στοχεύοντας στην άνοδο της επιχειρηματικότητας και τον αστικό ανταγωνισμό. Κύρια εργαλεία για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι είναι η δημιουργία ενός δικτύου τοπικής και υπερτοπικής προσβασιμότητας σε συνδυασμό με αναπλάσεις γύρω από σιδηροδρομικούς σταθμούς. Οι υποδομές είναι αποτέλεσμα πολιτικών αποφάσεων, είτε άμεσα, με τις δράσεις φορέων που συγκροτεί το κράτος, είτε έμμεσα, με την ανάθεση αυτής της ευθύνης σε ιδιώτες. Ακόμα και όταν το κράτος στρέφεται προς την ιδιωτική οικονομία για την ανεύρεση πόρων, αυτό γίνεται με παροχή εγγυήσεων που ορίζονται από τις σχετικές συμβάσεις και κατοχυρώνουν τους όρους και τις υποχρεώσεις έναντι του κοινωνικού σχηματισμού.

Στον νεοκαπιταλισμό, όπως προδιαγράφεται από την κρατική παρέμβαση, ο χώρος γίνεται αντικείμενο κερδοσκοπίας για το ιδιωτικό συμφέρον, που καρπώνεται την υπεραξία της γης και επενδύει βάσει του παράγοντα place marketing. Οι τράπεζες, οι μεγάλες αναπτυξιακές και κατασκευαστικές εταιρίες έρχονται στο προσκήνιο των επενδύσεων και εγγυώνται όχι απλώς την κερδοφορία αλλά και την εξασφάλιση βιωσιμότητας των επιχειρήσεων, δημιουργώντας ολόκληρα δίκτυα αλληλοτροφοδοτούμενων δραστηριοτήτων και πόλων έλξης για συνεχώς νέες επενδύσεις. Στις νέες επεμβάσεις που υφίσταται ο χώρος στα πλαίσια των υιοθετούμενων επιχειρηματικών μεθόδων του σχεδιασμού, το στοιχείο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας



Τη δεκαετία του 1990, ο Bernard Tschumi αναγνωρίζει ότι στη σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη πόλη της ψηφιακής εποχής ο αστικός χώρος είναι δικτυακός. Ο δικτυακός αυτός χώρος αποτελείται από αγωγούς και κόμβους διαφορετικής βαρύτητας και σημασίας, οι οποίοι μεταλλασόμενοι από την κοινωνικοοικονομική ζωή της πόλης λειτουργούν ως “πυκνωτής”.

υπερισχύει και καθιερώνει νέες αντιλήψεις περί δημόσιου χώρου: ο δημόσιος χώρος της πόλης απεκδύεται την αξία χρήσης και λειτουργεί με όρους ανταλλακτικής αξίας. Αυτή η “ιδιωτική πολεοδόμηση” έχει ως αποτέλεσμα σημειακές παρεμβάσεις στο αστικό ή περιαστικό τοπίο και επομένως την δημιουργία χωρικών πολώσεων και ασυνεχειών, με αναπλάσεις οι οποίες αποτελούν αυτόνομες περιαστικές περιοχές, με ελάχιστη αλληλεπίδραση με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Η ιδιωτικοποίηση είναι μια συνολική, σχεδόν απόλυτη, διαδικασία στην εποχή του παγκοσμιοποιημένου καπιταλισμού.

Το νέο αναδυόμενο και παγκοσμιοποιημένο πρότυπο στη διάρθρωση των χρήσεων γης κατευθύνεται στη δημιουργία επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clusters)<sup>3</sup> στα κέντρα των πόλεων, που περιλαμβάνει

3 Γοσπιδίνη Α., Μπεριάτος Η. (2006), **Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη**, εκδόσεις Κριτική

τα clusters επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας και τα clusters πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης. Παράλληλα, τα τοπία των συμπαγών και πυκνοδομημένων κέντρων των μεταβιομηχανικών πόλεων συνδυάζονται με νέα τοπία διάσπαρτης αστικής ανάπτυξης και διάχυτης αστικότητας στον περιαστικό χώρο, καθώς οι περιοχές που βρίσκονται στα όρια ή σε άμεση γειτνίαση με την πόλη μετατρέπονται σε πρόσφορο έδαφος για αστικές επενδύσεις και τις νέου τύπου επιχειρηματικές δράσεις.

Εν γένει, “διεθνείς” ή “παγκόσμιες” πόλεις (global cities) θεωρούνται εκείνες που προσελκύουν διεθνοποιημένες οικονομικές δραστηριότητες σε μεγάλο βαθμό, δηλαδή χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, έδρες διεθνών οργανισμών και πολυεθνικών επιχειρήσεων, διεθνή κέντρα πολιτιστικών εκδηλώσεων, ισχυρά χρηματιστήρια, κόμβους διεθνών μεταφορών, κ.α. Ο όρος “παγκόσμια”<sup>4</sup> πόλη περιλαμβάνει, δηλαδή, ως χαρακτηριστικά την ακτινοβολία της πόλης εκτός χωρικών πλαισίων έθνους και κράτους και την κατοχή σημαντικής θέσης στην παγκόσμια οικονομία.

Ο ανταγωνισμός των πόλεων βασίζεται στην οικονομιστική διάκριση των πόλεων και στην ουσία στην “επιχειρηματικότητα” που κάθε αστικός χώρος επιδεικνύει. Η “εξωστρέφεια” κατά την επιδίωξη των πόλεων να αποσπάσουν παγκοσμιοποιημένες οικονομικές δραστηριότητες στο πλαίσιο του μεταξύ τους ανταγωνισμού, δεν καταργεί καθόλου τις “ενδογενείς” ή εντός των εθνικών πλαισίων παραγωγικές και ευρύτερα οικονομικές λειτουργίες κάθε πόλης. Η συνύφανση και διαπλοκή των εξωτερικών με τις εσωτερικές διαδικασίες είναι αυτή που διαμορφώνει τη νέα ταυτότητα των πόλεων. Είναι σαφές πως η παγκοσμιοποιημένη οικονομία υπερκαλύπτει το ενδιαφέρον για τις εθνικές οικονομίες. Είναι όμως σαφές πως παρ'όλο που οι πόλεις σήμερα προσελκύουν παρόμοιες δραστηριότητες, με στόχο να αποκτήσουν κάποια θέση στην κατάταξη των επιχειρηματικών πόλεων, υπάρχει παράλληλα και ο κίνδυνος, οι δραστηριότητες αυτές να μην ενσωματωθούν στις εκάστοτε τοπικές αλυσίδες παραγωγής αξιών, και αυτό σημαίνει πως με την πρώτη ευκαιρία θα μετακινηθούν αλλού.

4 Sassen, Saskia(1991), **The global city: New York, London, Tokyo**, Princeton University Press



## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Για την είσοδο κάθε πόλης στο ευρύτερο οικονομικό “παιχνίδι” του ανταγωνισμού, προϋπόθεση αποτελούν οι υλικές υποδομές. Οι οποίες περιλαμβάνουν ένα πλήρες αστικό δίκτυο και υψηλές συγκεντρώσεις πολυώροφων κτιρίων για χρήση γραφείων, εφοδιασμένων με σύγχρονες τεχνολογίες, πολυμέσα και χωροθετούνται σε περιοχές της πόλης με υψηλή προσπελασιμότητα<sup>1</sup>.

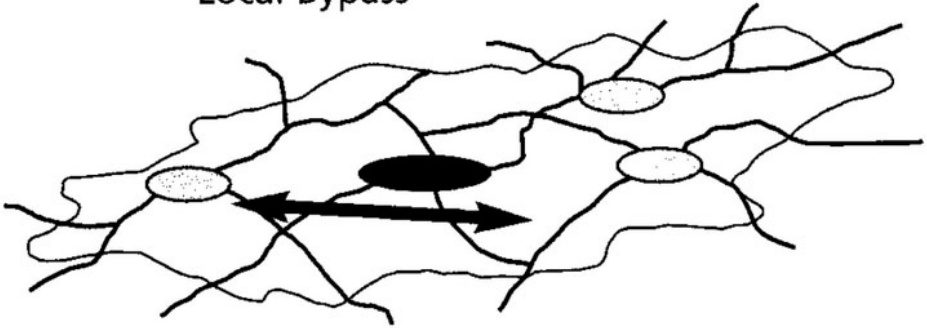
Τα σημερινά έργα υποδομής δεν είναι ίδια με αυτά της δεκαετίας του 60' και του 70', χαρακτηρίζονται από μια θεσμική και λειτουργική αυτονομία σε σχέση με το υπόλοιπο αστικό ιστό και επομένως προκαλούν διαφορετικές επιπτώσεις στις χρήσεις και τις αξίες γης. Αν ως βασικό χαρακτηριστικό των μεταλλαγών της πόλης στη διάρκεια του 20ού αιώνα αναγνωρίζεται η διαρκής προσπάθεια να συνδεθεί ο χώρος της πόλης με την κίνηση και τους ρυθμούς της παραγωγής, που μεταφράζεται σε ενσωμάτωση της τεχνολογίας και των υποδομών στο εσωτερικό της, η σύγχρονη πόλη χαρακτηρίζεται όλο και περισσότερο από την παράλληλη προσπάθεια ενσωμάτωσης της πόλης στη λογική των υποδομών. Στη βιομηχανική πόλη, η δημιουργία συνολικών και ολοκληρωμένων υποδομών και η εφαρμογή τους μέσα από το σχεδιασμό σε όλες τις περιοχές με έναν τεχνοκρατικό, ομοιογενή τρόπο είχε ως βασικό στόχο την μετατροπή της πόλης και της περιφέρειας της σε ενιαίο οργανισμό, σε μια λειτουργική μηχανή. Ενώ στη νεοφιλελεύθερη πόλη συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο, οι υποδομές λειτουργούν ως υλικές προϋποθέσεις στο χώρο για την υποστήριξη κυρίαρχων οικονομικών και πολιτικών προγραμμάτων, καθώς η αστική επιχειρηματικότητα αρθρώνεται πάνω σε χωρικά δίκτυα.

Σχετικά με την ενσωμάτωση των υποδομών στο χώρο της σύγχρονης πόλης, οι Graham και Marvin<sup>2</sup>, περιγράφουν το νέο παράδειγμα που βρίσκεται υπό σχηματισμό με τον όρο “σχισματική πολεοδομία” (*splintering urbanism*) και τοποθετούν την αφετηρία του στη δεκαετία του 1990. Το στοιχείο που χαρακτηρίζει τη νέα λογική οργάνωσης των αστικών υποδομών είναι η διαφοροποίηση και η αυτονόμηση

1 Marcuse P., Van Kempen R. (2000), *Globalizing Cities. A New Spatial Order*, Blackwell Publishers

2 Graham S., Marvin S.(2001), *Splintering Urbanism Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge

### Local Bypass



### 'Glocal' (Global-Local) Bypass



### Virtual Network Bypass



τους από το σχεδιασμό της πόλης και η συστηματική προσπάθεια για τη δημιουργία ενός νέου πλαισίου για την παραγωγή τους. Το πλαίσιο αυτό ρυθμίζει τη σχέση του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα και των σχημάτων που παρεμβάλλονται ανάμεσά τους, για τη εκτέλεση δημοσίων έργων με παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης.

Τα έργα υποδομής και μεταφορών όπως ο σιδηρόδρομος, δημιουργούν τις νέες γεωγραφίες της πόλης, προκαλούν μετατοπίσεις και συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων και αξιών, “φέρνουν” πιο κοντά περιοχές που δεν γειτνιάζαν, δημιουργούν νέους πόλους έλξης για τις αστικές επενδύσεις κατά μήκος τους, αναβαθμίζουν και υποβαθμίζουν περιοχές της πόλης λόγω της χάραξής τους. Κατά κάποιον τρόπο, γίνονται παραγωγοί νέων αστικών κεντρικότητων και πυκνώσεων. Οι δυνατότητες πρόσβασης που προσφέρονται σε κάποιες αστικές περιοχές έχουν ως συνέπεια τον αποκλεισμό άλλων, με αποτέλεσμα η οργάνωση των οδικών και μεταφορικών δικτύων να αποτελεί ένα από τους πιο ισχυρούς και δυναμικούς μηχανισμούς για την αναδιοργάνωση του κοινωνικού και οικονομικού χάρτη της πόλης.

Όπως αναφέρουν οι S.Graham και S.Marvin για τις παγκοσμιοπόλεις, ένας τρόπος να εδραιώσουν και να συντηρήσουν τη θέση τους στην κατάταξη αυτού του παγκόσμιου ανταγωνισμού είναι η δημιουργία ενός κλειστού δικτύου μεταφορικών υποδομών μεταξύ αυτών των “παγκόσμιων πόλεων” με ένα συγκεκριμένο τρόπο σύνδεσης το Global bypass (Glocal= Global+ Local). Αυτός ο τρόπος σύνδεσης έχει σαν στόχο να ενώσει την τοπική οικονομία, και άλλα δίκτυα ανθρώπων και επιχειρήσεων, με το παγκόσμιο δίκτυο συναλλαγών.

Συνήθως τέτοια δίκτυα υπάρχουν στο σχεδιασμό μεγάλων προγραμμάτων αστικών μεταβολών και αναπλάσεων περιοχών, των οποίων σκοπός είναι οι δημιουργία μητροπολιτικών περιφερειακών χώρων, οι οποίοι με τη σειρά τους θα προσελκύσουν παγκόσμια επενδυτικά κεφάλαια. Τα πολύ μεγάλα κεφάλαια που χρειάζονται για αυτές τις επενδύσεις συνήθως είναι πολύ μεγαλύτερα από αυτά που μπορεί να αντέξει ο κρατικός υπολογισμός βάση του πληθυσμού της περιοχής. Αυτό συμβαίνει γιατί τέτοιες επενδύσεις δεν γίνονται για την εξυπηρέτηση του γενικού πληθυσμού της πόλης, αλλά για την διασύνδεση με το παγκόσμιο δίκτυο και το παγκόσμιο κεφάλαιο.

Παραδείγματα μεταφορικών μέσων με glocal συνδέσεις και

λειτουργία είναι το τρένο υψηλών ταχυτήτων, το κανάλι της Μάγχης, οι λειτουργίες Logistics, τα αεροπλάνα και άλλα μέσα τα οποία είναι σχεδιασμένα ώστε να παρέχουν ένα παγκόσμιο δίκτυο μεταφοράς υψηλής ποιότητας, γρήγορο και αξιόπιστο στους συγκεκριμένους παγκόσμιους χρήστες και παγκοσμιούπολεις, με αντίστοιχο πλήθος κόμβων ανά την υδρόγειο.

Οι αλλαγές που υφίσταται το παραγωγικό σύστημα κατά τις διαδικασίες παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, οδηγούν στην αναδιοργάνωση του χώρου των πόλεων. Τα τοπία των πυκνοδομημένων και κορεσμένων κέντρων των σύγχρονων πόλεων συνδυάζονται με νέα τοπία διάσπαρτης αστικής ανάπτυξης και διάχυτης αστικότητας στον περιστατικό χώρο. Οι σύγχρονες μητροπόλεις αναπτύσσονται με πρότυπο το "δικτυακό μοντέλο", δηλαδή επιμέρους κέντρα με περιφερειακούς χώρους χωρίς αυτοοργάνωση, που συνιστούν ένα ετερογενές και συχνά αποσπασματικό τοπίο. Το δικτυακό αυτό μοντέλο αρθρώνεται στο χώρο με διάσπαρτα πολεοδομικά μορφώματα, ως αποτέλεσμα της περιφερειοποίησης οικονομικών δραστηριοτήτων στο χώρο χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό : νέα επιχειρηματικά κέντρα, νέοι εμπορικοί πόλοι, νέες ξενοδοχειακές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις.

Το νέο παγκοσμιοποιημένο πρότυπο οργάνωσης του αστικού χώρου, που συνυπάρχει με παλιότερες μορφές και διαδικασίες αστικής ανάπτυξης, επιλέγει να δραστηριοποιείται κυρίως σε ζώνες υψηλής απόδοσης<sup>3</sup>, όπως είναι οι μεγάλοι οδικοί άξονες στην αστική περιφέρεια, σημεία ευρείας διασύνδεσης με μέσα μαζικής μεταφοράς και τις εισόδους των πόλεων, στους οποίους εξαιτίας της προσπελασιμότητάς τους, η ζήτηση για εντατικές εμπορικές χρήσεις είναι αυξημένη. Οι περιοχές Canary Warf στο Λονδίνο και La Defense στο Παρίσι, είναι παραδείγματα αποκέντρωσης τριτογενών δραστηριοτήτων.

Οι νέες χρήσεις που παραλαμβάνει ο χώρος συνδέονται τόσο με νέες μητροπολιτικές τριτογενείς δραστηριότητες, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας - όπως χρήσεις χονδρεμπορίου και αποθηκευτικών χώρων, γραφείων, χώρων εκθέσεων, κλπ.

3 Σακελλαρίδου Α., Χατζηκωνσταντίνου Ε., **Το εμπορικό κέντρο ως αστικός προορισμός**, περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ



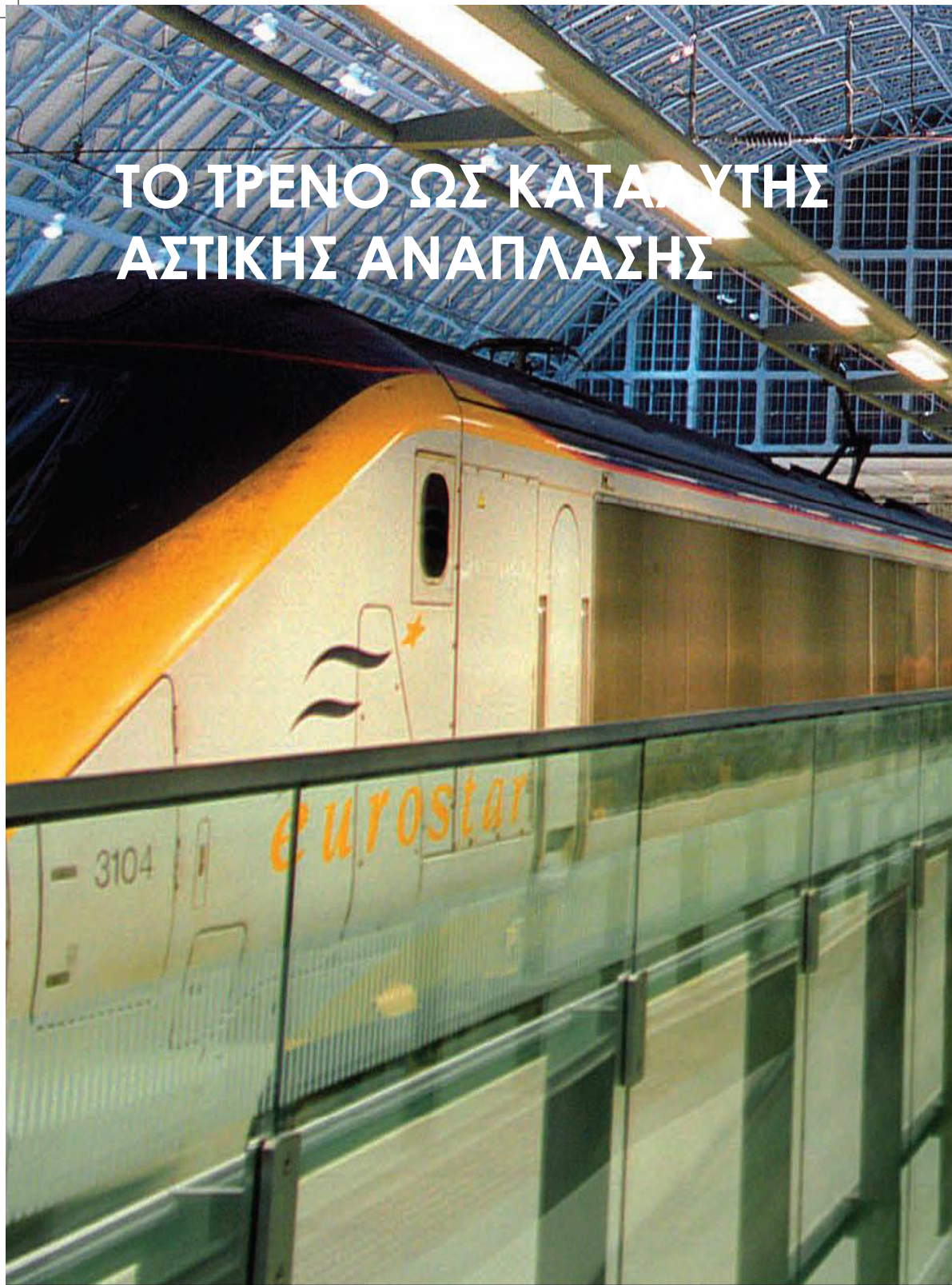
Η περιοχή Canary Wharf στο Λονδίνο

όσο και με καθημερινές αστικές λειτουργίες που αντιστοιχούν σε σύγχρονες οικονομικές τάσεις, στα πλαίσια της υιοθέτησης μιας νέας καταναλωτικής συμπεριφοράς - μαζικής κουλτούρας, ενός πολλαπλού και πυκνού δικτύου μεταφοράς και νέων τρόπων ζωής.

Συγκροτήματα αναψυχής και διασκέδασης - multiplex, αθλητικοί χώροι, θεματικά πάρκα, εμπορικά κέντρα, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, τεράστιοι αποθηκευτικοί χώροι, συγκροτήματα γραφείων και εγκαταστάσεις νέων τεχνολογιών συνυπάρχουν στο ετερογενές και ανοργάνωτο τοπίο της περιαστικής περιφέρειας με εγκαταλειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, καλλιεργήσιμη γη, χωματερές σκουπιδιών. Η μορφολογία του χώρου και τα κτιριακά κελύφη συντάσσουν αποσπασμάτα κέντρου πόλης, προσομοιώσεις του αστικού κέντρου, τα οποία είναι ασύνδετα μεταξύ τους, διασκορπισμένα στην ύπαιθρο, χωρίς καμία δομή, χωρίς να αποτελούν σύνολο, παρουσιάζοντας όμως χαρακτηριστικά μιας νέου τύπου κεντρικότητας. Αποτελούν τις νέες εξωαστικές κεντρικότητες της πόλης.



# ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΩΣ ΚΑΤΑΛΥΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ



## ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΣΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

Έχοντας κατανοήσει ότι το μέσο αυτό δεν περιορίζεται στα στενά όρια του δικτύου και του σταθμού του αλλά επηρεάζει άμεσα τον αστικό σχεδιασμό της πόλης, και με ποιούς όρους αναπτύχθηκαν οι πόλεις τις τελευταίες τρεις δεκαετίες συνεχίζουμε στο γιατί είναι το τρένο ο καταλύτης σήμερα και όχι κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς.

Από το 1990 μέχρι και σήμερα, παρατηρείται αυξανόμενο ενδιαφέρον για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ειδικά στην Ευρώπη. Η στροφή αυτή του Αναπτυξιακού Σχεδιασμού των κρατών, αλλά και της ευρείας αντίληψης για το τρένο, μετά από μισό αιώνα παραμέλησης των σιδηροδρομικών υποδομών, αφού οι δημόσιες επενδύσεις στράφηκαν στην οδοποιία, ενισχύεται από συγκυρίες και γεγονότα όπως οι ενεργειακές κρίσεις, ο οικολογικός χαρακτήρας των σιδηροδρόμων, αλλά και τα αυξανόμενα πολύνεκρα ατυχήματα στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Επιπλέον, η χρήση υψηλής τεχνολογίας που είχε σαν αποτέλεσμα τεχνολογικές καινοτομίες στη σιδηροδρομική μηχανική, καθώς και η βελτίωση των συνθηκών στα ταξίδια με τρένο, εκλύουν όλο και περισσότερο το ευρύ κοινό.

Οι απανωτές ενεργειακές (πετρελαϊκές) κρίσεις της δεκαετίας του 1970 ήταν το πρώτο “καμπανάκι κινδύνου” για τα μέχρι τότε μεταφορικά μοντέλα που στηρίζονταν στην πετρελαιοκίνηση. Αφενός οφείλονταν στην υπερεκμετάλλευση των κοιτασμάτων στις ΗΠΑ και στις βορειοευρωπαϊκές χώρες, και αφετέρου στους πολέμους και επαναστάσεις στη Μέση Ανατολή, τις αραβικές χώρες και το Ιράν. Η άνοδος της τιμής του πετρελαίου ξεπέρασε κάθε προηγούμενο από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μετά, με τον Πόλεμο του Κόλπου, που απετέλεσε την αφορμή να συνταχθούν για πρώτη φορά ολοκληρωμένα σχέδια για την απεξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο. Τέλος, η “χαριστική βολή” ήρθε στις αρχές της δεκαετίας του 2000 με τον δεύτερο πόλεμο στο Ιράκ. Η τιμή του πετρελαίου ξεπέρασε τα 100\$ το βαρέλι, βαίνοντας διαρκώς αυξανόμενη μέχρι τις μέρες μας, προκαλώντας κρίση όχι μόνο στις μετακινήσεις, αλλά και στις αυτοκινητοβιομηχανίες, δείχνοντας κατηγορηματικά ότι η εποχή της ιδιομετακίνησης με το αυτοκίνητο, αποτελεί πια παρελθόν.

Επιπτώσεις παρατηρήθηκαν και στις αερομεταφορές όπου το κόστος πτήσης σχεδόν διπλασιάστηκε, με τις εταιρείες αερομεταφορών

να αντιμετωπίζουν το δίλλημα της χρεωκοπίας ή της αύξησης των τιμών τους. Ο σιδηρόδρομος ευεργετήθηκε από αυτή τη τροπή των γεγονότων, μιας και σε αντίθεση με τους άμεσους ανταγωνιστές του (τις αερομεταφορές και τις οδικές μετακινήσεις), προσέφερε ταξίδια σε ανταγωνιστικούς χρόνους και φθηνότερες τιμές, δεδομένου ότι δεν επηρεαζόταν από τις ανόδους της τιμής του πετρελαίου.

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη, είναι η ανάπτυξη τεχνολογίας αιχμής που επέτρεπε ταξίδια υψηλών ταχυτήτων με τραίνο, και που τους καθιστά άμεσα ανταγωνιστικούς. Τη δεκαετία του 1960 ξεκίνησαν πιλοτικά δρομολόγια στη Γαλλία (TGV), στην Ιταλία (Diretissima, τεχνολογία Pendolino) και στην Ιαπωνία (Shinkans-en), ενώ στη Γερμανία αναπτύχθηκε για πρώτη φορά η τεχνολογία των μαγνητικών τρένων (Maglev). Οι πετρελαϊκές κρίσεις που συνέπεσαν χρονικά με τις τεχνολογικές εξελίξεις στους σιδηροδρόμους, έδωσαν το έναυσμα αυτές οι –πειραματικές ακόμα- τεχνολογίες να αναπτυχθούν περαιτέρω και να ξεκινήσει συντεταγμένα η κατασκευή υποδομών σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων.

Με τις αερομεταφορές να περιορίζονται σε διεθνές επίπεδο, μιας και ο κορεσμός των αεροδρομίων έχει γίνει εμφανής, αλλά και το κόστος κατασκευής νέων αεροδρομίων να είναι απαγορευτικό, οι σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων καθίστανται ιδανικοί για εσωτερικές-εθνικές ή/και σε επίπεδο εθνικής γειτονίας επικοινωνίες. Για ταξίδια διάρκειας έως και 3 ωρών, δηλαδή μεσαίες αποστάσεις της τάξης των 180-800 χιλιομέτρων με τραίνα υψηλών ταχυτήτων, ο σιδηρόδρομος είναι άκρως ανταγωνιστικός του αεροπλάνου σε τιμή και σε άνεση. Τα πλεονεκτήματα είναι προφανή. Ταξίδι από κέντρο σε κέντρο πόλης, χώρος και άνεση ικανή για μελέτη, δουλειά, ακόμα κι επαγγελματικές συναντήσεις, καθώς και άνεση ταξιδιού ελάχιστα διακοπτόμενου σε σύγκριση με το αεροπλάνο. Με τους ουρανούς να γίνονται όλο και πιο στριμωγμένοι, και τους αυτοκινητοδρόμους όλο και πιο συμφορημένους, τα υπεραστικά και διεθνή σιδηροδρομικά ταξίδια κερδίζουν ολοένα και περισσότερο σε δημοφιλία τις κυβερνήσεις και τους ταξιδιώτες. Αν και το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν ιστορικά ο οδηγός στην ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου, υπήρξε το τελευταίο κράτος που επανήλθε στην επάνοδο των σιδηροδρόμων. Η Γαλλία, οι Κάτω Χώρες, η Ιαπωνία, ακόμα και οι ΗΠΑ, για οικολογικούς και ενεργειακούς λόγους, ξεκίνησαν να επενδύουν περισσότερο στους σιδηροδρόμους απ' ό,τι στην οδοποιία, ενώ και το Ηνωμένο Βασίλειο, διαπιστώνοντας τη συνεχιζόμενη υποβάθμιση της ποιότητας



ζωής, ιδίως στις πόλεις, λόγω του αντίκτυπου της χρήσης ΙΧ και της κατασκευής αυτοκινητοδρόμων, το 1994, μπήκε ενεργά μαζί με την υπόλοιπη Ευρώπη στην προσπάθεια επαναπροσδιορισμού κι εξορθολογισμού των δημοσίων δαπανών μεταξύ σιδηροδρομικών κι οδικών υποδομών, μερικώς και λόγω των πορισμάτων των Επιτροπών Ενέργειας και Περιβάλλοντος.

Όλα αυτά βεβαίως, δε σημαίνουν το τέλος των μετακινήσεων με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα. Το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο υπερτερούν του σιδηροδρόμου σε τομείς που δε μπορεί εξ ορισμού να καλύψει. Οι σιδηρόδρομοι επανέρχονται για τα καλά στα ζητήματα κινητικότητας και αποτελούν το συνδετικό κρίκο που έλειπε μεταξύ των αερομεταφορών και των οδικών μετακινήσεων, προσφέροντας διέξοδο σε μια σημαντική απαίτηση της σύγχρονης εποχής. Αφού για μεγάλο χρονικό διάστημα κατά τον 20ό αιώνα, όπως προαναφέρθηκε, υποτιμήθηκε ο σιδηρόδρομος, σήμερα, η Ευρώπη, οι ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο, επενδύουν κι υποστηρίζουν φιλόδοξα σχέδια ενός ενιαίου μεταφορικού συστήματος όπου συνδυάζονται οι μετακινήσεις οδικώς, σιδηροδρομικώς κι εναερίως, ως μέρος μιας καλοσχεδιασμένης και δημοσίως ρυθμιζόμενης μηχανής.

Το επιβατικό κοινό ανταποκρίθηκε θερμά στη νέα μεταφορική εναλλακτική που προσέφεραν οι σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων, με θετικά ισοζύγια και οικονομικά οφέλη για τις σιδηροδρομικές εταιρείες που διαχειρίζονταν αυτά τα δρομολόγια. Οι ευρωπαϊκές χώρες, μέσα από τις δομές πρώτα της ΕΟΚ και μετέπειτα της ΕΕ, συνέταξαν κοινό πλαίσιο σχετικά με τις μεταφορές, θέτοντας τους μεταφορικούς στόχους που έπρεπε να καλυφθούν αλλά και τα κριτήρια με τα οποία διαχωρίζονταν τα είδη σιδηροδρόμων (προαστιακοί, συμβατικοί, υψηλών ταχυτήτων, υπερυψηλών ταχυτήτων).

Η αποτυχία του κυκλοφοριακού μοντέλου που έδινε τα πάντα στο ΙΧ, οδήγησε στην καταστροφή του αστικού χώρου πολλών αμερικανικών κι ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων, χωρίς τελικά να καταφέρουν να επιλύσουν το κυκλοφοριακό, που ήταν κι ο απώτερος στόχος. Γειτονίες και συνοικίες ολόκληρες διχοτομήθηκαν, ενώ οι πόλεις τεμαχίστηκαν από τους μεγάλους οδικούς άξονες. Κόμβοι υπέργεια και μερικώς υπόγεια δημιούργησαν νεκρές ζώνες μέσα στην πόλη, καθιστώντας τον περιβάλλοντα χώρο τους ακατάλληλο για κατοίκηση και επιχειρηματικές δραστηριότητες, και οδηγώντας τον μοιραία στην υποβάθμισή του.







AVE : Το ισπανικό τρένο υψηλών ταχυτήτων του ισπανικού οργανισμού σιδηροδρόμων RENFE, βασισμένο στην γαλλική τεχνολογία τρένων TGV αναπτύσει ταχύτητες μέχρι 350 χλμ/ώρα στον τερματικό σταθμό της Μαδρίτης Chamartin. Στο βάθος φαίνονται οι πύργοι της ανάπλασης της περιοχής σε ένα High End Service Area με όνομα Cuatro Torres



Ο Δήμαρχος της Λίλλης Pierre Mauroy είχε την ιδέα να φέρει το “TGV” στο κέντρο της πόλης ώστε να λειτουργήσει ως κόμβος ενός πυρήνα παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών, εμπορίου και αναψυχής. Το αναπτυξιακό πλάνο του έργου είχε διεθνή στόχευση, με κύριο σκοπό του τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της πόλης που παράπαιε μετά την παρακμή των μεταλλουργιών και κλωστοϋφαντουργιών.

Μετά την πρόσκαιρη θεοποίηση του αυτοκινήτου τις δεκαετίες του 1950 και 1960, ακολούθησε ο σκεπτικισμός και τα διορθωτικά μέτρα ώστε να ανασταλούν οι επιβαρυντικές συνέπειες της κυκλοφορίας ΙΧ, ιδίως στα κέντρα των πόλεων. Η προσπάθεια ξεκίνησε από την Ευρώπη, με τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ολλανδία να αναπλάθουν τα ιστορικά κέντρα των πόλεων τους, ανατρέποντας την κυκλοφορία του ΙΧ μέσα σε αυτά και αποδίδοντάς τα στους πεζούς. Η προσπάθεια αυτή αποτελείτο από ένα συνολικό επανασχεδιασμό των πόλεων με ραχοκοκαλιά του το δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς και εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Σύντομα ακολούθησαν και οι Αμερικανικές πόλεις, με κατεδάφιση των υπερυψωμένων λεωφόρων στο κέντρο και στο παραλιακό μέτωπό τους (Σηάτλ, Σαν Φρανσίσκο, Νέα Υόρκη) και απόδοση των χώρων που κατελάμβαναν πάλι στους κατοίκους. Η προσπάθεια αυτή όμως δε σταμάτησε εκεί.

Ακόμα και στους νέους πόλους που αναπτύχθηκαν δίπλα στα κέντρα των πόλεων, ή ακόμα και σε προάστια τους, ο σχεδιασμός επικεντρώθηκε στη σιδηροδρομική τους διασύνδεση και στην προτεραιότητα των μέσων σταθερής τροχιάς και της κίνησης πεζή, εις βάρος του αυτοκινήτου. Οι σιδηρόδρομοι και σε αυτή την περίπτωση καθίστανται και πάλι το ιδανικό μέσο, προσφέροντας ευέλικτες τιμές σε πακέτα πολλαπλών διαδρομών, ανταποκρίσεις με άλλα μεταφορικά συστήματα στους σταθμούς τους και εγγυημένους χρόνους ταξιδιού.

## ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΩΣ ΚΑΤΑΛΥΤΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΛΛΑΓΩΝ

Το τρένο, ως μέσο, αλληλεπιδρά με την πόλη μέσα από τους κόμβους του που είναι οι σταθμοί του. Θα μιλήσουμε λοιπόν για τους σταθμούς τη σημασία και τη δυναμική τους στον αστικό χώρο.

Οι σιδηρόδρομοι έχουν ένα βασικό πλεονέκτημα: τα τρένα συνδέουν κέντρο με κέντρο πόλης. Καθώς οι πόλεις επαναπροσδιορίζονται, πολιτισμικά και κοινωνικά, το πλεονέκτημα του να ταξιδεύεις προς τον πυρήνα αντί τα άκρα των πόλεων έχει προφανή οφέλη. Τα κτήρια τα οποία κάνουν τις πόλεις αυτό που είναι, ανέκαθεν βρίσκονταν στο κέντρο. Αυτή η χωρική ποιότητα καθιστά τους σιδηροδρομικούς σταθμούς μεγάλα σημεία συνάντησης, αστικές πύλες για τα πλήθη των αφικνούμενων και αποχωρούντων επιβατών, οι οποίοι συνήθως δε μένουν για αρκετό χρόνο στους σταθμούς, ωστόσο τους βιώνουν καθώς περνάνε από εκεί. Θα μπορούσαμε να τους χαρακτηρίσουμε ως “πόλεις” μέσα στις πόλεις, με τεράστιο κι εναλασσύμενο προσωρινό πληθυσμό εν κινήσει. Εστιάζοντας στον κοινωνικό του ρόλο, ο σταθμός έχει ως έργο του τον εξανθρωπισμό της μαζικής μετακίνησης.

Ένα επιπλέον πλεονέκτημα της κεντρικής θέσης των σιδηροδρομικών σταθμών είναι ότι αποτελούν κόμβο, αν όχι αφετηρία, των αστικών και υπεραστικών μετακινήσεων μιας πόλης με άλλα μέσα μεταφοράς. Ίσως μια από τις πιο σημαντικές και τεχνικά δύσκολες εκφάνσεις της σχεδίασης ενός σιδηροδρομικού σταθμού είναι η συγκοινωνιακή του διασύνδεση με το δίκτυο μετρό, αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, συχνά κάτω από την ίδια στέγη. Ο σταθμός καθίσταται έτσι όχι απλά η αρχή ή το τέλος ενός ταξιδιού, αλλά ένας σημαντικός κόμβος μετεπιβίβασης σε άλλο μέσο, εντείνοντας ακόμη περισσότερο τον χαρακτήρα διαμπερούς κίνησης και συνεχόμενης ροής μέσα σε αυτόν.

Οι σύγχρονοι σταθμοί θυμίζουν τα αεροδρόμια σε ροή και πλήθος εξυπηρετούμενων ανθρώπων, εν αντιθέσει με αυτά όμως, είναι μέρος της αστικής ζωής, άρρηκτα δεμένοι με το πυκνό δίκτυο κεντρικών υπηρεσιών της. Είναι ταυτόχρονα και αστική πλατεία, και μέρος αυτού που θα έπρεπε να συνιστά μια ήπια μετάβαση από το δημόσιο δρόμο σε μια θέση σε ένα τρένο. Αποτελούν μία από τις πιο κεντρικές λειτουργίες της πόλης, και είναι αυτές που ολοένα και περισσότερο χάνουν το κύρος τους. Εντέλει, η κεντρική αίθουσα του μητροπολιτικού



σταθμού αντιπροσωπεύει έναν από τους τελευταίους κλειστούς δημόσιους χώρους στη σύγχρονη πόλη. Καθώς το εκκρεμές των επενδύσεων επιστρέφει στους σιδηροδρόμους, οι σταθμοί καθίστανται ξανά μέρος της αστικής ζωής, με την ποιότητα της εξωτερικής του αρχιτεκτονικής και το μεγαλείο των εσωτερικών τους χώρων να αλλάζουν την οπτική για τις πόλεις, όπως και στο παρελθόν.

Οι σταθμοί αποτελούν συλλογικά κέντρα κοινωνικής και οικονομικής αλληλεπίδρασης. Σε μεγαλύτερη κλίμακα, οι σιδηρόδρομοι εξυπηρετούν και ταυτόχρονα διαμορφώνουν τις κοινότητες όπου υπάρχουν. Η εξωστρεφής ανάπτυξη των προαστιακών σιδηροδρομών οδήγησε στην ανάπτυξη ακμαίων προαστίων σε πολλές πόλεις, στις αρχές του προηγούμενου αιώνα, μέσα σε μόλις λίγα χρόνια. Ακόμη και σήμερα, η κατασκευή νέων σιδηροδρόμων, πολλών βασισμένων στο light rail, διαμορφώνει τις νέες κοινότητες κι επαναπροσδιορίζει τις παλαιότερες. Οι σιδηρόδρομοι έχουν οδηγήσει σε ακμή τα άκρα των πόλεων, κατά το παρελθόν, και ως γενεσιουργοί της οικονομικής δραστηριότητας, μπορούν να κάνουν πολλά για την αναγέννηση αστικών συνοικιών εν υπνώσει, σήμερα. Οι σιδηρόδρομοι αντιπροσωπεύουν μια καλύτερη μεσο-μακροπρόθεσμη επένδυση, ιδίως σε τεχνολογικά ανεπτυγμένες και πυκνοδομημένες περιοχές, όπως η Ευρώπη, οι ακτές της Άπω Ανατολής και η Ανατολική και Δυτική Ακτή των ΗΠΑ. Ο σχεδιασμός βιώσιμων πόλεων, άλλωστε, δεν είναι ένα ζήτημα διαμόρφωσης όμορφων εικόνων αλλά μια στρατηγική οργάνωσης λειτουργικών κι αποτελεσματικών δικτύων. Η κινητικότητα δεν αποτελεί πολυτέλεια στη σύγχρονη εποχή, αλλά προϋπόθεση οικονομικής ανάπτυξης. Άλλωστε, είναι πλέον κοινά αποδεκτό ότι η κινητικότητα προσώπων και αγαθών είναι απαραίτητη για την εθνική ευημερία, και οι πολιτικές των εθνικών κυβερνήσεων στις ανεπτυγμένες κοινωνίες δείχνουν ακριβώς αυτό.

Ένα από τα μεγαλύτερα οφέλη των σιδηροδρόμων είναι ότι οι σταθμοί ως κομβικά σημεία όπου συναντιέται το δίκτυο με τις πόλεις, προσφέρονται ως πυκνωτές δραστηριοτήτων γύρω τους. Οι πολιτικές αρχές, αλλά και η μεταμοντέρνα πολεοδομική θεωρία, αναγνώρισαν ότι η αλληλεπίδραση των δύο κόσμων, του σιδηροδρομικού δικτύου και του αστικού ιστού, δίνει μια ξεχωριστή σημασία τόσο στο χαρακτήρα των σταθμών, όσο και στην αστική ζωή. Πολλοί μητροπολιτικοί σταθμοί είναι απαραίτητα στοιχεία της ζωής και της κουλτούρας της πόλης. Οι παλιοί σιδηροδρομικοί σταθμοί σχηματίζουν όμορφες



τοιχοποιίες καθ' ύψος εξωτερικά και μεγαλειώδεις σπηλαιώδεις χώρους εσωτερικά, ενώ οι νεώτεροι εκφράζουν με τον φουτουριστικό σχεδιασμό τους και τη χρήση υλικών και μέσων αιχμής τη τεχνολογική πρόοδο και τις δυνατότητες της ψηφιακής εποχής στην οποία ζούμε. Η επιρροή των σταθμών στον αστικό χώρο έχει ευεργετικές συνέπειες για τον περίγυρό τους, είτε κάνουμε λόγο για ανοικτούς δημόσιους χώρους, είτε εννοούμε καταστήματα και επιχειρήσεις. Οι μεταλλαγές του χώρου γύρω από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς λαμβάνουν υπόψη τους τον χαρακτήρα πυκνωτή που έχουν οι σταθμοί, περιλαμβάνοντας συνήθως και τον περίγυρο των σταθμών. Η πιο συνήθης παρέμβαση είναι η δημιουργία ενός αστικού προθαλάμου του σταθμού, με τη μορφή δημόσιας ανοικτής πλατείας. Οι πλατείες αυτές δίνουν την πρώτη γεύση αστικής ζωής στον ταξιδιώτη που μόλις κατέφθασε στην πόλη, ενώ λειτουργούν ως ενδιάμεσος μεταβατικός χώρος μεταξύ σταθμού και αστικού ιστού. Επιπλέον, έρχονται σε παραλληλισμό με την κεντρική αίθουσα του σταθμού, που είναι ένα είδος δημόσιας στεγασμένης πλατείας, καθιστώντας την πρόσοψη του σταθμού μια ενδιάμεση πύλη που σηματοδοτεί τη μετάβαση από τον ένα δημόσιο χώρο, αυτόν της αστικής πλατείας, στον άλλον, δηλαδή αυτόν της κλειστής πλατείας –της κεντρικής αίθουσας του σταθμού. Η συνεχόμενη ροή ανθρώπων εγγυάται τη ζωντάνια και την ασφάλεια σε αυτές τις αστικές πλατείες, οι οποίες μπορούν να ειπωθούν ως προεκτάσεις του σταθμού.



Ο σιδηροδρομικός σταθμός “Delicias-Zaragoza” .


Βεβαίως οι επεμβάσεις στον αστικό περίγυρο των σταθμών σπανίως περιορίζονται απλά και μόνο στη δημιουργία μιας αστικής πλατείας. Ιδίως από τότε που τους σταθμούς διαχειρίζονται συμπράξεις ιδιωτικών και δημοσίων φορέων, οι επεμβάσεις συνήθως περιλαμβάνουν ολική ανάπλαση των γύρω περιοχών του σταθμού. Όπου αυτό είναι δυνατό, συνήθως σε εκτάσεις που κατελάμβαναν πρώην σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις που έχουν μεταφερθεί σε άλλες τοποθεσίες, όπως μηχανοστάσια, πλέον χωροθετούνται συνοδευτικές χρήσεις γραφείων, ξενοδοχείων και καταστημάτων, ακόμη και συνεδριακά κέντρα και κατοικίες. Στις περιπτώσεις εκείνες όπου δεν υπάρχει διαθέσιμη έκταση, αναπλάθονται τα γύρω υπάρχοντα κτήρια, στεγάζοντας πολλές από τις προαναφερθείσες χρήσεις στα κελύφη τους. Στους πολυλειτουργικούς αυτούς πυρήνες δίνεται πάντα προτεραιότητα στο ποδήλατο και την κίνηση πεζή, εξυπηρετώντας πρωτίστως τους επιβάτες των τρένων. Οι χρήσεις αυτές εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα των σταθμών, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν το συνηθέστερο τρόπο απόσβεσης του κόστους της συνολικής ανάπλασης. Ενώ οφείλουν την επισκεψιμότητα και τη ζωντάνια τους στους σταθμούς, η λειτουργία τους και η χρήση τους μπορεί να είναι άσχετη με τη χρήση του σταθμού καθεαυτού, καθιστώντας τες ημιαυτόνομες χρηστικά υπάρξεις στα πέριξ του σταθμού, πλην όμως ουσιαστικά εξαρτώμενες από αυτόν.

Τα οφέλη των σιδηροδρομικών σταθμών δεν αγγίζουν μόνο κεντρικές περιοχές των πόλεων. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί των προαστιακών σταθμών, συχνά αποτελούν και τα κέντρα των προαστίων αυτών. Η ανάπλαση, ή ακόμα και η δημιουργία, προαστιακών γραμμών και σταθμών, έχει χρησιμοποιηθεί πολλές φορές για την αναζωογόνηση προαστίων εν υπνώσει, τα οποία χαρακτηρίζονταν από μονολειτουργικότητα και προβλήματα συγκοινωνιακής διασύνδεσης. Οι προαστιακοί σταθμοί όχι μόνον ανακουφίζουν συγκοινωνιακά αυτά τα προάστια, αλλά αποτελούν τοπικούς πυκνωτές της προαστιακής ζωής κι εμπορικής δραστηριότητας, συγκεντρώνοντας γύρω τους πλήθος δραστηριοτήτων και καθιστώντας τους κέντρα.

Η πολυλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών σταθμών, αλλά και ο σύνθετος χαρακτήρας τους ως κτηριακά συγκροτήματα, έχει αναγνωρισθεί παγκοσμίως ότι αποτελεί επιτυχημένη συνταγή για την εύρυθμη λειτουργία των πόλεων. Στη σύγχρονη εποχή, αυτά τα χαρακτηριστικά μπορούν να αναζωογονήσουν και να επαναπροσδιορίσουν τις πόλεις και τα προάστια τους, αποτελώντας εγγύηση υψηλού ποιότητας αρχιτεκτονικού αποτελέσματος, παράλληλα με εύρυθμους και ζωντανούς αστικούς χώρους.





An aerial architectural rendering of a city layout. The image shows a dense urban grid with various building footprints in shades of grey and brown. A prominent feature is a central railway corridor, depicted with multiple tracks and a station area, running diagonally from the bottom left towards the top right. The surrounding urban blocks are interspersed with green spaces, including parks and tree-lined streets. The overall scene is presented in a top-down perspective, highlighting the spatial organization and infrastructure of the city.

**Η ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ  
ΤΟΥ ΝΕΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ  
ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ  
ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΙΣ  
ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟΝ  
ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ**



## ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ “ΧΩΡΙΚΩΝ ΠΥΚΝΩΤΩΝ”

Ο αστικός και ο περιαστικός χώρος βρίσκεται σε μεταβατική κατάσταση. Εναλλάσσεται με την πάροδο του χρόνου αλλά και μέσα στο ίδιο το 24ωρο σαν να είναι “κέντρο διερχομένων”. Κινητικότητα μονίμου πληθυσμού, μετανάστες, επισκέπτες, αστικοί νομάδες, διαφοροποιούν τη χρήση και τα ωράρια της πόλης και του δημοσίου χώρου. Το φυσικό περιβάλλον υποχωρεί και σιγά σιγά εξαφανίζεται, ενώ το ανθρωπογενές γίνεται ολοένα και πιο απρόσωπο δίχως στοιχεία αναγνωρισιμότητας. Αν εξαιρέσει κανείς τα ιστορικά κέντρα των πόλεων όπου συναντάται ένας αυθεντικός και παραδοσιακός χαρακτήρας που δίνει την εικόνα ενός αναντίρρητου συνόλου με δημιουργική και ιστορική συνέχεια, η σύγχρονη πόλη είναι απροσδιόριστη, νέα, γεννηθείσα εκ του μη όντος, απρόσωπη, και διαρκώς επεκτεινόμενη. Τα κτήρια τοπόσημα του παρελθόντος, εμβληματικά συγκροτήματα που μαρτυρούν την ιστορία και τον χαρακτήρα της πόλης, έρχονται να πλαισιωθούν από νέα σύγχρονα μνημεία της αρχιτεκτονικής.

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες έχουν γίνει αισθητές οι επιπτώσεις της οικονομικής παγκοσμιοποίησης των τελών του 20ού αιώνα στο αστικό “πεδίο”. Παράγοντες όπως η γεωγραφική θέση και οι υποδομές εν γένει, που κάποτε επηρέαζαν σημαντικά την επιλογή του τόπου εγκατάστασης νέων επιχειρήσεων, εμφανίζονται σήμερα να έχουν μικρότερη σημασία. Η ικανότητα του κεφαλαίου και των επιχειρήσεων να μετακινούνται ελεύθερα από τόπο σε τόπο και να μετεγκαθίστανται, έχει μετατρέψει όλες τις πόλεις, με εξαίρεση τις παγκοσμιοπόλεις, σε εναλλακτικές θέσεις τοποθέτησης κεφαλαίου και εγκατάστασης επιχειρήσεων.

Σε μια προσπάθεια προσέλκυσης του κεφαλαίου, του εργατικού δυναμικού, και της ισχύος που αυτά προσφέρουν, οι πόλεις ανταγωνίζονται η μία την άλλη. Στο νέο αυτό περιβάλλον ανταγωνισμού, που ολοένα και εντείνεται, οι πόλεις επιλέγουν να ανανεώσουν την οικονομική ελκυστικότητά τους, με μειωμένους φόρους και να βελτιώσουν την ποιότητα του αστικού τους χώρου. Καταλύτης όλου αυτού του ανταγωνισμού αποτελούν οι παροχές μεταφορικών υποδομών υψηλής ποιότητας και συνδεσιμότητας με το παγκοσμιοποιημένο δίκτυο. Ειδικά όσον αφορά τη βελτίωση του αστικού χώρου, οι συνήθειες πρακτικές είναι η ανάπτυξη υπερτοπικών

πόλων, ή αλλιώς πυκνωτών, μεταφορικού, πολιτιστικού, ψυχαγωγικού και δημιουργικού ενδιαφέροντος, και η αναβάθμιση της εικόνας της πόλης μέσω μετασχηματισμών του τοπίου και αναπλάσεων του.

Σε αυτό το πλαίσιο, κατά τη τελευταία δεκαπενταετία, οι μεταμοντέρνες αστικές κοινωνίες γίνονται μάρτυρες αλληλεξαρτώμενων χωροκοινωνικών φαινομένων που οφείλονται στις μεγάλες αλλαγές που έχουν συντελεστεί στις οικονομίες των πόλεων. Αυτά τα φαινόμενα αναλύονται σε:

- A) Ταχεία αλλαγή των αστικών πολιτικών και συστημάτων διακυβέρνησης, από τις παραδοσιακές δομές σε νέα ριζοσπαστικά μοντέλα επιχειρηματικής διακυβέρνησης, αναπτύσσοντας τις πόλεις με τη βελτίωση της ποιότητας του χώρου, και όχι την επέκτασή της.
- B) Μεγέθυνση των νέων αστικών οικονομιών με την κυριαρχία των τομέων πολιτισμού, αναψυχής και πληροφόρησης.
- Γ) Ανάπτυξη και διασύνδεση όλων των υποδομών σε αστικό, περιαστικό, προαστιακό και διεθνικό επίπεδο.
- Δ) Εμφάνιση νέων τύπων αστικής ανάπτυξης και αναζωογόνησης του αστικού χώρου, με μεικτές χρήσεις πολιτισμού, ψυχαγωγίας και εμπορικές δραστηριότητες, διασυνδεδεμένες με μεταφορικά δίκτυα αιχμής.
- E) Αναβάθμιση της εικόνας της πόλης με σκοπό την ενίσχυση της ταυτότητάς της, και την προώθησή της ως προϊόν προς κατανάλωση και "πώληση" προς τον χρήστη. Αυτό επιτυγχάνεται με τη δημιουργία μοναδικών αστικών τοπίων και διαδραστικών θυλάκων επιχειρηματικού, πολιτιστικού και εμπορικού ενδιαφέροντος, που διέπονται από νέες μορφολογίες και παροχές τεχνολογιών αιχμής.

Με έμφαση το τελευταίο, βλέπουμε ότι οι πόλεις επενδύουν στις δημιουργικές νησίδες ως πυκνωτές δραστηριοτήτων και ενδιαφέροντος, ώστε να τονίσουν τα τοπικά τους χαρακτηριστικά και να αναβαθμίσουν τη θέση τους στα πλαίσια του παγκόσμιου ανταγωνισμού με τις άλλες πόλεις. Οι νέοι αυτοί πυκνωτές αποτελούν σημαίνοντα επίκεντρα των πόλεων και του αστικού χώρου. Στη νέα μεταβιομηχανική πόλη, αυτοί οι διαδραστικοί θυλάκες τοποθετούνται σε άμεσο συσχετισμό με τους μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους, δημιουργώντας χωρικά δίκτυα μέσα στις πόλεις, εκμεταλλευόμενοι τις ευκολίες της συγκοινωνιακής διασύνδεσης, αλλά και επαναπροσδιορίζοντας τις κεντρικότητες του αστικού χώρου ή δημιουργώντας νέες εκεί που δεν υπήρχαν.

Η δημιουργία των πυκνωτών αυτών προωθείται και ενισχύεται από τους φορείς των πόλεων μέσω μεγάλων έργων ανάπλασης που στοχεύουν στη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης, εξουσίας και ανάπτυξης. Τα τοπία αυτά χαρακτηρίζονται από μείξη καινοτόμου σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Οι σημαίνοντες αυτοί θύλακες λειτουργούν ως πυκνωτές της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, συγκεντρώνοντας τις παραγωγικές δραστηριότητες αιχμής κι επανακαθορίζοντας τα χαρακτηριστικά της νέα κατανάλωσης και της νέας μετακίνησης.

Η γένεση του φαινομένου των πολιτιστικών πυκνωτών πηγαίνει πίσω στη δεκαετία του 1980, και τις πρώτες προσπάθειες ανάπλασης υποβαθμισμένων αστικών περιοχών εν υπνώσει με βιομηχανικό παρελθόν. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες χρησιμοποιήθηκαν ως καταλύτης για την αστική αναγέννηση των υποβαθμισμένων κεντρικών περιοχών. Αυτοί οι πρώιμοι πολιτιστικοί πυκνωτές σύντομα πλαισιώθηκαν από ψυχαγωγικές και εμπορικές δραστηριότητες. Σημαντική, ήταν προφανώς και η κεντρική τους θέση, καθώς και η άρτια συγκοινωνιακή τους διασύνδεση.

Η ενίσχυση του φαινομένου των πολιτιστικών πυκνωτών από τη δεκαετία του 1990 και μετά, συνοδεύεται από μεγαλόπνοα σχέδια που περιλαμβάνουν επιχειρηματικά, συνεδριακά και ξενοδοχειακά κέντρα, σε συνδυασμό με τις προαναφερθείσες χρήσεις πολιτισμού, ψυχαγωγίας και εμπορίου. Στην προσπάθειά τους να κερδίσουν το παιχνίδι των εντυπώσεων και τον ανταγωνισμό με τις άλλες πόλεις, τα μεγαλόπνοα αυτά έργα εντάχθηκαν συνήθως στα πλαίσια μεγάλων διεθνών εκδηλώσεων (mega events). Έτσι, αρκετές πόλεις (Βαρκελώνη, Σεβίλλη, Λισαβόνα), εκμεταλλευόμενες αυτή την ευκαιρία ταυτόχρονης διεθνούς προβολής και αναβάθμισης του δημόσιου χώρου τους, απέκτησαν μια δεύτερη γενιά πυκνωτών.

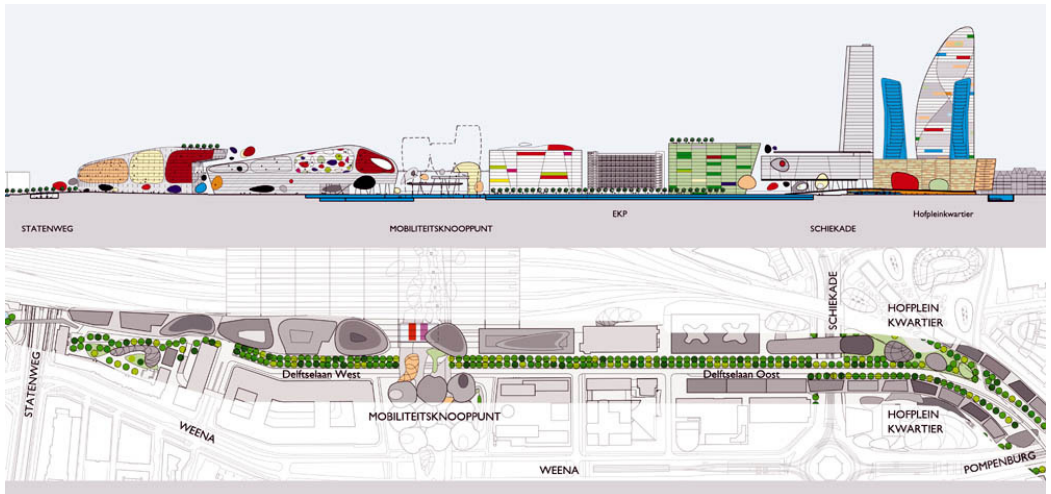
Παράλληλα με αυτούς τους πολυλειτουργικούς πυκνωτές με έμφαση στον πολιτισμό και την αναψυχή, τη δεκαετία του 1990 ενισχύθηκε και εντατικοποιήθηκε το φαινόμενο των αμιγώς επιχειρηματικών πυκνωτών, δημιουργώντας ένα διεθνές πρότυπο στη σχέση μεταξύ αστικής οικονομικής ανάπτυξης και αστικού τοπίου. Οι μητροπόλεις και οι μεγάλες πόλεις, στην προσπάθειά τους να διατηρήσουν ή/και να αναβαθμίσουν τη θέση τους στο παγκόσμιο αστικό δίκτυο, συνειδητά προγραμματίζουν και σχεδιάζουν συμβολικά επίκεντρα



Πρόταση για την ανάπλαση της περιοχής του κέντρου της Βαρσοβίας σε ένα High End Service Area για την βόρειο-ανατολική Ευρώπη

παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας σχετικής με τις νέες αστικές οικονομικές δραστηριότητες, όπως τα χρηματοπιστωτικά, τα τραπεζικά, και τα ενεργειακά. Τα νέα αυτά επιχειρηματικά συγκροτήματα επικοινωνούν και προβάλλονται χάρη στα μέσα της πληροφορικής και πληροφοριακής επανάστασης της νέας εποχής, ενώ εξυπηρετούνται από μεταφορικά συστήματα αιχμής. Όλα αυτά, μέσα σε νέους και τολμηρούς χώρους επιμελημένους από starchitects και μεγάλα αρχιτεκτονικά γραφεία, λειτουργούν ως σύγχρονο μανιφέστο των πόλεων και δήλωση του στίγματός τους.

Τέλος, σε αντίθεση με τα μοντερνιστικά περιφερειακά τοπικά κέντρα των προαστιακών γειτονιών, πλέον παρατηρείται η τάση να χωροθετούνται αστικές οικονομικές δραστηριότητες κατά μήκος των συγκοινωνιακών δικτύων, και κυρίως στους κόμβους τους, δημιουργώντας γραμμικούς πυκνωτές χιλιομέτρων. Η ύπαρξη και μόνο των συγκοινωνιακών υποδομών αιχμής (κλειστοί αυτοκινητόδρομοι, προαστιακοί και υψηλών ταχυτήτων σιδηρόδρομοι) που εξυπηρετούν τις περιαστικές αυτές περιοχές, αποτελούν επαρκές κίνητρο για την εγκατάσταση του κεφαλαίου και του εργατικού δυναμικού και τη δημιουργία υπερτοπικών πυκνωτών. Στους περιαστικούς πυκνωτές κυριαρχεί το εμπόριο, οι υπηρεσίες, οι αθλητικές εγκαταστάσεις, καθώς και οι εγκαταστάσεις μαζικής ψυχαγωγίας. Πολλές φορές, δε λείπει από αυτά τα τεράστια



Πρόταση για την ανάπλαση της περιοχής γύρω από το σταθμό Rotterdam Central

συγκροτήματα και η μαζική οργανωμένη κατοικία. Οι περιαστικοί αυτοί πυκνωτές είναι όχι μόνο σημαντικοί για τη ζωντάνια των προαστίων, αλλά είναι χώροι που προσελκύουν εκατομμύρια κόσμου (συχνά και από άλλες χώρες ως τουρίστες) και έσοδα που αντιστοιχούν σε μικρές πόλεις.

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι σε αυτά τα πλαίσια λειτουργίας και εξέλιξης των πόλεων, ο αστικός χώρος πλέον κυριαρχείται από πυκνωτές διαφορετικών χρήσεων και παροχών, αλλά με πολλές ομοιότητες ως προς τη σημασία τους, για ολόκληρο τον αστικό χώρο στον οποίο αναφέρονται. Καθορίζουν την πόλη και την χώρα την οποία εξυπηρετούν και “εκπροσωπούν”, μέσω της οικονομικής τους ευμάρειας, της θαρραλέας τους αρχιτεκτονικής έκφρασης, και της εύκολης προσβασιμότητας και πληροφόρησης σε αυτούς. Ιδίως το τελευταίο, δηλαδή η άμεση και εύκολη πρόσβαση αλλά και η πληροφόρηση σχετικά με τα τεκταινόμενα εκεί, δίνει έναν δημόσιο και ευρύτερο χαρακτήρα στους πυκνωτές, καθιστώντας τους αποσπάσματα κέντρου πόλης. Αυτές οι πόλεις μέσα στην πόλη, επανακαθορίζουν τον αστικό χώρο, και εξαιτίας αυτής ακριβώς της διασύνδεσης που έχουν μεταξύ τους, με το υπόλοιπο της πόλης, αλλά και με άλλες πόλεις, αποτελούν τη σύγχρονη ραχοκοκαλιά τους.





## **Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ “ΧΩΡΙΚΩΝ ΠΥΚΝΩΣΕΩΝ”**

Η δημιουργία των πυκνωτών αυτών προωθείται και ενισχύεται από τους φορείς των πόλεων μέσω μεγάλων έργων ανάπλασης που στοχεύουν στη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης, εξουσίας και ανάπτυξης. Τα τοπία αυτά χαρακτηρίζονται από μείξη καινοτόμου σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Οι σημαίνοντες αυτοί θύλακες λειτουργούν ως πυκνωτές της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, συγκεντρώνοντας τις παραγωγικές δραστηριότητες αιχμής κι επανακαθορίζοντας τα χαρακτηριστικά της νέα κατανάλωσης και της νέας μετακίνησης.

Με την επάνοδο του σιδηροδρόμου, με τα τρένα υψηλών ταχυτήτων, στα μεταφορικά δεδομένα, οι πόλεις επαναπροσδιορίζουν το χαρακτήρα των σταθμών ώστε να επιτελούν νέο ρόλο στα πεπραγμένα τους. Η αξία και τα οφέλη των σταθμών για τις πόλεις, αλλά και το ποικίλο έργο που μπορούν να προσφέρουν χάρη στο χαρακτήρα τους, έχουν επανεκτιμηθεί, και έχει αναδειχθεί σε προσοδοφόρα κίνηση –τόσο σε κεφάλαιο όσο και σε προβολή- η ανάπλαση των σιδηροδρομικών εκτάσεων και των σιδηροδρομικών σταθμών.

Βεβαίως, δεν έχει αλλάξει μόνο το μοντέλο διακυβέρνησης των πόλεων και ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα πολεοδομικά ζητήματα, αλλά έχει αλλάξει και το ίδιο το μοντέλο με το οποίο γίνεται η διαχείριση των σιδηροδρόμων. Οι φορείς σχεδιασμού των νέων σταθμών λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, συνδυάζοντας χρηματοδότηση τόσο από δημόσιους και πολιτειακούς φορείς, όσο και από ιδιωτικές επιχειρήσεις, συχνά πολυεθνικές. Η μείξη αυτή των δημόσιων φορέων που εκπροσωπούν τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες των πόλεων και των πολιτών, συνυπάρχουν στους νέους σταθμούς με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που επιζητούν βιωσιμότητα και κερδοφορία μέσω των επενδύσεών τους.

Στις περισσότερες πόλεις που υπήρχε ήδη σιδηροδρομική υποδομή, παρατηρείται αναδόμηση του κελύφους των σταθμών. Στην πραγματικότητα πρόκειται για επανασχεδιασμό του κελύφους τους, έτσι ώστε με τη νέα τους μορφή, οι σταθμοί να εξελιχθούν από κόμβοι σε πολυλειτουργικά κέντρα, επιτυγχάνοντας μια ισχυρότερη συμβολική παρουσία στην πόλη και αναλαμβάνοντας καταλυτική δράση στην

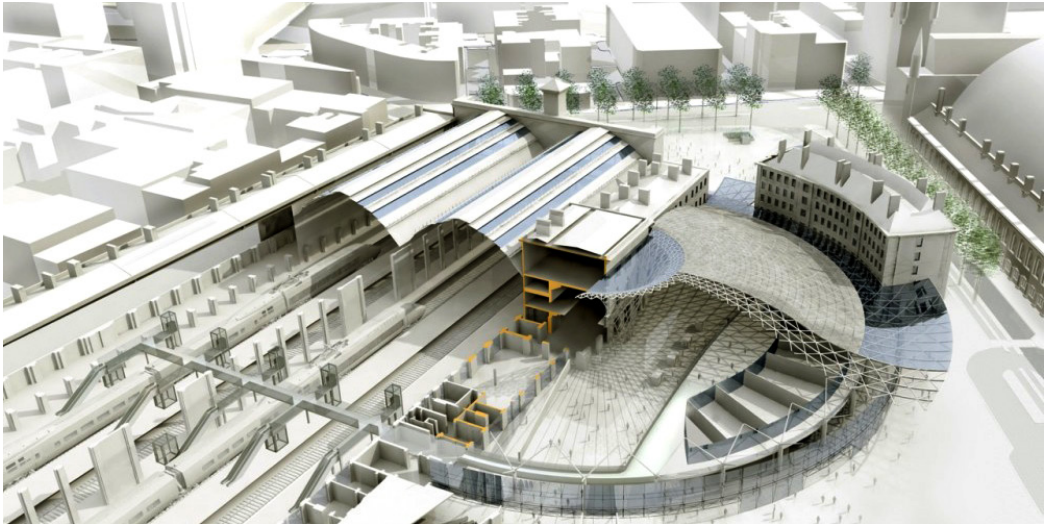


Η πρόταση των John McAslan και συνεργατών για το “King’s Cross” στο Λονδίνο, ήπια, φιλική στο χρήστη και ρεαλιστική σαν κόστος και υλοποίηση. Το μεγαλύτερο μέρος της κατασκευάστηκε για το Mega-event των Ολυμπιακών αγώνων του 2012.

κατεύθυνση της αναβάθμισης του ευρύτερου αστικού περιβάλλοντος.

Η δεύτερη περίπτωση, και πιο σημαντική ως προς το αντικείμενο αυτής της ερευνητικής εργασίας, είναι αυτή των σταθμών τρένων υψηλών ταχυτήτων, κυρίως λόγω έλλειψης χώρου κοντά ή μέσα στα κέντρα των πόλεων, παρατηρείται και η επιλογή κατασκευής νέων σταθμών εκεί όπου πριν δεν υπήρχαν. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η ύπαρξη της παροχής σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, εγγυάται την απόδοση του εγχειρήματος. Η ευχέρεια χώρου προσφέρεται επιπροσθέτως, για πλήθος δραστηριοτήτων, καθιστώντας το σταθμό το κεντρικό και σημαντικότερο κτήριο ενός τεράστιου πολυλειτουργικού συγκροτήματος. Ενός συγκροτήματος που οφείλει μεν την ύπαρξή του στο σταθμό, λειτουργώντας συμπληρωματικά ως προς αυτόν, αλλά με τη σειρά του καθορίζει και δημιουργεί τον χαρακτήρα του.

Η τάση αυτή, δηλαδή να αναπτύσσονται ολόκληρα συγκροτήματα εμπορίου, ξενοδοχείων και γραφείων γύρω από τους σταθμούς, είναι αρκετά πρόσφατη, εμφανίστηκε τη δεκαετία του 90'. Ακόμα και όταν



Οι περισσότεροι σταθμοί στο κέντρο του Λονδίνου είναι κατασκευασμένοι το 19ο αιώνα. Ο "King's Cross Station" δεν αποτελεί την εξαίρεση. Σε αυτό το σχέδιο των John McAslan και συνεργατών που υλοποιείται αυτή τη στιγμή, επιχειρείται η επέκταση του σταθμού με δημιουργία εμπορικών χρήσεων.

δεν κατασκευάζονται νέα εμπορικά κέντρα ή συγκροτήματα γραφείων εκ του μηδενός, συχνά οι σιδηροδρομικές αναπλάσεις σε αυτές τις περιπτώσεις περιλαμβάνουν την αναδόμηση και την αλλαγή χρήσης στα υπάρχοντα κτήρια του αστικού ιστού γύρω από τους σταθμούς. Άλλες φορές πάλι, αυτό γίνεται από μόνο του, υπό τις επιταγές της ελεύθερης αγοράς, μιας και αυτές οι χρήσεις έχει παρατηρηθεί ότι ωφελούνται από την ύπαρξη των σιδηροδρομικών υποδομών, την διαρκή και συνεχόμενη επιβατική κίνηση, καθώς και το χαρακτήρα τοποσήμου των σταθμών

Τα πράγματα ασφαλώς δεν είναι πάντα "αθώα" ως προς τις προθέσεις των σιδηροδρομικών αναπλάσεων, μιας και κύριος στόχος των εμπλεκόμενων ιδιωτικών φορέων είναι η ικανοποιητική κερδοφορία και η απόδοση του επενδύμενου κεφαλαίου. Από τη μία η πρόθεση τέτοιων κινήσεων είναι η δημιουργία ενός πλούσιου σε εκδοχές και πολυλειτουργικού σύγχρονου περιβάλλοντος ζωής, τουλάχιστον για το σημείο εκείνο της πόλης που επηρεάζει ο σταθμός, και από την άλλη είναι η επιχειρηματική ευκαιρία και ασφάλεια που προσφέρει η

συμπληρωματικότητα μεταξύ μεταφορικού έργου και επιχειρηματικής κίνησης και νέων διαφορετικών χρήσεων που ενσωματώνονται και περιβάλλουν τους σταθμούς.

Η εισαγωγή μιας νέας αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής γλώσσας βοηθάει στον ορισμό και στο συμβολισμό των αναπλασμένων αυτών σιδηροδρομικών εκτάσεων, δεδομένου ότι τόσο ο σταθμός, όσο και οι εκτάσεις που τον περιβάλλουν, αποτελούν τμήματα του δημόσιου χώρου και της πόλης.

Χάρη στο χαρακτήρα του, αλλά και τις δραστηριότητες με τις οποίες είναι συνυφασμένος ο σταθμός, αποτελεί έναν πυκνωτή της πόλης. Έτσι, είναι αρκετά ενδιαφέρον να παρατηρηθεί το σε τι έχει εξελιχθεί ο σταθμός με τις γύρω του αναπλάσεις σήμερα, αλλά και τη νέα του κοινωνική διάσταση, το πώς οι πολίτες προσλαμβάνουν αυτό το περιβάλλον, κατά πόσο οικειοποιούνται το νέο χώρο που προκύπτει μετά τις αναπλάσεις, καθώς και κατά πόσο το τελικό αποτέλεσμα ανταποκρίνεται στις προσδοκίες όλων των εμπλεκομένων (και μη) φορέων.

Είναι φανερό πως αυτό το νέο μέσο και δίκτυο έρχεται να παίξει ένα κυρίαρχο αλλά και περιέργο ρόλο συνάμα στις ευρωπαϊκές πόλεις. Από τη μια έρχεται να ενώσει όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις αλλά από την άλλη αποτελεί ένα μεγάλο οικονομικό-πολιτικό εργαλείο το οποίο αλλάζει τις ισορροπίες. Η εγκαθίδρυση των τρένων υψηλών ταχυτήτων λειτούργησε καταλυτικά για την πολεοδομική και οικονομική εξέλιξη των περιοχών γύρω από τους σταθμούς καθώς και για την εκκίνηση των προγραμματών αναπλάσεων αυτών των περιοχών. Έτσι ο ερχομός του νέου τρένου στην Ευρώπη πυροδότησε τις φιλοδοξίες και ένα νέο ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων και την εισαγωγή τους σε ένα διεθνή διαγωνισμό οικονομική ανάπτυξης, γοήτρου, αίγλης και προβολής αντίστοιχο με αυτό της διεξαγωγής των ολυμπιακών αγώνων. Δεδομένου του μεγάλου και άμεσου ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων, με την παγκοσμιοποίηση, υπάρχουν δύο κατηγορίες οικουμενοπόλεων, που όλως παραδόξως λειτουργούν με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, προσδοκώντας τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, με τη διαφορά τους να είναι πάνω στη βάση της λειτουργίας της ανάπτυξης σε σχέση με το κέντρο της πόλης, και με την πόλη γενικότερα.

Η μια κατηγορία είναι αυτή των μητροπόλεων, οι οποίες

εκμεταλλεούμενες τους σιδηροδρομικούς σταθμούς υψηλών ταχυτήτων, προχωράνε σε μεγάλες αναπλάσεις των περιοχών γύρω από τους σταθμούς, σε μια προσπάθεια να αλλάξουν τον χαρακτήρα αυτών των περιοχών σε ένα μεγάλο διεθνικό επιχειρηματικό κέντρο. Αυτές οι αναπλάσεις έχουν άμεση σχέση και αλληλεπίδραση με το κέντρο της πόλης, σε χωρικό επίπεδο, σε επίπεδο χρήσεων και σε επίπεδο ολικού σχεδιασμού και οργάνωσης. Λειτουργούν ετεροβαρικά υποβοηθητικά και συμπληρωματικά ως προς το κέντρο της πόλης.

Η δεύτερη κατηγορία είναι αυτή πόλεων, οι οποίες εκμεταλλεούμενες και αυτές του σταθμούς-πυκνωτές, προσπαθούν να ανελιχθούν στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό είτε αναπλάθοντας πάλι τις γύρω περιοχές των σταθμών, είτε δημιουργώντας εξολοκλήρου νέες περιοχές. Είναι οι λεγόμενες High End Service περιοχές, αναπλάσεις, οι οποίες λίγη σχέση έχουν με το κέντρο της πόλης, και με την πόλη γενικότερα. Πρόκειται για ξεχωριστές οντότητες, οι οποίες έχουν όλα τα χαρακτηριστικά μια παγκοσμιοποιημένης περιοχής, και θα μπορούσαν να βρίσκονται ολόδια σε οποιαδήποτε παγκοσμιοπόλη, δεν εξαρτώνται από τα γενικά χαρακτηριστικά της πόλης, όσο από τα χαρακτηριστικά παγκοσμιοποίησης που την κατατάσσουν ψηλά στον παγκόσμιο χάρτη του ανταγωνισμού των πόλεων.

Στόχος όλων των επενδύσεων είναι η δημιουργία μιας μητροπολιτικής περιοχής διεθνούς κύρους, η οποία με τη σειρά της θα αποτελέσει το μέσο ώστε η πόλη να εδραιωθεί στο παγκόσμιο δίκτυο των "οικουμενοπόλεων". Ο προσδιορισμός μιας πόλης, ως οικουμενοπόλη, δεν χαρακτηρίζει τίποτε άλλο παρά την ύπαρξη διεθνοποιημένων οικονομικών δραστηριοτήτων σε αντίστοιχα επιχειρηματικά κέντρα. Τέτοια επιχειρηματικά κέντρα είναι απαραίτητα για μια πόλη καθώς αποφέρουν μεγάλη οικονομική ανάπτυξη. Δεν είναι εύκολο να βρεθούν κοντά στο κέντρο της πόλης (διότι χρειάζονται μεγάλες εκτάσεις, πολλές συνδέσεις), δημιουργώντας τις προϋποθέσεις εγκατάστασης μιας διεθνούς εταιρίας και λειτουργίας της μέσα σε μια πόλη.

Μέσα σε αυτό το γενικότερο πρόβλημα βλέπουμε ότι πολλές από τις πόλεις δεν μπορούν να παρέχουν την ποιότητα και την μητροπολιτική ατμόσφαιρα για τέτοιες παγκόσμιες εταιρίες και οργανισμούς, πράγμα που μετράει πολύ για την εικόνα τους. Είναι γεγονός ότι η ποιότητα του πολεοδομικού περιβάλλοντος, δηλαδή η ποιότητα του αρχιτεκτονικού

και πολεοδομικού σχεδιασμού και η ποιότητα των δημόσιων χώρων μπορούν να αποφέρουν τόσο σημαντικά οφέλη σε αυτό τον παγκόσμιο ανταγωνισμό ώστε θα λέγαμε ότι μπορούν να κερδίσουν ή να χάσουν τη μάχη.

Το μεγαλύτερο στοιχείο για τη διατήρηση των ισορροπιών στις αναπλάσεις, είναι η εξασφάλιση του κοινωνικού και δημόσιου χαρακτήρα τους, παράλληλα με την οικονομική βιωσιμότητα και κερδοφορία τους. Η εμπειρία του παρελθόντος έχει δείξει ότι αν κάποιος από τα δύο εκλείπει ή υπερτερεί ασφυκτικά έναντι του άλλου, τα αποτελέσματα είναι καταστρεπτικά.





# ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

CENTRE COMMERCIAL  
EURALILLE

GO SPORT  
GO SPORT

TOURCOING  
GAND  
ROUBAIX  
VILLENUEVE - ASCO  
LILLE - FIVES  
P EURALILLE  
Dépose Minute

REMISE  
EN FORME  
CURES  
DU  
MIEUX - ETRE



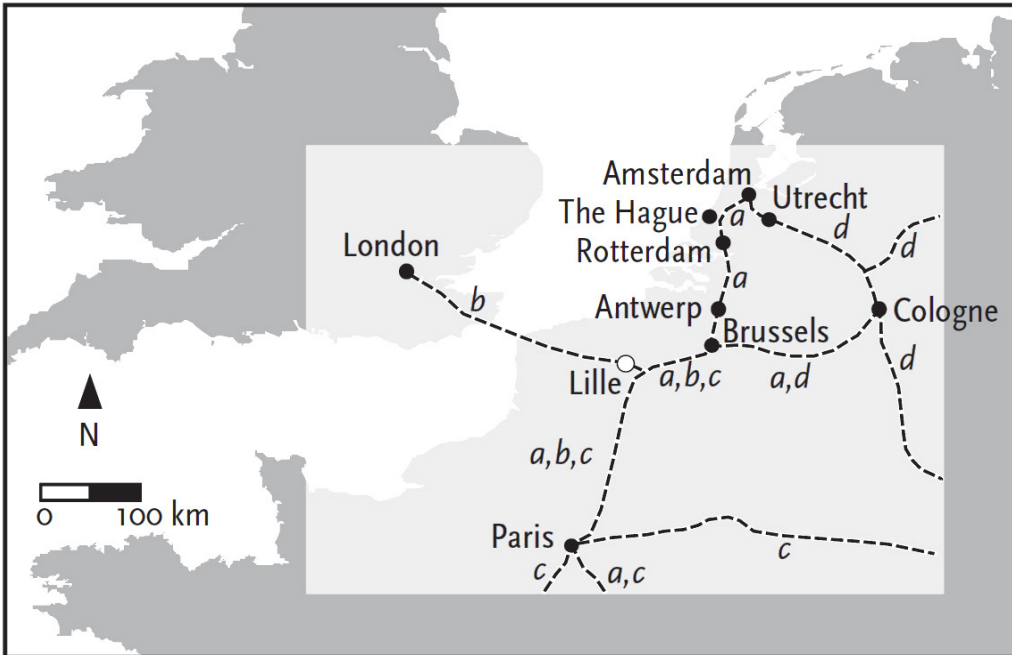
## EURALILLE

Η “Euralille” ξεκίνησε να κτίζεται στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και αποτελεί ένα από τα πλέον φιλόδοξα, αλλά και αμφιλεγόμενα, προγράμματα αστικού σχεδιασμού στην Ευρώπη. Η βιομηχανική παρακμή είχε αρχίσει εδώ και πολύ καιρό και στην πόλη ψάχνανε τρόπους για να τη μεταλλάξουν σε μια οικονομία υπηρεσιών. Ήταν ιδέα του τότε δημάρχου Pierre Mauroy, ο σταθμός να κατασκευαστεί σε απόσταση αναίτησης από το κέντρο της πόλης, σε αντίθεση με τα αρχικά σχέδια, ούτως ώστε να λειτουργεί συμπληρωματικά με το παραδοσιακό κέντρο της Λιλ και να αποτελέσει ένα ευρωπαϊκό επιχειρηματικό κέντρο, ένα πυρήνα υπερσύγχρονων και καινοτόμων υπηρεσιών, επιχειρήσεων, εμπορίου και αναψυχής, σχεδιασμένο να αποδίδει τα μέγιστα οικονομικά οφέλη στην πόλη, αναβαθμίζοντας τη ριζικά. Η υλοποίησή της συνδέεται με επιλογές αναπτυξιακού χαρακτήρα για τη Λιλ και την ευρύτερη περιοχή της –επιλογές με ισχυρά πολιτικά ερείσματα. Στα πλαίσια αυτών των επιλογών εντάχθηκε κι η απόφαση για σύνδεση της Λιλ με το “TGV” (σύνδεση Παρισιού-Λονδίνου-Βρυξελλών), οπότε η αναγκαιότητα ενός νέου σταθμού ήταν επιτακτική. Η ανάγκη αυτή όμως, συνοδεύτηκε κι από κατασκευή ενός τεράστιου συγκροτήματος μεικτών χρήσεων μαζικού εμπορίου, εξειδικευμένων υπηρεσιών και κατοικίας. Η έκταση στην οποία αναπτύχθηκε το συγκρότημα είναι δημόσια κι αυτό διευκόλυνε τις αποφάσεις για αστική παρέμβαση και τις διαδικασίες για την υλοποίηση του προγράμματος.

Εκείνη η χρονική περίοδος ήταν η εποχή των αναπλάσεων στη Γαλλία, όπως η βιβλιοθήκη του Μιτεράν, η μεγάλη αψίδα στην La defense, και η πυραμίδα του Λούβρου. Παρόλο το πνεύμα της εποχής, η υλοποίηση του προγράμματος της Eurallille ήταν αμφίβολη. Ακόμα και ο επικεφαλής αρχιτέκτονας και πολεοδομικός σχεδιαστής του προγράμματος Rem Koolhaas είχε αρχικά τις αμφιβολίες του, όπως αναφέρει ο ίδιος στο βιβλίο του για το έργο, και την επιρροή που θα είχε το TGV σε αυτό. Βασική παράμετρος του όλου εγχειρήματος ήταν η ανάπτυξη να είναι τόσο μεγάλη όσο και ανεξάρτητη με ένα διεθνή χαρακτήρα θα λέγαμε παγκόσμιου ή έστω ευρωπαϊκού βελγικού, ούτως ώστε να μην καταλήξει ως ένας δορυφόρος του Παρισιού.

Σημαντικό εδώ είναι να ληφθούν υπόψη οι επιλογές που επικράτησαν για την αναθέμανση της τοπικής οικονομίας και της ευρύτερης





*a: Thalys (including seasonal services), b: Eurostar, c: TGV, d: ICE*

περιοχής, καθώς και οι στρατηγικές κινήσεις που έγιναν με εξαιρετική ευελιξία για να καταστεί η ίδια περιφέρεια έδρα ενός νέου μητροπολιτικού κέντρου ευρύτατης ακτινοβολίας στο κέντρο της Ευρώπης. Χάρη στη διασύνδεσή της με τα τρένα υψηλών ταχυτήτων, η πόλη της Λίλ έγινε πλέον το κέντρο μιας μητρόπολης 70 εκατομμυρίων ανθρώπων. Καθώς η κατασκευή του σταθμού προχωρούσε, η έμφαση των αναπτυξιακών έργων πέρασε από τη δημιουργία ενός διεθνούς μεταφορικού κόμβου στην ανάπτυξη μια τοποθεσίας ικανής να αποτελέσει μαγνήτη νέων αστικών δραστηριοτήτων. Η στρατηγική ανάπτυξης της "Euralille" ως ενός "grand projet", το οποίο θα αποτελούσε το νέο επιχειρηματικό κέντρο της Ευρώπης, βασιζόταν στην πεποίθηση ότι επρόκειτο για την κατάλληλη περίπτωση ώστε να επανενεργοποιήσει την οικονομία της περιοχής.

Το σχέδιο γενικής διάταξης του Rem Koolhaas περιλαμβάνει

τη διακλάδωση της νέας γραμμής του "TGV" από την παλιά σιδηροδρομική γραμμή "Lille-Flandres", δημιουργώντας έτσι ένα μεγάλο τριγωνικό χώρο εκεί όπου κάποτε πρώην εγκαταστάσεις του στρατού, μεταξύ του σταθμού "Lille-Flandres" και της περιφερειακής οδού της πόλης, προσέφεραν ελάχιστη αίσθηση άνεσης ή συνοχής του αστικού ιστού. Η ανακατασκευή του υπάρχοντος οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου ήταν ακριβή, ωστόσο το κόστος των εργασιών ήταν ισχυρά επιδοτούμενο μιας και η πόλη μαστιζόταν από τη ραγδαία παρακμή των κλωστοϋφαντουργιών και των βιομηχανιών μεταλλευμάτων. Παρά το γεγονός ότι η κατασκευή σιδηροδρόμου, η αστική ανάπτυξη και η εμπορική αξιοποίηση φαίνονταν αρχικά ως απίθανοι στην επίτευξη στόχοι, η μεγάλη καμπάνια του Δημάρχου της πόλης και πρώην Πρωθυπουργού Pierre Mauroy, είχαν σαν αποτέλεσμα ένα έργο που απετέλεσε παράδειγμα προς μίμηση για άλλες πόλεις.

Στο σχέδιο γενικής διάταξης που εκπονήθηκε από τον Rem Koolhaas, ο σταθμός του "TGV" (γνωστός ως "Lille-Europe") είναι μέρος μια μαζικής αστικής ανάπτυξης, που επίσης περιλαμβάνει, εκτός από ένα τεράστιο εμπορικό κέντρο και πύργους γραφείων, ένα διεθνές εκθεσιακό κέντρο (γνωστό ως "Lille Grand Palais") και μια αίθουσα συνεδριάσεων 6000 θέσεων, 700 διαμερίσματα, 3 ξενοδοχεία, φοιτητικά καταλύματα και 10 εκτάρια πράσινων χώρων. Ο σταθμός του TGV υπήρξε αδιαμφισβήτητο ο καταλύτης για ένα από τα μεγαλύτερα έργα αστικής ανάπτυξης και αναβίωσης του ύστερου 20ου αιώνα. Με εκτιμώμενη κίνηση 30 εκατομμυρίων επιβατών το χρόνο από το σταθμό, υπήρξε η ευκαιρία να δημιουργηθεί ένα νέο κομμάτι της πόλης στο κατώφλι της.

Ο νέος σταθμός "Lille-Europe" (Jean-Marie Duthi-leul) τοποθετείται κάτω από το έδαφος με δημόσιες εισόδους από άνωθεν. Αυτή η τοποθέτηση, βασική για λόγους μείωσης της ηχορρύπανσης, προσφέρει μια μεγαλειώδη κατηφορική είσοδο στο κυρίως μέρος του σταθμού. Παρά την υποβάθμιση των γραμμών, ο νέος σταθμός του "TGV" δεν είναι υπόσκαφος αλλά εμφανής. Σηματοδοτείται στον αστικό ιστό από μία δημόσια πλατεία εμπροσθόν του, ένα μεγάλης λεπτομέρειας θόλο πάνω από τις πλατφόρμες, κι ένα ζευγάρι πύργων γραφείων ακριβώς πάνω από το σταθμό. Κατά σωστό τρόπο δίνεται η μερίδα του λέοντος στο σταθμό, και σε επίπεδο χώρων αλλά και σε επίπεδο λειτουργικότητας.



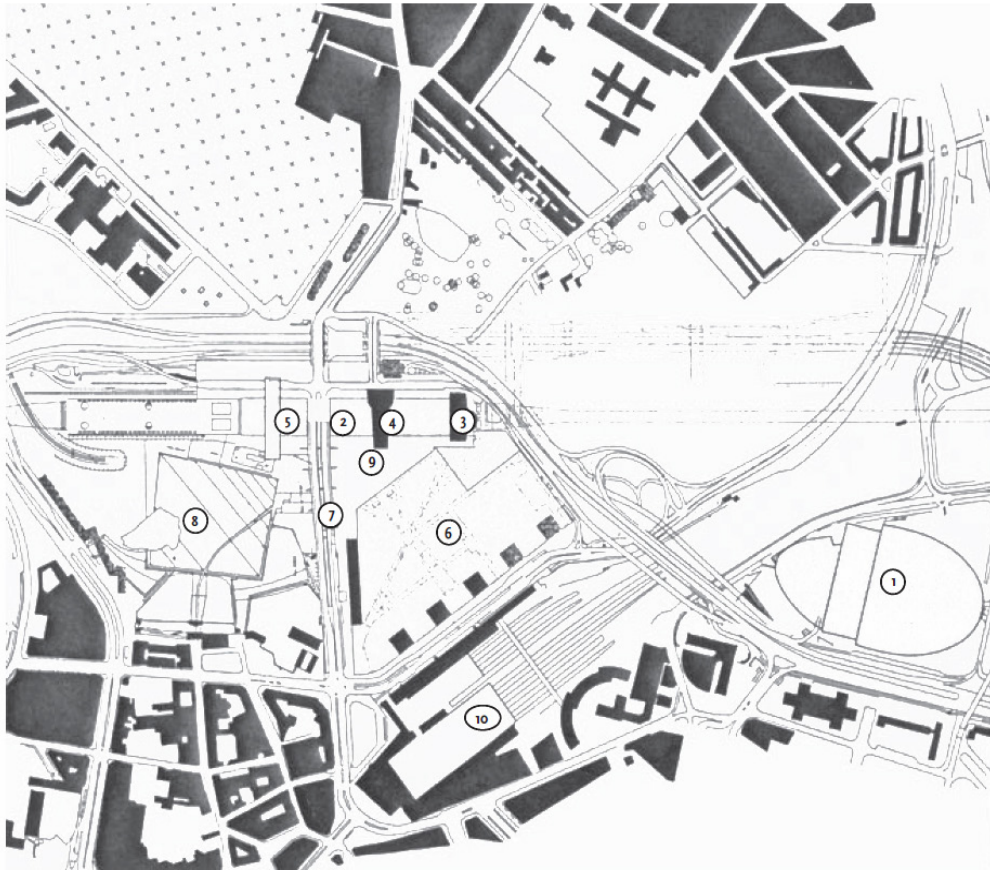






Το αρχικό πλάνο της "EuraLille" περιελάμβανε 3 μέρη: τη "Cité des affaires", που αποτελείται από το σταθμό "Lille-Europe" με τους πύργους του "World Trade Center" και της "Crédit Lyonnais" από πάνω του, το "EuraLille Center", ανάμεσα στους δύο σταθμούς, που περιελάμβανε γραφεία, διαμερίσματα, ένα εμπορικό κέντρο, ξενοδοχεία και άλλες χρήσεις, καθώς και το συνεδριακό κέντρο "Grand Palais". Άλλα μικρότερα έργα προστέθηκαν σταδιακά μετέπειτα, εμπλουτίζοντας το αρχικό έργο, αν και λόγω της κτηματοοικονομικής κρίσης των μέσων της δεκαετίας του 1990, ο όγκος των γραφείων στη "Cité des affaires" είχε μείνει πίσω σε σχέση με το πρόγραμμα, με μόλις τους 2 αρχικούς πύργους. Τελικά, το 2010 ολοκληρώθηκε ο προγραμματισμένος γραμμικός άξονας πύργων γραφείων, στη δεύτερη φάση του έργου, την "EuraLille 2".





- |                         |                          |                            |
|-------------------------|--------------------------|----------------------------|
| 1. Lille Grand Palais   | 5. hotel (not yet built) | 9. Place F. Mitterrand     |
| 2. Lille Europe Station | 6. Euralille Center      | 10. Lille Flandres Station |
| 3. Tour Lille Europe    | 7. Le Corbusier viaduct  |                            |
| 4. Tour Crédit Lyonnais | 8. park                  |                            |

Source: Koolhaas *et al.* (1996)

Παρακείμενο στο σταθμό βρίσκεται ένα μεγάλο τριγωνικό τριώροφο εμπορικό κέντρο 140 καταστημάτων (Jean Nouvel) μέσα από το οποίο μία ομάδα πύργων διαφορετικών χρήσεων (κατοικίες, γραφεία, συνεδριακοί χώροι, ξενοδοχεία) ξεπηδούν σε εμφανώς μοντέρνο στυλ. Ένας μεγάλος και φουτουριστικός θόλος εκτείνεται πάνω από το σύνολο, δρώντας ως ενοποιητικό στοιχείο των μερών και δίνοντας μια σκηνογραφική αίσθηση. Η περιφέρεια του συγκροτήματος είναι

ντυμένη με διαφανή υαλοστάσια, επιτρέποντας τις δραστηριότητες να είναι εμφανείς, ιδίως τη νύχτα. Η οπτική διαπερατότητα είναι μεγαλύτερη στους δημόσιους κτηριακούς συντελεστές, όπως ο σταθμός, και μικρότερη όπου οι εσωτερικές δραστηριότητες μπορούν να προβληθούν σε οθόνη (όπως στην αίθουσα συνεδριάσεων).

Από τη μία πλευρά του συγκροτήματος βρίσκεται το νέο πάρκο της πόλης, ενώ από την άλλη, ο υπερυψωμένος οδικός άξονας που οδηγεί στο συνεδριακό κέντρο. Σε θέματα αστικού σχεδιασμού, ο σταθμός είναι καλά ενταγμένος ως προς τον αστικό ιστό, ενώ από οικονομικής και κοινωνικής απόψεως και οι δύο επωφελούνται από τη μεταξύ τους συνύπαρξη. Οι διαδρομές μέσα από το συγκρότημα καθορίζονται από τη μορφή και το φως, ενώ οι κλίμακες των κατασκευών ποικίλλουν ώστε να αντικατοπτρίζεται η βαρύτητα των κομβικών κοινόχρηστων σημείων.

Για να κρίνει κανείς αντικειμενικά τον αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό χαρακτήρα της παρέμβασης, δεν αρκεί μόνο η μορφολογική ανάλυση των κτηρίων, η ανάλυση της ποιότητας του χώρου και η δημιουργία των συσχετισμών λειτουργίας. Επιβάλλεται να κατανοήσει κανείς το νέο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο και το νέο συντακτικό του χώρου, τα οποία εισάγει το αναπτυσσόμενο αυτό έργο, και πώς έρχονται σε ευθεία αντίστιξη με το υφιστάμενο δομημένο περιβάλλον της Λίλ.

Η "Euralille" συλλήφθηκε περισσότερο ως μέρος ενός διεθνούς ροϊκού χώρου, παρά ως μία επέκταση της Λίλ. Το έργο οφείλει τη μορφή που έχει στην άποψη του Rem Koolhaas σχετικά με την πόλη, η οποία δε βασίζεται τόσο στην ιστορία της, αλλά σε ένα γενικευμένο φονξιοναλισμό με σύγχρονη έκφραση. Δύο θεματικές ενότητες είναι εμφανείς στο σχέδιο: η πυκνότητα και η πολλαπλότητα των διαφορετικών χρήσεων στους ουρανοξύστες, και ο άκρως εμπορευματοποιημένος χώρος του πολυκαταστήματος αγορών και του συνεδριακού χώρου. Απαντώντας στους Γάλλους επικριτές του, ο Rem Koolhaas είπε ότι οι κριτικές γύρω από την "Euralille" ως τόπου είναι αστήρικτες "αφού πρόκειται για ένα μη-τόπο", καθώς και ότι η φημολογούμενη "ασχήμια" του έργου είναι άσχετη με το διακύβευμα, το οποίο "είναι η επίτευξη των λειτουργικών στόχων". Πάντως, μπορεί κανείς εύκολα να βρει ομορφιές στο σχεδιασμό της "Euralille", ο οποίος ξεφεύγει από την πεπατημένη.

Παρά τον αρχικό σκεπτικισμό, η επίδραση της "Euralille" στην αστική οικονομία της Λιλ έχει γενικά χαρακτηριστεί ως θετική. Επιπλέον, το έργο έχει σημαντική συμβολική αξία, συνεισφέροντας πολύ στην εικόνα και στην αυτοεπιβεβαίωση της Λιλ ως σύγχρονης πόλης, καθώς και στην θέση της ως εμπορικού και τουριστικού προορισμού. Η επιρροή του εγχειρήματος στην τόνωση της οικονομίας της πόλης θεωρήθηκε πολύ μεγάλη. Η Eurallile έχει μεγάλη συμβολική αξία, φτιάχνοντας μια διεθνή εικόνα για την Λιλ ως μια σύγχρονη πόλη. Επίσης τονώθηκε και η εικόνα του κέντρου της πόλης αφού η Eurallile λειτουργεί συμπληρωματικά με το κέντρο και όχι ανταγωνιστικά προς αυτό.

Το στοίχημα ήταν η έλευση της υψηλών ταχυτήτων γραμμής, σε συνδυασμό με τα έργα ανάπτυξης στο σταθμό, να καταστούν καταλυτικοί παράγοντες για την αστική αναβίωση μέσω εισροής ιδιωτικών κεφαλαίων. Παρά το γεγονός ότι το ενδιαφέρον εστιάστηκε στη τοπική ανάπτυξη εντός και γύρω της "Euralille", υπό την πίεση των υπολοίπων τοπικών αυτοδιοικήσεων της μητροπολιτικής περιοχής της Λιλ, η κοινοπραξία που ανέλαβε την κατασκευή και διαχείριση του έργου πήρε χαρακτηριστικά ενός ισορροπημένου αναπτυξιακού φορέα. Έτσι, καθώς το έργο της "Euralille" προχωρούσε, η προσοχή εστιάστηκε στο πως οι υπόλοιπες περιοχές στην περιφέρειά του, θα καρπώνονταν τα οφέλη της ύπαρξής του. Η συμμετοχή των περιφερειακών δήμων, αλλά και ο συνολικός αναπτυξιακός σχεδιασμός, παράλληλα με τον πυκνωτή-"Euralille", κατόρθωσε να μετριάσει και να εκμηδενίσει τις αρχικές αντιδράσεις.

Συνολικά, μπορούμε να πούμε ότι η "Euralille" αποτελεί το αντίστοιχο των παριζιάνικων "grands projets". Παρά τις όποιες αδυναμίες της, αντιπροσωπεύει μια επιτυχημένη προσπάθεια ένταξης ενός σύγχρονου έργου σε έναν ιστορικό ιστό, ενώ αποτελεί παράδειγμα σωστής συνεργασίας μεταξύ επενδυτών, αρχιτεκτόνων και διαχειριστών, υπό την καθοδήγηση της τοπικής ηγεσίας. Εντέλει, το πραγματικά εντυπωσιακό είναι ότι η "EuraLille" κατάφερε να αναζωογονήσει μια παλιά πόλη που βίωνε τον (οικονομικό) θάνατό της.

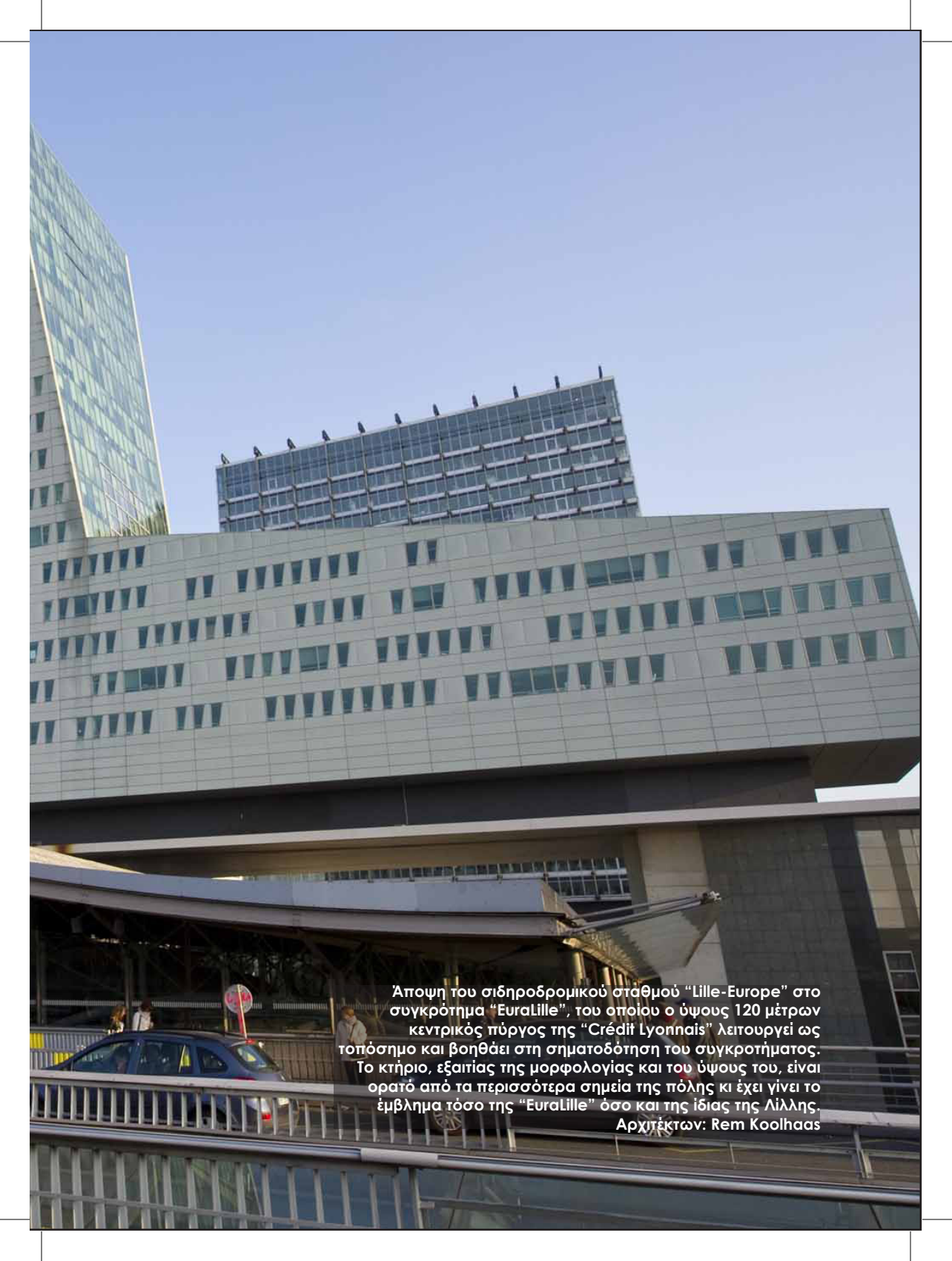




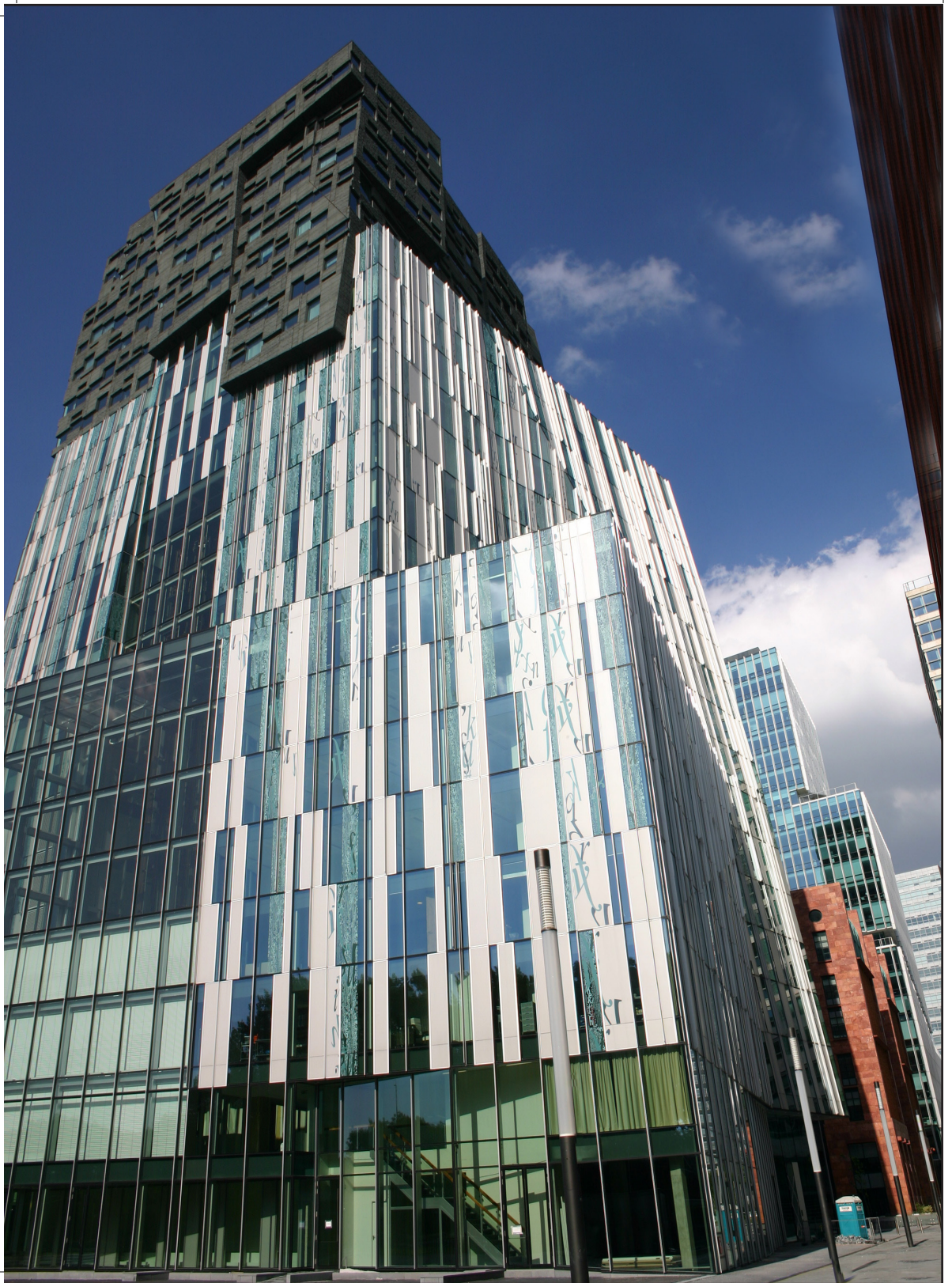
Ο Jean Nouvel ήταν υπεύθυνος για το σχεδιασμό του τμήματος εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων γνωστού ως "Centre EurLille", ενώ άλλοι διάσημοι αρχιτέκτονες σχεδίασαν άλλες χρήσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη συνθετότητα και τον πλούτο, έναντι της πεπατημένης τάξης και ομοιομορφίας που προωθείτο σε συμβατικά έργα ανάπτυξης.







Άποψη του σιδηροδρομικού σταθμού “Lille-Europe” στο συγκρότημα “EuraLille”, του οποίου ο ύψους 120 μέτρων κεντρικός πύργος της “Crédit Lyonnais” λειτουργεί ως τοπόσημο και βοηθάει στη σηματοδότηση του συγκροτήματος. Το κτήριο, εξαιτίας της μορφολογίας και του ύψους του, είναι ορατό από τα περισσότερα σημεία της πόλης κι έχει γίνει το έμβλημα τόσο της “EuraLille” όσο και της ίδιας της Λίλλης.  
Αρχιτέκτων: Rem Koolhaas



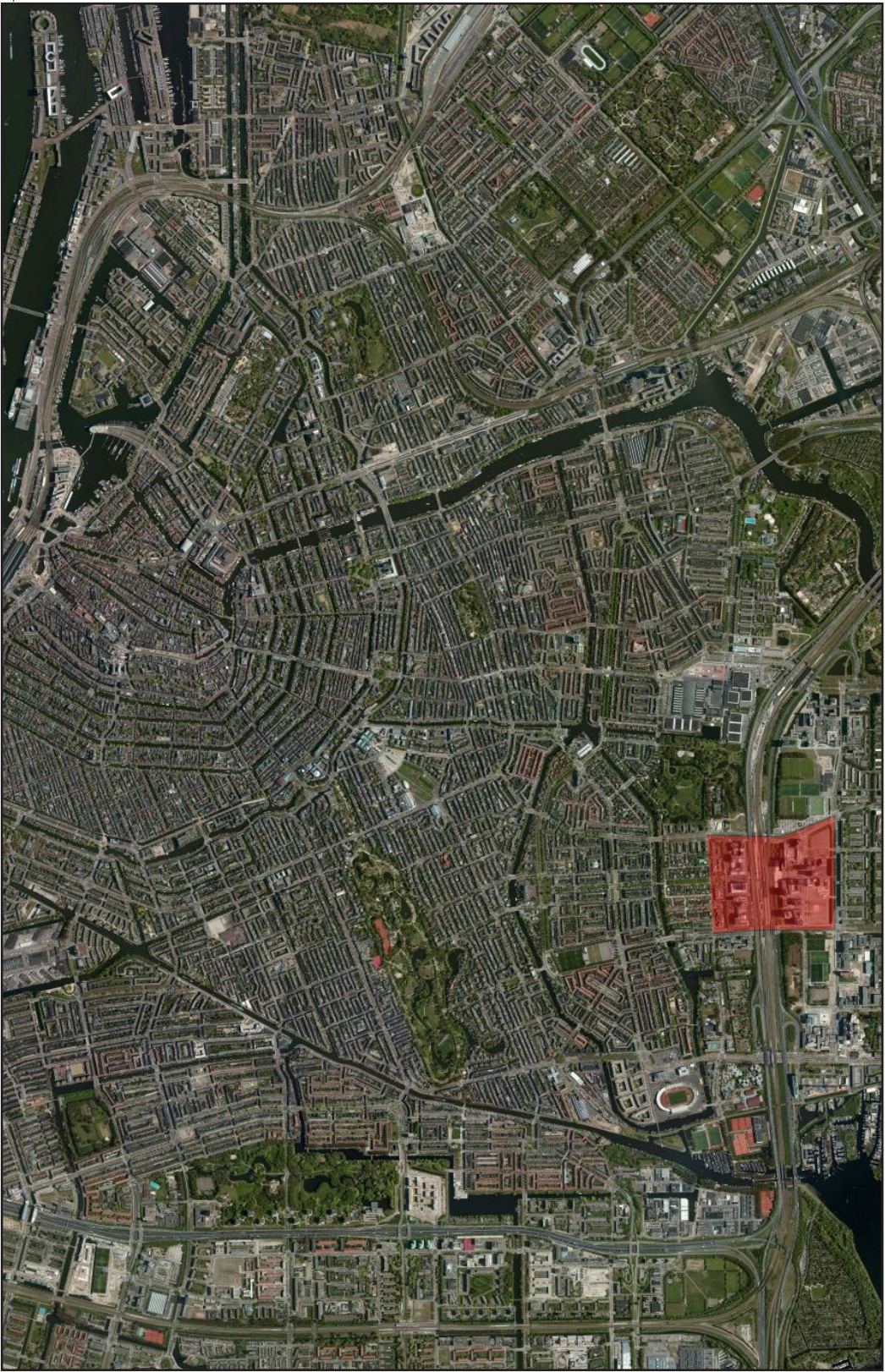


## THE AMSTERDAM ZUIDAS

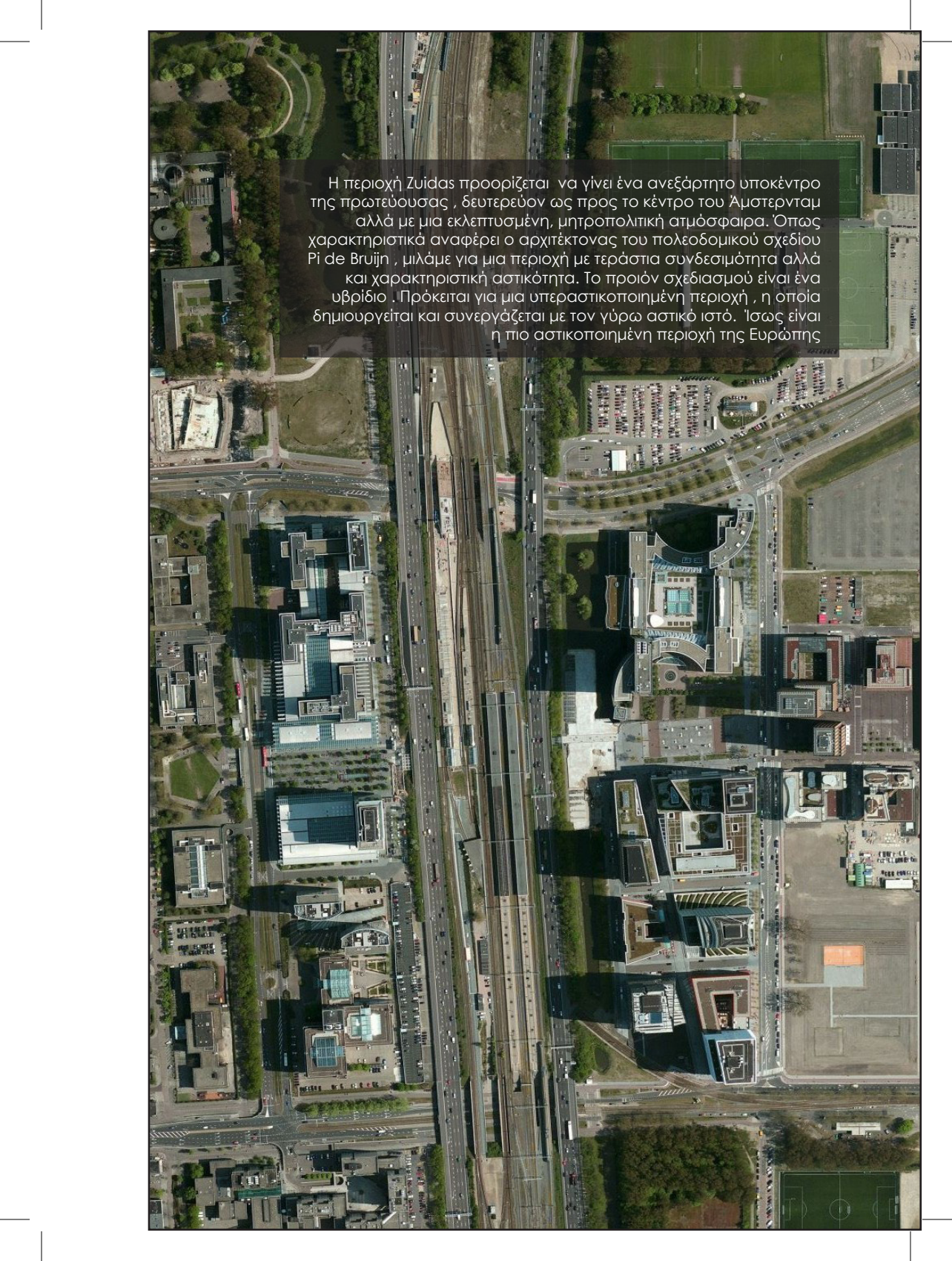
Η μεταπολεμική ανοικοδόμηση της οικονομίας του Άμστερνταμ οδήγησε σε μια βιομηχανοποίηση της πόλης τις δεκαετίες του 40' και του 50'. Η ανησυχία που υπήρχε τότε και συνεχώς αυξανόταν ήταν ότι το Άμστερνταμ δεν ήταν και ούτε ποτέ θα γινόταν μια πραγματικά βιομηχανική πόλη. Οπότε σταδιακά και συνειδητά άρχισε να γίνεται προσπάθεια για ενίσχυση του τομέα των υπηρεσιών, δηλαδή να ενισχύσουν τον ήδη μεγάλο οικονομικό και τραπεζικό τομέα που υπήρχε στην πόλη. Εκείνη την εποχή όλες αυτές οι οικονομικές, τραπεζικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες χωρούσαν στο κέντρο της πόλης. Αλλά η ανάπτυξη και η εδραίωση του τραπεζικού τομέα και άλλων επιχειρήσεων και υπηρεσιών οδήγησε σε μια τεράστια ζήτηση για κτίρια γραφείων, κτίρια που πλέον δεν μπορούσε να φιλοξενήσει το μικρής κλίμακας κέντρο της πόλης. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή μεγάλων μοντέρνων κτιρίων σε αυτή την περιοχή, καθώς και η κατασκευή μεγαλύτερων και φαρδύτερων δρόμων να βελτιωμένη πρόσβαση στο κέντρο, δημιουργήσε μεγάλες αντιδράσεις και διαδηλώσεις τις δεκαετίες του 60' και του 70'. Σιγά σιγά οι τοπικές αρχές άρχισαν να συνειδητοποιούν ότι το ιστορικό κέντρο θα πρέπει να προστατευθεί και να μείνει ως έχει, ενώ οι νέοι χώροι που θα πρέπει να βρεθούν εξαρχής δεν θα μπορούσαν να είναι στο κέντρο λόγω του τεράστιου χώρου που χρειάζονται και της μεγάλης και εύκολης προσβασιμότητας. Έκτοτε τα πρώτα κτίρια γραφείων το 1970 χτίστηκαν στις περιοχές Amstelveen και Buitenveldert.

Μετά από ένα διάστημα κορεσμού στα κτίρια γραφείων στο κέντρο του Άμστερνταμ, οι τοπικές αρχές συνειδητοποίησαν ότι η πόλη χρειαζόταν μια περιοχή υψηλής ποιότητας γραφείων. Η αρχική ιδέα ήταν να γίνει ανάπτυξη των επιχωματώσεων του ποταμού IJ μια περιοχή κοντά στον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό. Ήταν δεδομένο ότι οποιαδήποτε τέτοια περιοχή θα έπρεπε να ήταν, αν όχι μέσα, κοντά στο κέντρο. Η ανάπτυξη της περιοχής θα ήταν βασισμένη σε σχέδια που είχε κάνει ο Rem Koolhaas το 1991 (την ίδια εποχή σχεδίασε παράλληλα και τη Eurallille). Παρόλο που στο έργο αυτό είχαν σπαταληθεί πολύς χρόνος και προσπάθεια, οι κεφαλαιούχοι ιδιώτες που θα χρηματοδοτούσαν το εγχείρημα προτιμούσαν κάποια περιοχή κοντά στον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο του Άμστερνταμ. Την δεκαετία του 80' μεγάλης κλίμακας κτίρια γραφείων είχαν χτιστεί στο νότιο Άμστερνταμ και Sloterdijk, περιοχές με πρόσβαση σε τρένο και αυτοκινητόδρομο.

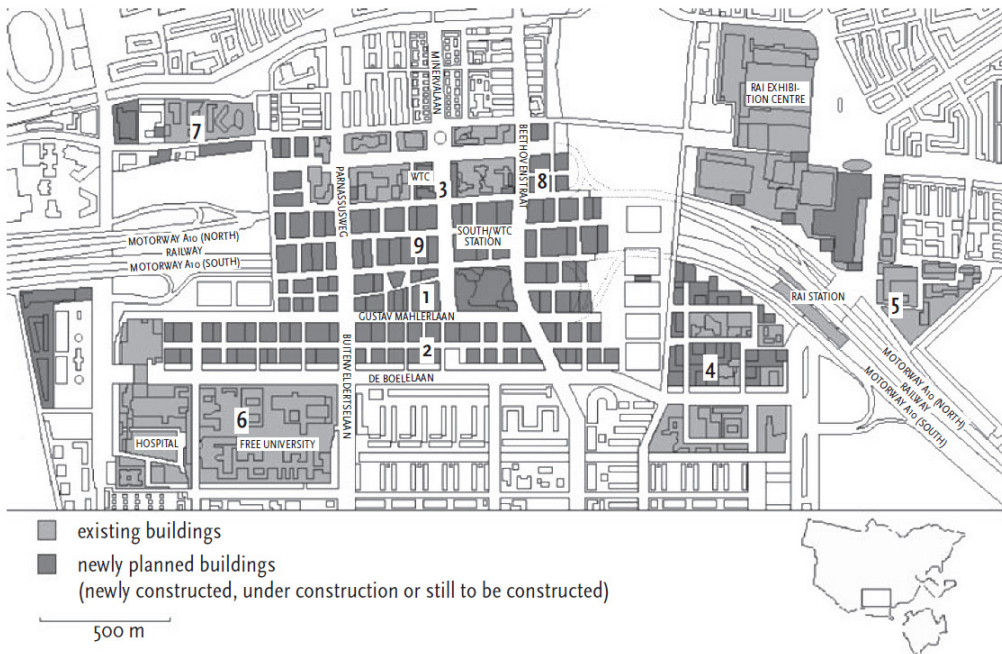








Η περιοχή Zuidas προορίζεται να γίνει ένα ανεξάρτητο υποκέντρο της πρωτεύουσας, δευτερεύον ως προς το κέντρο του Άμστερνταμ αλλά με μια εκλεπτυσμένη, μητροπολιτική ατμόσφαιρα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο αρχιτέκτονας του πολεοδομικού σχεδίου Pi de Bruijn, μιλάμε για μια περιοχή με τεράστια συνδεσιμότητα αλλά και χαρακτηριστική αστικότητα. Το προϊόν σχεδιασμού είναι ένα υβρίδιο. Πρόκειται για μια υπεραστικοποιημένη περιοχή, η οποία δημιουργείται και συνεργάζεται με τον γύρω αστικό ιστό. Ίσως είναι η πιο αστικοποιημένη περιοχή της Ευρώπης



Based on DRO (2001a; 2004); Projectbureau Amsterdam Zuidas (2002)

Στη συνέχεια λοιπόν τα ιδιωτικά κεφάλαια, αντί της περιοχής των επιχωματώσεων κοντά στο κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό, επέλεξαν την περιοχή Zuidas, μια περιοχή η οποία εκτεινόταν και στις δύο πλευρές του νότιου περιφερειακού και προοριζόταν να χτιστεί ο νέος σταθμός τρένων υψηλών ταχυτήτων της Ολλανδίας Thalys. Η περιοχή Zuidas θα ήταν λοιπόν η περιοχή που θα φιλοξενούσε όλα τα νέα κτίρια γραφείων με τα μεγαλύτερα ενοίκια στο Άμστερνταμ. Με αρκετό καιρό καθυστέρηση τελικά και η πολιτεία επέλεξε να αποδεχθεί την πρόταση για αυτή την περιοχή, συμφωνώντας να συμμετάσχει και αυτή στο έργο. Παρόλο την όλη μεταστροφή του έργου και στην περιοχή των επιχωματώσεων έγιναν αρκετά κτίρια των οποίων τα ενοίκια είναι παρόμοια με αυτά της Zuidas μαρτυρώντας ότι και αυτή η περιοχή έχει μεγάλες προοπτικές.

Το έργο στην περιοχή Zuidas είναι το μεγαλύτερο που έχει γίνει επί Ολλανδικού εδάφους. Επίσης περιλαμβάνει πάρα πολλά υποπρογράμματα σε μια έκταση 3 επί 1,2 χιλιομέτρων καταμήκως και



των δύο πλευρών του περιφερειακού, ενδιάμεσα από τα δυο ρεύματα του οποίου βρίσκεται ο σταθμός Zuid και οι σιδηροδρομικές γραμμές. Σε αυτήν την περιοχή, ένας μεγάλος αριθμός νομικών οικονομικών και τραπεζικών επιχειρήσεων έχουν ήδη στεγαστεί όπως και ο σταθμός, το Vrije δημόσιο πανεπιστήμιο του Άμστερνταμ, το πανεπιστημιακό νοσοκομείο, το RAI συνεδριακό και εκθεσιακό κέντρο καθώς και το υπουργείο δικαιοσύνης. Ο σταθμός αυτός καθαυτός είναι αρκετά μικρός ακόμα, αλλά με τη συνδεσιμότητα του με το αεροδρόμιο Schiphol και άλλα μέσα σταθερής τροχιάς που θα γίνουν, θα αναπτυχθεί σε δεύτερη φάση. Μπορεί μέχρι το 2003 ο σταθμός Zuid να είχε το ένα πέμπτο της επιβατικής κίνησης του κεντρικού σταθμού του Άμστερνταμ αλλά αν σκεφτεί κανείς ότι απευθυνόταν σε μια ακόμα υπό κατασκευή περιοχή γραφείων, προβλέπεται ότι μέχρι το 2020 που θα τελειώσουν οι αναπλάσεις, οι κατασκευές κτιρίων και της γραμμής του μετρό που θα την συνδέει με το κέντρο καθώς και θα είναι ο κεντρικός σταθμός του Άμστερνταμ για το πρόγραμμα τρένων υψηλών ταχυτήτων της Ολλανδίας ICE και Thalys.

Ο στόχος του εγχειρήματος Zuidas είναι να δημιουργηθεί ένα δευτερεύον (σε σχέση με το κέντρο του Άμστερνταμ) υπό-κέντρο με χαρακτηριστικά και ποιότητες μητρόπολης (δηλαδή πολυσυνδετικότητα, μεγάλους δρόμους και πολύ μεγάλους συντελεστές δόμησης) στην πιο αστικοποιημένη περιοχή της Ευρώπης. Κλειδί για τη βιωσιμότητα της ανάπτυξης είναι ότι πρόκειται για υψηλής ποιότητας περιοχή για επιχειρήσεις υπηρεσιών, που απευθύνεται σε μια παγκόσμια αγορά. Αυτό το παγκόσμιων διαστάσεων εγχείρημα είναι το μοναδικό και πιο σημαντικό στην Ολλανδία όσο και η ανάγκη στη χώρα για δημιουργία ενός μητροπολιτικού επιχειρηματικού κέντρου, μιας ελκυστικής περιοχής, αντίστοιχης ατμόσφαιρας με το κέντρο της πόλης. Οι εμπνευστές του φέρνουν σαν παράδειγμα προς μίμηση την Potsdamer Platz στο Βερολίνο ενώ θεωρούν ότι αυτό που κατασκευάζεται στην περιοχή Zuidas μοιάζει αρκετά με την Potsdamer σε τομείς όπως οι πυκνότητες του χώρου και των κτιρίων καθώς και η πολεοδομική δομή. Επίσης ομοιότητες υπάρχουν με αναπλάσεις όπως η περιοχή Canary Wharf στα Docklands του Λονδίνου και η περιοχή La Defense στο Παρίσι ενώ αναφορές έχουν υπάρξει και για το Manhattan σε θέματα πυκνοτήτων και πολεοδομικού ιστού. Είναι σαφές ότι κανένα από τα παραπάνω παραδείγματα δεν περιλαμβάνει σιδηροδρομικό σταθμό, η σύγκριση γίνεται στο επίπεδο του τόπου με πολεοδομικά κριτήρια. Άμεση σύγκριση μπορεί να γίνει μόνο με

αναπλάσεις όπως η Eurallile και το σταθμό Lyon Saint Exupery.

Το έργο αρχικά ξεκίνησε με την σύνταξη του masterplan Zuidas το 1998 από τον Pi de Bruijn, ο οποίος ήταν ο επικεφαλής του πολεοδομικού σχεδιασμού του εγχειρήματος, κάτι αντίστοιχο με τον Rem Koolhaas στην Eurallile, μέχρι το 2006. Σε αντίθεση με τον Koolhaas, ο οποίος στην Λίλ ξεκίνησε το σχεδιασμό από το μηδέν, στο Άμστερνταμ τα γενικά πολεοδομικά σχέδια είχαν ήδη σχεδιαστεί πριν ανατεθεί η θέση στον Pi de Bruijn. Τα αρχικά σχέδια κτιριολογικά είχαν προσανατολιστεί μόνο για την κάλυψη γραφειακών αναγκών στην περιοχή. Μετά την ανάθεση στον Pi de Bruijn οι χρήσεις άλλαξαν δραματικά δημιουργώντας μια μίξη γραφείων, διαμερισμάτων και άλλων λειτουργιών, που στο σύνολό τους καλύπτουν 2.2 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα. Στη δυτική ζώνη της περιοχής, σε ορισμένα τετράγωνα, άρχισε η κατασκευή κτιρίων γύρω από το σιδηροδρομικό σταθμό όπως το κτίριο Mahler και το κτίριο Gershwin νότια του σταθμού.

Η μεγαλύτερη συζήτηση για το εγχείρημα πλέον έχει επικεντρωθεί γύρω από την κατασκευή ενός επιπέδου πάνω από τον περιφερειακό και το σταθμό, το οποίο θα μετέτρεπε τον περιφερειακό σε τούνελ, κατάλληλο για την θεμελίωση κτιρίων από πάνω του πολλαπλασιάζοντας την κτισμένη επιφάνεια του εγχειρήματος. Άλλες προτάσεις που υπάρχουν είναι η κατασκευή μιας υποδομής αναχωμάτων επιστεγασμένη με μια κατασκευή οροφής, που σε κάποια σενάρια θα είναι βατή με την μορφή decks. Παρόλο που η πρόταση του τούνελ είναι το πιο ακριβό σενάριο από άποψη χρηματικού κόστους, είναι και αυτό που υποστηρίζεται περισσότερο από την πολιτεία του Άμστερνταμ. Πιο συγκεκριμένα η πολιτική αντιμετώπισης όλου του έργου έχει επενδύσει στην πραγματοποίηση του τούνελ, υπονοώντας ότι η βιωσιμότητα και η ολοκλήρωση ολόκληρου του εγχειρήματος εξαρτάται από την υλοποίηση του. Βλέποντας κάποιος την διαδικασία και το πως έχει καταλήξει στο τελικό πολεοδομικό σχέδιο για την περιοχή, είναι δύσκολο πλέον να φανταστεί κάποια άλλη εναλλακτική λύση. Τα σχέδια που αφορούν το τούνελ είναι ακόμα σε αρχικό στάδιο και η πραγματοποίησή τους ακόμα αβέβαιη αλλά η σημασία του αρκετά μεγάλη με την υλοποίησή του θα επηρεάσει σε πολύ μεγάλο βαθμό την περιοχή.

Ο στόχος του εγχειρήματος Zuidas είναι να δημιουργηθεί ένα





Νότιο-δυτική άποψη των κτιρίων της ανάπλασης της περιοχής Zuidas . Αυτά τα κτίρια κτίστηκαν στην πρώτη φάση υλοποίησης του συνολικού σχεδιασμού

δευτερεύον (σε σχέση με το κέντρο του Άμστερνταμ) υπό-κέντρο, τελείως ανεξάρτητο από το κέντρο της πόλης, με χαρακτηριστικά και ποιότητες μητρόπολης (δηλαδή πολυσυνδετικότητα, μεγάλους δρόμους και πολύ μεγάλους συντελεστές δόμησης) στην πιο αστικοποιημένη περιοχή της Ευρώπης. Κλειδί για τη βιωσιμότητα της ανάπλασης είναι ότι πρόκειται για υψηλής ποιότητας περιοχή για επιχειρήσεις υπηρεσιών "High End Service Area", που απευθύνεται σε μια παγκόσμια αγορά. Τα χαρακτηριστικά αυτών των νέων περιοχών έχουν να κάνουν με την έννοια του μη-τόπου, δηλαδή δανείζονται πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά από άλλες πλήρως παγκοσμιοποιημένες μητροπόλεις, φτιάχνοντας ένα μητροπολιτικό κέντρο στον περιεριστικό χώρο μιας πόλης. Αυτό το νέο κέντρο είναι πλήρως ανεξαρτητοποιημένο με την υπόλοιπη πόλη σε θέματα πολεοδομίας αλλά και συνδεσιμότητας. Αυτό οφείλεται στο ότι είναι σχεδιασμένο να κάθεται πάνω και γύρω από το σταθμό τρένων



Εδώ φαίνεται η τρίτη φάση, που θα υλοποιηθεί το 2020, και περιλαμβάνει την πλήρη υπογειοποίηση της γραμμής του τρένου καθώς και της περιφερειακής οδού του Άμστερνταμ. Πάνω από τα υπογειοποιημένα δίκτυα ο χώρος θα συμπληρωθεί με ψηλά κτίρια αντίστοιχα των άλλων φάσεων συμπληρώνοντας τελικά το σχεδιασμό της περιοχής

υψηλών ταχυτήτων ,που συνδέει την περιοχή με Βέλγιο, Γαλλία, Αγγλία και Γερμανία, και στον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο της πόλης του Άμστερνταμ δίνοντας την καλύτερη τοπική και υπερτοπική πρόσβαση στην περιοχή. Βασική παράμετρος του όλου εγχειρήματος ήταν η ανάπλαση να είναι τόσο μεγάλη όσο και ανεξάρτητη με ένα διεθνή χαρακτήρα θα λέγαμε παγκόσμιου βεληνεκούς, ούτως ώστε να μην λειτουργήσει ως ένας ανταγωνιστικός δορυφόρος με το παραδοσιακό κέντρο του Άμστερνταμ.

Αυτό το παγκόσμιων διαστάσεων εγχείρημα είναι το μοναδικό και πιο σημαντικό στην Ολλανδία όσο και η ανάγκη στη χώρα για δημιουργία ενός μητροπολιτικού επιχειρηματικού κέντρου, μιας ελκυστικής περιοχής, αντίστοιχης ατμόσφαιρας με το κέντρο της πόλης. Οι εμπνευστές του φέρνουν σαν παράδειγμα προς μίμηση την Potsdamer Platz στο Βερολίνο ενώ θεωρούν ότι αυτό που κατασκευάζεται στην

περιοχή Zuidas μοιάζει αρκετά με την Potsdamer σε τομείς όπως οι πυκνότητες του χώρου και των κτιρίων καθώς και η πολεοδομική δομή. Επίσης ομοιότητες υπάρχουν με αναπλάσεις όπως η περιοχή Canary Warf στα Docklands του Λονδίνου και η περιοχή La Defense στο Παρίσι ενώ αναφορές έχουν υπάρξει και για το Manhattan σε θέματα πυκνοτήτων και πολεοδομικού ιστού. Είναι σαφές ότι κανένα από τα παραπάνω παραδείγματα δεν περιλαμβάνει σιδηροδρομικό σταθμό, η σύγκριση γίνεται στο επίπεδο του τόπου με πολεοδομικά κριτήρια. Άμεση σύγκριση μπορεί να γίνει μόνο με αναπλάσεις όπως η Eurallille και το σταθμό Lyon Saint Exupery.



# ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Είναι σημαντικό να καταλάβει κανείς, μέσα από τα παραδείγματα, ότι ο κύριος και απώτερος στόχος όλων αυτών των αναπλάσεων και του πολεοδομικού σχεδιασμού που έχει υλοποιηθεί ή έστω έχει σχεδιαστεί, είναι η αναζωογόνηση ή αλλιώς η “ανάπλαση” (με αρχιτεκτονικούς όρους) των οικονομιών τους. Κάθε περίπτωση με διαφορετικό υπόβαθρο σχεδιασμού : το μεν Άμστερνταμ μια προηγμένη οικονομία υπηρεσιών, η δε Euralille μια πρώην βιομηχανική οικονομία που προσπαθεί να γυρίσει σελίδα προσπαθώντας να μεταλλαχθεί σε κάτι αντίστοιχο με το Άμστερνταμ, έναν παγκόσμιο χωρο-οικονομικό κολοσσό υπηρεσιών. Είναι φανερό ότι η ποιότητα του κάθε τόπου και οι προσδοκίες σε σχέση με αυτή παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην εκάστοτε ανάπλαση.

Η περιοχή Zuidas προορίζεται να γίνει ένα ανεξάρτητο υποκέντρο της πρωτεύουσας, δευτερεύον ως προς το κέντρο του Άμστερνταμ αλλά με μια εκλεπτυσμένη, μητροπολιτική ατμόσφαιρα. Είναι σχεδιασμένο ούτως ώστε να γίνει ένα τεράστιο επιχειρηματικό κέντρο παγκοσμίου κλάσης και ανταγωνισμού, για επιχειρήσεις υπηρεσιών, πολυεθνικές εταιρίες και διεθνείς οργανισμούς και διεθνείς τράπεζες. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο αρχιτέκτονας του πολεοδομικού σχεδίου Pi de Vriijn, μιλάμε για μια περιοχή με τεράστια συνδεσιμότητα αλλά και χαρακτηριστική αστικότητα. Το προϊόν σχεδιασμού είναι ένα υβρίδιο. Πρόκειται για μια υπεραστικοποιημένη περιοχή, η οποία δημιουργείται και συνεργάζεται με τον γύρω αστικό ιστό. Ίσως είναι η πιο αστικοποιημένη περιοχή της Ευρώπης.

Από την άλλη μεριά η ανάπλαση στη Λίλ είναι συμπληρωματική ως προς το κέντρο της πόλης. Στόχος της είναι να αναβαθμίσει την σύνδεση του σταθμού με το κέντρο της πόλης και την ποιότητα του τόπου, η οποία είναι συνήθως αντιστρόφως ανάλογη ως προς την βιωσιμότητα και την κερδοφόρα εκμετάλλευση. Στη Euralille στόχος ήταν η μεταλλαγή της οικονομίας και η βελτίωση του κέντρου και των γύρω περιοχών της πόλης. Η ανάπλαση είναι και αυτή συμπληρωματική ως προς το κέντρο της πόλης, το οποίο είναι ένα βαρύ ιστορικό και παραδοσιακό κέντρο. Παρόλο που οι πολύ ιδανικοί στόχοι που τέθηκαν στην Euralille επετεύχθησαν σε μικρότερο βαθμό από τον προσδοκώμενο, η αναβάθμιση της ποιότητας και της εικόνας του κέντρου της πόλης είναι τεράστια.

Η υλοποίηση της Euralille είχε αρκετές καθυστερήσεις και μερικά



υποέργα που δεν έγιναν ποτέ λόγω της πτώσης των κτηματομεσιτικών τιμών. Παράγοντας που ελλοχεύει ακόμα περισσότερο στην αναπλάση του Zuidas αφού η σημερινή εποχή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης είναι σαφώς δυσκολότερη και πιο επικίνδυνη. Η Zuidas θα προσθέσει 2.2 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα γραφείων στην πόλη. Από τη μια μεριά όλος αυτός ο κτισμένος χώρος στη Zuidas θα παραδίδεται προς χρήση σταδιακά για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, μέχρι το 2020 περίπου, πράγμα που κάνει το σχέδιο υλοποιήσιμο και βιώσιμο. Από την άλλη μεριά οι σημερινές προβλέψεις για τους κτηματομεσιτικούς δείκτες και την αξία της ιδιοκτησίας με τάση στην ενοικίαση ή αγορά από τα ήδη υπάρχοντα κτίρια και όχι σε καινούρια. Το έργο Zuidas χαρακτηρίζεται υπερβολικά φιλόδοξο αλλά όχι μη υλοποιήσιμο αν σκεφτεί ότι μια παρόμοια κρίση υπήρξε και τη δεκαετία του 90'.

Σε πολεοδομικό επίπεδο, η σημασία των σιδηροδρομικών σταθμών για τη συγκοινωνιολογική, λειτουργική και χωρική πύκνωση του αστικού ιστού θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αδιαμφισβήτητη. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και οι αναπλάσεις γύρω τους επηρεάζουν τη μορφή και τη λειτουργία του κέντρου της πόλης. Αποτελούν την ίδια στιγμή, υψηλών απαιτήσεων συγκοινωνιακούς κόμβους, τους οποίους χρησιμοποιούν και διασχίζουν εκατομμύρια επιβατών, αλλά και πύλες των πόλεων, τοπόσημά τους, καθώς και εκφραστές μιας νέας εποχής και αρχιτεκτονικής. Είναι εμφανές λοιπόν, ότι οι σιδηροδρομικοί σταθμοί έχουν τόσο πρακτική, όσο και συμβολική σημασία για τις πόλεις. Αυτή η σύνθετη πολεοδομική λειτουργία που επιτελούν οι σταθμοί, καθώς και η σημασία που έχουν, ανέκαθεν επηρέαζε τα λειτουργικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά τους, κι αυτό γίνεται σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό σήμερα, που οι πόλεις (επανα)προσδιορίζουν τη ταυτότητά τους μέσα από μεγάλης προβολής δημόσια κτήρια και περιοχές όπως τα παραπάνω παραδείγματα.

Σε οικονομικό επίπεδο, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αποτελούν μαγνήτες μόχλευσης επενδύσεων, τόσο εντός του χώρου τους, όσο και στον άμεσο περίγυρό τους. Συγκεντρώνοντας πολλές συμπληρωματικές και διαφορετικού είδους λειτουργίες, παράλληλα με ένα μεγάλο εργατικό δυναμικό κι ένα ολοένα κι αυξανόμενο επιβατικό κοινό, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αποτελούν μια σίγουρη επένδυση. Το επιβατικό κοινό αποτελεί ένα εν δυνάμει καταναλωτικό κοινό συνεχούς ροής και μικρής διάρκειας, τροφοδοτούμενο από την ανάγκη

μετακίνησης από και προς τα κέντρα των πόλεων. Αυτό το γεγονός, εξασφαλίζει την εκτίμηση που δείχνουν τόσο τα ιδιωτικά επενδυτικά σχήματα, όσο και η πολιτεία, αφού οι σιδηροδρομικοί εξασφαλίζουν την οικονομική κερδοφορία όσων τους διαχειρίζονται. Οι εμπορικές δραστηριότητες εντός και πέριξ των σταθμών οφείλουν να λειτουργούν συνοδευτικά στην κύρια μεταφορική λειτουργία τους. Κρίσιμο ζήτημα είναι η διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας και αιεφορίας των σταθμών και της αστικής περιοχής γύρω του, χωρίς όμως να παρεκτρέπεται η εμπορική εκμετάλλευση του χώρου σε επίπεδα κερδοσκοπίας επ' αυτού. Αυτό το σημείο, όπως δείχνει η ιστορία και η εμπειρία, αποτελεί ίσως το πιο κομβικό κατά το σχεδιασμό και τη διαχείριση ενός σιδηροδρομικού σταθμού και των αναπλάσεων γύρω του.

Έχοντας υπόψη τις δύο προηγούμενες εκφάνσεις των σιδηροδρομικών σταθμών, οδηγείται κανείς και στο τρίτο και σημαντικότερο σκέλος τους, δηλαδή το ρόλο τους ως χωρικού-κοινωνικού πυκνωτή. Αδιαμφισβήτητα, οι νέοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, που φιλοξενούν τρένα υψηλών ταχυτήτων, λειτουργούν όχι απλά ως μέρος των συγκοινωνιακών υποδομών, αλλά ως σημαντικός κόμβος τους, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν οικονομικό καταλύτη ποικίλων επενδύσεων, εμπορικών δραστηριοτήτων και -το κυριότερο- αστικών αναπλάσεων, κάνοντας την πόλη όπου εδρεύουν μια υπολογίσιμη δύναμη στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Η διαπάλη μεταξύ των οικονομικών και λειτουργικών απαιτήσεων με τον κοινωνικό χαρακτήρα των σιδηροδρομικών περιοχών, αποτελεί τόσο πρόκληση για τους αρχιτέκτονες που καλούνται να σχεδιάσουν ένα σιδηροδρομικό έργο, όσο και για την πολιτεία και την κοινωνία, που καλείται να το διαχειριστεί και να το χρησιμοποιήσει.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Bertolini L., Spit T.(1998), *Cities on Rails: The redevelopment of railway station areas*

Bruinsma F.(2007), *Railway Development: Impacts on Urban Dynamics*, Physica-Verlag Heidelberg

Castells M. (1989), *The Informational City: Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Oxford

Fainstein S.(2003), *Readings in Planning Theory*, Blackwell

Florida R.(2003), *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*, Basic Books

Graham S., Marvin S.(2001), *Splintering Urbanism Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge

Guggenheim M., Söderström O.(2010), *Re-shaping cities: How global mobility transforms architecture and urban forms*, Routledge, New York

Haywood R.(2009), *Railways, Urban Development and Town Planning in Britain: 1948–2008*, Ashgate

Lefebvre (2007), *Δικαίωμα στην Πόλη-Χώρος και Πολιτική*, εκδόσεις Κουκίδα

Marcuse P., Van Kempen R. (2000), *Globalizing Cities. A New Spatial Order*, Blackwell Publishers

Menu I., Croise E.(1996), *Euralille: The Making of a New City Centre: Koolhaas, Nouvel, Portzamparc, Vasconi, Architects*, Princeton Architectural Press

Moulaert F., Rodriguez A., Swyngedouw E.(2003), *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*, Oxford University Press

Roberts P.(2000), *Urban Regeneration: A Handbook*, Sage Publications Ltd

Ross J.(2000), *Railway stations: Planning, design and management*, Architectural Press, Oxford  
Routledge

Sassen , Saskia(1991), *The global city: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press

Sassen, Saskia(1994), *Cities in a World Economy*, Pine Forge Press

Trip J.J. (2007), *What makes a city? Planning for 'quality of place'*, IOS Press

Αγγελίδης Μηνάς (2000), *Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Εκδόσεις Συμμετρία


Αραβαντινός Αθανάσιος (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, εκδόσεις Συμμετρία

Γοσποδίνη Άσπα, Μπεριάτος Ηλίας (2006), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, εκδόσεις Κριτική

Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ.(1999), *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων - Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Σαρηγιάννης Γεώργιος Μ. (2000), *Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΔΙΑΛΕΞΗ/ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2012

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ/ ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ / ΠΑΓΩΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ





**ΤΡΕΝΑ ΥΨΗΛΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ  
ΩΣ ΚΑΤΑΛΥΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ  
ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**