Archetype

Όσλο, η Βαρκελώνη του Βορρά

Ανδρέας Γιακουμακάτος - 12/09/2022

Εισαγωγική εικόνα: Στη «μύτη» της Aker Brugge και κάτω από τον ήλιο του Ιουνίου, με το μουσείο Astrup Fearnley του Renzo Piano δεξιά (φωτογρ. Α. Γιακουμακάτος).

Τα τελευταία χρόνια η αρχιτεκτονική των χωρών της Σκανδιναβίας ελκύει όλο και περισσότερο τη διεθνή προσοχή. Μια μεγάλη ανάπτυξη της ιδιωτικής αλλά κυρίως της δημόσιας αρχιτεκτονικής, μέσω διαγωνισμών τούς οποίους κερδίζουν και διεθνή αρχιτεκτονικά γραφεία, συνοδεύει την ολιστική διαχείριση του αστικού και φυσικού χώρου με μεγάλο σεβασμό στο περιβάλλον. Η υπερβόρεια αρχιτεκτονική έχει οριστεί από τους ιστορικούς του 20ού αιώνα ως «σκανδιναβικός εμπειρισμός», με την έννοια της υιοθέτησης ενός αειθαλούς ή και «οργανικού» μοντερνιστικού ιδιώματος, που δεν ολισθαίνει ποτέ στη φορμαλιστική επίδειξη ή σε έναν αυτοαναφορικό διανοητισμό. Από την εποχή του Φινλανδού Alvar Aalto, η αρχιτεκτονική της Σκανδιναβίας παρακολουθεί και εμπλουτίζει τα διδάγματα του μοντέρνου κινήματος, με ιδιαίτερη εντούτοις προσοχή σε ζητήματα ένταξης, βιωσιμότητας και ιδιοτήτων του φυσικού χώρου, δίχως φυσικά το παραμικρό ίχνος νεοπαραδοσιακής ή τοπικιστικής γραφικότητας.

Ένα από τα πιο αναγνωρίσιμα πρόσφατα αριστουργήματα αυτής της αρχιτεκτονικής είναι η Όπερα του Όσλο (Snøhetta, 2008), πολυβραβευμένο πολιτιστικό συγκρότημα και ήδη κηρυγμένο εθνικό μνημείο. Η Όπερα, ωστόσο, που αποτέλεσε και τη «λοκομοτίβα» του ανανεωμένου διεθνούς ενδιαφέροντος, είναι απλώς η κορυφή του παγόβουνου (κυριολεκτικά και μεταφορικά) για ό,τι συμβαίνει τα τελευταία χρόνια στη νορβηγική πρωτεύουσα.

Διεθνής τάση τις τελευταίες δεκαετίες είναι η μεταμόρφωση και ανάπλαση των εμπορικών λιμανιών σε μεγάλες πόλεις, εξαιτίας είτε των αλλαγών στη φύση της λιμενικής εργασίας, είτε της απαίτησης για βελτίωση του αστικού χώρου. Σε ό,τι αφορά τις πόλεις του Βορρά, στην Κοπεγχάγη, το Γκέτεμποργκ, το Ελσίνκι, τη Στοκχόλμη και βέβαια στο Όσλο, γενική τάση είναι η μεταφορά των λιμενικών/εμπορικών δραστηριοτήτων σε περιοχές εκτός αστικού κέντρου (με τη διατήρηση ενδεχομένως της εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων) και η αντίστοιχη ανάπτυξη κατοικιών, γραφείων, πολιτιστικών εγκαταστάσεων (με ενδεχόμενες αποκαταστάσεις υπαρχουσών κτιριακών δομών και κυρίως με τη δημιουργία δημόσιου βιώσιμου περιβάλλοντος για τον ελεύθερο χρόνο). Κοινό χαρακτηριστικό είναι η ελκυστική γεωγραφική και φυσική θέση αυτών των περιοχών πάνω στη θάλασσα και κατ' επέκταση η δυνατότητα προσέλκυσης επενδυτών, σε μια θετική συνέργεια των φορέων: οργανισμών λιμένος, δήμων και ιδιωτών επενδυτών. Οι υπερβόρειοι ονειρεύονται για αυτά τα νέα θαλάσσια μέτωπα τη διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος με ελεύθερη πρόσβαση, που να δημιουργεί συνθήκες υπαίθριας ευζωίας μεσογειακών προδιαγραφών, έτσι ώστε να είναι δυνατή η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εκμετάλλευση των όποιων ευνοϊκών τοπικών κλιματικών συνθηκών (αλλά και εκείνων που εμείς θα θεωρούσαμε απαγορευτικά «χειμερινές»).

Στη μεταπολεμική περίοδο, το Όσλο ακολούθησε την κοινή εξέλιξη των ευρωπαϊκών πόλεων της ανοικοδόμησης: πολλά αυτοκίνητα ήδη στη δεκαετία του 1960, νέες σιδηροδρομικές γραμμές, υπερδιαστασιολογημένοι οδικοί άξονες πάνω στο παραλιακό μέτωπο και κυρίως μια εντατική δραστηριότητα του εμπορικού λιμανιού της πόλης στην περιοχή της Bjørvika (όπου και ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός). Αποτέλεσμα υπήρξε η ολική αποκοπή της πόλης από τη θάλασσα. Το λιμάνι ήταν μια «αποξενωμένη» περιοχή μάλλον κακόφημη (και πιο κατάλληλη ως περιβάλλον για τους ήρωες του Jo Nesbø), σε μια μικρή ως προς τον πληθυσμό ευρωπαϊκή πρωτεύουσα που παρακολουθούσε σε κάποια απόσταση τις εξελίξεις στις ασφαλώς τότε πλουσιότερες και διασημότερες Στοκχόλμη και Κοπεγχάγη.

Στη δεκαετία του 1980, ξεκινά η συζήτηση για το μέλλον του παραλιακού μετώπου, με την αποχώρηση των ναυπηγείων και τη γενικότερη αποβιομηχάνιση της περιοχής. «Το 1982 πραγματοποιείται ο πρώτος μεγάλος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός 'City and Fjord year 2000'», τονίζει σε πρόσφατη συνομιλία μας στη νορβηγική πρωτεύουσα ο Stein Kolstø, διευθυντής του γραφείου σχεδιασμού του θαλάσσιου μετώπου του δήμου Όσλο. Τα πράγματα ωριμάζουν στα τέλη της δεκαετίας του 1990, οπότε απέναντι στο δίλημμα του Όσλο πόλης-λιμανιού ή «συμπαγούς πόλης» του φιόρδ/Fjord City, το δημοτικό συμβούλιο (που έχει την ευθύνη για τις τύχες της πόλης) αποφασίζει το 2000 υπέρ της δεύτερης (το Όσλο πράγματι βρίσκεται στο τέλος του ομώνυμου φιόρδ). Μετά την απομάκρυνση των κοντέινερς και των άλλων εμπορικών χρήσεων του λιμανιού, οι εξελίξεις είναι καταιγιστικές: το 1999 αποφασίζεται η τοποθέτηση της Όπερας στο πρώην λιμάνι, το 2002 πραγματοποιείται ο διεθνής διαγωνισμός για την περιοχή των πρώην ναυπηγείων Aker Brugge (στα δυτικά της Bjørvika) και ξεκινούν οι εργασίες ανάπτυξης του συνόλου του παραλιακού μετώπου. Το 2013 έχει υλοποιηθεί το 25% του συνολικού σχεδίου, σήμερα η υλοποίηση υπερβαίνει το 50% και η ολοκλήρωση προβλέπεται για το 2035! «Πρόκειται για ένα από τα πιο φιλόδοξα εγχειρήματα μετάλλαξης της αστικής φυσιογνωμίας μιας ευρωπαϊκής πόλης, με στόχο τη μετατροπή της σε αξιόπιστο και ελκυστικό παίκτη στον διεθνή ανταγωνισμό», τονίζει σε επιτόπια συνομιλία μας ο Vegar Bergum, υπεύθυνος σχεδιασμού της Bjørvika Infrastruktur.

Το συνολικό σχέδιο ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου (Fjord City Plan) ανατίθεται στο Oslo Waterfront Planning Office, που συστήνεται από τον δήμο του Όσλο το 2000: πρόκειται για εξολοκλήρου δημόσιο σχεδιασμό. Η μελέτη, που εγκρίνεται το 2008, αναπτύσσεται σε μήκος 10 χλμ, περιλαμβάνοντας περιοχές από το Ormsund (ανατολικά) έως το Filipstad (δυτικά). Διαιρείται σε 9 τομείς, με ιδιαίτερη φροντίδα να μην σχεδιαστεί ένα κοινότυπο παραλιακό μέτωπο αλλά ένα θαλάσσιο συνεχές που να λαμβάνει υπόψη την ιδιαίτερη διάρθρωση και φυσιογνωμία του αστικού περιβάλλοντος. Προβλέπεται η ανέγερση δέκα χιλιάδων κατοικιών, κτιρίων γραφείων, καταστημάτων, εστιατορίων, πάρκων, η δημιουργία πολιτιστικών μονάδων και κυρίως ένας συνεχής δημόσιος περίπατος για τους κατοίκους, με χώρους ελεύθερης πρόσβασης, δραστηριότητας και αναψυχής που να μην είναι «ακριβοί» ή «εξεζητημένοι». Τα παραπάνω προβλέπεται να

δημιουργήσουν πάνω από 50 χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Σχεδιάζεται επίσης μια νέα γραμμή τραμ (που έχει ήδη ολοκληρωθεί) και γενικότερα ποδηλατόδρομοι και άλλες εξυπηρετήσεις κυρίως για τους πεζούς, καθώς και η πολύ σημαντική υπογειοποίηση του αυτοκινητοδρόμου που εξυπηρετεί το νέο θαλάσσιο μέτωπο (σε φάση ολοκλήρωσης).

Ό,τι κάνει εντύπωση σε αυτό το μεγάλο πρότζεκτ είναι η ικανότητα προγραμματισμού, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των έργων στις προθεσμίες, και όπως ακριβώς έχουν μελετηθεί: οι κατοικίες στη δημοφιλέστατη Aker Brugge ή τα κτίρια γραφείων στην Bjørvika (τα επιλεγόμενα barcode) ολοκληρώθηκαν το 2017 (τα 67 μέτρα ύψους των τελευταίων προκάλεσαν πάντως έντονες συζητήσεις). Έχουν επίσης παραδοθεί πολιτιστικές μονάδες πρώτης γραμμής, όπως το νέο Εθνικό Μουσείο (2010-2022) και η δημόσια βιβλιοθήκη Deichman: η τελευταία είναι ένα εξαιρετικό αρχιτεκτονικό κέλυφος, που μας διδάσκει επίσης ποια μπορεί να είναι η κοινωνική αποστολή της γνώσης και κατά συνέπεια η λειτουργία του χώρου της δημόσιας βιβλιοθήκης ως φιλόξενου κοινωνικού υποδοχέα. Έχουν ακόμη ολοκληρωθεί τα αρχιτεκτονικώς πολύ ενδιαφέροντα συγκροτήματα κατοικιών στην Bispervika, την περιοχή του νέου μουσείου για τον Edvard Munch. Το τελευταίο αυτό μουσείο, πάντως, είναι ένας μάλλον ατυχής κτιριακός όγκος αμήχανης αρχιτεκτονικής μορφής, καθώς μάλιστα αναμετράται αναπόφευκτα με την πλησιέστατη Όπερα των Snøhetta.

Το θέμα της «συρραφής» της υπάρχουσας πόλης με το νέο παραλιακό μέτωπο έχει αντιμετωπιστεί με τα «commons», δηλαδή με αστικές νησίδες/ζώνες πρασίνου, υγρού στοιχείου, αστικών εξυπηρετήσεων (πχ. παιδικές χαρές) και δημόσιας τέχνης, που συνδέουν την πόλη με το θαλάσσιο μέτωπο και τις οδικές αρτηρίες. Για τα κτίρια της Bjørvika έχει επίσης προβλεφθεί ποικιλία χρωματισμών, τονίζει ο Kolstø, έτσι ώστε να διασκεδάζεται η μονοτονία του κλίματος του Βορρά. Το «μάθημα του Όσλο» ως πρόγραμμα, ως μέθοδος και ως αποτέλεσμα, είναι πολύ χρήσιμο για όσους προβληματίζονται με τον ανασχεδιασμό πόλεων πάνω στη θάλασσα, των δικών μας περιλαμβανομένων.

Το άρθρο δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 21.08.2022

Η περιοχή της Bjorvika το 1996. Στο κέντρο ακριβώς της εικόνας βρίσκεται σήμερα η Όπερα του Όσλο (πηγή: Agency for Planning and Building Services, City of Oslo).

Το άγαλμα της μεγάλης Νορβηγίδας βαγκνερικής σοπράνο Kirsten Flagstad μπροστά από την Όπερα (φωτογρ. Α. Γιακουμακάτος).

Η συνολική μελέτη του νέου παραλιακού μετώπου του Όσλο (πηγή: Agency for Planning and Building Services, City of Oslo).

Ένα «common» αστικής συρραφής στην Bjorvika, με μια παιδική χαρά στο κέντρο (δεξιά ο Stein Kolstø, φωτογρ. Α. Γιακουμακάτος).

Άποψη των νέων οικιστικών συγκροτημάτων στην Aker Brugge, με τους δίδυμους πύργους του δημαρχείου του Όσλο στο βάθος (φωτογρ. Α. Γιακουμακάτος).

Άποψη της «νέας πόλης» στην Bjorvika (φωτογρ. Α. Γιακουμακάτος).