



FORARBEID
LES NOUVELLES OPPORTUNITÉS
DE LA PETITE CEINTURE







INNHALDSFORTEGNELSE

Innledning	7
Historie	9
Petite Ceinture i dag	13
Paris	15
Oppgaven	17
Oppgavens bakgrunn	19
Inspirasjoner	21

Førrige side venstre
Petite Ceinture 18. arrondissement

Førrige side høyre
Petite Ceinture 20. arrondissement

Motsatt side
Petite Ceinture 14. arrondissement

INNLEDNING

Le Chemin de Fer de Petite Ceinture, til daglig kalt Petite Ceinture, betyr jernbanen Det Lille Beltet og er en jernbane for passasjer- og godstransport bygd mellom 1852 og 1869 i Paris, Frankrike. Den fungerte som en forløper for metroen, og hadde stor påvirkning på utviklingen av Paris på slutten av 1800-tallet.

Jernbanen gikk i utkanten av Paris, der det på 1800-tallet var mye industri, jorder, markeder og forsvarsmur, men byens ekspansasjon inkluderte raskt disse områdene og gjorde de til urbane soner. Petite Ceinture var i bruk fram til 1934, og av de 35 km jernbanen originalt besto av, eksisterer det i dag 23 km.



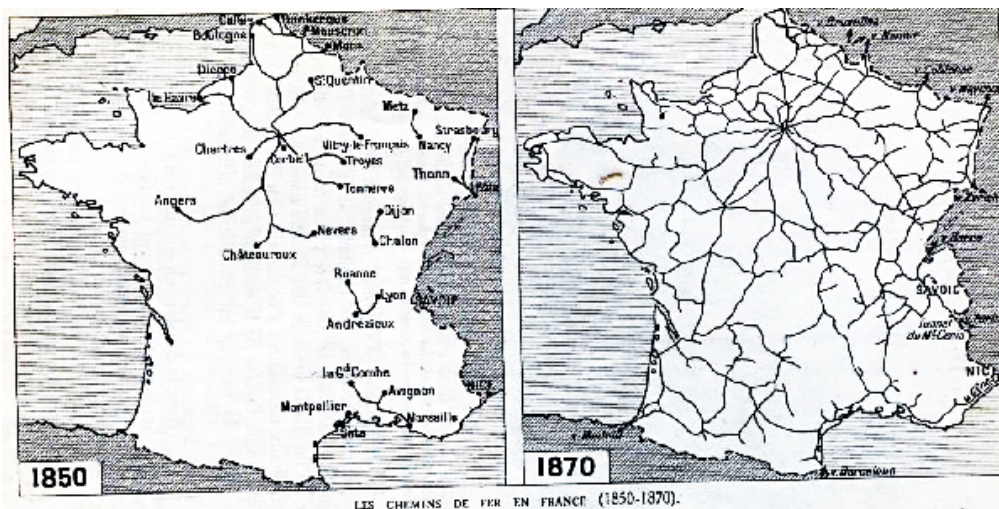
F. F.
Paris

1208 PARIS.— Station Ornane (Ceinture) (XVIII^e arr^t.)



Petite Ceinture er et resultat av en militær strategi. Etter Napoléon Bonapartes nederlag i krigen mot Preussen og Storbritannia 1914-1915 var det en enighet blant generalene om at nederlaget i stor grad skyldtes at de store franske byene var for dårlig beskyttet. Helt siden Paris' tidligste historie som keltisk by, har den vært omringet av murer, som har blitt revet ned og erstattet ettersom byen vokste og grensene utvidet seg. På tidlig 1800-tallet fantes en tollmur fra 1784 kalt Fermiers généraux, som gikk mer eller mindre der metrolinjene 2 og 6 går i dag. Denne var i motsetning til tidligere murer ikke en forsvarsmur, så på 1840-tallet ble det bygget en forsvarsmur, oppkalt etter statsministeren Adolphé Thiers. Denne markerer fortsatt Paris' grense mot forstedene, men i dag er det motorveien Boulevard Phérophérique som går der.

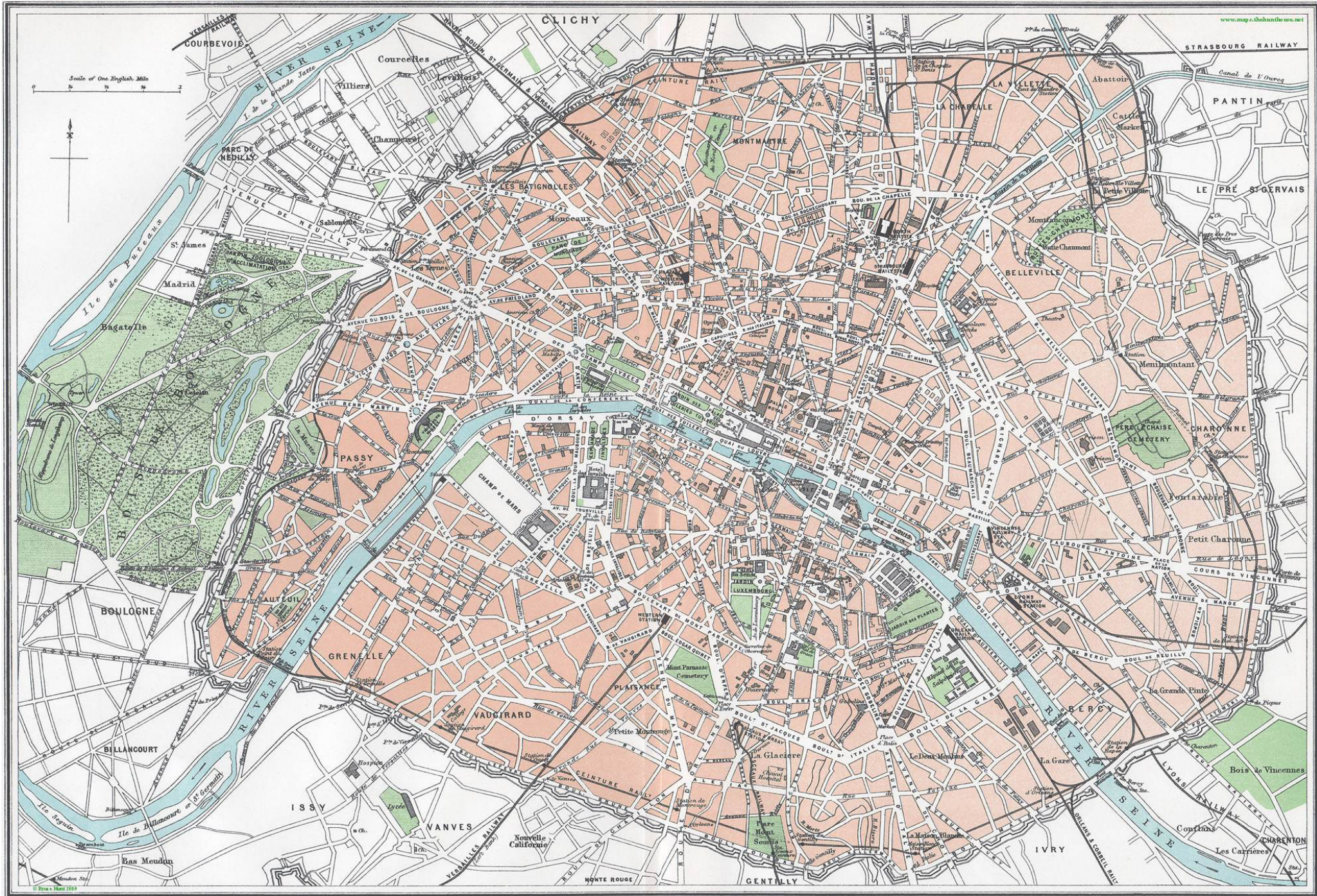
For effektiv troppeforflytning og godstransport var det et ønske om en jernbane som kunne betjene festningsverkene langs Thiers muren. Jernbanen var under utvikling i Frankrike på den tiden. Landet hadde fem konkurrerende jernbaneselskaper som betjente baner i ulike landsdeler. Disse hadde ingen direkte sammenkoblinger, og kom inn til Paris til 5 forskjellige stasjoner. Dette skapte store problemer for passasjerer og godstransport som skulle forflytte seg gjennom Paris trange gater fra en jernbanestasjon til en annen. Militæret og staten var spesielt frustrerte, siden det gjorde militære forflytninger veldig vanskelig. Faktisk helt siden jernbanens spede begynnelse i Frankrike prøvde staten å overtale de fem jernbaneselskapene til å samarbeide om en sirkulær jernbane rundt Paris, men lenge hadde de ingen suksess.



Motsatt side
Stasjon Ornano ved La Chapelle, nord i Paris

Øverst
Thiers-muren ved Porte de Versailles, sør i Paris

Nederst
Jernbaneutviklingen i Frankrike på 1800-tallet



Utbygging

Napoleon III's statskupp 2. desember 1851 skapte et nytt styre med større planer for Frankrikes jernbane. Det ble gitt konsesjoner med større økonomiske gevinster, og Petite Ceinture var en del av denne avtalen. I løpet av bare åtte dager, den 10. desember, var konsesjon gitt fra alle de største jernbaneselskapene til å begynne samarbeidet om Petite Ceinture. Ett år senere åpnet den første strekningen, mellom Batignolles og La Chapelle. I September 1853 åpnet delen mellom La Chapelle og La Villette, som inkluderte den private strekningen mellom stasjonene Nord og Est. Mars året etter så åpningen av hele den østre delen av jernbanen, som strakk seg helt ned sør for Seinen til Ivry. Dette inkluderte en lang viadukt (ved Pont de Flandre, La Villette) og to tunneller under åsene Belleville og Charonne. Den vestre delen av Petite Ceinture, fra Saint-Lazare til Auteuil, ble ikke sett på som nødvendig av myndighetene og ble utviklet privat av et jernbaneselskap for passasjertransport fra Auteuil, som på den tiden var en velstående forstad. Hovedfunksjonen til Petite Ceinture hadde flyttet seg fra militær troppeforflytning langs festningsverket over til en godsfunksjon, og den østre delen av jernbanen forfylte behovet om å knytte sammen de forskjellige stasjonene i Paris. Den eneste stasjonen som ikke var knyttet sammen av beltet var Paris-Versailles (Rive Gauche), nær dagens Montparnasse stasjon. Denne var knyttet til de andre stasjonene via en knutepunkt i sør, nær byen Viroflay.

Ouest-selskapet ble etterhvert overtalt til å ta på seg utbygging av Rive Gauche delen av jernbanen, altså mer eller mindre hele strekket langs Thiers muren sør for Seinen. Den skulle være ferdig, med en utstikker til Champs de Mars, innen Verdensutstillingen i 1867. I tillegg ble det bygget et strekke mellom Courcelles og Clichy, under sporet til Saint-Lazare, som da gjorde at hele linjen var knyttet sammen i en 35 km lang sløyfe.

Bruk

Petite Ceinture nådde sin topp for passasjertransport rundt år 1900 med mellom 85 000 og 90 000 passasjerer per dag, og ca 39 millioner mennesker i året. Det fantes 29 stasjoner på linjen, og fra sentralstasjonen Courcelles-Ceinture nordvest i Paris gikk togene med 10 minutters mellomrom i rush-tiden, med og mot klokka samtidig. Damptog fraktet passasjerene, og hele runden rundt Paris tok en og en halv time i 1900. Petite Ceinture hadde stor påvirkning på utviklingen av byen, spesielt innenfor industrien. Store godsterminaler, slakterhus og annen fabrikkindustri ble lagt til områdene i nærheten av toglinjen, og var med på å gjøre Paris til et senter for fransk industri. I 1881 ble Le Chemin de Fer de Grande Ceinture bygd, og tok da over en god del av godstransporten.

I 1900 ble også den første metrolinjen i Paris åpnet. Linje 1 gikk fra Porte de Vincennes til Porte Maillot gjennom sentrum. Mellom 1900 og 1910 ble det bygget 8 metrolinjer. Disse tok over en stor del av passasjertransporten fra Petite Ceinture, da de både hadde flere stasjoner og var raskere. Godstrafikken tok seg derimot opp igjen, og tok over som primærfunksjon. 22. juli 1934 stoppet pasasjertrafikken opp, og ble erstattet av busslinjer, som fikk navnet PC. Kun Auteuil-linjen var igjen for persontransport. Den ble elektrifisert og var i bruk fram til 1985. Nå er den delvis i bruk av RER C, en av forstadsjernbanelinjene som går gjennom byen.



PETITE CEINTURE I DAG

Petite Ceinture ble brukt til godstransport fram til 1993. På 50-tallet ble viaduktene Auteuil og Point-du-Jour i sørvestre del av Paris revet. I dag er linjen mellom Porte de Clichy og Boulevard Victor, en strekning på 23 km, ikke i bruk hverken til godstransport eller persontransport. Av de 29 stasjonene eksisterer 17 fremdeles. Petite Ceinture var under vurdering i forbindelse med en ny trikkelinje rundt byen. Denne ble istedet lagt til Boulevards des Maréchaux, en serie boulevarder med navn etter marskalker fra det første franske keiserdømmet, som er bygget der den tidligere militærveien til Thiers-muren lå.

I dag er store deler av Petite Ceinture forfallent. Den benyttes for det meste av urbane utforskere og andre som enten er interessert i historien, eller ønsker å oppholde seg på steder som er under mindre oppsyn.

Assosiasjonen for bevaringen av Petite Ceinture har arrangert spesielle togturer for å introdusere folk for ideen om å gjenbruke sporet til tog og park. De ser for seg en delt bruk, og jobbet lenge for å få den lenge planlagte trikkelinjen til å bli lagt til PC. Den ble istedet lagt til Boulevards Maréchaux.

Av den delen som fortsatt eksisterer er det kun gjort små, lokale inngrep på Petite Ceinture. Det finnes 5 hager, noen kollektive, som er laget av de lokale kommunene, men disse tar kun i bruk området rundt sporet, og ikke sporet i seg selv. I 15. arrondissement er det satt igang et prosjekt om en grønn trasé som binder sammen parkene André Citroën og Georges Brassens. Dette er planlagt å ferdigstilles innen 2014.

Det finnes per i dag ingen helhetlig plan for Petite Ceinture.

Oppdatering: I 2013 har Paris kommune opprettet et nettside der de ønsker tilbakemeldinger på hva Petite Ceinture kan brukes til. Der har det også blitt offentliggjort en rekke undersøkelser og analyser gjort av Apur (Atelier parisien d'urbanisme): <http://lapetiteceinture.jenparle.net/>

LE PLAN DE LA VILLE, CITE, VNIVERSITEET FAVXBOVRGS DE PARIS AVEC LA DESCRIPTION DE SON ANTIQVITE
ET SINGVLARITES



Cette ville est un autre monde.
Dedans son monde florissant,
En peuplé et en biens puisant,
Qui de toutes choses abonde.

Mathieu Mélan, Boglietti, Lez 1615

Paris er hovedstaden i Frankrike og har over 2 234 105 innbyggere.¹ Med forstedene er innbyggertallet over 11 728 240. Til tross for et relativt lavt innbyggertall er Paris ett av de tettest befolkede byene i verden. Hvis man ser bort i fra de to store skogene Boulogne og Vincennes, har Paris en tetthet på 24 448 innbyggere per kvadratkilometer.²

Byen er delt inn i 20 arrondissementer med egne lokale utvalg og utgjør en kommune og et departement som styres av en byråd. Hvert arrondissement har et direkte valgt styre (conseil d'arrondissement), som velger en ordfører for arrondissementet. Paris sitt bystyre (conseil de Paris) består av et utvalg medlemmer fra arrondissement-styrene som velger borgermesteren. Arrondissement-borgermesteren har lite myndighet, men skal gi sin mening om all autorisasjon av arealbruk, veibruk, bygningstransformasjon og endring.

Paris har vært en by siden før romertiden, befolket av en keltisk stamme kalt parisii. Byen er oppkalt etter dem. Den ble en romersk koloni og spredte seg fra de to øyene Île de la Cité og Île Saint-Louis til venstrebredde av Seinen. Byen har siden spredt seg utover i konsentrerte ringer, definert av bymurer. Disse ser man igjen i blant annet formen på de ytterste arrondissementene, rekken av boulevarder kalt Grands Boulevards, metrolinjene 2 og 6, Boulevards des Maréchaux og Boulevard Périphérique.

Det moderne Paris ble i stor grad til på midten av 1800-tallet under G. E. Haussmann. Keiser Napoleon ønsket en bedre by, med parker og brede gater som skulle gjøre bylivet sunnere, men også gjøre det lett å slå ned på en ny revolusjon. Under Haussmanns ledelse ble det anlagt brede avenyer, der det før var snirklete middelalderveier, og kvartaler ble revet for å skape rom for parker og plasser. Kloakk og nye vannføringer inn til byen var også en del av planen om å gjøre Paris til en bedre by. Haussmann la også føringer for hvordan byen skulle bygges i framtiden, med regler for bygningshøyder og fasadeutforming.

Etter Napoleons nederlag i den Fransk-Prøyssiske krigen i 1870, startet den tredje republikken, som varte fram til andre verdenskrig. En del av denne epoken er også kjent som *la belle époque*, og på denne tiden ble Paris et senter for kunst, kultur og arkitektur. Eiffeltårnet ble bygget til Verdensutstillingen i 1889, og Haussmanns brede boulevarder ble brukt til å vise fram den nyeste moten. Art Nouveau satte også sine spor i Paris, spesielt i forbindelse med den nyåpnede Metroen. Det var på denne tiden Paris fikk ryktet Syndens by, på grunn av de mange bordellene og kabaretene.

Paris unngikk store ødeleggelse både under første og andre verdenskrig. Etter frigjøringskrigen i Algerie mellom 1954 og 1962, flyttet mange som hadde vært på Frankrikes side til Paris. Dette var den første store innvandringen til byen og resulterte i byggingen av nye boligblokker utenfor sentrum, som fort ble kjent for steder med ensformig arkitektur, fattigdom, rasisme og kriminalitet. I mai 1968 begynte det store studentopprøret. Dette var en reaksjon på en underliggende sosial og politisk uro i landet. På 70- og 80-tallet skjedde de største forandringene i Paris' byvev siden Haussmann. Pompidou-senteret ble bygget, slakterhusene ved La Villette ble revet og erstattet av en hypermoderne park og forskjellige muséer dedikert til vitenskap og musikk. Tour Montparnasse, ferdigstilt i 1972 og av mange kalt den styggeste bygningen i Paris, gjorde at skyskraperne aldri fikk innpass i byen. De moderne bygningene ble i stedet lagt til La Défense, et futuristisk kontordistrikt vest for byen, der La Grande Arche dominerer som en nytolkning av triumfbuen.

På 2000-tallet intensiverte Paris sitt prosjekt om å redusere motorisert trafikk og bedre kollektivtransport og sykkelkommelighet. Det er blitt opprettet svært mange bussfiler, et omfattende og velfungerende bysykkelprogram ble satt i gang i 2007, og en ny trikkelinje i utkanten av byen åpnet i 2006 og utvides nå. I 2009 la daværende president Sarkozy fram en plan for Stor-Paris, der det legges opp til et tettere samarbeid mellom Paris og områdene rundt, med fokus på by- og transportutvikling.

¹Motsatt side

²Plan de Mérian, fugleperspektiv av Paris fra 1615 viser de første boulevardene og restene av muren til Ludvig 13.

¹Tall fra 2009, INSEE

²Tall fra 1999, INSEE, sammenlikning: <http://en.wikipedia.org/wiki/Paris>
Kilder: Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon 2007, Wikipedia.

JANUAR

FEBRUAR

MARS

APRIL

MAI

KONSEPT

REFERANSER
IDEMYLDNING BILDER
MAPPING
ANALYSER

KONSEPT

(JUSTERE KONSEPT)

(JUSTERE KONSEPT)

DESIGN

REFERANSER
OVERORDNET DESIGN
ANALYSER
IDEMYLDNING
KATEGORISERE PC
RELASJON TIL BYEN
INTERESSANTE STEDER
TYPER INTERVENSJONER

DEFINERE TYPER PC/BYEN
DEFINERE ARKITEKTONISKE
SPILLEREGLER

UTVIKLING AV INTERVENSJONER
SYNTESE:
STED + INTERVENSJON
PROGRAMMERING

INTERVENSJONER FERDIG PROGRAMMERT

POINT OF NO RETURN

PRESENTASJON

INDESIGN DOK FOR
REFERANSER/KART/BILDER
BILDER
SKISSER
KART
DIAGRAMMER
TEKST

FORELØPIG LAYOUT

BILDER
REFERANSER
SKISSER
TEKST

TEGNINGER
KART
COLLAGER
MODELL
TEKST

LAYOUT

MODELL
TEGNINGER
PLANER
SNITT
KART
COLLAGER

10. MAI FERDIG!

Med denne oppgaven ønsker jeg studere en spennende struktur i en historisk men samtidig moderne by. Jeg ønsker å se på hvilke potensialer denne strukturen har til å løse noen av de bymessige utfordringene og mulighetene som finnes i dagens byer, og spesifikt i Paris.

Jeg ser for meg å dele oppgaven inn i tre faser, som i utgangspunktet har et lineært forløp, men som har mulighet til å påvirke hverandre. Først ønsker jeg å lage et helhetlig konsept for denne strukturen, å gi den en oppgave. Innenfor denne rammen ønsker jeg å utforske muligheter for lokale intervensjoner og prosjekter innenfor konseptet. I siste del av oppgaven ønsker jeg å utvikle noen av disse intervensjonene videre i skisser og collager. Jeg setter ingen begrensinger i skala, men skalaen vil sette begrensninger for graden av detalj og gjennomføring i siste fase, som vil bli holdt på et skisseprosjektnivå.



Dagens byer står overfor en rekke utfordringer. For første gang i historien bor det flere mennesker i byen enn utenfor,¹ og det er en trend som ikke ser ut til å snu med det første. Byutviklingen det siste halve århundret har sett en stor utflytning av byenes grenser, med områder som er blitt til på bilens premisser. Modernismens høye boligblokker, og nå senere høye kontorblokker, skaper segregerte bydeler, der en del er tom på dagtid og en annen på kveldstid.

Verden står i dag overfor store miljøutfordringer. Global oppvarming, matkrise og oljemangel er utfordringer som er og vil bli viktige i vår nærmeste fremtid. Det er miljøvennlig å bo i by, sier forskerne og arkitektene. Kollektivtransport, nærhet til butikker og arbeidsplasser, mindre fotavtrykk per menneske og større valgfrihet innen miljøvennlige produkter gjør at byen stort sett kommer bedre ut av miljøregnskapet enn forstedene og landet.

Byene våre ble bygget med helt andre hensyn enn det som er dagens behov. De var sentre for handel og næring, ikke nødvendigvis sentre for å bo. Dette skaper byer der man som menneske sliter med å finne sin plass, og blir redusert til en konsument, uten mulighet til å ta grep om nærmiljøet. Byråd og byråkrati gir lang saksbehandlingstid, og i mange tilfeller er de skeptiske til å tillate eksperimentering med offentlige byrom. Grupper som Tactical Urbanism, viser at det å gå ut og gjøre mindre, temporære intervensjoner i byen kan være en måte å ikke bare få de som bruker byen, men også de som bestemmer i byen, til å se at byen er til for noe mer enn bare handel og næring.² European har neste år temaet Adaptable Cities der de bl.a. ser på tid som en faktor og mulighet til å skape byer som er endringsdyktige.³ Temporære strukturer og funksjoner er med på å skape en by som kan tilpasse seg behov som endres, enten det er endringer i løpet av et døgn, et år eller generasjoner.

The notion of an “adaptable city” is of a city that can be worked without breaking, capable of extending its possibilities and retrieving its forms, in space and time. In terms of programme, it is less a question of flexibility or functionality that of scenarios for appropriate transformations between legacy (the history of places), invention (innovation in spatial arrangements that accommodate a plurality of uses) and reversibility (temporary developments). It is less about technology than a method of establishing links between natural and cultural environments and finding compensations and connections.⁴

Tactical Urbanism går for en nedenfra og opp prosess, der byens innbyggere påvirker politikerne til å ta beslutninger, mens European går for en overordnet plan med muligheter for inngrep. Jeg tror ikke at en hverken-eller tankegang er løsningen, men at både ovenfra og ned, og nedenfra og opp prosesser kan skape nye rom og muligheter i byen. Og at arkitekter som fagpersoner kan ta del i dette, både som initiativtaker og ved å legge til rette for andres initiativ.

Motsatt side

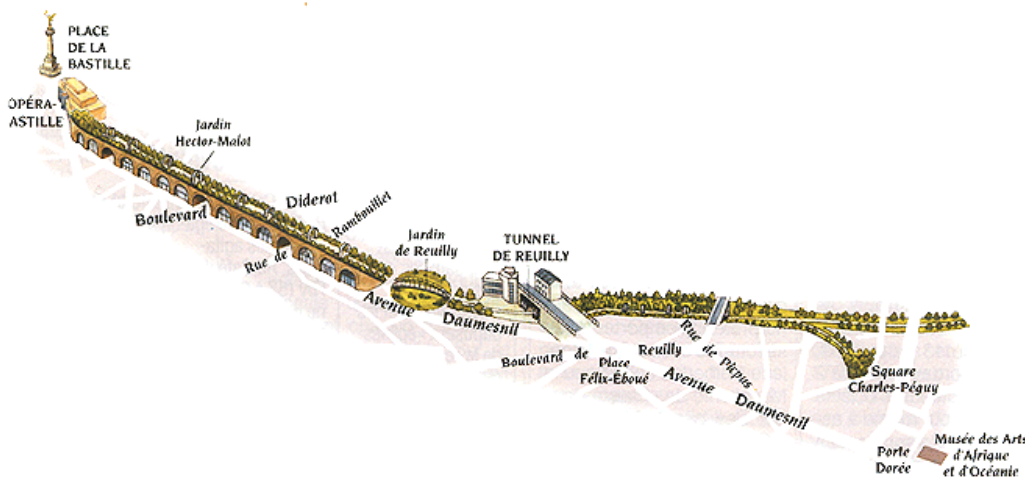
Park(ing) Day, en dag i året der man går sammen om å gjøre en parkeringsplass om til noe attraktivt i byen, er kanskje det mest kjente eksemplet på Tactical Urbanism

1. <http://www.unfpa.org/pds/urbanization.htm>

2. http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1/1

3. <http://www.european-europe.com/e11/en/topics/topic-e12.php>

4. Fra sammendraget av forumet for byer og juryer, Oslo nov.2011, om temaet Adaptable City.

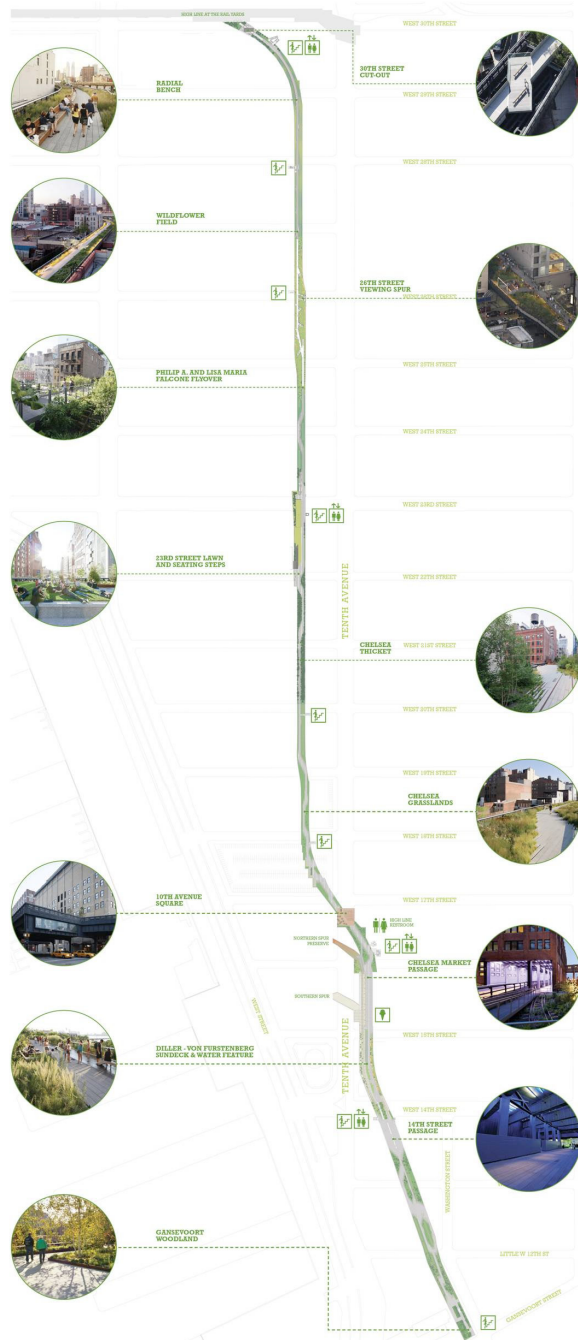


Promenade plantée

Jacques Vergely og Philippe Mathieux

Promenade plantée er bygget på det gamle jernbanesporet som gikk fra Bastille-stasjonen og ut av byen, gjennom Vincennes. Banen ble bygget i 1859, og gikk ut av drift i 1969 da den ble erstattet av RER A. På 80-tallet ble Bastille-stasjonen revet for å gjøre plass til den nye operaen. Samtidig ble et jernbanedepot i nærheten gjort om til park og promenade plantée planlagt. Den ble åpnet i 1993 og er den første parken anlagt på en jernbaneviadukt.

Promenade plantée består av forskjellige seksjoner med forskjellig beplantning. Noen steder er det anlagt parkanlegg som gjenspeiler de mer tradisjonelle franske parkanleggene, mens det andre steder er bambusskoger og mer tett og vill beplantning. Den skiller seg fra de nyere transformasjonene ved at det er få rester etter den industrielle fortiden.



New York High Line

James Corner Field Operations og Diller Scofidio + Renfro

Kanskje det mest kjente transformasjonsprosjektet av en jernbane. Banen ble bygget på 1930-tallet for å få skinnegående godstransport vekk fra gatene, der de hadde vært siden 1846. I 1999 startet noen lokale ildsjeler en forening for å skape en park, inspirert av Promenade Plantée i Paris. I 2002 fikk prosjektet byens godkjennelse, og i 2005 startet byggingen. Den første delen åpnet i 2009.

I motsetning til Promenade Plantée har New York High Line bevart en del av den industrielle karakteren. Mange av plantene er typiske for den lokale faunaen, og de gamle jernbanesporene ligger i mellom gresset, som om det skulle ha vokst fram naturlig. Integreerte møbler og lys skaper en moderne og avslappet atmosfære. Kunst og installasjoner blir jevnlig skapt og byttet ut, arrangert av High Line Art.



Temporary amusement park, Lima

Basurama

Basurama stammer fra arkitektskolen i Madrid og er et felleskap av arkitekter, designere og kunstere som jobber med å utforske kreative muligheter for reel og virtuelt søppel i dagens samfunn. Dette prosjektet foregår i Lima, der offentlige plasser og transport er i ferd med å bli forlatt og falleferdig. Den elektriske banen som var under bygging hadde stoppet opp, og flere lokale kunstnere og ildsjeler ønsket at den istedet skulle bli gjort om til park. Basurama kom inn og gjorde den om til en midlertidig fornøylespark ved bruk av gamle dekk.



Pallets build the community

Atelier d'architecture autogérée

Startet av Atelier d'architecture autogérée for å skape et økologisk-urbant nettverk, dette er første delen; en midlertidig hage bygd av resirkulerte materialer på steder der plassen er dårlig utnyttet. Dette er i La Chapelle nord i Paris, et sted med få parker og grønne områder. Lokalbefolkningen fikk lov til å benytte bedene som de ville. Et nedlagt varehus ble senere gjenåpnet, og kan brukes til arrangementer for lokalbefolkningen. Prosjektet forsøker å bevare et visst urbant biologisk mangfold.

SILJE SKINNES LUNDE
V2013 NTNU