

Tokyo's Metropolitan Expressway In beton en staal gestolde beweging



De Metropolitan Expressway loopt over de historische brug Nihonbashi.

Het meest in het oog springende stedenbouwkundige element in Tokyo is de 280 kilometer lange Metropolitan Expressway. De schaal, monumentaliteit en complexiteit van deze snelweg zijn indrukwekkend. Gedwongen door zijn moeilijke inpassing vormt hij een topstructuur op het gebied van efficiënte ruimteplanning en dubbel grondgebruik. Als een in beton gestolde beweging slingert hij rakelings langs gebouwen, over rivieren en door parken. Vanuit de auto doet de snelweg denken aan een enorme achtbaan met Tokyo als pretpark op de achtergrond.

De geschiedenis van de Metropolitan Expressway begint in 1959, met de oprichting van de Metropolitan Expressway Public Corporation (MEPC). In tegenstelling tot Nederland, waar automobilisten over uitgestorven snelwegen reden, waren files in Tokyo in die tijd al een dagelijks verschijnsel. De eerste grote uitdaging waren de Olympische Spelen van 1964. De sportcomplexen in Yoyogi Park moesten verbonden worden met Haneda International Airport. De MEPC had vijf jaar de tijd om 32 kilometer snelweg door het hart van een van de dichtstbevolkte metropolen ter wereld te leggen. Uit

tijd- en geldgebrek kon de overheid de benodigde grond niet onteigenen. Daarom werd een snelwegsysteem aangelegd dat voornamelijk gebruikmaakt van bestaande rivieren, wegen en andere overheidsgrond.

Tegenwoordig verwerkt de snelweg 1,12 miljoen auto's per dag.

De op het eerste gezicht wonderlijke structuur is bij nadere beschouwing het gevolg van zuiver rationele keuzes. Voor de aanleg moesten constructies worden gebouwd in rivieren, boven bestaande wegen, pal naast gebouwen en zelfs onder het park van het keizerlijk paleis. Slechts vijf procent van de weg ligt op het maaiveld. Door de weg op een pragmatische manier aan de verschillende condities aan te passen kreeg hij zijn uiteindelijke vorm. Hierbij werden volop technologische vernieuwingen ingezet. Staalbedrijven ontwikkelden bijvoorbeeld een speciale kwaliteit staal, waardoor de constructies zo rank mogelijk konden blijven.

In de loop van de tijd zijn aan de oorspronkelijke constructie allerlei praktische aanpassingen uitgevoerd. Het resultaat is een monster van Frankenstein-achtige megastructuur, opgebouwd uit duidelijk verschillende elementen. Voorsorteren op deze weg

is een vak apart. Soms doet een afrīt uit het niets op als een zwart gat in de middelste rijstrook. Of je wordt door een korte steile hellingbaan van het racecircuit verwijderd en abrupt met de stad geconfronteerd.

Ondanks de restricties van de omgeving is de Metropolitan Expressway structuur. Hij is op het stedelijk landschap gelegd zonder er deel van uit te maken. Bij de brug Nihonbashi in het oude financiële en commerciële centrum, wordt dit op extreme wijze duidelijk. De brug is voor Japanners van groot historisch belang, zo is hij tot de dag van vandaag het uitgangspunt van alle afstandsmetingen in het land. Zeker voor westerlingen is dan ook het onbegrijpelijk dat hier een snelweg overheen is aangelegd. Dit jaar wordt de MEPC geprivatiseerd. Het grootste deel van de geplande wegenstructuur is inmiddels gerealiseerd. Toch blijven er genoeg uitdagingen over. In de eerste plaats is er de toenemende congestie. Verder is een groot deel van de constructie uit de jaren zestig toe aan vervanging. Maar misschien wel de grootste uitdaging is de veranderende mentaliteit van de inwoners van Tokyo, die steeds meer moeite krijgen

met deze broute structuur die door hun stad snijdt. Meer en meer stemmen gaan op om de Metropolitan Expressway ondergronds te brengen, in de hoop dat het water en land uit de Edo-periode opnieuw tevoorschijn komen. Het gevaar bestaat dat Tokyo daarmee, net als Berlijn met de val van de Muur, afscheid zal nemen van een van zijn belangrijkste identiteitsdragers.

Gezien de aanzienlijke kosten van zo'n keuze zal waarschijnlijk eerst een heroriëntatie plaatsvinden van de Metropolitan Expressway en zijn omgeving. Waar de snelweg in een tunnel wordt gebracht kunnen verbindingen tussen wijken aan weerszijde van de weg hersteld worden. Ook kan de ruimte onder de opgetilde snelweg voor andere programma's gebruikt worden dan parkeren. In de wijk Ginza bevindt zich al een warehouse onder de snelweg en in Hakozaki een luchthaven terminal, compleet met incheckbalies, hotel, busstation en winkels. Zo heeft de Metropolitan Expressway meer te bieden dan alleen asfalt aan automobilisten.

Maarten van Tuijl



Metropolitan Expressway