

## PODZIEMNE STACJE METRA JAKO FRAGMENT MIEJSKIEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

### UNDERGROUND METRO STATIONS AS A PART OF URBAN PUBLIC SPACE

**Katarzyna Jasińska**

Politechnika Warszawska

Wydział Architektury

Zakład Dziedzictwa Architektonicznego i Sztuki

ul. Koszykowa 55

00-659 Warszawa

e-mail: arch.katarzynajasińska@gmail.com

**Abstract:** This paper presents the issues related to the functioning of underground metro stations as important components of urban public space. The problems of definition and design of contemporary public spaces are discussed based on the literature review. Next, the analysis of selected metro stations outlines planning and architectural practices that can contribute towards developing new quality of urban space allowing for the coexistence of various activities. The analysis reveals that the construction of metro network can stimulate the development of new attractive places with diverse functionality, both above and under the ground level. Public space inside and in the surroundings of contemporary metro stations increasingly attracts users, not only due to journey plans, but also due to the leisure opportunities.

**Keywords:** public space, metro station, underground architecture.

#### Wprowadzenie

Przestrzeń publiczna to fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych obszar przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy użytkownikami życia społecznego [11]. Alexander definiuje przestrzeń publiczną jako miejsce służące tworzeniu więzi społecznych oraz fragment przestrzeni miejskiej nadający miastom i dzielnicom tożsamość [1]. Przestrzenie publiczne współczesnych miast funkcjonują jako punkty spotkań, rozrywki czy rekreacji, a nierzadko spełniają także role kulturowe i edukacyjne. Miejsca te stanowią obszary o wysokiej atrakcyjności funkcjonalnej, ich walory użytkowe zależne są jednak od wielu uwarunkowań związanych z lokalizacją w tkance miejskiej, architekturą czy przystosowaniem do różnego typu zachowań i interakcji społecznych.

W strukturze dzisiejszych miast wyróżnić można szereg rozmaitych form tworzących przestrzeń publiczną. W skład ogólnodostępnej strefy wchodzi zarówno tereny i budowle typu kulturowego, jak i obiekty postrzegane przez pryzmat czysto funkcjonalny, pozostające w sferze technicznej miasta [5]. Przestrzeń publiczną stanowią obszary "otwarte", takie jak place, ulice, parki miejskie, ale także przestrzenie "dośrodkowe" znajdujące się wewnątrz budynków lub na terenach ogrodzonych [11]. Niezależnie od formy, jaką przyjmują, obszary te, aby stać się przestrzeniami przyciągającymi użytkowników, muszą stwarzać możliwości do zaistnienia różnego typu

działań społecznych. Aktywności zachodzące w przestrzeni publicznej Gehl dzieli na konieczne oraz opcjonalne [8]. W przestrzeni o marnej jakości, występować będą jedynie czynności konieczne, stanowiące działania bardziej lub mniej obowiązkowe. W przestrzeni o wysokiej jakości, czas zachowań koniecznych się wydłuży, a ponadto pojawią się czynności opcjonalne, które mogą odbywać się jedynie w sprzyjających warunkach [8]. Współistnienie różnorodnych aktywności ściśle związane będzie również z komfortem użytkownika przestrzeni, uwarunkowanym czynnikami takimi jak bezpieczeństwo i ochrona przed przestępczością [9, 12], dogodne warunki atmosferyczne [15] czy poczucie sensu i tożsamości, które mogą inspirować do przebywania w danym miejscu [6, 13, 14].

W celu rozpoznania rozwiązań projektowych determinujących sukces funkcjonowania obiektów metra jako fragmentu przestrzeni publicznej, przeanalizowano sposoby zagospodarowania i użytkowania przestrzeni współczesnych stacji metra. Przyjęta metodologia uwzględnia przegląd literatury oraz wizje lokalne na wybranych stacjach metra.

#### Zagospodarowanie terenu na powierzchni

Budowa metra zwykle wymusza poważne zmiany w strukturze urbanistycznej i funkcjonalnej miasta i jak żaden inny środek transportu, w istotny sposób zmienia



Rys. 1. *The Village of Yorkville Park*, Toronto, Kanada [18].

jego krajobraz [2]. Pomimo podziemnej lokalizacji, każda inwestycja w sposób drastyczny ingeruje w istniejącą tkankę miejską i ma decydujący wpływ na zagospodarowanie przestrzeni na powierzchni. Powstające stacje, zazwyczaj wykonywane w wykopach otwartych, mogą być impulsem do przebudowy i modernizacji istniejących przestrzeni, bądź rewitalizacji obszarów znajdujących się tuż nad nimi. "Tradycyjnymi" [10] przestrzeniami publicznymi, powstającymi w efekcie budowy, są przestrzenie "otwarte" kształtowane w otoczeniu wejścia lub bezpośrednio nad obiektem. Zmiany zagospodarowania przeprowadzane są w skali pojedynczej ulicy, układu komunikacyjnego czy większych obszarów miejskich. Przykładem jest przebudowa ulicy Świętokrzyskiej w Warszawie zrealizowana w efekcie budowy centralnego odcinka II linii metra, gdzie zdecydowano się na zawężenie drogi i oddanie większej przestrzeni pieszym. Wzdłuż ulicy poprowadzono ścieżki rowerowe, dodano elementy małej architektury i wytyczono nowe przejścia w poziomie jezdni. Za sprawą inwestycji ulica zyskała większe walory użytkowe i stała się jedną z bardziej reprezentatywnych przestrzeni stolicy.

Przykład zagospodarowania przestrzeni naziemnej stanowi również wielokrotnie nagradzany<sup>1</sup> projekt zrealizowany bezpośrednio nad korpusem stacji metra w Toronto (Kanada). *The Village of Yorkville Park* - skwer (park miejski) zrealizowany został w wyniku decyzji o wyburzeniu części zabudowy mieszkaniowej związanej z realizacją nowej linii metra. Skwer składa się z serii ogrodów ukształtowanych w obrębie linii dawnej

zabudowy (rys. 1). Przestrzeń stymuluje kontakty towarzyskie, jest popularnym miejscem zabaw dla dzieci oraz wypoczynku dla dorosłych [17].

Budowa metra to także okazja do powstawania efektownych przestrzeni publicznych w otoczeniu wejść do stacji. Podziemna lokalizacja zachęca do tworzenia zagłębionych placów, skwerów bądź zieleńców, które integrują strukturę budowlę z tkanką miejską, a jednocześnie umożliwiają łatwy dostęp do obiektu. Strefa wejściowa ukształtowana w ten sposób ułatwia identyfikację stacji w strukturze miasta, a także przyczynia się do niwelacji negatywnych odczuć związanych z zejściem pod powierzchnię ziemi. Zagłębione place wejściowe prezentuje projekt zagospodarowania m.in. przed stacją *Les Halles* w Paryżu czy chociażby przy stacji metra *Centrum* w Warszawie, gdzie w część podziemną schodzimy przez zagłębiony skwer połączony z poziomem ulicy schodami i rampami. Ukształtowane w ten sposób miejsca pełnią funkcje reprezentacyjne, a także stanowią punkty spotkań mieszkańców (rys. 2). Zagłębione place oraz przestrzenie kształtowane nad korpusem stacji przyciągają ulicznych artystów i nierzadko stanowią miejsce do organizacji większych plenerowych wydarzeń kulturalnych.

Inną praktyką przyczyniającą się do kreacji przestrzeni publicznej w mieście jest łączenie stacji z budynkami naziemnymi. Rozwiązania tego typu, doskonale funkcjonują na obszarach o intensywnej zabudowie i przyczyniają się do tworzenia bardziej zwartej, "kompaktowej" przestrzeni miejskiej. Wejścia kształtowane są przez ogólnodostępną strefę budynku użyteczności publicznej, zazwyczaj o funkcji biurowej, hotelowej czy handlowej. Dzięki połączeniu obydwu obiektów sfera wejściowa do stacji metra jest bardziej bezpieczna, natomiast przestrzeń publiczna wewnątrz budowli naziemnej zyskuje dodatkowe walory użytkowe.

<sup>1</sup> Projekt zdobył liczne nagrody architektoniczne m.in. ASLA President's Award of Excellence, 1997; City of Toronto Urban Design Award of Excellence, 1997; International Downtown's Association Award of Merit, 1997.

Rozwiązania tego typu z powodzeniem stosowane są w krajach o surowym klimacie, m.in. w Montrealu (Kanada), gdzie wszystkie, z wyjątkiem jednego, wejścia

do podziemnej stacji zaprojektowano przez partery budynków użyteczności publicznej [7].

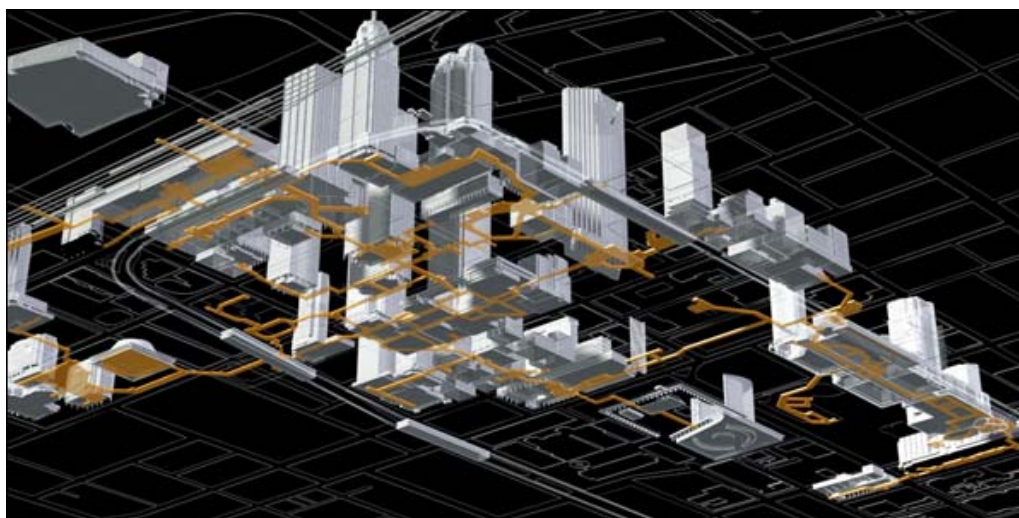


Rys. 2. Plac przed wejściem do stacji metra Centrum, Warszawa, Polska (źródło: materiały własne)

### Przestrzeń podziemna

Ogólnodostępną przestrzeń stacji metra stanowi również strefa zlokalizowana pod powierzchnią ziemi. Obszar ten często przybiera postać pasażu usługowych lub całych centrów handlowych zlokalizowanych w pobliżu stacji. Przestrzenie tego typu funkcjonują na zasadzie zamkniętych, odizolowanych obszarów, które stanowią nowe formy, coraz częściej wypierające tradycyjne przestrzenie publiczne [11, 16]. Na podstawie sieci metra powstają podziemne korytarze, integrujące stacje z innymi budynkami poziomymi. Założenia stanowią część wielokubaturowych systemów podziemnych, codziennie przyciągających setki osób. Przykładem struktury tego

typu jest PATH (ang. *Toronto's Downtown Underground Pedestrian Walkway*) - sieć pieszych przejść podziemnych powiązana z dziewięcioma stacjami metra, rozciągająca się pod budynkami użyteczności publicznej w Toronto (rys. 3). W części podziemnej znajduje się ponad 30 km pieszych przejść współtworzących z budynkami towarzyszącymi największe centrum handlowe na świecie, z którego dziennie korzysta ponad 100 tysięcy ludzi [3]. Podziemne korytarze otoczone są sklepami, restauracjami i innego typu usługami [19]. W miejscach, w których zbiegają się główne osie komunikacyjne tworzone są charakterystyczne węzły.



Rys. 3. PATH, Toronto, Kanada [20].

W punktach, w których osie docierają do przestrzeni pod budynkami projektowane są wewnętrzne place, skupiające rozmaite aktywności.

Na podobnej zasadzie działają podziemia powstałe w oparciu o sieć metra w miastach, takich jak Montreal, Edmonton (Kanada), Atlanta, Chicago, Nowy Jork, Filadelfia, (USA), Tokio (Japonia), Pekin, Szanghaj, Hong Kong (Chiny) czy Moskwa (Rosja). Europejskim przykładem założenia tego typu jest *Alexanderplatz*, jeden z największych węzłów komunikacyjnych Berlina. W jego skład wchodzi trzy linie metra, linie

tramwajowe i stacja kolejowa, które łączą się ze strefą handlowo-usługową kompleksu oraz innymi obiektami użyteczności publicznej [4]. Przykładami wielofunkcyjnych założeń o mniejszej skali są stacje przesiadkowe two-rzone w miejscu przecięcia kilku linii metra. Stacja *Les Halles* w Paryżu, charakteryzująca się jednym z naj-większych natężeń ruchu na świecie [2], na czterech poziomach mieści centrum handlowo-rozrywkowe, w skład którego wchodzi magazyny handlowe, butiki, kina itp. (rys. 4).



Rys. 4. Centrum handlowe *Les Halles*, Paryż, Francja [21].

### Przestrzeń sztuki i działań artystycznych

Poza szeroką działalnością komercyjną, podziemna strefa stanowi także miejsce różnego typu inicjatyw społecznych i kulturalnych. Przestrzenie stacji mogą przyjmować role galerii, gdzie prezentowane są obrazy, fotografie, plakaty, rzeźby, instalacje czy wielkoformatowe freski ściennie. W metrze w Sztokholmie okrzykniętym "najdłuższą galerią sztuki na świecie" [25] dzieła artystyczne prezentowane są na ponad 90 stacjach. W metrze ateńskim oglądać możemy repliki rzeźb z Partenonu i znaleziska archeologiczne, a w Brukseli, Lizbonie, Neapolu czy Montrealu wielkogabarytowe instalacje przestrzenne wkomponowane w architekturę stacji [25]. W Warszawie, w obrębie I linii metra na antresoli w przejściu nad stacją metra *Marymont*, powstała tzw. galeria A19, gdzie od 2007 roku prezentowane są prace młodych artystów i absolwentów uczelni artystycznych [23] (rys. 5).

Stacje podziemne stanowią doskonałą przestrzeń ekspozycyjną, a oprócz tego nierzadko same w sobie są manifestacją sztuki nowoczesnej. Wspaniałe struktury, futurystyczne materiały czy wielkoformatowe malowidła kształtujące wnętrza stacji stanowią o wyjątkowości obiektu i często postrzegane są jako dzieła sztuki. Spektakularne malowidła ozdabiają wnętrza przypominające wykute w skale grotty (stacje metra w Sztokholmie *T-Centralen*, *Solna Centrum*) (rys. 6) lub odbijają się w sadzawce wypełnionej wodą (stacja metra *Gare Lille Europe* w Lille). Architektura wnętrza prezentuje historie legendarnych podróżników (stacja metra *Parque* w Lizbonie), wspomnienia sławnych poetów (stacja metra *Dante* w Neapolu), a czasem służy manifestacji bogactwa i przepychu (metro moskiewskie). Stacje metra stanowią efektowną atrakcję turystyczną, a władze wielu miast proponują zwiedzanie najpiękniejszych przestrzeni w ramach tak zwanych wycieczek szlakami sztuki [22].



Rys. 5. Stacja metra Marymont, Warszawa, Polska (źródło: materiały własne).

Przestrzeń stacji metra z punktu widzenia społecznego oddziaływania w wielu przypadkach staje się także przestrzenią kulturową. Moskiewskie metro służy jako "miejsce spotkań lektury" czy spontanicznych sezonowych jarmarków, paryskie metro jest zaś siedzibą festiwali kulturalnych, gdzie organizuje się koncerty, a

nawet popularno-naukowe wykłady [2]. Metro staje się ważnym miejscem życia społeczno-kulturalnego, które za sprawą różnego typu imprez i inicjatyw przyczynia się do integracji mieszkańców, stymuluje kontakty towarzyskie i spełnia pozytywną rolę we wzroście poczucia więzi lokalnej społeczności.



Rys. 6. Stacja metra T-Centralen, Sztokholm, Szwecja [24].

## Podsumowanie

Budowa metra stanowi impuls do kreacji nowej jakości przestrzeni publicznej w mieście zarówno na powierzchni, jak i poniżej poziomu terenu. Przestrzeń na powierzchni może występować w postaci parków, zagłębionych placów wejściowych czy ogólnodostępnych

stref integrujących naziemną i podziemną tkankę miejską. Przestrzeń wewnątrz stacji metra, za sprawą bogatego programu funkcjonalnego, związanego z gastronomią i handlem, a także szczególnego umeblowania i wystroju, w wielu przypadkach stanowi atrakcyjne miejsce do współistnienia różnorodnych typów aktywności. Podziemne stacje włączane są w

skład wielofunkcyjnych, wielkogabarytowych założeń przestrzennych, coraz częściej też funkcjonują jako istotne miejsce dla działań artystycznych i kulturalnych. Przestrzeń podziemna współczesnych stacji metra może stanowić nową formę koncentracji programu miejskiego, codziennie przyciągając setki uczestników życia społecznego. Można zaryzykować stwierdzenie, że

współczesne wielofunkcyjne obiekty podziemne powstałe na osnowie sieci metra, coraz częściej stają się miejscem spotkań użytkowników, nie tylko ze względu na zaplanowaną podróż (czynność niezbędną czyli konieczną), ale również w celu realizacji zadań opcjonalnych związanych ze spędzaniem wolnego czasu.

## Literatura

1. Alexander, Ch., Murray, I., Murray, S., Język wzorców. Miasta - budynki - konstrukcja. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne. Gdańsk, 2009.
2. Andrzejewski, M., Od Londynu do Warszawy, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 2011.
3. Belanger, P., Underground landscape: The urbanism and infrastructure of Toronto's downtown pedestrian network, *Tunneling and Underground Space Technology*, 2007, 22, pp. 272-292.
4. Bobylev, N., Underground space in the Alexanderplatz area, Berlin: Research into the quantification of urban underground space use, *Tunneling and Underground Space Technology*, 2010, 25, pp. 495-507.
5. Chmielewski, J.M., Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2001.
6. Cullen, G., Towscape. The Architectural Press, Londyn, 1961.
7. Durmišević, S., The future of the underground space, *Cities*, 1999, 16 (4), pp. 233-245.
8. Gehl, J., Życie między budynkami - Użytkowanie przestrzeni publicznych, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009.
9. Jacobs, J., The Death and Life of Great American Cities, Random House, Nowy Jork, 1961.
10. Kochanowska, D., Przestrzeń publiczna – kluczowy element miasta współczesnego – zintegrowana czy podzielona? [w]: P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.) Problemy kształtowania przestrzeni publicznych, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, 2010.
11. Lorens, P., Główne typy i rodzaje współczesnych przestrzeni publicznych. [w]: Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.) Problemy kształtowania przestrzeni publicznych, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, 2010.
12. Newman, O., Defensible Space. Macmillan, Nowy Jork, 1973.
13. Norberg-Schulz, Ch., Genius Loci - Spirit of Place. Towards a Phenomenology of Architecture, *Architectural Design*, 1980, 7/8.
14. Tuan, Y.F., Przestrzeń i miejsce, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa, 1987.
15. Whyte, W., The Social Life of Small Urban Spaces. Project for Public Spaces, Waszyngton, 1980.
16. Załuski, D., Dworce Kolejowe - Śródmiejskie przestrzenie podróży. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej. Gdańsk, 2010.
17. <https://www.asla.org/2012awards/034.html> (dostęp 14.01.2016).
18. <https://www.flickr.com/photos/77662096@N06/7388893706/in/photostream/> (dostęp 14.01.2016).
19. <http://www.torontopath.com/view/Home.aspx> (dostęp 14.01.2016).
20. <http://pradeepamohan.net/wp-content/uploads/2012/06/path.jpg> (dostęp 14.01.2016).
21. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris\\_Forum\\_des\\_Halles\\_2012\\_19.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_Forum_des_Halles_2012_19.jpg) (dostęp 14.01.2016).
22. <http://mic-ro.com/metro/guidedtours.html> (dostęp 14.01.2016).
23. [http://ibpp.pl/a19\\_marymont\\_metro\\_dla\\_sztuki-metro-pl.html](http://ibpp.pl/a19_marymont_metro_dla_sztuki-metro-pl.html) (dostęp 14.01.2016).
24. <http://openbuildings.com/buildings/stockholm-subway-profile-42769#!buildings-media/0> (dostęp 14.01.2016).
25. <http://mic-ro.com/metro/metroart.html> (dostęp 14.01.2016).