

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA WEWNĄTRZ DWORCÓW KOLEJOWYCH I W ICH OTOCZENIU

Agata Pięt

Politechnika Wroclawska, Wydział Architektury, ul. B. Prusa 53/55, 50-317 Wrocław
E-mail: agata.piet@pwr.edu.pl

PUBLIC SPACE INSIDE THE RAILWAY STATION BUILDINGS AND THEIR SURROUNDINGS

Abstract

In the presented article the discussion about the public space inside the railway station buildings and their surroundings was conducted. Introduction chapter describes briefly the history of the invention of the railways and first railway stations. In the following chapter, based on the literature studies, the basic definitions of the public space in the transit buildings were presented. Different ways of arranging the station squares were described and the attention was paid to the role of retail facilities at the stations. The last presented issue is an aspect of the presence of the art at the stations. The way of arranging public space inside the railway stations and its surroundings might have influence on its quality. The spaces inside and outside the railway stations might become attractive not only to the travelers but also to the people who live in the neighbourhood.

Streszczenie

W niniejszym artykule prowadzono rozważania dotyczące przestrzeni publicznej wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu. Wprowadzenie stanowi krótki zarys historyczny powstania kolei i pierwszych dworców kolejowych. Następnie, na podstawie przeglądu literatury, wyjaśniono podstawowe pojęcia związane z definicją przestrzeni publicznej występującej w obiektach o funkcji komunikacyjnej. Opisano różne sposoby zagospodarowania placów dworcowych i zwrócono uwagę na lokalizację i rolę funkcji handlowych na dworcach. Ostatnim omówionym zagadnieniem jest aspekt pojawienia się sztuki na dworcach. Podsumowanie to wnioski dotyczące różnych sposobów zagospodarowania przestrzeni publicznej wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu, które mogą wpłynąć na wzrost jej jakości. Przestrzeń wewnątrz i na zewnątrz dworców kolejowych może być atrakcyjna nie tylko dla podróżnych, ale również dla okolicznych mieszkańców.

Keywords: public space; railway station; contemporary architecture; art; railway station square; transit space

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna; dworzec kolejowy; współczesna architektura; sztuka; plac dworcowy; przestrzeń tranzytu

WPROWADZENIE

Pierwsze dworce powstały w 1830 roku wraz z wybudowaniem pasażerskiej linii kolejowej, która połączyła Liverpool z Manchesterem.¹ Wynalezienie kolei było dużym osiągnięciem techniki, architektury i sztuki.

Kolej i budynki z nią związane od samego początku wzbudzały duże zainteresowanie ludzi, a w obrębie dworców kolejowych i ich najbliższym otoczeniu powstawały przestrzenie publiczne. Okres świetności

¹ L.V.C. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, Yale University Press, New Haven 1956.

kolei i architektury kolejowej przypadł na przełom XIX i XX wieku. Po II wojnie światowej nastąpił regres kolei, która zaczęła ustępować coraz bardziej popularnemu indywidualnemu transportowi kołowemu. Powstanie szybkiej kolei w latach 80-tych XX wieku wpłynęło na wzrost zainteresowania transportem kolejowym.

Współczesne dworce kolejowe to wielofunkcyjne obiekty o rozbudowanej strukturze. Stają się węzłami komunikacyjnymi łączącymi różne środki transportu: kolej, autobus, tramwaj, metro i inne. Są obiektami użyteczności publicznej, w których każdego dnia gromadzi się wiele osób przybywających w różnych celach. Ze względu na atrakcyjną lokalizację w miastach oraz mnogość funkcji, które pełnią współczesne dworce, istnieje potrzeba zwrócenia uwagi na jakość przestrzeni publicznych wewnątrz dworców oraz w ich najbliższym otoczeniu.

W artykule przedstawione zostaną wybrane sposoby zagospodarowania przestrzeni publicznej placów dworcowych. Opisane będą wybrane rozwiązania lokalizowania funkcji handlowych i rekreacyjnych wewnątrz dworców, a także różne sposoby wprowadzania elementów sztuki do przestrzeni dworców. Wszystkie te zagadnienia przedstawione zostaną na podstawie analiz przykładów wybranych podczas wizji lokalnych i studiów literatury. Główny cel to pokazanie różnych rozwiązań, które mogą przyczynić się do wzrostu jakości przestrzeni publicznej.

1. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

Przestrzeń publiczna jest dostępna dla wszystkich ludzi oraz umożliwia im spontaniczne spotkanie się. Zgodnie z Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. jest ona „obszarem o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjającym nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne”.² O przestrzeni publicznej pisze Chri-

stopher Alexander³ – uważa, że powinna służyć ona stworzeniu więzi społecznych między użytkownikami oraz nadać miastom i dzielnicom tożsamość. Zwraca uwagę na fakt, że jednym z warunków istnienia przyjaznych ludziom przestrzeni jest projektowanie obszarów wyłączonych z ruchu kołowego.

Tradycyjnymi formami przestrzeni publicznych są obszary znajdujące się na zewnątrz, a nie wewnątrz budynków. Są to ulice, przy których zlokalizowane są budynki o funkcjach usługowych i handlowych, oraz place miejskie, na których mogą zostać umieszczone rzeźby, fontanny, zieleń oraz mała architektura⁴. Tradycyjna przestrzeń publiczna to miejsce, które cechuje tożsamość związana z jego historią oraz uwarunkowaniami społeczno-kulturowymi.

Francuski antropolog Marc Augé w swojej książce *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności* zauważa, że współcześnie tworzone przestrzenie nie mają charakteru właściwego dla tradycyjnych przestrzeni publicznych. Nazywa je nie-miejscami, które nie mają historii ani tożsamości; nie pełnią również istotnej roli społecznej.⁵ Są one przestrzeniami tranzytu, w których człowiek pojawia się na chwilę; nie są miejscami docelowymi. Do nie-miejsc Augé zalicza między innymi przestrzenie dworców kolejowych. Anna Hołub zauważa, że Augé w swojej typologii podziału na miejsca i nie-miejsca nie bierze pod uwagę funkcjonalizacji przestrzeni publicznej. Dworce kolejowe, lotniska oraz inne przestrzenie tranzytu są przede wszystkim zaprojektowane jako miejsca służące ludziom do transferu. Priorytetem w projektowaniu obiektów związanych z transportem jest ich funkcjonalność, czyli właściwe sterowanie strumieniem pasażerów.⁶

Na kształtowanie przestrzeni publicznych mają wpływ potrzeby ich przyszłych użytkowników. Konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w przestrzeniach publicznych przyczyniła się do rozwoju ich nowych form. Lorens dokonał podziału obecnie występujących przestrzeni publicznych na „otwarte” (tradycyjne ogólnodostępne place i ulice) oraz „dośrodkowe” (znajdu-

² Art. 2. 6) Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

³ C. Alexander, *Język wzorców = A pattern language: miasta, budynki, konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008.

⁴ D. Kochanowska, *Przestrzeń publiczna – kluczowy element miasta współczesnego – zintegrowana czy podzielona?* [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010, s. 21-35.

⁵ M. Augé, *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*, Verso, Londyn 2006.

⁶ A. Hołub, *Współczesna przestrzeń publiczna. Terapia patologii czy rozwój nowych terenów – poszukiwanie przesłanek projektowych*, [w:] M. Kochanowski (red.) *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2002, s. 13.

⁷ P. Lorens, *Główne typy i rodzaje współczesnych przestrzeni publicznych*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), op. cit., s. 62-70.

⁸ Z. Zuziak, *Nowe przestrzenie podróży. Przestrzenie publiczne węzłów transportu*, [w:] M. Kochanowski (red.) op. cit., s. 99-132.

⁹ J. Wesółowski, *Między koleją a miastem. O lokalizacji dworców kolejowych*, „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni”, no. 2/2003, Małopolski Instytut Kultury, Kraków.

¹⁰ R. Zelent, *Rewitalizacja zabytku mającego pełnić funkcję nowoczesnego dworca*, [w:] „Architektura-Murator” 09/2012, Murator, Warszawa, s. 42-43.

jące się wewnątrz budynków lub na terenach ogrodzonych, jak np. dworce, lotniska, parki rozrywki, centra handlowe).⁷

Zbigniew Zuziak do przestrzeni publicznych związanych z ważnymi węzłami przesiadkowymi zalicza: place przed dworcami oraz przestrzenie wewnętrzne budynków recepcyjnych, hal peronowych, centrów handlowych i innych obiektów znajdujących się w sąsiedztwie lub obrębie dworców kolejowych. Zauważa, że wokół przestrzeni publicznych przy ważnych dworcach powstają *centra zintegrowanego transportu*, które łączą funkcje usługowe z komunikacyjnymi.⁸

2. PLACE DWORCOWE

Tradycyjną przestrzeń publiczną w otoczeniu dworców kolejowych stanowią reprezentacyjne place dworcowe. Ze względu na mnogość funkcji, które powinny pomieścić place dworcowe, bardzo ważny jest sposób ich zagospodarowania.

Place dworcowe są ważnymi łącznikami strukturalnymi między koleją a tkanką miejską. Pełnią istotną rolę w kształtowaniu i funkcjonowaniu węzłów komunikacyjnych.⁹ Ze względu na swoje położenie w sąsiedztwie dworca stają się miejscami lokalizacji przystanków komunikacji publicznej: tramwajowych i autobu-

sowych, a także wejść do podziemnych stacji metra. Przykładem takich rozwiązań są między innymi: plac przed dworcem King's Cross w Londynie (wejścia do stacji metra) i plac przed dworcem Amsterdam Centraal w Holandii, na którym zaprojektowano wejście do stacji metra oraz przystanki tramwajowe.

Oprócz pełnienia funkcji reprezentacyjnych i związanych z transportem publicznym place dworcowe służą również jako miejsce szeroko rozumianej rekreacji. Można zaobserwować przypadki, gdy przestrzeń placu staje się miejscem odbywania się zorganizowanych wydarzeń, jak np. jarmark świąteczny na placu dworcowym w Hanowerze w Niemczech.

Przykładem przemiany przestrzeni placu dworcowego jest plac przed dworcem Wrocław Główny,¹⁰ który przed remontem pełnił między innymi funkcję parkingu dla samochodów. Po zakończonej w 2012 roku modernizacji dworca odzyskał funkcje reprezentacyjne. Zaprojektowanie na nim zielonych skwerów, ławek i innych elementów małej architektury przyczyniło się do powstania przyjaznej przestrzeni publicznej.

2.1. Zalecenia

W projektowaniu współczesnych placów dworcowych należy priorytetowo traktować ruch pieszy i dążyć do ograniczenia ruchu kołowego indywidualne-



Ryc. 1. Wejście do stacji metra z placu przed dworcem Amsterdam Centraal; fot. autorka

go (dworzec Amsterdam Centraal w Holandii, dworzec Wrocław Główny) na rzecz lokalizowania na placach przystanków komunikacji publicznej. Działania te mają na celu umożliwienie podróżnym szybkiej, w jak największym stopniu bezkolizyjnej przesiadki na inny środek transportu.

Istotne jest dostosowanie przestrzeni placu dla osób niepełnosprawnych. Nie należy również stosować barier (np. ogrodzeń), które w sposób fizyczny, lub nawet tylko wizualny mogłyby odcinać przestrzeń placu od tkanki miejskiej. Plac, także ze względu na swoje niezaprzeczalne funkcje reprezentacyjne, powinien być połączeniem strukturalnym i wizualnym między przestrzenią dworca a miastem.

Na placach powinny pojawiać się elementy małej architektury, które mogą mieć korzystny wpływ na wzrost jakości przestrzeni publicznej placu dworcowego. Wprowadzanie zieleni na placach sprzyja wypoczynkowi w trakcie podróży i przyczynia się do stworzenia przyjaznych przestrzeni dla spotkań lokalnej społeczności.

3. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA PRZEKRYTA

Przestrzeń publiczną dworców kolejowych stanowią także przestrzeń przekryta („dośrodkowa” wg Lorenza), w której pierwotnie znajdowały się kasy biletowe, poczekalnie, restauracje oraz perony kolejowe, przekryte okazałymi halami peronowymi. Obecnie w przestrzeni przekrytej dworców kolejowych pojawiają się przestrzenie związane z handlem, rekreacją, czy też biurowe. Niektóre z pomieszczeń związanych z obsługą podróżnych kolei nie są już potrzebne ze względu na rozwój nowych technologii, coraz większe zautomatyzowanie niektórych czynności, czy też zmianę stylu życia.

3.1. Funkcje handlowe na dworcach

W przestrzeni dworców powstaje coraz więcej sklepów oraz usług - dworce przeobrażają się w centra handlowe. Pasaże piesze, będące przestrzeniami publicznymi, zamieniają się w pasáže handlowe, które jako przestrzeń komercyjna, stanowiąca własność prywatną, nie mają cech typowych dla tradycyjnej przestrzeni publicznej (dostępnej dla każdego), gdyż właściciel może w każdej chwili zamknąć do nich dostęp.



Ryc. 2. Wnętrze dworca Leipzig Hauptbahnhof (widok z kondygnacji -1 o funkcji handlowej); fot. autorka

Jednym ze sposobów wprowadzenia usług na dworcach jest stworzenie centrum handlowego w obrębie istniejącej bryły. Przykładem takiego rozwiązania jest pasaż handlowy Promenaden, który powstał na trzech kondygnacjach istniejącego dworca kolejowego Leipzig Hauptbahnhof.¹¹ Realizacja tego przedsięwzięcia projektowego, wraz z rozbudową dworca o podziemną stację szybkiej kolei miejskiej, przyczyniła się do poszerzenia zakresu oferty skierowanej nie tylko do podróżnych, ale również do mieszkańców tej części miasta.¹²

Także na dworcu Berlin Hauptbahnhof pomieszczenia o funkcji handlowej zlokalizowano wewnątrz budynku recepcyjnego. Znajdują się one na piętrach pomiędzy kondygnacjami, na których zlokalizowano perony, natomiast w poprzecznych do dłuższej krawędzi hali peronowej budynkach wieżowych umieszczono biura.

Omówione przykłady przedstawiają sytuacje, gdy zdecydowano się na zlokalizowanie funkcji handlowej wewnątrz dworców: w Lipsku wewnątrz istniejącego budynku, natomiast dworzec w Berlinie to nowo projektowany obiekt. Spotyka się również przypadki sytuowania wolno stojących obiektów centrów handlowych w bliskim sąsiedztwie dworców kolejowych. Cechą charakterystyczną takiego rozwiązania jest ściśle powiązanie ze sobą obydwu obiektów za pomocą podziemnego tunelu, kładki pieszej powyżej poziomu terenu lub placu przed dworcem. Czasami połączenie obiektów ze sobą jest tak ściśle, że można powiedzieć o zatarciu granic między nimi. Przykładem takiego rozwiązania jest dworzec w Krakowie, gdzie zaprojektowano centrum handlowe bezpośrednio połączone z dworcem na podziemnej kondygnacji. Warto zauważyć, że podobne rozwiązanie zastosowano w Utrechcie w latach 70-tych, co w rezultacie w późniejszym czasie doprowadziło do zatarcia się granicy między centrum handlowym a bryłą dworca. W wyniku obecnie trwających prac wspólny budynek recepcyjny dworca i centrum handlowego zostanie zastąpiony przez dwie nowe oddzielne bryły: budynek recepcyjny dworca na poziomie +1 nad torami (wg projektu Benthem Crouwel Architecten¹³) oraz centrum handlowe. Wejście na dworzec będzie odbywało się z przestrzeni



Ryc. 3. Kondygnacje handlowe - dworzec Berlin Hauptbahnhof; fot. autorka

placów publicznych wyniesionych na poziom +1, pod którymi znajdują się parkingi dla rowerów.

3.2. Funkcje rekreacyjne w przestrzeni dworców

Zaobserwowano również przykład aranżacji przekrytej przestrzeni dworców kolejowych na funkcje rekreacyjne. Bardzo ciekawym rozwiązaniem okazało się nadanie nowej funkcji budynkowi recepcyjnemu dworca Atocha w Madrycie. Przed wystawą Expo w Sewilli w 1992 roku dokonano przebudowy dworca według projektu Rafaela Moneo. Obiekt został roz-

¹¹ <http://www.ece.com/en/projects/shopping/detail/promenaden-hauptbahnhof-leipzig/> (28.10.2014);

S. Ledwoń, *Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi*, [w:] D. Żaluski (red.) *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, „Biblioteka Urbanisty” t. VIII, Urbanista, Warszawa 2006, s. 104-111.

¹² B. Edwards, *Sustainability and the Design of Transport Interchanges*, Routledge 2011,

K. Racoń-Leja, *Wykorzystanie przekrytych przestrzeni publicznych w zespołach towarzyszącym współczesnym węzłom kolejowym w obszarach miejskich – potencjał i zagrożenia*, [w:] Żaluski D. (red.) *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, „Biblioteka Urbanisty” t. VIII, Urbanista, Warszawa 2006, s. 114-120.

¹³ Benthem Crouwel Architecten, K. Schipper, *BC AD Benthem Crouwel 1979-2009*, 010 Uitgeverij 2010, s. 22-31.

budowany o perony kolejowe i dworzec autobusowy, natomiast w pomieszczeniach budynku recepcyjnego powstało centrum handlowe oraz biura. W centralnej części głównego holu znajduje się ogród botaniczny, w którym rosną tropikalne rośliny.¹⁴

3.3. Udogodnienia dla pasażerów związane z rozwojem nowych technologii

W przestrzeni wewnętrznej dworców pojawiają się nowe udogodnienia dla pasażerów. Wraz z rozwojem technologii z przestrzeni przekrytej dworców znikają pomieszczenia o niektórych funkcjach. Przechowywanie bagażu mogą być zastępowane samoobsługowymi automatycznymi szafkami na bagaż. Bilety można kupić nie tylko w kasach biletowych, lecz również w automatach umieszczonych w holach dworców i okolicznych przestrzeniach. Także możliwość kupienia jednego biletu na wszystkie środki transportu zmniejsza zapotrzebowanie na liczbę kas biletowych. Zintegrowany rozkład jazdy (uwzględniający wszystkie środki transportu), automaty dostępne w przestrzeniach publicznych (umożliwiające sprawdzenie rozkładu), a także aplikacje mobilne na telefony komórkowe oraz jednolita i czytelna identyfikacja wizualna ułatwiają pasażerom poruszanie się i zmniejszają zapotrzebowanie na punkty informacyjne. Na dworcach, z których odjeżdżają pociągi na lotnisko, można wprowadzić usługę odprawy i nadania bagażu już na dworcu kolejowym.

3.4. Zalecenia

Dworce kolejowe poprzez swoje atrakcyjne położenie w centrach miast mają duży potencjał do powstawania w ich obrębie oraz otoczeniu funkcji towarzyszących. Należy dążyć do tego, aby stały się centrami lokalnej społeczności, co może zostać osiągnięte poprzez lokalizowanie w nich funkcji handlowych i usługowych. Stają się miejscami spotkań biznesowych, a ze względu na ofertę usługowo-gastronomiczną również towarzyskich. Do innych sposobów wzbogacania programu dworców należy wprowadzanie funkcji hotelowych, biurowych, czy też związanych z rozrywką.¹⁵

Wszystkie działania wzbogacające przestrzeń dworców i ich otoczenia o nowe funkcje mają wpływ na wzrost ich atrakcyjności. Jednak wprowadzając je, nie należy zapominać o fakcie, że w projektowaniu dworców najważniejsza jest przejrzystość oraz klarowność

organizacji ruchu. Wszystkie reklamy umieszczane na dworcach nie powinny przesłaniać oznaczeń tras na perony oraz innych elementów identyfikacji wizualnej.¹⁶ Wewnątrz dworców powstaje nowa przestrzeń publiczna – przestrzeń tranzytu, w której ludzie pojawiają się coraz częściej.

4. SZTUKA NA DWORCACH

Sztuka pojawia się w przestrzeni publicznej dworców kolejowych zarówno wewnątrz obiektów, jak i w ich otoczeniu. Z dworców kolejowych każdego dnia korzysta wiele osób przybywających w różnych celach. Dla osób przyjeżdżających koleją są bramą do miast i stanowią ich wizytówkę. Są dobrymi miejscami do wprowadzania działań artystycznych, ponieważ istnieje duża szansa, że prezentowane formy sztuki trafią do szerokiego i zróżnicowanego grona odbiorców.

W budynkach dworców od zawsze występowały dzieła sztuki: w formie architektonicznej w postaci wyszukanego detalu lub jako wolno stojące obiekty. Dzieła sztuki przyjmują okazałe formy, mają stać się elementem ułatwiającym podróżnym identyfikację danego miejsca i poruszanie się na dworcu. Sprawiają również, że przestrzeń dworca staje się bardziej przyjazna. W przestrzeni holu nowego dworca kolejowego w Krakowie pojawiła się rzeźba przedstawiająca globus, która ma stać się miejscem spotkań oraz obiektem ułatwiającym podróżnym orientację w przestrzeni dworca.

Lokalizacja dzieł sztuki powinna być przewidziana na etapie projektowania dworca. Dzieła powinny być wykonane z trwałych materiałów, takich jak na przykład kamień i brąz, które są odporne i nie wymagają częstych konserwacji.¹⁷ Warto również nawiązywać do lokalnych, regionalnych wątków w tworzeniu sztuki, czego przykładem stanowi fala na dworcu w Sydney.¹⁸

4.1. Wykorzystanie przestrzeni dworców do działań artystycznych

W przestrzeni dworców pojawiają się elementy sztuki stałe (rzeźby, mozaiki), ale może ona również stać się miejscem tymczasowych instalacji artystycznych.

Interesującym przykładem zastosowania sztuki w przestrzeni dworca są działania prowadzone na

¹⁴ J. Ross, *Railway Stations: Planning, Design and Management*. Architectural Press 2001, s. 255-257; C. Donati, *Rafael Moneo. La Operacion Atocha: nuevo polo urbano a Madrid*, "Costruire in laterizio" 58/97, s. 246-251.

¹⁵ K. Racoń-Leja, *Wykorzystanie...*, op. cit. s. 114-120.

¹⁶ B. Edwards, *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, E and Fn Spon, Londyn 1997.

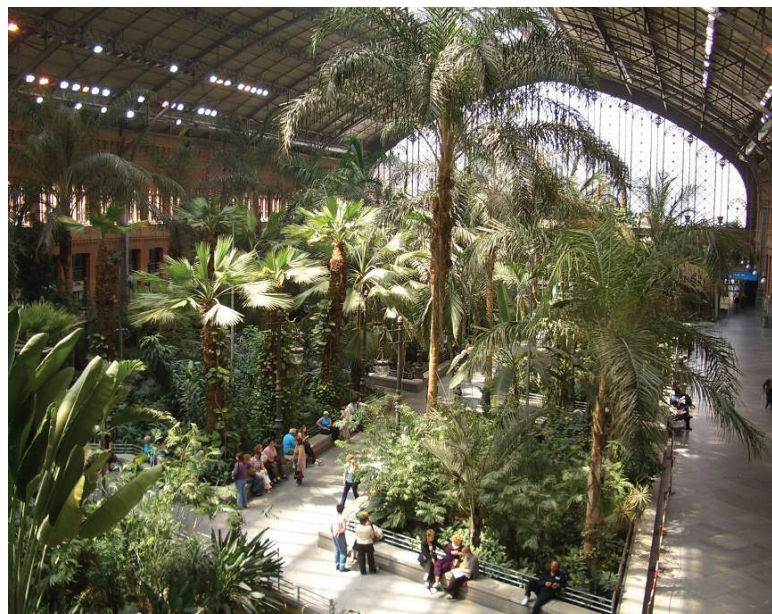
¹⁷ Tamże

¹⁸ B. Edwards, *Sustainability and the Design of Transport Interchanges*, Routledge 2011.

¹⁹ <http://www.stpancras.com/art/> (23.03.2014).

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA WEWNĄTRZ DWORCÓW KOLEJOWYCH I W ICH OTOCZENIU

dworcu St Pancras w Londynie. Jest on XIX-wiecznym dworcem czołowym, który w 2007 roku dostosowano do obsługi kolei dużych prędkości. Istniejące tory i perony zostały wydłużone do minimum 400 metrów. Kondygnację pod torami, dawniej zajmowaną przez magazyny, zagospodarowano na poczekalnię i punkty odprawy pasażerów oraz centrum handlowe. W przestrzeni dworca znajdowało się kilka rzeźb z brązu: „The Meeting Place” - rzeźba o wysokości dziewięciu metrów przedstawiająca parę w momencie pożegnania (rzeźbiarz: Paul Day) oraz posąg przedstawiający Sir Johna Benjamina, który przyczynił się do ocalenia dworca przed wyburzeniem w latach 60-tych XX wieku (artysta: Martin Jennings). Na 18 miesięcy przed olimpiadą w Londynie, która odbyła się w 2012 roku, w hali peronowej powieszono kręgi olimpijskie. Zauważono, że instalacja ta spotyka się z dobrym odbiorem podróżnych i wzbudza ich zainteresowanie. Z tego powodu, po zakończeniu igrzysk, kręgi przerobiono na siedziska, które umieszczono w południowo-wschodniej części dworca.¹⁹ Z racji dużego sukcesu tej instalacji zarząd dworca postanowił cyklicznie organizować wystawy tymczasowe. Projekt „Art Terrace on Wires” zakłada realizację co roku jednej instalacji, która będzie znajdowała się w przestrzeni dworca przez okres sześciu miesięcy. Pierwsza instalacja wyłoniona



Ryc. 4. Dworzec Atocha w Madrycie; fot. autorka

w konkursie zawiązała w hali peronowej w 2013 roku. Praca „Cloud: Meteoros”, autorstwa Lucy + Jorge Orta, przedstawiała dwie chmury (o wymiarach 8 i 6 metrów), na których znajdowały się rzeźby siedmiu podróżnych. Stanowiła ona nawiązanie do renesansowej

Ryc. 5. Dworzec Kraków Nowy Główny; fot. autorka



symboliki chmury jako metafory miejsca spotkań, czyli agory.²⁰ Wiosną 2014 przedstawiono instalację Davida Batchelora. Przestrzeń dworca St Pancras stała się jednym z czterech najważniejszych miejsc wystawiania sztuki tymczasowej w Londynie (obok Fourth Plinth, Serpentine Gallery and the Tate Modern's Turbine Hall).

Również budynek recepcyjny dworca głównego w Zurichu stał się miejscem lokalizacji instalacji artystycznych. Pojawiła się na nim praca przedstawiająca ciąg Fibonacciego (autor: Mario Merz), a pod sufitem dworca zawisła rzeźba „Anioł Stróż” (autor: Niki de Saint Phalle). Najbardziej innowacyjny element w przestrzeni holu dworca to stworzony przy użyciu oprogramowania opracowanego przez ETH w Zurichu wyświetlacz Nova.²¹ W momencie powstania był największym wyświetlaczem trójwymiarowym. Składa się z 25 000 punktów świetlnych i może wyświetlać obrazy dwu- i trójwymiarowe.²² Instalacja jest interaktywna, ludzie mogą stworzyć sekwencję kolorów, która po chwili jest wyświetlana na instalacji, lub przekazać za pomocą telefonu komórkowego tekst, który pojawi się na wyświetlaczu.

Przestrzeń publiczna dworców kolejowych jest doskonałym miejscem do organizowania w niej różnego rodzaju wydarzeń. W wyniku współpracy grupy artystycznej Creative Time oraz Metropolitan Transportation Authority's Arts for Transit²³ w przestrzeni holu dworca Grand Central w Nowym Jorku zorganizowano przedstawienie „Heard NY”. Performance, którego twórcą jest Nick Cave, był wystawiany 25-31 marca 2013 roku jako jedno z wydarzeń upamiętniających stulecie dworca. W przedstawieniu, które odbywało się dwa razy dziennie, brało udział 30 koni (każdy stworzony z dwóch tancerzy ubranych w wielokolorowe stroje). Tancerze w przebraniach poruszali się wolniej od przechodniów i w ten sposób skłaniali ich do zwolnienia kroku. Nato Thompson, kurator grupy Creative Time, która tworzy sztukę w nietypowych miejscach, stwierdził, że Grand Central to ikoniczna przestrzeń publiczna nie tylko dla mieszkańców Nowego Jorku, ale na

skalę światową. Z tego powodu organizatorom i artystom zależało na stworzeniu wydarzenia magicznego, przyjaznego dla rodzin, w którym zostanie uchwycony duch miasta w ruchu.²⁴

Wydarzenie, które odbyło się 16 grudnia 2012 roku na dworcu Wrocław Główny to „Flash mob²⁵ - Frozen Wrocław Nowy Główny”. Jego celem było przede wszystkim zaskoczenie podróżnych oraz pokazanie mieszkańcom miasta nowo odrestaurowanego dworca Wrocław Główny. Według przeprowadzonych przez organizatora obliczeń w wydarzeniu wzięło udział 651 osób. Warto wspomnieć, że inspiracją do zorganizowania wydarzenia we Wrocławiu był flashmob, który odbył się w 2008 roku na dworcu Grand Central w Nowym Jorku, kiedy to ponad 200 osób „zamarzło” w holu dworca, wprawiając przypadkowych przechodniów w zdziwienie.²⁶ W budynku dworca we Wrocławiu działa również Galeria Open, w której odbywają się wystawy tematyczne, a także inne wydarzenia (targi książki, premiery).

PODSUMOWANIE

Współczesne sposoby aranżacji przestrzeni dworców kolejowych i ich otoczenia przybierają różne formy. Przestrzenie publiczne powstają zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz dworców. Na zewnątrz są to reprezentacyjne place dworcowe, które pełnią istotną rolę w funkcjonowaniu dworców jako centrów przesiadkowych, a także miejsc rekreacji i spotkań dla podróżnych i mieszkańców. We wnętrzach dworców mamy do czynienia m.in. z przestrzenią półprywatną, handlową, czy też rekreacyjną. Warto zwrócić uwagę na fakt, że w holach dworcowych nadal pojawiają się pomniki i inne dzieła sztuki, które stają się obiektami charakterystycznymi i ułatwiają podróżnym orientację w przestrzeni dworców. Istotne jest, że przestrzeń dworców to miejsce wydarzeń i działań artystycznych oraz kulturalnych. W ten sposób staje się ona miejscem atrakcyjnym nie tylko dla podróżnych, ale również dla mieszkańców.

²⁰ A. Serafin (2013), *Cloud control*, „Wallpaper” 05/2013, s. 100-106.

²¹ S. Schubiger-Banz, M. Eberle, *The NOVA display system*, [w:] R. Adams, S. Gibson, S. Müller Arisona (red.), *Transdisciplinary Digital Art: Sound, Vision and the New Screen*, „Digital ArtWeeks and Interactive Futures” 2006/2007, Selected Papers Series: Communications in Computer and Information Science, vol. 7, Zurich, Switzerland and Victoria, BC, Canada 2008.

²² <http://www.nova.ethz.ch> (23.03.2014).

²³ MTA Arts for Transit powstał w latach 80-tych XX wieku w Nowym Jorku, aby prowadzić selekcję artystów występujących w przestrzeniach transportu (stacje metra oraz kolei) i instalacji artystycznych, które pojawiają się na stałe w przestrzeniach. Źródło: <http://www.mta.info/mta/art/about/> (25.03.2014).

²⁴ M. Ryzik (2013), *Watch Out for the Horses on Your Way to the Train*, „New York Times” (24.03.2013).

²⁵ *Flash mob* (z ang. błyskawiczny tłum) to zwyczajowo spontaniczna akcja mająca zaskoczyć przechodniów. Ludzie zwołują się najczęściej przez internet, ustalają czas, miejsce i przebieg zdarzenia. Zwykle jest ono absurdalne, nikt nie wie, kto jest organizatorem, czemu ma służyć, do czego prowadzić.

²⁶ Komunikat prasowy PKP S.A. z dnia 18.12.2012 r. (www.pkpsa.pl_2014.03.25).

LITERATURA

1. **Alexander Ch. (2008)**, *Język wzorców = A pattern language: miasta, budynki, konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
2. **Augé M. (2006)**, *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*, Verso, Londyn.
3. **Bentham Crouwel Architekten, Schipper K. (2010)**, *BC AD Bentham Crouwel 1979-2009*, 010 Uitgeverij.
4. **Donati C. (1997)**, *Rafael Moneo. La Operacion Atocha: nuevo polo urbano a Madrid*, [w:] *Costruire in laterizio* 58/97.
5. **Edwards B. (1997)**, *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, E and Fn Spon, Londyn.
6. **Edwards B. (2011)**, *Sustainability and the Design of Transport Interchanges*, Routledge.
7. **Hołub A. (2002)**, *Współczesna przestrzeń publiczna. Terapia patologii czy rozwój nowych terenów – poszukiwanie przesłanek projektowych*, [w:] M. Kochanowski (red.) *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
8. **Kochanowska D. (2010)**, *Przestrzeń publiczna – kluczowy element miasta współczesnego – zintegrowana czy podzielona?* [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wyd. Urbanista, Gdańsk.
9. **Ledwoń S. (2006)**, *Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi*, [w:] D. Załuski (red.) *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, „Biblioteka Urbanisty” t. VIII, Urbanista, Warszawa.
10. **Lorens P. (2010)**, *Główne typy i rodzaje współczesnych przestrzeni publicznych*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
11. **Meeks L.V.C. (1956)**, *The Railroad Station: An Architectural History*, Yale University Press, New Haven.
12. **Racoń-Leja K. (2006)**, *Wykorzystanie przekrytych przestrzeni publicznych w zespołach towarzyszącym współczesnym węzłom kolejowym w obszarach miejskich – potencjał i zagrożenia*, [w:] D. Załuski (red.) *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, „Biblioteka Urbanisty” t. VIII, Urbanista, Warszawa.
13. **Ross J. (2001)**, *Railway Stations: Planning, Design and Management* Architectural Press.
14. **Ryzik M. (2013)**, *Watch Out for the Horses on Your Way to the Train*, „New York Times”, 24.03.2013.
15. **Serafin A. (2013)**, *Cloud control*, „Wallpaper” 05/2013.
16. **Schubiger-Banz S., Eberle M. (2008)**, *The NOVA display system*, [w:] R. Adams, S. Gibson, S. Müller Arisona (red.), *Transdisciplinary Digital Art: Sound, Vision and the New Screen*, „Digital ArtWeeks and Interactive Futures” 2006/2007, „Selected Papers Series: Communications in Computer and Information Science” vol. 7, Zurich, Switzerland and Victoria, BC, Canada.
17. **Wesołowski J. (2003)**, *Między koleją a miastem. O lokalizacji dworców kolejowych*, [w:] „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni”, no. 2/2003, Małopolski Instytut Kultury, Kraków.
18. **Zelent R. (2012)**, *Rewitalizacja zabytku mającego pełnić funkcję nowoczesnego dworca*, [w:] „Architektura-murator” 09/2012, Murator, Warszawa.
19. **Zuziak Z. (2002)**, *Nowe przestrzenie podróży. Przestrzenie publiczne węzłów transportu*, [w:] M. Kochanowski (red.) *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
20. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
21. <http://www.ece.com/en/projects/shopping/detail/> (28.10.2014).
22. <http://www.mta.info/mta/aft/about/> (25.03.2014).
23. <http://www.nova.ethz.ch/> (23.03.2014).
24. <http://www.stpancras.com/art/> (23.03.2014).
25. Komunikat prasowy PKP S.A., z dnia 18.12.2012r. (www.pkpsa.pl_25.03.2014).