

Sztuka na dworcach kolejowych w Japonii i Europie

Słowa kluczowe: dworzec kolejowy, renesans kolei, projektowanie dworców, sztuka publiczna, sztuka w transzycie

Key Words: railway station, station renaissance, station design, public art, art in transit

1. Wprowadzenie

W latach 90. XX wieku projektowanie dworców kolejowych w Japonii przeszło istotną transformację. Budynki stacji przekształciły się z typowych obiektów, jakie powstawały w latach 60. i 70., przeznaczonych do obsługi transportu kolejowego, w nowoczesne centra multimodalne bazujące na idei terminalu lotniczego, odznaczające się nowoczesną architekturą i innowacyjną konstrukcją. W Japonii proces ten nastąpił pod wpływem trendu znanego jako „renesans kolei”¹, który został zapoczątkowany w latach 80. w Europie. W wy-

¹ Trend nazywany „renesansem kolei” lub „renesansem dworców kolejowych” został zainicjowany przez przedsiębiorstwa kolejowe w Europie w latach 80. XX wieku, jako odpowiedź na różne wyzwania sektora kolejowego (przede wszystkim spadek liczby pasażerów). Odpowiedzią na kryzys w sektorze kolejowym stał się m.in. rozwój technologii pociągów dużych prędkości, który stał się także potencjalnym czynnikiem odnowy miast – odzwierciedlającym rosnącą troskę o środowisko. Istotnym elementem strategicznym była także modernizacja dworców kolejowych.

niku „renesansu kolei” promowanego przez firmy kolejowe, jako metodę na odrodzenie i popularyzację kolei, zbudowano wiele interesujących obiektów, a także przebudowano i zmodernizowano wiele dworców wraz z przyległymi dzielnicami miejskimi. Projekty przebudowy dworców sprzężone z projektami rewitalizacji urbanistycznej w wielu wypadkach wpłynęły pozytywnie na rozwój miast².

Nowoczesne, niezwykle atrakcyjne wizualnie stacje kolejowe, tworzące często wraz z towarzyszącymi im funkcjami centra zintegrowanego transportu, uzyskały nowy potencjał w zaspokajaniu różnorodnych potrzeb użytkowników i wpłynęły na atrakcyjność podróży³.

Jedną ze strategii „renesansu kolei” stało się promowanie kultury na dworcach kolejowych. Przedsiębiorstwa kolejowe dostrzegły związany z tym potencjał. Zagadnienia kultury na dworcach stały się tematem różnych konferencji. Do takich należał cykl seminariów w 2016 r. pt. „Stacje w centrum innowacji miejskich” (*Des gares au coeur de l'innovation urbaine*) zorganizowanych przez SNCF⁴ i Université Paris-Est⁵, podczas których podkreślono, że dostępność różnych form sztuki w przestrzeni publicznej obiektów kolejowych spotkała się z zainteresowaniem oraz uznaniem ze strony użytkowników i mieszkańców, a także odegrała znaczącą rolę w poprawie wizerunku kolei. Przestrzeń publiczna na dworcach kolejowych, a także w ich otoczeniu (place dworcowe) umożliwia odbiór sztuki podczas ruchu, który różni się od postrzegania sztuki eksponowanej w galeriach. „*Art in transit*”⁶ (sztuka w transycie) to działalność artystyczna w przestrzeni komunikacyjnej, która łączy ludzi i miasto poprzez sztukę, design i kulturę.

Niniejszy artykuł zawiera klasyfikację rodzajów dzieł sztuki występujących w przestrzeni publicznej dworców w Japonii i Europie, oraz analizę i porównanie działań artystycznych. Badania mają odzwierciedlić tezę że sztuka,

² P. M. J. Pol, *A renaissance of stations, railways and cities*, Delft University Press, Delft 2002.

³ *Modern trains and splendid stations: architecture, design, and rail travel for the twenty-first century*, ed. M. Thorne, The art Institute of Chicago, Merrell, London 2001.

⁴ Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) – Narodowe Towarzystwo Kolei Francuskich.

⁵ Są to dwie połączone uczelnie – University of Marne-la-Vallée i École Nationale des Ponts et Chaussées oraz inne instytucje szkolnictwa wyższego w regionie wschodniego Paryża (Paris-Est); <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/cycle-de-seminaires-des-gares-au-coeur-de-l-a646.html> (dostęp: 7 V 2020).

⁶ Programy „art in transit” polegają na wprowadzaniu i eksponowaniu sztuki w przestrzeni komunikacyjnej, zintegrowanej z jej charakterystyką oraz z regionem. W wielu wypadkach takie programy są finansowane na zasadzie przeznaczania z ogólnego budżetu „1% na sztukę” (finansowanie dochodzi czasem do 5%).

która postrzegana przez pasażerów i mieszkańców spełnia różne funkcje, powinna być istotną częścią długofalowej strategii przewoźników kolejowych oraz częścią ogólnej koncepcji projektowej stacji kolejowych.

Artykuł składa się z następujących części: rozdział 2 zawiera opis przedmiotu badań, w tym aktualne trendy w sztuce w przestrzeni publicznej dworców kolejowych. Rozdział 3 omawia różne rodzaje „sztuki w tranzycie” oraz metodę wyszczególnienia typów dworców kolejowych w odniesieniu do roli sztuki w ich projekcie. W rozdziale 4 przedstawiono przykłady projektów artystycznych na stacjach kolejowych oraz stacjach metra w Japonii i Europie. W rozdziale 5 zawarto wnioski z bieżących badań, które podkreślają ogromny potencjał sztuki i zawierają sugestie dotyczące roli projektów artystycznych w przyszłości na dworcach kolejowych.

2. Przedmiot, cele i zakres badań

Sztuka, choć nie ogranicza się tylko do wizualnej, jest jednym z najważniejszych elementów graficznych projektowania stacji, obok reklam i znaków informacyjnych⁷. To prowokuje do licznych dyskusji na temat roli sztuki w przestrzeni publicznej. W 2016 roku we Francji odbył się cykl seminariów zorganizowany przez grupę SNCF „Gares & Connections”, odpowiedzialną za projektowanie stacji oraz Université Paris-Est i PUCA⁸. Prezentacje i dyskusje, zwłaszcza podczas seminarium „Kiedy kultura obejmuje dworzec. Udostępnianie sztuki, dziedzictwa i kreatywności” (*Quand la culture s'invite en gare. Art, patrimoine et créativité en partage*) w dniu 13 czerwca 2016 r., podczas którego zaprezentowano wiele rodzajów projektów i inicjatyw związanych ze sztuką na stacjach uwidoczniły, że sztuka odgrywa ważną rolę w strategii firm kolejowych współpracujących z władzami administracyjnymi i że spotyka się ona z pozytywnym odbiorem użytkowników⁹. Badania dotyczące sztuki na dworcach kolejowych są prowadzone przez autorkę od 2011 roku,

⁷ E. M. Kido, *Art, advertisements and signs, as a part of aesthetic design*, RESCO, tom 15, 2016, s. 38–55.

⁸ Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) to francuska badawcza organizacja międzyresortowa przy Ministerstwie Ekologii i Ministerstwie Spójności Terytorialnej przy Generalnej Dyrekcji Mieszkalnictwa i Rozwoju Przyrody (DGALN), która wspiera innowacje oraz rozpowszechnianie wiedzy naukowej i technicznej w dziedzinie planowania przestrzennego, mieszkalnictwa, budownictwa oraz projektowania architektonicznego i urbanistycznego.

⁹ <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/seminaire-quand-la-culture-s-invite-en-gare-art-a924.html> (dostęp: 7 V 2020).

a opublikowane prace dotyczą między innymi sztuki na dworcach metra¹⁰, związków architektury i sztuki¹¹ oraz szkła artystycznego w architekturze japońskiej¹² – na tle szeroko pojętej estetyki stacji kolejowych¹³. Dane uzyskano między innymi podczas seminariów, podróży studialnych, spotkań z operatorami kolejowymi w Japonii, np. JR East (*Jeiāru Higashi-Nihon*)¹⁴, który jest największym przewoźnikiem kolejowym na świecie oraz Tokyo Metro Co. Ltd. (*Tōkyō Chikatetsu Kabushiki-gaisha*)¹⁵ oraz w Europie, np. SNCF, RATP¹⁶, DB¹⁷ oraz NR¹⁸.

Obecne badania mają następujące cele:

- a) prześledzenie zastosowania dzieł sztuki w odniesieniu do zjawiska „*art in transit*” oraz ukazanie rodzajów twórczości występującej w ramach projektów z zakresu kultury i sztuki publicznej;
- b) określenie problematyki związanej ze sztuką na dworcach kolejowych;
- c) omówienie zastosowania sztuki oraz projektów artystycznych charakterystycznych dla dworców w Japonii oraz wybranych dworców europejskich;
- d) określenie nowych kierunków sztuki i projektów artystycznych zmierzających do przeobrażenia przestrzeni publicznej, aby odpowiadała przyszłym potrzebom.

¹⁰ E. M. Kido, op. cit, pp. 38–55.

¹¹ E. M. Kido, *Architecture and art at subway stations*, RESCO, t. 9, 2011, s. 56–69.

¹² E. M. Kido, Z. Cywiński, *Szko artystyczne w architekturze japońskiej*, Świat Szkła, część I – nr 6 (230), 2018, s. 11–17; część II – nr 1 (236), 2019, s. 10–15; część III – nr 9 (243), 2019, s. 16–20, 61; część IV – nr 10 (244), 2019, s. 17–19; część V nr 12(245), 2019, s. 10–15.

¹³ E. M. Kido, *Aesthetics of railway stations in Europe and Japan*, Japan Transport and Tourism Research Institute & CTI Engineering, Tokyo 2016.

¹⁴ East Japan Railway Company (*Higashi-Nihon Ryokaku Tetsudō Kabushiki-gaisha*; JR East) – Japońskie Koleje Wschodnie – największa grupa należąca do spółki kolejowej Grupa Koleje Japońskie – Japan Railways Group (*Jeiāru Gurūpu*), utworzona w 1987 r. po prywatyzacji i podziale Japońskich Kolei Państwowych – Japan National Railways (*Nippon Kokuyū Tetsudō*; JNR) na 7 grup regionalnych.

¹⁵ Spółka istniejąca od 2004 r., która powstała po przeobrażeniu Teito Rapid Transit Authority (*Teito Kōsokudo Kōtsū Eidan*), znanej jako *Eidan* lub TRTA, należąca w ok. po połowie do państwa i do miasta. Obsługuje ona jedną z dwóch sieci Metra Tokijskiego – Tokyo Metro (*Tōkyō Metoro*; TM), obok należącego do miasta TOEI Subway (*TOEI Chikatetsu*).

¹⁶ Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) – Autonomiczny Zarząd Transportu Paryskiego – przedsiębiorstwo państwowe transportu publicznego w Paryżu obejmujące m.in. linie metra, autobusowe, tramwajowe oraz wspólnie z SNCF linie kolei aglomeracyjnej RER.

¹⁷ Deutsche Bahn AG – Kolej Niemiecka (spółka akcyjna).

¹⁸ Network Rail – przedsiębiorstwo państwowe zarządzające infrastrukturą kolejową w Wielkiej Brytanii.

Obecna praca została ograniczona do sztuki na dworcach kolejowych – zarówno w ich przestrzeni wewnętrznej jak i w ich otoczeniu (np. place dworcowe), ale bez uwzględniania innych przestrzeni związanych z komunikacją, takich jak np. terminale lotnicze i przystanki LRT¹⁹. Zakres badań objął liczne przykłady dworców na liniach konwencjonalnych oraz pociągów dużych prędkości, np. Shinkansen²⁰ w Japonii – budynków nowych oraz historycznych, z których w obecnym artykule uwzględnione zostały tylko wybrane przykłady. Badane stacje kolejowe i stacje metra w Japonii obejmują m.in.: stacje na liniach JR w całej Japonii, np. w aglomeracji tokijskiej: Tokio, Ueno, Shinagawa, Shibuya, Shinjuku, Shimbashi i Haijima; w prefekturze Saitama: Ōmiya, Urawa-Misono, Nisshin i Sakado; w prefekturze Gunma: Jōmō-kōgen, Takasaki; w prefekturze Niigata: Itoigawa, Jōetsu-Myōkō, Doichi i Echigo-Mizusawa; w prefekturze Shizuoka: Atami; w prefekturze Ibaraki: Ishioka, Hitachinaka-shi, Hitachino-Ushiku; w prefekturze Miyagi: Ishinomaki; w prefekturze Aomori: Shin-Aomori, Okutsugaru-Imabetsu i Ōminato; w prefekturze Fukui: Fukui; w prefekturze Gifu: Gifu i Takayama; w Osace; stacje na linii Uno Minato Line w prefekturze Okayama (Uno, Bizentai, Hachihama i Tsuneyama); w prefekturze Fukuoka: Kurume; w prefekturze Kumamoto: Shin-Tamana; Obihiro, Shin-Hakodate-Hokuto, Hakodate i Asahikawa na Hokkaido; a także stacje na liniach Tokyo Metro (np. Shibuya, Ueno, Kiyosumi-Shirakawa, stacje na najnowszej linii Fukutoshin Line), stacje na linii metra TOEI²¹ Ōedo Line; stacje kolei trzeciego sektora²²: na linii Tsukuba Express Line (Moriya, Nagareyama-Ōtakanomori), na linii Riasu należącej do Sanriku Railway Company i będącej najdłuższą linią trzeciego sektora (Tano-hata), oraz stacje na linii Minato Mirai Line w Jokohamie. W Europie badania obejmują m.in.: w Wielkiej Brytanii – stacje NR (Network Rail) oraz stacje LU (London Underground) w Londynie; we Francji – stacje SNCF (Société Na-

¹⁹ Light Rail Transit (LRT) – lekka kolej – nowoczesna forma tranzytu miejskiego oparte go na wagonach szynowych najnowszej generacji (nowoczesne tramwaje). W odróżnieniu od tradycyjnych tramwajów LRT jest zazwyczaj oddzielone od ruchu miejskiego.

²⁰ Shinkansen – kolej dużych prędkości, której pierwsza linia Tōkaido (1964) była jednocześnie pierwszą linią kolei dużych prędkości na świecie. Obecnie ogólnokrajowa sieć linii Shinkansen w Japonii składa się z linii: Tōkaido, San'yō, Tōhoku, Jōetsu, Yamagata, Akita, Hokuriku, Kyūshū i Hokkaidō. Prędkość maksymalna pociągów w eksploatacji wynosi 300 km/godz.

²¹ Tokyo Metropolitan Bureau of Transportation (*Tōkyō-to Kōtsū-kyoku*; TOEI) – agencja transport publicznego podlegająca władzom metropolitalnym Tokio, obsługująca linie metra (TOEI Subway – *Toei Chikatetsu*), autobusowe, tramwajowe i monorail.

²² Za trzeci sektor, poza sektorem państwowym i prywatnym, uważa się organizacje pozarządowe. W tym wypadku kolej trzeciego sektora, to kolej obsługiwana przez spółkę państwowo-prywatną.

tionale des Chemins de Fer Français) oraz stacje RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) na liniach metra w Paryżu (Metro de Paris); w Holandii – stacje kolejowe NS (Nederlandse Spoorwegen) oraz stacje na liniach metra w Amsterdamie (Amsterdamse metro), w Rotterdamie (Rotterdamse metro) i in.; w Luksemburgu – stacje CFL (Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois); w Niemczech – stacje kolejowe DB (Deutsche Bahn): Dresden Hauptbahnhof, Dresden Bahnhof w Berlinie i in. oraz stacje metra miejskiego prowadzone przez lokalne władze tranzytowe (np. U-Bahn Berlin, U-Bahn München, U-Bahn Hamburg); w Belgii – stacje kolejowe SNCB (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) oraz miejskie stacje metra, np. w Brukseli (Métro de Bruxelles), Premetro w Antwerpii (Pré-métro d'Anvers); w Szwecji – stacje Metra Sztokholmskiego (Stockholms Tunnelbana); w Czechach – stacje na linii A metra w Pradze (Metro Pražské); w Polsce – stacje kolejowe PKP oraz stacje Metra Warszawskiego; w Portugalii – stacje metra w Lizbonie (Metropolitano de Lisboa); we Włoszech stacje na linii 1 i 6 metra w Neapolu (Metropolitana di Napoli), w Austrii – stacje kolejowe ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) oraz stacje metra w Wiedniu (U-Bahn Wien).

3. Rodzaje sztuki, typy dworców i ich ewaluacja

3.1 „Sztuka w tranzycie”

Sztuka, która powstaje w wyniku działania kreatywnego człowieka i może być wizualna, dźwiękowa oraz sceniczna, jest doceniana ze względu na swoje piękno. Określenie „sztuka wizualna” może odnosić się zarówno do sztuk pięknych, takich jak malarstwo i rzeźba, jak i do sztuk użytkowych (ceramika, fotografia, wideo, film, wzornictwo przemysłowe, rzemiosło, architektura i sztuka komputerowa, grafika, moda i sztuka dekoracyjna). Większość gatunków „sztuki w tranzycie” ma walory wizualne, ale w ostatnich projektach artystycznych coraz częściej pojawia się także muzyka i sztuki sceniczne. Stacja kolejowa związana z formą architektoniczną (budynek) oraz z ruchem (podróż), może być pojmowana w kategoriach czasu i przestrzeni, jako źródło kreowania czasoprzestrzeni. Takie miejsce, które umożliwia ruch, może samo się przekształcić w ruch. Stacje odwiedzają setki osób, które są potencjalnymi odbiorcami dzieł sztuki. Sztuka na dworcach i innych obiektach komunikacji jest doświadczana głównie przez publiczność będącą w ruchu – dlatego można ją określić jako „sztuka w tranzycie”. Nawet, jeśli podróżni się zatrzymają, warunki odbioru sztuki na dworcach będą inne niż w galerii i spełni ona inne zadanie. Wśród sztuk wizualnych najczęściej są stosowane:

malarstwo, rysunek (w Japonii także manga²³), rzeźba, płaskorzeźba, witraż, fotografia, instalacja, sztuka conceptualna i iluminacja. Manga jest specjalnością japońską – rysunki z komiksu „Doraemon”²⁴ są m. in. na stacji Noborito na linii Odakyū, a dworzec Ishinomaki jest całkowicie poświęcony mandze (m.in. witraże). Jeśli chodzi o muzykę i sztuki sceniczne, to w Japonii najbardziej popularne są melodie sygnalizujące odjazd pociągu i dźwięki ptaków na peronach, koncerty muzyczne, performance i teatr. W Europie dominuje muzyka i koncerty.

3.1.1 Rodzaje sztuk wizualnych stosowanych na stacjach w Japonii i Europie

Na podstawie badań można stwierdzić, że zarówno w Japonii jak i w Europie znajdują zastosowanie przede wszystkim sztuki wizualne. Biorąc pod uwagę różne jej gatunki, w Japonii najbardziej popularne są witraże i mozaika, a na dworcach europejskich rzeźby i płaskorzeźby.

3.1.2 Sztuki wizualne w odniesieniu do przestrzeni stacyjnych

Dworzec kolejowy składa się z określonych przestrzeni pełniących różne funkcje. Podstawowe elementy przestrzenne na zewnątrz to plac stacyjny, z którego dobrze widać formę budynku wraz z jego elewacją, lub ulica. Wewnątrz dworca podstawowe elementy pełniące funkcje komunikacyjne to hol, korytarze łączące hol z peronami, oraz perony, które mogą znajdować się w hali peronowej lub mieć tylko zadaszenia. Obecnie nowoczesne dworce pełnią więcej funkcji lub z założenia są wielofunkcyjnymi ośrodkami komunikacyjnymi, które odgrywają także rolę centrów handlowych, rekreacyjnych, punktów informacji turystycznej, itp.

Jeśli chodzi o przestrzeń wokół dworca (il. 1), to najczęściej spotykaną formą jest rzeźba, czyli pomnik na skwerze. Pomniki są zlokalizowane przy wielu dworcach, zarówno japońskich jak i europejskich (np. dworzec JR To-makomai na Hokkaido). Poza tym dzieła sztuki zdobią często elewacje dworców; dotyczy to zarówno budynków historycznych (Karlsplatz w Wiedniu), jak i współczesnych. Pośród gatunków można wyróżnić obrazy i malowidła

²³ *Manga* – japońskie komiksy, a także rysunki, obrazy, szkice i karykatury. Popularne mangi są często adaptowane na filmy animowane – *anime*.

²⁴ *Doraemon* – robokot, tytułowa postać komiksu (stworzona w 1969 r.) i jedna z ikon japońskiej animacji (premiera serialu w 1979 r.), w którym postacią wiodącą jest także chłopiec Nobita Nobi.



- II. 1. Dzieła sztuki na placach dworcowych oraz na elewacjach budynków dworcowych
(fot. Ewa M. Kido)
- 1.1. Dworzec Tomakomai, rzeźby; 1.2. Dworzec Kalrsplatz, Wiedeń, płaskorzeźba;
1.3. Dworzec Itoigawa, mozaika; 1.4. Dworzec Tanohata, malowidła; 1.5. Dworzec
Ōminato, fotografia; 1.6. Dworzec Ishinomaki, witraże

ścienne (np. kwiaty na elewacji budynku stacji Tanohata „Campanella” na linii Riasu), fotografie (np. Ōminato na linii JR Ōminato), mozaiki i płaskorzeźby (np. Itoigawa na linii Hokuriku Shinkansen i Karlsplatz) oraz witraże (np. Ishinomaki na liniach JR Ishinomaki i Senseki). Rzeźby, płaskorzeźby i witraże są często związane z lokalną historią lub tradycją. Na elewacjach stosuje się też 3D projection mapping²⁵, iluminacje i inne rodzaje „art of light”²⁶.

W holu dworca (il. 2), który stanowi najbardziej reprezentacyjną i największą przestrzeń na stacji, umieszcza się wiele rodzajów dzieł sztuki. Są to między innymi rzeźby (St. Pancras International w Londynie) i witraże (dworzec Nagareyama-Ōtakanomori na linii Tsukuba Express). Na odrestaurowanym dworcu St. Pancras znajduje się kilka rzeźb z brązu, m.in. „The Meeting Place” – 10-metrowa rzeźba przedstawiająca parę w momencie pożegnania (Paul Day) oraz posąg Sir Johna Benjamina, poety i obrońcy architektury wiktoriańskiej, który przyczynił się do ocalenia dworca przed wyburzeniem w latach 60. XX wieku (Martin Jennings). Witraże ulokowane naprzeciwko wejścia są cechą dworców japońskich. Stanowią one tzw. *ātō ōru*, czyli „ściany artystyczne”, które znajdują się zwykle naprzeciwko wejścia z automatycznymi bramkami prowadzącego do holu. Dekoracyjne „ściany artystyczne” zawierają bardzo często witraże (Nishi Waseda na linii Fukutoshin w Tokio), a także płaskorzeźby, mozaiki i obrazy (np. Kita-sandō, Ryōgoku i Kinshichō na liniach metra w Tokio).

Na dużych dworcach kolejowych oraz na stacjach metra, korytarze łączące hol z wejściami na perony (il. 3), także stanowią rozległą przestrzeń, którą można wykorzystać dla prezentacji sztuki. Korytarze *jiyū-tsurō*, przebiegające w poprzek stacji i linii kolejowej, są na dworcach japońskich szczególnie rozbudowane i pełnią rolę ważnych przestrzeni publicznych. W Europie rolę takich korytarzy pełnią także tunele. Podobnie jak w przypadku holi, w korytarzach łączących znaleźć można pomniki (dworzec JR Akita), witraże (Shibuya), płaskorzeźby (Shinjuku), mozaiki (Tokio Station), oraz obrazy i fotografie (np. stacje metra w Paryżu).

²⁵ 3D projection mapping – mapping przestrzenny, video mapping 3D – jest formą video-artu polegającą na projekcji dwuwymiarowych obrazów video na trójwymiarowych obiektach, takich jak budynki, krajobraz industrialny, sceny teatralne, itp. Za pomocą specjalistycznego oprogramowania dwu- lub trójwymiarowy obiekt jest odwzorowany przestrzennie w programie wirtualnym, który naśladuje rzeczywiste środowisko, na którym ma być rzutowany.

²⁶ Art of light (light art) – sztuka światła – rodzaj sztuki stosowanej, w której światło jest głównym medium ekspresji (np. neon art – sztuka neonu). Do nowoczesnych rodzajów takiej sztuki należą projection mapping, luminografia (malowanie światłem) i instalacje light art.



II. 2. Dzieła sztuki w holach dworcowych (fot. Ewa M. Kido)

2.1. Dworzec St. Pancras, Londyn, rzeźba; 2.2. Stacja Nishi-Waseda, Tokio, ściana artystyczna-witraż; 2.3. Stacja Kita-sandō, Tokio, płaskorzeźba; 2.4. Stacja Ryōgoku, Tokio, ściana artystyczna-mozaika; 2.5. Stacja Kinshichō, Tokio, ściana artystyczna-malowidło; 2.6 Dworzec Nagareyama-Ōtakanomori, witraż



II. 3. Dzieła sztuki w korytarzach dworców (fot. Ewa M. Kido)

- 3.1. Dworzec Akita, rzeźba; 3.2. Dworzec Shibuya, Tokio, witraż; 3.3. Dworzec Shinjuku, Tokio, płakorzeźba; 3.4. Dworzec Tokyo Station, mozaika; 3.5. Metro Paryskie, malowidło; 3.6. Metro Paryskie, fotografia



Il. 4. Dzieła sztuki na peronach dworców (fot. Ewa M. Kido)

4.1. Stacja Louvre-Rivoli, Paryż, rzeźba; 4.2. Stacja Kiyosumi-Shirakawa, Tokio, płakorzeźba; 4.3. Stacja Astrid, Antwerpia, mozaika; 4.4. Stacja Kinshichō, Tokio, malowidło; 4.5. Stacja Waterlooplein, Amsterdam, mural; 4.6. Stacja Branderburger Tor, Berlin, fotografia

Peron na dworcu kolejowym to miejsce, gdzie podróżni zatrzymują się w oczekiwaniu na pociąg. Mają tutaj więcej czasu, aby obejrzeć ewentualne ekspozycje. Szczególnie istotnym miejscem są ściany wzdłuż torów. Znajdują się na nich napisy z nazwą stacji oraz reklamy. Jest to także dobre miejsce na ekspozycję artystyczną. Zarówno w Japonii jak i w Europie perony stały się szczególnie popularną sceną dla sztuki (il. 4). W Paryżu repliki rzeźb z Luwru znajdują się na peronach stacji Louvre-Rivoli. Popularne są też płaskorzeźby (np. Kiyosumi-Shirakawa na linii Ōedo w Tokio), mozaiki (Astrid na linii metra w Antwerpii), obrazy (np. w stylu tradycyjnych drzeworytów *ukiyo-e*²⁷ na stacji Kinshichō linii Hanzōmon), malowidła ściennie (murale na stacji Waterlooplein metra w Amsterdamie – Amsterdamse metro) oraz fotografie (Brandenburger Tor na linii U55 metra U-Bahn Berlin). Na peronach stosowane są też iluminacje (Hafen City Universität na linii U4 U-Bahn Hamburg, Westfriedhof na linii U-Bahn München, Rotterdam Centraal na linii Rotterdamse metro) i emitujące światło mozaiki (np. Toledo, na linii metra Metropolitana di Napoli w Neapolu).

3.1.3 Muzyka i sztuki sceniczne na dworcach kolejowych

Oprócz sztuk wizualnych, na dworcach spotkać można także inne rodzaje sztuki, takie jak muzyka i sztuki sceniczne. Na seminarium w Paryżu w 2016 r. zaprezentowano wiele przykładów inicjatyw firm kolejowych współpracujących z lokalnymi władzami i organizacjami²⁸. Hiszpański państwowy zarządca infrastruktury kolejowej ADIF (*Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*) i Fundacja Kolei Hiszpańskich (*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*; FFE) prowadzą od 2012 r. przedsięwzięcie pod nazwą „Next station: Music!” (Następna stacja: Muzyka!). W ramach tego projektu organizowane są bezpłatne koncerty na hiszpańskich dworcach w wykonaniu studentów lokalnych konserwatoriów. Inne działania artystyczne obejmują również konkursy fotograficzne, wystawy kolekcji rzeźb i innych rodzajów sztuki na stacjach kolejowych.

²⁷ *Ukiyo-e* – „obrazy przepływającego świata” – rodzaj malarstwa i drzeworytu, który rozwinął się w Japonii w okresie Edo (1603–1868) i funkcjonował do wczesnego okresu Meiji (1868–1912). Na początku były jednobarwne rysunki i drzeworyty, które później przekształciły się w kolorowe. Do najbardziej znanych artystów należeli Utamaro Kitagawa (1753–1806), Hokusai Katsushika (1760–1849) i Hiroshige Andō (1797–1858).

²⁸ <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/cycle-de-seminaires-des-gares-au-coeur-de-l-a646.html> (dostęp: 7 V 2020).

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych projektów muzycznych związanych z kolejnictwem jest „station-piano” („fortepian na stacji”), polegający na publicznym udostępnieniu fortepianów dla przechodniów na stacjach kolejowych. Podczas gdy Sheffield w Wielkiej Brytanii jest często wymieniane, jako miejsce udostępnienia pierwszego fortepianu ulicznego, to niewątpliwie najbardziej zasłużonym w tym zakresie jest brytyjski artysta Luke Jerram²⁹, który w ramach projektu „Play me, I’m yours” (Graj na mnie, jestem twój) od 2008 r. udostępnia fortepiany w przestrzeni wspólnej do użytku publicznego na całym świecie³⁰. Kolorowe „uliczne fortepiany” stoją w parkach, na ulicach, przy mostach, na przystankach i na stacjach kolejowych. Każdy z fortepianów jest wyjątkowy, często udekorowany przez lokalnych artystów i przedstawicieli lokalnej społeczności. Jednym ze znanych miejsc lokalizacji fortepianu jest dworzec St. Pancras w Londynie. Grali i grają na nim nie tylko zwykli przechodnie, ale także światowe gwiazdy, takie jak Sir Elton John. Zainspirowani sukcesem projektu na dworcu St. Pancras, także przedstawiciele lokalnej społeczności zaczęli instalować fortepiany na stacjach kolejowych w Wielkiej Brytanii; obecnie istnieje ich kilkadziesiąt (34 w 2019 r.). Projekty brytyjskie zachęciły pianistkę Rheę Elise Khoebal w Holandii do stworzenia własnego przedsięwzięcia. We współpracy z holenderskimi kolejami, fortepiany zostały zainstalowane na stacjach w Nijmegen, Utrechcie, Hadze i Rotterdamie. W Japonii „uliczne fortepiany” były ustawione przez pewien czas na dworcach w Sapporo, Kioto, Shiroishi-Zaō (2019) i innych. Japońskie firmy kolejowe są również zaangażowane w inne projekty muzyczne, organizując na przykład koncerty muzyki klasycznej. Niestety w Nijmegen i Amsterdamie miały miejsce akty wandalizmu, w wyniku których instrumenty zostały uszkodzone. Dlatego projekty te wymagają pewnych nakładów związanych z zapewnieniem odpowiedniego nadzoru³¹. Obecnie „uliczne fortepiany” znajdują się w wielu miastach świata³².

²⁹ Luke Jerram (ur. 1974) – brytyjski artysta, tworzy instalacje artystyczne i rzeźby, zajmuje się także sztuką performance.

³⁰ <http://www.streetpianos.com/> (dostęp: 4 XII 2019).

³¹ <https://www.trouw.nl/nieuws/vernielde-stationspiano-nijmegen-niet-zomaar-terug~b9da31f4/> (dostęp: 4 XII 2019).

³² Ich lokalizację odzwierciedla mapa na stronie: <http://www.streetpianos.com/> (dostęp: 7 V 2020)

3.2 Funkcja sztuki na dworcach kolejowych

Sztuka zaczęła odgrywać znaczącą rolę w poprawie wizerunku kolei. Firmy kolejowe zrozumiały potencjał niesiony przez wprowadzanie „kultury”, reprezentowanej na stacjach poprzez sztukę i design. Udostępnianie „kultury” stało się jednym z elementów strategii „renesansu dworców kolejowych”. W związku z tym w ciągu ostatnich trzydziestu lat znaczącej poprawie i przeobrażeniu uległy dworce kolejowe, a także design pociągów, a zwłaszcza ich wystrój. Kultura i sztuka stały się jednym z elementów polityki firm kolejowych dążących do popularyzacji kolei³³. Sztuka stała się wartością kulturalną określającą markę firm kolejowych. W Europie niektóre agencje transportowe wprowadziły strategię znaną jako „1% na sztukę” – przeznaczając 1% całkowitego budżetu na rozwój sztuki. Idea programu „1% na sztukę” polega na przeznaczaniu 1% kosztów budowy lub użytkowania budynków publicznych lub infrastruktury na sztukę i związane z nią projekty realizowane w przestrzeni budynków użytku publicznego lub infrastruktury. Jest to niezależna działalność organizacji publicznych, niezwiązana z polityką UE. Kwestia sztuki i projektowania w transporcie publicznym została po raz pierwszy omówiona na kongresie Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (*Union Internationale des Transport Publics*; UITP) w 2001 r. Strategię „1% na sztukę” po raz pierwszy zastosowano w Newcastle, na zasadzie współpracy miasta z sektorem prywatnym. W ramach tego programu początkowo instalowano głównie dzieła sztuki na stacjach na stałe, a później częściej organizowano wystawy tymczasowe, takie jak instalacje świetlne oraz happeningi. Niektóre rządy zachęcają też odgórnie do finansowania sztuki publicznej poprzez udostępnianie budżetu na zasadzie „1% na sztukę”. Strategia ta jest też główną siłą napędową promocji i popularyzacji sztuki, ponieważ umożliwia ekspozycję dzieł sztuki w łatwo dostępnej i bezpłatnej przestrzeni publicznej. Sztuka użytku publicznego jest zwykle nabywana we współpracy z rządem lub firmą, która jest właścicielem przestrzeni.

W Japonii, istniejące od 1948 r. stowarzyszenie Traffic Culture Association (*Nihon Kōtsū Bunka Kyōkai*; JPTCA) zajmuje się promocją sztuki w przestrzeni publicznej. Pierwsza praca artystyczna w przestrzeni publicznej – witraż „Creation of Heaven and Earth” (*Tenchi sōzō*) – pojawiła się w 1972 r. w centralnym pasażu podziemnym Tokyo Station, a w latach późniejszych została przeniesiona do pasażu linii Keiō. Witraż o wymiarach 5.0 x 9.0 m (il. 5)

³³ E. M. Kido, *Aesthetics of railway stations in Europe and Japan*, Japan Transport and Tourism Research Institute & CTI Engineering, Tokyo 2016, s. 10–11.



Il. 5.
Tokio, dworzec
Tokyo Station –
witraż „Creation”
(fot. Ewa M. Kido)



Il. 6.
Prefektura Saitama,
dworzec Urawa-
Misono – witraż
„Captain Tsubasa”
(fot. Ewa M. Kido)

powstał na podstawie obrazu malarza surrealistycznego Ichirō Fukazawy. Jedną z nowszych prac powstałych z inicjatywy JPTCA jest witraż „Captain Tsubasa: spread your wings around the world” (*Kyaputen Tsubasa: sekai ni kake*; 2018). Nawiązuje on do postaci kapitana Tsubasy, bohatera popularnej mangi oraz do piłki nożnej, której stadion zlokalizowany jest w pobliżu (il. 6). Autorem pracy jest rysownik mangi Yōichi Takahashi. Okazały witraż o wymiarach 1.60 x 19.75 m wyeksponowany jest w holu dworca Urawa-Misono w mieście Saitama. W wyniku działalności JPTCA do chwili obecnej udało się zainstalować ok. 500 dzieł sztuki³⁴.

³⁴ <http://jptca.org/en/publicart/> (dostęp: 10 XII 2019).

Sztuka eksponowana w sferze transportu publicznego oferuje podróżnikom możliwość odkrywania sztuki współczesnej. Dzięki temu, że przechodniów jest wielu, ekspozycje na stacjach umożliwiają artystom prezentowanie swoich prac przed ogromną publicznością. Sztuka na stacji stanowi dodatkowo przyczynek do aktywnej i owocnej współpracy pomiędzy koleją, władzami lokalnymi i mieszkańcami. Dworce, na których prezentowana jest sztuka, mają zwykle więcej wyjątkowych przestrzeni, które mogą zostać zapamiętane i rozpoznane przez podróżników. Sztuka, poza tym że wpływa pozytywnie na wystrój wnętrz, ułatwia także orientację – a tym samym daje poczucie bezpieczeństwa, szczególnie na stacjach metra.

3.3 Kwestie estetyczne związane ze „sztuką w tranzycie”

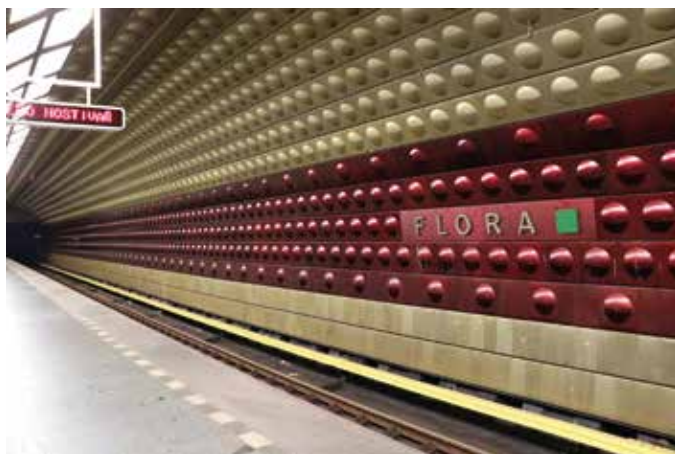
Na stacjach historycznych sztuka była naturalną częścią architektury. Elewacje budynków zdobiły płaskorzeźby, mozaiki i obrazy. Dzieła sztuki stanowiły także element architektury wewnątrz budynków i hal dworcowych. Obecnie dworce stały się bardziej komercyjne, a działania estetyczne w dużej mierze zostały skierowane na projektowanie przestrzeni komercyjnych, takich jak sklepy i restauracje. Sztuka na dworcach kolejowych jest często postrzegana jako wartość o szerszym, miejskim wydźwięku. Połączenie stacji i miasta przy pomocy sztuki wymaga współpracy koncepcyjnej kolei z władzami miejskimi, co nie zawsze jest łatwe. Dlatego, jeśli sztuka nie zostanie uwzględniona w fazie koncepcyjnej, często pojawia się na późniejszym etapie projektowania lub po zakończeniu budowy. Taki proces projektowania sprowadza sztukę do roli dekoracji, która nie jest częścią koncepcji projektowej. Podejście to może nawet kolidować z koncepcją projektową, na przykład poprzez zakłócanie ciągłości przestrzeni lub blokowanie wspaniałych widoków, co widać na przykładzie stacji JR Hitachi (2011) w prefekturze Ibaraki. Koncepcja otwarcia budynku autorstwa Kazuyo Sejimy (Kazuyo Sejima & Associates) na ocean została zakłócona na etapie użytkowania poprzez niepotrzebne umieszczenie tam ikebany (il. 7).

Eksponowanie sztuki wiąże się zazwyczaj z dodatkowymi kosztami. Istnieją jednak interesujące stacje zaprojektowane w ramach ograniczonego budżetu. Takim przykładem mogą być stacje na Linii A praskiego metra (1974). Jaroslav Otruba³⁵ zrealizował szereg stacji w centrum miasta, jak np.

³⁵ Jaroslav Otruba (1916–2007) – czeski architekt, planista i artysta. Był m.in. jednym z projektantów Praskiego Metra. Zaprojektował wraz z Janem Reitermanem stację na linii A wraz z wystrojem aluminiowymi płytkami, nawiązującymi do op-artowego ruchu lat 60 (op art – od optical art – „sztuka optyczna”, wizualizm).



Il. 7.
 Prefektura Ibaraki,
 dworzec Hitachi –
 ikebana blokująca
 widok na ocean
 (fot. Ewa M. Kido)



Il. 8.
 Praga, stacja metra
 Flora – efekt paneli
 aluminiowych
 (fot. Ewa M. Kido)

Muzeum, Hradčanská, Jiřího z Poděbrad, Flora (il. 8), Malostranská, Náměstí Míru, Můstek i Staroměstská, w których na sklepionych ścianach peronów zastosował wgłębione i płaskie panele wykonane z tłoczonej blachy aluminiowej w różnych kolorach³⁶.

3.4 Rodzaje stacji wynikające z zastosowania sztuki

Na podstawie badań terenowych oraz analizy wielu dworców kolejowych w Japonii i Europie można podzielić je na cztery typy, w odniesieniu do roli sztuki, jaką odegrała w ich projektowaniu:

³⁶ E. M. Kido, *Architecture and art.*, s. 56–69.

- a) typ 1: standardowy budynek dworca z wystrojem wnętrza: „sztuka stosowana jako dekoracja”;
- b) typ 2: dworzec zaprojektowany z uwzględnieniem sztuki, jako spójnego elementu architektury: „sztuka jako jeden z motywów koordynujących”;
- c) typ 3: „unikalne stacje na unikalnej linii” (głównie metra) – ciąg stacji na linii całościowo zaprojektowanej przez architektów i artystów: „galeria sztuki”;
- d) typ 4: spektakularna „stacja jako sztuka” (station-art) oraz w wypadku 2–3 stacji o takim charakterze – „kolekcja stacji jako sztuki”, które będąc zaprojektowane przez architektów i artystów, także same w sobie stanowią dzieła sztuki.

Wiele stacji w Japonii i Europie to typowe budynki wzniesione w latach 60. i 70. XX wieku. Są one funkcjonalne i ekonomiczne. Sztuka nie została uwzględniona w ich koncepcji projektowej, dlatego – jeśli została zastosowana później – pełni z reguły rolę dekoracji. Istnieje różnica między sztuką, a dekoracją. Chociaż obie posiadają wartości wizualne, to służą innym celom. Dekoracja to arbitralnie zastosowany ornament. Dekoracja o wysokiej wartości może być sztuką dekoracyjną. Ornament może dotyczyć elementu architektonicznego lub konstrukcyjnego i wtedy podlega ogólnej koncepcji bryły, ale może być także tylko powierzchowną ozdobą. Dekorowanie rozumiane jako zdobienie polega na wypełnieniu pustych przestrzeni i poprawieniu tła w celu zapewnieniu przyjemnego widoku. Sztuka z kolei wyraża koncepcję architektów i artystów, którzy współpracują przy całościowym i skoordynowanym projekcie. Sztuka także oddziałuje na widzów. W typowych budynkach dworców kolejowych często stosowana jest dekoracja, aby poprawić wygląd stacji (typ 1). Jednak nie jest ona w stanie podnieść takiej przestrzeni do wyższej kategorii i uczynić jej piękną. Nawet w wypadku, kiedy stacja została dobrze zaprojektowana, niepotrzebnie dodana dekoracja może zaburzyć przejrzystość koncepcji.

Gdy sztuka stosowana jest jako część koncepcji projektowej, staje się jednym ze środków wyrazu, które wzmacniają efekty estetyczne (typ 2). Istnieje wiele przykładów dworców w Japonii, w których działanie artystyczne jest spójne z koncepcją architektoniczną i gdzie sztuka stosowana jest jako jeden z motywów koordynujących. Są to np. stacje na nowych liniach kolei wielkich prędkości – Kyūshū (2011) i Hokuriku (2015) Shinkansen, na przedłużeniu Tōhoku Shinkansen (2010), oraz na Hokkaidō Shinkansen (2016), a także wiele obiektów dworcowych na liniach konwencjonalnych, zaprojektowanych przez znanych architektów. W Europie typ 2 dworców reprezentowany jest również na różnych liniach, np. przez odrestaurowane terminale

w Londynie i Paryżu, Dresden Hauptbahnhof, Gare de Luxembourg, nowe dworce – Station Delft (2015), Rotterdam Centraal (2014), a także stacje metra w Hamburgu (linia U4, 2012), Rotterdamie, Brukseli, Monachium, Paryżu i Jubilee Line Extension w Londynie (JLE, 1999).

Istnieją również przypadki linii metra, jak np. w Sztokholmie, w Warszawie, czy *stazioni dell'arte* w Neapolu, które mają bardzo spójny projekt artystyczny. Ciąg „unikalnych stacji” na tych wyjątkowych, „unikalnych liniach”, o skoordynowanej architekturze, konstrukcji i wystroju wnętrz, w których głównym elementem kompozycyjnym stała się sztuka, tworzą doskonałe „galerie sztuki” (typ 3). Zdarzają się także spektakularne i niezwykle przypadki „stacji jako sztuki”, które zostały stworzone przez artystów współpracujących z innymi projektantami (typ 4). Takie dworce, jak np. Estação Olaisas (2012) w Lizbonie, Toledo (2012) w Neapolu, Paco de Lucia (2015) w Madrycie i Uno Station (2016) w Japonii, są traktowane jako terytorium, które jest sztuką samą w sobie. Aby sztuka odnosiła zamierzone efekty na dworcach kolejowych, nowe projekty przestrzeni komunikacji powinny odznaczać się wyjątkową koordynacją sztuki z architekturą i konstrukcją praktykowaną na wczesnym etapie projektowania.

4. Przykłady zastosowania sztuki na dworcach japońskich i europejskich

4.1 Sztuka na dworcach japońskich

W Japonii stacje typu 1 to większość typowych budynków, w tym stacje Shinkansenu, na których sztuka jest stosowana głównie w formie pomników na placach stacyjnych (np. Tsuruoka, Sakata, Yumoto oraz Fukui, Okayama i Fukushima). Przedstawione poniżej przykłady obejmują stacje Grupy Kolei Japońskich (JRG; w skrócie JR) oraz Tokyo Metro (TM), gdzie sztuka jest częścią ich koncepcji projektowej (typy 2 i 4). Linie japońskie nie wykazują jednak tego stopnia zintegrowania sztuki z architekturą, które reprezentuje typ 3 stacji – „unikalna stacja na unikalnej linii”. Dobrze zintegrowaną pod względem designu linią jest Minato Mirai w Jokohamie, ale tylko dwie jej stacje związane są ze sztuką.

4.1.1 Stacje JR (*Jeīaru*)

Japońskie Koleje Wschodnie (*Higashi-Nihon Ryokaku Tetsudō Kabushiki-gaisha*; JR East), które powstały w 1987 r. po prywatyzacji Japońskich Kolei Pań-

stwowych – Japan National Railways (*Nippon Kokuyū Tetsudō*; JNR) i podziale na sześć grup, zaangażowane są w rewitalizację i rozwój stacji we współpracy z lokalnymi władzami, wnosząc swój wkład w urbanizację również poprzez kulturę. Działania w zakresie kultury obejmują muzealnictwo (muzea kolejowe), galerie sztuki (np. Tokyo Station Gallery; *Tōkyō Sutēshon Gyararī*), koncerty muzyczne, itp. Prowadzone są one od 1992 r. za pośrednictwem Fundacji Kultury Japońskich Kolei Wschodnich – Japan Railways Culture Foundation (*Higashi Nihon Tetsudō Bunka Zaidan*; EJRCF). Idea działania galerii sztuki – Tokyo Station Gallery opiera się na założeniu, że stacja kolejowa może nie tylko służyć jako węzeł komunikacyjny, ale także może oferować podróżnym i mieszkańcom możliwości poznawania sztuki i kultury. Zakres działalności galerii obejmuje projekty wystawiennicze, program edukacyjny, konserwację dzieł sztuki, badania naukowe, wydarzenia specjalne oraz rewitalizację regionalnych działań kulturalnych. Pomimo tego, że wspieranie sztuk wizualnych stanowi priorytet działalności EJRCF, fundacja organizuje również koncerty, np. 30-minutowe „mini-koncerty” oraz 1-godzinne występy (*Ueno-no-mori konsāto* na stacji Ueno)³⁷. Melodie towarzyszące odjeżdżającym pociągom, które są popularne na różnych liniach JR, są również przykładem zastosowania muzyki na dworcach.

Sztuka w różnorodnej formie znalazła zastosowanie na stacjach JR w całej Japonii – lokalnych, metropolitalnych (np. Nisshin na linii JR Kawagoe posiada kolekcję witraży w holu stacyjnym) oraz na liniach Shinkansenu. Od lat 90. projekty dworców na nowych liniach Shinkansenu realizowane były we współpracy z lokalnymi samorządami i mieszkańcami. Projekty stacji na liniach Tōhoku (1982–2010), Yamagata (1992), Akita (1997), Kyūshū (2011), Hokuriku (2015) i Hokkaido Shinkansen (2016) wyrażają ideę powiązania dworca z jego otoczeniem.

Koncepcja dworca Shin-Aomori (2010) na linii Tōhoku Shinkansen – „od epoki Jōmon³⁸ w kierunku przyszłości” – nawiązuje do historii oraz nowych perspektyw miasta Aomori. Nowoczesna konstrukcja szklanej ściany osłownej oraz abstrakcyjny pomnik na skwerze w kształcie walca z refleksyjnej stali nierdzewnej „*Yuki machi – Aomori reflection*” (Miasto śniegu, odbicie Aomori; 2010) autorstwa Nobuhiro Nakanishi reprezentują „przyszłość” (il. 9), a mural we wnętrzach „*Aoi mori kara kanatsu*” (Pędy Aomori; 2010), inspirowany tradycją i epoką Jōmon, nawiązuje do „przeszłości” (il. 10). Jest to

³⁷ <http://www.ejrcf.or.jp/concert/index.html> (dostęp: 4 XII 2019).

³⁸ Okres Jōmon w chronologii Japonii odpowiada neolitowi. Za okres trwania przyjmuje się lata od 12 000 p.n.e. do 300 p.n.e.



II. 9.
 Prefektura Aomori,
 dworzec Shin-Aomori
 – rzeźba „Yuki machi
 – Aomori reflection”
 (fot. Ewa M. Kido)



II. 10.
 Dworzec Shin-Aomori
 – mural „Aoi mori
 kara kanatsu” – typ 2
 (fot. Ewa M. Kido)



II. 11.
 Pref. Okayama,
 dworzec Uno na linii
 Uno Line – typ 4
 (fot. Ewa M. Kido)

przykład założenia dworcowego typu 2, w którym sztuka jest spójną częścią projektu stacji.

Następnym przykładem są cztery stacje na linii Uno-Minato Line w prefekturze Okayama. Linia ta obsługiwana jest przez inną grupę JR – West Japan Railway Company (*Nishi-Nihon Ryokaku Tetsudō Kabushiki-gaisha*), zwaną w skrócie JR West (*Jeiāru Nishi-Nihon*). Sztuka stała się tutaj elementem przewodnim koncepcji artystycznej stacji – „JR Uno-Minato Line Art Project”, zrealizowanej w ramach „Setouchi International Art Festival – Setouchi Triennale 2016” (Międzynarodowy Festiwal Sztuki Setouchi)³⁹. Stacje kolejowe na linii Uno (Uno, Bizentai, Hachihama i Tsuneyama), które są przystankami pociągu wycieczkowego „La Malle de Bois”, zostały przeobrażone w obiekty artystyczne przez włoską artystkę Esther Stocker. Na wszystkich stacjach znalazł się charakterystyczny dla niej czarno-biały wzór geometryczny (il. 11). Stał się on motywem przewodnim i elementem integrującym te cztery stacje na linii Uno. Stacje przeobrażone przez artystkę w obiekty sztuki są przykładem typu 4 – „stacji jako sztuki”.

Wśród sztuk wizualnych stosowanych na dworcach wyróżnić można także „light art”, czyli „sztukę światła”. Może ona przybierać różne formy – na przykład oświetlenia-iluminacji, iluminacji architektonicznej, mappingu 3D, malowideł farbami UV i farbami świecącymi oraz instalacji świetlnej. Projection mapping pt. „Tokyo Station Vision” (Wizja stacji Tokio; 2012) jest przykładem pokazu dźwięku i światła prezentowanego na elewacji zabytkowego budynku Tokyo Station po stronie Marunouchi⁴⁰. W 2014 r. odbyło się też wydarzenie artystyczne po stronie Yaesu, pt. „Tokyo Colors” (Kolory Tokio), upamiętniające setną rocznicę istnienia dworca (il. 12). W ramach projektu „światło-dźwięk” zaaranżowano pionowe dekoracyjne oświetlenie, które zmieniało swoje barwy przy akompaniamencie muzyki i wyglądało jak kolorowy, świecący las. Iluminacja przeobraziła w ten sposób budynek stacyjny na czas trwania wydarzenia w dzieło sztuki (typ 4). Z kolei na futurystycznym dworcu w Kyoto (*Kyōto-eki*; 1997), zaprojektowanym przez architekta Hiroshi Hara, 171 stopni ogromnych schodów *daikaidan* znajdujących się w prze-

³⁹ <https://jr-furusato.jp/magazine/2510/> (dostęp: 4 XII 2019).

⁴⁰ Tokyo Station (*Tōkyō-eki*) ma dwie zróżnicowane pod względem architektonicznym strony: Marunouchi i Yaesu. Historyczny budynek po stronie Marunouchi (arch. Kingō Tatsuno, 1914) został całkowicie zmodernizowany i odbudowany w formie oryginalnej w 2012 r. Nowy, reprezentacyjny plac został ukończony w 2017 r. Strona Yaesu została całkowicie przebudowana w 2013 r. – zbudowano trzy wieżowce i nowe wejście główne „GranRoof” (arch. Helmuth Jahn).



Il. 12.
Tokyo Station – "Tokyo
Colors" – "sztuka
światła" – typ 4
(fot. Ewa M. Kido)

strzennym holu jest iluminowanych oświetleniem LED, które tworzy obrazy, np. wyobrażające cztery pory roku.

4.1.2 Stacje Tokyo Metro (*Tōkyō Metoro*)

Pierwsze linie metra tokijskiego, działającego od 1927 r., były zaprojektowane przede wszystkim pod kątem użyteczności. Po prywatyzacji Teito Rapid Transit Authority w 2004 r. i utworzeniu Tokyo Metro Co., Ltd., projekty stacji stały się bardziej oryginalne, powiązane z otoczeniem i uwzględniające także sztukę. Przedłużenie linii Hanzōmon (2003) oraz nowo zbudowane linie Namboku (2000) i Fukutoshin (2008) zawierają wiele dzieł sztuki zlokalizowanych w różnych częściach stacji. Są one częścią koncepcji projektowej⁴¹.

Koncepcja estetyczna stacji na przedłużeniu linii Hanzōmon (stacje: Suitengūmae, Kiyosumi-Shirakawa, Sumiyoshi, Kinshichō, Oshiage) oparta jest na związkach pomiędzy tradycyjną kulturą okresu Edo⁴², a nowoczesnością Tokio. Sztuka jest tutaj jednym z elementów projektu, podobnie jak tzw. „kolor stacji”, czyli dominująca na określonym dworcu kolorystyka. Dzieła sztuki znajdują się przede wszystkim na przeciwko wejścia – w formie tzw.

⁴¹ E. M. Kido, *Challenges in design of modern underground rapid transit stations in Japan*, RESCO, tom 8, 2010, s. 38–64.

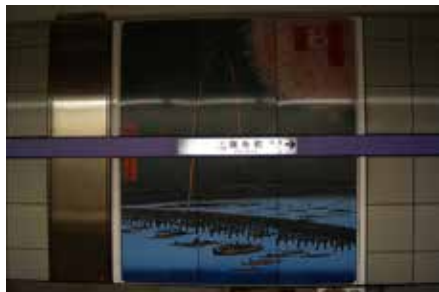
⁴² Okres Edo (*Edo jidai*) trwał w latach 1603–1868, w czasie rządów feudalnych rodu Tokugawa. Scentralizowane rządy shogunów przez długi okres sprzyjały rozwojowi gospodarki, kultury i sztuki. Rosły miasta, szczególnie Edo (Tokio), rozwijało się rzemiosło, w sztuce rozkwitały malarstwo, poezja i teatr.

„art wall”. Na poziomie peronów ściany mają różnorodne motywy graficzne nawiązujące do lokalnej historii i kultury. Na przykład na stacji Kinshichō prace te przedstawiają tradycyjne drzeworyty *ukiyo-e* znanych artystów Ando Hiroshige i Katsushika Hokusai, na stacji Suitengūmae różne tradycyjne motywy – np. wyroby z drewna, składane parawany, szkło *Edo-kiriko*⁴³, festiwale w okresie Edo – *Edo matsuiri*, a na stacji Oshiage głównym motywem jest kimono (il. 13). Chociaż projektowanie przestrzenne stacji było zdeterminowane konstrukcją, a projekt wnętrz powstawał później, każda stacja ma swoje unikalne cechy projektowe, a także spójność koncepcyjną, która reprezentuje typ 2. Podobną rolę pełnią dzieła sztuki na linii Namboku, gdzie obok „koloru stacji”, ujednoliconego oznakowania i wyposażenia, stanowią one jeden z elementów koordynujących design.

Linia Fukutoshin, która jest najnowszą i najgłębiej położoną z całej sieci, jest przykładem współgrania architektury metra z założeniem konstrukcyjnym. Najnowsze stacje znajdujące się pomiędzy Shinjuku i Shibuyą nawiązują do otaczających je obszarów w centrum Tokio. Tożsamość każdej ze stacji została wykreowana na podstawie lokalnej charakterystyki, historii, kultury i sztuki, które zostały uwzględnione nie tylko w aranżacji wnętrz, ale także w ogólnym układzie przestrzennym. Zgodnie z przyjętą koncepcją, rola stacji polega tutaj na stworzeniu komfortowego otoczenia, odzwierciedlającego miejski styl panujący na powierzchni. Przykładem może być stacja Meiji-jingūmae położona w dzielnicach Omotesandō i Harajuku, której koncepcja projektowa „las” – nawiązuje do położonego obok parku Yoyogi, a „moda” – odnosi się do słynnych butików. Stylowy niebieski kolor został wyselekcjonowany, jako „kolor stacji”. Sztuka została zlokalizowana przed automatycznymi wejściami i w holu, gdzie umiejscowiono witraże oraz mozaikę. Na peronie zaprojektowano lobby z podwyższonym sufitem i detale ze szkła ozdobnego. Niebieskie panele z grafiką zostały umieszczone na ścianach peronu (il. 14). Meiji-jingūmae reprezentuje stację typu 2, gdzie sztuka jest częścią projektu. Jednak mimo konsekwentnej realizacji zamysłu projektowego oraz dobrej koordynacji, sztuka na stacjach TM nie kreuje typu 3 „unikalnych stacji na unikalnej linii”.

Tokyo Metro prowadzi działalność kulturalną koordynowaną przez Metro Cultural Foundation (*Metoro Bunka Zaidan*), organizację założoną w 1956

⁴³ Jest to szkło kryształowe wytwarzane w ówczesnym Tokyo (Edo), którego produkcja rozwinęła się zwłaszcza w okresie przejściowym od Edo do Meiji (*Meiji jidai*; 1868–1912). *Edo kiriko* reprezentowało styl utilitarny, w odróżnieniu do kryształów z rejonu Kagoshimy – *Satsuma kiriko*, które reprezentowały styl dekoracyjny.



Il. 13. Tokio, stacje Tokyo Metro na linii Hanzomōn Line – typ 2 (fot. Ewa M. Kido)
13.1., 13.2., 13.3. – Stacja Kinshichō; 13.4., 13.5., 13.6. – Stacja Oshiage



Il. 14.
Tokio, stacja Tokyo
Metro Meiji-jingūmae
Station na linii
Fukutoshin Line – typ 2
(fot. Ewa M. Kido)

roku. Wśród różnych zadań, takich jak rozpowszechnianie informacji o metrze, publikacja oraz edukacja, stowarzyszenie promuje również kulturę oraz wydarzenia kulturalne, takie jak „Muzyka na stacji”, koncerty muzyki klasycznej w Tokyo Metro Museum (*Chikatetsu Hakubutsukan*) na stacji Kasai oraz wystawy w podziemnych korytarzach „Ikebukuro Echika” na stacji Ikebukuro. Metro Cultural Foundation jest też odpowiedzialna za instalację i konserwację dzieł sztuki na stacjach metra.

4.2 Dworce europejskie

W Europie sztuka na dworcach ma długą tradycję. Historyczne budynki dworcowe, niektóre z nich porównywane ze względu na swoją wielkość i ekspresję do katedr gotyckich, zawierały dzieła sztuki będące częścią ich konstrukcji oraz wystroju architektonicznego. Sztuka jest szczególnie popularna na stacjach metra, dlatego najbardziej reprezentatywne przykłady dotyczą metra. Już w przeszłości linie metra w Londynie, Paryżu, czy Berlinie miały charakterystyczny design, inspirowany trendami w architekturze i sztuce (np. sztukę secesyjną). Obecnie działania związane ze sztuką zawierają oprócz konserwacji zabytków na istniejących dworcach, także uwzględnianie sztuki współczesnej w ich rewaloryzacji oraz w projektach nowych stacji.



Il. 15.
Paryż, stacja metra
Louvre-Rivoli – typ 4
(fot. Ewa M. Kido)



Il. 16.
Paryż, stacja metra St.
Germain des Pres – typ 2



Il. 17.
Paryż, stacja metra
Montparnasse-Bienvenüe
– "sztuka światła" – typ 4
(fot. Ewa M. Kido)

4.2.1 Stacje Metra Paryskiego (*Paris Métro*)

Prace artystyczne są częścią długofalowego programu renowacji „Le Renouveau du Métro” (Renowacja metra), który był realizowany od 1999 r. Obecnie, program kontynuowany pod nazwą „Metro 2030”, zakłada modernizację wszystkich stacji metra paryskiego do 2030 r. RATP stosuje sztukę „in favour of sensitivity” – w celu promowania wrażliwości użytkowników transportu miejskiego na sztukę, dla której sieć metra jest „sceną” dla różnych „scenariuszy” tworzących kulturę miejską⁴⁴. W odniesieniu do kultury, można wyróżnić dwa rodzaje stacji. Pierwszym gatunkiem są „stacje-galerie”. Przykładem może być stacja Louvre-Rivoli na linii 1, której koncepcję projekcją renowacji przeprowadzonej w 2014 r. po raz pierwszy oparto o kulturę. Peron dworca wykończony piaskowcem, z oryginalnym oświetleniem i ławkami z czarnymi siedzeniami został zaprojektowany w duchu galerii sztuki. Umieszczone zostały na nim dzieła kamieniarskie, repliki posągów i innych rodzajów sztuki starożytnej (np. „Venus z Milo”) ze znajdującego się obok Luwru (il. 15). Z kolei stacja Arts et Métiers na linii 11, znajdująca się w pobliżu uczelni Conservatoire National des Arts et Métiers, szerzącej wiedzę na temat sztuki industrialnej i „Arts and Crafts” oraz obok poświęconego jej muzeum Musée des Arts et Métiers, została przeprojektowana w 1994 r. Wnętrze wykończone w miedzi, według projektu François Schuitena⁴⁵, jest w stylu łodzi podwodnej z książek Julesa-Verne⁴⁶. Stacje te są przykładami, gdzie sztuka jest elementem ich koncepcji i stanowi o ich charakterze „stacji jako sztuki” (typ 4).

Innym typem są „stacje tematyczne”. Dziewięć projektów „stacji tematycznych” wyłoniono w konkursie w 1998 r. Obejmowały one między innymi: stację Tuileries, wyrażającą koncepcją „dziedzictwa” – zawiera murale przedstawiające symbolikę związaną z transportem miejskim na świecie; stację Europa, na której eksponowane są zdjęcia plakatów obrazujących życie codzienne w ówczesnych 15 krajach Unii Europejskiej; stację Concorde – całkowicie wyłożoną kafelkami z tekstem „Deklaracji praw człowieka i obywatela” (1798), dokumentu programowego rewolucji francuskiej; oraz stację St. Germain-des-Prés – wyrażającą ideę „tworzenia”, w postaci znanych fraz wypowiedzianych przez powojennych filozofów z sąsiedztwa, wyświetlanych

⁴⁴ Y. Kaminagai, *Design in favour of sensitivity*, RATP Savoir-Faire, nr 37, 2001, s. 28–33.

⁴⁵ François Schuiten (ur. 1956) – belgijski artysta, autor komiksów inspirowanych m.in. twórczością Julesa Verne, muralów i scenografii, itp.

⁴⁶ Jules Gabriel Verne (1828–1905) – francuski pisarz, poeta i dramaturg, autor m.in. powieści fantastyczno-naukowej „Dwadzieścia tysięcy mil podmorskiej żeglugi”.

na suficie oraz poprzez ekspozycję książek na peronie (il. 16). Stacje te, zaprojektowane z uwzględnieniem sztuki i kultury jako spójnego elementu architektury, stanowią przykład koordynacji designu poprzez sztukę typu 2.

W metrze paryskim, a także w innych miastach europejskich⁴⁷, istnieją także stacje prezentujące „sztukę światła”. Na stacji Montparnasse-Bienvenue, upamiętniającej poprzez stworzenie przestrzeni wystawowej głównego inżyniera Paris Métro – Fulgenoe Bienvenue, perony na linii 4 oświetlone są kolorowymi światłami skierowanymi w stronę sklepionego sufitu (il. 17). Iluminacja odbijająca się od białego tła kafli, znaku firmowego metra, nadaje stacji nową jakość artystyczną, która została określona jako typ 4.

4.2.2 Stacje Linii M2 Metra Warszawskiego

Metro w Warszawie jest własnością Miasta Stołecznego Warszawy i obsługiwane jest przez przedsiębiorstwo Metro Warszawskie. Druga linia M2 została ukończona w 2015 r. W projekcie uczestniczył od początku artysta Wojciech Fangor⁴⁸. Założeniem koncepcji projektowej było odzwierciedlenie na stacjach charakterystyki miasta znajdującego się powyżej, poprzez ich kolorystykę i jednocześnie utrzymanie jednego stylu dla całej linii. W ten sposób osiągnięto na każdej stacji wyjątkową koordynację projektową – od wejścia aż do poziomu peronów, i jednocześnie integrację całej linii. Nazwy stacji umieszczone na ścianach peronów zostały skomponowane na emaliowanych metalowych panelach zaprojektowanych przez Fangora. Słupy konstrukcyjne stały się również częścią wystroju wnętrza. Zgodnie z koncepcją projektową sufit został zaznaczony przez instalacje oświetleniowe. Wyjątkowe kolory, ujednolicone materiały i szczegóły, formy i kształty łączą stacje na linii M2 w jeden skoordynowany korytarz transportowy. Linia M2, zawierająca konsekwentnie zrealizowane „unikalne stacje na unikalnej linii” i będąca formą „galerii sztuki”, reprezentuje typ 3.

4.2.3 Stacje Metra Sztokholmskiego (*Stockholms Tunnelbana*)

Metro w Sztokholmie, które należy do Rady Hrabstwa Sztokholm, jest obsługiwane przez MRT Nordic AB. Od czasu otwarcia w 1950 r. jest ono nazywane

⁴⁷ Do wyróżniających się „stacji jako sztuki” (typ 4) wykreowanych poprzez „sztukę światła” należą m.in.: nowe stacje Toledo (2012) i Dante (2002) zrealizowane w ramach projektu „*Stazioni dell'arte*” – art stations – neapolitańskiego metra; U-Bahnhof Hafen-City-Universität w Hamburg; oraz Westfriedhof w Monachium.

⁴⁸ Wojciech Fangor (1922–2015) – polski malarz, grafik, plakacista i rzeźbiarz, opracował m.in. projekt wystroju siedmiu stacji Linii M2 metra warszawskiego.

Il. 18.
Sztokholm, stacja metra
T-Centralen – "stacja jako
sztuka" – typ 4
(fot. Ewa M. Kido)



Il. 19.
Sztokholm, stacja metra
Kungsträdgården – "stacja
jako sztuka" – typ 4
(fot. Ewa M. Kido)



najdłuższą galerią sztuki na świecie. Obecnie działają trzy linie – czerwona, niebieska i zielona – o łącznej długości 110 km, które tworzą siedem tras. Podczas planowania metra rada miasta uchwaliła, że stacje będą projektowane przez artystów i rzemieślników oraz architektów i inżynierów. W związku z tym dziewięćdziesiąt spośród stu stacji metra zawiera dzieła sztuki w formie rzeźb, formacji skalnych, mozaik, obrazów, rycin, itp., autorstwa ponad 150 różnych artystów. Część z nich to głęboko położone stacje skalne, a część to stacje betonowe. Wyrzeźbione w skale duże przestrzenie stały się inspiracją dla grupy szwedzkich artystów nazywających siebie „konkretystami”. Stacje te mają imponujące schody ruchome ozdobione dziełami sztuki. Wśród tych artystycznych stacji wyróżniają się szczególnie: T-Centralen, Kungsträdgården, Rådhuset, Solna Centrum i Solna Strand, Tensta – na linii niebieskiej; Thorsildsplan i nowa stacja Citybanan (2017) – na linii zielonej; Fridhemsplan – na

skrzyżowaniu linii niebieskiej i zielonej; oraz Stadion, Tekniska Högsolan i Mörby Centrum – na linii czerwonej⁴⁹.

W 1956 r. odbył się konkurs na projekt stacji T-Centralen, który okazał się dużym sukcesem. T-Centralen (1975), zaprojektowany przez Pera Olofa Ultveda⁵⁰, sprawia wrażenie jaskini, której skalne ściany pomalowano na niebiesko-biało i ozdobiono wyrazistymi motywami, m.in. liści na białym tle. T-Centralen zawiera więcej dzieł sztuki i rzeźb, niż jakakolwiek inna stacja (il. 18). Sztuka jako koncepcja architektoniczna zakorzeniła się w sztokholmskim metrze i rozkwitała w kolejnych etapach jego budowy. Dzieła odzwierciedlają określone motywy koncepcji architektonicznych, a ponadto nawiązują tematycznie do krajobrazu miejskiego powyżej stacji. Na przykład na stacji Radmangsgatan wyeksponowany jest duży portret pisarza Augusta Strinberga, ponieważ znajduje się ona w pobliżu jego domu, w którym jest obecnie muzeum. Stacja Solna Centrum (1975), zaprojektowana w kolorze czerwono-zielonym, posiada bardzo wyrazisty charakter. Artyści Karl Olov Björk i Andrew Åberg umieścili na kolorowym tle różne detale, np. sceny krajobrazowe i motyw lasu⁵¹. Kungsträdgården (1977), wybudowana 30 m pod powierzchnią ziemi, jest najgłębszą stacją. Znajduje się w pobliżu najstarszego parku Kungsträdgården w Sztokholmie. Wnętrze stacji zaprojektowane przez Ulrika Folke Samuelsona⁵² zdobią kolumny, portale, rzeźby i inne fragmenty ze zburzonych zabytkowych budynków w centrum Sztokholmu (il. 19). Kolorystyka w barwach czerwonej, białej i zielonej nawiązuje do francuskiego ogrodu. Stacje metra w Sztokholmie, zaprojektowane przez architektów i artystów, które same w sobie stanowią dzieła sztuki, są także niezwykłą „kolekcją stacji jako sztuki” i reprezentują typ 4.

4.2.4 Stacje Metra w Lizbonie (*Metropolitano de Lisboa*)

Metro, które zostało otwarte w 1959 roku, a w 1975 r. znacjonalizowane, zarządzane jest przez Metropolitano de Lisboa. Od początku istnienia metra, architektura, dekoracja i sztuka odgrywały w nim ważną rolę. Jednym z jej elementów stały się słynne płytki ceramiczne *azulejo* używane jako elementy

⁴⁹ K. Mizuno, *Afuro. Subway stations around the world*, Seigensha 2017, s. 026–028.

⁵⁰ Per Olov Ultved (1927–2006) – szwedzki rzeźbiarz (autor słynnych mechanicznych rzeźb), malarz, rysownik i grafik, przedstawiciel radykalnego pokolenia artystów lat 60.

⁵¹ <https://www.visitstockholm.com/art-in-the-subway/stations/> (dostęp: 4 XII 2019).

⁵² Ulrik Folke Samuelson (ur. 1935) – szwedzki rzeźbiarz i malarz. Uprawia sztukę koncepcyjną, minimalizm, pop-art. Jego największym dziełem jest dekoracja stacji Kungsträdgården w Sztokholmie. Jest uznanym przedstawicielem radykalnego pokolenia artystów lat 60.



Il. 20.
Lizbona, stacja
metra Estação Olaisas
– „stacja jako
sztuka” – typ 4
(fot. Ewa M. Kido)

mozaik. Ważną rolę w projektowaniu nowoczesnych stacji odegrał architekt Francisco Keil do Amaral⁵³. Na stacjach pojawiły się prace znanych portugalskich artystów. Do wyróżniających się stacji należą Parque (1959), która została odnowiona w 1994 r. według projektu artysty Sancheza Jorge oraz Estação Olaisas (2012).

Stacja Estação Olaisas, która znajduje się na czwartej, nowej linii czerwonej prowadzącej na lotnisko, została zaprojektowana przez architekta Tomás Taveirę⁵⁴ i grupę artystów, w której skład wchodził Pedro Cabrita Reis, Graça Pereira Coutinho, Pedro Calapez i Rui Sanchez. Różnokolorowe rodzime płytki ceramiczne azulejo stały się podstawą koncepcji projektowej. Projekt odzwierciedla niezwykłą koordynację architektury i sztuki (il. 20). Cała przestrzeń stacji została zaprojektowana, łącznie z sufitem, który często jest traktowany jako „szara”, niewidzialna strefa. Materiały – płytki ceramiczne i stal, oryginalne oświetlenie i różnorodna kolorystyka nadają stacji bardzo żywy i bogaty w środki wyrazu wygląd. Zaprojektowana przez architektów i artystów stacja reprezentuje przykład typu 4 – spektakularnej „stacji jako sztuki”.

⁵³ Francisco Keil do Amaral (1910–1975) – portugalski architekt modernistyczny, malarz i fotografik. Jego funkcjonalne podejście do projektowania w latach późniejszych uległo wpływowi czynników lokalnych i formy stały się bardziej złożone.

⁵⁴ Tomás Taveira (ur. 1938) – architekt portugalski, jest m.in. autorem trzech nowych stadionów na EURO 2004 oraz stacji na nowej linii metra na lotnisko.

5. Podsumowanie

Analizując projekty wielu dworców można dostrzec, że firmy kolejowe wykorzystując kreatywność pisarzy, fotografików, grafików, malarzy i innych artystów, odniosły większy sukces na polu kultury niż inne środki transportu. Wiele pozytywnych rezultatów wynikających z wprowadzenia sztuki na stacje kolejowe odnotowano na seminariach oraz w mediach. Obecnie uwzględnienie sztuki w projektowaniu dworców odbywa się zasadniczo według jednego z czterech wzorców: „sztuka jako dekoracja artystyczna” (typ 1); „sztuka jako spójny element architektury stacji” (typ 2); „unikalne stacje na unikalnej linii” tworzące „galerię sztuki” (typ 3) oraz „stacja jako sztuka” lub „kolekcje stacji jako sztuki” (typ 4). Najpełniej sztuka jest wyrażona w typie 3 – gdzie całościowa koordynacja (total design) dotyczy całej linii, oraz w typie 4, gdzie dotyczy ona projektu określonej stacji. Wyjątkowe stacje zostały poprzez sztukę przekształcone w miejsca lub przestrzenie artystycznej ekspresji. Istotne było uwzględnienie sztuki na wczesnym etapie ich projektowania oraz zachowywanie przejrzystości w organizacji ruchu. Wszystkie działania artystyczne, nie tylko z zakresu sztuki wizualnej, ale także z zakresu sztuki muzycznej czy scenicznej, są reklamowane przez różne media i informacje o nich rozpowszechniane są bezpłatne. Projekty artystyczne budzą zainteresowanie publiczności sztuką różnych artystów, które z kolei stanowi nową inspirację dla ich twórczości.

Działania kulturalne i artystyczne na stacjach mogą przekształcić je w alternatywne „ośrodki kultury”. Niektóre sezonowe wydarzenia mają szansę uzyskania stałego statusu i odbywać się przez cały rok. W sytuacji, gdy obecnie dworce kolejowe stały się centrami handlowymi i ośrodkami konsumpcji, sztuka może uzupełnić ofertę handlową i rozrywkową o działania kulturalne. W rezultacie sztuka ma potencjał przededefiniowania przestrzeni stacji jako nowej przestrzeni publicznej. Sztuka, która nadaje stacji wyraz formalny, a także podkreśla funkcję poszczególnych przestrzeni, ma również potencjał poprawy bezpieczeństwa, orientacji oraz nadania wyrazu całemu projektowi. Projekty artystyczne często też stymulują konserwację, modernizację oraz rozwój i rewitalizację dworców oraz związanych z nimi obszarów miejskich. Można je więc uznać za narzędzie do ulepszania stacji. Kultura może przyczynić się do rozwoju gospodarczego ich terytoriów, a także do ożywienia turystyki i rekreacji. Sztuka i kultura mogą rezonować lepiej, jeśli są powiązane ściśle ze swoją lokalizacją.

Przyszłe projekty artystyczne wymagają dużej elastyczności w zależności od zmieniającej się funkcji dworców oraz populacji. Nawet w przypadku za-

mknięcia stacji dla ruchu kolejowego – może ona nadal odgrywać wiodącą rolę centrum kultury i sztuki (np. historyczna część dworca Atocha w Madrycie, Hamburger Bahnhof w Berlinie oraz Gare d'Orsay w Paryżu). Przestrzeń publiczna zawarta w stacji jest jej nieprzemijającą wartością.

Art at railway stations in Japan and Europe

Abstract

Since the 1990s, railway companies have succeeded in improving the station design. Railway stations have become modern and multifunctional facilities, relying heavily on commerce and services. Art and culture have also been applied with various effects to popularize railways. In some cases, the art was coordinated according to the design concept of the station, in others it was used as decoration. It has been found that the "art in transit" used at railway stations has a rare opportunity to be admired and enjoyed by a wide audience.

Analyzed examples include Japanese and European railway and subway stations. The stations with art have been divided into four types. The typology introduced in this paper was based on the role played by the art at the station and its relationship to the station design. The most inclusive type – total design employs art as an essential part of the design concept. In the conclusion the notion, that visual art, performing arts and culture at the station have great potential to connect stations with people, revive railways and build new quality brands for railway companies was expressed. New public space created at the stations can be an important urban asset for the future.