

Metro, motyle, metropolia



Paulina Vardov, czwartek, 20 grudnia 2007

Zobacz też:

[Projekcje filmów o architekturze](#)[Wieżowiec Zahy Hadid w Warszawie!](#)[Społeczność ma rację. Partycypacja społeczna – praktyka](#)[Deszcz wyróżnień w SARPie](#)[Na Bankowy poczekamy](#)[JSK Architekci zaprojektują Stadion Narodowy](#)[Najlepsze wnętrza made in Japan](#)



Z Andrzejem Chołdzyńskim, głównym architektem II linii metra w Warszawie rozmawia Paulina Vardov.

Paulina Vardov: Metro moskiewskie ze stacjami, będącymi mieszanką stylu carskiej Rosji i socrealizmu, z wejściami zakamuflowanymi przed ewentualnymi nalotami dużo mówi o mentalności Rosjan. Co, Pana zdaniem, mówi o nas – językiem architektury – Metro Warszawskie?

Andrzej Chołdzyński: W Związku Radzieckim dbałość o podróżnika została doprowadzona do absurdu. Liczba wspaniałych detali, granitów, marmurów, kandelabrow przekroczyła dopuszczalne normy. To pałace dla ludu. Jednak tym metrem miło się podróżuje. Jest eklektyczne, chwilami nieco kiczowate, ale czyste i punktualne. Budzi podziw dla skali przedsięwzięcia i konsekwencji myśli inżynierskiej. Kiedy jeden z moich kolegów zobaczył po raz pierwszy stację przy Pl. Wilsona (projektowaną przez A. CH – przyp. aut.) i przysłał mi wiadomość: „Ale zrobiłeś metro moskiewskie w Warszawie”, odebrałem to jako komplement dla konsekwencji i pieczołowitości mimo, że stacja Plac Wilsona to zupełnie inna architektura.

A od mówienia o metrze warszawskim i pozostałych stacjach są krytycy sztuki i architektury. Jestem architektem i nie krytykuję kolegów, którzy tworzą współcześnie. Trudno mi także analizować i oceniać moją własną pracę.

PV: Nie musi Pan krytykować. Może Pan pochwalić.

ACH: Metro warszawskie jest czyste, przewidywalne, przyjazne dla niepełnosprawnych, chwilami wręcz bogate. „Tube” i paryskie metro z setkami schodów to miejsca, w których osoba niepełnosprawna „nie była projektowana” i wizyta tam może być dla niej koszmarem.

Pod tym względem nasze metro jest bardzo „oświecone”, a to dlatego, że jest budowane współcześnie. To jedna z twarzy Warszawy, którą można się chwalić.



PV: Powiedział Pan kiedyś, że metro jest „wymarzonym forum do komunikowania i rozmowy o architekturze i

poprzez architekturę”. Jaka jest Pana wizja tej rozmowy, która będzie realizowana w ramach projektu II linii metra?

ACH: Wizja? Linearna galeria metropolitalna. Mamy półtora km ścian! Każda stacja ma 200 m ścian po obu stronach, w środku piękne słupy. A później 900 m tunelu. Sztuka współczesna jest też tam, gdzie się jej nikt nie spodziewa, więc wpadliśmy na pomysł, że II linia metra to będzie galeria „totalna”, która mówi o sztuce współczesnej i ją pokazuje i w której wszystko się zmienia w czasie realnym. Przez tę galerię codziennie przechodzić i przejeżdżać będą tysiące ludzi. Bylibyśmy niemądrzy, gdybyśmy nie przemówili do widza, który jest w metrze codziennie. Za 4 lata bilet do metra będzie także biletem do galerii sztuki światowej najwyższego lotu. Nic więcej nie powiem. Bajkową historię opowiedziałem i my tę bajkę zrealizujemy...

PV: Jak ten dialog architektów z użytkownikami metra zmieni udział w projekcie Wojciecha Fangora?

ACH: Wejścia do metra są znakami w przestrzeni miasta. Miasto jest mierzone tymi artefaktami. Oddziałują one na ludzi, którzy „konsumują”, odczytują i zapamiętują przestrzeń miejską. Znak metra to znak bezpieczeństwa – kiedy człowiek, który zgubi się w mieście, widzi stację metra, wie, że się odnalazł.

Poprosiłem Fangora, żeby zastanowił się, czym będą owe artefakty.

Wojtek pomyślał i przyszedł z takim złożonym z papieru ptakiem. Ja złożyłem go trochę inaczej. Okazało się, że złożony paperek to kształt wejścia, przycięty tak, że krawędzią tworzy literę M, a jednocześnie przypomina wężyki generalskie, szczyty drewnianych domów Witkiewicza, czy tatrzańskie szczyty lub rysunek polskiego kilimu. Papier zaczął przypominać i przybierać różne formy semantyczne. W końcu powiedziałem: A może opowiemy, że to są także motyle?



PV: I stanęło na motylach? Brzmi surrealistycznie...

ACh: Przy jednej stacji będzie rój żółtych motyli, 900 metrów dalej rój niebieskich motyli, na

kolejnym skrzyżowaniu stadko zielonych... a oczywiście pozostałe skojarzenia tatrzańskie, generalskie i Witkiewiczowskie pozostają ważne...

Motyle ze szkła, o ostrych kontrastowych kolorach, nocą podświetlane od dołu, pojawią się w mieście. Pracujemy teraz nad tym, aby motyle nie dotykały ziemi, żeby – jak jest dużo mokrego śniegu z solą – nóżek im nie zżarło. Będą umieszczane wyżej, od metra wzwyż nad ziemią.

Fangor do każdego z kolorowych rojów dopasował chromatyczny cykl dla poszczególnych stacji.

PV: Niektóre z nowych stacji metra będą zlokalizowane w charakterystycznych dla Warszawy miejscach (Praga). Rozumiem, że nie przewidywał Pan wystylizowania tych stacji zgodnie z charakterem otoczenia, w ramach dialogu metra z miastem (np. w innych krajach, w chińskich dzielnicach zdarzają się wejścia w kształcie pagody...)

ACh: Nie chcemy kształtować wejść do metra na zasadzie działania „kameleona”, który się upodabnia do otoczenia. Tym razem nie. Nie chcemy też być takimi jak Zelig, bohater filmu Woody Allena. Wydaje mi się, że tak jak w metrze paryskim czy londyńskim, to wydarzenie metropolitalne, którym jest kolejka podziemna (czy też naziemna) ma swoją własną estetykę, ma swój sposób przemawiania do widza i komunikowania z nim i to jest taka indywidualna seria archetypów. W swoim stylu zrobiona.

Oczywiście można zrobić kiedyś wyjście ze stacji metra, podporządkowując się otoczeniu...

PV: A może po prostu wkomponowując się...?

ACh: To nie jest nasze myślenie. Oczywiście ja jestem wciąż architektem kontekstualnym. W architekturze i urbanistyce, rozumiem czasem konieczność, czasem możliwość zachowania się stosownie wobec kontekstu. Natomiast dość częste są sytuacje, kiedy kontekstu wyrazistego po prostu nie ma lub to architekt ma stworzyć nową wartość w przestrzeni, która będzie początkiem narastania nowej morfologii. I to jest zadanie architektów i urbanistów. Bardzo pojętne, bo demiurgiczne, dlatego trzeba do niego podchodzić z trwałym szacunkiem do otoczenia i pokorą.

Moją ideą jest mierzenie miasta także za pomocą stacji metra. Warszawa jest jeszcze dosyć rozgęszczona, ma terytorium trzy razy większe od Paryża a tyle samo ludności w granicach administracyjnych.

Według mnie stolica w swoim sposobie przemian powinna dążyć do dogęszczenia centrum, wprowadzenia tu jeszcze intensywniej życia mieszkalnego, handlowego, kulturalnego, powinna dogęścić także dzielnice wokół centrum, aby stały się bardziej metropolitalne, ale w taki sposób, żeby zatrzymać się w połowie pomiędzy gęstością Paryża a obecną. Żeby zachować oddech, zieleń. Metro niewątpliwie służy owemu dogęszczaniu, wokół metra narasta tzw. tkanka miasta. I pomierzeniu miasta – tłumaczeniu skali i odległości w nim. Ponadto stacje przynoszą intensywne życie inwestycyjne – jak coś jest przy stacji, jest droższe. Wszystko, co daleko od metra jest mentalnie oddalone od organizmu metropolitalnego.

PV: Jak to jest projektować przestrzeń pod ziemią?

ACh: To nie jest proste, w sensie symbolicznym i dosłownym. Na żadnej stacji metra nic nie jest równoległe. Szyna jedzie po krzywej i wszystkie wymiary są dostosowane do odległości od główki tejże szyny. Tory to dwa węże, które zakręcają, wznoszą się i opadają. Na pl. Wilsona tak właśnie jest. Zdecydowaliśmy założyć sklepienie tzw. kryształowe – „wodne” i znaleźć rytm tych fal, poddać się temu, że stacja zakręca. Reszta zrobiła się sama. Fale się „nałożyły” i zaczęły płynąć. I na przykład sprawa materiałów: metro ma ściany szczelinowe, których nie można na stałe zabudować, musi być do nich dostęp, bo po pewnym czasie przeciekają. Zabudowuje się je więc panelami z różnych – mniej lub bardziej trwałych – materiałów: tłukącej się ceramiki i rdzewiejącej stali. Zaproponowałem więc coś, co pięknie rdzewieje, jest lekkie, chłonie dźwięki i nie musi być wymieniane co 3 lata. Corten, czyli stal samordzewiejąca, którą Amerykanie wynaleźli pod koniec XVIII w., pokrywa się tlenkiem i zyskuje rudy, malarski kolor. Ściana nią zabudowana żyje, zmienia kolor w czasie, jak kora. Nie trzeba jej malować. W wywiercone otwory o różnych średnicach, wpadają różnej długości dźwięki, hałasy metra i gubią się w otulinie z wełny w głębi. Rok nam zajęło przekonanie decydentów, aby zastosować ten materiał przy Pl. Wilsona...

Dzisiaj toczą się budowy dwóch następnych stacji według mojego projektu – Wawrzyszew i Młociny.



PV: Jakie obecnie stoją przed Panem wyzwania dotyczące terenu, głębokości stacji, rodzajów gruntu, itp.?

ACh: W Warszawie co 20 – 30 m jest co innego. Robimy wiercenia w jednym miejscu a 100 m dalej: kurzawka, oczka wody, warstwy nienośne. Ideą byłoby, gdybyśmy mogli zbudować systemem tarczowym również stacje. W koncepcji II linii najpierw

powstaną stacje, na których będą specjalne tory do przejazdów maszyn – wielkich tarczy, które będą od stacji do stacji przejeżdżały, drażąc tunele. W przypadku stacji Nowy Świat rozpatrujemy także inne warianty, bo to stacja głęboka.

PV: Jaką część projektu stacji metra stanowią elementy niewidoczne dla użytkowników, tzw. strefa technologiczna?

ACh: To jest więcej niż połowa. To, czego nie widać i na co nie zwraca się uwagi to m.in. cały system energetyczny i teletechniczny, system wentylacji, klimatyzacji stacji. Przed stacjami i za stacjami są komory rozprężne. Pociąg, wjeżdżając na stację, pcha przed sobą olbrzymią masę powietrza. Gdyby nie było tej komory, to wszystkie sukienki stojących na peronie kobiet pofrunęłyby w górę, jak u Marylin Monroe.



PV: Kontynuując metaforę dialogu metra z mieszkańcami, miastem, nie można zapomnieć o rozmowie między pierwszą a

drugą linią...

ACh: Pierwsza linia jest historią pewnego procesu stawania się, w trakcie jej budowy zmienił się przecież system polityczny i gospodarczy. Każdy z architektów proponował swoje formy, każda stacja jest inna.

To też jest historia Warszawy. Nie można porównać stacji budowanych 25 – 30 lat, z II linią, która – mam nadzieję – będzie zbudowana bardzo szybko, bo w ciągu 4 lat. Jest szansa, że w tym projekcie morfologia, sposób traktowania przestrzeni, konstrukcji żelbetowych, wejść – wyjść, reklamy, informacji i programu poznawczo – edukacyjnego będzie wspólny. Będzie to przykład typizacji otwartej, w krótkiej, niepowtarzalnej serii 7 stacji. Chyba, że ktoś powie, że ten odcinek centralny trzeba dokończyć w podobny sposób na wschód i na zachód...

Żeby użytkownicy I linii metra nie czuli niepokoju, podróżując II linią metra, przejmujemy większą część informacji wizualnej I linii, jeśli chodzi o jej zasady i kod wizualny. Informacja będzie zmodyfikowana funkcjonalnie i technologicznie, znaki będą podświetlane, bardziej eleganckie, na szkło.

Generalnie będzie więcej światła. Pod ziemią przeważnie jest ciemno. Stworzenie nastroju dnia wymaga odpowiedniej barwy chromatycznej światła. Jeśli zastosuje się światło zbyt ciepłe, będzie żółta stacja, smutna. Jeśli zastosuje się kolory informacji wizualnej pierwotne albo w ciekawych zestawieniach, doświetli światłem chłodnym, to efekt może być ciekawy. Będzie też momentami światło naturalne w specjalny, niespodziewany sposób wprowadzane do wnętrza... Do tego jeszcze nasz program promocji sztuki współczesnej...

PV: Czy ogląda pan inne metra? Które pana inspiruje, przeraża, zachwyca?

ACh: Dwustumetrowej długości korytarz wyłożony białymi kaflami rozbrzmiewał odgłosem ludzi idących do pracy równym truchtem w garniturach i garsonkach szarych. Szli niemal jednym krokiem, jak armia. Jak u Orwella. Klinicznie kaflowane ściany odbijały ten okropny dźwięk i potęgowały wrażenie ciasnoty. Czulem się jak w rurze. Miałem 17 lat. To było londyńskie „tube”.

Bardzo podoba mi się metro w Sztokholmie, bo jest wykute w skale i pełno w nim malunków, w tym malunków dzieci. Ale my nie mamy skały. Mamy to, co mamy w ziemi i to co mamy w nas... Trzeba to podbudować, opisać żelbetem i drażyć tunele. Również mentalne i kognitywne...

Pobierz plany stacji w wysokiej rozdzielczości:

- [Marymont - plan sytuacyjny](#)
- [Marymont - ściana wschodnia](#)
- [Marymont - ściana zachodnia](#)
- [Świętokrzyska](#)

Wszystkie zdjęcia, wizualizacje i plany dzięki uprzejmości [AMC-Andrzej M. Choldżyński Sp. z o.o.](#)

→ [Andrzej Choldżyński](#), [architekci](#), [architektura](#), [metro](#) i [Warszawa](#)

8 odpowiedzi do “Metro, motyle, metropolia”

1. wysłane 20 grudnia 2007 o 13:31 [lucho](#)

Przyjemnie jest czytać wywiad z człowiekiem, który w ten sposób potrafi opowiadać o tym co robi. Przeczytałem jednym tchem. Gratulacje