

Gare d’Austerlitz – Paris Rive Gauche – Smart complex na skalę metropolii

Gare d’Austerlitz – Paris Rive Gauche – A Smart Complex on the Scale of a Metropolis

Streszczenie

Artykuł poświęcony jest procesowi przekształceń jakich doświadcza jeden z większych dworców Paryża wraz ze swoim otoczeniem. To największy od czasów urbanistycznej rewolucji Haussmanna projekt przebudowy i rewitalizacji urbanistycznej w stolicy Francji będący przykładem tworzenia inteligentnego miasta na miarę XXI wieku.

Abstract

The article is devoted to the process of transformation that is experienced by one of the larger of Paris’ train stations, along with its surroundings. It is the largest redevelopment and urban regeneration project in the capital of France since Haussmann’s urban-planning revolution, constituting an example of the creation of a smart city fit for the twenty-first century.

Słowa kluczowe: dworzec kolejowy, kompleks hybrydowy, węzeł wielomedialny, przestrzeń publiczna, rewitalizacja urbanistyczna

Keywords: railway station, hybrid complex, multimedia hub, public space, urban redevelopment

Wstęp

Główne dworce kolejowe w aglomeracjach Europy to jedne z największych generatorów stref przemieszczeń współczesnej metropolii. To również potężne silniki napędowe dalszych przekształceń struktury urbanistycznej miasta¹. Dworcowe struktury hybrydowe stają się powoli bardzo „typowym” rozwiązaniem odmładzającym starzejące się dworców kolejowych w metropoliach. Mądrze prowadzony proces przekształcania starych monofunkcyjnych obiektów na tętniące życiem smart hub’y prowadzi do ożywiania zdegradowanych obszarów w miastach pozwalając im funkcjonować często całą dobę. Tak duży „zastrzyk energii” powoduje, że taki multifunkcyjny węzeł zaczyna wpływać na kolejne przekształcenia w najbliższym otoczeniu stając się generatorem zmian we współczesnym mieście.

Proces rewitalizacji paryskiego dworca Austerlitz oraz jego otoczenia może być tego znakomitym przykładem. Stanowi on istotną część realizacji kompleksowej a rozłożonej na kilka dekad strategii wódatrzy miasta wcielania w życie idei smart-city w stosunku do Paryża i aglomeracji paryskiej.

Dworzec Austerlitz w strukturze XIX i XX-wiecznego Paryża – historia powstania i rozwoju oraz relacja z przestrzeniami publicznymi miasta

Dworzec Austerlitz /Orleans² został oddany do eksploatacji 20 września 1840 roku przy okazji uruchomienia linii Paryż-Juvisy, która w 1843 roku została przedłużona do Orleanu. Autorem pierwotnego projektu dworca Orleans był Felix-Emanuel Callet. W latach 1862-67 stacja została przebudowana

Introduction

Major train stations in Europe’s agglomerations are one of the largest generators of circulation zones of contemporary metropolises. They are also powerful drivers of further transformations of the urban structure of the city¹. Hybrid train station structures are slowly becoming a highly “typical” solution in regards to rejuvenating the aging spaces of train stations in metropolises. An intelligently performed process of the transformation of old mono-functional structures into smart hubs that are teeming with life leads to the enlivening of decayed areas in cities, often making it possible for them to be active twenty-four hours per day. Such a large dose of energy causes such a multi-functional node to start to affect other transformations in its immediate vicinity, becoming a generator of change in contemporary cities.

The process of the urban regeneration of Paris’ Gare d’Austerlitz and its surroundings can be an excellent example of this. It constitutes an essential part of the carrying out of a comprehensive and several-decades-long strategy by the city’s authorities of implementing the concept of the smart city in relation to Paris and its agglomeration.

The Gare d’Austerlitz in the structure of nineteenth-century and twentieth-century Paris—a history of its construction and development, as well as its relationship with the city’s public spaces

The Austerlitz/Orleans train station (Gare d’Austerlitz/d’Orleans in French)² was opened for use on the 20th of September 1840, on the occasion of the opening of the Paris-Juvisy railway line, which was extended to Orleans in 1843. The author of the original design of the Gare d’Orleans was Felix-Em-

wg projektu Pierre-Louis Renaud będącego głównym architektem firmy Paris-Orleans. Ostatecznie przestrzeń peronowa została przykryta konstrukcją³ o wymiarach 52 metry szerokości na 280 metrów długości generując tym samym powierzchnię ponad 14500 m². Jest to druga, po hali dworcowej w Bordeaux największa hala dworcowa we Francji. Sama struktura hali dworcowej wykonana została w pełni w systemie ram stalowych, wyróżnia się swoją filigranową konstrukcją i świetlikami dachowymi ciągnącymi się przez całą jej długość doświetlając wnętrze i eksponując to spektakularne zadaszenie.

Od strony północnej hali peronowej został wybudowany pawilon odjazdów a od strony południowej pawilon przyjazdów a także budynek administracji kolei Orleans od strony zachodniej hali na placu Valhubert z elewacją w stylu belle-epoque. W 1900 roku firma Paris-Orleans postanowiła przedłużyć linię w kierunku centrum stolicy Francji. W tym celu zbudowano nowy dworzec końcowy linii – dworzec Orsay, który został oddany do użytku z okazji Wystawy Światowej. W roku 1906 stacja Austerlitz została połączona z rozwijającą się siecią paryskiego metra⁴, które „przebiło” prostopadle halę dworca na poziomie +1.

W 1920 roku w ramach wsparcia dla dworca Austerlitz powstał dworzec pomocniczy towarowy. Zaprojektowany przez Eugene Freyssinet i zbudowany w latach 1927-1929 miał odciążać przesycony już obsługą dworzec Austerlitz. Hala Freyssinet⁵ ma trzy nawy z czego centralna była wyższa pozwalając na zainstalowanie dźwigu towarowego wewnątrz hali; mieściła 5 torów kolejowych mierząc 310 metrów długości i 72 metry szerokości maksymalnej zwężając się w stronę południowo-wschodnią. Oba długie boki hali wyposażone zostały w stałe markizy pozwalające na osłonięcie strefy przeładunku towarów. Hala Freyssinet została zbudowana w momencie dużego wzrostu ruchu towarowego i potrzeby wsparcia przeciążonego dworca Austerlitz. Eugene Freyssinet wybrał do konstrukcji strukturę o niezwyklej lekkości poprzez zastosowanie cienkich łukowych żelbetowych sklepień o grubości 7cm dla wszystkich trzech naw. Cała konstrukcja wsparta została na siatce słupów żelbetowych, co około 10 metrów. Całość tej finezyjnej konstrukcji wieńczą obustronne markizy pozwalające na załadunek towarów a nadające całej hali lekkości i finezji. Od początku powstania hala była wykazywana w prasie specjalistycznej gdzie doceniano kunszt konstrukcyjny i finezję architektoniczną obiektu.

W 1939 roku doszło do zmiany priorytetów – dworzec Orsay zaczął obsługiwać tylko ruch kolejowy związany z przedmieściami Paryża a stacja Austerlitz ponownie stał się stacją końcową głównych połączeń Francji aż do 1990 roku kiedy powstał dworzec Monparnasse przejmując większość połączeń TGV⁶. W latach 2004-2006 budynek administracyjny kolei, znajdujący się między placem Valhubert a halą peronową został sprzedany przez SNCF a następnie gruntownie przebudowany w celu adaptacji wnętrza do wymogów współczesnych – przy pełnym poszanowaniu dla oryginalnej fasady od strony placu Valhubert.

Dworzec Austerlitz znajduje się w północno-wschodnim krańcu 13 dzielnicy Paryża. Ogranicza go od strony wschodniej Quai d’Austerlitz oraz Sekwana a od strony zachodniej Bo-

manuel Callet. In the years 1862–67 the station was remodelled in accordance with a design by Pierre-Louis Renaud, who was the lead architect of the Paris-Orleans company. The space of the terminals was ultimately covered with a structure³ with a width of 52 metres and a length of 280 metres, generating a surface area of 14500 m². It is the second-largest train station hall in France after the one in Bordeaux. The entirety of the structure of the train station hall was constructed using a system of steel frames, standing out through its openwork structure and its skylights that stretch along its entire length, illuminating the interior and exposing this spectacular roof covering.

A departures pavilion was built on the northern side of the terminal hall, while from the south—an arrivals pavilion was constructed, along with the Orleans administration building from the west, on Valhubert Square, with a facade in the Belle Époque style. In 1900 the Paris-Orleans company decided to extend the railway line in the direction of the centre of France’s capital. To this end, a new terminal station was built—the Gare d’Orsay, which was opened for use on the occasion of the World Exhibition. In 1906 Gare d’Austerlitz was connected with the developing network of Paris’ metropolitan railway network⁴, which “pierced” the hall perpendicularly at level +1.

In 1920, as a part of support for the Gare d’Austerlitz, an ancillary cargo station was built. Designed by Eugene Freyssinet and built in the years 1927–1929, it was meant to lessen the stress on the overburdened Gare d’Austerlitz. The Halle Freyssinet⁵ has three bays, of which the central is the highest, enabling the installation of a cargo crane inside the space; it housed 5 railway tracks, measuring 310 metres in length, with a maximum width of 72 m, becoming narrower to the south-east. Both of the long sides of the hall were equipped with fixed awnings, making it possible to cover the cargo handling area. The Halle Freyssinet was built during a period of a significant increase in cargo railroad traffic and the need to aid the overburdened Gare d’Austerlitz. Eugene Freyssinet chose an extraordinarily light structure for the building through the use of thin arched concrete vaults with a thickness of 7 cm for all three bays. The entire structure is supported by a grid of concrete columns, set apart by around 10 metres from each other. The entirety of this sophisticated structure is crowned by awnings on both sides, making cargo handling possible and giving the entire hall an air of lightness and finesse. Ever since its construction, the hall has often been mentioned in specialist press periodicals, where its structural mastery and architectural finesse was often acknowledged. In 1939 a change in priorities occurred—the Gare d’Orsay became focused solely on the railroad traffic associated with the suburbs of Paris, while the Gare d’Austerlitz once again became the terminus of France’s major railway connections up to as late as 1990, when the Gare d’Montparnasse was built, taking over most TGV connections⁶. In the years 2004–2006 the railroad administrative building, located between Valhubert Square and the terminal hall, was sold by SNCF and fundamentally remodelled in order to adapt its interiors to contemporary needs—while fully respecting the original facade from the side of Valhubert Square. The Gare d’Austerlitz is located in the north-eastern edge of the 13th district of Paris. From the east its grounds are outlined by Quai d’Austerlitz and the Seine, while from the west—by Boulevard d’Hopi-

ulevard de l'Hopital. Obie ulice schodzą się przy dworcu na placu Valhubert. Pomimo bardzo charakterystycznej elewacji od strony północnej oraz faktu, że duża liczba historycznych dworców kolejowych miała swoje główne wejścia właśnie od „czoła” dworca – w tym przypadku okazuje się, że fasada sprawiająca wrażenie frontowej – jest biurowcem nie mającym z dworcem wiele wspólnego – patrząc z placu na tę fasadę można odnieść mylne wrażenie, że dworca tam nie ma. To wrażenie bierze się stąd, że frontowy budynek, kiedyś należący do dworca – został sprzedany oraz przebudowany na funkcję biurową a główne wejście do dworca zlokalizowane jest z boku od strony wschodniej – dokładnie na przedłużeniu osi mostu Charles de Gaulle, po którego drugiej stronie zlokalizowany jest dworzec Lyon - To dość ciekawa sytuacja, w której dwa duże dworce kolejowe byłyby zlokalizowane tak blisko siebie – po dwóch stronach Sekwany⁷. Z uwagi na specyficzną lokalizację poprzez sąsiedztwo Sekwany od strony północno-wschodniej – dworzec uzyskał bardzo aktywną boczną elewację co w połączeniu z mostem Charles de Gaulle oraz wspomnianym dworcem Lyon – dworzec Austerlitz uzyskał bardzo aktywną przestrzeń publiczną od strony wschodniej. W pobliżu dworca Austerlitz od strony północnej znajdują się Uniwersytet Piotra i Marii Curie oraz ogród botaniczny mający swoje główne wejście w pobliżu placu Valhubert a od strony zachodniej dworca zlokalizowane są szpital akademicki oraz kościół Saint-Louis, które posiadają bardzo rozbudowaną zieloną przestrzeń publiczną od strony dworca. Pomimo tak wielu elementów towarzyszących obiektowi dworca – bardzo trudno jest zdefiniować ich wzajemne relacje – wynika to niestety z faktu poprzecinania arteriami komunikacyjnymi otoczenia dworca i braku wykształconych na miarę współczesności powiązań pieszych pomiędzy nimi.

Modernizacja dworca Austerlitz na tle projektu rewitalizacyjnego Paris-Rive-Gauche.

W 1991 roku Rada Paryża⁸ zatwierdziła plan przebudowy terenów przemysłowych leżących wzdłuż Sekwany w 13 dzielnicy Paryża. Plan Paris Rive Gauche jest ostatnim ważnym projektem miejskim, które inicjowane były przez ówczesnego mera Paryża – Jacquesa Chiraca. Jeszcze kilkanaście lat temu w tym

tal. Both streets merge near the station at Valhubert Square. Despite its highly distinct northern facade, as well as the fact that a large number of historical railway stations have had their main entrances placed at the “front”—in this case it turned out that the facade that has the appearance of the frontal one is an office building that does not have much in common with the station itself—when looking from the side of the square on this facade we can get the wrong impression that there is no train station there. This impression is caused by the fact that the frontal building, that had once belonged to the station, was sold and adapted into an office building and the main entrance to the station is located from the side facing east—exactly at the extension of the axis of the Charles de Gaulle bridge, on whose other side is the Gare d’Lyon. This is quite an interesting situation, in which two large railway stations have been located so close to each other—on both sides of the Seine⁷. Due to the specific location brought about by the proximity of the Seine from the north-east—the train station gained a very active side facade, which, in combination with the Charles de Gaulle bridge and the aforementioned Gare d’Lyon—have caused the Gare d’Austerlitz to gain a very active public space from the east. Close to the Gare d’Austerlitz from the north is the Pierre and Marie Curie University and the botanical garden which has its main entrance close to Valhubert Square, while on the western side of the station there is an academic hospital and the Saint-Louis Church, both of which possess a highly complex green public space from the side of the station. Despite so many elements accompanying the building of the station—it is very difficult to define their mutual relations—this is, unfortunately, a result of the fact of the surroundings of the station being criss-crossed by circulation arterials and a lack of pedestrian connections worthy of contemporary times between them.

The modernisation of the Gare d’Austerlitz against the background of the Paris-Rive-Gauche urban regeneration project

In 1991 the Council of Paris⁸ approved the plan of the redevelopment of post-industrial areas located along the Seine in the 13th district of Paris. The Paris Rive Gauche plan was the last important urban project initiated by the mayor of Paris at the time—Jacques Chirac. The area of the 13th district of Paris was dominated by industrial zones in need of inter-

rejonie 13 dzielnicy dominowały tereny przemysłowe, które wymagały interwencji. W 1991 roku utworzono ZAC⁹, który umożliwił rozpoczęcie tego gigantycznego przedsięwzięcia. Paris Rive Gauche obejmuje obszar 130 hektarów w tym 26 hektarów to obszar torów kolejowych przykrywanych pod przyszłe inwestycje. To największa przebudowa urbanistyczna stolicy Francji od czasów Haussmana¹⁰ w XIX wieku. Obszar tej potężnej interwencji urbanistycznej zawiera się pomiędzy: od strony północnej - dworcem Austerlitz; od strony wschodniej – Sekwaną; od strony południowej Boulevard Peripherique i od wschodu – Rue de Chevaleret. Aktualnie Paris Rive Gauche to obszar, w którym żyje ponad 10000 mieszkańców. Wokół dominującej w tym obszarze Biblioteki Narodowej Francji Francois Mitteranda i nowego centrum uniwersyteckiego Paryża powstało wiele nowych inwestycji/kwartalów o bardzo zróżnicowanym programie funkcjonalnym zapewniając tym samym wszystko co potrzebne do życia i pracy dla mieszkańców: mieszkania, usługi, biura, sklepy, szkoły, wiele obiektów publicznych, obiektów kultury. Całość uzupełniona skomponowanymi przestrzeniami zieleni zajmującą w sumie około 10 hektarów. Proces ten cały czas postępuje doprowadzając do efektów realizacyjnych, dzięki którym obszar jest coraz bardziej pożądanym miejscem do życia paryżan.

Paris Rive Gauche z uwagi na wielkość obszaru został podzielony na cztery strefy, które posiadają swoje niezależne centralne strefy funkcjonalne:

vention as late as around a dozen years ago. 1991 saw the establishment of the ZAC⁹, which enabled the initiation of this gigantic undertaking. Paris Rive Gauche covers an area of 130 hectares, including 25 hectares of railroad tracks being covered for future projects. It is the greatest urban redevelopment project of France’s capital since the times of Haussmann¹⁰ in the nineteenth century. The area of this monumental urban intervention is outlined: from the north—by the Gare d’Austerlitz; from the east—by the Seine; from the south—by Boulevard Peripherique and from the east—by Rue de Chevaleret.

At present, the Paris Rive Gauche area is a zone occupied by over 10 000 residents. Numerous new projects/urban blocks with a highly varied functional programme have appeared around the Francois Mitterand National Library of France, which dominates the area, as well as the new Paris university centre, thus ensuring everything that is needed for the residents to live and work: apartments, services, offices, shops, schools, numerous public buildings and cultural facilities. The entirety is supplemented by arranged green spaces occupying a total area of around 10 hectares. This process is going forward all the time, leading to completed projects thanks to which the area is becoming an increasingly desirable place for Parisians to live in.

Paris Rive Gauche, due to the size of its area, has been divided into four zones, each of which has its own central functional zones:

- Austerlitz zone—the train station along with its surroundings: Austerlitz North, Austerlitz South and Gare d’Austerlitz.

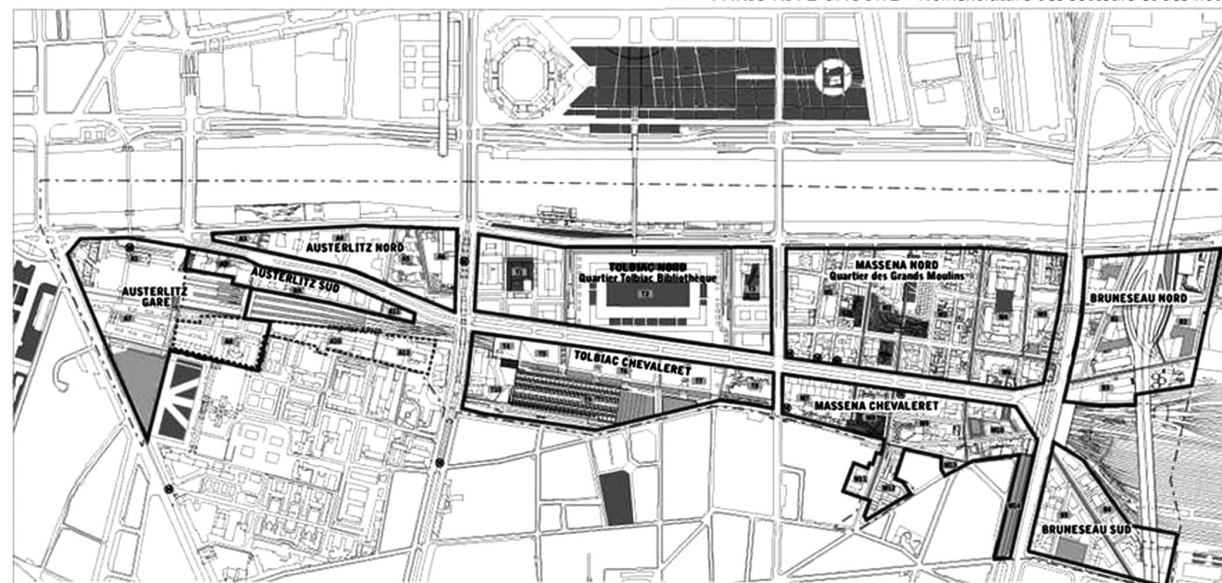
II. 2. Fragment realizowanych zespołów mieszkaniowych bezpośrednio nad przebiegiem torów kolejowych. W tle z lewej strony widoczne zadaszenie Station F – Halle Freyssinet. Fot. Autora

III. 2. Authors archive. A fragment of housing complexes under construction immediately above the course of the railway tracks. To the left we can see the roof above Station F—Halle Freyssinet. Authors archive

II. 1. Zakres interwencji urbanistycznej Paris-Rive-Gauche podzielonej na etapy, dostęp: 20.08.2018

III. 1. <http://www.parisrivegauche.com/>. The scope of the Paris-Rive-Gauche urban intervention divided into stages, access: 20.08.2018

PARIS RIVE GAUCHE - Nomenclature des secteurs et des îlots





Il. 3. Widok na zespół zabudowy biurowej realizowanej bezpośrednio nad przebiegiem nowych torów i peronów dworca Austerlitz. Fot. Autora
 Ill. 3. Authors archive. View of the complex of office buildings located directly above the new railway tracks and terminals of the Gare d'Austerlitz. Authors archive

- Obszar Austerlitz – dworzec kolejowy wraz z otoczeniem: Austerlitz Północ, Austerlitz Południe oraz Austerlitz dworzec.
- Obszar Tolbiac – teren Biblioteki Narodowej Francji składający się z dwóch podstref – Tolbiac Północ i Tolbiac-Chevaleret.
- Obszar uniwersytecki obejmujący Uniwersytet Paris 7-Diderot, Szkołę Architektury Paris-Val-de-Seine oraz Inalco¹¹ dzieli się na dwa obszary: Massena Północ oraz Massena-Chevaleret.
- Obszar Bruneseau wraz obwodnicą i Boulevard General Jean Simon składający się z sektorów Bruneseau Północ oraz Bruneseau Południe. Na każdy z wymienionych obszarów organizowane były szerokie konsultacje międzynarodowe z zakresu planowania przestrzennego i urbanistyki. Obecnie projekt Paris Rive Gauche jest ukończony w 50%. Zakończono budowę całej strefy przy Sekwanie od dworca Austerlitz aż do Boulevard du General Jean Simon – dominantą tego obszaru jest Biblioteka Narodowa Francji oraz centrum uniwersyteckie. Obecnie trwa proces zakrywania całego przebiegu torów kolejowych i budowa bezpośrednio nad nimi kolejnych kwartałów zabudowy. Obszar Austerlitz, którego przekształcanie rozpoczęto w 2013 roku i ma zostać ukończony przed 2020 rokiem. Dworzec Austerlitz obecnie pełni rolę jednego z głównych dworców Paryża, jako jeden z sześciu dużych dworców paryskich – terminali SNCF¹² obsługujących przede wszystkim linie Bordeaux – Saint-Jean, Limoges – Benedictines i Toulouse – Matabiau. Obecna

- Tolbiac zone—the area of the National Library of France, composed of two subzones—Tolbiac North and Tolbiac-Chevaleret.
- The university zone including the 7-Diderot Paris University, the Val-de-Seine School of Architecture and Inalco¹¹, is divided into two areas: Massena North and Massena-Chevaleret.
- The Bruneseau zone, along with the ring-road and Boulevard General Jean Simon, composed of the Bruneseau North and Bruneseau South sectors. Broad international consultations in terms of spatial planning and urban design were conducted on the subject of each of the aforementioned zones. At present the Paris Rive Gauche project is at 50% completion. Construction of the entire zone near the Seine, from the Gare d'Austerlitz to Boulevard du General Jean Simon has been completed—with the landmark of the area being the National Library of France, as well as the university centre. The project is currently in the process of covering the entire course of railroad tracks and the construction of additional urban blocks directly above them. The Austerlitz zone, whose transformation began in 2013, is meant to be completed by 2020. The Gare d'Austerlitz currently plays the role of one of Paris' main train stations, as one of its six major train stations—SNCF¹² terminals—mainly providing services to the Bordeaux–Saint-Jean, Limoges–Benedictines and Toulouse–Matabiau railway lines. The current capacity of the station is at a level of 21,3 million passengers per year, which is only half of the amount of passengers coming through the Gare d'Montparnasse. Apart from providing services to railway connections, the Gare d'Austerlitz is also a metropolitan



Il. 4. Fragment przestrzeni publicznej zrealizowanej między dworcem a nabrzeżem Sekwany. Fot. Autora
 Ill. 4. Authors archive. Fragment of the public space built between the train station and the Seine waterfront. Authors archive

przepustowość stacji kształtuje się na poziomie 21,3 miliona pasażerów rocznie co jednak jest tylko połową ilości pasażerów jaką obsługuje dworzec Montparnasse. Poza obsługą połączeń kolejowych, dworzec Austerlitz jest również stacją metra, które w tej części Paryża znajduje się nad ziemią i przecina na wysokości kondygnacji +1 halę dworca. Pod dworcem natomiast znajduje się stacja kolei RER C. Poza obsługą komunikacji szynowej dworzec zapewnia połączenie sześcioma liniami autobusowymi RATP¹³, autobusy turystyczne a także autobusową komunikację nocną. Do 2020 roku dworzec Austerlitz zostanie gruntownie odnowiony oraz rozbudowany o całkowicie nowe funkcje tak by docelowo obsługiwać planowane 40 milionów pasażerów rocznie¹⁴ a także dostosować obiekt do współczesnych standardów jakie powoli zaczynają obowiązywać przy przebudowach tak dużych dworców. Sam projekt dworca, który został stworzony przez Atelier Jean Nouvel oraz firmę Arep zakłada wzmocnienie elementów tożsamości 13 dzielnicy Paryża, którymi są w szczególności hala dworca, szpital Pitie-Salpetriere, dziedziniec kościoła Saint-Louis a także ogrody Marie-Curie – tak aby dworzec Austerlitz stał się jedną z bram do Paryża a główną bramą do obszaru Paris-Rive-Gauche. Realizowana obecnie rozbudowa samego gmachu dworca dotyczy głównie strony wschodniej gdzie prócz dodania dodatkowych peronów stworzono dziedziniec od strony Sekwany i połączono go za pomocą monumentalnych schodów z Avenue Mendes-France. Kolejne schody prowadzące na wspomniany dziedziniec wyprowadzają bezpośrednio na

railway station, which in this area of Paris is located above ground and crosses the hall of the station at level +1. Underneath the station is a RER C railway terminal. Apart from providing railway-related services, the station also provides six RATP¹³ bus connections, tourist buses, as well as night-time buses. Up to 2020 the Gare d'Austerlitz will be completely renovated and expanded to include completely new functions in order to ultimately have a capacity of 40 million passengers per year¹⁴, in addition to adapting the building to contemporary standards that are slowly starting to become the norm in the remodelling projects of train stations of this size. The design of the station, which was developed by Atelier Jean Nouvel and the Arep company, features the reinforcement of the elements of the identity of the 13th district of Paris, which include the train station hall, the Pitie-Salpetriere hospital, the courtyard of the Saint-Louis Church and the Marie Curie gardens in particular—so that the Gare d'Austerlitz will become one of Paris' gateways and the main gate to the Paris-Rive-Gauche area. The currently ongoing expansion of the train station building itself primarily focuses on its eastern side, where, apart from constructing additional terminals, a courtyard has been built from the side of the Seine, connected with Avenue Mendes-France with a set of monumental stairs. Additional stairs leading to the aforementioned courtyard lead directly to the Charles de Gaulle bridge in order to connect the station with the Gare d'Lyons on the other side of the Seine. A massive glass roof for the new section of the train station has also been planned to be located in this area, in order to create a new visual opening for travellers waiting for a train and high-

most Charles de Gaulle w celu połączenia stacji z dworcem Lyon po drugiej stronie Sekwany. W tej strefie zaplanowano również potężne szklane zadaszenie nowej części dworca, tak aby stworzyć nowe otwarcie widokowe dla podróżnych oczekujących na pociąg a podkreślające istniejące już powiązanie funkcjonalne poprzez most Charles de Gaulle z prawym brzegiem Sekwany, strefę dworca Lyon i jego monumentalną wieżę zegarową. Na południe od nowego dziedzińca dworca Austerlitz, nowe tory i perony zostały przykryte potężną płytą tworząc fundamenty pod dalszą przebudowę otoczenia dworca o biurowce – planując w tym miejscu lokalizację blisko 85000 m² powierzchni biurowej. Sama płyta stropowa/fundamentowa osadzona została na siatce potężnych słupów co 15 metrów a jej wymiary to blisko 45 metrów szerokości na 600 metrów długości, dając 27000m² nowej powierzchni pod przyszłe inwestycje. Strefa ta jest skutecznie realizowana od 2011 roku mieszcząc kolejne biurowce a bezpośrednio przy dworcu zostanie zwieńczona budynkiem hotelu z panoramiczną restauracją.

Projekt rozwojowy strefy dworca Austerlitz składa się jednak z dwóch elementów. Jedną jest budynek dworca podlegający nadzorowi SNCF natomiast druga część to otoczenie dworca, które przez firmę SEMAPA realizującą w imieniu miasta przebudowę otoczenia dworca jak i całego obszaru Paris-Rive-Gauche. Prawdziwą rewolucję ma przejść natomiast wschodnia strefa dworca Austerlitz między halą dworca a Boulevard de l'Hopital. IlotA7A8, bo taką nazwę otrzymał ten wyjątkowy projekt to potężny węzeł wielofunkcyjny o powierzchni prawie 80000m². W ramach współpracy SEMAPA i SNCF – Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul oraz Michel Desvigne stworzyli plan zagospodarowania terenu oraz wykonali studium wyko-

lighting the already existing functional connection across the Charles de Gaulle bridge with the other bank of the Seine, the zone of the Gare d'Lyons and its monumental clock tower. To the south of the new courtyard of the Gare d'Austerlitz, the new railway tracks and terminals have been covered with a large slab creating the foundations for the further redevelopment of the surroundings of the station to have them include office buildings—planning the placement of close to 85000 m² of office spaces in the area. The floor/foundation slab itself has been placed on a grid of enormous columns spaced 15 metres apart, with its dimensions including a width of around 45 metres and a length of 600 metres, providing 27000 m² of new space for future development projects. This zone has been effectively under construction since 2011, becoming a site of successive office buildings, while near the train station it will find its culmination in the form of a hotel building with a panoramic restaurant.

The development project of the Gare d'Austerlitz zone is, overall, composed of two elements. The first is the building of the train station that is under the supervision of SNCF, while the second is composed of the surroundings of the station, which are being redeveloped by the SEMAPA company in the name of the city, in addition to the entirety of the Paris-Rive-Gauche area. The eastern zone of the Gare d'Austerlitz, between the train station hall and Boulevard de l'Hopital, however, is in for a true revolution. The IlotA7A8, which is the name given to this exceptional project, is an immense multi-functional node with a floor area of almost 80000 m². As a part of a cooperation between SEMAPA and SNCF—Jean Nouvel, Jean-Marie Duthilleul and Michel Desvigne created a spatial development plan and prepared a feasibility study for this monumental complex. The IlotA7A8 project is meant to include a complex of underground parking lots, while its ground floor zone will feature



Il. 6. Station F – Halle Freyssinet. Fot. Autora / Station F – Halle Freyssinet. Authors archive

nalności dla tego potężnego założenia. W ramach IlotA7A8 zaplanowano zespół podziemnych parkingów, w strefie partarów znajdować się będzie handel i usługi a na wyższych kondygnacjach powierzchnie biurowe a także mieszkania i hotel. Strefę parkingu zaplanowano na 455 miejsc postojowych, powierzchnia pod usługi i handel to blisko 17300m², powierzchnia biurowa to 48700m² a hotel 3000m². Ilot A7A8 mimo, że wygląda na zupełnie niezależną inwestycję to w rzeczywistości jest ściśle powiązana z dworcem poprzez rozbudowane przestrzenie usługowe spajające oba gmachy.

Całość projektu przebudowy dworca Austerlitz prowadzi do stworzenia potężnej hybrydy łączącej funkcję komunikacyjną, biura, handel, mieszkania, przestrzenie publiczne a także zieleni poprzez bezpośrednie powiązanie IlotA7A8 z ogrodem i parkiem przy placu Marie-Curie i szpitalu akademickim i staje się odpowiedzią na coraz to większe potrzeby modernizacyjne głównych dworców europejskich metropolii zmieniając je z obiektu o wiodącej monofunkcji kolejowej na hybrydę będącą jednym z ważniejszych elementów smart-city w skali makro – odpowiadającej skali i potrzebom metropolii.

Dopełnia go komplementarnie przekształcenie opisanego w historii rozwoju dworca Austerlitz – dworca towarowego - Halle Freyssinet. W 2006 roku budynek Halle Freyssinet został porzuty przez firmę, która przez lata zajmowała się nim i została włączona w zakres przekształceń programu Paris Rive Gauche. Pierwotnie firma odpowiedzialna za realizację założenia tego projektu¹⁵ chciała zburzyć budynek hali jednak dzięki bardzo dużej aktywności stowarzyszeń miejskich, szerokich konsultacjach publicznych ostatecznie zdecydowano się zachować unikalną konstrukcję hali oraz przeprowadzić gruntowną rewitalizację i adaptację do nowych reprezentatywnych funkcji.

Nowy – stary obiekt Halle Freyssinet zmienił nazwę stając się Station F – największym inkubatorem start-up'ów na świecie – otwarty 29 czerwca 2017 roku. Posiada 34000 metrów kwadratowych powierzchni użytkowej, ponad 3000 stanowisk pracy a także węzeł gastronomiczny składający się z restauracji oraz trzech barów oraz audytorium dla 370 osób. Budynek został podzielony na 3 strefy: Kreacji, Pracy i Współdzielenia a uzupełniony wspólną przestrzenią relaksu.

commercial and service spaces, its upper storeys will, in turn, include office spaces, apartments, as well as a hotel. The parking zone is planned to include 455 parking spaces, while the commercial and service spaces are to be close to 17300 m², the office spaces will amount to 48700 m², while the hotel will feature 3000 m². IlotA7A8, despite appearing as a completely independent project, is actually very closely tied with the train station by expansive service spaces that bind both buildings.

The entirety of the Gare d'Austerlitz remodelling project is aimed at creating an immense hybrid combining circulatory, office-related, commercial and residential functions with public spaces and greenery by directly connecting IlotA7A8 with the garden and park near the Marie-Curie Square and the academic hospital, which will make it an answer to the increasing need for the modernisation of the main railway stations of European metropolises, turning them from buildings with a dominant railroad-related mono-function into hybrids that are one of the more important elements of the smart city on the macro scale—corresponding to the scale and needs of metropolises.

It is complementarily supplemented by the transformation of the Halle Freyssinet cargo station described in the history of the development of the Gare d'Austerlitz. In 2006 the Halle Freyssinet building was abandoned by the company which had taken care of it for years and was incorporated into the scope of the transformation of the Paris Rive Gauche programme. Initially, the company responsible for the carrying out of the objectives of this project¹⁵ wanted to demolish the hall, however, thanks to the very high activity of municipal associations and broad public consultations, it was ultimately decided that the unique structure of the hall should be preserved and a thorough regeneration and adaptation to new, representative functions should be performed.

The new-old building of the Halle Freyssinet changed its name, becoming Station F—the largest start-up incubator in the world—opened for use on the 29th of June 2017. It features 34000 square metres of usable floor area, over 3000 workstations, as well as a food court including a restaurant and three bars, in addition to an auditorium for 370 people. The building was divided into 3 zones: Creation, Work and Sharing, in addition to being supplemented with a relaxation space.

Il. 5. Fragment rozbudowywanego dworca Austerlitz o nowe perony. Fot. Autora / A fragment of the Gare d'Austerlitz that is being expanded through the addition of additional terminals. Authors archive



Przebudowa dworca Austerlitz jest więc częścią potężnego projektu przebudowy lewego brzegu Sekwany, prowadzonego od połowy lat 90-tych XX wieku polegającego na rewitalizacji obszarów zdegradowanych a także sukcesywnym przykrywaniu rozbudowanej linii kolejowej prowadzącej do dworca Austerlitz i kształtowanie bezpośrednio nad nią nowej tkanki miejskiej. W związku z tym sam dworzec poza głęboką modernizacją został rozbudowany o cztery dodatkowe perony pod Avenue de France. Chociaż dworzec jest jedynie elementem wielkiego projektu Paris Rive Gauche niemniej jednym z powodów tak dużych inwestycji w tym rejonie jest właśnie rosnące znaczenie dworca w życiu mieszkańców i użytkowników tego obszaru.

Podsumowanie

Na przykładzie dworca Austerlitz w Paryżu można stwierdzić, że rola i ranga hybrydowych struktur dworcowych w metropoliach staje się coraz większa i coraz bardziej zauważalna. Tego typu struktury w miastach są największymi generatorami ruchu i muszą odpowiadać na wciąż zmieniające się wymagania użytkowników a tendencja do hybrydyzacji może być sposobem na dostosowanie się do bardzo ekspresyjnej dynamiki zmian współczesnej metropolii.

Na inteligentne miasto składają przede wszystkim mądre decyzje planistyczne, które ciągną za sobą coraz bardziej szczegółowe rozwiązania typu „smart” dotyczące rozwoju i funkcjonowania poszczególnych dzielnic, ulic i placów, kwartałów zabudowy kończąc na budynkach i ich wyposażeniu.

Projekt przebudowy Paris-Rive-Gauche, którego zwornikiem jest dworzec Austerlitz to obraz załążka paryskiej metropolii przyszłości, to rozwiązanie „smart” daleko wykraczające poza technologiczne nowinki – to mądry sposób zarządzania miastem, jego planowaniem i rozwojem opartym o mądre dysponowanie i wykorzystywanie gruntów, o zasady zrównoważonego rozwoju, o wykorzystanie techniki i technologii XXI wieku a przede wszystkim ukierunkowanie na człowieka jako jednostkę, któremu współczesne miasto powinno służyć i podnosić jakość życia.

PRZYPISY

^[1] Autor prowadzi badania (otwarty przewód doktorski na Wydziale Architektury Politechniki Krakowskiej z pracą pod roboczym tytułem: „Rola dworców kolejowych w strukturze przestrzeni publicznych współczesnego miasta”, promotor: prof. dr hab. inż. arch. Jacek Gyurkovich) w ramach których analizuje cały szereg przykładów dworców miast europejskich, które dają podstawę do przedstawianego ujęcia problemu.

^[2] Pierwotnie nazwany od nowego połączenia Paryża z miastem Orleans, później nazwa została przemianowana na Austerlitz od nazwy czeskiego miasta, pod którym 2 grudnia 1805 roku zwycięskie wojska Napoleona I pokonały połączone armie austriackie i rosyjskie.

^[3] W trakcie oblężenia Paryża w 1870 rok hala peronowa dworca Austerlitz była wykorzystywana do produkcji balonów na ogrzane powietrze.

^[4] Obecnie na dworcu Austerlitz zatrzymują się pociągi dwóch linii metra – 5 i 10 oraz linia RER C

^[5] Nazwa dworca towarowego wzięła się od nazwiska projektanta.

^[6] TGV - Train a Grande Vitesse – pociągi dużych prędkości będące w zasobach przedsiębiorstwa kolejowego SNCF.

^[7] W Paryżu mamy jeszcze jedną podobną sytuację gdzie dwa potężne dworce zlokalizowane są w swoim bezpośrednim sąsiedztwie – są to: Gare de l’Est oraz Gare du Nord.

^[8] Le Coinseil de Paris.

^[9] Zintegrowany Obszar Rozwoju – Zone d’Amenagement Concerte.

^[10] Publiczny projekt gruntownej przebudowy Paryża polegający m.in. na ponownym zdefiniowaniu kompozycji urbanistycznej miasta zlecony przez Napoleo-

The remodelling of the Gare d’Austerlitz is thus a part of an immense project of the redevelopment of the left bank of the Seine, which has been carried out since the middle of the 1990’s and based on the urban regeneration of decayed areas, as well as on the successive covering of the expanded railway line leading to the Gare d’ Austerlitz and the shaping of new urban tissue directly on top of said railway. Thus the train station itself, apart from deep modernisation, has been expanded to feature four additional terminals underneath Avenue de France. Although the train itself is only an element of the great Paris Rive Gauche project, one of the reasons for such large projects in this area is the growing significance of the train station in the lives of the residents and users of this area.

Conclusions

Based on the example of the Gare d’Austerlitz in Paris, it can be stated that the role and rank of hybrid railway station structures in metropolises is becoming increasingly significant and observable. These types of structures are the largest generators of traffic and must meet constantly changing user requirements, with the tendency towards hybridisation perhaps being a manner of their adaptation to the highly expressive dynamic of change within contemporary metropolises.

A smart city is primarily composed of smart planning decisions, which lead to increasingly detailed “smart” solutions concerning the development and functioning of individual districts, streets, squares and urban blocks, as well as buildings and their fittings.

The design of the redevelopment of Paris-Rive-Gauche, whose key point is the Gare d’Austerlitz, is an image of the seed of the Paris metropolis of the future, it is a “smart” solution going far beyond technological novelties—it is a smart manner of governing a city, its planning and development, based on smart land use and management, as well as the precepts of sustainable development and the employment of the technology and technical achievements of the twenty-first century, but it is primarily the adoption of a focus on man as an individual, who is to be served by the contemporary city and whose quality of life it should increase.

ENDNOTES

^[1] The author is performing research (an open doctoral title conferment procedure at the Faculty of Architecture of the Cracow University of Technology with a doctoral thesis under the working title “Role of train stations in the structure of the public spaces of the contemporary city”, supervisor: prof. dr hab. inż. arch. Jacek Gyurkovich), as a part of which he analyses an entire array of examples of train stations from European cities that provide the basis for the perspective of the problem that has been presented.

^[2] Originally named after the new connection between Paris and the city of Orleans, the name was later changed to Austerlitz, from the name of the city in contemporary Czech Republic near which, on the 2nd of December 1805, Napoleon I’s victorious forces defeated the combined armies of Austria and Russia.

^[3] During the 1870 siege of Paris the train station hall was used to produce hot-air balloons.

^[4] At present, trains of two railway lines stop at Austerlitz station: 5 and 10, as well as the RER C line.

^[5] The cargo station’s name comes from that of its designer.

^[6] TGV – Train a Grande Vitesse – high speed trains which are a part of the inventory of the SNCF railway company.

^[7] In Paris there is also a similar situation in which two large stations are located in each other’s immediate vicinity—they are: Gare de l’Est and Gare du Nord.

^[8] Le Coinseil de Paris.

^[9] Integrated Development Zone – Zone d’Amenagement Concerte.

na III a przeprowadzony przez prefekta Departamentu Sekwany - Georges-Eugène Haussmanna.

^[11] Narodowy Instytut Języków i Kultur Orientalnych.

^[12] Société nationale des chemins de fer français – Francuskie krajowe przedsiębiorstwo kolejowe – francuski odpowiednik Polskich Kolei Państwowych.

^[13] Régie Autonome des Transports Parisiens - przedsiębiorstwo paryskiej komunikacji publicznej.

^[14] Obecnie wg danych statystycznych dworzec rocznie obsługuje nie więcej niż 20 milionów pasażerów rocznie. Sama przebudowa i zwiększenie przepustowości spowodowane jest nasyceniem sąsiedniego dworca Lyon.

^[15] SEMAPA – Societe d’Etude, de Matrise d’Ouvrage et d’Amenagement Parisienne.

LITERATURA

^[1] Bertolini L., Spit T., 1998, *Cities on rails, The redevelopment of railway station areas*, E&FN SPON, London;

^[2] Gyurkovich J., *Architektura w przestrzeni miasta: wybrane problemy*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010,

^[3] Gyurkovich M., *Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2013;

^[4] Paszkowski Z., *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Wydawnictwo Universitas, Kraków 2011;

^[5] Franta A., *Rola restrukturyzacji obszarów postindustrialnych w kreowaniu nowych rodzajów przestrzeni publicznych metropolii – stymulująca funkcja przyjętych regulacji*. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej Czasopismo Techniczne, Kraków 2007, str. 35-43.

Serwisy internetowe:

- https://teleservices.paris.fr/demarchesurbanisme/jsp/site/Portal.jsp?page=accueil (odsłona z dnia 28.06.2018)

- http://www.parisrivegauche.com/ (odsłona z dnia 08.06.2018)

- https://www.annuaire-mairie.fr/mairie-paris-13e-arrondissement.html (odsłona z dnia 16.05.2018)

- https://www.mairie13.paris.fr/ (odsłona z dnia 04.05.2018)

^[10] A public project of a fundamental redevelopment of Paris based on, among other things, the redefinition of the urban composition of the city, commissioned by Napoleon III and carried out by the prefect of the Seine Departement, Georges-Eugène Haussmann.

^[11] The National Institute for Oriental Languages and Civilizations.

^[12] Société nationale des chemins de fer français – the French National Railway Company—the French equivalent of the Polish National Railways.

^[13] Régie Autonome des Transports Parisiens – the Paris Public Transport Company.

^[14] According to statistical data, at present the train station services no more than 20 million passengers per year. The remodelling and increase in capacity themselves are caused by the fact that the neighbouring Lyon train station is at peak capacity.

^[15] SEMAPA – Societe d’Etude, de Matrise d’Ouvrage et d’Amenagement Parisienne.

BIBLIOGRAPHY

^[1] Bertolini L., Spit T., 1998, *Cities on rails, The redevelopment of railway station areas*, E&FN SPON, London;

^[2] Gyurkovich J., *Architektura w przestrzeni miasta: wybrane problemy*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010,

^[3] Gyurkovich M., *Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2013;

^[4] Paszkowski Z., *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Wydawnictwo Universitas, Kraków 2011;

^[5] Franta A., *Rola restrukturyzacji obszarów postindustrialnych w kreowaniu nowych rodzajów przestrzeni publicznych metropolii – stymulująca funkcja przyjętych regulacji*. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej Czasopismo Techniczne, Kraków 2007, p. 35-43.

Websites:

- https://teleservices.paris.fr/demarchesurbanisme/jsp/site/Portal.jsp?page=accueil (retrieved on 28.06.2018)

- http://www.parisrivegauche.com/ (retrieved on 08.06.2018)

- https://www.annuaire-mairie.fr/mairie-paris-13e-arrondissement.html (retrieved on 16.05.2018)

- https://www.mairie13.paris.fr/ (retrieved on 04.05.2018)