

MAGDALENA GYURKOVICH*

TERENY TARGOWE W STRUKTURZE MIAST

FAIR GROUNDS IN CITY STRUCTURE

Streszczenie

Targi były zawsze mocno związane z miastem. Do dziś nazwy własne współczesnych obiektów łączą się z nazwami miast, a obiekty targowe stają się ich symbolami. Tereny targowe fizycznie oddalone od miasta nie mogą funkcjonować bez niego, tym, co je z nim łączy, jest krwiobieg sprawnej komunikacji, który gości targowych przemieszcza do hoteli, restauracji i przestrzeni historycznych miast targowych. W Europie coraz częściej obiekty targowe z długimi tradycjami są przenoszone na nowe miejsca. W artykule przedstawiono na przykładach europejskich i światowych uwarunkowania, jakie decydują o nowych lokalizacjach.

Słowa kluczowe: targi, miasto

Abstract

Fair areas have always had a strong link to the city. Even today, the proper names of fair facilities are associated with the names of the cities in which they are situated and the objects themselves become the cities' symbols. Fair grounds, even if physically distant from the city, cannot function independently. They are connected with the city by an efficient transportation network along which the fair guests travel to hotels, restaurants and historical parts of the fair cities. More and more often in Europe, old fair centres are being transferred into new locations. The article illustrates on the basis of examples from Europe and from all over the world the circumstances that influence the decision to find a new location.

Keywords: fair areas, city

* Mgr inż. arch. Magdalena Gyurkovich, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego, Wydział Architektury, Politechnika Poznańska.

Jednym z pierwowzorów współczesnych targów były średniowieczne targi i jarmarki, w wielu przypadkach prawo do ich organizowania decydowało o świetności i dobrobycie miasta. Targi odbywały się w głównych przestrzeniach miasta – na rynkach, placach. Na potrzeby kupców budowano składy, sukienice, karczmy i zajazdy. Pomyślność mieszkańców sprzyjała rozwojowi miasta, a sami mieszkańcy stawali się fundatorami obiektów publicznych.

Współczesne targi identyfikują się z wielowiekową tradycją, jednak na ich obecny kształt wpłynęły w znacznym stopniu organizowane w XIX i XX w. Wystawy Światowe, a konieczność nowego sposobu prezentacji produktów przemysłowych przyczyniła się do powstania licznych wystaw lokalnych. Dla tych form imprez wyznaczano nowe przestrzenie. Wielkie Wystawy Światowe organizowano w prestiżowych przestrzeniach miast (np. Pola Marsowe w Paryżu) lub wyznaczano dla nich nowe tereny (miejsca przyszłej ekspansji). Kilka z takich założeń zostało przekształconych w stałe tereny ekspozycyjne (np. tereny wystawy przemysłowo-rolniczej z 1911 r. i Powszechnej Wystawy Krajowej z 1929 r. w Poznaniu, teren i pawilony Brussels Expo z 1935 r.). Lokowane poza miastem zostały z czasem wchłonięte przez współczesne miasta i z satelitów stały się elementami ścisłego centrum.

Tereny targowe nie są włączane bezpośrednio w przestrzeń publiczną miast, wręcz przeciwnie – ogrodzone, z kontrolą dostępu, stanowią barierę pomiędzy poszczególnymi dzielnicami. Przestrzeń pomiędzy miastem a targami zajmują drogi dojazdowe, zjazdy z dróg szybkiego ruchu, linie kolei bądź metra oraz przestrzenie parkingowe, które tworzą współczesną „fosę” między obiema strukturami. Pomimo przestrzennej separacji terenów targowych od bezpośredniej struktury miasta wiele obiektów targowych staje się ważnymi landmarkami i dominantami miasta, np. Wieża Eiffla, Wieża Ciśnień (obecnie Iglica Poznańska), Atomium – Bruksela, wieża telewizyjna – Berlin, HKCEC – Hongkong.

Forma architektoniczna targów jest różnorodna. Można wymienić konfiguracje składające się z wielu niezależnych pawilonów, które powstawały w różnych okresach (obecnie często integrowane w jeden układ krytymi przejściami i łącznikami), układ jednorodnych uporządkowanych pawilonów wzdłuż jednej osi – holu, oraz założenia jednobryłowe – gigantyczne obiekty wystawienniczo-konferencyjne. Jednopoziomowe bezsłupowe konstrukcje hal są obecnie podstawowym rozwiązaniem. Odejście od wielopoziomowych hal zadecydowało o powiększeniu obszarów zajętych przez targi.

Funkcjonowanie targów wpływa na rozwój wielu elementów miasta. Konieczna jest sprawna i zróżnicowana komunikacja osobowa oraz ciężarowa, stąd miasta targowe inwestują w rozwój lotnisk, kolei, metra, infrastrukturę drogową i parkingową. Turystyka biznesowa, z jaką mamy do czynienia w wypadku targów, wpływa na rozwój bazy hotelowej i gastronomicznej, usługi te lokalizowane są w atrakcyjnych punktach miast, jak np. starówka poznańska. Czas po targach goście spędzają najczęściej w „sercu” miasta targowego.

Balans pomiędzy sprawnymi rozwiązaniami komunikacyjnymi, możliwością rozwoju i jednoczesnym połączeniem z miastem stanowi istotne kryterium oceny terenów targowych. Obecnie tereny targowe są modernizowane lub przenoszone w nowe miejsca. W wyborze nowych lokalizacji można wyróżnić następujące metody:

- lokalizowanie nowych targów przy głównych drogach i doprowadzanie transportu miejskiego,
- wybór nowych lokalizacji w połączeniu z infrastrukturą lotnisk (poprzednio funkcję tę spełniała kolej),
- nieliczne, ale godne odnotowania są rozwiązania lokalizacji terenów targowych przy drogach wodnych.

Wyjątkowy jest przykład lokalizacji targów w przestrzeniach rewitalizowanych doków londyńskich i wprowadzenia funkcji targowej do nowego „serca miasta” w Kuala Lumpur.

Messe Berlin na obecnym terenie zaczęto budować 1924 r., powstały wówczas wieża radiowa i pierwsze pawilony. Współczesna dzielnica Berlina była wtedy niezabudowanym terenem. Założenie to można przedstawić jako jedno z udanych rozwiązań połączenia z miastem i siecią dróg zewnętrznych, dla historycznej lokalizacji. Na teren prowadzą zjazd z obwodnicy berlińskiej oraz linia kolejowa. Obiekty targowe są stale rozwijane (w swoich granicach).

Powstałe w latach 20. targi Fiera Milano podzieliły los wielu lokalizacji historycznych, wchłonięte przez miasto zaczęły borykać się z istotnymi kłopotami komunikacyjnymi i brakiem miejsca dla dalszego rozwoju. W latach 90. wybrano nową lokalizację blisko obwodnicy miasta od strony północnej i skrzyżowania dróg dojazdowych do dwóch lotnisk Mediolanu; dochodzi tu linia metra i kolei. Zaprojektowane przez M. Fuksasa założenie na powierzchni 200 ha ma obecnie 400 tys. m² powierzchni ekspozycyjnej. Fiera Milano zdecydowało jednak o pozostawieniu starych targów w centrum miasta i organizowaniu tam imprez niewymagających skomplikowanego zaplecza logistycznego.

W ostatnich latach problemy komunikacyjne przyczyniły się do przeniesienia na obrzeża miast kilku obiektów targowych o długich tradycjach. Na starych targach w Lipsku część pawilonów została objęta ochroną konserwatorską, zmniejszyło to zdecydowanie szanse rozbudowy i modernizacji. W tym wypadku wybrano teren na północ od miasta, 7 km od centrum, przy drodze dojazdowej łączącej się z autostradą. W dalszych planach przewiduje się linię kolejową obsługującą pociągi ICC. W wyniku konkursu zrealizowano w latach 1992–1996 projekt autorstwa von Gerkan, Marg und Partner.

Stuttgart Messe to nowe założenie poza miastem, które ma dodatkowy walor: jest w ścisłym sąsiedztwie lotniska. System komunikacyjny prowadzący do portu lotniczego jest rozwiązaniem również dla targów. To obecnie najmłodsze centrum targowe w Europie (otwarte w 2007 r.) wyposażone zostało w obszerne parkingi dla samochodów, 9 pawilonów wystawienniczych i centrum kongresowe, w tym punkt medyczny, kaplice, sieć gastronomiczną, własne sklepy i piękne przestrzenie recepcyjno-publiczne ze szczególnie zaprojektowanymi elementami małej architektury.

Niemiecki przykład lokalizacji targów przy lotnisku nie jest jednostkowym rozwiązaniem. W sąsiedztwie lotniska w Hongkongu w 2005 r. otwarto Asia World-Expo, ma ono 70 tys. m² powierzchni wystawienniczej. Zaprojektowane zostało jako jednobryłowy gigantyczny obiekt. Centrum – tak jak w Stuttgarcie – korzysta z tych samych rozwiązań komunikacyjnych, dochodzi tu jeszcze możliwość transportu wodnego.

W tym samym mieście na nadbrzeżu zatoki Viktorii znajduje się od 1988 r. Hong Kong Convention and Exhibition Center. Obecnie ma 70 tys. m² powierzchni ekspozycyjnej. Tutaj zdecydowano się na lokalizację w środku biurowej dzielnicy miasta, a lokalizacja na wodzie pozwala na ciągłą rozbudowę i zapewnia nieprzeładowaną rezerwową drogę komunikacyjną. Dodatkowym atutem jest tu baza hotelowa w zasięgu drogi pieszej. Bez wątplenia budynek HKCEC jest charakterystycznym elementem panoramy tej części miasta.

Wykorzystanie nabrzeża dzielnic biurowych dla terenów targowych jest rozwiązaniem przyjętym w dwóch miastach australijskich – Melbourne i Sydney. W Melbourne zlokalizowano duże obiekty targowe na południowym brzegu rzeki Yarra. Pierwsza część targów to jeden długi pawilon wystawienniczy leżący wzdłuż rzeki, obecnie realizowana będzie nowa część targów o tych samych gabarytach co starsza. W całości da to obiekt o długości 500 m, stanowiący *waterfront* tej dzielnicy. Targi są połączone drogami szybkiego ruchu i linią tramwajową. Zaplecze dzielnicy biurowej zapewnia bazę hotelową i gastronomiczną.

W Kuala Lumpur powstało nowoczesne centrum kongresowo-wystawiennicze w nowym „sercu miasta”. Część miasta, gdzie dawniej mieściły się kolonialne rezydencje, od lat przekształca się w centrum biznesowo-handlowe. Rozwój tej dzielnicy jest istotnym elementem budowy identyfikacji miasta w opozycji do historycznej kolonialnej dzielnicy z dworcem i budynkami sądów. Tu właśnie powstał nowy symbol miasta – dwie wieże Petronas Towers projektu C. Peli. W skład założenia wchodzi również park na tyłach centrum (projekt: R. Burle Marx), domknięty z jednej strony przez centrum wystawienniczo-konferencyjne. Niewielkie jak na współczesne obiekty targowe ma 9710 m² powierzchni ekspozycyjnej oraz dużą salę audytoryjną. Lokalizacja obiektu w tak prestiżowej przestrzeni miasta była możliwa tylko dzięki wykorzystaniu tych samych rozwiązań transportowych, jakie zostały zapewnione dla słynnych wież. W podziemiach mieści się stacja głównej linii metra, a pod całością przebiega tunel drogi szybkiego ruchu.

W londyńskich dokach Royal Albert powstało nowe centrum targowe Excel. Lokalizacja w przekształcanej dzielnicy Londynu sąsiaduje z lotniskiem City London Air Port i ma połączenie z obwodnicami miasta. Powiązanie z centrum miasta zapewnia linia metra. Leżący na nadbrzeżu doku kompleks ma obecnie 60 tys. m² powierzchni ekspozycyjnej, a przyjęty projekt N. Grimshowa zwiększy ją do 100 tys. m². Wyjątkowość londyńskiego centrum polega na współczesnej lokalizacji w mieście z cechami pozamiejskiej lokalizacji. Walorem dodatkowym jest możliwość wykorzystywania akwenu wodnego do celów ekspozycyjnych. Excel leży w sąsiedztwie przyszłego miasteczka olimpijskiego 2012 i może stanowić ważne zaplecze infrastruktury olimpiady.

Poznańskie targi powstały w latach 20. XX w., były wówczas zlokalizowane poza miastem obok nowo powstałego dworca kolejowego. Dzisiaj to miejsce jest częścią ścisłego centrum miasta. Tak jak podobne lokalizacje boryka się z problemami komunikacyjnymi i brakiem przestrzeni parkingowej, niedogodności te rekompensuje jednak bliskość dworca kolejowego i hoteli. Obecnie modernizowana tkanka targowa przekształca układ wielu różnorodnych pawilonów w układ połączonych obiektów i w ostatnich latach zmieniło to radykalnie wygląd i standard przestrzeni ekspozycyjnych. Pozostaje jednak pytanie, czy będzie w stanie funkcjonować w tym miejscu nadal? Czy nowa zaproponowana lokalizacja daje możliwość różnorodnych powiązań komunikacyjnych?

Do dziś nazwy własne współczesnych obiektów łączą się z nazwami miast. Wzajemny wpływ na kształtowanie się tych struktur jest różny. W wypadku takich aglomeracji, jak Berlin, London, Hongkong czy Mediolan, targi są jednym z wielu czynników wpływających na kształtowanie się strefy śródmiejskiej. W Londynie funkcjonalnie centrum Excel ma zdecydowanie silniejszy wpływ na rozwój otaczającej je nowej dzielnicy¹. Oddziaływanie targów w sposób istotny zauważalne jest w miastach, w których turystyka biznesowo-targowa jest dominująca – takim miastem jest np. Poznań. Współczesne tereny targowe fizycznie oddalone od miasta nie mogą funkcjonować bez niego, tym, co je z nim łączy, jest krwiociąg sprawnej komunikacji, który przenosi gości do hoteli, restauracji i przestrzeni historycznych miast targowych.

Przypisy

¹ W przekształcanej dzielnicy powstało 7,5 tys. miejsc hotelowych. W planach jest budowa dalszych obiektów hotelowych zwiększających liczbę zaplecza hotelowego do 11 tys. miejsc.

The prototype of modern fair exhibitions were traditional markets and fair and the right to organise them was a marker of a town's splendour and prosperity. Fair were organised on the main markets and squares of the towns. New storehouses, cloth halls, taverns and inns were built for the visiting merchants. The prosperity of the people was conducive to the development of towns and the townsmen themselves often funded new buildings of public use.

Modern fair are bound to the centuries of fair tradition, however, the form of modern fair was to a large extent influenced by The World's Fairs organised in the 19th and 20th centuries. Also, the need to present industrial goods in a new way has contributed to the development of numerous local exhibitions. The new form of trade required new areas. The World's Fairs were organised in prestigious city districts, e.g. Champs de Mars in Paris, or new grounds were marked out for them (areas of future expansion). Some of these newly marked out grounds were transformed into regular exhibition areas, like the grounds

of the industrial-agricultural exhibition in 1911 and the General National Exhibition in 1929 in Poznań, or the exhibition halls of Expo 1935 in Brussels. As the cities expanded, these grounds were absorbed and with time became the elements of city centres.

Fair facilities are not a part of the public city area, but rather, are enclosed, access to them is controlled and they constitute a barrier between particular districts.

The area between the fair facilities and the city is taken up by access roads, expressway exits, railway or underground and parking areas that create a modern moat between the two structures. Despite the spatial separation of the fair and the city structure, often fair buildings become landmarks of cities, e.g. the Eiffel Tower, The Water Tower, currently The Poznań Spire, the Brussels' Atomium, the Berlin radio tower or the HKCEC in Hong Kong.

The architectural form of fair facilities vary. They may take a form of independent pavilions that were built in different periods (now integrated into one system with a network of covered passages and walkways), a system of uniform pavilions situated along an axis – a hall, or a single-body design – a giant exhibition-conference structure. The fact that one level pavilions prevail contributed to a large extent to the expansion of fair grounds.

The existence and functioning of fair influence the development of many different elements of cities. Efficient and varied personal and cargo transport is a necessity, that is why fair cities' authorities invest a lot into the development and extension of airports, railway, underground, roads and parking spaces. Business tourism that is directly connected to fair exhibitions stimulates the development of hotel facilities and restaurants in attractive parts of the cities, like the Old Town in Poznań. After the exhibitions close, the fair guests spend their time in the centres of fair cities.

The balance between efficient transport solutions, the possibilities for expansion and the connection to the city constitutes an important criterion in the assessment of fair areas. The existing fair facilities are being modernised or relocated. The following methods of selecting the new location can be distinguished:

- locating new fair facilities in the vicinity of main roads and connecting the area to a city's public transport,
- selecting areas connected to the airport infrastructure (earlier, railway played this role),
- locating fair areas near water routes – not so common but worth mentioning.

Two very unique examples are locating fair in the revitalised district of Docklands in London and in the new city centre in Kuala Lumpur.

The construction of Messe Berlin was initiated in 1924 when the radio tower and first pavilions were erected. The area that was then undeveloped is now a district of Berlin. Messe Berlin is a very good example of a successful connection of the historical fair area to the city and the main Berlin access routes. An exit from the ring road and a railway line lead to the fair area which is being constantly developed within its boundaries.

Fiera Milano, established in the 1920s, met the problems of many historical fair locations – absorbed into the city it had to cope with transportation and expansion problems. In the 1990ties a new location for the Fair was chosen – to the north of the city, close to the ring road and the junction of the access roads to the two airports but within the reach of the underground and railway lines. The fair facilities, designed by M. Fuksas, have now 400 000 m² of exhibition space on 200 ha of land. The old Fiera Milano facilities were preserved and are used for smaller events that do not require a complex logistic backup.

Within the past few years a few fair complexes have been moved into the outskirts of cities because of transportation problems. In Leipzig, some of the old pavilions are under the restorer's protection which limits the possibilities of expansion and modernization. That is why, a new location 7 km north from the city centre next to a motorway exit was chosen. There is a plan to build an ICC railway connection to the area in the future. Between 1992 and 1996 the new fair facilities were built according to the design proposed in a competition by von Gerkan – Marg und Partner.

The Stuttgart Messe is a new fair location and one of its greatest advantages is the vicinity of the airport. The airport transportation network guarantees a connection to fair. It is the youngest fair centre in Europe (opened in 2007) with spacious car parks, 9 exhibition pavilions and a conference centre, a dispensary, a chapel, a network of restaurants, its own shops and beautiful public lounge areas where the decorative structures were designed with particular attention to detail.

The German example of locating the fair in the vicinity of the airport is not an unusual solution. The Asia World Expo opened in 2005 in Hong Kong is also located close to the airport. The fair centre is a giant single-body object with 70 000 m² of exhibition area. As in Stuttgart, all connections to the airport are also connections to the Fair but in this case, the Fair can also be accessed by water transport.

In Hong Kong, there is also the Hong Kong Convention and Exhibition Centre built by the bank of the River Victoria in 1988. At the moment the centre has 70 000 m² of exhibition area. It was located at the heart of the office district on reclaimed land, which allows for constant expansion and guarantees easy access by a reserve transportation route. An additional advantage are hotels within walking distance. Undoubtedly, the HKCEC venue is a landmark in the district's panorama.

Waterfronts in office districts were used for fair facilities also in the two Australian cities – Melbourne and Sydney. In Melbourne, large fair objects were located on the south bank of the River Yarra. The existing part is a long exhibition pavilion along the river and a similar one is still under construction. Together they will make up a 500 m long waterfront for the district. The fair area has direct access to an expressway and a tram as well as to the hotels and restaurants in the district.

In Kuala Lumpur a modern Exhibition and Conference Centre was established at "the heart" of the modern city. What used to be a district of colonial mansions has for some years been transforming into a business and trade centre. The development of this district is a crucial element in creating the new identity of the city as opposed to the historical colonial district with the railway station and court buildings. This is where the new symbol of the city – the two Petronas Towers designed by C.Peli were built. The fair facilities are from one side surrounded by a park designed by R. Burle Max. With only 9710 m² of exhibition area and auditorium, this is a rather small structure. The fair uses the transportation network created to access to the famous towers and only for this reason was it possible to locate the fair in this district. Under the fair building, there is an underground station as well as an express road tunnel.

In London Royal Albert Dock a new fair centre – Exel – was constructed. This district is in the immediate vicinity of the City London Airport and has access to the ring roads. The underground provides an immediate connection to the city centre. The fair complex constitutes about 60 000 m² of exhibition area, however, according to the accepted design by N. Grimshaw, the area will soon be expanded to 100 000 m². The London fair centre is exceptional because it combines an in-the-city location with out-of-the-city characteristics. An additional advantage is the fact that the body of water can also be used for the purposes of exhibition. Exel is neighbouring to the area that will become the Olympic zone 2012 and might become an infrastructure backup of the Olympic Games.

Poznań International Fair were established in the 1920s and were then located outside the city next to the newly constructed railway station. Today the area lies within the city centre and is coping with serious transportation problems and a shortage of parking space. This, however, is compensated by the vicinity of the railway station and hotels. The fact that fair facilities are now being modernised and from various pavilions they transform into a system of connected buildings has considerably changed the appearance and standard of the exhibition areas. However, the questions whether the Fair will be able to keep functioning in this location and whether a new location will offer a necessary network of transport connections remain.

Even in modern times the proper names of modern fair structures are associated with cities. The mutual influence of the city and the fair differs. In the cases of Berlin, London, Hong Kong or Milan, the fair are one of the factors that influence the development of city centres. In case of London, the expansion

of Excel has a much greater influence on the development of the new district itself¹. The functioning of the fair is much more noticeable in cities where business-fair tourism is dominant. An example of such city is Poznań. Modern fair areas, even if physically distant from the city, cannot function independently. They are connected with the city by an efficient transportation network along which the fair guests travel to the hotels, restaurants and historical parts of the fair cities.

Endnotes

¹ In the revitalised district 7500 hotel places were created. There are plan to built new hotels and extend the number of places to 11 000.

Bibliografia – Bibliography

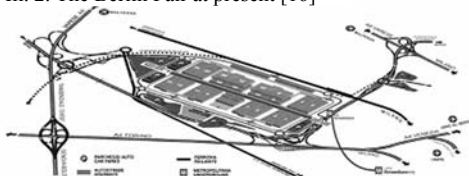
- [1] Cerver F.A., *The World of Contemporary Architecture*, Konemann 2003.
- [2] Jaeger F., *Beneath Sweeping Canopies the New Stuttgart Trade Fair Center*, avedition 2007.
- [3] Jodidio Ph., *Architectura Now 4*, Taschen
- [4] Marg V., *Neue Messe Leipzig*, Birkhauser Verlag.
- [5] www.asiaworld-expo.com.
- [6] www.excel-london.co.uk.
- [7] www.fieramilano.it.
- [8] www.grimshaw-architects.com.
- [9] www.hkcec.com.
- [10] www.klccconventioncentre.com.
- [11] www.leipziger-messe.de.
- [12] www.mcec.com.au.
- [13] www.messe-muenchen.de.
- [14] www.messe-stuttgart.de.
- [15] www.ufinet.org.
- [16] www1.messe-berlin.de.



II. 1. Targi Berlińskie w 1924 r. [16]
 III. 1. The Berlin Fair in 1924 [16]



II. 2. Targi Berlińskie stan obecny [16]
 III. 2. The Berlin Fair at present [16]



II. 3. Schemat targów w Mediolanie [16]
 III. 3. The Milan Fair diagram [16]



II. 4. Widok lotniczy targów w Lipsku [16]
 III. 4. Leipzig Fair from the air [16]



II. 5. Projekt targów w Stuttgarcie [14]
 III. 5. Stuttgart Fair design [14]



II. 6. Asia World-Expo w Hongkongu [5]
 III. 6. Asia World-Expo in Hong Kong [5]



II. 7. Hong Kong Convention and Exhibition Centre [9]
 III. 7. Hong Kong Convention and Exhibition Centre [9]



II. 8. Centrum Wystawienniczo-Konferencyjne Kuala Lumpur [10]
 III. 8. Exhibition and Conference Centre in Kuala Lumpur [10]



II. 9. Excel Londyn [6]
 III. 9. Excel in London [6]