

Michał Leszczyński*

PROJEKT REWITALIZACJI DWORCA WROCŁAW GŁÓWNY – DETAL ARCHITEKTONICZNY I JEGO FUNKCJA W PROJEKCIE

EXTENSION AND REFURBISHMENT OF THE MAIN TRAIN STATION IN WROCŁAW – ARCHITECTURAL DETAIL'S FUNCTION

W projekcie i realizacji przebudowy dworca kolejowego Wrocław Główny detal architektoniczny pełni funkcję dopełnienia głównej idei projektu, scala tereny kolejowe z miastem, otwiera budynek jako nowoczesną przestrzeń publiczną. Przywrócona zostaje pierwotna struktura i barwa detalu, historyczny dworzec odzyskuje swoją prawdziwą tożsamość. Detal współczesny nowy w swojej formie pozostaje tłem, pozwala wybić się na pierwszy plan detalowi historycznemu.

Słowa kluczowe: Rewitalizacja, Tożsamość, Detal architektoniczny, Dopełnienie, Otwarcie, Scalanie

The architectural detail in the historical Wrocław railway station refurbishment fulfills the main ideas of the design. It integrates railway area with the city center, opens the building for the public as a modern public space. The primary structure and the color of the detail is retrieved, the historical station recovers its genuine identity. New and modern detail remain in the background exposing the historical detail in the foreground.

Keywords: Refurbishment, Identity, Architectural detail, Fulfillment, Opening, Integrating

1. DETAL architektoniczny jako nieodzowny element dopełniający ideę projektu

1.1. Idea projektu rewitalizacji

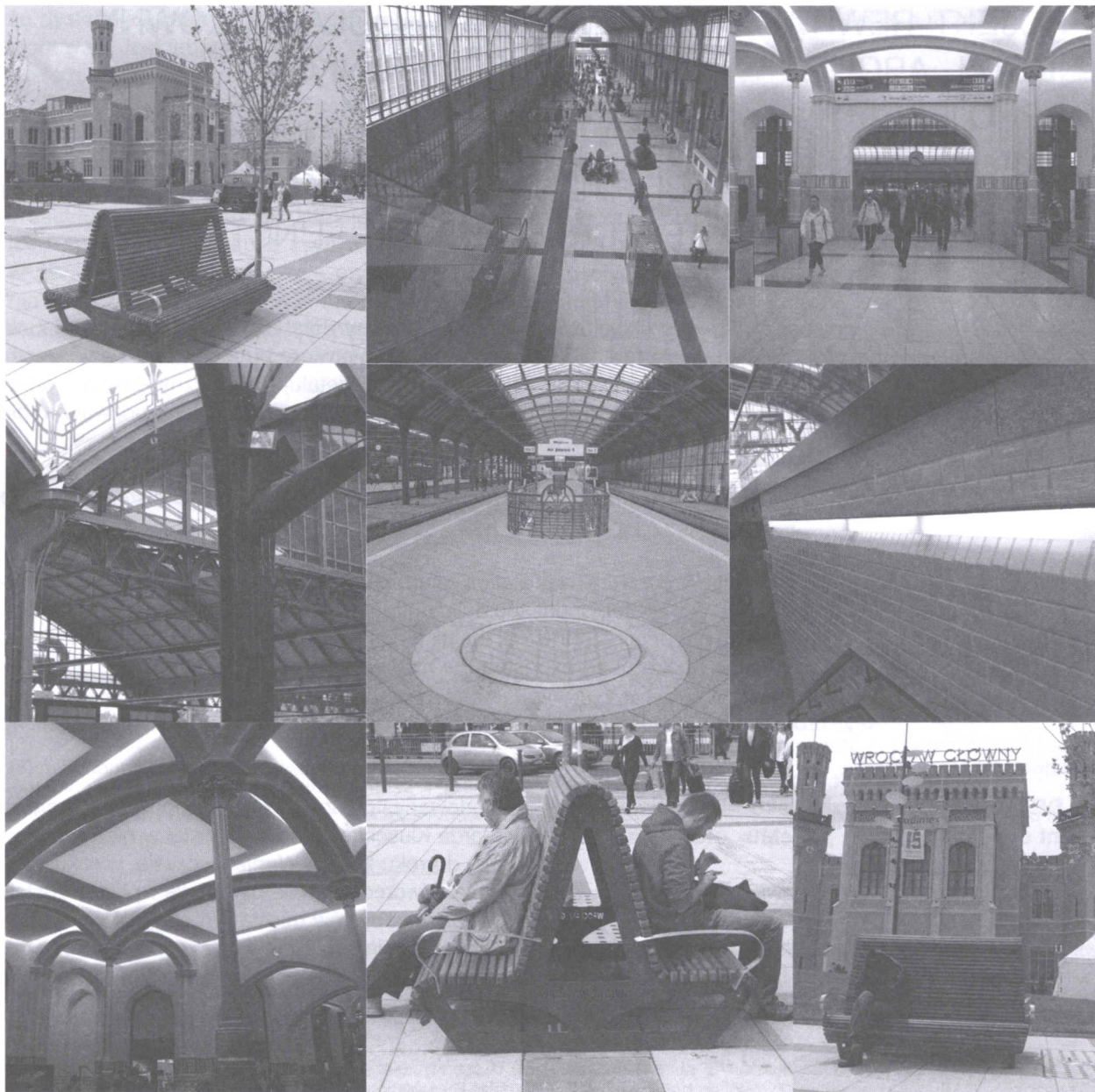
Dworzec Główny we Wrocławiu został wybudowany w stylu neogotyckim w latach 1955–1857 według projektu Wilhelma Grapowa. Następnie na przełomie wieku XIX i XX w okresie secesji budynek dworca został

rozbudowany i przebudowany na podstawie projektu Bernarda Kluschke. Zespół pozostał w niezmienionej formie do roku 2010 r. W międzyczasie, w roku 1966 budynek dworcowy i hale peronowe wpisane zostały do Rejestru zabytków miasta Wrocławia.

Obecnie w latach 2008–2012 zespół dworca poddany został rewitalizacji, projekt powstał w pracowni

* Leszczyński Michał, mgr inż. arch., Politechnika Lubelska, Wydział Budownictwa i Architektury.

1. Plac i budynek dworca Wrocław Główny / Square and building of main station Wrocław 2. Posadzka granitowa spinająca całość założenia / Granit tiles integrate the railway complex 3. Ryzalit centralny otwierający budynek dworca / Central hall with opening to city 4. Nowe zadaszenie i detal historyczny / New roof construction and historical detail 5. Detal historyczny i nowy sufit z oświetleniem / Historical detail and new ceiling with illumination 6. Detal oświetlenia wpisany w strukturę zabytkową / Detail of illumination inscribed into antique structure 7. Hala peronowa z wymienioną nową posadzką / Train platform new flooring 8. Ławka na placu przeddworcowym / Bench on the main square 9. Plac przeddworcowy i elewacja frontowa / Main square and front elevation



Grupa 5 Architekci. W czerwcu 2012r. zakończona została realizacja inwestycji, budynek jest już dziś oddany do użytkowania.

Zakończona inwestycja obejmowała remont, przebudowę dworca i rewitalizację przestrzeni przylegającej do zespołu budynków dworcowych.

Główną ideą rewitalizacji stały się trzy konkretne cele:

- scalenie przestrzeni miejskiej współczesnego Wrocławia rozdartej przebiegającą ze wschodu na zachód linią kolejową,
- otwarcie dworca na okalającą tkankę śródmiejską,
- uporządkowanie wewnętrznej struktury funkcjonalnej.

1.2. Detal jako element realizujący ideę projektu

Detal architektoniczny realizowany w trakcie remontu i rewitalizacji dworca ma za zadanie dopełniać główne idee projektu.

Po pierwsze, posadzka, elementy zagospodarowania terenu i małej architektury poprzez swoją geometrię, kształt, kolorystykę i częstotliwość występowania mają scalać rozległą przestrzeń miejską w rejonie dworca.

Po drugie detal architektoniczny pojawiający się w budynku dworcowym ma wychodzić na zewnątrz, pojawiać się w tunelach i na peronach. Ma za zadanie przenikać do przestrzeni publicznej placu przeddworcowego, ulicy podziemnej i garażu podziemnego.

Trzecim zadaniem, przed jakim stanął detal architektoniczny jest realizowanie idei uporządkowania funkcjonalnego budynków dworcowych.

W dalszej części prześledzimy na ile udało się zrealizować założenie w zrealizowanej inwestycji.

1.3. Scalanie przestrzeni miejskiej – ciągłość idei i formy od urbanistyki aż po detal

Pierwszym elementem idei projektu jest scalenie przestrzeni śródmiejskiej rozdartej linią kolejową na

długości dworca kolejowego Wrocław Główny i jego peronów.

W skali urbanistycznej zrealizowany projekt przywraca historyczny układ placu jako przestrzeni publicznej. Usunięte zostają wszelkie drobne zabudowania typu kioski, budki, parkingi i ogrodzenia.

W skali architektonicznej postulat scalania realizuje się poprzez odkrycie świetlika w ryzalicye głównym, przywrócenie wejść historycznych we wschodnim i zachodnim szczycie hali głównej. Usunięte zostają liczne magazyny, zabudowy, przepierzenia wewnątrz budynku historycznego oraz schron ochrony cywilnej z czasów II wojny światowej położony pod placem.

W skali detalu architektonicznego idea scalania z przestrzenią miejską realizuje się poprzez wprowadzenie nowej zgeometryzowanej posadzki, która przebiega przez całość terenu dworcowego. Cały obszar pokryty zostaje jednolitą nową posadzką kamienną, która przewija się przez wszystkie budynki, place, tunele i przejścia podziemne na dworcu, od strony północnej placu aż po leżący po drugiej stronie torów nowy dworzec nocny i ul. Suchą. Jednolita posadzka scala cały układ przestrzenny, z wnętrza dworcowych i tuneli peronowych wylewa się na przecięte linią kolejową obie strony miasta. W tym zakresie projekt został w pełni zrealizowany, idea została również doceniona przez władze samorządowe miejskie, urząd miasta Wrocławia zadeklarował wolę kontynuacji rysunku posadzki w dalszych obszarach przestrzeni publicznej odchodzącej od dworca.

Kolejnym elementem projektu mającym na celu scalenie przestrzeni śródmiejskiej są zielone wyspy. Wyspy czyli niewielkie pagórki pokryte trawnikiem biegną przez wszystkie części placu przeddworcowego, w projekcie rewitalizacji wyspy miały również wchodzić do wnętrza dworca i przebiegać przez główną halę. Ciąg wysp zielonych zrealizowany został na placu przeddworcowym, w kolejnych publicznych

projektach może biec dalej przez miasto. Pomysł wprowadzenia zielonych wysp do wnętrza nie został zrealizowany ze względów użytkowych.

Dwie części miasta przecięte linią kolejową łączą również detale nowych elementów wprowadzane po obu stronach dworca takie jak siatka miedziana pokrywająca ściany nowych pawilonów, szkło, mała architektura czy linie prowadzące osoby niewidzące i niedowidzące w formie ryflowanych kamieni.

Dodatkowym elementem dzięki którym dworzec koresponduje z przestrzeni miejską Wrocławia są krasnale – niewielkie rzeźby z brązu, które w ciągu ostatnich kilku lat pojawiają się w przestrzeni miejskiej Wrocławia. Trzy zabawne krasnale będące karykaturą podróżnego, pracownika kolei i bezdomnego pojawiają się w dyskretnych miejscach na placu, w hali głównej i na peronie dworca.

1.4. Otwieranie budynku dworca

Całe założenie dworca kolejowego po przebudowie otwiera się na placu wschodni i nowo projektowany plac zachodni. Dworzec łączy się też z zaprojektowanym wzdłuż frontowej elewacji garażem podziemnym.

W skali architektonicznej idea otwierania budynku zrealizowana jest przez umiejscowienie na parterze budynku historycznego szeregu restauracji z tarasami wchodzącymi na plac przydworcowy. Jest to przywrócenie funkcji pomieszczeń i tarasów z okresu po przebudowie w 1905 r. Dodatkowo wprowadza się na plac dwa nowe pawilony z windami i kłatkami schodowymi prowadzącymi do garażu podziemnego.

Dworzec otwiera się na południe poprzez nowy pawilon dworca położony przy ul. Suchej, nadwieszający się nad jej chodnikiem publicznym. Pierwotnym założeniem projektowym było przedłużenie ciągu pieszego wychodzącego z dworca dalej, przez ulicę Suchą bezkolizyjnym przejściem nadziemnym do kolejnej przestrzeni publicznej dworca PKS. To założenie

projektu nie zostało dotychczas zrealizowane, gdyż zabrakło gospodarza na terenach PKS.

Innym, niezrealizowanym założeniem koncepcji było wykonanie dodatkowego, trzeciego tunelu łączącego w kolejnym miejscu dwie części miasta rozdarte linią kolejową, przeznaczonego dla komunikacji rowerowej.

W skali detalu architektonicznego nie wszystkie elementy projektu wzmacniające ideę otwarcia zostały zrealizowane.

I tak nie została zrealizowana idea przywrócenia w posadzce szyn kolejowych przebiegających pomiędzy placami wschodnim i zachodnim przez halę główną w miejscu dawnego torowiska z okresu pierwszej budowy dworca.

Zrealizowano natomiast szereg elementów małej architektury, które z wnętrza dworca wychodzą do przestrzeni publicznej. Nowe latarnie pojawiające się na peronach znajdują się również na placu. Odzyskane po demontażu krawędzie peronowe dworca z płyt granitowych znajdują zastosowanie jako mury oporowe nasypu kolejowego na placu. Z kolei zdemontowana z placu kostka granitowa zostaje przeniesiona jako wypełnienie peronów bagażowych na międzytorzach.

Zdecydowany, wyrazisty charakter nadaje budynkowi kolorystyka elewacji frontowej. Ustalona na podstawie badań stratygraficznych barwa elewacji pomarańczowy ugier dopełniona zostaje kolorystyką jasnej żółci opisującą elementy dekoracji fasady. Obramowania okien historycznych, krenelaże, lizeny i łuki Tudorów, cały wystrój stylistyki neogotyckiej staje się charakterystycznym punktem w przestrzeni miasta.

Uzyskany efekt wyrazistej, uwypuklającej detal historyczny fasady podkreślony zostaje przez starannie zaprojektowane oświetlenie zewnętrzne dyskretnie podkreślające najciekawsze elementy stylistyki neogotyckiej.

Przez budynek, plac, halę główną a dalej pod wiaduktami kolejowymi w różnych częściach miasta przewijają się materiały wykończeniowe pochodzące z wnętrza dworca: granit i glazurowana kremowa cegła licowa. Z kolei barwy fasady zainspirowały późniejszą inwestycję na terenie sąsiednim. Przy odnowie dworca pocztowego z 1905 r., fasada budynku została pomalowana w dokładnie takich samych kolorach jak elementy fasady dworca głównego pochodzące z tego okresu.

Nieoczekiwany, lecz nieco kuriozalny przykładem oddziaływania odnowionego dworca na miasto jest obecnie rozpisany przez zarządcę dworca PKP przetarg na taksówki miejskie mogące obsługiwać dworzec. Warunkiem otrzymania koncesji na obsługę dworca jest pomalowanie taksówek na kolor fasady dworca – pomarańczowy ugier...

1.5. Uporządkowanie wewnętrznej struktury funkcjonalnej

Rewitalizacja dworca porządkuje i reorganizuje wewnętrzną strukturę funkcjonalną w budynku dworcowym i jego najbliższym otoczeniu. Powstaje dobrze funkcjonujący wielofunkcyjny zespół usługowy przeznaczony nie tylko dla podróżnych, ale też dla osób przemieszczających się pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy, dla społeczności lokalnej.

Struktura budynku dworcowego zostaje wzbogacona o szereg nowych funkcji. Do wnętrza wprowadzona zostaje nowa galeria handlowa, nowy generator życia publicznego współczesnego dworca funkcjonującego w przestrzeni śródmiejskiej.

I tu detal architektoniczny pojawia się w formie nowych sztyldów, neonów, systemu informacji wizualnej, w formie witryn współczesnych oraz odtwarzanych witryn historycznych.

W przestrzeni komunikacji poziomej i pionowej budynku detale balustrad, wind, schodów rucho-

mych spinają i integrują nową strukturę funkcjonalną dworca.

2. Uporządkowanie przestrzeni przez oddzielenie detalu wtórnego od pierwotnego

Czas, okres historyczny, w jakim powstaje budynek określa stylistykę w jakiej projekt jest wykonywany. Projektanci budynków w latach 50. XIX w. we wschodnich Niemczech często odwoływali się do neogotyku, stylu który uznawany był wówczas jako niemiecki narodowy. W innej stylistyce projektowano we Wrocławiu w pierwszej dekadzie XXw., w jeszcze innym stylu poruszają się architekci projektujący dziś. Architektura jest znakiem czasu, przy rewitalizacji budynków historycznych istotne jest, aby nie zacierać śladów, znaków czasu, aby nie zafałszowywać historii.

W założeniu projektowym wrocławskiego dworca z punktu widzenia historycznego i konserwatorskiego przestrzeń dworca zostaje uporządkowana poprzez oddzielenie detalu wtórnego od pierwotnego. Nowe elementy projektu położone w tkance budynku historycznej wykonane są w formie tła, mającego za zadanie pokazać, uwypuklić ciekawy detal historyczny.

Badania stratygraficzne przeprowadzone na obszarze tkanki historycznej dworca określiły oryginalną kolorystykę elementów budynku. Części murowane budynku pochodzące z lat 1855–1857 zostały pokryte, uznanym przez badaczy za pierwotny, kolorem pomarańczowy ugier. Stolarka z tego okresu, zgodnie z wynikami badań pomalowana została na jasny brąz. Elementy murowane pochodzące z przebudowy 1905r. odmalowane zostały na kolor szary z domieszką zielonego i niebieskiego, stolarka z tego okresu w kolorze ciemnej zieleni. Stal i żeliwo z lat 1905 pokryte zostały kolorem jasnoszarym RAL 9007.

W ten sposób, poprzez przywrócenie elementom budynku ich pierwotnej barwy i struktury pierwotnego

detalu dworzec odzyskuje swoją prawdziwą tożsamość.

3. Nowe detale podporządkowane zasadzie wyeksponowania detalu historycznego

We wrocławskim projekcie cały nowy detal jest tłem dla historii. Wszystkie nowe elementy stalowe z obecnej przebudowy, ślusarka, widoczne elementy nowych instalacji pokryte są nowym kolorem, jest to ciemny grafit RAL 7016. Ściany nowe pokryte są innymi materiałami w tym drewnem, nowe balustrady wykonane są ze szkła.

Detal współczesny nowy w swojej formie, prosty i nierzucający się w oczy pozwala na wybicie się na plan pierwszy detalu historycznego.

W trakcie realizacji projektu dworca zasada stosowania detalu nowej formie i kolorze dla elementów nowych została utrzymana. Zasada przyjęta dla detali realizowana została dla całości.

Wyjątkiem stały się miejsca, gdzie ubytek w elemencie historycznym wymagał uzupełnienia konserwatorskiego. Drugim wyjątkiem od reguły stała się przestrzeń w ryzalicie głównym, tzw. Strefa Zero – najbardziej reprezentacyjny hol budynku, gdzie aby uzyskać pełną jednolitość wnętrza jedyna nowa stalowa witryna pomalowana została na zarezerwowany dla elementów historycznych z XIX w. kolor brązowy. Innym odstępstwem od założeń stały się obramowania okien i stolarki zewnętrznej elewacji frontowej. Po wielu dyskusjach i sporach projektantów z konserwatorami, zgodnie z ideą autorów projektu przebudowy obramowania, przypory, lizeny, gzymsy i tuki Tudorów pokryte zostały jaśniejszym, nowym kolorem. Pozwoliło to na zaakcentowanie detalu historycznego i wydobywanie historycznej stylistyki okresu neogotyku. Dziś można to zaobserwować szczególnie w porze wieczoru, nocy i porannej kiedy elewacje budynku są oświetlone.

BIBLIOGRAFIA

GRUPA 5 sp. z o.o. Projekt koncepcyjny „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej”, Warszawa 2009.

GRUPA 5 sp. z o.o. Dokumentacja fotograficzna elementów stanu istniejącego, Wrocław 2009.

Kirschke K., Kirschke P., *Ekspertyza konserwatorska. Wnioski i wytyczne konserwatorskie*, Wrocław 2009.

Dobesz J., *Studium historyczno-konserwatorskie budynku Dworca Głównego we Wrocławiu*, Wrocław 1995.

Ilustracje, materiały i dokumenty znajdujące się w posiadaniu Grupa 5 Architekci sp z o.o., Warszawa 2008–2012.

Wszystkie ilustracje autorstwa Leszczyński Michał.