

dr hab. inż. arch. Krystyna Kirschke, prof. PWr^{1*)}
dr inż. arch. Paweł Kirschke¹⁾

Adaptacja zabytkowych pomieszczeń na potrzeby komercyjne – ostatni etap inwestycji „Odtworzenie Dworca Głównego PKP we Wrocławiu”

Adaptation of the historic interiors for commercial needs – the last phase of the investment „Reconstruction of the Main Railway Station in Wrocław”

DOI: 10.15199/33.2015.11.45

(Oryginalny artykuł naukowy)

Streszczenie. Wrocławski Dworzec Główny PKP po rewaloryzacji przeprowadzonej w latach 2009 – 2012 stał się sprawnie funkcjonującym obiektem kolejowym o wysokim standardzie. Po zrealizowaniu kolejnego etapu tej inwestycji (w latach 2013 – 2015), polegającej na komercjalizacji pomieszczeń dworca, stał się on też gmachem użyteczności publicznej z dużą liczbą punktów usługowych. Przystosowywanie zabytku do tego rodzaju usług było możliwe, gdyż już na etapie projektu budowlanego precyzyjnie zdefiniowano wszystkie miejsca, które mogłyby być przystosowywane do funkcji komercyjnych. Podczas realizacji inwestycji pomieszczenia te przygotowano pod względem: rozwiązań przestrzennych, konstrukcji, infrastruktury technicznej oraz bezpieczeństwa pożarowego. Proces adaptacyjny przebiegał zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez biuro Grupa 5 Architekti. Zawierały one konserwatorską kategoryzację pomieszczeń i określały obowiązki najemców. Realizacja poszczególnych zadań odbywała się przez autonomiczne projekty budowlane, które konsultowaliśmy i opiniowaliśmy.

Słowa kluczowe: adaptacja, usługi komercyjne, rewaloryzacja, Dworzec Główny we Wrocławiu.

Abstract. After the regeneration within the years 2009-2012, the Main Railway Station in Wrocław became a smoothly functioning railway with high standard. From 2013 to 2015 the second phase of the investment took place, whose aim was to commercialize the interiors of the station building. That way the railway station became a public service building offering a large number of services. The adaptation of the historic building for these needs was possible, only by defining precisely at the stage of the building project all the areas which could be adapted for commercial features. Within the implementation of the project the interiors mentioned above were prepared in the terms of: spatial solutions, construction, technical infrastructure as well as safety in case of fire. The adaptation process advanced according to the guidelines, elaborated by the Grupa 5 Architekti, including the conservation issues in terms of categorization of interiors and defining the obligations for the hirers. The implementation of single tasks took place as standalone building projects which were consulted and opinioned by the authors of this paper.

Keywords: adaptation, commercial services, regeneration, Main Railway Station in Wrocław.

W ramach inwestycji „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej” obiekt przebudowano, rozbudowano i poddano pracom konserwatorskim. Inwestycja została podzielona na cztery fazy: konkurs (2008); badania, ekspertyzy i projekt budowlany (2009); projekty, badania i prace budowlane stanowiące realizację głównego zadania (03.2010 – 06.2012) oraz projekty i prace budowlane wykonywane przez najemców komercyjnych lokali usługowych (10.2012 – 12.2015), co pokazano na fotografiach 1, 2 i 3, a na rysunku 1 podział lokali na kategorie konserwatorskie.

Początkiem przedsięwzięcia był *Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej rewitalizacji Dworca Głównego we Wrocławiu wraz z otoczeniem*, którego program współtworzyło Biuro Rozwoju Wrocławia i Urząd Konserwatorski. Warunki konkursu najlepiej spełnił projekt biura Grupa 5 Architekti sp. z o.o. z Warszawy, który w jasny sposób zdefiniował strategię urbanistyczną całego rejonu dworca i znakomicie zrealizował wszystkie cele architektoniczne, konserwatorskie i kolej-



Fot. 1. Lokal handlowo-gastronomiczny Back-factory na parterze Dworca Głównego, Wrocław 2013

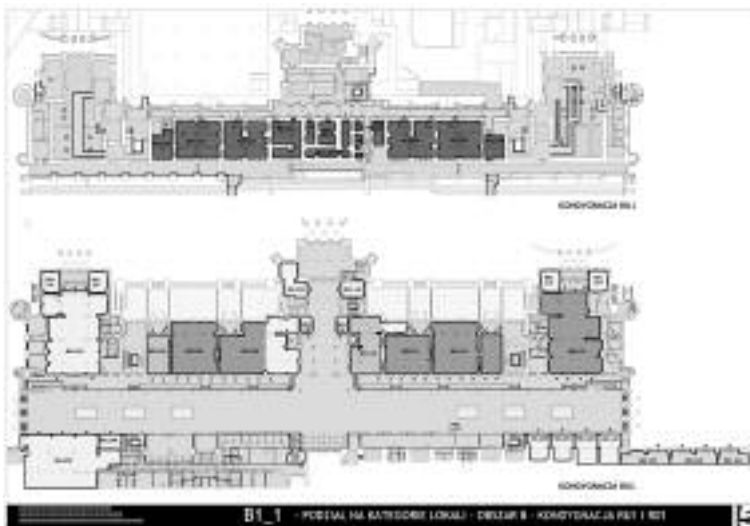
[Projekt architektoniczny – Artur Moryson]
[Fot. P. Kirschke]

Photo 1. Back-factory snacks and catering on the ground floor of the main railway station, Wrocław 2013

[Architectural project – Artur Moryson]
[Photo P. Kirschke]

¹⁾ Politechnika Wroclawska, Wydział Architektury

^{*)} Autor do korespondencji: e-mail: krystyna.kirschke@pwr.edu.pl



Podział lokali na kategorie konserwatorskie na parterze i w podziemiach Dworca Głównego we Wrocławiu [Opracowanie Grupa 5 Architekci, Warszawa 2012]

The division of rooms at the ground floor and basement of the main railway station in Wrocław into separate categories for preservation care

[Project of Group 5 Architects, Warszawa 2012]

we [1]. Opracowanie projektu budowlanego nastąpiło w oparciu o trzy ekspertyzy przeciwpożarowe i wiele ekspertyz technicznych przygotowanych przez Instytut Budownictwa Politechniki Wrocławskiej oraz Instytut Techniki Budowlanej. Wszystkie te dane powiązane z wynikami przeprowadzonych równoległe badań stratygraficznych zsyntezowane zostały w opracowanej przez nas ekspertyzie konserwatorskiej, która zdiagnozowała występujące w obiekcie problemy i zdefiniowała kierunki działań projektowych [2]. Na tej podstawie krystalizujące się projekty Grupy 5 Architekci były wielokrotnie dyskutowane w gronie projektantów i ekspertów, a wypracowane wspólnie rozwiązania modyfikowały zakres prac konserwatorskich i ostateczny kształt projektu [3]. Zaprezentowane rozwiązanie pozwoliło ochronić zabytek, a jednocześnie perfekcyjnie rozwiązać zagadnienia związane z obsługą pasażerów i zagwarantować spełnienie normatywnych wymagań dotyczących: konstrukcji, ewakuacji i bezpieczeństwa przeciwpożarowego oraz technologii ruchu drogowego i kolejowego. W tym obiekcie (głównie na parterze i na pierwszym piętrze neogotyckiej części dworca) stworzono też możliwość prowadzenia różnych usług.

Niezwykle skomplikowany projekt budowlany był gotowy w październiku 2009 r., jednak kontrowersje co do możliwości wyburzenia schronu przeciwlotniczego znajdującego się pod placem dworcowym sprawiły, że prace mogły ruszyć dopiero w marcu 2010 r. [4]. Aby sprostać napiętym terminom, konieczne było stworzenie odpowiednich procedur ułatwiających koordynację szeroko zakrojonych prac budowlanych z, toczącymi się równoległe, specjalistycznymi pracami konserwatorskimi i różnymi badaniami naukowymi [5]. Wymagało to nieustannego śledzenia postępu prac i reagowania na odkrycia, w wyniku których korygowano projekt. Organem doradczym stała się Rada Ekspertów, powołana przez Urząd Konserwatorski. Wszelkie zmiany przekazywano urzędowi i wykonawcom. Takie postępowanie okazało się skuteczne, doprowadzając do otwarcia dworca dla ruchu pasażerów w zaplanowanym terminie. Wielka w tym zasługa wielobranżowego zespołu projektowego, ale też i głównego wykonawcy Budimexu S.A. oraz wykonawcy prac konserwatorskich Castellum Sp. z o.o. Doceniono sposób realizacji inwestycji, przyznając wiele prestiżo-

wych nagród, w tym Dolnośląski Laur Konserwatorski 2013 Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków oraz nagrodę specjalną w konkursie „Życie w architekturze” na najlepsze obiekty architektoniczne powstałe w latach 2000 – 2012 w Polsce.

W 2012 r. udało się uruchomić zaledwie kilka prowizorycznych lokali usługowych. Główną przyczyną był fakt, że PKP zbyt późno zaczęło szukać użytkowników powierzchni komercyjnych. Od początku założono, że adaptacja poszczególnych pomieszczeń będzie przedmiotem indywidualnych projektów budowlanych wykonanych przez najemców, którzy otrzymaliby lokale w pełni przygotowane pod względem rozwiązań przestrzennych, zabezpieczenia i wzmocnienia konstrukcji, bezpieczeństwa pożarowego oraz wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Do października 2012 r. we wszystkich obiektach przekazywanych do skomercjalizowania zakończono niezbędne prace konserwatorskie dotyczące zabytkowych elementów budowlanych, m.in. okien i drzwi oraz artystycznych detali (w tym niezwykle cennych malatur na ścianach i stropach). W celu usprawnienia prac projektowych prowadzonych przez najemców, Grupa 5 Architekci

przygotowała podręcznik dla przyszłych użytkowników, dzieląc trzydzieści lokali znajdujących się na dworcu na sześć kategorii, w zależności od wartości i zakresu zachowanych elementów zabytkowych [6]. Przez kolejne trzy lata trwały poszukiwania najemców i weryfikacja zgodności zaproponowanych przez nich rozwiązań z projektem bazowym. Zajmując się weryfikacją, wykonaliśmy 15 opinii konserwatorskich do projektów najemców.

Podczas prac renowacyjnych historycznych gmach dworca zostały dostosowane do użytkowania zgodnie z nowym przeznaczeniem. Pogłębiono piwnice, które wcześniej nie nadawały się do użytkowania, wykonano parking podziemny, korytarz techniczny i kanał instalacyjny biegnący pod najstarszym peronem znajdującym się w miejscu, gdzie obecnie jest hol kasowy. Wymieniono wszystkie stropy nad piwnicą na żelbetowe, zapewniając im nośność 5 kN/m² (co okazało się wystarczające, z wyjątkiem dyskontu w ryżalicy zachodniej). Aby zachować zabytkowe konstrukcje ponad parterem wykonano dodatkowe stropy oparte na istniejących mu-



Fot. 2. Restauracja KFC w odrestaurowanym wnętrzu dawnej poczekalni II klasy, Wrocław 2013.

[Projekt architektoniczny – Marek Wołyniec]

[Fot. P. Kirschke]

Photo 2. KFC restaurant in a restored interior of the former waiting room class II, Wrocław in 2013 [Architectural project – Marek Wołyniec]

[Photo P. Kirschke]



Fot. 3. Kawiarnia Starbucks w odtworzonym zabytkowym wnętrzu dawnej poczekalni III klasy, Wrocław 2013

[Projekt architektoniczny – Marek Wołyniec]

[Fot. P. Kirschke]

Photo 3. Starbucks coffee shop in the restored historic interior of the former waiting room class III, Wrocław 2013

[Architectural project – Marek Wołyniec]

[Photo P. Kirschke]

rach obwodowych. Tworzyły je stalowe belki i samonośne płyty stropowe grubości $12 \div 18$ cm, wylane na blasze zespolonej. Pomiędzy takimi stropami a zabytkowymi sufitami tworzyła się pustka, którą wykorzystano do prowadzenia instalacji. Historyczne mury i nowe stropy zapewniły odpowiednie wydzielenia pożarowe, a od hali dworcowej lokale oddzielone zostały za pomocą kurtyn przeciwpożarowych. Wyjścia ewakuacyjne prowadzą bezpośrednio na plac przed dworcem. Pomieszczenia na parterze, także te pozbawione wcześniej dekoracji, otrzymały stylizowaną stolarkę okienną i drzwiową oraz odtworzone malatury na ścianach i sufitach. Strop ponad piwnicą pozostawiono w stanie surowym, dając możliwość prowadzenia instalacji w warstwach posadzkowych. Wykonano szachty instalacyjne (dostęp prowadzi przez zabytkowe drzwi) i mniejsze szachty poziome w przestrzeni międzystropowej, jako podesty w pasażu na pierwszym piętrze. Dzięki temu nie było potrzeby prowadzenia przewodów wentylacyjnych pod zabytkowymi sufitami. Ważnym warunkiem, który musieli spełnić przyszli użytkownicy, była ochrona poddanych renowacji konstrukcji murowanych, kamiennych, drewnianych, żeliwnych i stalowych, z których większość miała artystyczną formę i była pokryta polichromiami. W pomieszczeniach zaklasyfikowanych do pierwszej i drugiej kategorii konserwatorskiej do minimum ograniczono możliwość prowadzenia instalacji pod tynkami i zabroniono jakichkolwiek ingerencji w obrębie zabytkowych sufitów.

Realizacja przedsięwzięcia najemców przebiegała stosunkowo prosto we wnętrzach pozbawionych historycznego wystroju, o mało skomplikowanych funkcjach i prostej technologii. Prawdziwymi wyzwaniem okazały się zlokalizowane w bogato zdobionych wnętrzach lokale gastronomiczne i handlowe, wymagające dużego zaplecza, wielkogabarytowych urządzeń wentylacyjnych i specjalistycznych instalacji. Pomieszczenia te wydzierżawiły operujące sztywnymi technologiami korporacje, takie jak: McDonalds, Coffee Heaven, KFC, Starbucks oraz Sphinx, a także sieci handlowe, takie jak: EMPIK, Ruch czy Jeronimo Martins – Biedronka. W przypadku niektórych najemców przedstawienie wersji projektowej nadającej się do realizacji zabrało nawet rok. Dużym ułatwieniem okazała się możliwość wykorzystywania piwnic na cele magazynowo-technologiczne i socjalne. W kilku wypadkach udało się je połą-

czyć z parterem windami towarowymi (konstrukcje stropów nad piwnicą umożliwiały wykonanie otworu na windę niemal w dowolnym punkcie). W sumie, udało się uzyskać rozwiązania dobrze realizujące funkcje najemców i znakomicie wkomponowane w zabytkową strukturę pomieszczeń (fotografie 1, 2, 3).

Pomimo zainstalowania wind i schodów ruchomych nie udało się wynająć pomieszczeń na pierwszym piętrze dworca, gdzie planowano stworzenie pasażu z luksusowymi sklepami. W efekcie zrezygnowano na tej kondygnacji z handlu i podjęto decyzję, że będą tu organizowane wystawy związane z wydarzeniami przygotowywanymi we Wrocławiu na czas, kiedy stanie się on Europejską Stolicą Kultury 2016.

Przebudowane i rozbudowane dworce kolejowe obecnie odgrywają dawną rolę i dość powszechnie odgrywają kluczową rolę w funkcjonowaniu centrum miasta, stanowiąc nie tylko węzły przesiadkowe, ale też wielkie komercyjne kompleksy usługowe [7]. Udało się to już uzyskać w licznych zabytkowych obiektach, czego najlepszym przykładem dworce o podobnej do wrocławskiej skali, takie jak: *Hauptbahnhof Leipzig*, *Bahnhof Basel*, *Hauptbahnhof Köln* czy *Dresdner Hauptbahnhof*, gdzie dzięki nieustannemu przepływowi pasażerów świetnie prosperują pasáže handlowe. We Wrocławiu ten scenariusz zrealizuje się w październiku 2017 r. po wybudowaniu galerii handlowej na dworcu PKS.

Dopiero z perspektywy kolejnych lat będzie można ocenić, jak decyzje podjęte w głównym etapie opisywanej inwestycji oddziaływały na realizację zadań związanych z komercjalizacją jego pomieszczeń. Można już jednak stwierdzić, że zastosowana podczas rewaloryzacji Dworca Głównego metoda bazująca na strategii *Design by Research* pozwoliła na prawidłowe wartościowanie decyzji architektonicznych i konserwatorskich [8]. Dzięki opartym na badaniach naukowych projektom i klarownym procedurom uniknięto destrukcji zabytkowej struktury gmachu, uzyskując znakomite efekty architektoniczne, a przede wszystkim właściwe funkcjonowanie pod względem użytkowym i komercyjnym.

Literatura

- [1] http://www.a-ronet.pl/index.php?mod=nagroda&n_id=881Z Dostęp 3.8.2015.
- [2] Kirschke K., Kirschke P.: Ekspertyza konserwatorska, wnioski i wytyczne konserwatorskie do projektu „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej” obszary „A”, „B” i „C”. Maszynopis Kirschke Pracownia Projektowa. Wrocław lipiec 2009 r.
- [3] Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej. Projekt budowlany. Główny projektant Rafał Zelent. Maszynopis Grupa 5 Architekci sp. z o.o. Warszawa październik 2009.
- [4] Wyniki badań historyczno-architektonicznych schronów przeciwołnitcznych Dworca Głównego we Wrocławiu. Opracowanie: Małachowicz M., Karnicki R., Małachowicz A. Maszynopis Wrocław lipiec 2009.
- [5] Wanat P., Ziental K.: Między konserwacją a kreacją. Przebudowa Dworca Głównego we Wrocławiu 2010 – 2012. W: „Renowacje i Zabytki” nr 4 (44) 2012 s. 158 – 165.
- [6] Wytyczne architektoniczne dla aranżacji wnętrz historycznego Dworca Wrocław Główny związanej z komercjalizacją lokali przeznaczonych do wynajęcia. Główny projektant Rafał Zelent. Maszynopis Grupa 5 Architekci sp. z o.o. Warszawa październik 2012.
- [7] Załuski D.: Dworce kolejowe: śródmięjskie przestrzenie podróży. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010.
- [8] Kirschke K., Kirschke P.: Wartościowanie w decyzjach architektonicznych na przykładzie rewitalizacji wrocławskich obiektów użyteczności publicznej. W: Wartościowanie zabytków architektury. Red. nauk. Bogusław Szymgin. Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS Warszawa 2013, s. 100-111.

Przyjęto do druku: 09.09.2015 r.