Fasada dworca

Fot. Bartosz Makowski

W POSZUKIWANIU DAWNYCH IDEI

Dworzec Warszawa Stadion

O nieoczekiwanych odkryciach prowadzących do odtworzenia lekkości przestrzeni opowiada Michał Błaszczyk z pracowni architektonicznej ppmb.

Kaya Brzezicka: Dworzec Warszawa Stadion powstał pod koniec lat 50. ubiegłego stulecia. W jaki sposób rozpoczęła się Państwa praca nad projektem remontu tego obiektu?

Michał Błaszczyk: Polskie kolejnictwo przeżywa obecnie masowy „lifting", czyli odnawianie, przywracanie dawnej świetności i modernizowanie całej infrastruktury kolejowej. Działania te nie ominęły linii średnicowej, w skład której wchodzi dworzec Warszawa Stadion. Właściciel obiektu – PKP SA – zorganizował przetarg w zakresie zaprojektowania i wykonania modernizacji tego dworca. Wraz z firmą budowlaną Zab-Bud stworzyliśmy konsorcjum projektowo-wykonawcze i wzięliśmy w nim udział. Przetarg wygraliśmy.

KB: Jak oceniają Państwo walory kompozycji przestrzennej Dworca Stadion oraz stan jego konstrukcji w momencie rozpoczęcia Waszych działań?

MB: W momencie rozpoczęcia prac nad rewitalizacją tego obiektu mało kto pamiętał, że w tym miejscu Warszawy jest jakiś dworzec. Była to budowla „obrośnięta" w bezładne formy z blach falistych i trapezowych, pozbijane z desek i pospawane z rdzewiejących kształtowników pomalowanych na różne kolory. W strukturze tej działał wówczas bazar.

■ Różnorodność materiałów we wnętrzu

Fot. archiwum ppmb, Michał Błaszczyk

Fot. archiwum ppmb, Michał Błaszczyk

■ Ścieżka informacyjna dla osób słabo widzących

Fot. archiwum ppmb, Michał Błaszczyk

■ Wnętrze hali

Cały teren był bardzo zaniedbany. W niektórych miejscach góry śmieci sięgały wysokości człowieka. Wewnątrz budynku wcale nie było lepiej. Pomimo to musieliśmy wykonać inwentaryzację tego obiektu i inne prace przygotowawcze, m.in. badania konstrukcji, gruntu itp. Bardzo często zadania te były utrudnione lub nawet niemożliwe do wykonania, ze względu na brak dostępu. W takich sytuacjach bazowaliśmy na analizach i domysłach, które sprawdzaliśmy już w trakcie budowy.

Ogólna kompozycja pierwotnie istniejącego budynku była w samych założeniach bardzo zróżnicowana. Tworzyły ją ściany kamienne, ściany obłożone płytkami cementowymi, ściany otynkowane na biało, przegrody szklane i wzniesione z luksferów, sufity betonowe oraz tynkowane pomalowane na biało, a także posadzki i parapety z płytek ceramicznych. W momencie przystąpienia do prac brakowało posadzek z płytek i ścian z luksferów. Pozostałe materiały były zniszczone w sensie estetycznym i technicznym. Na szczęście konstrukcja obiektu była w świetnym stanie.

KB: W jakiej konstrukcji został wzniesiony ten budynek?

MB: Na początku wydawało się nam, że konstrukcja jest mieszana, tj. hala ma konstrukcję żelbetową, a część administracyjna jest murowana ze stropami żelbetowymi. W trakcie prac okazało się, że konstrukcja budynku jest w całości żelbetowa – obudowana cegłą ceramiczną „dziurawką" dla polepszenia parametrów termicznych.

KB: Jaka była Państwa idea przewodnia?

MB: Pierwszym moim pomysłem nie było przywrócenie stanu z roku 1958. Budynek był zaniedbany, brudny i sprawiał wrażenie ciemnego, ponurego i nieprzyjaznego. Chciałem stworzyć nowy klimat, dający wrażenie lekkości dzięki zastosowaniu nowoczesnego oświetlenia i konstrukcji. Nie wiedziałem wówczas o całych ścianach z luksferów. Jednak podczas prac inwentaryzacyjnych i odkrywkowych oraz rozmów i spotkań z pracownikiem Stołecznego Konserwatora Zabytków i moim kolegą, który wykonywał wtedy pracę doktorską dotyczącą całej linii średnicowej, okazało się, że budynek był pierwotnie znacznie bardziej przeszklony niż w momencie podjęcia naszych działań. W dodatku w bardzo efektowny sposób. W wyniku tych odkryć, moją ideą stała się rekonstrukcja stanu sprzed 50 lat oraz modernizacja obiektu. Pierwotny wygląd budynku okazał się odpowiedzią na moje wcześniejsze poszukiwania.

KB: Jakie elementy budują obecnie klimat wnętrz dworca?

MB: Lekkości dodaje północna ściana hali wykonana prawie w całości z luksferów oraz przeszklenie całej fasady na poziomie parteru. Dzięki wykonaniu ścianek kas ze szkła na systemie aluminiowym cały parter stał się transparenty. Zresztą to była również idea autora projektu dworca Arseniusza Romanowicza. Chodziło o nadanie wrażenia ruchu poprzez zastosowanie form, takich jak zadaszenie nad wejściem do tunelu i do budynku dworca czy zadaszenia hali dworcowej, przypominających nadęte przez wiatr żagle lub lekkie płótno.

Przy okazji staraliśmy się naprawić pomyłki i niedociągnięcia wykonawców z lat 50. – np. jedne ze schodów od strony zachodniej, które były przesunięte względem znajdującego się nad nimi zadaszenia.

KB: Jak przebiegała Państwa współpraca z inwestorem i konserwatorem?

MB: Współpraca z inwestorem nie była łatwa, ze względu na rozbudowaną strukturę spółki PKP. Wyzwanie było trudne również ze względu na specyfikę działania w oparciu o istniejący obiekt. Wykonanie trudnego projektu jest dla mnie źródłem satysfakcji. Najważniejsze jest jednak to, aby inwestor i użytkownicy byli zadowoleni. Mam nadzieję, że w przypadku tej realizacji tak właśnie będzie.

Jeśli chodzi o konserwatora, to współpraca przebiegała bardzo sprawnie, w końcu przyświecał nam wspólny cel.

KB: W jakim stopniu udało się Państwu przywrócić obiektowi jego pierwotną formę?

MB: Ogólne założenia funkcjonalne i estetyczne budynku zostały całkowicie przywrócone - przeszklenia ścian w postaci luksferów, odkrycie pierwotnych materiałów wykończeniowych i ważnych elementów konstrukcji. Tam, gdzie było to możliwe, staraliśmy się poprawić parametry techniczne zachowanych elementów. Niektóre z nich, takie jak ściany z okładzinami z płytek cementowych czy schody na pierwsze piętro, zostały wyłącznie naprawione i odrestaurowane. Ze względu na brak możliwości spełnienia obowiązujących obecnie wytycznych w zakresie parametrów technicznych trzeba było uzyskać odpowiednie odstępstwa z Ministerstwa Infrastruktury.

Istotnym aspektem projektu było poprawienie jakości użytkowania. Drzwi w elewacji wschodniej, frontowej oraz południowej prowadzące na perony były pierwotnie uchylne, a teraz są automatycznie rozsuwane. Starałem się, aby wyglądem nawiązywały do oryginalnych. Dlatego w drzwiach wschodnich użyto zielonych luksferów, a na drzwiach południowych, które wykonano jako rozsuwane po łuku, wyklejono foliami transparentny rysunek starych, oryginalnych podziałów i materiałów.

KB: Czy rekonstrukcja elementów budynku wymagała użycia nowoczesnych technologii?

MB: W przypadku odtwarzania nieistniejących części budynku zastosowaliśmy dobre jakościowo materiały i rozwiązania, np. ściany z luksferów zaprojektowaliśmy jako podwójne, dzięki czemu mają one większą izolacyjność termiczną. Użycie oryginalnych materiałów nie zawsze było możliwe. Niektóre ściany były niegdyś wykonane z pustaków o wielkości ok. 17 cm x 17 cm – obecnie wycofanych z produkcji.

Innymi elementami, które udało się odtworzyć w dawnej postaci z użyciem nowoczesnych technologii, są: szklana fasada w systemie aluminiowym oraz szklane ściany pomiędzy kasami a halą. We wszystkich tych rozwiązaniach wykorzystywaliśmy oryginalne konstrukcje nośne. Można to odkryć, oglądając fasadę od wewnątrz. Na wielu słupach konstrukcyjnych widać napis: „Huta im. M. Nowotki – PN – 160". Fasada wygląda teraz zupełnie jak ta z lat 50. ubiegłego wieku, ale przenikalność termiczną ma na poziomie 1,0 W/m^{2}xK, a odporność antywłamaniową P4.

KB: Z jakich źródeł czerpali Państwo wiedzę na temat pierwotnego wyglądu obiektu?

MB: Projekt został wykonany w oparciu o kilka istniejących zdjęć z roku 1958 lub 1959. Mieliśmy do dyspozycji również kilka rysunków i detali. Zawierały one głównie informacje, które i tak zdobyliśmy na podstawie inwentaryzacji

Fot. archiwum ppmb, Michał Błaszczyk

■ Ściana z luksferów

Lokalizacja/adres	Warszawa, ul. Sokola
Pracownia projektowa	ppmb, Michał Błaszczyk
Architekt prowadzący	Michał Błaszczyk
Architekci	Artur Mateńko
Data opracowania	2011 r.
Data realizacji	2012 r.
Inwestor	PKP SA
Powierzchnia całkowita	1161 m^2
Powierzchnia zabudowy	684 m^2
Kubatura brutto	5613 m^3
Generalny wykonawca	Zab-Bud, Andrzej Zaboklicki
– Sufit aluminiowy rastrowy OPEN CELL 30x30 h23 w stalowej konstrukcji nośnej odpornej na działanie wiatru, kolor RAL 9006 – Sufit aluminiowy z perforacją okrągłą typu Vario w panelach 1200x600 mm na konstrukcji nośnej typu Hook-on – Obróbki blacharskie zadaszeń wiat peronowych. Aluminiowe pionowe i poziome kasety szerokości 1000 mm na konstrukcji stalowej odpornej na działanie wiatru (kursowanie pociągów) Kolor RAL 7004	Barwa System sp. z o.o.
Tynk cienkowarstwowy ACRYLIT	KOSBUD Bracia Kosińscy sp.j.

i odkrywek. Zdjęcia umożliwiły nam odtworzenie posadzki w hali głównej, paneli betonowych pod parapetami do kas i sklepiku oraz oświetlenia hali. Udało się również odtworzyć ciekawy sposób wentylacji wraz z ogrzewaniem hali, ale w postaci nowoczesnego systemu. Pierwotnie dworzec wyposażony był w wentylację półmechaniczną wraz z ogrzewaniem parowym. Powietrze było mechanicznie wtłaczane do hali za pomocą kanałów zlokalizowanych pod posadzką, a następnie pod parapet przy ścianie wschodniej, czyli szklanej. Wywiewane było grawitacyjnie pod stropem (pod każdą kolebką żelbetową był otwór z regulacją). Dodatkowo, fasada była ogrzewana. Dziś sposób cyrkulacji powietrza jest taki sam, ale wykorzystuje w pełni zautomatyzowany system wentylacji mechanicznej i ogrzewania elektrycznego, wyposażony w nowe centrale wentylacyjne. Część ogrzanego powietrza skierowano na fasadę, ogrzewając ją.

KB: Czy wszystkie elementy uwzględnione w projekcie zostały zrealizowane? Jakie detale okazały się najtrudniejsze w wykonaniu?

MB: Uczestnictwo w procesie realizacji daje możliwość analizowania na bieżąco każdego elementu projektu z wykonawcami. Prawie wszystkie rozwiązania projektowe były niestandardowe, nawet detal fasady aluminiowej w pewnym zakresie był rozwiązywany indywidualnie, np. maskownica zewnętrzna profili systemowych nie jest systemowa. Należało ją wykonać na wymiar z blachy aluminiowej.

Najtrudniejszym do wykonania elementem była ściana z luksferów, ze względu na jej rozmiary. Kilkakrotnie zmienialiśmy jej technologię. Standardowo, z luksferów wznosi się ściany wewnętrzne oraz niewielkie powierzchniowo ściany zewnętrzne. Należy pamiętać, że te ostatnie przenoszą nie tylko obciążenia pionowe ze względu na ciężar, ale i poziome, wywoływane przez parcie wiatru. Duże ściany zewnętrzne są wykonywane indywidualnie, lecz to jest bardzo kosztowne, co w przypadku tej realizacji, określonej przez sztywne ramy budżetu, nie było możliwe. W rezultacie ścianę wykonano w sposób tradycyjny, ale z mocniejszym zbrojeniem w stalowych ramach.

KB: Czy program funkcjonalny został zmodyfikowany?

MB: Niektóre funkcje zostały dodane kosztem innych. W miejscu części kas i zaplecza punktu usługowego (baru) powstały toalety publiczne. Poza tym funkcje obiektu zostały nieznacznie zmodyfikowane lub odtworzone. Przeprojektowaliśmy zaplecze socjalne dla pracowników dworca. Niegdyś znajdowały się tam prysznice, teraz jest kuchnia i toaleta. W miejscu dawnej poczekalni dla rodziców z dziećmi obecnie znajduje się pokój matki z dzieckiem, wraz z zapleczem socjalnym i toaletą.

KB: W jaki sposób działka, na której znajduje się dworzec, została powiązana komunikacyjnie z otoczeniem?

MB: Przed dworcem będzie znajdował się plac przeznaczony dla ruchu pieszego. Pomiędzy dworcem a tym placem będzie przebiegała droga pieszo-jezdna, łącząca ulicę Zamoyskiego z otoczeniem stadionu. Projektem otoczenia dworca zajmuje się biuro pana Krzysztofa Domaradzkiego Dawos.

KB: Jaki wpływ na architekturę dworca ma bliskość Stadionu Narodowego?

MB: Początkowo rozważałem nawiązanie elementami architektonicznymi dworca do Stadionu Narodowego. Podjęcie decyzji o odtwarzaniu budynku z lat 50. przerwało te rozmyślania. W kontekście idei rekonstrukcji, bliskość stadionu przestała mieć znaczenie dla wyboru rozwiązań projektowych. Szkoda, że jego projektanci nie zdecydowali się na kontynuację myśli zapoczątkowanej przez architekta budynków na linii średnicowej. Myślę, że jego pomysł związany z ruchem na wietrze sprawdziłby się świetnie również w obiekcie sportowym.

KB: W jakim zakresie obiekt został przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych? Proszę opisać ten temat, uwzględniając elementy pomagające w orientacji osobom słabowidzącym.

MB: Dworzec jest przystosowany również do użytkowania przez osoby niepełnosprawne, w tym osoby poruszające się na wózkach, oraz osoby niewidzące lub słabowidzące. Wejście dla osób poruszających się na wózkach jest dostępne z tunelu, od strony południowej. Ze względu na to, że chcieliśmy odtworzyć stan z lat 50., wejścia wschodnie nie są przystosowane dla tych użytkowników. W tych strefach wejściowych odtworzyliśmy kamienne stopnie o wysokości 14 cm, a na całej długości fasady rozciąga się kamienny cokół. Chcieliśmy, aby były widoczne, w związku z tym nie można było podwyższyć terenu ani wykonać pochylni dla niepełnosprawnych, która zasłaniałaby główną elewację dworca. Kilka metrów dalej znajduje się jednak wspomniany tunel, który rozwiązuje problem dostępności budynku. Z myślą o użytkownikach niepełnosprawnych ruchowo zaprojektowaliśmy odpowiednio przystosowane toalety. Do ich potrzeb dostosowaliśmy również wszystkie kasy i punkty informacyjne, przez obniżenie półek.

Wszystkie wejścia przystosowaliśmy do potrzeb osób niewidzących. Na posadzce zaprojektowaliśmy ścieżki dotykowe, które prowadzą od wejść do głównych funkcji zorganizowanych w budynku: kas, informacji, pokoju matki z dzieckiem i toalet. Ścieżki są wykonane ze stali nierdzewnej, co wpisuje się w ogólny wygląd budynku. Spełniają one również wytyczne Polskiego Związku Niewidomych.

KB: W jakie nowoczesne instalacje wyposażono ten budynek? Czy ich wprowadzenie było skomplikowane ze względów technicznych?

MB: W budynku wymieniono wszystkie instalacje oraz zastosowano nowe systemy bezpieczeństwa, wentylacji mechanicznej wraz z ogrzewaniem, a także informacyjne, zgodne z aktualnymi standardami grupy PKP. Systemy informacyjne, jak i kontroli dworca oraz otoczenia mogą być sterowane również zdalnie, za pomocą światłowodów oraz bezprzewodowo.

Budynek został w pełni dostosowany do aktualnych możliwości i potrzeb. Wprowadzenie tak ogromnej ilości instalacji w istniejący obiekt, którego struktury nie chcieliśmy naruszać, było trudne. Szukaliśmy miejsca na kable wszędzie: pod posadzką, na dachu czy nawet w fugach, a w sytuacjach bez wyjścia układaliśmy je na zewnątrz murów w czarnych peszlach przypominających stare instalacje. Najtrudniej było z wentylacją mechaniczną opartą na przewodach stalowych, które były wręcz upychane w różnych miejscach budynku, tak by nie zmieniały jego oryginalnego wyglądu. W rezultacie nie widać ani wentylatorni, ani przewodów.

KB: W jaki sposób pracowali Państwo nad projektem komunikacji wizualnej? Czy stanowi on ciągłość koncepcji plastycznej, zrealizowanej pierwotnie w budynku dworca?

MB: System komunikacji wizualnej był narzucony przez grupę PKP, określony przez standardy zawarte w dokumencie stworzonym przez spółki wchodzące w jej skład. Poza tym nie miałem prawie żadnych informacji na temat pierwotnej formy systemu komunikacji wizualnej. Wydaje się, że udało nam się jednak zlokalizować przynajmniej część paneli, na których niegdyś znajdowały się informacje. Prawdopodobnie wycofanie pod balustradą antresoli pierwszego piętra było przeznaczone pod tablice informacyjne i tam udało się nam je umieścić. Okno nad drzwiami wejściowymi wschodnimi też było przeznaczone do informacji wizualnej. Zaprojektowaliśmy tam podświetlaną tablicę informacyjną. Na zewnątrz udało się tylko przywrócić neon z napisem STADION, prawdopodobnie odwzorowujący jego oryginalną postać, wykonywany taką samą techniką jak kiedyś.

KB: Co było dla Państwa największym wyzwaniem projektowym?

MB: Zaprojektowanie elementów architektoniczno-budowlanych, na pozór nieróżniących się od tych z lat 50., jednocześnie spełniających wymagania współczesnych standardów technicznych i technologicznych.

KB: Co charakteryzuje Państwa podejście do rewaloryzacji obiektów użyteczności publicznej?

MB: Szacunek do rozwiązań i materiałów, z jakich składał się obiekt, który powstał w wyniku czyjegoś pomysłu. Staramy się odczytać wartości związane z tą ideą i je kontynuować. Rozwijać, jeśli jest to możliwe.

KB: Co przyniosło Państwu największą radość i satysfakcję?

MB: Uzyskanie efektu przestrzeni, która przenosi użytkownika w inny, miniony już styl architektoniczny, jednocześnie zaspokajając jego współczesne potrzeby i dając komfort użytkowania nowoczesnego budynku.

KB: Dziękuję za rozmowę.

KOSBUD

PRODUCENT
CHEMII BUDOWLANEJ
I SYSTEMÓW OCIEPLEŃ

Elewacja
na lata

MicroOchrona
FORMUŁA BIOOCHRONNA
KOSBUD PROTECT
STOP

OCHRONA PRZED ROZWOJEM
MIKROORGANIZMÓW

Zastosowanie tej nowatorskiej formuły tworzy na zewnętrznej warstwie elewacji niewidoczną powłokę, która chroni ją przed rozwojem mikroorganizmów takich jak glony, grzyby, algi i porosty. Zastosowanie tej formuły jest konieczne w naszej strefie klimatycznej, szczególnie na elewacjach, które znajdują się niedaleko akwenów wodnych, gęstego zadrzewienia i miejsc, do których nie dociera słońce i wiatr.

ODPORNIEJSZA
NA UDERZENIA

Zawarte w zaprawie klejowej TERMOLEP-U tworzą wewnętrzne zbrojenie, które dodatkowo wzmacnia warstwę zbrojącą naszej elewacji. Dzięki temu elewacja staje się bardziej odporna na wszelkie uderzenia mechaniczne. Amplituda temperatur na elewacji w naszym klimacie może wynosić w ciągu roku nawet 90°C taki skok temperatur wymusza na warstwie zbrojącej zwiększonej odporności na naprężenia, którym zostaje poddawana w ciągu całego roku. Kleje wzbogacone o mikrowłókna zdecydowanie lepiej przechodzą wszystkie testy wytrzymałościowe, którym zostają poddane.

ODPORNIEJSZA
NA ZABRUDZENIA

Najnowsze osiągnięcie na rynku dodatków do chemii budowlanej zastosowany w rodzinie tynków ACRYLIT pełni dwie funkcje: wzmacnia wiązania pomiędzy minerałami zawartymi w tynkach, co dodatkowo uodparnia zewnętrzną cześć elewacji na uderzenia oraz wysoką amplitudę temperatur, zwiększa hydrofobowość tynku, dzięki czemu elewacja staje się bardziej odporna na zabrudzenia. Woda w wyniku zwiększonego napięcia powierzchniowego nie rozlewa się po strukturze tylko spływa po niej, jak po "tłustej patelni" zbierając ze sobą drobinki kurzu.

UV

30% ODPORNOŚCI
NA PROMIENIE UV

Jako naturalny minerał dodawany do tynków cienkowarstwowych ożywia kolor elewacji, która dodatkowo staje się o 30% bardziej odporna na promienie UV.

LAUR KLIENTA
ODKRYCIE 2010

2011
POLSKA JAKOŚĆ

GAZELE BIZNESU 2011
Puls Biznesu

WWW.KOSBUD.COM.PL