

#dworce kolejowe



w numerze **05**'24

moodboard



foto: Marek Cook © PLarchitekci

- 64** **PL.architekci** Przebudowa i rozbudowa dworca kolejowego w Wolsztynie na Zintegrowane Centrum Komunikacyjne z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym
- 68** **Pracownia Projektowa PIK** Dworzec w Wodzisławiu Śląskim
- 70** **Demiurg** Dworzec w Sochaczewie
- 74** **Pracownia Autorska Architektoniczna Krzysztof Kulik** Stacja Biblioteka w Rudzie Śląskiej
- 78** **DWAA Architekci** Przebudowa stacji Warszawa Zachodnia
- 84** **zespół projektowy z PKP S.A.** Dworzec w Nidzicy
- 88** **Paweł Kośmicki, PKP S.A.** Dworzec w Oświęcimiu
- 92** **zespół projektowy z PKP S.A.** Dworzec w Pomiechówku
- 96** **zespół projektowy z PKP S.A.** Dworzec w Łowiczu
- 100** **UM Chojnice** Dworzec w Chojnicach



lokalizacja

Wolsztyn

inwestor

Gmina Wolsztyn

projekt

PL.architekci

autorzy

Bartłomiej Bajon, Katarzyna Cynka-Bajon, Bartosz Stanek

współpraca koncepcyjna

Joanna Sypniewska, Magdalena Santysiak

konstrukcja

Pracownia Projektowa Jacek Kryski:
Jacek Kryski, Patryk Kasprzycki

architektura wnętrz:

PL.architekci

architektura krajobrazu

PL.architekci

generalny wykonawca

Dana-Bud

powierzchnie

– zabudowy: 2 103 m² (łącznie z zadaszeniami)
– użytkowa: 1 115 m²

kalendarium

– projekt: 2017–2018
– realizacja: 2019–2020

koszt

12,8 mln zł brutto, w tym 4,2 mln ze środków UE

nagrody

– Grand Prix, Nagroda Architektoniczna Województwa Wielkopolskiego NAWW, konkurs organizowany przez SARP Oddział Poznań
– Nagroda w kategorii Budynek użyteczności publicznej, Nagroda Architektoniczna Województwa Wielkopolskiego NAWW, konkurs organizowany przez SARP Oddział Poznań
– Nominacja, Nagroda Roku SARP 2021 w kategorii Budynek w przestrzeni dziedzictwa, konkurs organizowany przez SARP

Przebudowa i rozbudowa dworca kolejowego w Wolsztynie na Zintegrowane Centrum Komunikacyjne z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym

geneza

Wolsztyn znany jest z jedynej w Europie czynnej parowozowni, która codziennie obsługuje regularny ruch pasażerski i corocznie przyciąga mnóstwo turystów z całego świata. Parowozy definiują to miasto. Istniejący budynek dworcowy z lat 50. choć wpisany do ewidencji zabytków niszczał i został niemal całkowicie zamknięty. Dodatkowo kilka lat temu został on kupiony od PKP przez inwestorów prywatnych. Wolsztyn nie miał też dworca autobusowego — stary został sprzedany prywatnemu inwestorowi, a autobusy parkowały na ulicy. Zmienił się władze miasta, Gmina odzyskała budynek dworca, ogłoszono też konkurs architektoniczny na Zintegrowane Centrum Komunikacyjne.

idea

Koncept nowego węzła komunikacyjnego bazuje na bardzo silnym kontraście i kontekście: istniejącego modernistycznego dworca, nawiązań do historii w postaci parowozów i czynnej parowozowni (*genius loci* — tożsamość miasta) oraz nowoczesnej, ekspresyjnej linii zadaszeń i nowoczesnych elementów małej architektury. Uważamy, że właśnie dialog nowoczesnej architektury z tradycją i historią, a nie pastisz pseudohistoryzującej



architektury sprawia, że to miejsce staje się charakterystyczne i wyjątkowe, że podkreśla się historię przy wykorzystaniu nowoczesnych środków wyrazu. Wszystkie nowe zabudowy są utrzymane w kolorystyce czarnej i czerwonej (nawiązanie do koloru parowozów) i wykonane ze stali.

założenia

Podstawową funkcją nowego obiektu jest obsługa ruchu podróżnych komunikacji kolejowej i autobusowej. Wcześniej dworzec służył jedynie obsłudze komunikacji kolejowej. Głównym problemem było więc wyeliminowanie barier architektonicznych w istniejącym budynku i połączenie go z peronami komunikacji kolejowej i autobusowej. Stary budynek został więc otwarty komunikacyjnie nie tylko w kierunku peronów kolejowych, ale również na zaprojektowany plac autobusowy oraz ulicę Dworcową. Różnice wysokości wewnątrz obsługuje nowa klatka schodowa oraz pion z przelotową windą; na zewnątrz zaś różnicę wysokości wyeliminowano, projektując rampy poprzecinane schodami. Taki kaskadowy charakter służy nie tylko pokonywaniu wysokości, ale jest również atrakcyjnym i niebanalnym miejscem oczekiwania podróżnych. Może być także wykorzystywany jako platforma widokowa w czasie parad parowozów.







By poprawić komfort podróżnych, zaprojektowano wiatę nad peronem, która płynnie przechodzi w zadaszenie w części obsługi komunikacji autobusowej, tworząc jedną wizualnie i architektonicznie całość. Peron kolejowy połączono komunikacyjnie z zatokami dla autobusów. Dla obsługi komunikacji autobusowej zaprojektowano plac manewrowy z czterema peronami dla mniejszych busów i dwoma dla autobusów. Przed samym budynkiem dworca zlokalizowano miejsca postojowe.

powiązanie z miastem | przestrzeń miastotwórcza

Podstawowym założeniem urbanistycznym projektu było uporządkowanie przestrzenne ulicy Dworcowej poprzez nadanie jej silnego wyrazu przestrzennego i architektonicznego w postaci Zintegrowanego Węzła Komunikacyjnego. Istniejąca wokół dworca współczesna zabudowa jest dość chaotyczna i pozbawiona szczególnych walorów architektonicznych. Nowy dworzec miał być nie tylko wizytówką miasta dla turystów (pierwszy kontakt z miastem), ale przede wszystkim nowoczesnym i przyjaznym pasażerom węzłem przesiadkowym.

Założenie zastało tak zaprojektowane, by nie przytłaczało skalą. Zadaszenia niemal okalają cały stary budynek i wychodzą w przestrzeń ulicy: są zadaszeniem peronu kolejowego i autobusowego, daszkami nad wejściem do budynków czy wiatami na rowery i taksówki. Przestrzeń ta dopasowana jest do skali miasta i sąsiedniej zabudowy. Wiaty zaprojektowano na różnych poziomach, dzięki czemu nie dominują — zwłaszcza od strony ulicy Dworcowej — i płynnie przechodzą w ulicę.

Od strony ulicy 5 Stycznia zaprojektowano przed dworcem ogólnodostępny plac dworcowy z zegarem w postaci dominanty przestrzennej. To tu zlokalizowano w ramach kolejnego zadaszenia całodobową toaletę i parking rowerowy. Wśród ławek i donic z drzewami zaprojektowano miejsce na tablice informacyjne. W całym założeniu pojawiają się te same materiały wykończeniowe i mała architektura.

PL.ARCHITEKCI ■

fot: Nate Cook
© PL.architekci