

Miasto *w ruchu*
Piękno w brzydocie
Retrospekcje – Henryk Buszko



3 2006



murator
WYDAWNICTWO

Stacja przesycona jest symboliką – Wisła, zieleń, tradycje patriotyczne | The station is imbued with symbols: the Vistula, greenery, patriotic traditions

Stacja metra A-18 Plac Wilsona wraz z torami odstawczymi | A-18 Plac Wilsona metro station with sidings

Warszawa, ul. J. Słowackiego
Autorzy/Architects: AMC
 – Andrzej M. Chokrzyński sp. z o.o.
 Architekci, architekt Andrzej
 M. Chokrzyński (projektant generalny)
Współpraca/Collaboration:
 architektka Paweł Kordecki, Artur
 Chokrzyński, Tomasz Burma, J. Bartosz
 Kzemirski, Bogumił Kidanek

Konstrukcja/Structural engineer: Biuro Projektów
 Metraprojekt sp. z o.o. – Jan
 Damiurad, Franciszek Misioruk,
 Urszula Gawełwick
Koordinacja międzybranżowa projektu/Systems coordination:
 Stanisław Pejski

Technologia stacji/Station technology: Andrzej Nowak
Branie sanitarne/Water and sewage systems: Anna Zawadzka
Branie elektryczne/Electric systems: Andrzej Głocki

Generalny wykonawca/General contractor: Hydrabudowa – 6 SA
Investor/Client: Miasto
 Stołeczne Warszawa, Zarząd
 Transportu Miejskiego
Investor zastępczy/Client's representative:
 Metro Warszawskie sp. z o.o.

Powierzchnia zabudowy nadziemnej/Building area aboveground: ok. 1500 m²

Powierzchnia zabudowy podziemnej/Building area underground: ok. 6000 m²

Powierzchnia użytkowa/Usable floor area: 8080 m²

Powierzchnia całkowita/Total floor area: 8970 m²

Kubatura/Volume: 111 458 m³

Projekt/Design: 2002 – projekt konkursowy, 2003 – projekt budowlany i projekt wykonawczy

Realizacja/Construction: 2003-2005

Kosz inwestycji/ Cost of investment:
 ok. 93 000 000 PLN + VAT

Rozwiązania techniczne i detale stacji opublikowane były w dziale Technika w numerze 3/2005, A-m*

Architektura metra z natury rzeczy koncentruje się pod ziemią. To co ponad – niektóre elementy infrastruktury, ale przede wszystkim pawilony kryjące schody lub windy, to w wielu przypadkach budowle nieekspozowane, neutralne. Podróżnym wystarczy czytelne oznakowanie. Niekiedy stacje są jednak symbolem samych w sobie. Te paryskie Guimarda, chociaż niewielkie w skali, trafiły do podręczników historii sztuki.

Pawilony metra na głównym placu warszawskiego Żoliborza to dwie monumentalne budowle. Mają stanowić wyraźny znak, i tak jak część podziemna stacji, przypominać o żoliborskiej tożsamości. Plac – pierwotnie Trzech Wieszców, w latach 1923-1928 nosił imię Stefana Żeromskiego, potem Woodrowa Wilsona, po wojnie upamiętniał Komuń Paryską, aby ostatnio wrócić do poprzedniego patrona. Wielkie napisy na wygiętych szybach osłaniających zejścia do metra rokują stałość przywróconej nazwy. Pragnienie przesycenia architektury symboliką jest wyraźne. Wisła, zieleń, tradycje patriotyczne. Treści te mogą się kojarzyć nie tylko z Żoliborzem, ale i całą Warszawą. Nawiązaniem do historii są chociażby wynurzające się z chodników ulicy Słowackiego wyjścia z wind – obłożone granitem, zaakrogowane jak wielkie otoczaki przypominają nadbudówki łodzi podwodnych. Fałdający, odlany z betonu sufit nad peronem, prowadzony w dodatku lekkim luksem wynikającym z geometrii planu stacji, nie pozbawiony jest poetyzności. Należałoby się pewnie też i linii metra, która przejeździe kiedyś pod Wisłą. Podkreślającą dwukondygnacyjną przestrzeń głównego wejścia, schodkowy w przekroju, eliptyczny w planie strop, przypominający płaską kopułę, dzięki specjalnemu systemowi oświetlenia zmienia kolor w zależności od pory dnia. To metafora nieba pod ziemią. Grube słupy ujawniają swym kształtem i materiałem potrzebę przeniesienia ogromnego ciężaru stropu. Kontrastując z nimi delikatne elementy informacji wizualnej z oznaczeniami mocowanymi na pieńkach i gałązkach z drewna egzotycznego jeszcze bardziej zwracają na siebie uwagę. Zgodnie z tym, co głosi psychologia środowiskowa – jeśli przestrzeń jest porządnie zaprojektowana i wykonana, to nie będzie siedliskiem

społecznych problemów. Stałość, trwałość i czytelne powiązanie formy i funkcji były ważnymi założeniami rozwiązania. Elementy kamienne, przede wszystkim stopnie schodów i poręcze, są grube, wykonane z jednego bloku materiału. Nie ma żadnych płytek, dominujących na niektórych przystankach metra. Założeniem był odwrót od tradycyjnego podziału międzywni na stan surowy i wykończony, a zatem wnętrza nie są „dekorowane”. Materiały mają szczerze mówić same za siebie. Betonowy słup nie musi być tynkowany – wystarczy pomalować go w sposób ujawniający naturalną fakturę, a sufit z płyty wiórcementowej jest sufitem gotowym. Halas pochłaniają też perforowane pionowe panele z patynującą się na rudo, nie wymagającą malowania stali. Widać ludzką rękę, widać oczekiwanie na działanie czasu, a ludzka omyślność została miejscami zamieniona w sztukę. Wszystko za takie same pieniądze, jak na innych stacjach, bardziej konwencjonalnych w wyrazie. Materiały drogo wyglądające były kupowane tanio. Przykładem jest wstawienie w gładkie ściany tryszytých płyt z nieobrobionymi końcówkami granitowych bloków. Użytkownikami, ale i widownią tego obiektu są codziennie dziesiątki tysięcy ludzi, a część z nich zachowuje się jak zwiedzający, rozglądając się wokół.

Podziemne wnętrza stacji to obraz solidności, troski projektanta o całość, o trwałość rozwiązań, kształt, kolor i fakturę każdego detalu. Wyrastające ponad poziom chodnika budowle sprowadzają jednak też troskę o architekturę do przesydy. Wyjścia ze stacji stoją w konflikcie ze skalą placu Wilsona, węzła komunikacyjnego, ale i historycznego rozwiązania urbanistycznego. Jego zabudowa jakby zmalała przy nowych pawilonach metra. Nazywano je już mazowieckimi wierzbanami, koronami cierniowymi, statuumi wolności, a nawet grzybami. Otcoczenie placu jest tymczasem nie byle jakiej prownienicy, by wymienić choćby budynki mieszkalne II kolonii WSM projektu Brunona Zborowskiego (1928), dom pracowników ZUS Józefa Szanajcy (1932-1933) czy Park Żeromskiego (1925-1932). Rzecz jasna to miejsce zasługiwało na wyjątkową architekturę, jednak przesadna forma i skala pawilonów wzbudzają wiele wątpliwości.

Dariusz Śmiechowski

Zdjęcia: **Daniel Rumienczak**

1. Pawilony wejściowe na stację metra przy placu Wilsona, w tle wieża kościoła św. Stanisława
2. Fragment szklanej ściany osłonowej jednego z pawilonów

1. Entrance pavilions to the Plac Wilsona metro station; steeples of St. Stanislaus's church in the background
 2. Fragment of the glass curtain wall of a pavilion

Założenia autorskie :

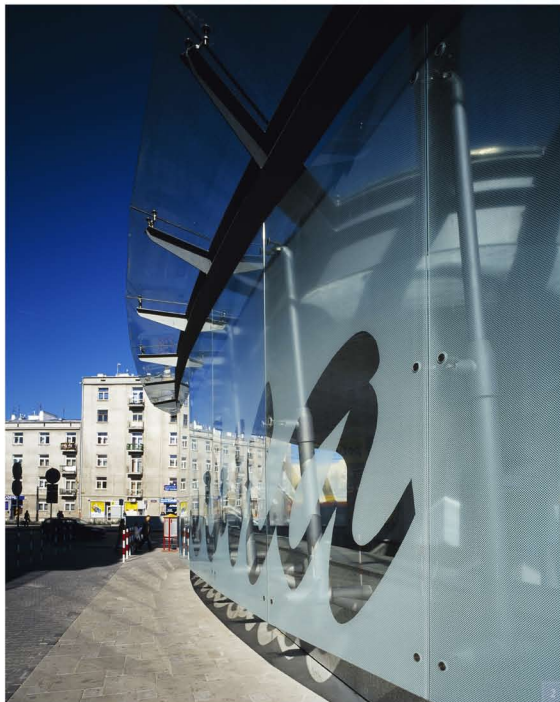
XIX wiek wzbogacił miasta o tramwaj i kolej. Stąd był już tylko krok do koncepcji kolei miejskiej – podziemnej i nadziemnej. System szybkiego transportu szynowego wkrótce stał się częścią metropolii amerykańskich – takich jak Nowy Jork, i europejskich – Paryża czy Londynu.

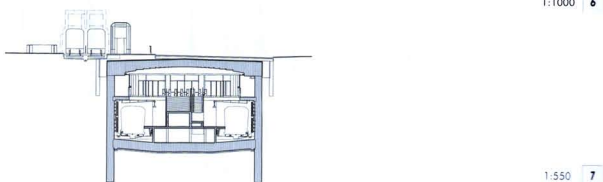
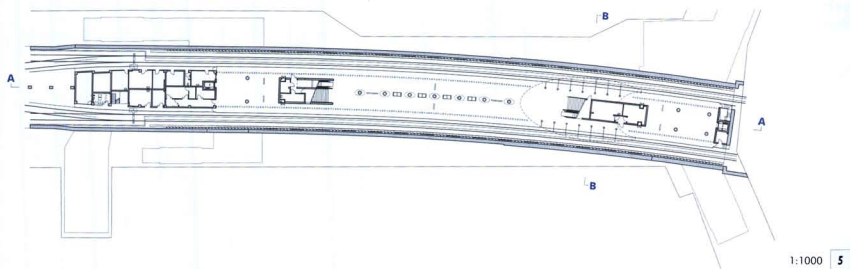
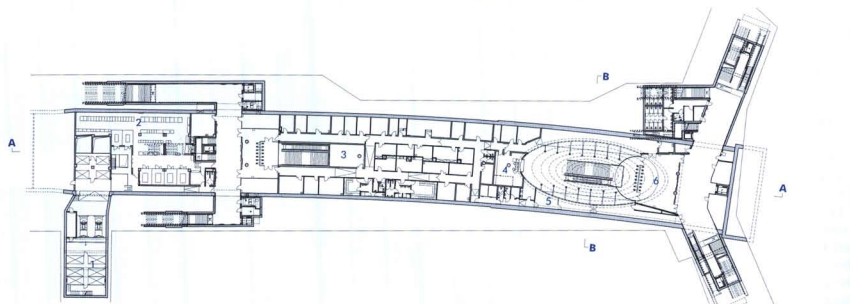
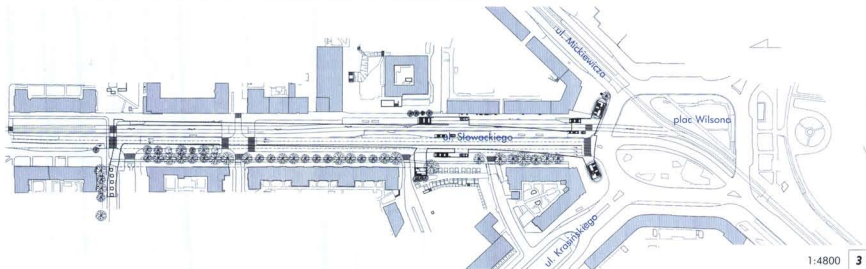
Za każdym razem urządzenia metra były wyzwaniem dla architektów – inżynierów. I za każdym razem wyniki tej pracy wpisywały się do kultury materialnej miasta jako jedna z jego ikon kulturowych. Pojawiały się i pojawiają w literaturze, filmie, grafice i malarstwie, stając się kulturowymi znakami miejsca i czasu. Zapisują się w pamięci widza i konsumenta kultury masowej, a w zależności od kontekstu lub dzieła, w którym występują – także kultury elitarniej, nie wiedzieć dlaczego nazywanej „kulturą wyższą”. Ponadto warto zauważyć, że na każdym z przystanków metra dziennie pojawia się kilkadziesiąt tysięcy widzów i mimowolnych odbiorców architektury. Wszystko to razem sprawia, że projektowanie architektury kolejki podziemnej jest bezpośrednim udziałem w tworzeniu przestrzeni miasta. Miasta ze wszystkimi jego komplikacjami, antynomiami i fascynacją wielowłótkowym życiem w intensywnej przestrzeni zurbanizowanej. Miasta pełnego ludzi i bezustannie, wzajemnie się nakładających scenariuszy wydarzeń.

Stacja metra Plac Wilsona definiuje taki intensywnie żyjący fragment wielowłótkowej przestrzeni miejskiej. Przestrzeni miasta europejskiego. Dbającego o ciągłość kultury materialnej. Dbającego o lokalny kontekst i tradycję. Rozwijającego się. Aspirującego do nowoczesności. Poszukującego swojej indywidualnej drogi w kontekście globalnej wioski.

Andrzej M. Choldziński

The Plac Wilsona metro station was built under the main square of Żoliborz, the historic modernist district in Warsaw. The underground part of the station is rich in forms and symbols. Main materials used are granite, concrete, steel which takes on patina, and cement-wood chipboards. The ceiling is illuminated by light which changes according to the time of day. Exit pavilions have a monumental, original form, contrasted with the modest Modernist development around the square.



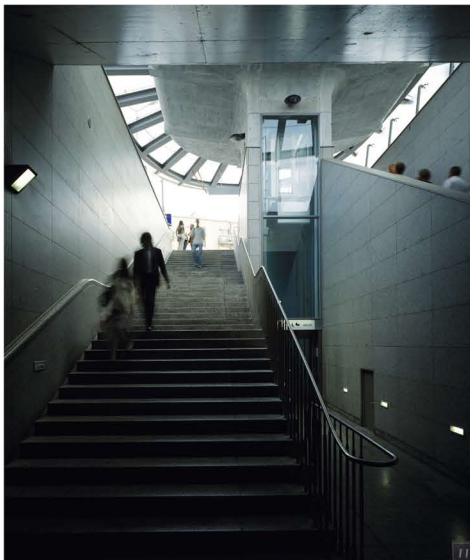


3. Sytuacja**4.** Rzut antresoli. Oznaczenia:

1 – wentylatornia; 2 – podstacja trakcyjno-energetyczna; 3 – pomieszczenia socjalne, warsztatowe i magazynowe; 4 – dżurmy stagi; 5 – komisariat policji; 6 – wejście do strefy biletowej

5. Rzut peronu**6.** Przekrój A-A**7.** Przekrój B-B**8.** Wejście do windy na przystanku

tramwajowym przy ul. Słowackiego

9. Jeden z pawilonów wejściowych**10.** Detal konstrukcji szklanej ściany osłanowej**11.** Schody i winda w jednym z pawilonów**3.** Site plan**4.** Plan of mezzanine. Key: 1 – ventilator

room; 2 – traction and power substation; 3 – common rooms, workshops and storage; 4 – train dispatcher; 5 – police station; 6 – entrance to the ticket zone

5. Platform plan**6.** A-A section**7.** B-B section**8.** Elevator exit at the tram stop in ul.

Słowackiego

9. Entrance pavilion**10.** Structural detail of the glass curtain wall**11.** Stairs and elevator in one of the pavilions



12



13



Andrzej M. Choldżyński (dyplom WA PK 1988, studia na Sorbonie oraz w Szkole Architektury La Seine i Villemin) od 1982 pracuje w Paryżu, a od 1996 także w Warszawie, prowadzi biuro autorskie AMC – Andrzej M. Choldżyński sp. z o.o. Autor m. in. Centrum Geldowego w Warszawie (ze Stanisławem Fiszerem, 2000)

Andrzej M. Choldżyński (1988 , Technical University in Krakow, studies at la Sorbonne and La Seine and Villemin School of Architecture) has worked at Paris since 1982 and in Warsaw since 1996. Head of his own design office AMC – Andrzej M. Choldżyński sp. z o.o. Architect of the Stock Exchange Center in Warsaw (with Stanisław Fiszer, 2000)

12. Wejście do strefy biletowej na poziomie antresoli

13. Peron, strefa głównego wejścia

14. Andrzej M. Choldżyński

15, 16. Fragment peronu

12. Entrance to the ticket zone on the mezzanine level

13. Platform, main entrance zone

14. Andrzej M. Choldżyński

15, 16. Fragment of platform

