

ARCHITEKTURA

murator

NAKŁAD 10 000 ISSN 1232-6372 INDEX 328197 CENA 14,90 zł (w tym 5% VAT)



Druga linia metra Warszawa

Dodatek makieta
domu w Lublińcu do złożenia

ZAKAZ HANDLU
OBIEKT MONITOROWANY

ISSN 1232-6372
07
9 11 712321 637500

PRZEGLĄD

006 POLECAMY

- › Wyobraźnia bez granic. Konkurs
- › GdyniaDesignDays 2015. Festiwal
- › Paryskie pracownie. Wystawa
- › Grafika zmienia świat. Wystawa
- › Nowa przestrzeń Warszawy. Konkurs

008 CO SIĘ WYDARZYŁO

- › Jubileuszowe Plany na przyszłość
- › Nagroda Unii Europejskiej dla filharmonii
- › Okładka „A-m” nagrodzona w konkursie GrandFront 2014

012 ROZMOWA

- › Prześni podroży dla nowego mieszkańca – rozmowa z Étienne'em Tricaudem z biura AREP, które realizuje architekturę dla transportu

014 CO SIĘ PROJEKTUJE

- › Nowe zadania metra w Warszawie, projekt Pracownia Architektury Iglo
- › Cerkiew na warszawskim Ursynowie, projekt Andrzej Markowski
- › Osiedle Wybrzeże Reymonta we Wrocławiu, projekt Maćków Pracownia Projektowa
- › Centrum biblioteczno-kulturalne na wrocławskim Psim Polu, projekt Enone Architektura i Design

- › Zagospodarowanie Podzamcza w Lublinie, projekt Stelmach i Partnerzy
- › Pawilon edukacyjny nad Wisłą w Warszawie, projekt eM4, Pracownia Architektury, Brataniec
- › Zespół Szkół Muzycznych w Poznaniu, projekt Piv-Paw Architekti
- › Nowa galeria w Muzeum Narodowym w Warszawie, projekt Nizio Design International

018 CZYTELNIĄ

- › Książki poleca Zbigniew Paszkowski
- › Adolf Szyszko-Bohusz – dwie twarze architekta – recenzja Hanny Faryny-Paszkiewicz
- › Magia zakopiańskiej architektury – recenzja Grzegorza Stiasnego

PIERWSZE W POLSCE

022 Eksperymentalna wystawa

O warszawskiej wystawie Tani Dom Własny, która była pokazem niskobudżetowej architektury jednorodzinnej, polską odpowiedzią na kryzys 1929 roku, pisze Hanna Faryna-Paszkiewicz

KONTEKSTY

024 Rynki, place i... donice – nowy miejski krajobraz Polski

O modernizowanych rynkach i placach miejskich oraz ewolucji, jaką przeszło w Polsce pojęcie przestrzeni publicznej, pisze Grzegorz Stiasny

Dodatek: Dom w Lublińcu 2 kolekcja makiet ŻYCIE W ARCHITEKTURZE

W tym numerze „Architektury-murator” kolejna makietka najwybitniejszych polskich budowli do sklejania – Dom w Lublińcu 2, autorzy: Dyrda Fikus Architekti, architekci Marta Dyrda, Radek Fikus, autorzy makietki: Marta Dyrda, Radek Fikus



REALIZACJE

- 034 Druga linia warszawskiego metra
Konsorcjum firm B.P. Metroprojekt i AMC – Andrzej M. Chodźziński
- 054 Afrykarium we wrocławskim zoo
ArC2 Fabryka Projektowa
- 064 Szkoła muzyczna we Wrocławiu
Maćków Pracownia Projektowa

WNĘTRZA

- 072 Siedziba firmy IT Decerto w Warszawie
MFRMGR Frejda & Gratkowski Architekci

PRAKTYKA

- 076 WZORNIK
› Wyposażenie biura: ścianki, oświetlenie, biurka, meble, podłogi
- 078 PRZYBORNIK
› Nowe technologie i produkty
- 080 TECHNIKA
› Metro w Budapeszcie
sporaarchitects
- 092 WARSZTAT
› Modernizacja pawilonu Czterech Kopuły przy Hali Stulecia we Wrocławiu
BeMM Architekci

KOLUMNY STUDENCKIE

- 098 Warsztaty i konferencje – A<24: C w Gliwicach, Shapes of Logic we Wrocławiu
ARCHITEKTTOUR 2015 w Wałbrzychu
- 104 ZAWÓD ARCHITEKT
Jako zwolennika filozofii neoplaton interesuje mnie architektura i sztuka do Absolutu – rozmowa z Andrzejem Chodźzińskim, współautorem koncepcji metra

English summary:

- 034 The Metro in Warsaw – Line 2
- 054 Africanum and Oceanarium in Wrocław
- 064 Music School in Wrocław



034

KĄŻDA Z SIEMIU STACJI CENTRALNEGO ODCINKA DRUGIEJ LINII METRA WYRÓŻNIA INNY KOLOR, KONCEPCJE KOMPOZYCYJNE MALARSKIEJ Z NAZWAMI STACJI NA PERONACH I CHARAKTERYSTYCZNYCH ZADASZEN W KSZTAŁCIE LITERY M OPRACOWAŁ WYBITNY POLSKI GRAFIK WOJCIECH FANCOR



024



W MODERNIZOWANIU PRZESTRZENI PUBLICZNYCH NA PLAN PIERWSZY WYSUWAJĄ SIĘ DZIS GŁÓWNIEMIA MAŁE I ŚRODNI, USILNIE POSZUKUJĄCE SWOJEJ NOWEJ TOŻSAMOŚCI

DZIEWIĘTNASCIE BASENÓW WROCŁAWSKIEGO AFRYKARIUM MOŻNA DGLADAC Z RÓŻNYCH PERSPEKTYW DZIĘKI ŚCIEŻCE WYPOSAŻONEJ W POCHYLENIE I SCHODY



072

WNĘTRZE BIURA DECERTO UKSZTAŁTOWANE JEST ZA POMOCĄ KUBIKÓW, W KTÓRYCH WYCIEŁO KWADRATOWE OKNA



054



080



Druga linia metra

Opinie: **Andrzej Bulanda, Krzysztof Domaradzki**
Zdjęcia: **Marcin Czechowicz, Daniel Rumiancew**



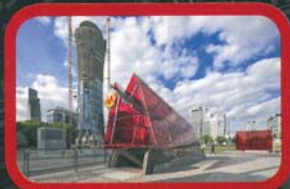
Rondo ONZ



Nowy Świat - Uniwersytet



Świętokrzyska



Rondo Daszyńskiego



Stadion Narodowy



Centrum Nauki Kopernik



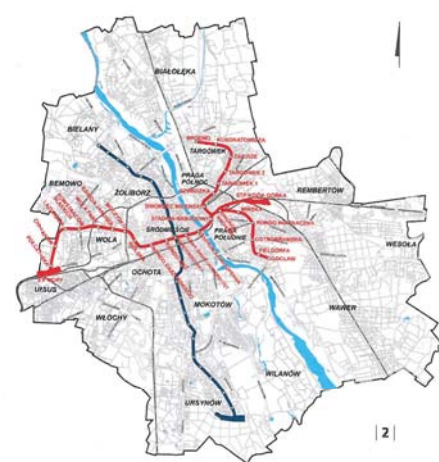
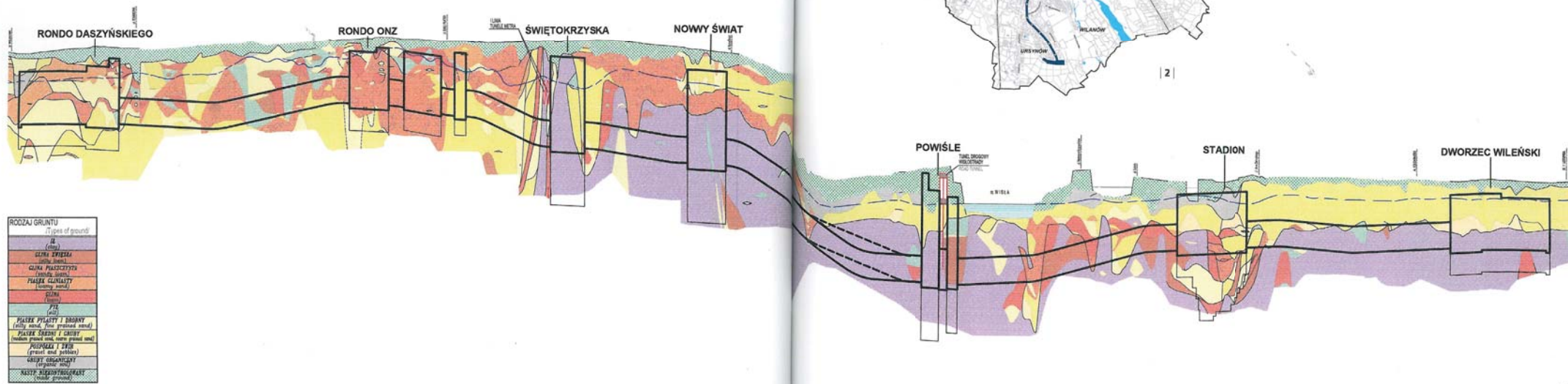
Dworzec Wileński

Projekt i realizacja centralnego odcinka drugiej linii metra w **Warszawie** to jedno z **największych przedsięwzięć** infrastrukturalnych ostatniej **dekady** w Europie. Cały proces trwał **ponad 6 lat**

1 Schemat centralnego odcinka II linii metra na tle planu Warszawy, zdjęcia pokazują umiejscowienie przystanków poszczególnych stacji w przestrzeni miasta: RND, BERNA, TYTA, ZUCZKA, MARLIN, COZUBOWY, Z...

HISTORIA II LINII

BIEGNĄCY POD DNEM WISŁY CENTRALNY ODCINEK II LINII METRA LICZY ZALEDWIE 6 KILOMETRÓW, ALE DZIĘKI NIEMU LICZBA AUT KURSUJĄCYCH MIĘDZY WOLĄ A PRAGĄ ZMNIJSZYŁA SIĘ JUŻ AŻ O 25 PROCENT



2 | Mapa Warszawy z istniejącymi i planowanymi stacjami metra. Oznaczenia: **■** - I linia; **■** - II linia - stacje zrealizowane i planowane; ŹRÓDŁO: METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O.
3 | Schemat przebiegu linii metra poniżej poziomu gruntu. Tunel biegnie siedem metrów pod dnem Wisły; IL DZIĘKI UPRZEJMOŚCI AMC - ANDRZEJ M. CHOŁDZYŃSKI

Pierwsza linia warszawskiego metra powstawała etapami w latach 1983-2008. Biegnąca z północy na południe trasa liczy dziś 23 kilometry i 21 stacji, a w ciągu roku korzysta z niej 150 mln pasażerów. Równocześnie z realizacją pierwszej linii trwały przygotowania do budowy drugiej, między zachodnią i wschodnią częścią miasta. W 2005 roku władze Warszawy podjęły decyzję o rozpoczęciu inwestycji od centralnego odcinka, łączącego rondo Daszyńskiego na Woli z dworcem Wileńskim na Pradze. W „Strategii Rozwoju Miasta do 2020

roku” przewidywano tu największe natężenie ruchu pasażerskiego, zakładając, że kolejne odcinki – obsługujące wielkie osiedla mieszkaniowe Targówek i Bródno na wschodnim krańcu oraz Bemowo na zachodnim – mogą być realizowane w dalszej perspektywie. Docelowo druga linia ma mieć 31 kilometrów i składać się z 27 stacji; przy Stadionie Narodowym będzie się rozgałęziać – osobny tunel zostanie poprowadzony na północ, w stronę Targówka i Bródna, osobny na południe, w stronę Gołcowa. W 2007 roku urząd miasta

zorganizował konkurs na uproszczony projekt koncepcyjny jej centralnego odcinka, obejmującego 6 kilometrów i 7 przystanków. W jury zasiadli przedstawiciele urzędu miasta, ZTM i Metra Warszawskiego. Pod uwagę brano rozwiązania konstrukcyjne wraz z technologią wykonania robót (40%), koszt sporządzenia wielobranżowego projektu koncepcyjnego (30%), rozwiązania architektoniczne (20%) oraz oddziaływanie budowy obiektów metra na otoczenie (10%). Pierwszą nagrodę otrzymało konsorcjum firm BP Metroprojekt i AMC Andrzej M.

Chołdzyński, które do współpracy zaprosił wybitny grafik, przedstawiciela tzw. polskiej szkoły plakatu, Wojciecha Fangora. Artysta wykonał m.in. koncepcję kompozycji malarskiej z nazwami stacji na ścianach peronów i charakterystycznych zasadań w kształcie litery M nad głównymi wejściami. Jeszcze w tym samym roku władze Warszawy ogłosiły przetarg na wykonawcę inwestycji w trybie dialogu konkurencyjnego, w oparciu o formułę Zaprojektuj i zbuduj. Startując w nim firmy zaproponowały jednak cenę znacznie przekraczającą zapła-

nowany budżet (3,7 mld zł), postępowanie więc unieważniono. Kolejny przetarg rozstrzygnięto w kwietniu 2009 roku. Wygrało konsorcjum AGP Metro (Astaldi, Gülermak, Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów), z którym ostatecznie została podpisana umowa na projekt i realizację centralnego odcinka drugiej linii metra. Projekt budowlany dla wszystkich obiektów w ramach inwestycji oraz wykonawczy dla trzech stacji i trzech wentylatorów opracowała spółka ILF Consulting Engineers Polska (firma odpowiada też za system

informacji wizualnej dla drugiej linii i projekt wykonawczy modernizacji ulicy Świętokrzyskiej, którą przeprowadzono w związku z budową metra, a w 2012 roku wygrała konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-budowlanej stacji Szwedzka, Targówek i Trocka na odcinku wschodnio-północnym). W założeniach konkursu z 2007 roku zapisano m.in. że zwycięzca przygotuje wielobranżowy projekt koncepcyjny dla centralnego odcinka drugiej linii metra oraz będzie sprawował nadzór autorski nad jego zgodnością

z projektem budowlanym opracowanym przez wykonawcę. Konsorcjum BP Metroprojekt i AMC Andrzej M. Chołdzyński projekt wielobranżowy złożyło we wrześniu 2008 roku. Wkrótce władze miasta podpisały z nim umowę na pełnienie nadzoru autorskiego. Niestety, umowa ta została zakończona we wstępnej fazie opracowywania projektu budowlanego. **Inwestycję oficjalnie rozpoczęto we wrześniu 2010 roku.** Dzięki wyko-

rzystaniu nowoczesnych tarcz drążących, tunele mogły powstawać 10 razy szybciej niż podczas budowy podziemnej klejki z Kabat w stronę Młocin. Wykorzystywane wówczas maszyny przesunęły się o dwa metry w ciągu doby, nowe pokonywały dziennie nawet kilkadziesiąt metrów. Pierwotnie planowano, że prace zakończą się w październiku 2013 roku. Ostatecznie **centralny odcinek drugiej linii metra oddano do użytku w marcu 2015 roku.** Na przesunięcie terminu wpływ miało przede wszystkim osi-

gnięcie się ziemi pod tunelem Włostystrady, co groziło zaważeniem całej jego konstrukcji. Budowę sąsiadującej z tunelem stacji Centrum Nauki Kopernik wstrzymano na 10 miesięcy. Do przestoju dochodziło też za sprawą niewybuchów i niezidentyfikowanych instalacji podziemnych, na jakie natrafiono podczas robót. Niektórych sieci nie można było przełożyć, konieczne okazały się więc zmiany lokalizacji wejść do metra, wentylatorów i szybów

widowowych. W trakcie realizacji doszło też do głośnego konfliktu między głównymi autorami pracy konkursowej z 2007 roku. Według pierwotnej idei Wojciecha Fangora napisy z nazwami stacji miały być wykonane na blasze, tymczasem przygotowywany przez biuro AMC Andrzej M. Chołdzyński w 2008 roku wielobranżowy projekt koncepcyjny zakładał, że pojawiają się one na multimedialnych ekranach. W jednym z wywiadów Fangor tłumaczył: *Zaproponowałem segmenty blachy stalowej pomalowane lakierami samochodowymi, tak jak karoserie aut. Bo to jest dosyć trwałe, łatwe w czyszczeniu i szybkie w produkcji. (...) [Architekt] Powiedział, że to jest staromodne myślenie rodem z lat 50. (...) i te ściany zatorowe – co już jest zdecydowane – będą wielkim ekranem*



z monitorów plazmowych, na których będą wyświetlane różne treści. Tam się pojawi i moja sztuka, wiadomości i reklamy. (...) Minęły przeszło cztery lata, po których pan Choldżyński zawiadomił mnie, że plan ma już nieaktualna i że mój projekt wstępny będzie wykonany, ale techniką sitodruku na tafłach szklanych, podświetlonych od tyłu. Coś w rodzaju witrażu. I że to wszystko jest już zaprojektowane i poszło do realizacji (...). Wtedy zrozumiałem, jak to działa. Że po to właśnie te spółki z ograniczoną odpowiedzialnością zaczynają ze sobą spółkować

i tworzą konsorcjum, żeby była anonimowość i w razie niepowodzenia nikt nie był odpowiedzialny. Zrozumiałem, że przerabiają mój projekt, podpisując „synteza graficzna AMC” (...). („Gazeta Wyborcza”, 29 czerwca 2012). Ostatecznie artysta o naruszenie praw autorskich pozwał władze Warszawy, wyjaśniając, że to one są odpowiedzialne za inwestycję. Sąd sprawę oddalił, ale urząd miasta i konsorcjum budujące metro zawarły z Fangorem ugodę, w wyniku której grafik sprawował osobisty nadzór nad realizacją projektu napisów. Mediałna krytyka powsta-

łego odcinka drugiej linii metra dotyczy przede wszystkim pretensjonalnego wystroju stacji oraz agresywnej kubatury i kolorystyki daszków przekrywających wejścia, rzadziej skupia się na rozwiązaniach funkcjonalnych poszczególnych przystanków i zaśmieceniu centrum miasta obiektami infrastrukturalnymi, na co zwraca uwagę większość urbanistów. Na przykład wejścia do metra przy Rondzie Daszyńskiego usytuowane są tyłem do przejeżdżających dla pieszych, co skutkuje tym, że wchodzący i wychodzący notorycznie na siebie wpadają.

Bryły wentylatorni i szkieletów widoków przesłaniają widoki nie tylko na głównych miejskich skrzyżowaniach, ale też na przystankach, przez co numer nadjeżdżających tramwajów czy autobusów można dostrzec dopiero z bliskiej odległości. Grzechem pierworodnym drugiej linii metra wydaje się decyzja wytyczenia jej przystanków wzdłuż głównych ulic i umieszczenia większości elementów naziemnych w tzw. pasie drogi. Jak wyjaśniają władze miasta, jednym z powodów takiego stanu rzeczy jest brak przepisów o własności warstwowej,

uniemożliwiający realizację inwestycji nad lub pod powierzchnią nieruchomości, której właścicielem lub użytkownikiem wieczystym jest inny podmiot. W przypadku drugiej linii tylko jedno z wejść udało się zintegrować z nową zabudową – zejście na perony znajduje się w podcieniu biurowca Centrum Marszałkowska realizowanego w miejscu dawnego domu towarowego Sezam, o co zabiegał sam inwestor, firma BBI Development. Poszczególne elementy naziemnej infrastruktury metra kolidują z ruchem pieszym, utrudniają widoczność

kierowcom, a przede wszystkim psują miejski krajobraz. Przy skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej ze Świętokrzyską nie wkomponowano ich w sąsiedni park, bo – jak tłumaczyli urzędnicy – plan zagospodarowania przestrzennego dla tego rejonu został dopiero zatwierdzony i trzeba byłoby go zmieniać, a przy Nowym Świecie nie usytuowano ich zgodnie z koncepcją konkursową na dziedzińcu gmachu Ministerstwa Finansów, bo nie zgodził się na to sam minister. Władze Warszawy nie zdolały wykorzystać przepisu o nadrzędności inwestycji celu publicznego oraz faktu, że siedziba resor-

tu jest własnością... miasta. Wejść na stację nie umieszczono też w parterach budynków, choć to powszechna praktyka na całym świecie, a część lokali usługowych znajdujących się w najbliższym otoczeniu warszawskich przystanków do dziś stoi pusta. Szczególnym absurdem jest ponadto sam przebieg drugiej linii. Podobnie jak pierwsza, omija ona Dworzec Centralny zaledwie o 500 metrów, ale decydenci nie byli w stanie zaplanować tu dogodnego połączenia między peronami kolei i metra – mówi warszawski architekt Jacek Jedynak. W imieniu Koła Młodej Architektury,

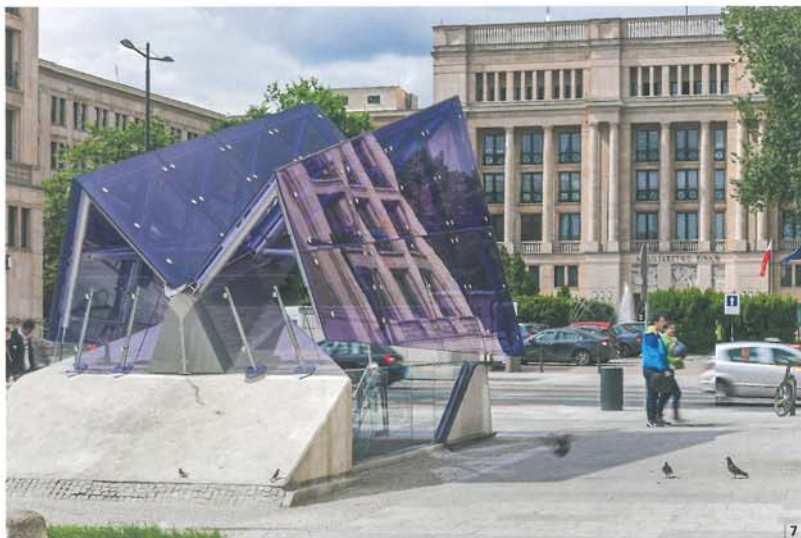
nieformalnej grupy utworzonej przy stołecznym SARP-ie w połowie lat 60. m.in. przez Marka Budzyńskiego, Krzysztofa Chwałiboga, Konrada Kuczę-Kuczyńskiego, Jana Rutkiewicza i nieżyjącego już Andrzeja Kicińskiego, wciąż zabiegającej o ład przestrzenny i obronę zawodu architekta, Jedynak wystosował list otwarty do prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz. Zwraca w nim m.in. uwagę, że za zniszczenie przestrzeni odpowiada brak głównego architekta metra koordynującego wszystkie działania prowadzone w ramach inwestycji i apeluje o przy-

wrócenie funkcji naczelnego architekta Warszawy. Kolejne odcinki drugiej linii mają być budowane w systemie 3+3 – trzy stacje w kierunku północno-wschodnim, trzy w kierunku zachodnim. W 2012 roku urząd m.st. Warszawy rozstrzygnął konkurs na ich projekt. Przystanki w stronę Targówka, jak już wspomniano, powstana według zwycięskiej koncepcji firmy ILF, w stronę Woli – konsorcjum BP Metroprojekt oraz Kazimierski i Ryba Architekci (zakończenie realizacji planowane jest na 2019 rok). Warszawskie metro zyska tym samym

jeszcze dwa nowe rodzaje zadaszek. Wkrótce powstają też mające przekrzyć nad tymi stacjami pierwszej linii, gdzie ich dotąd nie było. Konkurs na projekt pierwszych dwóch w ubiegłym roku zorganizował ZTM (więcej w dziale Co się projektuje, str. 14). **TOMASZ ŻYLSKI**

4 | Daszki wejścia do stacji przy Rondzie Daszyńskiego
5 | Wejście do stacji Rondo ONZ umieszczone przy nowo wzniesionym wieżowcu
6 | Winda do stacji Świętokrzyska; jest to najbliższa zlokalizowana stacja od Dworca Centralnego (1,5 km)

ARCHITEKCI ZAPROSILI DO WSPÓŁPRACY WYBITNEGO GRAFIKA **WOJCIECHA FANGORA**, PROJEKT MIAŁ BYĆ BOWIEM EKSPERYMENTEM OPARTYM NA IDEI PEŁNEJ INTEGRACJI ARCHITEKTURY I SZTUK WIZUALNYCH



7

7 | Wejście do stacji Nowy Świat – Uniwersytet usytuowane naprzeciwko Ministerstwa Finansów

8 | Fragment świetlika i winda do stacji Centrum Nauki Kopernik

9 | Stacja Stadion Narodowy, mająca największą powierzchnię spośród wszystkich stacji metra, skomunikowana jest z pociągami podmiejskimi

10 | Jeden z 10 daszków wejścia do stacji Dworzec Wileński przy ulicy Targowej



8

Renesansowa triada **Andrzej M. Chołdyński**

Andrzej M. Chołdyński, współautor koncepcji II linii metra

Projekty i realizacja centralnego odcinka drugiej linii metra były jednymi z największych przedsięwzięć infrastrukturalnych ostatniej dekady w Europie. Inwestor zdecydował o przeprowadzeniu go w systemie Zaprojektuj i zbuduj. Naszym zadaniem, po wygraniu konkursie międzynarodowym, było sporządzenie wielobranżowego projektu koncepcyjnego, tzw. WPK. Opracowany przez nas tenże projekt stał się następnie podstawą do zdefiniowania zamówienia w przetargu na generalnego wykonawcę i jednym z elementów kontraktu inwestora z nim. Tak postawione zadanie okazało się relatywnie

trudne. Wymagało zawarcia w fazie koncepcji najważniejszych elementów projektu architektonicznego oraz dokonania autorskiej oceny, które z nich powinny być rozwinięte szczególnie jako najistotniejsze dla zdefiniowania charakteru centralnego odcinka drugiej linii metra. I to z detalami włącznie. Należało następnie dokonać stosownych zapisów tychże najistotniejszych części i detali projektu koncepcyjnego, aby przetrwały one do końca budowy i stanowiły ostoję tożsamości projektu, także po zakończeniu inwestycji i oddaniu jej do użytku. Zamierzenie tym bardziej złożone, iż wiodącą



9



Centralny odcinek II linii metra w Warszawie – Wielobranżowy Projekt Koncepcyjny dla zaprojektowania i budowy odcinka centralnego II linii metra w Warszawie od ronda Daszyńskiego do Dworca Wileńskiego (WPK)

Autorzy: Konsorcjum firm B.P. Metroprojekt i AMC – Andrzej M. Chołdyński, Konsorcjum Spółek z ograniczoną odpowiedzialnością: architekt Andrzej M. Chołdyński (generalny projektant architektury w fazie WPK), Stanisław Pęski (główny inżynier projektu w fazie WPK), Wojciech Fangor (malarstwo i grafika)

Współpraca: architekci Tomasz Burno, Artur Wieliczko, J. Bartosz Krzemiński, Mirosław Falkowski, Tomasz Birezowski, Magdalena Małkowska, Krzysztof Petrynik, Elżbieta Wróbel-Wodzyńska

Konstrukcja: Franciszek Misiurek, Urszula Gawlewicz

Generalny wykonawca: AGP Metro Polska

Inwestor: Miasto st. Warszawy

Inwestor zastępczy: Metro Warszawskie

Powierzchnia użytkowa: ok. 51 993 m²

Powierzchnia całkowita: ok. 127 909 m²

Kubatura: ok. 709 418 m³

Projekt konkursowy: 2007

Wielobranżowy Projekt Koncepcyjny wykorzystany w pierwszej procedurze przetargowej na wykonawcę: 2008

Wielobranżowy Projekt Koncepcyjny wykorzystany m.in. w drugiej procedurze przetargowej na wykonawcę: 2009

Realizacja: 2010-2015

Koszt inwestycji: ok. 4,6 mld PLN

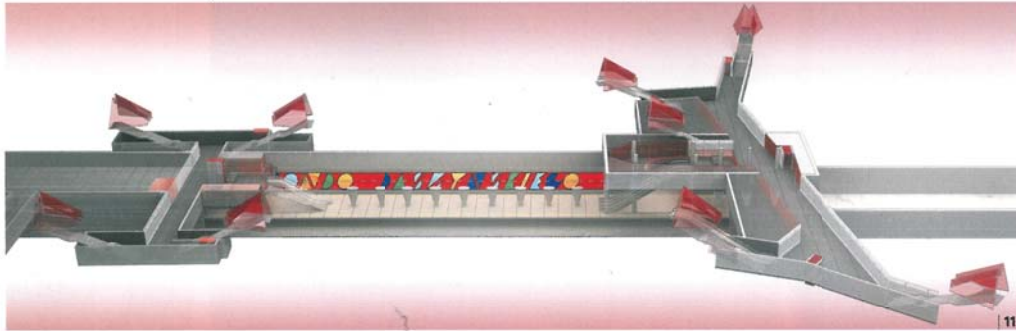


10

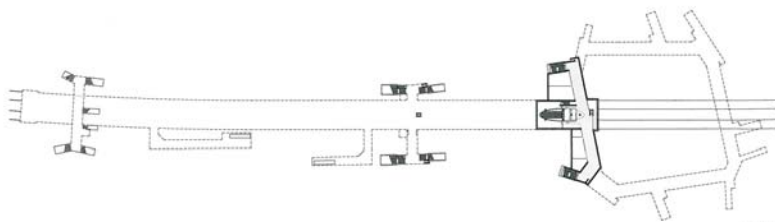
ideą było stworzenie przestrzeni użytkowej stanowiącej syntezę architektoniczną funkcji, malarstwa i elementów rzeźbiarskich w połączeniu z technologią i konstrukcją. Jednym z założeń realizacji takiej renesansowej triady był pomysł współpracy z artystą, malarzem światowej sławy mającym doświadczenie i zmysł projektowania w przestrzeni miejskiej. Wyróżniające się w tkance miejskiej barwne wyjścia z metra zostały pomyslane jako rzeźbiarskie, szklane elementy między innymi ułatwiające orientację w skali metropolii. Na peronach, pod nieobecność światła słonecznego, w oświetleniu sztucznym

stworzono uniwersum, w którym architektura oddaje inicjatywę barwie i narracji plastycznej. Realizacja projektu koncepcyjnego miała być twórczo rozwijana w fazach projektów budowlanego, wykonawczego oraz warsztatowego siłami i środkami generalnego wykonawcy, w oparciu o jego kulturę techniczną i sposób rozumienia projektu koncepcyjnego, we współpracy z inwestorem. Proces ten trwał, jak się okazało, ponad sześć lat. Koncepcja projektowa powstała bowiem w 2008 i 2009 roku, a realizacja zakończyła się z początkiem 2015 roku.

Stacja Rondo Daszyńskiego



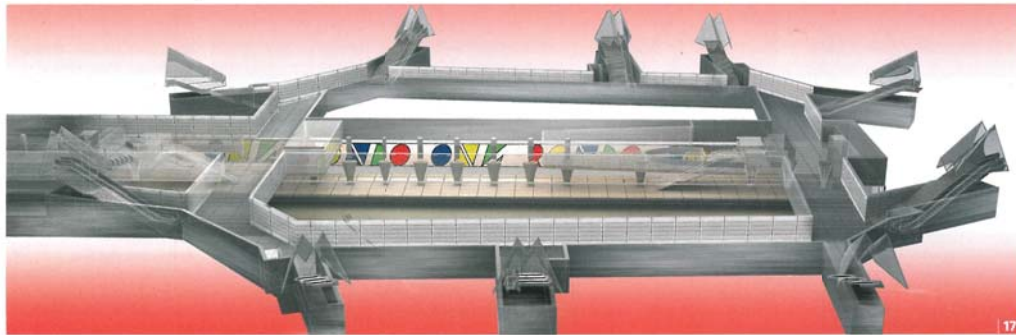
11



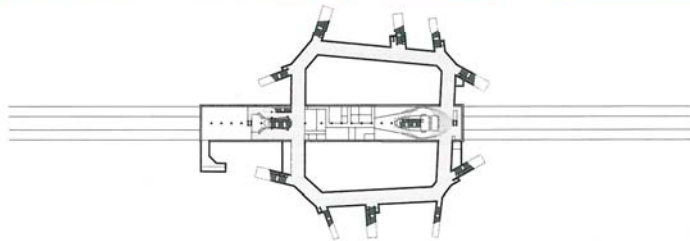
1:3500 | 12 |

- 11 | Wizualizacja stacji Rondo Daszyńskiego
- 12 | Rzut antresoli
- 13 | Wizualizacja podziemia stacji
- 14 | Przekrój przez peron
- 15, 16 | Napisy z nazwami stacji zaprojektowane zostały przez Wojciecha Fangora

Stacja Rondo ONZ



17

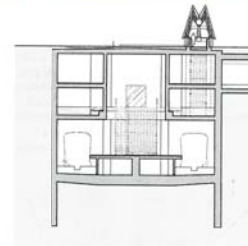


1:3000 | 18 |

- 17 | Wizualizacja stacji Rondo ONZ
- 18 | Rzut antresoli
- 19 | Wizualizacja peronu
- 20 | Wejście do stacji – widok, przekrój i rzut
- 21 | Peron z widokiem na antresolę
- 22 | Przejście podziemne z lokalami usługowymi



13



1:600 | 14 |



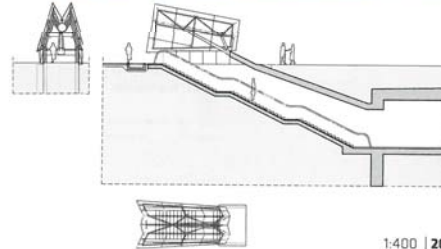
15



16



19



1:400 | 20 |



21

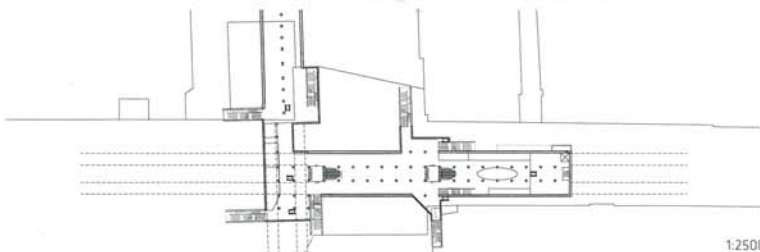


22

Stacja Świętokrzyska



23

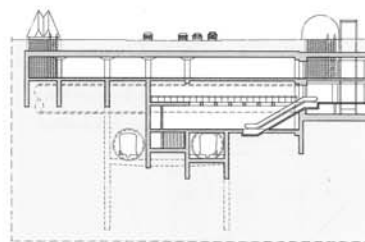


1:2500 | 24 |

- 23 | Wizualizacja stacji Świętokrzyska
- 24 | Rzut antresoli
- 25 | Wizualizacja peronu z widokiem na ruchome schody
- 26 | Przekrój przez peron
- 27 | Stacje metra mają tworzyć przestrzeń użytkową będącą syntezą sztuki w połączeniu z technologią i konstrukcją
- 28 | Schody, widok w kierunku wyjścia ze stacji



25



1:900 | 26 |

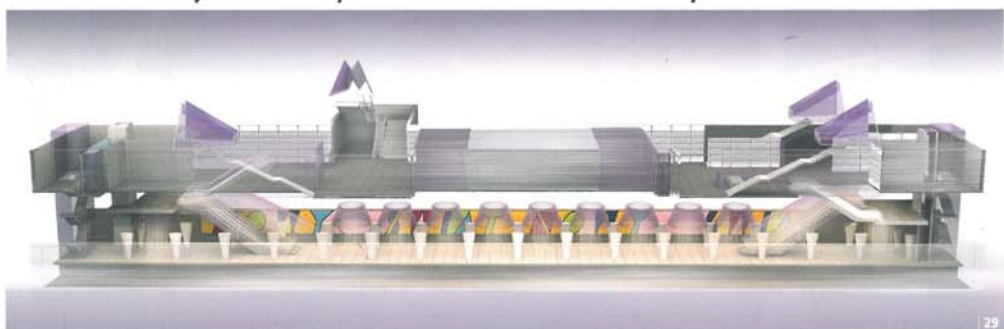


27

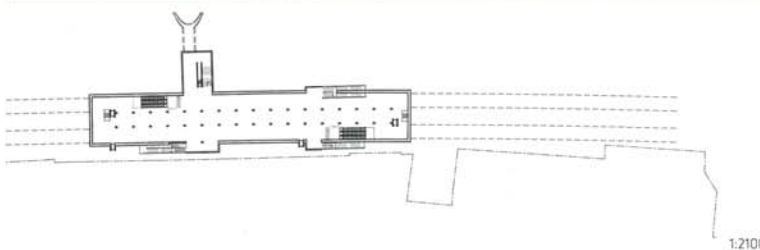


28

Stacja Nowy Świat – Uniwersytet



29

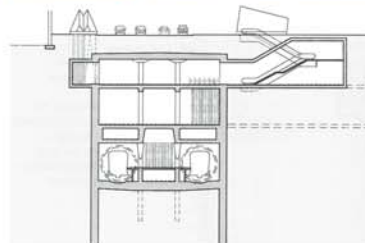


1:2100 | 30 |

- 29 | Wizualizacja stacji Nowy Świat – Uniwersytet
- 30 | Rzut antresoli
- 31 | Wizualizacja peronu
- 32 | Przekrój przez peron
- 33 | Widok peronu



31

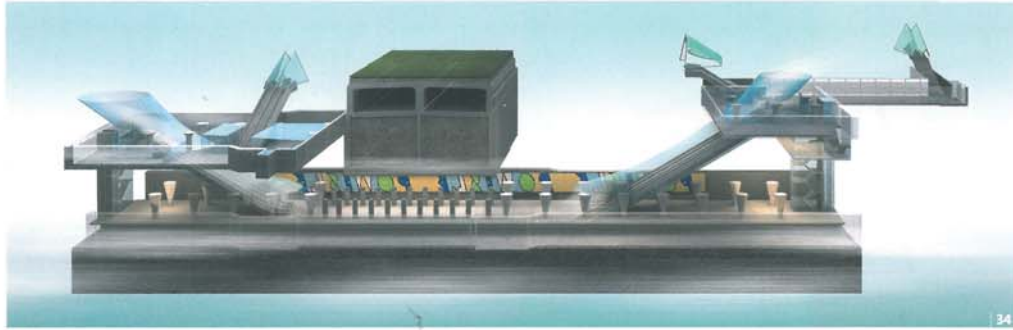


1:500 | 32 |

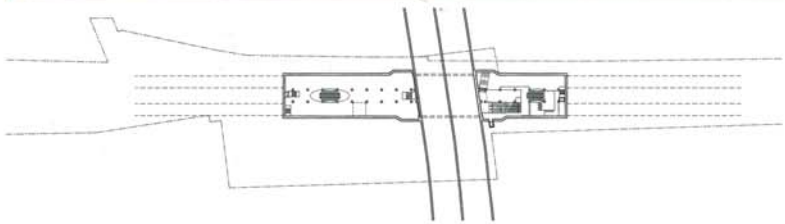


33

Stacja Centrum Nauki Kopernik



34

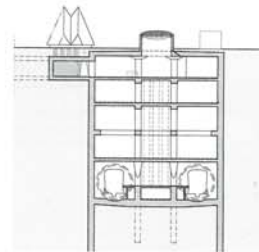


1:2500 | 35 |

- 34 | Wizualizacja stacji Centrum Nauki Kopernik
- 35 | Rzut antresoli
- 36 | Wizualizacja peronu
- 37 | Przekrój przez peron, stacja CNK jest najgłębiej usytuowaną stacją i estacją po lewej stronie Wisły
- 38 | Peron
- 39 | Ruchome schody prowadzące na peron



36



1:800 | 37 |



38

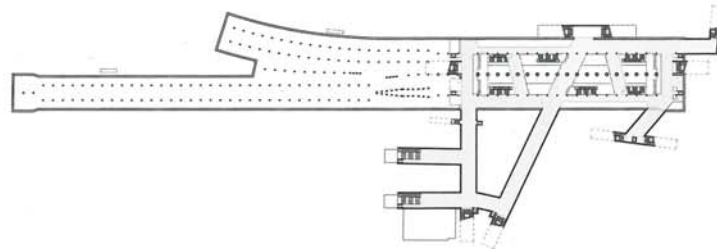


39

Stacja Stadion Narodowy

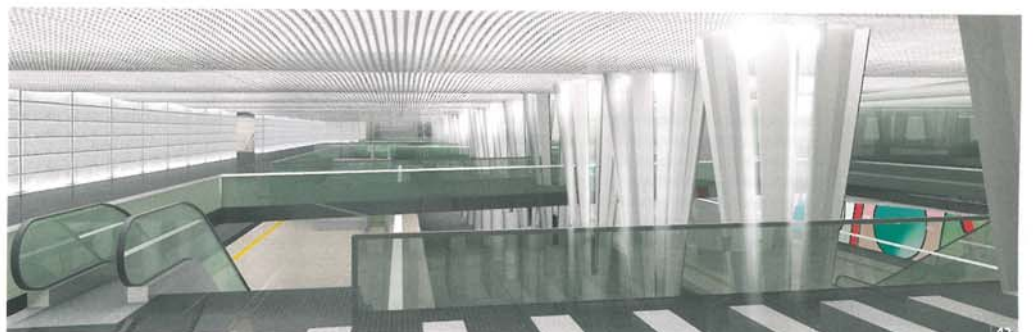


40



1:3000 | 41 |

- 40 | Wizualizacja stacji Stadion Narodowy
- 41 | Rzut antresoli
- 42 | Wizualizacja z widokiem z antresoli na poziom peronów
- 43 | Detal słupa
- 44 | Stacja Stadion Narodowy jest największą i najbardziej okazałą stacją z przeplatającymi się kładkami
- 45 | Peron oświetlony jest przez ażurowe słupy umożliwiające dostęp światła dziennego do podziemi



42



1:500 | 43 |

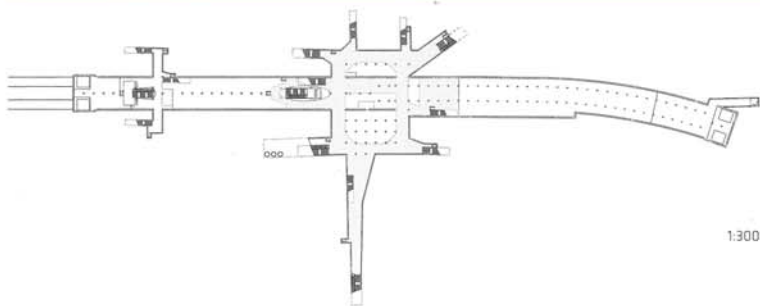


44



45

Stacja Dworzec Wileński

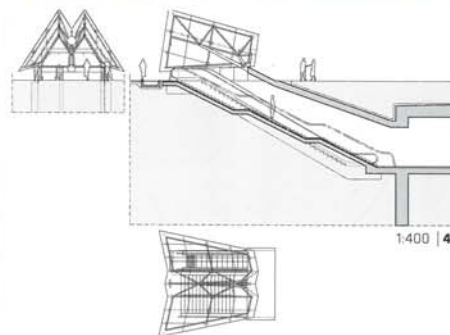


46 Wizualizacja stacji Dworzec Wileński
47 Rzut antresoli
48 Wizualizacja peronu
49 Wejście do stacji – widok, przekrój i rzut
50 Widok peronu
51 Ściany we wnętrzu pokryte są kamiennymi płytami

1:3000 | 47 |



48



1:400 | 49 |



50



51

Metro sobie, miasto sobie Krzysztof Domaradzki



Krzysztof Domaradzki, architekt, urbanista
fot. Marcin Czechowicz

Budowa metra budzi emocje. To chyba jedyna miejska inwestycja, której towarzyszy tak duże zainteresowanie społeczne. Nic dziwnego, gdyż metro projektowano w Warszawie już przed wojną, a propozycje kolejnych linii pojawiały się we wszystkich planach miasta po 1945 roku.

Druga linia miała być piękniejsza niż pierwsza. Ale metro to nie tylko wnętrza stacji, podziemne przejścia, perony czy pasażer handlowe. Jego architektura pojawia się również na powierzchni, w przestrzeni ulic i placów. O wnętrzach, ich rozwiązaniach, wystroju i użytych materiałach napisano już bardzo dużo, natomiast wciąż niewiele o tym, jak metro wpłynęło na przestrzeń publiczną Warszawy, choć przecież w tej przestrzeni toczy się życie miasta i przebywa najwięcej osób. Mój subiektywny przegląd stacji koncentruje się więc na relacji metra a przestrzeń publiczną stolicy.

Pierwszy przystanek to Rondo Daszyńskiego. Tu z poprzemysłowego pejzażu nie wylonił się jeszcze nowy porządek, czerwone zadaszenia wejść do metra znalazły się więc w nieorganizowanej przestrzeni. Rondo ONZ – skrzyżowanie alei Jana Pawła II i ulicy Świętokrzyskiej – to miejsce zdominowane przez komunikację. Przestrzeń dla pieszych jest wynikowa. Szczególny bałagan, który

widać w północno-zachodnim narożniku ronda, potęguje jeszcze chaotyczna lokalizacja elementów infrastruktury metra. Szary kolor zadaszeń dość dyskretnie wpisuje się w intensywnie zabudowane otoczenie.

Stacja Świętokrzyska – skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej – to z kolei miejsce przesiadek z pierwszej na drugą linię metra; jedno z najruchliwszych w centrum stolicy. Zielonożółte zadaszenia dość agresywnie ingerują w przestrzeń miejską, a ich estetyka wyraźnie kontrastuje z naziemną architekturą pierwszej linii. Na placu Powstańców Warszawy w wyjątkowo niefortunny sposób ustawiono wielką, granitową bryłę – techniczny element metra – przed płytą-pomnikiem upamiętniającym bohaterów zrywu z 1944 roku, odbierając temu miejscu należną powagę i przestrzeń.

Stacja Nowy Świat – miejsce, gdzie linia metra krzyżuje się z Traktem Królewskim. Elementy infrastruktury technicznej i zadaszeń kolidują z socrealistycznym założeniem budynku Ministerstwa Finansów, stanowiąc jednocześnie przeszkodę dla pieszych na wąskim chodniku prowadzącym do Nowego Świata.

Powisłe – ostatnia stacja lewobrzeżnej Warszawy – to rejon mostu Świętokrzyskiego i pomnika Syreny

NARZUCA SIĘ PYTANIE, CZY NIEWĄTPLIWI WYSIŁEK WŁOŻONY W OPRACOWANIE ESTETYKI CENTRALNEGO ODCINKA DRUGIEJ LINII ZOSTAŁ WŁAŚCIWIE UKIERUNKOWANY?

oraz wylotu ulicy Tamka w stronę bulwaru nadwiślańskiego. Tutaj kolizja infrastruktury metra z otaczającą przestrzenią jest wyjątkowo wyraźna. Uderza całkowity brak relacji między jej naziemnymi elementami a otwartym krajobrazem i układem miejskim. Chaotycznie rozmieszczone zakłócają istniejące powiązania widokowe ulicy Tamka, pomnika Syreny i Wisły, zasłaniają także widoki na bulwar i Stadion Narodowy. Wątpliwa funkcjonalnie wydaje się lokalizacja drugiego wyjścia tuż nad brzegiem rzeki. Zostało ono powiązane z pomnikiem „gustowną”, zieloną barierką przyczepioną do cokołu. Całości dopełniają „stylowe” latarniki oraz skrzynki energetyczne i hydranty.

Stacja Stadion Narodowy – tutaj łatwo dostrzec różnicę pomiędzy wysmakowaną architekturą starego przystanku kolejowego, który ostatnio przeszedł udaną rewitalizację, a nowymi urządzeniami metra, które nawet kolorystycznie nie starają się nawiązać do zastanego kontekstu. Po północnej stronie ulicy Sokolej pojawiły się obce w formie, dominujące białe elementy, które stawiają pod znakiem zapytania możliwość przekształcenia w przyszłości tego miejsca w atrakcyjną miejską przestrzeń.

Ostatnia stacja, Dworzec Wileński, to rejon ulicy

Targowej, o której wciąż mówi się, że ma się stać praktycznym deptakiem. Przestrzeń dla pieszych po obu jej stronach dzieli szeroka rzeka asfaltu, a wycięcie większości drzew sprawiło, że ulica stała się mniej przyjazna pieszym. Granitowe elementy infrastruktury metra i ciemnoniebieskie zadaszenia wejść zostały zlokalizowane bez troski o relację z architekturą ulicy, kolidując z osiowym założeniem przedwojennego budynku pracowników PKP.

Narzuca się pytanie, czy niewątpliwy wysiłek włożony w opracowanie estetyki drugiej linii został właściwie ukierunkowany? Czy potrzebne są tak agresywne formy wejść do metra w różnych kolorach i granitowe, monumentalne elementy techniczne? Myślę, że wysiłek ten warto było skierować na lepsze skoordynowanie ich lokalizacji. Druga linia warszawskiego metra sprawia wrażenie jakby była projektowana jako byt niezależny, a nie element miasta. Powstały rozwiązania, które cechuje widoczna arogancja w stosunku do zastanej przestrzeni. W innych stolicach Europy stacje są na ogół dyskretnie w nią wpisane i często powiązane z zabudową. W Warszawie projektuje się budynki, jezdnie, parkingi, wyjścia z metra, ale nie projektuje się miasta jako zorganizowanej przestrzeni.



Komunikacja czy autorska kreacja Andrzej Bulanda



Andrzej Bulanda, architekt
fot. archiwum prywatne

Dobrze że Warszawa doczekała się w końcu drugiej linii metra. To że w ogóle jest, to jej jedyna zaleta. Pełnię winy za ten stan rzeczy ponosi inwestor, który nie zapewnił udziału autora idei w tym ambitnym projekcie. Inwestor nie miał też, jak się wydaje, jednoznacznej wizji przestrzennej centralnego odcinka drugiej linii. Wybrał do realizacji pracę ambitną, pozbawiając następnie twórców realnego wpływu na jej ostateczny kształt. W ten sposób zniweczył trud i logikę prawdziwie autorskiej strategii. Zrealizowany projekt ma więc tak naprawdę autora jedynie formalnie. To się czuje. Wszyscy wiązaliśmy z tą inwestycją nadzieje na bardziej współczesne podejście do problemów urbanistycznych, funkcjonalnych i estetycznych. Po doświadczeniach z rozciągniętą w czasie budową pierwszej linii, druga powstająca w szybkim tempie, w innej rzeczywistości gospodarczej i politycznej, w innej epoce technologicznej, miała szansę być lepsza. Interesująca, wstępna koncepcja autorstwa Andrzeja Chołdzyńskiego i Wojciecha Fangora zapowiadała dzieło wyjątkowe, wnoszące dodatkową wartość do utylitarnych funkcji komunikacyjnych. Miał to być eksperyment oparty na idei pełnej integracji architektury i sztuk wizualnych znanej z czasów budowy dworca Śródmieście, a lansowanej ówczesnie przez projektantów wywodzących się z kręgów warszawskiej ASP i jej Zakładów Artystyczno-Badawczych (Sołtan, Fangor, Ihnatowicz, Hansen, Tomaszewski). Jeszcze raz okazało się, że dla

pełni sukcesu takiego przedsięwzięcia udział autora we wszystkich fazach projektu i realizacji jest niezbędny. Inwestycję przeprowadzono w systemie Zaprojektuj i zbuduj. Pierwotna, otwarta wizja zmieniła się w swą karykaturę, obnażając brak wyobraźni decydentów i słabość władz miasta, które na takie nieprofesjonalne działania pozwoliły, zapewne w imię urzędniczego spokoju i strachu przed odpowiedzialnością. Największym rozczarowaniem jest sposób rozmieszczenia wejść do części podziemnej. Poza jednym przypadkiem, wymuszonym przez prywatnego inwestora (firmę BBI Development, która w miejscu domu handlowego Sezam wznosi nowy biurowiec), nie wykorzystano parterów budynków jako naturalnej drogi wejścia do metra. Nagromadzenie ekspresyjnych form o „chemicznej” kolorystyce w zestawieniu z całkowicie przypadkowymi elementami technicznymi stwarza przynębiające wrażenie. Pomysł ujednolicenia wejść i rozróżnienia ich kolorami jest czytelny, co nie oznacza, że właściwy. W większości przypadków obiekty te wprowadzają dodatkowy chaos w i tak pozbawioną rygoru przestrzeń Warszawy. Wyjątek stanowi stacja Stadion, z racji na mniej formalne otoczenie. Agresywna kolorystyka zadaszeń jest niestety porażająco nieudolna i dziwić się należy, dlaczego została zaaprobowana przez rzekomo funkcjonującą Komisję Ładu Przestrzennego czy Wydział Estetyki. Wejście pod tego typu kolorowy baldachim w słoneczne dni nie

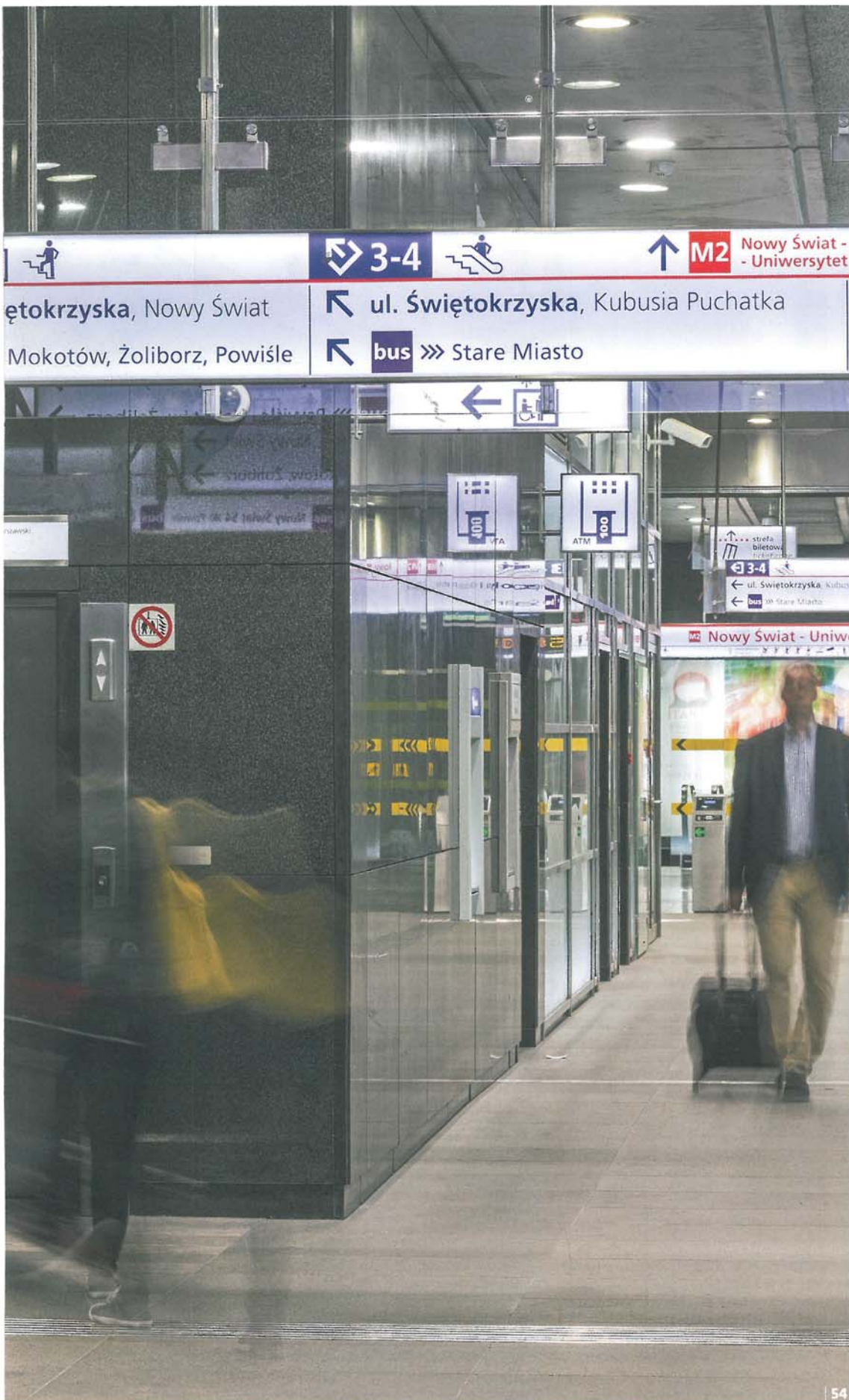
stanowi przyjemnego doznania. Projektanci, stając przed wyborem strategii identyfikacji wizualnej poszczególnych przystanków, zdecydowali się na unifikację detalu i rozróżnienie kolorystyki. Siedem stacji – siedem kolorów. W tych samym odcieniach utrzymane są perony. Tu według wstępnej koncepcji miano obcować ze sztuką. Uznane w świecie nazwisko twórcy gwarantowało wysoki poziom – w końcu nie w każdym mieście światowej sławy artysta działa w takiej skali. Fryzy peronowe Fangora to z jednej strony świetne malarstwo, każdy z elementów może stanowić cenny eksponat kolekcjonerski, z drugiej przepiękna, lecz niefunkcjonalna grafika. *Form follows fiction* – wnętrza podziemne żądają się innymi prawami niż te wyeksponowane na światło dzienne. Są scenografią kreującą własny świat, rodzajem mistyfikacji. Ludziom oczekującym na pociąg chciano dać z jednej strony ładunek energii w postaci jaskrawych kolorów, z drugiej szybki kontakt ze sztuką współczesną prezentowaną na wielkogabarytowych, multimedialnych ekranach. Ten aspekt edukacyjny mógłby być elementem wyróżniającym drugą linię. W zrealizowanej, okrojonej wersji nie jest to już atrakcja. Niestety, po wszystkich uproszczeniach widać jedynie chęć epatowania nadmiarem pomysłów. Konwencja *vintage* w tej skali, mimo pozorów pewnej swobody



w zestawianiu różnych estetyk, wymaga wrażliwości twórcy i precyzyjnej koordynacji. Temu zadaniu bez autorów koncepcji nie sproszano. Wnętrza nasycone są natomiast wieloma autorskimi detalami znanymi z zaprojektowanych przez Andrzeja Chołdzyńskiego stacji pierwszej linii: pochyty, wątki posadzki, mała architektura. Tam użyte w materiałowej ascezie były miarą warsztatu, tu często są niezrozumiałym gestem potęgującym intencjonalny przepych. Czy realizacja tej teore-

tycznie słusznej i logicznej idei mogła się udać? Moim zdaniem niestety nie. Na poszczególnych stacjach nie udało się w pełni skoordynować kolorystyki różnych materiałów. Zabawa z kolorem jest zawsze ryzykowna i tak długo akceptowalna jak długo nie prowadzi do niezamierzonego dysonansu. Z tej perspektywy stacje z ostatniej fazy realizacji pierwszej linii, szczególnie Plac Wilsona, operujące barwnymi akcentami w sposób umiarkowany, są klasą samą w sobie.

52) Stacja Centrum Nauki Kopernik, do której wejście i windy zlokalizowano przy pomniku Syreny, w tle Most Świętokrzyski
53) Wejście do stacji Centrum Nauki Kopernik



54 | Identyfikacja wizualna na stacji Świętokrzyska. Nadmiar oznaczeń powoduje, że staje się ona nieczytelna
 ZDJĘCIA: MARCIN CZECHOWICZ (4-10, 15, 16, 21, 22, 38, 39, 52-54), DANIEL RUMIANCEW (27, 28, 33, 44, 45, 50, 51)

Metro in Warsaw, Line 2

The second metro line, leading along the east-west axis, is to have 27 stations. It was decided to begin its construction in the central part, and then extend it at both ends. In 2007, the city organized a competition for the first, central section of the line with 7 stations; the winners of the competition invited a renowned artist Wojciech Fangor to design wall compositions in the new stations. However, the designers and the artist had little say in the ensuing detailed design and construction processes. The line was opened in March 2015. Though very welcome as a new means of mass transportation in the notoriously jammed city, it immediately provoked a wave of criticism. The main charges concern the fact that the external elements of the line—entrances and technical elements—have aggressive color schemes and shapes, totally alien in their surroundings, and are not integrated with the city tissue, while the interior design of the stations is pretentious and glaring. Architects and urbanists indicate faulty functional solutions, the fact that elements on the surface disrupt views and are an obstacle for passers-by and drivers, and not integrated aesthetically with rather subdued entrances to the first line stations. This is particularly jarring in the area where the two lines intersect. There is a general consensus that in Warsaw much is being built, but the city is not treated as an organized spatial entity. ❌

ZAWÓD

Andrzej M. Chołdzyński, architekt, od 1994 prowadzi w Warszawie pracownię AMC Andrzej M. Chołdzyński (od 1992 we Francji). Najważniejsze realizacje: Centrum Giełdowe w Warszawie (2000, ze St. Fiszerelem), domy w Elancourt (1996) i w Lublinie (1998), w Warszawie (1998), w Warszawie: stacje metra: Plac Wilsona (2005), Wawrzyszew i Młociny (2008), II linia metra (2015), biurowce Lipowy Office Park (2008), Kronas Ambassador (2014), Centrum Innowacji i Zaawansowanych Technologii PL (2014)

ANDRZEJ CHOŁDZYŃSKI

ARCHITEKT

JAKO ZWOLENNIKA
FILOZOFII
NEOPLATOŃSKIEJ
INTERESUJE MNIE
ARCHITEKTURA
I SZTUKA DAŻĄCA
DO ABSOLUTU

Inwestor zamierza skrupulatnie odtworzyć wygląd budynku z lat 50.: podcienie, układ okien, relief stolarki, kondygnację dachową. Ówczesny właściciel na mój wniosek poddał się bodaj 8 lat temu rygorowi procedury konserwatorskiej. Jako że drugi z autorów Jerzy Romański zmarł bezpotomnie, konserwator zabytków na własną rękę odszukał w USA syna prof. Ihnatowicza, Grzegorza, który udostępnił mi wszystkie dane i informacje. Na skutek tej kwerendy, budynek został wpisany do rejestru zabytków.

Wpisano samą konstrukcję części przeszklonej. Część biurową i delikatasy już zburzono. Uważa Pan, że rozczłonkowana bryła była źle skomponowana? Czuje się Pan odpowiedzialny, że jeden z najwybitniejszych w Warszawie obiektów z okresu powojennego w swej pierwotnej postaci zniknie z miasta?

Przeciwnie. Od ponad 8 lat zabiegam o to, by ten budynek zachowano. I, w przeciwieństwie do autorów niektórych interwencyjnych tekstów prasowych, pisanych w obronie Supersamu lub pawilonu Chemii, mam nadzieję być skuteczny. Wydaje się, że konserwatorzy dekadę temu nie nadążali za tempem zmian. Panowała opinia, że powojenne budynki można burzyć, bo są za młode na zabytki. Od dekady pracuję nad tym, by zmienić taki stan świadomości. Rozmawiałem z Grzegorzem Ihnatowiczem. Jego ojciec uważał część biurową za piętę achillesową budynku, narzekał, że musi zmieścić w nim tyle funkcji. Decyzję, co zachować, podjął więc spadkobierca praw autorskich. Przyjąłem intencję autora, wydawało mi się to najbardziej stosowne. Zwłaszcza, że pamiętałem o nagonce, jaką urządzono na prof. Ihnatowicza w okresie urzędowego socrealizmu, kiedy nikt nie troszczył się zanađto o prawdziwe intencje autorów.

Zaprojektowane przez Pana daszki II linii metra są krytykowane za ostrą, agresywną, rzucającą się w oczy formę.

Daszki miały być łatwym do odczytania komunikatem. Fakt, że budzą emocje, jest dla mnie cenny. Poddajmy się w ich ocenie rygorowi czasu i poczekajmy, jak chcą historycy sztuki z 50 lat. To praca wykonana wspólnie z Wojciechem Fangorem, nie cenzurowaliśmy się wzajemnie. Mam do niego zaufanie jako do artysty. Daszki to stada motyli, artefaktów w miejskiej przestrzeni.

Jakie są Pana architektoniczne marzenia?

Nie marzę o zaprojektowaniu żadnego budynku o konkretnej funkcji. Ostatnio jestem pod dużym wpływem obszaru Morza Śródziemnego, genety europejskiej cywilizacji – tamtego światła, tekstury, kolorów świata roślinnego, morza. Fascynują mnie fowiści, Malewicz, Calder, Klee. W swojej pracy starali się oni dojść do źródeł pozornie nieosiągalnych. Żyję trochę w latach 50. zanim dokonał się rozdział między malarstwem i rzeźbą a architekturą. I chciałbym w swoich projektach zbliżyć się do mistrzostwa tamtych ludzi. Czy to będzie opera, czy sklepik i piwnica z winem. To moje marzenie.

ROZMAWIAŁA MAJA MOZGA-GÓRECKA



FOT. KALBAR

Pana budynki takie jak Giełda czy domy w Elancourt z lat 90. noszą znamiona postmodernizmu.

Identyfikuje się Pan z tym stylem?

Postmodernizm jest szerokim pojęciem i stwierdzenie *ex cathedra*, że coś do niego należy lub nie, jest niestosownym uproszczeniem. Jeżeli chodzi o architekturę, która odwołuje się do symbolu i archetypu, to jak najbardziej. W historii tego nurtu jest jednak wiele innych wymiarów, które mnie nie interesują. Venturi i Scott-Brown każą się np. uczyć od Las Vegas, podczas gdy to miasto jest antytezą przestrzeni do bycia i mieszkania. To dziwoląg, sztuczny wytwór, dekoracja. Idea hedonizmu na pustyni nawet mi się podoba, ale w tym wypadku dała oplakane rezultaty. Ubolewam, że w Polsce praktycznie nie istnieje dziś uprawiana zawodowo teoria architektury. Jednym tchem do postmodernizmu lub modernizmu zalicza się dziś wszystko i nic. Złożone, wielowarstwowe pojęcia zamieniają się w medialne klisze. Modernistyczny pawilon Miesa w Barcelonie jest również narracyjny, symboliczny, mistyczny. Odwołuje się do wartości wyższych, dokonuje pewnej syntezy. Jako zwolennika filozofii neoplatonickiej interesuje mnie architektura i sztuka dążąca do Absolutu.

Realizuje Pan obecnie rozbudowę dawnego Domu Partii w Warszawie. Jak w tym przypadku wygląda dialog z przeszłością, czy jest Pan kontekstualistą?

Kontekst jest dla mnie przeważnie, w zależności od rodzaju projektu, bardzo ważny. W tym wypadku był to dialog z „Tygrysami” i ich budynkiem; ponadczasowym, bardzo modernistycznym, niczym ze szkoły chicagowskiej. PZPR chciała, by po wyburzeniu narożnych kamienic przy ul. Książęcej, Dom Partii jako monumentalny gmach zamykał oś Al. Ujazdowskich. Tak się nie stało. Nasz budynek stanie przy ślepej ścianie tych kamienic od strony Nowego Świata i symbolicznie zamknie tamten rozdział w historii.

Zajmuje się Pan także przebudową i rozbudową dawnego CeDeTu, proj. Zbigniewa Ihnatowicza – kwintesencji polskiego modernizmu, symbolu oporu wobec stalinizacji w kulturze. Co zostanie z części przeszklonej?

