

483

Pismo dotyczące aktu planowania przestrzennego

1. ORGAN, DO KTÓREGO JEST SKŁADANE PISMO

Nazwa: **PREZYDENT WROCŁAWIA – WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO URZĘDU MIEJSKIEGO WROCŁAWIA, UL. ŚWIDNICKA 53, 50-030 WROCŁAW**

2. RODZAJ PISMA¹⁾

- ☐ 2.1. wniosek do projektu aktu ☒ 2.2. uwaga do konsultowanego projektu aktu²⁾
☐ 2.3. wniosek o zmianę aktu³⁾ ☐ 2.4. wniosek o sporządzenie aktu³⁾

3. RODZAJ AKTU PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO¹⁾

- ☒ 3.1. plan ogólny gminy
☐ 3.2. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w tym zintegrowany plan inwestycyjny lub miejscowy plan rewitalizacji
☐ 3.3. uchwała ustalająca zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabaryty, standardy jakościowe oraz rodzaje materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane
☐ 3.4. audyt krajobrazowy
☐ 3.5. plan zagospodarowania przestrzennego województwa

4. DANE SKŁADAJĄCEGO PISMO⁴⁾

Imię i nazwisko lub nazwa: **WEST STATION SP. Z O.O.**

Kraj: **POLSKA**, Województwo: **DOLNOŚLĄSKIE**, Powiat: **WROCŁAW**, Gmina: **WROCŁAW**,

Ulica: **ŚW. ANTONIEGO**, Nr domu: **2/4**, Nr lokalu: **---**, Miejscowość: **WROCŁAW**, Kod pocztowy: **50-073**

E-mail (w przypadku gdy składający pismo posiada adres e-mail): **---**

Nr tel. (nieobowiązkowo): **---**

Adres skrytki ePUAP lub adres do doręczeń elektronicznych⁵⁾: **AE:PL-89824-10397-SUDAJ-36**

4.1. Czy składający pismo jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości objętej wnioskiem lub uwagą?

☒ tak ☐ nie

5. ADRES DO KORESPONDENCJI SKŁADAJĄCEGO PISMO⁴⁾

(Nieobowiązkowo)

Kraj: **POLSKA**, Województwo: **DOLNOŚLĄSKIE**,

Powiat: **WROCŁAW**, Gmina: **WROCŁAW**,

Ulica: **ŚW. ANTONIEGO**, Nr domu: **2/4**, Nr lokalu: **---**,

Miejscowość: **WROCŁAW**, Kod pocztowy: **50-073**



6. DANE PEŁNOMOCNIKA⁴⁾

7. TREŚĆ PISMA

7.1. Treść⁶⁾

Wnoszę:

o zmianę ustaleń projektu planu ogólnego dla strefy planistycznej 2431SW w zakresie parametrów zabudowy poprzez zmianę wskaźników:

1. **maksymalnej nadziemnej intensywności zabudowy** z wartości 1,0 na 7,5
2. **maksymalnego udziału powierzchni zabudowy** z wartości 50% na 70%

Uzasadnienie:

1. Uniemożliwienie realizacji inwestycji przy procedurze zintegrowanego planu inwestycyjnego (ZPI) stanowiącej korzyść dla interesu publicznego.

Celem planowanej inwestycji jest realizacja zespołu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami w parterach oraz garażami podziemnymi, **przy jednoczesnym zabezpieczeniu interesu publicznego poprzez:**

- remont i przekazanie Gminie Wrocław reliktu dawnego dworca Dolnośląsko-Marchijskiego,
- nadanie mu funkcji społecznych i ogólnodostępnych,
- ukształtowanie ogólnodostępnej przestrzeni publicznej.

Zintegrowany plan inwestycyjny stanowi instrument realizacji polityki przestrzennej gminy, umożliwiającą **powiązanie inwestycji prywatnej z realizacją celów publicznych.**

Przyjęte w projekcie planu ogólnego parametry zabudowy, w szczególności maksymalna nadziemna intensywność zabudowy na poziomie 1,0 oraz maksymalny udział powierzchni zabudowy na poziomie 50%, **uniemożliwiają realizację inwestycji w formule ZPI, a tym samym prowadzą do zablokowania realizacji wskazanych powyżej celów publicznych.**

Nieuwzględnienie wskazanych parametrów prowadzi do sytuacji, w której instrument przewidziany przez ustawodawcę, jakim jest zintegrowany plan inwestycyjny, staje się w praktyce niewykonalny dla tego obszaru.

Dla przedmiotowego terenu Inwestor złożył w dniu 13 stycznia 2026 r. wniosek o sporządzenie zintegrowanego planu inwestycyjnego (ZPI), który został następnie uzupełniony m.in. o uzyskane przez Inwestora stanowiska Stron trzecich:

- **pozytywną opinię dla planowanej inwestycji** w formie Uchwały z dnia 27.01.2026 r. przez Radę Osiedla Szczepin,
- stanowisko Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dn. 24.02.2026 r., w którym sposób kształtowania nowoprojektowanej zabudowy w otoczeniu dawnego Dworca Marchijskiego oceniono **jako odpowiedni oraz niemający negatywnego wpływu na zachowane walory zabytkowe chronionego obszaru**, a sposób i zakres ekspozycji budynku dworca we wnętrzu urbanistycznym placu Orłąt Lwowskich **oceniono jako dopuszczalny.**

2. Nieproporcjonalne ograniczenie możliwości zagospodarowania nieruchomości.

Przyjęte parametry zabudowy:

- maksymalna nadziemna intensywność zabudowy: 1,0,
- maksymalny udział powierzchni zabudowy: 50%,

stanowią **istotne i nieproporcjonalne ograniczenie możliwości zagospodarowania nieruchomości**, nieznajdujące uzasadnienia w rzeczywistych uwarunkowaniach przestrzennych.

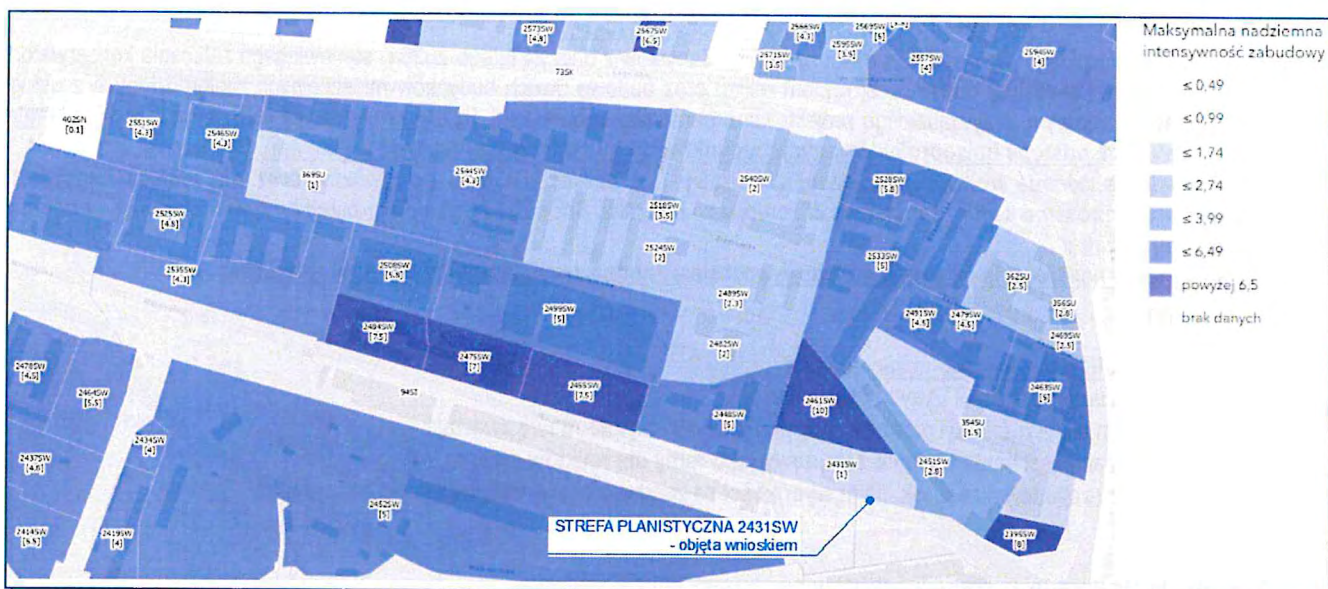
3. Rażąca niespójność z zagospodarowaniem terenów sąsiednich.

W bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej nieruchomości oraz w tej samej pierzei ul. Marchijskiej (trasa TAT) funkcjonując w analogicznych uwarunkowaniach przestrzennych i komunikacyjnych działki w sąsiedztwie uzyskały o wiele wyższe wskaźniki zabudowy a niżeli działka Inwestora. Na tym tle przyjęcie dla przedmiotowego terenu parametrów (intensywność: 1, pow. zabudowy: 50%) **należy uznać za rażąco zaniżone i niespójne z otoczeniem.** Tak znacząca dysproporcja:

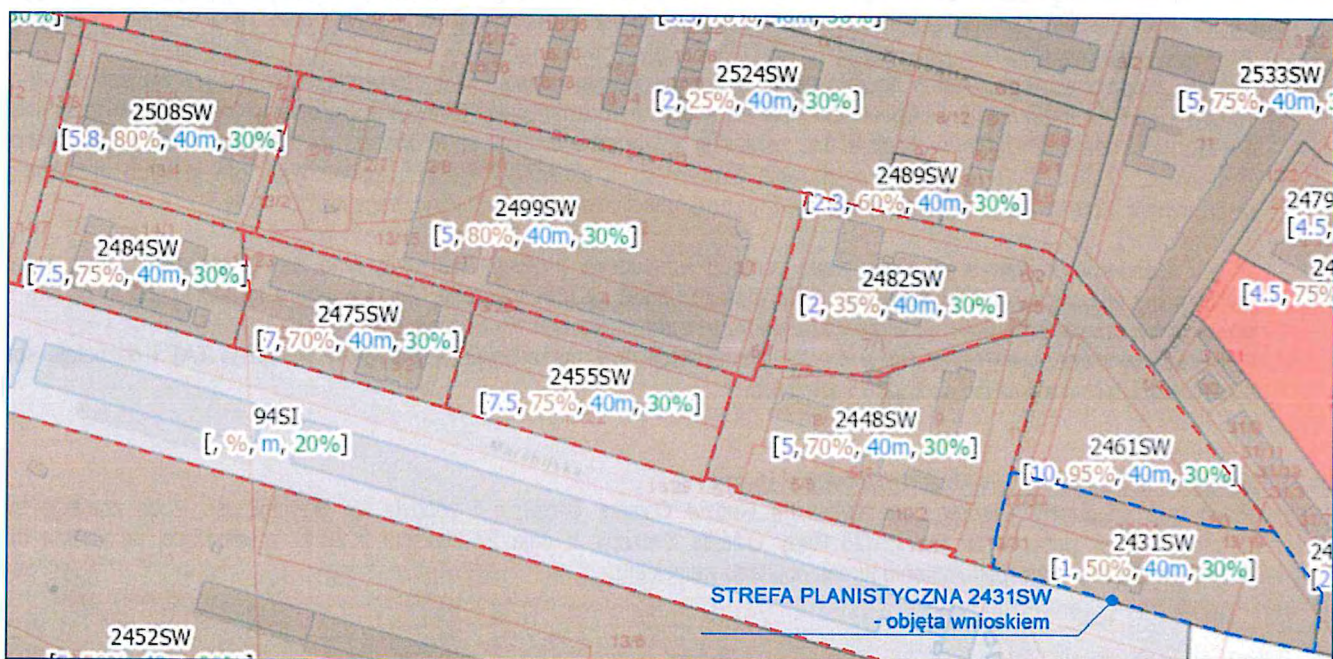
- narusza zasadę kontynuacji zabudowy i ładu przestrzennego,
- prowadzi do dezintegracji struktury urbanistycznej,
- może być postrzegana jako **nieuzasadnione różnicowanie sytuacji właścicieli nieruchomości.**

W bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej nieruchomości przyjęto następujące parametry zabudowy:

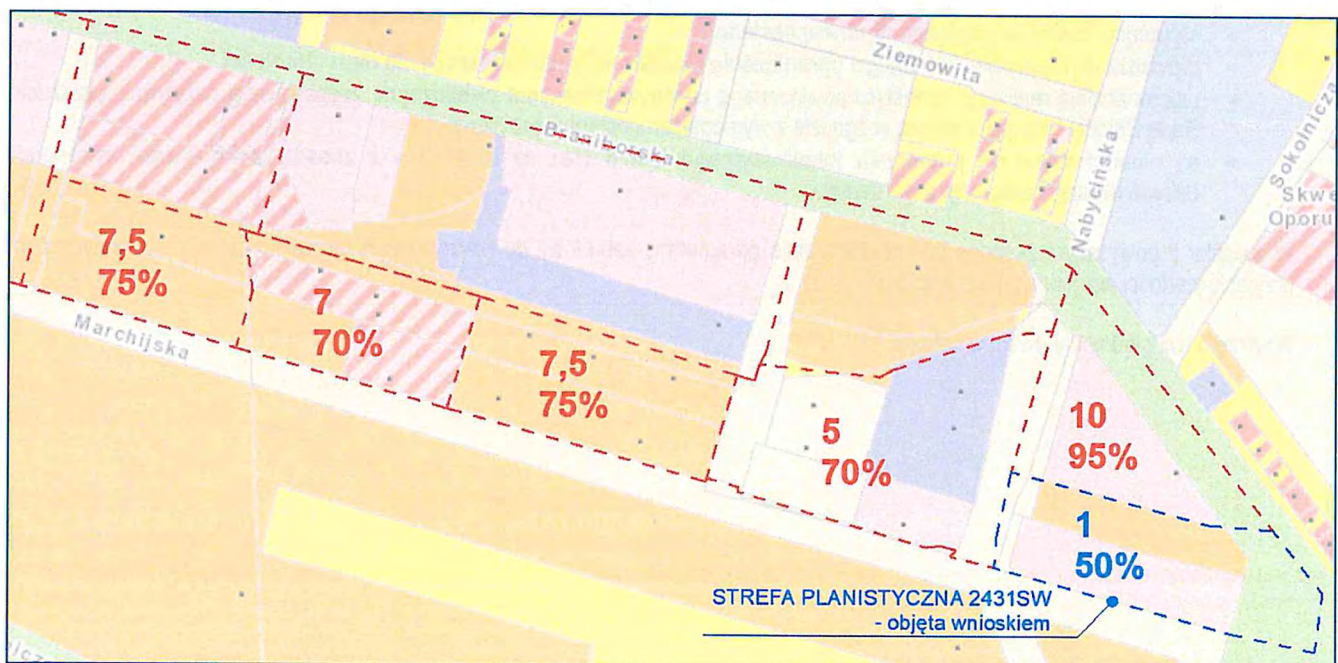
- teren inwestora **Develia** (obszar 2461SW, ten sam kwartał zabudowy) – planowana inwestycja prywatnego akademika (ponad 620 pokoi):
 - o intensywność zabudowy: ok. 10,
 - o udział powierzchni zabudowy: ok. 95%,
- teren inwestorów **Profit Development / Domar** – inwestycja „Braniborska 10” (obszar 2455SW):
 - o intensywność: ok. 7,5,
 - o udział powierzchni zabudowy: ok. 75%,
- teren inwestora **Profit Development** – inwestycja „Osiedle Braniborska 10e–10h” (obszar 2475SW):
 - o intensywność: ok. 7,0,
 - o udział powierzchni zabudowy: ok. 70%.



źródło: https://geoportal.wroclaw.pl/www/pog_ks_app



źródło: https://geoportal.wroclaw.pl/www/pog_ks_app



źródło: https://geoportal.wroclaw.pl/www/pog_ks_app

4. Zgodność planowanej inwestycji z wymaganiami ochrony zabytków.

Z pisma Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 24 lutego 2026 r. stanowiącego zalecenia konserwatorskie do projektowanej inwestycji obejmującej remont reliktu oraz budowę dwóch budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami i garażem podziemnym, przywołującego projektowane parametry zabudowy tj. **liczba kondygnacji nadziemnych: 10, wysokość zabudowy 30m, odstępy nowoprojektowanych budynków od budynku historycznego – jako 4m i 5m**; wynika, że:

„sposób kształtowania nowoprojektowanej zabudowy (...) ocenia się jako odpowiedni oraz nie mający negatywnego wpływu na zachowane walory zabytkowe chronionego obszaru. Sposób i zakres ekspozycji budynku dworca (...) ocenia się jako dopuszczalny”.

Oznacza to, że postulowane parametry zabudowy pozostają **zgodne z wymaganiami ochrony zabytków**.

5. Zgodność z analizą historyczno-urbanistyczną.

Z opracowania autorstwa Rafał Eysymontt wynika, że:

- obszar ten historycznie był przeznaczony pod **intensywną zabudowę zwartą**,
- dopuszczalne jest **kształtowanie zabudowy jako ramy dla reliktyw dworca**,
- parametry zabudowy rzędu **ok. 30 m wysokości** są zgodne z charakterem miejsca i otoczeniem.

6. Lokalizacja planowanej inwestycji – dostępność transportu zbiorowego.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy Autobusowo-Tramwajowej (TAT) stanowiącej jeden z kluczowych obszarów komunikacyjnych miasta - bezpośrednio przy przystanku Dworzec Świebodzki (0m), oraz nieopodal węzłów przesiadkowych przy Placu Orłąt Lwowskich (350m) i Placu Jana Pawła II (550m).

Zgodnie z opracowaniem „Dostęp do infrastruktury komunikacyjnej miasta” (Departament Infrastruktury i Transportu, stan na kwiecień 2024 r.), teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze oznaczonym jako **I poziom dostępności – najwyższy poziom dostępności komunikacyjnej** w mieście. Jak wskazano w tym opracowaniu, są to obszary o najlepszym dostępie do transportu zbiorowego, zapewniające doskonałe powiązania z pozostałymi częściami miasta i aglomeracją, **dla których zasadne jest promowanie intensywnego wykorzystania oraz rozwoju funkcji miejskich w oparciu o transport zbiorowy.**

W tym kontekście przyjęte w projekcie planu parametry zabudowy (maksymalna nadziemna intensywność zabudowy 1,0 oraz maksymalny udział powierzchni zabudowy 50%) **należy uznać za nieadekwatne do potencjału lokalizacyjnego terenu oraz sprzeczne z zasadą efektywnego wykorzystania infrastruktury transportu zbiorowego.**

Projektowana inwestycja wpisuje się w proces intensyfikacji oraz porządkowania zabudowy w rejonie TAT i pozostaje spójna z kierunkami zagospodarowania terenów sąsiednich.

7. Społeczna akceptacja dla realizacji planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja została zaprezentowana Radzie Osiedla Szczepin i zdobyła jej przychylność – co znajduje swoje potwierdzenie w Uchwale Nr LIV/301/26 Rady Osiedla Szczepin z dnia 27 stycznia 2026 r., zawierającej pozytywną opinię dotyczącą projektu zagospodarowania terenu objętego wnioskiem.

KONKLUZJA:

Przyjęte w projekcie planu ogólne parametry zabudowy dla strefy 2431SW:

- **są rażąco zaniżone względem terenów sąsiednich,**
- **prowadzą do nieproporcjonalnego ograniczenia możliwości zagospodarowania nieruchomości,**
- **uniemożliwiają realizację inwestycji powiązanej z istotnym interesem publicznym, zaopiniowaną pozytywnie przez lokalną Radę Osiedla oraz pozostającą w zgodzie z wymaganiami ochrony zabytków.**
- **są nieadekwatne do potencjału lokalizacyjnego terenu oraz są sprzeczne z zasadą efektywnego wykorzystania infrastruktury transportu zbiorowego.**

W związku z powyższym zasadne jest dostosowanie parametrów zabudowy do rzeczywistych uwarunkowań przestrzennych poprzez przyjęcie wartości wskazanych we wniosku.

Wnoszę o uwzględnienie uwagi w całości.

7.2. (Nieobowiązkowo). W przypadku wypełnienia, należy uzupełnić każdą z kolumn tabeli.

Szczegółowe informacje dotyczące treści pisma w odniesieniu do działek ewidencyjnych:

Lp.	7.2.1. Nazwa aktu planowania przestrzennego	7.2.2. Identyfikator działki lub działek ewidencyjnych	7.2.3. Czy teren objęty pismem obejmuje całość działki lub działek ewidencyjnych ⁷⁾	7.2.4. Treść ⁶⁾
1	PLAN OGÓLNY MIASTA WROCŁAWIA	026401_1.000 1.AR_9.13/32	☒ tak ☐ nie	ZGODNIE Z TREŚCIĄ W PUNKCIE 7.1: 1. maksymalna nadziemna intensywność zabudowy zwiększenie na 7,5 2. maksymalny udział powierzchni zabudowy zwiększenie na 70%

7.3. (Nieobowiązkowo). W przypadku wypełnienia, należy uzupełnić każdą z kolumn tabeli.

Szczegółowe informacje dotyczące działek ewidencyjnych oraz niektórych parametrów – w przypadku zaznaczenia w pkt 2: wniosku do projektu aktu (pkt 2.1), uwagi do konsultowanego projektu aktu (pkt 2.2) lub wniosku o zmianę aktu (pkt 2.3) oraz w pkt 3: planu ogólnego gminy (pkt 3.1) lub miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym zintegrowanego planu inwestycyjnego lub miejscowego planu rewitalizacji (pkt 3.2):

Lp.	7.3.1. Nazwa planu ogólnego gminy lub miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	7.3.2. Identyfikator działki lub działek ewidencyjnych	7.3.3. Czy teren objęty pismem obejmuje całość działki lub działek ewidencyjnych ⁷⁾	7.3.4. Nazwa lub nazwy klasy przeznaczenia terenu (albo symbol lub symbole klasy przeznaczenia terenu) ⁸⁾	7.3.5. Maksymalny udział powierzchni zabudowy [%]	7.3.6. Maksymalna wysokość zabudowy [m]	7.3.7. Minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej [%]
1	PLAN OGÓLNY MIASTA WROCŁAWIA	026401_1.000 1.AR_9.13/32	☒ tak ☐ nie	„SW” – strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną	70%	30m	30%

8. OŚWIADCZENIE W SPRAWIE KORESPONDENCJI ELEKTRONICZNEJ

☒ Wyrażam zgodę ☐ Nie wyrażam zgody

na doręczanie korespondencji w niniejszej sprawie za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344).

9. ZAŁĄCZNIKI

- ☒ Pełnomocnictwo do reprezentowania składającego pismo lub pełnomocnictwo do doręczeń (zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111)) – jeżeli składający pismo działa przez pełnomocnika.
 - ☒ Potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej od pełnomocnictwa – jeżeli obowiązek uiszczenia takiej opłaty wynika z ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.
 - ☐ (Nieobowiązkowo). Określenie granic terenu w formie graficznej w przypadku wskazania terenu objętego pismem jako części działki ewidencyjnej lub działek ewidencyjnych.
 - ☒ (Nieobowiązkowo). Inne załączniki – w przypadku zaznaczenia pola należy podać nazwy załączników.⁹⁾
1. Pismo dotyczące aktu planowania przestrzennego – wniosek z dnia 23.07.2024 r. (wniosek do projektu planu ogólnego gminy).
 2. Pismo dotyczące aktu planowania przestrzennego – wniosek z dnia 13.01.2026 r. (wniosek do projektu planu ogólnego gminy).
 3. Pismo dotyczące aktu planowania przestrzennego – wniosek z dnia 13.01.2026 r. (wniosek o ZPI).
 4. Opracowanie „Studium historyczno-urbanistyczne reliktyw dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego przy placu Orłąt Lwowskich 20 f” autor: prof. Rafał Eysymontt.
 5. Opracowanie „Możliwości rewitalizacji i ekspozycji reliktyw dawnego Dworca Marchijskiego we Wrocławiu” autor: dr Łukasz Krzywka.
 6. Uchwała Nr LIV/301/26 Rady Osiedla Szczepin z dnia 27 stycznia 2026 r., zawierająca pozytywną opinię dotyczącą projektu zagospodarowania terenu objętego wnioskiem.
 7. Pismo Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 24 lutego 2026 r. (znak: WZN.5183.558.2026 /1044-2026) stanowiące odpowiedź na wniosek o wydanie zaleceń konserwatorskich.
 8. Koncepcja architektoniczna.

10. PODPIS SKŁADAJĄCEGO PISMO (PEŁNOMOCNIKA) I DATA PODPISU

Podpis powinien być czytelny. Podpis i datę podp

kładania pisma w postaci papierowej.

Podpis:

..... Data: WROCŁAW, 7.05.2026

- ¹⁾ Można zaznaczyć więcej niż jedno pole. W ramach jednego pisma można wybrać tylko te akty, w przypadku których pismo będzie wysyłane do tego samego organu wskazanego w pkt 1. W przypadku gdy treść wniosku lub uwagi związana jest z dokumentem powiązany z aktem planowania przestrzennego (np. sporządzanej w toku procedowania aktu, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, prognozy oddziaływania na środowisko), należy w pkt 3 wybrać rodzaj aktu planowania przestrzennego, którego ten dokument dotyczy, po czym wprowadzić treść wniosku lub uwagi w pkt 7.1 lub 7.2.
- ²⁾ Nie dotyczy planu zagospodarowania przestrzennego województwa.
- ³⁾ Nie dotyczy planu zagospodarowania przestrzennego województwa i audytu krajobrazowego.
- ⁴⁾ W pkt 4 należy podać adres zamieszkania albo siedziby składającego pismo. W przypadku wypełnienia pkt 5 podaje się adres do korespondencji składającego pismo, jeżeli jest inny niż adres podany w pkt 4. W przypadku wypełnienia pkt 6 podaje się adres zamieszkania albo siedziby pełnomocnika. W przypadku większej liczby składających pismo lub pełnomocników dane kolejnych składających pismo lub pełnomocników dodaje się w formularzu albo zamieszcza na osobnych stronach i dołącza do formularza.
- ⁵⁾ Adres skrytki ePUAP lub adres do doręczeń elektronicznych wskazuje się w przypadku wyrażenia zgody na doręczanie korespondencji za pomocą środków komunikacji elektronicznej, z zastrzeżeniem przypadków, w których organ, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 285, z późn. zm.), ma obowiązek doręczenia korespondencji na adres do doręczeń elektronicznych.
- ⁶⁾ Maksymalna liczba znaków w pkt 7.1 wynosi 1000, natomiast w przypadku pkt 7.2.4 wartość ta odnosi się do pojedynczego wiersza. W przypadku potrzeby dodatkowego uzasadnienia, które wykracza poza wskazany limit znaków, uzasadnienie zamieszcza się na osobnych stronach i dołącza do formularza. W przypadku większej liczby wierszy w pkt 7.2.4 kolejne wiersze dodaje się w formularzu albo zamieszcza na osobnych stronach i dołącza do formularza.
- ⁷⁾ W przypadku zaznaczenia pola „nie” (wskazania terenu objętego pismem jako części działki ewidencyjnej lub działek ewidencyjnych) można dodać załącznik z określeniem granic terenu w formie graficznej.
- ⁸⁾ Podaje się nazwę lub symbol klasy przeznaczenia terenu zgodnie ze standardami określonymi w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977, z późn. zm.).
- ⁹⁾ W przypadku dołączenia do pisma załączników zawierających dane osobowe, inne niż wymienione w pkt 4, 5 i 6, załączniki te należy zanonimizować, tj. ukryć dane osobowe.

INFORMACJE DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Niniejszą informację otrzymuje Pani/Pan w związku z obowiązkami określonymi w art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 4 maja 2016 r. L 119/1).

Administrator danych osobowych (ADO)

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Prezydent Wrocławia, z którym można się skontaktować w następujący sposób:

- listownie na adres: Prezydent Wrocławia, Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław;
- za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: wpl@um.wroc.pl, e-Doręczeń: AE:PL-95179-82549-VVTFT-27;
- telefonicznie: +48 71 777 73 25, +48 71 777 86 60.

Cele przetwarzania danych

Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane w celu realizacji sprawy związanej ze złożonym przez Panią/Pana wnioskiem.

Podstawy prawne przetwarzania

Będziemy przetwarzać Pani/Pana dane osobowe na podstawie:

- art. 6 ust. 1 lit. c) RODO,
- ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego.

Obligatoryjność/fakultatywność podania danych osobowych

Podanie przez Panią/Pana danych osobowych jest wymogiem ustawowym wynikającym z ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Okres retencji danych

Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres 25 lat od stycznia kolejnego roku po uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, planu ogólnego lub ich zmiany. Następnie zostaną przekazane do Archiwum Państwowego we Wrocławiu, gdzie będą przetwarzane wieczyście.

Odbiorcy danych

Odbiorcami Pani/Pana danych osobowych mogą być:

- dostawcy usług IT,
- podmioty przetwarzające dane na zlecenie administratora,
- podmioty, którym administrator udostępnił dane,
- podmioty upoważnione na podstawie przepisów prawa,
- podmioty prowadzące działalność pocztową lub kurierską,
- osoby fizyczne posiadające wiedzę specjalistyczną i występujące w postępowaniu w charakterze biegłego.

Takie podmioty przetwarzają dane na podstawie zawartej umowy z administratorem i tylko zgodnie z jego poleceniami.

Przysługujące prawa

Przysługuje Pani/Panu:

- prawo dostępu do swoich danych oraz otrzymania ich kopii,
- prawo do sprostowania (poprawiania) swoich danych,
- prawo do usunięcia danych (prawo do bycia zapomnianym),

- prawo do ograniczenia przetwarzania danych,
- prawo do przenoszenia danych,
- prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych,
- prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego – tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Inspektor Ochrony Danych

W Urzędzie wyznaczony został Inspektor Ochrony Danych. Jest to osoba, z którą można się kontaktować w sprawach dotyczących przetwarzania Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z przysługujących Pani/Panu praw związanych z przetwarzaniem danych. Z Inspektorem można skontaktować się w następujący sposób:

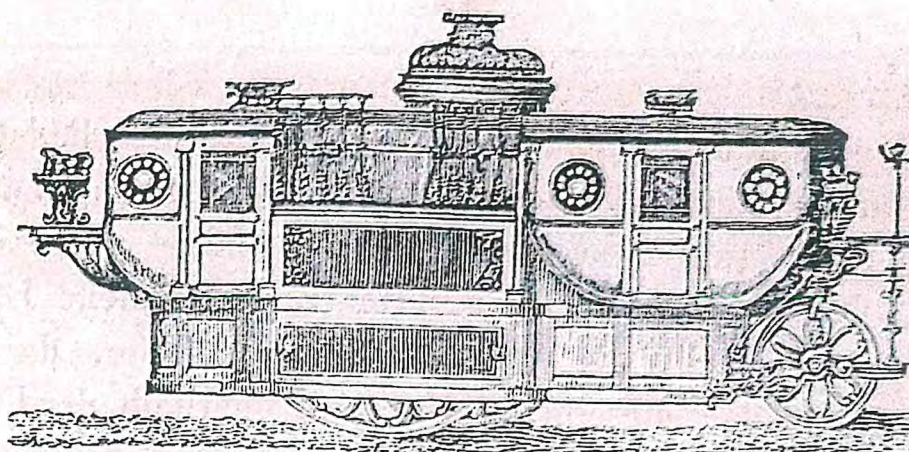
- listownie na adres: al. M. Kromera 44, 51-163 Wrocław;
- przez e-mail: iod@um.wroc.pl;
- telefonicznie: 71 777 77 24.

Zautomatyzowane podejmowanie decyzji

Pani/Pana dane nie będą podlegały profilowaniu lub zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji.



Studium historyczno-urbanistyczne
reliktów dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego
przy placu Orląt Lwowskich 20 f



autor: Rafał Eysymontt

współpraca: Adam Szelaąg, Radosław Gliński



Spis treści

1. Wstęp	3
2. Dzieje zagospodarowania obszaru	4
3. Współczesne uwarunkowania urbanistyczne.....	14
4. Wytyczne dla kształtowania nowej architektury w bloku zabudowy	15
5. Wytyczne konserwatorskie dla reliktu północnej części dawnego Dworca Dolnośląsko- Marchijskiego.....	18
6. Podstawy teoretyczne dla procesu rewaloryzacji omawianego bloku zabudowy.....	18
7. Bibliografia	22
8. Ilustracje.....	27
9. Referencje architektoniczne.....	57
I. Zasada „kapsuły czasu”	57
II. Zasada „Atraktora Inwestycji”	61

1. Wstęp

Opracowanie zostało przygotowane na podstawie umowy z września 2023 roku zawartej pomiędzy AIM ENGINEERING sp. z o.o., ul. Św. Antoniego 2/4, 50-073 Wrocław, a Rafałem Eysymonttem, ul. Asnyka 25/2, 51-143 Wrocław, dotyczącej wykonania ekspertyzy historycznej dla reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego we Wrocławiu. Opracowanie to zostało sporządzone zgodnie z obowiązującą metodologią polegającą na wykonaniu przeglądu dotychczasowej literatury, przeprowadzeniu kwerendy w zbiorach archiwalnych oraz kwerendy kartograficznej i ikonograficznej. Działania te doprowadziły do przygotowania rozdziału historycznego dotyczącego uwarunkowań historyczno-urbanistycznych i historii zespołu Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego. Analiza historycznej ikonografii oraz kartografii, a także przegląd terenowy pozwoliły na określenie zasadniczych cech i wartości reliktyw zespołu dawnego dworca Dolnośląsko-Marchijskiego jak i sformułowanie podstawowych wytycznych konserwatorskich służących przygotowaniu projektu rewaloryzacji kwartału otoczonego ulicami Marchijską, Nabycińską i Pl. Orląt Lwowskich, w którego centrum usytuowany jest relikty dawnego dworca. W związku z powyższym opracowanie niniejsze służyć może przygotowaniu odpowiedniego projektu architektonicznego, a także podjęciu właściwych decyzji administracyjnych związanych z zatwierdzeniem tego projektu.

2. Dzieje zagospodarowania obszaru

W XIX wieku Przedmieście Mikołajskie – jedno z czterech najważniejszych wrocławskich suburbiów, ograniczone od północy naturalną barierą w postaci Odry, od zachodu linią Placu Strzegomskiego (Striegauer Platz), zaś od południa ulicą Tęczową (Siebenhufenerstraße) i Placem Orląt Lwowskich (Berliner Platz), stanowiło ok. 1/6 powierzchni miasta¹. Zanim w połowie XIX wieku centrum tego obszaru skoncentrowało się wokół tzw. forum dworcowego, gdzie wśród trzech zespołów kolejowych wzniesiono także będący przedmiotem niniejszego studium budynek Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego², najważniejszymi drogami zachodniego przedmieścia były ulice Legnicka (Sandstraße) i Rybacka (Fischerstraße). Pierwsza z nich wychodziła z Bramy Mikołajskiej, prowadząc w stronę Leśnicy, Środy Śląskiej i Legnicy. Druga stanowiła główną oś wymienianej już w XII wieku osady Szczepin (Tschepine) z kościołem pw. św. Mikołaja, początkowo należącej do klasztoru Cystersów w Lubiążu, następnie do biskupstwa wrocławskiego, w końcu od 1256 roku do konwentu Klarysek we Wrocławiu³. Na południe od tego obszaru w okolicach dzisiejszego Placu Orląt Lwowskich już w średniowieczu znajdowała się niewielka osada Siedem Włók/Lanów (Sieben Huben/Hufen), która pozbawiona przez długi czas bezpośredniej komunikacji z miastem, oddalona od głównych szlaków komunikacyjnych otaczających Wrocław, na przestrzeni kolejnych wieków praktycznie w ogóle się nie rozrastała⁴ (il. 1-3). Sytuacja ta spowodowała, że właśnie w okolicach tej wsi w połowie wieku XVIII zdecydowano się na silne wysunięcie trzeciego zewnętrznego pierścienia murów obronnych Wrocławia w stronę południowo-zachodnią, zwiększając tym samym czynnik obronny miasta bez ponoszenia znacznych strat w zabudowie. W tym samym czasie bowiem straty zostały zanotowane przed Bramą Mikołajską, gdy zlikwidowano wiele domostw i ważnych elementów orientacyjnych przedmieścia, tworząc zarys murów twierdzy, sięgający w części zachodniej do obecnej linii ulicy Nabycińskiej (Schwertstraße) i Placu Solidarności (Wachtplatz)⁵.

Obszar na południe od ulicy Legnickiej nie był zagospodarowany aż do rozbiórki fortyfikacji miejskich po 1807 roku. Podziały parcelacyjne widoczne są na tym terenie dopiero

¹ ZABŁOCKA-KOS 2011, s. 13.

² Zestaw podstawowej literatury przedmiotu na temat Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego: CZECHOWICZ 1997A; DOBESZ 2000, s. 10; DOBESZ 2006A, s. 19, 22; DOBESZ 2006B; JERCZYŃSKI 2011; KOZIARSKI 2006; PIKULSKA 2006; PIKULSKA 2011A; PIKULSKA 2011B, s. 155-156; ZABŁOCKA-KOS 2006, s. 260-263, JABŁOŃSKI 2006.

³ ZABŁOCKA-KOS 2011, s. 14; EYSYMONTT 2011B, s. 18-19.

⁴ EYSYMONTT 2011B, s. 19, 24; EYSYMONTT 2017, s. 56.

⁵ EYSYMONTT 2011B, s. 22-23; EYSYMONTT 2017, s. 57.

na planie z 1818 roku, a geometrycznie wyznaczone ulice na planie z 1823 roku⁶ (il. 4). Pierwszy boom budowlany na Przedmieściu Mikołajskim nastąpił ok. 1820 roku i objął przede wszystkim obszar ulicy Legnickiej i jej bezpośredniego sąsiedztwa, niemal całkowicie spalony podczas ataku wojsk napoleońskich w listopadzie i grudniu 1806 roku⁷. Dopiero budowa Dworca Świebodzkiego⁸ oraz Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego zmieniła sytuację, rozpoczynając okres intensywnego rozwoju południowej części Przedmieścia Mikołajskiego. Wcześniej oprócz zabudowy Siedmiu Włók istniał tam jedynie monumentalny pięciokondygnacyjny dziewięcioosiowy spichlerz sprzed roku 1840. Do 1945 roku stanowił on najstarszy budynek zachowany na tym obszarze, znajdujący się od strony północnej w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego⁹ (il. 5-7).

Pierwsze plany kolejowego połączenia Wrocławia z Berlinem powstały już w 1830 roku. Według propozycji z 1839 roku autorstwa Fryderyka Wilhelma Steina kolej miała być ubezpieczana przez Riunione Adriatica di Sicurita in Trieste z kapitałem 2 mln talarów i z koncesją państwa pruskiego. Propozycję poprzedzało wezwanie do narodu niemieckiego (tekst pod tytułem *Aufruf an die Deutsche Nation*), będące swoistym manifestem, w którym zwrócono uwagę m. in. na to, że budynki stacyjne powinny być projektowane wyłącznie na potrzeby ruchu na linii Berlin-Wrocław i nie powinny być tak okazałe jak np. dworce kolejowe trasy Berlin-Poczdam. Można zatem założyć, że koszt budowy wybranych stacji kolejowych bez wiat wynosiłby 40 tys. talarów w przypadku Berlina, 30 tys. talarów w przypadku Wrocławia i 18 tys. talarów w przypadku Legnicy¹⁰. Na powstanie linii czekać było jednak trzeba jeszcze kilka lat. Dopiero w 1842 roku zawiązała się Spółka Akcyjna Kolei Dolnośląskiej (Niederschlesische Eisenbahngesellschaft), choć pierwsze pismo w tej sprawie pochodzi z 21 grudnia 1839 roku. Spółka nie spełniła jednak pokładanych w niej nadziei, dlatego szybko zastąpiło ją dużo prężniejsze nowe towarzystwo – Spółka Akcyjna Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft). Ona to otrzymała koncesję na organizację tej prestiżowej linii i jeszcze latem 1843 roku, zanim oficjalnie powołano zarząd budowy, zaczęto wznosić pierwszy odcinek z Wrocławia do Legnicy. Sposób koncesjonowania tej linii kolejowej powodował zaledwie 3,5-procentową gwarancję państwa pruskiego i udział

⁶ EYSYMONTT 2017, s. 58-59.

⁷ ZABŁOCKA-KOS 2011, s. 10; EYSYMONTT 2011B, s. 25-26; EYSYMONTT 2017, s. 58.

⁸ Zestaw podstawowej literatury przedmiotu na temat Dworca Świebodzkiego: CZECHOWICZ 1997B; DOBESZ 2000, s. 7-10; DOBESZ 2006A, s. 17-19; MIKOŁAJCZAK 2006; JABŁOŃSKI 2011; PIKULSKA 2011B, s. 151-153

⁹ Plany, rzuty, przekrój i widok elewacji spichlerza, jak i zarys otaczającej go zabudowy w 1872 r. zachowane w zbiorach Archiwum Budowlanego we Wrocławiu, sygn. MAT-AB 71965, 71966.

¹⁰ Akta Betreffend das Project Der Nieder Schlesisches Märkischen Eisenbahn von Januar 1861 bis August 1867, AP Wrocław, sygn.: Rejencja Wrocławska I/9175.

w 1/7 w kapitale akcyjnym z zachowaniem prawa amortyzacji akcji. 27 grudnia 1843 roku towarzystwo uznano za korporację, co dało mu ekonomiczną samodzielność¹¹.

Budowę dworca według projektu Juliusa Mangera¹² rozpoczęto jednak dopiero 2 kwietnia 1844 roku. Wiązało się to z dyskusjami nad wyborem najdogodniejszej lokalizacji dla stacji. Początkowo chciano umieścić ją w pobliżu już istniejącego od dwóch lat Dworca Kolei Górnośląskiej (przy obecnej ulicy Stanisława Małachowskiego, dawnej Flurstraße), by umożliwić łatwą przesiadkę i zapewnić wygodną komunikację między stolicą państwa a południowo-wschodnimi ziemiami Prus¹³. Pomysł ten skutecznie zablokowali mieszczenie posiadający swoje parcele w pobliżu planowanych torów kolejowych, głównie na tyłach ówczesnej Gartenstraße (obecnie ulica Marszałka Józefa Piłsudskiego). Rozciągały się tam sady i ogrody, które dla bogatych przedstawicieli kupiectwa i rzemiosła były oazą zieleni i wytchnienia od gwaru miasta. Poprowadzenie w tym miejscu głośnego i zanieczyszczającego powietrze transportu kolejowego pozbawiłoby ten obszar wspomnianych atutów¹⁴. Ostatecznie jednak o lokalizacji nowej stacji przy Placu Orląt Lwowskich, w pobliżu wybudowanego zaledwie rok wcześniej Dworca Świebodzkiego, zadecydowały też inne względy. Po pierwsze na wytyczony przez spółkę obszar 54 mórg aż 11 przekazało nieodpłatnie miasto. Nowy dworzec znajdował się też znacznie bliżej historycznego centrum niż zakładana pierwotnie lokalizacja, a zachodnia część miasta w naturalny sposób predestynowała do wybudowania w tym miejscu linii kolejowej prowadzącej w głąb Niemiec. Oprócz połączeń pasażerskich miała pełnić funkcję towarową, a Przedmieście Mikołajskie wyrastało na dominujący obszar przemysłowy Wrocławia (przede wszystkim zakłady włókiennicze i przemysłu ciężkiego), tutaj też planowano zlokalizować miejski port. Ważnym argumentem był również aspekt polityczno-topograficzny. Dzięki połączeniu z Berlinem Dworzec Dolnośląsko-Marchijski stawał się miejscem oficjalnych powitań i pożegnań pary monarszej wizytującej Wrocław, położonym stosunkowo blisko Pałacu Królewskiego. Ponadto w czasach wzrostu nastrojów antymonarchistycznych w przeddzień Wiosny Ludów w razie niebezpiecznej sytuacji można było szybko ewakuować dwór i urzędy drogą kolejową. Takie działania ułatwiało też

¹¹ Akta Betreffend das Project Der Nieder Schlesisches Märkischen Eisenbahn – Anlage von Februar 1847- bis Februar 1849. AP Wrocław, sygn.: Rejencja Wrocławska I/9173, karta 163- 165, 173; GOŁASZEWSKI 2006, s. 70-72; PIKULSKA 2006, s. 157-158.

¹² PIKULSKA 2011D. Julius Manger (ok. 1800-po 1874) był architektem i inspektorem budowlanym, absolwentem Berlińskiej Akademii Budowlanej, w której później wykładał jako profesor, podobnie jak w Instytucie Rzemiosła. Był autorem pierwszego, niezrealizowanego projektu Dworca Górnośląskiego, potem nadzorował budowę Kolei Górnośląskiej i odcinka Wrocław-Legnica Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej. Dworzec wrocławski tej linii pozostaje najwybitniejszym dziełem w jego dorobku.

¹³ KOZIARSKI, 2006; PIKULSKA 2006, s. 158.

¹⁴ ZABŁOCKA-KOS 2006, s. 260.

sąsiedztwo koszar na Podwalu oraz plac przed nowymi dworcami, który jako otwarta przestrzeń mógł służyć za dogodne miejsce do formowania czy przegrupowania armii i punkt wojskowego oporu w czasie ewentualnych rozruchów¹⁵ (il. 8). Opóźnienia w rozpoczęciu budowy samego budynku dworcowego nie przeszkodziły w jego niezwykle szybkim ukończeniu w przeciągu zaledwie pół roku – oficjalne otwarcie wraz z inauguracją linii kolejowej do Legnicy nastąpiło 18 (19) października 1844 roku. Rok później otwarto dalszy fragment linii do Bolesławca, a w 1846 roku do Frankfurtu nad Odrą, gdzie wcześniej w 1842 roku doprowadzono linię z Berlina. W ten sposób Wrocław uzyskał połączenie ze stolicą państwa. Warto nadmienić, że powołana w 1843 roku spółka do budowy linii z Wrocławia do Berlina podpisała umowę z rządem Saksonii na powstanie w ciągu czterech lat dwutorowego połączenia kolejowego między Wrocławiem a Dreznem przez Zgorzelec (Görlitz)¹⁶. Na tym odcinku szczególnie trudny do realizacji był 112-stopowy wiadukt przez Nysę Łużycką przed Zgorzelcem, a na odcinku do Wrocławia 82-stopowy wiadukt nad Bobrem koło Bolesławca. Linie na Berlin i Drezno rozgałęziały się w Węglińcu. Za każdy z 6-9-milowych odcinków miał odpowiadać inżynier inspektor Schwedler, mistrzowie budowlani Engel i Ludewig, referendarz budowlany Burgas, inspektor budowlany Manger, mistrz budowlany Weishaupt¹⁷.

„Przez swą wielkość, okazałość i elegancję w sposób szczególny wyróżnia się spośród trzech wrocławskich dworców zarówno zewnętrznym wyglądem, jak i wnętrzem”¹⁸. Tak w przewodniku po Wrocławiu budynek Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego opisywał w połowie XIX wieku F. R. Fischer. Ten niemal zupełnie zapomniany w świadomości współczesnych wrocławian budynek, którego niewielka pozostałość daje raczej skromne wyobrażenie o pierwotnych rozmiarach i imponującej architekturze, stanowił swego czasu dumę miasta i jego mieszkańców. Był to dworzec czołowy, który jednak w razie potrzeby mógł zostać przekształcony w przelotowy. Oś założenia, podobnie jak w pobliskim Dworcu Świebodzkim, stanowiły tory kolejowe prowadzące do znajdującej się przed zespołem obrotnicy umożliwiającej zmianę kierunku ruchu pociągów (il. 9-12). Jego elewacja wschodnia, widoczna od strony miasta, miała formę monumentalnej bramy wjazdowej o trzech arkadach rozpiętych nad torami i halą peronową pomiędzy symetrycznie usytuowanymi dwoma czterokondygnacyjnymi wieżami. Flankowały je prostopadłościennymi czteroosiowymi budynkami, przeznaczone na przestrzeń dla podróżnych odjeżdżających (po stronie północnej – budynek

¹⁵ ZABŁOCKA-KOS 2006, s. 260-261.

¹⁶ OBST / FREYMARK 1942, s. 160; GOŁASZEWSKI 2006, s. 71-74.

¹⁷ Akta Betreffend das Project Der Nieder Schlesisches Märkischen Eisenbahn – Anlage von Februar 1847- bis Februar 1849. AP Wrocław, sygn.: Rejencja Wrocławska I/9173, karta 163- 165, 173.

¹⁸ Cyt. za: ZABŁOCKA-KOS 2006, s. 263.

wraz z wieżą zachowany do dziś) oraz przyjeżdżających (po stronie południowej). Środkową arkadę – najwyższą i najszerszą wieńczył zegar, a wspierały smukłe kolumny (il. 13-20). Do budynku przeznaczonego dla pasażerów odjeżdżających od strony zachodniej dostawiono parterową dobudówkę mieszczącą poczekalnie i restaurację, zaś za nią znajdował się trójkondygnacyjny gmach zarządu Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, oprócz biur mieszczący także mieszkania pracowników. Dworzec wybudowano w oszczędnych formach renesansowych, nawiązujących do typu włoskiej podmiejskiej willi, a popularnych w berlińskim środowisku architektonicznym połowy XIX wieku. Dekoracja poszczególnych członów budowli ograniczała się do płaskiego boniowania ścian, prostych naczółków i gzymsu kroksztynowego w koronie wież. Wszystkie budynki wchodzące w skład dworca posiadały płaskie dachy, jedynie nad oszkloną halą peronową zdecydowano się na niewysokie dwuspadowe przekrycie¹⁹. Zastosowany w budynku Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego neorenesansowy kostium stylowy imponował rozmachem z silnym akcentem w postaci wież wyłaniających się zza zieleńca uformowanego przed założeniem. Mimo braku bezpośredniego traktu komunikacyjnego na Stare Miasto dworzec, dzięki widocznym z daleka wieżom optycznie zamykającym plac, był łatwo zauważalny od strony promenady. Zastosowanie w fasadzie monumentalnej architektonicznej struktury ujętej dwoma wieżami budziło skojarzenia z fasadą kościoła, ukazując budownictwo dworcowe – emanację siły transportu, pędu, myśli technicznej jako nową religię, swoiste *sacrum* epoki industrializacji. Z drugiej strony struktura łuku triumfalnego prezentowała stację jako bramę, gloryfikując kolej, będącą spektakularnym przejawem postępu technicznego i oknem na świat. Po trzecie symbolika bramy jako łuku triumfalnego wydaje się szczególnie zasadna w przypadku Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego jako stacji królewskiej - miejsca powitań i pożegnań pary monarszej wizytującej Wrocław. W tym kontekście dworzec ten uznać należy za najważniejszy w mieście, czemu niewątpliwie odpowiada jego najbardziej prestiżowa, imponująca aranżacja architektoniczna²⁰. Typ dwuwieżowej fasady pojawił się w latach 40. XIX w. w wielu dworcach na terenie państw niemieckich. Podobny element monumentalizujący trasę kolejowych konduktów pary królewskiej z Berlina do Wrocławia istniał w Legnicy. Na Śląsku zastosowano go także w Jaworzynie Śląskiej na trasie Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej. Ponadto wystąpił w większych ośrodkach, takich jak Berlin (pierwszy Hamburger Bahnhof, 1842 rok – być może bezpośredni wzór formalny dla Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego, drugi Hamburger

¹⁹ PIKULSKA 2006, s. 160-161.

²⁰ CZECHOWICZ 1997A,; DOBESZ 2006A, s. 19; PIKULSKA 2006, s. 160-162; ZABŁOCKA-KOS 2006, s. 262-263; PIKULSKA 2011B, s. 154.

Bahnhof, lata 1845-1847) czy Lipsk (Dresdener Bahnhof, 1840 rok, Thüringer Bahnhof, lata 1840-1844, Bayerischer Bahnhof, lata 1841-1842)²¹. Należy pamiętać, że oprócz reprezentacyjnego budynku głównego zespół dworca obejmował też rozbudowane zaplecze techniczne, obejmujące lokomotywownię, wagonownię, warsztaty itp., np. we wrześniu 1845 roku, gdy kończono tynkowanie budynku recepcyjnego dworca, na jego tyłach wzniesiono koksownię i dwa magazyny²² (il. 21). Były to zazwyczaj przykłady utylitarnej architektury, kryte dwuspadowymi dachami, pozbawione większych wartości artystycznych - oszczędnie dekorowane jedynie lizenami i prostymi naczółkami okiennymi²³.

Druga połowa XIX wieku to okres prosperity Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego, o czym świadczą inwestycje poczynione w latach 70. tego stulecia, kiedy to poszerzono budynek zarządu w kierunku zachodnim (1877 rok, il. 22-25) oraz na terenie kompleksu dworcowego zbudowano trzy budynki mieszkalne dla urzędników kolejowych, którym nadano następujące nazwy: Juliusburg, Kranich, Berthahof²⁴. Dworzec zaczął podupadać na początku XX wieku, kiedy to nieremontowany budynek uznano za przestarzały. Od 1908 roku obsługiwał on już tylko podmiejski ruch pasażerski do Leśnicy, zaś rok później, w związku z szeroko zakrojoną modernizacją całego wrocławskiego węzła kolejowego, zdecydowano o jego przystosowaniu jedynie do funkcji towarowych. Ostatecznie stało się to faktem w 1911 roku, gdy zmieniono jego nazwę na Dworzec Towarowy Zachodni. Wówczas obsługiwał on już tylko niewielki przeładunek skierowany z pobliskiego węzła towarowego w Gądowie. Prawdopodobnie z tej przyczyny po 1911 roku wyburzono skrzydło południowe dworca wraz z arkadami, a w 1921 roku wnętrza parterowego pawilonu w skrzydle północnym zaadaptowano na niewielkie mieszkania²⁵ (il. 26-30).

Powstanie w pierwszej połowie lat 40. XIX wieku dwóch sąsiadujących ze sobą dworców kolejowych w południowej części Przedmieścia Mikołajskiego doprowadziło do radykalnych zmian urbanistycznych. Jak wspomniano już wyżej do tego czasu zabudowa na zachodnich przedmieściach Wrocławia koncentrowała się wzdłuż ulicy Legnickiej jako głównej arterii wylotowej w tej części miasta oraz wzdłuż ulicy Rybackiej jako osi Szczepina. Usytuowanie dworców z dala od dotychczasowej linii zabudowy i traktów komunikacyjnych uznać należy za istotny przełom urbanistyczny. Rola ulicy Legnickiej wyraźnie osłabła, a

²¹ DOBESZ 2006A, s. 19, 22; PIKULSKA 2006, s. 162; PIKULSKA 2011B, s. 154.

²² General Bericht über die baulichen Verhältnisse de Niederschlesisch=Märkischen Eisenbahnsowie über der Art. Und Resultate der Ausführung, AP Wrocław, sygn.: Rejencja Wrocławska, I/9173, karta 186.

²³ PIKULSKA 2006, s. 161; JERCZYŃSKI 2011; PIKULSKA 2011B, s. 154.

²⁴ PIKULSKA 2006, s. 161; JERCZYŃSKI 2011; PIKULSKA 2011B, s. 154.

²⁵ PIKULSKA 2006, s. 160; JERCZYŃSKI 2011; PIKULSKA 2011B, s. 154.

rozwój dzielnicy zaczął ciążyć ku południu. Między Legnicką a dworcami: Dolnośląsko-Marchijskim i Świebodzkim wytyczano nowe ulice, parcelowano ogrody, wznoszono kamienice²⁶. W 1841 roku na miejscu dotychczasowej drogi gospodarczej wytyczono ulicę Nabycińską, początkowo na odcinku od ulicy Legnickiej do ulicy Braniborskiej (zachodnia część Magazinstraße), ok. 1865 roku przedłużonej do Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego, przy jednoczesnej regulacji linii parceli²⁷ (il. 31-34). W 1861 roku Magazinstraße przemianowano na Berlinerstraße (il. 35), a jej wschodnią część od skrzyżowania z ulicą Nabycińską do Podwala wyodrębniono jako Berliner Platz (obecny Plac Orłąt Lwowskich)²⁸.

Przy nowo powstałych ulicach i placach od lat 50. do lat 80. XIX wieku, a więc w okresie największego boomu budowlanego na obszarze Przedmieścia Mikołajskiego, wzniesiono liczne kamienice czynszowe o wysokości nieprzekraczającej 22 metrów (il.36-39). Szczelnie zabudowały one parcele nie tylko przy ulicach Nabycińskiej i Braniborskiej oraz przy Placu Orłąt Lwowskich, ale także na innych znajdujących się w pobliżu: Sokolniczej (Neue Oderstraße) i Aleksandra Zelwerowicza (Neue Antonienstraße). Charakteryzowały się zazwyczaj ujednoliconym neorenesansowym kostiumem stylowym, modnym wówczas wśród wrocławskiego mieszczaństwa, z nierzadko bogatą dekoracją architektoniczną w postaci boniowania czy ornamentalnego lub rzeźbiarskiego akcentowania głównych osi²⁹ (il. 40-44). Ówczesny intensywny rozwój Przedmieścia Mikołajskiego spowodowany był nie tylko umiejscowieniem na tym obszarze dworców kolejowych, ale też ulokowaniem licznych zakładów przemysłowych i portu miejskiego. Dzielnica ta miała więc najbardziej robotniczy charakter ze wszystkich wrocławskich suburbiów, była też najgęściej zaludniona, przodując w niechlubnych statystykach liczby mieszkańców przypadających na jedną działkę i liczby mieszkań przypadających na jedną parcelę. Na tyłach kamienic znajdowało się wiele oficyn, ciasno zabudowanych, z marnej jakości mieszkaniami i warsztatami pracy robotników i rzemieślników, a nawet z małymi fabrykami, skoncentrowanych wokół niewielkich podwórek-studni, bez zieleni, światła i swobodnej cyrkulacji powietrza. Sytuacja ta pogłębiała się w końcu XIX i na początku XX wieku, kiedy nastąpił gwałtowny wzrost liczby ludności i tym samym jeszcze intensywniejsze zagęszczanie zabudowy Przedmieścia Mikołajskiego. W 1898 roku liczba ludności tego obszaru podwoiła się w porównaniu z 1871 rokiem, w 1906 roku zanotowano już trzykrotny wzrost – przedmieście zamieszkiwało wówczas ok. 70 tys. ludzi,

²⁶ ZABŁOCKA-KOS 2011, s. 14; EYSYMONTT 2017, s. 58-59.

²⁷ ANTKOWIAK 1970, s. 157; KWAŚNIEWSKI 2006A.

²⁸ ANTKOWIAK 1970, s. 27-28, 101-102; KWAŚNIEWSKI 2006B.

²⁹ ZABŁOCKA-KOS 1995, s. 204-205.

zaś w przededniu I wojny światowej już 88 tys.³⁰. Przyczyniła się do tego zapewne decyzja o lokalizacji przy ulicy Nabycińskiej, na północ od Dworca Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, trzeciej stacji kolejowej. W latach 1871-1872 przy ówczesnej Schwertstraße 17 (obecnie obszar parceli ulicy Nabycińskiej 19) wybudowano Dworzec Miejski Kolei Prawego Brzegu Odry (Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn) projektu Hermanna Grapowa, o architekturze łączącej cechy neogotyku i Rundbogenstil. Połączony z istniejącym już wówczas Dworcem Nadodrze obsługiwać miał linię kolejową łączącą stolicę Dolnego Śląska z Tarnowskimi Górami przez Oleśnicę, Namysłów, Kluczbork i Fosowskie. Jego usytuowanie w pobliżu dwóch już istniejących dworców miało ułatwić przesiadki na inne linie kolejowe, ponieważ Dworzec Miejski Kolei Prawego Brzegu Odry również był dworcem czołowym. Budynek dopełniało zaplecze techniczne – lokomotywnia z wieżą wodną i dwa magazyny o formach nawiązujących do dworca, choć dużo mniejszych w skali i o skromniejszej dekoracji architektonicznej. Jego istnienie nie trwało jednak długo – w 1884 roku, po upaństwowieniu, został zamknięty, a budynek przeznaczono na mieszkania. Jego funkcje przejął Dworzec Dolnośląsko-Marchijski. Jedyną pozostałością dawnego zespołu Dworca Miejskiego Kolei Prawego Brzegu Odry jest wzniesiony w latach 1869-1870 w formie renesansowej willi gmach jego dyrekcji przy ulicy Braniborskiej 2-10³¹.

W ten sposób w południowej części Przedmieścia Mikołajskiego powstało forum dworcowe, wokół którego nastąpiła silna industrializacja i zagęszczenie liczby mieszkańców. Na tym ciasno zabudowanym obszarze niewiele było otwartej przestrzeni i zieleni. Ówczesny Berliner Platz, otwierający perspektywę widokową ze strony promenady i Starego Miasta ku forum był największym placem w okolicy. Zdobiła go fontanna znajdująca się przy skrzyżowaniu z Podwalem, powiązana optycznie z zieleńcami przed budynkami dworców, zachowanymi do dziś w szczątkowej formie jedynie przy północnych pawilonach Dworca Świebodzińskiego. Z dawnej kompozycji warto zwrócić też uwagę na aleję klonów i lip drobnolistnych w północno-wschodniej części Placu Orląt Lwowskich – przy ulicy Nabycińskiej oraz wzdłuż szosy biegnącej w stronę ulicy Braniborskiej³². Przy skrzyżowaniu Placu Orląt Lwowskich z ulicą Sokolniczą znajdował się jeden z nielicznych w tym rejonie terenów, który udało się uchronić przed gęstą zabudową po zamknięciu w 1865 roku istniejącego tutaj cmentarza parafii św. Barbary. Po 1892 roku, kiedy nekropolię ostatecznie

³⁰ ZABŁOCKA-KOS 2011, s. 14-15.

³¹ GERBER / SOBOCIŃSKI 2006A; GERBER / SOBOCIŃSKI 2006B; PIKULSKA 2011B, s. 155-156; PIKULSKA 2011E.

³² PEC-ŚWIECICKA / GIZOWSKA 2013.

zlikwidowano, na jej miejscu powstał plac zabaw z terenem trawiastym i licznymi nasadzeniami drzew. W latach 1897-1898 na jego południowo-wschodnim obrzeżu wzniesiono łaźnię miejską projektu Karla Klimma i Richarda Plüdemanna³³. W jej sąsiedztwie w połowie XIX w. funkcjonowała fabryka wagonów kolejowych Finkernei, której lokalizacja, jak nietrudno się domyślić, związana była z sąsiedztwem dworców kolejowych i ich zaplecza technicznego. W 1860 roku halę produkcyjną tej fabryki wynajmowało towarzystwo gimnastyczne, które z czasem przejęło tę parcelę, budując w 1879 roku na miejscu rozebranych budynków fabrycznych nową halę sportową. Przetrwała ona do 1929 roku, kiedy powstał tu, istniejący do dziś, dwuskrzydłowy budynek biurowo-usługowy Banku Zastawnego³⁴. W pobliżu, przy zbiegu Placu Orłąt Lwowskich i Podwała w 1856 roku swoją siedzibę wzniosła Królewska Komisja Generalna (budynek nie istnieje)³⁵. Na tyłach parceli przy ówczesnym Berliner Platz, na wschód od cmentarza, w latach 1865-1867 powstała szkoła realna projektu Carla Johanna Christiana Zimmermanna, mieszcząca obecnie Liceum Ogólnokształcące nr 12 im. Bolesława Chrobrego³⁶.

Częściowo wyburzony i przekształcony w drugim dziesięcioleciu XX w. Dworzec Dolnośląsko-Marchijski w końcowej fazie II wojny światowej stracił kolejne elementy swojej reprezentacyjnej architektury. Przetrwał jedynie zachowany do dziś fragment północnego skrzydła wraz z wieżą. Zresztą cały Plac Orłąt Lwowskich i jego bezpośrednie okolice uległy po 1945 roku znacznym przekształceniom, które niemal zupełnie zatraciły pierwotny charakter tego miejsca. Podczas oblężenia Wrocławia zimą i latem 1945 roku ówczesny Plac Orłąt Lwowskich, ulica Nabycińska i ulica Braniborska znajdowały się na wytyczonej przez wojska niemieckie rezerwowej linii obronnej, która miała uniemożliwić armii radzieckiej wdarcie się do historycznego Starego Miasta od zachodu. Strategiczne znaczenie tego obszaru przesądziło o decyzji zburzenia niemal całej, oprócz Dworca Świebodzkiego, jego zabudowy, podjętej przez dowództwo Festung Breslau 20 kwietnia 1945 roku. W kolejnych domach przy ulicach Braniborskiej i Nabycińskiej Niemcy bronili się przed nacierającą radziecką piechotą, co doprowadziło do zrównania z ziemią znajdujących się tam budynków³⁷ (il. 45). Z całego omawianego w niniejszym studium obszaru obok Dworca Świebodzkiego i zachowanego fragmentu Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego przetrwał budynek Banku Zastawnego (późniejsza siedziba Spółki Akcyjnej „Polski Tytoń”), szkoła realna i dawna Dyrekcja

³³ OKÓLSKA 2013.

³⁴ EYSYMONTT 2011A.

³⁵ KWAŚNIEWSKI 2006B.

³⁶ PIKULSKA 2011C.

³⁷ ANTKOWIAK 1970, s. 27-28, 101-102, 157.

Miejskiej Kolei Prawego Brzegu Odry. Zburzono natomiast niemal wszystkie kamienice. Znacznych przekształceń placu dokonano w latach 60. XX wieku – w 1961 roku między Placem Legionów (ówczesnym Placem PKWN) a Placem Orląt Lwowskich (ówczesnym Placem Siergieja Kirowa) przebito nową ulicę umożliwiającą swobodną komunikację pomiędzy dworcami: Głównym, Świebodzkim i Nadodrzańskim. W 1964 roku zaś w północno-wschodniej części placu, m. in. na miejscu dawnej łaźni i placu zabaw, wzniesiono wzdłuż drogi prowadzącej do ulicy Braniborskiej nowe bloki mieszkalne (Plac Orląt Lwowskich nr 4-12)³⁸. Zachodnią stronę placu zaimknał zaś budynek Centrowetu Sp. z o. o., powstały na miejscu Dworca Miejskiego Kolei Prawego Brzegu Odry. Na przełomie XX i XXI wieku plac po raz kolejny zmienił swoje oblicze, gdy przy zbiegu z Podwalem oddano do użytku jeden z najbardziej charakterystycznych gmachów architektury Wrocławia ostatnich dziesięcioleci – tzw. Centrum Orląt, zbudowane jako siedziba Europejskiego Funduszu Leasingowego³⁹.

W pierwszych latach po II wojnie światowej tory dawnej Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej służyły do transportu gruzu, złomu i odpadów oraz cegieł pozyskanych z rozbiórki zniszczonych budynków. W 1948 roku poprowadzono nimi towarową linię tramwajową do siedziby Pafawagu przy ulicy Robotniczej (w kolejnych dekadach rozebraną). Przez cały okres powojenny brakowało jednak pomysłu na adaptację pozostałości Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego. W latach 50. dokonano jego prowizorycznego remontu, kolejne drobne przekształcenia nastąpiły w latach 60. i 70 (m. in. instalacja ścianek działowych, zamurowanie drzwi prowadzących na peron). W 1985 roku, w czasie kiedy pełnił funkcję hotelu dla kierowców, wpisano go wprawdzie do rejestru zabytków, ale poważny remont, planowany w latach 90. XX wieku przez ówczesnego właściciela – Kasę Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, nigdy nie doszedł do skutku. Ostatecznie pod koniec XX w. budynek przeszedł na własność wojewody, który przekazał go w 1999 roku Starostwu Powiatowemu. By zapobiec dalszej degradacji i zminimalizować ryzyko podpalenia w 2006 roku zamurowano okna parteru budynku, uniemożliwiając wejście do jego wnętrza⁴⁰. Otoczenie Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego zmieniło się, gdy w 2019 roku podjęto decyzję o nowym połączeniu autobusowo-tramwajowym między Placem Orląt Lwowskich a osiedlem Nowy Dwór. Przy ocalałym fragmencie Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego powstał wówczas początkowy przystanek tej trasy o nazwie Dworzec Świebodzki. Otwarty w czerwcu 2021 roku jej pierwszy odcinek, wiodący trasą dawnych torowisk Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, z rekomendacji

³⁸ ANTKOWIAK 1970, s. 102.

³⁹ DUDA 2011, JABŁOŃSKI 2006.

⁴⁰ JERCZYŃSKI 2011.

Komisji Nazewnictwa Ulic przy Towarzystwie Miłośników Wrocławia, nazwany został ulicą Marchijską⁴¹. W ten sposób, po wielu dekadach przerwy, tory, choć nie kolejowe, wróciły na dawną linię, a w cieniu wieży dawnego dworca znów funkcjonuje przystanek. I choć czasy i okoliczności się zmieniły, miejsce przypomina o kolejowych tradycjach Przedmieścia Mikołajskiego.

3. Współczesne uwarunkowania urbanistyczne

Relikt dawnego dworca Dolnośląsko-Marchijskiego jest obiektem zabytkowym wpisanym do rejestru zabytków dnia 19.04.1985 r. pod numerem A/2380/427/Wm i tym samym podlega ochronie konserwatorskiej (il. 46-48). Współczesne uwarunkowania urbanistyczne dla jego najbliższego otoczenia wynikają natomiast przede wszystkim z przyjmowanych ostatnio Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Nie cały interesujący nas obszar otrzymał kompleksowe opracowania w tej postaci, a jedynie jego północna część – trójkąt ujęty w ramiona pl. Orłąt Lwowskich, ul. Nabycińskiej i parkingu na północ od reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego (il. 49). Plan ten został uchwalony dnia 21 kwietnia 2016 r. i nosi numer 541, a w jego myśl teren we wspomnianym zakresie przeznaczony jest na usługi. Zabudowa może osiągać 30 m wysokości licząc do najwyższego punktu pokrycia dachu (34 m z obudową estetyczną), w jego wydzieleniu wewnętrznym wysokość najniższego punktu pokrycia dachu, nie może być mniejsza niż 25 m i większa niż 30 m (34 z obudową estetyczną). Do tego udział powierzchni zabudowy w powierzchni działki budowlanej nie może być większy niż 95%, a zatem powierzchnia terenu biologicznie czynnego musi stanowić co najmniej 5% powierzchni działki budowlanej. Zresztą w miejscu tym powstaje już obecnie zwarta zabudowa w postaci dziewięciokondygnacyjnego Hotelu PURO o planowanej wysokości 30 m.

Dla obszaru po stronie zachodniej od nas interesującego, to jest w rejonie ulic Nabycińskiej, Marchijskiej i Braniborskiej, 19 października 2023 r. uchwalono nowy plan o numerze 764, który ma jeszcze status nieobowiązującego. Przewiduje on powstanie tam zabudowy usługowej i mieszkaniowej, a także małych wewnątrzblokowych skwerów. Na ukształtowanie zabudowy w tym obszarze niewątpliwie wpływa zachowanie reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego o „wieżowym” niemal charakterze. Zgodnie z przyjętym projektem planu zabudowa w obszarze sąsiadującym z omawianym terenem ma mieć charakter

⁴¹ KWIATKOWSKA 2021.

zabudowy zwartej o wysokości do 30 m z charakterystycznym akcentem wysokościowym usytuowanym przy ulicy Marchijskiej sięgającym wysokości 55 m.

Mając na uwadze przytoczone powyżej zapisy Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego oczywiste jest, że obecna koncepcja zagospodarowania sąsiedniego bloku zabudowy, a będącego przedmiotem tego studium (dz. nr 13/32), zakładać powinna zagospodarowanie go również zabudową zwartą sięgającą aż do linii ulicy Marchijskiej, podobnie jak na sąsiednich parcelach. Zabudowa ta jednak w zasadniczy sposób uwarunkowana być powinna bryłą zachowanego reliktu Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego. Jak wykazała analiza przeprowadzona przez Łukasza Krzywkę w grudniu 2022 roku: *Relikty dworca Marchijskiego w bardzo niewielkim stopniu przypominają dziś pierwotną koncepcję swoistej „bramy tryumfalnej”, stanowiąc w widoku od strony centrum miasta około 1/3 jej dawnej szerokości, podczas gdy od strony północnej zaledwie 1/8 długości. Obecny przebieg ulicy Nabycińskiej uniemożliwia ewentualne odtworzenie pierwotnych zabudowań północnej części stacji, a poszerzenie ul. Marchijskiej i współczesne stosunki własnościowe nie pozwalają także na odtworzenie „bramy tryumfalnej”⁴².*

Ponieważ wysokość reliktu dawnego dworca jest zdecydowanie mniejsza niż planowanej i realizowanej w najbliższym sąsiedztwie zabudowy, wskazać należy konieczność odpowiedniej ekspozycji jego bryły, a szczególnie wieży, w perspektywie narożników ulicy Marchijskiej, na których spodziewać należy się największych przepływów komunikacyjnych. Ważna jest również perspektywa widokowa od ul. Podwale znana z przedstawień ikonograficznych (il. 8, 46, 48, 50, 51, 54) i przywoływana w dawnych kronikach miasta; wieża dworca była jednym z ważniejszych charakterystycznych elementów tego obszaru. Drugim ważnym postulatem urbanistyczno-architektonicznym jest konieczność wyznaczenia w analizowanym bloku zabudowy punktowych, lub liniowych zespołów zielonych, podobnie jak się to ma w sąsiednim obszarze planu.

4. Wytyczne dla kształtowania nowej architektury w bloku zabudowy

Firstly, most monuments require intensive intervention (adaptation and modernization, not only conservation); this profound intervention means the necessity of selection of monumental values – some of which will be lost in the process of protection (adaptation and modernization) [„Po pierwsze, większość zabytków wymaga intensywnej interwencji

⁴² KRZYWKA 2022.

(adaptacji i modernizacji, nie tylko konserwacji); ta głęboka ingerencja oznacza konieczność selekcji wartości zabytkowych, z których część zostanie utracona w procesie ochrony (adaptacja i modernizacja)]⁴³. To jak się wydaje oczywiste stwierdzenie, pozostaje w mocnym związku z relikтами Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego we Wrocławiu. Istota tego indywidulanego przypadku polega jednak na tym, że wartości architektoniczno-urbanistyczne tej budowli zatarciu uległy już prawie sto lat temu w wyniku modernizacji układu komunikacyjnego Przedmieścia Mikołajskiego. Nastąpiło to wraz z poszerzeniem w latach 1911-1921 dawnej ulicy Marchijskiej co doprowadziło do rozbiórki południowego elementu symetrycznego pierwotnie założenia fasady dworca (il. 52). Tak więc już w drugim dziesięcioleciu XX wieku zachowany element dawnej elewacji frontowej dworca był jedynie śladem monumentalnego niegdyś założenia w postaci łuku triumfalnego, w którego przejeździe pojawiała się lokomotywa – symbol wielkiego cywilizacyjnego zwycięstwa nad czasem i przestrzenią. Na kolejowej obrotnicy przed ową triumfalną bramą parowóz był jak na scenie obracany i odjeżdżał z miasta w stronę Berlina. Dziś pozostałości północnego segmentu owej bramy tryumfalnej przypominają bardziej niską wieżową willę.

W związku z powyższym dla współczesnego architekta i urbanisty najważniejszym zadaniem wydaje się odpowiedź na pytanie, jak do symbolicznej wartości budynków owego dworca wrócić? Czy da się to uczynić mimo zerwania ciągłości dawnej funkcji historycznego budynku? Wydaje się, że dla odtworzenia wartości urbanistyczno-architektonicznej historycznego założenia możliwe są następujące działania.

- Odtworzenie elewacji wschodniej dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego lub nawiązanie do niej w symboliczny sposób. Tak powstałaby swoista brama wyglądająca przykładowo jak na modelach przygotowanych dla projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w rejonie ulic Nabycińskiej, Marchijskiej i Braniborskiej we Wrocławiu (il. 53). Rozwiązanie to wymaga jednak przeprowadzenia analiz przestrzennych w celu ustalenia szansy zaimplementowania tego rozwiązania (nowo wykonane torowisko po stronie południowej) oraz rozpoznania woli partycypacji w tym przedsięwzięciu właściciela terenu, na którym miałyby stać nowa wieża podtrzymująca łuk nawiązujący do geometrii dawnego zadarszenia hali peronowej.

Oczywistym jest jednak że takie rozwiązanie, wykraczające poza parcelę własności obecnego inwestora rodziłoby trudne do rozwiązania problemy własnościowe. Na przeszkodzie temu rozwiązaniu stoi także aktualna szerokość

⁴³ SZMYGIN 2011, s. 100.

torowiska – (historyczna lokalizacja północnej części znajdowała by się w torowisku) i przebieg traktacji tramwajowej.

Z tego powodu bardziej realne wydaje się drugie rozwiązanie:

- Jest nim stworzenie odpowiedniej ramy architektonicznej do reliktyw Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego poprzez jego flankowanie współczesną architekturą. Koncepcja ta, zgodna jest z zasadą rekonstrukcji w skali urbanistycznej i odwołuje się do wskazanego w części historycznej opracowania intensywnego zagospodarowania tej części Przedmieścia Mikołajskiego już od połowy XIX w. Od tego momentu pozostawianie jakichkolwiek fragmentów pierzei tego obszaru jako niezagospodarowanych wydawało się niemożliwe. Zasada funkcjonowania na tym obszarze zwartej zabudowy wielkoskalowej jest kontynuowana do dzisiaj, na co wskazują zatwierdzone już Miejskowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, w których przyjmuje się wysokość zwartej zabudowy wynoszącą 30 m, a w niektórych lokalizacjach dopuszcza się do zabudowy punktowej o wysokości 55 m. Nowa rama architektoniczna relikty dworca powinna zapewnić jednak jego należyłą widoczność. Historycznie po stronie północnej dworca znajdował się silnie zabudowany kamienicami blok zabudowy, a zatem dworzec nie był przeznaczony do ekspozycji od tej strony. Specyfika ta zostanie przywrócona już wkrótce, poprzez wzniesienie nowego hotelu PURO, który stanie się nowym tłem dla budynku dworca. Z tego powodu miejscami, z których co najmniej wieża dworca powinna nadal być szczególnie dobrze widoczna są przede wszystkim ul. Marchijska jak i ul. Podwale (il. 46-48, 50, 51).

Po analizie wyżej wskazanych uwarunkowań wydaje się możliwe sformułowanie następujących wniosków dla kształtowania otoczenia reliktyw dawnego Dworca Marchijskiego:

- Zabudowa działki zarówno od strony wschodniej jak i zachodniej reliktyw dawnego dworca marchijskiego możliwa jest (po spełnieniu warunków zapisanych niżej).
- Zabudowa wschodniej części parceli ma być ukształtowana w taki sposób, aby zachowana była oś widokowa na wieżę budynku dworca od strony ulicy Podwale.
- Od strony zachodniej w stosunku do reliktyw dworca wysokość zabudowy zbliżona mogłaby być do tej określonej w MPZP dla sąsiednich obszarów, czyli 30 metrów. Zabudowa ta mogłaby

stanować tło dla reliktyw dworca. Od tej strony dopuszczalny mógł być bezpośredni styk nowej zabudowy z reliktywami dworca.

- Linie zabudowy dla otoczenia budynku dworca powinny być kontynuacją linii wyznaczonych w MPZP dla sąsiadujących z nim obszarów.

5. Wytyczne konserwatorskie dla relikty północnej części dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego

Dla zachowanego relikty dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego zaleca się:

- zachowanie bryły z charakterystycznym elementem wieży,
- zachowanie podziałów elewacyjnych,
- odtworzenie detalu architektonicznego elewacji zgodnie z zachowaną dokumentacją projektową,
- odtworzenie pierwotnej kolorystyki budynku oparte o wyniki badań stratygraficznych,
- odtworzenie form historycznej stolarki okiennej
- zachowanie oryginalnej klatki schodowej z historyczną balustradą

[niedostępne obecnie wnętrze wymaga przeprowadzenia precyzyjniejszego rozpoznania podczas procesu adaptacji budynku do nowych potrzeb⁴⁴]

6. Podstawy teoretyczne dla procesu rewaloryzacji omawianego bloku zabudowy

Relikt dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego można potraktować w planowanej zabudowie jako swoiste spolium rozumiane jako skarb - znak wagi i znaczenia nowo wznoszonej budowli. To również znak tego, który buduje, że potrafi docenić to co działo się kiedyś, a także potraktować stare jako wzbogacenie – swoistą biżuterię architektoniczną. Dawny detal to nie ograniczenie wolności twórczej współczesnego artysty, to wprost odwrotnie możliwość szerszego rozwinięcia skrzydeł, pokazania w kontraście do dawnego jego nowej techniki, nowego spojrzenia, nowego otwarcia w stronę przyszłości.

⁴⁴ Powojenne inwentaryzacje dworca oraz fotografie wnętrza zamieścił w Białej Karcie JABŁOŃSKI 2006.

Architektoniczna rama dla reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego musi być potraktowana jako obiekt nowoczesny. *Nowoczesność, by [...] wychodzić naprzeciw temu co zjawia się szybko jak i temu, co pośpiesznie i bezpowrotnie przemija, musi dysponować dwójakiego rodzaju zasobami tego, co potencjalne: zapasem środków przyswajania przedawnionych treści kultury* [za taki należy uznać reliktdworca Marchijskiego - R.E.], oraz zasobami form ich synchronizacji w spójną całość z treściami aktualnej kultury. Wielorakość bowiem w odniesieniu do pozostałości kultury minionej wyznacza ich niezdeterminowany status jako tego co zbędne, zarazem jako tego, co na zapas, co potencjalnie może odegrać rolę w kształtowaniu przyszłości i przeszłości⁴⁵. Z tego właśnie powodu nowa, niezaprzeczalna wartość artystyczna obudowy reliktu dawnego dworca, może stać się dla dziś zapomnianego budynku szansą, a sam zrewaloryzowany dworzec przyczyni się do zwiększenia wartości tak znaczącej dziś ikoniczności nowej sytuowanej obok architektury.

Kontrast dawnej i nowej architektury wypełnia istotę miasta, w której zasadniczą funkcję pełni różnorodność. *Miasto jest niezwykle przykładową współistniejącą zasadą różnorodności i jednolitości. Jak dowodzą tego historyczne opisy, estetyczna jakość miasta nie jest jednoznaczna. Jego kompozycja rzadko jest ostatecznie zamknięta*⁴⁶. Jak pisał Grzegorz Piątek urbanista musi się wciąż przyglądać rzeczywistości i na nią reagować, a miasto nigdy nie będzie skończonym produktem, tylko procesem.....Nigdy nie ma gwarancji, że to, co zaplanowane, na pewno się ziści. Można jednak mieć pewność, że jeśli się czegoś nie zaplanuje, to się tego nie osiągnie⁴⁷. Proponowany w analizowanym obszarze kontrast okrusku historii i sporego kawałka tortu nowoczesności jest świetnym przykładem owego „niedomykania” i nieoczywistości.

Pamiętać należy również, że architektura to twór czasowo-przestrzenny. Jego postrzeganie i wartościowanie zależy od zrozumienia jego usytuowania na osi czasu i w sieci przestrzennej. To znów oczywistość, nabierająca jednak w analizowanym przypadku szczególnego znaczenia. W sferze uwarunkowań przestrzennych leży w tym przypadku takie budowanie brył nowej architektury, by nie zakłócały one percepcji dawnego reliktu dworca. W kwestii czasu, nowe w oczywisty sposób przedłuża istnienie zapomnianego zabytku.

Jest jednak jeszcze jeden aspekt tego zagadnienia. To kwestia czasu percepcji architektury zdecydowanie innego niż dla dzieł rzeźby i malarstwa. Dla analizowanego bloku zabudowy znaczące jest tu trwanie percepcji nowo projektowanego zespołu podczas

⁴⁵ BYTNIIEWSKI 2015.

⁴⁶ EYSYMONTT 2001, s. 29.

⁴⁷ PIĄTEK 2020, s. 530.

niespiesznego spaceru wzdłuż pierzei ulicy, lub w trakcie jazdy tramwajem lub autem. W obu tych procesach percepcji niezwykle ważna jest kompozycja zespołu jako sekwencji zmiennych jego widoków.

Zamieszczone wyżej uwagi prowadzą do konstatacji, że istotą nowej architektury w najbliższym sąsiedztwie architektury dawnej powinno być stosowanie zasady kontrastu zarówno w kwestii detalu, materiału jak i kolorystyki. Można ten „kontrast” określić jako „kontrast relatywny” ponieważ z racji najbliższego sąsiedztwa oczywistym jest znaczący wpływ dawnych form na formy nowe. Nawet jeżeli w swoim założeniu projekt zakłada dysonans dawnego i nowego i tak dawna architektura nie pozostaje bez wpływu na sąsiadującą z nią nowe rozwiązania. Kontrast skali, dawnego i nowego, kontrast materiału, sprawia, że nowe staje się „kapsułą czasu” dla dawnego, dla owego *spolium*, a dawne staje się atraktorem dla nowego. Inspiracją dla tej zasady były oczywiście kompleksy muzealne, a przykładów jej realizacji znajdziemy we Wrocławiu wiele. Jednym ze starszych przykładów wykorzystania *spoliów* jest ołbiński portal z XII wieku w ścianie gotyckiego kościoła Marii Magdaleny, który znalazł się tam po zniszczeniu opactwa w 1526 r. Jest on rodzajem zarodnika przenoszącego kod genetyczny dawnej historycznej budowli, obdarzony jest on również dużą dozą symbolicznego przesłania. *Spolium* są także dla wrocławskiej architektury współczesnej fragmenty romańskich murów być może dawnego domu Panien Trzebnickich, w podstawach modernistycznego tak zwanego „domku romańskiego”. Oba elementy w tej budowli się wzajemnie wzbogacają. Nie byłby mur romański tak dobrze zauważony, a nałożona nad nim nadbudówka stojąca samodzielnie nie byłaby równie interesująca bez swojego kontekstu. Specyficznym *spolium* może być również sama idea historyczna zaszczerpiona w nowym obiekcie – tak jak jest chociażby w słynnych jaworskich podcieniach Stefana Müllera. Równie dobrym przykładem takiej idei stojącej u podstaw nowoczesnej koncepcji architektonicznej może być rozbudowa domu Handlowego Renoma z 1929 r. autorstwa Zbigniewa Maćkowa. Można dodać do tych przykładów jeszcze przeprowadzoną w nowoczesnych ówczesnie formach odbudowę skrzydła wschodniego klasztoru bernardynów. Istotą dobrego wykorzystania owego styku dawnego z nowym jest ocena wartości zarówno dawnej, jak i nowej i w końcu wspólnej nowo powstałej z tego uprawnionego związku.

Wrocławska historia świadomego styku nowego ze starym jest jak widać dość długa. Dalej w rozdziale nr 9 pt: „referencje architektoniczne” prezentujemy również pozawrocławskie przykłady łączenia starego z nowym, historii z przyszłością, zawsze z korzyścią dla obu tych elementów (fot. 1-18). Pamiętać jednak należy, że ostateczny kształt

zawsze zależy to od jakości każdego z elementów składowych, a może jeszcze bardziej od jakości wykonania owego połączenia.

7. Bibliografia

1. ANTKOWIAK 1970 – Zygmunt Antkowiak, *Ulice i place Wrocławia* („Biblioteka Wrocławska”, 11), Wrocław-Warszawa-Kraków 1970, s. 27-28, 101-102, 157.
2. BYTNIEWSKI 2015 - Paweł Bytniewski, *Hermeneutyka jako strategia wartościowania dziedzictwa kulturowego. Kulturowy status zabytku*, [w:] Systemy wartościowania dziedzictwa. *Stan badań i problemy*, praca zbiorowa pod redakcją Bogusława Szmygina, Lublin- Warszawa 2015.
3. CZECHOWICZ 1997A – Bogusław Czechowicz, *Dawny Dworzec Dolnośląski, obecnie w zachowanym fragmencie hotel dla kierowców, pl. Orłąt Lwowskich* [hasło w:] *Atlas architektury Wrocławia*, t. 1: *Budowle sakralne. Świeckie budowle publiczne*, red. Jan Harasimowicz, Wrocław 1997, s. 261.
4. CZECHOWICZ 1997B – Bogusław Czechowicz, *Dawny Dworzec Świebodzki, obecnie siedziba Teatru Polskiego, innych instytucji kulturalnych, zakładów usługowych i sklepów, pl. Orłąt Lwowskich 20*, [hasło w:] *Atlas architektury Wrocławia*, t. 1: *Budowle sakralne. Świeckie budowle publiczne*, red. Jan Harasimowicz, Wrocław 1997, s. 259-261.
5. DOBESZ 2000 – Janusz L. Dobesz, *Wrocławskie dworce kolejowe* („Zabytki Wrocławia”), Wrocław 2000.
6. DOBESZ 2006A – Janusz L. Dobesz, *Architektura wrocławskich dworców kolejowych*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe* [publikacja towarzysząca wystawie], red. Maria Zwierz, Wrocław, Muzeum Architektury, 15.09.-31.10.2006, Wrocław 2006, s. 14-35.
7. DOBESZ 2006B – Janus L. Dobesz, *Dworzec Kolei Dolnośląskiej*, [hasło w:] *Encyklopedia Wrocławia*, red. Jan Harasimowicz, s. 168.
8. DUDA 2011 – Michał Duda, *Siedziba Europejskiego Funduszu Leasingowego (Centrum Orłąt)*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 583.
9. EYSYMONTT 2001 - Rafał Eysymontt, *Obraz miasta, spojrzenie na pejzaż miejski wczoraj i dziś. Historyk sztuki wobec zadania oceny tożsamości miasta historycznego*, [w:] *Tożsamość miasta odbudowanego. Autentyzm- integralność kontynuacja*, Polski Komitet ICOMOS, red. Roman A. Cielątkowska Gdańsk 2001.

10. EYSYMONTT 2011A – Rafał Eysymontt, *Budynek biurowo-usługowy d. siedziba Banku Zastawnego pl. Orłąt Lwowskich 2*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 583.
11. EYSYMONTT 2011B – Rafał Eysymontt, *Przedmieście Mikołajskie do czasu rozbiórki fortyfikacji. Zarys przemian urbanistycznych*, [w:] *Przedmieście Mikołajskie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Wrocław 2011, s. 18-28.
12. EYSYMONTT 2017 – Rafał Eysymontt, *Przedmieście Mikołajskie*, [w:] *Atlas historyczny miast polskich*, red. Roman Czaja, t. 4: *Śląsk*, red. Marta Młynarska-Kaletynowa, z. 13, cz. 1: *Wrocław*, red. Rafał Eysymontt, Mateusz Goliński, oprac. Dagmara Adamska et al., Wrocław 2017, s. 56-60.
13. FREYMARK 1942 – Hermann Freymark, *Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
14. GERBER / SOBOCIŃSKI 2006A – Piotr Gaglik, Waław Sobociński, *Dworzec Miejski Kolei Prawego Brzegu Odry*, [hasło w:] *Encyklopedia Wrocławia*, red. Jan Harasimowicz, s. 169.
15. GERBER / SOBOCIŃSKI 2006B – Piotr Gerber, Waław Sobociński, *Zapomniany dworzec – Dworzec Miejski Kolei Prawego Brzegu Odry*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe* [publikacja towarzysząca wystawie], red. Maria Zwierz, Wrocław, Muzeum Architektury, 15.09.-31.10.2006, Wrocław 2006, s. 102-115.
16. GOŁASZEWSKI 2006 – Janusz Gołaszewski, *Zarys dziejów węzła kolejowego we Wrocławiu na tle rozwoju sieci kolejowej na Śląsku*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe* [publikacja towarzysząca wystawie], red. Maria Zwierz, Wrocław, Muzeum Architektury, 15.09.-31.10.2006, Wrocław 2006, s. 60-101.
17. JABŁOŃSKI 2006 – Karta Ewidencyjna Zabytków Architektury i Budownictwa dla Dworca Marchijskiego, nr 11348 (dostęp: https://zabytek.pl/pl/obiekty/g-278129/dokumenty/PL.1.9.ZIPOZ.NID_N_02_EN.240190/1)
18. JABŁOŃSKI 2011 – Stanisław Jabłoński, *Dworzec Świebodzki*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 584-585.

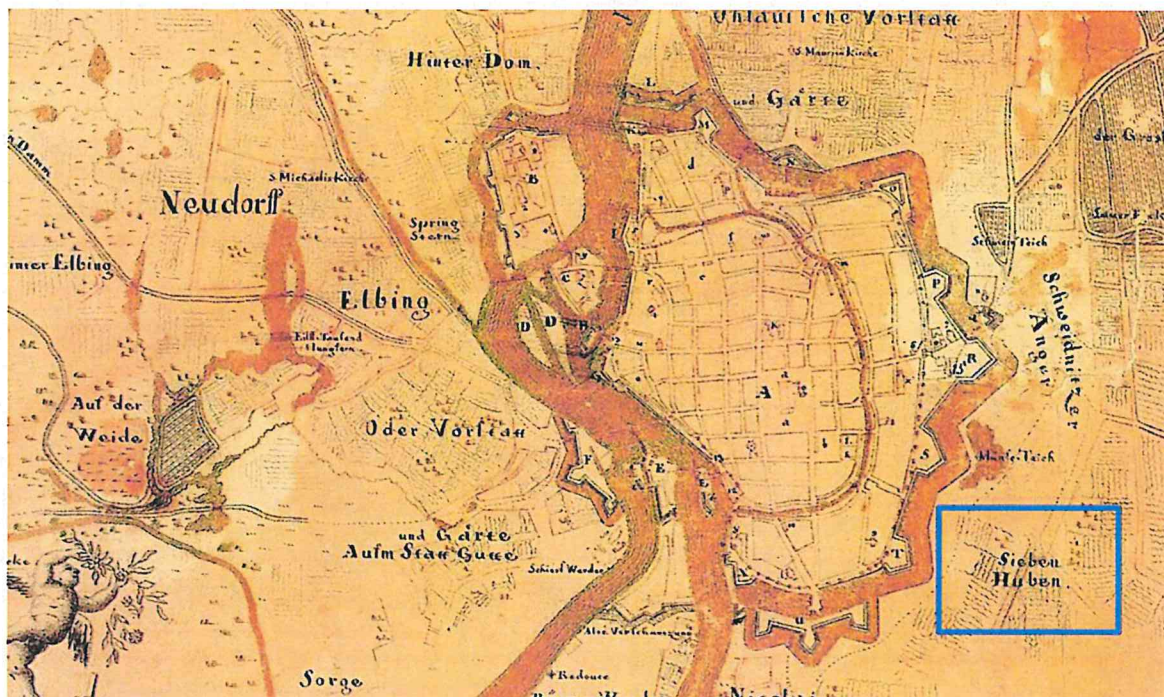
19. JERCZYŃSKI 2006 – Michał Jerczyński, *Rozwój techniki kolejowej na linii Berlin-Wrocław*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe* [publikacja towarzysząca wystawie], red. Maria Zwierz, Wrocław, Muzeum Architektury, 15.09.-31.10.2006, Wrocław 2006, s. 35-59.
20. JERCZYŃSKI 2011 – Michał Jerczyński, *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski we Wrocławiu*, „Świat Kolei”, 9, 2010, s. 12-20.
21. KOZIARSKI 2006 – Stanisław Koziarski, *Kolej Dolnośląsko-Marchijska*, [hasło w:] *Encyklopedia Wrocławia*, red. Jan Harasimowicz, s. 385.
22. KRZYWKA 2022 – Łukasz Krzywka, *Możliwości rewaloryzacji i ekspozycji reliktyw dawnego Dworca Marchijskiego we Wrocławiu* [maszynopis], Wrocław 2022.
23. KWAŚNIEWSKI 2006A – Artur Kwaśniewski, *Nabycińska*, [hasło w:] *Encyklopedia Wrocławia*, red. Jan Harasimowicz, s. 575.
24. KWAŚNIEWSKI 2006B – Artur Kwaśniewski, *Orląd Lwowskich*, [hasło w:] *Encyklopedia Wrocławia*, red. Jan Harasimowicz, s. 630-631.
25. KWIATKOWSKA 2021 – Barbara Kwiatkowska, *Wrocław. Ulicą Marchijską pojadą tramwaje. Jak dawniej pociągi*, <https://wroclaw.wp.pl/wroclaw-ulica-marchijska-pojada-tramwaje-jak-dawniej-pociagi-6597535210695648a> [data publikacji: 15.01.2021].
26. MIKOŁAJCZAK 2006 – Ewa Mikołajczak, *Dworzec Świebodzki (Dworzec Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej)*, [hasło w:] *Wrocławskie dworce kolejowe* [publikacja towarzysząca wystawie], red. Maria Zwierz, Wrocław, Muzeum Architektury, 15.09.-31.10.2006, Wrocław 2006, s. 133-156.
27. OBST / FREYMARK 1942 – Erich Obst, Hermann Freymark, *Die Grundlagen der Verkehrsentwicklung Schlesiens und die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
28. OKÓLSKA 2013 – Halina Okólska, *Zieleniec na terenie dawnego cmentarza św. Barbary*, [hasło w:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, red. Iwona Bińkowska, Elżbieta Szopińska, Wrocław 2013, s. 609.

29. PEC-ŚWIECICKA / GIZOWSKA 2013 – Monika Pec-Święcicka, Anna Gizowska, *Plac Orłąt Lwowskich*, [hasło w:] *Leksykon zieleni Wrocławia*, red. Iwona Bińkowska, Elżbieta Szopińska, Wrocław 2013, s. 545.
30. PIĄTEK 2020 - Grzegorz Piątek, *Najlepsze miasto świata. Warszawa w odbudowie 1944-1949*, Warszawa 2020.
31. PIKULSKA 2006 – Daria Dorota Pikulska, *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski*, [hasło w:] *Wrocławskie dworce kolejowe* [publikacja towarzysząca wystawie], red. Maria Zwierz, Wrocław, Muzeum Architektury, 15.09.-31.10.2006, Wrocław 2006, s. 157-164.
32. PIKULSKA 2011A – Daria Dorota Pikulska, *Dworzec Dolnośląsko-Marchijski*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 585.
33. PIKULSKA 2011B – Daria Dorota Pikulska, *Forum Dworcowe na Przedmieściu Mikołajskim*, [w:] *Przedmieście Mikołajskie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Wrocław 2011, s. 150-157.
34. PIKULSKA 2011C – Daria Dorota Pikulska, *Liceum Ogólnokształcące nr 12 im. Bolesława Chrobrego, d. szkoła realna*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 583-584.
35. PIKULSKA 2011D – Daria Dorota Pikulska, *Manger Julius*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 999-1000.
36. PIKULSKA 2011E – Daria Dorota Pikulska, *Siedziba Polskiego Związku Głuchych, Oddział Dolnośląski, d. budynek Dyrekcji Towarzystwa Kolei Prawego Brzegu Odry*, [hasło w:] *Leksykon architektury Wrocławia*, red. Rafał Eysymontt, Jerzy Ilkosz, Agnieszka Tomaszewicz, Jadwiga Urbanik, Wrocław 2011, s. 462-463.
37. SZMYGIN 2011 – Bogusław Szmygin, *Paradigm shift in heritage protection- Challenge for 21st century*, [w:] *Conservation turn- return to conservation. Proceeding of the international conference of the ICOMOS*, Praga-Florence 2010, 2011, red. Wilfried Lipp, Josef Štulc, Bogusław Szmygin, Simone Giometti.

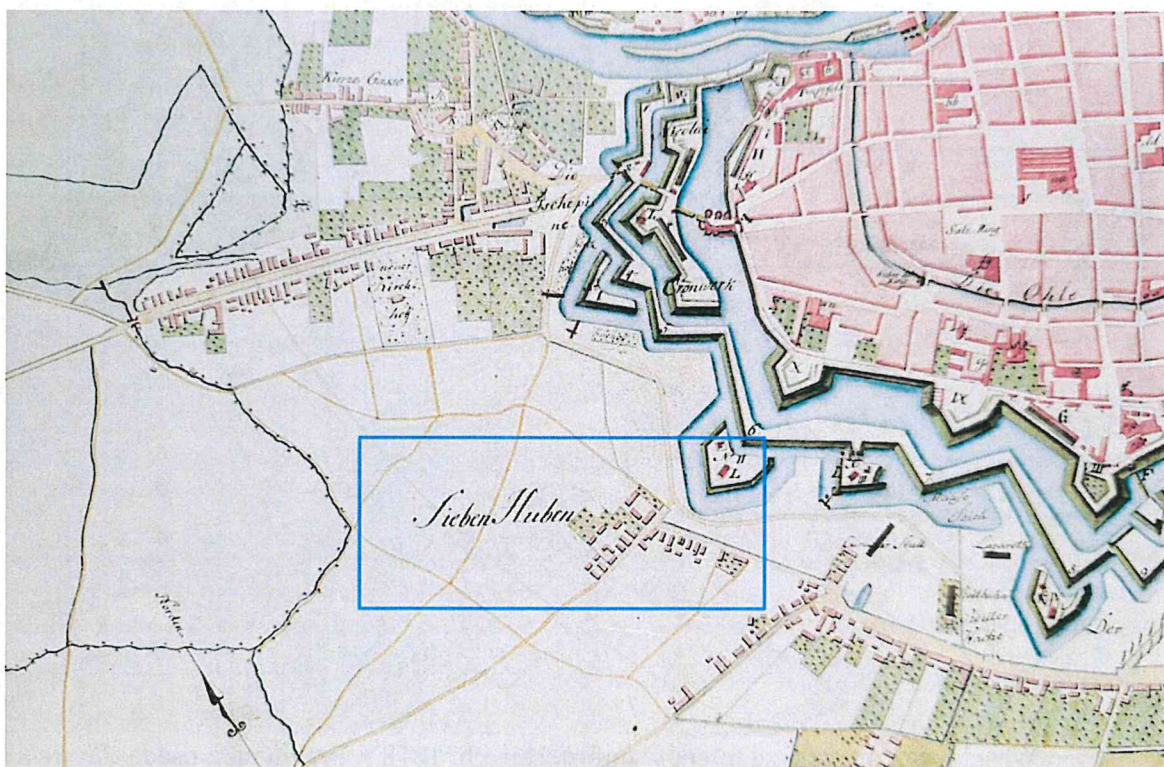
38. ZABŁOCKA-KOS 1995 – Agnieszka Zabłocka-Kos, *Neorenesans w architekturze mieszczaństwa wrocławskiego*, [w:] *Architektura Wrocławia*, t. 1: *Dom*, Wrocław 1995, s. 201-214.
39. ZABŁOCKA-KOS 2006 – Agnieszka Zabłocka-Kos, *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807-1858*, Wrocław 2006, s. 256-283.
40. ZABŁOCKA-KOS 2011 – Agnieszka Zabłocka-Kos, *Przedmieście Mikołajskie w XIX i XX wieku na tle innych przedmieść wrocławskich*, [w:] *Przedmieście Mikołajskie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Wrocław 2011, s. 10-17.

8. Ilustracje

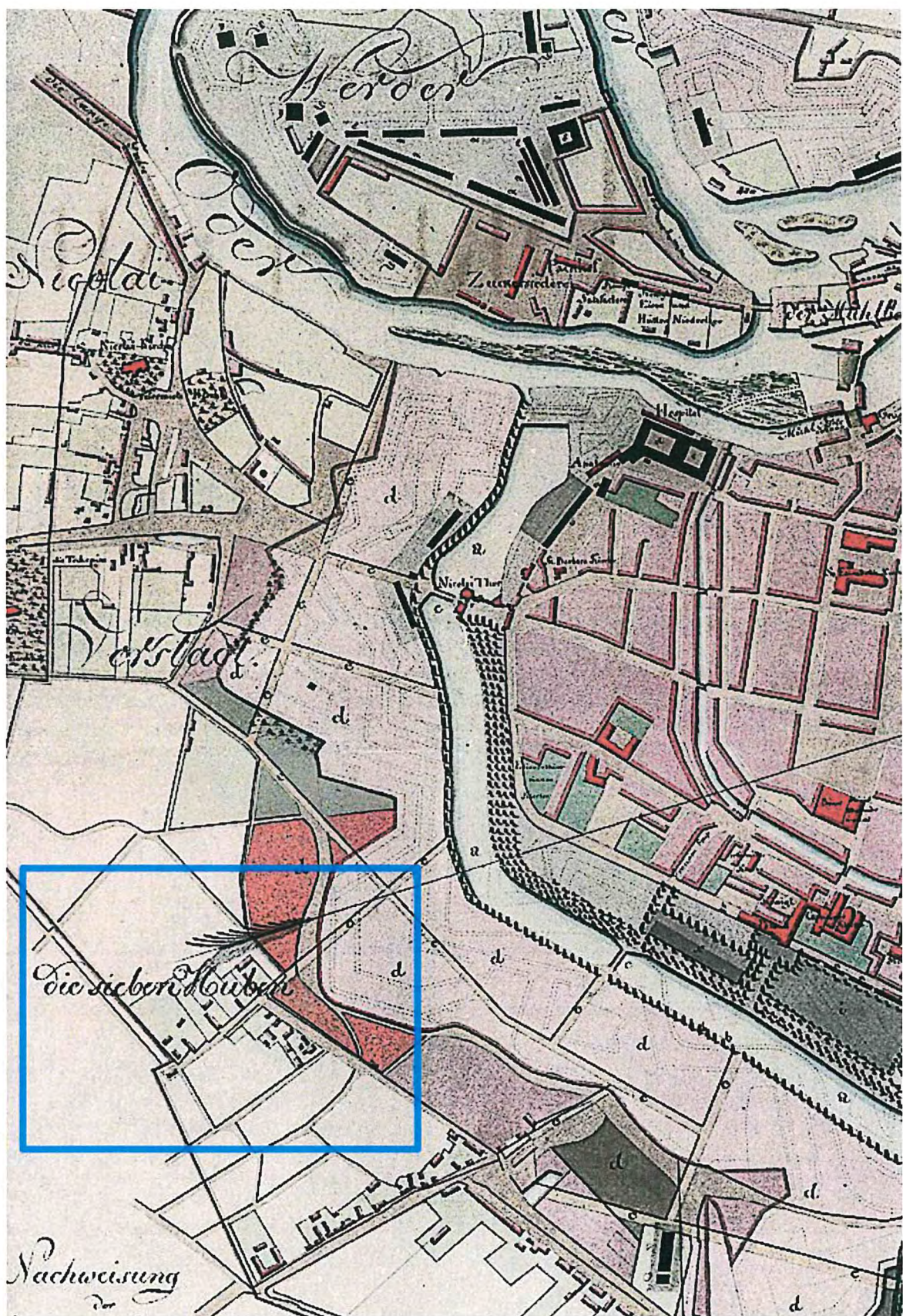
8. Ilustracje



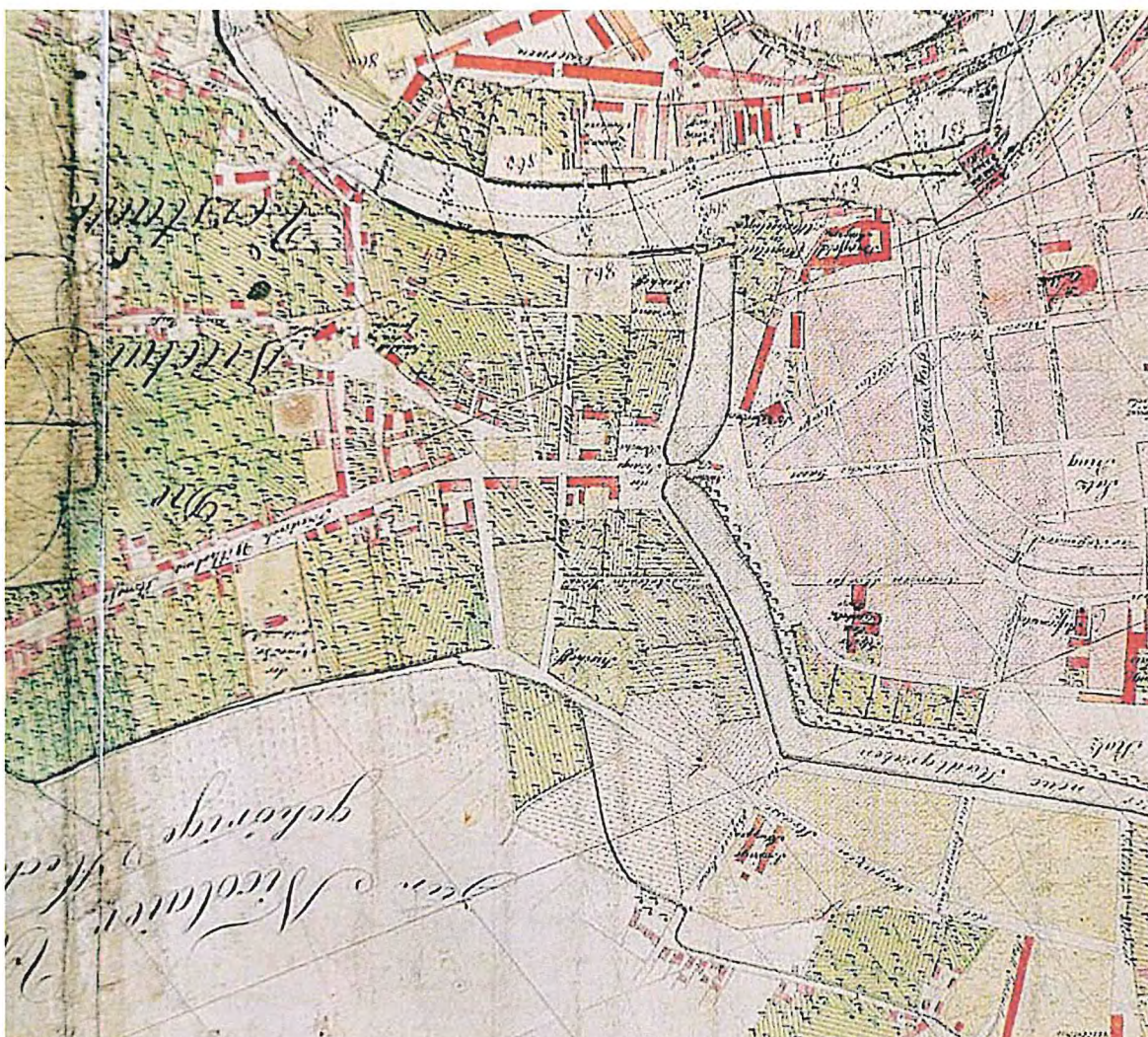
il. 1 Geometrischer Grund-Riss und Delineation der Haupt-Stadt und Vestung Bresslau in Herzogthum Ober und Nieder Schlesien mit allen seinen Vorstädten und nahe anliegenden Dörffern wurde im Jahre 1717 im Frühjahr mit Boussole., aufgenommen und observiret von Daniel Pezold, Stiftung Preussischer Kulturbesitz, Staatsbibliothek Berlin, Kartenabteilung, sygn. x/s 20 644. Fragment planu z 1717 r. z zaznaczoną osadą Sieben Huben.



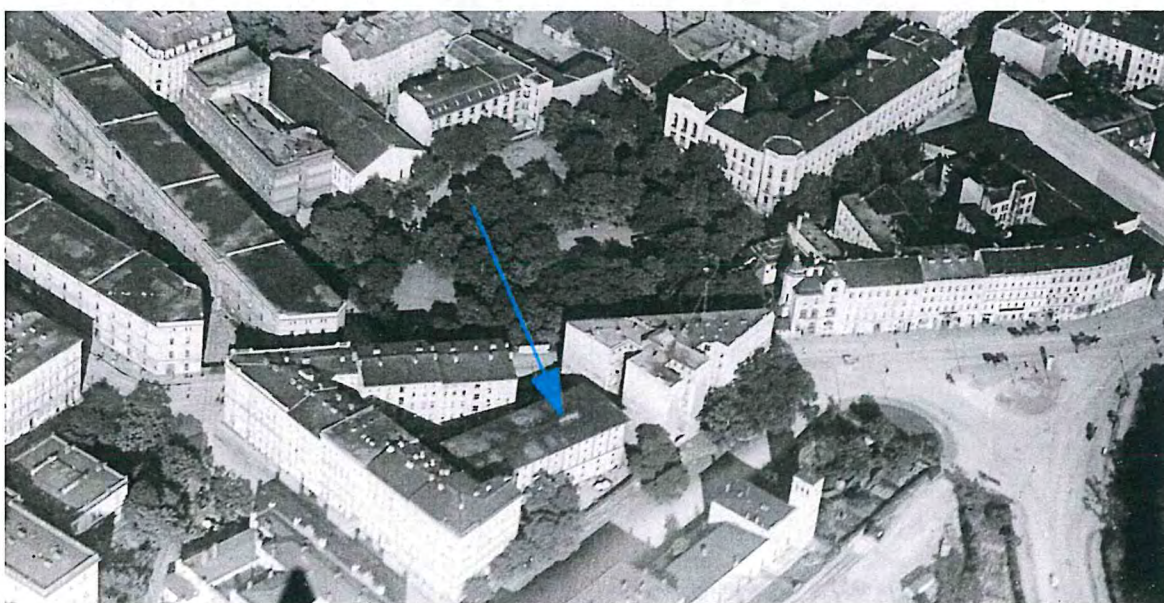
il. 2 Wrocław, Plan twierdzy, 1802 r. Fragment z zaznaczoną osadą Sieben Huben.



il. 3 Plan Wrocławia z parcelacją terenów pofortecznych, 1818 r. Fragment z osadą *die sieben Huben*.



il. 4 Plan Wrocławia , 1823 r. Fragment z Przedmieściem Mikołajskim.



il. 5 Widok dworca oraz zabudowy po jego stronie północnej z zaznaczoną lokalizacją spichlerza, ok. 1925, źródło: <https://polska-org.pl/>

für die Käuferleute S. Brunn und Alex. Rietschowsky.

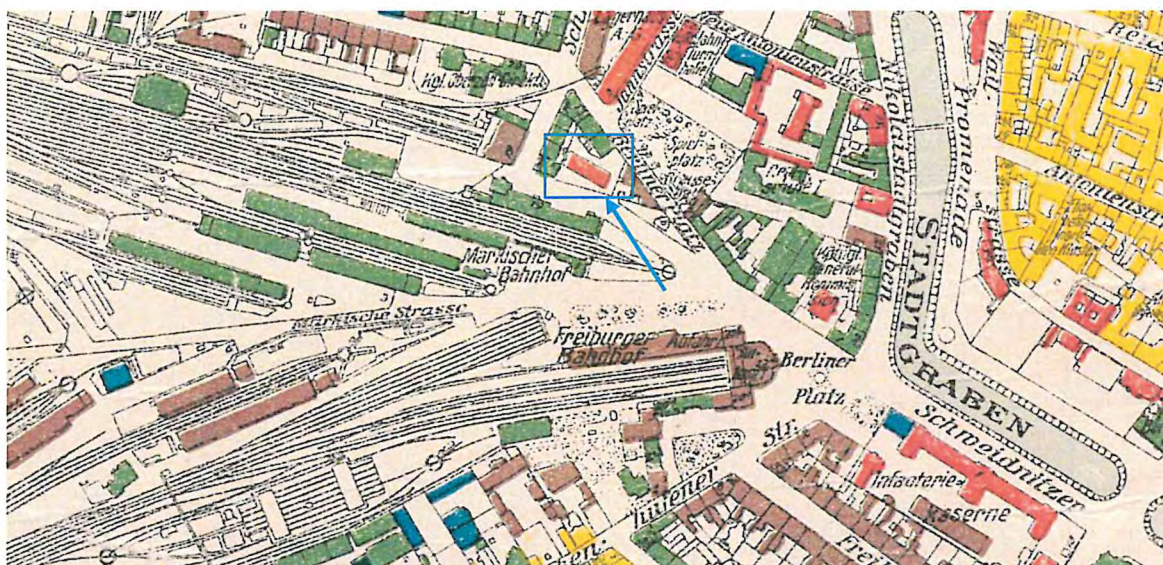
Strossau den 1^{ten} Junij
lediglich in brüßeligen
Gefühl befunden zu werden
Die Stadt. L. v. d. V.

A perspective drawing of a long, two-story building facade. The building features a regular grid of windows, with five windows per floor on each side of a central entrance. The central entrance is marked by a small portico with columns. The drawing is executed in a simple, schematic style with black lines on a light background.

This architectural drawing shows the front elevation of a five-story building. The ground floor is distinguished by three large, rounded arches, each containing a small, square window. Above the arches, the building has four more floors, each with three rectangular windows. The windows are arranged in a grid-like pattern. The building is topped with a gabled roof. A diagonal line runs from the top of the left side to the top of the right side, possibly indicating a structural element or a design line. The drawing is rendered in a simple, hand-drawn style with some color shading on the roof and ground.

A hand-drawn map on aged paper showing a street layout. At the top, a building is labeled 'Am Märkischen Bahnhof'. Below it, a triangular area contains a red-shaded rectangular building labeled '16.'. To the right of this area, a street is labeled 'Hauptstadt-Strasse'. At the bottom, a street is labeled 'Am Berliner Platz'. A vertical street, labeled 'Am Ober-Straße', intersects 'Am Berliner Platz' from the bottom. The map is oriented with the station at the top and the main street running diagonally from the bottom left towards the top right.

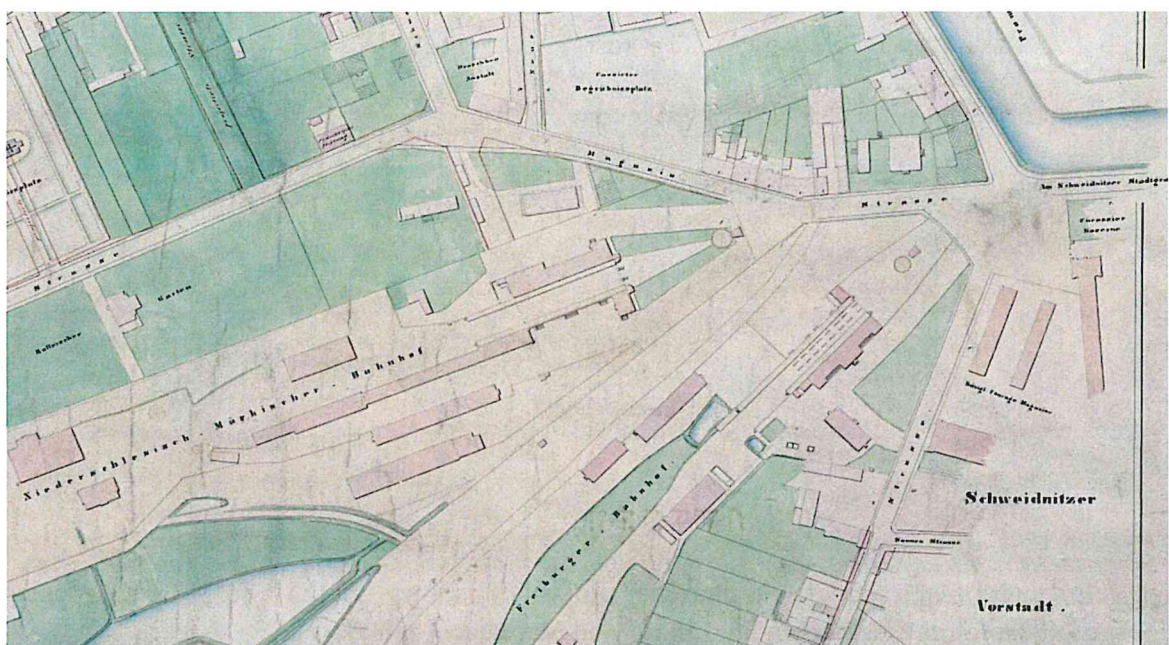
30



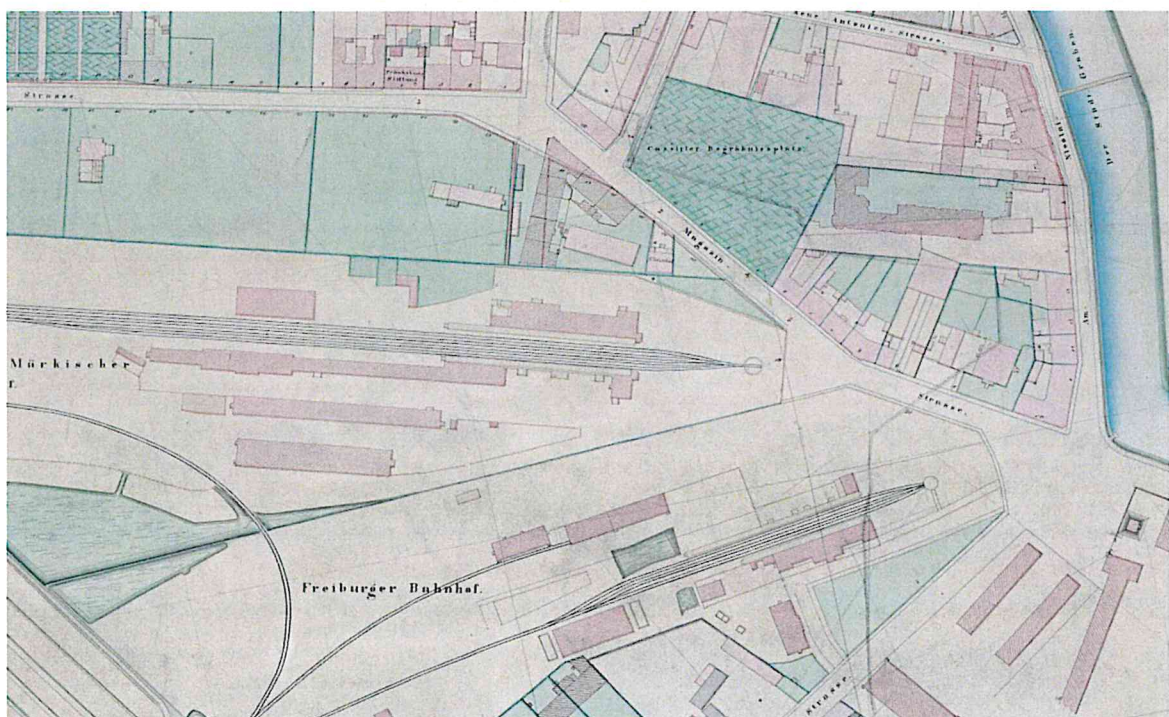
il. 7 Fragment planu Wrocławia ukazujący rozwój zabudowy od 1811 do 1912 r. Spichlerz oznaczony kolorem czerwonym jako starszy od otaczającej zabudowy.



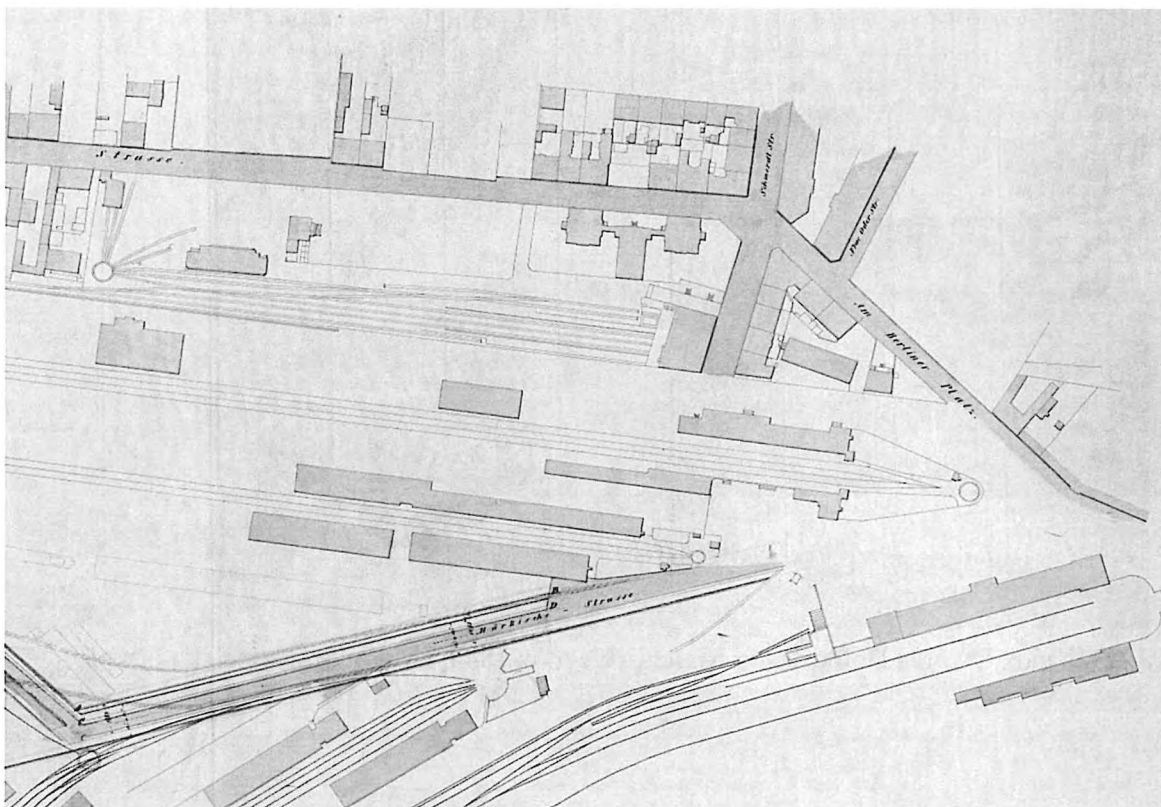
il. 8 Przyjazd transportu rannych żołnierzy na Dworzec Marchijski w 1866 roku, źródło: <https://polska-org.pl/>



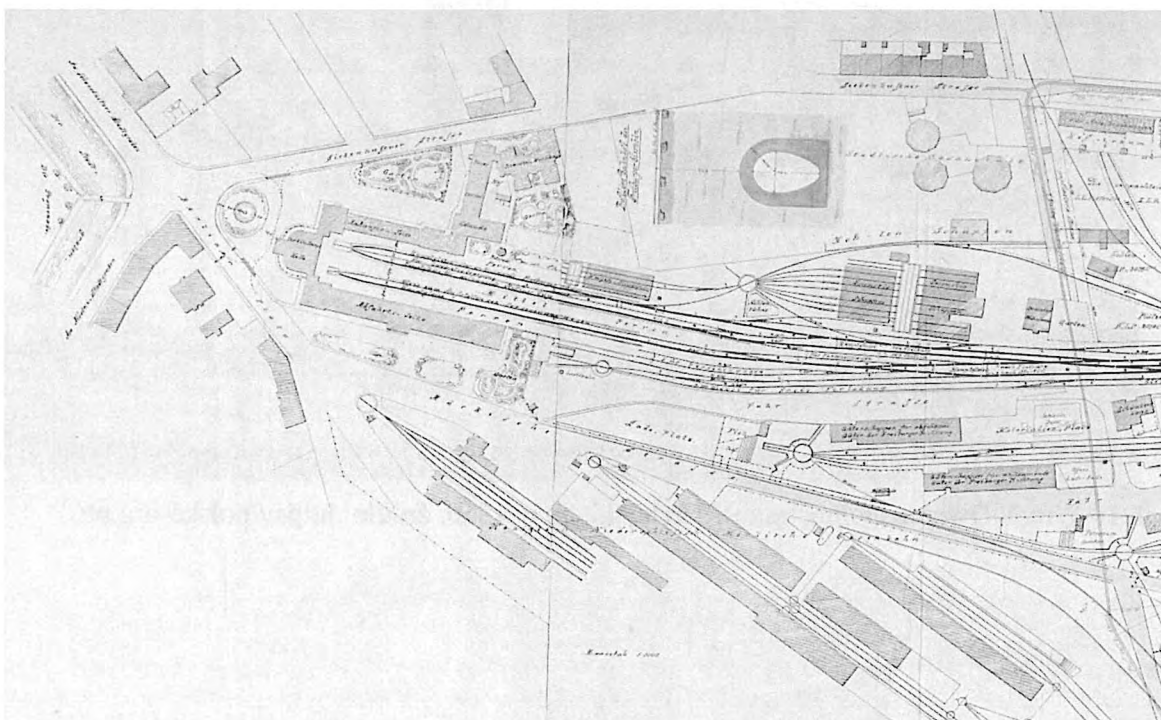
il. 9 Plan Wrocławia z 1854 r., fragment z Dworcem Dolnośląsko-Marchijskim.



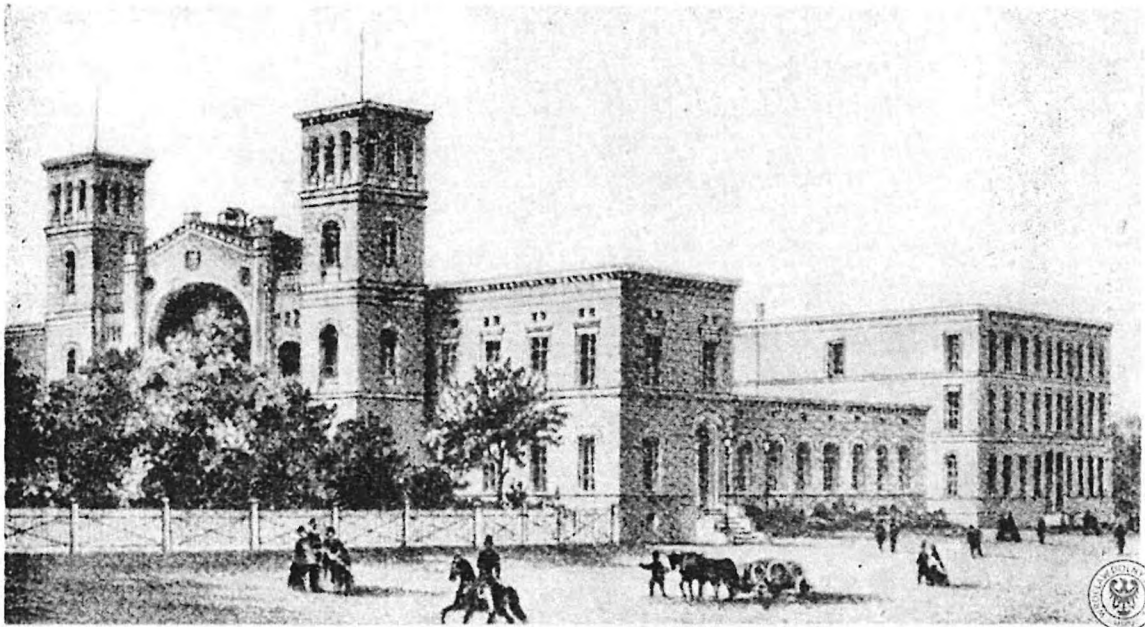
il. 10 Plan Wrocławia z 1870 r., fragment z Dworcem Dolnośląsko-Marchijskim.



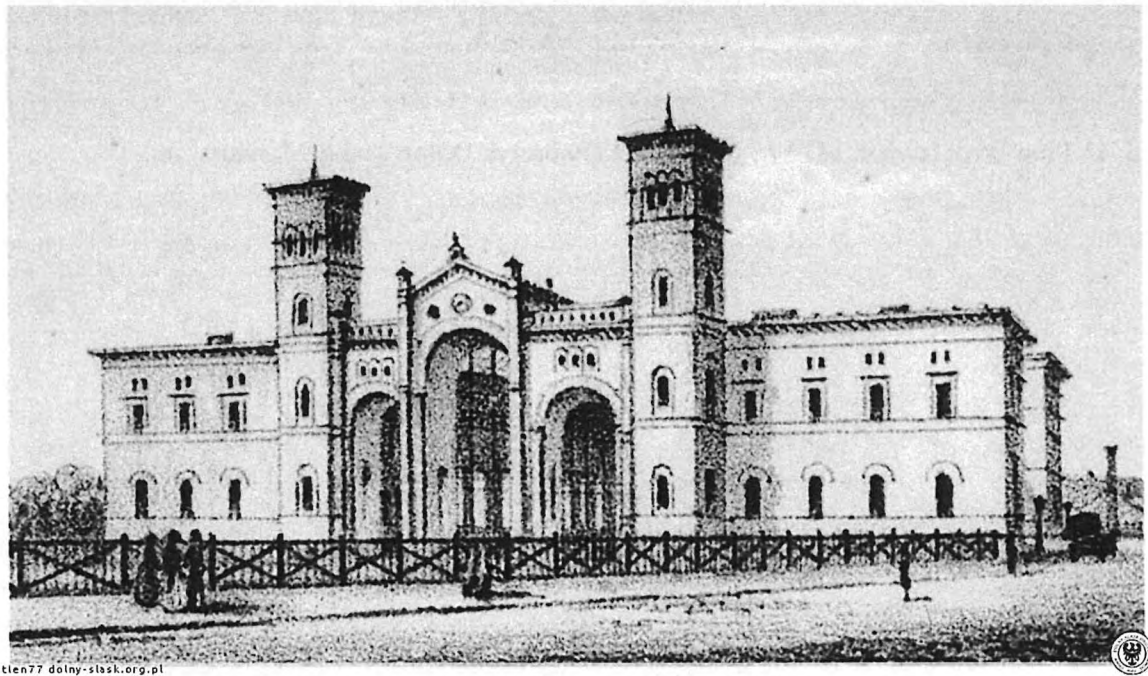
il. 11 Plan Wrocławia z 1874 r., fragment z Dworcem Dolnośląsko-Marchijskim.



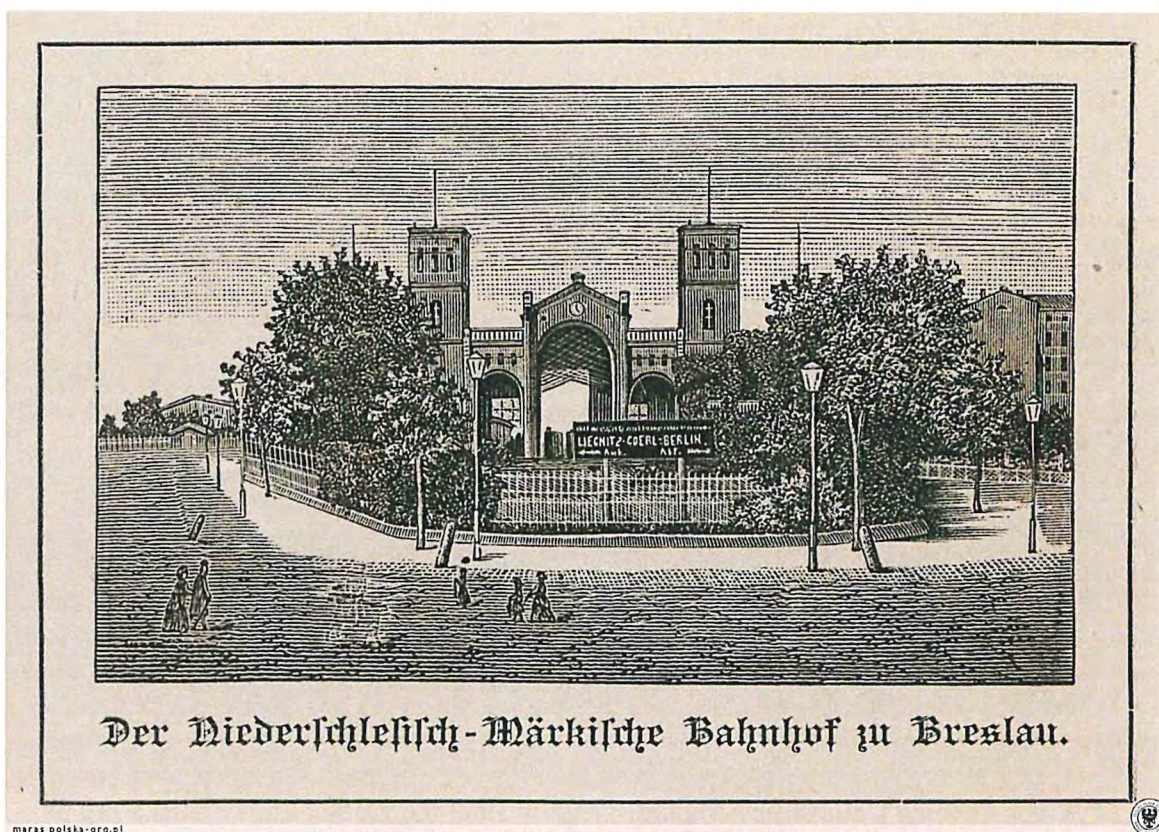
il. 12 Plan Wrocławia z 1877 r., fragment z Dworcem Dolnośląsko-Marchijskim.



il. 13 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1844, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 14 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1850, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 15 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1885, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 16 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1898-99, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 17 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1900-03, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 18 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1908, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 19 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego w 1920-1935, źródło: <https://polska-org.pl/>



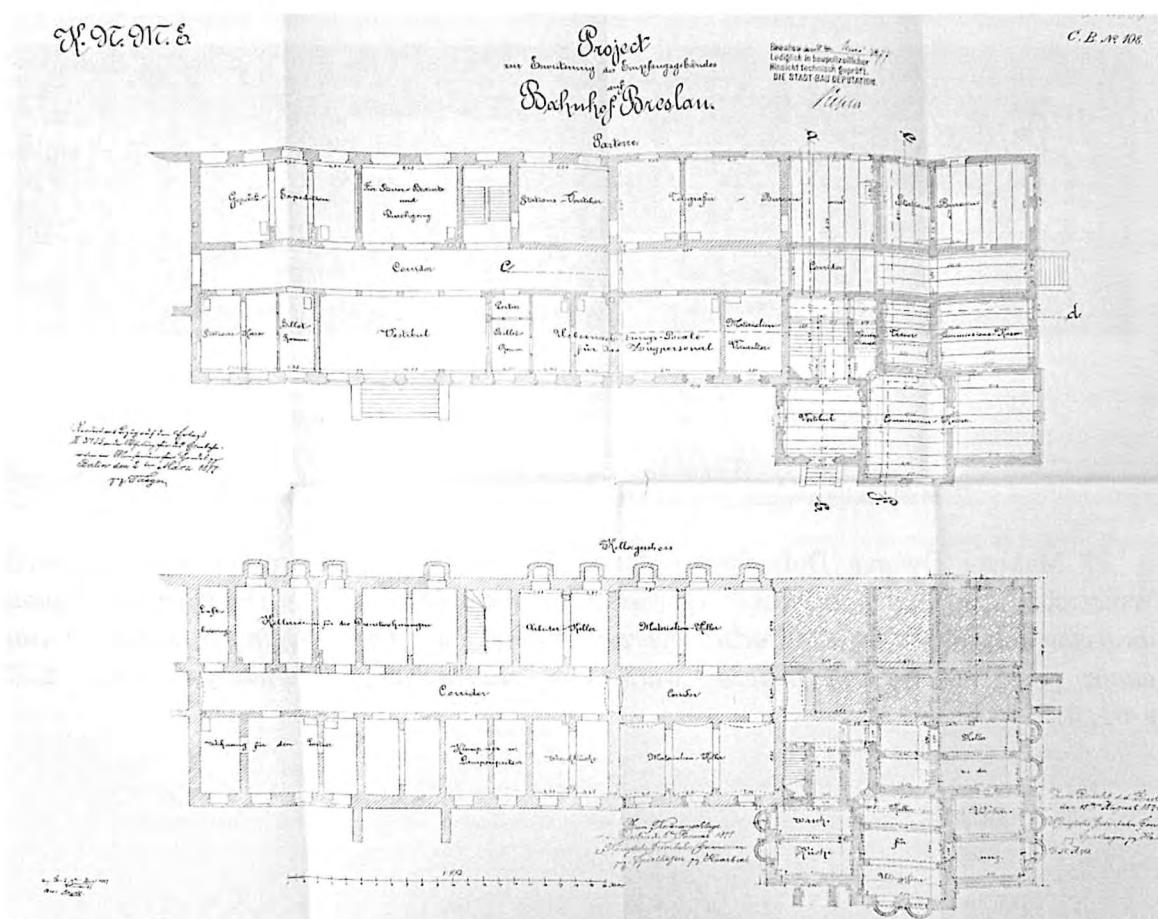
Il. 3. Dworzec Marchijski we Wrocławiu:
a) stan obecny (fot. A. Nowicka, 2018),
b) makieta rekonstrukcji (oprac. Kolo Naukowe Industria, fot. A. Kozaczek, 2017)

Fig. 3. Marchijski Railway Station in Wrocław:
a) current state (photo by A. Nowicka, 2018),
b) reconstruction mockup (by Industria Student Research Group, photo by A. Kozaczek, 2017)

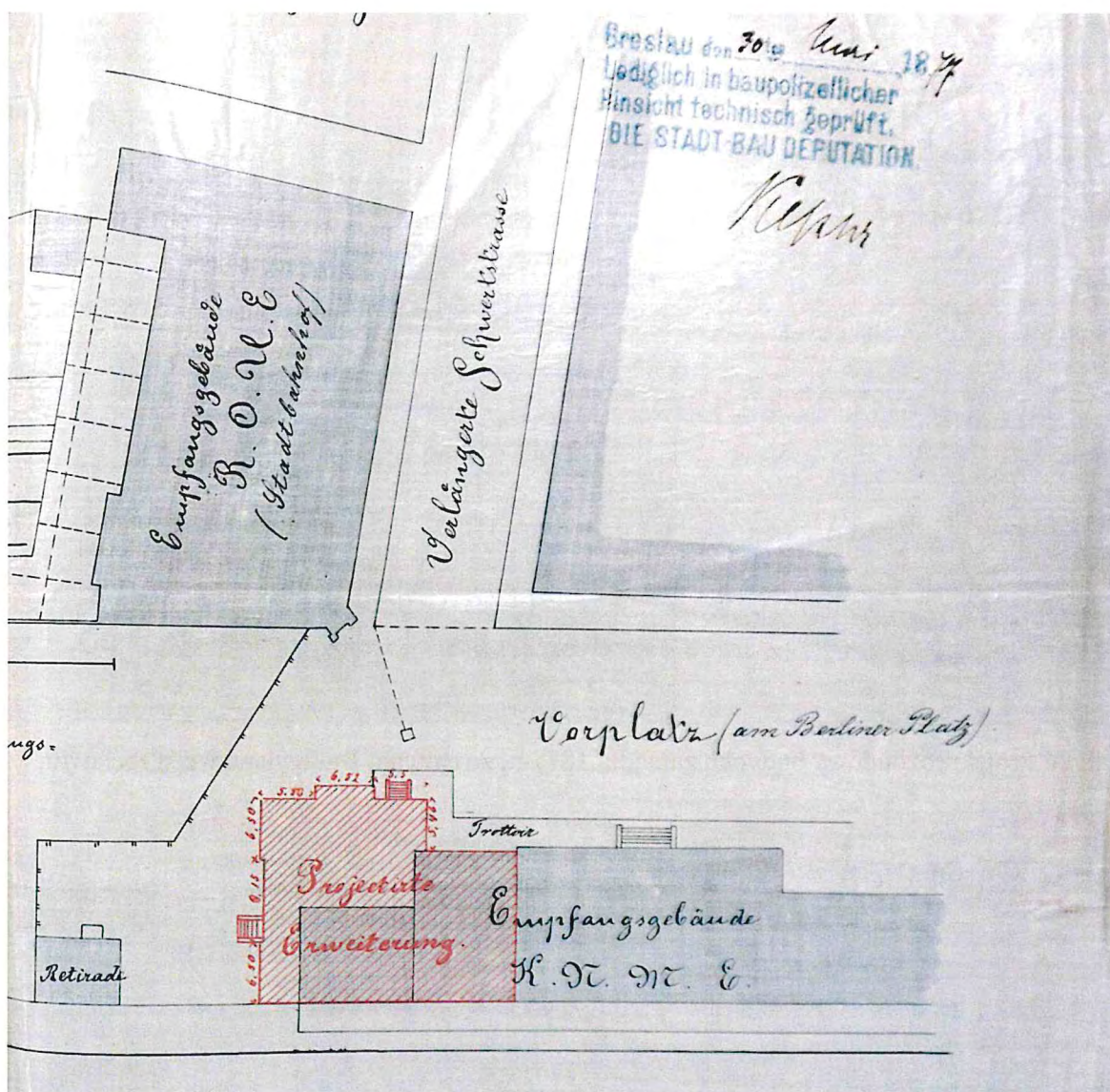
il. 20 Makieta Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego, za: Aleksandra Kozaczek, Gabriela Wojciechowska, Maria Czarnecka, Agnieszka Nowicka, *Rekonstrukcja i możliwości adaptacji dworców kolejowych na przykładzie wybranych obiektów z terenu Dolnego Śląska – wyniki analiz przeprowadzonych podczas warsztatów studenckich*, „Architectus” 1(61) 2020, s. 62, il. 3.



il. 21 Zabudowania kolejowe od strony zachodniej, źródło: Architekturmuseum der TU Berlin, Inv. Nr. BZ-F 02,001.



il. 22 Projekt rozbudowy dworca, 1877 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. 110026.



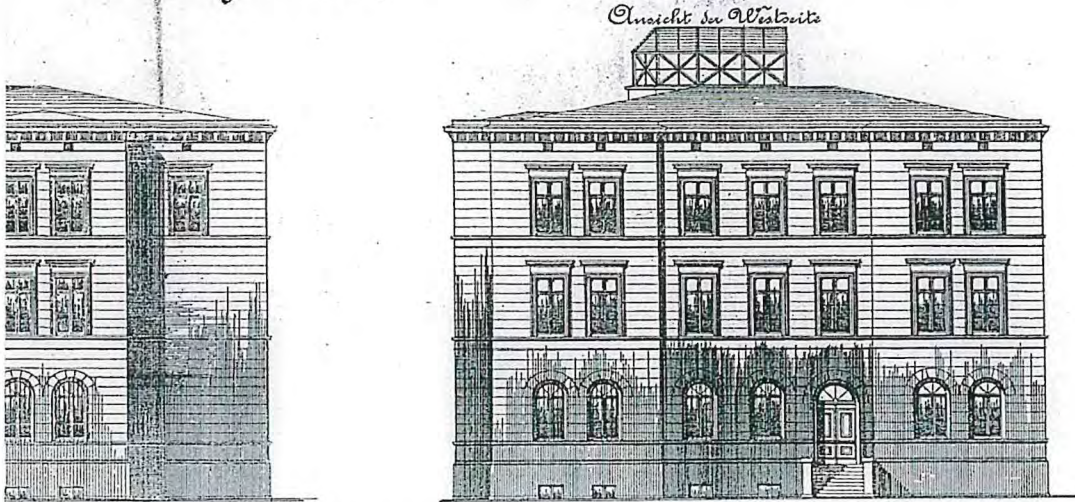
il. 23 Projekt rozbudowy dworca, 1877 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. 110024.

Project
zur Erweiterung des Empfangsgebäudes
Bahnhof Breslau

Breslau den 2. März 1877
Lediglich in baupolizeilicher
Hinsicht technisch geprüft.
DIE STADT-BAU DEPUTATION.

Kiepert

C. B. 111.



il. 24 Projekt rozbudowy budynku zarządu, 1877 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu.

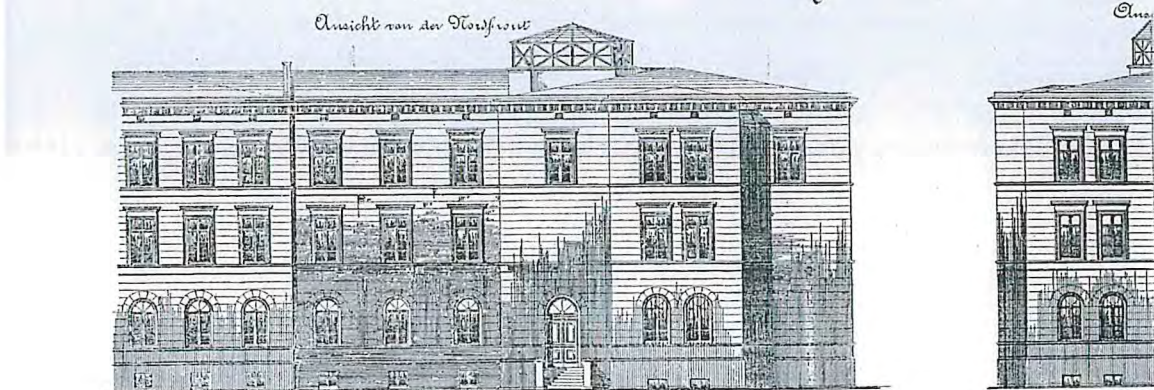
9.11.1877

K. O. T. S.

Project
zur Erweiterung des Empfangsgebäudes
Bahnhof Breslau

Breslau den 2. März 1877
Lediglich in baupolizeilicher
Hinsicht technisch geprüft.
DIE STADT-BAU DEPUTATION.

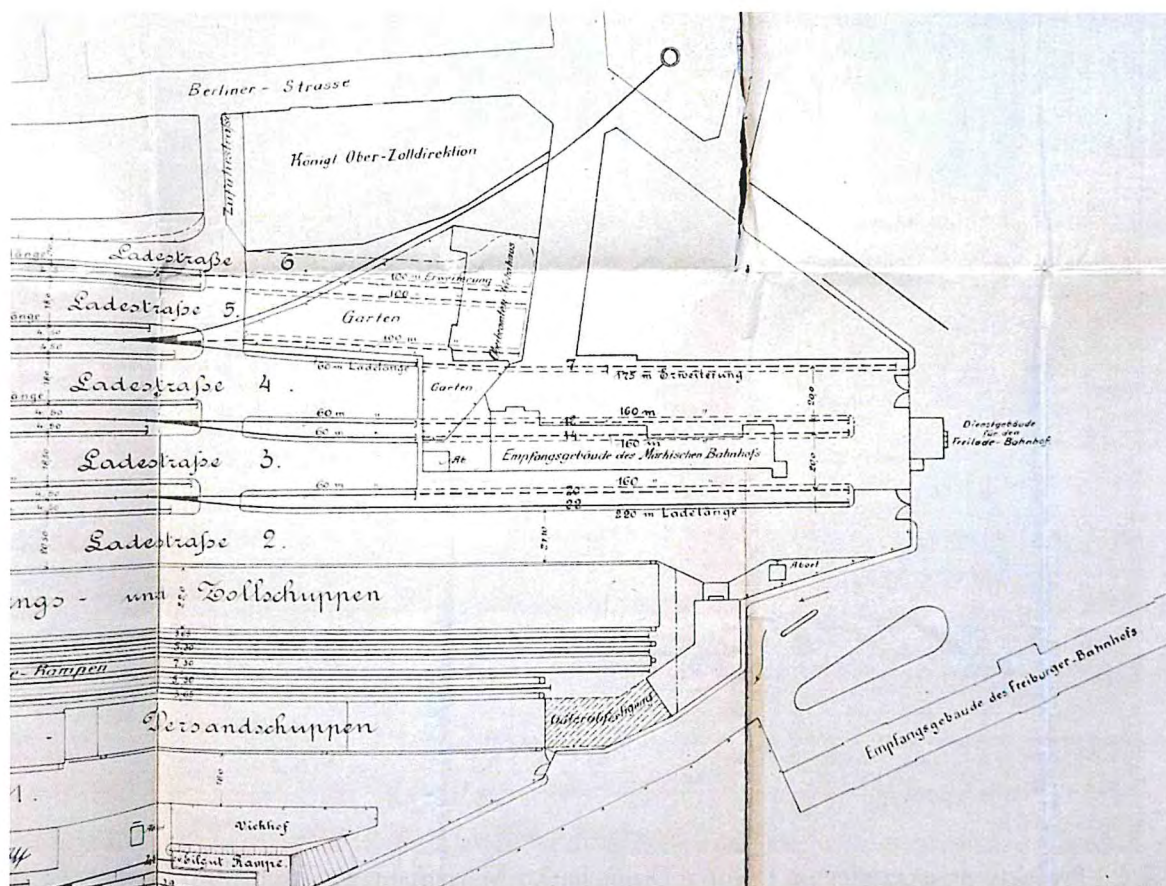
Kiepert



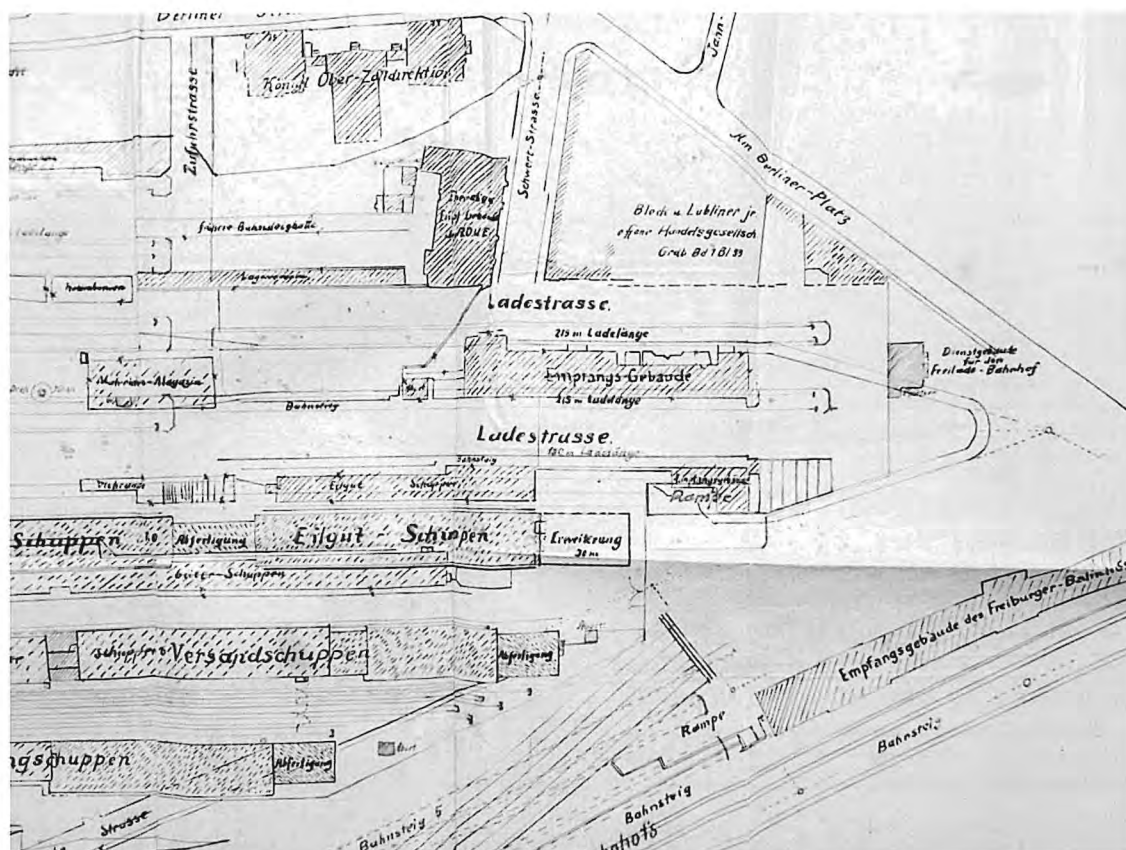
Architektenlage



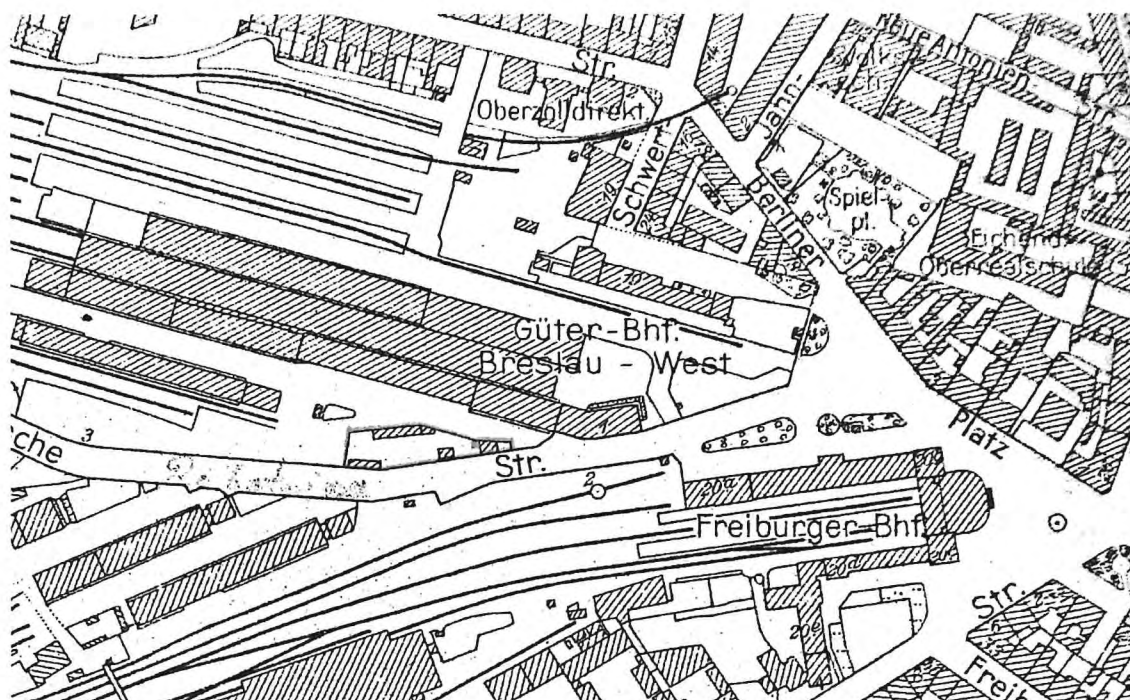
il. 25 Projekt rozbudowy budynku zarządu, 1877 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu.



il. 26 Plan Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego z 1911 r., Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Zollabfertigungsstelle auf den Zollamt Bahnhof - West Breslau. Vol. 2, sygn. 82/246/0/1.7/3292



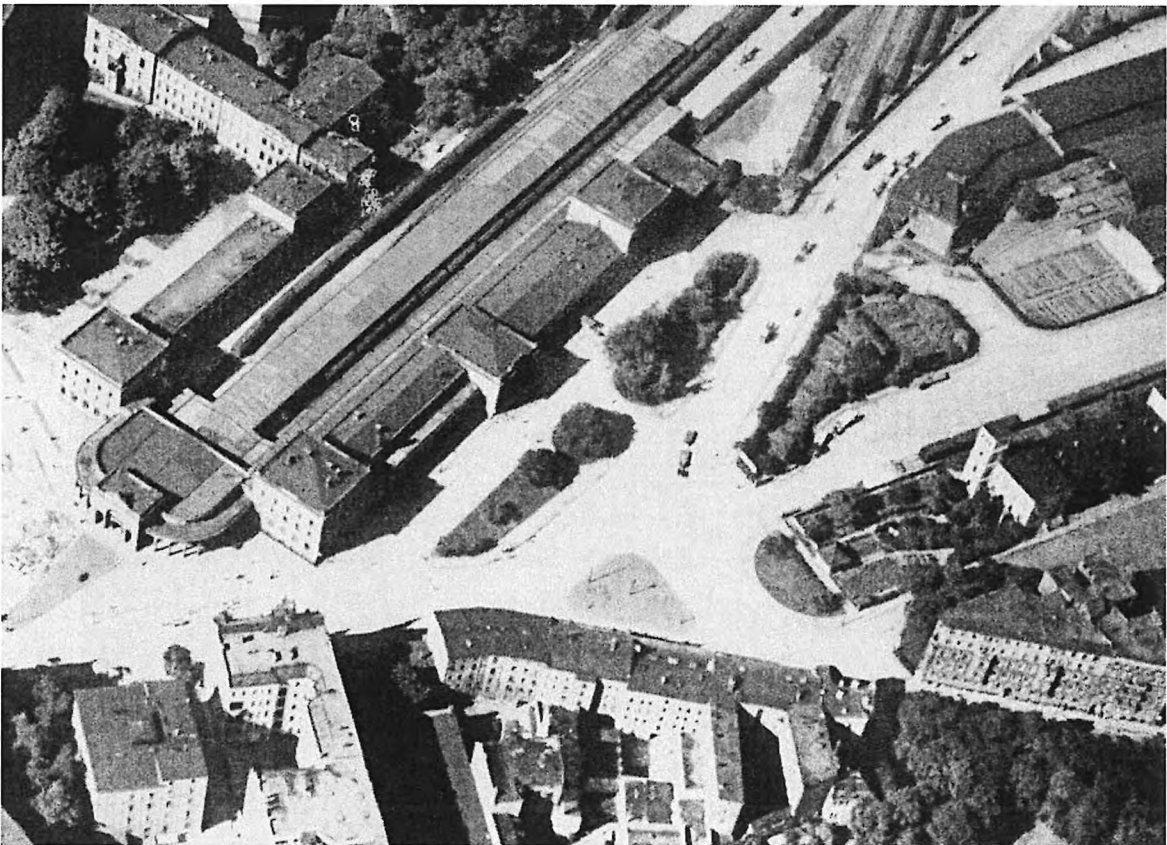
il. 27 Projekty przekształcenia Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego, Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Zollabfertigungsstelle auf den Zollamt Bahnhof - West Breslau. Vol. 2, sygn. 82/246/0/1.7/3292



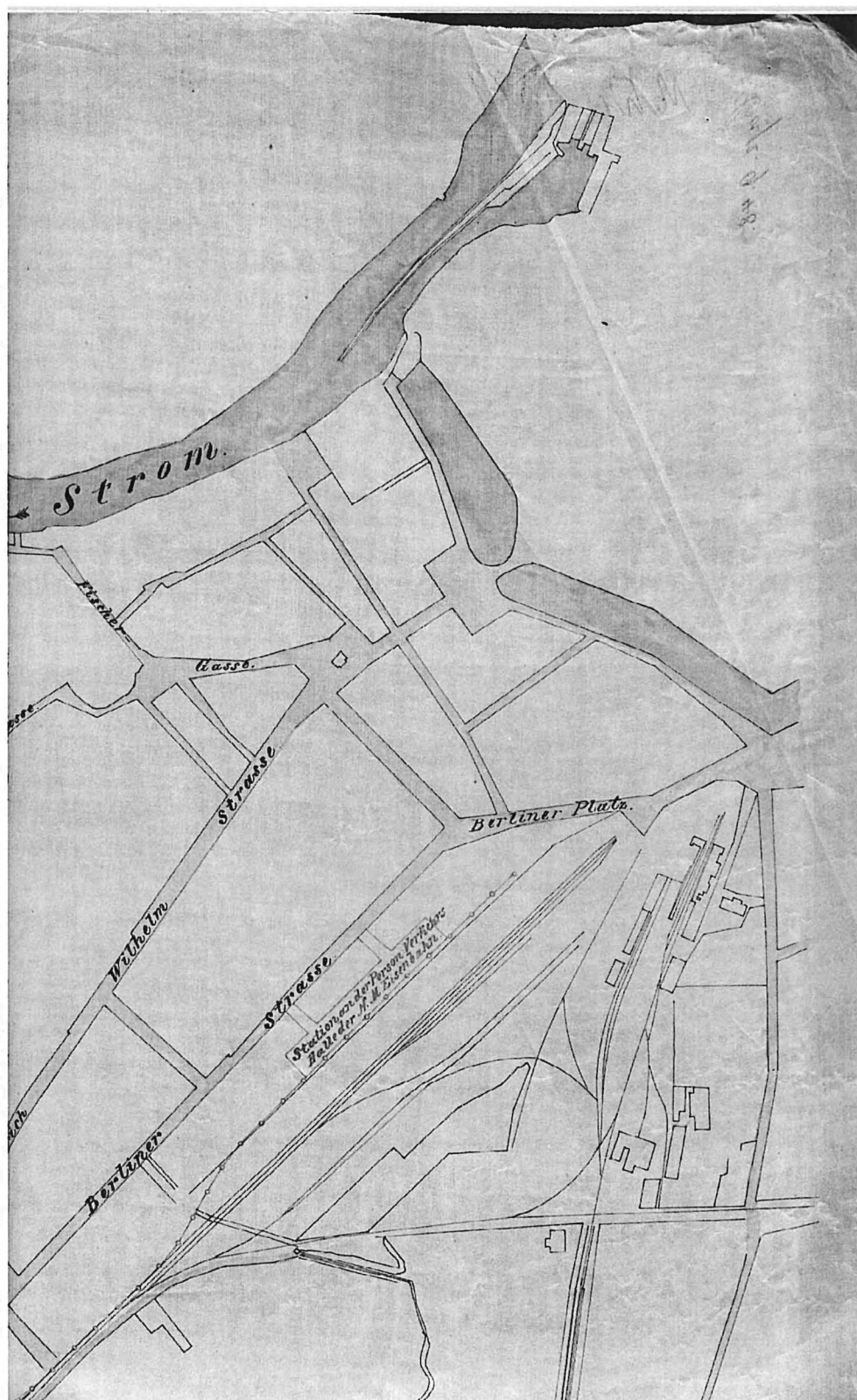
il. 28 Podkład wykorzystany do naniesienia zmian w 1936 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. P.2917.36.



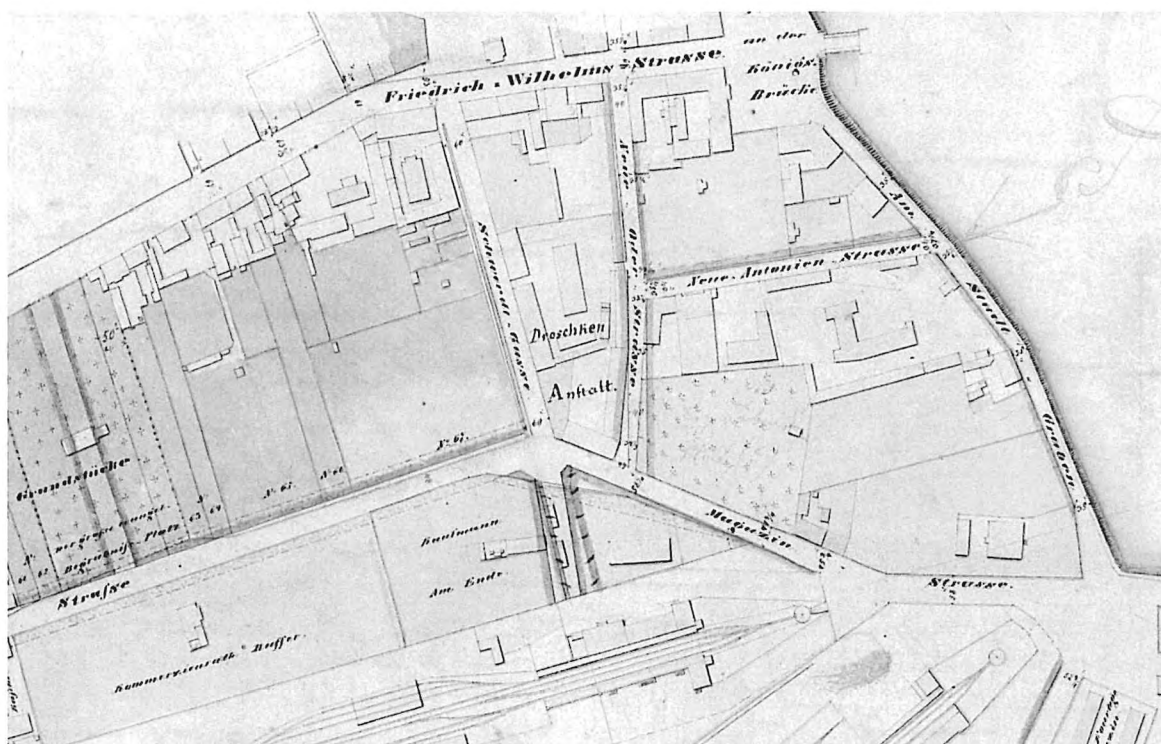
il. 29 Widok Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego z zachodu w 1925 r., źródło: <https://polska-org.pl/>



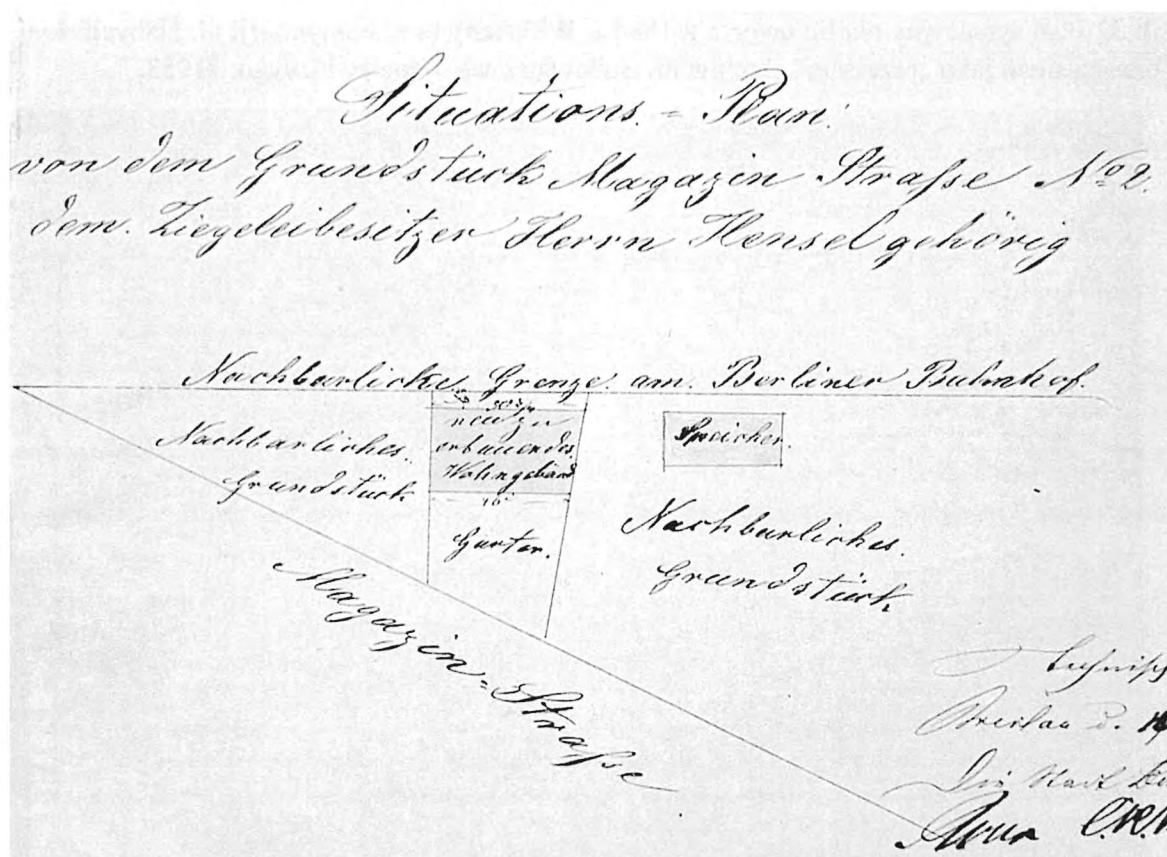
il. 30 Widok dworca po wyburzeniu części południowej ok. roku 1920-1929, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 31 Układ dróg w okolicach dworca ok. 1900 r.



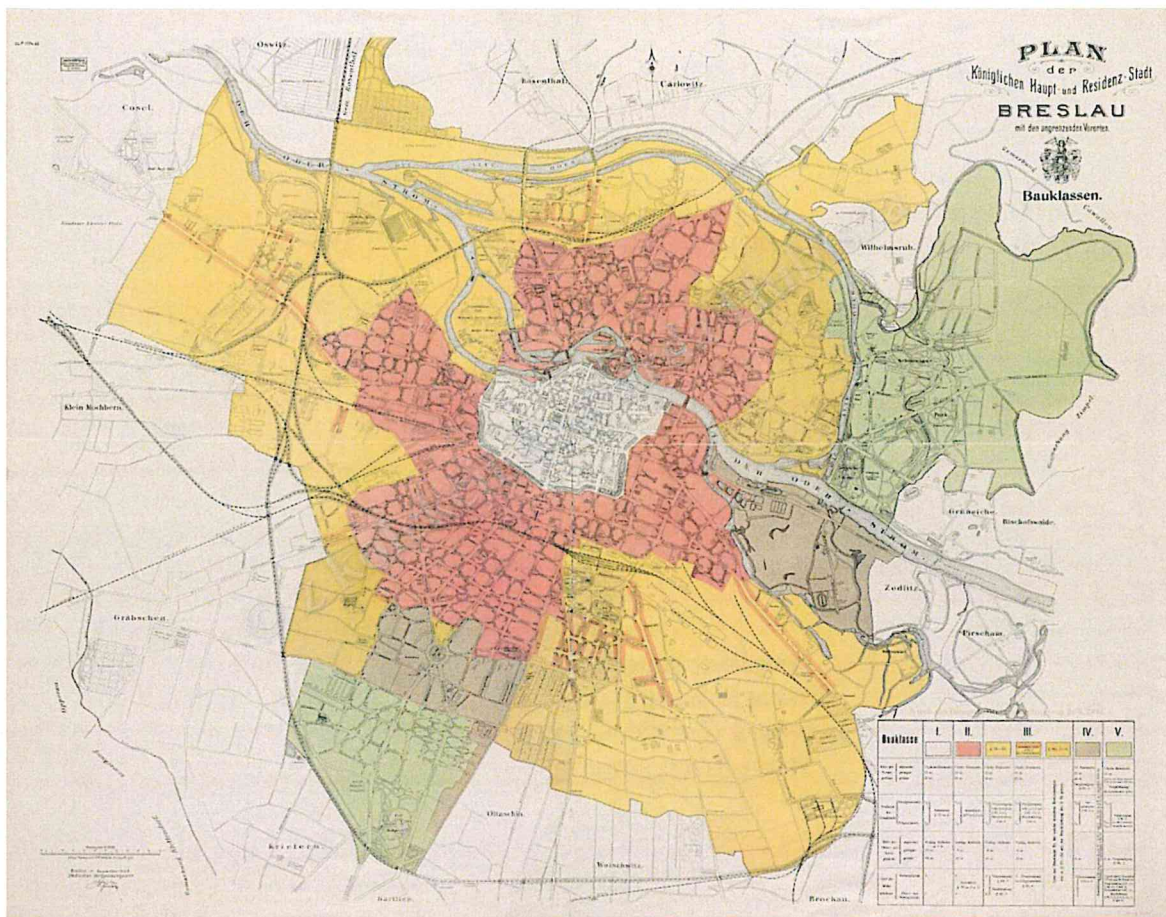
il. 34 Plan regulacyjny okolic dworca, ok. 1860.



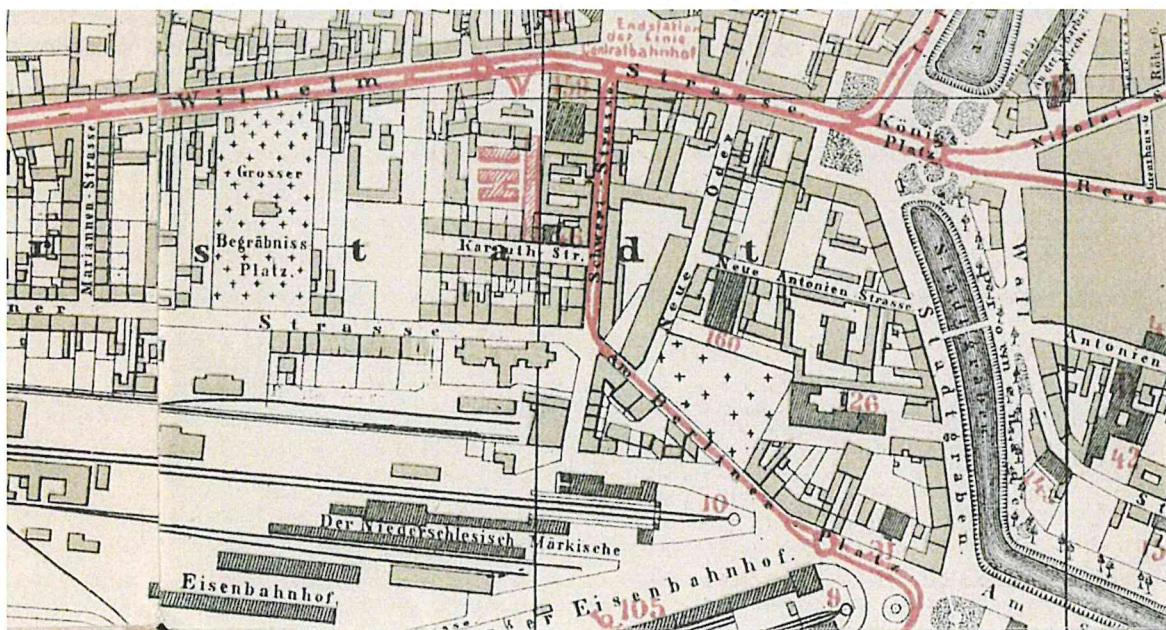
il. 35 Plan okolic dworca z 1857 z dawną nazwą Pl. Orłąt Lwowskich – Magazin-Strasse, Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. Mat-AB-71974.



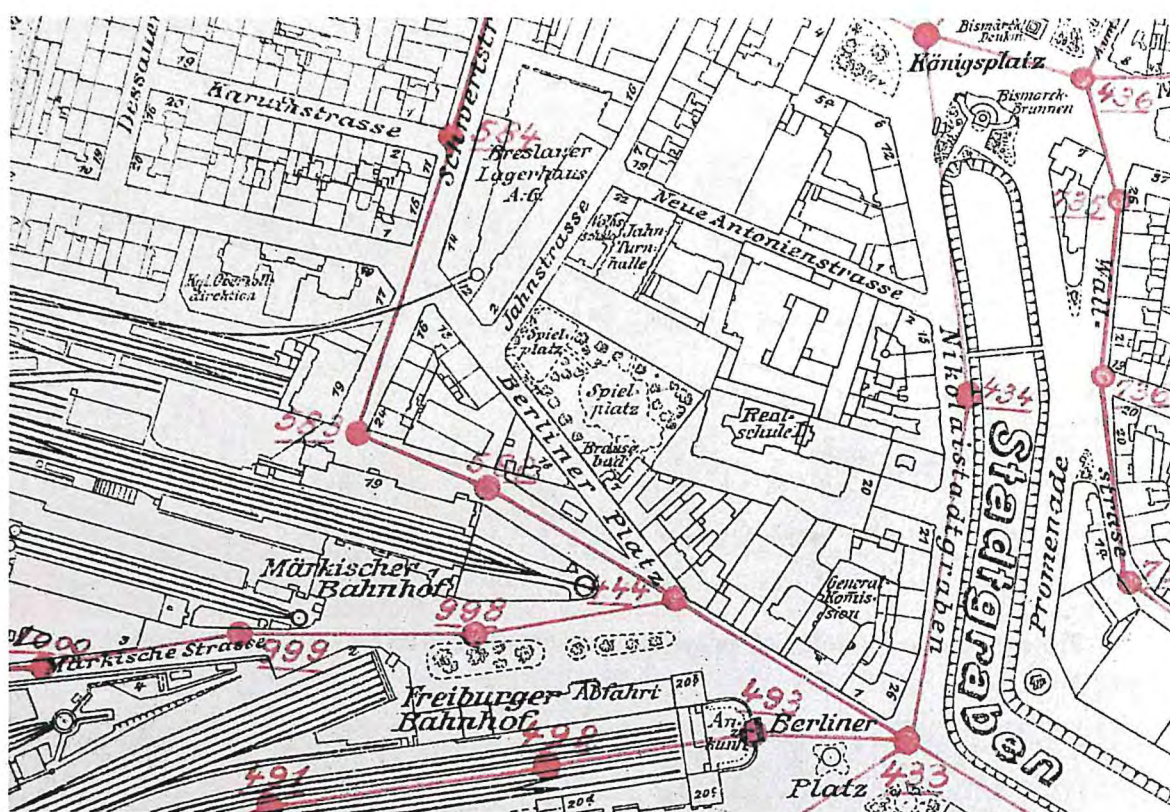
il. 36 Intensywna zabudowa okolic dworca w 1900 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. Mat-AB-71969.



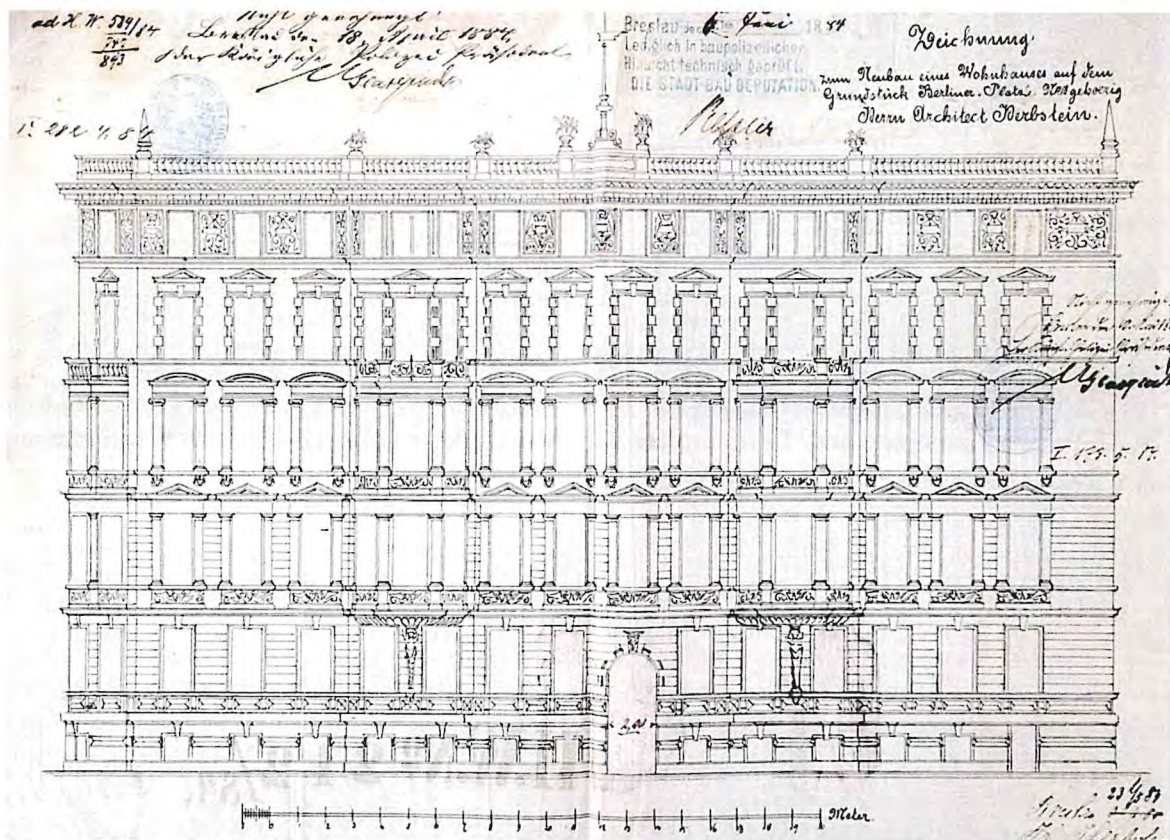
il. 37 Mapa Wrocławia z 1908 r. ukazująca strefy wysokości zabudowy. Interesujący nas obszar mieści się w strefie czerwonej – do 22 m.



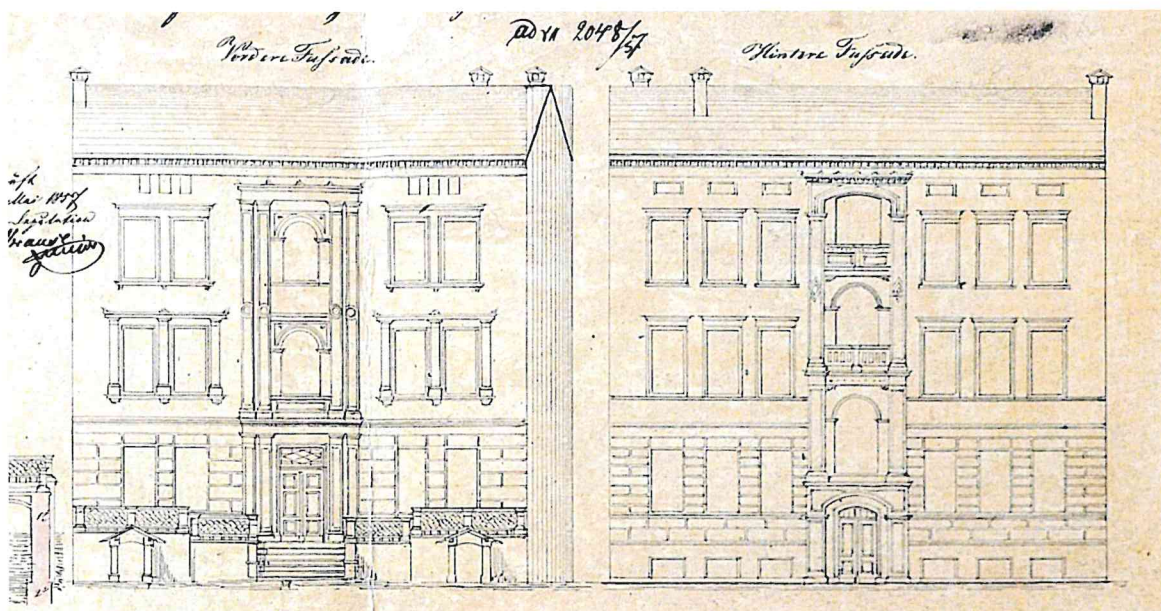
il. 38 Fragment planu Wrocławia z 1891 r.



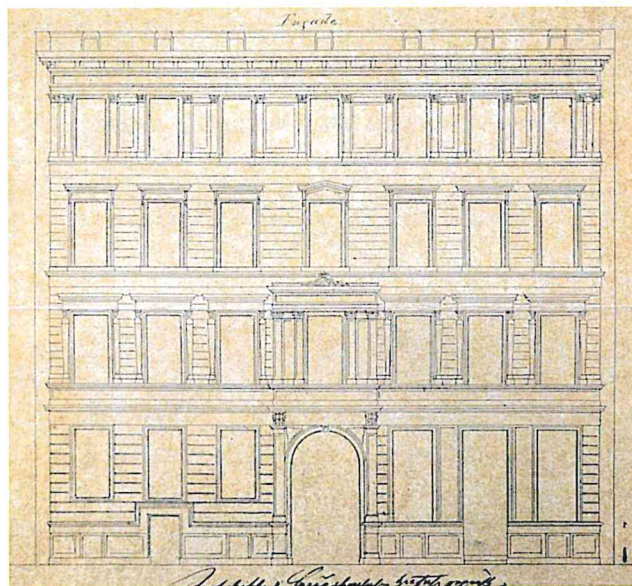
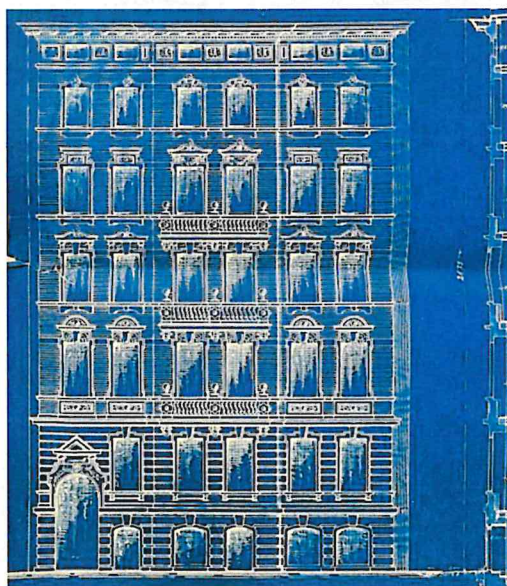
il. 39 Fragment planu Wrocławia z 1. dekady XX w.



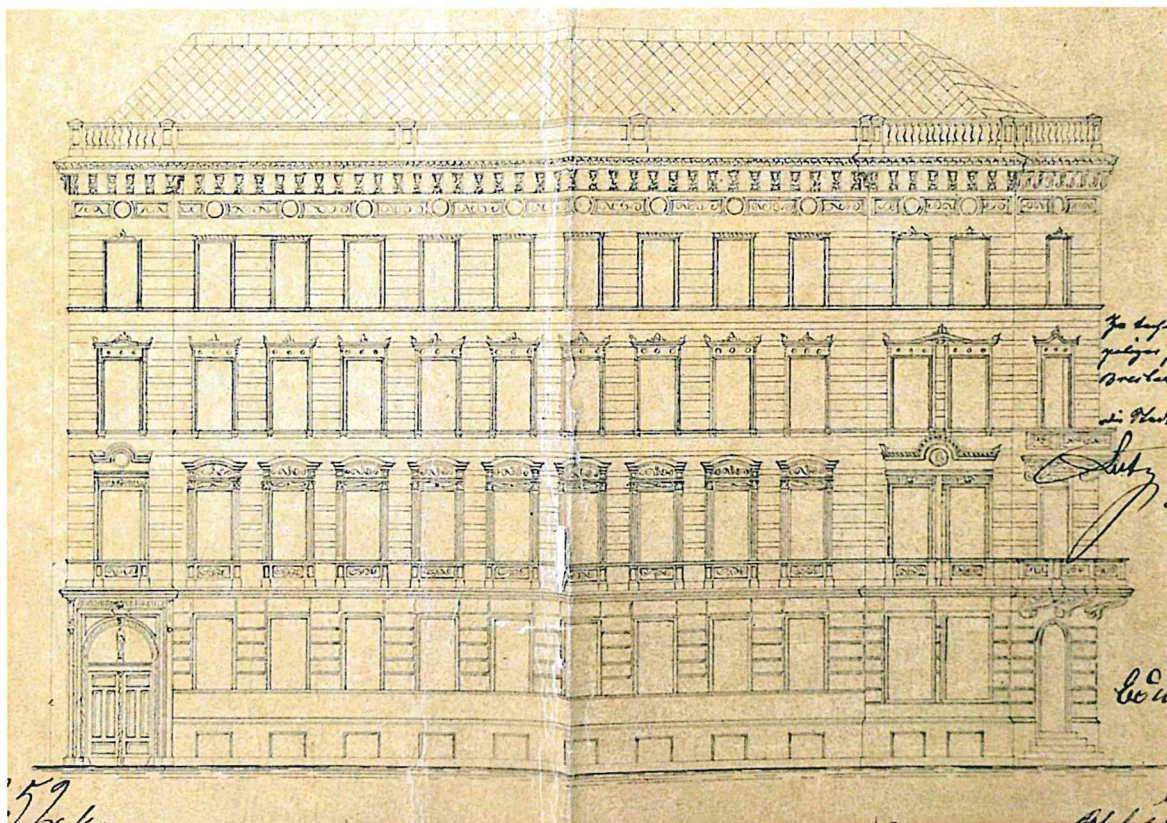
il. 40 Projekt fasady kamienicy przy Berliner Platz (Pl. Orłat Lwowskich) 18, 1884 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. 71981.



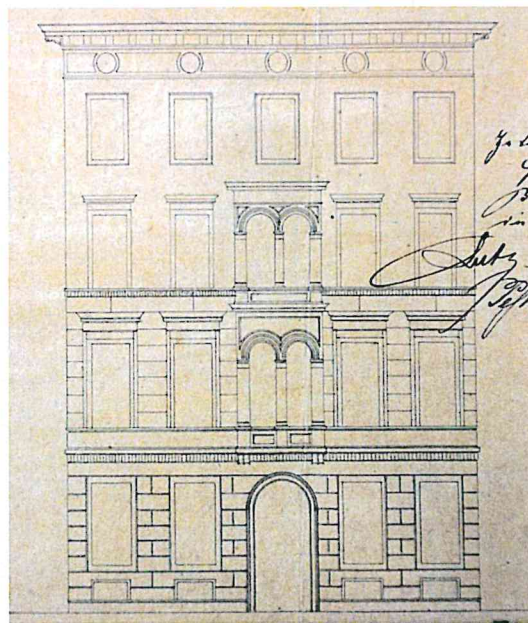
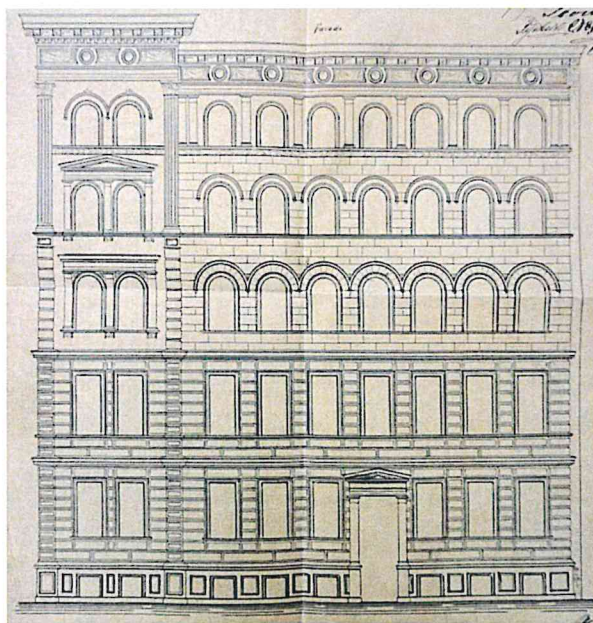
il. 41 Projekt elewacji kamienicy przy Magazin StraÙe 2, 1857 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. 71974.



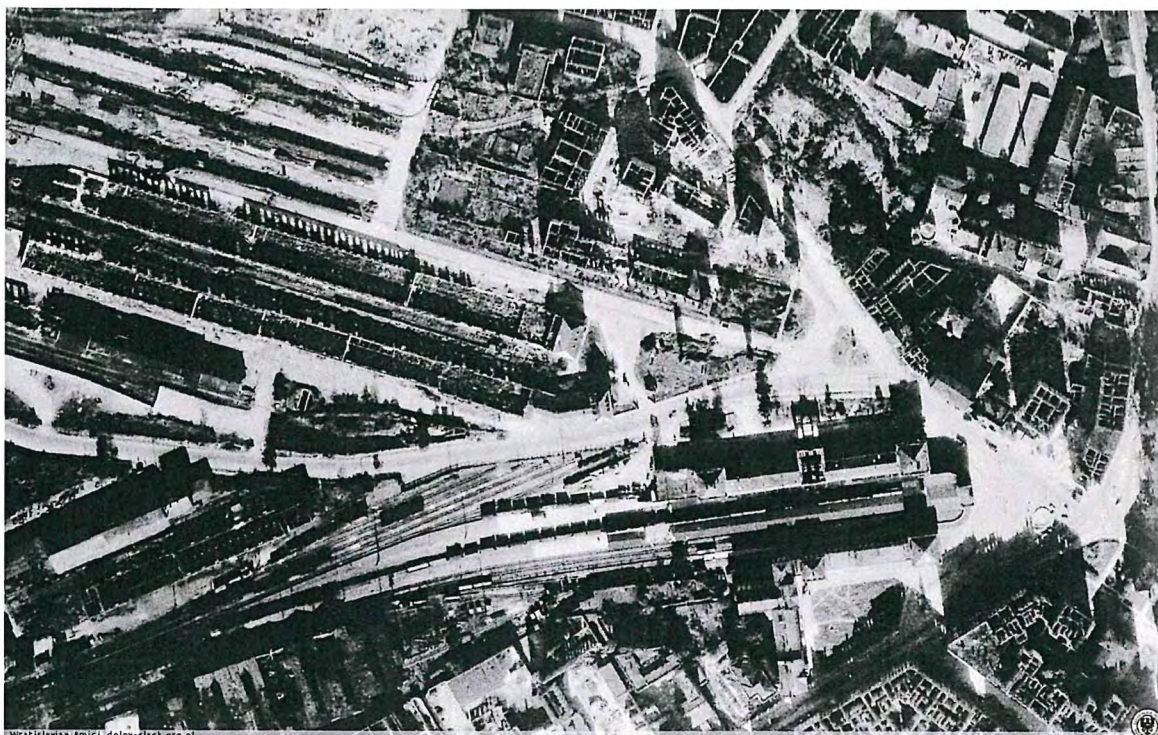
il. 42 Fasada kamienicy przy Berlinerplatz 17, 1893 r. (po lewej) i 12-15, 1864 r. (po prawej), Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. 7197, 71954.



il. 43 Fasada kamienicy w narożniku Berlinerplatz, 1867 r., Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. 71926.



il. 44 Fasada narożnej kamienicy przy Schwert-Straße 24, 1866 r. (po lewej) i Schwert-Straße 18, 1869 r. (po prawej), Archiwum Budowlane we Wrocławiu, sygn. t. 3995.



il. 45 Zdjęcie lotnicze okolic dworca w 1947 r. z widoczną skalą zniszczeń wojennych, źródło: <https://polska-org.pl/>



il. 46 Relikt dworca, widok od południowego wschodu, 2023 r.; fot. A. Szelaąg.



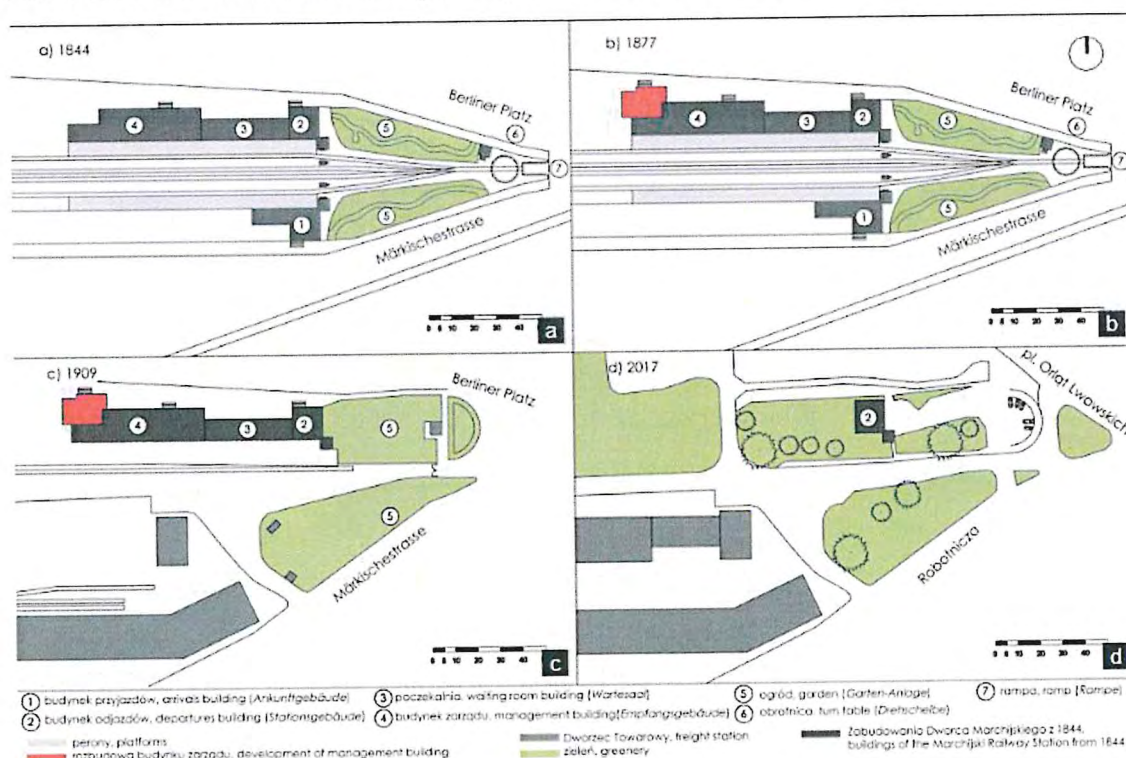
il. 47 Relikt dworca, widok od północnego wschodu, 2023 r., fot. A. Szeląg.



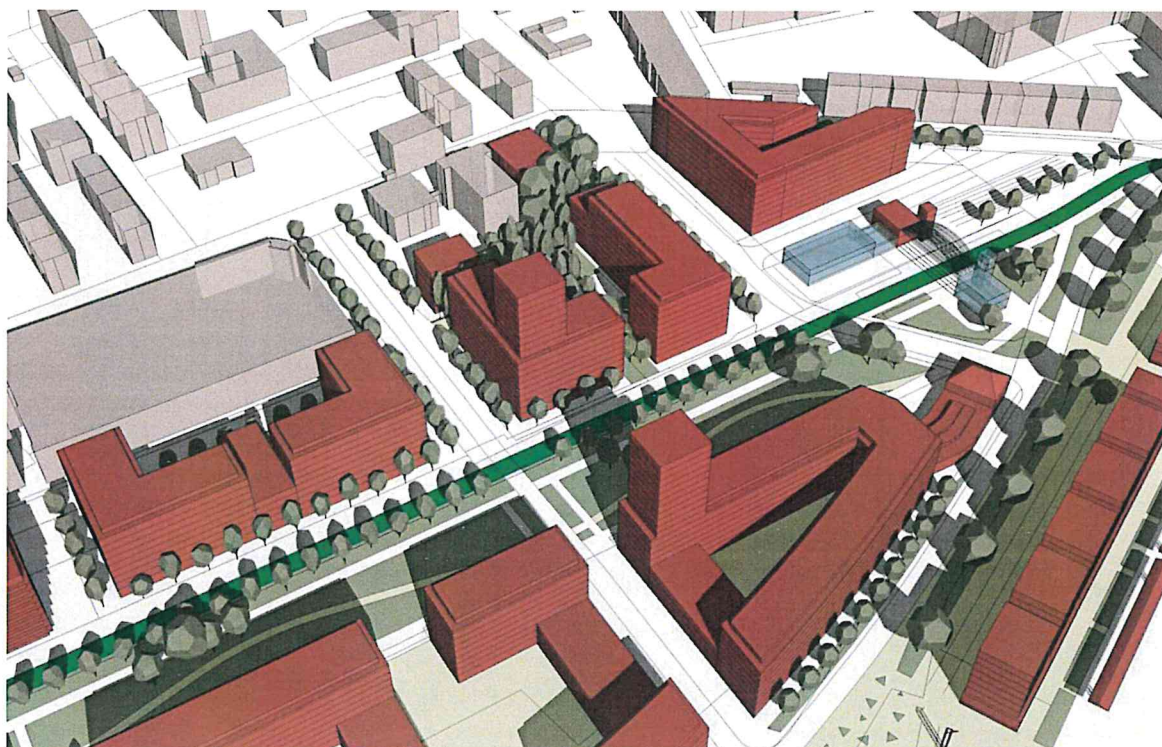
il. 48 Relikt dworca, widok od południowego zachodu, 2023 r., fot. A. Szeląg.



il. 51 Widok w kierunku dworca z pl. Orłąt Lwowskich, 2023 r.



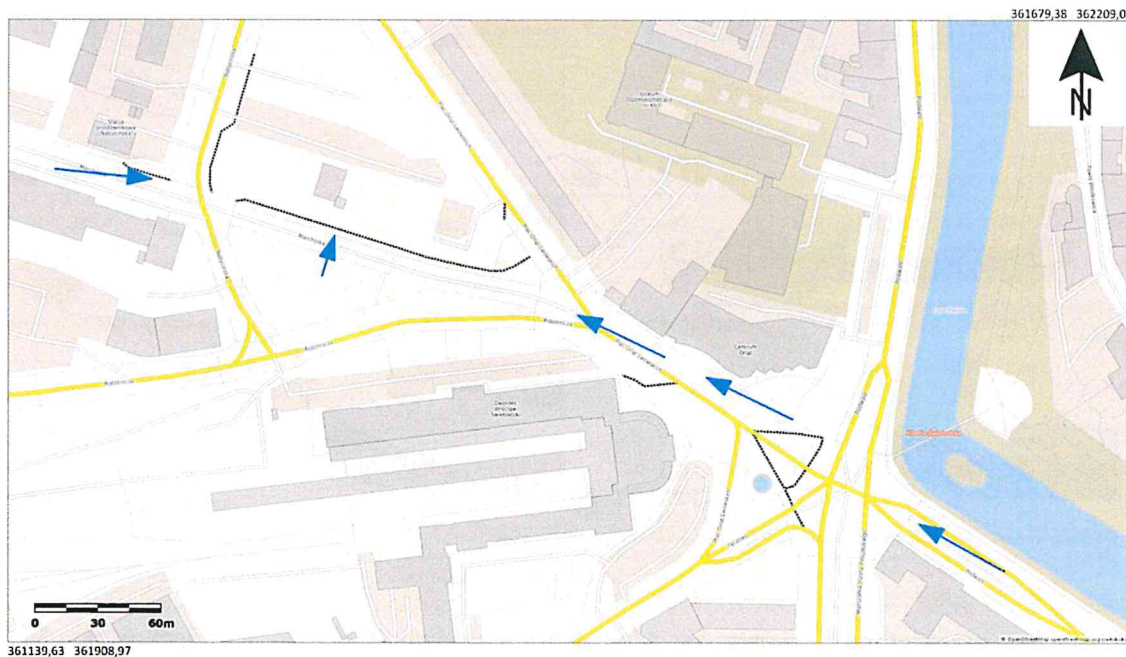
il. 52 Etapy przekształceń dworca, za: Aleksandra Kozacek, Gabriela Wojciechowska, Maria Czarnecka, Agnieszka Nowicka, *Rekonstrukcja i możliwości adaptacji dworców kolejowych na przykładzie wybranych obiektów z terenu Dolnego Śląska – wyniki analiz przeprowadzonych podczas warsztatów studenckich*, „Architectus” 1(61) 2020, s. 61, il. 2.



il. 53 Model zamieszczony w projekcie MPZP w rejonie ulic Nabycińskiej, Marchijskiej i Braniborskiej we Wrocławiu, z symbolicznym ukazaniem wschodniego zakończenia dawnego dworca.

geoportal.gov.pl

Skala: 1:2000



Główny Urząd Geodezji i Kartografii
ul. Żurawia 6/12
00-926 Warszawa

Uwaga: Ten wydruk ma charakter wyłącznie poglądowy i w żadnym razie nie może być traktowany jako dokument oficjalny.
© 2023 GUGiK Wszystkie prawa zastrzeżone.

il. 54 Plan ukazujący osie widokowe

9. Referencje architektoniczne

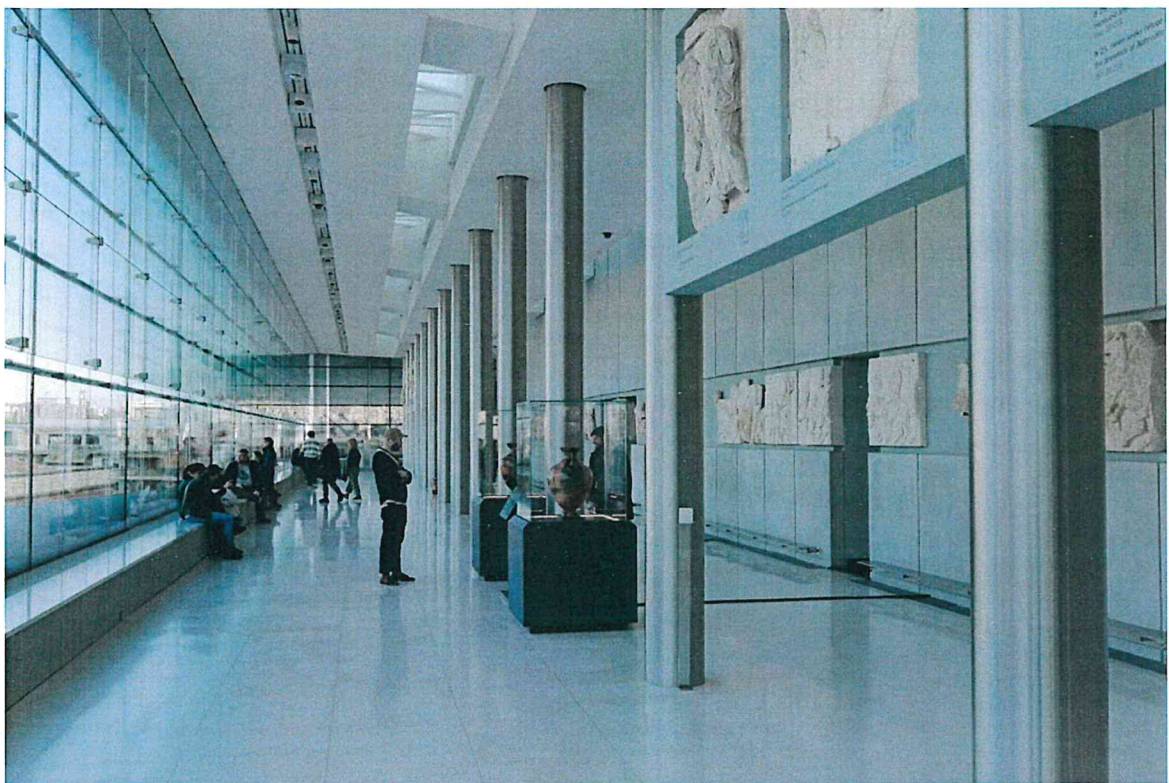
I. Zasada „kapsuły czasu”



fot. 1 Ateny, Muzeum Akropolu, fot. R. Eysymontt.



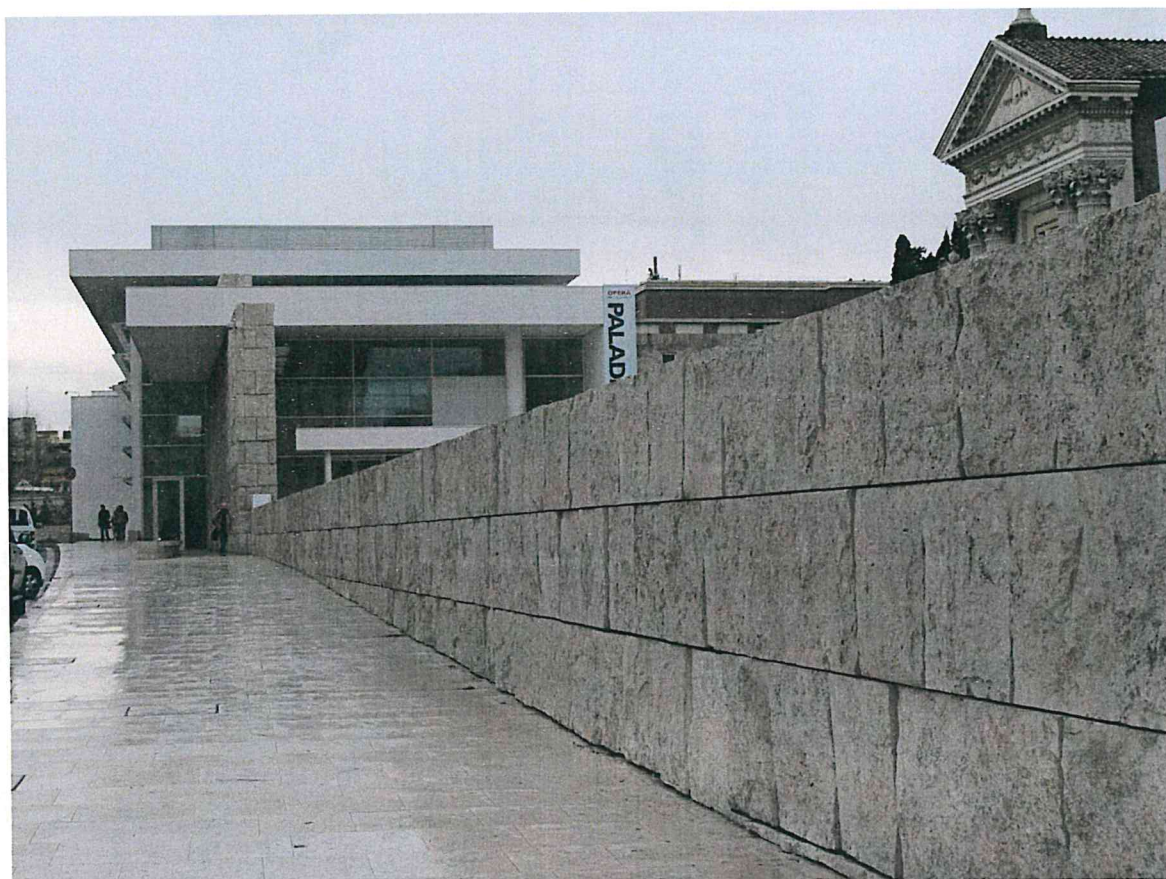
fot. 2 Ateny. Muzeum Akropolu, fot. R. Eysymontt.



fot. 3 Ateny, Muzeum Akropolu. Fot. R. Eysymontt.



fot. 4 Rzym, muzeum Ara Pacis, fot R. Eysymontt.



fot. 5 Rzym, muzeum Ara Pacis, fot R. Eysymontt.



fot. 6 Rzym, muzeum Ara Pacis, fot R. Eysymontt.



fot. 7 Nowy gmach Whitney Museum (w środku) to dziś największa, obok pasażu spacerowego High Line na dawnym wiadukcie kolejowym, atrakcja turystyczna dzielnicy Manhattanu "Meatpacking District" (Katrin Jobst / Whitney Museum)
<https://wyborcza.pl/7,75410,18001769,stare-muzeum-nowy-budynek-ufo-wyladowalo-w-nowym-jorku.html>

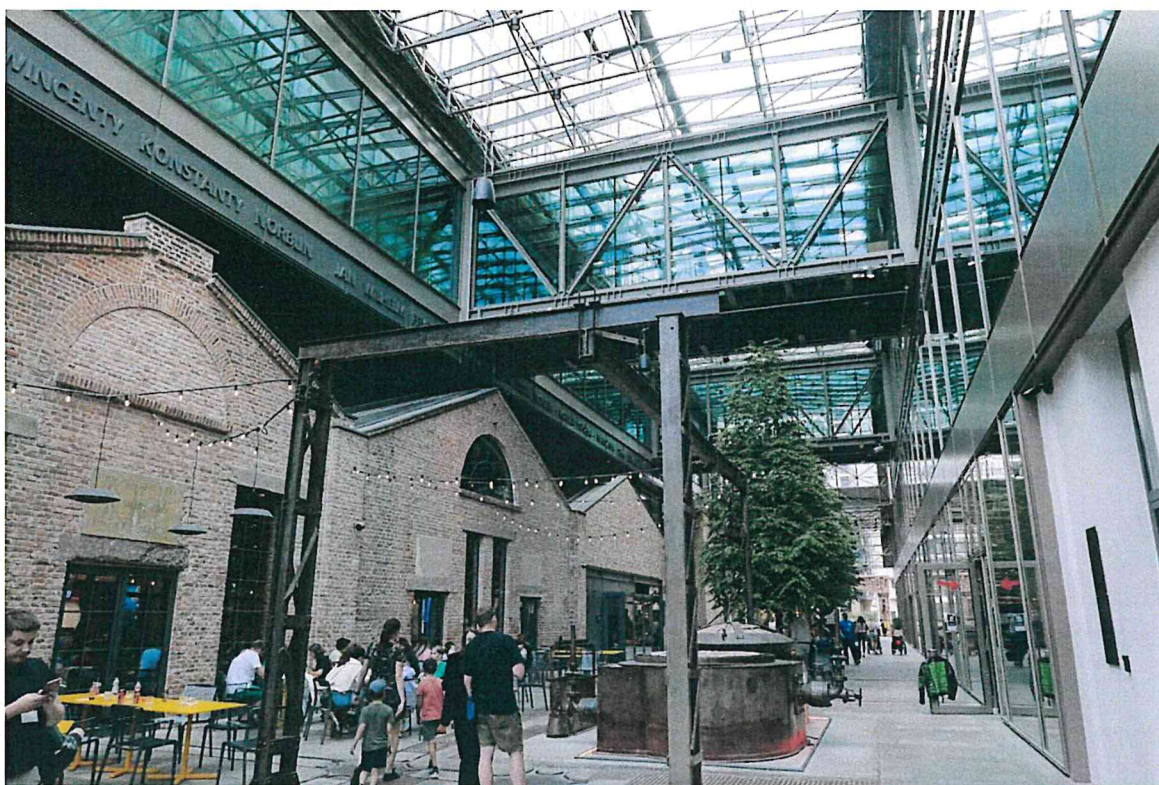
II. Zasada „Atraktora Inwestycji”



fot. 8 Warszawa Fabryka Norblina , fot. R. Eysymontt.



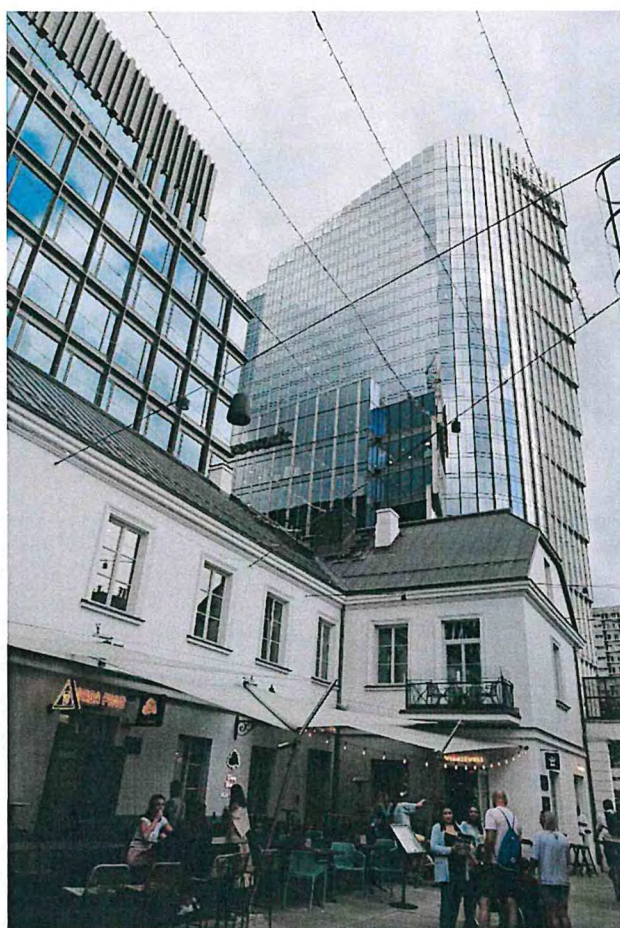
fot. 9 Warszawa Fabryka Norblina , fot. R. Eysymontt.



fot. 10 Warszawa Fabryka Norblina , fot. R. Eysymontt.



fot. 11 Warszawa Fabryka Norblina , fot. R. Eysymontt.



fot. 12 Warszawa Fabryka Norblina , fot. R. Eysymontt



fot. 13 Dawna piekarnia Mamut , Wrocław, fot. Gazeta Wrocławska



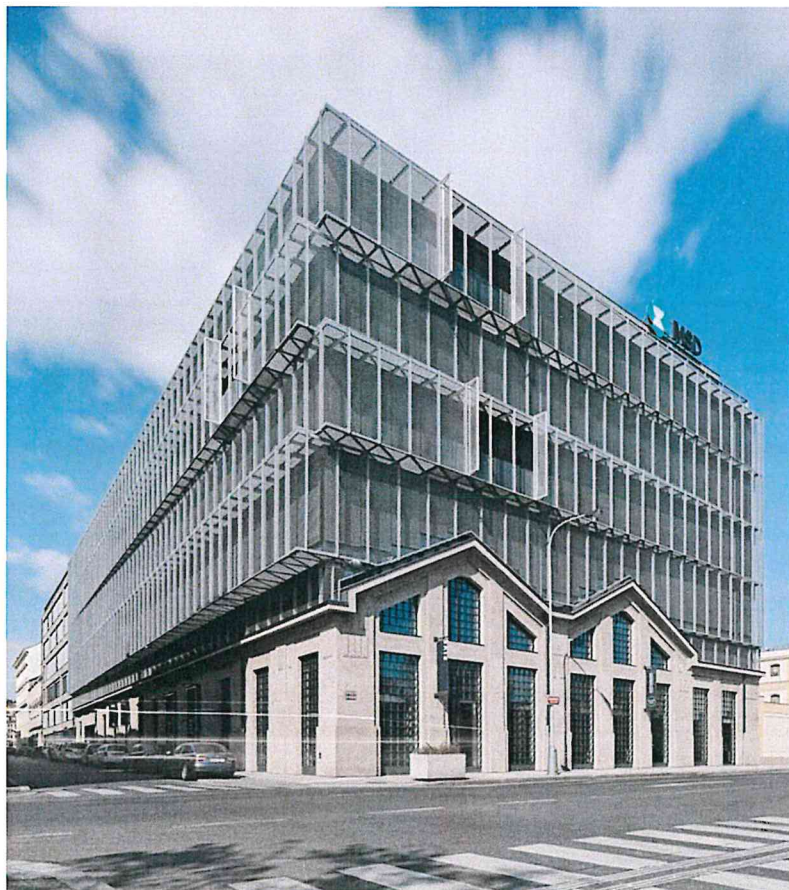
fot. 14 Dawna piekarnia Mamut , Wrocław, fot. Gazeta Wroclawska.



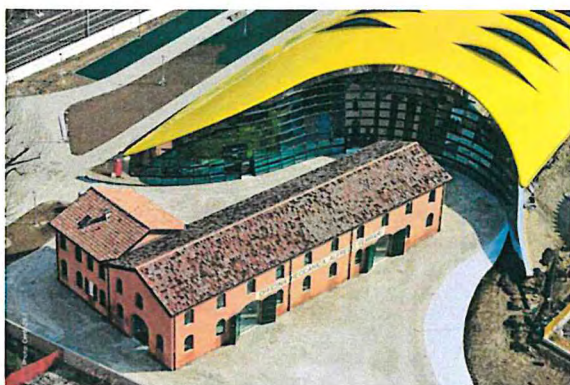
fot. 15 Ośrodek Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora CRICOTEKA, źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Centre_for_the_Documentation_of_the_Art_of_Tadeusz_Kantor_Cricoteka_\(S\),_2-4_Nadwislanska_street,_Podg%C3%B3rze,_Krakow,_Poland.jpg](https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Centre_for_the_Documentation_of_the_Art_of_Tadeusz_Kantor_Cricoteka_(S),_2-4_Nadwislanska_street,_Podg%C3%B3rze,_Krakow,_Poland.jpg)



fot. 16 Ośrodek Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora CRICOTEKA, źródło:
https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:20200826_Cricoteka_w_Krakowie_1819_1345.jpg



fot. 17 Five Office Building, Na Valentince 3336/4, 150 00 Praha 5-Smíchov, Czechy.

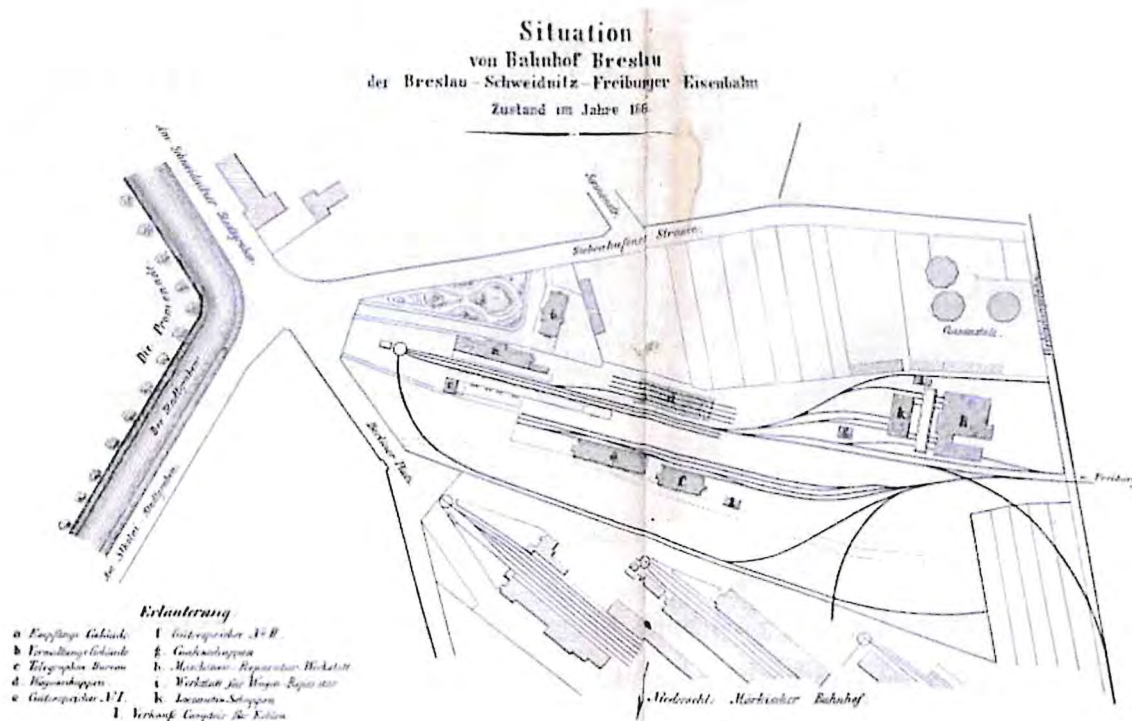


fot. 18 Muzeum Ferrari w Modenie, źródło: www.ferrari.com,
<https://sportscardigest.com/museo-casa-enzo-ferrari/>

Możliwości rewaloryzacji i ekspozycji reliktyw dawnego Dworca Marchijskiego we Wrocławiu

Wprowadzenie

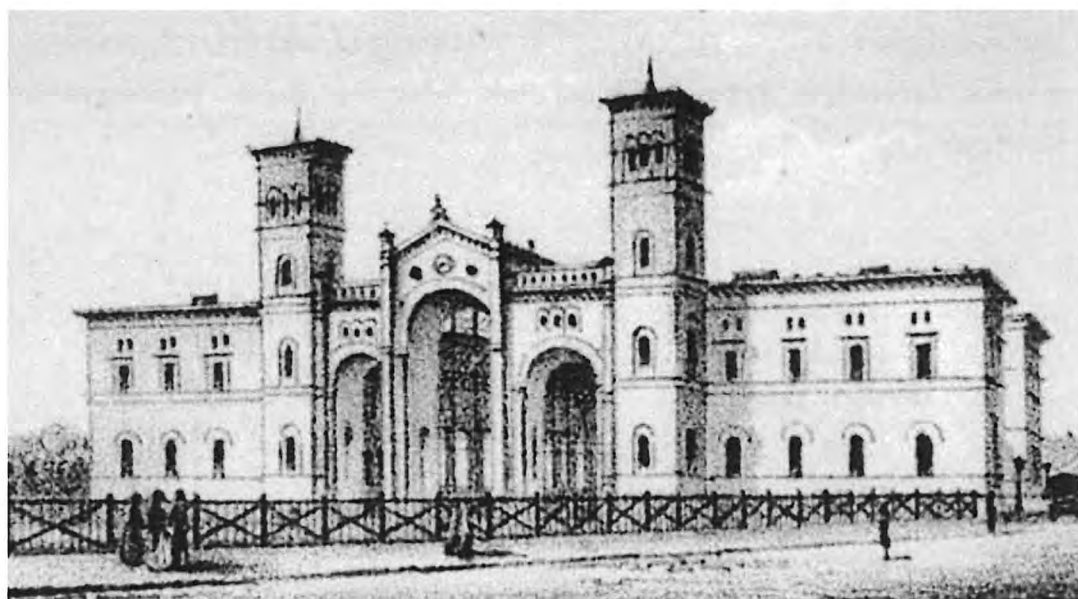
Dworzec Marchijski został wzniesiony w roku 1844 jako końcowa stacja powołanej w roku 1843 Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, mającej zapewnić połączenie Wrocławia z Berlinem. Było to dworzec czołowy, na jego lokalizację i formę wpłynęło posadowienie obok również czołowego dworca otwartej rok wcześniej Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzińskiej.



Zespół stacji początkowych kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzińskiej (wyżej) i kolei
Dolnośląsko-Marchijskiej (niżej) przed 1875 r.¹

¹ Za: Das Empfangs-Geäude der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zu Breslau, Berlin 1875, tab I.

Bliskie sąsiedztwo stacji, należących do różnych linii, miało pozwolić na łatwą przesiadkę pasażerów i przeładunek towarów. Konsekwencją była asymetryczność założenia dworca Marchijskiego, rozbudowanego od strony północnej, gdzie w kilkubryłowym budynku umieszczono westybul z kasami, poczekalnie i wejście na peron dla pasażerów odjeżdżających, zaś po stronie południowej znacznie mniej rozbudowaną *Ankunfts Halle*. - „halę przyjazdów”. Pomiędzy obu budynkami znajdowała się wysoka na ponad dwie kondygnacje hala peronowa, podzielona żeliwnymi słupami na trzy nawy. Od strony miasta hala przesłonięta była efektownym trójosiowym „łukiem tryumfalnym”, flankowanym przez czterokondygnacyjne wieżyczki, wysunięte przed dwukondygnacyjne, czteroosiowe elewacje „hali odjazdów” i „hali przyjazdów”. Teren przed dworcem był ogrodzony ze względu na znajdujące się tam torowiska i obrotnicę.



Fasada wschodnia dworca, fragment litografii z ok. 1850 r., za: polska-org.

Projektantem budynku był Julius Manger (ok. 1800 – po 1874), nadzorujący budowę linii Marchijskiej od Wrocławia do Legnicy, który zastosował popularne w tym czasie formy architektury willowej, połączonej ze stylem „okrągłolukowym” (*Rundbogenstil*).²

² Por. J. Dobesz, *Wrocławskie dworce kolejowe*, Wrocław 2000, s. 10; *Leksykon Architektury Wrocławia*, Wrocław 2011, s. 999-1000; M. Kaczmarek, *Wrocławskie dworce – niemi świadkowie historii*, *Pamięć i Przyszłość* nr1/2020 (47), s. 31-33

Funkcjonowanie dworca zmieniło się po przejęciu w roku 1852 przez państwo pruskie prywatnej dotąd spółki kolei Wrocławsko-Marchijskiej, a jeszcze bardziej po budowie Dworca Głównego (1855-56) i nacjonalizacji w roku 1884 także kolei Wrocławsko-Świebodzickiej. Dworzec Marchijski tracił pierwotne znaczenie, pozostając siedzibą biur kolei i pełniąc funkcje mieszkalne. Pociągi pasażerskie do Poznania i Belina już od połowy lat 50. XIX w. coraz częściej odchodziły ze stacji Wrocław Główny, w konsekwencji pozostał jedynie lokalny ruch pasażerski (do Leśnicy), który ostatecznie ustał w roku 1909. Natomiast zaplecze towarowo-warsztatowe stale funkcjonowało, obejmując liczne budynki warsztatowe i magazynowe, do których prowadziło kilkanaście torów połączonych zwrotnicami.



Widok na stację Dworca Marchijskiego od zachodu, fot. Ok. 1869-72, ze zbiorów Technische Universitaet Berlin, zaznaczony budynek dworca.



Budynek dworca od strony zachodniej, fragment poprzedniej ilustracji.

poczekalni, z których można było obserwować akcję przetaczania i obrotu parowozu. Na litografii z lat 60. XIX wieku widać już gęste zadrzewienie ogrodów, podobnie na pocztówkach w początku wieku XX.

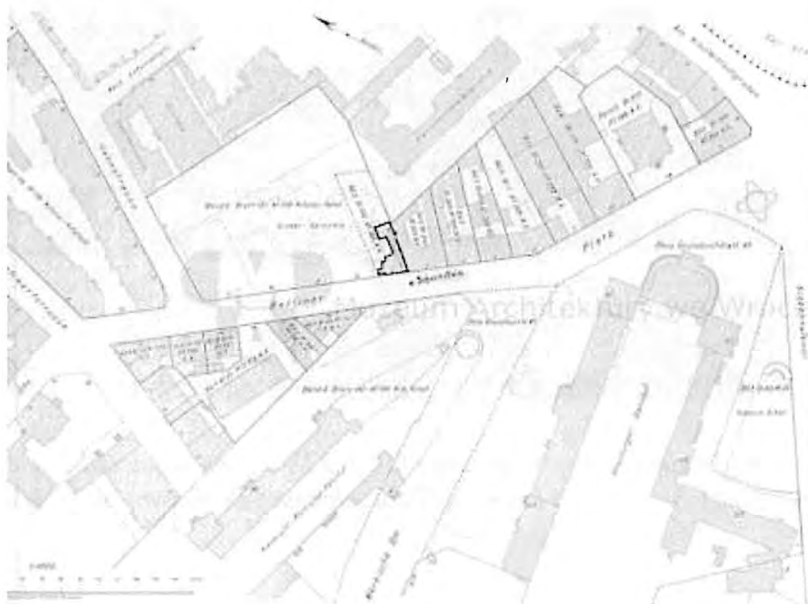


Elewacja wschodnia, fotografia z lat 80.(?) XIX w., widoczna tablica z wymienionymi najważniejszymi stacjami Legnicą, Zgorzelem i Berlinem, za: polska-org.

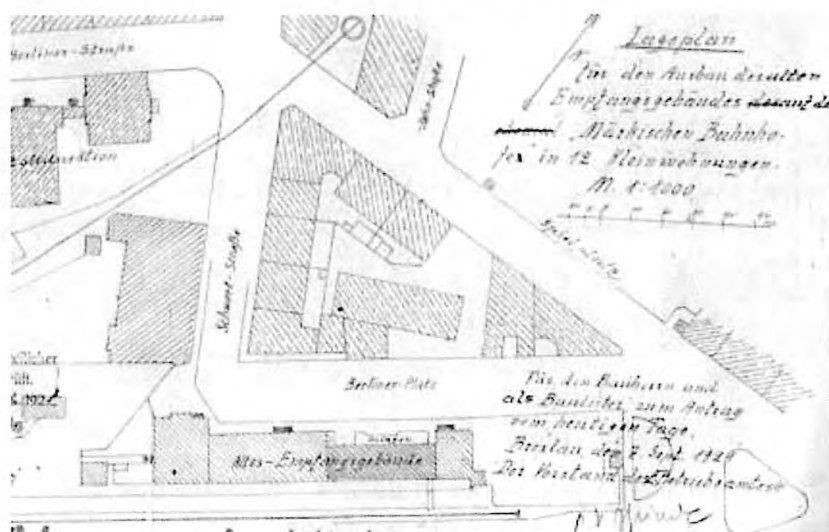


Elewacja wschodnia, pocztówka wysłana w roku 1903, bak tablicy ze stacjami: za: polska-org.

W 1913 roku na mapach sytuacyjnych okolic obecnego pl. Orłąt Lwowskich pojawiły się plany poszerzenia obecnej ul. Marchijskiej – kosztem wyburzenia hali dworcowej, budynku południowego i obrotnicy. Plany te zrealizowano prawdopodobnie później, niemniej w połowie roku 1921 na sytuacji związanej z przebudową części budynku stacyjnego na 12 „niewielkich mieszkań” nie ma już obrotnicy i hali a wzdłuż pozostałej, północnej części dworca przebiega pojedynczy tor, zamknięty odbojnicą.

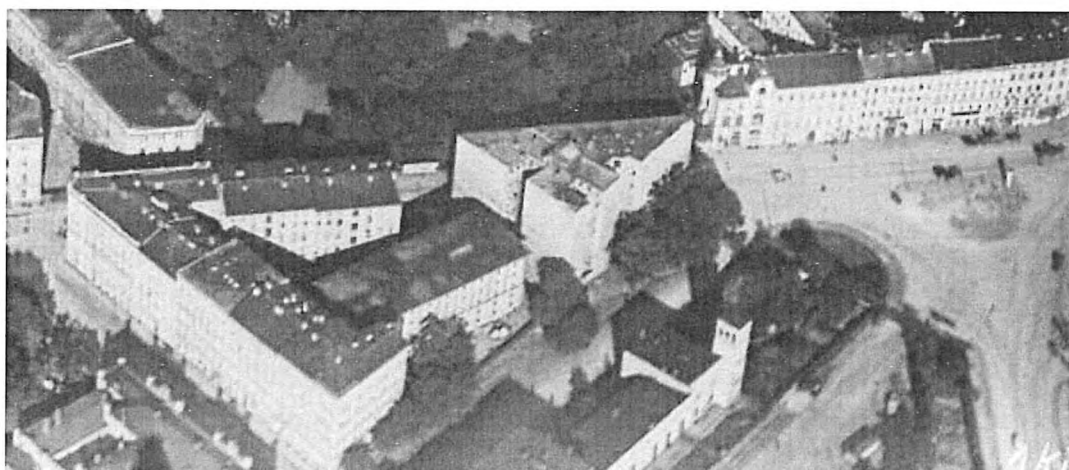


Plan sytuacyjny rejonu dworców Marchijskiego i Świebodzińskiego, zaznaczona planowana obecna ulica Robotnicza i połączenie jej z obecnym pl. Orłąt Lwowskich, 1913 r., ABMW.

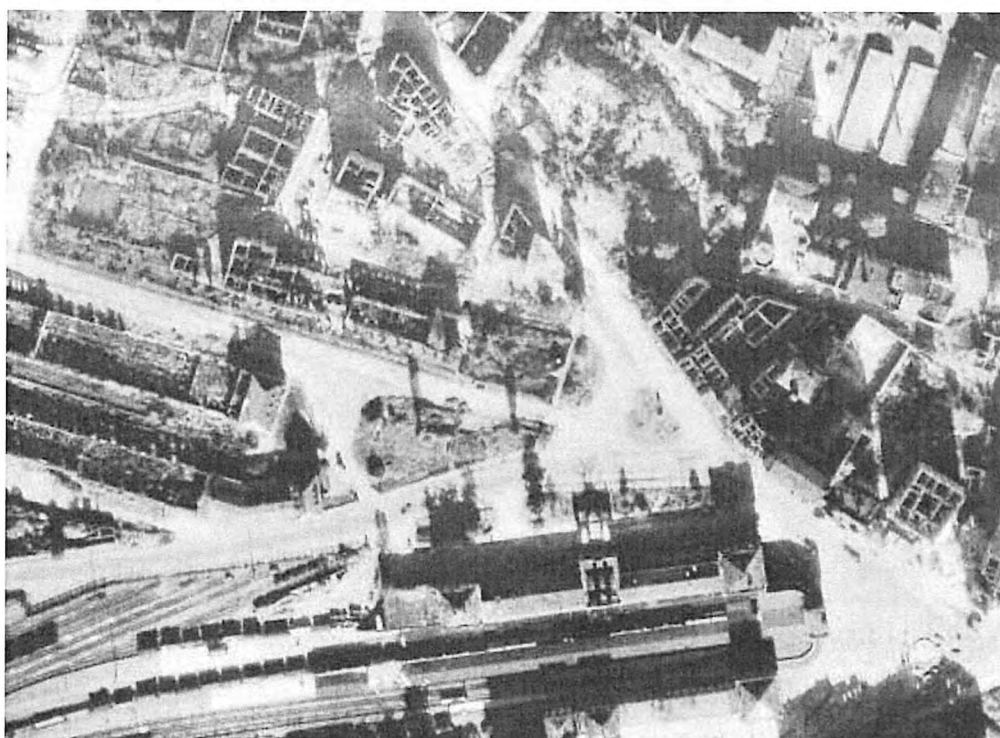


Plan sytuacyjny związany z przebudową części dawnego dworca na mieszkania, 1921 r., ABMW.

Sytuację urbanistyczną w przededniu II wojny światowej i bezpośrednio po pozostałej części dworca Marchijskiego widać na fotografii lotniczej. Na zdjęciu przedwojennym warto zwrócić uwagę na niezwykle intensywną mieszkaniową zabudowę trójkątnego obszaru na północ od dworca (ul. Nabycińska i pl. Orłat Lwowskich). Obecnie obszar ten ma ponownie zostać zabudowany.



Fragment fotografii lotniczej ok. 1925-28, za: polska-org.



Fragment fotografii lotniczej, 1947 r., za: polska-org.

Stan obecny

Po roku 1945 budynki północnej części dworca zostały rozebrane, z wyjątkiem skrajnej części wschodniej, która, pozbawiona kontekstu jaki tworzyła hala peronowa, tory, obrotnica i część południowa, wygląda teraz jak wolno stojąca willa z wieżyczką.



Pozostałość dworca od strony pl. Legionów, 2022 r., fot Ł. Krzywka



Pompownia wód opadowych TAT I na wschód od reliktyw dworca, za: polska-org.

W roku 2021 na wschód od reliktyw dworca powstała pompownia wód opadowych, zasłaniając częściowo elewację od strony pl. Orłat Lwowskich.

Wnioski

Relikt dworca Marchijskiego w bardzo niewielkim stopniu przypomina dziś pierwotną koncepcję swoistej „bramy tryumfalnej”, stanowiąc w widoku od strony centrum miasta około 1/3 jej dawnej szerokości, podczas gdy od strony północnej zaledwie 1/8 długości. Obecny przebieg ulicy Nabycińskiej uniemożliwia ewentualne odtworzenie pierwotnych zabudowań północnej części stacji, a poszerzenie ul. Marchijskiej i współczesne stosunki własnościowe nie pozwalają także na odtworzenie „bramy tryumfalnej”. W znacznie większym procencie zachowały się natomiast pozostałości technicznej części stacji – budynki magazynowe i warsztatowe, położone po północnej stronie ul. Marchijskiej. Warto też przypomnieć, że na początku wieku XX obszar wokół dawnego placu Berlińskiego zmieniał charakter z przemysłowego i transportowego na mieszkaniowy. Być może warto obecnie rozważyć nawiązanie do przeszłości miejsca w postaci innej, niż pozostawienie wolnostojącego reliktu, oddzielonego od strony placu przepompownią.

Wrocław, 28 listopad 2022 r.





**UCHWAŁA NR LIV/301/26
RADY OSIEDLA SZCZEPIN
z dnia 27 stycznia 2026 r.**

**w sprawie zaopiniowania projektu zagospodarowania terenu przy ul.
Marchijskiej we Wrocławiu.**

Na podstawie § 6 pkt. 5, lit. b Załącznika do uchwały Nr XXXVIII/1012/21 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2021 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Szczepin (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskie) Rada Osiedla Szczepin uchwala, co następuje:



§ 1.

- 1) Rada Osiedla Szczepin otrzymała od p. Joanny Dobrowolskiej z Architect and Head of Interior Design, projekt zagospodarowania terenu przy ul. Marchijskiej we Wrocławiu.
- 2) Projekt stanowi załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2.

Rada Osiedla Szczepin opiniuje projekt zagospodarowania terenu przy ul. Marchijskiej we Wrocławiu**pozytywnie**.....

§ 3.

Realizację uchwały powierza się Zarządowi Osiedla Szczepin.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



Uwagi:

Po zapoznaniu się członków Rady Osiedla Szczepin z koncepcją architektoniczną inwestycji „Rezydencja Marchijska” złożonej przez inwestora do wniosku z dn. 13.01.2026 r. o uchwalenie ZPI (Zintegrowanego Planu Inwestycyjnego) w rejonie ulic Nabycińskiej, Marchijskiej oraz placu Orłąt Lwowskich we Wrocławiu, którego celem jest umożliwienie realizacji inwestycji głównej w postaci zespołu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami w parterach oraz garażami podziemnymi, przy jednoczesnym zapewnieniu realizacji inwestycji uzupełniającej polegającej na zachowaniu oraz remoncie reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego z przeznaczeniem na funkcje społeczne i ogólnodostępne,

Rada Osiedla Szczepin opiniuje pozytywnie przedstawioną koncepcję.

Jednocześnie Rada rekomenduje, aby historyczny relikt dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego został przeznaczony na potrzeby lokalnej społeczności. W szczególności rekomendujemy przekazanie obiektu na siedzibę Rady Osiedla Szczepin i działalność harcerską Wrocławskiego Szczepu „Czarna 13tka”, który od lat działa na terenie osiedli Szczepin i Popowice.

Aktualna siedziba RO Szczepin znajduje się w Pawilonie przy ul. Zachodniej 1 i wymaga kapitalnego remontu, który zgłaszany jest przez radnych obecnej i poprzednich kadencji. Lokal wymaga głównie przebudowy i wymiany wężła sanitarnego, wyburzenia ścian i powiększenia części biurowej i aneksu kuchennego. Dlatego budynek po Dworcu Marchijskim mógłby zostać w części parterowej zaadoptowany na potrzeby działalności Rady i Zarządu Osiedla Szczepin. Warto dodać, że potencjalna lokalizacja choć na obrzeżach Szczepina byłaby bardzo dobrze skomunikowana i mieszkańcy nie mieliby problemów z dotarciem do nowej siedziby.

Innym rozwiązaniem może być przeniesienie do wspomnianego budynku siedziby CAL-u Szczepin, który obecnie znajduje się również w pawilonie przy ul. Zachodniej 1, sąsiadując z siedzibą Rady Osiedla. W takim przypadku Rada Osiedla mogłaby przenieść się do wyremontowanych pomieszczeń zajmowanych obecnie przez CAL Szczepin.

W budynku dawnego Dworca Marchijskiego widzimy też nazwijmy to „Dom Harcerza”, gdzie znajdowałyby się harcówki dla „Czarnej 13tki”, która od lat współpracuje z Radą Osiedla Szczepin ale przede wszystkim działa dla społeczności lokalnej Szczepina i sąsiednich Popowic. Szczep aktualnie prowadzi:

- dwie gromady zuchowe 88 Wrocławską Gromadę Zuchową "Liski Urwiski" i 12 Wrocławską Gromadę Zuchową "Leśne Skrzaty" (jedna z nich ma zbiórki na Popowicach, druga w CAL Szczepin),



- 107 Drużynę Harcerską "Estrela" (powstała na Szczepinie i skupia dzieci z osiedla, działa w CAL Szczepin),
- 50 DSH "Twierdza" im. Polski Walczącej (dzięki naszym staraniom ma swoją siedzibę w piwnicach Zespołu Szkolno – Przedszkolnego nr 18 na ul. Poznańskiej),
- 31 Drużyna Harcerska "Przekręt" (spotykają się w Szkole Podstawowej nr 5 na Popowicach)
- 69 Wrocławską Drużynę Wędrowniczą "Vis Verum" (spotykają się w piwnicznym lokalu wymagającym remontu na Popowicach),
- Krąg Instruktorów i Starszyny Concorida: wspiera działania środowiska szczepu i organizuje wydarzenia harcerskie na poziomie ogólnopolskim (spotykają się w piwnicznym lokalu wymagającym remontu na Popowicach lub w plenerze, bo nie mieszczą się w harcówce),
- Grupa Ratownicza "VitaRes" zajmuje się szkoleniami harcerskimi z zakresu pierwszej pomocy na poziomie KPP (kwalifikowanej pierwszej pomocy). Odpowiada za zabezpieczenie medyczne na organizowanych przez Szczep wydarzeniach (spotykają się w piwnicznym lokalu wymagającym remontu na Popowicach lub w plenerze, bo nie mieszczą się w harcówce),

Na dzień dzisiejszy Wrocławski Szczep „Czarna 13tka” ma 142 beneficjentów.

Jak widać skupiają oni wokół siebie ogromną społeczność dzieci i młodzieży. Zapewnienie im dogodnych warunków spotkań i aktywności byłoby tylko wzmocnieniem ich działalności na Szczepinie i nie tylko. Bliskość Przedmieścia Świdnickiego, Liceum Ogólnokształcącego nr XII i szkół w okolicach ul. Tęczowej spowodować może większe zainteresowanie funkcjonowaniem Szczepu „Czarna 13”. Posiadanie stałego miejsca, gdzie funkcjonowałyby wszystkie drużyny, dziś rozproszone, miałyby ogromne znaczenie dla rozwoju Szczepu ale też dla lokalnej społeczności.

Harcerstwo odgrywa istotną rolę w wychowaniu młodych ludzi, kształtując postawy obywatelskie, odpowiedzialność, wrażliwość społeczną oraz szacunek dla historii i tradycji. Obecność harcerzy w tym miejscu może stanowić żywy przykład międzypokoleniowej ciągłości wartości, a także realne wsparcie dla lokalnej społeczności poprzez działalność wychowawczą i integracyjną. Tego rodzaju funkcja społeczna znacząco wzmacnia rangę całego przedsięwzięcia inwestycyjnego.





WOJEWÓDZKI URZĄD OCHRONY ZABYTKÓW WE WROCŁAWIU

ul. Władysława Łokietka 11, 50-243 Wrocław
tel. (71) 322 02 83, (71) 395 80 10
dwkz@dwkz.pl
ePUAP: /dwkz/skrytka
Adres ADE: AE:PL-97577-19299-IRUIH-22



WZN.5183.558.2026
1044 - 2026

Wrocław, 24 lutego 2026 r.

West Station sp. z o.o.
ul. Św. Antoniego 2/4
50-073 Wrocław

reprezentowana przez pełnomocnika:



Dotyczy: remontu reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego przy **pl. Orłąt Lwowskich 20f we Wrocławiu** oraz budowy dwóch budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami z garażami podziemnymi oraz niezbędną infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem terenu.

W odpowiedzi na wniosek z dnia 12 stycznia 2026 r. o wydanie zaleceń konserwatorskich dla inwestycji polegającej na remoncie reliktu dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego przy pl. Orłąt Lwowskich 20f we Wrocławiu oraz budowy dwóch budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami, z garażami podziemnymi oraz niezbędną infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem terenu przedstawiam, co następuje.

Budynek dawnego Dworca Marchijskiego (Dolnośląsko-Marchijskiego) przy pl. Orłąt Lwowskich 20f we Wrocławiu jest objęty ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków pod nr. A/2380/427/Wm decyzją z dnia 19 kwietnia 1985 r., a także poprzez usytuowanie na terenie historycznego układu urbanistycznego Przedmieścia Mikołajskiego, stanowiącego część Śródmieścia we Wrocławiu, ujętego w gminnej ewidencji zabytków Wrocławia prowadzonej na podstawie Zarządzenia nr 12549/14 Prezydenta Wrocławia z dnia 24 listopada 2014 r. Na terenie planowanej inwestycji, przed wschodnią elewacją budynku dawnego dworca, przy ul. Robotniczej na działce nr 13/2 AM-9, obręb Stare Miasto, znajduje się ponadto Szczelina Przeciwlotnicza I ujęta w tejże ewidencji. Teren objęty inwestycją nie jest objęty zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, lecz w jego najbliższym sąsiedztwie znajdują się obszary objęte planami nr 541 i 764.

Dworzec Marchijski we Wrocławiu w ciągu swojego istnienia przeszedł szereg przemian budowlanych. W swym pierwotnym założeniu dworzec ten był zaprojektowany jako czołowy, w oparciu o torowisko wiodące biegiem dzisiejszej ulicy Marchijskiej. Obsługa pasażerów odbywała się w trójnawowej hali skonstruowanej ponad torowiskiem. Od strony wschodniej założenie zamykała murowana brama o trzech arkadach, flankowana dwiema wieżami i budynkami. Północna wieża wraz z przyległym korpusem budynku (obecnie pod adresem pl. Orłąt Lwowskich 20f) stanowi wraz z kilkoma obiektami technicznymi położonymi po północnej stronie ul. Marchijskiej, ostatnie zachowane fragmenty pierwotnego założenia. Pozostałe relikty dworca nie stanowią współcześnie kompozycji architektonicznej, zaś później wprowadzone elementy

kompozycji urbanistycznej ich otoczenia stanowią istotną przeszkodę w przywróceniu dawnego ukształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu.

Koncepcja przedstawiona wraz z wnioskiem zakłada remont konserwatorski budynku dworca oraz budowę dwóch budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami i z garażami podziemnymi (jednego od wschodu, a drugiego od zachodu). Budynki nowe zaprojektowano jako posiadające dziesięć kondygnacji nadziemnych, a planowana wysokość zabudowy ma wynosić 30 m. Odstęp od budynku historycznego wynosić ma 5 m w przypadku budynku zachodniego oraz 4 m (w najwęższym miejscu) w przypadku budynku wschodniego. Nowoprojektowany budynek wschodni otrzyma elewację południową zaprojektowaną na linii zabudowy biegnącej skośnie względem osi ul. Robotniczej, dzięki czemu przesłonięcie wschodniej elewacji budynku historycznego w widoku od strony ul. Podwale będzie niecałkowite, umożliwiające ekspozycję wieży dawnego dworca.

Złożone wraz z wnioskiem opracowanie „Studium historyczno-urbanistyczne reliktyw dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego przy placu Orłat Lwowskich 20f” autorstwa Rafała Eysymontta z listopada 2023 r. zawiera w punkcie 5. „Wytyczne konserwatorskie” dla budynku historycznego. Wyartykułowane zostały: zachowanie bryły wraz z wieżą, zachowanie podziałów elewacyjnych, odtworzenie detalu architektonicznego i kolorystyki (w oparciu o archiwalne projekty i badania konserwatorskie), odtworzenie stolarki okiennej w formach historycznych. W treści studium stwierdzono, że wnętrze budynku pozostawało niedostępne w momencie sporządzenia opracowania; z tego względu postulat zachowania oryginalnej klatki schodowej z historyczną balustradą należy ocenić jako nie odnoszący się do rzeczywistego stanu zachowania obiektu – obecnie klatka schodowa stanowi destrukcję i wymaga pełnej (lub prawie pełnej) rekonstrukcji. Wytyczne nie uwzględniają ponadto zachowania znajdujących się w obiekcie drewnianych stropów (lub ich konstrukcji belkowej) oraz elementów oryginalnej wewnętrznej stolarki drzwiowej stanowiącej wzór dla wykonania innych nowoprojektowanych drzwi wewnętrznych.

Zarówno wyżej wymienione „Studium...”, jak i opracowanie „Możliwości rewaloryzacji i ekspozycji reliktyw dawnego Dworca Marchijskiego we Wrocławiu” autorstwa Łukasza Krzywki z listopada 2022 r., nie odnosi się do kwestii zachowania schronu – Szczeliny Przeciwlotniczej I, objętej ochroną konserwatorską. Stosowne wskazania nie zostały także zawarte w przedstawionej wraz z wnioskiem koncepcji architektonicznej. Zarys projektowanego budynku wschodniego pokrywa się z lokalizacją schronu, wobec czego konieczne jest wyjaśnienie dotyczące sposobu postępowania z chronionym obiektem.

Pomimo powyższych uwag sposób kształtowania nowoprojektowanej zabudowy w otoczeniu dawnego Dworca Marchijskiego ocenia się jako odpowiedni oraz nie mający negatywnego wpływu na zachowane walory zabytkowe chronionego obszaru. Sposób i zakres ekspozycji budynku dworca we wnętrzu urbanistycznym placu Orłat Lwowskich ocenia się jako dopuszczalny.

Daniel Gibski

Dolnośląski Wojewódzki
Konserwator Zabytków

[podpisano podpisem elektronicznym]

Otrzymują:

- Strony postępowania, uczestnicy lub do wiadomości inne organu wg. rozdzielnika pozostającego w aktach sprawy.

- a/a - [RZ]

Spełniono obowiązek wynikający z RODO.

Sprawę prowadzi: \$ezdAutorOddzialNazwa, \$ezdAutorNazwa e-mail: \$ezdAutorEmail

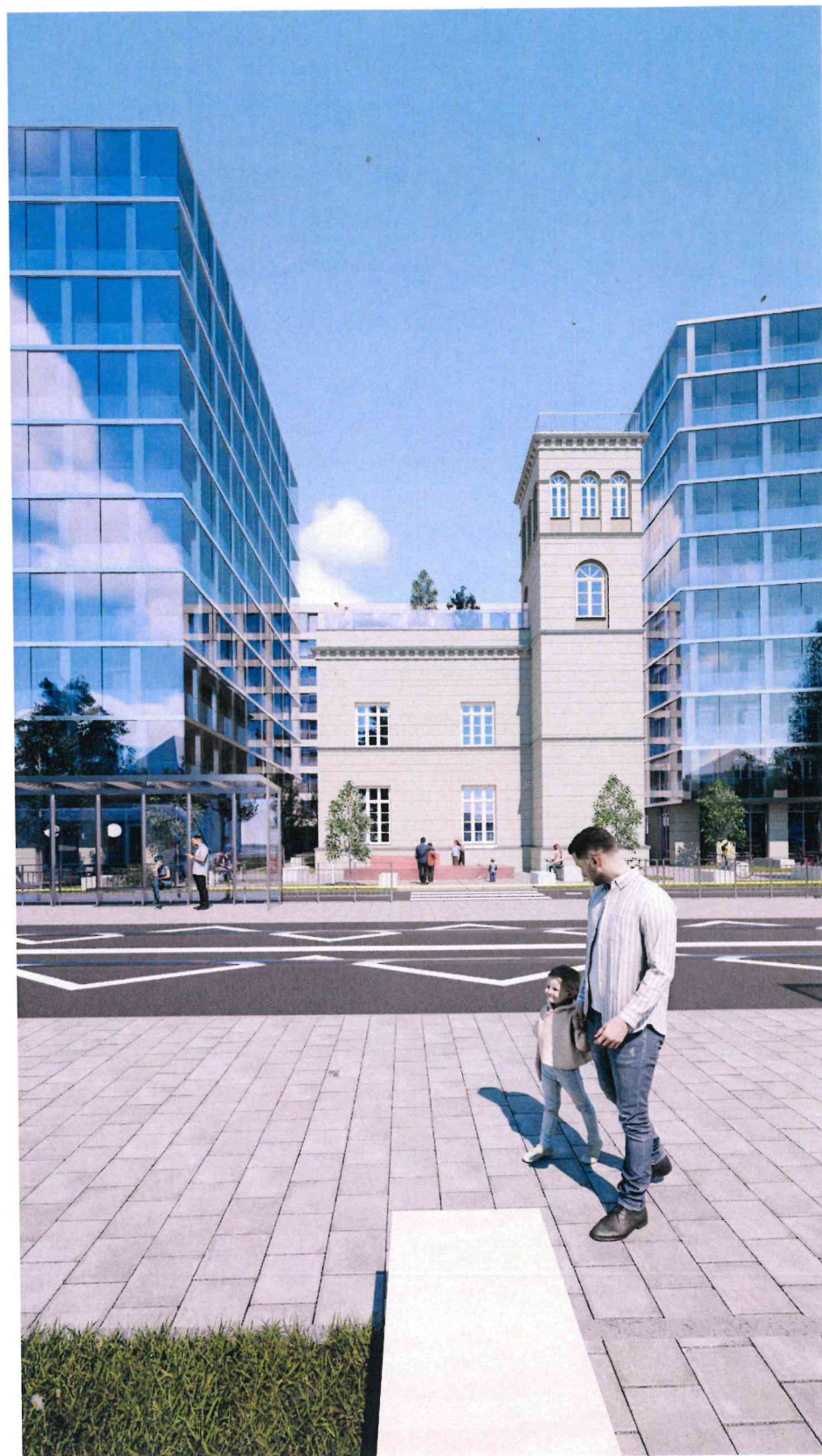
Klauzula Informacyjna o przetwarzaniu danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. (dalej RODO) informujemy, że:

1. **Administrator danych osobowych** Administratorem danych osobowych jest **Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków** z siedzibą we Wrocławiu (50-243), ul. Łokietka 11. Można się z nim skontaktować:
 - Osobiście, poprzez umówienie wizyty;
 - Telefonicznie pod numerem **71 343 65 01**;
 - Mailowo: **dwkz@dwkz.pl**;
 - Korespondencyjnie: **Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków, ul. Łokietka 11, 50-243 Wrocław**;
 - Elektronicznie przez **ePUAP** (/dwkz/skrytka) lub system e-doręczeń: **AE:PL-97577-19299-IRUIH-22**.
2. **Inspektor ochrony danych osobowych** W sprawach dotyczących ochrony danych osobowych można skontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych:
 - **Mateusz Adamczyk**, tel. **71 395 80 05**, e-mail: **iod@dwkz.pl**;
 - Osobiście w siedzibie urzędu: **Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków we Wrocławiu, ul. Łokietka 11, 50-243 Wrocław**.
3. **Cel i podstawa przetwarzania danych** Dane osobowe przetwarzane są w celu realizacji obowiązków wynikających z przepisów prawa, w szczególności z **ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami** oraz na podstawie art. 6 ust. 1 lit. e RODO – wykonanie zadania realizowanego w interesie publicznym.
4. **Odbiorcy danych** Dane mogą być przekazywane:
 - Podmiotom upoważnionym na podstawie przepisów prawa (np. sądom, prokuraturze, jednostkom policji);
 - Podmiotom przetwarzającym dane na podstawie umów o powierzenie przetwarzania (np. kancelariom prawnym, firmom informatycznym).
5. **Obowiązek podania danych** Podanie danych osobowych jest dobrowolne, jednak ich brak może uniemożliwić przeprowadzenie postępowania administracyjnego zgodnie z **art. 28 Kodeksu postępowania administracyjnego**.
6. **Okres przechowywania danych** Dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji celu przetwarzania oraz zgodnie z przepisami dotyczącymi archiwizacji dokumentów.
7. **Prawa osób, których dane dotyczą** Każda osoba, której dane są przetwarzane, ma prawo do:
 - Dostępu do danych,
 - Sprostowania danych,
 - Ograniczenia przetwarzania,
 - Przenoszenia danych,
 - Wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych.
8. **Brak profilowania i automatycznego podejmowania decyzji** Zebrane dane nie będą podlegać zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji ani profilowaniu.
9. **Prawo do wniesienia skargi** Każda osoba, która uważa, że jej dane są przetwarzane niezgodnie z przepisami, może złożyć skargę do **Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych** (ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa, tel. **606-950-000**).

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikat or dokumentu	7d9aa872da874bab9e2bf137d809cf7b	
Nazwa dokumentu	Wrocław - Orląt Lwowskich 20f - Dworzec Marchijski - budynki wokół - op.pdf	
Tytuł dokumentu	Wrocław - Orląt Lwowskich 20f - Dworzec Marchijski - budynki wokół - op	
Skrót dokumentu	c9e1b7155343475582a82fc5c695e6ef6b6e621fbb447acde93645f72926959b	
Wersja dokumentu	1.1	
Data dokumentu	2026-02-24	
Podpis	Podpisany przez	"Daniel Gibski
	Stanowisko podpisu	Daniel Gibski (Dyrektor) DWKZ
	Data podpisu	2026-02-24
	Rodzaj certyfikatu	Podpis kwalifikowany
	EZD RP 21.32.15	
Data wydruku	2026-02-25	
Autor wydruku	Karol Czajka-Gieldon (Inspektor) WZN	



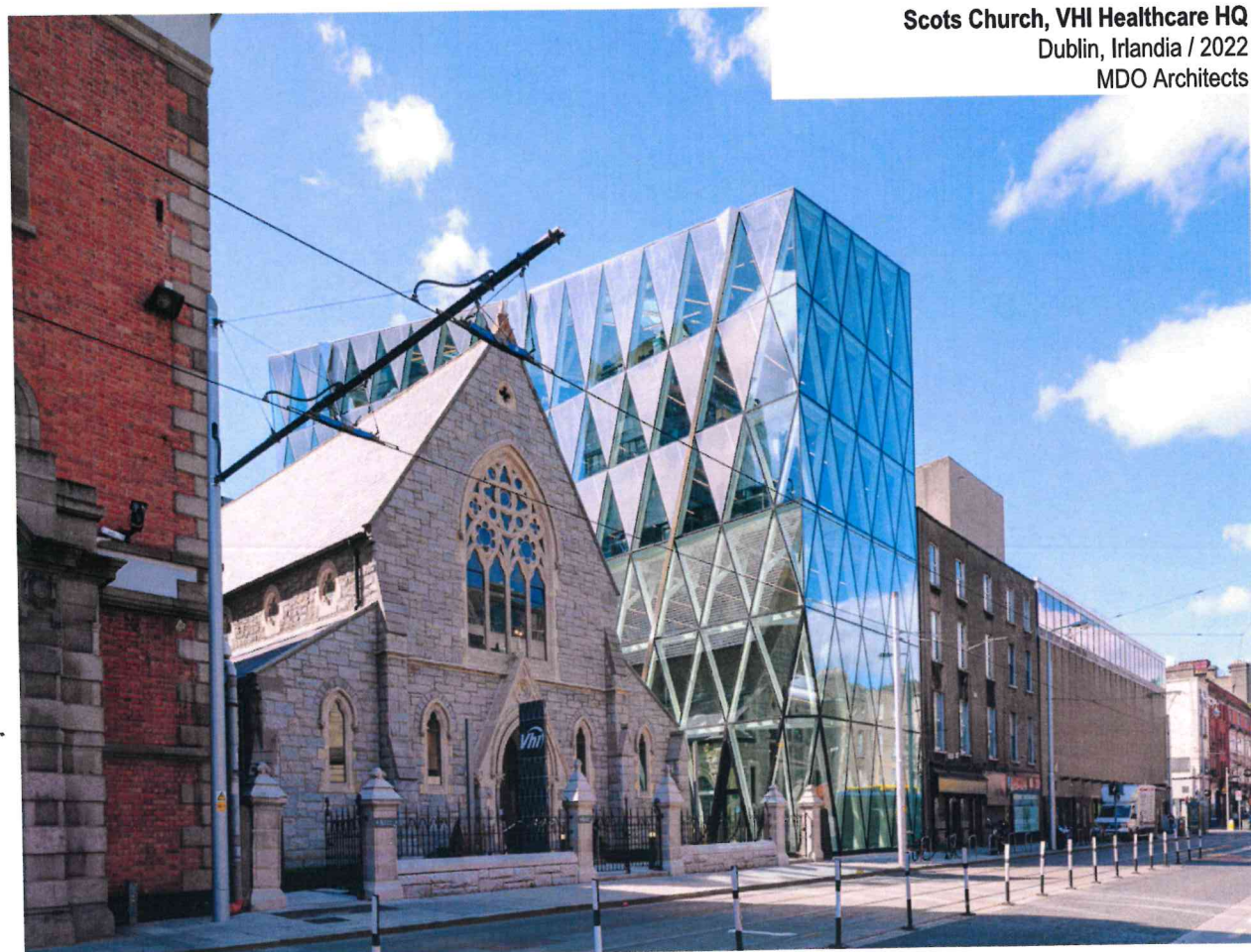




Biura przy Warzelni / Browary Warszawskie
Warszawa, Polska / 2021
JEMS Architekci



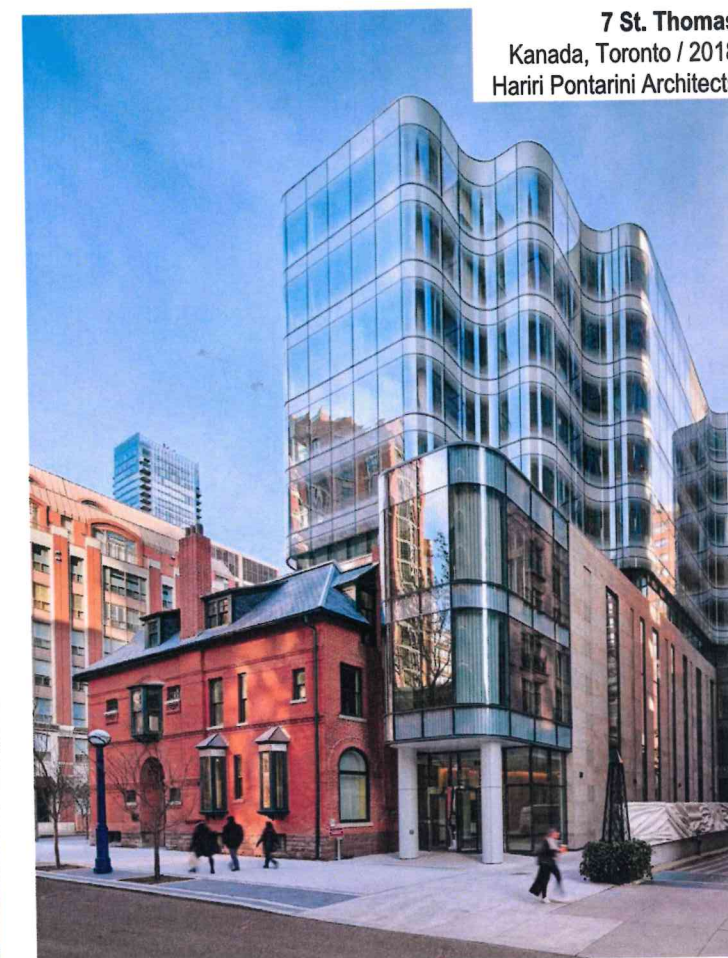
Neues Kranzler Eck
Berlin, Niemcy / 2001
Jahn Architects



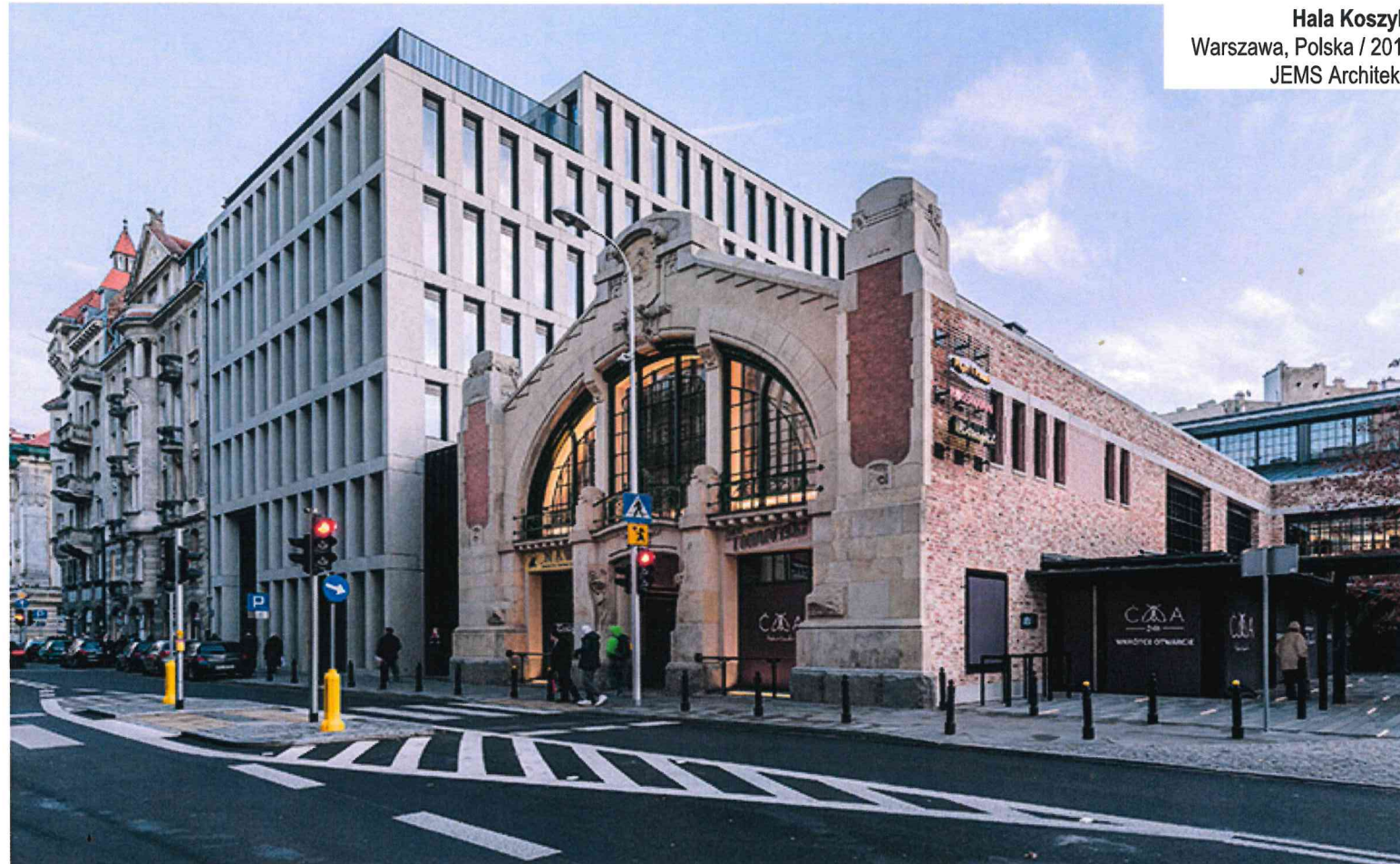
Scots Church, VHI Healthcare HQ
Dublin, Irlandia / 2022
MDO Architects



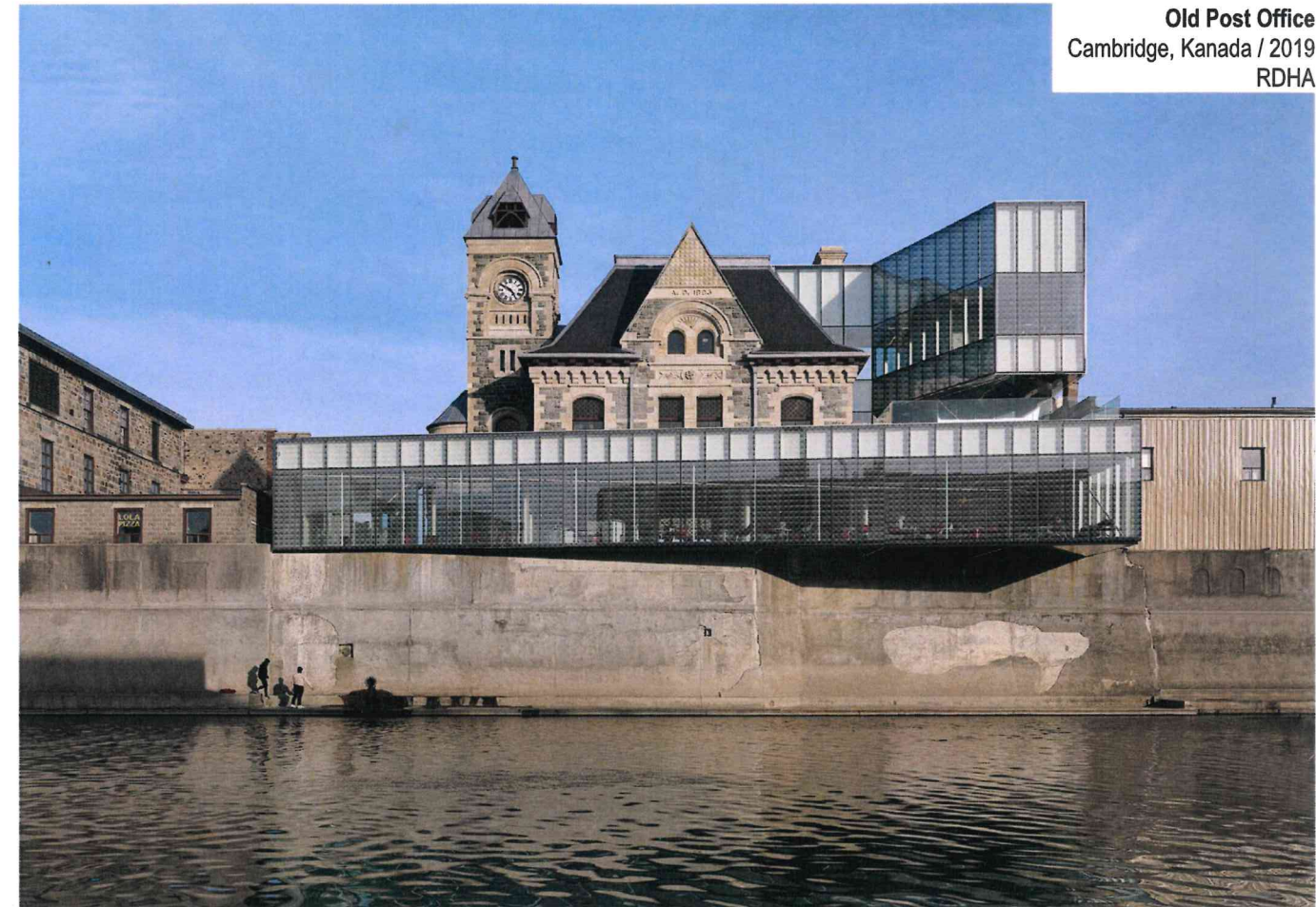
Concordia Design / Bałtyk
Poznań, Polska / 2017
MVRDV



7 St. Thomas
Kanada, Toronto / 2018
Hariri Pontarini Architects



Hala Koszyki
Warszawa, Polska / 2016
JEMS Architekti



Old Post Office
Cambridge, Kanada / 2019
RDHA



Space Asia Hub
Singapur / 2011
WOHA architects



Amazon London
Londyn, Wielka Brytania / 2013
Kohn Pedersen Fox Associates (KPF)



St James's Market
Londyn, Wielka Brytania / 2020
Make Architects

