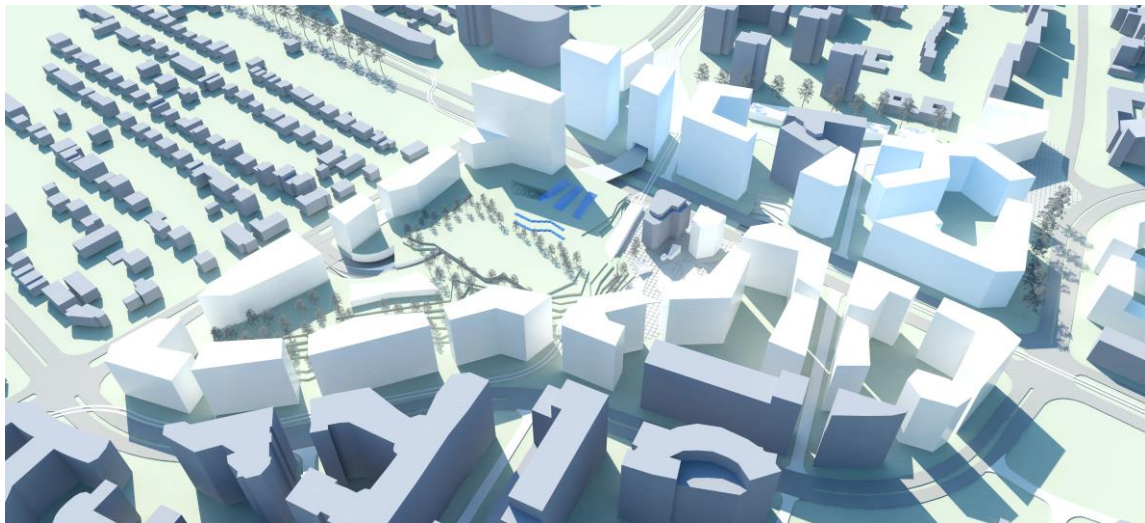
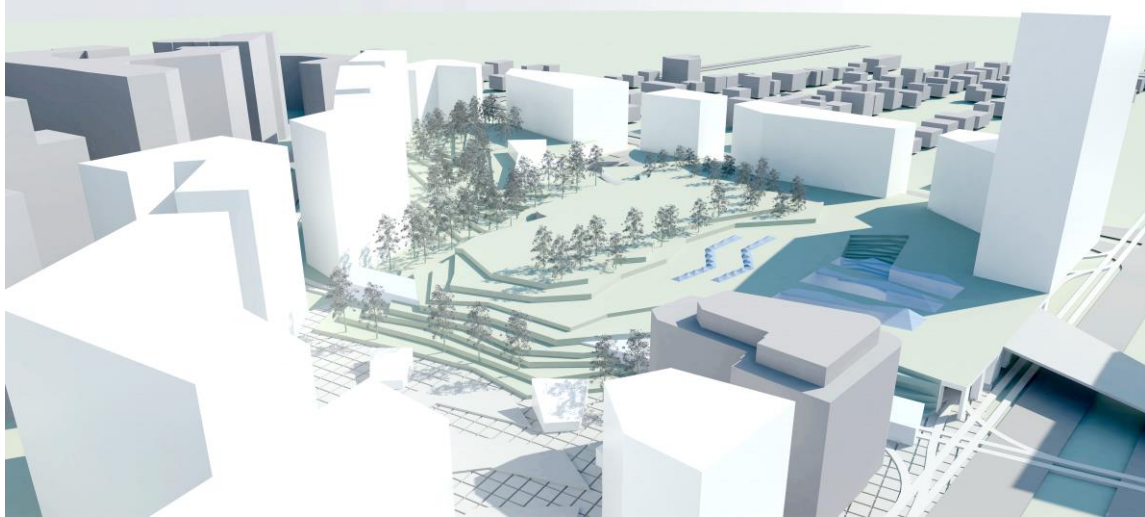


KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA REJONU DWORCA POŁUDNIOWEGO W WARSZAWIE



Katedra Projektowania Urbanistycznego
i Krajobrazu Wiejskiego WA PW
Kierownik Katedry: prof. dr hab. arch. Sławomir Gzell
Prowadząca: mgr inż. arch. Katarzyna
Kierczyńska-Królikowska

203743, 285010

Anna Obłąkowska, Antoni Rybiński

sem. 1, II stopnia R.A 2015 / 2016

OPIS

Idea naszej koncepcji była dla nas jednoznaczna już od pierwszych analiz urbanistycznych rejonu Dworca Południowego w Warszawie. Kluczowym stało się uporządkowanie chaosu w tkance miejskiej oraz przywrócenie jej temu, dla którego jest tworzona: człowiekowi.

Układ drogowy został zdeterminowany strategią władz miasta, która ma na celu uspokojenia arterii Jana Pawła II i al. Niepodległości. Ze względu na plany związane ze zwężeniami oraz usunięciem wiaduktów przy dworcu centralnym uznaliśmy za słuszne sprowadzenie ruchu z al. Niepodległości łagodnym łukiem w ulicę Bukowińską oraz Puławską. Wygląd skrzyżowania ul. Puławskiej z al. Wilanowską przyjęliśmy z MPZP, decydując, że przez swą prostotę jest to najtrafniejsze z rozwiązań.

Głównym elementem przestrzeni w oku, którego rysuje się pozostała część projektowanej tkanki miejskiej jest Dworzec PD. Najważniejszą jego cechą jest wygodne użytkowanie. Przyjęliśmy za szczególnie istotne bliskość poszczególnych miejsc postojowych środków komunikacji miejskiej. Zapewniliśmy to poprzez wprowadzenie pętli autobusowej w poziom -1 i bezpośrednie połączenie go z antresolą metra. Szyny tramwajowe biegnące wzdłuż al. Wilanowskiej zbliżają się bardzo blisko do południowych wejść do metra tworząc z linią północ-południe pętlę o funkcjach przesiadkowych oraz technicznych. Cały węzeł komunikacyjny wraz z istniejącym, ogólnodostępnym parkingiem o zwiększonej pojemności (P+R) został przykryty skarżą. Zielony nasyp, przeniknięty przez akustyczny tunel tramwajowy wyrównuje się ku północy tworząc główny plac z kawiarniami, wejściami do metra stacjami i wypożyczalnią rowerów. Następnie tektonika kieruje przestrzeń pod ul. Puławską gdzie z drugiej jej strony kończy się na istniejącej elewacji budynku biurowego. Budynek ten stanowi fragment projektowanego przez nas „klinu biurowego”, którego

wysokość maleje im bliżej jest przecięcia ul. Domaniewskiej z al. Niepodległości. Powstał tam nowy plac, którego dominantą stanie się wybudowany tam kościół NMP. Wąskim przejściem połączony on został z łamanym deptakiem powstałym jako ślad biegnącej tędy ulicy. Aktywny udział tego miejsca w życiu publicznym zagwarantują lokale gastronomiczne obsługujące między innymi okoliczne kwartały biurowe. Od wschodu zaprojektowaliśmy przestrzeń o funkcjach mieszkalnych. Urbanistyka nawiązuje do łamanych tarasów skarpy, z drugiej zaś wraz z istniejącą zabudową tworzy pierzeję ul. Bukowińskiej. Wpływa wywarły przez historię tego miejsca zainspirował nas do podkreślenia jego rangi w „sylwecie” miasta. Przecinające się al. Wilanowska oraz ul. Puławska stanowiły symboliczną „bramę wjazdową” do miasta. Efekt ten uzyskaliśmy dzięki dwóm wysokościowcom dominującym na okolicę.

Stworzyliśmy kilka istotnych punktów, które towarzyszyły nam w pracy koncepcyjnej.

1.Organizacja wielopoziomowego węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej, tak wygodnego by zachęcał do rezygnacji z odbycia codziennej podróży do pracy samochodem.

2.Zlokalizowanie jednego punktu przesiadkowego dla wszystkich rodzajów transportu komunikacji miejskiej, wraz z bliską lokalizacją parkingu samochodowego oraz rowerowego.

3.W wyniku analiz w kontekście przyrodniczym, kluczową stała się dla nas ulica Puławska jako oś do której podpięte zostały „naczynia zielone” miasta tj. parki, skwery oraz równoległa do niej Skarpa warszawska. Postanowiliśmy uczynić rejon Dworca Południowego jednym z takich „zielonych naczyń” powiązanych ze Skarpą Warszawską.

4.Tektonika formy Dworca wpływa bezpośrednio na kształt sąsiadującej z nią zabudowy mieszkaniowej, która przyjmuje formy łamane, coraz łagodniejsze, aż w zetknięciu ze starą tkanką stają się proste. Bardzo zależało nam aby, rozległy teren dworca „mówił” swoim własnym językiem, przyjaznym dla człowieka oraz zachęcającym do eksploracji.

5. Uporządkowaliśmy zabudowę w kwartałach, decydując się na otoczenie Zielonego Dworca Południowego zabudową mieszkaniową, którą łączymy ciągiem spacerowym pod oraz nad ulicą Puławską z istniejącą zabudową mieszkaniową po zachodniej stronie ulicy. Całość przecina ostry klin zabudowy usługowej z przeznaczeniem na biura, jednak zielone ścieżki przenikają wspomniany klin aż do kwartałów mieszkaniowych.

6. Zależało nam również na ograniczeniu skali węzła komunikacyjnego ulic Wilanowskiej, Puławskiej oraz Niepodległości, by przywrócić teren mieszkańcom, unikając charakteru przelotowości miejsca. Zdecydowaliśmy się zrezygnować z kontynuacji al. Niepodległości na tym odcinku, kierując ruch samochodowy w ul. Domaniewską, a dalej w ulicę Puławską oraz Bukowińską. Na zakończeniu al. Niepodległości zaprojektowaliśmy nowy plac miejski, przy którym wznosi się Kościół NMP Matki Kościoła.

7. Historycznie lokalizacja w tym miejscu dworca kolei wąskotorowej, łączącej Warszawę z podmiejskimi terenami Piaseczna oraz oddalonym Grójcem czyniła to miejsce pewnego rodzaju „bramą do miasta”. Odnosimy się do tego lokalizując dwa równoległe wysokościowce na skrzyżowaniu ulicy Puławskiej oraz Wilanowskiej. Wschodni zaprojektowany został jako siedziba ZTM, górująca nad dworcem, Zachodni zaś jako dominanta „klinu biurowego”.

8. Uzupełnieniem koncepcji wielopoziomowego dworca jest sieć placów, wielopoziomowych ciągów spacerowych połączonych w zamyśle, ze ścieżkami rowerowymi.