

NOWE CENTRUM MOKOTOWA

Koncepcja zagospodarowania rejonu Dworca Południowego w Warszawie

Mokotów od lat czeka na miejsce mogące stać się prawdziwym centrum dzielnicy, będące rodzajem katalizatora aktywności w tej części miasta. Pomysł na ponowne zagospodarowanie rejonu Dworca Południowego jest więc idealną okazją, by oprócz inwestycji w infrastrukturę i komunikację publiczną, zagospodarować ten rejon w dużo ciekawszy i ambitniejszy sposób.

Południowa część dzielnicy przeszła w ostatnich dekadach znaczne zmiany w układzie przestrzennym. Zabudowania Służewia Przemysłowego zastąpione zostały przez gęstą, monofunkcyjną zabudowę biurową, podczas gdy pozostała część tej części miasta pozostawała nieknięta. Obecnie na styku terenu opracowania sąsiadują z sobą tereny gęstej zabudowy wielorodzinnej, biurowej i jednorodzinnej. Stoimy więc przed wyzwaniem, jak na jednym terenie połączyć z sobą te wszystkie funkcje w jedną całość.

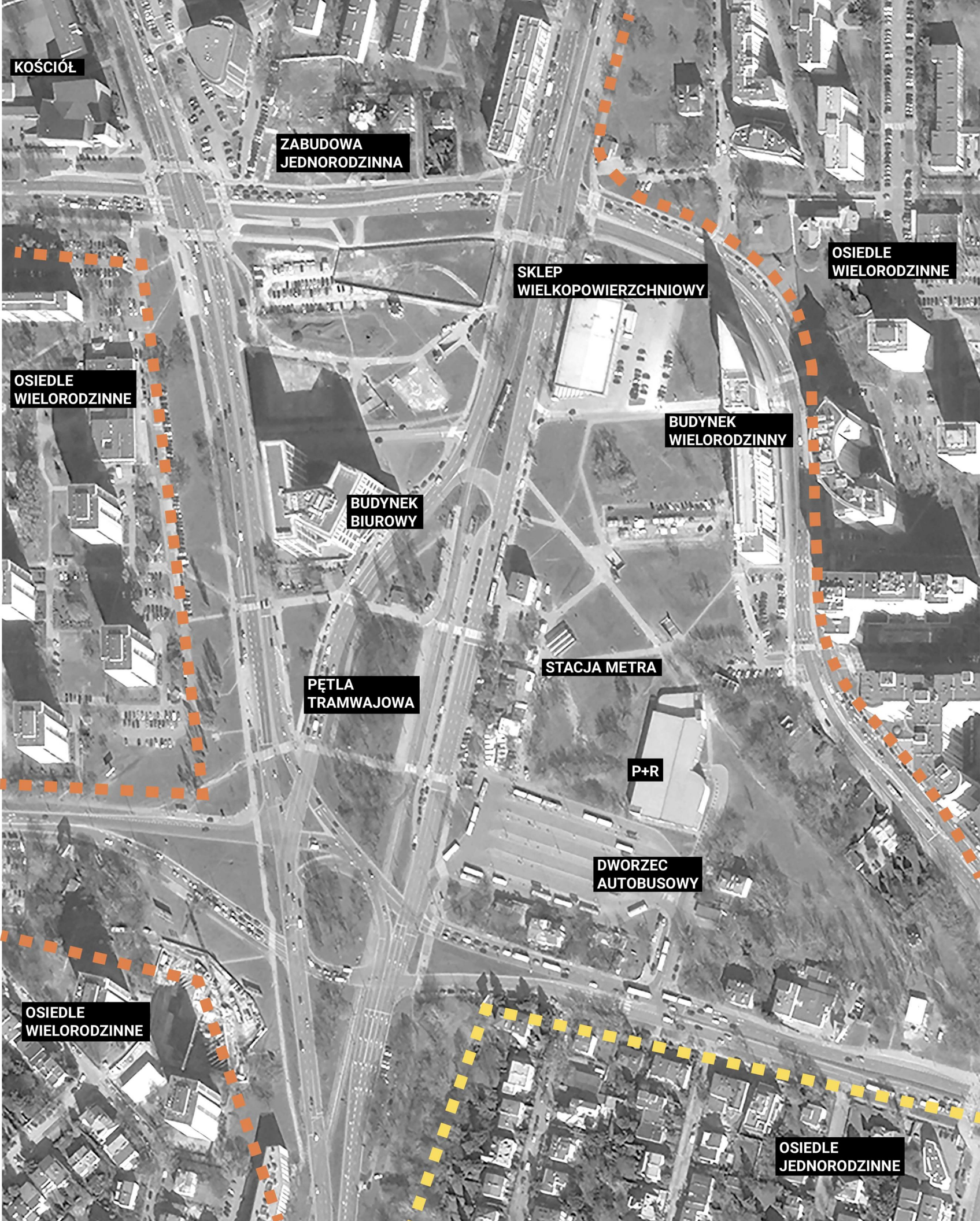
Działka pomiędzy ulicami Domaniewską, Bukowińską i alejami Wilanowską i Niepodległości przeznaczona jest w Studium Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy pod funkcję centrum dzielnicy z ważnymi przestrzeniami publicznymi. Działania prowadzące do realizacji tego celu muszą zdecydowanie przeobrazić obecne oblicze tego terenu. Dziś jest to pozbawiony zabudowy, olbrzymi, bezużyteczny trawnik towarzyszący stacji metra oraz dworcowi autobusowemu. Warto aby kształtując w przyszłości zagospodarowanie tego miejsca pamiętać o procesach jakie będą miały miejsce wraz z napływem ludności.

Pozbawiony obecnie centrum Mokotów główną przestrzeń publiczną skrywa pod dachem Galerii Mokotów. Postulujemy odebranie centrum handlowemu tej ważnej funkcji i przeniesienie ciężaru dzielnicowego centrum w rejon Dworca Południowego, gdzie proponowana mieszkańcom oferta wynikać będzie z pobudek innych niż wyłącznie komercyjne.

Równie ważne są tutaj zagadnienia komunikacyjne. W obrębie naszego terenu lokalizujemy dworzec autobusów miejskich i dalekobieżnych, stację metra, parking Park&Ride oraz pętlę i przystanki tramwajowe. Impuls do działania jakim jest rozwój infrastruktury komunikacyjnej może służyć także tworzeniu przestrzeni dla mieszkańców, a odpowiednia aranżacja przestrzeni publicznych połączonych z funkcjami transportowymi zaowocować nową jakością w tej części miasta.



INWENTARYZACJA 1:2000



ZABUDOWA

Obecnie okolica stacji Metra Wilanowska charakteryzuje się chaotyczną zabudową. Wschodnia strona to gęsta zabudowa mieszkaniowa dominująca wysokością, natomiast kwartały pomiędzy ul. Bukowińską a ul. Puławską prawie zupełnie pozbawione są zabudowy, a ta która występuje jest zupełnie przypadkowa.

W naszym projekcie proponujemy dogęszczenie tego terenu zabudową mieszkaniową i usługową o wysokościach od 5 m (pawilony) do 55m (dominanty).

Legenda:

- zabudowa istniejąca
- zabudowa projektowana



ZIELEŃ

Zieleń na tym terenie to przede wszystkim duże obszary nieużytkowanych trawników tworzących nieatrakcyjną, beżadną przestrzeń. Wysoka zieleń pojawia się zwłaszcza na obszarze skarpy i u jej podnóża a także na nielicznych skwerach.

W projekcie przewidujemy zdecydowane zwiększenie ilości zieleni, zwłaszcza wysokiej. Pojawi się ona w postaci szpalerów wzdłuż ulic i na placach, a także jako skwery i parki lokalizowane na obwodzie obszaru.

Legenda:

- trawniki
- zieleń niska
- zieleń wysoka



KOMUNIKACJA

Obecny układ komunikacyjny charakteryzuje się natężonym ruchem samochodowym, skomplikowanym skrzyżowaniem ul. Puławskiej z al. Niepodległości i al. Wilanowską oraz chaotycznym rozwiązaniem ścieżek rowerowych i ich niewystarczającą ilością.

Proponujemy zlikwidowanie ruchu samochodowego na fragmencie ul. Puławskiej w efekcie czego otrzymamy duży plac miejski i uporządkowane skrzyżowanie. Dodajemy również linię tramwajową jadącą do Wilanowa oraz zwiększamy ilość ścieżek rowerowych.

Legenda:

- drogi zbiorcze
- drogi główne
- drogi dojazdowe
- drogi rowerowe
- tramwaj



FUNKCJE

Istniejąca zabudowa otaczająca projektowany obszar to w większości budynki mieszkaniowe wielorodzinne. Pojawiają się również nieliczne obiekty użyteczności publicznej. Na południu znajduje się osiedle domów jednorodzinnych.

Zabudowa którą projektujemy to w dużej części brakujące obiekty użyteczności publicznej (w tym obiekty komunikacji publicznej) a także zabudowa wielorodzinna. Obiekty powiązane będą z przestrzeniami publicznymi.

Legenda:

- użyteczność publiczna
- mieszkaniowe wielorodzinne
- mieszkaniowe jednorodzinne





POWIĄZANIA OSIOWE

Najważniejszą ideą projektu jest powiązanie projektowanego centrum dzielnicy z nową powstającą u podnóża Skarpy dzielnicą mieszkaniową. W tym celu tworzymy nowe połączenia oraz przedłużamy osie które już istnieją. Zaznaczamy powiązania projektowanego obszaru także z innymi obszarami miasta poprzez podkreślenie osi w kierunku północnym, południowym oraz zachodnim.



PRZESTRZENIE PUBLICZNE

Drugim bardzo ważnym założeniem jest stworzenie licznych i ciekawych przestrzeni publicznych. Tworzymy zróżnicowane przestrzenie nanizane na osie łączących je pasaży. Stworzone przestrzenie mają różny charakter, od wielkomijskich do kameralnych zieleni, oraz różne funkcje. Przestrzenie publiczne uzupełnione są dużą ilością zieleni.

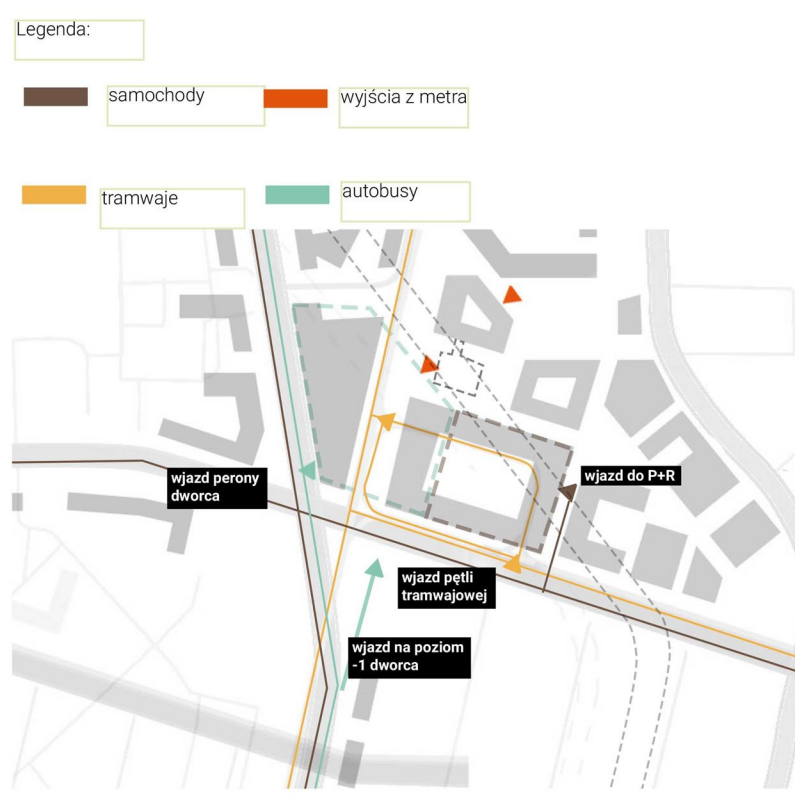


PRZESTRZENIE WIELKOMIEJSKIE I ZIELONE

Dzielimy przestrzenie publiczne na wielkomijskie i zielone. Przestrzenie zielone zlokalizowane zostały na obwodzie obszaru tworząc zielony pierścień otaczający zabudowę i miejskie place o różnych funkcjach.

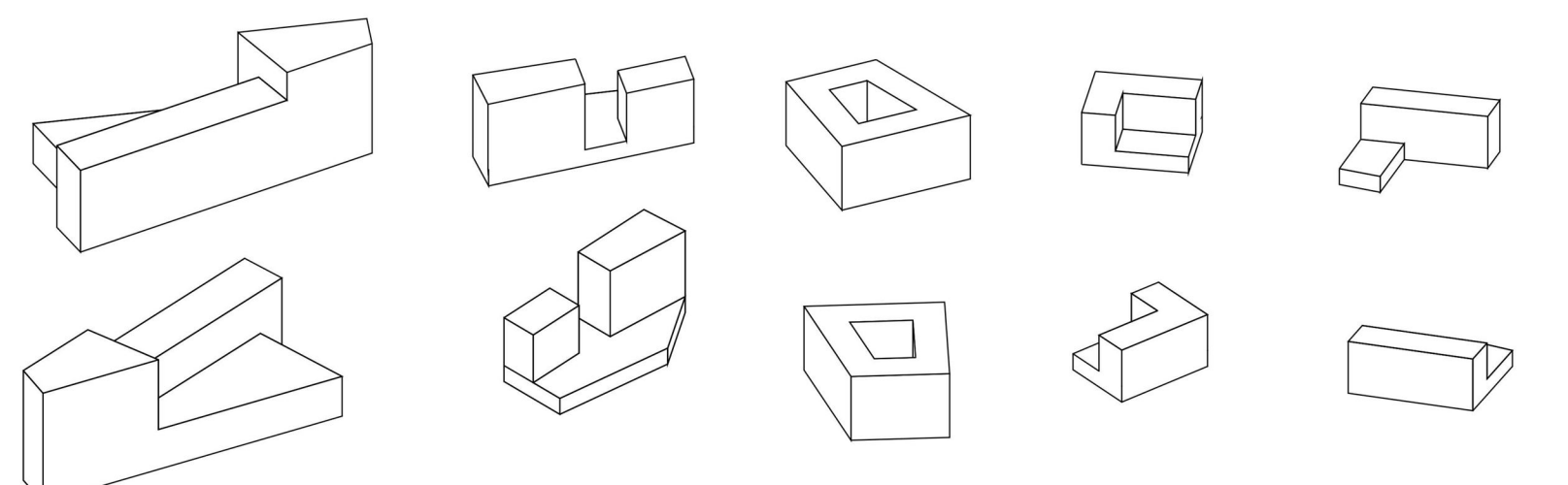


KOMUNIKACJA W OBRĘBIE PLACU



KSZTAŁTOWANIE ZABUDOWY

Ze względu na zróżnicowane wysokości występującej na obszarze zabudowy projektowane budynki dopasowują się zmieniając wysokości. Realizujemy to poprzez zastosowanie niższych baz o funkcjach usługowych. Dzięki temu tworzymy kameralne przestrzenie w ludzkiej skali, podczas gdy funkcja budynku zlokalizowana została w wyższej części. Jednocześnie baza staje się półprywatną przestrzenią dla mieszkańców, rodzajem wyniesionego ogrodu.

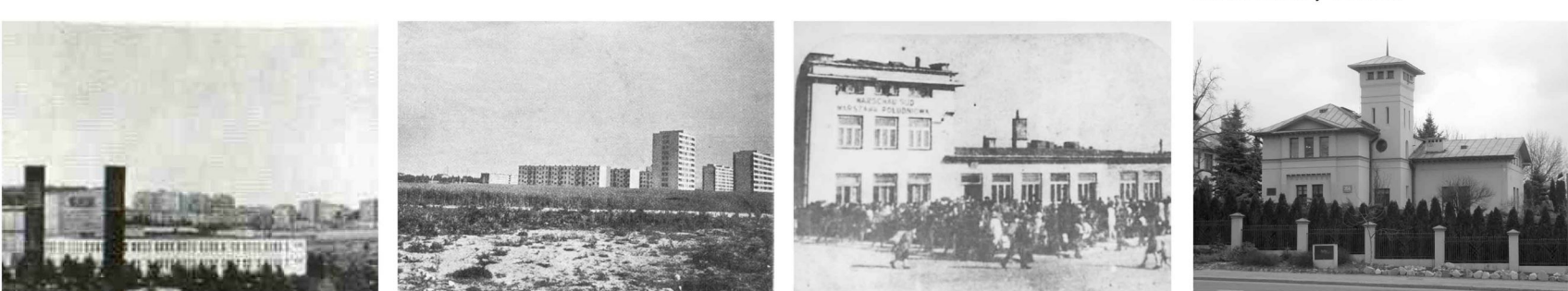




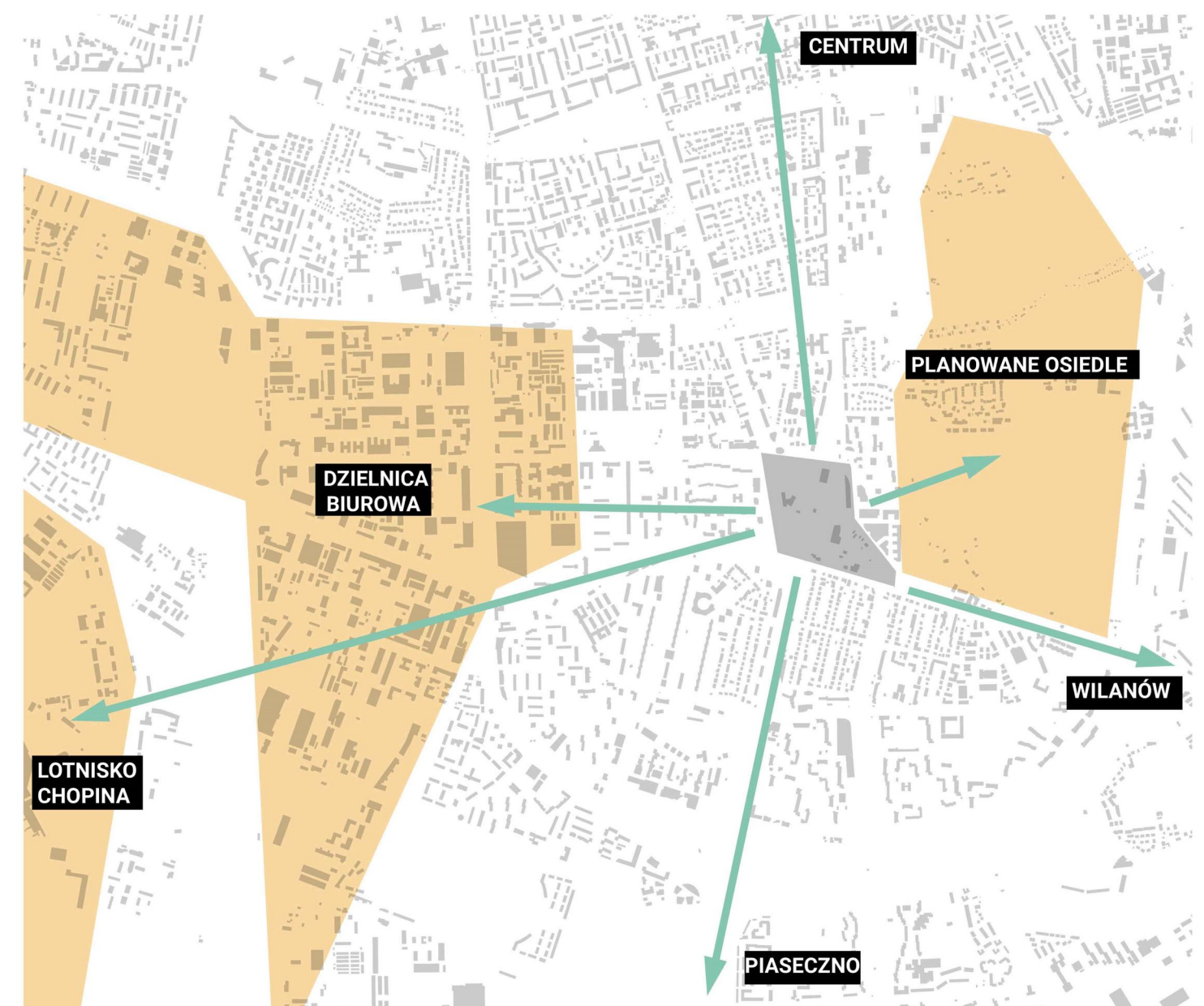
- 1 | AL. NIEPODLEGŁOŚCI**
Powstała w latach 30. XX wieku jako pierwszy etap trasy N-S. Jest jednym z głównych połączeń Mokotowa ze Śródmieściem.
- 2 | PUŁAWSKA**
Utworzona pod koniec XIX wieku jako droga z Warszawy do Puław. W pierwszej połowie XX wieku nabrała charakteru wielokierunkowego bulwaru z dużą ilością zieleni i historyczną zabudową z usługami w parterach.
- 3 | SKARPA WARSZAWSKA**
Jest to jeden z najbardziej charakterystycznych naturalnych elementów miasta, warunkujących jego strukturę. Był to jeden z decydujących czynników przesądających o lokalizacji miasta.
- 4 | ALEJA WILANOWSKA**
Dawna droga wiedząca z Szop Polskich do Wilanowa (w latach 1938-40 nazywana aleją Królewską). Na wschodnim zakończeniu osi znajduje się zabytkowy zespół Pałacu w Wilanowie.



- 5 | SŁUŻEWIEC PRZEMYSŁOWY**
Pierwsze zakłady przemysłowe powstały w wyniku rządowej decyzji w 1952r. Łącznie na obszarze Służewca zaplanowano ok. 60 inwestycji. Obecnie nieużywana już zabudowa fabryczna jest wyrwana a jej miejsce zajmują nowoczesne biurowce.
- 6 | OSIEDLE PROTOTYPOW**
Zbudowane w latach 50. XXw. równoległe z dzielnicą przemysłową osiedle hoteli robotniczych, które później stało się zalążkiem osiedla mieszkaniowego. Było to miejsce wypróbowywania rozwiązań prefabrykowanych.
- 7 | ŻÓŁTA KARCZMA**
Budynek powstał w 2. poł. XIX wieku według projektu F. M. Lanciego jako obrotowa przy trakcie komunikacyjnym. Charakteryzuje się zróżnicowaną bryłą z dominantą w postaci wieży. Obecnie w budynku znajduje się Muzeum Polskiego Ruchu Ludowego.
- 8 | DAWNA STACJA KOLEI**
Dawna stacja Piaseczyńsko-Grojeckiej Kolei Dojazdowej Warszawa-Szopy. Kolej ta funkcjonowała od 1889r. początkowo od stacji Plac Unii Lubelskiej do Piaseczna a później do Grójca i Nowego Miasta. Stacja kolejowa działała do 1969r. Budynek dworca został zniszczony w 2000r.



STAN ISTNIEJĄCY
Obecny stan okolicy stacji Metra Wilanowska pokazuje wieloletnie zaniedbanie. Obszar ten pozbawiony jest przestrzeni publicznych, ma funkcje czysto komunikacyjne. Nie ma tutaj nic, co zachęcałoby ludzi do zatrzymania się w tym miejscu, pojawił się jedynie drobny handel przy dworcu autobusowym oraz wyjściu ze stacji metra oraz obłożony błachą sklep wielkopowierzchniowy. Na wschód od tego terenu zbudowane zostały dominujące wysokością budynki wielorodzinne. Jedyna zielenią na tym obszarze to trawniki pozbawione funkcji użytkowej. Lokalizacja przy stacji metra sprawia, że teren ten ma duży potencjał i w przyszłości ma szansę być atrakcyjnie zagospodarowany.

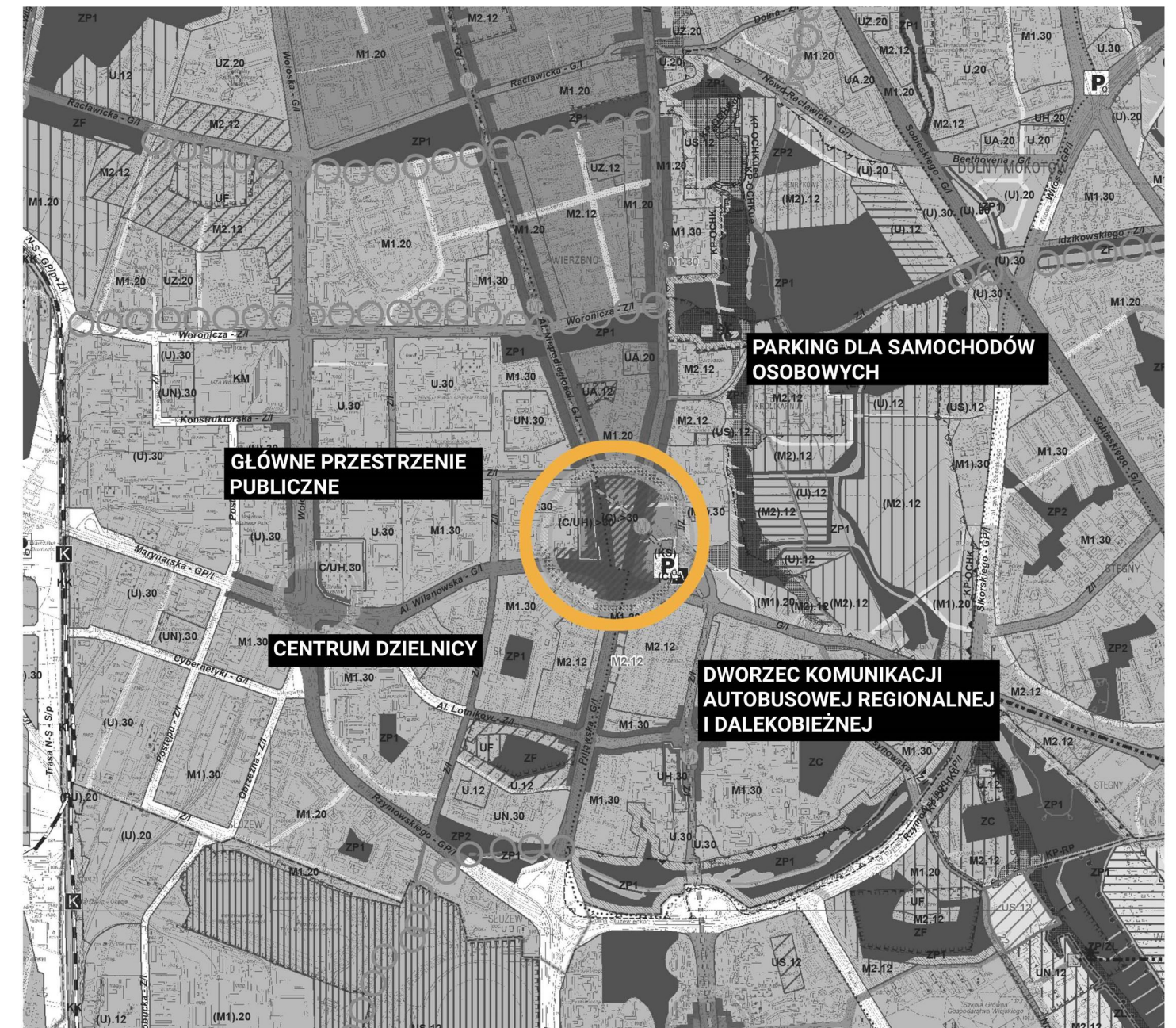


POWIĄZANIA PRZESTRZENNE

Rejon Dworca Południowego powiązany jest od strony północnej z Centrum Warszawy, od strony południowej z Piasecznem i innymi podwarszawskimi miejscowościami, z Wilanowem na wschodzie, a także z rozwijającą się dzielnicą biurową na Służewcu oraz z przyszłym osiedlem domów jednorodzinnych na wschodzie.

POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE

Projektowany obszar leży na skrzyżowaniu znaczących arterii komunikacyjnych: al. Wilanowskiej biegnącej na kierunku wschód-zachód oraz ul. Puławskiej i al. Niepodległości na kierunku północ-południe. Dodatkowo na wschód od rejonu Dworca Południowego przebiegają ul. Wołoska oraz drogi 634 i S79 biegnące na kierunku wschód-zachód.



ANALIZA STUDIUM

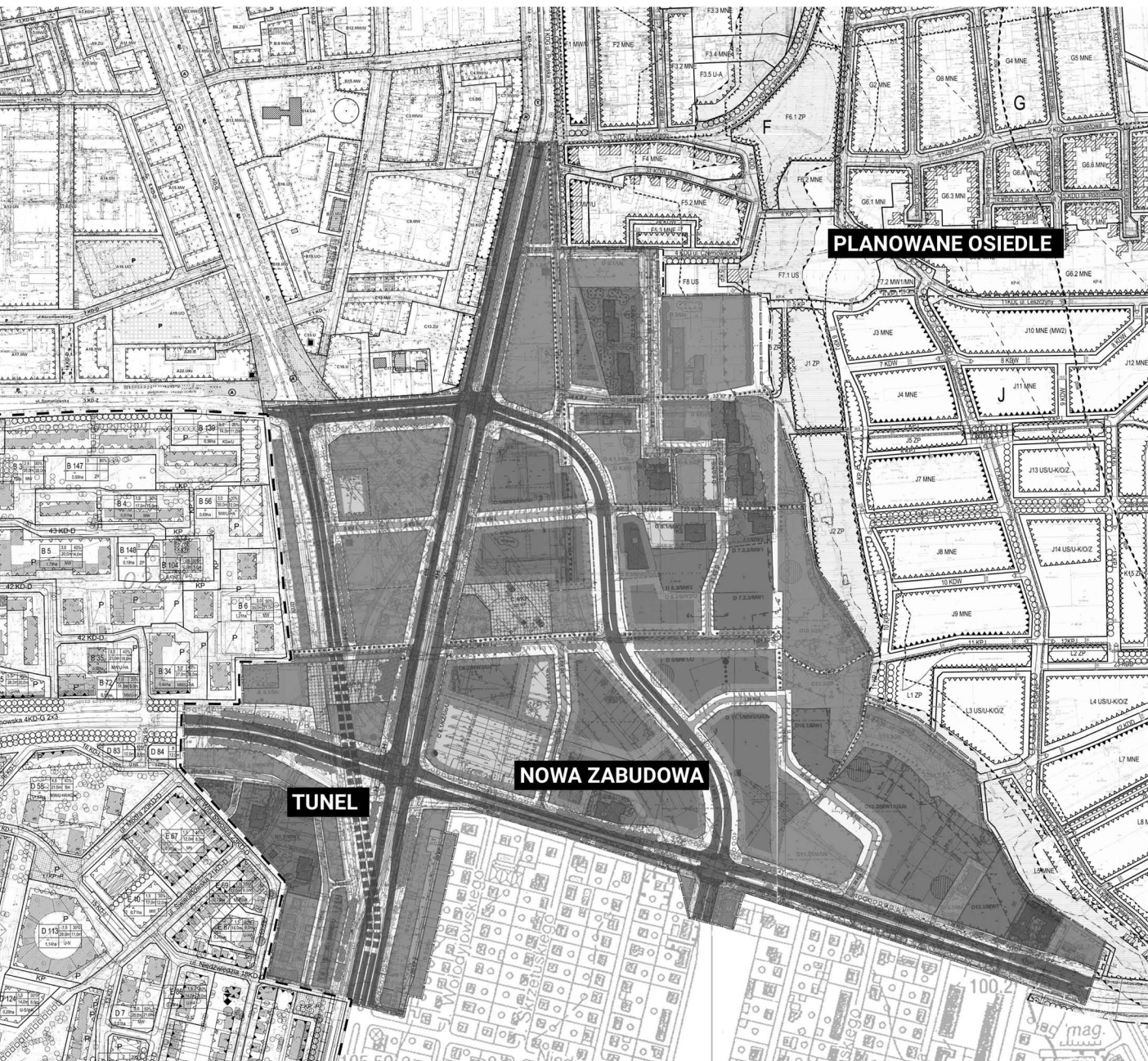
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Warszawy określa rejon Dworca Południowego jako lokalizację centrum dzielnicy, miejsce głównych przestrzeni publicznych a także węzeł przesiadkowy wskazując w tym obszarze parking dla samochodów osobowych oraz dworzec komunikacji autobusowej regionalnej i dalekobieżnej.

POLEMIKA Z MPZP

Miejskowy Plan Zagospodarowanie Przestrzennego uchwalony dla rejonu Dworca Południowego zakłada wprowadzenia w kwartale pomiędzy ul. Bukowińska, Puławską i Niepodległości zabudowy mieszkaniowo-usługowej, uporządkowanie skrzyżowania al. Niepodległości, al. Wilanowskiej i ul. Puławskiej poprzez wprowadzenie odcinka al. Niepodległości do tunelu oraz pozostawienie w tym rejonie dworca autobusowego.

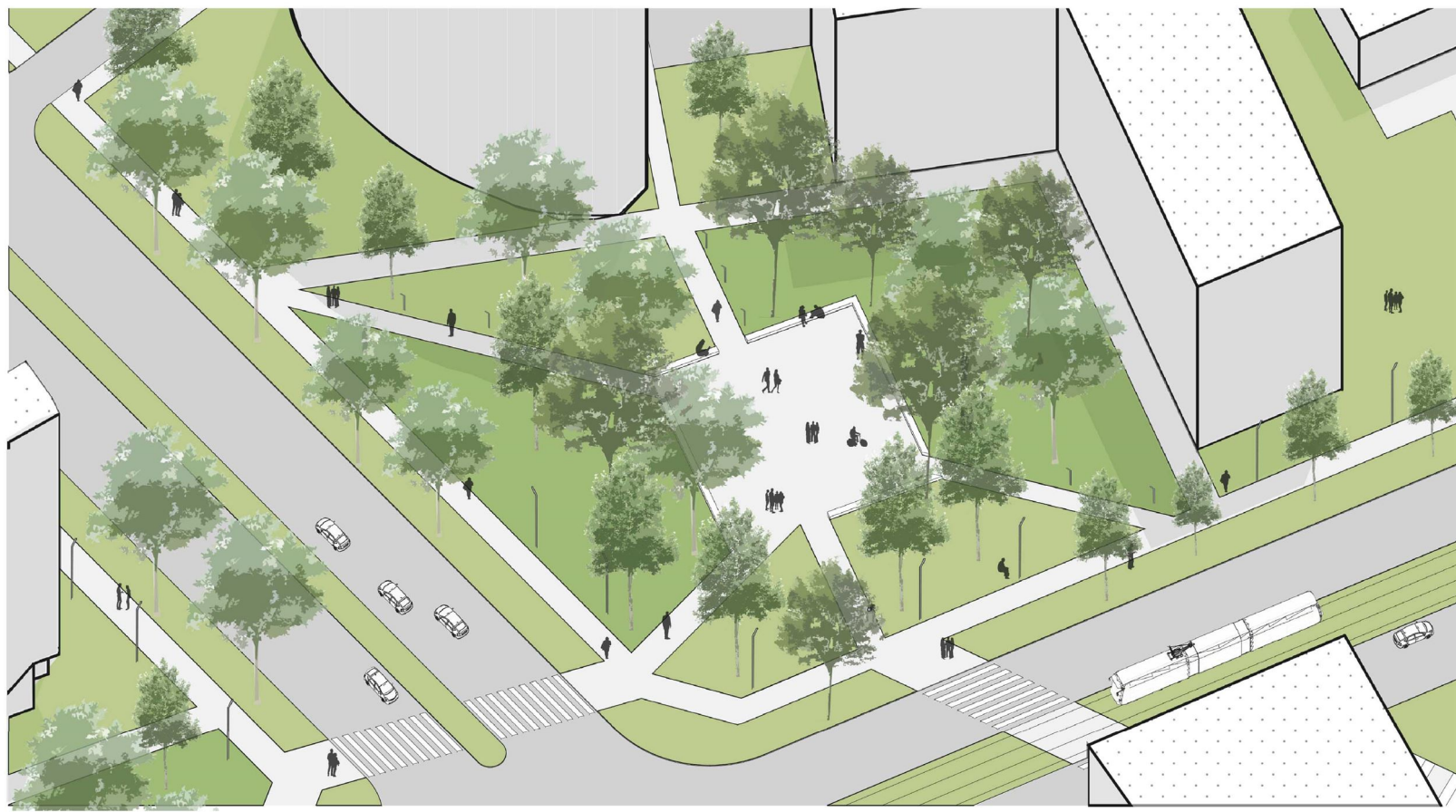
W naszym projekcie wprowadzamy zabudowę ze znaczącym uwzględnieniem przestrzeni publicznych, rezygnujemy z tunelu a skrzyżowanie porządkujemy poprzez likwidację północnego wlotu ul. Puławskiej.

Bierzemy pod uwagę również MPZP dla rejonu Pod Skoczną zgodnie z którym powstanie tam nowa dzielnica domów jednorodzinnych. Taki napływ mieszkańców wymagać będzie odpowiedniego kształtowania przestrzeni publicznych.



PORÓWNANIE SKALI

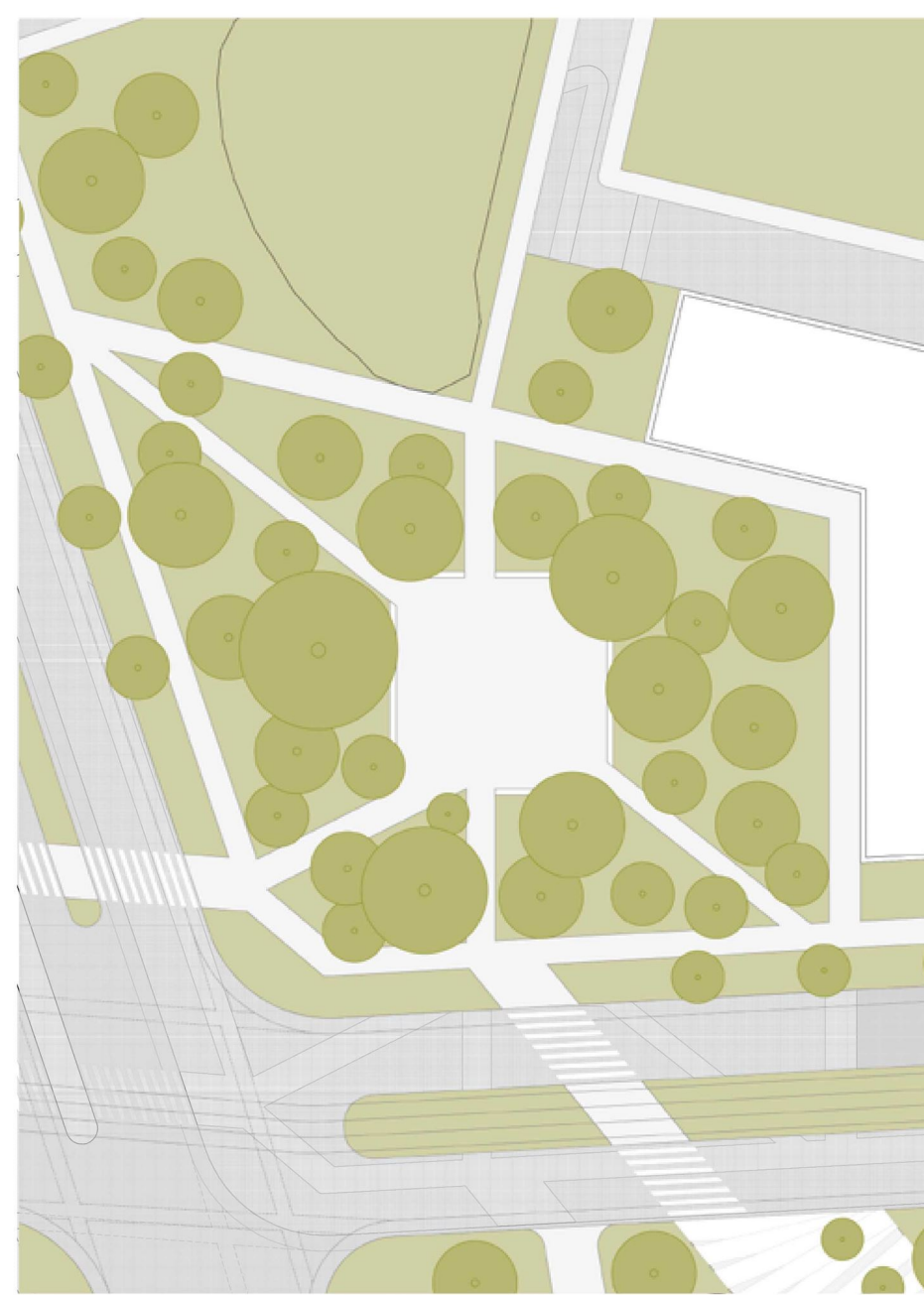




AKSONOMETRIA SKWERU PRZY KOŚCIELE

SKWER ZIELONY PRZY KOŚCIELE

Zlokalizowany w północno-zachodniej części projektowanego obszaru. Jest jednym z elementów zielonego pierścienia okalającego system placów wielkomiejskich wraz z zabudową. Pełni funkcję rekreacyjną. W centralnej części skweru znajduje się niewielki plac mogący służyć funkcjom kościelnym podczas szczególnych wydarzeń dla stojącej nieopodal parafii NMP Matki Kościoła.



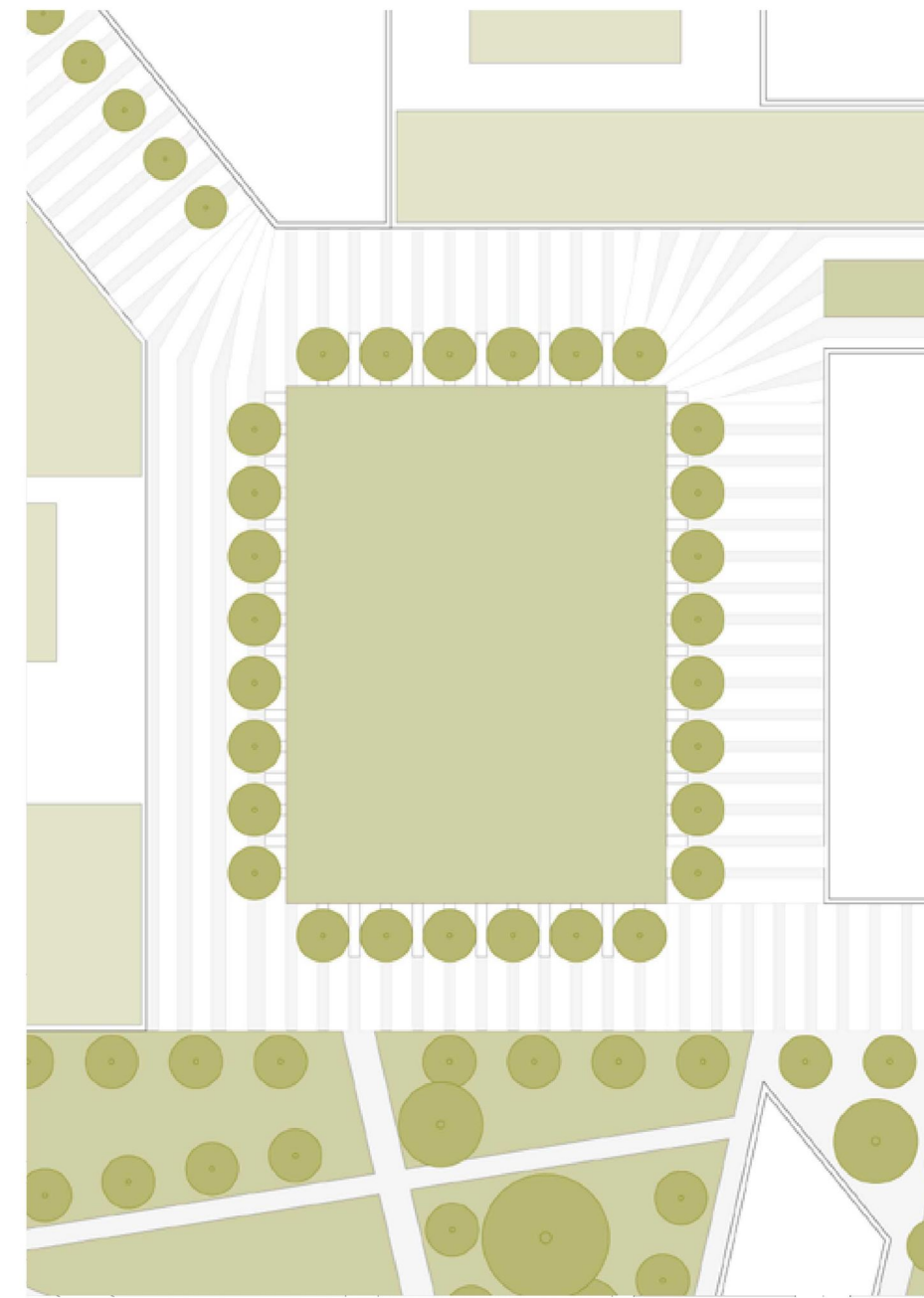
PLAN 1:500



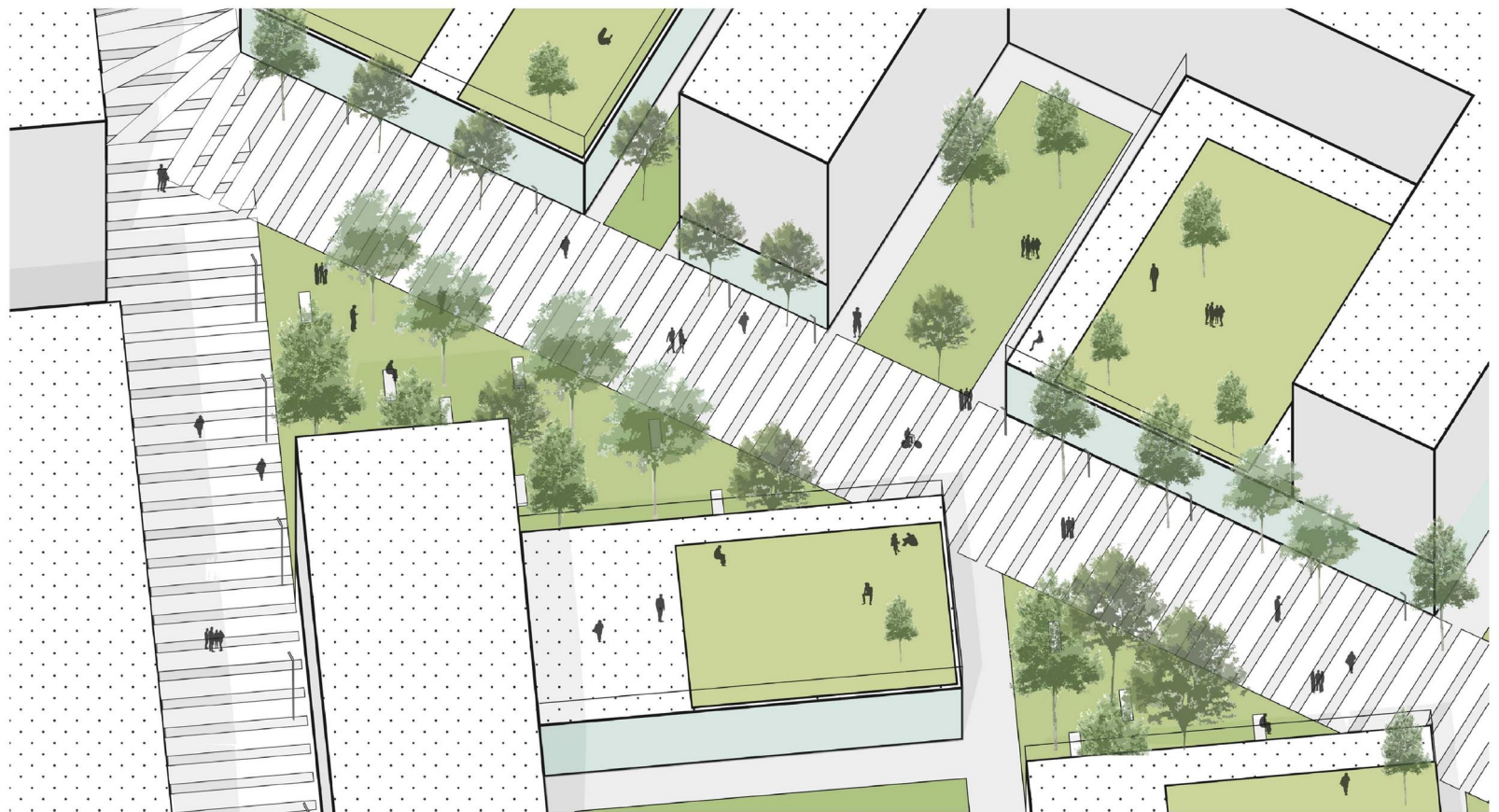
AKSONOMETRIA PLACU ŁĄKI

PLAC ŁĄKA

Plac znajduje się w północno-wschodniej części projektowanego zespołu. Zabudowa w tym kwartale ma funkcję biurową oraz publiczną - sportową. Dopelnieniem dla takich budynków jest zielona przestrzeń łąki pozwalająca na rozmaite sposoby użytkowania przez użytkowników. Przeznaczona jest zarówno dla pracowników biurowych jak i chcących odpocząć wśród natury przechodniów. Łąka porośnięta jest bujną niską zielenią oraz kwiatami.



PLAN 1:500



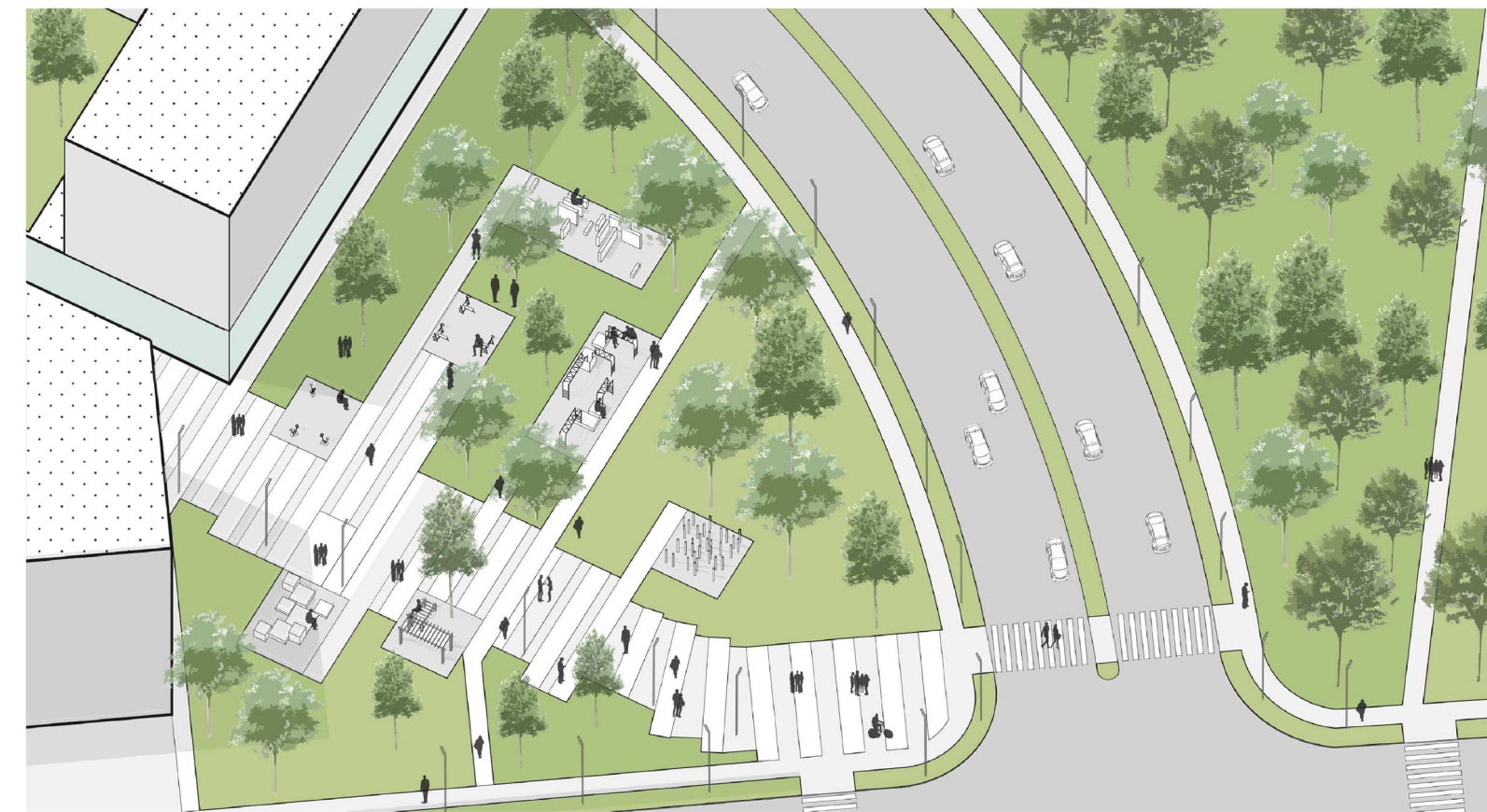
AKSONOMETRIA SKWERU ZIELONYCH KLINÓW

ZIELONE KLINY

Są to skwery zlokalizowane w południowej części obszaru. Nanizane są na ukośną oś przecinającą cały obszar. Gęsta zieleni wysoka daje dobre warunki do odpoczynku i spędzania czasu poza domem. w obszarze tym występują również budynki mieszkalne wyniesione na bazach. Taki sposób kształtowania budynków zapewnia mieszkańcom półprywatną przestrzeń ogródków na dachach. Jest to szczególnie ważne ze względu na wielkomiejski charakter kształtowanej tu przestrzeni.



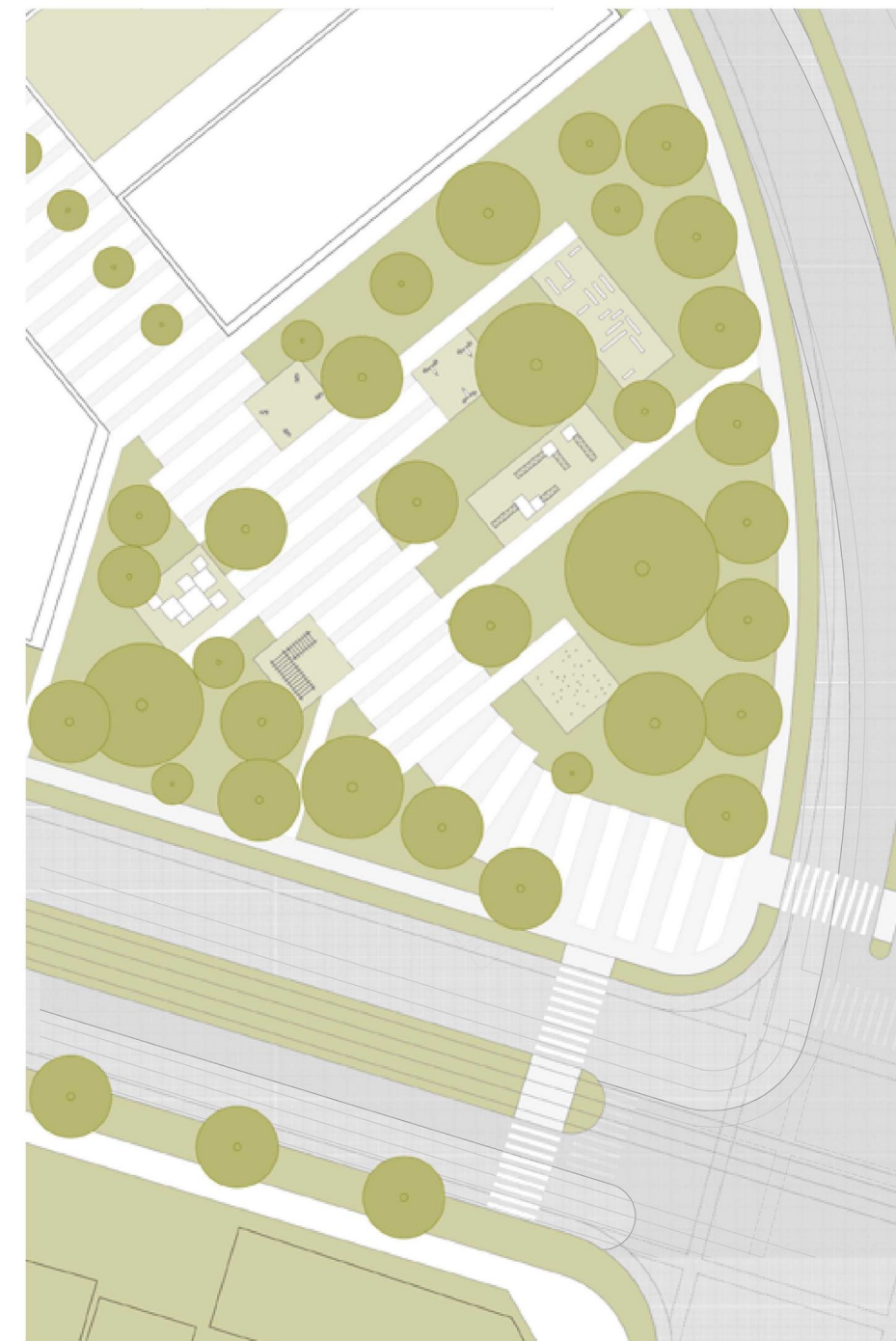
PLAN 1:500



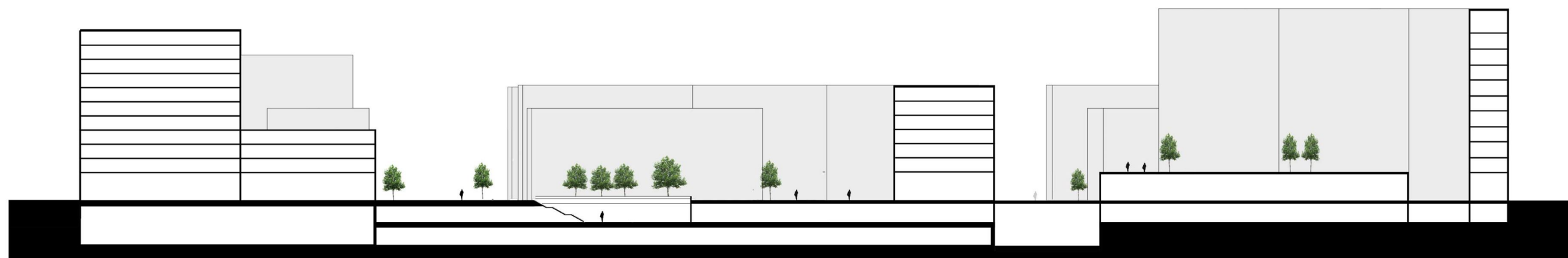
AKSONOMETRIA SKWERU SPORTÓW

SKWER SPORTÓW

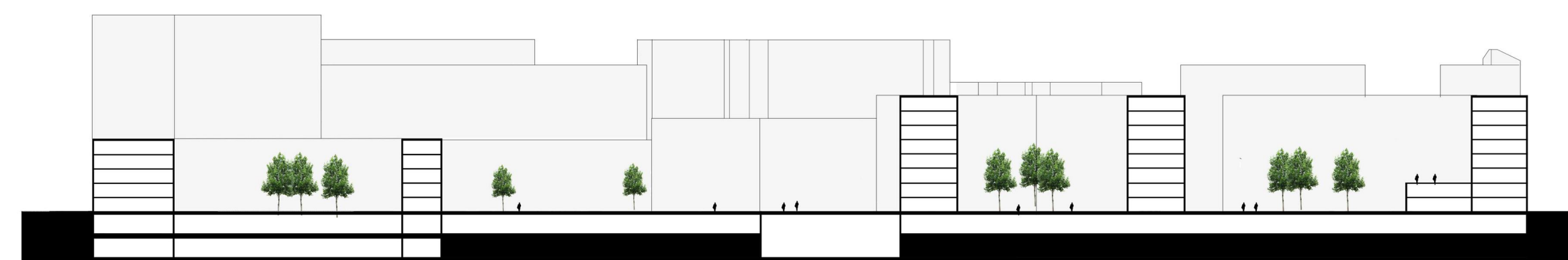
Skwer znajduje się w południowo-wschodniej części założenia. Zielony obszar jest zamknięciem ukośnej osi przecinającej cały obszar. Jest również elementem zielonego pierścienia domykającego założenie. Funkcja sportowa urozmaica przestrzeń publiczną, nadaje skwerowi indywidualny charakter i jest atrakcją dla mieszkańców.



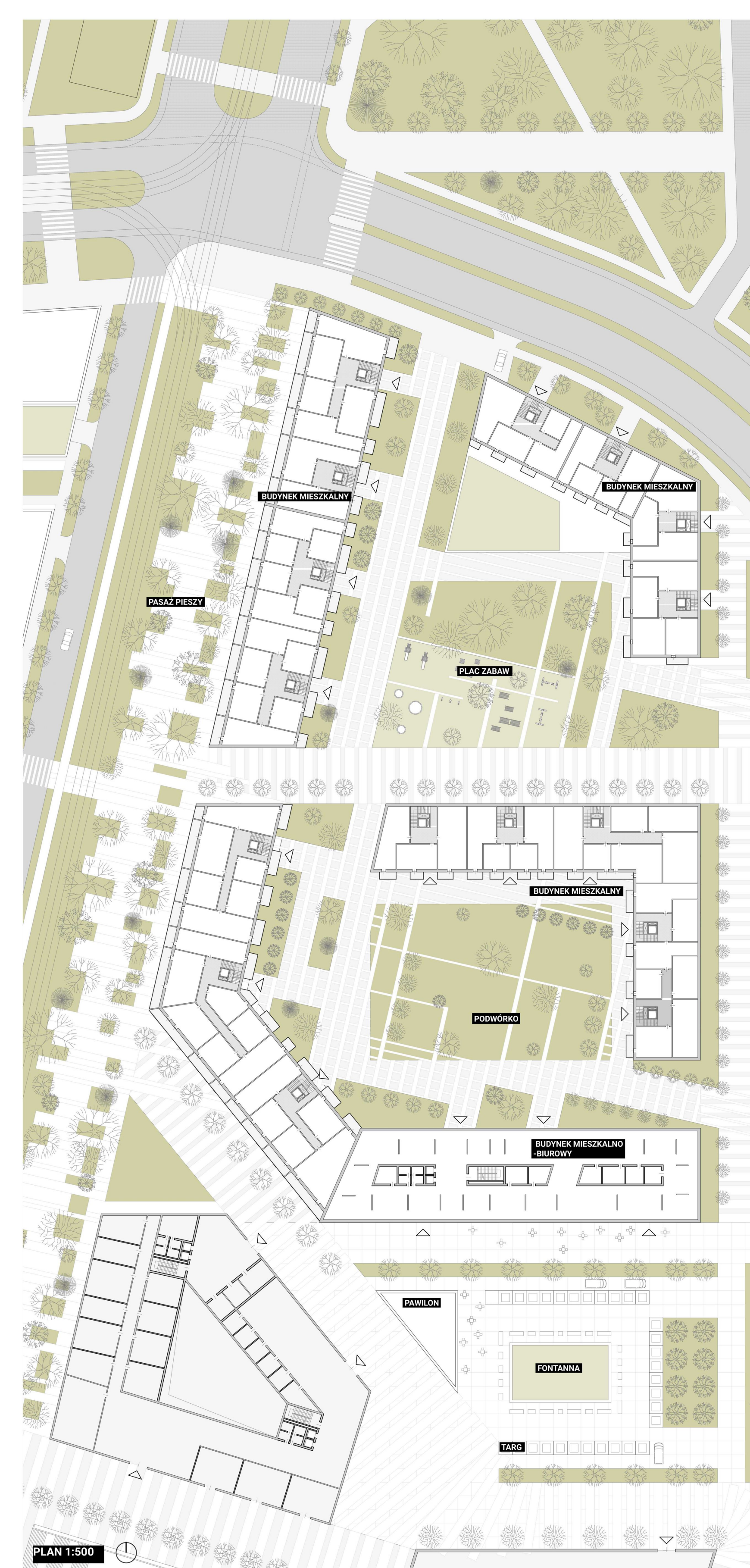
PLAN 1:500



PRZEKRÓJ A-A 1:1000



PRZEKRÓJ B-B 1:1000



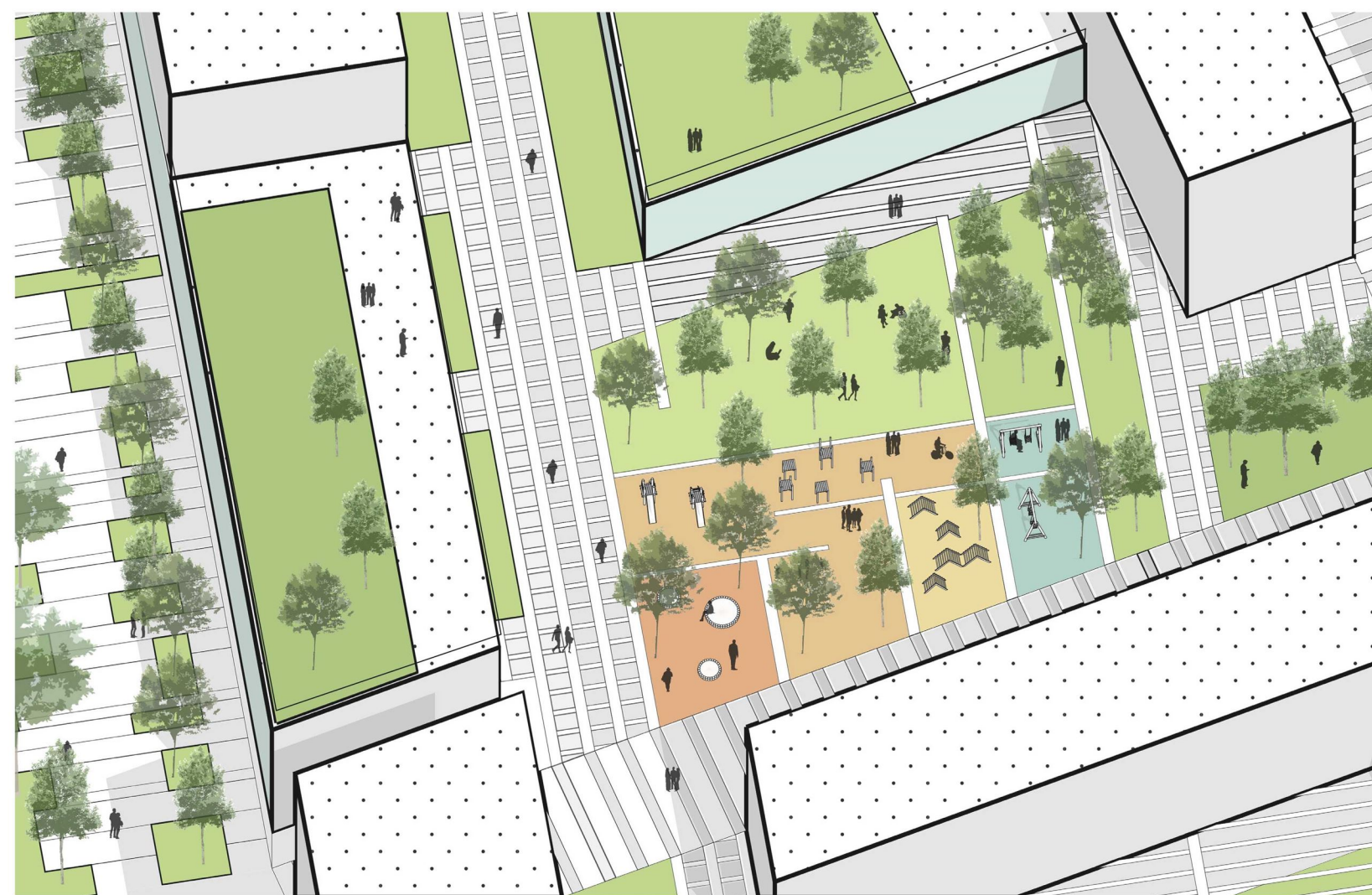
PLAN 1:500



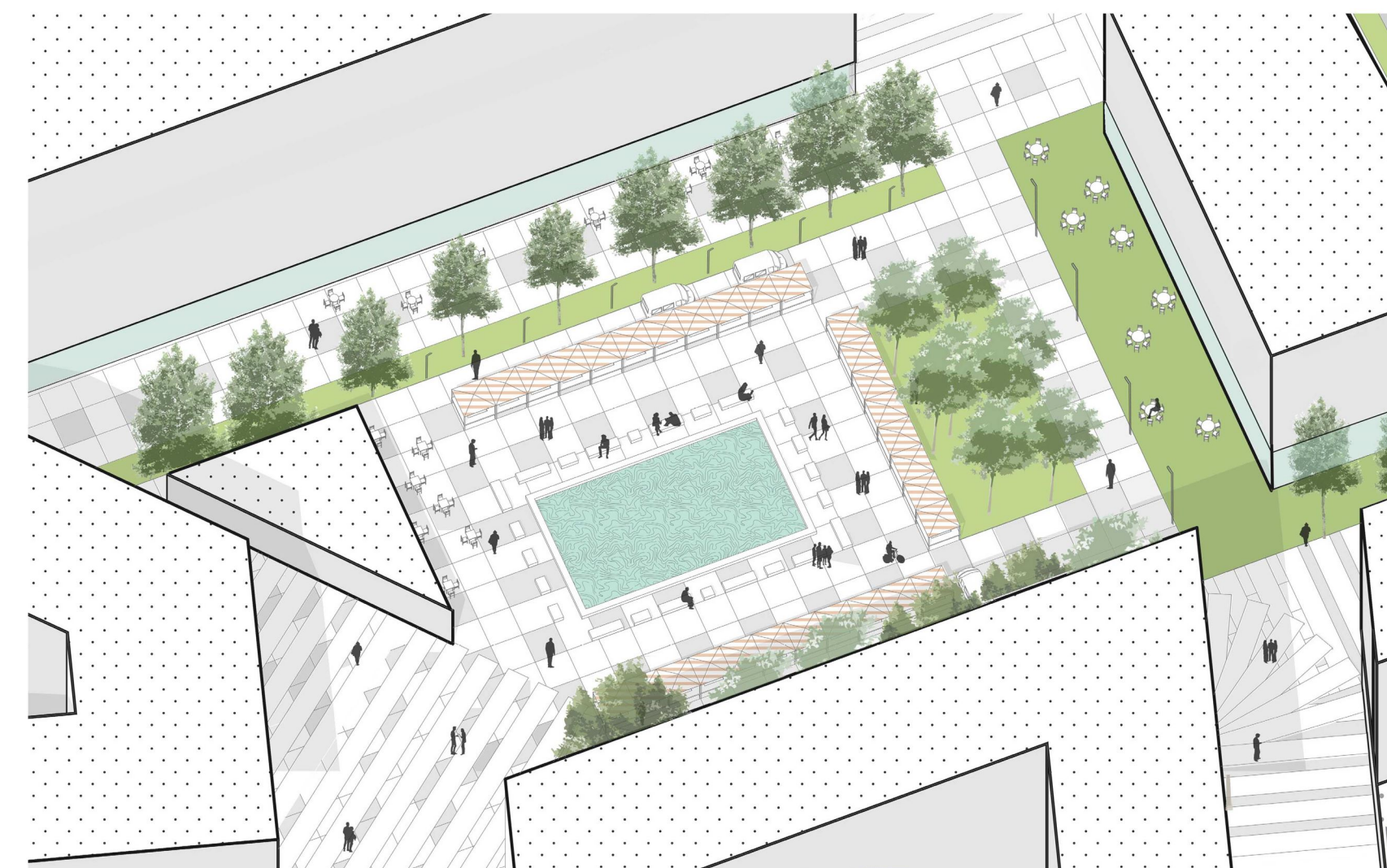
WIZUALIZACJA PLACU ŁĄKI



WIZUALIZACJA PLACU TARGOWEGO



AKSONOMETRIA PLACU ZABAW



AKSONOMETRIA PLACU TARGOWEGO

PLAC ZABAW

Zlokalizowany jest w północno wschodniej części obszaru. Zabudowa w tej okolicy ma funkcję mieszkaniową. Budynek ukształtowany został w taki sposób, aby mimo wielokompleksowego charakteru okolicy dać mieszkańcom maksimum prywatności. Pomiedzy nimi wytworzone zostały niewielkie podwórka gęsto obsadzone zielenią.

Plac zabaw uzupełnia przestrzeń dedykowaną mieszkańcom o funkcję przeznaczoną specjalnie dla najmłodszych użytkowników.

PLAC TARGOWY

Znajduje się w centralnej części układu, tuż obok placu komunikacji. Najważniejszym wydarzeniem jakie ma miejsce w tej przestrzeni są tymczasowe targi. Plac posiada parametry pozwalające sprzedawcom na rozstawienie straganów i dogodne dostawy produktów.

W czasie, gdy targ się nie odbywa plac pełni rolę miejsca spotkań i spędzania wolnego czasu przez mieszkańców i przyjeźdźnych. Na środku znajdują się fontanna i miejsca do siedzenia. Partery otaczających budynków mają funkcje usługowe. Na placu zaplanowano również zieleni. Dodatkowo znajduje się przy nim niewielki pawilon wielofunkcyjny.

PLAC KOMUNIKACYJNY

Na placu komunikacyjnym przecinają się strumienie podróżnych korzystających z metra, tramwaju a także Park&Ride. Jest on brama witającą przyjeźdźnych w okolicy Dworca Południowego. To stąd rozchodzą się drogi do innych przestrzeni publicznych w obrębie założenia.

Plac ma charakter wielokompleksowy. Otaczające go partery mają funkcje usługowe. Fragment centralnej części placu zagłębiony jest do poziomu -1. Wchodzi się wtedy do metra, a także przebiega komunikacja pomiędzy P+R, metrem i dworcem autobusowym. Znajduje się tam również galeria handlowa.

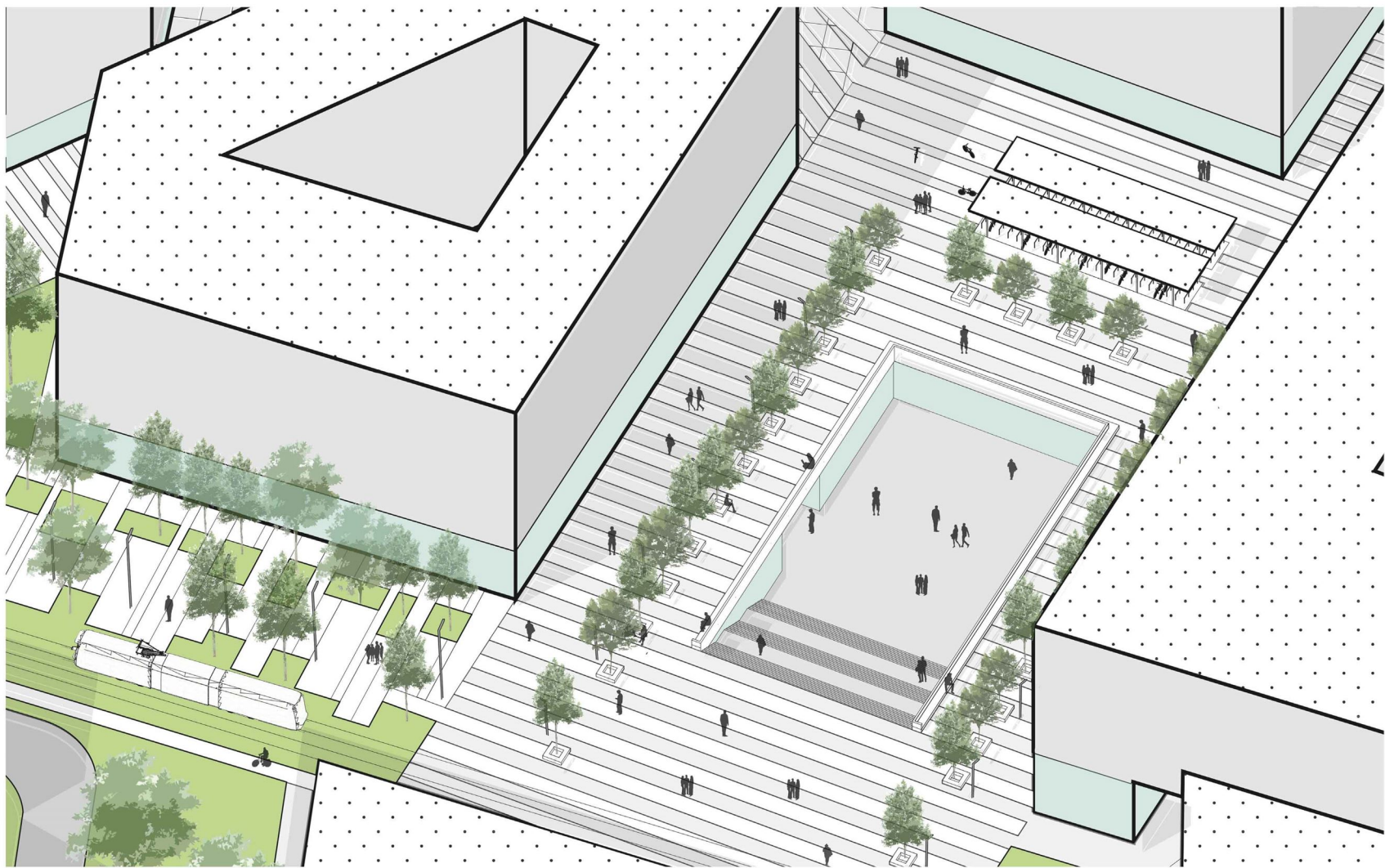
PLAC KOMUNIKACYJNY POZIOM -1

Proponujemy aby część funkcji mających znaleźć się w obszarze placu przenieść na poziom -1. Dzięki takiemu ukształtowi dużej kubatury dworca oraz parkingu P+R zyskujemy dużo przestrzeni na poziomie terenu, którą możemy wykorzystać pod tworzenie przestrzeni publicznych.

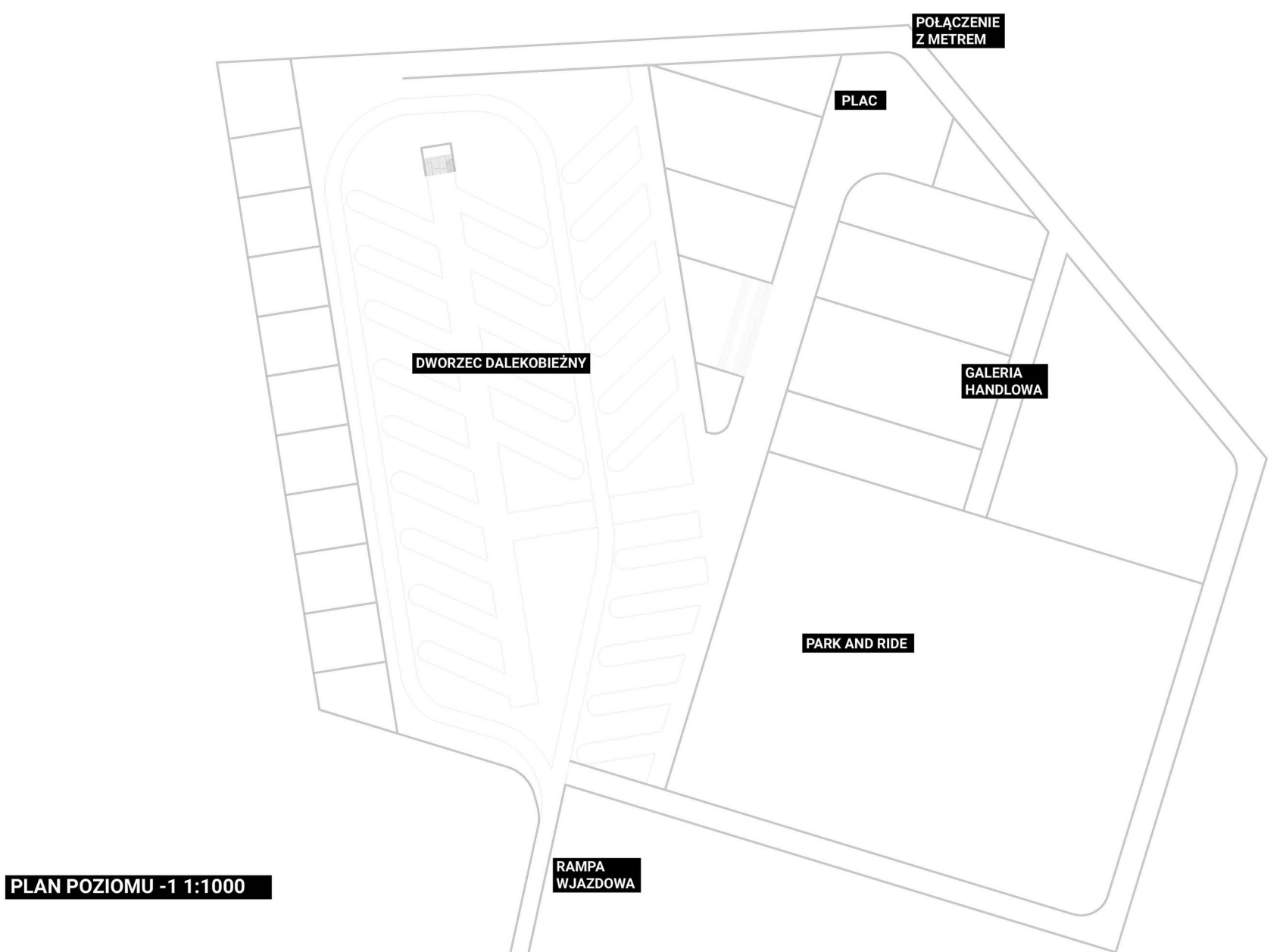
Aby usprawnić komunikację pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu stworzone zostały korytarze którymi podróżni mogą przemieszczać się zmieniając środek transportu. Aby powiązać te przestrzenie z dzielnicą i pokazać przyszłom dzielnicę Mokotów zostały one otwarte poprzez opuszczenie fragmentu placu do poziomu -1.



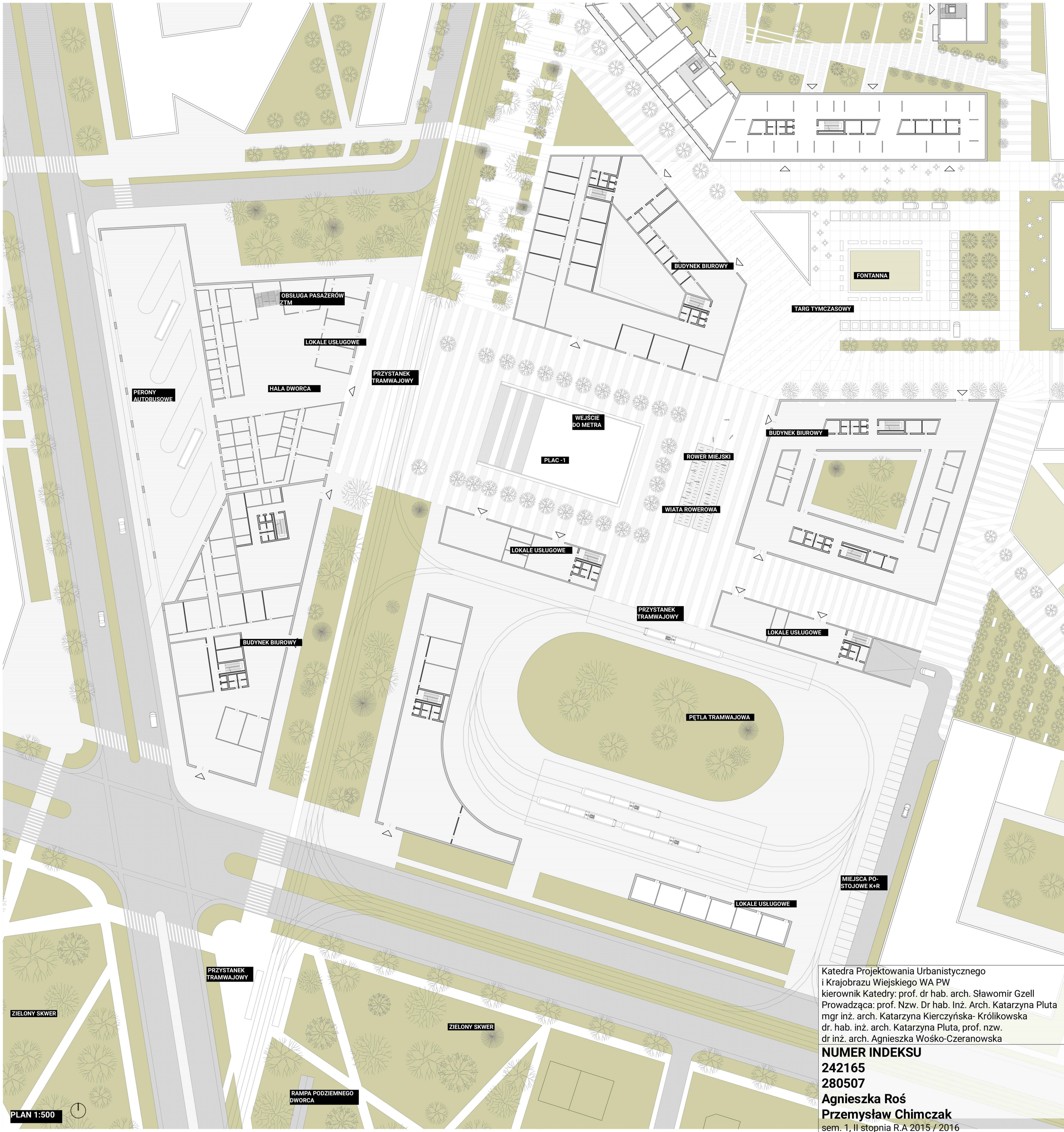
WIZUALIZACJA PLACU KOMUNIKACYJNEGO



AKSONOMETRIA PLACU KOMUNIKACYJNEGO



PLAN POZIOMU -1 1:1000



PLAN 1:500

Katedra Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego WA PW
 kierownik Katedry: prof. dr hab. arch. Sławomir Gzell
 Prowadząca: prof. Nzw. Dr hab. Inż. Arch. Katarzyna Pluta
 mgr inż. arch. Katarzyna Kierczyńska- Królikowska
 dr. hab. inż. arch. Katarzyna Pluta, prof. nzw. dr inż. arch. Agnieszka Wośko-Czeranowska
NUMER INDEKSU
242165
280507
Agnieszka Roś
Przemysław Chmiczak
 sem. 1, II stopnia R.A 2015 / 2016