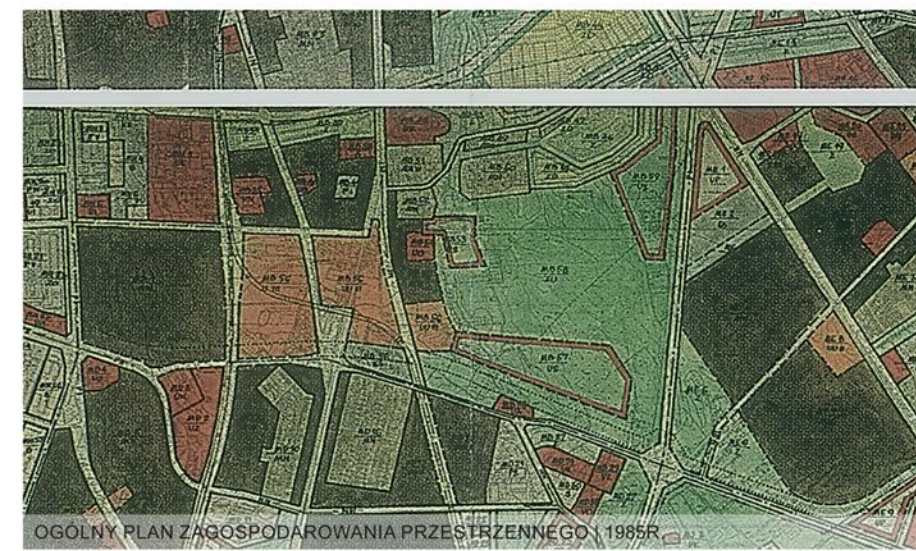
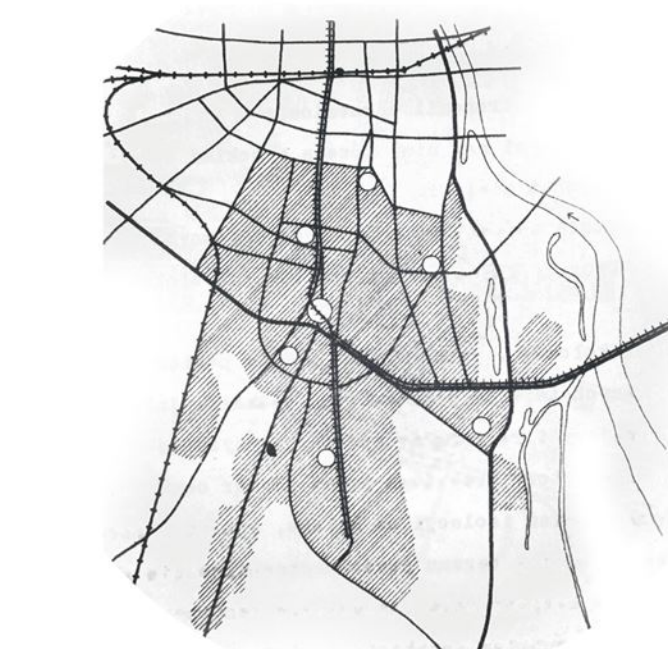


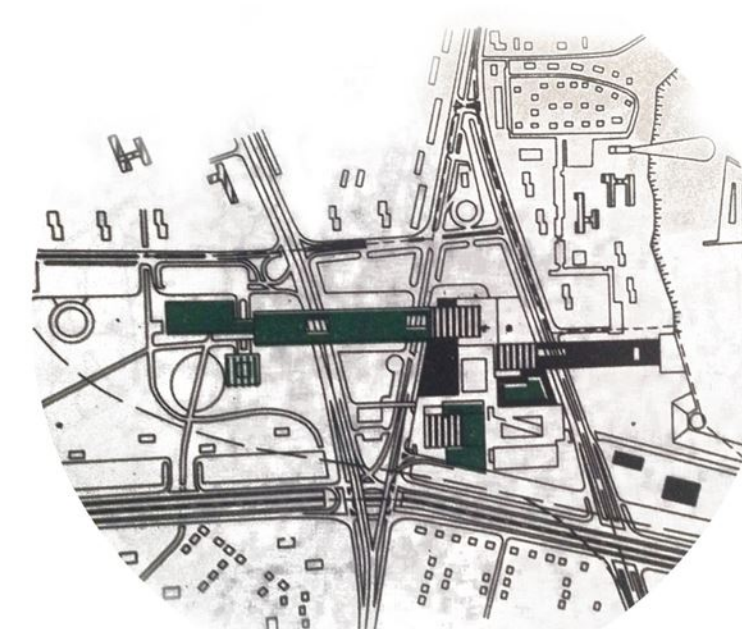
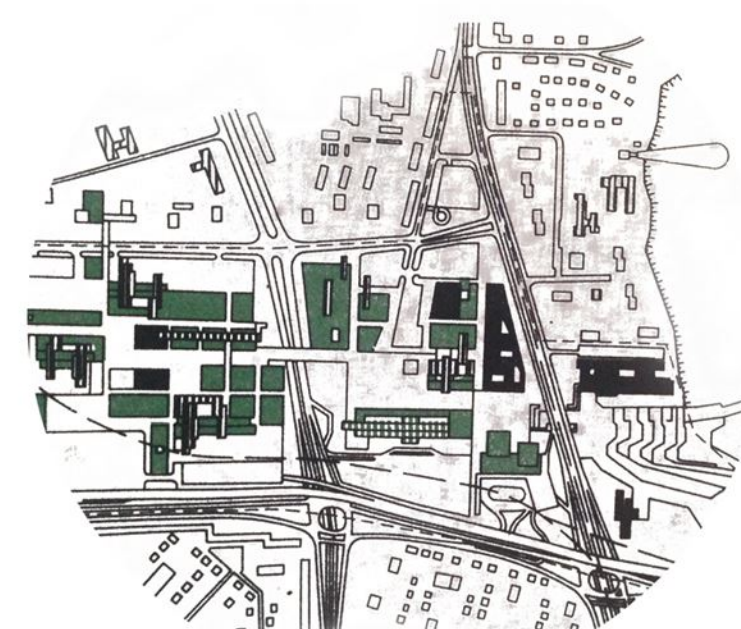
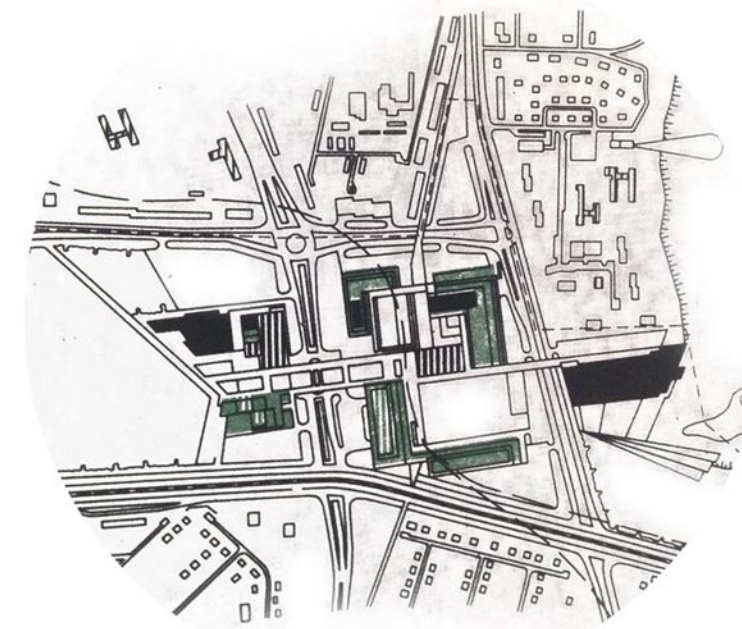
KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA REJONU DWORCA POŁUDNIOWEGO W WARSZAWIE



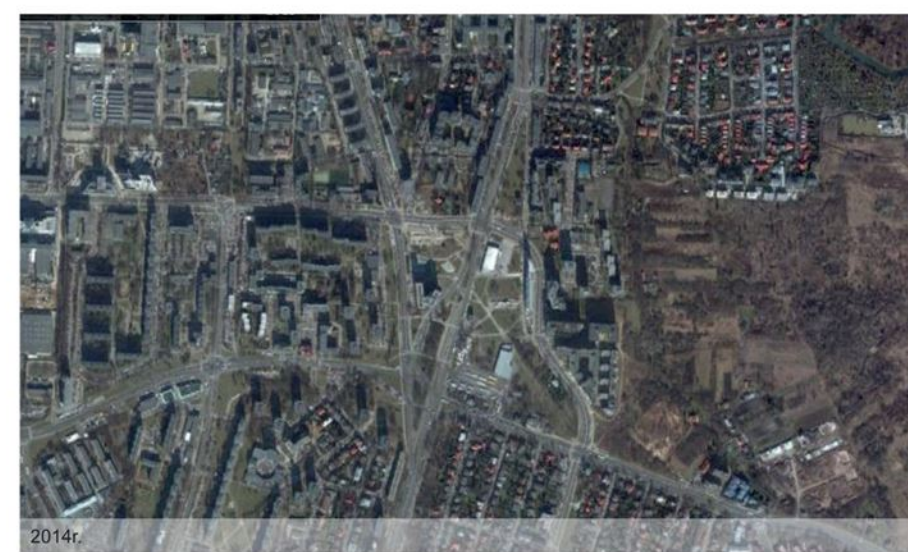
DOKUMENTY PLANISTYCZNE



KONKURS NR 441 SARP NA OPRACOWANIE PROJEKTU CENTRUM USŁUGOWEGO DZIELNICY MOKOTÓW



kiej należąca, pow. kartuski, mesznego placu singuli colonii gr. 12 (str. 24).
Szopy Niemieckie i **Sz. Polskie**, kol. i os. fabr., pow. warszawski, gm. Mokotów, par. Służew, leżą po obu stronach drogi bitej z Warszawy do Piaseczna, odl. 6 w. od Warszawy. Sz. Niemieckie posiadają szkołę początkową, fabrykę świec stearynowych Szolca (z prod. na 189600 rs.). Na obszarze Sz. Polskich liczne zakłady ogrodnicze i hodowla wina. Sz. Niemieckie powstały na obszarze Mokotowa, na części należącej do klasztoru karmelitów bosych w Warszawie, zabranej przez rząd pruski, który wydzielił pod kolonią 152 mr. Kolonia niemiecka nie miała czasu się rozwinąć a obok niej potworzyły się kolonie polskie. W r. 1827 Sz. Polskie mają 26 dm., 140 mk. a Sz. Niemieckie 1 dm., 6 mk. Pierwotnie należały wraz z Mokotowem do



ZDJĘCIA SATELITARNE



SYTUACJA 100m 500m

1890 Rozpoczęcie budowy I Główniej Kolei Dojazdowej

1898 Otwarcie ruchu na linii od Placu Kekeholskiego do Piaseczna

1900

1910

1920

1930 Wyciągnięcie linii kolei grojeckiej z Warszawy do stacji Szopy

1938 Zmiana nazwy stacji Szopy na Dworzec Warszawa Południe

1940 Przejęcie kolei grojeckiej przez PKP

1943

1949

1950 Likwidacja odcinka Dworzec Południowy - Dąbówka

1960 Konkurs nr 441 SARP na opracowanie projektu centrum usługowego dzielnicy Mokotów

1969

1970

1980 Wpisanie kolei grojeckiej do rejestru zabytków województwa warszawskiego i łódzkiego

1990

1994

2000

2010





ISTNIEJĄCY SCHEMAT ZABUDOWY
 zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna zabudowa komunikacji miejskiej zabudowa usługowa



PROJEKTOWANY SCHEMAT ZABUDOWY



ISTNIEJĄCY SCHEMAT ZIELENI
 zieleni parkowa ogrody działkowe woda



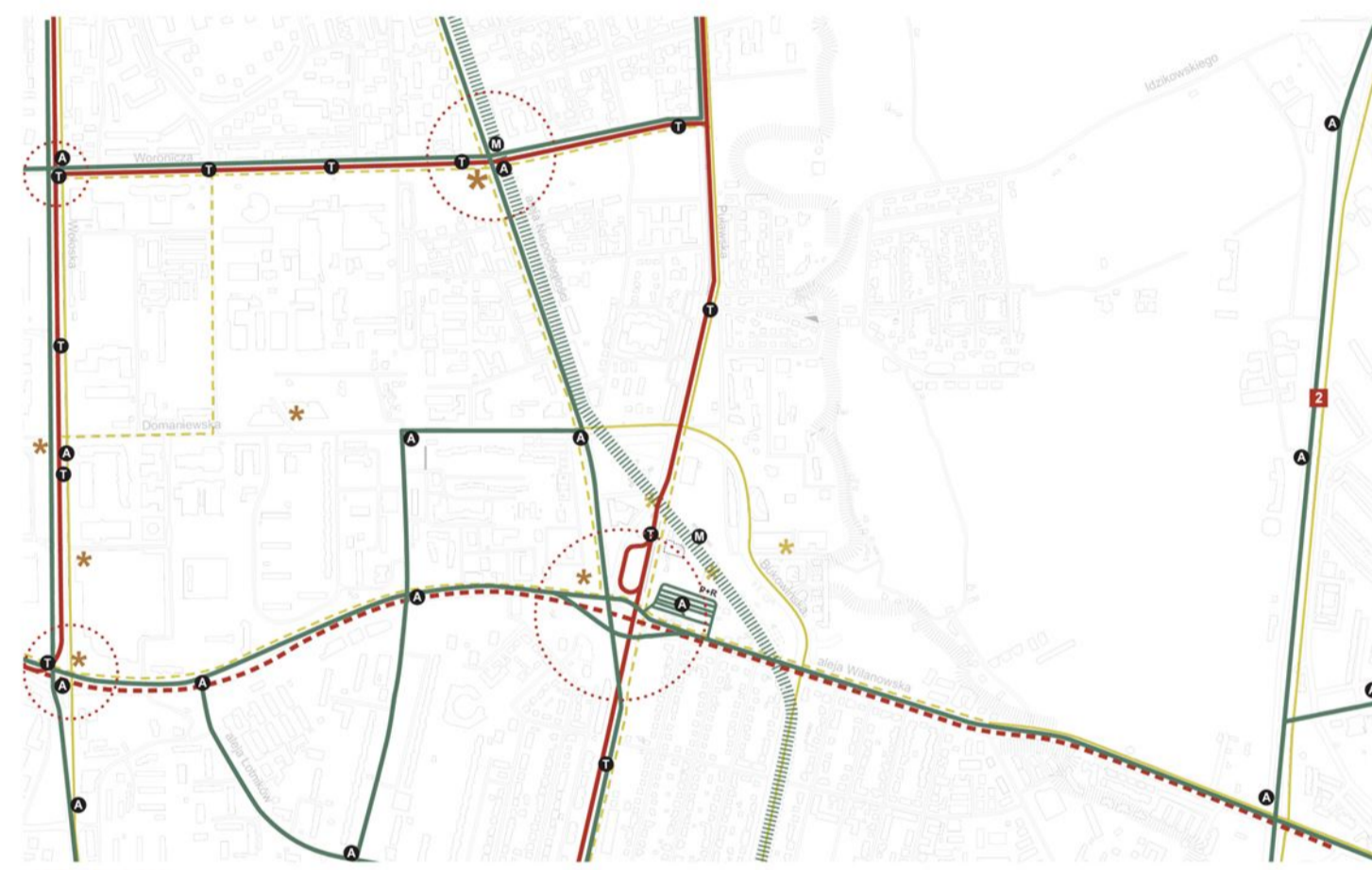
PROJEKTOWANY SCHEMAT ZIELENI



ISTNIEJĄCY SCHEMAT KLASYFIKACJI DRÓG
 drogi główne ruchu przyspieszonego drogi główne drogi zbiorcze drogi lokalne



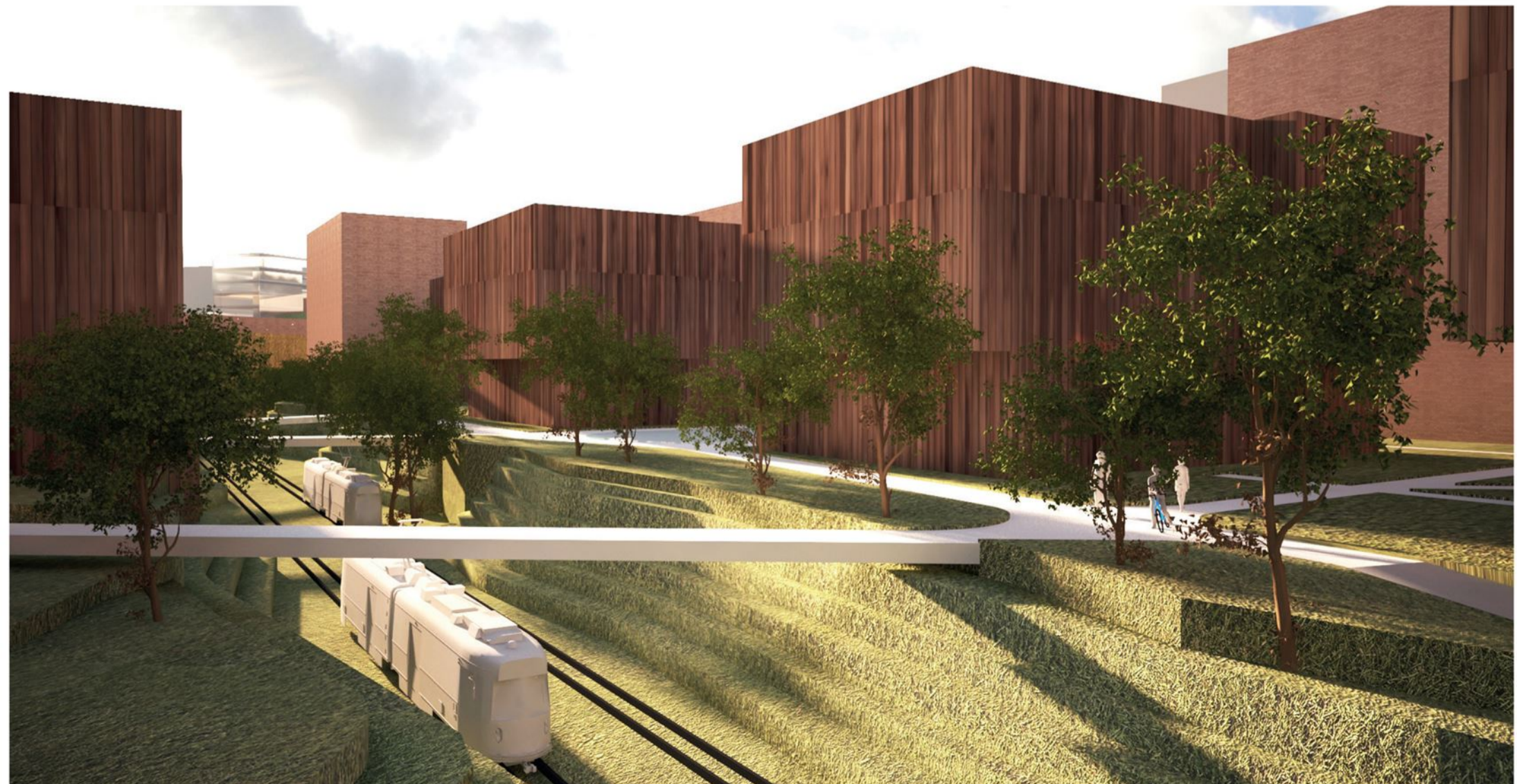
PROJEKTOWANY SCHEMAT KLASYFIKACJI DRÓG



ISTNIEJĄCY SCHEMAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
 metro M1 tramwaj autobus rower



PROJEKTOWANY SCHEMAT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



DWORZEC POŁUDNIOWY, DZIŚ



DWORZEC POŁUDNIOWY, JUTRO

SKALA 1:500



LEGENDA

-  WAŻNIEJSZE PLACE MIEJSKIE
-  POSADZKA O SZCZEGÓLNYM RYSUNKU
-  MIEJSCA PARKINGOWE
-  PLACE ZABAW
-  BOISKA
-  OCZKA WODNE
-  WEJŚCIA DO USŁUG
-  WEJŚCIA DO METRA
-  WEJŚCIA NA POZIOM TERENU -1
-  WEJŚCIA NA POZIOM TERENU +1
-  WJAZDY DO GARAŻY
-  PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
-  KIERUNEK JAZDY TRAMWAJU
-  POSTÓJ TAXI
-  ULICE JEDNOKIERUNKOWE





DWORZEC POŁUDNIOWY DZIŚ I JUTRO

Tematem opracowania jest koncepcja zagospodarowania rejonu Dworca Południowego na warszawskim Mokotowie. Przez długi okres czasu obszar ten znajdował się poza granicami Warszawy, na styku dwóch wsi noszących nazwy Szopy Polskie i Szopy Niemieckie, leżących przy trasie Warszawa-Piaseczno.

W 1898 podjęto decyzję o budowie linii kolejki podmiejskiej, łączącej okolice Placu Unii Lubelskiej z, początkowo Piasecznem, później także Grojcem i dalszymi miejscowościami. W tym samym roku kolejkę otwarto i powstała **stacja Szopy**, która później stała się stacją końcową, a następnie nazwę zmieniono na **Dworzec Warszawa Południe**.

W 1969 roku zamknięto stację i zlikwidowano odcinek linii, który obsługiwała. W jej miejscu powstał dworzec autobusowy, z którego do dzisiaj odjeżdżają autobusy m.in. do Grojca.

Początkowo w okolicy stacji przeważała ekstensywna zabudowa jednorodzinna, w której skład wchodził kilka zabytkowych wili. W drugiej połowie XXw powstały typowe modernistyczne osiedla wysokościowców. Od chwili zamknięcia kolejki okolice dworca stały się potencjalnym **centrum lokalnym**, na którego zagospodarowanie był organizowane konkursy. Mimo pomysłów urbanistów i architektów, nie udało się stworzyć reprezentacyjnych przestrzeni publicznych. Powstanie metra także nie wpłynęło na atrakcyjność tkanki miejskiej, powstała jedynie intensywna, deweloperska zabudowa wielorodzinna, wysokości nawet do 17 kondygnacji. Zamiast planowanego od 1970 roku centrum dzielnicy w zdecydowanie bardziej rozwinięła się zachodnia część Alei Wilanowskiej. Mimo lokalizacji stacji metra **Wilanowska** infrastruktura komunikacyjna nadal nie zaspokaja potrzeb mieszkańców miasta. Rozwiązaniem tego problemu jest projektowany przez nas węzeł przesiadkowy, któremu przywracamy funkcję oraz nazwę **Dworca Warszawa Południe**, oraz tworzymy **centrum dzielnicy Mokotów**.

Naszą odpowiedzią na istniejące problemy rejonu Dworca jest stworzenie spójnego systemu, który stanowiłby hybrydę przestrzeni publicznej oraz węzła komunikacyjnego. Proponowanym przez nas rozwiązaniem jest **wielokondygnacyjny budynek dworca**, w którego podziemiu znajduje się pętla autobusowa, a na poziomie ulicy - przystanek tramwajowy obsługujący cztery kierunkach. Wszystkie środki transportu wchodzące w skład węzła przesiadkowego zintegrowane są ze sobą poprzez **dwupoziomowy plac**, stanowiący atrakcyjną przestrzeń zarówno dla podróżujących jak i dla mieszkańców.

Dolna część placu znajduje się na poziomie wejścia do metra i peronów autobusowych, płynnie łącząc je ze sobą. Otwory w żadzeniu części podziemnej dworca oraz ukształtowanie budynku zapewniają **naturalne oświetlenie i wentylację**.

Charakterystycznym elementem świadczącym o reprezentacyjności tego miejsca będzie **brama urbanistyczna** złożona z trzech wieżowców znajdujących się po północnej stronie skrzyżowania alei Wilanowskiej, alei Niepodległości i ulicy Puławskiej. Znajdująca się w nich, oraz pozostałych budynkach biurowych powierzchnia użytkowa stworzy miejsce do pracy dla **9 000** osób.

Uzupełnieniem przestrzeni publicznych na opracowywanym terenie są pozostałe place znajdujące się na poziomie ulicy. Całe założenie oparte jest na przecinającej je osi tunelu metra, który wytycza **zielony ciąg komunikacyjny**, spajający przeciwległe narożniki terenu. W południowo-wschodniej części, po jego obu stronach znajdują się wyniesione ponad poziom terenu budynki wielorodzinne - co izoluje mieszkańców od hałasu spowodowanego przez **przejeżdżający w dół tramwaj** nowoprojektowanej linii z Wilanowa. Do usypiania zboczy zostanie zagospodarowana ziemia pozostała po realizacji projektowanych inwestycji.

W pas zieleni wkomponowaliśmy istniejący budynek parkingu nadziemnego, który zostanie nadbudowany oraz zyska zieloną elewację. Projektowana pojemność parkingu wzrośnie z **280 do 450** miejsc. Na dolnej kondygnacji znajdował się będzie parking rowerowy na **800** miejsc, do którego prowadzą nowoprojektowane ścieżki.

Kameralne punktowce znajdujące się we wnętrzach kwaterów wyglądają zewnątrz - elewacją drewniana, subtelnie nawiązują do dawnej nazwy wsi **Szopy**. Cała zabudowa mieszkaniowa pomieści blisko **7 000** nowych lokatorów, w **1 600** mieszkaniach, oraz **2 500** samochodów w parkingach podziemnych.



V ZABUDOWA BIUROWA
 XI ZABUDOWA BIUROWA
 XVII ZABUDOWA BIUROWA

POZIOM 0
 USLUGI
 ZABUDOWA USLUGOWA

POZIOM +1
 II PARKING
 X ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI

V ZABUDOWA BIUROWA

VI ZABUDOWA WIELORODZINNA

POZIOM 0
 VI ZABUDOWA WIELORODZINNA

POZIOM 0
 V ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI

POZIOM +1
 V ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI

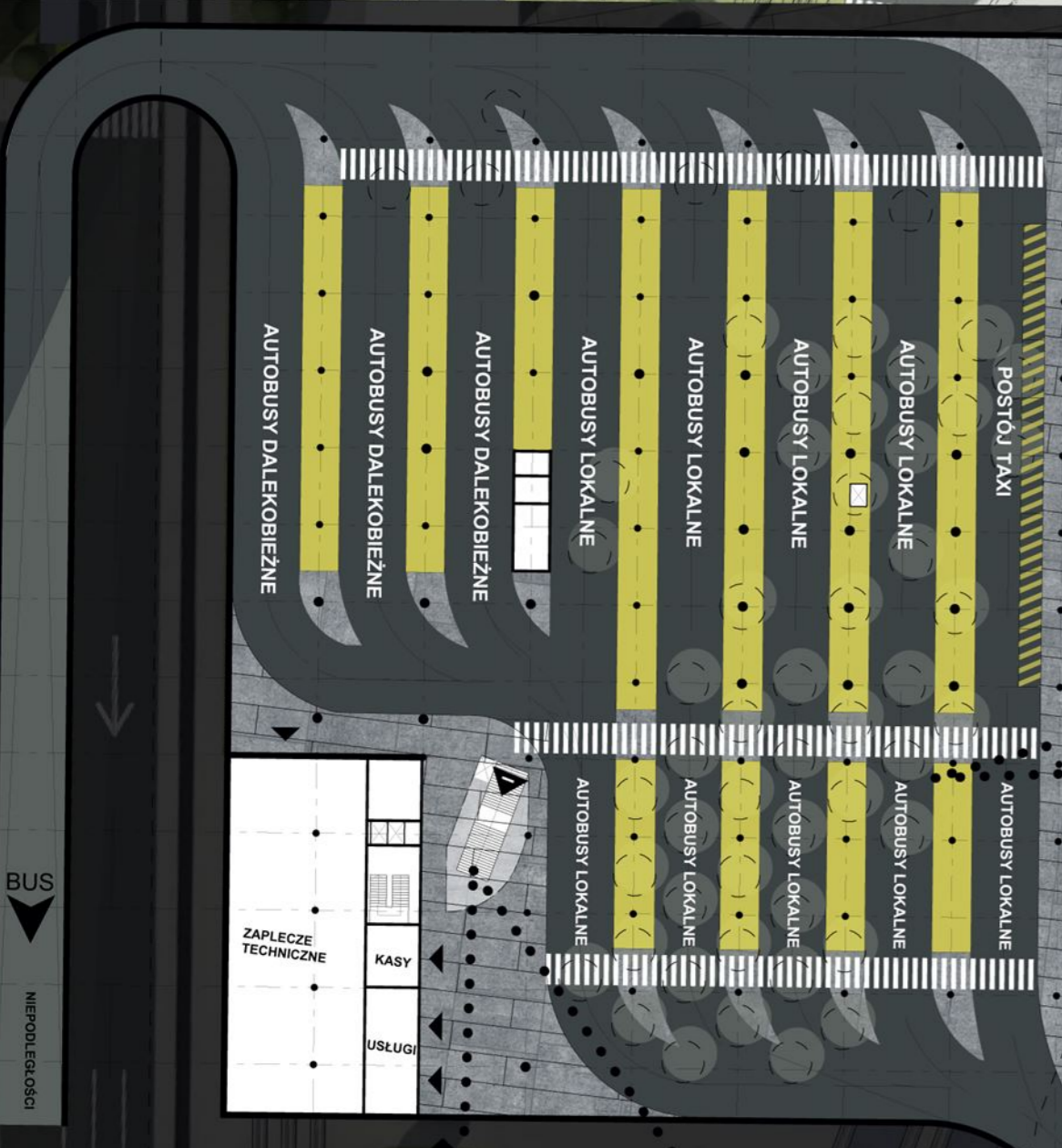
VI ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI

POZIOM +1
 II PARKING
 V ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI

POZIOM 0
 V ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI

POZIOM +1
 V ZABUDOWA WIELORODZINNA

X ZABUDOWA WIELORODZINNA Z USLUGAMI



**RZUT KONDYGNACJI
 PODZIEMNEJ
 POZIOM GALERII
 STACJI METRA
 WILANOWSKA**





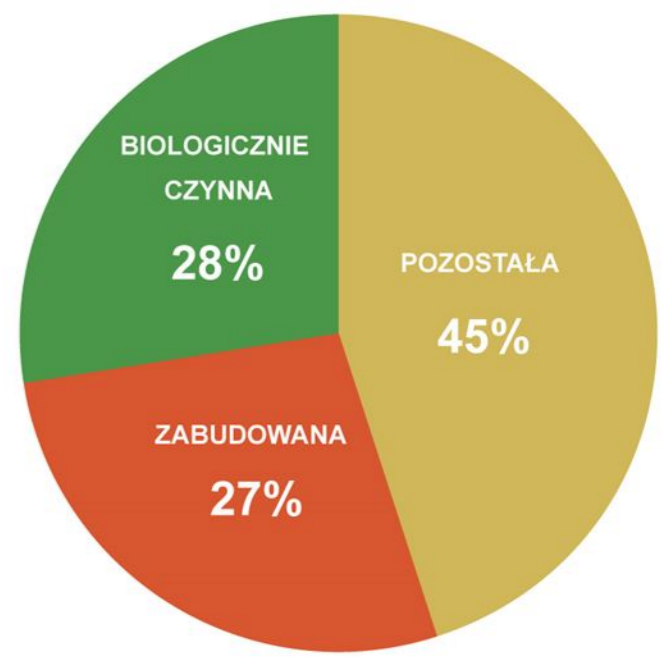
INWENTARYZACJA | 1:2 000

- LEGENDA:**
- teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej
 - teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej
 - teren usług
 - teren usług nauki / kultury
 - teren obiektów i urządzeń komunikacji
 - teren sportu i rekreacji
 - teren zieleni
 - tereny nieużytkowane
 - budynki istniejące
 - budynki istniejące do wyburzenia
 - budynki objęte ochroną konserwatorską

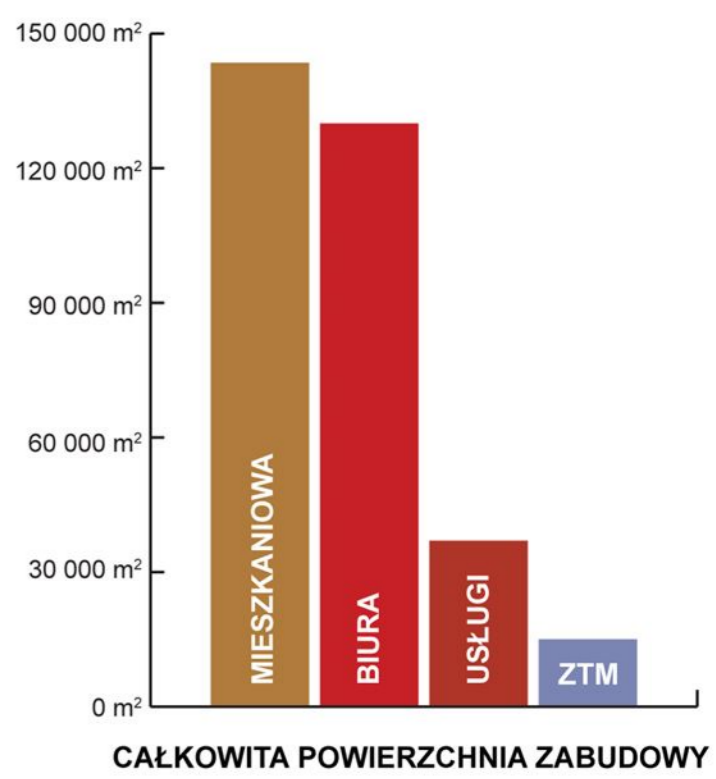


PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU | 1:2 000

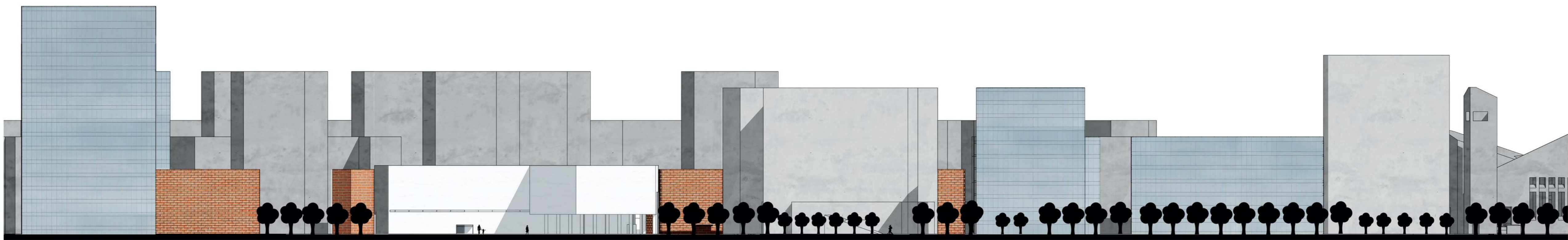
- budynki w trakcie realizacji
- budynki projektowane
- obiekt o szczególnej wartości
- obiekt charakterystyczny
- zieleni wysoka istniejąca
- zieleni wysoka projektowana
- zieleni wysoka warta zachowania
- dominanta wysokościowa
- metro
- tramwaj
- autobus
- P+R parkuj i jedź
- K+R kiss and ride



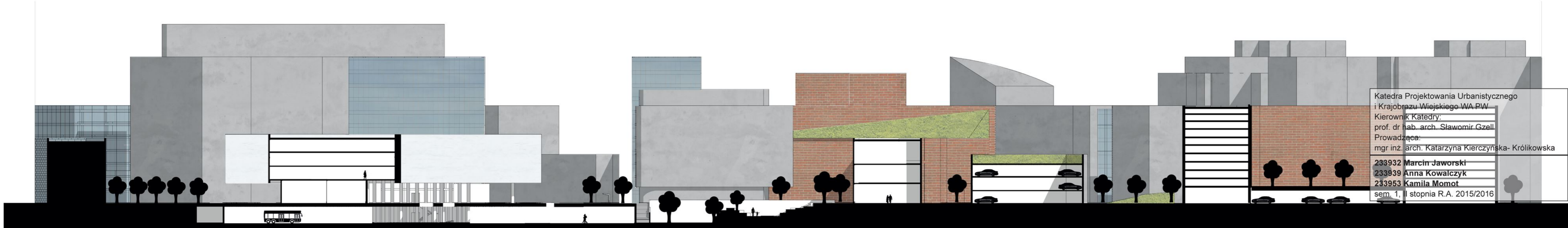
BILANS POWIERZCHNI TERENU



CAŁKOWITA POWIERZCHNIA ZABUDOWY



ROZWIĘCIĘ ZACHODNIEJ PIERZEI ULICY PUŁAWSKIEJ W | 1:500



PRZEKRÓJ URBANISTYCZNY PROSTOPADŁY DO ULICY PUŁAWSKIEJ, W KIERUNKU PÓŁNOCNYM | 1:500

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

233932 Marcin Jaworski
 233939 Anna Kowalczyk
 233953 Kamila Momot
 sem. 1, stopnia R.A. 2015/2016

