

# 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

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

Rejon Dworca Południowego, położony na warszawskim Mokotowie, od dawna rozpatrywany był jako potencjalne centrum lokalne dzielnicy. Mimo wcześniejszych konkursów urbanistycznych, celu tego nie udało się do tej pory osiągnąć. Zadanie projektowe, jakie zostało przed nami postawione, polegało na przywróceniu temu miejscu jego dawnej świetności. Efekt ten uzyskaliśmy poprzez wytworzenie reprezentacyjnych przestrzeni publicznych otoczonych zabudową usługową oraz stosując nowoczesne rozwiązania infrastruktury komunikacyjnej. W całość założenia wpisany został pas zieleni połączony ze Skarpą Warszawską poprzez osie widokowe. Wszystkie powyższe rozwiązania pozwolą na dynamiczny, lecz spójny rozwój obszaru na wszystkich płaszczyznach, z poszanowaniem dla historycznego układu ulic i zabudowy.

Przez długi okres czasu obszar objęty konkursem 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 Grójcem i dalszymi miejscowościami. W tym samym roku kolejkę otwarto i powstała stacja o nazwie Szopy, która po wycofaniu kolei grójeckiej z Warszawy stała się stacją końcową - by dojechać do placu Unii Lubelskiej, należało przesiąść się w inny środek transportu. W czasie II Wojny Światowej kolej przeszła w ręce niemieckie i w 1943 roku nazwę stacji zmieniono na Dworzec Warszawa Południe. W 1949 kolej została przejęta przez PKP.

W 1969 roku zamknięto stację wraz z odcinkiem linii, który obsługiwała. W jej miejscu powstał dworzec autobusowy, z którego do dzisiaj odjeżdżają autobusy miejskie, oraz podmiejskie, krajowe i międzynarodowe, również w dawnych kierunkach - między innymi do Grójca.

Początkowo w okolicy stacji przeważała ekstensywna zabudowa jednorodzinna, w której skład wchodzi kilka do dzisiaj zachowanych zabytkowych willi. W XX wieku przy ulicy Puławskiej i alei Niepodległości na północ od obszaru powstały niskie budynki mieszkalne z lokalami usługowymi w parterach. Po wojnie wybudowano wokół rejonu dawnego dworca typowe modernistyczne osiedla wysokościowców, które w przeciwieństwie do wyżej wymienionych, nie wykreowały przestrzeni miejskich ponieważ nie tworzył zabudowy pierzejowej.

Od chwili zamknięcia kolejki okolice dworca stały się potencjalnym centrum lokalnym, na którego zagospodarowanie był organizowany konkursy, m.in. konkurs SARP nr 441 z 1970 roku. Mimo różnych pomysłów urbanistów i architektów, nie udało się stworzyć reprezentacyjnych przestrzeni publicznych. Powstanie metra także nie wpłynęło na atrakcyjność tkanki miejskiej. Obecnie najbliższa okolica stacji jest niezabudowana i nieużytkowana, składa się z niezagospodarowanego trawnika poprzecinanego wydeptanymi przez pieszych ścieżkami, nieprzyjaznej asfaltowej płyty pętli autobusowej oraz rozproszonych baraków i straganów z ulicznym handlem. Jedyńm budynkiem, jaki powstał w XXI wieku, jest wielokondygnacyjny parking naziemny, sam w sobie stanowiący pozytywny przykład rozwoju miasta, niestety nie przemyślany pod względem urbanistycznym i architektonycznym. Wokół terenu objętego konkursem zrealizowana została współcześnie jedynie intensywna, deweloperska zabudowa wielorodzinna, o wysokości dochodzącej miejscami nawet do siedemnastu kondygnacji.

Zamiast planowanego od 1970 roku centrum dzielnicy w rejonie dworca, zdecydowanie bardziej rozwinęła się strefa miasta w zachodniej części Alei Wilanowskiej - Służew fabryczny i okolice Galerii Mokotów. Mimo lokalizacji stacji metra Wilanowska, infrastruktura komunikacyjna nadal nie zaspokaja potrzeb okolicznych mieszkańców i pracowników. Rozwiązaniem tego problemu jest projektowany przez nas węzeł prze-

Kolejnym charakterystycznym elementem świadczącym o reprezentacyjności nowego centrum Mokotowa jest brama urbanistyczna złożona z trzech wieżowców zlokalizowanych po północnej stronie skrzyżowania alei Wilanowskiej, alei Niepodległości i ulicy Puławskiej. Znajdująca się w nich oraz pozostałych projektowanych budynkach biurowych powierzchnia użytkowa stworzy miejsca pracy dla około 9 000 osób.

Uzupełnieniem przestrzeni publicznych występujących na opracowywanym terenie jest kilka dodatkowych placów znajdujące się na poziomie ulicy. Jeden z nich zlokalizowany jest nad środkową częścią peronu metra - jest to też jedyne miejsce, gdzie zaproponowaliśmy wejście do podziemi w postaci zadaszonych schodów - w pozostałych miejscach wejścia do metra umieściliśmy w budynkach usługowych. Kolejny plac położony jest po południowej stronie jednego z trzech wieżowców, a ostatni z nich wkomponowany został w pas zieleni w jego północnej części. Wokół niego znajduje się wyłącznie zabudowa biurowa, dlatego też postanowiliśmy nadać temu konkretnemu wnętrzu urbanistycznemu charakter bardziej reprezentacyjny, który osłabiają zarówno zieleń, jak i boiska, na których pracownicy będą mogli spędzać swoje przerwy w pracy.

Proponowana przez nas zabudowa mieszkalna występuje w trzech typach - zabudowy obrzeżnej tworzącej kwartały, zabudowy pierzejowej w formie prostych bloków oraz niewysokich punktowców. Pierwsze rozwiązanie stosowane jest we wschodniej części obszaru, który wymagał zaprojektowania nowych ulic, a co za tym idzie wydzielenia nie tylko przestrzeni publicznych, ale też półprywatnych w formie zielonych wnętrz kwartałów. Po zachodniej stronie alei Niepodległości proponujemy bloki klatkowe, których zmienne odsunięcie od ulicy oraz skala nawiązuje do przedwojennych budynków na północ od nowoprojektowanego centrum. Kameralne punktowce znajdują się we wnętrzach kwartałów zlokalizowanych wokół tunelu metra i przebiegającej nim linii tramwajowej. Wyglądem zewnętrznym - zarówno małą kubaturą, jak i elewacją drewnianą - subtelnie nawiązują do nazwy dawnej wsi Szopy, która kiedyś zajmowała tę część miasta. Cała zabudowa mieszkaniowa pomieści blisko 7 000 nowych lokatorów, w 1 600 mieszkaniach, oraz 2 500 samochodów w parkingach podziemnych.

Powyższe rozwiązania w dużym stopniu niezgodne są z tymi, które proponuje aktualnie obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania terenu. Główne różnice wynikają z tego, że pragnęliśmy, by główną funkcją obszaru stanowił wygodny, nowoczesny węzeł przesiadkowy, który nie może zostać zrealizowany w ramach obecnego planu. Wykreowaliśmy również ciekawsze przestrzenie publiczne i skupiliśmy się na potrzebach pieszych oraz okolicznych mieszkańców, na drugi plan przenosząc zwłaszcza komunikację samochodową. Wierzymy, że zastosowanie naszych pomysłów pozwoli też na to, by większość potrzeb transportowych nie tylko mieszkańców, ale i pracowników, będzie mogło być zrealizowanych dzięki komunikacji publicznej oraz gęstej sieci ścieżek rowerowych, jako że ten ostatni, doskonale ekologiczny środek lokomocji słusznie zyskuje na popularności. Nie zapominamy jednak o stworzeniu miejsca na dochodwe inwestycje, które zrealizowane mądrze i z pomysłem pozwolą nie tylko zarobić, ale też stworzą architekturę wysokiej jakości architekturę i przestrzeń między budynkami.



siadkowy, któremu przywracamy funkcję oraz nazwę Dworca Warszawa Południe, oraz wytworzone poprzez zabudowę, zieleni i przestrzenie miejskie centrum dzielnicy na miarę Warszawy.

Naszą odpowiedzią na istniejące problemy rejonu Dworca jest stworzenie spójnego systemu, który stanowiłby hybrydę przestrzeni publicznej oraz węzła komunikacyjnego, obsługującego istniejące oraz projektowane linie ramwajowe, linie autobusowe oraz linię metra M1. Proponowanym przez nas rozwiązaniem jest wielokondygnacyjny budynek dworca zlokalizowany w miejscu obecnej pętli tramwajowej - pomiędzy ulicą Puławską a aleją Niepodległości. Wymienionym wcześniej ulicom postanowiliśmy obniżyć klasę dróg oraz zmienić organizację ruchu na jednokierunkowy, prowadzący odpowiednio w stronę Centrum i przeciwnym. Pozwoli to na znaczne zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na tych odcinkach ulic, co przyczyni się do ułatwienia pieszym przechodzenia na ich drugą stronę oraz uprzyjemni przebywanie w ich sąsiedztwie. W podziemiu dworca zlokalizowaliśmy pętlę autobusową, a na poziomie terenu, wzdłuż ulicy Puławskiej - wspólny przystanek tramwajowy służący pasażerom podróżującym we wszystkich czterech kierunkach, eliminujący konieczność przechodzenia na inny peron. Ażurowe zadanie części podziemnej dworca oraz ukształtowanie budynku zapewniają jednocześnie ochronę przed złą pogodą, naturalne oświetlenie i wentylację.

Wszystkie środki transportu wchodzące w skład węzła przesiadkowego połączone są ze sobą poprzez wielopoziomy plac, częściowo znajdujący się pod ulicą Puławską, stanowiący atrakcyjną przestrzeń zarówno dla podróżujących jak i dla mieszkańców. Dolna część placu płynnie łączy metro i dworzec autobusowy, znajdujące się po przeciwnych stronach ulicy, ponieważ wejścia do istniejącej stacji metra oraz projektowane perony autobusowe znajdują się na tym samym poziomie. Pozostałą część placu stanowią tarasy, łączące jego najniższy punkt z poziomem terenu. Z każdego miejsca na placu można wejść bezpośrednio do lokali usługowych, zlokalizowanych na różnych kondygnacjach przyległej zabudowy. Różnice poziomów są możliwe do pokonania zarówno poprzez tarasy i łączące je schody oraz komunikację pionową wewnątrz budynków.

Zielone tarasy łączą projektowaną przestrzeń publiczną z terenem parkowym, zlokalizowanym na przecinającym całe założenie pasie tunelu metra, którego nieduża głębokość utrudnia jego zabudowanie. Pozwala to na zaprojektowanie zielonego ciągu komunikacyjnego, spajającego przeciwległe narożniki terenu, zarówno dla ruchu pieszego i tramwajowego. W południowo-wschodniej części, po jego obu stronach znajdują się budynki wielorodzinne wyniesione ponad poziom terenu, poprzez usytuowanie na zboczach usypanych z ziemi pozostałej po realizacji projektowanych inwestycji. Ten zabieg architektoniczny izoluje mieszkańców od hałasu spowodowanego przez przejeżdżający w dole tramwaj nowoprojektowanej linii z Wilanowa.

Zmiana przebiegu projektowanej linii tramwajowej z Wilanowa umożliwiła połączenie dwóch prostopadłych kierunków podróży w jednym wspólnym przystanku, znacznie skracającym czas przesiadki. Wraz z łatwym dostępem do podziemnych peronów autobusowych i metra projekt naszego węzła przesiadkowego jest modelowym rozwiązaniem ułatwiającym podróżnym korzystanie z różnych środków transportu publicznego.

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.