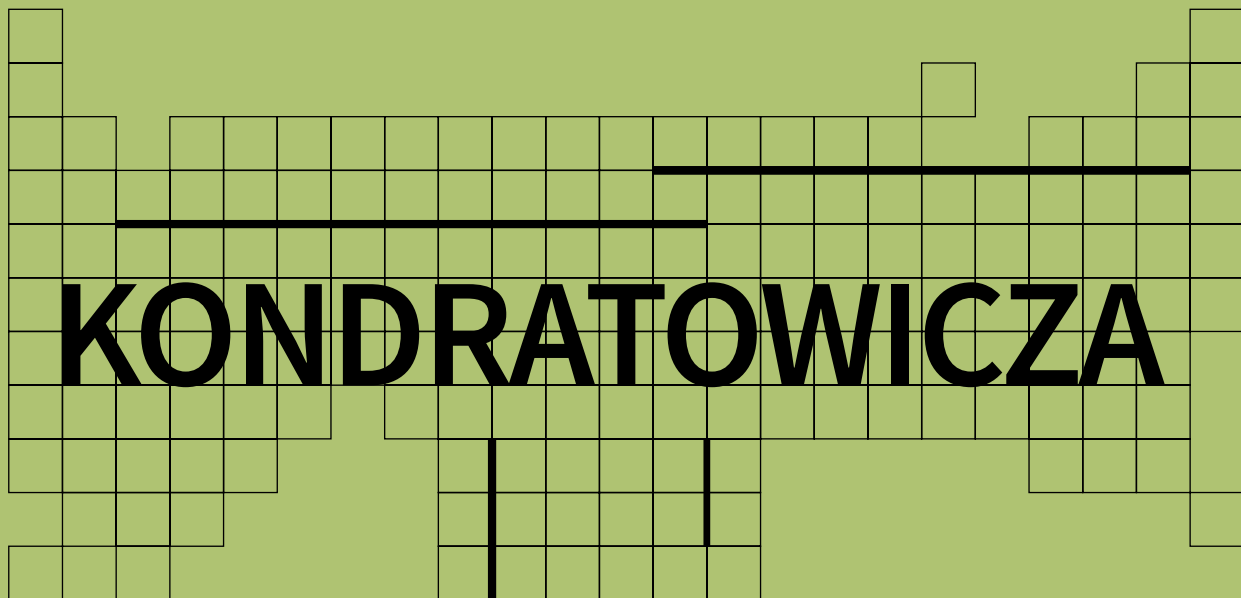




ULICA KONDRATOWICZA
- w poszukiwaniu centrum
współczesnego Bródna

Oddział Warszawski
Stowarzyszenia Architektów Polskich



**Ulica Kondratowicza
– w poszukiwaniu centrum
współczesnego Bródna**

Oddział Warszawski
Stowarzyszenia Architektów Polskich

Zlecniodawca:

Urząd m.st. Warszawy
Biuro Architektury i Planowania
Przestrzennego
ul. Marszałkowska 77/79
00-683 Warszawa

Opracowanie:

Oddział Warszawski SARP
ul. Foksal 2, 00-366 Warszawa
biuro@sarp.warszawa.pl

Bardzo dziękujemy

– przedstawicielom Urzędu m.st. Warszawy, szczególnie pani Paulinie Okoń-Góreckiej za życzliwość i wsparcie organizacyjne

– władzom Dzielnicy Targówek, panu burmistrzowi Sławomirowi Antonikowi, wiceburmistrzom Grzegorzowi Gadeckiemu oraz Pawłowi Michalcowi, a także pani Sylwii Weilandt za gościnę w budynku Urzędu Dzielnicy i aktywny udział w spotkaniach warsztatowych

– przedstawicielkom Centrum Komunikacji Społecznej, pani Annie Petroff-Skibie oraz Monice Komorowskiej za zorganizowanie społecznej części procesu, oraz Ludwice Ignatowicz za prowadzenie spotkań z mieszkańcami

– reprezentantowi strony społecznej panu Janowi Mencwelowi za podzielenie się swoją wiedzą o przestrzeni Bródna i wsparcie w formułowaniu rekomendacji a także wszystkim mieszkankom i mieszkańcom, którzy uczestniczyli w spotkaniach i warsztatach, wspierając nas swoją wiedzą i pomysłami



Spis treści

1. Wstęp	6
2. Ulica Kondratowicza	10

*Ulica Kondratowicza ulicą miejską 11
Układ drogowy 12*

3. Centra dzielnicowe i lokalne	14
--	----

*Centrum dzielnicowe – otoczenie stacji metra C21 „Bródno” 15
Centrum lokalne – oś parku Bródnowskiego 16
Centrum dzielnicowe – otoczenie stacji metra C20 „Kondratowicza” 17*

4. Struktura przestrzenna	18
----------------------------------	----

*Uzupełnienie struktury przestrzennej 19
Parkingi 19
Przestrzenie osiedlowe 20*

5. Tożsamość lokalna	22
6. Prace warsztatowe	24

*Międzymetrze 25
Kondratowicza Nowy Świat 27
Utopia Bródno 29
Powiązanie Rozwiązaniem 32
Następna Stacja Miasto 34*

1

Wstęp

Celem warsztatów było opracowanie koncepcji współczesnego centrum Bródna w sąsiedztwie planowanych stacji drugiej linii metra

Celem urbanistyczno-architektonicznych warsztatów dotyczących zagospodarowania rejonu ulicy Kondratowicza było opracowanie koncepcji współczesnego centrum Bródna w sąsiedztwie planowanych stacji drugiej linii metra: C20 „Kondratowicza” i C21 „Bródno”.

W pierwszym etapie warsztatów przeprowadzony został nabór uczestników na podstawie jawnych zgłoszeń. Ocenie podlegał opis pomysłu w zakresie kompozycji przestrzeni publicznej w obszarze objętym opracowaniem wraz z proponowanymi powiązaniem z przestrzenią publiczną w najbliższym otoczeniu, założenia

programowe proponowanego rozwiązania przestrzennego, wskazanie potencjalnych grup beneficjentów, propozycję rozwiązań komunikacyjnych w oparciu o wytyczne warsztatowe, podstawową kompozycję terenu oraz proponowany obszar jego powiązań z założeniami sąsiadującymi.

W drugim etapie pięć wybranych zespołów projektowych przygotowywało własne koncepcje przekształceń w oparciu o przyjęte założenia, wnioski mieszkańców pozyskane w trakcie otwartych warsztatów oraz uwagi ekspertów, formułowane w trakcie wewnętrznych przeglądów projektów.



Warsztaty prowadzone były przez zespół ekspertów w składzie: Paweł Detko (architekt, OW SARP), Marlena Happach (architekt, OW SARP), Wojciech Kotecki (architekt, OW SARP), Marek Mikos (p.o. dyrektora Biura Architektury i Planowania Przestrzennego, Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy), Janina Trepczyńska Grynberg (architekt, OW SARP), Zygmunt Uzdalewicz (inżynier ruchu, SITK), przy wsparciu władz dzielnicy Targówek – burmistrza Sławomira Antonika. Koordynacją warsztatów ze strony OW SARP zajmował się arch. Paweł Jaworski.

Współpracę z mieszkańcami w ramach warsztatów koordynowało Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy, przy szczególnym udziale i wsparciu Moniki Komorowskiej oraz Ludwiki Ignatowicz.

Projekty warsztatowe opracowały zespoły:

- **Następna Stacja Miasto** – Michał Sikorski, Zuzanna Smoczyńska, Katarzyna Krokos, Marta Osowiecka, Magda Koźluk, Bartosz Siegieda;
- **Powiązanie rozwiązaniem** – Piotr Straszak, Adam Piotr Zając, Mikołaj Zdanowski;
- **Utopia Bródno** – Klementyna Świeżewska, Maciej Czeredys, Tomasz Płachecki, Anna Chrościcka;
- **Kondratowicza – Nowy Świat** – Agnieszka Bobrowska, Piotr Bujak, Rafał Bujnowski, Tomasz Dybicz, Grzegorz Gawrysiak, Michał Iwaniuk, Urszula Trzeciakowska, Anna Tofiluk, Paweł Wielgo, Marlena Dałek;
- **Międzymetrze** – Wojciech Conder, Aleksander Drzewiecki, Maciej Kowalczyk, Michał Tatjewski, Agnieszka Lewandowska, Maciej Sidorowicz, Karolina Stępkowska.



Na podstawie analizy prac zespołów projektowych, dyskusji zorganizowanych wokół projektów oraz warsztatów z mieszkańcami sformułowane zostały wytyczne dla koncepcji współczesnego centrum Bródna, obejmujące przede wszystkim postulaty:

- I. przekształcenia ul. Kondratowicza w ulicę miejską o uporządkowanych usługowych pierzejach i niższych parametrach technicznych (niższej klasie funkcjonalnej);
- II. wykształcenia ciągu przestrzeni publicznych o zróżnicowanym charakterze na styku ul. Kon-

dratowicza, Rembielińskiej oraz osi Parku Bródnowskiego;

III. połączenia zieleni parkowej i wysp osiedlowej zieleni poprzez zielone ciągi piesze;

IV. wytyczenia terenów inwestycyjnych o programie usługowym wzdłuż ul. Kondratowicza, dzięki zawężeniu terenów ulicy, bez ingerowania w wewnętrzną strukturę osiedla oraz przestrzeń parku;

V. uzupełnienia miejsc parkingowych dla obecnych mieszkańców i ochrony przed naporem pojazdów osób korzystających z metra w dalszej podróży.●

2

Ulica Kondratowicza

**Obecnie dominuje
funkcja komunikacyjna
ul. Kondratowicza, przez co
tworzy ona barierę separu-
jącą tereny mieszkaniowe
od parku Bródnowskiego**

● Ulica Kondratowicza ulicą miejską

Podstawowym elementem kompozycji urbanistycznej Osiedla Bródno jest ulica Ludwika Kondratowicza. Ulica ta tworzy oś, która łączy trzy centrotwórcze przestrzenie o zróżnicowanym charakterze: (1) rejon skrzyżowania z ul. Rembielińską, (2) styk z osią parku Bródnowskiego i osiedlowym traktem wzdłuż ul. Rohatyńskiej oraz (3) przedpole Urzędu Dzielnicy Targówek przy skrzyżowaniu z ul. św. Wincentego. Rolę dwóch skrajnych lokalizacji wzmocni wkrótce obecność nowych stacji II linii metra.

Obecnie dominuje funkcja komunikacyjna ul. Kondratowicza, przez co tworzy ona barierę separującą tereny mieszkaniowe od parku Bródnowskiego. Aktualnie nadmierna szerokość ulicy w liniach roz-

graniczających, przy wysokiej klasie funkcjonalnej i znaczących potokach ruchu samochodowego, uniemożliwiają rozwój różnorodnej, wielofunkcyjnej zabudowy, która służyłaby mieszkańcom. W przestrzeni obszaru warsztatów dominuje zabudowa mieszkaniowa. Przebudowa ul. Kondratowicza i jej otoczenia powinny wzbogacić ofertę tego obszaru, jako centrum dzielnicy, o miejsca pracy i usługi dostępne w zasięgu dojazdu lub dojazdu komunikacją publiczną z sąsiednich obszarów. Przestrzeń ulicy powinna stworzyć nowocześniejszą i bogatszą ofertę gastronomiczną, kulturalną i handlową, która uzupełniałaby ofertę i unikalną wartość rekreacyjną parku Bródnowskiego.



Układ drogowy



Zaproponowana koncepcja zagospodarowania przestrzennego konsekwentnie uzupełnia uruchomione już zmiany komunikacyjne, polegające na rozbudowie II linii metra, która przejąć ma potoki pasażerskie w kierunku centrum miasta oraz na przedłużeniu drogi S8 (Trasy Toruńskiej) w kierunku wschodnim, która wzmocni swoją rolę głównego korytarza ruchu tranzytowego jako północno-wschodni odcinek zewnętrznej, ekspresowej obwodnicy Warszawy.

W tej sytuacji uzasadnione jest obniżenie klasy funkcjonalnej ulicy Kondratowicza z G (główniej) do Z (zbiorczej), a nawet L (lokalnej), a w konsekwencji również zmiana jej parametrów technicznych, w tym: zawężenie pasa drogowego i lepsze wykorzystanie jego pojemności, wprowadzenie zmian przekroju i geometrii. Będzie to służyło uspokojeniu i zwiększeniu płynności ruchu samochodowego przy zachowaniu dostępności terenów mieszkaniowych w sąsiedztwie oraz prawidłowej przepustowości, a także wydzieleniu dodatkowej przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego. Obecny stan ulicy i rozległe powierzchnie nieuporządkowanych przestrzennie skrzyżowań sprzyjają rozwijaniu nadmiernych prędkości, obniżając bezpieczeństwo i tworząc barierę dla ruchu pieszego na kierunkach prostopadłych (powiązania Osiedle – Park).

Obecnie ul. Kondratowicza jest drogą dwujezdniową z czterema pasami ruchu o szerokości 3,5 m oraz dodatkowymi pasami do skrętu w lewo i bardzo

szerokim pasem dzielącym między jezdniami. Należy wprowadzić przekrój 2x2 z pasami o szerokości od 2,50 do 2,75 m lub 3,00 m w przypadku buspasów, a także zlikwidować zatoki autobusowe.

Istotnym elementem uspokojenia ruchu będzie przełamanie jezdni na wysokości skrzyżowania z ul. Chodecką, polegające na jej przesunięciu w kierunku południowym na odcinku od skrzyżowania z ul. Rembielińską oraz w kierunku północnym na odcinku do skrzyżowania z ul. Świętego Wincentego. Wzdłuż tak ukształtowanej jezdni powinny zostać zrealizowane miejsca postojowe w formie zgrupowań rozdzielonych nasadzeniami zieleni. Wpłynie to korzystnie na obniżenie prędkości poruszania się samochodów, a jednocześnie pozwoli uzupełnić bilans parkowania.

Usprawnienie ruchu rowerowego i pieszego powinno polegać natomiast na stworzeniu bezpiecznych przejazdów i przejść w poziomie terenu oraz zwiększeniu ich ilości, przede wszystkim na wysokości parku Bródnowskiego. Po obniżeniu klasy funkcjonalnej ul. Kondratowicza możliwe będzie wprowadzenie dodatkowych wlotów z ulic położonych wewnątrz osiedla. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania zabudowa na wydzielonych terenach inwestycyjnych będzie obsługiwana bezpośrednio z ul. Kondratowicza, zamiast dodatkowych jezdni na zapleczu, które rozcinająby wewnętrzne tereny zielone i stanowiły uciążliwość dla mieszkańców. ●



3

Centra dzielnicowe i lokalne

**Ulica Kondratowicza
tworzy oś, która łączy
trzy centrotwórcze prze-
strzenie o zróżnicowanym
charakterze**

Centrum dzielnicowe – otoczenie stacji metra C21 „Bródno”

Obszar położony w sąsiedztwie końcowej stacji metra i skrzyżowania ulic: Kondratowicza oraz Rembielińskiej powinien pozostać centrum o zasięgu dzielnicowym o dominujących funkcjach handlowych i religijnych, w kształcie zdefiniowanym przez istniejącą zabudowę oraz nowe obiekty. Obiekty te powinny być realizowane również nad konstrukcją torów odstawczych II linii metra (przystosowaną do ich uniesienia) i planowanego parkingu podziemnego za stacją.

Wzmocnieniu funkcji centrum powinno służyć zachowanie sposobu użytkowania i lokalizacji targu, który dla mieszkańców jest ważnym miejscem w ich codziennym życiu. Autorzy warsztatowych koncepcji proponowali m.in. zadaszenie targowiska z wprowadzeniem parkingu podziemnego dla klientów, zadaszenie z rozszerzeniem o przestrzeń placu od strony ul. Kondratowicza, wykorzystywanego w dni targowe lub w okresie świątecznym, czy umieszczenie funkcji handlowej w parterze wielokondygnacyjnego budynku parkingowego w nowym miejscu (przy zachowaniu ciągłości działania targowiska w trakcie jego budowy). Każda z tych propozycji budzi wątpliwości dotyczące możliwości utrzymania charakteru targowiska jako miej-

sca zaopatrzenia w artykuły pierwszej potrzeby w atrakcyjnych cenach. Rekomendowanym rozwiązaniem jest uporządkowanie targowiska, organizacja układu stoisk w sposób sprzyjający integracji targowiska z otoczeniem i opracowanie ujednoliconego projektu nowych wiat.

Niezależnie od realizacji węzła przesiadkowego przy zaproponowanej stacji końcowej, wejścia do stacji przy ul. Kondratowicza należy powiązać z przystankami tramwajowymi i autobusowymi. Szczególnie ważne jest to w przypadku otoczenia skrzyżowania ul. Kondratowicza z ul. Rembielińską, ponieważ w obecnym projekcie rozległość torów odstawczych powoduje wydłużenie dojść z przystanków tramwajowych i odsunięcie osiedli położonych po wschodniej stronie tej ulicy od metra (konieczność przekraczania szerokiej jezdni).

W związku z otwartą obecnie dyskusją o rezygnacji z części torów odstawczych warto przeanalizować możliwość znacznego ograniczenia rozmiarów stacji, przede wszystkim poprzez rezygnację z rozległych podziemnych budowli pod terenami osiedlowymi, położonymi na zachód od skrzyżowania ulic: Kondratowicza i Rembielińskiej. Obszary te powinny zostać wykorzystane

pod zabudowę, z programem wzmacniającym znaczenie centrum lokalnego. Wariantowo tory odstawcze mogłyby znaleźć się pod jezdnią ul. Kon-

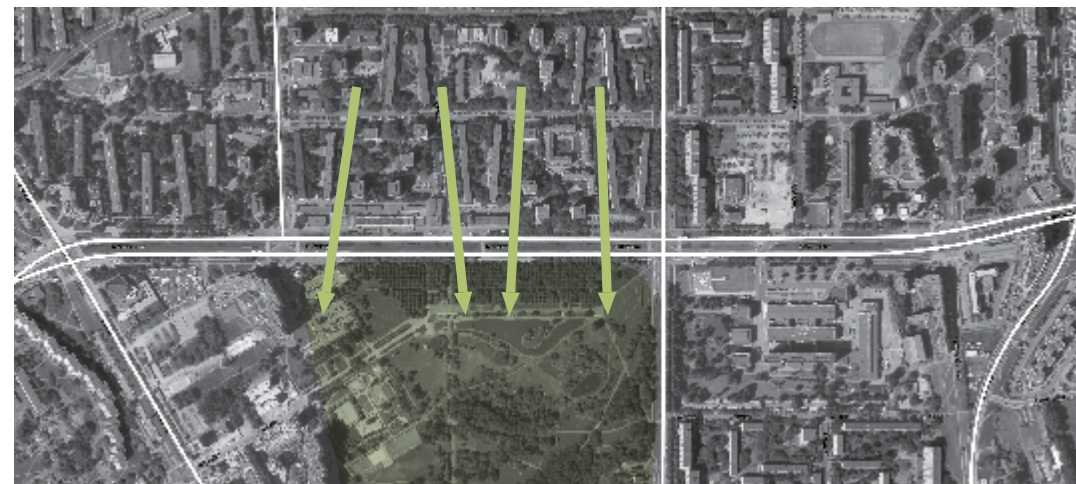
dratowicza przed stacją, natomiast sama stacja, a co najmniej jej wejścia, mogłyby zostać przesunięta na zachód, pod wspomniane skrzyżowanie.

Centrum lokalne – oś parku Bródnowskiego

Środkowy odcinek ul. Kondratowicza powinien utrzymać funkcję centrum lokalnego o charakterze sąsiedzkim. Istniejące pawilony powinny zostać zachowane i zmodernizowane lub w niewielkim stopniu rozbudowane, a sposób użytkowania – handel, gastronomia i kultura – powinien uzupełniać rekreacyjną ofertę terenów zielonych. W przypadku zastąpienia istniejących pawilonów nową, wyższą zabudową (co dopuszcza aktualny plan miejscowy), rekomendowane jest utrzymanie usługowego charakteru parterów z zachowaniem funkcji niekomercyjnych takich jak biblioteka publiczna oraz takim sprofilowaniem funkcji komercyjnych, które zapewni zróżnicowanie oferty usługowo-handlowo-gastronomicznej, podobnie jak ma to miejsce w obecnych pawilonach.

Obie strony ulicy powinny być lepiej powiązane wygodnymi i bezpiecznymi przejściami pieszymi w poziomie terenu, przechodzącymi w ciągi zielone na obszarze osiedla. Pierzeja zabudowy powinna być podzielona na krótsze odcinki lub uniesiona na słupach, aby zapewniać połączenia. Nowe budynki nie powinny tworzyć zamkniętych i ogrodzonych kwartałów, ale uzupełniać układ zabudowy osiedlowej ze wspólnymi ogólnodostępnymi terenami zielonymi.

Obszar po drugiej stronie ul. Kondratowicza, w pasie zieleni w północnej części parku Bródnowskiego powinien być chroniony przed zabudową. Południową obudowę tego odcinka ul. Kondratowicza tworzy zielona pierzeja. Nieuzasadnione jest oddzielanie parku od ulicy pierzeją parawanową.



Centrum dzielnicowe – otoczenie stacji metra C20 „Kondratowicza”

Otoczenie wskazanej stacji swoją rolę centrum dzielnicowego zawdzięcza bliskości siedziby urzędu dzielnicy i szpitala bródnowskiego, pierzei zabudowy usługowej przy ul. Malborskiej oraz ciągowi rekreacyjnemu nad Kałem Bródnowskim. W sąsiedztwie ratusza i szpitala, na południe od przesuniętej jezdni, należy wprowadzić nową zabudowę biurową, mieszkaniową i handlową. Pojawienie się tych inwestycji będzie w odpowiedni sposób wyko-

rzystywało zwiększenie dostępności tego obszaru w zakresie transportu zbiorowego. Wspomniane budynki powinny stanowić obudowę placu zlokalizowanego przed siedzibą urzędu dzielnicy i powiązanego z ciągiem zielonym Kanału Bródnowskiego. Plac powinien zastąpić istniejący dziś parking przed budynkiem urzędu, ponieważ nie pasuje do rangi obiektu i utrudnia przejście z przyszłych wyjść z metra w kierunku urzędu.



4

Struktura przetrzenna osiedla

**Mimo wprowadzenia
kolejnych istotnych funkcji
takich jak: urząd dzielnicy,
szpital, kościół, targowisko
i pawilony handlowe, a tak-
że szkoły i przedszkola,
w przestrzeni osiedla
brakuje czytelnej strefy
o charakterze centralnym**

Uzupełnienie struktury przestrzennej

Dotychczasowa struktura przestrzenna modernistycznego osiedla jest niepełna. Zrealizowany został zaplanowany program mieszkaniowy, jednak nigdy nie powstało planowane pierwotnie centrum usługowe osiedla. Mimo wprowadzenia kolejnych istotnych funkcji takich jak: urząd dzielnicy, szpital, kościół, targowisko i pawilony handlowe, a także szkoły i przedszkola, w przestrzeni osiedla brakuje czytelnej strefy o charakterze centralnym. Obecny program usługowy nie zaspokaja też wszystkich potrzeb, co wymusza regularne przejazdy do innych dzielnic: do pracy, na zakupy, w poszukiwaniu

kultury i rozrywki. Efektem przekształcenia ul. Kondratowicza będzie wydzielanie nowych terenów inwestycyjnych, dzięki którym – bez ingerowania w wewnętrzną, wartościową strukturę istniejącego osiedla – będzie można wykształcić ciąg wnętrz urbanistycznych o zróżnicowanym charakterze, opartych na dominującej roli ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego. Proponowany jest program funkcjonalny uzupełniający ofertę osiedla, przede wszystkim o usługi, handel, biura, sport, w minimalnym zakresie o powierzchnie mieszkalne, które dominują już obecnie w strukturze osiedla.

Parkingi

Uczestnicy konsultacji społecznych wielokrotnie powtarzali obawy, że wraz z rozbudową II linii metra do stacji końcowej C21 „Bródno” znacząco wzrośnie presja parkingowa na teren osiedla, ponieważ osoby przesiadające się do pojazdów komunikacji zbiorowej będą poszukiwały miejsc postojowych wewnątrz osiedli. Warto rozważyć przedłużenie II linii do stacji kolejowej Warszawa Toruńska oraz integrację metra

i transportu kolejowego a także wyposażenie sąsiedztwa stacji kolejowej w niezbędną infrastrukturę, w szczególności parking w systemie Park&Ride, położony przy obwodnicy ekspresowej i drogach klasy głównej. Wówczas garaże przy stacjach C20 „Kondratowicza” i C21 „Bródno” będą mogły służyć przede wszystkim mieszkańcom lub osobom korzystającym z usług zlokalizowanych w sąsiedztwie ul. Kondratowicza.

Jak już wspomniano wcześniej, bilans parkingowy na obszarze warsztatów można uzupełnić o miejsca postojowe przy jezdniach ul. Kondratowicza oraz miejsca położone w garażach przy stacjach metra. Dodatkowo można zrealizować – jak wskazuje zespół „Kondratowicza – Nowy Świat” – miejsca w ciągach dróg na terenie osiedla (ulice: Suwalska, Łojewska, Łabiszyńska i Chodecka) i niewielkie zgrupowania we wnętrzach urbanistycznych, które nie niszczyłyby ich wartości przestrzennej. Ponadto można wprowadzić w tych miejscach parkingi przekryte lekkim zadaszeniem, które będzie wykorzystywane rekreacyjnie.

Miejsca przyuliczne nie powinny być wyodrębniane kosztem pasów zieleni czy chodników, ale przez precyzyjne przeorganizowanie ruchu i zawężenie jezdni dróg lokalnych i dojazdowych



Przestrzenie osiedlowe

Zmiany urbanistyczne w przestrzeni osiedla nie powinny zagrażać ich sąsiedzkiemu i otwartemu charakterowi. Na terenie osiedla powinny być ponadto utrzymane i podkreślone zielone ciągi piesze prowadzące do ważnych punktów w dzielnicy. Uzupełnieniem takich rozwiązań może być wydzielanie miejsc na ogrody przydomowe i przedogródki dla mieszkańców, a także dopuszczenie uprawy warzyw lub kwiatów na wyznaczonych grządkach i rabatach.

z siedmiu lub jedenastu metrów do pięciu lub sześciu metrów, przy zachowaniu ich przepustowości i przekroju po dwa pasy w każdą stronę pomiędzy skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych.

Niezależnie od powyższych usprawnień nowe inwestycje powinny być wyposażone we własne garaże podziemne. Pozwoli to zabezpieczyć miejsce dla pojazdów mieszkańców lub użytkowników realizowanych w przyszłości obiektów, ale jednocześnie będzie zapobiegało konfliktom związanym z użytkowaniem istniejącej infrastruktury. Miejsca garażowe w nowych budynkach mieszkalnych winny być – z mocy ustaleń planu miejscowego – przynależne do poszczególnych mieszkań i lokali usługowych, z zakazem ich odrębnej sprzedaży. Bez nałożenia takich zobowiązań na inwestorów wzrośnie presja parkingowa na ulicach w otoczeniu nowych domów.

Szczególnym problemem związanym z przyszłym użytkowaniem przestrzeni wewnątrz osiedli może być spontaniczne tworzenie się podziałów społecznych na mieszkańców obiektów starszych i nowych. W planach i projektach można temu zapobiegać m.in. przez wprowadzenie zakazu grodzenia, a także zaprojektowanie wspólnej infrastruktury rekreacyjnej dla obu grup. Wówczas stanie się ona miejscem integracji, a nie konfliktów.



5

Tożsamość lokalna

**Kształtowaniu więzi
i relacji społecznych
służyć będzie zachowanie
lokalizacji i charakteru
całej sieci miejsc
kluczowych dla integracji
mieszkańców, a także
wykreowanie nowych**

● Tożsamość lokalna

Zasady modernistycznej urbanistyki, na których oparte było kształtowanie Osiedla Bródno, po krytycznym przemyśleniu mogą stanowić inspirację do dalszych działań planistycznych i projektowych, co szczegółowo i trafnie analizują autorzy pracy „Utopia Bródno”. Pierwszą wartością, na którą wskazują, jest odwołanie się do całościowej wizji w dużej skali, a przy tym zwrócenie szczególnej uwagi na obszary, które nie są i nie będą zabudowane: międzyblokowe tereny zielone, czy zielone ciągi piesze i rowe- rowe pomiędzy ważnymi punktami w dzielnicy.

Druga zasada odwołuje się do projektowania usług w taki sposób, żeby ich rozmieszczenie i profil zapewniały dostęp wszystkim mieszkańcom, a także stwarzały możliwość zaspokojenia ich potrzeb (w co wpisują się zaproponowane przekształcenia funkcjonalne na obszarze warsztatów). Ściśle z nią związana jest zasada dostępności pieszej do obiektów podstawowych, którą można rozwinąć do współczesnej idei walkability. Zmierza ona do zmniejszenia uciążliwości transportu samochodowego oraz ukształtowania przestrzeni w sposób zapewniający współistnienie różnych rodzajów ruchu.

Ważne jest przy tym zwrócenie uwagi na społeczny wymiar działań urbanistycznych na różnych poziomach. Kształtowaniu więzi i relacji społecznych służyć będzie zachowanie lokaliza-

cji i charakteru całej sieci miejsc kluczowych dla integracji mieszkańców, a także wykreowanie nowych. Najważniejszym elementem tej sieci będzie zlokalizowany w centrum obszaru park Bródnowski (bez parawanowej zabudowy pierzejowej i pawilonów), stanowiący przestrzeń otwartą dla działań artystycznych. Współpraca z Muzeum Sztuki Nowoczesnej mogłaby pozwolić na rozszerzenie tej wartości na przestrzeń publiczną ul. Kondratowicza oraz tereny osiedlowe.

Następną z zasad jest zastosowanie „miary najstańszego” (wg teorii Heleny Syrkus) do oceny przyjętych rozwiązań. W praktyce będzie to oznaczało zwrócenie uwagi na fizyczną dostępność przestrzeni dla wszystkich użytkowników, a także szerzej – zapobieganie komercjalizacji przestrzeni publicznych i usług społecznych, które zostaną wykreowane dzięki projektowi przekształceń.

Oparcie pracy projektowej na opisanych zasadach pozwoli zachować wartości istniejącej struktury osiedla Bródno i uzupełnić jej braki. Najważniejszym wyzwaniem, które w różny sposób podejmują autorzy koncepcji warsztatowych, jest wykreowanie centrum dzielnicy: miejsca dostępnego, pełniącego rolę nie tylko usługowo-handlową, ale również integracyjną, powiązanego z siecią przestrzeni publicznych i półprywatnych wewnątrz osiedla. ●

6 Prace warsztatowe

Aneks zawiera autorskie opisy prac warsztatowych oraz opinie ekspertów

Międzymetrze

Zespół: Wojciech Conder, Aleksander Drzewiecki, Maciej Kowalczyk, Michał Tatjewski, Agnieszka Lewandowska, Maciej Sidorowicz, Karolina Stępkowska.

Kluczową kwestią dla koncepcji obszaru objętego opracowaniem warsztatowym jest obecna forma ul. Kondratowicza. Zdecydowano się na zmniejszenie jej przekroju (zmiana klasy drogi) oraz przełamanie jej przebiegu na wysokości ul. Chodeckiej. Zabieg ten uwalnia tereny inwestycyjne po północnej stronie ulicy na odcinku od ul. Rembielińskiej do ul. Chodeckiej, a także tereny po jej południowej stronie od ul. Chodeckiej do ul. św. Wincentego. Dzięki temu rozwiązaniu powstanie również naturalny ciąg spacerowy łączący park, kanał i Las Bródnowski. Ponadto nowe kształtowanie ulicy pozwala na optyczne skrócenie arterii i wytworzenie lokalnych dominant zamykających osie widokowe (z obu kierunków) w sąsiedztwie nowego placu na skrzyżowaniu ul. Kondratowicza i Chodeckiej. Ulica Kondratowicza stanie się sekwencją zdarzeń, o różnorodnych funkcjach, zamykając przestrzeń pomiędzy przyszłymi stacjami metra.

W projekcie przewidziano wprowadzenie szeregu nowych obiektów, które uzupełniają modernistyczną strukturę osiedli. Nie przyjęto przy tym jednego klucza. Stąd różnego rodzaju zabudowa (punktowce, liniowce, zabudowa pierzejowa, kwartałowa), która naszym zda-

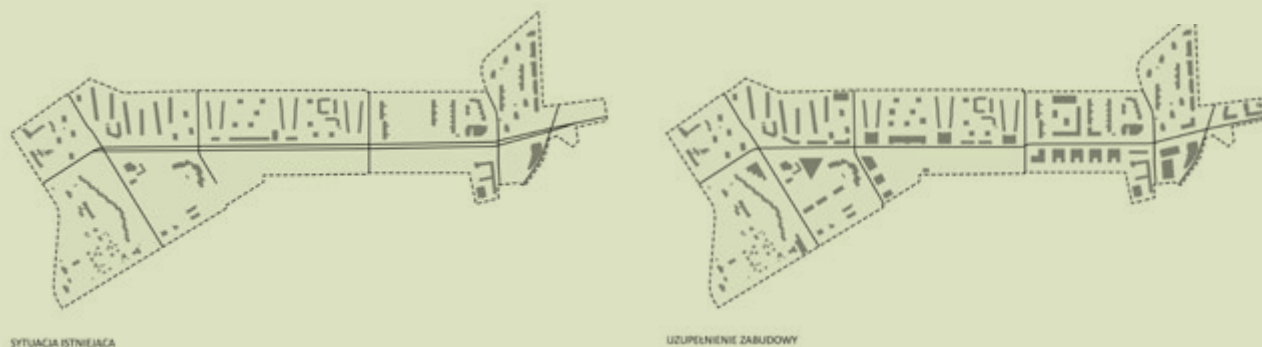
niem w najlepszy sposób wpisuje się w zastany kontekst urbanistyczny. Pod względem funkcjonalnym zaproponowano nowe budynki mieszkaniowe z garażami podziemnymi i usługami w parterach, ale także budynki biurowe (na miejscu dzisiejszego pasa parkingowego przed szpitalem) zwiększające różnorodność funkcjonalną dzielnicy i zapewniające miejsca pracy w jej obrębie.

Wyprowadzono pojazdy z wnętrza osiedlowych kwartałów, aby stworzyć dla nich miejsca w budynkach garażowo-usługowych oraz w garażach pod nowymi inwestycjami (przeprowadzono w tym celu szczegółowe bilanse miejsc postojowych). Bazarek w sąsiedztwie kościoła, zmieni się w otwartą halę targową z parkingiem podziemnym. Nie zmieni się za to jego klimat – handlowcy będą mieli pełną dowolność w sposobie eksponowania swoich towarów.

Przy nowo projektowanym placu przy ul. Chodeckiej powstanie nowy budynek ratusza, a miejsce po starym (zbyt ekstensywnie wykorzystującym teren) zastąpi wysoki budynek mieszkaniowy oraz parking typu Park&Ride zapewniający parkowanie dla osób przesiadających się z samochodów do metra.

W sąsiedztwie parku Bródnowskiego, w miejscu wielkiego parkingu na przedłużeniu ul. Łabiszyńskiej, zaproponowano nowy obiekt kultury i sportu uzupełniający ofertę rekreacyjną. Pod zielonym dachem pawilonu znajdzie się oferta

dla wszystkich grup wiekowych. W samym parku, w sąsiedztwie stawu znajdzie się kawiarnia i toalety publiczne, których konieczność powstania na tym terenie podkreślano wielokrotnie w trakcie konsultacji społecznych.



SYTUACJA ISTNIEJĄCA

UZUPEŁNIENIE ZABUDOWY

Walory pracy

1. Zawarte w projekcie rozwiązania komunikacyjne to dobry kompromis pomiędzy uspokojeniem ruchu i przepustowością dróg. Na uwagę zasługuje również ukształtowanie powiązań pieszych pomiędzy północną i południową stroną ul. Kondratowicza.
2. Proponowana zabudowa jest przestrzennie uporządkowana, harmonijnie uzupełnia istniejący, modernistyczny układ budynków. W ten sposób tworzy ulicę miejską z ciągiem lokali usługowych oraz lokalnymi dominantami. Z tym pomysłem konsekwentnie związana jest kompozycja północnej strony parku.
3. W pracy wyznaczono działki inwestycyjne o racjonalnych parametrach.
4. W projekcie przeprowadzono rzetelny bilans terenów oraz bilans miejsc parkingowych, a propozycje w tym zakresie skutkować będą poprawą wskaźnika parkingowego.
5. Na uwagę zasługuje przestrzennie atrakcyjne rozwiązanie dla hali targowej oraz ośrodka kultury i sportu.

Uwagi i zalecenia

1. Dyskusyjna jest koncepcja zmiany lokalizacji ratusza. Ponadto przestrzeń wyznaczona przed tym obiektem nie jest placem, choć takie rozwiązanie proponują projektanci. Skrzyżowanie wskazane w tym miejscu wymaga dopracowania pod względem komunikacyjnym np. poprzez wprowadzenie wysepek kanalizujących.
2. Powierzchnia użytkowa programu biurowego i jego koncentracja są nadmierne.
3. Należy zachować równoprawne korzystanie z przestrzeni publicznych i zieleni w zespołach nowej zabudowy i istniejących wnętrzach osiedlowych.

Kondratowicza Nowy Świat

Zespół: Agnieszka Bobrowska, Piotr Bujak, Rafał Bujnowski, Tomasz Dybicz, Grzegorz Gawrysiak, Michał Iwaniuk, Urszula Trzeciakowska, Anna Tofiluk, Paweł Wielgo, Marlena Dałek

Ulica Kondratowicza jest osią kompozycyjną Osiedla Bródno. Istniejące rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne nie wykorzystują w pełni jej potencjału. Nie dają społeczności lokalnym argumentów, by poczuli oni więź z tym miejscem. Przyczyny należy upatrywać w braku odpowiednio zorganizowanej, zakomponowanej przestrzeni, która mogłaby zaoferować użytkownikom odpowiednie środowisko pracy, zamieszkania i rekreacji. Podstawą rozważań autorów o tym terenie było wykreowanie sieci przestrzeni publicznych o różnej skali, znaczeniu, funkcji i wysokich walorach estetycznych będących odpowiedzią na oczekiwania obecnych użytkowników. Cel ten został osiągnięty poprzez:

1. Ograniczenie ruchu przelotowego i napływowego. Planowane zwężenie linii rozgraniczających

i jezdni ul. Kondratowicza ma zniechęcić do traktowania jej jako ciągu tranzytowego. Pozwoli to na: ukształtowanie wnętrz urbanistycznych nasycenych programem usługowym, poszerzenie terenów inwestycyjnych, nadanie im nowej atrakcyjnej formy, stworzenie bariery izolujące budynki mieszkalne od uciążliwości ul. Kondratowicza. Przyczyni się też do zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu – pieszych i rowerzystów.

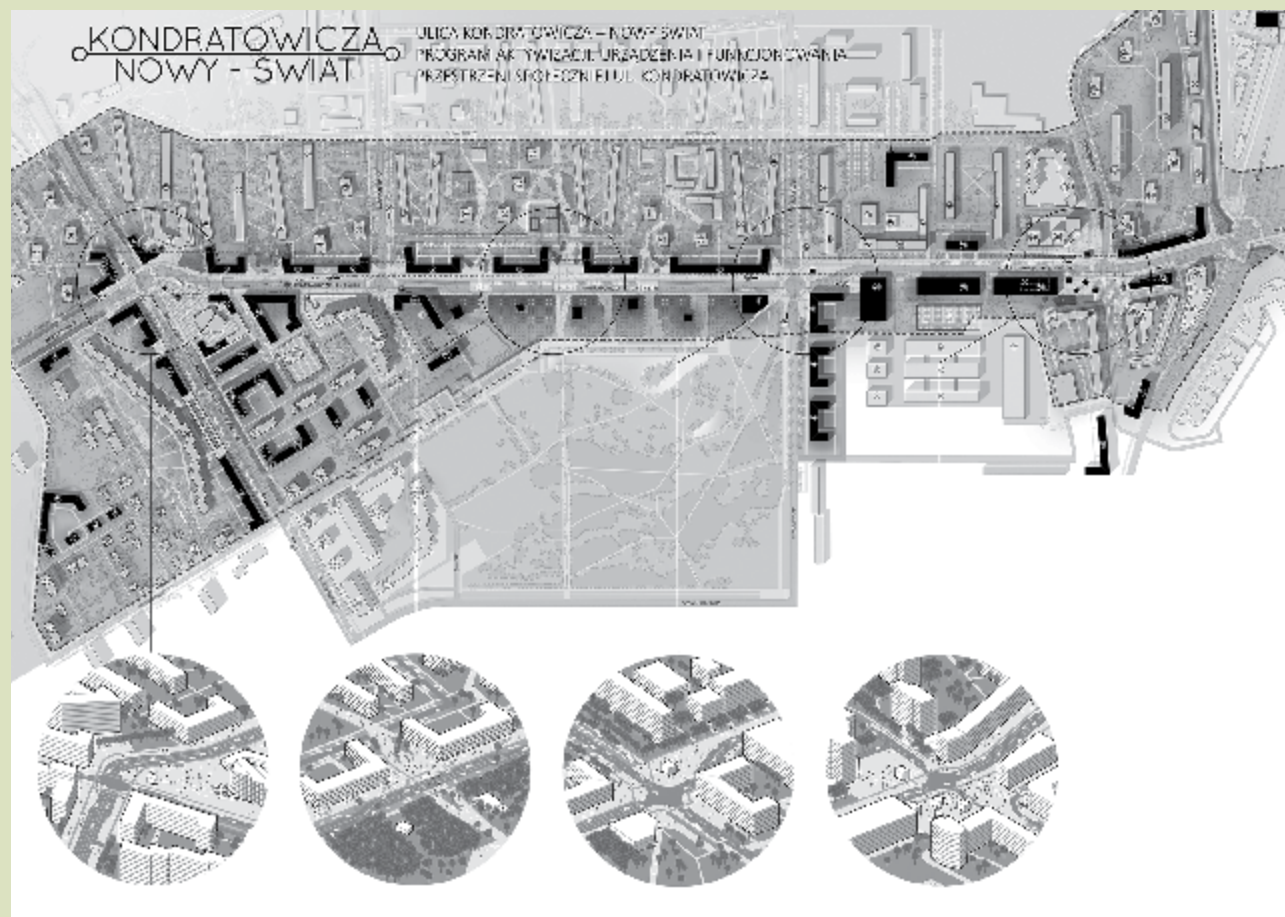
2. Ukształtowanie sieci wnętrz urbanistycznych: reprezentacyjnego placu przed Urzędem Dzielnicy Targówek, placu akcentującego wejście do parku Bródnowskiego oraz eleganckiej przestrzeni „mentalnej” przed kościołem św. Włodzimierza. Zwornikiem tych wnętrz będzie przestrzeń ulicy Kondratowicza obudowana funkcjami handlowymi, gastronomicznymi i kulturalnymi.

3. Rezygnacja z lokalizacji planowanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego parkingów P+R. Rekomenduje się przeanalizowanie wydłużenia II linii metra do stacji Warszawa Toruńska. Zapewni to lepszą integrację transportu zbiorowego po praskiej stronie oraz przyczyni się do zwiększenia dostępności Bródna dla lokalizacji usług i budowy nowoczesnego centrum międzydzielnicowego. Pozwoli uniknąć uciążliwości związanych ze wzrostem natężenia ruchu kołowego i lokalizacją infrastruktury towarzyszącej metra.

4. Poprawienie sytuacji parkingowej mieszkańców istniejących budynków przez: lokalizację zatok postojowych wzdłuż zawężanych ulic dojazdowych i zbiorczych (np. Łojewskiej), wytworzenie

niewielkich placów parkingowych w istniejących wnętrzach urbanistycznych, realizację otwartych parkingów dwupoziomowych, a nawet podziemnych parkingów pod istniejącymi ciągami, np. ul. Rohatyńską.

5. Zaproponowane rozwiązania przynajmniej częściowo ograniczą niepożądane skutki budowy nowych stacji metra (niekontrolowany napływ użytkowników, korki, brak miejsc parkingowych), usprawnią organizację ruchu ulicznego, zaktywizują społeczność dzielnicy, co w konsekwencji przyczyni się do wzrostu tożsamości lokalnej, doprowadzi do uatrakcyjnienia tej dzielnicy jako destynacji biznesowej, mieszkaniowej i wypoczynkowej.



Walory pracy

1. Praca zawiera udaną próbę transformacji przestrzeni modernistycznego osiedla w tkankę o tradycyjnym układzie przestrzeni publicznych, opartych na sekwencji placów i pierzei.
2. Koncepcja proponuje prosty i przejrzysty sposób kształtowania nowej zabudowy o uporządkowanej, równomiernej skali, położonej wzdłuż miejskiej ulicy, pomiędzy stacjami metra.
3. Uwagę zwracają analizy sposobu funkcjonowania sieci ulicznej i komunikacji szynowej, a także spójna argumentacja dotycząca propozycji przedłużenia linii metra oraz zaniechania realizacji parkingów P+R w obrębie osiedla mieszkaniowego.
4. Rozwiązania oparte są na prawidłowo przeprowadzonej analizie zagospodarowania i funkcjonowania terenu, a także trafnie zdefiniowanych obszarach problemowych w rejonie ul. Kondratowicza.
5. Należy podkreślić społeczne walory projektu, w tym odniesienie się do kwestii rewitalizacji istniejących i kreacji nowych obszarów aktywności społecznej. Ponadto docenić należy duże zaangażowanie zespołu w konsultacje z interesariuszami, a także nacisk na dalsze prowadzenie dialogu oraz przyszłej polityki informacyjnej (mapa drogowa zmian wzdłuż ul. Kondratowicza).
6. Skala przedsięwzięć inwestycyjnych wydaje się być realistycznie dobrana do możliwości deweloperów i spółdzielni, również w zakresie skali zespołów parkingowych. Koncepcja zawiera precyzyjny i realny plan rozwiązań przestrzennych, w tym działań planistycznych.
7. W pracy można odnaleźć proste i racjonalne rozwiązanie komunikacyjne, godzące uspokojenie ruchu z jego przepustowością, a także kompleksowy plan bilansu miejsc parkingowych dla istniejących i nowych budynków.
8. W projekcie wyznaczono właściwą ilość i skalę przestrzeni publicznych ulic miejskich i placów.

Uwagi i zalecenia

1. Należy zachować równoprawne korzystanie z przestrzeni publicznych i zieleni w zespołach nowej zabudowy i istniejących wnętrzach osiedlowych.
2. Zasady rozmieszczenia pawilonów w parku są nieczytelne.
3. Powierzchnia planowanych budynków biurowych jest dyskusyjna i powinna być zweryfikowana po porównaniu z realnymi potrzebami rynku.

Utopia Bródno

Zespół: Klementyna Świeżewska, Maciej Czeredys,
Tomasz Płachecki, Anna Chrościcka

Bródno jest poddawane krytyce typowej wobec wybudowanych w PRL blokowisk, które cechuje monotonia, anonimowość oraz niska jakość budynków i przestrzeni publicznych.

Utopia Bródno jest propozycją poprawy jakości tego osiedla, w oparciu o modernistyczne założenia, ale z uwzględnieniem współczesnej wiedzy urbanistycznej. Część cennych założeń modernistycznego osiedla społecznego nie zostało na Bródnie zrealizowanych, ze względu na niewy-

dolność gospodarki planowej w PRL i dążenie do oszczędności kosztem zapewnienia mieszkańcom odpowiedniego standardu. Dość wspomnieć, że na własne centrum usługowo-handlowe Bródno czeka od pięciu dekad.

Współczesne zainteresowanie modernizmem koncentruje się na jego walorach estetycznych. Przez to zapomina się, że modernizm był czymś znacznie więcej – programem poprawy warunków życia i lepszego zorganizowania społeczeństwa.

Najważniejszym elementem projektu Utopia Bródno jest stworzenie rozległego centrum usługowo-handlowego, wzdłuż ulic Rembielińskiej i Kondratowicza. Wybudowanie obiektów usługowych, handlowych i biurowych istotnie zwiększy liczbę miejsc pracy. Pozwoli to na skrócenie odległości pokonywanej przez mieszkańców pomiędzy mieszkaniem a pracą, a także zwiększy atrakcyjność dzielnicy dla nowych mieszkańców.

Nowe inwestycje na Bródnie są potrzebne, ale konieczne jest zarazem zapobieżenie ich lo-

kalizacji w miejscach przypadkowych, na przykład w obrębie podwórek i terenów zielonych. Zgodnie z założeniami modernizmu, planowanie osiedla, dzielnicy i miasta powinno mieć charakter kompleksowy, tak żeby różne potrzeby ich użytkowników były optymalnie zaspokojone. W projekcie, poprzez precyzyjne wskazanie lokalizacji poszczególnych budynków, wyznaczono tereny przeznaczone do zabudowy oraz pozostałe niezabudowane współtworzące system terenów otwartych.



Przedszkola, szkoły, ośrodki zdrowia, biblioteki i domy kultury (kluby osiedlowe) i obiekty sportowe są na Bródnie prawidłowo rozmieszczone. Ze względu na swój niekomercyjny charakter miejsca te wymagają ochrony przed zmianą przeznaczenia terenów, które zajmują. Brakuje natomiast obiektów handlowych – większość istniejących cechuje się niskim standardem.

Dotrzymanie modernistycznej zasady planowania osiedli w taki sposób, żeby odległość pomiędzy budynkami mieszkalnymi a podstawowymi „urządzeniami społecznymi” była możliwie niewielka, zachęca do przemieszczania się pieszo lub rowerem. W połączeniu z łatwym dostępem do komunikacji publicznej pozwala to istotnie (znacząco) ograniczyć korzystanie z samochodów osobowych.

Stan zagospodarowania znacznej części podwórek na Bródnie pozostaje niezadowalający od czasu wybudowania osiedla. W 2013 roku ponad 1/4 ankietowanych mieszkańców Bródna krytycznie oceniała zieleń w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Podwórka wymagają rewalory-

zacji. Dotyczy to również zabudowy mieszkaniowej. Sugerowane przekształcenia obejmują przebudowę stref wejściowych do budynków, dodawanie lub powiększanie balkonów, instalowanie wind oraz uzupełnianie budynków o dodatkowe kondygnacje.

Sformułowaną przez Helenę Syrkus (jedną z autorek koncepcji osiedla społecznego) regułę, zgodnie z którą osiedle powinno zostać zaplanowane w taki sposób, żeby odpowiadało możliwościom najsłabszych użytkowników, można potraktować jako inne ujęcie promowanego obecnie projektowania uniwersalnego. Z kolei jeżeli przyjąć, że do kategorii „najsłabszych” należą także najubożsi mieszkańcy, to „miara najsłabszego” staje się standardem ograniczającym komercjalizację przestrzeni i usług społecznych. W projekcie postulat ten został odzwierciedlony poprzez zróżnicowanie i odpowiednie rozmieszczenie programu usług. Atrakcyjna część terenu została przeznaczona na bazar, co zapewni możliwość udziału w wymianie rynkowej (również) sprzedającym i kupującym, dla których inne warianty handlu byłyby niedostępne ze względu na koszty.

Wartości pracy

1. Praca zawiera rozbudowaną warstwę analityczną: schematy, opisy, badania statystyczne, przegląd wartości pierwotnej koncepcji osiedla, a także bogatą bibliografię.
2. Koncepcja stanowi próbę kontynuacji oraz rozwinięcia pierwotnego projektu zagospodarowania osiedla.
3. Uwagę zwraca troska o podniesienie jakości życia obecnych mieszkańców poprzez np. uzupełnienie infrastruktury usługowej osiedla.

Uwagi i zalecenia

1. Koncepcja nie wykorzystuje w pełni wniosków z przeprowadzonych analiz.
2. W projekcie brakuje ciągłości i konsekwencji w kształtowaniu lokali usługowych wzdłuż ul. Kondratowicza.
3. Nowa zabudowa nie jest wprowadzona w sposób równomierny, co szczególnie widoczne jest po zachodniej stronie ul. Rembielińskiej.
4. Charakterystyczny się wysoką intensywnością zespół zabudowy usługowej z pasażem w północnej pierzei ul. Kondratowicza zaprojektowany jest w oderwaniu od lokalizacji stacji metra. Wybór tego miejsca nie został dostatecznie uzasadniony.
5. Uwagę zwraca sprzeczność pomiędzy zachowaniem obecnych parametrów technicznych ul. Kondratowicza (wymaganych dla klasy G), a kształtowaniem zagospodarowania terenu i zabudowy w jej bezpośrednim otoczeniu.

IV

Powiązanie Rozwiązaniem

Zespół: Piotr Straszak, Adam Piotr Zając, Mikołaj Zdanowski

Ulica Kondratowicza to szeroka arteria dzieląca Osiedle Bródno na dwie części. Jej istotne znaczenie związane jest nie tylko z położeniem, ale także z lokalizacją ważnych funkcji, o znaczeniu lokalnym i ogólnomiejskim. Obiekty usługowe, szpital czy też urząd dzielnicy podnoszą jej rangę do miana lokalnego centrum. Jednak, ze względu na szerokość pasa drogowego, brak wzajemnych połączeń i hegemonię samochodów, użytkownikom niezmotoryzowanym trudno jest poruszać się w tej przestrzeni.

Budowa odcinka linii metra M2 bezpośrednio pod jezdnią Kondratowicza daje szansę na wprowadzenie kompleksowych zmian w aranżacji ulicy. Ich głównym celem powinno być stworzenie atrakcyjnej i ogólnodostępnej przestrzeni publicznej zaprojektowanej w ludzkiej skali. Będzie to możliwe dzięki zwężeniu jezdni, uspokojeniu ruchu i wyznaczeniu trzech placów przylegających do ulicy: przed urzędem dzielnicy, pawilonami usługowymi, między ulicami Łabiszyńską i Chodecką oraz przed kościołem. Uzupełnieniem działań będzie nowa zabudowa, tworząca pierzeje ulicy. Place powinny zyskać atrakcyjną ofertę kulturalną i handlową, aby stać się miejscem spędzania czasu.

Docelowo krańce powinny stać się ważnymi węzłami przesiadkowymi dla stacji metra, po-

między którymi ulica o ograniczonym ruchu funkcjonowałaby jako miejsce spotkań i codziennych aktywności. W tym celu należy ułatwić przesiadki dzięki zbliżeniu do siebie przystanków.

Aby lepiej wykorzystać potencjał terenu, niezbędne jest zaplanowanie działań stymulujących generatory ruchu. W tym celu zmiany powinny objąć uporządkowanie targowiska i otwarcie go na ul. Kondratowicza, modernizację pawilonów usługowych oraz rewitalizację parku wraz z wprowadzeniem nowych pawilonów. Dzięki temu zwiększy się liczba wzajemnych powiązań i tym samym zmniejszy dysproporcja w kształcie przestrzeni publicznej i dostępności usług pomiędzy dwoma stronami osiedla.

Uzupełnieniem wizji zmian są propozycje rozwiązania najważniejszych bolączek dotyczących mieszkańców. Rozwiązaniem deficytu miejsc parkingowych będzie wyznaczenie dodatkowych stanowisk na ulicach przyległych. Wychodząc naprzeciw obawom dotyczącym większej liczby aut po otwarciu metra, postulujemy zlokalizowanie parkingów P+R w pobliżu stacji PKP Warszawa Toruńska i skomunikowanie za pomocą tramwaju bądź przedłużenia linii metra. Proponujemy także uzupełnienie zieleni i wprowadzenie szpalerów drzew wzdłuż ulicy.

Wartości pracy

1. Słuszna jest wyraźnie zarysowana teza o priorytecie dla ruchu pieszego i komunikacji publicznej.
2. W pracy należy wyróżnić propozycję radykalnego ograniczenia ruchu kołowego na ul. Kondratowicza poprzez przekształcenie jej środkowej części.
3. Walorem koncepcji jest pomysł na wzmocnienie roli ciągów zielonych w układzie północ-południe, co nadaje wyraźny charakter przestrzeni międzyblokowej.

Uwagi i zalecenia

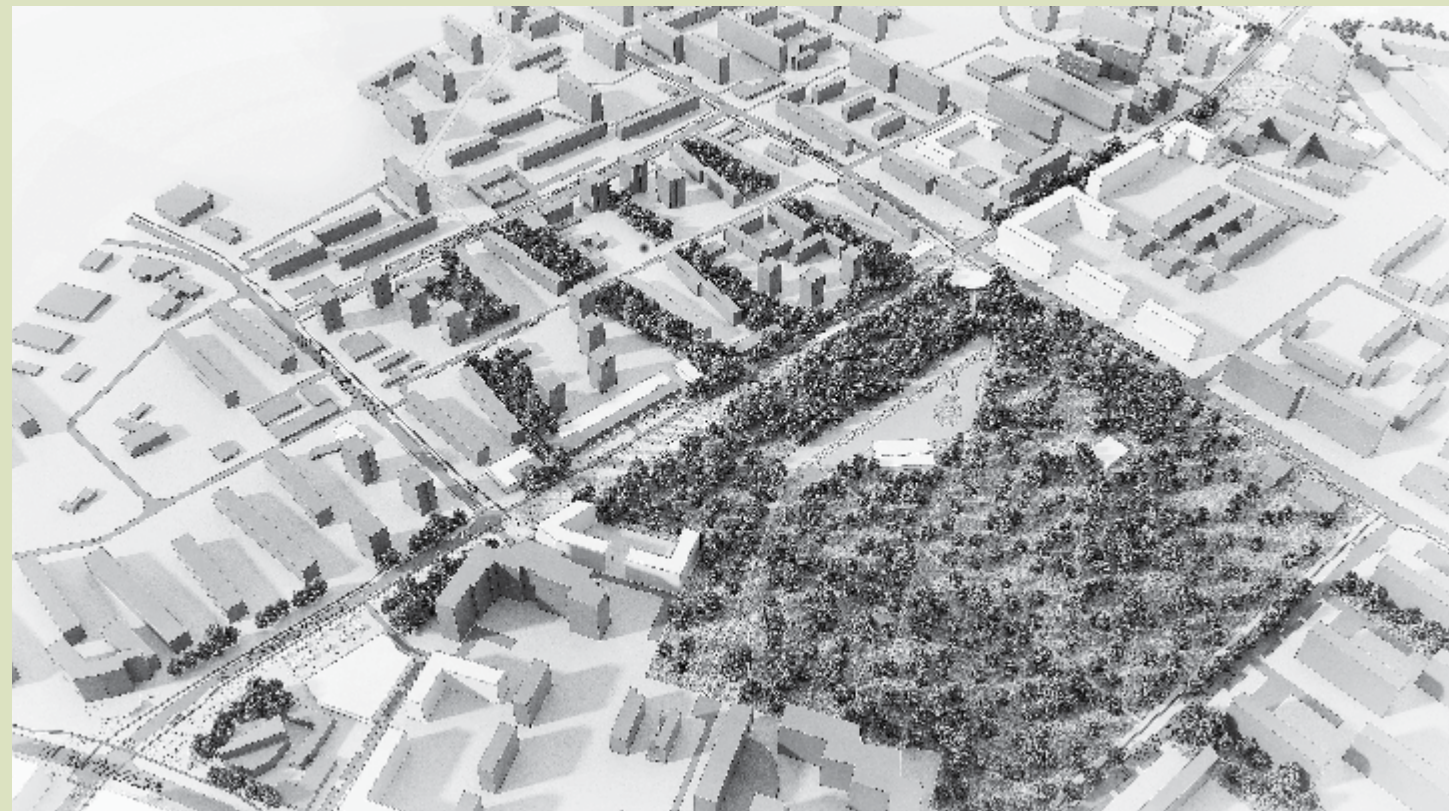
1. Zaproponowana koncepcja przebudowy układu drogowego może wyizolować centralną część dzielnicy i park, odcinając przestrzeń zieloną od kolejnych kwartałów mieszkaniowych.
2. W wyniku proponowanej przebudowy ruch samochodowy z ul. Kondratowicza wraz z jego uciążliwościami przeniesie się na ulice osiedlowe, co jest niekorzystne pod względem urbanistycznym i społecznym.

3. Zaprojektowany układ nowej zabudowy jest chaotyczny.

4. W pracy brakuje rozwiązania urbanistycznego dla placu przed istniejącym budynkiem urzędu dzielnicy.

5. Wspomniane wcześniej ciągi zielone są wyznaczone w sposób niekonsekwentny, pojawiają się na przemienne po stronie wejść i po tylnej stronie budynków mieszkalnych.

6. Budowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Kondratowicza, dublującego odcinek metra, jest wątpliwa pod względem ekonomicznym.



Następna Stacja Miasto

Zespół: Michał Sikorski, Zuzanna Smoczyńska, Katarzyna Krokos, Marta Osowiecka, Magda Koźluk, Bartosz Siegieda

Bródno powstało jako sypialnia dla pracowników okolicznych zakładów przemysłowych. Takie założenie do dziś widoczne jest w portrecie osiedla: przewaga dużych bloków mieszkalnych przy małej ilości usług i obiektów kulturalnych. Doprowadzenie na Bródno metra symbolicznie włącza je do wielkomiejskiego życia – czemu więc jego mieszkańcy mieliby z jego zalet nie korzystać? W naszej koncepcji proponujemy wykorzystanie szansy, jaką jest metro i stworzenie miasta na miejscu, na Bródnie. Jak pokazuje przykład Ursynowa, wzrost nowych inwestycji w pobliżu linii metra jest nieunikniony. Chcemy ten proces ucywilizować, sprawić, by nowa zabudowa powstawała w sposób kontrolowany, taki, który podniesie komfort życia mieszkańców i wykorzysta potencjał okolicy zamiast dążyć do zysku ze sprzedaży nowych lokali.

Proponujemy zagęszczenie tkanki miejskiej w promieniu 400 metrów od stacji metra. Te obszary widzimy z zabudową o różnym charakterze, dostosowaną do obecnych funkcji i do tych, jakie może spełniać. Ulica Kondratowicza jest na tyle długa, że nie sposób jest wykreować wokół niej jednolitą i nieziemiennie aktywną przestrzeń. Dlatego nasz projekt przewiduje trzy centra o różnej specyfice, połączone ciągiem ulicy. Na zachodnim krańcu, przy skrzyżowaniu z ulicą Rembielińską, widzimy centrum lokalne: niższą, pawilonową zabudowę, odświeżony bazar,

usługi. Na wschodzie, przy skrzyżowaniu z ulicą św. Wincentego, już dziś znajduje się ratusz – chcemy utrzymać i podkreślić reprezentacyjny charakter tej okolicy przez utworzenie tam małego centrum biznesowego: kilka mniejszych i jeden większy wieżowiec, miejsca pracy, usługi. Dwa centra połączy rozrywkowy pasaż wzdłuż parku Bródnowskiego: odświeżone pawilony na północ od Kondratowicza, na południe ciąg obiektów kulturalnych, sportowych i gastronomicznych.

Ulica Kondratowicza – dziś generująca wypadki i korkująca się – zostanie zwężona i zakrzywiona w środku swojego biegu, co uspokoi ruch kołowy. Dodanie jednej ulicy poprzecznej i połączenie sieci ulic ślepych usprawni ruch wewnątrz osiedli, co dodatkowo odciąży Kondratowicza. Najbardziej palący problem parkowania rozwiążemy przez położenie nacisku na parkowanie równoległe wzdłuż ulic wewnętrznych, dodanie parkingów podziemnych pod nowymi inwestycjami, parkingów półpodziemnych, zakopanych pod miejskimi skwerami i wolnostojących, niskich parkingów silosowych.

Bródno, dzięki ilości i dostępności terenów zielonych, ma ogromny potencjał. Wierzmy, że budowa metra da impuls do rozwoju tego potencjału i sprawi, że dzielnica stanie się atrakcyjna dla obecnych i nowych lokatorów oraz mieszkańców reszty Warszawy.

Wartości pracy

1. Praca podejmuje próbę wykształcenia centrów wokół nowych stacji metra z zabudową o indywidualnym charakterze, powiązanych drobnoskalową, różnorodną tkanką w układzie liniowym.
2. Uwagę zwraca bilans miejsc parkingowych i analiza parkowania w części opisowej oraz prawdziwe propozycje zasad uzupełnienia miejsc postojowych.
3. Dobrym rozwiązaniem jest propozycja dogęszczenia sieci ulic i przestrzeni publicznych, w tym przejść i przejazdów bramowych w przyziemiu bloku przy ul. Rembielińskiej 15– 9 (tzw. „Pekin”).
4. Praca symuluje przestrzenne rezultaty bardzo rozproszonego modelu inwestowania, silniej regulowanego w zakresie kształtowania sieci przestrzeni publicznych oraz bardzo nieformalnie porządkowanej i skoordynowanej przestrzennej zabudowy.
5. Szczególną wartością pracy są analizy i propozycje korekt programowych, uzupełnienia usług społecznych, a także zwiększenia udziału programu użyteczności publicznej i usługowego w zabudowie ośrodków przy stacjach metra.

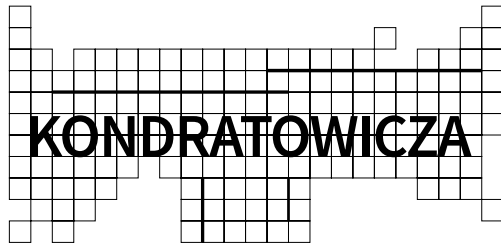
Uwagi i zalecenia

1. Dopracowania wymaga zaproponowane rozsuniecie jezdni ul. Kondratowicza w kształcie „wyspy” i sposób najazdu. To rozwiązanie w zaprojektowanym kształcie nie gwarantuje uspokojenia ruchu kołowego, a w połączeniu z likwidacją pełnych skrzyżowań wręcz go dodatkowo generuje.
2. Przestrzeń „wyspy” między jezdniami ul. Kondratowicza posiada program usługowy odizolowany od części mieszkalnej i parkowej, stanowiący ponadto konkurencję dla nich. Miejsce to nie powinno być zabudowywane. Wprowadzenie na jego teren rozwiązań innych niż zieleń rozdzielająca jezdnie zagraża bezpieczeństwu pieszych. Projektanci na całym odcinku ul. Kondratowicza objętym opracowaniem proponują zlikwidowanie skrzyżowań o pełnych relacjach na rzecz skrzyżowań tylko na prawe skręty, co spowoduje przyspieszenie ruchu kołowego.
3. Wprowadzenie zabudowy trzech stosunkowo wysokich punktowców przy ul. Chodeckiej w obszarze parku jest niepotrzebnym precedensem zmniejszenia jego powierzchni. Nie jest ponadto uzasadnione wątpliwymi efektami przestrzennymi takiej kompozycji.
4. Uwagę zwracają chaotyczne propozycje w zakresie skali zabudowy, w niektórych miejscach rażąco niezwiązane z rolą budynków w strukturze przestrzennej obszaru – przede wszystkim przy skrzyżowaniu ulic: Rembielińskiej i Kondratowicza. Wskazane miejsce jest ważne, a mimo to autorzy koncepcji wprowadzają na jego terenie zabudowę pawilonową, nieproporcjonalnie niską i drobnoskalową.
5. Zbytne rozdrobnienie nowej zabudowy budzi wątpliwości w kwestii ekonomicznej możliwości kształtowania parkingów podziemnych oraz znalezienia podmiotów zdolnych do realizowania takich obiektów.
6. Ciasne przestrzenie publiczne między punktowcami nie są atrakcyjne z powodu zacienienia i braku możliwości wprowadzenia zieleni. Takie rozwiązanie w przypadku budynków mieszkalnych budzi również wątpliwości w zakresie zgodności z przepisami prawa budowlanego, w szczególności normami dotyczącymi nasłonecznienia i przesłaniania.
7. Miejsca wyróżniane jako „plac” nad stacjami metra, a także plac na „wyspie” faktycznie będą jedynie skrzyżowaniami, ponieważ są zbyt zawężone bardzo zbliżoną do jezdni zabudową. Ponadto jezdnie zajmują zbyt dużą część powierzchni w centrach tych miejsc, pozostawiając niewielkie, rozcięte funkcjonalnie powierzchnie dla ruchu pieszego.



**Ulica Kondratowicza
– w poszukiwaniu centrum
współczesnego Bródna**

Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich



Opracowanie merytoryczne: Paweł Jaworski, Marlena Happach

Korekta: Barbara Jarząbek

Projekt graficzny: Paweł Kłudkiewicz/ www.pawelkludkiewicz.com

Copyright by OW SARP

Wydawnictwo OW SARP, seria WARSZTATY nr 7

Wydanie pierwsze

Warszawa 2016

Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie i przedrukowywanie całości
lub fragmentów bez zgody wydawcy zabronione.

ISBN 978-83-942329-7-9





ODDZIAŁ WARSZAWSKI
STOWARZYSZENIE ARCHITEKTÓW POLSKICH

Oddział Warszawski SARP
ul. Foksal 2 , 00-366 Warszawa

www.sarp.warszawa.pl

ISBN 978-83-942329-7-9

