



**STACJA
WŁOCHY**

STACJA WŁOCHY
centrum lokalne
miasta ogrodu Włochy

Oddział Warszawski
Stowarzyszenia Architektów Polskich



STACJA WŁOCHY
centrum lokalne
miasta ogrodu Włochy

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 panu Piotrowi Sawickiemu oraz
paniom Beacie Marczak-Wactawek i Katarzy-
nie Niekrasz-Śwital - za życzliwość i wsparcie
merytoryczne oraz organizacyjne,*

*- władzom Urzędu Dzielnicy Włochy,
szczególnie panu burmistrzowi Michałowi
Wąsowiczowi, oraz pani Katarzynie Piwkow-
skiej-Zacharskiej - za pomoc w pozyskaniu
materiałów z wcześniej prowadzonych prac
projektowych,*

*- przedstawicielkom Stowarzyszenia Sąsiedz-
kie Włochy, paniom Jolancie Piecuch i Mag-
dalenie Kęsce - za przekazanie informacji
o działaniach stowarzyszenia oraz rzeczowe
uwagi do wytycznych przygotowanych przez
zespół ekspercki.*



Spis treści

1. Wstęp	6
2. Proces	10
<i>Obecna funkcja obszaru warsztatów 11</i>	
<i>Zabudowa historyczna i zakres jej ochrony 11</i>	
<i>Uwarunkowania planistyczne 13</i>	
<i>Dotychczasowe projekty i działania 16</i>	
<i>Przebieg warsztatów eksperckich 18</i>	
3. Powiązania	28
<i>Założenia ideowe 29</i>	
<i>Układ komunikacyjny 29</i>	
<i>Tereny zieleni 31</i>	
<i>Zasady kompozycyjne 33</i>	
4. Stacja	34
<i>Wytyczne główne 35</i>	
<i>Wytyczne szczegółowe 35</i>	
5. Podsumowanie	40

1

Wstęp**Potrzeba stworzenia
centrum lokalnego
w otoczeniu
stacji Włochy**

Publikacja przedstawia efekty pracy wykonanej w ramach „Warsztatów dotyczących zagospodarowania rejonu Dworca PKP Warszawa Włochy”, zorganizowanych przez Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich na zlecenie Miasta Stołecznego Warszawy. Proces realizowany był od grudnia 2016 r. do sierpnia 2017 r. w formule eksperckiej. Ważną rolę w jego zainicjowaniu odegrało Stowarzyszenie Sąsiedzkie Włochy, podejmujące liczne inicjatywy zmierzające do trwałego przekształcenia zdegradowanej przestrzeni najbliższego otoczenia dworca. Celem warsztatów było wypracowanie najlepszych rozwiązań przestrzennych i funkcjonalnych dla rejonu stacji PKP Warszawa Włochy, zapewniających wzmocnienie roli tego miejsca jako

centrum lokalnego miasta ogrodu Stare Włochy oraz prawidłowe powiązanie obszarów dzielnicy położonych po obu stronach linii kolejowej. W kontekście problematyki komunikacyjnej szczególny akcent został położony na usprawnienia dotyczące ruchu pieszego i rowerowego.

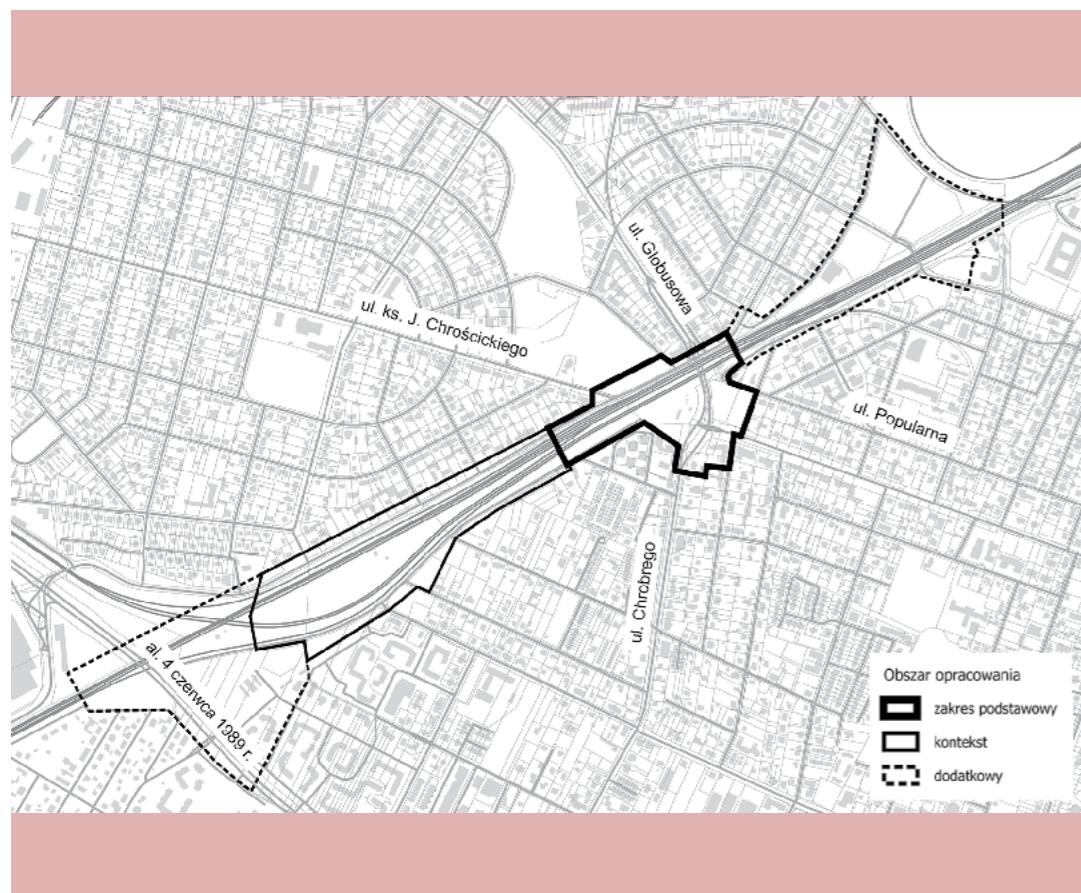
W związku z powyższym warsztaty stanowią uszczegółowienie działań podjętych przez Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich w ramach programu „Warszawskie Centra Lokalne”. W publikacji podsumowującej ten projekt wskazano, że wokół stacji – po południowej i północnej stronie torów – należy wytworzyć przyjazną przestrzeń publiczną, nadając jej wyjątkowy charakter nawiązujący do historii dzielnicy. Elementem wzbogacającym układ urbanistyczny powinien być



przy tym znak tożsamości miejsca. Tak ukształtowany teren powinien być wielofunkcyjny, dlatego obecny program należy wzbogacić o miejsce integracji mieszkańców i kawiarnię. Podstawowy obszar opracowania warsztatów obejmował teren stacji i jej najbliższe otoczenie ze względu na możliwość ukształtowania przestrzeni publicznej w rejonie skrzyżowania ulic: Chrobrego, Popularnej i Tynkarskiej (projektowana), a także powiązanie centrum lokalnego z Parkiem Kombatantów i układem ulic w otoczeniu. Kontekst rozważań obejmował natomiast tereny kolejowe, położone na zachód od stacji: przede wszystkim międzytorze oraz pas zlokalizowany na południe od linii kolejowej. W toku prac warsztatowych obszar

ten został rozszerzony o tereny usytuowane po wschodniej stronie stacji, ciągnące się do Glinianki Podwójnej i Ogrodów Kosmosu, a także obszar w sąsiedztwie al. 4 czerwca 1989 r., co związane było z propozycją ukształtowania parku linearnego z ciągiem pieszym i rowerowym wzdłuż torów, na odcinku pomiędzy stacjami PKP Ursus i Włochy oraz Stacją Muzeum.

Wyniki warsztatów stanowią wkład merytoryczny do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, podstawę do prowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami dzielnicy oraz dalszych działań zarządczych, projektowych i realizacyjnych w odniesieniu do podstawowego obszaru opracowania.



Rys. 1. Granice obszar opracowania warsztatów i kontekstu



Warsztaty były prowadzone w formule eksperckiej. Nad analizą i rekomendacjami pracował zespół:

- arch. Dorota Sawicka - OW SARP,
- arch. kraj. Katarzyna Łowicka - OW SARP,
- arch. Mikołaj Kołacz,
- inż. Zygmunt Uzdalewicz,
- arch. Ewelina Maciak - OW SARP, sekretarz,
- arch. Paweł Jaworski - OW SARP, koordynator.

Grupa korzystała z materiałów wejściowych obejmujących: miejskie dokumenty planistyczne, projekty koncepcyjne dla konkretnych inwestycji kolejowych i drogowych, a także wyniki warsztatów prowadzonych przez Stowarzyszenie Sąsiedzkie Włochy (rozdział 2). Robocze wersje rekomendacji konsultowała z przedstawicielami Urzędu m.st. Warszawy, Urzędu Dzielnicy Włochy oraz wspomnianej organizacji pozarządowej.

2

Proces

Niniejszy rozdział zawiera informacje o materiałach wyjściowych dla działań zespołu eksperckiego, a także o przeprowadzonych analizach oraz przebiegu pracy warsztatowej.

Od stacji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do centrum miasta ogrodu Włochy

● Obecna funkcja obszaru warsztatów

Stacja PKP Włochy jest ważnym węzłem lokalnej komunikacji kolejowej. Zgodnie z rozkładem jazdy zatrzymują się na niej:

- pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej (linia S1 Pruszków - Otwock) - 38 połączeń dziennie do Otwocka (2 razy na godzinę, cały tydzień), 38 połączeń dziennie do Pruszkowa (2 razy na godzinę, cały tydzień),
- pociągi Kolei Mazowieckich (R1, R2, R3, R7) - w sumie około 170 połączeń dziennie, obsługujących kierunki: Sochaczew, Skierniewice, Warszawa Wschodnia, Warszawa Rembertów, Dęblin, Żyrardów, Łowicz Główny, Grodzisk Mazowiecki, Wołomin Słoneczna, Mińsk Mazowiecki, Błonie, Pilawa.

Stacja obsługuje ponadto ruch dalekobieżny.

Stacja powiązana jest z otoczeniem przez tunel z wyjściami w kierunku północnym i południowym. W obszarze położonym na północ od peronów znajduje się Park Kombatantów oraz zespół przystanków autobusowych PKP Włochy 03, 04 i 05 dla linii docierających do stacji PKP Gołębki, Cmentarza Wolskiego, Ratusza Dzielnicy Ursus, otoczenia lotniska Okęcie, Mariensztatu, Nowych Włoch, Odolan oraz Piastowa. Na terenie usytuowanym na południe znajduje się dawny budynek stacyjny, a także chaotycznie rozmieszczone obiekty handlowe. W ich sąsiedztwie zlokalizowana jest stacja roweru publicznego Veturilo, a dalej, przy ul. Chrobrego: przystanki autobusowe PKP Włochy 01 i 02 dla linii w kierunku stacji PKP Ursus, osiedla Jelonki, Nowego Miasta, osiedla Górczewska, Sadyby oraz pl. Narutowicza.

● Zabudowa historyczna i zakres jej ochrony

1. Infrastruktura komunikacyjna

Powiązanie obszaru opracowania warsztatów z koleją ma długą historię. W 1845 r. uruchomiono linię z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego (pierwszy odcinek Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej), a czterdzieści lat później stację we Włochach, której obecny kształt architektoniczny nadano w 1935 r., w trakcie elektryfikacji linii. W ten sposób powstał zespół obiektów charakterystyczny dla modernistycznej architektury kolejowej tego okresu, złożony

z dwóch peronów, wiat wykonanych z żelbetowych konstrukcji łupinowych oraz budynku stacyjnego z kasą biletową i poczekalnią. Wskazane elementy są umieszczone w ewidencji zabytków.

Teren objęty warsztatami od 1932 do 1970 roku obsługiwany był również przez odgałęzienie Elektrycznych Kolei Dojazdowych (przystanek EKD Włochy) zakończone pętlą w rejonie skrzyżowania ulic Chrobrego i Globusowej. Była to ostatnia

z uruchomionych linii kolejek dojazdowych, a równocześnie pierwsza z trakcją elektryczną.

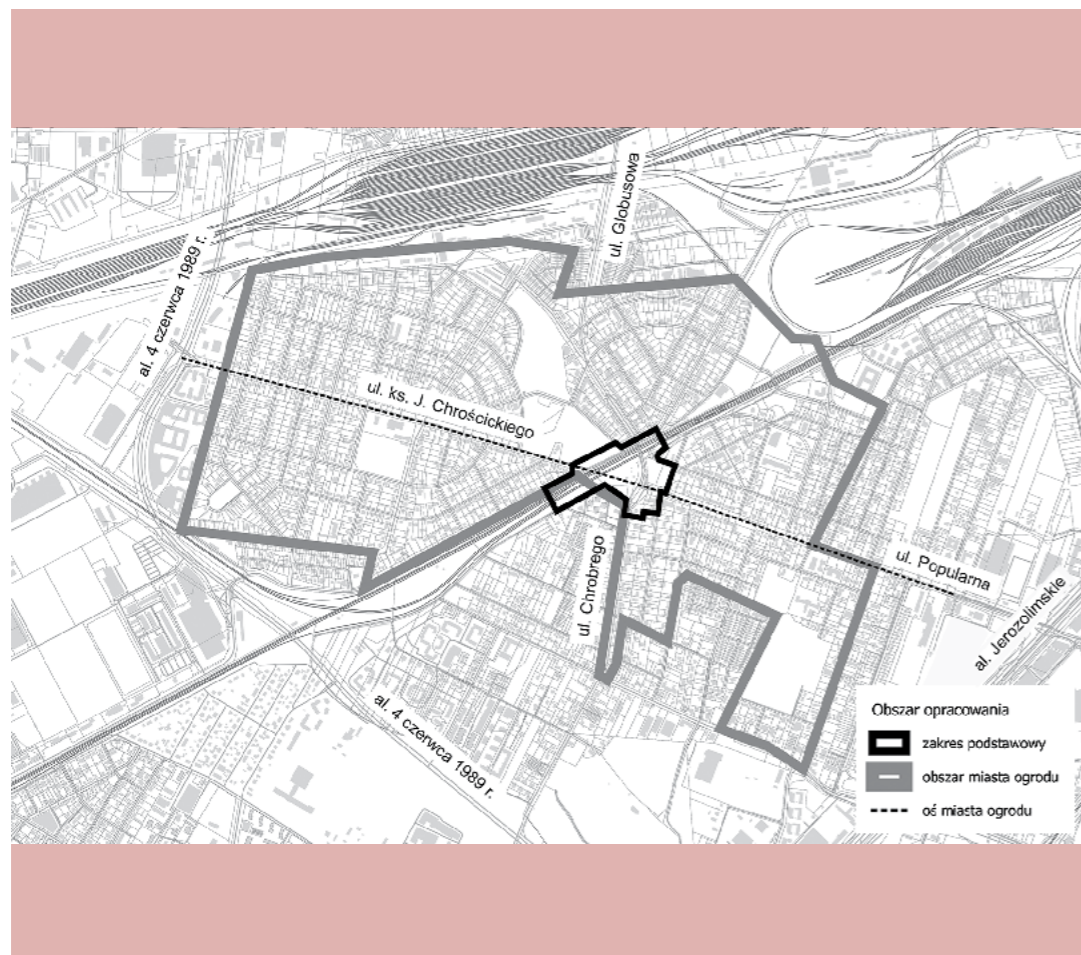
2. Układ urbanistyczny

W otoczeniu stacji Włochy w XX-leciu międzywojennym rozwinęło się osiedle mieszkaniowe, położone na terenie rozparcelowanego majątku Koelichenów. Autorami projektu urbanistycznego, wykonanego w latach 1926–1928, byli architekci: Franciszek Krzywda-Polkowski i Henryk Kotyński.

Układ charakteryzował się niską zabudową w otoczeniu ogrodów oraz przestrzeniami publicznymi o wysokiej jakości: rynkiem, parkami

oraz skwerami. Jego kompozycja była zorganizowana wokół głównego placu i osi ulic: Chrościckiego – dla części zrealizowanej po północnej stronie torów oraz Popularnej – dla części zaprojektowanej po ich południowej stronie, zaznaczonej w krajobrazie dominantami wysokościowymi.

W kolejnych latach miasto ogród podlegało rozbudowie, a jego funkcje wzbogaceniu, dlatego dziś stanowi wartościowy układ urbanistyczny, wpisany do ewidencji zabytków. Współczesnym problemem do rozwiązania jest brak ciągłości osi założenia spowodowanej lokalizacją torowiska oraz degradacja obszaru wokół stacji kolejowej.



Rys. 2. Zakres przestrzenny historycznego układu miasta ogrodu

Uwarunkowania planistyczne

1. Zapisem współczesnej polityki przestrzennej stolicy jest **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy** z 2006 r. z późn. zm. Dokument zawiera następujące wytyczne dotyczące obszaru opracowania warsztatów.

- Centralnym punktem tego terenu jest stacja kolejowa PKP Włochy, której funkcję komunikacyjną należy utrzymać. Zgodnie z ustaleniami studium nie jest to jednak strategiczny punkt przesiadkowy, ani centrum lokalne.

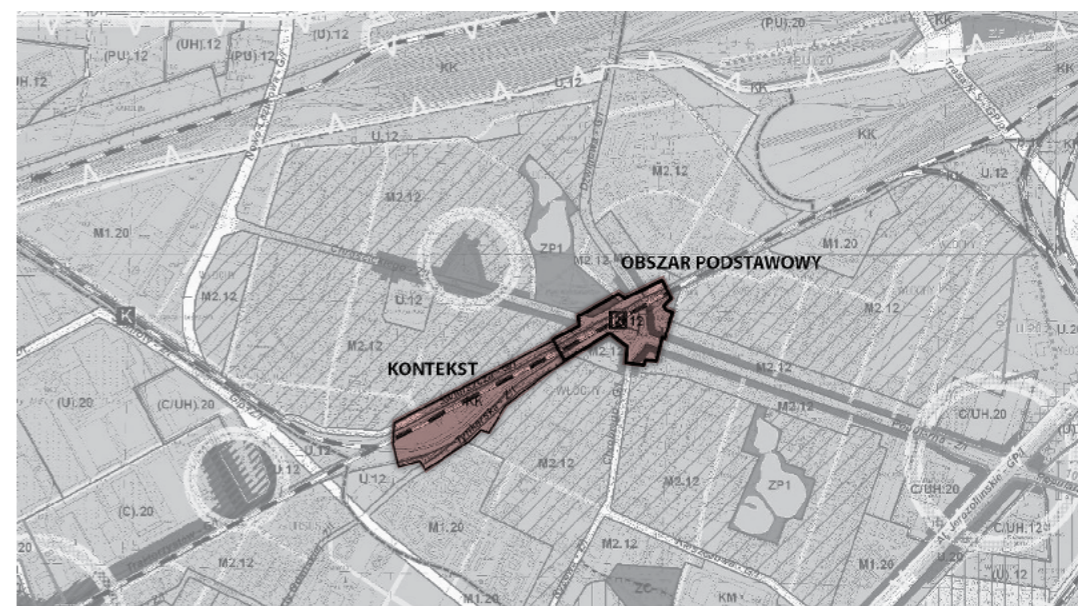
- Obszar przylegający od strony południowej do torów, obejmujący obecny budynek stacyjny oraz zieleń, określony jest jako teren usługowy (U.12) o wysokości zabudowy 12 m i średnim wskaźniku intensywności zabudowy 1,5.

- Wszystkie ulice na obszarze opracowania warsztatów oraz przestrzeń na ich przecięciu (ewentualny plac przed stacją) sklasyfikowane są jako powiązania przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i jednocześnie ciągi wielofunkcyjne. W dokumencie podkreślono, że

należy zadbać o harmonijne uzupełnienie zabudowy wzdłuż ulic i placów kształtujące pierzeje i uwzględniające lokalizację funkcji usługowych, atrakcyjne i spójne urządzenie przestrzeni publicznej przez wprowadzenie małej architektury, zieleni, oświetlenia i kompozycji posadzek.

- Tereny otaczające obszar opracowania to przede wszystkim tereny M2.12 – zabudowy mieszkaniowej o przewadze zabudowy jednorodzinnej o wysokości 12 m i średnim wskaźniku intensywności zabudowy 1,0.

- Centralny punkt obszaru opracowania oraz tereny otaczające objęte są strefami ochrony konserwatorskiej. Są to: założenie pałacowo-parkowe Mostowskich (Koelichenów) – Park Kombatantów, Miasto-ogród Stare Włochy, Miasto-ogród Nowe Włochy (część zachodnia i część wschodnia). Zapisy studium wskazują, że szczegółowe warunki i zakres ochrony dla tych terenów powinny powstać na podstawie kompleksowych analiz oraz w oparciu o szczegółowe wytyczne konserwatorskie. Studium traktuje te tereny jako obszary wymagające rehabilitacji



Rys. 3. Wyrys ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy

- wdrożenia działań służących zahamowaniu i przeciwdziałaniu postępującej na ich obszarze degradacji, ożywienia społeczno-gospodarczego, poprawy jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców, podnoszenia jakości i estetyki przestrzeni publicznych, przywracania obiektom i układom utraconych wartości.

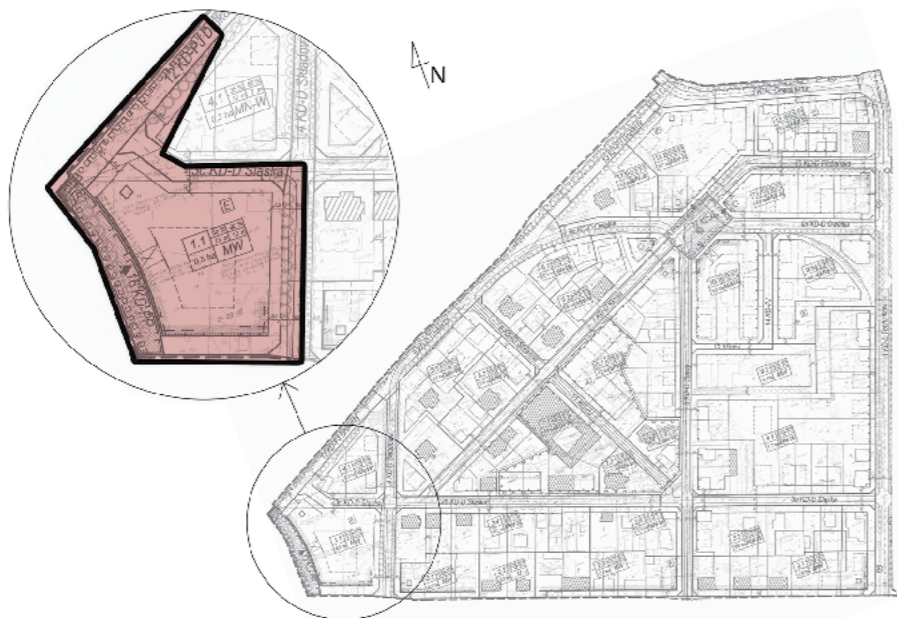
- Obszar opracowania warsztatów nie leży na terenach cennych przyrodniczo. Istotnym obiektem przyrodniczym jest położony na północ od niego Park Komendantów. Zgodnie z ustaleniami Studium minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej na jego terenie wynosi 90%.

- Układ komunikacyjny w obszarze opracowania tworzą - oprócz kolei - ulice, dla których w Studium zaplanowano przyszłe parametry techniczne, odpowiadające wymaganiom dla klasy głównej: Świerszcza, Chrobrego i Globusowa, a także ulice o parametrach technicznych właściwych dla klasy zbiorczej: Chościckiego, Popularna i Tynkarska (projektowana). Ulice o najniższych klasach (lokalna i dojazdowa), nie są wykazywane na rysunku układu drogowego.

Studium zakłada również realizację ścieżek rowerowych we wszystkich wymienionych ulicach, niezależnie od szerokości ich pasa drogowego, co należałoby raczej interpretować jako postulat zapewnienia bezpiecznych warunków dla ruchu rowerowego wzdłuż tych ulic, a nie jako wymóg realizacji ściśle określonego rozwiązania technicznego.

- Studium wskazuje jako priorytet zintegrowanie szynowych systemów transportu zbiorowego. Dla obszaru opracowania oznacza to konieczność ułatwienia dostępu do stacji, w tym zbliżanie przystanków autobusowych dowożących podróżnych do tego miejsca oraz ewentualną realizację parkingów w jego otoczeniu. Dokument zakłada podwyższenie standardu terenów wokół stacji i przystanków oraz ich dostosowanie do potrzeb użytkowników niepełnosprawnych.

Uszczegółowienie zapisów Studium zawierają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, których ustalenia zostały omówione poniżej.



Rys. 4. Wyrzys z Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Stare Włochy w rejonie ul. Stawy

2. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Stare Włochy w rejonie ul. Stawy (uchwała Rady m.st. Warszawy z dnia 10 lipca 2008 r.), który obejmuje północno-wschodni fragment obszaru opracowania, zawiera ustalenia wskazujące na:

- urządzenie na skrzyżowaniu ulic Chrobrego i Popularnej placu miejskiego ze ścieżką rowerową i szpalerem drzew, który zidentyfikowany został

jako strefa przestrzeni publicznych oraz powierzchni przeznaczonych dla ruchu pieszego, wymagających specjalnego opracowania posadzki,

- realizację zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług, tworzącej pierzeję ciągłą tego placu, o formie półkolistej i maksymalnej wysokości 15 m,

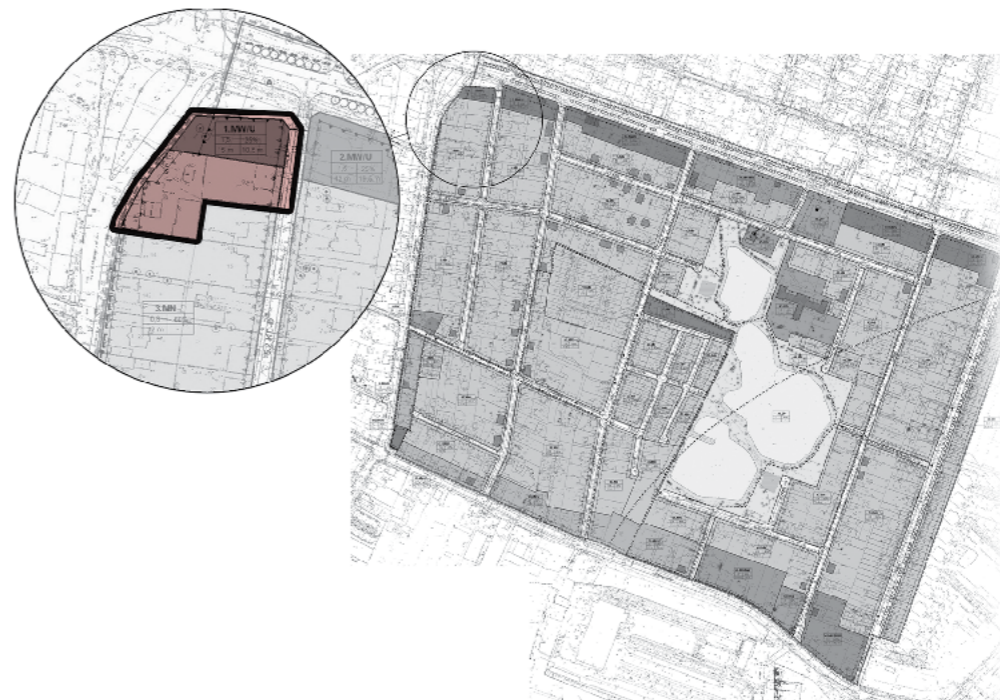
- dopuszczenie realizacji parkingu podziemnego na terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

3. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Stare Włochy (uchwała Rady m.st. Warszawy z dnia 9 listopada 2010 r.), który obejmuje południowo-wschodni fragment obszaru opracowania, stanowiący przeciwległy narożnik w stosunku do terenu stacji kolejowej i kształtujący przez to skrzyżowanie ulic Popularnej i Chrobrego, zawiera ustalenia wskazujące na:

- realizację zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej, przy zachowaniu pierzei

i kształtu wskazanego narożnika, bez konieczności adaptacji parterów na cele usługowe, o wysokości do 15 m (zapisy są dostosowane do obecnego zagospodarowania działki),

- przeznaczenie terenów położonych wzdłuż ul. Chrobrego, na południe od ul. Popularnej, pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, przy zachowaniu obecnych gabarytów obiektów i zagospodarowania terenu oraz wysokiego udziału powierzchni biologicznie czynnej.



Rys. 5. Wyrzys z Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Stare Włochy

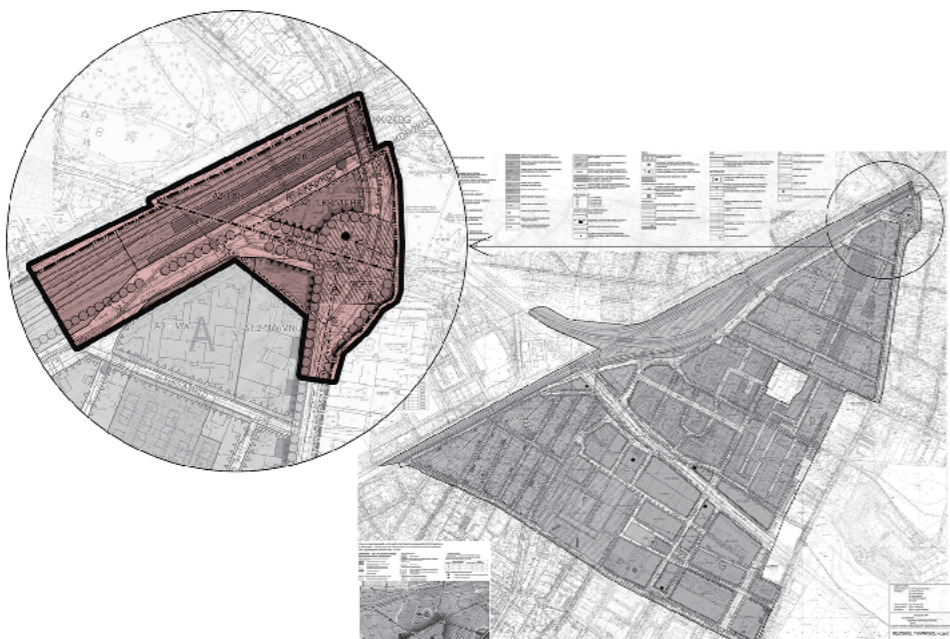
4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu ul. Tynkarskiej

(uchwała Rady m.st. Warszawy z dnia 26 marca 2015 r., unieważniona rozstrzygnięciem nadzorczym Wojewody Mazowieckiego), który obejmował centralny fragment obszaru opracowania i kontekst, zawierał ustalenia wskazujące na:

- rozwiązanie ul. Tynkarskiej (planowanej) oraz przebiegu ścieżek rowerowych,
- ukształtowanie osi kompozycyjnych i widokowych założenia urbanistycznego,
- urządzenie na podstawie jednolitego projektu architektonicznego placu miejskiego na skrzyżowaniu ulic: Chrobrego i Tynkarskiej (projektowanej)

w celu stworzenia spójnej i estetycznej przestrzeni publicznej,

- realizację na zamknięciu widokowym ul. Chrobrego nowej zabudowy usługowej uwzględniającej funkcje dworcowe, o wysokości 12 m, intensywności zabudowy maksimum 3,0 i minimalnej wartości wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej na poziomie 25%, wzbogaconej o parking podziemny do obsługi stacji z wjazdem od strony ul. Tynkarskiej,
- powiązanie placu przed planowanym obiektem i peronów ogólnodostępnym przejściem podziemnym,
- ukształtowanie narożnika ulic Chrobrego i Tynkarskiej (planowanej) przez realizację zabudowy mieszkaniowej z usługami w parterze, o wysokości 15 m.



Rys. 6. Wyrzys z Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ul. Tynkarskiej

Dotychczasowe projekty i działania

W międzyczasie różne podmioty podejmowały próby sformułowania szczegółowych rozwiązań transportowych, urbanistycznych i architektonicznych dla obszaru opracowania warsztatów i jego otoczenia. Najważniejsze z nich przeanalizował zespół ekspertów. Omówiono je poniżej:

1. W 2010 r. powstał „Projekt budowy ul. Tynkarskiej – od ul. Solipskiej do ul. B. Chrobrego” zakładający realizację ul. Tynkarskiej przy nasypie kolejowym jako drogi jednojezdniowej o szerokości jezdni 6 m, z chodnikiem po stronie południowej i ścieżką rowerową po stronie północnej, oddzieloną

od nasypu rowem odwadniającym. Zgodnie z wytycznymi tego projektu ul. Tynkarska miała być włączona do skrzyżowania ulic Chrobrego i Popularnej w formie ronda o średnicy zewnętrznej 45 m. Na odcinku pomiędzy ulicami Łamana i Chrobrego zaplanowano miejsca postojowe do obsługi stacji: równoległe dla samochodów oraz odseparowane miejsca dla rowerów, połączone z terenem kolejowym za pomocą ciągu pieszego.

2. W 2011 r. powstała koncepcja 4-kondygnacyjnego budynku wielofunkcyjnego o powierzchni całkowitej 2500 m², wypełniającego prawie całą przestrzeń pomiędzy torami i ulicami Chrobrego i Tynkarską (projektowaną). Wejście do obiektu od strony wspomnianego ronda miało być zaakcentowane w formie przeszklonego, otwartego hallu, prowadzącego do przejścia podziemnego do peronów. Budynek w części północnej miał być powiązany z peronem jednostronnym, dostępnym z tunelu lub przez schody zewnętrzne od strony ul. Chrobrego.

3. W tym samym roku powstała kolejna, dwuwariantowa koncepcja zagospodarowania terenu wokół stacji, przygotowana przez arch. Stefana Meckiera. Pierwszy wariant zakładał stworzenie przekrytego świetlikiem placu, obudowanego lokalami usługowymi ukrytymi w nasypie, powiązanego z przejściem podziemnym prowadzącym do peronów. W drugim wariantcie plac miał pozostać odkryty, a w jego północnej części miał pojawić się 4-kondygnacyjny obiekt, powiązany z peronem jednostronnym.

4. W oparciu o ustalenia projektu planu dla otoczenia stacji spółka XCity Investment przygotowała w 2015 r. projekt 3-kondygnacyjnego budynku o funkcji usługowo-handlowej i biurowej, połączonego z dworcem. Geometria projektu architektonicznego wynikała bezpośrednio z ustaleń projektu dokumentu planistycznego, jednak obiekt był wyższy, niż dopuszczała propozycja regulacji urbanistycznych.

5. W tym samym roku na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powstał projekt „Modernizacja linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Ma-

zowiecki – prace przygotowawcze”. W ramach tej inwestycji, realizowanej od 2017 r., planowana jest budowa nowej nastawni i przejścia dla pieszych przesuniętego w stosunku do obecnego w stronę Pruszkowa, przebudowa peronów stacyjnych przy zachowaniu zabytkowych wiat oraz wyposażenie stacji w pochylnie dla osób niepełnosprawnych, windy i platformy poziome, a także elementy mątej architektury.

6. Równoległe Stowarzyszenie Sąsiedzkie Włochy przygotowywało własne koncepcje zagospodarowania obszaru wokół stacji oraz dokumenty dotyczące procedur planistycznych. W ramach prac warsztatowych przeanalizowano następujące opracowania:

- prace powstałe w ramach projektu „Wizytówka Starych Włoch z okna pociągu” (Festiwal Otwarte Ogrody w 2008 r.),

- wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców dzielnicy w 2011 r. w odpowiedzi na toczące się równoległe prace nad planem miejscowym oraz rozwiązaniami drogowymi, które przedstawiały postulat stworzenia wokół stacji reprezentacyjnej przestrzeni publicznej (na ich podstawie Stowarzyszenie zawnioskowało o wstrzymanie działań, które mogłyby przesądzić o zagospodarowaniu tego terenu przed uchwaleniem dokumentu planistycznego i jednocześnie o rozpisaniu konkursu urbanistycznego),

- projekty studenckie powstałe w 2012 r. pod opieką dr inż. arch. Małgorzaty Hanzl w ramach programu „Architecture for Society of Knowledge”, zakładające realizację obiektu dworcowo-usługowego o rozczłonkowanej bryle oraz szerokiego placu, płynnie przechodzącego w tunel prowadzący do peronów i Parku Kombatantów,

- analizę „Możliwości wpływu mieszkańców Włoch na kształtowanie przestrzeni wokół stacji PKP Warszawa Włochy w aktualnym stanie formalno-prawnym”, autorstwa arch. Grzegorza Buczka i Przemysława Kastyaka, zawierającą szerokie omówienie ustaleń planu miejscowego dla tego terenu oraz zagadnień proceduralnych.

Przebieg warsztatów eksperckich

1. Zagadnienia komunikacyjne

Punktem wyjścia pracy nad zagadnieniami transportowymi były dane Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie dotyczące pomiarów potoków ruchu oraz zdarzeń drogowych. Zespół ekspercki przeanalizował na ich podstawie sposób, w jaki sposób obecnie funkcjonuje sieć drogowa w otoczeniu obszaru opracowania warsztatów, a następnie uznał potrzebę wprowadzenia systemowych rozwiązań w zakresie uspokojenia ruchu kołowego.

Uzasadniając tę tezę, należy przywołać następującą argumentację. Ze wspomnianych danych wynika, że obciążenie ul. Dźwigowej ruchem kołowym jest podobne zarówno w szczycie porannym jak i popołudniowym. Wartość ruchu dobowego wskazuje natomiast na niewielkie różnice poza okresem szczytowym w stosunku do godzin szczytu. Największe natężenia ruchu kołowego w godzinach szczytu wynoszą 1000 - 1150 pojazdów umownych na godzinę w jednym kierunku. Na skrzyżowaniu ruch ten rozdziela się głównie na kierunki ulic Popularnej i Chrobrego. W obszarze obsługiwanym przez te drogi zanotowano w okresie od 1 stycznia 2014 r. do 31 października 2016 r. 45 zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji). Połowa tych zdarzeń koncentrowała się na ulicach stanowiących funkcjonujące od wielu lat dojazdy do tunelu pod torami kolejowymi: Chrobrego (10 zdarzeń), Popularna (8 zdarzeń) i Kleszczowa (5 zdarzeń). Występująca tendencja spadkowa w 2015 r. i nieco mniejsza w 2016 r. pozwala przypuszczać, że część ruchu kołowego przeniosła się w tym czasie na al. 4 Czerwca 1989 r. W tej sytuacji nie jest zasadne dążenie do doprowadzenia ulic Chrobrego i Globusowej w rejonie skrzyżowania z ul. Popularną i tunelu pod torami kolejowymi do parametrów właściwych dla drogi klasy głównej - wymaganej dla drogi kategorii wojewódzkiej, którymi są obecnie. Dodatkowo należy zaznaczyć, że byłoby to bardzo kłopotliwe ze względu na istniejące parametry techniczne tunelu.

W tej sytuacji realne jest uporządkowanie istniejącego rozwiązania drogowego przy zachowaniu parametrów technicznych dla drogi klasy zbiorczej.

Taka decyzja pociągałaby za sobą konieczność zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 stanowiącej południowy wylot z Warszawy do Pruszkowa. W skali lokalnej pozwoliłoby to na przekształcenie skrzyżowania ulic Chrobrego i Popularnej, które obecnie zajmuje bardzo dużą powierzchnię. Rozwiązanie to nie zapewnia obecnie sprawności ruchu pojazdów i nie jest przyjazne dla ruchu pieszego. W powierzchni przez nie zajmowanej można zmieścić dużo lepsze pod względem funkcjonalnym skrzyżowanie typu rondo o średnicy zewnętrznej 44 m, podczas gdy dla zapewnienia warunków geometrycznych umożliwiających wygodny przejazd autobusów komunikacji miejskiej, wystarczające jest rondo o średnicy zewnętrznej 30 m. Rondo takie byłoby wskazane w wypadku przewidywanego wzrostu ruchu kołowego, ponieważ sygnalizacja świetlna nie powinna być instalowana na tym skrzyżowaniu ze względu na przewidywane problemy z zapewnieniem widoczności sygnalizatorów z wymaganych odległości, określonych w szczegółowych warunkach dla drogowych sygnałów świetlnych. Przy obecnym ruchu kołowym, wystarczające jest natomiast rozwiązanie tego skrzyżowania jako skanalizowanego, z azylami na wszystkich wlotach o szerokości 2,0-2,5 m, zapewniającymi pieszym uczestnikom ruchu drogowego bezpieczne przekraczanie jezdni.

Oddzielnym problemem analizowanym przez zespół ekspertów była funkcja, jaką powinna pełnić ul. Tynkarska po jej wybudowaniu. Ulica ta, ze względu na przewidziany dla niej przebieg, może umożliwić wygodny dojazd autobusem w pobliże peronów stacji kolejowej. Jest też potrzebna do zapewnienia właściwego dostępu do sieci podstawowej dróg publicznych, dla istniejącej i planowanej do rozszerzenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej pomiędzy ulicami: Chrobrego, al. 4 Czerwca 1989 r. i torami kolejowymi. Do takiej funkcji nie została przygotowana żadna inna droga publiczna w tym rejonie.



Rys. 7, 8. Schematy rozwiązań skrzyżowania ulic: Chrobrego, Popularnej i Tynkarskiej

W związku z powyższymi uwarunkowaniami zespół ekspercki na początku rozważał różne warianty rozwiązań przestrzennych włączenia ul. Tynkarskiej do skrzyżowania ulic: Chrobrego i Popularnej w postaci czwartego wlotu tego skrzyżowania. Ponadto analizował układ z ulicą bez przelotu, z zawrotką dla samochodów osobowych oraz pętlą dla autobusów, włączoną do strefy „tempo 30”, obejmującą również sąsiadującą zabudowę mieszkaniową, ewentualnie także jako strefa przejściowa dla „strefy zamieszkania” w głębi osiedla.

Odnosząc się do rozwiązań w zakresie infrastruktury rowerowej, zespół ekspercki wskazał,

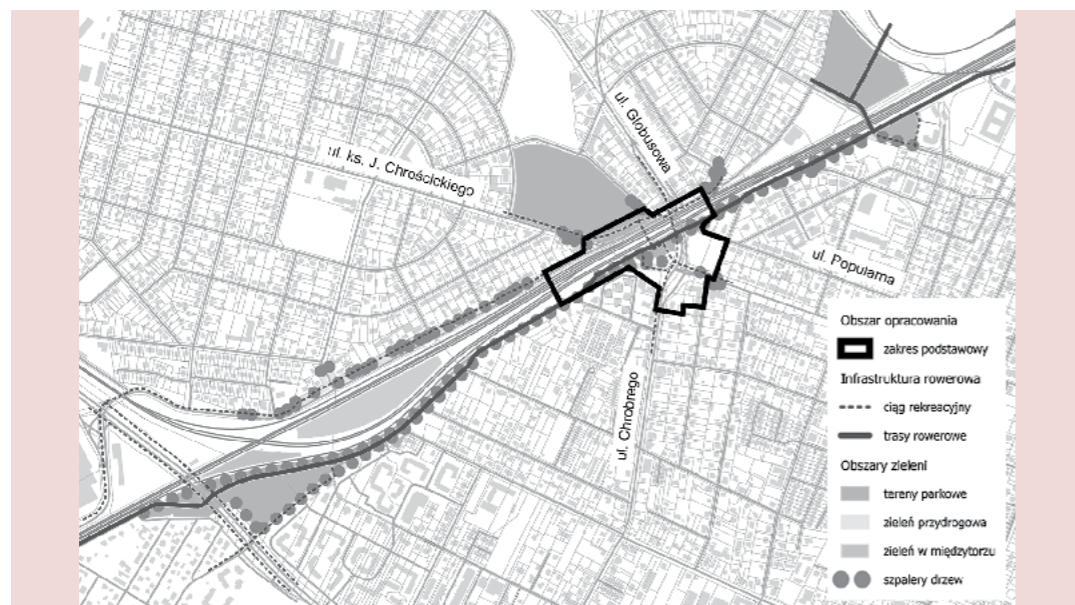
że nie ma potrzeby wyodrębniania wzdłuż jezdni ul. Tynkarskiej drogi dla rowerów służącej do codziennej komunikacji, ponieważ ruch rowerowy powinien się odbywać w ruchu ogólnym. Jednocześnie zespół zaproponował przeprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego w terenach zieleni, w bezpośredniej bliskości ulicy. Dodatkowo wskazał na konieczność realizacji obustronnych chodników i zatok postojowych od strony torów, dobrze skomunikowanych z dojściem do peronów, do wykorzystania w systemie „Kiss & Ride”.

2. Zielony ciąg rekreacyjno-wypoczynkowy

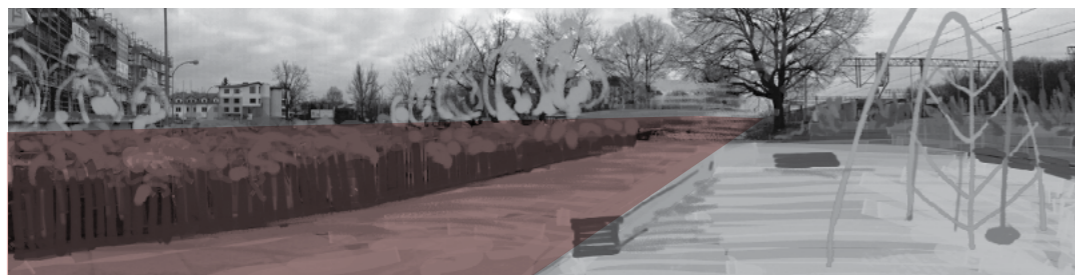
Zespół ekspercki powiązał analizę systemu ciągów pieszych i rowerowych oraz zagadnienia ochrony dziedzictwa miasta ogrodu z problematyką kształtowania systemu zieleni i przestrzeni publicznych. Z tego powodu przyjrzał się rozmieszczeniu parków, skwerów, zieleni położonej wzdłuż dróg i linii kolejowej oraz w międzytorzu, a także projektem składanym przez mieszkańców w procedurze budżetu obywatelskiego oraz planom rozwoju infrastruktury rowerowej w mieście.

Zespół na podstawie tych analiz przygotował koncepcję utworzenia na niezabudowanych dział-

kach w sąsiedztwie torów kolejowych systemu nowych terenów zieleni urządzonej w formie parków, skwerów i ulic obsadzonych szpalami drzew, łączącej ul. Wiosny Ludów, prowadzącą do stacji PKP Ursus, otoczenie ulic: Tynkarskiej, Drukarzy i Cegielnianej, a także Stację Muzeum. Przez te obszary przebiegałby ciąg pieszo-rowerowy stanowiący wygodne dojście i dojazd do obiektów oraz przestrzeni publicznych. Elementem tego systemu byłyby tereny położone w najbliższym otoczeniu stacji: zadaszenie planowanego obiektu wielofunkcyjnego, skarpy przy torowisku oraz przestrzenie w pasie drogowym.



Rys. 9. Układ terenów zieleni towarzyszący ciągowi rekreacyjno-wypoczynkowemu



Rys. 10. Propozycja urządzenia terenu na wiadukcie kolejowym nad ul. Chrobrego



Rys. 11. Propozycja urządzenia ciągu rekreacyjno-wypoczynkowego na wysokości ul. Drukarzy



Rys. 12. Propozycja urządzenia terenu zieleni przy ul. Wiosny Ludów

Osobnym problemem - ze względu na ograniczoną dostępność komunikacyjną - było kształtowanie zagospodarowania obszaru międzytorza, stanowiącego kontekst obszaru opracowania. Zespół ekspercki przyjrzał się możliwości obsługi drogowej od strony północnej oraz południowej. Pierwsze rozwiązanie odrzucił, ponieważ wiązałoby się to z koniecznością przekroczenia linii kolejowej w poziomie torowiska - ze względu na brak możliwości zmiany przebiegu ul. Świerszcza. W drugim przypadku przeanalizował skutki likwidacji fragmentu toru linii nr 447 (linia aglomeracyjna relacji Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki), położonej najbliżej ul. Tynkarskiej, i włączenia go na wysokości ul. Łamanej do torów

linii nr 1 (linia dalekobieżna Warszawa Zachodnia - Katowice). Wskazał na następujące problemy techniczne: krzyżowanie się torów i rozjazdy, które zmniejszają prędkość pociągów (w przypadku awarii toru aglomeracyjnego ruch tego typu prowadzony będzie torem dalekobieżnym), eksploatację toru o małym promieniu łuku oraz kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

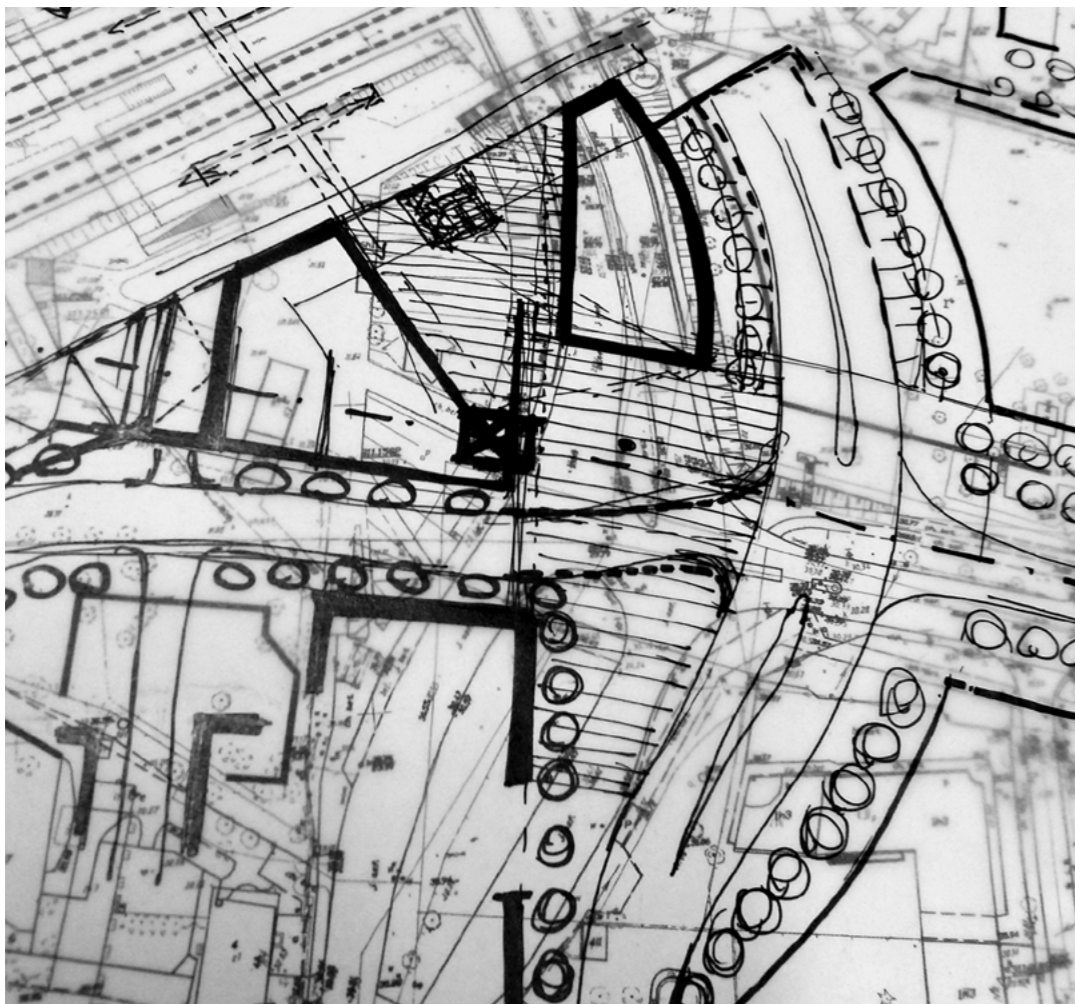
W związku z powyższym zespół zaproponował rezygnację z zabudowy międzytorza, zachowanie i wzmocnienie jego funkcji ekologicznych oraz udostępnienie tych terenów mieszkańcom na cele rekreacyjne, m.in. przez budowę kładek lub tuneli pieszo-rowerowych nad lub pod torami.

3. Kształtowanie zagospodarowania placu i zabudowy wokół stacji

Opisane zmiany komunikacyjne i pomysły dotyczące terenów zieleni tworzą kontekst dla rozwiązań dla przestrzeni publicznej wokół stacji. W tym zakresie zespół ekspercki rozpoczął od ustaleń uchylonego planu miejscowego rejonu ul. Tynkarskiej, zawierającego zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania placu przed obiektem wielofunkcyjnym. Zespół zaproponował utrzymanie lokalizacji placu

i powiązanie go z przystankami autobusowymi w ul. Tynkarskiej oraz dojściem do peronów, zrealizowanym wewnątrz tego obiektu. Wariantowaniu podlegał:

- kształt tego placu, a przez to również elewacji frontowej obiektu, który go zamykał,
- kubatura obiektu wielofunkcyjnego,
- ukształtowanie przestrzeni publicznej w poziomie peronu jednostronnego.



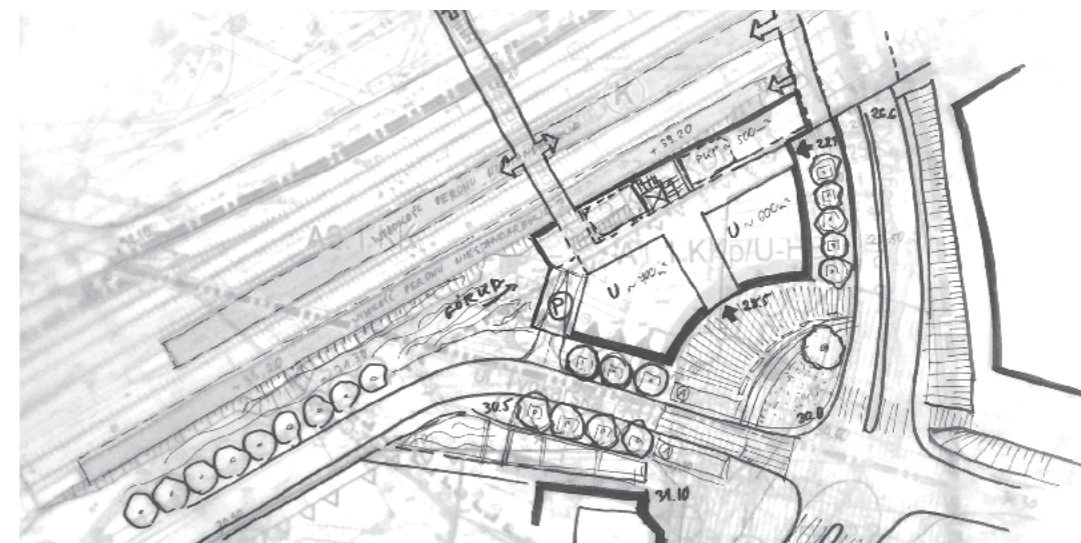
Rys. 13. Rozwiązanie w zakresie zagospodarowania systemu placów przed stacją

Pierwszy wariant rozwiązania urbanistycznego zakłada realizację placu o formie regularnej, zdefiniowanej elewacją projektowanego budynku, drugi - system przestrzeni włączonych w strukturę obiektu, tworzących rodzaj wewnętrznego,

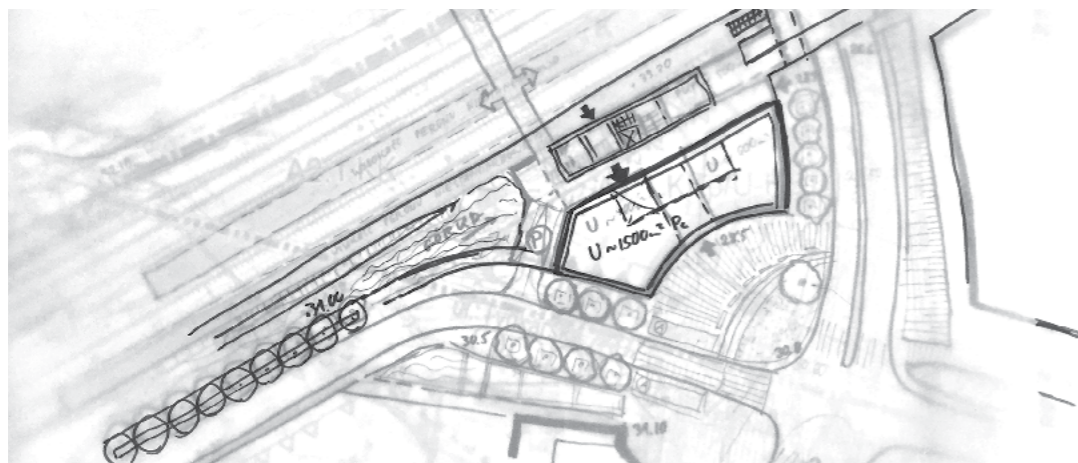
częściowo otwartego dziedzińca, przechodzącego w tunel pod peronami. W zakresie rozwiązań architektonicznych zespół ekspercki dyskutował dwa zasadnicze rodzaje zabudowy, nazwane roboczo wariantami: intensywnym i ekstensywnym.



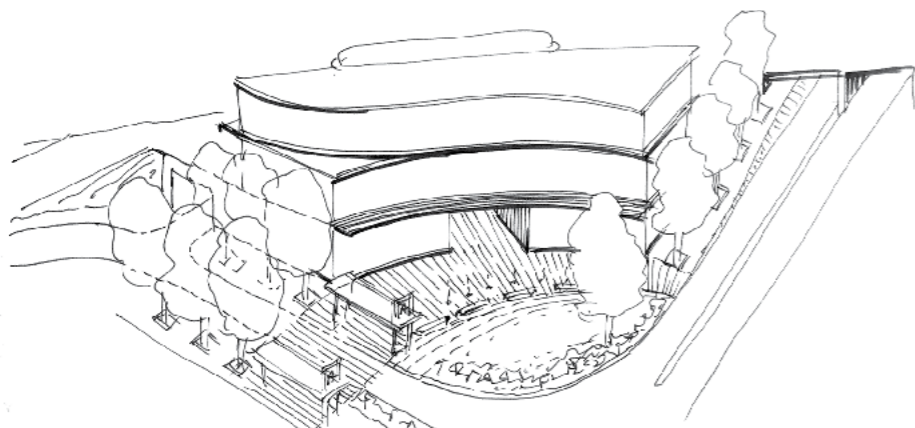
Rys. 14. Zasady funkcjonowania otoczenia stacji



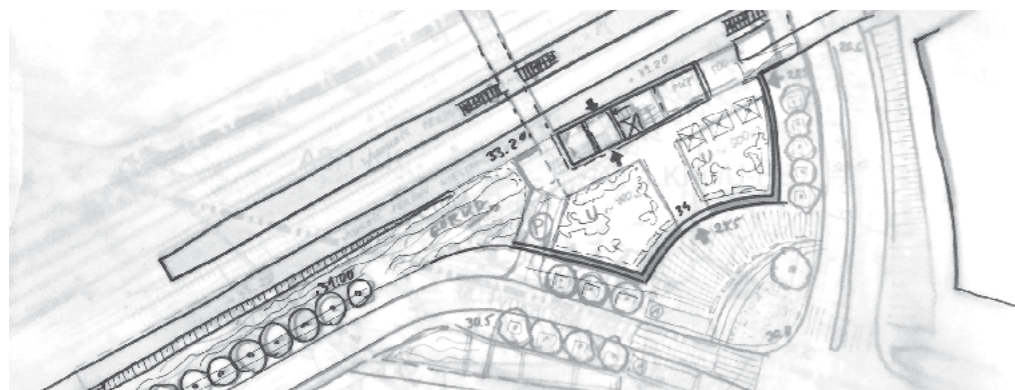
Rys. 15. Plac przed stacją i pierwsza kondygnacja budynku wielofunkcyjnego w wariantie intensywnym



Rys. 16. Druga kondygnacja budynku wielofunkcyjnego w wariantcie intensywnym

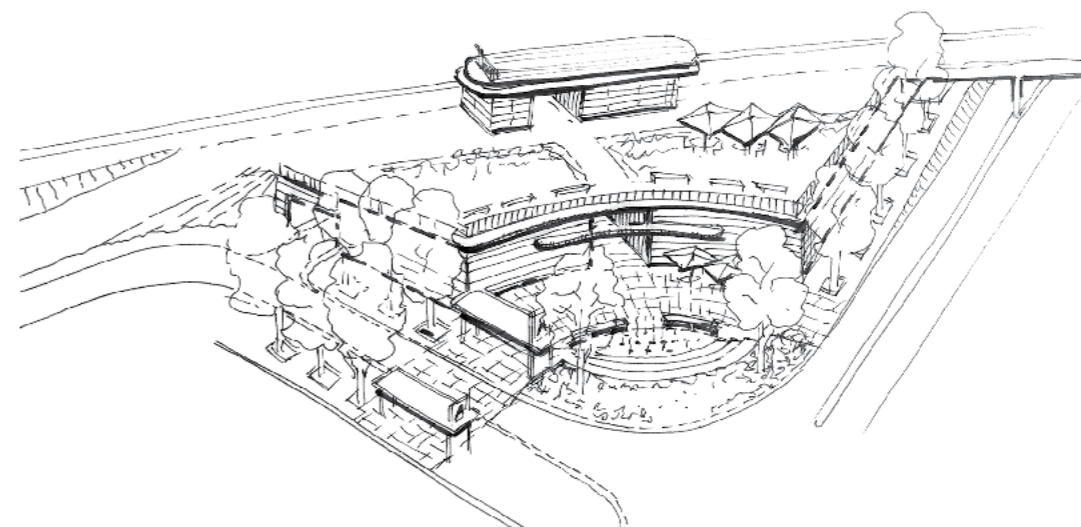


Rys. 17. Otoczenie stacji w wariantcie intensywnym

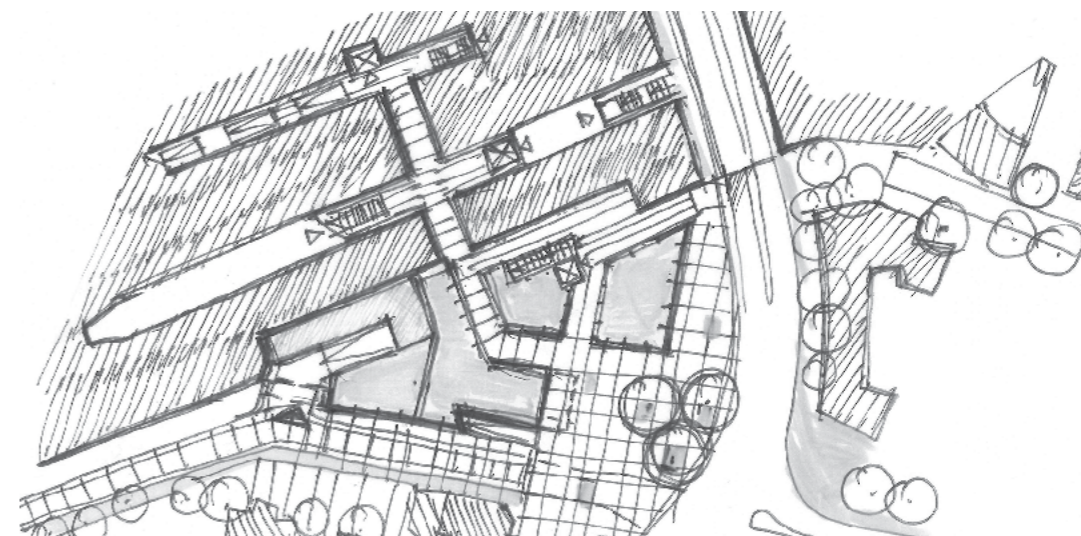


Rys. 18. Propozycja kształtowania placu na zadaszniu budynku wielofunkcyjnego w wariantcie ekstensywnym

Pierwszy wariant - odwołujący się do ustaleń ww. planu miejscowego - zakładał realizację obiektu o powierzchni całkowitej od 3000 do 5000 m². Budynek miałby trzy kondygnacje, przy czym pierwsza dostępna byłaby wyłącznie z powierzchni placu, a druga - peronu jednostronnego. W pierwszej kondygnacji znajdowałyby się wejście do obiektu od strony placu i przejścia pod torami kolejowymi, a także wjazd do garażu podziemnego. Druga kondygnacja byłaby bezpośrednio powiązana z ciągiem rekreacyjno-wypoczynkowym, dlatego dostęp do niej zapewniałoby wejście po skarpie wzdłuż ul. Tynkarskiej i przez wiadukt nad ulicami Globusową i Chrobrego. W tym poziomie znalazłby się również peron z wiatą.



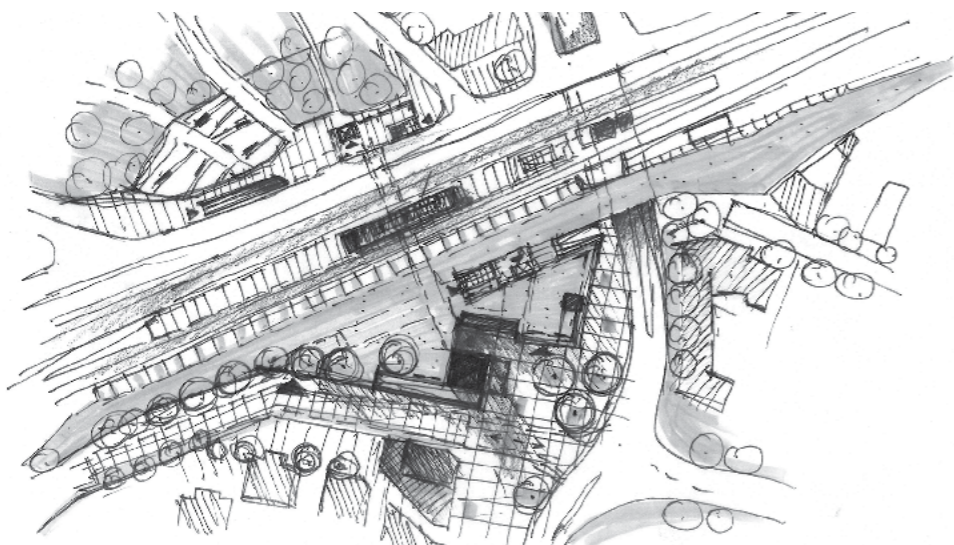
Rys. 19. Propozycja kształtowania placu na zadaszniu budynku wielofunkcyjnego w wariantcie ekstensywnym



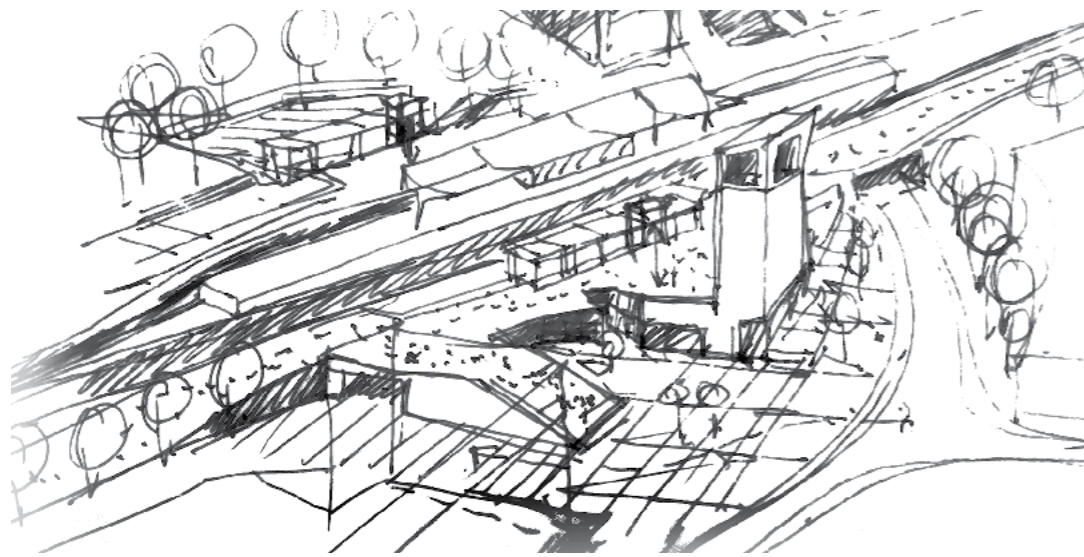
Rys. 20. Propozycja kształtowania otoczenia stacji w wariantcie ekstensywnym

Drugi wariant zakładał realizację obiektu 1-kondygnacyjnego o powierzchni całkowitej od 1000 do 2000 m². Zadaszenie tego budynku stanowiłoby równocześnie plac o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym, przechodzący w peron jednostronny. W tym miejscu znajdowałyby się

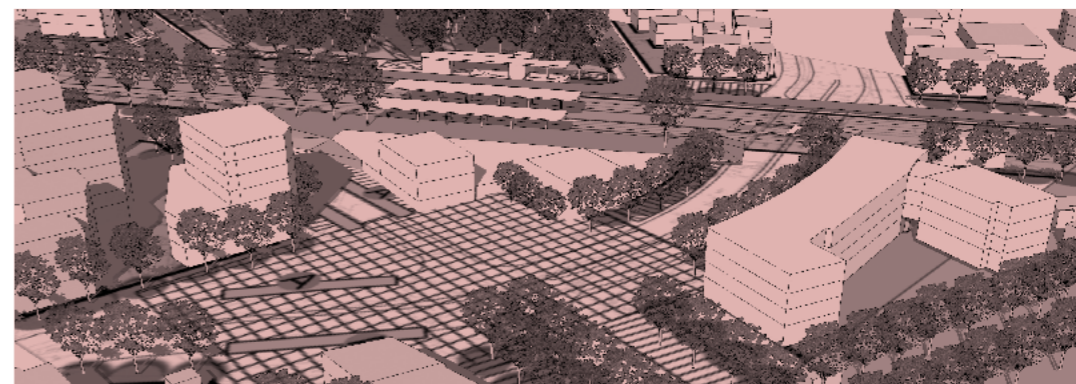
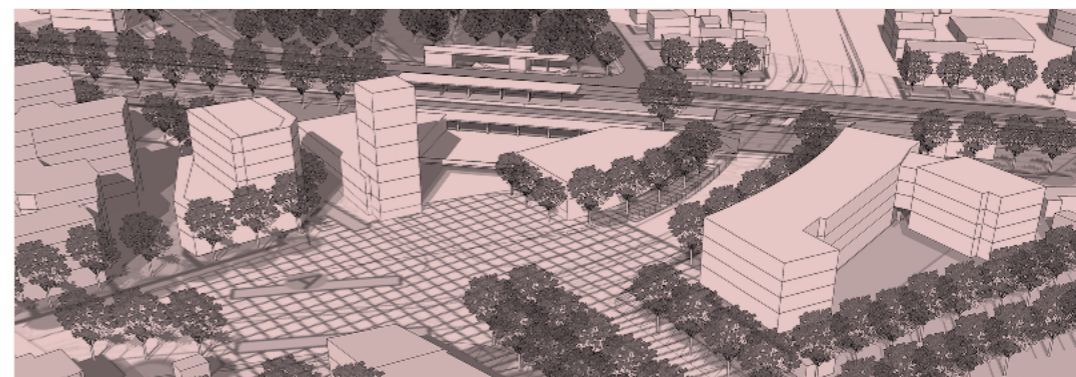
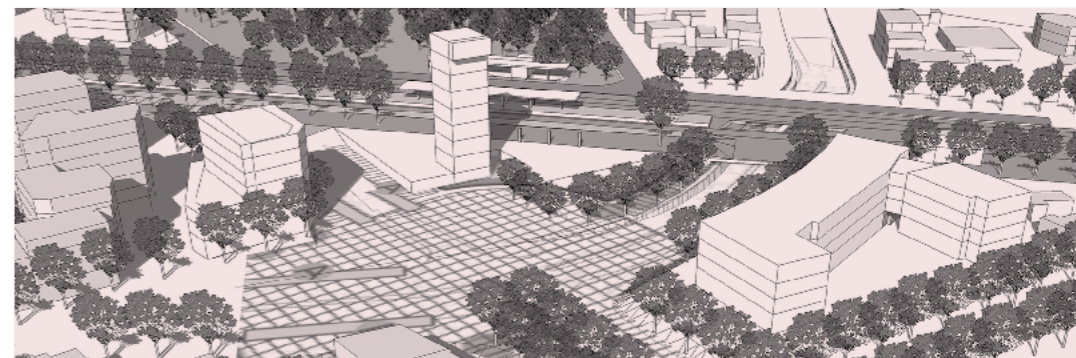
urządzenia sportowe, nasadzenia zieleni i wiata peronowa zawierająca pion komunikacyjny, łączący plac z wnętrzem obiektu. Przestrzeń publiczna na poziomie +1 byłaby połączona – jak w przypadku wariantu pierwszego – z zielonym ciągiem rekreacyjno-wypoczynkowym, biegnącym wzdłuż torów.



Rys. 21. Propozycja kształtowania zagospodarowania placu przed stacją i pierwszej kondygnacji budynku wielofunkcyjnego w przypadku realizacji dominanty



Rys. 22. Propozycja kształtowania placu na zadaszeniu budynku wielofunkcyjnego w przypadku realizacji dominanty



Rys. 23, 24, 25. Wariantowe rozwiązania w zakresie kształtowania otoczenia stacji

Zespół ekspercki przygotował następnie różne wersje dla wariantu drugiego, zakładające różne kształty placu, a przez to również elewacji frontowej obiektu oraz wieży zegarowej. Dominanta przestrzenna była odpowiedzią na wskazaną w rekomendacjach dla centrum lokalnego potrzebę wykreowania znaku tożsamości

miejsca. Rozważano jej usytuowanie jako elementu zamykającego oś. ul. Chrobrego lub ulic Chrościckiego i Popularnej, alternatywnie stanowiącej – wraz z realizowanym obecnie obiektem mieszkalno-usługowym, usytuowanym po drugiej stronie ul. Tynkarskiej – element kadrujący tę oś. •

3

Powiązania

W niniejszym rozdziale umieszczona została końcowa wersja rekomendacji dotyczących zagadnień urbanistycznych związanych z kontekstem obszaru opracowania.

Ważne miejsce w dzielnicy, powiązane z terenami zieleni i przestrzeniami publicz- nyymi w najbliższym otoczeniu

Przychodnia	910m	KS „Przyszłość”	880m
otoczeniu		Pocza	750m
		Filia Domu Kultury „Włochy” Artystyczny Dom Animacji	620m
		Biblioteka	280m

● Założenia ideowe

1. Podstawowym założeniem wytycznych jest wsparcie i ukierunkowanie rozwoju i przekształceń rejonu stacji PKP Włochy, bazując na rozpoznanym potencjale miejsca jako zwornika dzielnicy, centrum komunikacyjnego, miejsca spotkań i interakcji społecznych, potencjalnej wizytówki przestrzennej obszaru. Nadrzędnym celem opracowania jest stworzenie przyjaznej, lokalnej przestrzeni wspólnej dla mieszkańców, podróżnych i innych użytkowników. Opracowanie bazuje na ideach: zachowania wartości przestrzennych wynikających z dziedzictwa miasta ogrodu, dostępności, czytelności i powiązania przestrzeni publicznych w obszarze oraz dbałości o udział terenów zieleni i proekologiczne rozwiązania.

2. Wzmocnienie istniejących oraz utworzenie nowych powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy obszarami Nowych i Starych Włoch, może nastąpić przez:

- utworzenie po obu stronach torów atrakcyjnych przestrzeni publicznych o zróżnicowanym programie, zachęcających do sąsiedzkich odwiedzin pomiędzy Nowymi i Starymi Włochami,
- realizację bezkolizyjnych przejść i przejazdów pieszych oraz rowerowych przez tory (przejścia nadziemne - kładki lub podziemne - tunele pod torami oraz przejścia i przejazdy pod wiadukta-
mi kolejowymi),
- rezygnację z zabudowy terenów międzytorza (zachowanie i wzmocnienie funkcji ekologicznych) oraz udostępnienie tych terenów mieszkańcom na cele rekreacyjne.

● Układ komunikacyjny

3. Rekomenduje się przełożenie obecnego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie dzielnicy Włochy (prowadzony ulicami: Kleszczową, Chrobrego, Globusową i Dźwigową) na ciąg al. 4 czerwca 1989 r., co w konsekwencji umożliwi obniżenie parametrów technicznych wymienionych ulic w otoczeniu obszaru opracowania, z obecnych postulowanych jak dla klasy głównej na dopuszczalne dla klasy zbiorczej. Uzasadnione będzie wówczas zachowanie

obecnych parametrów technicznych wymienionych ulic oraz obniżenie parametrów projektowanej ul. Tynkarskiej do dopuszczalnych dla klasy lokalnej. Pod względem planistycznym proponowane korekty wymagają zmiany ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy. Formalne usankcjonowanie tej wizji wymaga natomiast uchwały wojewódzkiego sejmiku samorządowego.



Rys. 26, 27. Układ drogowy w otoczeniu obszaru opracowania warsztatów przed i po proponowanych zmianach

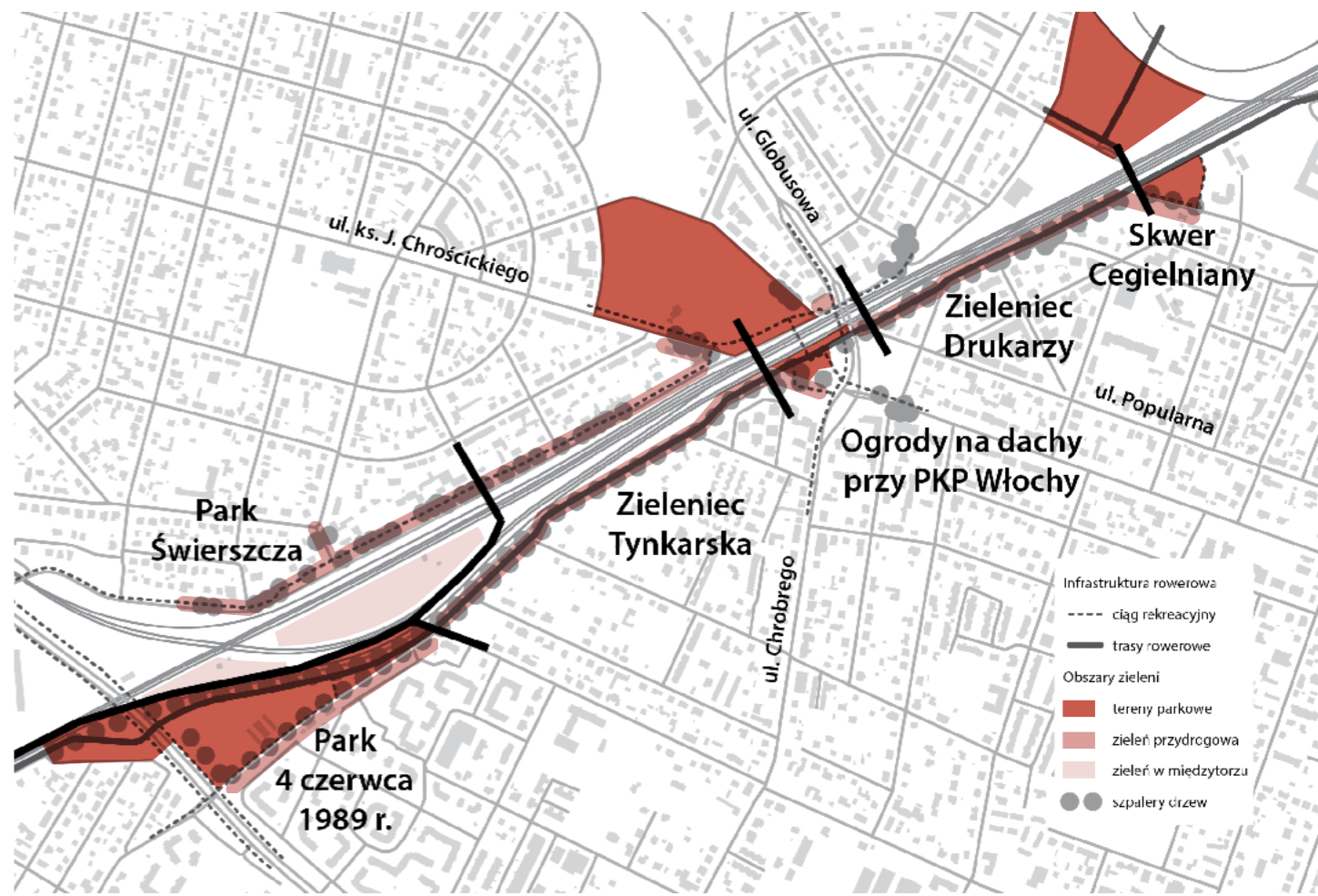
Tereny zieleni

4. Rekomenduje się ukształtowanie atrakcyjnego parku linearnego z ciągiem pieszym i rowerowym wzdłuż torów na odcinku pomiędzy stacjami PKP: Ursus - Włochy - Stacja Muzeum, powiązanego w jeden układ zieleni z Parkiem Kombatantów, Ogrodami Kosmosu oraz zielenią międzytorza, zgodnie z poniższym rysunkiem. Urządzenie wskazanego parku linearnego zakłada następujące działania:

- realizację wzdłuż południowej strony torów, na odcinku od ul. Wiosny Ludów do okolic ul. Ce-

gielnianej, tj. wzdłuż ulic Tynkarskiej i Drukarzy, ciągu pieszego i rowerowego o charakterze spacerowym i rekreacyjnym, stanowiącego wygodne dojście i dojazd rowerowy do obiektów oraz przestrzeni publicznych (stacji kolejowych, obiektów usługowych, parków, skwerów i placów, itp.):

- na odcinku od ul. Wiosny Ludów do okolic ul. Solipskiej - Parku 4 Czerwca 1989 r.,
- na odcinku od al. 4 Czerwca 1989 r. do terenu stacji PKP Włochy, w północnej części pasa drogowego ul. Tynkarskiej - Zieleńca Tynkarska,



Rys. 28. Układ terenów zieleni



Rys. 29. Powierzchnie terenów zieleni

- na odcinku od terenu stacji PKP Włochy, na nasypie, na dachu projektowanego obiektu oraz na wiadukcie kolejowym nad ul. Chrobrego - Ogrodów na dachu przy PKP Włochy (przestrzeń publiczna z zielenią ozdobną oraz z urządzeniami rekreacyjnymi),
- na odcinku od ul. Chrobrego do ul. Cegielnianej - Zieleńca Drukarzy,
- na odcinku od ul. Cegielnianej dalej na wschód - Skweru Cegielnianego wokół Stawu Cegielnianego (Glinianki Podwójnej),
- modernizację i utworzenie terenów zieleni urządzonej po północnej stronie torów:

- na odcinku stacja PKP Włochy - Park Kombatanów,
- na wschód od ul. Sympatycznej do Ogrodów Kosmosu,
- tworzenie nowych terenów zieleni urządzonej pomiędzy torami:
- na odcinku od al. 4 Czerwca 1989 r. do ul. Fasolowej - teren zieleni o charakterze biocenotycznym, użytkowany ekstensywnie,
- na odcinku od ul. Fasolowej do ul. Sklepowej - Park Świerszcza o charakterze rekreacyjno-sportowym,
- budowę bezkolizyjnego przejścia pieszo-rowerowego przez ul. Cegielnianą (kładka) oraz

kładki pieszej przez tory w rejonie przyszłej Stacji Muzeum.

5. Rekomenduje się zachowanie i uzupełnienie istniejącego oraz utworzenie nowego szpalery drzew wzdłuż torów i ulic, przede wszystkim: Chrobrego, Popularnej, Tynkarskiej, Chrościckiego, Potrzebnej i Świerszcza.

Zasady kompozycyjne

6. Rekomenduje się ochronę układu urbanistycznego założenia miasta ogrodu Włochy przez: za-

chowanie i uzupełnienia tkanki urbanistycznej z zachowaniem historycznej skali i charakteru zabudowy, dbałość o jakość przestrzeni publicznej i terenów zieleni z podkreśleniem ich walorów kompozycyjnych.

7. Rekomenduje się utworzenie centrum lokalnego „Stacja PKP Włochy” na głównej osi miasta ogrodu Włochy, przechodzącej w ciągu ulic Chrościckiego i Popularnej. Centrum powinno integrować mieszkańców Nowych i Starych Włoch. •



Stacja

W niniejszym rozdziale umieszczona została końcowa wersja rekomendacji dotyczących zagadnień urbanistycznych odnoszących się do stacji i jej najbliższego otoczenia.

Przyjazna przestrzeń publiczna i jednocześnie węzeł integrujący różne środki transportu

4

● Wytyczne główne

Rekomenduje się:

- stworzenie przyjaznej przestrzeni publicznej wokół stacji kolejowej po stronie północnej i południowej torów oraz jej czytelnych i wygodnych powiązań,
- nadanie przestrzeni wyjątkowego charakteru, nawiązującego do historii dzielnicy Włochy jako miasta ogrodu,
- utworzenie placu na skrzyżowaniu ulic: Popularnej, Chrobrego i Tynkarskiej, zamkniętego od strony północnej elewacją obiektu związanego ze stacją,

- wykreowanie rozwiązań o charakterze centrum lokalnego z różnorodnym programem usług publicznych, w tym związanych z obsługą stacji i komercyjnych,
- uwzględnienie rozwiązań integrujących różne środki transportu: kolej, autobus, rower i samochód, zapewniających wygodne przesiadki w obrębie węzła przesiadkowego,
- zachowanie dużego udziału zieleni w kształtowaniu przestrzeni placu oraz przestrzeni na dachu budynku, ściśle powiązanej z parkiem linearnym, o którym mowa w rozdziale 3, część „Tereny zieleni”.

● Wytyczne szczegółowe

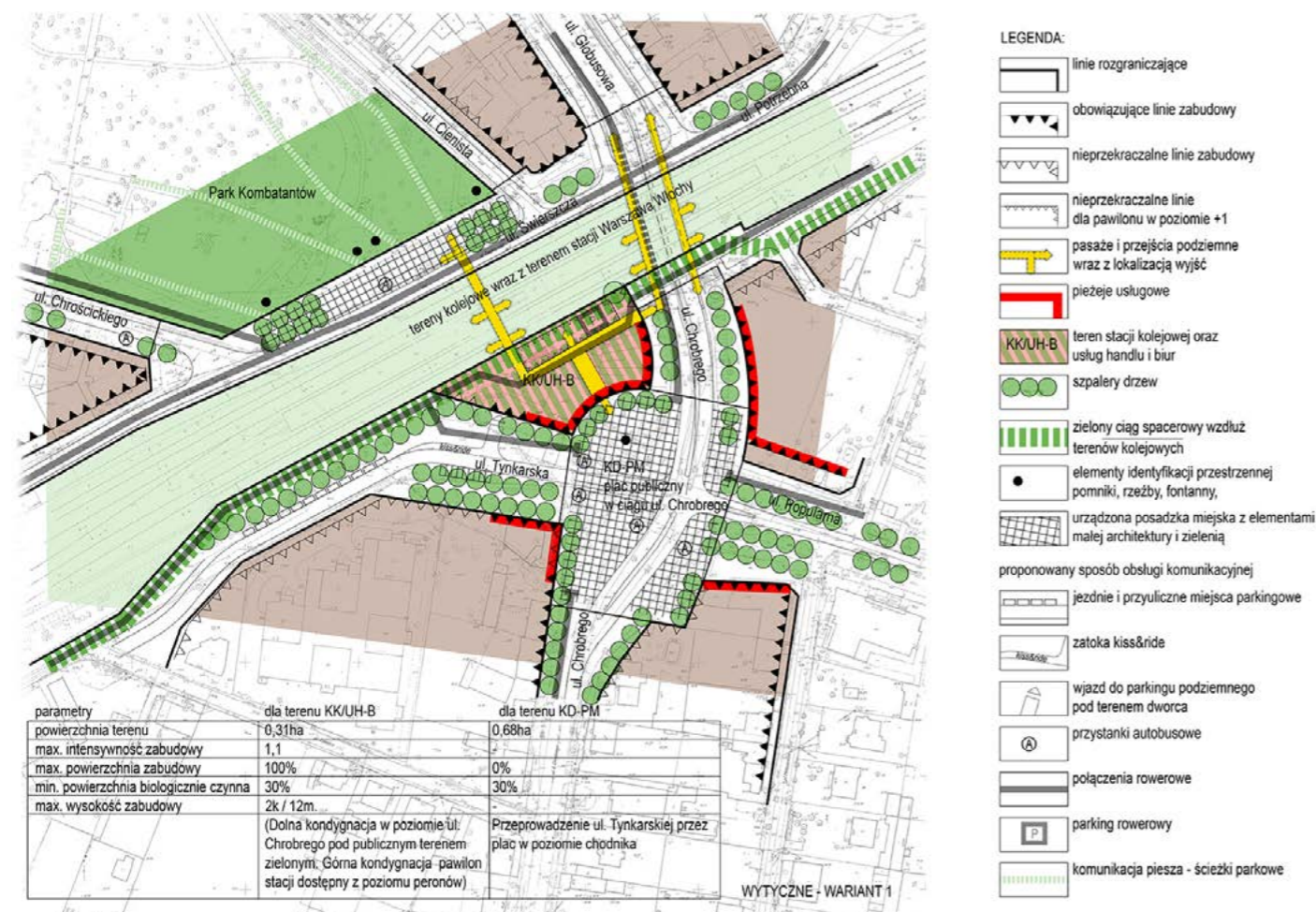
1. W zakresie kształtowania przestrzeni publicznych i ich powiązań dla terenu stacji kolejowej i najbliższego otoczenia rekomenduje się:

- zaprojektowanie placu miejskiego przy skrzyżowaniu ulic: Popularnej, Chrobrego i Tynkarskiej, wzbogaconego o rozwiązania w zakresie zieleni wysokiej i niskiej, specjalnie zakomponowane posadzki (spójne dla całej przestrzeni placu po wszystkich stronach skrzyżowania), meble miejskie, ogródki kawiarniane i oświetlenie, ewentualnie fontannę,
- powiązanie przestrzeni placu z ciągami ulic Chrobrego i Tynkarską przez minimalizację przestrzeni jezdni (tzw. road diet) oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających priorytet dla ruchu pieszego i wygodę poruszania się pieszo (np. wyniesienie jezdni do poziomu chodnika),

- powiązanie przejścia pod torami wzdłuż ulic Chrobrego i Globusowej przez poszerzony chodnik z nowo ukształtowanym placem miejskim,
- urządzenie przestrzeni publicznej - terenu zieleni - na dachu budynku stacji (w poziomie peronów), dostępnej bezpośrednio z ciągu spacerowego w obrębie parku linearnego, o którym mowa w rozdziale 3, część „Tereny zieleni”,
- realizację powiązania przestrzeni na dachu stacji z placem miejskim przez niewielki obiekt z windami.

2. W zakresie komunikacji kołowej rekomenduje się:

- realizację oraz przekształcenie układu drogowego w otoczeniu stacji w parametrach nie wyższych niż dla klasy zbiorczej,



Rys. 30. Pierwszy wariant kształtowania otoczenia stacji

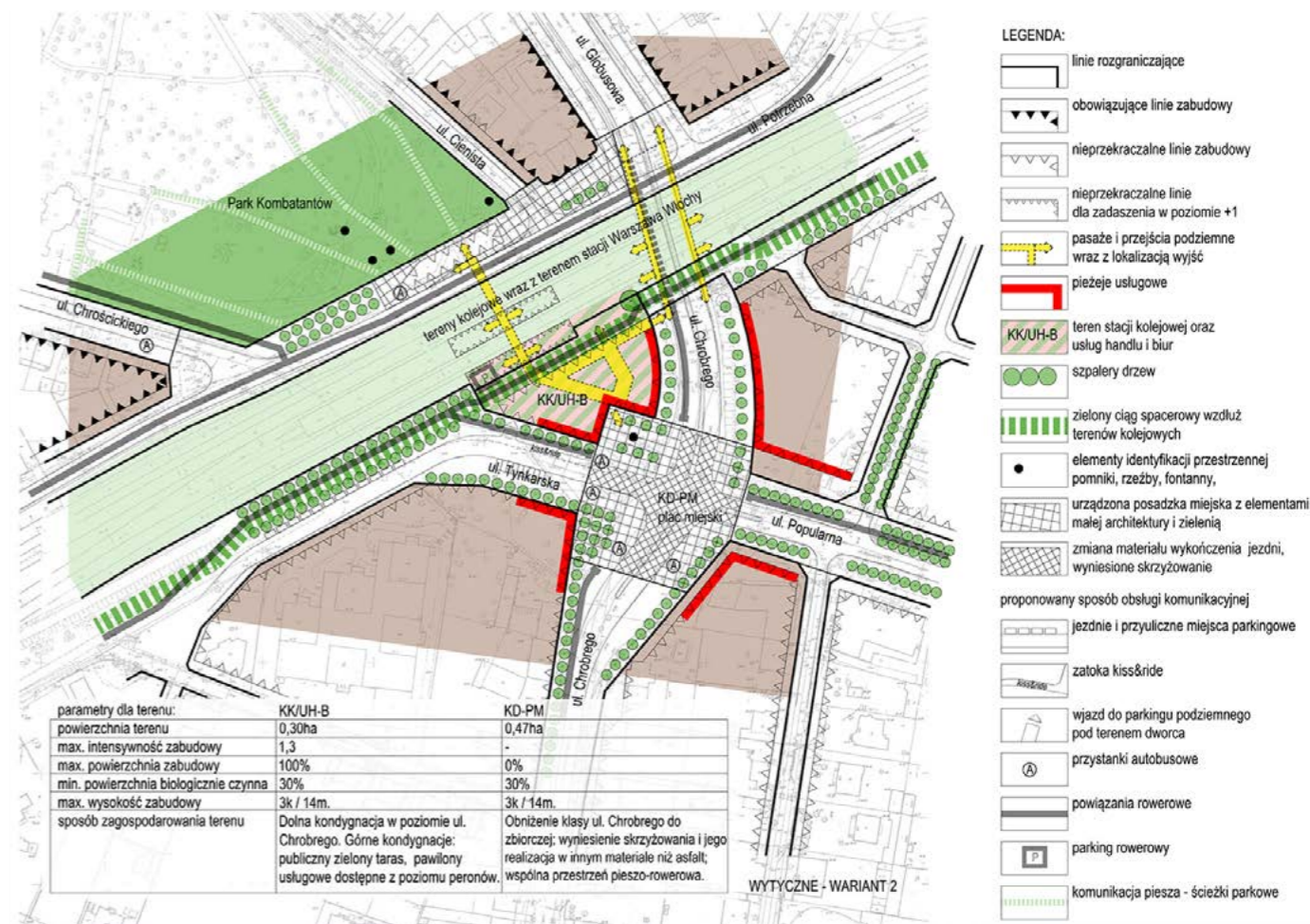
- realizację ul. Tynkarskiej z zastosowaniem rozwiązań spowalniających ruch, o parametrach technicznych właściwych dla drogi klasy lokalnej (przy przeprowadzeniu zmiany w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) lub o możliwie niskich parametrach technicznych właściwych dla drogi zbiorczej,
- poprowadzenie ul. Tynkarską linii autobusowych oraz lokalizację przystanków w rejonie skrzyżowania z ul. Chrobrego w sposób maksymalnie ułatwiający przesiadki autobus - kolej,

- realizację połączenia ulic: Popularnej, Chrobrego i Tynkarskiej w formie skrzyżowania skanalizowanego, w tym alternatywnie małego ronda o średnicy zewnętrznej maksimum 30 m,
- realizację zatok typu „Pocałuj i jedź” (Kiss&Ride) na ul. Tynkarskiej, w bezpośredniej bliskości stacji i peronów,
- realizację niewielkiej ilości miejsc parkingowych, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc dla osób niepełnosprawnych, dla obsługi stacji kolejowej w garażu podziemnym i zatokach postojowych wzdłuż ul. Tynkarskiej w pobliżu stacji,

- realizację stanowiska do ładowania pojazdów elektrycznych,
- lokalizację jezdni ul. Tynkarskiej możliwie jak najbliżej zabudowy mieszkaniowej w celu zwiększenia powierzchni terenu przeznaczonego pod atrakcyjnie zagospodarowaną zieleni,
- wprowadzenie rozwiązań strefy „tempo 30” na ul. Tynkarskiej, z ruchem rowerowym w ruchu ogólnym,
- włączenie ul. Tynkarskiej do skrzyżowania ulic Chrobrego i Popularnej przez plac przed stacją, z zagwarantowanym pierwszeństwem ruchu pieszego w stosunku do ruchu kołowego.

3. W zakresie komunikacji pieszej i rowerowej rekomenduje się:

- realizację po południowej stronie torów ciągu pieszego i rowerowego przebiegającego po nasypie i dachu projektowanego budynku stacyjnego oraz po wiadukcie kolejowym nad ul. Chrobrego,
- realizację wygodnych przejść i przejazdów przez skrzyżowanie ulic: Chrobrego, Popularnej i Tynkarskiej, usprawniających komunikację pieszą i rowerową w rejonie stacji,
- umożliwienie rowerzystom oraz osobom o ograniczonej mobilności przejazdu w ciągu ulic: Chrobrego



Rys. 31. Drugi wariant kształtowania otoczenia stacji

i Globusowej pod wiaduktem kolejowym,
 - wyprowadzenie wyjść z przejścia podziemnego na perony bezpośrednio na plac miejski przy skrzyżowaniu ulic: Chrobrego, Tynkarskiej i Popularnej oraz pochylnią na Park Kombatantów, a także realizację wind z przejścia pod torami na perony,
 - realizację dodatkowych wyjść na wschodnie krańce peronów z przejścia pod torami wzdłuż ulic: Chrobrego i Globusowej,
 - zachowanie w obrębie placu istniejącej i budowa nowej stacji roweru publicznego po północnej stronie stacji kolejowej (w rejonie wyjścia z tunelu),
 - realizację dużej ilości stojaków rowerowych, z tego przynajmniej części w rejonie stacji pod zadaszeniem.

4. W zakresie kształtowania zabudowy rekomenduje się:

- realizację obiektu przy wykorzystaniu różnicy poziomów terenu, 1-kondygnacyjnego budynku z elewacją frontową od strony placu (poziom -1), a od strony peronów w całości schowanego pod ziemią

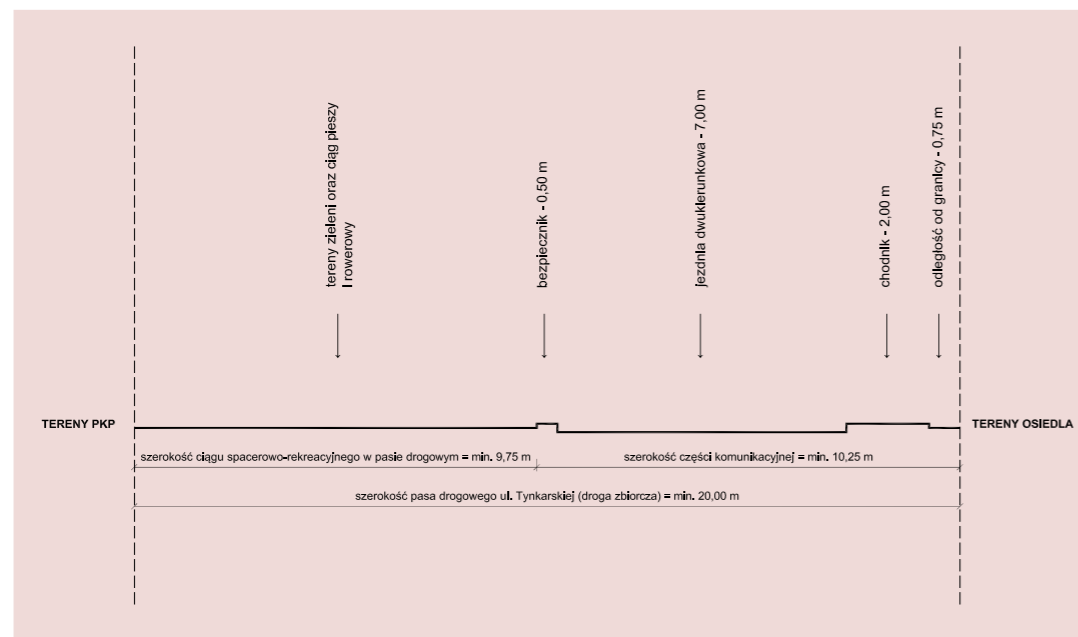
(dach dostępny w formie przestrzeni publicznej o charakterze rekreacyjnym z zielenią), z pionem komunikacyjnym zapewniającym połączenia między poziomami,

- wprowadzenie programu usługowego obejmującego funkcje dworcowe (kasy i mała poczekalnia), sklep spożywczy, gastronomię, toalety publiczne, a także - w zależności od dostępnej kubatury - usługi publiczne takie, jak: miejsce aktywności lokalnej, dom sąsiedzki, wielofunkcyjna sala spotkań i debat, przestrzeń coworkingowe, bibliotekę, księgarnię, punkt informacyjny i obsługi mieszkańców (delegatura Urzędu m.st. Warszawy, punkt informacyjny Urzędu Dzielnicy),
 - realizację obiektu w formie jednobryłowej, tworzącej pełną pierzeję północno-zachodnią placu, lub w układzie swobodniejszym z wewnętrznym placem,

- kształtowanie bryły budynku w sposób uwzględniający istnienie historycznej osi ul. Chrościckiego.

5. W zakresie kształtowania terenów zieleni rekomenduje się:

- ukształtowanie zielonego ciągu spacerowo-rekreacyjnego w liniach rozgraniczających



Rys. 32. Proponowany przekrój ul. Tynkarskiej



projektowanej ul. Tynkarskiej, który następnie będzie przechodził na dach nowego budynku stacyjnego i dalej wiaduktem kolejowym w ul. Drukarzy,

- utworzenie nowego terenu zieleni urządzonej w rejonie stacji (po południowej stronie torów), który będzie obejmował nasyp, dach projektowanego budynku przy stacji oraz ciąg zieleni na wiadukcie kolejowym nad ul. Chrobrego,
 - modernizację Parku Kombatantów, w szczególności zaprojektowanie i realizację strefy wejściowej od strony wyjść ze stacji kolejowej oraz uporządkowanie kompozycji pomnikowej,
 - zachowanie i uzupełnienie istniejących oraz utworzenie nowych szpalerów drzew wzdłuż torów kolejowych i ulic, przede wszystkim: Chro-

brego, Popularnej, Tynkarskiej, Chrościckiego, Potrzebnej i Świerszcza,

- zachowanie i ochronę eksponowanego drzewa (dębu) w rejonie północno-wschodniego krańca stacji kolejowej,
 - ukształtowanie zieleni wysokiej i niskiej na placu w rejonie skrzyżowania ulic: Chrobrego, Popularnej i Tynkarskiej,
 - wprowadzenie zieleni okrywowej na skarpy nasypów kolejowych i wykopów w rejonie tunelu pod torami, na mury oporowe w rejonie stacji (możliwe jest również wprowadzenie zieleni na ściany nowego budynku stacyjnego),
 - przebudowa przestrzeni wyjściowej z tunelu (przejścia podziemnego ze stacji) na teren Parku Kombatantów - otwarcie na park. •

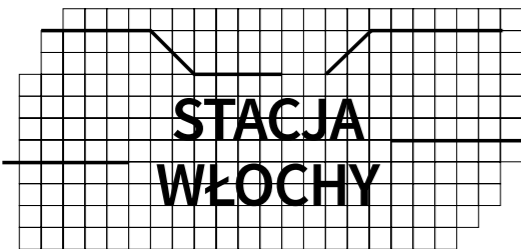
5

Podsumowanie**Koordynacja prac projektowych, realizacyjnych i zarządczych oraz konsultacji społecznych**

1. Optymalnym rozwiązaniem, umożliwiającym realny wpływ na zagospodarowanie terenu opracowania zgodnie z niniejszymi rekomendacjami, jest pozyskanie przez m.st. Warszawa terenów planowanych pod budowę ul. Tynkarskiej, budynku stacyjnego i placu miejskiego w rejonie stacji PKP Włochy oraz urządzenie nowych terenów zieleni - parku linearnego.
2. Ze względu na faktyczny brak rozwiązań systemowych w zakresie koordynacji procedur o charakterze planistycznym oraz toczących się równoległe i następujących po nich procesów inwestycyjnych (proces projektowy, przetargi, realizacja) konieczne jest współdziałanie zainteresowanych podmiotów w celu wypracowania skutecznej strategii i narzędzi zarządzania przestrzenią w oparciu o model „wygrany - wygrany”. Zakłada on mediację z podmiotami prywatnymi w zakresie nadrzędności rozwiązań „wspólnotowych”, ale także wypracowywanie rozwiązań rekompensujących ewentualne straty. Działania podejmowane w lokalnej przestrzeni publicznej, przede wszystkim „aktualizacja” procedury planistycznej rejonu ul. Tynkarskiej, powinny być skoordynowane z innymi działaniami i procesami urbanizacyjnymi i infrastrukturalnymi realizowanymi na obszarze opracowania i w jego sąsiedztwie: modernizacją istniejącej stacji kolejowej, realizacją projektów z budżetu partycypacyjnego oraz infrastruktury drogowej itd., niezależnie od tego, jaki podmiot publiczny odpowiada za dany proces.
3. W trakcie realizacji należy uwzględnić rekomendacje dotyczące obszaru tzw. kontekstu urbanistycznego (rozdział 3), w szczególności w zakresie rozwiązań komunikacyjnych i kształtowania terenów zieleni z funkcjami rekreacyjnymi wzdłuż linii kolejowej.
4. Proponowany obiekt stacyjny wraz z placem miejskim powinien być przedmiotem konkursu realizacyjnego. Najważniejszym i rozstrzygającym kryterium oceny proponowanych rozwiązań projektowych oraz podejmowania dalszych decyzji powinna być wysoka jakość i spójność przestrzeni publicznej, służącej możliwie jak najlepiej lokalnej społeczności oraz innym jej użytkownikom.
5. Sporządzanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego powinno być realizowane w dialogu ze społecznością lokalną, w szerszym zakresie i na wcześniejszych etapach niż wymaga tego prawo. Z tego powodu można wykorzystać doświadczenia ze zrealizowanego przez Urząd m.st. Warszawy i Stowarzyszenie na rzecz poprawy środowiska mieszkalnego Odblokuj, pilotażowego projektu rozszerzania konsultacji społecznych w procedurze planistycznej oraz uwzględnić wnioski i rekomendacje zawarte w publikacji „Plan na Plan. Partycypacja w planowaniu miejscowym” podsumowującej wspomniany proces.
6. Niniejsze rekomendacje oraz analiza uwag ze spotkań roboczych powinny służyć odpowiedniemu przygotowaniu zakresu merytorycznego i formy konsultacji społecznych.

STACJA WŁOCHY
centrum lokalne
miasta ogrodu Włochy

Oddział Warszawski Stowarzyszenia Architektów Polskich



Opracowanie merytoryczne: Dorota Sawicka, Katarzyna Łowicka,
Mikołaj Kołacz, Zygmunt Uzdalewicz, Ewelina Maciak, Paweł Jaworski

Korekta: Barbara Jarząbek

Projekt graficzny: Paweł Kłudkiewicz / www.pawelkludkiewicz.com

Copyright by OW SARP

Wydawnictwo OW SARP, seria WARSZTATY nr 9

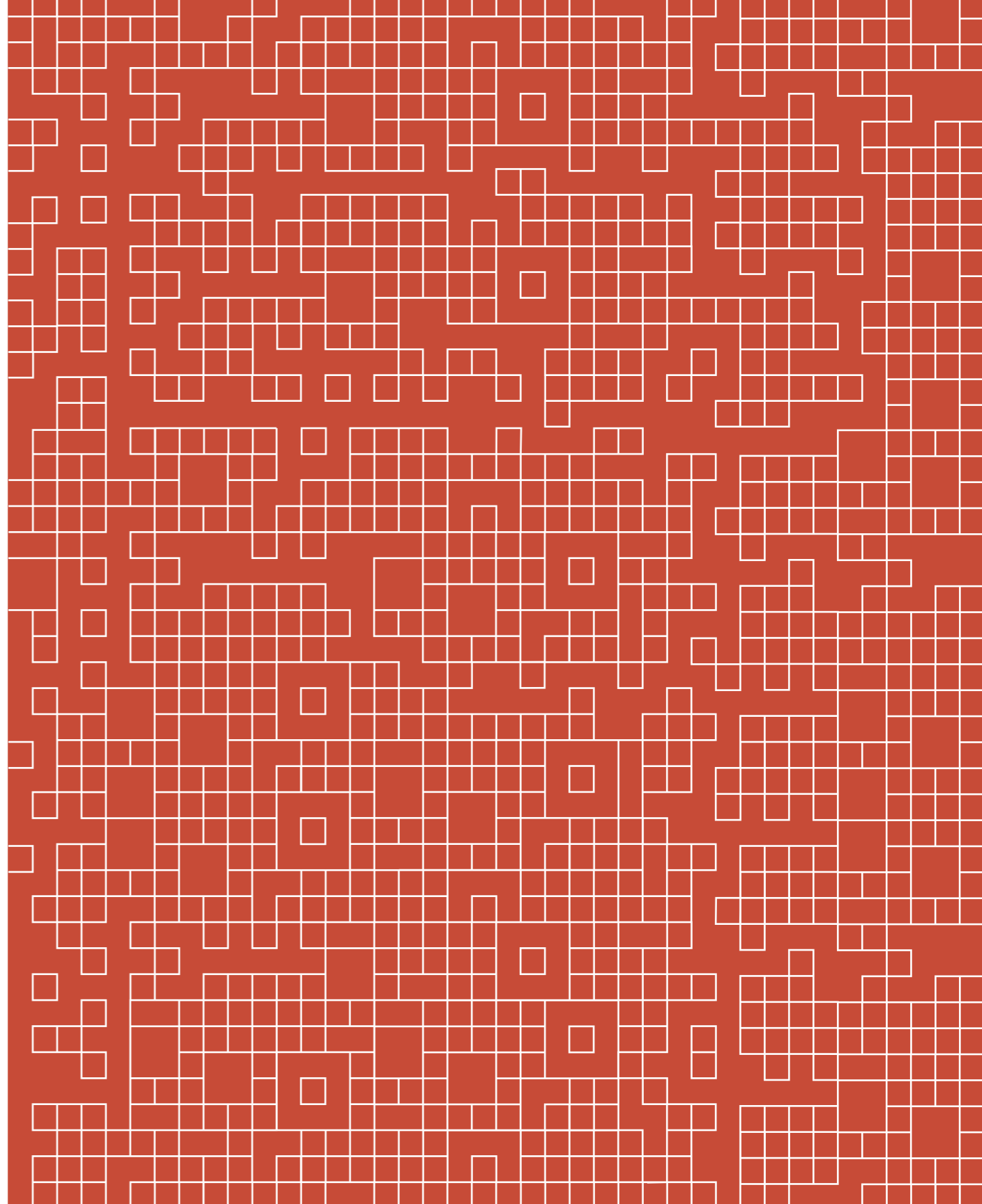
Wydanie pierwsze

Warszawa 2017

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

ISBN 978-83-945786-2-6


ODDZIAŁ WARSZAWSKI
STOWARZYSZENIE ARCHITEKTÓW POLSKICH





ODDZIAŁ WARSZAWSKI
STOWARZYSZENIE ARCHITEKTÓW POLSKICH

Oddział Warszawski SARP

ul. Foksal 2 , 00-366 Warszawa

www.sarp.warszawa.pl

ISBN 978-83-945786-2-6



9 788394 578626

