

An aerial, stylized illustration of a railway station area. The scene is divided into four quadrants by a central black banner. The top-left quadrant shows a large red building with a curved roof and several smaller blue buildings. The top-right quadrant shows a street labeled 'CZAJEWIC' and a few blue buildings. The bottom-left quadrant shows a street labeled 'SKA POLSKIEGO' and several blue buildings. The bottom-right quadrant shows a street labeled 'SKA POLSKIEGO' and a row of trees. The central black banner contains the title text.

PIASECZNO - STACJA KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ
Koncepcja zagospodarowania

2009

Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej,
Koncepcja zagospodarowania.

Zleceńodawca:
Urząd Miasta i Gminy Piaseczno

Realizacja:
RDH Architekci Urbanisci
Huub Droogh
Corinne Lecluyse
Taco Tuinhof
Alex Schicht
Sylvia Mikołajczak
Monika Baranowska
Szymon Gic

Urząd Miasta i Gminy
P i a s e c z n o
ul. Kościuszki 5
05-500 Piaseczno

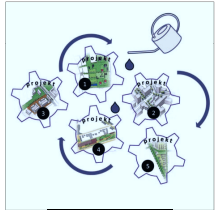
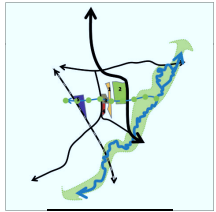
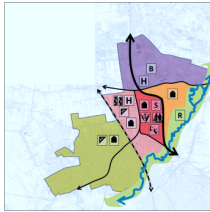
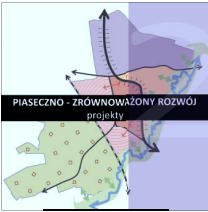


RDH Architekci Urbanisci
ul. Chwaliszewo 68/6
61-105 Poznań
tel. 061 852 46 83
www.rdh.eu



RDH Architekci Urbanisci

PIASECZNO - STACJA KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ
Koncepcja zagospodarowania



1. Piaseczno – zatrzymane w kadrze

Rozwój miasta oparty jest na trzech filarach: społecznym - ludzie będący kręgosłupem społeczności miejskiej, gospodarczym-praca, usługi, pieniądze na ich zakup, przestrzennym-dobre zorganizowane, wysokiej jakości otoczenie dopasowane do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Osiągnięcie równowagi między tymi trzema filarami pozwala mówić o zrównoważonym rozwoju. Ostatnie lata to okres intensywnego rozwoju i wzrostu Piaseczna skupionego głównie na aspekcie ekonomicznym, widzianym przez pryzmat otoczenia Warszawy. Spowodował on zachwianie równowagi w mieście pomiędzy dwoma pozostałymi filarami – przestrzennym i społecznym.

Trzy opracowania dotyczące Piaseczna:

- Piaseczno – wybór drogi. Strategia działania,
- Piaseczno – zrównoważony rozwój. Projekty,
- Piaseczno – stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania,

będące podsumowaniem projektów związanych z oceną stanu miasta, zwłaszcza jego centrum w aspekcie przestrzennie-społeczno-ekonomicznych możliwości rozwoju oraz koncepcji zagospodarowania stacji kolejki wąskotorowej, stanowiąc mają dla władz miasta swego rodzaju przewodnik stopniowego przywracania tej zachwianej równowagi.

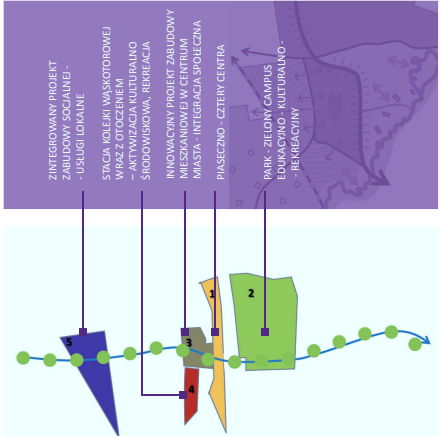
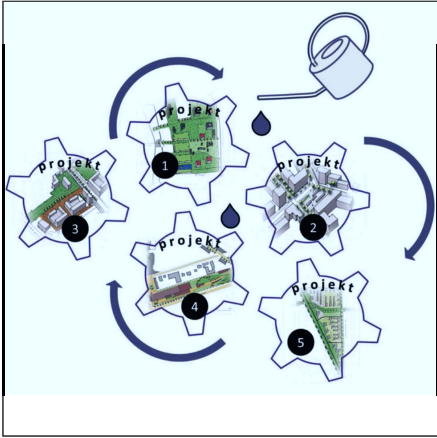
Zauważalne jest, że zdarzenia, które miały miejsce w ostatnich latach w Piasecznie (intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej, zabieganie o nowych inwestorów, koncentracja działań na jednym filarze – ekonomicznym bez skupienia się na długookresowej, zrównoważonej koncepcji rozwojowej) znajdują swoje odbicie na pozostałych obszarach powiatu piaseczyńskiego. Każdy z samorządów stara się wypełnić potrzeby swoich mieszkańców samodzielnie, skupiając się na ich rozwiązaniu w obrębie swojej jednostki terytorialnej. Myśląc o zrównoważonym rozwoju wiadomym jest, że nie może on pozostać zamknięty w granicach administracyjnych pojedynczego miasta czy gminy.

Wyrpracowanie spójnej polityki rozwojowej w wybranych obszarach działalności każdej z gmin, ukierunkowanej na zapewnienie odpowiedniej jakości usług dla wszystkich mieszkańców powiatu, zakładającej również możliwość wspólnego rozwiązywania podobnych problemów stanowiłoby będzie wartość dodaną, zwiększającą konkurencyjność całego powiatu piaseczyńskiego oraz wzmacniającą image każdej z gmin - stron współpracy.



5





„To freeze the frame” (*zatrzymać kadr*) - tak określone zostało w pracach projektowych spojrzenie na Piaseczno, a ściślej na trzy obszary decydujące o wizerunku i sile oddziaływania Piaseczna w regionie. Takie spojrzenie pozwala nie tylko na uzyskanie optymalnego obrazu problemów ale wskazuje w jaki sposób zaproponowane rozwiązania wkomponują się w strukturę przestrzeni oraz specyfikę tych problemów. W konsekwencji decyduje to również o tym, w jaki sposób rozwiązania te znajdują swoje odzwierciedlenie w procesie zmian społeczno-gospodarczych.

Opracowanie i przekazanie gminie Piaseczno niniejszych raportów, wspartych rozmowami z mieszkańcami oraz przedstawicielami samorządu, stanowi podstawę do wykonania przez miasto pierwszego kroku i zdecydowania o wyborze kierunku, w jakim dalej chce podążać. W przypadku Piaseczna, czas na podjęcie takiej decyzji oraz sprawność i konsekwencja wdrażania poszczególnych działań są jednymi z głównych czynników decydujących o ich powodzeniu.

Zaspokojenie wielu potrzeb i oczekiwań społecznych w Piasecznie to m.in. realizacja odpowiedniej polityki zmian jakościowych w mieście. Dotyczy to zwłaszcza centrum miasta, wymagającego uporządkowania sposobu użytkowania jego terenów w sposób zapewniający jak najlepszy poziom obsługi mieszkańców.

Rola Piaseczna może być postrzegana przez pryzmat drzwi łączących różne oblicza przestrzeni i funkcji lokalnych. Otwarcie drzwi w stronę Warszawy pokazuje ciągłość i integrację z wielkomięską przestrzenią, zwłaszcza w wymiarze gospodarczym. Natomiast otwarcie ich w stronę Piaseczna ukazuje atrakcyjną strukturę przestrzenno-funkcjonalną ściśle powiązaną z obszarami zieleni wraz z silnym i różnicującym zapleczem usługowym Piaseczna i pozostałych gmin powiatu piaseczyńskiego.

Symbolika drzwi stanowi element spinający opisane wcześniej poszukiwanie równowagi i dwa filary budowania dalszego rozwoju:

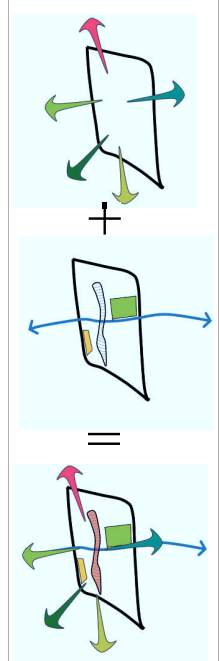
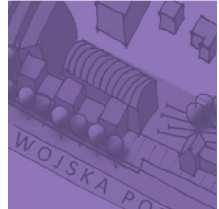
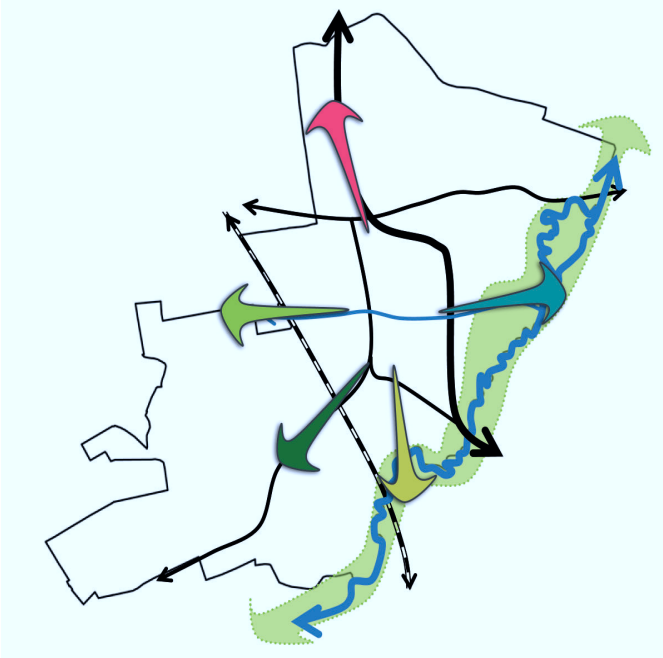
- zieleń - kapitał podstawowy – tożsamość – image,
- funkcje - usługi – wysoka jakość i różnicowanie – ponadlokalna współpraca.

Uzasadnieniem dla tej symbolicznej roli Piaseczna, obok posiadania statusu stolicy powiatu, jest z jednej strony wciąż istniejąca szansa na wzmocnienie jego centrum jako miejsca integrującego istotne w skali miasta i powiatu, wysokiej jakości funkcje usługowo-handlowo-społeczne, publiczne i komercyjne. Z drugiej natomiast, atrakcyjne otwarte tereny przyrodnicze okalające miasto, będące silnym elementem struktury gmin powiatu piaseczyńskiego, głównie jako miejsca aktywnego wypoczynku i regeneracji psychofizycznej mieszkańców powiatu i Warszawy.

Ponadto symbolika ta ma być swego rodzaju elementem równoważącym kontrasty istniejące w strukturze Piaseczna i jego otoczeniu, oraz służyć wyeksponowaniu tych, które tworzyć mogą tożsamość miasta i dalej obszaru całego powiatu piaseczyńskiego.

Drzwi to również zaproszenie do ich otwarcia. Dla Piaseczna oznacza to, że koncepcja zagospodarowania jego centrum musi być na tyle silna, różnicowania i atrakcyjna by łączyć w sobie wszystko to, co miasto chcąc utrzymać swój status może i powinno zaoferować mieszkańcom oraz osobom odwiedzającym tę okolicę. Symbolika drzwi ukazująca Piaseczno jako miejsce łączące różne oblicza przestrzeni miejskiej prowadzi dalej do określenia tego, co może ono zaoferować po ich przekroczeniu.





2. Wyodrębnienie projektów – stacja kolejki wąskotorowej

Wnętrze miasta a ściślej zasadnicze elementy struktury jego centrum wyznaczają: ulice Sierakowskiego, Kościuszki i Kilińskiego – jako kęgosłup, Park Miejski, stacja kolejki wąskotorowej oraz przecinający miasto ciek wodny Perelka. Stanowią one swego rodzaju podstawowe umebłowanie centrum miasta i bazę do dalszej jego aranżacji. Patrząc na miasto całościowo ważne jest odnalezienie innych elementów wchodzących w skład tej struktury, które odpowiednio zaakcentowane w jego centrum, pełnić będą rolę korytarzy prowadzących do różnych typów przestrzeni miejskiej Piaseczna.

Odpowiednio do tego, jako podejście do kształtowania wizerunku i estetyki centrum Piaseczna przyjęto: tworzenie w pełni powiązanych, atrakcyjnych wizualnie systemów połączeń prowadzących do potencjalnych miejsc przeznaczenia (poszczególnych obszarów miasta), których projekt i zagospodarowanie powinny zachęcać do przemieszczania się pieszo lub rowerem. Powiązanie tego w jeden system powinno nastąpić w oparciu pasy atrakcyjnie urządzonej zieleni wzdłuż ulic, chodników, ścieżek rowerowych, przy uwzględnieniu charakteru przestrzeni, do której dany korytarz prowadzi.

Podejście to było jednocześnie wyznacznikiem dla przedstawionych w opracowaniu propozycji rozwiązań projektowych. Przyjęcie kierunku działań zgodnego z zaproponowaną koncepcją zagospodarowania stacji kolejki, może tworzyć ważny element silnika Piaseczna oraz zdecydowanie wpłynąć na jakość przestrzeni i sytuację społeczno-ekonomiczną jego centrum.



3. Stacja kolejki – otoczenie i struktura

Teren kolejki położony jest na zachód od ulic określonych mianem kregosłupa miasta. Zawarte w strukturze kregosłupa cztery przestrzenie obejmujące: Plac Piłsudskiego, Skwer Kisielewskiego, plac przy ul. Nadarzyńskiej oraz skwer przy ul. Wschodniej, tworzą w przyjętym podejściu cztery różne tematycznie i funkcjonalnie powiązane elementy, wkomponowujące się razem w specyfikę miasta oraz tworzące jego odpowiedni klimat. Mają one istotne znaczenie dla działań związanych z budowaniem nowego wizerunku centrum miasta, poprawą jakości infrastruktury oraz kształtowaniem otwartych przestrzeni publicznych.

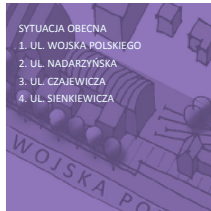
Struktura ulic określonych jako kregosłup Piaseczna oraz wymienione cztery przestrzenie placów i skwerów łączące różne oblicza jego centrum, mają przyciągać mieszkańców, a poprzez przyległe ulice (określone w projektach jako „zielone korytarze”) prowadzić dalej do atrakcyjnie zagospodarowanych miejsc Piaseczna. Rozwiązania projektowe przewidziane dla tych miejsc powinny uwzględniać zróżnicowany charakter tych przestrzeni oraz funkcje jakie mają one pełnić w przyszłości. Atutem jest tutaj odległość między najważniejszymi miejscami w strukturze centrum, pozwalająca na przemieszczanie się między nimi w ramach dziesięciominutowego spaceru.

Połączenie stacji kolejki wąskotorowej z kregosłupem miasta stanowią ulice Nadarzyńska od strony północnej i ul. Sienkiewicza od strony południowej. Obszar objęty analizami znajduje się pomiędzy wymienionymi ulicami oraz ulicami Wojska Polskiego i Czajewicza. Jest on wyraźnie podzielony na część charakteryzującą się zwartą architekturą budynków pokolejowych (strona północna), oraz na otwartą przestrzeń z niewielką ilością zabudowań i gęstą siatką torów kolejowych.



11





Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Struktura zabudowy stacji, to kompleks kilku budynków ułożonych linearnie wzdłuż torów kolejowych prowadzących z południa na północ. Ze względu na ich ułożenie jak i indywidualny charakter niektórych z budynków, dla potrzeb projektowych, obok znalezienia różnorodnych funkcji ważne było logiczne połączenie funkcjonalne całego kompleksu istniejących budynków wraz z nowoprojektowanymi rozwiązaniami architektonicznymi. Istotny był również kontekst otoczenia stacji:

- wzdłuż ulicy Wojska Polskiego, od strony północnej zabudowa nowych bloków wielorodzinnych,
- od skrzyżowania z ulicą Nadarzyńską, w kierunku południowym ciągnie się niska zabudowa jednorodzinna. Domy wzdłuż tej głównej ulicy mają charakter reprezentacyjnych willi. Uwagę zwraca jednak wyłamanie i brak ciągłości linii zabudowy, wiele działek pozostaje niezabudowanych czego efektem jest nieczytelny charakter przestrzenny ulicy,
- jednokierunkowa ulica Czajewicza z przylegającymi i zwróconymi tyłem do terenu kolejki działkami i zabudowaniami, reprezentuje różnorodny charakter zabudowy zarówno co do skali jak i zlokalizowanych tam funkcji. Ulica łączy w sobie styl przedwojennych i powojennych domów jednorodzinnych, budynków pofabrycznych (w tym najstarszy obiekt przemysłowy na terenie miasta - młyn parowy z 1910 roku), wielopiętrowy budynek starostwa powiatowego, a także nową wielorodzinną zabudowę mieszkaniową,
- ulice Nadarzyńska i Sienkiewicza to nieco inny charakter zabudowy. Zwarte zabudowania kamienic wzdłuż ulicy Nadarzyńskiej, począwszy od ulicy Kościuszki, przeobrażają się stopniowo w nieregularny system wolnostojących budynków w zbiegu ulicy z Wojska Polskiego. Wiele budynków wymaga radykalnej odnowy. Uwagę zwraca zabytek - kamienica przy ulicy Nadarzyńskiej 1, wzniesiona w 1929 roku, z najstarszą apteką w mieście. Ulica Sienkiewicza posiada bardziej usystematyzowany charakter, głównie dwu i trzypiętrowych kamienic z usługami ulokowanymi na parterach budynków. Tu również wśród zabudowań znajdują się zabytki architektury, w tym dwupiętrowy budynek kamienicy z 1925 (ul. Sienkiewicza 5) - największa spośród istniejących kamienic piaseczyńskich oraz narożny budynek u zbiegu ulic Czajewicza i Sienkiewicza z 1911 roku,
- zabudowa stacji kolejki wąskotorowej to w dużym stopniu budynki i obiekty o charakterze zabytkowym, charakterystycznym dla architektury kolejowej.

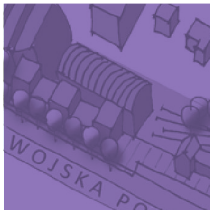
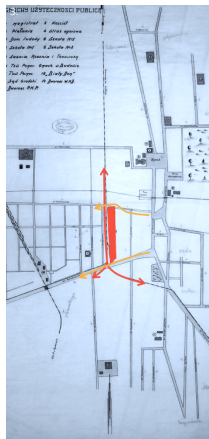
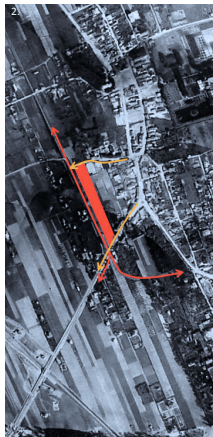
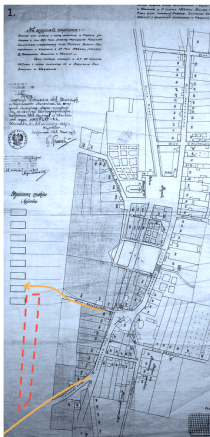
Rejestr zabytków obejmuje:

stację Piaseczno-Miasto; dworzec kolejowy z 1914 roku (według projektu Konstantego Sylwina Jakimowicza. Pozostałe budynki według projektu architekta miejskiego Zygmunta Kochmana zbudowano po połączeniu Kolei Grójeckiej z Wilanowską w 1935 roku); perony; pompownię ze studnią; magazyn służby drogowej; lokomotywnię, w tym: hala główna, hala napraw bieżących, kotłownia, kuźnia, stolarnia, hala maszyn. Aktualny stan zabudowań nie jest dobry i wymaga pilnych prac restauracyjnych.



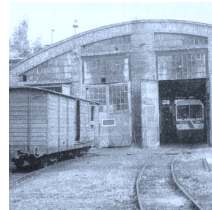
13





ROZWÓJ HISTORYCZNY KOLEJKI
WĄSKOTOROWEJ W PIASECZNIKU:

1. ROK 1825
2. ROK 1933
3. ROK 1934
4. ROK 2009



Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Budowę kolejki rozpoczęto w 1898. Funkcjonowała ona nieprzerwanie dla ruchu pasażerskiego do roku 1991, dla pociągów towarowych do 1996.

Kolejkę docierała z Piasieczna do Warszawy dwoma liniami: tzw. Kolejka Grójecką wzdłuż ulicy Puławskiej, niegdyś do pl. Unii Lubelskiej, później do Dworca Południowego (na miejscu dzisiejszej stacji Metro Wilanowska) oraz Kolejka Wilanowską, przez Konstancin, Powsin, Wilanów do stacji Warszawa Belweder.

Z Piasieczna jedna linia prowadziła na południowy wschód do Góry Kalwarii, a druga - główna na południowy zachód, przez Grójec, Mogielnicę do Nowego Miasta nad Pilicą, z odgałęzieniem z Grójca do Jasiołca. Aktualnie znaczna część torowiska jest rozebrana.

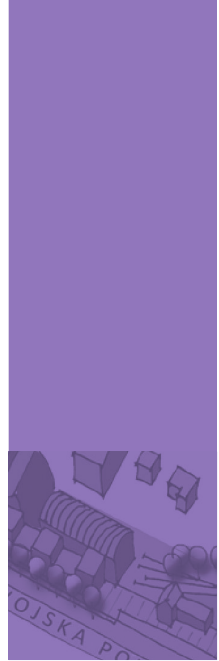
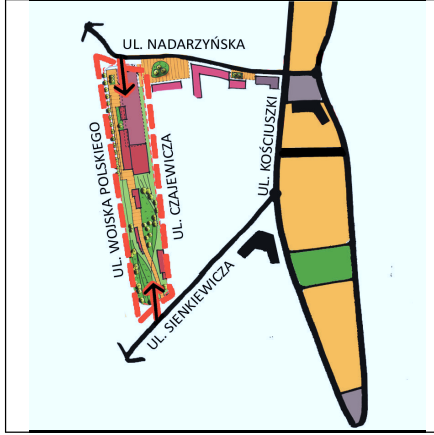
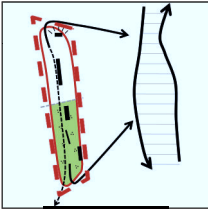
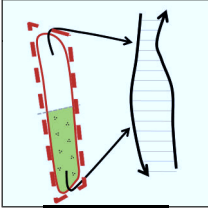
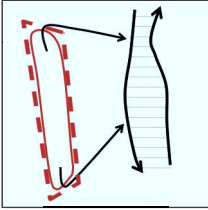
W terenie pozostawiono tory łączące Piasieczno z Nowym Miastem nad Pilicą, z czego przejezdny jest odcinek Piasieczno - Grójec.

Aktualnie wykorzystanie kolejki to przewozy turystyczne oraz pozostałe przewozy okolicznościowe, świadczone na zamówienie. Planowane jest przywrócenie ruchu towarowego, a z myślą o dowozie młodzieży do szkół oraz tzw. przewozach pracowniczych, zakłada się uruchomienie szynobusu spalinowego i ruchu do Nowego Miasta nad Pilicą.



15





4. Stacja kolejki - założenia programowe

Idea zagospodarowania centrum Piaseczna zasadza się na jak najpełniejszym otwarciu centrum do reszty miasta oraz zbliżeniu miasta do jego centrum. Wszystko to w ramach oferowanego przez nie pakietu kulturalnego, edukacyjnego, społecznego i komercyjnego, mieszczącego się w logicznie i przyjaźnie zaaranżowanej przestrzeni, honorującej rozwiązania sprzyjające integracji społecznej. Polepszenie relacji oraz spójności przestrzennej na linii miasto - teren stacji – miasto, stanowi istotny element, który winien być brany pod uwagę w planowaniu inwestycji dla tego obszaru. Dlatego tak istotnym w kontekście rozważanego projektu stacji kolejki wąskotorowej jest odpowiednie zaaranżowanie wejścia jej na teren, przewidzianego na jej krótkich krańcach:

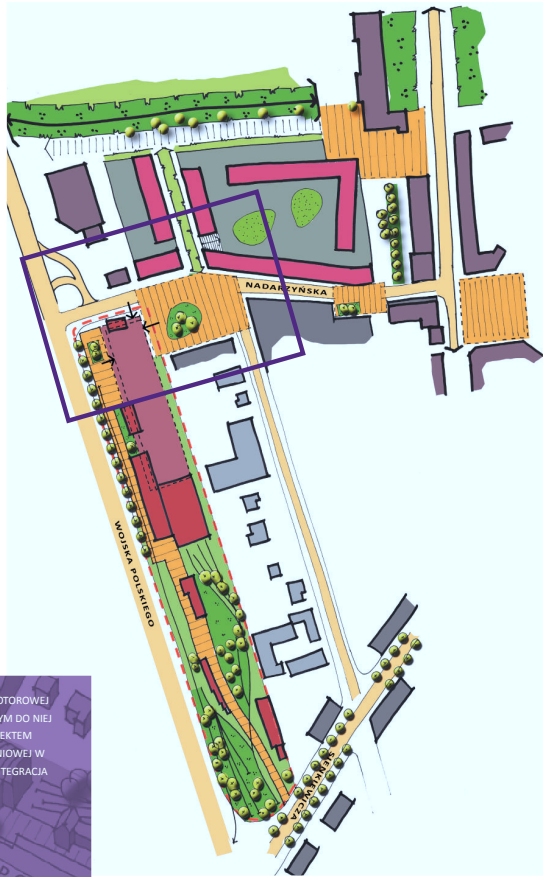
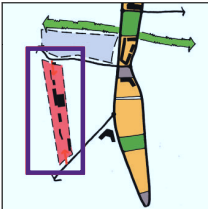
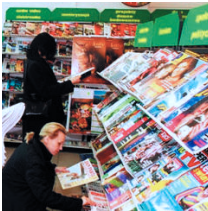
- wejście od strony północnej (ulica Nadarzyńska) przez nowo zaprojektowany budynek wchłaniający w swą strukturę ceglany zabytkowy budynek magazynowy,
- wejście od strony południowej (ulica Sienkiewicza) – brama do zielonego parku zabaw.

Nadanie stacji i jej otoczeniu odpowiedniego znaczenia wymaga obok aspektów projektowania urbanistycznego – architektonicznego, uwzględnienia odpowiednio dobranego programu funkcjonalnego tj. pakietu usług publicznych i komercyjnych, łatwo dostępnych dla mieszkańców miasta, gminy i powiatu.

Mając na uwadze ambicje samorządów lokalnych miejskiego i powiatowego związane z tym terenem, oraz jego potencjał i atrakcyjność (również pod względem komercyjnym), połączenie aktywności mieszczących się w zakresie kompetencji zarówno starostwa jak i miasta i gminy powinno być elementem wyznaczającym kierunek dyskusjom związanym z zagospodarowaniem tej części Piaseczna.

Wysztalcenie wspólnej strefy usług publicznych o charakterze kulturalno-społecznym, integrujących społeczność lokalną w połączeniu z rozwiązaniami komercyjnymi na bazie atrakcyjnie zagospodarowanej przestrzeni stanowić ma wyznacznik decyzji dotyczących tego strategicznego obszaru miasta. To również baza do budowania kompromisu środowisk lokalnych, zaangażowanych i zainteresowanych rozwojem Piaseczna.





STACJA KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ
WRAZ Z PRZYLEGAJĄCYM DO NIEJ
INNOWACYJNYM PROJEKTEM
ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ W
CENTRUM MIASTA - INTEGRACJA
SPOŁECZNA

WOJSKA POLSKIEGO

5. Stacja kolejki - założenia projektowe

Założeniami początkowymi dla projektowania były m.in.:

- utrzymanie istniejącego podziału przestrzennego (część północna – zwarta zabudowa, część południowa – pojedyncze zabudowania, dominujący charakter zieleni),
- podkreślenie przestrzeniami publicznymi linearności założenia urbanistycznego,
- utworzenie ciągów pieszych północ-południe,
- odrestaurowanie istniejącej, historycznej zabudowy,
- utworzenie wyraźnych wejść na teren kolejki: plac od ulicy Nadarzyńskiej, nowy budynek stacji, brama do zielonego parku od ulicy Sienkiewicza.

Istotny jest tu podział terenu na zabudowaną, wielofunkcyjną część, łączącą kulturalno - społeczno i komercyjne użytkowanie terenu, oraz na ogólnie dostępną, otwartą część zieloną. Rozwiązania projektowe powinny uwzględniać zróżnicowany charakter tych przestrzeni „kamień - zabudowa i zieleń – otwarta przestrzeń”, wkomponowując w nie odpowiednio przestrzeń publiczną oraz funkcje i programy aktywności dla mieszkańców. Całość zmierniać powinna do efektywnego, bardzo wysokiej jakości zagospodarowania przestrzeni, wraz z zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury oraz miejsc parkingowych. Zaprojektowanie przestrzeni stacji kolejki powinno przyciągać uwagę i obecność ludzi zarówno w ciągu dnia jak i porach wieczorowych. Wolnostojące zabudowania powinny być połączone jednolitymi przestrzeniami publicznymi, o takim samym charakterze, czytelnym dla całego założenia kolejki wąskotorowej. Istotne jest zatem wykorzystanie jednorodnych materiałów wykończeniowych i elementów małej architektury (ławki, oświetlenie, kosze na śmieci).

Analiza istniejących zabudowań kompleksu kolejki wąskotorowej w Piasecznie wykazała, że ich wartość kulturowa jest zależna nie tyle od architektonicznej jakości poszczególnych budynków, co od założenia urbanistycznego, będącego rezultatem rozwoju infrastruktury kolei wąskotorowej. Najstarsze budynki reprezentują architekturę z lat trzydziestych. Układ budynków stanowi rozpoznawalny dla założenia stacji kolejki wąskotorowej zespół architektoniczny. Pojedyncze budynki nie stanowią istotnej wartości z kulturowego punktu widzenia. Jedyne budynki stacji kolejowej jest dobrym, ale nie wyjątkowym przykładem architektury kolejowej z lat trzydziestych. Zarówno hala warsztatowa jak i pozostałe budynki nie są wyjątkowe w swoim rodzaju.

W istniejącej zabudowie proponuje się realizację nowego budynku z przeznaczeniem pod funkcje kulturalne i komercyjne, dając terenom kolejki wąskotorowej szansę na rozwój i powrót do czasów świetności. Nowy budynek, powinien swoją formą reprezentować stację oraz być punktem orientacyjnym dla odwiedzających Piaseczno – co szczególnie powinien być zauważalne od strony wjazdu z Warszawy, od ulicy Wojska Polskiego.

Istnieją dwa rozwiązania włączenia nowej zabudowy do istniejącego kompleksu budynków.

W przypadku, gdy jakość architektury jest wysoka, dodany budynek nie powinien przytaczać reszty i być neutralny. Pozwala to historycznym budynkom „pozostać sobą”, a nowej zabudowie „trzymać dystans”.

W przypadku niskiej jakości, czy skromnej architektury budynków, trudno stworzyć nową zabudowę w starym stylu i jednocześnie bardziej dyskretną od pierwowzoru. Istnieje zatem niebezpieczeństwo, że nowy budynek mógłby konkurować z pozostałymi. Tak więc rozsądnym rozwiązaniem jest wykreowanie nowego budynku, z własną tożsamością, wpisującego się w układ pozostałych.



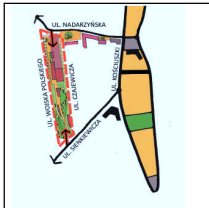
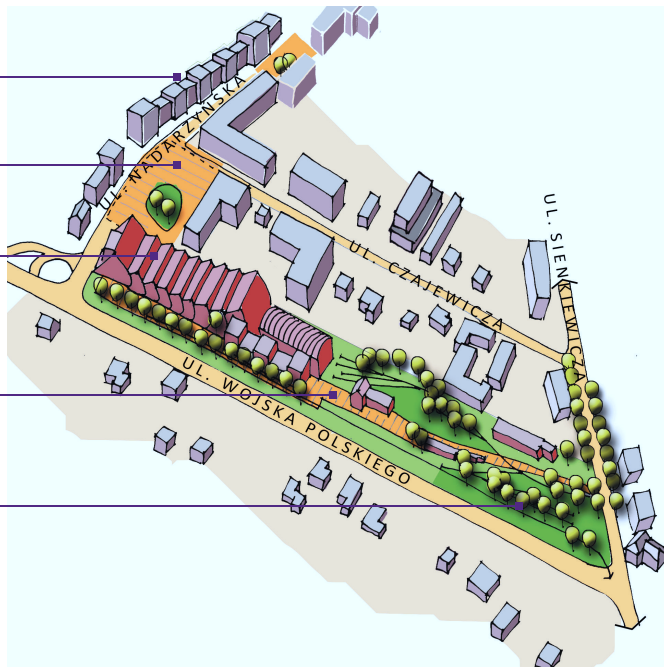
INNOWACYJNY PROJEKT ZABUDOWY
MIESZKANIOWEJ WRAZ
Z PODZIEMNYMI PARKINGAMI
- DOSTĘPNYMI RÓWNIEŻ DLA
ODWIEDZAJĄCYCH CENTRUM
KULTURY

NOWY PLAC ŁĄCZĄCY NOWY
KOMPLEKS ZABUDOWY PRZY STACJI
Z RZECZKĄ PEREKĄ

NOWY BUDYNEK (FUNKCJE
KOMERCYJNE, KULTURALNE,
SPOŁECZNE) WKOMPONOWANY W
ZABYTKOWĄ ZABUDOWĘ ZESPOŁU
KOLEJKI

CIĄG PIESZY WZDŁUŻ CAŁEGO
ZAŁOŻENIA KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ

OTWARTY TERENY ZIELONE, PLACE
ZABAW I MUZEUM KOLEJKI NA
ŚWIEŻYM POWIETRZU



Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Powyższy opis oddaje sytuację, z jaką mamy do czynienia w Piasecznie. Jedyne główny budynek stacji jest na tyle silny architektonicznie, by utrzymać i rozwinąć pierwszą omawianą opcję. Problem stanowią pozostałe budynki. Same w sobie są interesujące i właściwe zabudowie kolejowej, ale brak im „sily i charakteru”. Fizyczna odległość pomiędzy budynkami jest zbyt duża by stworzyć właściwe poczucie spójnego założenia urbanistycznego. Dlatego w koncepcji dokonano wyboru w kierunku architektury niezależnej, ale w pełni wkomponowującej się w układ istniejących budynków. Takie rozwiązanie stwarza wyzwanie dla całego zespołu – oprócz jednolitej architektury, należy wiele uwagi poświęcić przestrzeniom publicznym łączącym budynki.

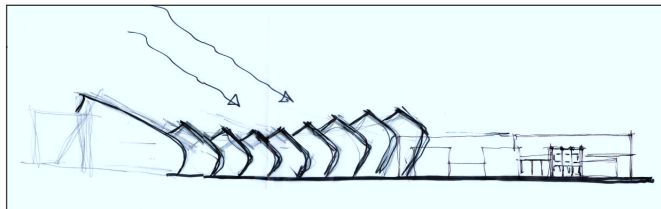
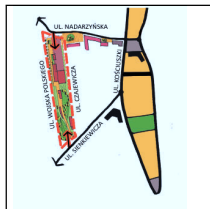
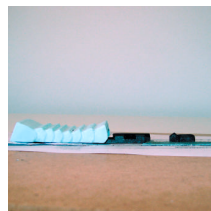
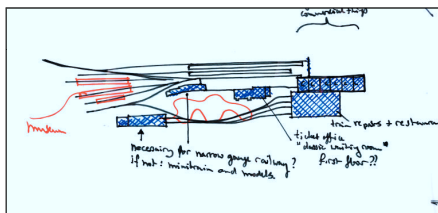
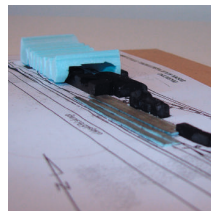
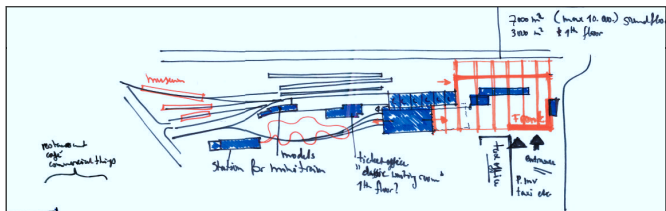
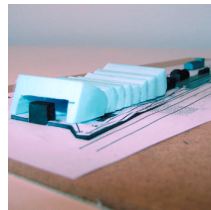
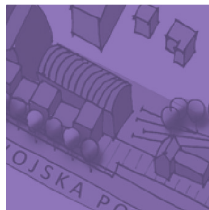
Caość zabudowy tj. ceglane budynki oraz trakcje torów kolejowych wraz z pociągami oraz budynek stacji kolejowej nadają temu miejscu ciekawy charakter i wyjątkowy wygląd. Wygląd ten mógłby zostać w przyszłości wzmocniony, poprzez wydatnienie istniejącej zabudowy nowymi elementami, nawiązującymi do zabudowy kolejowej oraz odpowiednim zagospodarowaniem terenów otwartych.

Program funkcjonalny dla projektu nowego budynku stacji kolejki wąskotorowej (centrum kultury, funkcje komercyjne) w kombinacji z zabytkowym kompleksem stacji kolejki wąskotorowej bardzo dobrze wpisuje się w strukturę urbanistyczną Piaseczna. Punktem wyjściowym przy realizacji przestrzeni publicznych pomiędzy zabudowaniami jest utrzymanie charakterystycznego wyglądu terenu kolejki wąskotorowej. Ważne jest zachowanie linearności terenu oraz linii torów kolejowych. Nawet jeśli nie są one wykorzystywane, mogą stanowić element ozdobny nawiązujący do historii miejsca oraz akcentujący jego tożsamość. Dlatego kontrastowa forma nowego, proponowanego w koncepcji budynku oraz wybór industrialnych materiałów, nawiązujących do charakteru pozostałej zabudowy wraz z równomiernym podziałem przypomina hale przemysłowe ze świetlikami.



21





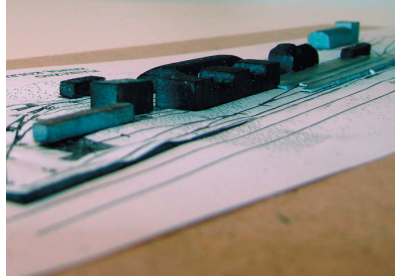
Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Na bazie analizy historycznego rozwoju zabudowy stacji, zasadną jest decyzja o odbudowaniu hali warsztatowej – będącej przedłużeniem obecnej hali oraz wykreowaniu na ich zwieńczeniu nowocześniejszej struktury architektonicznej. Istniejąca zabudowa jest jakością samą w sobie, dlatego nowa struktura zabudowy nie powinna być w tym układzie dominującą i przyćmiewać istniejącej. Rezultat to połączenie stali i szkła w prostej formie.

Forma nakładających się na siebie skorup nawiązuje do współczesnych budynków przemysłowych ale również do budynków warsztatowych z początku dwudziestego wieku. Takie pozycjonowanie poszczególnych elementów nadaje budynkowi wyraźny kierunek a także maksymalny efekt architektoniczny. Szklane fasady i łączniki skierowane są na północ, a części zamknięte, na południe. To rozwiązanie architektoniczne sprzyja ekologicznym rozwiązaniom, na przykład użycia paneli słonecznych na dachu.

Trzy z zaprojektowanych skorup mają takie same rozmiary, czwarta - ostatnia jest większa i usytuowana w dalszej odległości od pozostałych. Powstała przestrzeń pomiędzy poszczególnymi elementami skorup, ma na celu m.in. wyeksponowanie głównego wejścia wiodącego z placu do wnętrza budynku.

Teren stacji kolejki wąskotorowej zmieni również swój wygląd od strony północno - zachodniej. Dla osoby podążającej od strony ul. Wojska Polskiego, ukaże się widok szklanej bryły nowoczesnego budynku, z wpisaną w niego fasadą zabytkowej ceglanej formy oraz nowoczesna konstrukcja wieży. Konstrukcja ta ma nawiązywać do szyn pnących się do nieba...



23

WYTYCZNE DOTYCZĄCE NOWEGO BUDYNKU STACJI KOLEJOWEJ OD ULICY NADARZYŃSKIEJ:

- ZALECA SIĘ COFNIĘCIE NOWOPROJEKTOWANEGO BUDYNKU OD LINII ZABUDOWY ISTNIEJĄCYCH BUDYNKÓW CEGLANYCH,
- ARCHITEKTURA NOWEGO BUDYNKU POWINNA NAWIĄZYWAĆ DO ZABUDOWY KOLEJOWEJ,
- BUDYNEK POWINIEN BYĆ ZAPROJEKTOWANY W STYLU HALI FABRYCZNEJ, MOŻLIWE OKNA POŁACIOWE (TYPOWE DLA ZABUDOWAŃ FABRYCZNYCH),
- BUDYNEK POWINIEN STANOWIĆ JEDNĄ BRYLĘ; AKCENTY WYSOKOŚCIOWE – OD STRONY PÓŁNOCNEJ, CZYLI ULICY NADARZYŃSKIEJ, MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ 16 METRÓW,
- WEJŚCIE GŁÓWNE DO NOWEGO BUDYNKU OD ULICY NADARZYŃSKIEJ. KONIECZNOŚĆ POŁĄCZENIA PIESZEGO MIĘDZY PLACEM PRZY ULICY NADARZYŃSKIEJ A TERENAMI WZDLUŻ ULICY WOJSKA POLSKIEGO.

WYTYCZNE DOTYCZĄCE ELEWACJI BUDYNKU:

- RYTM ELEWACJI POWINIEN MIEĆ WERTYKALNY CHARAKTER.

WYTYCZNE DOTYCZĄCE BUDYNKÓW WOLNOSTOJĄCYCH:

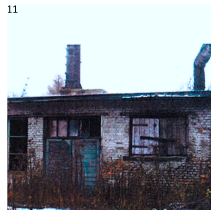
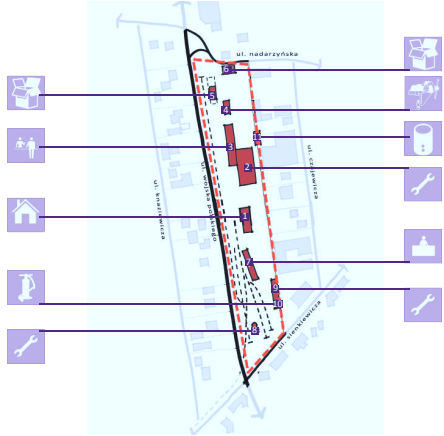
- NIE ZALECĄ SIĘ BUDOWY NOWYCH BUDYNKÓW WOLNOSTOJĄCYCH,
- OBIEKTY BEZUNKYCYJNE (MUR) ZALECĄ SIĘ ZBURZYĆ NA KORZYŚĆ NOWOPOWSTAŁEJ ARCHITEKTURY.

WYTYCZNE DOTYCZĄCE KOLORÓW I MATERIAŁÓW:

- ELEWACJE Z UŻYCIEM MATERIAŁÓW WYKORZYSTYWANYCH PRZY BUDOWIE BUDYNKÓW PRZEMYSŁOWYCH: KONSTRUKCJA STALOWA, SZKŁO,
- DACH PRZEKRYTY MATERIAŁAMI WYKORZYSTYWANYMI PRZY BUDOWIE BUDYNKÓW PRZEMYSŁOWYCH: JEDEN RODZAJ MATERIAŁU I JEDEN KOLOR.



PIASECZNO - STACJA KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ
Koncepcja zagospodarowania



- DAWNE FUNKCJE POSZCZEGÓLNYCH BUDYNKÓW:**
1. STACJA KOLEJOWA
 2. HAŁA LOKOMOTYWOJNI
 3. CZĘŚĆ WARSZTATOWO-SOCJALNA
 4. KUCHNIA
 5. KOMÓRKI
 6. MAGAZYN
 7. MAGAZYN SŁUŻBY DRÓGOWEJ
 8. POMIOWNIA
 9. LOKOMOTYWOJNIA
 10. PRZYCHODNIA KOLEJOWA
 11. KOTŁOWNIA

Konfrontacja i integracja zabytkowych zabudowań z nowoczesną architekturą przejawia się na kilku płaszczyznach proponowanej koncepcji zagospodarowania stacji kolejki wąskotorowej:

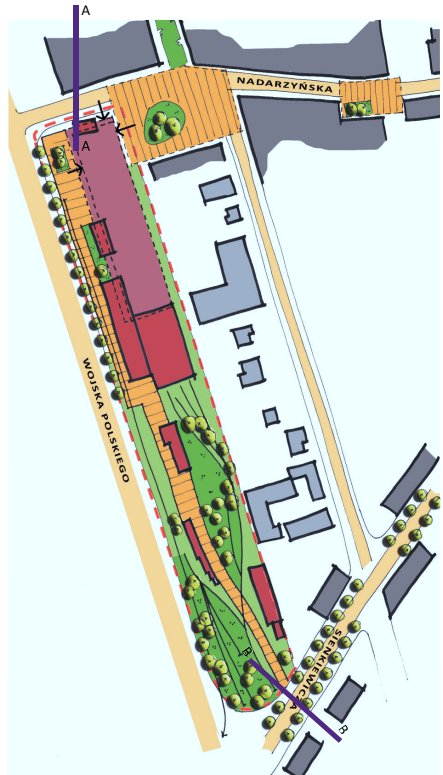
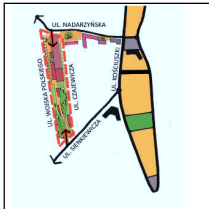
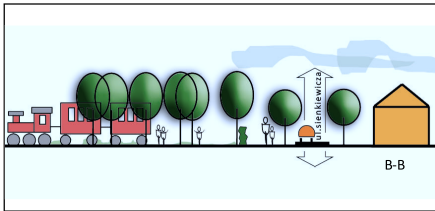
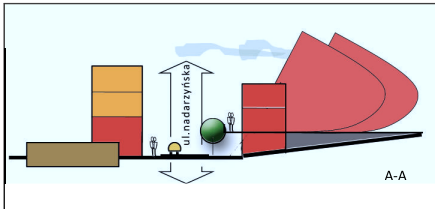
- odrestaurowania zabudowy historycznej stacji, dzięki czemu dla istniejących budynków będzie możliwe funkcjonalne włączenie do nowego centrum kulturalnego,
- hala warsztatowa. W przeszłości dwa razy większa, leżała symetrycznie za budynkami mieszczącymi aktualnie restaurację, kluby hobbyistyczne itp. Pożar hali w przeszłości był przyczyną zważenia jej północnej części. W rezultacie cały układ stacji stracił swoją pierwotną symetrię i balans. Odbudowa zniszczonej części hali pozwoli przywrócić pierwotne założenia stacji na zasadzie odtworzenia w „duchu przeszłości” a nie kopiowania. Dla tej części stacji proponowana koncepcja zagospodarowania przewiduje teatr. Pomiędzy teatrem, a istniejącą częścią hali zaproponowane zostało duże przeszklenie, w atrakcyjny sposób integrujące część teatralną z przestrzenią, w której prowadzone będą prace naprawcze taboru kolejowego,
- dla zachowania harmonii z istniejącym budynkiem magazynowym, dla północnej fasady budynku przy ul. Nadarzyńskiej, koncepcja przewiduje całkowite przeszklenie, pozwalające na pełne wkomponowanie w istniejący budynek magazynowy. Funkcje jakie można zarezerwować dla tej przestrzeni to galerie, biura bądź siedziby organizacji pozarządowych.

Reasumując, koncepcja projektowanego budynku powinna być oparta na dużych przestrzeniach nawiązujących do obiektów hal przemysłowych (możliwe okna połaciowe jak w typowych zabudowaniach fabrycznych). Nowy budynek na przedłużeniu istniejącej hali warsztatowej powinien stanowić połączenie stali i szkła w prostej, nieprzymiawającej pozostałych budynków formie. Zaleca się użycie materiałów nawiązujących do kolejowo - przemysłowej architektury. Cegła, z której zbudowano większość istniejących budynków nie powinna być brana pod uwagę. Ważne jest by nowy budynek wkomponowywał się w zabudowę, ale nie powinien jej kopiować. Budynek powinien stanowić jedną bryłę, akcenty wysokościowe zlokalizowane winny być od strony północnej, czyli ulicy Nadarzyńskiej; maksymalna wysokość 16 metrów. Istniejące budynki ceglane powinny wychodzić poza linię zabudowy nowoprojektowanego budynku. Wejście główne do nowego budynku przewidziane jest od ulicy Nadarzyńskiej. Za konieczne uważa się stworzenie połączenia pieszego między placem przy ulicy Nadarzyńskiej a terenami wzdłuż ulicy Wojska Polskiego.



25



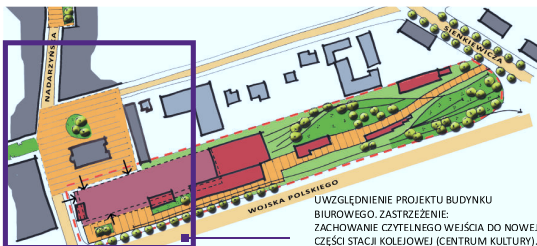


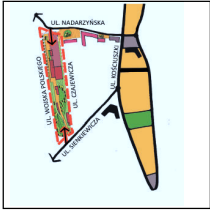
Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Plac przy ulicy Nadarzyńskiej jest jednym z dwóch wykreowanych przestrzeni publicznych zlokalizowanych wzdłuż tej ulicy. Wraz z realizacją nowej zabudowy zaproponowanej w ramach przedsięwzięcia „Innowacyjny projekt zabudowy mieszkaniowej w centrum miasta – integracja społeczna” (opis: Piaseczno – zrównoważony rozwój. Projekty), charakter ulicy Nadarzyńskiej ulegnie zmianie. Zasadne wydaje się być połączenie nowych funkcji kulturalno-społecznych na terenie stacji kolejki wąskotorowej poprzez odpowiednio zagospodarowany plac przy ul. Nadarzyńskiej (kawiarenki, ogródki itp.), aż do cieku wodnego Perelka, wzdłuż którego planuje się realizację ciągów pieszych i rowerowych.

Dla strony południowej założenia, od ulicy Sienkiewicza również zakłada się zmianę. Istniejąca zabudowa kamienic z usługami zlokalizowanymi w części parterowej nadaje ulicy miejski charakter. Jednak brak zadbanych przestrzeni publicznych, atrakcyjnie urządzonej zieleni oraz duży ruch samochodowy sprawiają, że ulica ta nie jest postrzegana jako atrakcyjna. Zważywszy na fakt, że południowa część założenia powinna otrzymać otwarty, ogólnodostępny charakter zielonej przestrzeni – parku, miejsca do zabaw (stąd też odjeżdżają pociągi do Grójca, a więc terenów sadowniczych), proponuje się by kształtowanie nowego image ul. Sienkiewicza rozpoczął od przebudowy chodnika z uwzględnieniem atrakcyjnych elementów małej architektury oraz nasadzenia szpalarów drzew (możliwość wykorzystania niektórych gatunków drzew owocowych), przyciągających pieszych oraz wprowadzających do klimatu starej stacji kolejki.

Ulice Nadarzyńska oraz Sienkiewicza mogą być wykorzystane jako przykład kształtowania wspomnianych w opracowaniu tzw. „zielonych korytarzy”, podkreślających tożsamość dróg prowadzących do określonego miejsca w mieście. Ulica, zwłaszcza w centrum miasta powinna stanowić jego wizytówkę. Wykreowanie odpowiedniego stylu architektonicznego, jakoś wykorzystanych materiałów wykończeniowych, rozwiązania dotyczące zieleni pozwolą wykreować i zachować ich pożądany wygląd oraz indywidualność, sprawiając że staną się one rzeczywistym nośnikiem strukturalnym miasta. W tym kontekście warto ponownie rozważyć zasadność opracowania struktury urbanistycznej oraz planu jakości przestrzeni. Pozwola one uniknąć konsekwencji, których odbiciem jest dzisiejsza kondycja centrum miasta, zapewnić kompleksowość i spójność przestrzenną oraz trwały efekt planowanych działań. Co ważne posiadanie takiego planu pozwala w konkretny sposób komunikować się w tematach związanych z nowymi planami zabudowy czy urządzania ulic, przebudowywania i odnawiania domów, gdzie ważna jest szczególna dbałość o detale zapewniające wysoką jakość przestrzeni publicznych.



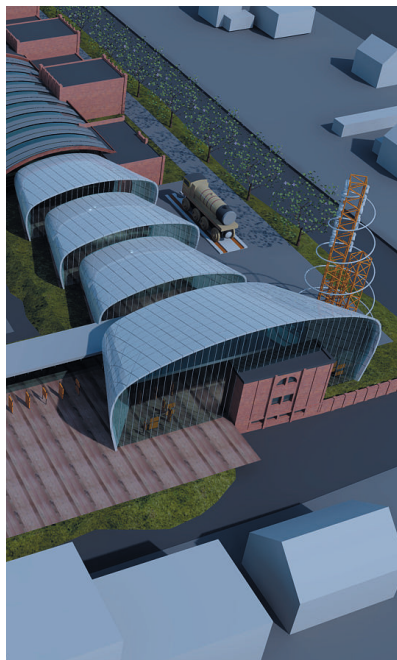


6. Stacja kolejki – propozycje programowe

Wielofunkcyjność obszaru stacji kolejki sprzyjać powinna wykreowaniu wysokiej jakości przestrzeni wzmacniającej układ strukturalny i funkcjonalny Piaseczna, oraz integracji społeczno – kulturowej jego mieszkańców. Silną podbudowę programową zagospodarowania stacji kolejki i tym samym wzbogacenie oferty kulturalnej Piaseczna może zapewnić m.in.:

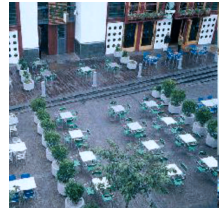
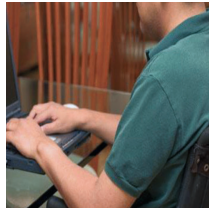
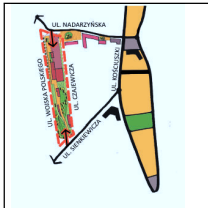
- przywrócenie i wyeksponowanie tradycji związanych z kolejką wąskotorową, w tym turystyki kolejowej w powiązaniu z dodatkowymi atrakcjami jak muzeum kolejnictwa, warsztaty dla hobbystów, artystów etc.,
- stworzenie centrum integrującego społeczność lokalną, łączącego funkcje kulturalno-społeczne i komercyjne (teatr, galerie artystyczne, pracownie autorskie, kawiarnie, restauracje itp.)
- stworzenie zaplecza dla warsztatów integrujących i aktywizujących społeczność osób niepełnosprawnych, zwłaszcza ludzi młodych,
- stworzenie centrum komunikacji i współpracy organizacji pozarządowych,
- wprowadzenie dobrych sklepów typu Empik, modelarskich, artystycznych, antykwariatów, decoupage, itp.,
- stworzenie zaplecza dla klubów dyskusyjnych (odpowiednio dla młodych i starszych mieszkańców Piaseczna), mini sal kinowych, zajęć warsztatowych, kółek zainteresowań itp.

Celem zwiększenia efektywności podejmowanych działań, należy zwrócić uwagę na tworzenie warunków do łączenia funkcji komplementarnych, zwiększających jednocześnie ekonomiczny potencjał tej części miasta.



29





Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Przykład 1:

Program dotyczący części muzealnej stacji. Muzeum kolejnictwa jako funkcja wiodąca.

Funkcją wiodącą założenia jest muzeum kolejnictwa wraz z funkcjami towarzyszącymi oraz centrum kultury dla miasta. Obie wymienione funkcje zlokalizowane są w budynku warsztatowym, przykrytym półokrągłym dachem oraz w jego przedłużeniu, jakim jest nowo zaprojektowany budynek.



Stala ekspozycja zabytkowych wagonów – atrakcja turystyczna, niekonwencjonalnie zaprojektowana przestrzeń do wypoczynku i zwiedzania, dobrze utrzymana zieleń.



Stopniowe uruchomienie kolejnych tras w połączeniu ze specjalnym, regionalnym programem turystycznym, baza budowania współpracy międzygminnej, wypracowanie wspólnego programu turystycznego.



Odrestaurowane pomieszczenia warsztatowe – możliwość organizowania warsztatów, zajęć edukacyjnych, praktyk w zakresie utrzymania i odnawiania sprzętu taboru kolejowego.



Organizacja mini ścieżki kolejowej dla najmłodszych turystów w okresie letnim; w okresie zimowym mini muzeum kolejnictwa, zajęcia modelarskie, mini wystawy – targi modelarskie.



Wypożyczalnia rowerów – stacja rowerowa wraz z panelem obsługującym. Stacja może pomieścić od kilku do kilkunastu rowerów, które w dowolnym momencie mogą zostać wypożyczone. Warto rozważyć lokalizację dwóch-trzech takich stacji, w dobrze usytuowanych w strategicznych punktach miasta. Możliwość rozwinięcia projektów społecznych w ramach warsztatów integrujących i aktywizujących społeczność osób niepełnosprawnych, zwłaszcza ludzi młodych (np. zadbanie i utrzymanie stacji, kontrola techniczna rowerów, drobne naprawy etc.); silny element promocyjny miasta – kolorystyka, logo, wymiar edukacyjny – integracja komunikacji publicznej z ruchem rowerowym, zdrowy styl życia, ekologia.



Poczekalnie i kasy; aranżacja - nawiązanie do klimatu z okresu powstania stacji kolejki wąskotorowej. Lokalizacja w głównym budynku stacji (funkcja mieszkaniowa pozostaje zachowana na wyższych kondygnacjach); Połączenie z profesjonalnym systemem informacji o mieście i regionie.

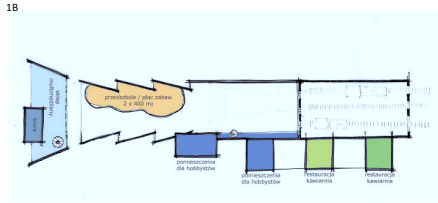
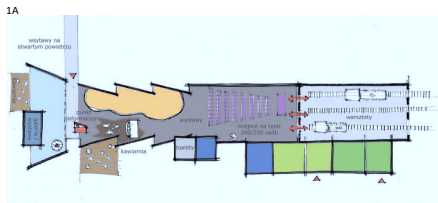


31



PROPONOWANY ROZKŁAD
 FUNKcjONALNY
 NOWOPROJEKTOWANEGO
 BUDYNKU CENTRUM KULTURY:

1A. RZUT PARTERU
 1B. RZUT PIĘTRA



Przykład 2:

Program dotyczący centrum kultury.

Centrum kultury dla miasta zawiera w swojej strukturze odpowiednio zagospodarowaną przestrzeń publiczną (plac w okolicy wejścia do nowoprojektowanego budynku od ul. Nadarzyńskiej) oraz nowoczesny plac zabaw gdzie dobór atrakcji zależny może być od preferencji, potrzeb czy innowacyjności inicjatorów.



Integracja społeczności lokalnej wokół wydarzeń kulturalnych (teatr, galerie artystyczne, pracownie autorskie, koncerty); możliwość ukierunkowania oferty pod kątem oczekiwań i potrzeb starszej i młodszej społeczności miasta.



Miejsca spotkań i integracji społeczności lokalnej - kawiarnie, restauracje, kluby dyskusyjne; możliwość ukierunkowania oferty pod kątem oczekiwań i potrzeb starszej i młodszej społeczności miasta.



Budowanie komunikacji i współpracy dla organizacji pozarządowych. Możliwość realizacji wspólnych projektów; możliwość wniesienia wkładu merytorycznego w działalność centrum; profesjonalna baza informacyjna o organizacjach pozarządowych; wspólny punkt kontaktowy; możliwość prezentowania osiągnięć etc.



Stworzenie zaplecza dla warsztatów integrujących i aktywizujących społeczność osób niepełnosprawnych, zwłaszcza ludzi młodych. Miejsce pracy twórczej osób niepełnosprawnych.



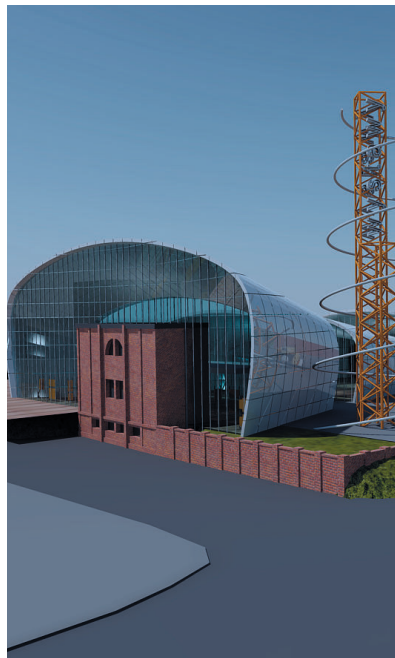
„Meeting point” dla szeregu innych inicjatyw spływających do miasta lub rodzących się jako wyraz twórczej aktywności społeczności lokalnej.



Przestrzeń dla materiałów wizualnych: filmów i dokumentacji fotograficznej.



Strefa literatury specjalistycznej: zbiór regularnie aktualizowanych książek i publikacji.



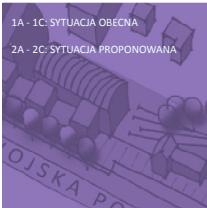
33





1A - 1C: SYTUACJA OBECNA

2A - 2C: SYTUACJA PROPONOWANA

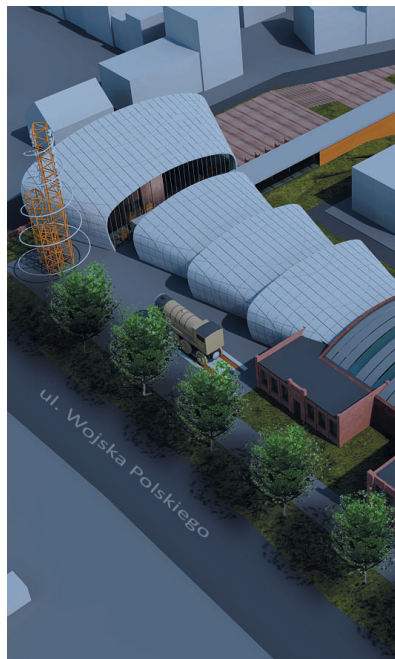
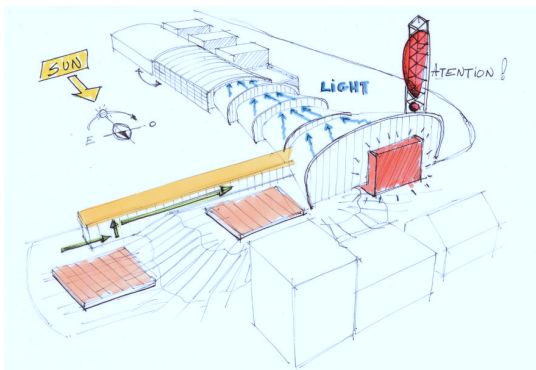


Piaseczno - Stacja kolejki wąskotorowej. Koncepcja zagospodarowania.

Jest to wyłącznie przykładowe przedstawienie szeregu możliwości, jakie niesie ze sobą połączenie mądrze i atrakcyjnie zagospodarowanej przestrzeni z odpowiednio dobranym do potrzeb społeczności programem. Poprawa warunków życia zawiera w sobie nie tylko działania związane z budowaniem nowej infrastruktury technicznej. Zawiera w sobie działania na rzecz budowy społeczności lokalnej oraz wzmacniania poczucia utożsamiania się z miejscem. Właściwe zorganizowanie działań związanych z przywróceniem stacji kolejki wąskotorowej w rytm życia miasta, oznacza w efekcie również zwiększenie różnorodności form działalności społecznej, aktywności gospodarczej lokalnych podmiotów, integracji różnych grup społecznych - tych aktywnych, chcących wnieść swój wkład jak i pozostających z różnych względów na boku, oczekujących odpowiedniej dla nich oferty i zachęty.

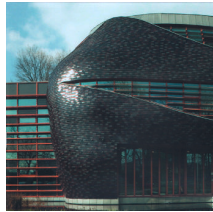
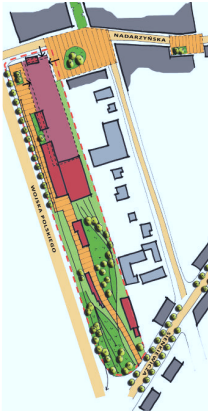
Wartością dodaną takich projektów jak stacja kolejki jest fakt, że wiele rzeczy należy organizować i wdrażać często od podstaw. Warto zadbać o aktywny udział przedstawicieli społeczności lokalnych zarówno w przygotowaniu odpowiednich programów jak i ich realizacji. Sposób myślenia i działania jaki przyjęty zostanie na samym początku, może decydować o losach danej inicjatywy w przyszłości. Innymi słowy możemy zarazić społeczność chęcią działania i rozwijania inicjatywy, lub zburzyć ten kapitał zanim jakiegokolwiek idee zostaną zrealizowane. Jest to zagadnienie efektywności i roztropności partnerów lokalnych, w rękach których leży nadanie odpowiedniego kierunku działań. Miarą sukcesu będzie m.in. akceptacja społeczna tych kierunków oraz ich konsekwentna realizacja.

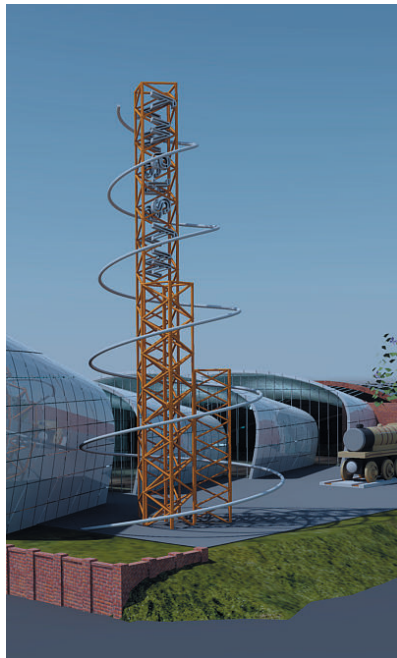
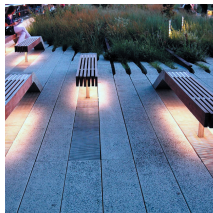
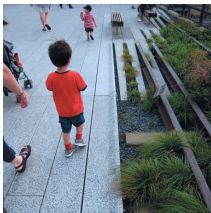
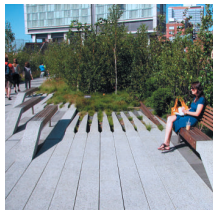
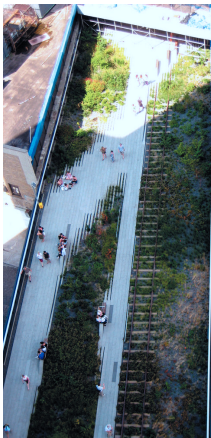
Stacja stanowić ma pozytywny punkt odniesienia dla miasta, kreować miejsce do pracy i tworzenia oraz dialogu ze społecznością. Miejsce charakteryzować ma otwartość, dostępność i wielofunkcyjność.



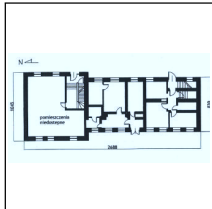


PRZYKŁADOWE ROZWIĄZANIA
ARCHITEKTONICZNE DOTYCZĄCE
PROJEKTU NOWEGO BUDYNKU
CENTRUM KULTURY. W TYM REALIZACJI
PRZESTRZENI PUBLICZNYCH





ZAŁĄCZNIKI



NR 1 BUDYNEK STACJI



Sytuacja

Usytuowanie w środkowej części terenu, przed torem kolejowym, poprzedzonym peronem. Budynek fasadą zwrócony jest na zachód.

Materiał

Budynek murowany z cegły ceramicznej, otynkowany, w partii cokołu z okładziną kamienną, spoinowaną.

Rzut

Plan budynku oparty na rzucie prostokąta i kwadratu. Układ pomieszczeń dwutraktowy z dwiema klatkami schodowymi dostępnymi ze wschodu. Zejście do piwnicy umieszczone w przedsiönku klatki schodowej. Pomieszczenia piętrowe w układzie dwutraktowym dostępne z obu klatek schodowych.

Bryła budynku

Piętro z wyższą częścią ryzalitową, częściowo podpiwniczony. Przekryty dachem mansardowym i dwuspadowym z jednym naczółkiem. Od strony północnej dostawiona parterowa przybudówka nakryta dachem jednospadowym. Wnętrze: Na parterze pierwotnie wnętrza biurowe stacji adaptowane na 3 mieszkania, dostępne od strony wschodniej i od zachodniej. Pierwotny układ parteru zmieniony w niewielkim stopniu. Na piętrze zlokalizowano trzy mieszkania, jedno na poddaszu ryzalitu.

Poprzednia funkcja

Budynek stacyjny

Obecna funkcja

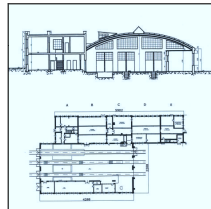
Mieszkańcowa

Ilość kondygnacji:

3

Powierzchnia brutto:

312m²



NR 2 HALA NAPRAW



Sytuacja

Kompleks usytuowany w środkowej części terenu zakładu. Złożony z hali lokomotywowni z wjazdami od północy i południa oraz przylegającej od zachodu części warsztatowo socjalnej, występującej w postaci pięciu segmentów.

Materiał

Budynki murowane z cegły ceramicznej na zaprawie cementowo wapiennej i częściowo z cegły silikatowej.

Rzut

Plan budynków oparty na rzucie dwóch prostokątów. Od wschodu umieszczono halę napraw od zachodu natomiast umiejscowiono budynek zaplecza socjalnego wraz z warsztatami. Hala napraw posiada wjazdy od północy i od południa. Od strony zachodniej hala została skomunikowana z pomieszczeniami warsztatowymi i socjalnymi. Budynek warsztatów socjalny oparty został na rzucie wydłużonego prostokąta z podziałem na segmenty.

Bryła budynków

Obiekt hali napraw jednokondygnacyjny przekryty dachem łukowym krytym papą, zaopatrzonym w świetlik kalenicowy. Bryła budynku socjalno warsztatowego składa się z pięciu segmentów. Trzy dwu kondygnacyjne oraz dwa parterowe, przekryte dachami płaskimi.

Poprzednia funkcja

Hala napraw / pomieszczenia warsztatowo - socjalne

Obecna funkcja

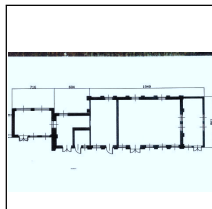
Hala napraw / budynki usługowe.

Ilość kondygnacji:

2

Powierzchnia brutto:

981m² + 1112m²=2093m²



NR 4 KUŹNIA



Sytuacja

Budynek usytuowany po stronie północnej części warsztatowo- socjalnej, w zabudowie szeregowej. Fasada frontowa została zwrócona ku wschodowi.

Materiał

Budynki murowane z cegły ceramicznej na zaprawie cementowo wapiennej.

Rzut

Plan budynków oparty na rzucie prostokąta z przybudówkami od północy (magazyn) oraz od południa (spawalnia z acetylenownią). Złożony z dwóch pomieszczeń różnej wielkości, każde z oddzielnym wejściem. Większe zajmowała kuźnia mniejsze blacharnia.

Bryła budynków

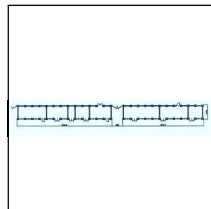
Obiekt jednokondygnacyjny przekryty dachem dwuspadowym z wywietrznikami. W ścianach bocznych wyprowadzono atyki, atyką zwieńczono także ryzalit frontowy.

Poprzednia funkcja
Kuźnia i blacharnia

Obecna funkcja
Budynek nieużywany.

Ilość kondygnacji:
1

Powierzchnia brutto:
167m²



NR 5 KOMÓRKI



Sytuacja

Usytuowanie częściowo wzdłuż budynków warsztatowych, po stronie zachodniej.

Materiał

Murowane z cegły, nietynkowane. Jednokondygnacyjne, przekryte dachem jednospadowym, drewnianym, krytym papą.

Rzut

Budynek złożony z ośmiu różnej wielkości pomieszczeń z wejściami od wschodu, rozdzielone furtą drewniana, dwuskrydłowa na ramach metalowych. Drzwi większości dwuskrydłowe, deskowe. Elewacja od strony zachodniej rozczłonkowane symetrycznie lizenami.

Bryła budynku

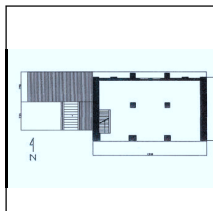
Budynek parterowy z dachem jednospadowym, na planie wydłużonego prostokąta.

Poprzednia funkcja
Komórki

Obecna funkcja
Budynek nieużywany.

Ilość kondygnacji:
1

Powierzchnia brutto:
291m²



NR 6 MAGAZYN



Sytuacja

Budynek usytuowany przy ulicy Nadarzyńskiej, wzdłuż północnej granicy terenu. Fasada frontowa zwrócona na północ.

Materiał

Obiekt murowany z cegły ceramicznej. Stropy żelbetowe, w poziomie parteru podciągłi wsparte na czterech słupach.

Rzut

Budynek na rzucie prostokąta, o jednorodnych poziomach, połączonych bocznymi schodami.

Bryła budynku

Obiekt piętrowy, podpiwniczony, nakryty dachem jedospadowym pokrytym papą. Zejście do piwnicy oraz drewnianej szopy po stronie elewacji zachodniej.

Poprzednia funkcja

Olejarnia

Obecna funkcja

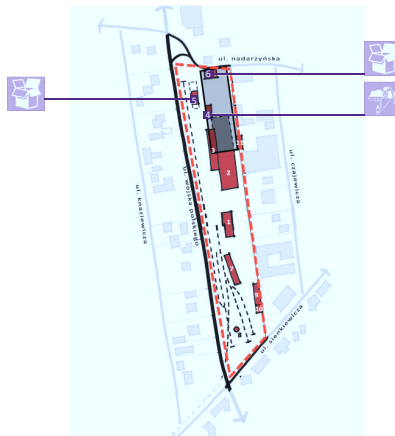
Budynek nieużywany.

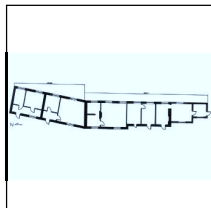
Ilość kondygnacji:

3

Powierzchnia brutto:

291m²





NR 7 MAGAZYN SŁUŻBY DROGOWEJ



Sytuacja

Budynek usytuowany w południowej części terenu, pomiędzy torowiskiem. Obiekt wolnostojący, elewacje wzdłużne zorientowane zostały w kierunku zachodnim i wschodnim.

Materiał

Murowany z cegły, otynkowany, przekryty stropodachem, drewnianym pokrytym papą.

Rzut

Złożony z dwóch części: północnej opartej o rzut czworoboku i południowej czterosegmentowej o uskokowych członach.

Bryła budynku

Parterowy, częściowo podpiwniczony, nakryty dachem jednospadowym. Elewacje zwieńczone zostały płaskim gzymsem.

Poprzednia funkcja

Magazyn służb drogowych.

Obecna funkcja

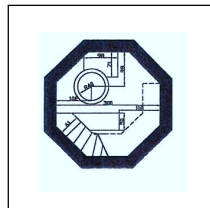
Sklepik/kasa biletowa.

Ilość kondygnacji

1

Powierzchnia brutto

198 m²



NR 8 POMPOWINIA



Sytuacja

Usytuowana w południowej części między torami.

Materiał

Obiekt murowany z cegły, otynkowany, przekryty stropem drewnianym z podsufitką. Dach przekryty dachówką ceramiczną (karpiówką).

Rzut

Założenie budynku oparte na rzucie ośmiokąta, wewnątrz jednoprzestrzenne.

Bryła budynku

Obiekt dwu poziomowy nakryty daszkiem namiotowym.

Poprzednia funkcja

Pompowinia

Obecna funkcja

-

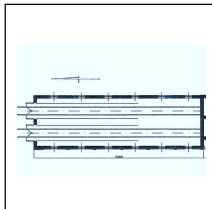
Ilość kondygnacji:

2

Powierzchnia brutto:

9m²

9



NR 9 LOKOMOTYWONIA



Sytuacja

Usytuowany przy południowym krańcu wschodniej granicy terenu. Od strony południowej, budynek dostawiony został do dawnej przychodni lekarskiej.

Materiał

Hala murowana z cegły, otynkowana. Konstrukcja przekrycia stropodachu - dźwigary drewniane, łukowe oparte na ścianach podłużnych. Dach kryty papą na deskowaniu, w dachach umieszczono świetliki.

Rzut

Założenie oparte na rzucie prostokąta z wjazdem od północy.

Bryła budynku

Jednokondygnacyjna, przekryta dachem walcowym. Elewacje wzdłużne, tynkowane rozczłonkowane symetrycznie lizenami, zwieńczone szafowanym gzymsem. Wjazd w szczycie północnym, przez dwa wrota drewniane na stalowej kratownicy.

Poprzednia funkcja

Lokomotywnia

Obecna funkcja

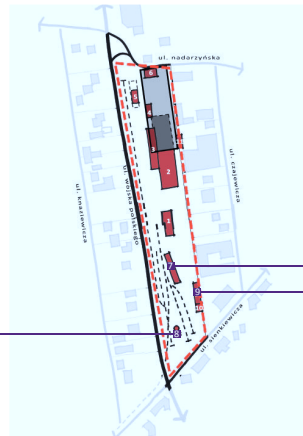
Lokomotywnia

Ilość kondygnacji:

1

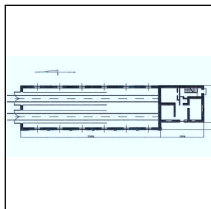
Powierzchnia brutto:

342m²



45





NR 10 PRZYCHODNIA KOLEJOWA I GARAŻE



Opis

Pierwotnie w parterze budynek mieścił trzy garaże oraz pomieszczenia kotłowni ogrzewającej również lokomotywnię. Piętro zajmowało ambulatorium. W latach późniejszych zlikwidowano garaże adaptując je na cele przychodni kolejowej. Po roku 1990 budynek zaadoptowany został na mieszkania.

Sytuacja

Usytuowany przy południowym krańcu wschodniej granicy terenu. Od strony północnej, budynek dostawiony został do lokomotywowni.

Materiał

Budynek murowany z cegły, otynkowany. Stropy typu Kleina, więźba drewniana, krokwiowo jętkowa.

Rzut

Budynek na rzucie prostokąta, płytkim ryzalitem narożnym w elewacji południowej. Dwutraktowy, przekryty dachem dwuspadowym o małym kącie.

Bryła budynku

Budynek piętrowy, przekryty płaskim dachem. Elewacje zwieńczone wąskim gzymssem.

Poprzednia funkcja

Garaże/kotłownia/ambulatorium

Obecna funkcja

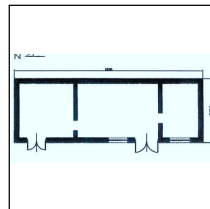
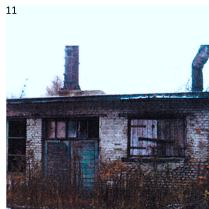
Mieszkalniowa

Ilość kondygnacji:

2

Powierzchnia brutto:

170m²



NR 11 KOTŁOWNIA



Sytuacja

Usytuowany przy wschodniej stronie granicy terenu, obiekt fasadą zwrócony na zachód.

Materiał

Budynek murowany z cegły ceramicznej, silikatowej i cegły dziurawki. Stropodach żelbetowy wylewany kryty papą.

Rzut

Rzut na planie prostokąta, o trzech pomieszczeniach różnej wielkości, ułożonych w amfiladzie.

Bryła budynku

Budynek parterowy z głęboką częścią środkową, nakryty dachem płaskim.

Poprzednia funkcja

Kotłownia

Obecna funkcja

-

Ilość kondygnacji:

1

Powierzchnia brutto:

89 m²



47

