

Jakie będą okolice dworca PKP w Piasecznie?



Okolice Dworca PKP w Piasecznie na nowo – Prezentacja koncepcji

Zastanawiamy się, co zrobić, by ożywić okolice dworca PKP w Piasecznie. Po jesiennych konsultacjach z mieszkańcami, wraz z architektami i urbanistami przygotowaliśmy koncepcję zagospodarowania terenu wokół Dworca PKP w Piasecznie.

Zapraszamy do zapoznania się z koncepcją i podzielenia się uwagami.

14 i 21 czerwca będziemy też w punktach konsultacyjnych na terenie Piaseczna.

PUNKTY KONSULTACYJNE

14.06.2022 (wtorek)

9.00-11.00 targowisko, ul. Jana Pawła II 59
13.00-15.30 Centrum Edukacyjno-Multimedialne, ul. Jana Pawła II 55
16.00-19.00 dworzec PKP, ul. Dworcowa 3

21.06.2022 (wtorek)

17.30-20.30 dworzec PKP, ul. Dworcowa 3

SPOTKANIE

23.06.2022 (czwartek)

18.30-20.30 Urząd Miasta i Gminy Piaseczno, ul. Tadeusza Kościuszki 5

Projekt będzie można zobaczyć w Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno, ul. Tadeusza Kościuszki 5, w godzinach pracy urzędu.

Swoje potrzeby, uwagi i pomysły związane z przedstawioną koncepcją, można też przesać do 8 lipca 2022 na adres: konsultacje@piaseczno.eu



KONSULTACJE TRWAJĄ DO 8 LIPCA 2022

Więcej informacji oraz koncepcja dostępne są na stronie: piaseczno.eu/jakie-będa-okolice-dworca-pkp-w-piasecznie



WYTYCZNE DO MPZP

Głównym założeniem modelu układu przestrzennego, wynikającego również z oczekiwań społecznych, była regeneracja struktury przestrzennej terenów wokół dworca i terenów kolejowych, odkrycie na nowo oferty rekreacyjnej wokół rzeki Perłki oraz przekształcenie terenów zdegradowanych w atrakcyjną dzielnicę usługowo-mieszkaniową, która jest osadzona w kontekście terenów otaczających zabudowy jedno- oraz wielorodzinnej. Istotne było też zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu publicznego.

Koncepcja oparta została na zaprojektowanym układzie przestrzeni publicznych, gdzie elementami krystalizującymi plan będą główne ulice. Po wschodniej stronie torów będzie to przebudowana ulica Dworcowa jako ulica miejska z dogęszczoną zabudową o funkcji usługowej (szczególnie w pierzejach ulicy) oraz z połączeniami poprzecznymi głównie w kierunku zielonych skwerów i podwórek. Po zachodniej stronie torów elementem krystalizującym byłaby przedłużona ulica Reymonta jako aleja parkowa z rzędami drzew i *Parkiem przy Muzeum Kolejki Wąskotorowej*. Głównym wnętrzem urbanistycznym będzie na nowo ukształtowany plac Dworcowy z wytworzonymi ścianami wnętrza i nową posadzką oraz umebłowaniem.

Koncepcja zagospodarowania została szczegółowo przeanalizowana pod kątem wskaźników zagospodarowania - powierzchni zabudowy usługowej i mieszkaniowej, intensywności zagospodarowania oraz zapotrzebowania parkingowego - dla których ustalenia zostaną przypisane odpowiednim kwartałom w zapisach MPZP. W zależności od lokalizacji terenów zabudowy, poszczególne typy zabudowy kształtowane są z odpowiednimi wskaźnikami zagospodarowania.

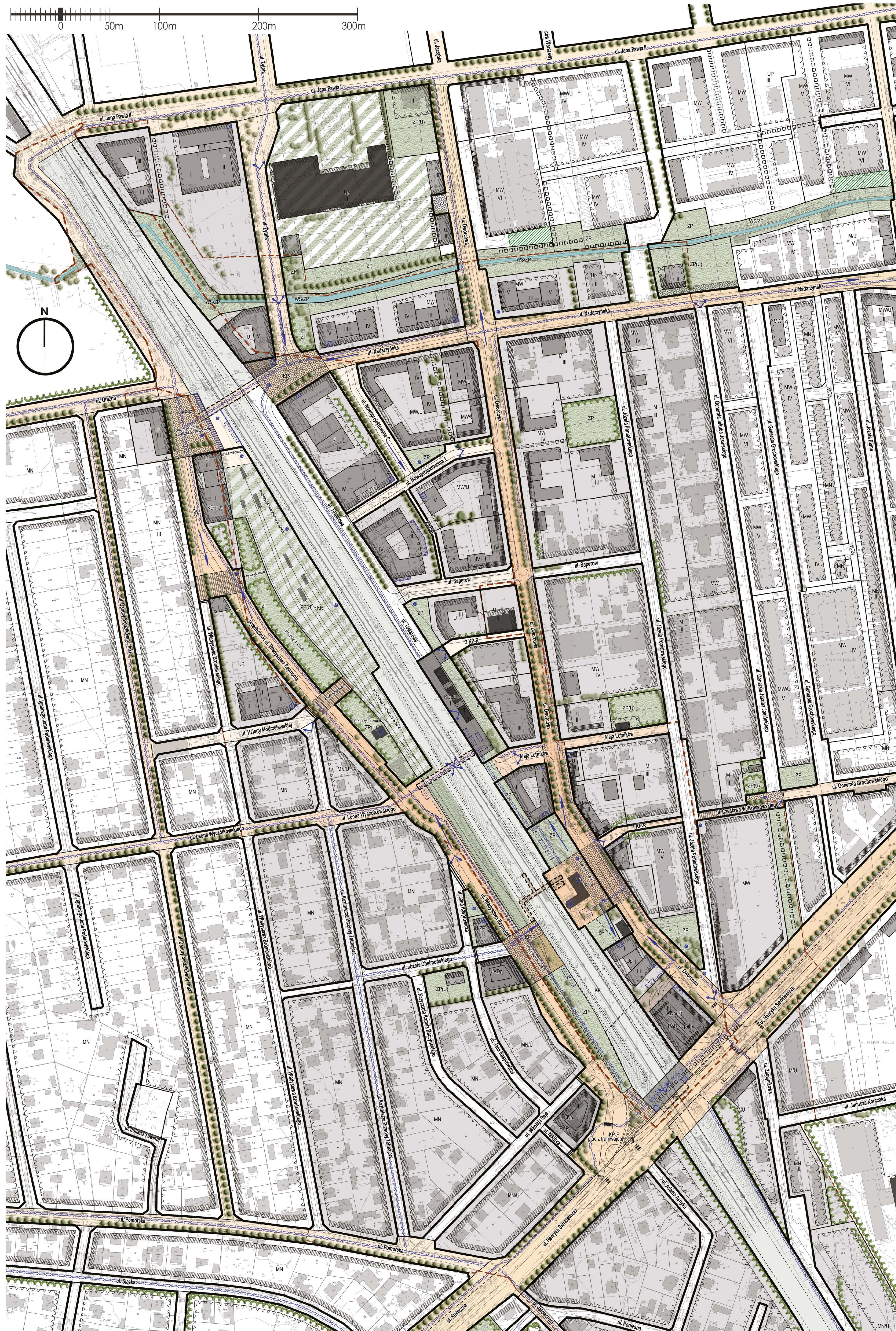
Poniżej przedstawiono proponowane wartości wskaźnika maksymalnej intensywności naziemnej odnoszącej się do działki budowlanej dla przyjętych typów zabudowy:

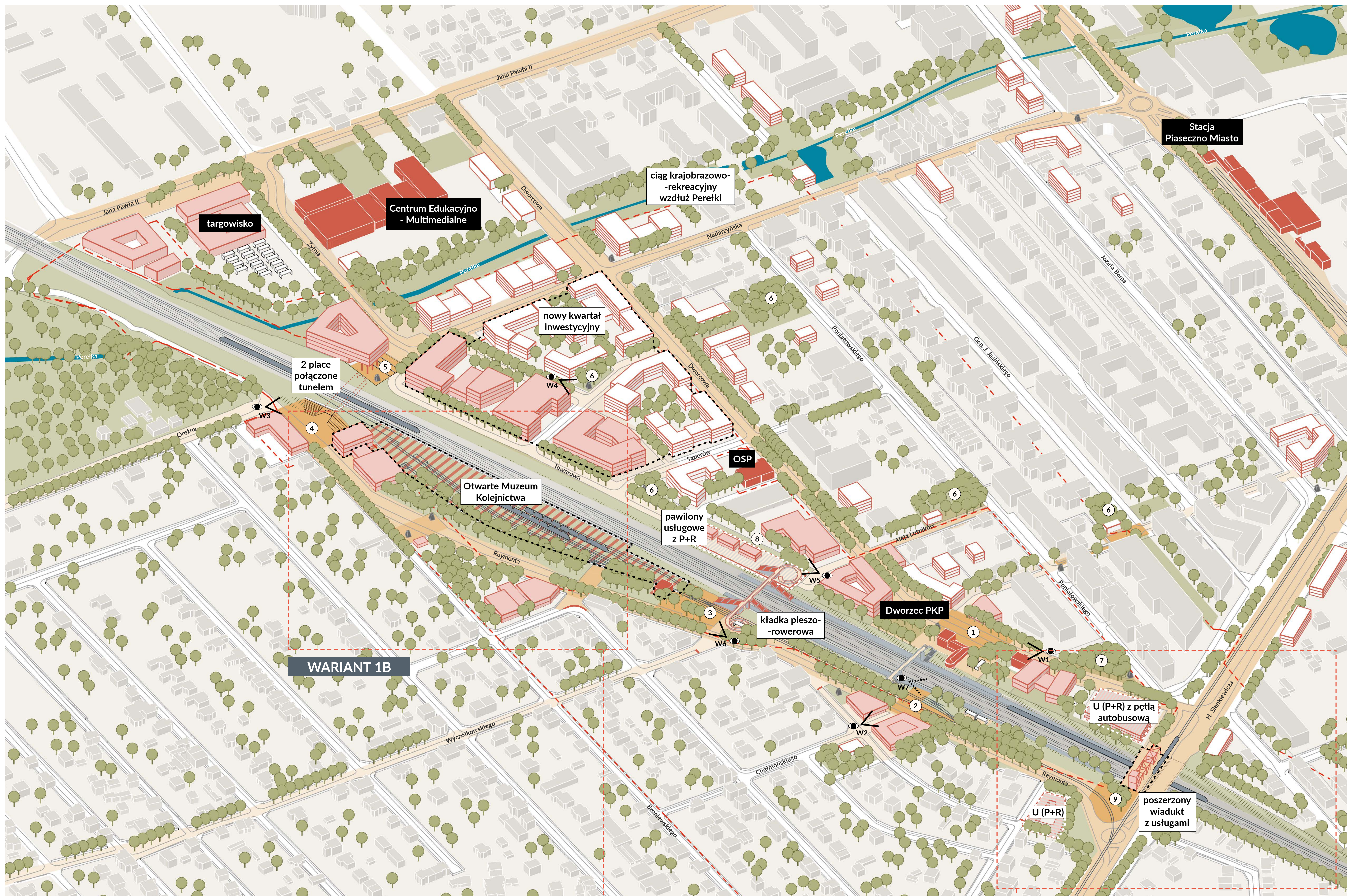
- U - tereny usług, handlu i biur - 2,5;
- Up - tereny usług publicznych - 1,2;
- MW/U - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usług - 1,5;
- M/U - tereny zab. mieszkaniowej lub usług - 0,8;
- MN/U - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usług - 0,8;
- MW - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - 1,0;
- M - tereny zabudowy mieszkaniowej - 0,8;
- MN - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - 0,6;
- MNE - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ekstensywnej - 0,4;
- ZP(U) - tereny zieleni urządzonej z dopuszczeniem usług - 0,2;
- U/KDp - tereny usług z dopuszczeniem parkowania - 1,0;
- KDp (U) - tereny parkingów z dopuszczeniem usług - 0,8;
- oraz tereny bez zabudowy;
- ZP - tereny zieleni urządzonej;
- ZP/WS - tereny zieleni urządzonej i wód powierzchniowych.

* KONCEPCJĘ PROGRAMOWO - PRZESTRZENNĄ WYKONANO W SZEROKIM ZAKRESIE URBANISTYCZNYM, POKAZUJĄC POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE OPRAWY WYKONANEGO TERENU Z MIASTEM. ROZWIĄZANIA WIDOCZNE POZA OBSZAREM ANALIZ (OPRAWY WYKONANIE) MAJĄ CHARAKTER INFORMACYJNY.

LEGENDA

	LINIE ROZGRANICZAJĄCE TERENY
	NIEPRZEKRACZALNE LINIE ZABUDOWY
	OBOWIĄZUJĄCE LINIE ZABUDOWY
	LINIE ZABUDOWY DLA NADWIESZEN
	PROJEKTOWANE SZPALERY DRZEW
	ISTNIEJĄCE DRZEWIA / GRUPY DRZEW
	PIERZEJE ZIELENI WYSOKIEJ
	TERENY ZIELENI
	STREFY ZIELENI WZDŁUŻ RZECI PERŁKI
	GŁÓWNE PRZESTRZENIE PUBLICZNE
	PIERZEJE USŁUGOWE / PIERZEJE EKSPONOWANE
	NAWIERZCHNIE WYMAGAJĄCE OPRAWY WYKONANEGO
	ŚCIEŻKI ROWEROWE
	STOJAKI NA ROWERY/ PARKINGI ROWERÓW MIEJSKICH
	DOMINANTY PRZESTRZENNE / DOMINANTY PLASTYCZNE
	OSIE WIDOKOWE/ OTWARCIA WIDOKOWE
	PRZEJŚCIA PIESZE REALIZOWANE W RAMACH INNYCH TERENÓW
	PRZEJŚCIA NAD / POD TORAMI
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE
	WAŻNIEJSZE BUDYNKI ISTNIEJĄCE
	BUDYNKI PROJEKTOWANE
	WYSOKOŚĆ ZABUDOWY
	ULICA BEZ PRZEJAZDU
	GRANICA OBSZARU MPZP / GRANICA OBSZARU ANALIZ





AKSONOMETRIA

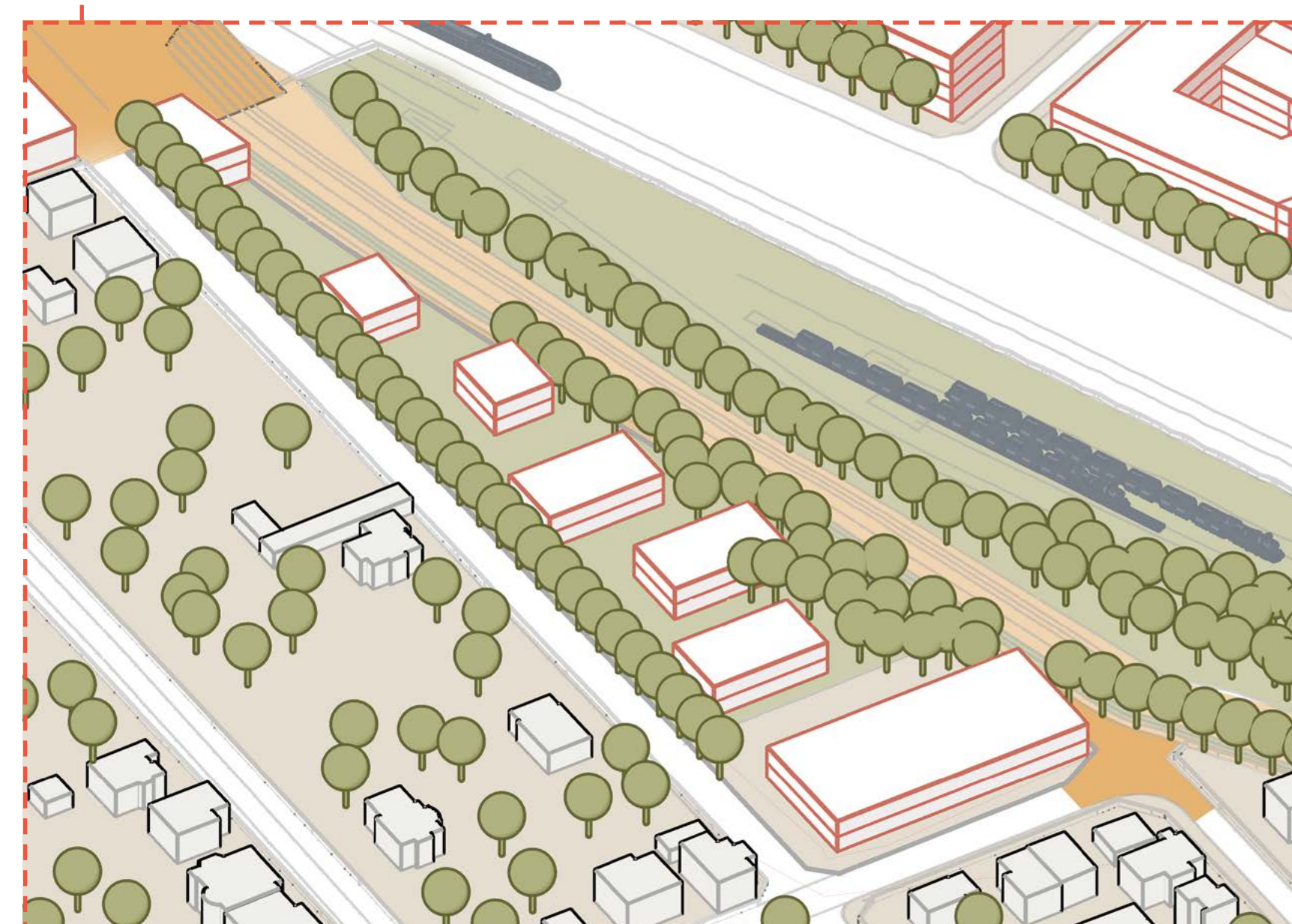
konceptcja Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego w rejonie Dworca PKP

- granica opracowania
- Dworzec PKP elementy istniejące
- P+R elementy projektowane
- > W1 miejsca wykonania widoków
- nowe budynki usługowe
- nowe budynki mieszkaniowe

Nowe atrakcyjne przestrzenie publiczne:

- ① Plac Dworcowy
- ② Plac Dworcowy Zachodni
- ③ Plac przed Otwartym Muzeum Kolejnictwa
- ④ Plac przy tunelu zachodni
- ⑤ Plac przy tunelu wschodni
- ⑥ skwery
- ⑦ minipark
- ⑧ park liniowy
- ⑨ Plac przy wiadukcie

WARIANT 1A



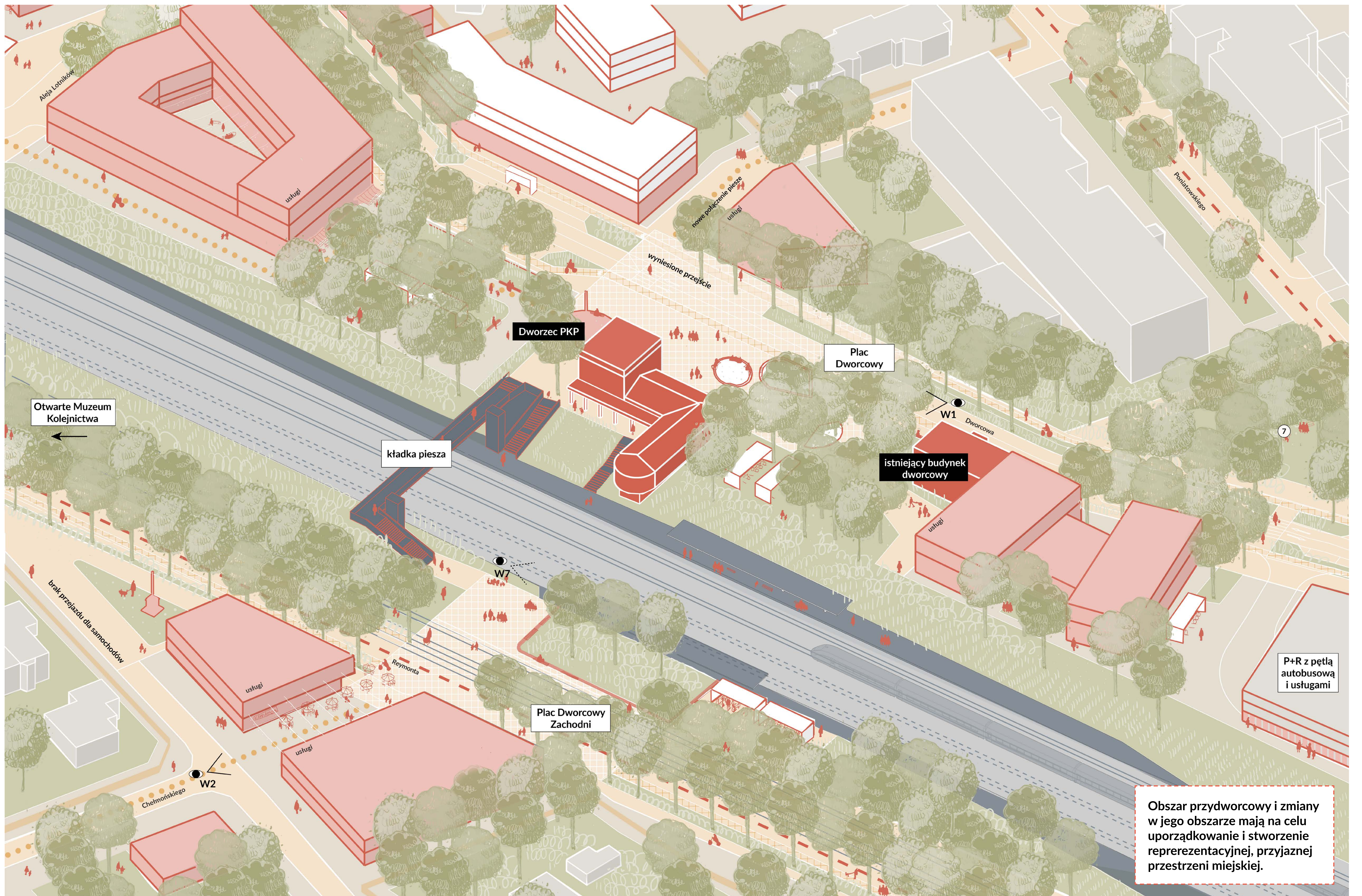
WARIANT 2B

nowy kwartał niskointensywne usługi w zieleni



WARIANT 2A

lokalizacja pętli autobusowej na płycie nad torami



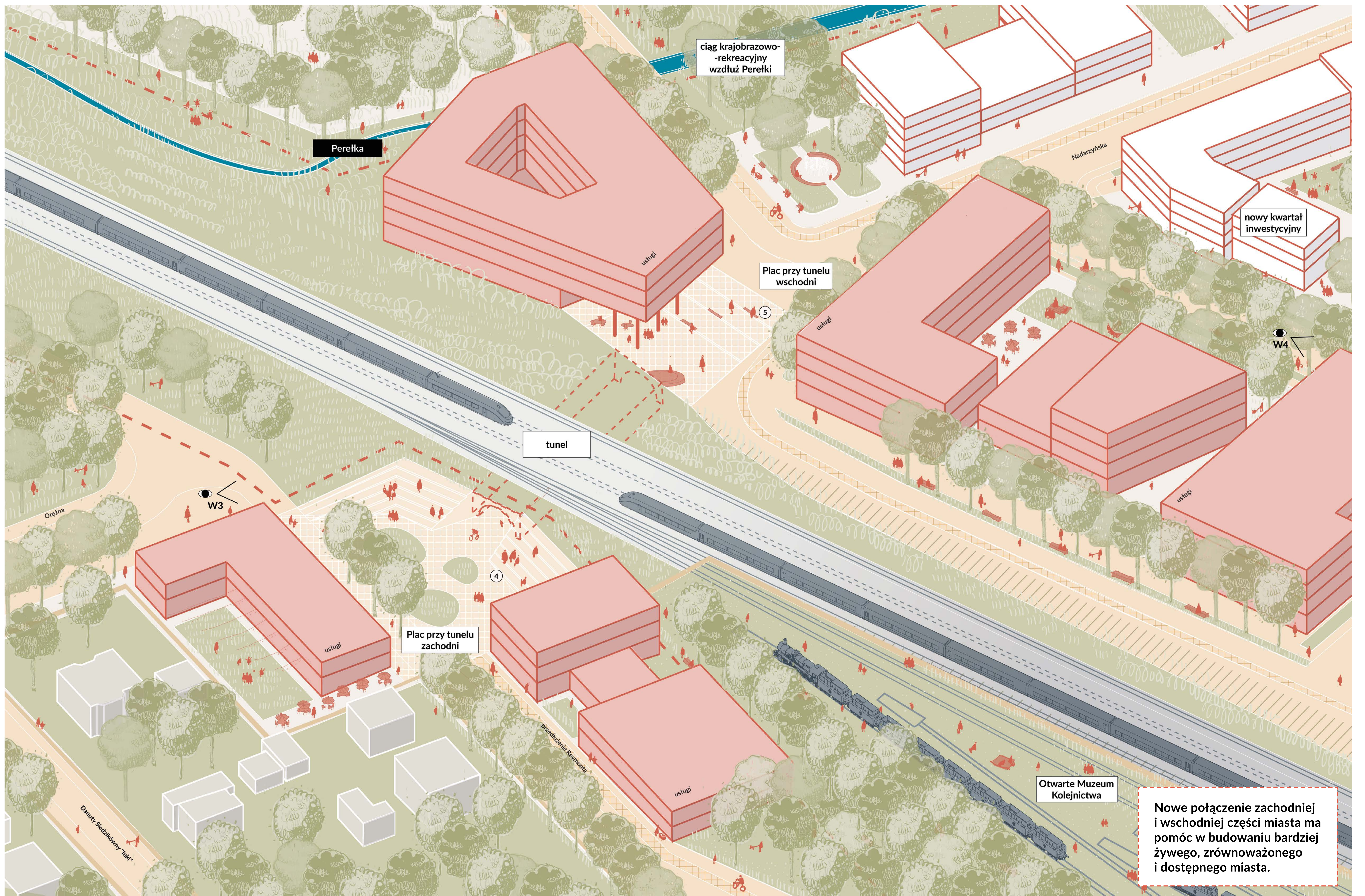
AKSONOMETRIA plac dworcowy i aleja Reymonta



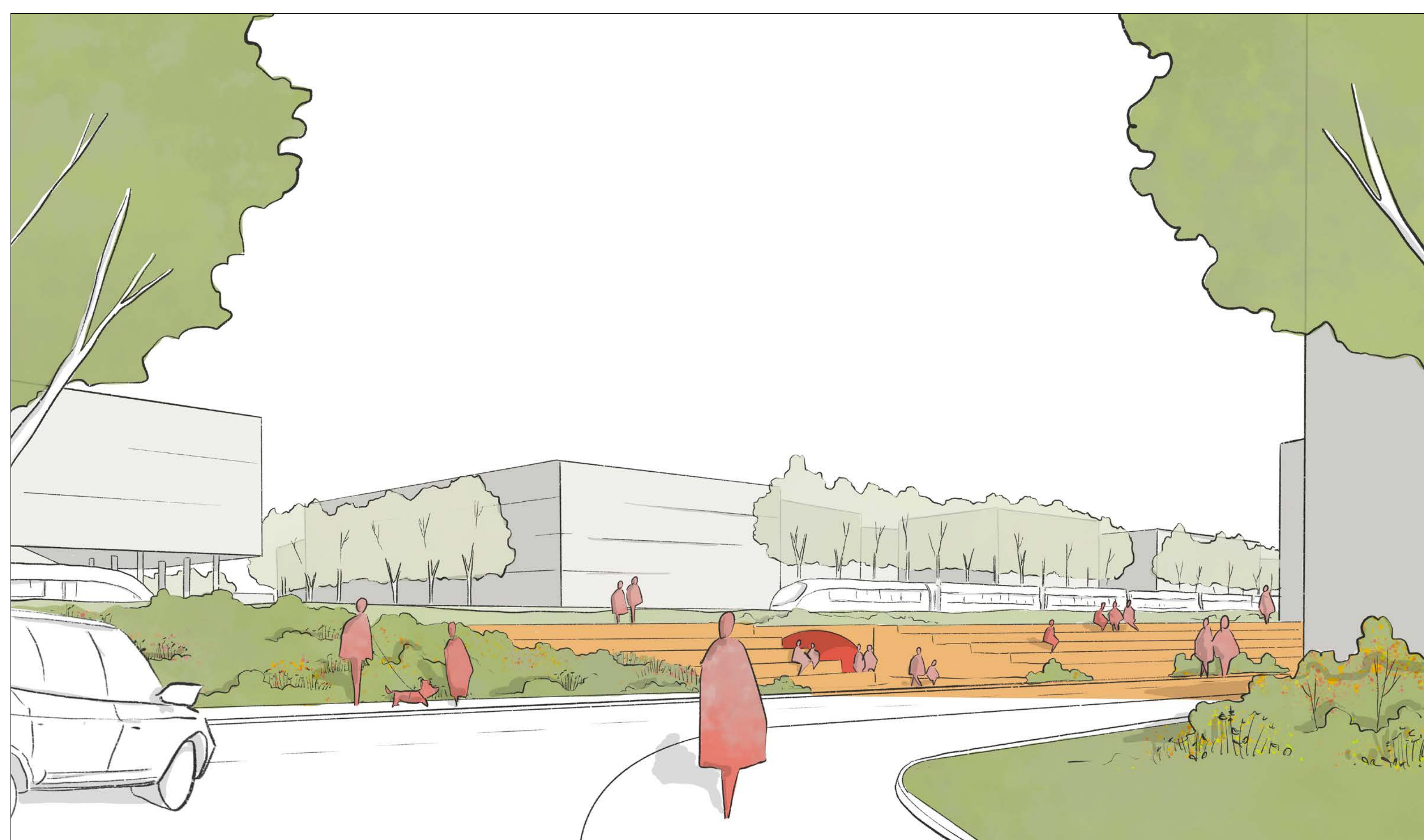
WIDOK W1 Plac Dworcowy



WIDOK W2 nowy plac po zachodniej stronie torów



AKSONOMETRIA dwa place połączone tunelem



WIDOK W3 plac wejściowy do Otwartego Muzeum Kolejnictwa



WIDOK W4 miejski charakter uliczki nowego kwartału inwestycyjnego



WIDOK W5 pawilony usługowe i park liniowy nad parkingiem P+R



Ważnym kryterium przekształceń rejonu dworca jest zszycie miasta, rozdzielonego torami. W projekcie wzmocniono system połączeń atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi oraz nową ofertą usługową.

SCHEMAT IDEOWY

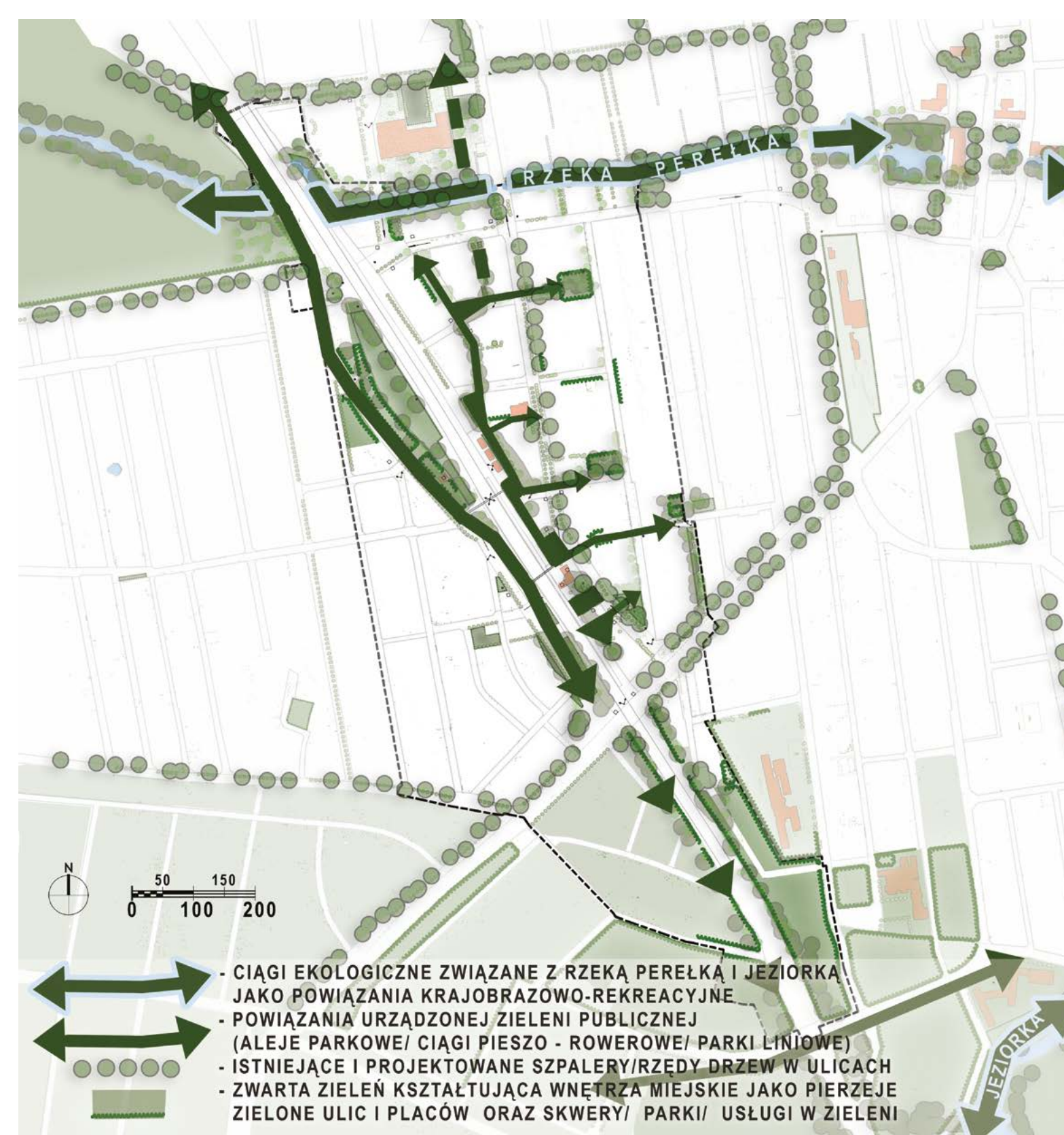


Projekt osadzony jest na sieci przestrzeni publicznych (aleja parkowa, uliczki usługowe, place, skwery i parki). Szczególną uwagę poświęcono wytworzeniu istotnych wnętrz miejskich.

STRUKTURA PRZESTRZENNA



WIDOK W6 przedłużenie ul. Reymonta jako aleja parkowa, wejście do Muzeum Kolejnictwa



Projekt zakłada uzupełnienie istniejącej sieci zieleni publicznej nowymi parkami, skwerami, krajobrazowym przejściem od dworca do targowiska i udrożnieniem zielonego ciągu rekreacyjnego wzdłuż Perełki.

UKŁAD PRZYRODNICZY

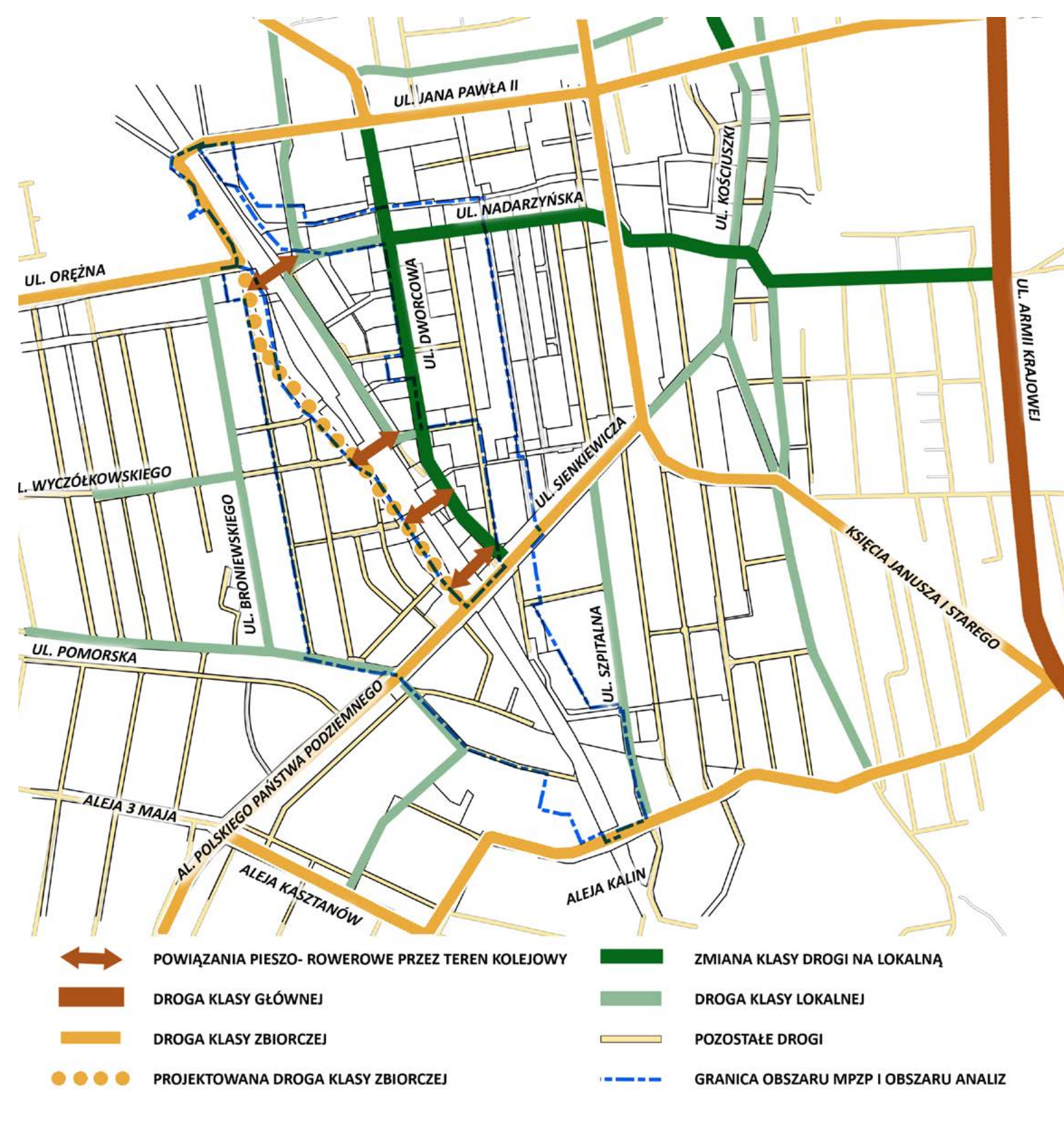


Budynki usługowe i park liniowy wzdłuż torów to skuteczny bufor niwelujący uciążliwość ruchu kolejowego związanego z dworcem. Usługi w zieleni i Park przy Muzeum zwiększą ofertę turystyczną.

STRUKTURA FUNKCJONALNA



WIDOK W7 wariant 2B widok z peronu na płytę z pętlą autobusową



Przedłużenie ul. W. Reymonta usprawni komunikację wokół dworca, a udogodnienia związane z transportem zbiorowym oraz organizacją ruchu stawiają na miasto przyjazne pieszym i rowerzystom.

UKŁAD DROGOWY



Dodatkowe połączenia pieszo-rowerowe (m.in. kładka, tunel, poszerzony wiadukt) i uzupełnienia sieci ścieżek rowerowych znacząco poprawią dostępność rowerową miasta i usprawnią komunikację.

UKŁAD ROWEROWY