

Komentarz roboczy (2 dni na przedstawienie uwag) do projektu modernizacji centrum Komorowa pracowni architektonicznej D.W. Bagiński

Dnia 26 lipca br. zaprezentowano Zarządowi Osiedla Komorów (Komorów, Granica) projekt modernizacji centrum Komorowa. Projekt obejmuje Aleję Marii Dąbrowskiej na odcinku Kolejowa – Beryłowa oraz ulicę Brzozową na odcinku Kolejowa – Komorowska. Ważne, aby przywołać komentarz p. Bagińskiego, że projekt nie jest jeszcze skończony.

Projekt na oglądanym etapie ma wiele pozytywów - jest przede wszystkim w rękach architektów, co bardzo cieszy, - i w dużym stopniu zgodny z duchem i rozumieniem wartości miasta ogrodu Komorów, które są bliskie członkom Zarządu Osiedla.

Projektanci podjęli się dość karkołomnego zadania i spróbowali wykroić czy też połączyć teren o charakterze komunikacyjnym (jezdnia, parking, tory, stacja) i handlowo-usługowym z nowo zaprojektowanym miejscem spaceru, odpoczynku i krótkich spotkań. Bez względu na to jak trudno, a być może niemal niemożliwe jest połączenie tych funkcji (stacja Komorów WKD i okolice to węzeł przesiadkowy pieszy-kolej, rower-kolej, samochód-kolej, dystrybutor ruchu pieszego, miejsce korzystania z handlu i usług, a więc jest to strefa pośpiechu, nie relaksu czy kontemplacji), uważamy, że tworzenie w naszych miejscowościach przestrzeni publicznych, wspólnotowych, jest ze wszech miar pozytywne.

Chcemy wyróżnić projekt za dbałość o istniejącą już zieleń (w tym wyeksponowanie sosen) i przewidywanie nowych nasadzeń drzew i krzewów. Zaplanowana specjalnie dla miasta ogrodu prawdziwie ogrodowa struktura w postaci pergoli zapowiada również kwiaty. Podoba nam się stworzenie przestrzeni osłoniętej od ulicy i istniejącej architektury. Podoba nam się pozostawienie i wykorzystanie zróżnicowań w poziomach gruntu – podkreślenie istniejących, charakterystycznych dla terenu skarp czy skarpek. Wyróżniamy zaplanowanie ścieżki rowerowej. Przedstawione na tym etapie kierunki doboru małej architektury, materiałów, rodzajów światła i typów oświetlenia, nawierzchni, roślinności etc., a które stanowią jedno z istotnych elementów projektu i jego realizacji, wzbudzają nadzieję, że ostateczny projekt zgodny będzie z duchem Komorowa i spełni oczekiwania estetyczne.

Sugestie/Prośby o:

pozostawienie ścieżki rowerowej na północnej krawędzi drogi – uzasadnienia:

- konieczność wjeżdżania rowerem na stację (jadący rowerem na stację nie będzie dwa razy wchodzić między samochody);
- zapewnienie bezpieczeństwa uczniom dojeżdżającym trasą szkoła-kolejka, najlepiej tylko z jednym przecięciem jezdni na światłach;
- dwie kolizje z ruchem kołowym, przecięcia przy Kolejowej i Beryłowej;
- kolizje z pieszymi: z chodnikiem przy AMD nr 2, 4, a także przy nr 1 i dwa razy przy ulicy Kolejowej oraz z pieszymi schodzącymi schodkami;
- pieszy przekraczający tory po stronie południowej będzie szedł ścieżką rowerową zamiast zmuszać się do wejścia po schodach;
- pogorszenie warunków parkowania przez zmianę formy parkingu w pobliżu ulicy Kolejowej.

uwzględnienie kwestii odwodnienia - chodnik wzdłuż ulicy Brzozowej jest projektowany po stronie południowej, a po stronie północnej projekt nie przewiduje chodnika tylko pas zieleni. Wydaje się, że w takich okolicznościach jest możliwe wykonanie w tym pasie zieleni rowu odwadniającego jezdnię (drenaż), co podniesie komfort pieszych w czasie dni deszczowych i po ulewach czy też w okresie wiosennych roztopów. Wydaje się, że nie będzie konieczna wówczas kosztowna budowa kanalizacji deszczowej, bo zadrzewione działki sąsiadujące z ulicą Brzozową wchłoną wodę, a budynki są z reguły oddalone od samej drogi. Prosimy tak projektować odwodnienia, aby nie narazić roślinności na wysuszenia.

uzupełnienie projektu o miejsce/-a na parkingi dla rowerów (typu *park and ride*, po stronie wschodniej). W ciepłe miesiące roku szkolnego na stacji WKD zaparkowanych jest około 60 rowerów. Kiedy brakuje już miejsc na stojaku, rowery są mocowane do drzew, płotów, słupków. Stojak/-i powinny być zadane.

wykończenie projektu tak, aby nie zamykać na tym etapie innych niż zaproponowane rozwiązań (parking zamiast chodnika po obu stronach Kolejowej – w południowej jej części; sposób kontynuacji ścieżki rowerowej wzdłuż AMD, w stronę Al. Starych Lip).

zasygnalizowanie czy choćby przemyslenie, gdzie w przyszłości (w obszarze, który obejmuje projekt to pewnie niemożliwe, ale przemyslenie ewentualnej przyszłej lokalizacji w centrum) mogłaby powstać przestrzeń dla sezonowego handlu (głównie owoce, warzywa, kwiaty, produkty regionalne, rzemiosło), który mógłby działać na zasadzie np. dwóch dni targowych w tygodniu. W dobrych dzielnicach Berlina, na skwerkach i placikach, wyznacza się dwa dni w tygodniu na targ, w godzinach rannych. Do południa śladów po targu nie ma.

złagodzenie obecności budynku usługowego na rogu AMD i Berylowej dodatkowo poprzez posadzenie drzew z podniesionymi - wraz ze wzrostem - koronami, które nie zasłonią handlowo-usługowego parteru budynku.

Do rozważenia

Parkingi zbliżone do torów powinny umożliwiać wygodne i bezpieczne wysiadanie pasażera podwożonego do kolejki, a potem dać możliwość zawrócenia w kierunku, z którego kierowca przyjechał.

Uwaga dodatkowa

Krótkotrwała orientacja każe sądzić, że słupy energetyczne w polskich miejscowościach (zwłaszcza w ich centrach) przechodzą do historii. Trudno też znaleźć współcześnie projektowane słupy w krajach zachodnich. Tam gdzie grunt pozwala (słupy pozostawione są np. w podnowojorskich miejscowościach czy osiedlach zbudowanych na skale, gdzie wkopanie kabla jest niemożliwe) kabel jest schowany. Do wyjątków można zaliczyć załączone dwa przykłady – pierwszy jest zbyt futurystyczny, a przede wszystkim chyba niemożliwy na tym etapie technologicznym, drugi zbyt industrialny – nie pasujące jak się zdaje do AMD.

W razie pytań prosimy o kontakt.

Z poważaniem
w imieniu Zarządu,
Agnieszka Kaczorowska-Budek

przepraszamy za ew. nieskładności wynikające z pośpiechu