

4. Ulice, drogi, ścieżki, skwery

Przekonująca atmosfera stworzona poprzez dobre projektowanie i wykorzystanie tradycji miejsca przy tworzeniu detalu przestrzeni publicznej wysyła pozytywną informację na temat miasta i tego, co ma ono do zaoferowania.

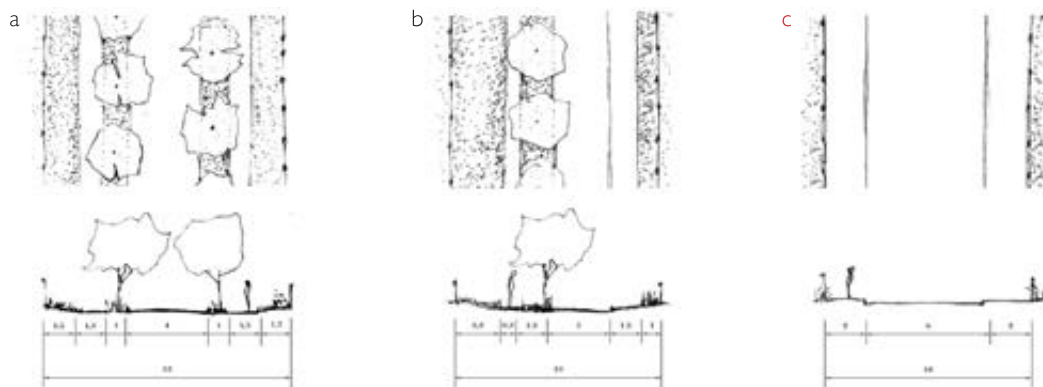
Jak rewitalizować?

Tak, aby zachować *genius loci* miasta-ogrodu, którego jednym z najważniejszych elementów są trudne do zdefiniowania pojęcia swojskości, sielskości, malowniczości. Rewitalizacja czasem rozumiana jest w błędny sposób jako naprawa lub wymiana zniszczonych elementów infrastruktury. W historycznym mieście program rewitalizacji powinien jednak powstać w odpowiedzi na lokalne uwarunkowania społeczne, ekonomiczne i kulturowe, w oparciu o analizę charakteru i historii kultury materialnej. Należy podkreślić, że rewitalizacja przestrzeni publicznych w Podkowie Leśnej wymaga natychmiastowego, osobnego i szczegółowego opracowania przez specjalistów. Powinien to być zintegrowany i konsekwentny program strategiczny podzielony na zadania. Podczas tworzenia elementów małej architektury miejskiej czy nawierzchni ulic, dróg, ścieżek i skwerów ważne są aspekty takie jak materiał, kolorystyka, proporcje, detal i technologia wykonania. Powinny one być zdefiniowane całościowo dla całego obszaru miasta z uwzględnieniem zróżnicowanej struktury komunikacyjnej i przestrzennej. W mieście-ogrodzie XXI wieku nie powinno się na pierwszym miejscu uwzględniać tylko potrzeb kierowców zmotoryzowanych.

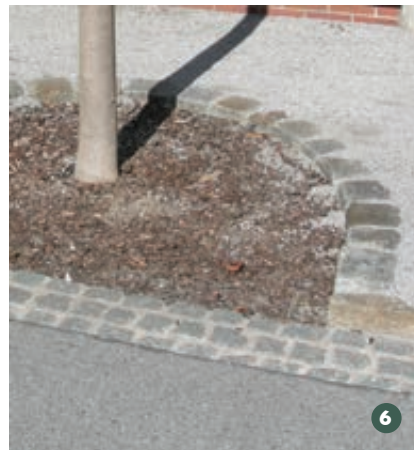
Projekt powinien być poprzedzony kwerendą materiałów archiwalnych. Ważny jest też szacunek dla historycznych pozostałości takich jak: tablice z nazwami ulic i numerami budynków, bruk, płyty chodnikowe, krawężniki, murki oraz elementy zieleni miejskiej. Powinny one stanowić podpowiedź podczas projektowania. Pamiętajmy też, że nie zawsze to, co nowe będzie miało lepszą jakość. Czasem wskazane jest kontynuować wcześniejsze rozwiązania, do których mieszkańcy przywiązani są od urodzenia. Niejednokrotnie warto naprawić nawierzchnię chodnika kładąc starsze płyty na nowo niż wymieniać całość na niekoniecznie lepszy i estetyczniejszy materiał. Przy tej okazji pamiętajmy również, że podstawową nawierzchnią w Podkowie Leśnej jest od zawsze piasek, który tworzy jej atmosferę. Wytyczne projektowe powinny określać nie tylko rodzaj nawierzchni, ale również takie elementy jak fronty kawiarni, sklepów i ich wystawy, charakter znaków i szyldów (wraz z podpowiedzią czcionek, kolorystyki, materiału i wielkości), meble miejskie, takie jak ławki, kosze na śmieci, barierki, mostki, latarnie, tablice i słupy informacyjne, sztukę w przestrzeni publicznej, zielenią miejską i reklamy. Elementem dekoracyjnym może być nawet elegancki kiosk, toaleta miejska czy przystanek autobusowy.

Zieleń a miasto

W mieście-ogrodzie właściwa dbałość i poszanowanie dla elementów przyrodniczych są szczególnie istotne. Elementami budującymi przestrzeń są w Podkowie przede wszystkim właśnie drzewa i krzewy oraz roślinność porastająca pobocza. Utwardzone powierzchnie powinny harmonizować z przyrodniczym otoczeniem, nie dominować nad nim. W tym opracowaniu zwracamy uwagę jedynie na kilka aspektów rewitalizacji nawierzchni ulic, prezentując poniższe ilustracje.



Rysunki a) i b) pokazują przykłady dobrego rozplanowania pasa drogowego dla Podkowy Leśnej dla ulic jednokierunkowych. Zapewnia to spełnienie wymogów funkcjonalności i odpowiedniości dla skali i rodzaju zabudowy. Wymusza także spowolnienie ruchu, co zwiększa bezpieczeństwo komunikacji. Najistotniejszymi elementami, prócz właściwych szerokości, są pasy zieleni i nasadzenia, obniżone krawężniki oraz stosowanie zróżnicowanej nawierzchni: dla ścieżek rowerowych wystarczy drobny żwir; dla ciągów pieszych także bruk, podobnie jak dla jezdni, na których zastosowanie kocich łbów wymusza zwolnienie ruchu, co jest szczególnie pożądane w bliskości szkół. Rozwiązanie c) należy ocenić negatywnie: wymaga znacznie większej ilości materiałów, jednocześnie tworzy się przestrzeń nieprzyjazna dla mieszkańców: wysokie krawężniki stanowią barierę dla wózków, a gładkie nawierzchnie i nadmierne szerokie pasy jezdni w stosunku do realnych potrzeb prowokują zwiększenie prędkości przez kierowców, niebezpiecznej nie tylko dla najmłodszych mieszkańców.



Przykłady

Fot. 1. Zdjęcie z Lichterfelde, willowej dzielnicy-ogrodu Berlina. Dzięki zastosowaniu zróżnicowanych nawierzchni, bogatemu włączeniu zieleni w program ulicy oraz dobremu detalowi urbanistycznemu jak np. obniżonym krawężnikom stworzono reprezentacyjną, ale też funkcjonalną i przyjazną mieszkańcom przestrzeń.

Fot. 2. Wspaniała aleja, gdzie nawierzchnię ciągu pieszego stanowi drobny żwir. Masywne krawężniki i ostre odcinanie ciągu pieszego od zieleni jest zbędne w mieście-ogrodzie, gdzie stanowią one także dodatkową przeszkodę dla osób niepełnosprawnych, czy wózków dziecięcych. Pozostawianie nawierzchni bitej jest także wskazane dla ścieżek rowerowych oraz dla mniej uczęszczanych ciągów komunikacji samochodowej.

Fot. 3. Kolejny przykład z Lichterfelde, gdzie świadomie zrezygnowano z nadmiernej ingerencji w pasy zieleni, obficie porastających nie tylko trawą, ale także bylinami. Nawierzchnia brukowa wymusza także spowolnienie ruchu, co jest wskazane w bliskości domów. Do komunikacji pieszej zdecydowanie wystarczają około metrowe, także brukowane chodniki.

Fot. 4. Proste płyty betonowe o wymiarze 35x35 cm są neutralną nawierzchnią wpisaną w charakter Podkowie. Pozostawienie fug umożliwi porastanie szczelin trawą i wtopienie w krajobraz tam, gdzie jest to pożądane.

Fot. 5. Pobrzeża wielu ulic stanowią ciągi zieleni, swobodnie i bez przeszkód przechodzące w pas ruchu. Jest to ważny wyróżnik ulic w mieście-ogrodzie, jakim jest Podkowa Leśna.

Fot. 6. Zróżnicowanie nawierzchni i zastosowanie dobrze dobranych materiałów, w tym nawierzchni bitej-żwirowej zapewnia zachowanie indywidualnego wyrazu miejsca, przy zapewnieniu odpowiedniej przestrzeni także dla drzew i krzewów. Zdjęcie z miasta-ogrodu Marga w Brandenburgii, które w ostatnich latach przeszło gruntowną, uważaną za modelową, rewitalizację.

Fot. 7. Przykład z dzielnicy Dahlem odpowiadającej charakterem Podkowie Leśnej. Jest to jedna z najdroższych dzielnic Berlina. Widać faktyczne zapotrzebowanie na miejsce dla komunikacji pieszej i kołowej, nawet w miejscowości o większym stopniu zagęszczenia niż Podkowa Leśna. Pozostała przestrzeń wykorzystana została jako kontynuacja strefy ogrodowej. Za wąską (ok. 80 cm), ale zupełnie wystarczającą ścieżką zaprojektowano dodatkowy pas zieleni, będący zabezpieczeniem ciągu pieszego od ulicy dostępnej dla samochodów.

Fot. 8. Właściwa skala i staranne dopracowanie powierzchni ciągów komunikacyjnych zapewnia płynne przejście pomiędzy strefą publiczną a prywatną. Hufeisensiedlung (Podkowa) w Berlinie.



Wskazane nawierzchnie:

- nawierzchnia bita-żwirowa (ścieżki piesze i rowerowe, drogi kołowe),
- kostka brukowa (ciągi piesze i kołowe),
- otoczaki granitowe (drogi kołowe, ścieżki),
- płyty betonowe 35x35cm (ciągi piesze),
- nawierzchnia bita, piasek (ciągi rzadziej uczęszczane),
- nawierzchnia trawiasta (pobocza).