

WIN.0003.10.2019

Pan Maciej Andrzej Borysewicz
Wiceprzewodniczący
Rady Miejskiej Łomża

Dotyczy: Interpelacji złożonej w dniu 19.02.2019 r.

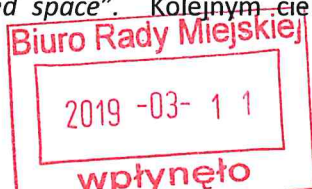
Treść interpelacji:

Na podstawie art.24 ust.3 Ustawy o samorządzie gminnym, niniejszym składam interpelację w sprawie rozważenia realizacji w procesach inwestycyjnych planowanych w przyszłości przez miasto Łomża, idei zaprojektowania ulicy w typie „woonerf”. W moim odczuciu może być to również świetny pomysł na modernizację ulic istniejących.

Odpowiedź:

„Nie masz więcej powodów do zatrzymywania się w centrum miast, niż ma je twój samochód” – głosił w latach 60 i wczesnych 70 slogan modernistycznej myśli planistycznej, kształtujący obraz komunikacyjny miast, szczególnie wielkich metropolii w USA. Fascynacja urbanistyką na wzór amerykański zaczęła się w Polsce jeszcze w latach 70, których znakiem rozpoznawczym była realizacja wielkich inwestycji drogowych. W urbanistyce panował wówczas trend zmierzający do oddzielenia ruchu pieszego od kołowego. W Europie jednak urbaniści szybko zaobserwowali, że tworzenie w miastach dróg przelotowych dla ruchu kołowego prowadzi do powolnego obumierania centrum. Odpowiedzią na potrzeby było powstanie wielu mniej lub bardziej udanych koncepcji czy idei projektowych. Niektóre z nich odnosiły się ogólnie do zagospodarowania przestrzeni inne dedykowane były konkretnym miastom, społecznościom, odbiorcom czy też kładły główny nacisk na przyrodę i krajobraz.

Jedną z koncepcji, która zakłada wieloaspektowe podejście do planowania, projektowania i zarządzania przestrzenią publiczną jest „Placemaking”. Ma ona aktywować lokalne społeczności, angażować sąsiadów do tworzenia wspólnych miejsc, sprzyjać poprawie zdrowia i samopoczucia, budowania więzi sąsiedzkich. Inną ideą zajmującą szczególne miejsce w architekturze krajobrazu zakładającą wkomponowanie drogi w krajobraz jest idea „parkways”- tzw. „alei krajobrazowych dla pojazdów”. Jeszcze innym podejściem do kształtowania przestrzeni publicznej są koncepcje „Woonerf”, którą zainteresował się Pan Radny czy też o podobnym charakterze „Shared space”. Woonerf to wcale nie nowa idea bo wywodząca się z lat 70 z Holandii jednak z sukcesem stosowana w wielu miastach do dziś. Zakłada kształtowanie przestrzeni publicznej w sposób, który łączy funkcje ulicy, deptaku, parkingu i miejsca spotkań mieszkańców. Podobną formą kształtowania przestrzeni publicznej współdzielnej, w której dąży się do zniesienia jej podziału na część dla pieszych oraz pojazdów poprzez brak takich elementów jak krawężniki, znaki poziome, sygnalizacja świetlna jest idea „Shared space”. Kolejnym ciekawym pomysłem i stosowanym również z dużym powodzeniem



są tzw. „parklety”. Jest to przestrzeń dla pieszych, która odpowiada na niedostatek przestrzeni publicznych oraz zieleni w mieście. Niewielkie rozmiary (najczęściej 2 miejsca parkingowe) pozwalają na zlokalizowanie go w zasadzie wszędzie. Dodatkowym atutem jest fakt, że korzystać może z niego każdy. Przestrzeń dotąd zajęta przez jeden samochód, może zostać wykorzystana przez wielu przechodniów. Rozwiązanie to jest nowością w Polsce, ale na świecie cieszy się coraz większą popularnością

W zagospodarowaniu miast i osiedli zauważyć można charakterystyczne sieci komunikacyjne w różnych układach; prostokątnych, radialnych, pierścieniowych czy też mieszanych. W kontekście takich najczęściej spotykanych układów powstało również wiele koncepcji projektowych, z których jako jedną z ciekawszych można wymienić ideę tzw. „super bloków” którą skutecznie zastosowano m.in. w Barcelonie.


Przykładem koncepcji i prawdopodobnie w przyszłości obowiązkowym wzorcem do projektowania, w tym przypadku dedykowanej dla osób niepełnosprawnych, jest tzw. „projektowanie uniwersalne”. Wiele problemów komunikacyjnych powodowanych rozwojem miast udało się też załatwić dzięki nowym pomysłom dotyczącym zarówno mniejszych stref miejskich jak np. tzw. “strefy Tempo 30”, albo odnoszącym się do strategii całych miast jak np. „car-sharing”, „park and ride”, „ smart city”.

Nie da się jednak nie zauważyć, że współcześnie w budownictwie drogowym wiodącym trendem wydaje się być uniwersalizm. Poza zaspokajaniem podstawowych potrzeb komunikacyjnych wymaga się spełnienia wysokich standardów ochrony środowiska, bezpieczeństwa, komfortu użytkowania, walorów estetyki, ale też modelowania multisensorycznego przestrzeni. Oczywiście sprzyja temu rozwój technologii materiałowej, myśli technicznej, nowe technologie oraz specjalistyczny sprzęt. Dlatego we współczesnych rozwiązaniach Projektanci starają się zagospodarować przestrzeń przyjmując przy tym różnorodne założenia zaczerpnięte niejednokrotnie z idei o których wspomniałem wyżej. Należy jednak pamiętać iż w Polskich realiach przy projektowaniu w pierwszej kolejności projektanci muszą spełniać wymagania przepisów techniczno-budowlanych, bhp, bezpieczeństwa i innych. Następnie trzeba uwzględnić możliwości budżetowe i ograniczenia wynikające z programów ewentualnego dofinansowania inwestycji. Kolejnym elementem, ale nie ostatnim jakie w łomżyńskich realiach mają znaczenie na końcowy efekt projektu są istniejące warunki zagospodarowania terenu, a przede wszystkim wymagania mieszkańców i użytkowników obiektów oraz niejednokrotnie Konserwatora Zabytków i wielu innych organów.

W naszym przypadku na etapie koncepcji projektowej przeprowadza się konsultacje gdzie prezentowane są możliwe rozwiązania projektowe, a mieszkańcy przedstawiają swoje potrzeby i oczekiwania, które staramy się spełniać, bo ostatecznie to im służyć ma projektowany obiekt. Jak dotąd mieszkańcy nie mieli oczekiwań, aby wybudować im w klasycznej postaci ulicę w stylu „wooneref”. Będziemy jednak prezentować tę i inne idee na kolejnych konsultacjach projektowych i być może w przyszłości miasto Łomża wzbogaci się o alternatywnie zaprojektowaną ulicę lub zawierającą zaczerpnięte z idei „wooneref” najciekawsze pomysły.

Z poważaniem

z up. PREZYDENTA MIASTA


mgr Andrzej Zdzisław Garlicki
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA