

Jak powinna wyglądać ulica Śniadeckich?



Szymon Lachowski

Jak powinna wyglądać ulica Śniadeckich?

Jakie w takim razie założenia powinny zostać przyjęte dla przebudowy ulicy Śniadeckich? Przede wszystkim należy pogodzić się z faktem, że jedna ulica nie może pełnić jednocześnie dobrze wszystkich funkcji. Nie może być jednocześnie przyjazna dla pieszych i przyjazna dla tranzytu samochodowego i przyjazna dla chcących zaparkować. Dlatego należy podzielić te funkcje między ulicę Śniadeckich i boczne uliczki. Ulica Śniadeckich powinna być przede wszystkim przyjazna dla pieszych – **w końcu wszyscy klienci sklepów wchodzą do nich jako piesi.**

Należy podkreślić – uspokojenie ruchu, ograniczenie miejsc parkingowych, zwężenie jezdni – to wszystko tylko narzędzia do **celu, którym jest zwiększenie przyjazności ulicy Śniadeckich dla pieszych.** Natomiast boczne uliczki powinny przejąć funkcję zaplecza parkingowego ulicy Śniadeckich. Jednocześnie należy zrezygnować z poprawy warunków tranzytu jako czegoś całkowicie niewykonalnego z powodu wartości ulicy, jej wymiarów oraz lokali usługowych, które upadłyby z powodu zwiększenia natężenia ruchu kołowego itp. Itd. Śniadeckich to nie miejsce na tranzyt – od tego jest trasa W-Z. To są ogólne założenia, które uważam za słuszne dla ulicy Śniadeckich. Poniżej przedstawiam szczegółowe wytyczne, które na koniec podeprę konkretnymi przykładami.

1. Nasadzenia zieleni – zieleń może diametralnie zmienić odbiór przestrzeni publicznej i zachęcić ludzi do częstszych odwiedzin danego placu/ulicy. Drzewa zacieniają chodniki i tworzą mikroklimat zachęcający do przebywania w ich pobliżu.
2. Szerokie chodniki o szerokości 3-4 metry – 2 metry to zdecydowanie zbyt mało dla wygodnego przemieszczania się grup pieszych. Należy zaznaczyć, że wg badań szerokość 3m to minimalna szerokość, przy jakiej swobodnie mogą minąć się dwie dwuosobowe grupy pieszych.
3. Minimalna ilość miejsc parkingowych na samej ulicy – miejsca parkingowe przy samej ulicy „zagracają” przestrzeń wizualnie. Przy samej ulicy Śniadeckich najlepiej powinny znaleźć się tylko i wyłącznie koperty dla niepełnosprawnych oraz dostawców.
4. Ograniczenie szerokości pasów ruchu – oszczędność przestrzeni, ograniczenie prędkości pojazdów, zwiększenie bezpieczeństwa; wg rozporządzenia minimalna szerokość pasów ruchu to 2,75m dla drogi klasy zbiorczej.
5. Pasy rowerowe w obu kierunkach – element uspokojenia ruchu, zwiększenie dostępności lokali usługowych dla rowerzystów, promowanie korzystnych z punktu widzenia miasta środków transportu (infrastruktura rowerowa jest znacznie tańsza w budowie i utrzymaniu od samochodowej, więc z ekonomicznego punktu widzenia miastu zwyczajnie opłaca się zachęcanie mieszkańców do przesiadki z aut na rowery).
6. Stojaki rowerowe przy wejściach do lokali usługowych – jest to w pełni zgodne z 5 wymogami CROW wymienionymi również w bydgoskich Standardach

Dobrze - Madryt

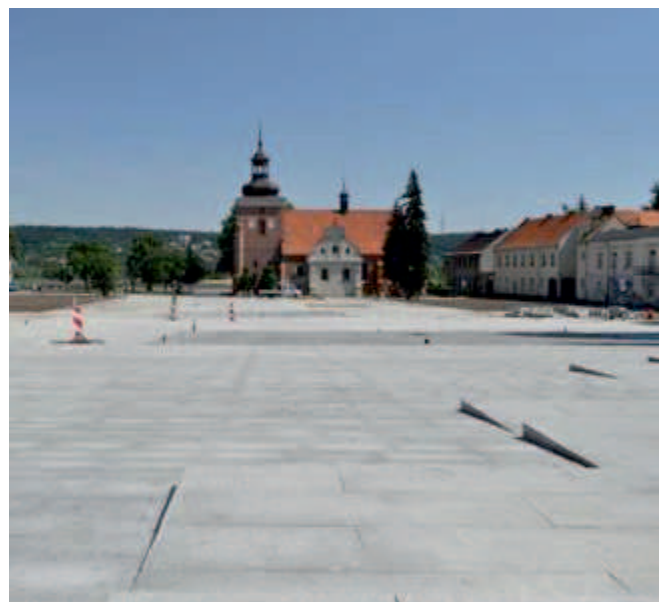


Źle – Stary Rynek we Włocławku

Przed:



Po:



Przykłady przed i po:

Budapeszt, Węgry:



Tuluza, Francja:



Przykłady przed i po:

Antwerpia, Belgia:



Haga, Holandia:



Przykłady przed i po:

Times Square, Nowy Jork:



Broadway, Nowy Jork:



Przykłady przed i po:

Neapol, Włochy:



Lyon, Francja:



Przykłady przed i po:

Ipswich, Wielka Brytania:



Kopenhaga, Dania:

