

STARE / POLESIE

 społecznie
zaangażowani



A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

ALFABET ULICY



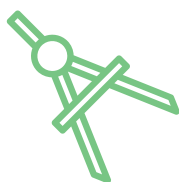
PORADNIK
MIESZKAŃCA

JAK ZAPROJEKTOWAĆ ULICĘ



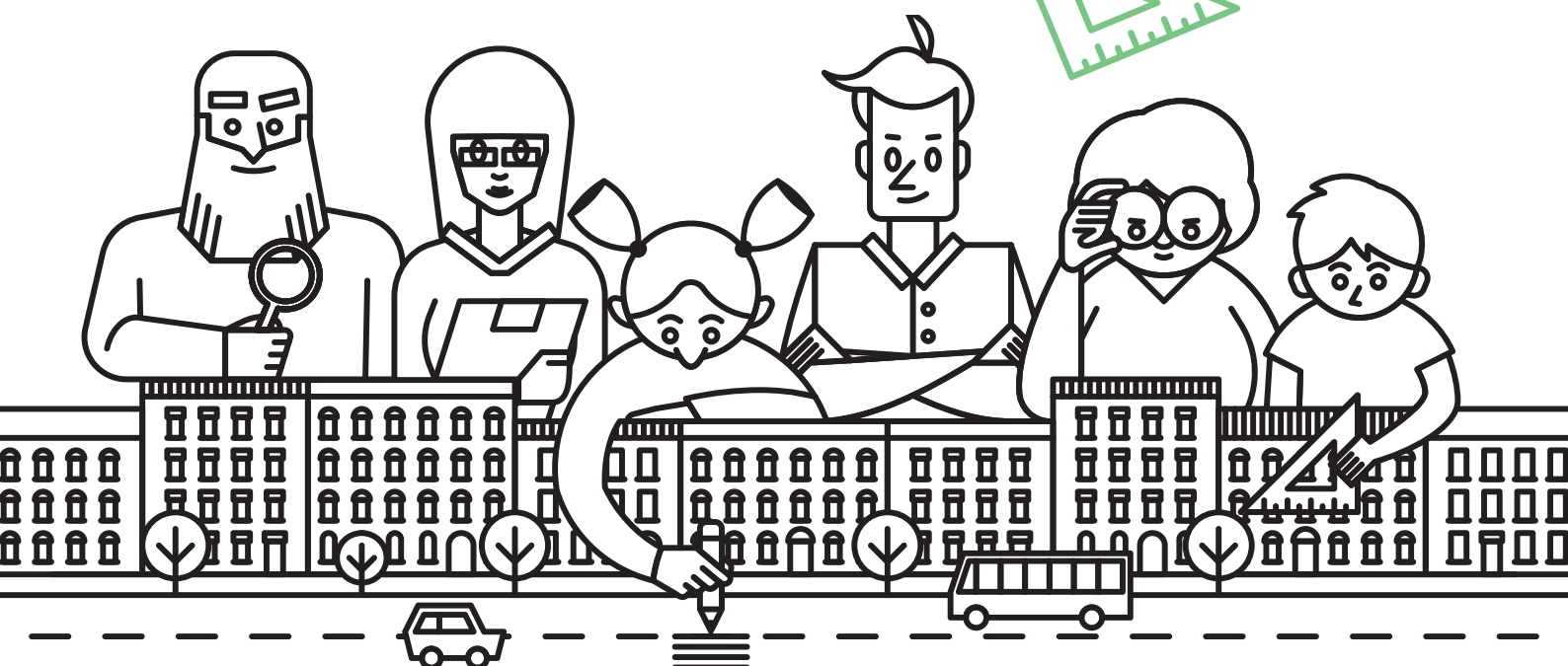
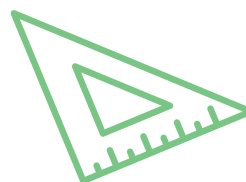
Drogi Czytelniku,

Oddajemy w Twoje ręce krótki poradnik projektowania ulic, z którego dowiesz się, jakie są podstawowe elementy miejskiej ulicy i w jaki sposób je łączyć, aby przestrzeń publiczna była wygodna i przyjazna dla wszystkich jej użytkowników.



ZMIENIAMY
ULICE!

Autorzy



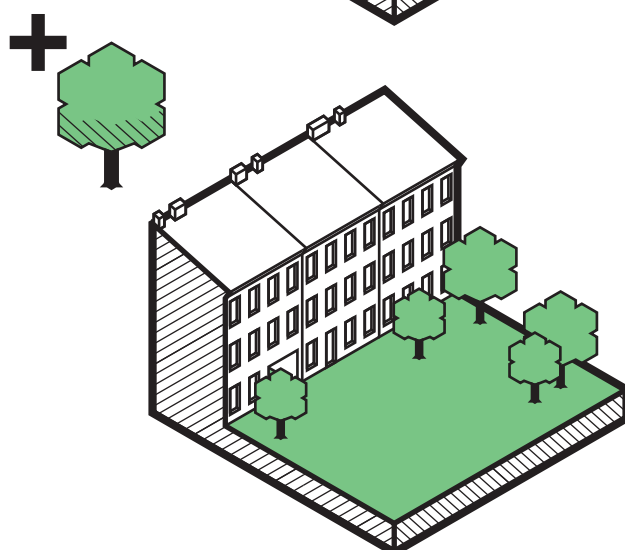
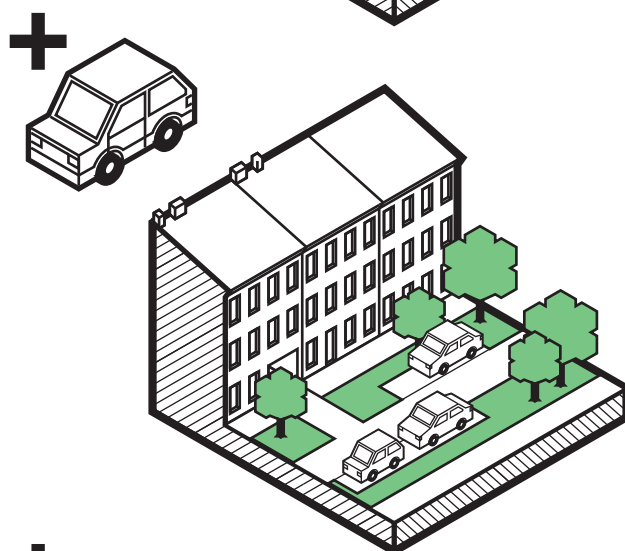
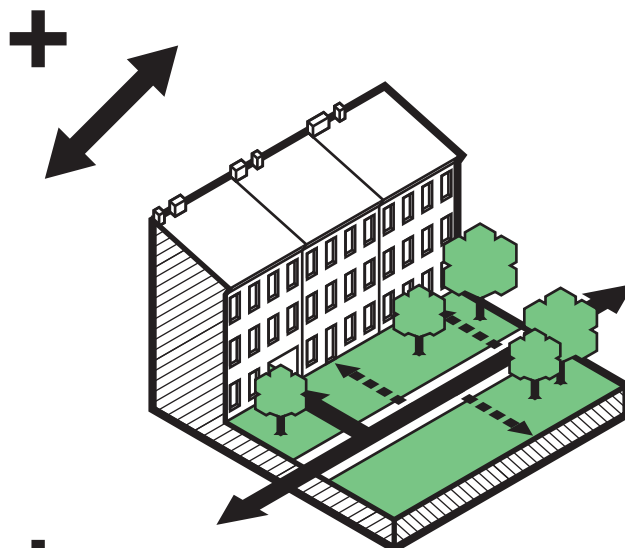
CO JEST NAJWAŻNIEJSZE NA ULICY?

Każda posesja musi mieć zapewniony dojazd oraz dostęp pojazdów służb ratunkowych (karetka, wóz strażacki). Dojścia piesze powinny umożliwiać swobodny dostęp do budynku dla osób o każdym poziomie sprawności ruchowej.

Ważnym krokiem projektowym jest ocena koniecznej ilości miejsc postojowych dla samochodów osobowych, dostawczych oraz rowerów, według zapotrzebowania.

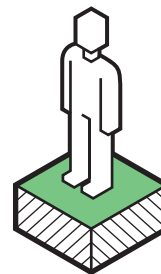
Wskazane jest usunięcie chaotycznych i nielegalnych miejsc parkingowych i równoczesne czytelne oznakowanie nowych miejsc postojowych.

Przy rosnącym zanieczyszczeniu powietrza w miastach oraz niedostatecznej ilości parków, każda dostępna powierzchnia powinna być pokryta zielenią. Oprócz zdrowia fizycznego, obecność zieleni w kwartałach mieszkalnych poprawia również nastrój.



PAMIĘTAJ O:

- **ZAPEWNIONY DOJAZD**
- **KONIECZNE PARKINGI**
- **PRZEWAGA ZIELENI**

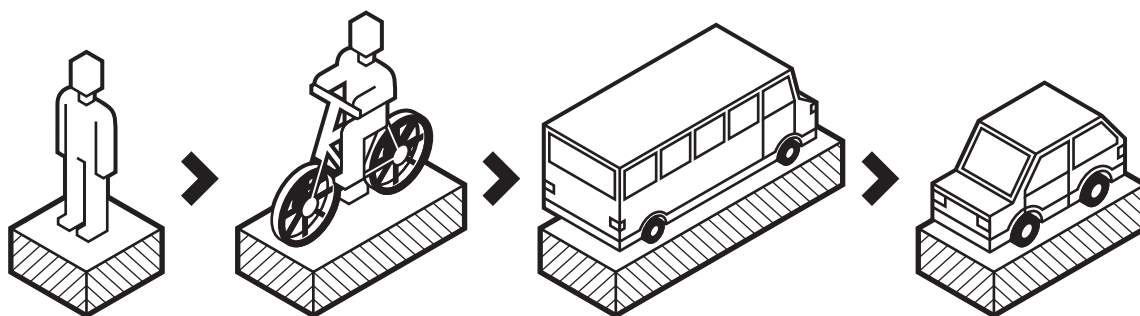


KTO JEST NAJWAŻNIEJSZY?

Wszyscy użytkownicy ulicy są tak samo ważni, jednak niektórzy z nich są bardziej lub mniej uprzywilejowani. Dlatego należy przede wszystkim pamiętać o najbardziej zagrożonych osobach, które mają problemy z poruszaniem się, czyli o seniorach i osobach z niepełnosprawnościami. Równie ważne jest poczucie bezpieczeństwa na ulicy w roli pieszego, szczególnie wśród dzieci.

PAMIĘTAJ O:

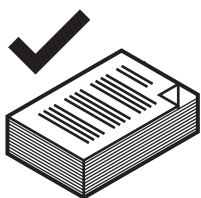
- **PIERWSZEŃSTWIE DLA PIESZYCH**
- **OGRANICZENIE PRĘDKOŚCI**
- **PROJEKTOWANIU UNIWERSALNYM**



LIPSK - ULICĘ PRZEBUDOWANO NA DEPTAK PIESZY, NADAJĄC TYM SAMYM PRIORYTET PIESZYM I ROWERZYSTOM



PONTEVEDRA - HISZPAŃSKIE MIASTECZKO, W KTÓRYM OGRANICZONO RUCH SAMOCHODÓW W CENTRUM. DZIĘKI TEMU NA ULICACH POJAWIŁO SIĘ WIĘCEJ PIESZYCH.



SPÓJNOŚĆ Z INNYMI MIEJSKIMI PLANAMI

Projekty przebudowy ulic muszą być zgodne z innymi planami miejskimi. Propozycje z broszury najlepiej sprawdzają się na ulicach, na których odbywa się niewielki ruch samochodowy i mają charakter osiedlowy lub śródmiejski. O tym, jaki charakter może mieć ulica, decyduje szereg specjalistów z urzędu miasta, a informacje te zapisane są w przygotowywanych planach.

SYSTEM TRANSPORTU W MIEŚCIE – INŻYNIEROWIE RUCHU

O organizacji ruchu na ulicy, czyli o min. tym, czy ruch ma być jedno- czy dwukierunkowy lub z jaką prędkością mają poruszać się samochody, decydują inżynierowie ruchu. Sporządzają oni plany w oparciu o obserwacje i symulacje ruchu oraz o przepisy dotyczące projektowania dróg. Z założenia uspokajanie ruchu i tworzenie stref zamieszkania może być wprowadzane tylko na ulicach dojazdowych i lokalnych.

PLANY MIEJSCOWE I PROJEKTY URBANISTYCZNE – URBANIŚCI

Plany miejscowe zawierają informacje o tym, jak powinny być zagospodarowane poszczególne obszary miasta, w tym ulice i inne przestrzenie publiczne. Urbaniści sporządzają także bardziej szczegółowe koncepcje, jak np. program „Zielone Polesie”, które są dużym planem inwestycji miejskich i prywatnych w ramach całej dzielnicy. Dzięki tym dokumentom rozwój i inwestowanie w mieście może być spójnie zaplanowane.

SPÓJNOŚĆ ESTETYCZNA – ARCHITEKT MIASTA, KONSERWATOR ZABYTKÓW

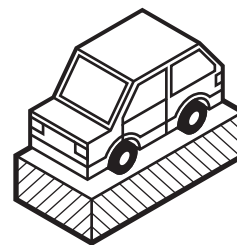
Równie istotna jest spójność estetyczna ulic, czyli harmonia użytych materiałów, detali i wyposażenia. Architekt Miasta posiada katalogi materiałów i małej architektury, a jego biuro uzgadnia szczegółowe projekty dla ulic. Jeśli konkretny obszar jest objęty jego ochroną, o wyglądzie projektu decyduje też konserwator zabytków.

PAMIĘTAJ O:

- **SPÓJNOŚCI Z PLANAMI
TRANSPORTOWYMI**
- **SPÓJNOŚCI Z PLANAMI
MIEJSCOWYMI**
- **WYTYCZNYCH KONSERWATORA
I INNYCH SŁUŻB**



PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO PRAC PROJEKTOWYCH NALEŻY SPRAWDZIĆ, JAKIE SĄ WYTYCZNE DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH I STRATEGICZNYCH OBOWIĄZUJĄCYCH W GMINIE.



CO NAJLEPIEJ SPOWALNIA RUCH?

Prędkość samochodów na ulicy najskuteczniej spowalniają ludzie. Ich obecność w przestrzeni współdzielonej, czyli przeznaczonej dla wszystkich użytkowników miejskiej ulicy - kierowców, rowerzystów, pieszych oraz czworonogów - sprawia, że kierowcy są bardziej ostrożni i uważni w trakcie jazdy. Jeśli jednak ruch pieszy i zmotoryzowany zostaje rozdzielony, dobrze sprawdza się znane z łódzkich woonerfów „esowanie”, czyli zakrzywienie toru jazdy, które wymusza na kierowcy zmniejszenie prędkości przed zakrętami.

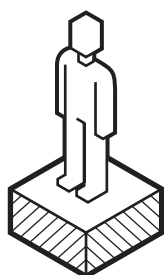
Pozytywnie na bezpieczeństwo ulicy wpływa także zieleń oraz elementy małej architektury, czyli ławki, kosze na śmieci i latarnie. Ograniczają one nieco widoczność, co wymaga większej uwagi u kierowców. Jeśli te rozwiązania nie mogą zostać wprowadzone, bo np. ulica jest na nie zbyt wąska, należy zastosować takie elementy jak progi zwalniające lub wyniesienie przejść dla pieszych.

Prosta droga ułatwia rozpędzanie się samochodów. Zmiana toru jazdy, tzw. meandrowanie, jest skuteczną metodą spowolnienia tempa jazdy. Można stosować je także w powiązaniu z ograniczeniem prędkości ruchu.

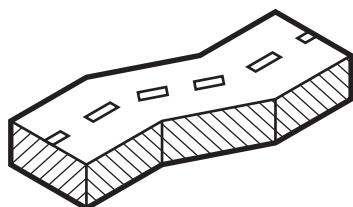
Tempo 30 – ograniczenie prędkości ruchu przepisami, stosowanie skrzyżowań równorzędnych jest jednym ze sposobów na zwiększenie bezpieczeństwa przy zachowaniu możliwości przejazdu samochodów.



SZYKANY - ELEMENTY WYMUSZAJĄCE ZMIANĘ KIERUNKU RUCHU - SKUTECZNIE SPOWALNIAJĄ PRĘDKOŚĆ SAMOCHODÓW.



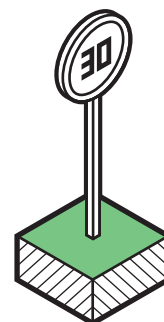
**LUDZIE
NA ULICY**



**ZMIANA
GEOMETRII
[ZAKRZYWIENIE
TORU JAZDY]**



**URZĄDZENIE
ULICY**



**OGRANICZENIE
PRZEPISAMI**



DOSTĘPNOŚĆ

Przestrzenie publiczne należy projektować tak, aby były one łatwo dostępne i wygodne w użytkowaniu dla wszystkich. Takie projektowanie nazywa się „uniwersalnym”, ponieważ jeśli osoba z niepełnosprawnością lub dziecko jest w stanie samodzielnie poruszać się po danej przestrzeni, to może zrobić to każdy. Z dobrze zaprojektowanej przestrzeni korzystają także osoby o pełnej sprawności, które mają ciężki bagaż ręczny lub wózek z dzieckiem oraz osoby, które mogą mieć problem z odczytaniem lub jednoznacznym zrozumieniem napisów (np. dzieci lub nieznający języka obcokrajowcy). Wszyscy wyżej wymienieni są przecież pełnoprawnymi użytkownikami ulic.

W Łodzi obowiązuje obecnie dokument pod nazwą „Łódzki standard dostępności” określający, w jaki sposób należy projektować przestrzenie publiczne i obiekty użyteczności publicznej w zakresie dostępności. Elementy brane pod uwagę na ulicach to m.in. obniżone krawężniki, dobrze oznakowane elementy ulicy oraz antypoślizgowe wykończenia powierzchni. Należy także zawsze pamiętać o powiększonych i specjalnie oznakowanych miejscach postojowych dla osób z niepełnosprawnościami.

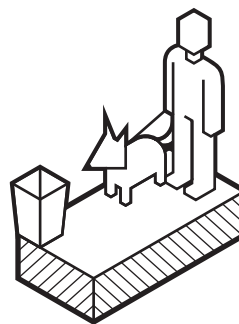


PAMIĘTAJ O:

- **PROJEKTOWANIU UNIWERSALNYM (ŁÓDZKI STANDARD DOSTĘPNOŚCI)**
- **LIKWIDACJI BARIER**
- **POTRZEBACH RÓŻNYCH UŻYTKOWNIKÓW (DZIECI, SENIORÓW)**



KWESTIE DOSTĘPNOŚCI NIE DOTYCZĄ TYLKO OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH, ALE WSZYSTKICH, KTÓRZY MAJĄ NA STAŁE LUB TYMCZASOWO OGRANICZENIA W PORUSZANIU SIĘ, M.IN. RODZICÓW Z WÓZKAMI ALBO PASAŻERÓW Z DUŻYM BAGAŻEM.



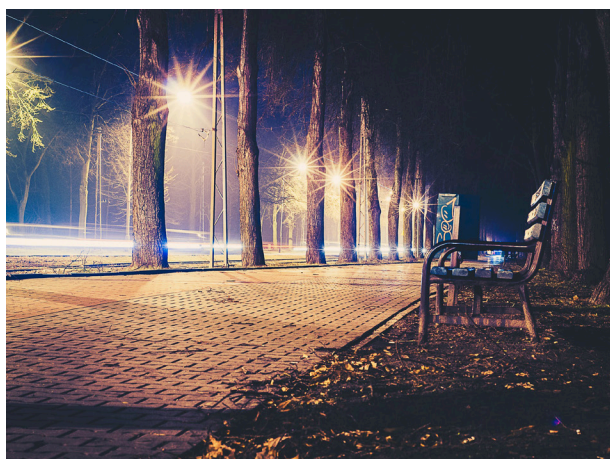
BEZPIECZEŃSTWO I PORZĄDEK

Nawet najpiękniejsza i najlepiej wyposażona ulica nie będzie prawidłowo działać, jeśli mieszkańcy i przechodnie nie będą czuli się na niej bezpiecznie. Mieszkańcy często domagają się zainstalowania monitoringu. Jednak sama obecność kamer nie zapewnia poczucia bezpieczeństwa. Najskuteczniejszy jest tzw. „sąsiedzki nadzór” i usługi w parterach, dzięki czemu na ulicy przez większą część dnia znajdują się przechodnie. Równomierne oświetlenie ulicy redukuje ilość ciemnych kątów i zaułków, które sprzyjają niebezpiecznym sytuacjom. Niska zieleń, która nie przesłania pola widzenia, umożliwia przechodniom obserwację całości ulicy i ocenę zagrożenia z większej odległości.

Porządek na ulicy najłatwiej utrzymać w przestrzeni, w której widoczna jest o nią dbałość, a kosze na śmieci znajdują się w zasięgu wzroku. Zaniedbana ulica podświadomie sygnalizuje, że dewastacja i śmiecenie są na niej „dozwolone”, co prowadzi do większego nieporządku.

PAMIĘTAJ O:

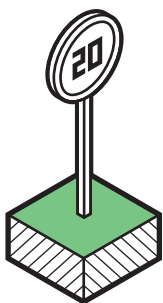
- **„NADZORZE SĄSIEDZKIM”**
- **OŚWIETLENIU**
- **ZAPEWNIENIU NISKIEJ ZIELENI I UNIKANIU ŚLEPYCH ZAUŁKÓW**



ODPOWIEDNIE OŚWIETLENIE I BRAK CIEMNYCH ZAUŁKÓW SKUTECZNIE ZAPOBIEGAJĄ WANDALIZMOWI.



SAME ZAKAZY SĄ NIESKUTECZNE. WARTO ZAPEWNIĆ WŁAŚCICIELOM CZWORONOĞÓW ODPOWIEDNIĄ INFRASTRUKTURĘ - GĘSTO ROZSTAWIONE ŚMIETNIKI ALBO SPECJALNE WYBIEGI DLA PSÓW.



STREFA ZAMIESZKANIA

Ulice można projektować jako tzw. strefy zamieszkania. To specjalny sposób organizacji ruchu i przestrzeni ulicy, który ma maksymalnie zwiększyć bezpieczeństwo pieszego. W takich przestrzeniach piesi i rowerzyści mają zawsze bezwzględne pierwszeństwo. Strefy zamieszkania można projektować jako ulice o jednej przestrzeni lub z wydzieleniem chodników i jezdni.

- Obowiązuje tam ograniczenie prędkości do 20 km/h.
- Kierowcom wolno parkować jedynie w miejscach do tego wyznaczonych.
- Progi zwalniające nie muszą być oznaczone znakami pionowymi.
- Opuszczając strefę zamieszkania, należy ustąpić pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

STREFA ZAMIESZKANIA TO:

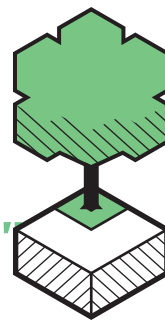
- **PIERWSZEŃSTWO PIESZEGO**
- **PRĘDKOŚĆ SAMOCHODÓW
20 KM/H**
- **OGRANICZONE PARKOWANIE**



W STREFIE ZAMIESZKANIA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH SĄ NIEPOTRZEBNE - PIESI MAJĄ PEŁNĄ SWOBODĘ W PORUSZANIU SIĘ PO CAŁEJ PRZESTRZENI ULICY.



STREFA ZAMIESZKANIA MOŻE BYĆ STOSOWANA W RÓŻNYCH LOKALIZACJACH - ZARÓWNO W OSIEDLACH MIESZKANIOWYCH, JAK I W ŚRÓDMIEŚCIU.



„WOONERF” CZYLI „MIEJSKI PODWÓRZEC”

Pierwsze woonerfy, zwane w Polsce „miejskimi podórcami” - przestrzenie ze spowolnionym ruchem, w których piesi, rowerzyści i samochody dzielą tę samą przestrzeń, powstały w Holandii w latach 70. Nie miały wcale takiego charakteru, jaki znamy z łódzkich przestrzeni tego typu (np. woonerf na ul. 6 Sierpnia). Nie były powiązane z usługami w parterach i nie stosowano tam szlachetnych materiałów typowych dla przestrzeni śródmiejskich. Stanowiły zwyczajną, sąsiedzką przestrzeń, gdzie dzięki jednoprzestrzennej strukturze, jednakowo dostępnej dla pieszych i kierowców, można było uzyskać więcej przestrzeni po obu stronach ulicy i zagospodarować ją jako zielone skwery, przestrzeń dla zabawy i odpoczynku lub dodatkowe miejsca postojowe. Woonerf nie jest więc rozwiązaniem zarezerwowanym dla centrum miasta. Może być rekomendowany także dla ulic osiedlowych jako bardziej przyjazna alternatywa dla klasycznego podziału na chodniki i jezdnie.



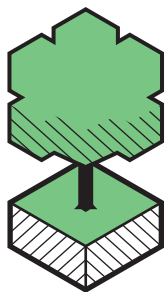
WOONERFY ŚWIETNIE SPRAWDZAJĄ SIĘ NA OSIEDLACH MIESZKANIOWYCH, GDZIE RUCH KOŁOWY JEST NIEWIELKI, ZA TO LICZY SIĘ BARDZO ZIELEŃ I PRZESTRZEŃ DLA PIESZYCH.

PAMIĘTAJ O:

- **PRZESTRZEŃ „SĄSIEDZKA”**
- **ZIELONE SKWERY**
- **ULICE MIESZKANIOWE**



PRZYKŁADEM PRZYJAZNEJ SĄSIEDZKIEJ PRZESTRZENI JEST WOONERF PRZY UL. ZACISZE W ŁODZI, ZREALIZOWANY Z INICJATYWY I PRZY WSPÓŁPRACY Z MIESZKAŃCAMI.



DRZEWA

Drzewa pełnią w mieście bardzo ważną rolę. Pochłaniają zanieczyszczenia, pyły i dwutlenek węgla, przyczyniając się do zmniejszenia smogu. Produkują tlen oraz zapewniają cień dla przechodniów. Wchłaniają wody opadowe, które inaczej musiałyby trafić do kanalizacji deszczowej. Zatrzymywanie wody jest także szczególnie istotne latem, kiedy drzewa chłodzą przyjemnie nie tylko samą ulicę, ale też mieszkania.

PAMIĘTAJ ZIELEŃ TO:

- **MNIEJSZE ZAPYLENIE**
- **POPRAWA MIKROKLIMATU**
- **MOŻLIWOŚĆ RETENCJI WODY**



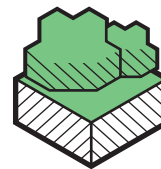
DRZEWA NIE TYLKO FILTRUJĄ POWIETRZE I POPRAWIAJĄ MIKROKLIMAT ORAZ ZAPEWNIJĄ BIORÓŻNORODNOŚĆ W MIEŚCIE, ALE TAKŻE PRZYJEMNE WIDOKI Z OKNA.

Dzięki nim jest także ciszej, ponieważ likwidują pogłos i echo. Są ponadto siedliskiem wielu gatunków, dzięki którym zachowana jest niezbędna w miejskim środowisku bioróżnorodność. Szczególnie pięknie wyglądają wiosną gatunki kwitnące, jak na woonerfie 6 Sierpnia i Traugutta, a jesienią wszystkie, których liście przebarwiają się na ciepłe kolory.

Chociaż wiele osób preferuje przy ulicach mniejsze drzewka, które w mniejszym stopniu zacieniają okna, mają one zdecydowanie mniejsze znaczenie ekologiczne niż duże, wyrośnięte drzewa. Oprócz lepszego filtrowania powietrza, zapewniania większej ilości cienia i pochłaniania wody deszczowej zapewniają lepszą bioróżnorodność - są domem dla wielu gatunków, m.in. dla ptaków i owadów.



DRZEWA POTRZEBUJĄ DOOKOŁA PNIA DUŻO PRZEPUSZCZALNEJ POWIERZCHNI - MOŻE TO BYĆ TRAWA, KAMYKI, KRATA ALBO PERFOROWANA POKRYWA.



ZIELEŃ NISKA

Zieleń niska, krzewy i trawy uzupełniają zagospodarowanie ulicy. Wprowadzenie jej do przestrzeni ulicy nie tylko poprawia jej wygląd, ale może pomóc w zrealizowaniu innych celów. Specjalnie zaprojektowane zieleńce z krzewami mogą pomóc w spowolnieniu ruchu. Zwiększają one powierzchnię przepuszczalną przestrzeni ulicy, pozwalają także retencjonować (przechowywać) wodę deszczową. To także dom dla innych gatunków roślin i zwierząt mieszkających w mieście.

PAMIĘTAJ O:

- **MIEJSCU DLA ZIELEŃCÓW**
- **RÓZNORODNOŚCI GATUNKÓW**
- **RETENCJONOWANIU WODY**



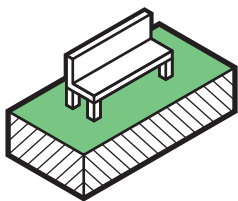
W PRZESTRZENI ULIC I PLACÓW MOŻNA NAWET UPRAWIAĆ WARZYWA I OWOCE.



ZIELEŃ NISKA TO NIE TYLKO TRAWA - MOGĄ TO BYĆ NP. ROŚLINY SKALNIAKOWE, ŁĄKA ALBO POŁA KWIATÓW.



NAWET NAJMNIEJSZA POWIERZCHNIA ZIELONA POMAGA W RETENCJONOWANIU WODY DESZCZOWEJ.



Wielu mieszkańców sprzeciwia się ustawianiu ławek w miejskiej przestrzeni w obawie przed wykorzystywaniem ich przez „niebieskie ptaki”. Można temu zapobiec, stawiając je w dobrze wyeksponowanych i oświetlonych miejscach, albo tam, gdzie jest monitoring i „nadzór sąsiedzki”. Ławki są ważne zwłaszcza dla najstarszych i najmłodszych użytkowników ulic, którzy muszą od czasu do czasu odpocząć. Dlatego ławki powinny pojawiać się co kilkadziesiąt metrów oraz mieć oparcia i podłokietniki, które pomagają wstawać seniorom. Obok ławek należy pozostawić miejsce, w którym rodzice mogą postawić wózek albo umożliwić osobie na wózku inwalidzkim dołączenie do grupy, po to, aby nikt nie był wykluczony z możliwości korzystania z ulicy.



NIE WSZYSTKIE MIEJSCA DO SIEDZENIA MUSZĄ BYĆ TRADYCYJNYMI ŁAWKAMI. MOGĄ TO BYĆ NP. OBRZEŻA KWIETNIKÓW LUB SCHODKI.

PAMIĘTAJ O:

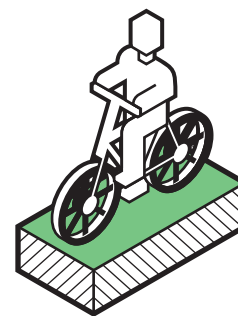
- **ZAPEWNIENIU ŁAWEK I SIEDZISK**
- **UMIESZCZANIU ICH W MIEJSCU NADZOROWANYM**
- **Z ŁAWEK LUBIĄ KORZYSTAĆ SENIORZY I MAMY Z DZIEĆMI.**



NOWOCZESNE SIEDZISKA CZĘSTO STANOWIĄ RODZAJ INSTALACJI W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ I WYKORZYSTUJĄ RÓŻNE NIETYPOWE MATERIAŁY, NP. TWORZYWA SZTUCZNE.



NALEŻY PAMIĘTAĆ, ABY PRZYNAJMNIEJ CZĘŚĆ ŁAWEK BYŁA WYPOSAŻONA W OPARCIA I PODŁOKIETNIKI, KTÓRE UŁATWIAJĄ SENIOROM ODPOCZYNEK I WSTAWANIE.



INFRASTRUKTURA DLA ROWERÓW

Rower jest coraz popularniejszym środkiem transportu. Dobrze zaprojektowana przestrzeń ulicy pozwala zarówno na bezpieczny jazdę rowerem, jak i możliwość pozostawienia jednośladów poza domem. Jedną z możliwości urządzenia ulicy jest lokalizacja parkingu rowerowego. Są one szczególnie potrzebne w okolicy usług i miejsc pracy. Na ulicach ze spowolnionym ruchem nie ma potrzeby wydzielania drogi rowerowej - rowe-rzyści współdzielą wówczas przestrzeń ulicy z innymi użytkownikami.

PAMIĘTAJ O:

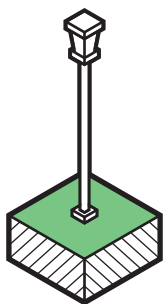
- **UWZGLĘDNIENIU RUCHU ROWE-
RZYSTÓW**
- **W STREFIE ZAMIESZKANIA NIE
POTRZEBUJESZ TRASY**
- **ZAPEWNIENIU STOJAKÓW**



PARKINGI ROWEROWE MOŻNA ZORGANIZOWAĆ PRAKTYCZNIE WSZĘDZIE, NP. WYGOSPODAROWAĆ NA TEN CEL FRAGMENT ULICY - WYSTARCZY ZAMONTOWAĆ TAM KILKA STOJAKÓW.



JEŚLI ULICA JEST RUCHLIWA, WARTO ODDZIELIĆ DROGĘ DLA ROWERÓW OD JEZDNI DLA SAMOCHODÓW. W PRZYPADKU ULIC O SPOWOLNIONYM RUCHU NIE JEST TO KONIECZNE.



OŚWIETLENIE

Przepisy koncentrują się na minimalnych poziomach oświetlenia, jakie musi być zapewnione na jezdni i na chodniku. Zgodnie z prawem przestrzeń dla samochodów wymaga lepszego doświetlenia niż miejsce dla pieszych - chociaż chodzi tu o bezpieczeństwo, różnica ta wskazuje symbolicznie na priorytet dla ruchu kołowego. W przypadku ciągów pieszo-jezdnych natężenie oświetlenia we wspólnej strefie jest takie samo, dzięki czemu piesi mają lepsze oświetlenie i nie czują się „spychani” na ciemne chodniki.

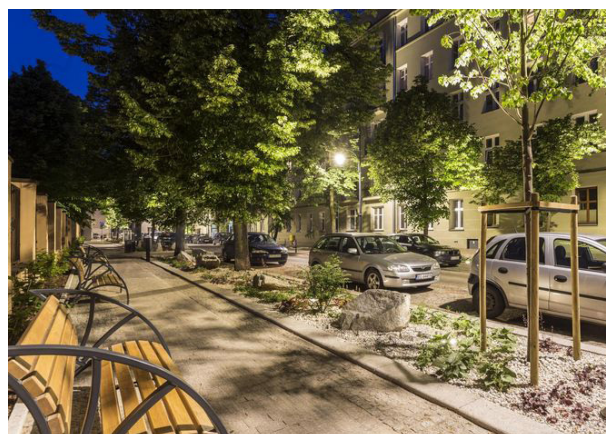
W jaśniejszych miejscach wszyscy czują się bezpieczniej i skuteczniej działa „sąsiedzki nadzór”. Jednocześnie należy pamiętać o tym, aby unikać niepotrzebnego zanieczyszczenia światłem, które niekorzystnie działa na faunę, florę oraz na zdrowie ludzi. Powstaje ono, gdy niepotrzebnie rzęsiście oświetlone powierzchnie odbijają światło, powodując efekt łuny nad miastem.

PAMIĘTAJ O:

- **ZAPEWNIENIU WYMAGANEGO POZIOMU OŚWIETLENIA JEZDNI**
- **NIEOŚLEPIANIU WNĘTRZ MIESZKAŃ**



OPRAWY PRZEWIESZKOWE, OŚWIETLAJĄCE NIEKTÓRE ŁÓDZKIE ULICE, SĄ PRZYMOCOWANE DO ZAMONTOWANYCH NA ELEWACJACH KABLI. DZIĘKI TEMU NA ULICY NIE TRZEBA STAWIAĆ DODATKOWYCH SŁUPÓW. NA ZDJĘCIU LAMPY PRZEWIESZKOWE NA ULICY KOPENHAGI.



PODŚWIETLONE DRZEWA NA UL. ZACISZE W ŁÓDZI. WYGLĄDAJĄ PIĘKNIE, LAMPY W PASIE PRZY CHODNIKU MOGĄ JEDNAK OŚLEPIAĆ PRZECHODNIÓW.



INNE ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY

- Oprócz ławek, stojaków na rowery czy oświetlenia, ulice można umeblować przy pomocy innych ułatwiających życie obiektów:
- kosze na śmieci, które są niezbędne dla utrzymania porządku - powinny znajdować się w zasięgu wzroku,
- tablice informacyjne, dzięki którym ulotki i ogłoszenia znajdują się w jednym, wyznaczonym w tym celu miejscu
- kosze na psie odchody
- siłownie na świeżym powietrzu
- źródła uliczne nazywane też „poidłkami” z wodą pitną dla ludzi i zwierząt

PAMIĘTAJ O:

- **KOSZACH NA ŚMIECI**
- **KOSZACH NA PSIE ODCHODY**
- **ZAPEWNIENIU MIEJSCA DLA „MEBLOWANIA” ULICY**



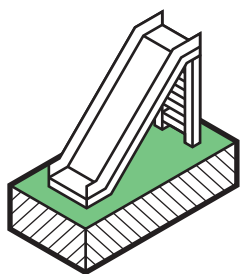
OPRÓCZ TRADYCYJNYCH ŁAWEK W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MOŻNA TAKŻE USTAWIĆ INNE ELEMENTY DO SIEDZENIA LUB LEŻENIA



ZDROJE ULICZNE ZAPEWNIAJĄ DARMOWĄ WODĘ - WARTO LOKALIZOWAĆ JE W NAJBARDZIEJ UCZĘSZCZANYCH MIEJSCACH I PRZY PLACACH ZABAW. DOBRZE, GDY WYPOSAŻONE SĄ TAKŻE W POIDŁKA DLA PSÓW.



OPRÓCZ ZWYKŁYCH ŁAWEK W POBLIŻU ZIELONYCH, SPOKOJNYCH MIEJSC MOŻNA USTAWIĆ STOLIKI PIKNIKOWE LUB DO GRY W SZACHY I WARCABY.



ULICA JAKO MIEJSCE ZABAWY

Kiedy po ulicach jeździło mniej samochodów, nikogo nie dziwiło, że dzieci bawią się na ulicy. Obecnie nie jest to bezpieczne, ale wydzielenie w przestrzeni ulicy strefy zabaw lub wygrodzonego, dobrze oświetlonego miejsca zabaw i spotkań, mogłoby wypełnić ważną lukę - w wielu dzielnicach i osiedlach brakuje miejsca dla najmłodszych. Należy jednak pamiętać, że plac zabaw nie może być zlokalizowany bliżej niż 10 metrów od okien.

SPACJA SPACJA SPACJA

Ulica lub plac może także być wyposażona w elementy, które nie są specjalnie zaprojektowane dla zabawy, jednak mogą jej świetnie służyć. Rzeźby, fontanny i inne przestrzenne instalacje doskonale sprawdzają się jako miejsce interakcji i rozrywki nie tylko dla dzieci.



DZIECI POTRAFIĄ BAWIĆ SIĘ WSZĘDZIE - NIE POTRZEBUJĄ SPECJALNYCH URZĄDZEŃ. CZASEM WYSTARCZY RZEŻBA ALBO INSTALACJA.



FONTANNY TAKŻE DOSKONALE SPRAWDZAJĄ SIĘ JAKO MIEJSCE ZABAWY - ZARÓWNO TE TRADYCYJNE, JAK I TRYSKAJĄCE Z POSADZKI.

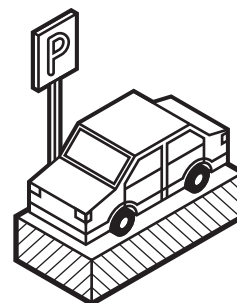
PAMIĘTAJ O:

- **TYM, ŻE ULICA TO TEŻ PRZESTRZEŃ DLA PRZEBYWANIA DZIECI I SPOTKAŃ**
- **UWZGLĘDNIENIU POTRZEBY ZABAWY**
- **ZAPEWNIENIU BEZPIECZEŃSTWA**



ULICA MOŻE TAKŻE BYĆ ŚWIETNYM MIEJSCEM NA FESTYNY, KONCERTY I INNE WYDARZENIA INTEGRUJĄCE MIESZKAŃCÓW.

PARKOWANIE



Parkowanie na ulicy zaraz obok domu czy pracy jest wygodne, ale rzadko się zdarza, aby znalazło się tam miejsce dla wszystkich. Samochody przez większość czasu stoją zaparkowane w jednym miejscu, dlatego należy przede wszystkim zwiększyć ich rotację, tak, aby w ciągu doby więcej osób mogło przemieszczać się w obrębie miasta, załatwiając swoje sprawy. Pomaga w tym wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Mieszkańcy, właściciele i najemcy lokali mogą w niej parkować bez ograniczeń płacąc roczną stawkę w ustalonej przez radnych preferencyjnej wysokości, a ci, którzy przyjeżdżają na chwilę, muszą płacić za każdą godzinę. Stawki godzinowe są na tyle wysokie, aby kierowcom spoza ulicy opłacało się jak najkrótsze zajmowanie miejsca postojowego.



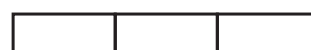
SAMOCCHODY PARKUJĄCE NA CHODNIKACH CZĘSTO NIE POZOSTAWIAJĄ PIESZYM WYSTARCZAJĄCO DUŻO MIEJSCA.

Lokale usługowe wymagające dobrego dostępu samochodem mogą starać się o zapewnienie im specjalnego miejsca. W przypadku szkół i przedszkoli, gdzie rodzice dowożą swoje dzieci, przewiduje się specjalne zatoki dla krótkiego zatrzymania - tzw. kiss&ride.

Wyróżniamy 3 podstawowe typy parkowania: prostopadłe, równoległe i ukośne, z których najbardziej efektywne w kontekście zajmowanej powierzchni jest to pierwsze. Miejsce postojowe prostopadłe do ulicy ma najmniejsze wymiary (2,5 na 5 metrów) i na tym samym odcinku ulicy zmieści się ich ponad dwa razy więcej niż miejsc równoległych o długości aż 6m. Nawet najbardziej oszczędne rozmieszczenie miejsc nic jednak nie da, jeśli kierowcy będą parkować nieprawidłowo. Dlatego należy wyraźnie wyznaczyć miejsca postojowe, aby uniknąć jakichkolwiek wątpliwości przy parkowaniu.

TA SAMA PRZESTRZEŃ RÓŻNA LICZBA MIEJSC, NP:

RÓWNOLEGŁE - 3 MIEJSCA

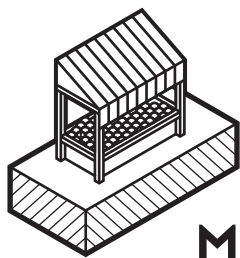


POD KĄTEM 45 ST. - 4 MIEJSCA



PROSTOPADŁE - 7 MIEJSC





MIEJSCE NIE TYLKO DLA PIESZYCH I AUT

Ulice, przy których mieszczą się lokale z usługami w parterach, często są zaprojektowane z uwzględnieniem sezonowego wystawiania stolików przed wejściami. Dzięki temu ulica żyje za dnia i wieczorami. Ważne jest, aby ich ustawienie nie ograniczało ruchu na chodniku. Dodatkowo należy pamiętać o potrzebach mieszkańców, a zwłaszcza respektowania ciszy nocnej.

PAMIĘTAJ O:

- **ŻE ULICA TO NIE JEST WYŁĄCZNIE PARKING**
- **MIEJSCA PROSTOPADŁE SĄ NAJBARDZIEJ EFEKTYWNE**
- **NALEŻY ZAPEWNIĆ PRZESTRZEŃ DLA OGRÓDKÓW KAWIARNIANYCH I SKLEPÓW**

Niektóre sklepy, np. warzywniaki lub kwiatarnie, także wykorzystują przestrzeń zewnętrzzną wystawiania swoich towarów. Wszystkie te działania wymagają uzgodnienia z zarządcą drogi i sprecyzowania warunków zajęcia części chodnika.

W ciepłych miesiącach można także tymczasowo wykorzystać dla innych celów miejsca postojowe. Mogą się tam znaleźć m.in. ogródki gastronomiczne albo stoiska handlowe. Latem zapotrzebowanie na miejsca postojowe bywa mniejsze - część kierowców przesiada się na rowery lub chętniej spaceruje, a dzieci mają wakacje i są odwożone do szkół.



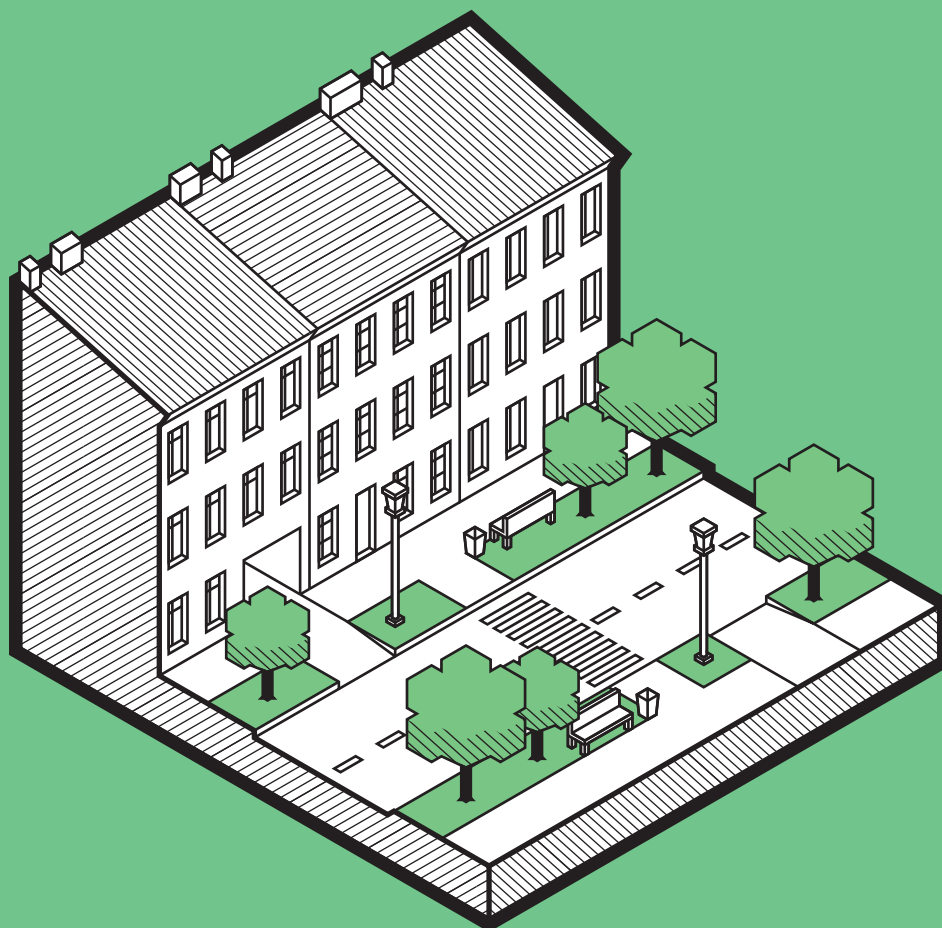
ULICE MOGĄ BYĆ TAKŻE TYMCZASOWO ZAMYKANE DLA RUCHU KOŁOWEGO I ZAMENIAĆ SIĘ W PRZESTRZENIE HANDLOWE.



ZAMIAST MIEJSC POSTOJOWYCH SEZONOWO MOGĄ POJAWIĆ SIĘ OGRÓDKI GASTRONOMICZNE.

ALFABET ULICY

BROSZURA ZOSTAŁA OPARTA NA PREZENTACJI „ALFABET ULICY” PRZYGOTOWANEJ NA PIERWSZĄ TURĘ KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DLA ULIC STAREGO POLESIA (09-11 STYCZNIA 2018)



TEKST I REDAKCJA:

MONIKA ARCZYŃSKA I ŁUKASZ PANCEWICZ, A2P2 ARCHITECTURE & PLANNING

GRAFIKA

ZOFIA ULMAN

WSPÓŁPRACA I SKŁAD GRAFICZNY:

ANNA JASIEŃSKA I OLA GORDOWY

FOTOGRAFIE:

MONIKA ARCZYŃSKA, BARTOSZ ZIMNY (WOONERF.COM.PL), WPOBEREŻNY | PODGÓRCZYK,
PEXELS.COM

ŁÓDŹ / GDAŃSK 2018

„OPRACOWANIE MODELU PROWADZENIA REWITALIZACJI OBSZARÓW MIEJSKICH NA WYBRANYM OBSZARZE W MIEŚCIE ŁÓDZI – ETAP 2”
PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY ZE ŚRODKÓW FUNDUSZU SPÓJNOŚCI W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO POMOC TECHNICZNA 2014 – 2020