Estetyka chodnika

Utworzono: środa, 21, lipiec 2010 07:23 Ilona Hałucha



O tym, że chodniki i ścieżki rowerowe poprawiają bezpieczeństwo nie trzeba nikogo przekonywać. Oddzielenie pieszych i rowerzystów od pojazdów silnikowych w dużej mierze zapobiega wypadkom, zwłaszcza jeśli chodnik oddzielony jest od jezdni barierkami lub pasem zieleni. Niestety czasem chodniki są w tak złym stanie, że utrudniają pieszym poruszanie, a nawet mogą stwarzać zagrożenie dla dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych. Takie ciągi należy oczywiście remontować. Najlepiej, jeśli przy okazji powstają nawierzchnie nie tylko równe, bezpieczne i trwałe, ale również estetyczne, dopasowane do otoczenia i zróżnicowane.

Płyty lub kostki betonowe, granitowe czy bazaltowe, chodniki asfaltowe, piaskowce i mieszanki żywiczne można wykorzystywać podczas układania nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych. Część z nich jest ponadto dostępna w rożnych kolorach i kształtach, co pozwala np. na wyraźne oznaczanie dojazdów, miejsc parkingowych, a także ułożenie mozaiki na traktach o szczególnym charakterze czy w pasażach. Które z nich są stosowane przez drogowców zależy od wielu czynników, najczęściej jest to oczywiście cena, jednak liczy się też komfort poruszania się i bezpieczeństwo. Dla rowerzystów najlepsze są gładkie nawierzchnie asfaltowe. Piesi, zwłaszcza kobiety w butach na wysokich obcasach, nie lubią np. kostki granitowej czy tzw. kocich łbów. Dla osób niewidomych i niedowidzących najlepsze są nawierzchnie porowate, którymi można oznaczyć m.in. przejścia dla pieszych (płyty z wypustkami, kostka granitowa). Z kolei nawierzchnia z mieszanki żywicowej z piaskiem kwarcowym jest mniej śliska. Zarządcy dróg zwracają uwagę na jeszcze inne aspekty – kostka betonowa jest tańsza od płyty, a w przypadku awarii czy remontu łatwiej ją zdjąć. W każdym mieście są też ulice reprezentacyjne, które niezależnie od wszystkich wyżej wymienionych powodów muszą po prostu dobrze wyglądać i komponować się z otoczeniem.

Phoca PDF

Czy w Polsce wciąż pokutuje zasada, że wygoda i bezpieczeństwo kierowców jest ważniejsze od zapewnienia komfortu pieszym? Czy przy okazji remontów ulic zarządcy dróg pamiętają także o chodnikach i ścieżkach rowerowych? Wydaje się, że w stolicy powoli sytuacja się poprawia.

Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie odpowiedzialny jest za około 800 kilometrów ulic, z czego 600 kilometrów posiada chodniki. W ubiegłym roku ZDM wyremontował 77.833 metrów kwadratowych nawierzchni chodników. Na 2010 zaplanowano odnowę kolejnych 63.000 m2. Remonty chodników są przeprowadzane np. przy okazji wymiany nawierzchni jezdni, ale zdarzają się również doraźne, cząstkowe naprawy punktowe (zapadliska) lub poważne generalne przebudowy, kiedy wymieniana jest podbudowa, instalacje podziemne i cały układ drogowy. Poprawia się wtedy nie tylko komfort poruszania, równie ważne jest wrażenie estetyczne, dopasowanie małej architektury i odpowiedniej zieleni.

Generalny remont ulicy Marszałkowskiej był jednym z największych w ostatnim dziesięcioleciu w Warszawie. Na ulicy oraz sąsiadujących z nią Placach Zbawiciela i Konstytucji przebudowano prawie wszystko. Oddzielono ruch pieszych i rowerzystów, zwiększono liczbę przejść dla pieszych i wzbogacono je o sygnalizację świetlną, obniżono tory tramwajowe i poszerzono chodniki. Wyłożono je betonowymi i kamiennymi płytami oraz granitowymi i bazaltowymi kostkami tworzącymi ozdobne kompozycje. Wzdłuż jezdni posadzono nowe drzewa i trawniki.







Zastosowano rozwiązania, które poprawiły komfort poruszania się rowerzystom, osobom niepełnosprawnym i z wózkami dziecięcymi.



Na Placu Zbawiciela płyty betonowe zastąpiono granitowymi i to po nich poruszają się teraz piesi. Kostka pełni rolę głównie ozdobną, podobnie jak elementy małej

Phoca PDF

architektury.



Natomiast w przypadku Placu Konstytucji remont chodnika polegał głównie na odtworzeniu zabytkowej mozaiki z 1952 roku.



Trakt Królewski w Warszawie obejmuje trzy najbardziej reprezentacyjne ulice w stolicy: Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat oraz Plac Trzech Krzyży i Aleje Ujazdowskie. Na przełomie lat 1995 i 1996 odbył się generalny remont ul. Nowy Świat, podczas którego poszerzono chodniki i zwężono jezdnię do dwóch pasów (z 14 do 7 metrów). Ulicę udostępniono jedynie pieszym i komunikacji miejskiej. W letnie weekendy (od 1 maja do ostatniego dnia września) ulice Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście są całkowicie zamknięte dla ruchu samochodowego, w tym nawet komunikacji miejskiej.



Podobnie wyglądała przebudowa Krakowskiego Przedmieścia, którą przeprowadzono prawie 10 lat później (2006-2008). Tu również zwężono jezdnię do dwóch pasów

Phoca PDF

ruchu i ograniczono go tylko do autobusów i taksówek oraz orszaków prezydenckich. Chodniki zostały ułożone z trzykolorowych płyt granitowych: żółtych, czerwonych i szarych. Na Krakowskim Przedmieściu pojawiły się także nowe, stylizowane ławki, pachołki, kwietniki i latarnie oraz zatopione w szkle reprodukcje obrazów Canaletta. Zasadzono też kilkadziesiąt drzew. Nie doszło jednak do budowy ścieżki rowerowej z powodu braku miejsca (konieczne byłoby zwężenie chodnika) oraz ze względów bezpieczeństwa – możliwe kolizje rowerzystów z pieszymi. Nie udało się również całkowite przekształcenie ulicy w deptak w związku z lokalizacją Pałacu Prezydenckiego i Uniwersytetu Warszawskiego przy tej ulicy.





1 kwietnia 2009 roku rozpoczął się remont chodnika i budowa drogi rowerowej na Alejach Ujazdowskich. Stare płyty chodnikowe zostały zastąpione granitowymi, a wjazdy do posesji zostały zaznaczone granitowymi i bazaltowymi kostkami. Kostka granitowa została użyta jedynie w miejscach narażonych na zniszczenie, gdzie służy jednocześnie poprawie bezpieczeństwa osób niewidomych (oznaczanie np. przejść dla pieszych). Odnowiono krawężniki i ograniczono liczbę miejsc parkingowych. W odróżnieniu od pozostałej części Traktu Królewskiego wzdłuż Alej Ujazdowskich pojawiła się asfaltowa ścieżka rowerowa. Zadbane trawniki i punktowe reflektory oświetlające drzewa mają dodatkowo upiększyć ulicę. W tym celu zainstalowano też nowe wiaty przystankowe, stojaki rowerowe, drewniane ławki i kosze na śmieci. Po roku aleje doczekały się też remontu nawierzchni jezdni.




Od 2004 roku ZDM na dużą skalę przeprowadza tzw. weekendowe odnowy nawierzchni. Te remonty choć krótkie (trwają około 54 godzin), dają bardzo dobre efekty, gdyż trwałość nowej nawierzchni sięga 7-10 lat, w zależności od natężenia i rodzaju ruchu. Weekendowe odnowy są również finansowo opłacalne – ich koszt jest około 10-krotnie mniejszy niż remontu generalnego. W tym roku (23-26 kwietnia)

Phoca PDF

drogowcy zastosowali metodę weekendowego frezowania nawierzchni na ulicy Dźwigowej. Przy okazji wyrównano poziom krawężników i części chodnika. Od nowa ułożono też kostkę brukową na wybranych fragmentach chodnika wzdłuż ulicy.



Podobnie wyglądał remont ul. Wersalskiej. W ciągu jednego weekendu odnowiono nawierzchnię i oznakowanie. Wymieniono także chodniki oraz wyremontowano wjazdy do posesji i drogę techniczną.



Ilona Hałucha

Materiał powstał na podstawie prezentacji P. Grażyny Lendzion, dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, przedstawionej na seminarium „Trwałe nawierzchnie ulic i przestrzeni publicznej w miastach” zorganizowanym przez Polski Kongres Drogowy podczas targów Autostrada Polska w Kielcach.

Phoca PDF