

Kategoria: Wywiady

Opublikowano: sobota, 07, grudzień 2019 14:10

Małgorzata Orłowska

Odśrody: 1555

Trudności i wyzwania, jakie związane są z projektowaniem ulic miejskich wynikają z potrzeby kompromisów i pogodzenia w stosunkowo niewielkiej przestrzeni zarówno obiektów budowlanych jak i urządzeń technicznych, w tym sieci podziemnej i naziemnej infrastruktury, a także elementów przyrodniczych. Planowanie zielonej i zielono-niebieskiej infrastruktury to zadanie niezwykle ważne w obliczu problemów środowiskowych i klimatycznych, jakie występują na terenach zurbanizowanych (m.in. zanieczyszczenie powietrza i gleby, niedobory wody gruntowej, długotrwałe okresy suszy i wysokiej temperatury). Na Uniwersytecie Przyrodniczym we Wrocławiu powstał pomysł stworzenia modelu innowacyjnej ulicy. Na Wrocławiu się jednak nie skończy. Model będzie miał charakter uniwersalny, dostosowany do przepisów prawa polskiego, dlatego inne miasta polskie będą mogły z niego korzystać – mówi dr Justyna Rubaszek z Instytutu Architektury Krajobrazu Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu, aktywnie działająca od 10 lat w branży architektura krajobrazu, współautorka projektu.

Pracuje Pani nad stworzeniem modelu innowacyjnej ulicy. Na czym polega ten projekt? Innymi słowy – co w projektowanej ulicy będzie nowego?

dr Justyna Rubaszek: Model ulicy na miarę XXI wieku, uwzględniający aktualne potrzeby środowiskowe i zmiany klimatyczne, zawiera rozwiązania z zakresu zielono-błękitnej infrastruktury, które służą zatrzymaniu, oczyszczeniu wód opadowych, a także regulacji mikroklimatu. W modelu ulicy obowiązkowym elementem będzie zieleń wysoka, a także specjalnie zaprojektowane obiekty zielono-niebieskiej infrastruktury, jak ogrody deszczowe, muldy chłonne. Obiekty te pojawią się m.in. we wspólnych strefach z kanalizacją sanitarną i wodociągową; jest to często istotne dla zachowania optymalnej szerokości ulicy i wygospodarowania miejsca na pozostałe elementy (jezdnie, chodniki, drogi rowerowe), zwłaszcza tam, gdzie szerokość pasa drogowego nie może być z różnych względów zwiększona, np. ze względów własnościowych, finansowych, przestrzennych itp.

W jaki sposób nastąpi wdrożenie modelu w mieście? I czy widzi Pani możliwość na tego typu rozwiązania także w innych polskich miastach?

dr Justyna Rubaszek: Model będzie miał charakter uniwersalny, dostosowany do przepisów prawa polskiego, dlatego inne miasta polskie będą mogły z niego korzystać.

Zostanie wprowadzony do planowania i projektowania ulic we Wrocławiu jako część opracowanego przez nasz zespół dokumentu pt. Standardy planowania i projektowania ulic z uwzględnieniem zielono-błękitnej infrastruktury. Dokument powstał na zlecenie Biura Wody i Energii Departamentu Zrównoważonego Rozwoju Urzędu Miasta Wrocławia i zostanie wprowadzony do stosowania przy planowaniu i projektowaniu ulic miasta Zarządzeniem Prezydenta Wrocławia. Zarządzenie zostanie wydane już na początku 2020r.

Co skłoniło Panią i zespół z Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu do realizacji takiego pomysłu? Problemy środowiskowe i klimatyczne?

dr Justyna Rubaszek: Zdecydowanie tak, aspekty środowiskowe i klimatyczne, ale także nasze zainteresowania naukowe i projektowe oraz kilkuletnie obserwacje i badania prowadzone nad krajobrazem ulic i jego degradacją. Zieleń przyuliczna była przez długi czas marginalizowana, lub zupełnie pomijana w procesie planistyczno-projektowym, wyparta przez infrastrukturę techniczną.

Kategoria: Wywiady

Opublikowano: sobota, 07, grudzień 2019 14:10

Małgorzata Orłowska

Odsłony: 1555

Obserwujemy obecnie swoistą degradację wizerunku polskich ulic. Kto i w jaki sposób powinien z tym walczyć? Naukowcy? Samorządowcy? A może działacze i sami mieszkańcy?

dr Justyna Rubaszek: Odpowiem krótko - wszyscy razem, ale każdy w nieco inny sposób, gdyż każdy ma inne kompetencje i inne możliwości działania. Na pewno niezwykle ważne jest, by na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyznaczono właściwą szerokość pasa drogowego, tak, by na etapie wykonywania projektu i jego realizacji w pasie drogowym znalazło się miejsce na wszystkie niezbędne elementy ulicy: zieleni, jezdnie, chodniki, drogi rowerowe, miejsca parkingowe, a także sieci infrastruktury technicznej, które choć nie są z drogą związane, prowadzi się w pasach drogowych. Za realizację tego zadania będą odpowiedzialne miejskie jednostki planowania i rozwoju oraz biura planistyczne. W zakresie projektowania i budowy lub przebudowy ulic ważne jest uwzględnienie w dokumentach przetargowych architekta krajobrazu jako członka zespołu projektowego, a także zaplanowanie nadzoru przy realizacji właśnie w tej branży. W gestii naukowców będzie z kolei opracowywanie i popularyzacja modelowych rozwiązań, a następnie ich monitoring i ciągłe udoskonalanie. Mieszkańcy, w tym członkowie stowarzyszeń i różnego rodzaju organizacji działających na rzecz ochrony środowiska, zieleni, powinni być aktywni przez zgłaszanie projektów w ramach budżetu obywatelskiego, udział w spotkaniach i warsztatach organizowanych przez miasto, rady osiedlowe, a także troszczyć się o zieleni w miejscu swojego zamieszkania, przy swojej ulicy np. przez podlewanie drzew w okresach suszy.