



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

Radom, 2.10.2006

Miejski Pracownia Urbanistyczna
ul. Żeromskiego 53
26-600 Radom

Dotyczy:

Uwagi do projektu planu miejscowego dla kwartału wyznaczonego przez ulice Malczewskiego, Kelles-Krauza, Struga i Bolesława Chrobrego oraz Potok Północny

Linie zabudowy

Wydaje się celowe kształtowanie przestrzeni w duchu tradycyjnej urbanistyki – poprzez pierzeje. W planie określono tylko nieliczne linii zabudowy. Wnosimy o narzucenie pierzei od strony ulic Kelles-Krauza i Struga – jest to najważniejsza ekspozycja widokowa – od centrum miasta.

Wątpliwość budzi zapis dopuszczający cofnięcie linii zabudowy wzdłuż ulicy Bolesława Chrobrego – o 6 metrów na 50% długości. Dopuszczenie odsunięcia na tak dużą odległość na tak dużym odcinku – czy nie jest to faktyczna zgoda na brak pierzei od strony tej ulicy? Proponujemy zniesienie tego zapisu, ewentualnie pozwolenie na mniejsze odsunięcie linii zabudowy na krótszym odcinku.

Wnosimy także o narzucenie linii zabudowy od strony doliny Potoku Północnego. Dopuszczanie powiązania obszaru zabudowanego z parkiem poprzez przejściową strefę zagospodarowania ekstensywnego, mało wyrazistego – nie wydaje się być rozwiązaniem pożądanym. Jako lepsze jawi się zakończenie strefy zabudowy mocnym akcentem – elegancką pierzeją, która tworzyłaby interesującą ramę przestrzenną dla obszaru zielonego. Jako wzór można tutaj wskazać Planty radomskie bądź krakowskie. Pierzeja taka może być wzbogacona o taras wykorzystujący naturalny spadek terenu. Taras mógłby stanowić atrakcyjny ciąg pieszy. W parterach budynków proponuje się przewidzieć lokalizację kawiarni i tym podobnych lokali – zamiast obiektów pawilonowych w obrębie obszaru zieleni.

Powierzchnia zabudowy

Zachodzi niebezpieczeństwo, że inwestor potraktuje zakupioną działkę jako lokatę kapitału – i będzie korzystał z zapisu dopuszczającego tymczasowe zagospodarowanie terenu urządzoną zielenią. Istnieje też obawa, że – z wymienionej przyczyny – działki zostaną zabudowane w minimalnym stopniu. Wnosimy zatem o ustalenie minimalnego odsetka powierzchni zabudowanej w uzależnieniu od przeznaczenia danej części terenu.

Taki zapis będzie też krokiem w stronę zagospodarowania obszaru zgodnie z tradycyjną urbanistyką – a nie w stylu pozbawionych *genius loci* radomskich osiedli mieszkaniowych.



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

Wnosimy także o dopuszczenie zmniejszenia wymaganego odsetka obszaru zieleni na poszczególnych działkach pod warunkiem udostępnienia takiej samej wielkości ogrodu w obrębie budynku bądź na tarasie – o czym poniżej.

Charakter zabudowy

Wydaje się słusznym żądanie, by nowo-powstająca zabudowa przedstawiała sobą nowoczesną architekturę miejską. Niezrozumiałe jest zatem odnoszenie się do kątów nachylenia dachów. Pochyły dach to cecha budownictwa wiejskiego bądź małomiasteczkowego, ewentualnie budownictwa z poprzednich epok historycznych. Jaki jest cel dopuszczania budowy pochyłych dachów w centrum dużego miasta?

Zważywszy na powszechne dążenie mieszkańców do posiadania ogrodów, proponujemy w zamian zapis o przeznaczeniu wszystkich dachów budynków mieszkalnych na tarasy bądź ogrody dachowe. Rozwiązanie takie nie zwiększa w istotnym stopniu kosztów inwestycji, a niepomniernie podnosi atrakcyjność zabudowy mieszkaniowej – wprowadzając nową jakość w architekturze naszego miasta.

Można rozważyć nałożenie podobnych wymagań również dla zabudowy usługowej – przynajmniej w jej części. Wykorzystanie górnych powierzchni budynków to sposób na zwiększenie ogólnej powierzchni zieleni w mieście bez straty cennych gruntów. Wniosek ten jest zbieżny z propozycją dopuszczenia większego odsetka powierzchni zabudowanej pod warunkiem udostępnienia ogrodu dachowego.

Umiejscowienie parkingów

Poważne wątpliwości budzi przyjęcie założenia, że tylko 50% miejsc parkingowych powinno być ukryte pod powierzchnią terenu. W świetle osiągnięć nowoczesnej urbanistyki – parkingi powierzchniowe w centrum miasta to całkowite nieporozumienie. W miastach europejskich nie dopuszcza się takich rozwiązań w nowych inwestycjach. Budowa parkingu powierzchniowego w centrum miasta to błąd zarówno z punktu widzenia estetyki, jak i żądania racjonalnego przestrzeni – oraz jej organizacji pod kątem wymagań użytkownika pieszego. Uwaga ta dotyczy także możliwości parkowania na ulicach.

Postawienie warunku ukrycia tylko połowy miejsc parkingowych mija się z celem. Nie wprowadza to bowiem żadnego ograniczenia co do bezwzględnej powierzchni parkingów. Zapis taki pozwala w zasadzie na budowę obiektów o charakterze hipermarketów. Albowiem podstawowa różnica między tradycyjnym domem towarowym a hipermarketem leży nie w rozmiarze powierzchni handlowej, i nie w architekturze obiektu – lecz w wielkości i umiejscowieniu parkingu. Żaden obiekt otoczony dużym powierzchniowym parkingiem nie tworzy pozytywnej przestrzeni miejskiej. Przeciwnie: stanowi barierę i zniechęca ludzi do przebywania w przestrzeni publicznej – skłaniając ich do korzystania z samochodu.

Podobne argumenty można wysunąć przeciwko budowie parkingów powierzchniowych w strefie mieszkaniowej. Powierzchnia terenu powinna być wolna od ruchu pojazdów – przeznaczona na zieleń i miejsce wypoczynku mieszkańców.



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

Stanowczo domagamy się, by na całym obszarze obowiązywał zakaz budowy parkingów na powierzchni terenu. Wniosek ten dotyczy również miejsc postojowych na ulicach.

Liczba miejsc parkingowych

W planie określono minimalną liczbę miejsc parkingowych w zależności od charakteru zabudowy. Potrzebę istnienia takiego zapisu można zrozumieć odnośnie obszaru mieszkaniowego. I tu nie wydaje się jednak, by był on konieczny. Inwestor zdaje sobie sprawę, że mieszkanie z zapewnionym miejscem parkingowym jest bardziej atrakcyjne, stąd z pewnością sam zadba o tę sprawę. Podobnie rzecz się ma w przypadku obiektów o charakterze komercyjnym. Obecnie przy nowych inwestycjach mamy do czynienia raczej z niekontrolowanym wzrostem powierzchni parkingowej, niż z jej niedomiarem.

Tymczasem jednym z filarów miejskiej polityki transportowej powinna być kontrola powierzchni parkingów. Działania zmierzające do ograniczenia liczby miejsc postojowych w centrach miast są powszechnie podejmowane w krajach zachodnioeuropejskich. Mają one na celu ochronę obszarów śródmiejskich przed nadmiernym ruchem pojazdów silnikowych – oraz promocję komunikacji publicznej i ruchu pieszego. Ograniczenie dopuszczalnej powierzchni parkingów jest niezbędne również w celu uniemożliwienia budowy obiektów o charakterze hipermarketów – o czym wspomniano powyżej.

Warto tu przywołać sytuację, która miała miejsce w Krakowie w piątek 29 września. Otwarcie nowej galerii handlowej przy dworcu głównym spowodowało paraliż komunikacyjny centrum miasta. Powód – przy galerii udostępniono parking dla 1400 samochodów osobowych. Miejski zarząd dróg w Krakowie przewiduje, że utrudnienia w ruchu związane z nadmierną powierzchnią parkingów przy galerii utrzymają się na stałe.

Wnosimy zatem o wprowadzenie górnego ograniczenia liczby miejsc parkingowych w zależności od charakteru i wielkości obiektu.

Ruch pieszy

Istnieje niebezpieczeństwo, że obszar nowych inwestycji będzie barierą przestrzenną. Stanie się tak, jeśli inwestorzy nie zapewnią możliwości swobodnego przejścia we wszystkich kierunkach istotnych dla ruchu pieszego. Proponuje się zatem uwzględnienie w planie dodatkowych ciągów pieszych:

- w kierunku wschód-zachód na wysokości rynku – przez cały obszar, z przedłużeniem po wschodniej stronie ulicy Bolesława Chrobrego,
- w kierunku północ-południe w nawiązaniu do przebiegu ulicy dojazdowej nr 3 oraz do pasa zieleni – przez cały obszar, z uwzględnieniem budowy nowego mostka na Potoku Północnym i przedłużeniem ciągu w obrębie Osiedla XV-lecia,
- od rynku do północno-zachodniego narożnika obszaru.



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

Wszystkie ciągi piesze powinny mieć status przestrzeni publicznej – i być dostępne bez ograniczeń przez całą dobę. Winny zostać przeprowadzone po możliwie prostych liniach. Ponadto proponuje się rozszerzyć zakaz grodzenia działek na cały obszar planu.

W zapisach planu nie mówi się nic o przebiegu dróg dojazdowych do poszczególnych obiektów. Należy zadbać o to, by drogi te nie zakłócały przebiegu ciągów pieszych. Najlepszym rozwiązaniem byłaby zasada braku kolizji między ruchem pieszych i samochodów. W nawiązaniu do wniosku o zakaz budowy parkingów powierzchniowych, proponujemy wprowadzić wymóg, by drogi dojazdowe nie przecinały ciągów pieszych w tym samym poziomie. W praktyce oznaczałoby to prowadzenie dróg poniżej poziomu przeznaczonego dla pieszych bądź też zmuszało inwestora do budowy parkingu bezpośrednio przy jednej z ulic na granicy obszaru.

Ruch rowerowy

Ciągi piesze powinny być dostępne także dla rowerzystów – chyba że przewidziana zostanie alternatywna droga rowerowa o zbliżonym przebiegu i porównywalnej długości.

Obszar powinien być przejezdny dla rowerzystów. Nie do przyjęcia jest ślepe zakończenie trasy, na której dopuszczono ruch rowerowy. Jest to żądanie analogiczne do postawionego wyżej dla ruchu pieszego. Wniosek ten odnosi się także do stosownych połączeń ze wszystkimi ulicami na granicy obszaru.

Nawierzchnie przeznaczone do jazdy rowerem muszą być gładkie. Jest to niezmiernie ważne także dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Z tego samego powodu niedopuszczalne jest istnienie jakichkolwiek barier architektonicznych w rodzaju schodów czy uskoków nawierzchni.

Wnosimy także o określenie minimalnej liczby miejsc postojowych dla rowerów – tak jak to uczyniono odnośnie samochodów. Proponujemy wykorzystanie w tym celu normatywu norymberskiego – tabela w załączeniu.

Ulice na granicach obszaru

Zastanawiające jest określenie parametrów ulic Bolesława Chrobrego oraz Jacka Malczewskiego. Przewidziano tam po dwa pasy ruchu dla pojazdów samochodowych w każdym kierunku. Jest to standard dla drogi mającej prowadzić stosunkowo duże natężenie ruchu. Skąd jednak założenie takiego natężenia, jeśli ulice te nie mają odpowiedniego przedłużenia w kierunku południowym? Istniejące ulice śródmiejskie mają wszakże znacznie mniejszą przepustowość. Inną kwestią jest, iż wymienione powyżej ulice prowadzą do ścisłego centrum miasta, które powinno być chronione przed nadmiernym ruchem pojazdów silnikowych. Oczywiście można rozważyć rozproszanie tego ruchu w kierunku wschód-zachód. Tu jednak bardziej racjonalne będzie wykorzystanie innych ulic o przebiegu obwodnicowym, jak ulice 11 Listopada i Szarych Szeregów – zgodnie z zasadą wyprowadzania ruchu przelotowego z centrum miasta. Przewidywanie czterech pasów ruchu na wspomnianych ulicach wydaje się być zatem przejawem megalomanii bądź reminiscencją polityki transportowej sprzed lat kilkudziesięciu.



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

Proponujemy następujący zapis o parametrach ulic Bolesława Chrobrego i Jacka Malczewskiego: jezdnia szerokości 6 m o dwóch pasach ruchu, obustronne asfaltowe drogi rowerowe o szerokości po 1,5 m – oddzielone od jezdni pasami zieleni, obustronne chodniki o szerokości po co najmniej 3 m – oddzielone od dróg rowerowych pasami zieleni.

Jakość przestrzeni

Proponuje się uściślić warunki stawiane jakości materiałów, które będą wykorzystywane do wykończenia elewacji oraz na nawierzchnie ciągów pieszych. Określenia w rodzaju „materiały wysokiej jakości”, „wysoka estetyka” nie są ścisłe – i mogą być różnie rozumiane. Podobnie słowo „preferowane” nie narzuca niczego inwestorowi, a jedynie przedstawia mu propozycję. Być może skuteczniejszym byłby zapis, jakich materiałów nie wolno stosować.

Podobnie zapis o zagospodarowaniu przestrzeni z uwzględnieniem założeń wodnych i małej architektury jest tak mało precyzyjny, że na jego podstawie trudno będzie żądać czegokolwiek.

Opracowanie:

Łukasz Zaborowski, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Otrzymują:

1. MPU w Radomiu
2. Urząd Miejski w Radomiu
3. MZDiK w Radomiu
4. a/a