

Stanowisko Miejskiej Komisji Urbanistyczno – Architektonicznej w Rybniku z dnia 5 maja 2022 r. do Koncepcji przebudowy ulicy kard. B. Kominka

Zgodnie z §2 ust. 1 Regulaminu Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej Rybniku (Załącznik do Zarządzenia Nr 267/2021 Prezydenta Miasta Rybnika z dnia 11 maja 2021 r. w sprawie powołania MKUiA oraz ustalenia zasad jej działania) Komisja przedkłada stanowisko do Koncepcji przebudowy ulicy kard. B. Kominka.

Na spotkaniu komisji w dniu 5 maja 2022 r. przedstawiono trzy warianty przebudowy ul. kard. B. Kominka. Uczestniczący w spotkaniu radny miasta Pan Radosław Knesz szczegółowo przedstawił kontekst analizowanego miejsca, poszczególne warianty oraz udzielił odpowiedzi na wiele pytań, co umożliwiło zajęcie stanowiska. W ujęciu generalnym Komisja z uznaniem odnosi się do kompleksowości opracowania, które swoim zakresem objęło oddziaływanie ulicy B. Kominka na otoczenie - dzielnicę Maroko - Nowiny, w tym przedstawienie powiązań z usługami podstawowymi dzielnicy i rozmieszczeniem zabudowy mieszkaniowej. Przedstawiona koncepcja stwarza szansę na stworzenie interesującej przestrzeni publicznej przy tej ulicy, co przyczyni się do poprawy jakości życia w dzielnicy.

Spośród głównych problemów, które wskazywali mieszkańcy dzielnicy Maroko-Nowiny odnośnie analizowanego terenu należy wymienić zły najazd na parking przed kościołem pw. Św. Jadwigi, brak zieleni oraz konieczność „zdyscyplinowania” korzystających z parkingu np. parkomatami. Z kolei Radny wskazując na istotne znaczenie ul. kard. B. Kominka jako przestrzeni publicznej całego osiedla wskazał na szerszy kontekst powiązania prostej w zasadzie przebudowy parkingu ze stworzeniem obszaru o lepszej jakości krajobrazu z jednoczesnym wykorzystaniem jego najmocniejszych stron (głównie łatwo dostępna funkcja handlowa). Istotne jest również, że środki wydane na samą przebudowę parkingu mogłyby być niewiele mniejsze od kosztów wariantu drugiego zakładającego szersze polepszenie jakości tej przestrzeni publicznej. W rezultacie dyskusji nad przedstawionymi wariantami komisja przedkłada następujące wnioski:

- wariant 2 wydaje się najbardziej optymalny spośród zaprezentowanych, umożliwia bowiem realizację założonych podstawowych celów (usunięcie obecnych dysfunkcji parkingu: zbyt wysoki najazd, zbyt wąski parking, obecność lamp w obrębie miejsc parkingowych) w połączeniu z polepszeniem jakości przestrzeni publicznej oraz zachowaniem jak największej ilości miejsc parkingowych,

- zmiana kierunku ruchu na jednokierunkowy została uznana za zdecydowanie złe rozwiązanie, które powodowałoby zbyt duże komplikacje zarówno na analizowanym obszarze, jak i na terenie całego osiedla,

- słusznym kierunkiem jest spowolnienie ruchu na części ul. kard. B. Kominka w rejonie

kościół pw. św. Jadwigi, jednak z zachowaniem należytej płynności ruchu pojazdów,

- mając na uwadze powyższe należy rozważyć w jaki sposób zmienić oznaczenia drogowe, tak by z jednej strony zabezpieczyć ruch pojazdów, z drugiej zapewnić bezpieczeństwo pieszych, a z trzeciej zachować, a nawet zwiększyć ilość miejsc parkingowych,

- należy bowiem zauważyć, że w obecnym stanie, zgodnie z art. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym piesi parkujący po stronie wschodniej mogą udać się do sklepów znajdujących się po stronie zachodniej wyłącznie korzystając z przejść dla pieszych (a często przechodzą „na skróty” łamiąc te przepisy). Jednocześnie w nawiązaniu do art. 49 ustawy prawo o ruchu drogowym w odległości 10 metrów od przejścia obowiązuje zakaz zatrzymywania pojazdu. W obecnym stanie więc 20 metrów powierzchni parkingowej nie jest wykorzystana. Paradoksalnie likwidacja przejść dla pieszych zwiększa więc ilość miejsc parkingowych oraz zwiększa bezpieczeństwa pieszych, rzecz jasna przy wytworzeniu warunków, które właściwie spowolnią ruch (ale bez jego blokady!),

- w trakcie komisji dyskutowano na ile ul. kard. Kominka powinna być tzw. „drogą współdzieloną”, a więc na ile ruch samochodów i pieszych winien być rozdzielony lub nierozdzielony. Przeważało stanowisko, że jednak nie należy nadawać tej drodze funkcji współdzielonej, ze względu na jednak istotną rolę komunikacyjną, która ona pełni. Odbywa się tu ruch pojazdów pomiędzy ul. Zebrzydowską i ul. Budowlanych, a osoby korzystające z istniejących tu usług przybywają w dużej mierze także samochodami. Jezdnia winna być wyraźnie oddzielona od części dla pieszych, jednak oczywiście z zachowaniem możliwości przekraczania jezdni bez przejść o których była mowa powyżej,

- należy zwrócić uwagę na brak stojaków dla rowerów na analizowanym terenie. W okresie letnim wiele osób przybywa do kościoła pw. św. Jadwigi na mszę właśnie na rowerach, których nie ma gdzie bezpiecznie przypiąć. Także i osoby korzystające z pozostałych usług chętnie korzystają z rowerów, których niestety nie ma gdzie pozostawić,

- szczególną uwagę zwraca brak zieleni na dość dużym placu przed kościołem pw. św. Jadwigi. Przestrzeń ta wydaje się „pusta” i choć w pobliżu kościoła nie brakuje drzew, to jednak ten konkretny plac jest dość obszerny, a brak zieleni jest mocno widoczny. Kolejną kwestią jest również brak jakiegoś rodzaju pasa zieleni (np. żywopłotu), który oddzielałby teren parkingu wzdłuż ulicy od placu kościelnego,

- przy rozważaniach dotyczących ilości miejsc parkingowych na analizowanym obszarze należy również przeanalizować możliwość przebudowy dróg przyległych w celu zabezpieczenia pewnej ilości miejsc parkingowych także przy nich (np. ks. H. Joński), co wydaje się możliwe do realizacji,

- rozważyć należy również możliwości polepszenia wjazdu i wyjazdu z kierunku ulicy

Zebrzydowickiej i ul. Budowlanych (np. od strony ul. Zebrzydowickiej nieraz tworzy się długi ciąg samochodów oczekujących na wjazd na ul. B. Kominka, zaś w kierunku ul. Budowlanych sygnalizacja świetlna powoduje długi czas oczekiwania na wyjazd – co może być kłopotliwe, a nie bezwzględnie potrzebne np. w niedzielę po poszczególnych mszach),

- wskazuje się również na konieczność opracowania szerszego modelu funkcjonowania całej dzielnicy, być może wracając do pierwotnych projektów realizacji osiedla Nowiny, oczywiście przy uwzględnieniu współczesnych trendów oraz obecnego stanu zagospodarowania. Wskazane byłoby wyeksponowanie poszczególnych funkcji w szerszym kontekście np. przedstawienie zieleni parkowej (np. park z prawdziwego zdarzenia na terenie Czarnego Lasu), terenów usługowych, miejsc parkingowych, a także osi komunikacyjnych (także o charakterze osi „zielonych” spajających poszczególne miejsca.

Przedstawiona koncepcja, a zwłaszcza jej wariant drugi jest interesująca i możliwa do wdrożenia, należy jednak zauważyć, że istnieje tu szereg niuansów wartych dalszego dopracowania i doprecyzowania, mając także na uwadze opinię miejscowej społeczności.

Opinię opracował dla MKUA w Rybniku:

mgr Tomasz Miłowski

Tomasz Miłowski