dr inż. Wawrzyniec Zipser

Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych

Wydział Architektury

Politechnika Wrocławska

**Opinia specjalistyczna dotycząca wykorzystania potencjału terenu przy ul. Nowomiejskiej w Raciborzu na potrzeby zabudowy mieszkaniowo – usługowej, wraz z zestawem zaleceń (wytycznych) dotyczących zmian w istniejącym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.**

Kontekst regionalny i ogólnomiejski

Potencjał terenu, który jest tematem opracowania nie może być rozważany w oderwaniu od szerszego kontekstu – położenia geograficznego miasta. W związku z tym, że Racibórz położony jest na styku dwóch województw oraz w strefie nadgranicznej Republiki Czeskiej sprawia, że w kategoriach strategicznych, na pierwszy rzut oka, miasto można sytuować w obszarze peryferyjnym wobec głównych procesów zachodzących w przestrzeni społeczno-ekonomicznej kraju. Jednak przy bliższej analizie należy zwrócić uwagę, że ten stan ma swoje dobre strony – *mocne* posługując się nomenklaturą analizy SWOT. Podkreślić trzeba wielowiekową tradycję, wynikającą z takiego położenia geograficznego, która nauczyła mieszkańców kreatywnego i aktywnego kształtowania rozwoju gospodarczego miasta, z drugiej strony położenie poza zasadniczym trzonem Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (poza zagłębiami przemysłu wydobywczego) umożliwiło utrzymanie różnorodnego potencjału gospodarczego, unikając pułapki uzależnienia od monokultury gospodarczej, a w perspektywie spodziewanych dotkliwych transformacji gospodarczych związanych z wyzwaniami klimatycznymi stojącymi przed cywilizacją.

Obowiązujący dokument strategiczny: *Aktualizacja Strategii Rozwoju Miasta Racibórz do roku 2020* w Priorytecie 3. w celach strategicznych dla miasta nr 9 i 11 zwraca uwagę na potrzebę rozwijania potencjału mieszkaniowego i usługowego miasta (cele operacyjne: 9.1, 11.1, 11.2). Dodatkowo cytowane w tym dokumencie zapisy Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego: „Śląskie 2020” również kładą nacisk na: „*Istotne znaczenie dla rozwoju każdej społeczności mają przestrzeń publiczna i przestrzeń zamieszkania.”* („Śląskie 2020” – Priorytet (B)). Stąd wynikają konsekwencje dla prowadzonej przez miasto polityki i przyszłych zamierzeń równolegle angażując się w rozwój ekonomiczny miasta, jak i stałą poprawę jakości życia aktualnych mieszkańców – zahamowanie ich odpływu – oraz przyciąganie nowych wyjątkowymi pakietami ofert.

Tu przechodzimy do drugiego istotnego punktu z perspektywy wyzwań związanych z kontekstem strategicznym, mianowicie bilansu zmian demograficznych w samym Raciborzu, – jego najbliższym sąsiedztwie oraz miastach mogących potencjalnie z nim konkurować w regionie. Spadek liczby mieszkańców dotyka większości polskich miast, czy to w efekcie migracji międzywojewódzkich, czy też migracji na tereny podmiejskie, do gmin sąsiednich. W przypadku Raciborza w ostatnich piętnastu latach saldo migracji jest ujemne, jednak tendencja wydaje się być dość stabilna i malejącą. Dane te zestawiono z indykatorami demograficznymi wybranych sąsiednich miast (niezależnie od ich wielkości): Rybnik, Jastrzębie-Zdrój, Żory, Wodzisław Śląski, Rydułtowy. Tu także w większości salda są ujemne, co pozwala przyjąć, że odpływ mieszkańców z Raciborza nie wiąże się z bezpośrednią konkurencją w regionie, ale z większym dystansem potoków migracyjnych wychodzących z miasta (jedynie Żory w ostatnich pięciu latach zdołały zwiększyć swój stan posiadania o niewiele ponad 500 osób).

Porównanie z gminami ościennymi w ramach powiatu także nie wskazuje na znaczące procesy suburbanizacyjne wokół Raciborza. Jedynie gminy Kornowac i Nędza lekko powiększyły liczbę mieszkańców, choć sam proces wydaje się, że wyhamował po 2015 roku. Ten wniosek wraz ze świadomością potencjału powierzchniowego gminy (ponad 60% to tereny rolnicze) sprawia, że można szukać przyczyn problemu wyludniania się w innych czynnikach niż podaż gruntów budowlanych, czy ich cena.

Stan zagospodarowania miasta, a jego potencjał mieszkaniowy

Na podstawie szybkiego bilansu form zabudowy mieszkaniowej w Raciborzu wynika, że mieszkańcy mogą korzystać z dość urozmaiconej oferty mieszkaniowej pod względem kubatury budnyków. Na podstawie danych BDOT10k (Baza Danych Obiektów Topograficznych szczegółowością odpowiadająca skali 1:10000) pobranych z Geoportalu ustalono, że pod względem ilości obiektów dominują formy zabudowy jednorodzinnej – jednomieszkaniowej (niespełna 5000 obiektów), przy niecałym tysiącu budynków wielorodzinnych (wg GUS sumaryczna liczba budynków mieszkaniowych w gminie wynosiła w 2019 roku 5785). Na tej podstawie oraz liczbie kondygnacji przypisanej poszczególnym obiektom ekstrapolowano powierzchnie całkowite oraz średnie powierzchnie użytkowe budynków. W oparciu o tak surowe szacunki stwierdzono stan bliski równowagi dla powierzchni użytkowych budynków jednorodzinnych i wielorodzinnych (około 1 mln metrów kwadratowych przypadający na jeden i drugi typ zabudowy[[1]](#footnote-1)). Zestawienie średnich wielkości mieszkań po zastosowaniu projekcji obrysu budynku na wyższe piętra z oficjalną średnią wielkością mieszkania w Raciborzu, udostępnianą na stronach GUS, wynoszącą 69,8 m2 wyraźnie świadczy o braku precyzji tej metody. Jednak jej celem nie było szczegółowe obliczanie wielkości ani ilości mieszkań. Celem tego była szacunkowa ocena rozpiętości typologicznej oferty mieszkaniowej w mieście, która pokazała duży udział różnego typu budynków wielorodzinnych – dominują obiekty 3-5 pięter, choć znaczny wpływ w poszerzeniu oferty należy też upatrywać w zabudowie blokowej – 8-12 kondygnacji. Niepokojące wydaje się jednak niewielkie zaangażowanie deweloperów w budowę obiektów wielorodzinnych (w 2019 pozwolenia wydano prawie wyłącznie na budowę budynków jednorodzinnych – dane GUS w grupie: *Pozwolenia wydane na budowę i zgłoszenia budowy z projektem budowlanym*). W konsekwencji oznacza to, że mieszkania w zabudowie wielorodzinnej w większości pochodzą z rynku wtórnego, co z jednej strony może zniechęcać niektórych do korzystania z oferty mieszkaniowej Raciborza, a z drugiej strony standard mieszkań, ich wielkość oraz rozplanowanie może nie spełniać dzisiejszych potrzeb i aspiracji potencjalnych zainteresowanych.

Wykorzystanie potencjału terenu przy ul. Nowomiejskiej

Teren działki przy ul. Nowomiejskiej jest atrakcyjny w pierwszym rzędzie ze względu na położenie w stosunku do najważniejszych atrakcji miasta. Odległość pieszego dojścia do Rynku oraz Zamku Piastowskiego wynosi około 8 do 10 minut w zależności od przyjętej w analizie dostępności przestrzennej terenu średniej prędkości poruszania się pieszego[[2]](#footnote-2). Nieco bliżej jest do Dworca kolejowego, który pieszy jest w stanie osiągnąć w około 5-6 minut. Dworzec autobusowy aktualnie znajduje się wręcz w sąsiedztwie terenu, co sprawia, że teren w świetle akcesji przestrzennej w skali lokalnej, jak i regionalnej jest położony bardzo korzystnie.

Tu pozwolę sobie na dygresję o charakterze strategicznym: w miastach amerykańskich w Stanach Zjednoczonych, w obszarach metropolitalnych wielu miast w Europie Zachodniej, a także w coraz większej ilości szybko rozrastających się miast azjatyckich transport szynowy odgrywa coraz większą rolę w myśl idei Transit Oriented Development (TOD). *TOD* w różnym wydaniu (metro, kolej podmiejska – light trains, także dalekobieżna kolej – heavy trains) staje się coraz częstszym rozwiązaniem pozwalającym efektywnie wykorzystywać istniejącą infrastrukturę zwiększając jednocześnie obszar penetracji czasowej osób dojeżdżających lub wyjeżdżających do pracy. Stacje (węzły) takiego środka transportu ogniskują rozwój i przekształcenia na terenach w bliskim sąsiedztwie. Oczywiście niesie to za sobą też często negatywne skutki np. tzw. gentryfikację, czyli wypieranie gorzej sytuowanych mieszkańców na skutek rosnących stawek czynszów (rosnąca wartość nieruchomości). Jednak pomijając negatywy można sobie wyobrazić potencjalne możliwości przyciągania na te tereny nowych mieszkańców, którzy już dzisiaj byliby w stanie dojeżdżać pociągiem do pracy np. w Katowicach (oczywiście poświęcając na to około 80 minut, jednak można żywić nadzieję, że w ramach inwestycji podejmowanych przez Urzędy Marszałkowskie w różnych częściach Polski ten czas dojazdu będzie się skracał). Można przypuszczać, że polskie społeczeństwo wraz z rosnącą zamożnością zacznie dostrzegać ujemne strony życia na przedmieściach dużych miast i zacznie dostrzegać potencjał miast średnich i małych, które są dobrze wyposażone w usługi edukacji, handlu, kultury i rekreacji, co w zderzeniu z kompletnymi pustyniami instytucjonalnymi „sypialni” podmiejskich oraz powiązaniu z czasem marnowanym na dojazdy transportem indywidualnym może skutkować „renesansem” miast tej wielkości.

Teren elementarny w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jednostki strukturalnej śródmieście w Raciborzu opisany symbolem HZ/7CU nie dość, że znajduje się w pobliżu najważniejszych punktów orientacyjnych miasta. Dodatkowo jest w obszarze, który w prosty wizualnie sposób wyodrębnia się spośród tkanki miejskiej Raciborza, tworząc coś co można umownie określić „śródmiejską strefą prestiżu”. Chodzi o obszar od wschodu ograniczony linią kolejową, od północy Odrą, zaś od południa i zachodu linią plant wokół Starego Miasta. Tak silne granice, w sensie kompozycyjnym, stwarzają warunki do kształtowania tej przestrzeni jako wielkomiejskiego „salonu reprezentacyjnego”, którego główne tworzywo powinno się opierać o zabudowę wielorodzinną o gabarytach zbliżonych do kamienic śródmiejskich. Ma to swoje konsekwencje w tym, że wprowadzanie na tym obszarze usług wielkopowierzchniowych oraz większości usług komercyjnych w formie wolnostojącej (z wyjątkiem targowiska miejskiego) będzie sprzeczne z rolą jaką ten teren powinien odgrywać. W mojej opinii, należy dążyć do łączenia funkcji handlowych z bardziej reprezentacyjnymi: zabudową mieszkaniową, ewentualnie biurową, włączając w takie zespoły nawet obiekty wielkopowierzchniowe, ale jedynie w parterach, czy może nawet lepiej w suterynach (rozwiązania często stosowane np. w miastach Szwajcarskich, gdzie nie uświadczy się wewnątrz miasta wolnostojących pawilonów, żeby nie powiedzieć baraków). Za takim podejściem przemawiają też inne przykłady, czy może lepiej to nazwać, taktyki stosowane w rozmaitych państwach. Na przykład w Wielkiej Brytanii w latach dziewięćdziesiątych zostało uchwalone prawo, które miało regulować sposób lokalizacji obiektów handlowych. Tylko w określonych warunkach dopuszczano lokalizację obiektów handlowych w centrum miasta, dla którego drugą rozpatrywaną alternatywą była strefa tzw. edge-of-centre (na krawędzi centrum), która pozwalała łączyć ze sobą atrakcyjność położenia centralnego z ograniczaniem ruchu kołowego bezpośrednio trafiającego do centrum. W lokalnych warunkach użytkownicy mogli korzystać z parkingów przy handlu, dalej już pieszo penetrując centrum miasta[[3]](#footnote-3), zapobiegać to miało osłabianiu roli centrów w tamtych latach dominowanych przez podmiejskie centra handlowe, jednocześnie chroniąc rdzeń miasta przed skutkami zbyt dużej liczby uczestników ruchu kołowego.

Wracając do przedmiotu opinii, niezaprzeczalny potencjał tego miejsca leży też w atrakcyjności rzeki jako takiej. Myślę, że ważną jest konstatacja, że Racibórz jest właściwie jedynym miastem województwa Śląskiego, przez które przepływa rzeka tej wielkości i sądzę, że to jest główny atut, na którym warto się skupić opracowując strategię, budują pakiety ofert oraz programy inwestycyjne w mieście.

Inspirujące rozwiązania

Styk lądu i wody od zawsze wpływał na wyobraźnię ludzi. Odpowiednie wykorzystanie tego styku wywołuje efekt synergicznie wpływający na zwiększenie atrakcyjności terenu inwestycyjnego, jednocześnie podnosząc jakość przestrzeni publicznych takiego fragmentu miasta inicjując tym samym dyfuzyjny proces „rozlewania się” wyższych standardów przestrzennych na sąsiednie tereny. Wykorzystanie tego typu okazji jest oczekiwane przez inwestorów oraz władze miast, gdyż wprowadza to w ofertę mieszkaniową nową jakość. W ostatnich latach zdarza się w Polsce coraz więcej inwestycji w tereny nadrzeczne, których bulwary stają się istotną wizytówką tychże miast. Wystarczy tu sięgnąć choćby do wrocławskiego podwórka, czyli powstające w ostatnich latach całe osiedla nadrzeczne np. Olimpia Port (nadal w rozbudowie)[[4]](#footnote-4), Bulwary Książęce przy ul. Księcia Witolda, czy sąsiednie apartamentowce przy ul. Sikorskiego, trochę mniej pokaźne osiedle Miasto Marina przy ul. Na Grobli vis a vis Politechniki Wrocławskiej, na koniec osiedle Angel Wings nad rzeką Oławą w cieszącym się niegdyś bardzo złą sławą tzw. „Trójkącie Bermudzkim” w dzielnicy Przedmieście Oławskie. Jak widać z wymienionych inwestycji (z daleka nie wszystkich we Wrocławiu nad rzekami) wyłania się obraz boomu inwestycyjnego przysposabiającego coraz więcej nabrzeży rzecznych do bardzo różnych ogólnodostępnych aktywności społecznych.

Ale nie ma co poprzestawać na Wrocławiu. Można by wymieniać wiele przykładów miast europejskich sięgając do niemal już ikonicznych przykładów rewitalizacji np. londyńskich Docklands, czy HafenCity w Hamburgu. Jednak moim zdaniem warto przyjrzeć się też rozwiązaniom, które mają więcej dziesięcioleci, a które często tworzą charakter miejsc ważnych, żeby nie powiedzieć prestiżowych na mapie miast. Zacznijmy od sztucznego jeziora w Hamburgu: Binnenalster na biegu rzeki Alstery, zabudowania, które tworzą to co się nazywa z angielska *waterfrontem* to jedne z najdroższych budynków w całym Hamburgu kreując jedno z kilku miejsc gwarantujących satysfakcjonujące doznania osobom tam przebywającym. Pozwolę tu sobie na bardzo subiektywną refleksję – ta „konstelacja” zabudowy i przestrzeni publicznej kojarzy mi się z Central Parkiem w Nowym Jorku, gdzie zabudowania tworzą w bardzo naturalny sposób kontekst dla „jeziora” zieleni. Pomimo wartości zabudowań wokół Alstery, nabrzeża żyją, tak samo jak jezioro (z kajakami, skiffami itp.), co roku we wrześniu odbywa się uliczne, bardzo ludyczne świętowanie, wydawałoby się, że sprzeczne z „zadęciem” budowli kształtujących tę przestrzeń.

Dalej można jeszcze przywołać miasteczko Vevey w Szwajcarii położone nad Jeziorem Genewskim, gdzie bulwar dubluje główną ulicę handlową w mieście, jednocześnie przejmując całe życie nocne dzięki restauracjom, barom, kamiennym nabrzeżom, a nawet trawnikom, z których korzystają w lecie spragnieni spotkań towarzyskich mieszkańcy i turyści. W obu wymienionych przypadkach ważną rolę odgrywa również odpowiednio utrzymywana zieleń oraz obiekty kulturowe (pomniki, instalacje czasowe) urozmaicające otoczenie.

Ciekawym przykładem może też być wykorzystanie nabrzeży w Vancouver w Kanadzie i nie chodzi tu znowu o te najsłynniejsze w Coal Harbour z bulwarem Seawall Water Walk, ale bardzo kameralne ścieżki (Island Park Walk) nad brzegiem zatoki False Creek w sąsiedztwie wysepki Granville, gdzie mieści się jarmark i wiele sklepików artystycznych tworzących atmosferę tego miejsca. Kameralność tego miejsca objawia się w nieformalnym poczuciu, że zieleń stanowi nierozerwalny segment zabudowy.

Po chwili tego typu refleksji człowiek dochodzi do przekonania, że jest w stanie wymieniać bardzo wiele różnych przykładów – różnych inspirujących rozwiązań, które jednak nie zawsze są adekwatne do postawionego tu problemu, jak choćb:y Aker Brygge w porcie Oslo, albo okolice Grand Canal w Dublinie.

Konkludując, żeby osiągnąć odpowiedni efekt bulwar na wysokości budynków mieszkalnych powinien posiadać odpowiednią szerokość, sama korona wału nie wystarcza do stworzenia nowej jakości przestrzeni publicznej. Należy wprowadzić dopasowaną ofertę usługową podtrzymującą witalność miejsca. Należy wykorzystać bliski kontakt z wodą nie tracą wglądu na taflę (unikając przesłon). Powinno się także wykorzystać efekt kreatywnego kształtowania nowej sylwety tej części miasta dbając o ochronę osi widokowych przecinających obszar opracowania. Zieleń wysoka powinna być świadomie kształtowana i utrzymywana, tak aby stała się częścią zespołu kompozycyjnego, a nie parawanem izolującym tkankę miejską.

Zalecenia do MPZP

Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że w mojej opinii teren elementarny HZ/7CU jest potencjalnie miejscem, gdzie może powstać współczesna część centrum komplementarna ze Starym Miastem. Jednak najważniejszym zadaniem jest przygotowanie dopracowanego miejscowego planu zagospodarowania terenu, tak żeby wykorzystać wymienione tu atuty miejsca, oferując jednocześnie przystępną ofertę dla aktualnych mieszkańców i nowych, których taki wyjątkowy produkt może zainteresować, równocześnie stając się produktem marketingowym skierowanym do nowych inwestorów w sektorze gospodarczym miasta.

Zalecenia nie mogą mieć charakteru bardzo formalnego, bo w niniejszym opracowaniu nie chodzi o stworzenie projektu koncepcyjnego MPZP, a jedynie wykazanie potencjału miejsca, które dopiero projektant będzie w stanie z najlepszym skutkiem wykorzystać. Posłużę się tu enumeratywnym wymienieniem zaleceń (wniosków), które mogą zdecydować o potencjale terenu:

* zabudowa mieszkaniowa na terenie HZ/7CU powinna być cofnięta w stosunku do wałów o co najmniej 20 metrów, tak by stworzyć odpowiednią głębokość bulwaru wraz z wyposażeniem usługowym;
* elewacja północna zabudowy nie powinna utrzymywać ciągłej linii, wydaje się, że w linii zabudowy powinny pojawić się przynajmniej 3 przerwy zapewniające swobodny dostęp do i od bulwarów;
* poziom docelowego bulwaru powinien co najmniej być zrównany z koroną wału przeciwpowodziowego,
* ewentualne większe podniesienie bulwaru mogłoby umożliwić wygodne wprowadzenie usług w formie suterenowej lub ewentualnie umiejscowić garaże dla mieszkańców w układzie – nie w pełni nadziemnym;
* charakter zabudowy od strony ul. Staromiejskiej powinien być uzależniony od docelowej, całościowej formy zabudowy wzdłuż ulicy, tak aby uzyskać spójny i uładzony efekt reprezentacyjnej ulicy śródmiejskiej (efekt obudowy ulic lub otwierających się na ulicę dziedzińców);
* należałoby przemyśleć fakt, czy polityka miasta nie powinna zmierzać w kierunku rezygnacji z wymogu zapewniania mieszkańcom miejsc postojowych dla samochodów osobowych lub znaczną ich redukcję (we Wrocławiu zwolennikiem takich rozwiązań jest arch. Zbyszek Maćków, który od kilku lat twierdzi, że w ten sposób zmienia się model zachowań społecznych mieszkańców domów wielorodzinnych, którzy korzystają z innych form dostępu do transportu – niestety nie mamy pewności czy aktualny stan pandemii kompletnie nie wywróci tych przewidywań);
* wprowadzenie w teren ciągu pieszego (ciągów) pozwalającego na dotarcie do bulwarów (wydaje się, że rozciągnięcie terenu sprzyja wprowadzeniu przynajmniej trzech osi klarownie powiązanych z systemem dróg pieszych na pozostałym terenie miasta);
* biorąc pod uwagę północną ekspozycję elewacji od strony bulwarów należałoby się zastanowić nad rozwiązaniami, które np. przynajmniej w lecie dawałyby możliwość korzystania z bezpośredniego słońca (tarasowy układ balkonów, „falista” linia zabudowy?);
* należy zwrócić uwagę na odpowiednie zakomponowanie i wykorzystanie ekspozycyjne osi widokowych („pęknięcia” w linii zabudowy), tak żeby zapewnić potencjalny wgląd na sylwetę Starego Miasta z prawego brzegu Odry;
* mimo zalecenia zawartego w poprzednim odnośniku, wydaje się, że można dopuścić na całym obszarze opracowania wysokość maksymalną zabudowy 20,0 m, jednak z dopuszczeniem wydzielonych wyjątków, gdzie wysokość mogłaby być wyższa kształtując kompozycyjny i „informacyjny” efekt dominant wysokościowych i domknięć ważnych osi np. na zakończeniu ważnych arterii miejskich;
* pozostawienie otwartej możliwości kontynuacji zabudowy w układzie bulwarowym (zachowanie addytywności układu – nie domykanie kompozycji zespołu);
* na obszarze opracowania należałoby zaplanować miejsca dla tzw. błękitno-zielonej infrastruktury (zbiorniki na wodę opadową obsadzone roślinnością bagienno-wodną).

Zalecenie o charakterze kompozycyjno-użytkowym:

* wprowadzenie pielęgnacyjnego cięcia drzew na brzegu Odry, zwłaszcza tych ograniczających wgląd na rzekę i w kierunku Zamku Piastowskiego, potencjalnie nasadzenie drzew o mniejszych koronach;
* wykreowanie na terenach sąsiednich klarownych i wygodnych „najkrótszych” możliwych dróg pieszych z terenu przy ul. Śródmiejskiej w kierunku Rynku i stacji kolejowej?

1. Biorąc pod uwagę aspekty konstrukcyjne budynków uzyskane wielkości są znacznie przeszacowane – mechaniczna projekcja rzutu parteru na wyższe piętra nie uwzględnia m.in.: ścian kolankowych, klatek schodowych w zabudowie wielorodzinnej i ciągów komunikacyjnych. [↑](#footnote-ref-1)
2. W niniejszym opracowaniu za średnią prędkość pieszego przyjęto wartość 4 km/h, choć przyjęcie bardziej spacerowego tempa (ok. 3,5 km/h) nie wpływa na znacznie na ograniczenie zasięgu czasowego dojścia. [↑](#footnote-ref-2)
3. *Consultation Draft Revised Planning Policy Guidance for Town Centers and Retail Development (PPG 6),* Department of the Environment, London 1995. [↑](#footnote-ref-3)
4. https://www.archicom.pl/inwestycje-mieszkaniowe/olimpia-port/?gclid=CjwKCAiAlNf-BRB\_EiwA2osbxfkcpahIW28Z5hBASs43rvpqgP\_ztjy34TBxx6FFpg8J1T-5EGnJExoCg6gQAvD\_BwE&product[investition\_group\_id]=8 [↑](#footnote-ref-4)