

Dworzec Racibórz

Urban Lab

Stacja Młodych

Badanie możliwości rozwoju przestrzennego obszaru przy dworcu PKP w Raciborzu ze szczególnym uwzględnieniem funkcji społecznych powstającego budynku dworca

RAPORT z BADAŃ

Listopad 2023



© Politechnika Śląska Wydział Architektury,

Śląski Urban Lab

Gliwice - Racibórz 2023

autorzy

dr inż. arch. Agnieszka Bugno-Janik, dr inż. arch. Marek Janik

współpraca:

inż. arch. Aleksandra Mosur, inż. arch. Mikołaj Jasiński

studenci III roku Architektury:

Laura Maroń, Weronika Olesiak, Anna Babczyńska, Laura Pacud, Konrad Kruczek

konsultacje branżowe:

mgr inż. Milan Sternik (system komunikacji, drogi)

mgr inż. arch., arch. krajobrazu Ewa Nowacka (zieleń, retencja)

w opracowaniu wykorzystano zdjęcia z warsztatów będące własnością Urzędu Miasta w Raciborzu
oraz zdjęcia zbadań autorów opracowania



Spis treści

Badania	5
Podstawy opracowania	5
Metoda pracy	5
Wyniki badań	8
Uwarunkowania historyczne	8
Uwarunkowania przestrzenne i kompozycyjne	9
Wyniki badań partycypacyjnych	12
Ankiety i dyskusje	16
Efekty badań	19
Skala urbanistyczna	19
Zidentyfikowane szanse	19
Proponowane kierunki działań	20
Wytyczne strategiczne	20
Schemat działania	25
Koncepcje zagospodarowania placu dworcowego	31
Robocza koncepcja placu nr 1	32
Robocza koncepcja placu nr 2	33
Koncepcja przedpola dworca	34
Skala architektoniczna	42
Koncepcje pomieszczeń w budynku dworca PKP	42
Urban Lab	42
Stacja Młodych	49
Przestrzeń coworkingowa	52
Podsumowanie	54
Bibliografia	56
Aneks	57
Opinia w sprawie koncepcji przebudowy wiaduktu	57
Katalog pomysłów mieszkańców z warsztatów partycypacyjnych	60

Badania

Podstawy opracowania

Opracowania powstało w ramach współpracy gminy Racibórz z Wydziałem Architektury Politechniki Śląskiej w Gliwicach, na podstawie umowy nr CRU-0132/23 o wykonanie pracy naukowo-badawczej zawartej dnia 14.02.2023, której przedmiotem było badanie możliwości rozwoju przestrzennego obszaru przy dworcu PKP w Raciborzu ze szczególnym uwzględnieniem funkcji społecznych w przebudowywanym budynku dworca PKP.

Opracowanie ma mieć zastosowanie aplikacyjne, merytorycznie bazuje na aktualnych dokumentach strategicznych i aktach prawa lokalnego. W szczególności uwzględniono zapisy Strategii Rozwoju Raciborza 2030, Gminnego Programu Rewitalizacji, Studium Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju, Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, Strategię Komunikacji Powiatu.

Metoda pracy

Cele i założenia badań

Realizowana praca ma na celu wsparcie naukowo-badawcze dla planowania działań rewaloryzacyjnych w otoczeniu dworca PKP w Raciborzu oraz utworzenia Urban Labu jako nowej formy współpracy międzysektorowej mającej na celu rozwój społeczno-przestrzenny miasta. Efektem tych działań ma być wykreowanie najbliższej przestrzeni przydworcowej i dzierżawionych przez UM pomieszczeń dworca jako miejsca dostępnego i przyjaznego mieszkańcom oraz – z racji znaczenia dla miasta faktu przebudowy dworca – określenie strategicznych kierunków rozwoju obszaru w dalszym jego otoczeniu.

W trakcie badań wykonano szereg prac:

- 1) badania in situ, historyczne, zapoznanie się z opracowaniami strategicznymi i innymi dokumentami miejskimi., na podstawie których sporządzono wstępne i wariantowe studium możliwości rozwojowych wyznaczonego obszaru,
- 2) wariantowe koncepcje rewaloryzacji urbanistycznej wybranych kluczowych fragmentów wyznaczonego obszaru – plac Dworcowy, ul. Mickiewicza, skrzyżowanie z ul. Podwale,
- 3) wariantowe koncepcje zagospodarowania pomieszczeń dworca PKP,
- 4) działania związane z partycypacją społeczną: spotkanie wprowadzające dla mieszkańców, trzy spotkania warsztatowe z liderami lokalnymi i przedstawicielami środowisk oraz instytucji (z prezentacjami multimedialnymi na każdym ze spotkań), warsztaty projektowe młodzieżą, opracowano podsumowania zawierającego wniośki z przeprowadzonych spotkań oraz dyskusji i ankiet,
- 5) prace koncepcyjne i projektowe wynikające z wdrażania wypracowanych rozwiązań.

Celem przeprowadzonych badań było wstępne, ogólne, rozpoznanie złożonej sytuacji przestrzennej w badanym obszarze, uchwycenie jej najistotniejszych wątków oraz zidentyfikowanie potencjału rozwojowego. Pozwoliło to na zarysowanie szerszego kontekstu, dzięki czemu można wskazać konkretne działania, które należałoby stopniowo realizować aby uzyskać pożądany efekt w dalszym horyzoncie czasowym.

Do badań przestrzeni miejskiej przystąpiono bez formułowania hipotez, z zamierzeniem szerokiego i wieloaspektowego oglądu sytuacji, zidentyfikowania głównych czynników ją budujących, dynamiki i trajektorii procesów przemian i trwania, kluczowych uwarunkowań decydujących o możliwości nawigowania zmianą. Istotną kwestią było określenie roli i znaczenia obszaru wokół dworca w kontekście rozwoju miasta.

Specyfika planowanych w budynku dworca innowacyjnych funkcji miejskich, ich charakter, rola i znaczenie dla miasta rozumianego jako system społeczno-przestrzenny, oraz fakt, że sąsiedztwo dworca jest miejscem, które utraciło swój pierwotny charakter ważnej przestrzeni publicznej, skłania do holistycznego traktowania zagadnień architektonicznych i urbanistycznych.

Badania

Głównym aplikacyjnym celem pracy było określenie potrzeb i możliwości zagospodarowania przestrzeni wewnątrz budynku dworca na potrzeby funkcji wspierających rozwój społeczny. W tym zakresie przyjęto założenia, wynikające z wcześniejszych działań władz samorządowych oraz urzędników Urzędu Miasta Racibórz oraz pracowników Miejskiej i Gminnej Biblioteki Publicznej i lokalnych organizacji społecznych, są to: utworzenie w pomieszczeniach budynku dworca Urban Labu i Stacji Młodych. W toku badań określono dla nich sposób funkcjonowania – stworzono koncepcję przestrzeni, tak wewnątrz jak i na zewnątrz budynku.

Sposób prowadzenia badań

Stosowane w pracy metody badawcze:

- przegląd materiałów archiwalnych (zdjęć, map, tekstów),
- obserwacje zachowań i śladów zachowań użytkowników przestrzeni,
- ocena istniejącego zagospodarowania,
- badania przestrzeni metodą wglądu fenomenologicznego,
- analiza kompozycji urbanistycznej,
- warsztaty partycypacyjne,
- badania metodą Rich Picture,
- obserwacja uczestnicząca,
- badanie przez projektowanie – opracowanie kolejnych koncepcji urbanistycznych i architektonicznych, które stawały się przedmiotem dyskusji z mieszkańcami, przedstawicielami różnych instytucji i władzami samorządowymi.

Z metodologicznego punktu widzenia były to badania w modelu zbliżonym do tzw. *participatory-action research* – współbadaczami byli tu urzędnicy i przedstawiciele samorządu wspólnie decydujący o sposobie prowadzenia badań partycypacyjnych – wchodzenia w interakcję z mieszkańcami oraz podmiotami zewnętrznymi.

Do dyskusji badawczych w zespole przygotowano szereg analiz i koncepcji urbanistycznych obszaru wokół dworca oraz architektonicznych koncepcji wnętrz pomieszczeń przeznaczonych do użytku gminy Racibórz w budynku dworca, z których wybrane przedstawiono w dalszej części opracowania. Z badawczego punktu

widzenia koncepcje te były narzędziem pogłębiania zrozumienia sytuacji planowanego Raciborskiego Urban Labu i Stacji Młodych oraz – finalnie – stały się podstawą do podjęcia decyzji i działań mających na celu realizację wypracowanych rozwiązań.

W ramach pracy odbyto ponad 20 spotkań z członkami zespołu urzędników i z przedstawicielami samorządu, kilkadziesiąt dyskusji i rozmów telefonicznych i narad online. Trwały od kilkunastu minut do 2-4 godzin, w zależności od potrzeb. Omawiano zagadnienia związane z konkretnymi elementami przestrzeni urbanistycznej i możliwym funkcjonowaniem pomieszczeń miejskich w budynku dworca, pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, technicznym i formalnym. Ich celem było zdiagnozowanie możliwości działania oraz znalezienie form jak najlepszego dopasowania przestrzeni do potrzeb mieszkańców oraz tworzonej instytucji (Urban Labu i Stacji Młodych).

Obserwacje w terenie prowadzone były podczas przejść badawczych, dokonywanych wielokrotnie na przestrzeni od października 2022 do listopada 2023.

Zakres badań i jego ograniczenia

Badania terenowe skupiły się na rozpoznaniu istniejącej sytuacji w strefie Placu Dworcowego, ulic: Mickiewicza, Pocztowej, Kolejowej, Nowomiejskiej oraz terenów przyległych. Badania obejmowały także relacje (strukturalne, funkcjonalne, kompozycyjne, aktualne, historyczne i potencjalne) tego obszaru z pozostałą częścią centrum Raciborza.

Z uwagi na zamknięcie, z powodu poważnych robót drogowych, ulicy Kolejowej, ruch samochodowy w czasie prowadzenia badań był przez okres kilku miesięcy ograniczony, co przełożyło się na niereprezentatywność obserwacji w tym zakresie. Również trwająca od początku prowadzenia badań przebudowa budynku dworca zmieniła sposób funkcjonowania tej części miasta, co ograniczyło możliwości wnioskowania z obserwacji funkcjonowania otoczenia dworca.

Skądinąd należy zauważyć, że pasażerski ruch kolejowy przez Racibórz jest obecnie niewielki, (choć sukcesywnie się zwiększa – obecnie 48 pociągów/dobę) – budynek dworca przed przebudową był opustoszały i niemal pozbawiony funkcji, co niewątpliwie przyczyniło się do obecnego stanu degradacji. Jednocześnie od wielu

lat miasto aktywnie działa na rzecz zmiany tej sytuacji, sama przebudowa budynku dworca powinna być więc postrzegana jako pierwszym etapem rewitalizacji całego obszaru – przedstawiane badania są częścią szerszego i zachodzącego od wielu lat procesu zmiany sytuacji w tej części miasta.

Istotnym ograniczeniem zakresu badań była konieczność jednoczesnego prowadzenia działań w trzech zakresach: badania możliwości i potrzeb (głównie poprzez badania partycypacyjne i obserwacje), tworzenia programu funkcjonalnego oraz koncepcji architektonicznej i urbanistycznej. Równoczesne prowadzenie tych działań wymusiła sytuacja: w momencie przystąpienia do badań przebudowa budynku dworca PKP już się rozpoczynała. W związku z szybkim tempem budowy, ograniczeniami czasowymi wynikającymi z umowy najmu budynku przez gminę Racibórz, oraz koniecznością wprowadzenia korekt w realizowanym projekcie, zdecydowano się na ten nietypowy sposób działania oraz przyjęcie nietypowych rozwiązań końcowych. Są one w zgodzie z rozumieniem rozwoju miast jako ciągłego procesu zmiany, w obrębie którego daje się zauważyć momenty kulminacji w postaci realizacji przestrzennych. Przyjęto, że proces rozwoju miasta nie jest liniowy i jako taki pozwala na działanie metodą kolejnych przybliżeń, a więc rozwiązania, proponowane jako wnioski z prowadzonych badań, również nie są ostateczne – są najlepszym możliwym w danym momencie przybliżeniem, chwilowym rozumieniem sytuacji, opisują aktualny moment procesu. Proponowane koncepcje rozwiązań czy wytyczne strategiczne wskazują możliwe kierunki dalszego działania ale zakładają elastyczność, która pozwoli dostosowywać się tak do przyszłych zmian jak i uwzględnić tempo rozwoju. W dalszych badaniach należy uwzględnić te elementy sytuacji, które z racji wspomnianych ograniczeń nie mogły być wzięte pod uwagę w aktualnym opracowaniu.

Z racji ograniczeń czasowo-organizacyjnych nie przeprowadzono więc osobnych działań partycypacyjnych z mieszkańcami badanego obszaru, z przedstawicielami biznesu oraz Akademii Nauk Stosowanych w Raciborzu, badania partycypacyjne prowadzono jednak w sposób otwarty dla wszystkich. W opracowanych rozwiązaniach przyjęto, że dalsze działania partycypacyjne, zmierzające do konkretyzacji celów i zakresu

współdziałania różnych aktorów życia miejskiego dla rozwoju miasta jest zadaniem nowej inicjatywy, innowacyjnej formy międzysektorowej współpracy w mieście – Raciborskiego Urban Labu.

Przebieg badań

Badania partycypacyjne - kalendarium warsztatów:

13.12. 2022 Warsztaty z urzędnikami i przedstawicielami samorządu

28.02.2023 Warsztaty wprowadzające dla mieszkańców

15.03.2023 Warsztaty z mieszkańcami i przedstawicielami instytucji zlokalizowanych w mieście

20.03.2023 Warsztaty z mieszkańcami i przedstawicielami instytucji zlokalizowanych w mieście

22.03.2023 Warsztaty projektowe z młodzieżą szkół



średnich na temat „Stacji Młodych”

28.03.2023 Warsztaty z mieszkańcami i przedstawicielami instytucji zlokalizowanych w mieście

08.05.2023 Warsztaty z Zespołem ds. zagospodarowania powierzchni w budynku dworca PKP w Raciborzu i jego otoczenia na temat placu Dworcowego

19.05.2023 2023 Warsztaty z Zespołem ds. zagospodarowania powierzchni w budynku dworca PKP w Raciborzu i jego otoczenia na temat pomieszczeń nowego budynku Dworca

Wyniki badań

Uwarunkowania historyczne

Rozpoznanie uwarunkowań historycznych jest kluczowe dla zrozumienia społeczno-kulturowej sytuacji miast i możliwości ich rozwoju. Historia kształtuje miejską przestrzeń, wydarzenia nadają jej znaczenie, różnicują, naznaczają emocjonalnie. Ukształtowana historycznie przestrzeń miejska jest depozytariuszem pamięci zmian i trwania miejskiej wspólnoty. Może być źródłem jej siły, witalności, wiary we własne siły, dzięki której możliwa jest zmiana sytuacji, ale może też utrwalać kolektywne traumy, niesprawiedliwe relacje, resentymenty, co skutkuje stagnacją lub upadkiem. Otoczenia dworca w Raciborzu wydaje się mieć cechy obu tych sytuacji: ogromnego impulsu rozwojowego, jakim była kolej oraz dotkliwych traum, jakich doświadczyło miasto w 1945 i 1997 roku. Szczególnie istotna jest dla tożsamości miasta migracja mieszkańców, jaka się dokonała po 1945 roku.

Racibórz jest jednym z najstarszych miast Śląska. Podobnie jak w przypadku innych średniowiecznych miast regionu czas jego gwałtownego rozwoju nastąpił w XIX wieku i wiązał się z początkiem epoki przemysłowej na Górnym Śląsku, w tym – co istotne – budową linii kolejowej. Doprowadzenie do zbudowania Kolei Wilhelma – linii biegnącej od Koźła przez Racibórz do Bogumina był efektem wielu zabiegów i starań, ale przede wszystkim dalekowzroczności i umiejętności politycznych Raciborzan pod przywództwem burmistrza Antoniego Jonasa (Newerla 2008).

Linia ta, będąca odnogą pruskiej Kolei Górnośląskiej łączyła się z „C.K. Uprzywilejowaną Koleją Północną Cesarza Ferdynanda” biegnącą z Wiednia do Krakowa. Skutkiem zbudowania kolei Wilhelma Racibórz znalazł się na linii łączącej Berlinem z Wiedniem. Ta linia stała też w swoim czasie trasą Berlin-Orient-Express prowadzącą do Konstantynopola. Newerla dla ukazania miastotwórczej roli linii kolejowej wskazuje wzrost liczby mieszkańców Raciborza, gdzie pomiędzy 1842a 1852 liczba ludności zwiększyła się z 7102 do 9394 osób, czyli o ponad 30% (Newerla 2008).

Rosnące znaczenie kolei w nowych warunkach społeczno-gospodarczych, jeden z efektów rozpoczynającej się globalizacji, równocześnie było kluczowym czynnikiem dla nowego rozdziału w historii Raciborza. Doprowadzenie linii kolejowej do miasta miało też swój istotny efekt przestrzenny – przede wszystkim wiązało się z lokalizacją budynku dworca (w 1847). Pierwotnie dworzec zaplanowano w Lukasynie, ok 4 km od miasta. Dzięki naciskom ówczesnego burmistrza Schwarza i poważnemu zaangażowaniu Raciborzan (m. in. sfinansowaniu przez miasto budowy dwóch mostów kolejowych przez Odrę) finalnie linię i dworzec zlokalizowano w aktualnym miejscu. Połączenie dworca z miastem wymagało rozebrania fragmentu murów miejskich i jednego z budynków. (Newerla 2008)

Dworzec zlokalizowano na osi wychodzącej z Rynku ulicy Farnej (Pfarrgasse). Nowa ulica – Bahnhofstrasse, obecnie część ul. Mickiewicza – łączyła Rynek, poprzez plac Zborny, z przedpołem okazałego budynku dworca i szybko stała się najbardziej reprezentacyjną ulicą Raciborza. Mieściły się tu liczne luksusowe sklepy, siedziby banków, kawiarnie i restauracje, w 1905 jako pierwsza ulica w Raciborzu zyskała oświetlenie elektryczne (Newerla 2008).

Na planie miasta wydawnictwa Pharus z 1933 roku budynek dworca figuruje jako jeden z tuzina najważniejszych gmachów Raciborza uhonorowanych miniaturą ryciną ukazującą bryłę obiektu. Pokazuje to jego rangę i znaczenie dla miasta. Znane są losy miast, które w tym czasie nie zdecydowały się na lokalizację linii kolejowej, za co płaciły stagnacją i deklasacją w stosunku do tych, które z sukcesem podjęły – często poważne i kosztowne – starania by znaleźć się na trasie linii kolejowej. Bez wątplenia przeprowadzenie linii kolejowej przez Racibórz było jednym z kluczowych momentów w historii miasta.

W trakcie działań wojennych i bezpośrednio po zdobyciu miasta przez Armię Czerwoną w 1945 roku budynek dworca został w znacznym stopniu zniszczony. Po wojnie jego zachowana część, prowizorycznie naprawiona, była użytkowana do późnych lat 70. W 1945 zniszczona została również niemal cała zabudowa Bahnhofstrasse – kamienice południowej pierzei i większość budynków pierzei północnej, za wyjątkiem budynku Poczty i hotelu. To spowodowało, że przez większą część powojennej historii miasta ten obszar stał się peryferyjnym, z ekstensywną, przypadkowo rozmieszczoną zabudową i węzłem komunikacyjnym w postaci dworca PKP

i PKS. Wizerunkowej sytuacji nie poprawiała wzniesiona w latach 60-tych zabudowa mieszkaniowa w linii południowej pierzei ul. Mickiewicza. Zdjęcia z lat 70-tych porównywane z przedwojennymi pokazują skalę upadku tej, tak niegdyś okazałej i reprezentacyjnej części miasta.

Degradacja przestrzenna miasta szła w parze z dramatycznymi zmianami w sferze gospodarczej i społeczno-kulturowej. Włączenie przedwojennej niemieckiej części Śląska w granice państwa Polskiego wiązało się z masowymi migracjami (można szacować, że w mieście pozostało ok. 30% jego przedwojennych mieszkańców) co oznaczało z jednej strony utratę przez miasto większości mieszkańców je tworzących, z drugiej napływ wygnanych ze swoich stron rodzinnych mieszkańców dawnych kresów wschodnich II RP, niosących swoją traumę. Jak wiadomo z badań i licznych świadectw tego czasu był to często destrukcyjny dla miast proces. Jego skutki w różny sposób są widoczne do dzisiaj w wielu miastach tzw. „Ziem Odzyskanych”. Również sfera gospodarcza miasta została całkowicie przeorana zarówno za sprawą zmiany granic, utraty przedwojennych mieszkańców, upadku państwa tworzącego ramy prawne, organizacyjne i kooperacyjne przedwojennych przedsiębiorstw jak i ustanowienia, zupełnie odmiennego, nowego modelu gospodarczo-społecznego jakim była PRL. W tym kontekście trudno mówić o jakiegokolwiek świadomej kontynuacji ścieżki rozwojowej. Dodatkowo rabunek i zniszczenia dokonane przez Rosjan w latach 1945-46, rozebranie szeregu uszkodzonych budynków celem pozyskania cegieł na odbudowę Warszawy, a także późniejsze działania „repolonizacyjne”, jak odbudowa pierzei Rynku, a także części ul. Długiej. Kilkusetletnie dziedzictwo i lokalna kultura zostały jako wrogię - przekreślone, tożsamość miasta musiała być budowana na nowo, w zupełnie innych kulturowo warunkach, w znacznym stopniu poprzez negację tego, co było, zarówno z uwagi na powojenne bardzo silne negatywne konotacje dotyczące kultury niemieckiej jak i polityczną ideową niechęć i pogardę wobec przedwojennej kultury mieszczańskiej.

Pod koniec lat 70. wyburzono pozostałą część historycznego budynku dworca i postawiono w jej miejsce nowy obiekt w stylu funkcjonalistycznym. Budynek ten istniał do 2022 roku, jednak jego funkcjonowanie od

czasu powodzi z 1997 roku było mocno ograniczone. Budynek nie został nigdy w pełni odremontowany po zalaniu, usunięto jedynie pokłady mułu (Newerla 2008), zaniedbany obiekt funkcjonował w bardzo ograniczonym zakresie, sprawiając wrażenie opuszczonego. Takie podejście PKP prawdopodobnie wynikało ze specyficznej sytuacji (właściwie zapaści) kolejnictwa w początkach III RP, skutkującej likwidacją kolejnych połączeń i znacznego zmniejszania ilości przewozów pasażerskich.

W latach 90-tych wzniesiono w pierzei placu Dworcowego budynek Telekomunikacji Polskiej (obecnie nieużywany, należący do firmy „Orange”). Ten obiekt tworzący ok. 80 metrów pierzei placu Dworcowego i ul. Mickiewicza został zaprojektowany jako techniczno-biurowy, jego nieco brutalistyczna elewacja nie stanowi atrakcyjnej oprawy przestrzeni ulicy, raczej pogłębia proces „peryferyzacji wewnętrznej” tej części śródmieścia. Dopelniając zabudowę odtwarzającą przedwojenną strukturę przestrzenną tej części miasta równocześnie poprzez swoją funkcję i charakter pierzei dopełnia etap transformacji z będącej jednym z „salonów miasta”, atrakcyjnej przestrzeni publicznej w przestrzeń o funkcji i znaczeniu jedynie komunikacyjnym, technicznym.

Zarysowane powyżej tło historyczne pozwala zobaczyć obecne procesy miejskie w nowej perspektywie, a obecną przebudowę (a właściwie budowę nowego obiektu) dworca PKP w szerszym kontekście.

Uwarunkowania przestrzenne i kompozycyjne

Bezpośrednie sąsiedztwo dworca PKP

Dzisiejszy wygląd placu Dworcowego i ul. Mickiewicza jest wynikiem (po)wojennych zniszczeń i kolejnych przekształceń i uzupełnień zabudowy przez kilkadziesiąt powojennych lat. Pomimo, że założenie placu jest zbliżone do reprezentacyjnego historycznego układu, w swoim obecnym stanie jest on miejscem peryferyjnym, nieciekawym i raczej nieprzyjnym w odbiorze.

Plac Dworcowy, założony na planie trójkąta, pomimo niezłych proporcji wysokości pierzei do jego rozległości

jest słabo odczuwalny jako plac (wnętrze urbanistyczne). Dzieje się to głównie za sprawą dominującej tu w odbiorze szerokiej ul. Pocztowej/Kolejowej, odcinającej budynek dworca od jego naturalnego przedpola oraz sposobu zagospodarowania powierzchni placu. Jezdnie i miejsca postojowe mocno rozbijają spójność placu, podobnie jak dość przypadkowe rozmieszczenie pozostałych elementów zagospodarowania (nawierzchnie, oświetlenie, zieleń, kiosk, barierki) i niska jakość większości z nich. Nowy budynek dworca jest ukształtowany jako horyzontalny, z mocnym podkreśleniem wyodrębnionego przeszkleniem parteru co dodatkowo wzmacnia kompozycyjnie kierunek wzdłuż ul. Kolejowej. To dodaje jeszcze dynamiki, osłabiającej w efekcie odczuwanie tej przestrzeni jako plac, wzmacniając za to odczuwanie oddzielenia jezdnią. Ulica Kolejowa, wraz z parkingami zlokalizowanymi przed pozostałymi pierzejami wydziela z przestrzeni placu trudną do wyraźnego określenia, sprawiającą wrażenie przypadkowej, właściwie zbędnej pozostałości część środkową. Znajdujące się tu zieleńce ukształtowane w charakterze drogowej "zieleni towarzyszącej" dopełniają obrazu nie-miejsca. Trudno byłoby w przestrzeni placu znaleźć powody, dla których ktoś chciałby spędzić tam więcej czasu niż to niezbędne dla przejścia. Zlokalizowana na placu ekspozycja "Haliński" - lokomotywy stojącej na odcinku torowiska stanowi jedyną atrakcję i punkt charakterystyczny, jednak kompozycyjnie nie ma wsparcia w pozostałych elementach zagospodarowania i generalnie zwiększa jeszcze wrażenie przypadkowości.

Przy placu stoją dwa zachowane historyczne budynki - poczta i hotel, zwłaszcza ten pierwszy jest obiektem o znacznej wartości estetycznej. Ważnym elementem kompozycyjnym jest też zachowana w północnym sąsiedztwie dworca wieża, która - przy lepszym zagospodarowaniu przestrzeni placu - może stanowić, wraz z narożnikiem budynku poczty, jego efektowne domknięcie.

Najbardziej problematyczny kompozycyjnie jest południowy narożnik placu, z wjazdem w dół pod wiadukt nad ul. Piaskową, co już teraz stanowi - poprzez rozbudowane połączenie drogowe ze zmianą poziomów - mocne oddzielenie przestrzenne. Zamiary przebudowy wiaduktu i pogłębienia przejazdu stanowią poważne zagrożenie dla istnienia placu jako przestrzeni publicznej. Wydaje się, że ważąc wartości z jednej strony poprawy

parametrów przejazdu, z drugiej jakości przestrzeni publicznej w ważnym miejscu miasta należy przyjąć, że ważniejsza jest przestrzeń publiczna. Wynika to także z aktualnej Strategii Rozwoju Miasta i Gminnego Programu Rewitalizacji. W trakcie badań sytuacja związana z planowaną przebudową wiaduktu zmieniła się, kilka miesięcy po opracowaniu badawczych koncepcji placu przedstawiono miastu wstępną koncepcję rozwiązania drogowego wynikającego z pogłębienia przejazdu pod wiaduktem. Rozwiązanie zaproponowane przez zespół projektujący przebudowę wiaduktu jest niezgodne z wypracowanymi koncepcjami, właściwie większa część placu dworcowego staje się przestrzenią przeznaczoną dla ruchu kołowego, co jest niezgodne z przyjętym w toku badań kierunkiem rozwoju tej części miasta. w odpowiedzi na proponowane rozwiązanie przygotowano opinię, jest ona zamieszczona w aneksie.

Narożnik placu naprzeciw dworca jest wprowadzeniem w - wiodącą do Rynku - ulicę Mickiewicza, z efektowną dominantą wieży kościelnej, co jest bardzo korzystną okolicznością, jednak obecna forma pierzei i posadzki ulicy w znacznym stopniu psuje efekt kompozycji. Ulica Mickiewicza, za sprawą zabudowy mieszkaniowej jej południowej pierzei ma raczej charakter przestrzeni półprywatnej niż publicznej. Wejścia do klatek schodowych i okna mieszkań budują pewien dystans co przy skromności zagospodarowania ulicy skutkuje jej nieco "osiedlowym" charakterem. Nie jest tak jednak do końca z racji skali założenia, a także zabudowy pierzei północnej. Budynek "Orange", który tu dominuje jest w bezpośrednim odbiorze nieprzystępny - na poziomie wzroku jest pełna ściana, poniżej zakratowane okna do piwnic. Budynek ma niewiele detali, niby-podcienia dają mu trochę lekkości, ale użycie topornych betonowych prefabrykatów i ogólny brak finezji w kształtowaniu formy, zwłaszcza w poziomie parteru, niemal całkowicie niweczą ten efekt. Ta pierzeja również tworzy dystans, ale o zupełnie odmiennym charakterze. O ile w przypadku południowej pierzei pewnym dyskomfortem jest bliskość prywatnych mieszkań, to pierzeja południowa (jej część zajęta przez budynek "Orange") odpycha swoją funkcjonalną obcością, nieprzystępnością, topornością i - przynajmniej obecnie - martwością. Nieco problematyczna jest też skala obiektu, podkreślona rytmem filarów i artykulacją elewacji. Zwykle lepsze (w kontekście atrakcyjności

ulicy miejskiej) efekty uzyskuje się w pierzejach zbudowanych z wielu różnych budynków niż jednego o jednostajnej kompozycji. Budynek narożny (przy ul. Podwale) został wzniesiony jako handlowo-usługowy, stąd w parterze ma witryny, co bez wątpienia, w kontekście niniejszych rozważań jest jego zaletą. Narożnik budynku między ul. Mickiewicza a ul. Podwale jest uformowany na rzucie łuku, co daje tej części ulicy Mickiewicza bardziej otwarty, „zapraszający” charakter.

Ulica Mickiewicza ma dobre proporcje, w znaczeniu struktury urbanistycznej i jest atrakcyjnie zaplanowana zarówno kompozycyjnie (widok na wieżę kościoła Farnego, połączenie z placem Dworcowym), jak i przez swoje usytuowanie (bliskość Rynku i dworca). Po podjęciu odpowiednich działań: przebudowa parteru/piwnic budynku „Orange”, wprowadzenie zieleni, odpowiedniego oświetlenia, małej architektury – mogłaby stanowić atrakcyjną ulicę miejską.

Problematycznym miejscem jest również obszar skrzyżowania z ul. Podwale. Zarówno organizacja ruchu, układ nawierzchni, elementy oznaczeń jak i barierki wzdłuż jezdni budują nieprzyjemne wrażenie dominacji tranzytowego ruchu samochodowego, gdzie piesi mogą się czuć użytkownikami „gorszej kategorii”. Organizacja przestrzeni w tym miejscu stanowi wyraźne oddzielenie dolnej i górnej części ul. Mickiewicza. Efekt nieciągłości wzmacnia dość chaotyczna zabudowa wokół skrzyżowania. Równocześnie wylot dolnej części ulicy Mickiewicza jest mocno wyeksponowany w osi ul. Podwale, co daje szansę na umieszczenie tam lokalnej dominanty, która pomogłaby uporządkować kompozycyjnie to miejsce.

Dalsze sąsiedztwo dworca

Tereny położone na północ od placu Dworcowego są w znacznej części zagospodarowane w sposób sprawiający wrażenie przypadkowego. Jest to też zabudowa o niskiej i bardzo niskiej intensywności, co z jednej strony kształtuje peryferyjny obecnie wizerunek skraju centrum miasta, z drugiej daje spore możliwości zarówno dogęszczenia poprawiającego kompozycję, charakter przestrzeni jak i wprowadzenia pożądanych funkcji.

Zabudowa wzdłuż ul. Pocztowej i Nowomiejskiej jest obecnie w znacznym stopniu substandardowa, o niskiej

jakości, w większości jednokondygnacyjna. Jej charakter jest w pewnym stopniu postindustrialny, co można potraktować jako walor, gdyż adaptacja takich obiektów daje często atrakcyjne efekty architektoniczne. Ocena stanu technicznego tych obiektów nie była przedmiotem niniejszego opracowania, ale wydaje się, że większość z nich nadaje się do wykorzystania (adaptacji, przebudowy) co daje nadzieje na możliwość uniknięcia wysokich kosztów przekształceń. Wykorzystanie konstrukcji istniejących budynków zamiast ich wyburzenia i wznoszenia nowych jest również pożądane jako ważny element miejskiej gospodarki cyrkularnej.

Ul. Batorego stanowi kolejną ważną oś kompozycyjną śródmieścia, niestety sąsiedztwo otwartego terenu dworca autobusowego znacząco tę oś „rozmywa”. Samo zestawienie niekompletnej pierzei z rozległym placem manewrowym dworca autobusowego, placem parkingowym i tylną ścianą „Kauflandu” tworzy przestrzeń o dość przypadkowym i raczej podmiejskim charakterze, mocno kontrastując z jej częścią bliższą centrum. Równocześnie ulica ta ma spory niewykorzystany potencjał w zakresie kompozycyjnym – kilka wartych wyeksponowania budynków (wpisanych do gminnego rejestru zabytków), miejsce na nasadzenia drzew, co pomogłoby uczytelnić i uzupełnić strukturę urbanistyczną a równocześnie uczyniłoby bezpośrednio sąsiedztwo dworca autobusowego przyjemniejszym w odbiorze miejscem. Duże możliwości otworzyłyby przeniesienie zajezdni autobusowej na tereny podmiejskie. Odpowiednie zagospodarowanie działki obecnie pełniącej tę funkcję mogłoby stanowić silny bodziec ożywiający tę część miasta i stymulujący dalsze zmiany.

Na zbiegu osi ulic Pocztowej i Batorego znajduje się teren w dyspozycji PKP PLK z budynkiem magazynowym. Jest to kompozycyjnie ważne miejsce, zwłaszcza w osi ul. Pocztowej magazyn jest mocno wyeksponowany. Przy tym tak wyróżniony kompozycyjnie obiekt jest nieefektywny wizualnie, nieduży, zaniedbany, o nie najlepszych proporcjach i niemiejskiej funkcji. Taka sytuacja działa degradująco estetycznie i symbolicznie. Podobny efekt pojawia się w miejscu styku ul. Pocztowej z Nowomiejską, gdzie na sporych działkach stoi kilka substandardowych budynków. Dalej, wzdłuż ulicy Nowomiejskiej charakter peryferii miasta się wzmacnia, aż po sąsiedztwo ronda z dwoma stacjami benzynowymi i barem McDonald.

Wyniki badań

Generalnie, chociaż obecnej sytuacji nie można określić jako dobrą, badany obszar ma duży potencjał rozwojowy w aspekcie przestrzennym, również spore wydają się możliwości poprawy w aspekcie kompozycji.

Wyniki badań partycypacyjnych

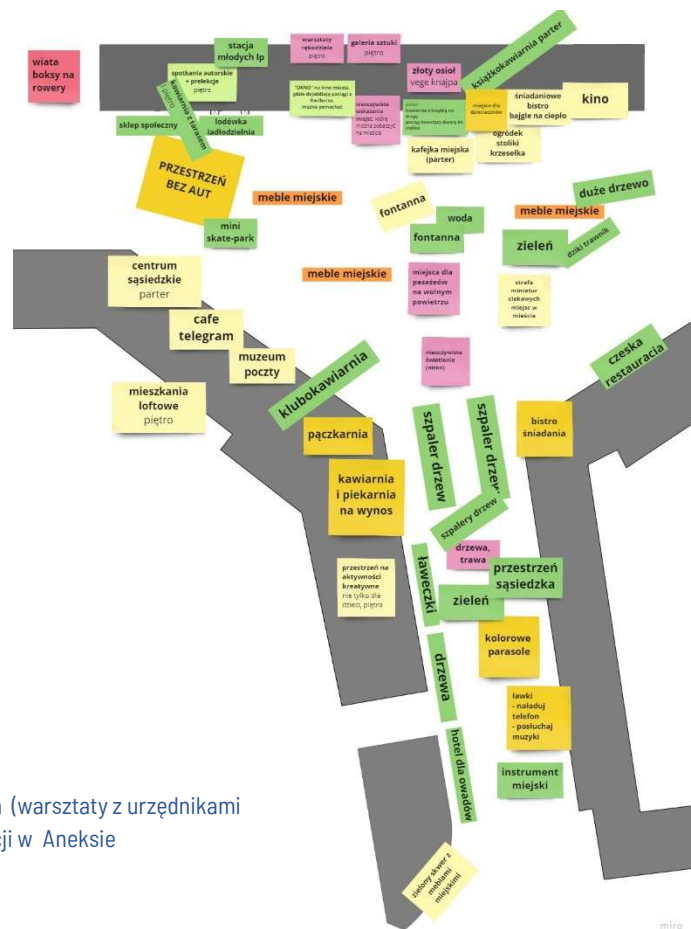
Warsztaty z urzędnikami i przedstawicielami samorządu w UM 13.12. 2022

Pierwsze przeprowadzone warsztaty, w których udział wzięli urzędnicy Urzędu Miasta i samorządu, pozwoliły z jednej strony na wstępne zarysowanie wizji miejsca, które stałoby się atrakcyjną przestrzenią miejską i wizytówką Raciborza, z drugiej - pokazały wysoką zbieżność pojawiających się w osobno pracujących 4-5 osobowych zespołach oczekiwań wobec tego miejsca.

W zarysowanej wspólnie wizji plac Dworcowy i ulica Mickiewicza (do skrzyżowania z ul. Podwale) jest miejscem, w którym mieszkańcy Raciborza chętnie i tłumnie spędzają czas a przyjezdni mogą zachwycić się miastem i dowiedzieć się o jego atrakcjach. Sporo takich atrakcji jest dostępnych już w tej przestrzeni: kawiarnie i ciastkarnie, niewielkie bary z przekąskami kuchni z różnych stron świata - wszystko dobrej jakości.

Jest to miejsce spokojne, bezpieczne, dostępne, otwarte i przyjazne dla wszystkich, z dużą ilością zieleni i wodą, pogodne, swojskie, ale równocześnie nowoczesne. Nowoczesność pojawia się tu w sposób dyskretny jako dobre jakościowo, funkcjonalne i użyteczne elementy osadzone w naturalnym, ciepłym otoczeniu.

Miejsce jakie wyłania się z wizji jest spójne zarazem różnorodne, z wydzielonymi enklawami pozwalającymi współistnieć różnym aktywnościom bez wzajemnego przeszkadzania sobie, gdzie każdy, zależnie od nastroju może znaleźć coś dla siebie.



Propozycje funkcji w dla otoczeniu dworca (warsztaty z urzędnikami grudzień 2022) Szczegółowy spis propozycji w Aneksie

Miejsce przyjemne, dobrze wyposażone w meble miejskie i udogodnienia, które pozwalają spokojnie cieszyć się możliwościami jakie oferuje.

Miejsce nakierowane na przyszłość (ludzie młodzi, współdziałanie) ale również łączące z przeszłością, pomagające ją odkrywać, dostrzegać zmiany i czerpać z nich satysfakcję.

Warsztaty wprowadzające dla mieszkańców

28.02.2023

Osoby obecne na spotkaniu na wiele sposobów wyraziły, że zdają sobie sprawę z tego, że nowy dworzec i zaproponowane przez władze samorządowe pomysły na jego wykorzystanie w części wynajmowanej przez miasto mogą stać się impulsem rozwojowym tak w sensie przestrzennym dla tej części miasta, pod warunkiem m.in. dobrego zagospodarowania ulicy Mickiewicza, jak i w sensie społecznym - dzięki funkcjom zaspokajającym ważne potrzeby mieszkańców.

Pomysły, które zaproponowali uczestnicy warsztatów, skupiają się wokół

i) integrowania i łączenia:

- przestrzennego tej części centrum miasta z historycznym centrum (Rynkiem i ul. Długą),
- społecznego poprzez stworzenie funkcji łączących mieszkańców wokół ważnych dla nich spraw, ale także wspólnego spędzania wolnego czasu bez konieczności kupowania czegośkolwiek,
- biznesowego poprzez budowanie miejsc współdziałania biznesu i organizacji społecznych.
- wspierania aktywności i rozwoju:
- młodzieży poprzez zorganizowanie miejsc bezpiecznego spędzania czasu i rozwijania zainteresowań, uczenia się, spotykania,
- Biznesu poprzez stworzenie miejsc spotkań i pracy
- Twórców poprzez udostępnienie dobrze wyposażonych miejsc do organizacji działań codziennych i wydarzeń kulturalnych

— Seniorów poprzez ułatwienia i dostępność tworzonej miejsc.

ii) Dostępu do kultury i sztuki poprzez udział w warsztatach i wydarzeniach kulturalnych.

iii) Wygody i dobrego samopoczucia użytkowników (mieszkańców, podróżnych, turystów) poprzez tworzenie miejsc, gdzie można o siebie zadbać oraz załatwić podstawowe sprawy (xero, zdjęcie, skan, wydruk itp.).

iv) Ekologii, zazielenienia i tworzenia miejsc rekreacji dostępnych i wygodnych dla osób starszych oraz zaspokajających potrzeby rozwojowe dzieci młodzieży, również enklaw - miejsc cichych i spokojnych

v) Wygodnej komunikacji - poprzez dobre rozwiązania



współgrające ze sobą w zakresie komunikacji pieszej, rowerowej, kołowej; parkingów i miejsc przechowania rowerów,

Pomysły funkcji, które powinny znaleźć się w nowym budynku dworca bądź w najbliższej okolicy, wskazują na ważność otwartych, niekomercyjnych miejsc spotkań, pozwalających organizować różne wydarzenia, tak z zakresu uczestnictwa w dyskusji miejskiej, jak i działaniach artystycznych i w zorganizowanym dostępie do sztuki i dóbr kultury (lista pomysłów mieszkańców w aneksie).

Warsztaty z aktywnymi mieszkańcami i przedstawicielami instytucji zlokalizowanych w mieście

Warsztaty odbyły się w dniach: 15.03.2023, 20.03.2023, 28.03.2023 w budynku Urzędu Miasta.



Wzięli w nich udział aktywni mieszkańcy, liderzy lokalnymi; dotyczyły tak miejsca, jakie w świadomości mieszkańców zajmuje badany obszar (szczególnie najbliższe okolice dworca) jak i wypracowania wytycznych do sformułowania koncepcji rozwoju całego obszaru, gospodarowania najbliższego otoczenia dworca oraz pomieszczeń gminy Racibórz w budynku dworca.

Prace z mieszkańcami przeprowadzono kilkoma metodami: moderowana dyskusja, poszukiwanie wizji miejsca w kilkusobowych zespołach, odpowiedzi indywidualne na pytania zawarte w krótkich ankietach, diagnoza sytuacji w otoczeniu dworca metodą Rich Picture, praca projektowa na rzutach pomieszczeń.

Prace warsztatowe potwierdziły poprzednio wskazywane przez mieszkańców kierunki działania, dodając do nich istotne szczegóły wynikające z bezpośrednich doświadczeń osób reprezentujących różne grupy użytkowników – seniorów, młodzież (rodzice), osoby pracujące, rowerzyści, czy też osoby działające na rzecz różnych instytucji lub organizacji, jak PTTK czy Arboretum.

Większość z osób biorących udział w spotkaniach była zainteresowana sposobem działania planowanego Urban Labu i Stacji Młodych, wskazując na istotne elementy działania tych miejsc, które należy wziąć uwagę podczas ich projektowania (sala spotkań dla kilkudziesięciu osób – PTTK, przestrzeń klubowa dla nieformalnych i zorganizowanych spotkań – seniorzy, bezpieczne miejsce typu „kawiarnia za darmo” dla młodzieży).

Jednocześnie, przy pojawiających się bardzo konkretnych potrzebach dotyczących wnętrza zainteresowanie przestrzenią na zewnątrz było niewielkie, ograniczało się do wskazywania ważności zwiększenia zieleni w przestrzeni miasta oraz dogodnych przejść dla pieszych i przejazdów rowerem. Sugestie prowadzących w postaci zestawu inspiracji pokazujących możliwość zagospodarowania miejsca jako atrakcyjnej przestrzeni placu z zielenią, ławkami, wodą były przyjmowane pozytywnie, ale bez większej wiary w powodzenie takich planów w najbliższej przyszłości. W grupie uczestników warsztatów zainteresowanie przestrzenią publiczną, jej formą i funkcją, było zdecydowanie mniejsze niż na warsztatach z urzędnikami i przedstawicielami samorządu.

Plac Dworcowy i ul. Mickiewicza w świadomości mieszkańców

Wyniki badań metodą Rich Picture

W trakcie warsztatów z mieszkańcami, przedstawicielami instytucji i organizacji społecznych oraz lokalnymi aktywistami przeprowadzono badanie metodą Rich Picture. Metoda ta polega na rysowaniu badanego obszaru w grupie kilku (tu – 4-5) osób. Wynikiem jest wspólny rysunek, który przybiera formę zbliżoną do mapy mentalnej z zapisem odczuć, emocjonalnego odbioru przestrzeni i informacji o koniecznych do podjęcia krokach dla zmiany sytuacji. Wspólne rysowanie pozwala wydożyć na jaw treści często półświadome, które trudno byłoby uczestnikom zwerbalizować samodzielnie, zmniejsza też wpływ naturalnego odruchu racjonalizacji. Przy okazji wspólnego rysowania odbywa się również rozmowa pomiędzy uczestnikami, która pozwala im zdać sobie sprawę z różnych aspektów sytuacji. Rozmowa ta

często dostarcza również ciekawych obserwacji, informacji i ujęć różnych zagadnień związanych z badanym obszarem.

W trakcie warsztatów powstało pięć rysunków wykonanych przez 4-5 osobowe zespoły mieszkańców.

Analiza rysunków

Plac jako przestrzeń miejska, wewnątrz urbanistyczne właściwie nie istnieje w świadomości osób biorących udział w badaniu. Na części rysunków pojawiają się wprawdzie granice placu, ale są one w większości przypadków niepełne, wtórne wobec układu drogowego. Powtarzającym się motywem jest dominacja dróg. Co ciekawe, samochody obecne są na rysunkach w ilościach znikomych, podobnie jak ludzie. Ci ostatni pojawiają się albo jako ofiary chaosu komunikacyjnego, albo jako sprawcy złej atmosfery - nieuprzejma obsługa lub uosobienie irytujących sankcji (mandat za parkowanie w nieodzwolonym miejscu).

Podobnie przedstawia się sprawa z parkingami - niemal nie pojawiają się na rysunkach, pomimo że faktycznie zajmują znaczną część powierzchni placu i ul. Mickiewicza i są jedną z ważniejszych funkcji tego miejsca.

Przejście dla pieszych przez ul. Kolejową pojawia się na czterech rysunkach. Ponieważ na jednym są dwa rzuty mamy pięć przedstawień. Na jednym przejścia nie ma wcale, na dwóch jest przesunięte w stosunku do rzeczy-



wistego położenia na bok - można to odczytać jako odczuwaną przez autorów marginalizację pieszych użytkowników przestrzeni, co zresztą sugerują inne treści rysunków.

Z rysunków przebija poczucie chaosu, bezładu, w którym ulice dominują jako najsilniejsze, na niektórych rysunkach przestrzeń jest wyrażona jedynie przez jezdnie.

Na każdym rysunku, najczęściej na eksponowanym miejscu pojawia się Halinka - zabytkowy parowóz. Ten obiekt, usytuowany faktycznie w centralnej części placu, stanowi chyba najpowszechniej kojarzony i zapamiętany element jego zagospodarowania. Nieco mniej znaczące, ale na większości rysunków obecne są zarysy nieczynnego kiosku (usytuowanego na osi ul. Mickiewicza) i zabytkowej wieżyczki u wlotu ul. Kolejowej na plac. Sposób przedstawienia wskazuje na raczej pozytywny odbiór lokomotywy Halinki i wieżyczki.



Analiza wykonanych rysunków skłania do wniosku, że plac Dworcowy w (pod)świadomości mieszkańców właściwie nie istnieje jako przestrzeń miejska (wewnątrz urbanistyczne). Jest znany jako lokalizacja ważnych obiektów (dworzec, poczta, hotel) ale równocześnie stanowi swego rodzaju nie-miejsce, co sprawia, że ranga i znaczenie obiektów je tworzących są zdeprecjonowane (w rozmowie osoby tworzące rysunki przyznają, że mało uwagi zwracają na te piękne budynki, nie dostrzegają ich dekoracji). Budynek poczty - historyczny obiekt o ciekawej, wartościowej formie architektonicznej - jeśli pojawiał się na rysunkach, to jako pozbawione jakichkolwiek cech charakterystycznych „pułdo”. Na jednym z rysunków jako poczta został opisany budynek firmy Orange (nie zabytkowy), odwzorowany z uwzględnieniem zarysu kompozycji elewacji. Na tym samym obrazku budynek hotelu został przedstawiony z pokazaniem detali architektonicznych. Elementy detalu historycznego są ważne, ale nie budują w umysłach mieszkańców spójnej całości.

Wyniki badań

Podobnie rzecz ma się z ul. Mickiewicza, gdzie na rysunkach nie pojawiają się żadne elementy charakterystyczne.

Cała ta przestrzeń w wykonanych przez uczestników warsztatów rysunkach jawi się jako trudno uchwytna, nieciekawa, chaotyczna i raczej nieprzyjazna.

Ankiety i dyskusje

W trakcie warsztatów z lokalnymi aktywistami poproszono uczestników o odpowiedzi na kilka pytań (otwartych) dotyczących placu Dworcowego i ul. Mickiewicza. Główne pytania dotyczyły najgorszej i najlepszej rzeczy na tym obszarze oraz potencjału/możliwości rozwojowych tego miejsca.

Jako najgorszą rzecz uczestnicy podawali dużą ilość betonu i asfaltu, hałas i spaliny, brak drzew czy ogólnie zieleni. W wypowiedziach pojawiły się też uwagi o zamknięciu ul. Mickiewicza, braku funkcjonalności, bałaganie komunikacyjnym, dużej ilości samochodów, braku parkingów(!), pustce, szarości, kiosku na środku placu, chaosie przestrzennym i architektonicznym, a także „wymazaniu z mapy aktywności mieszkańców”.

W wielu przypadkach nie było odpowiedzi na pytanie o najlepsze rzeczy. Te, które się pojawiły dotyczyły położenia (2 minuty do Rynku), walorów architektonicznych (budynek Poczty i Hotelu) i kompozycyjnych (oś widokowa w stronę Rynku, otwarcie placu Dworcowego, „brama do miasta”). Często podawana była Halinka (odnowiony zabytkowy parowóz), pojawiły się też opinie, że najlepszą rzeczą jest wyłączone z ruchu (ślepa) ul. Mickiewicza, dużo przestrzeni, związany z tym potencjał, ale także historia tego miejsca i dawny (historyczny) budynek dworca.

W odpowiedzi na pytanie o największy potencjał miejsca pojawiały się walory przestrzenne (położenie, wielkość) zwykle z propozycją wykorzystania – atrakcyjna przestrzeń publiczna, piesza, z dużą ilością zieleni, fontannami itp. Zwracano też uwagę na walory architektoniczne poczty i hotelu, a także możliwość adaptacji budynku Orange.

W dalszych pytaniach uczestnicy byli proszeni o zaproponowanie konkretnych pomysłów na miejsce/funkcję, które mogłyby się znaleźć w tej przestrzeni i ich doprecyzowanie.

Odpowiedzi oscyływały głównie wokół różnych form zieleni z fontanną, ogrodu deszczowego, szpalerów drzew, deptaka z ławkami, ścieżki rowerowej, kawiarni. Pojawiały się pomysły, aby nawiązać detalami (oświetlenie) do tych z odnowionej ul. Długiej, stworzyć zielone ekrany oddzielające od jezdni. Propozycje funkcji uwzględniały użytkowników w różnym wieku i o różnych potrzebach – plac zabaw, kawiarenka gamingowa, spokojne miejsca do rozmów, odpoczynku, klubo-kawiarnia, hub internetowy, bar z jedzeniem na wagę,

mini scena dla muzyków, makieta kolejowa. Ważnymi elementami są udogodnienia funkcjonalne – miejsca parkingowe, zatoczka „kiss and ride” itp.

Zdecydowanie większe zainteresowanie wśród uczestników warsztatów budziły pomieszczenia Dworca (Urban Lab) niż przestrzeń publiczna.



Ta, dość zaskakująca dla autorów sytuacja może mieć różne wyjaśnienia:

i) Uczestnicy warsztatów to głównie osoby czynnie uczestniczące w społecznym życiu miasta, ich aktywności są jednak skupione merytorycznie na innych aspektach miasta i sprofilowane stosownie do pełnionej roli społecznej i/lub zainteresowań (emeryci, miłośnicy gamingu, pasjonaci kolejnictwa itd.) To może sugerować, że w Raciborzu nie ma ruchów miejskich rozumianych za Kubickim jako działające na rzecz miasta, a nie jedynie w wąskim zakresie swoich osobistych zainteresowań (Kubicki, 2016). To wyjaśniałoby skupienie uczestników na potencjalnie dla ich aktywności atrakcyjnej przestrzeni pomieszczeń dworca nie przestrzeni miejskiej i –paradoksalnie – potwierdza potrzebę stworzenia miejsca, które nie będzie tylko służyć realizacji osobistych pasji ale stanie się miejscem dyskusji o mieście w jego różnych aspektach.

ii) Zajmowanie się przestrzenią publiczną jest trudne – wymaga rzadziej spotykanych kompetencji niż zajmowanie się wnętrzami pomieszczeń. Zwłaszcza wobec

ogólnie niskiej świadomości wartości, jakości i funkcjonowania miejskiej przestrzeni, a także trudności w jej pojmowaniu, do czego z pewnością przyczynia się niski poziom ładu przestrzennego, chaos, bylejakość i przypadkowość zagospodarowania przestrzeni publicznych w Polsce. Nieliczne konkretne uwagi, które się pojawiały, dotyczyły podstawowego funkcjonowania w tej przestrzeni (np. trudności z przechodzeniem, wynikających z rażąco niefunkcjonalnie rozmieszczonych przejść, chodników czy zieleńców). To również jest argument na rzecz wagi edukacyjnej roli, jaką ma do odegrania w mieście Urban Lab.

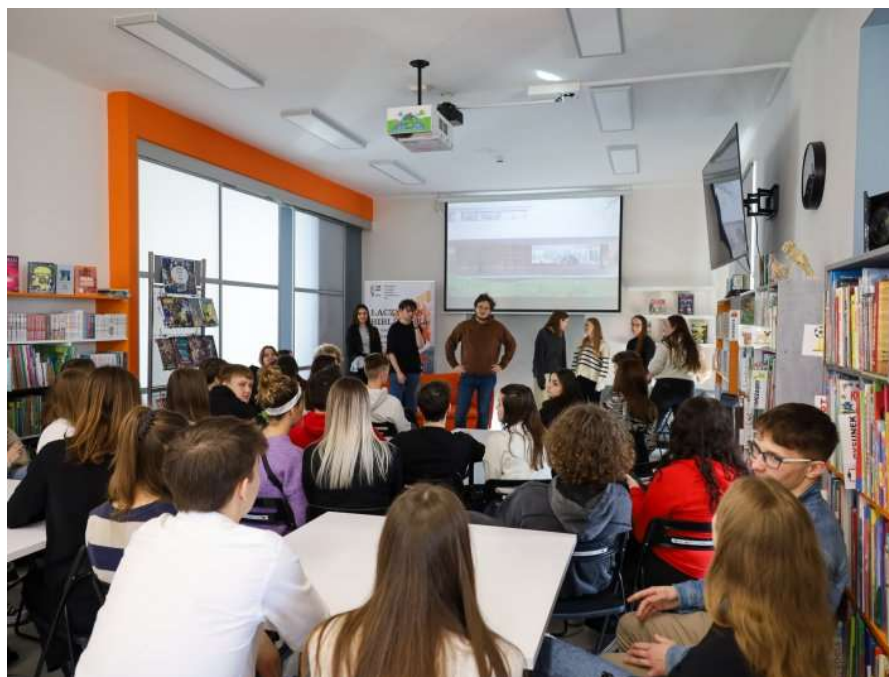
iii) Przestrzeń, która była przedmiotem warsztatów (Plac Dworcowy i ul. Mickiewicza) jest trudnym wyzwaniem nawet dla doświadczonego urbanisty, więc być może zadanie zajmowania się nią jest zbyt trudnym i onieśmielającym dla mieszkańców, co przełożyło się

nia w kwestie miejskie. Potrzeba nieformalnej przestrzeni, swobodnej atmosfery i wsparcia w rozumieniu miasta. To właśnie powinno znaleźć się w Urban Labie.

Stacja Młodych - z młodzieżą szkół średnich

22.03.2023

W warsztatach brali udział uczniowie i uczennice z Raciborskich szkół średnich, odbyły się one w siedzibie biblioteki, która jest autorem pomysłu Stacji Młodych. Celem warsztatów było stworzenie warunków do zapoznania młodych ludzi z pomysłem pracowników biblioteki następnie zbadanie punktu widzenia i preferencję młodzieży w zakresie urządzenia i funkcjonalności przestrzeni przeznaczonej w budynku dworca na Stację Młodych.



na brak chęci do dyskusji nad koncepcjami urbanistycznymi. To wskazywałoby na potrzebę dalszego profesjonalnego wsparcia dla rozwijania dyskusji miejskiej na temat tej przestrzeni, ale też wskazuje na znaczenie sprzyjających warunków do tego rodzaju zaangażowa-

Warsztaty były przygotowane i przeprowadzone przez grupę studentów Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej. Prowadzenie warsztatów przez młode osoby miało na celu stworzenie nieformalnej atmosfery pozwalającej uczestnikom na swobodniejsze wypowiedzi.

Wyniki badań

Warsztaty składały się z kilku etapów: prezentacji wprowadzającej na temat pomysłu Stacji Młodych, wstępnej dyskusji w trójkach na temat „czego brakuje młodzieży w Raciborzu” a następnie pracy w większych zespołach (5-8 osób) nad propozycją układu funkcjonalnego wnętrza. W trakcie wykonywania zadań projektowych ze-



spóły bazowały na przygotowanych wydrukach rzutów pomieszczeń i elementów wyposażenia, które można było rozmieszczać dowolnie na rzutach. Po przygotowaniu koncepcji grupy zmieniały się częściowo przy stołach i dyskutowały w mieszanych składach nad koncepcjami, aby w następnym etapie każdy zespół mógł nanieść ewentualne poprawki, jeśli akceptował sugestie członków innych grup.

W wyniku warsztatów uzyskano 5 różnych koncepcji wnętrza, które finalnie zostały zaprezentowane wszystkim uczestnikom i krótko przedyskutowane.

Powtarzające się w opracowaniach i wypowiedziach zespołów elementy wnętrza to:

- bezpieczne, chronione, wygodne, przytulne miejsce do spędzenia czasu (np. W oczekiwaniu na transport), dostępne 24 godziny na dobę, wyposażone w kanapy i stoliki, spotkań i odpoczynku, wyciszenia, relaksu, „darmowa kawiarnia”,
- szafki na klucz, skrytki z możliwością pozostawienia bezpiecznie swoich rzeczy na jakiś czas,
- miejsce do przygotowania i zjedzenia posiłku, z automatami z jedzeniem i kawą,
- kącik rozrywkowy (bilard, piłkarzyki, cymbergaj) przy wejściu, z miejscami do siedzenia,
- cicha strefa (czytelnia) miejsce do nauki, odrabiania lekcji,
- wyraźna potrzeba oddzielenia strefy rozrywki i spotkań od strefy cichej,
- możliwość regulowania oświetlenia w różnych miejscach,
- ścianki do wydzielenia stref w pomieszczeniu,
- hamaki, leżaki na tarasie dworcowym,
- podwyższenie, scena, projektor,
- tablica z informacją o odjazdach pociągów wewnątrz pomieszczenia,
- dostęp do prądu (gniazdka) i wifi,
- siedziska i rośliny przy oknach, dużo zieleni,
- możliwość grania w gry planszowe.

Propozycje organizacji imprez kulturalnych i prowadzenia zorganizowanych działań typu warsztaty nie spotkała się ze znaczącym zainteresowaniem młodzieży biorącej udział w warsztatach, wyraźnie młodzież skupiona była na możliwości zaplanowania miejsca służącego im na co dzień, takiego, którego bardzo im brakuje. Studenci prowadzący warsztaty wskazują jednak, że najprawdopodobniej kwestie działań zorganizowanych nie zostały wystarczająco wyraźnie pokazane jako możliwość w prezentacji wprowadzającej. Pomimo tego, że grupa była różnorodna nie można jej jednak traktować jako w pełni reprezentatywnej dla całej raciborskiej młodzieży.

Po warsztatach kilkoro uczestników wyraziło chęć opiniowania przyjętych rozwiązań, co będzie zrealizowane w dalszych pracach nad uruchomieniem Stacji Młodych.

Na podstawie wyników warsztatów przygotowano koncepcję urządzenia Stacji Młodych, którą następnie konsultowano z pracownikami biblioteki.

Efekty badań

Skala urbanistyczna

Przeprowadzone badania pozwoliły na zidentyfikowanie szans i możliwości rozwojowych pojawiających się wraz z nową sytuacją - przebudową dworca, ale też zwiększającym się ponownie w UE znaczeniem kolei. Głównym założeniem jest potraktowanie przebudowy dworca, wprowadzenia do jego budynku funkcji miejskich i modernizacji przyległego terenu jako okazji, impulsu rozwojowego, który - odpowiednio wykorzystany - może zaowocować znaczącą zmianą na lepsze w tej części miasta, a równocześnie w całym centrum Raciborza.

Zidentyfikowane szanse

- szansa na "umojenie" (termin prof. Jacka Purchli) przedwojennego dziedzictwa poprzez powtórzenie historycznego procesu rozwojowego - wzmocnienie poczucia tożsamości i lokalnego patriotyzmu,
- szansa Raciborza na lepsze skomunikowanie regionalne i ponadregionalne dzięki renesansowi kolejnictwa (strategicznemu celowi UE) - więcej osób odwiedzających miasto,
- szansa zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznej centrum i wspierania nowych, pożądanych form i wzorców aktywności miejskiej - bardziej świadomi, aktywni i sprawczy obywatele,
- szansa pozyskania nowych terenów inwestycyjnych w centrum miasta, głównie dla zabudowy mieszkaniowej - odwrócenie trendu degradacji funkcjonalnej, społecznej i wyludniania terenów śródmiejskich,
- szansa na zatrzymanie młodych ludzi w Raciborzu dzięki atrakcyjnym (charakterem i dostępnością) mieszkaniom i wspierane miejsca aktywizacji gospodarczej (warsztaty miejskie, strefy co-work) - przeciwdziałanie niekorzystnym zmianom demograficznym i odpływowi najbardziej pożądanym

mieszkańców (młodych, wykształconych, aktywnych, kreatywnych),

- szansa na powiązanie centrum z terenami na prawym brzegu Odry - łatwiejszy dostęp (pieszy/rowerowy/hulajnogi el./UTO) mieszkańców północno-wschodniej części miasta do centrum - więcej możliwości dla rozwoju lokalnych usług w centrum,
- szansa na poprawę jakości życia w obszarze centrum - nowe możliwości działalności gospodarczej drobnej skali.
- szansa na udostępnienie lewego brzegu Odry - kolejny atut mieszkania w centrum: kontakt z naturą, rozbudowane i powiązane ze sobą tereny rekreacyjne,



- szansa na nowe budynki mieszkalne dobrej jakości, pomiędzy nadrzeczną zielenią a bogatym w atrakcje historycznym centrum - zwiększenie ilości zamożnych mieszkańców centrum.

Powyżej wskazane szanse są ze sobą wzajemnie powiązane zależnościami przyczynowo skutkowymi, co częściowo jest zobrazowane na schemacie dot. działań modernizacyjnych placu Dworcowego (s. 26).

Zidentyfikowane szanse pozwalają na określenie kierunków działań i wytycznych o charakterze strategicznym. Te ostatnie powinny być podstawą budowania programów operacyjnych, integrujących w perspektywie kilku - kilkunastu lat działania planowane, inicjowane, inspirowane i stymulowane przez władze samorządowe, ale realizowane przez różnych aktorów: zarówno publicznych jak społecznych i prywatnych. Proponowane poniżej kierunki działań są zgodne z zapisami

Efekty badań

Strategii Rozwoju Miasta i Gminnego Programu Rewitalizacji, stanowiąc ich doprecyzowanie, rozwinięcie i uzupełnienie.

Proponowane kierunki działań

- Inklusywna społeczność miejska - modernizowana i nowa przestrzeń publiczna jako otwarte miejsce kontaktów i wymiany, możliwości poznawania innych perspektyw, innych kultur, współdziałania i wspierania się (ekonomia solidarnościowa, ekonomia daru),
- Prężna gospodarka lokalna dzięki większej ilości mieszkańców centrum, lepszej jakości przestrzeni publicznej, większej otwartości oraz różnorodności użytkowników lokalnych i przyjezdnych chętnie spędzających czas w mieście,
- Atrakcyjne miejsce do życia (szczególnie dla młodych ludzi, ale także przedstawicieli klasy średniej) - dostępne mieszkania, przyjazne, różnorodne przestrzenie publiczne, szeroki zakres usług i możliwości spędzania wolnego czasu w bliskim sąsiedztwie, zieleń, dobry mikroklimat, tereny rekreacyjne, mobilność,
- Zwiększenie żywotności (rezyliencji) miasta dzięki bardziej świadomym, otwartym, aktywnym mieszkańcom, oddolnemu sieciowaniu, rozwiniętym praktykom współdziałania i współzarządzania.

Wytyczne strategiczne

1. Przekształcenie placu Dworcowego i ul. Mickiewicza

Należy dążyć do przekształcenia tego obszaru w atrakcyjną przestrzeń publiczną, wizualnie i funkcjonalnie połączoną z Rynkiem. Kluczowe elementy takiego projektu to:

i) **Zagospodarowanie powierzchni Placu Dworcowego** - Miejsce to, z racji swojego położenia stanowi dla przyjeżdżających do Raciborza kolejną (należy przyjąć, że będzie to coraz większy odsetek odwiedzających) przestrzeń recepcyjną, wizytówkę miasta. Równocześnie w badaniach wykonanych na potrzeby GPR ten obszar

został wskazany przez największy odsetek respondentów jako wymagający podjęcia działań rewitalizacyjnych (GPR s. 13) konieczna jest radykalna zmiana jego charakteru, zintegrowanie z przedpołem budynku dworca, zwłaszcza w strefie Urban Labu, dla którego dobrego funkcjonowania zintegrowanie z atrakcyjną przestrzenią publiczną jest kwestią fundamentalną. Ogólne kierunki zmiany, co wybrzmiało w trakcie przeprowadzonych warsztatów i jest zgodne z obecnymi tendencjami w kształtowaniu przestrzeni publicznych tego rodzaju **to uspokojenie ruchu samochodowego**, być może wprowadzenie rozwiązań typu *shared space* (przestrzeń komunikacyjna współużytkowana przez różnych uczestników ruchu), wprowadzenie dużej ilości zieleni, głównie w postaci drzew dających efekt w postaci poprawy mikroklimatu (przeciwdziałanie powstawaniu lokalnej wyspy ciepła). Rozwiązania zieleni należałoby powiązać z lokalną retencją wód opadowych, by uniknąć problemów w okresach suszy. Wyposażenie w meble miejskie, atrakcje typu fontanna, miejsca zabawy i rekreacji dla różnych grup użytkowników. Kluczową kwestią jest wprowadzenie usług (głównie gastronomii)



i handlu w pierzeje otaczające plac, ewentualnie uzupełnione wolno stojącymi pawilonami.

ii) **Budynek "Orange"** - praktycznie jedyny obiekt dający szansę na wprowadzenie w tym obszarze większej ilości lokali usługowych, a także mieszkalnych. Zakup tego obiektu przez gminę i jego przebudowa dałyby możliwość skutecznego kształtowania charakteru i sposobu funkcjonowania placu. Przebudowa kondygnacji parteru i piwnic pozwoliłaby na wprowadzenie na plac usług, gastronomii, handlu. Przy tym możliwe byłoby udostępnianie lokali na požądane dla osiągnięcia zamierzonego efektu działalności. Część mogłyby stanowić lokale komercyjne, o funkcjach centrotwórczych,

głównie gastronomia, część - miejsca przeznaczone na działalność z zakresu kultury, ale także o zmiennej funkcji, działające w systemie ekonomii solidarnej. Te ostatnie, prowadzone np. przez NGO w formule parasolowej, przy stałym wsparciu ze środków publicznych mogłyby oferować możliwość specyficznej działalności start-up'owej np. prowadzenia lokalu gastronomicznego, w którym kilka osób na zmianę (bez konieczności uruchamiania działalności gospodarczej i ponoszenia wysokich początkowych kosztów i ryzyka) mogłyby próbować swoich sił oferując proste dania i przekąski. Pozwoliłoby to wykorzystać osobom w trudnej sytuacji ograniczone zasoby czasu, zaktywizować osoby długotrwale bezrobotne. Być może byłby to również niezły sposób na integrowanie imigrantów. Prowadzenie tego typu działalności w ważnej przestrzeni publicznej może budzić pewne wątpliwości. Jednak, jeśli przyjąć, że **jednym z celów jest zwiększanie społecznej spójności, otwartości, solidarności i aktywności obywatelskiej** wówczas rzecz staje się bardziej oczywista.

Wysoce pożądane byłoby maksymalne rozdrobnienie struktury parteru i piwnic (stosownie do przyjętego sposobu zapewnienia dostępności z poziomu ulicy) - więcej mniejszych lokali niż kilka dużych.

Na górnych kondygnacjach można byłoby stworzyć mieszkania komunalne, będące wydzielonym zasobem przeznaczonym dla osób, które swoją aktywnością zawodową (również realizowaną w lokalach na parterze) działałyby na rzecz uatrakcyjnienia przestrzeni. Celem byłoby wprowadzenie w obszar placu jak największej ilości aktywnych osób, które z jednej strony - mając możliwość realizacji swoich pasji - zostałyby w Raciborzu, z drugiej - swoją działalnością zbudowałyby atrakcyjność przestrzeni publicznej tej części miasta. Oczywiście pisząc o realizacji swoich pasji mamy na myśli pasje, które mają swój wymiar społeczny, przynoszą korzyści szerokiej grupie odbiorców.

W przypadku nabycia budynku przez kogoś innego należałoby podjąć starania o znalezienie sposobu współpracy z właścicielem, aby - ku obopólnej korzyści - odpowiednio przekształcić ten obiekt. Trzeba jednak podkreślić, że zdecydowanie łatwiejszą i prawdopodobnie w ostatecznym rachunku korzystniejszą dla gminy opcją byłoby zakupienie tego budynku i ewentualnie wówczas znalezienie partnera biznesowego w formule PPP.



iii) **Zapewnienie prywatności mieszkańcom ul. Mickiewicza** - południowa pierzeja ma typowo mieszkaniowy charakter, nadto jest praktycznie stale zacieniona co sprawia, że jako przestrzeń publiczna miałaby raczej niską atrakcyjność. Dodając do tego doświadczenia z konfliktami mieszkańcy-użytkownicy, jakie często zdarzają się na ulicach handlowych, należałoby dążyć do wydzielenia buforowej strefy w postaci przestrzeni półpublicznej, zapewniającej mieszkańcom spokój i prywatność. Równocześnie to wydzielenie (np. w postaci szpaleru drzew i zieleńców) dodałoby atrakcyjności ulicy, której pozostała część, wzdłuż pierzei usługowych stałaby się pieszym pasażem. Od strony południowej zmieściłby się ciąg pieszo-jezdny z miejscami postojowymi, być może w postaci woonerfu, co byłoby dodatkowym walorem zarówno dla mieszkańców jak i dla użytkowników sąsiadującej z nim przestrzeni publicznej.

iv) Przekształcenie skrzyżowania ul. Mickiewicza z ul. Podwale - dla uzyskania ciągłości ul. Mickiewicza i przyjaznej przestrzeni publicznej łączącej Rynek z placem Dworcowym należałoby ukształtować to miejsce tak, aby stanowiło równocześnie **otwarcie i naturalne dla pieszych połączenie z dalszą częścią ul. Mickiewicza**, a równocześnie odcinało przestrzeń ulicy od ruchu samochodowego na ul. Podwale. Obiecujące wydają się tu pomysły umiejscowienia w tym miejscu niewielkiego pawilonu handlowego, rzeźby, fontanny, a także wykorzystania zieleni jako elementu łączącego narożny skwer z postulowanymi na ul. Mickiewicza zieleńcami. Wprowadzenie zieleńca na wysepkę na przejściu dla

Efekty badań

pieszych na ul. Podwałe mogłoby pomóc uzyskać wrażenie ciągłości, a także uspokoić nieco ruch samochodowy. Prócz tego, na rzecz efektu spójności działałoby użycie ujednoliconych elementów małej architektury, oświetlenia, materiałów nawierzchni.

v) Komunikacja publiczna (przystanki) przy pl. Dworcowym – dążąc do zmian modelu mobilności i mając na względzie rozwój komunikacji kolejowej należałoby **ułatwić podróżnym dojazd z i na dworzec**. Odległość z dworca autobusowego na kolejowy nie jest duża (ok. 300m), ale dla osoby z bagażem, przy złej pogodzie może być to skutecznie zniechęcające. Nadto przystanki autobusowe na placu byłyby dodatkowym generatorem ruchu pieszego, co byłoby korzystne dla funkcji, które znajdują się w przyległych lokalach.

vi) Północne wejście/wjazd na plac w ciągu ul. Pocztowej – Staranne ukształtowanie tej strefy, lepsze niż w realizowanym obecnie projekcie, urządzenie parkingu przy dworcu, wprowadzenie zieleni, odpowiednie zakomponowanie posadзки i oświetlenia, wyeksponowanie historycznej wieży pozwoli nadać tej części placu bardziej miejski i przyjazny charakter. Jest to istotne zarówno dla dobra kompozycji placu, budowania pozytywnego wrażenia przy wjeździe/wejściu od strony północnej na plac jak i dla powiązania go z dalszym biegiem ul. Pocztowej tym samym z terenami inwestycyjnymi nad Odrą i planowaną kładką pieszo-rowerową przy moście kolejowym. **Spójność elementów przestrzeni publicznej podnosi jej atrakcyjność, zachęca do przebywania w niej, a tym samym buduje lepszy wizerunek miasta i działa jako katalizator pożądanych zmian społecznych** (większa identyfikacja z miastem, patriotyzm lokalny, poczucie bezpieczeństwa, aktywność obywatelska itp.)

2. Przekształcenia obszaru śródmieścia na północ od dworca, do nabrzeża Odry

Tereny położone na północ od Placu Dworcowego stanowią w znacznym stopniu o dużym potencjale dogęszczenia zabudowy i wprowadzenia pożądanych funkcji, które wspierałyby procesy rozwojowe tej części miasta. Tereny te w większości nie są własnością gminy, co utrudnia skuteczne decydowanie o ich zagospodarowaniu i wymaga ze strony Urzędu aktywnych, nieszyblonow-

wych działań dla uruchomienia i pomyślnego przeprowadzenia procesu przemian. Niestety MPZP nie stanowi instrumentu, który pozwoliłby na skuteczne działania w tej sytuacji. Należy raczej myśleć o działaniach z zakresu urbanistyki operacyjnej, szukaniu porozumienia z dysponentami poszczególnych działek i wypracowaniu wspólnych projektów rozwiązań typu win-win.

i) Jednym z takich działań mogłoby być podjęcie rozmów dotyczących **przeniesienia zajezdni autobusowej na teren poza centrum miasta**, na odpowiednią działkę będącą własnością gminy lub nabytą w tym celu. Pozwoliłoby to na znaczące przekształcenie terenów zajezdni, dogęszczenie zabudowy i wprowadzenie tam funkcji całkowicie zmieniających obecny peryferyjny



charakter tego obszaru. Mogłby on docelowo w znacznej części stanowić obszar nasycony (przynajmniej na wyższych kondygnacjach) funkcją mieszkaniową. Istniejąca zabudowa daje możliwość adaptacji i rozbudowy, co pozwalałoby myśleć o różnych formach realizacji i różnych modelach zamieszkiwania (cohousing, kooperatywy mieszkaniowe itp.). Tego typu opcje mogą być atrakcyjne zwłaszcza dla ludzi młodych.

ii) w dalszej perspektywie czasowej wskazane byłoby też **przejęcie części terenów kolejowych** (zajmowanych obecnie przez PKP PLK) dla – w wariantach minimum – **utworzenia traktu pieszo-rowerowego** łączącego – przez planowaną kładkę przy moście kolejowym (to również wymaga aktywnego działania) – centrum miasta z północną częścią dzielnicy Płonia. Nie jest oczywista możliwość połączenia takiej kładki z ul. Bosacką, zwłaszcza, że oddzielające od rzeki działki są prywatne, jednak słabe zagospodarowanie obszaru,

przez który takie pieszo-rowerowe połączenie by mogło być również można traktować jako możliwość i inspirację dla poszukiwania dobrego rozwiązania wspólnie z dysponentami działek. w wariantcie maksimum cała działka zajmowana obecnie przez PKP PLK mogłaby zostać przeznaczona na funkcje usługowe, np. związane z rozwijaniem modelu gospodarki cyrkularnej. Można też rozważyć dopełnienie istniejącej zabudowy mieszkaniowej po drugiej stronie ulicy (na północnej części



działki kolejowej).

iii) **Poprzemysłowe tereny inwestycyjne położone pomiędzy ul. Nowomiejską lewym brzegiem Odry** stanowią najcenniejszy fragment tego obszaru. Wskazane byłoby doprowadzenie do zagospodarowania go z pożytkiem dla miasta. Jak wynika z badań przeprowadzonych na potrzeby GPR, zarówno statystycznych, wykonanych w trakcie warsztatów z interesariuszami jak i badań ankietowych jednym z największych problemów Centrum jest ubożenie, spadek aktywności gospodarczej i starzenie się społeczeństwa. Co ciekawe w ankietach respondenci jako istotny problem wskazywali wyludnianie Centrum. Dane statystyczne tego nie potwierdzają, jednak takie odczucie może być efektem obserwowanej mniejszej aktywności mieszkańców także – na co wskazują autorzy GPR izolowania się mieszkańców z uwagi na rosnącą polaryzację stylów życia i miejsc zamieszkania (co wynika w dużej mierze z rosnących nierówności ekonomicznych).

„Diagnoza przeprowadzona na potrzeby opracowania Strategii Miasta wykazała, że ludzie chętniej lokalizują

nową zabudowę mieszkaniową w okolicznych gminach. a jeżeli już wybierają Racibórz jako miejsce swojego zamieszkania to częściej domostwa lokalizują w obszarach tradycyjnie podmiejskich np. Ocice i Markowice. Doprowadza to do wyludnienia się przestrzeni śródmiejskiej oraz stopniowego przekształcania infrastruktury technicznej i społecznej tego obszaru w przestrzeń nieatrakcyjną dla młodszych pokoleń”

(GPR s. 9 - 23).

Badania przeprowadzone na potrzeby GPR skłaniają do stwierdzenia, że najbardziej pożądane byłoby doprowadzenie do sytuacji, w której zamieszkiwanie w obszarze Centrum będzie atrakcyjną opcją dla osób młodych, a także przedstawicieli klasy średniej. Jednym z kluczowych warunków dla odwrócenia niekorzystnego trendu jest znaczne **zwiększenie ilości mieszkań w Centrum**. Przy tym powinny być to mieszkania różnej wielkości, dające możliwość zamieszkania zarówno osobom dobrze sytuowanym jak i młodym, zaczynającym dopiero dorosłe życie. Istotny problem, jaki zauważyli autorzy GPR to rosnące nierówności, co zaczyna przekładać się

już na trwałe problemy społeczne. Należałoby dążyć do przewyciężenia tych narastających tendencji, np. poprzez utrzymanie wysokiego udziału mieszkań komunalnych w nowo budowanych obiektach i **unikanie segregacji przestrzennej na „bogate” i „biedne” ulice**. Kolejnym działaniem zachęcającym do mieszkania w Centrum jest doprowadzenie do znaczącej poprawy jakości przestrzeni publicznej i atrakcyjności mieszczących się tam funkcji. Dostępność tych funkcji niezależnie od zasobności również daje szansę na odwrócenie niebezpiecznych tendencji polaryzacyjnych opisanych w diagnozie GPR.

Pozyskanie nowych mieszkańców Centrum, zwłaszcza z klasy średniej dałoby większe szanse utrzymania się lokalnym przedsiębiorcom działającym w branży handlu i usług. Przeznaczenie tego obszaru na „tereny zabudowy usługowej”, jak to jest zapisane w aktualnym MPZP, mogłoby z kolei – wnioskując po kondycji sklepów i usług przy ul. Długiej – doprowadzić do pogorszenia sytuacji małych przedsiębiorców i pogłębianie negatywnych tendencji. Nieuchronne nastawienie na klientelę spoza śródmieścia spowodowałoby dodatkowy napływ

samochodów w obszar centralny miasta, dalszą degradację przestrzeni publicznych i pogarszanie jakości życia w Centrum, czyli pogłębienie obecnych niekorzystnych tendencji opisanych w części diagnostycznej GPR. Z tego względu wskazane byłoby wprowadzenie stosownych zmian zapisów w dokumentach planistycznych (być może przy okazji zmian wynikających z nowej Ustawy o Zagospodarowaniu Przestrzennym) dotyczących terenu nad Odrą i obszaru obecnej zajezdni autobusowej na „mieszkańcovo-usługowe”.

Przy wszystkich projektach należy priorytetowo traktować przestrzeń publiczną dla pieszych, komunikację zbiorową i rowerową.

Powyżej naszkicowane działania są zgodne z celami rewitalizacji 5.2, 5.3 (GPR s. 55) i celem nr 1 Strategii rozwoju Miasta Racibórz do roku 2030 (Atrakcyjność Raciborza jako miejsca zamieszkania i spędzania wolnego czasu)



3. Zagospodarowanie lewego nabrzeża Odry pomiędzy mostem kolejowym a mostem Zamkowym.

Należałoby rozważyć sposób tego zagospodarowania, zwłaszcza możliwość wzmocnienia i ochrony naturalnego charakteru brzegu, z pozostawieniem dobrych warunków dla bytowania zwierząt.

Osobną kwestią jest znalezienie dobrej relacji tego odcinka nabrzeża Odry z terenami przeznaczonymi pod budowę. Z jednej strony stopniowe włączanie nabrzeży (a tym samym rzeki) w układ przestrzeni publicznych

miasta jest pożądane, z drugiej warte rozważenia byłoby zróżnicowanie charakteru tych przestrzeni i być może pozostawienie tej akurat części jako obszaru w znacznym stopniu naturalnego, będącego siedliskiem zwierząt. W takim przypadku udostępnienie tej części nabrzeża mogłoby mieć charakter przyrodniczej ścieżki edukacyjnej, co jest zgodne z GPR (kierunek 3.4), a także wpisuje się w CO3.2. Strategii (Kompleksowe podejście do terenów zielonych i niebieskich. K3.2.3). Należałoby zachować istniejącą roślinność, zwłaszcza drzewa, trakt pieszo-rowerowy łączący elementy ścieżki edukacyjnej poprowadzić tuż przy granicy działki, najlepiej za istniejącą linią drzew.

4. Konieczność wypracowania polityki transportowej

Z uwagi na strukturę przestrzenną obszaru, dla którego trzeba rozważyć kwestię komunikacji jak i wielkość Raciborza trudno wskazać proste i skuteczne rozwiązanie.

Problematyczne są zarówno połączenia autobusowe jak i systemy typu P&R. Z całą pewnością nie jest dobrą opcją zdominowanie transportu przez samochody prywatne. Zdecydowanie pożądane jest – dla zwiększenia atrakcyjności Centrum miasta – uspokojenie i ograniczenie ruchu samochodowego w obrębie kluczowych miejsc w przestrzeni publicznej. Równie istotne jest zapewnienie mobilności mieszkańcom i odwiedzającym Racibórz, zarówno mieszkańcom okolicznych gmin jak i turystom.

Decyzje dotyczące dużych inwestycji w parkingi (w tym koncepcja wielokondygnacyjnego parkingu na terenie tzw. Skweru Kolejowego) wymagają odrębnych badań przeprowadzonych w skali miasta i powiatu, uwzględniających przyszłości systemu komunikacji w mieście i powiecie: scenariusz wzrostu znaczenia kolei, pożądaną pedestrianizację ruchu w Centrum, a także nowe formy mobilności i perspektywy zmian w zaspokajaniu potrzeb transportowych wynikających chociażby z inicjatyw Europejskiego Zielonego Ładu (priorytet 7. Zrównoważony transport).

Działania miękkie

Prócz działań inwestycyjnych, planowanych, prowadzonych lub koordynowanych przez Gminę należy podjąć szereg działań miękkich, w szczególności:

Stworzenie spójnej narracji dotyczącej rozwoju północno-wschodniej części miasta. Ta narracja musi być wypracowana wspólnie z mieszkańcami, uwzględniać ich wartości i aspiracje. Mieszkańcy powinni się utożsamiać z tą narracją, odnajdywać się w niej. Równocześnie musi to być narracja skierowana w przyszłość, nie może być zestawem rozwiązań dla aktualnych partykularnych potrzeb i resentymentów. Ta praca wymaga sporo czasu i zatrudnienia kompetentnych osób, proponujemy to działanie jako zadanie nr 1 Raciborskiego Urban Labu. Dla trwałości narracji konieczne jest uzgodnienie jej ze wszystkimi siłami politycznymi - wspólnie ponad podziałami. Taką uwspólnioną narracją była przez wiele lat ta dotycząca budynku dworca.

Budowanie społeczeństwa wielokulturowego. Z racji swojej historii Racibórz już w pewnym sensie jest miastem wielokulturowym, jednak jak się wydaje, dotychczas stanowi to raczej obciążenie, co wynika z traumy przesiedleńczej, zniszczenia miasta po jego zdobyciu i działań "repolonizacyjnych" odcinających w istocie od dziedzictwa miasta. Obecnie doświadczamy migracji, które będą nam z dużym prawdopodobieństwem towarzyszyły w większej jeszcze skali, w Raciborzu zatrudniani są robotnicy z Azji, przyjechali uchodźcy z Ukrainy. Kluczową kwestią jest, aby ten nieuchronny proces napływu imigrantów nie doprowadził w dalszej perspektywie do wykluczeń, podziałów i wzrostu ksenofobii, co może się stać przy braku aktywnych działań na tym polu. Przekształcenia terenów w sąsiedztwie dworca są okazją do zbudowania **nowego rodzaju przestrzeni publicznej, inkluzywnej**, w której kontakty międzykulturowe mogą przybierać formę ożywczego, atrakcyjnego, rozwijającego doświadczenia, kształtując postawy empatii, odpowiedzialności i współdziałania.

Stosowanie rozwiązań z zakresu ekonomii solidarnej, pozwalające na aktywność przedsiębiorczą osobom z niewielkimi zasobami (czasu, finansowymi, społecznymi i kulturowymi - np. uchodźcy/imigranci, osoby długotrwale bezrobotne). Na początek aktywność ta mogłaby być prowadzona np. W jednym z miejskich lokali w budynku "Orange" (po jego zakupie) Tego typu działania wymagałyby parasolowej organizacji prowadzącej i wsparcia ze strony UM.

Zabezpieczenie przed zjawiskami gentryfikacji i wykluczenia społecznego: np. poprzez zapisy planistyczne zakazujące grodzenia osiedli, uwzględnianie w każdym

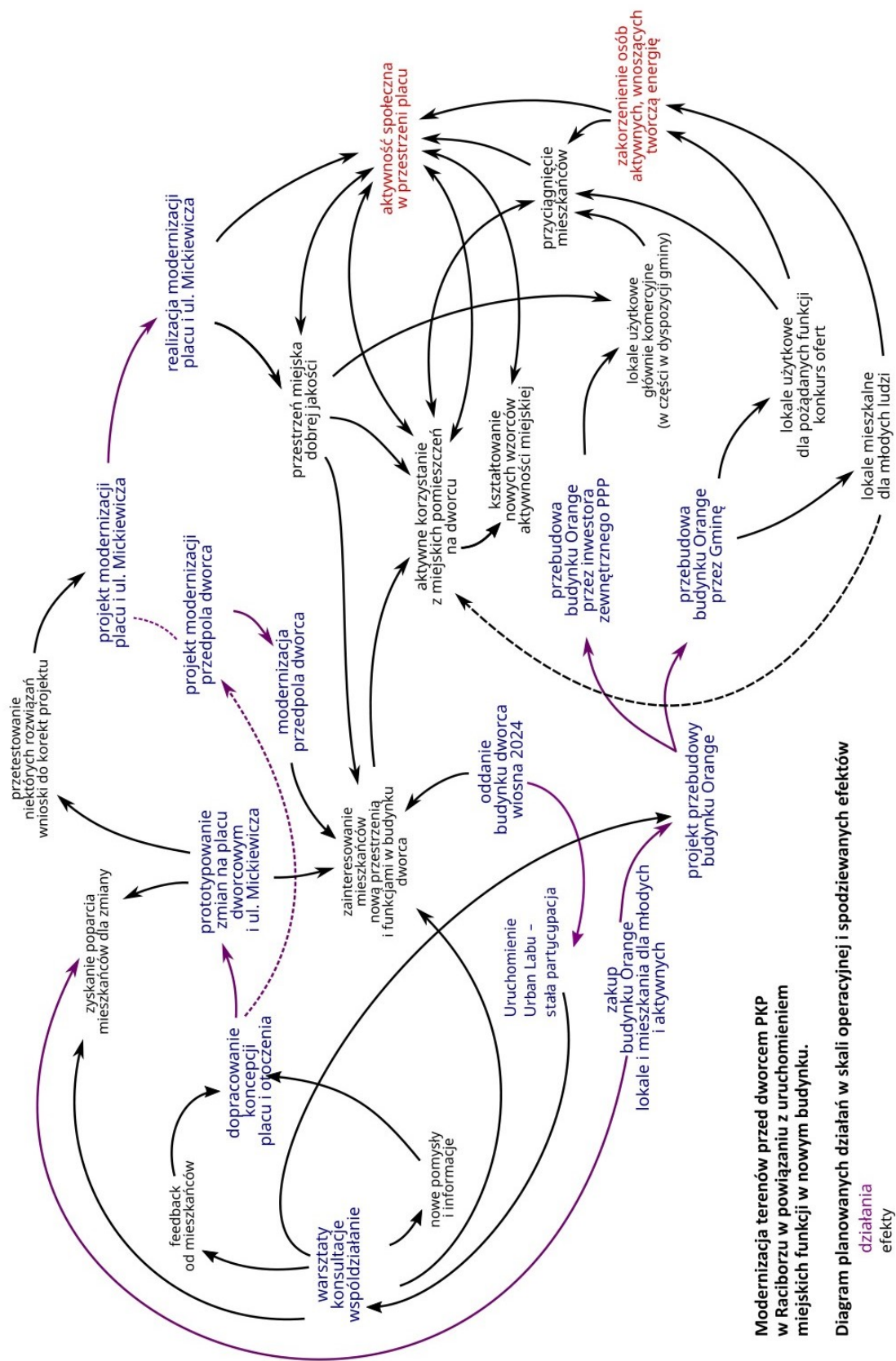
nowo powstającym budynku mieszkalnym 30-40% mieszkań komunalnych z dostępnym czynszem.

Intensywne działania na rzecz adaptacji do zmian klimatycznych, edukacji ekologicznej i kształtowania prośrodowiskowych postaw. Przy wszystkich projektach należy dążyć do rozbudowy BZI, łączyć retencjonowanie wód opadowych z terenami zieleni, w maksymalnym stopniu zachować istniejącą zieleń, zwłaszcza drzewa, stwarzać dogodne warunki dla życia zwierząt (np. ograniczenie zanieczyszczenia świetlnego, renaturyzacja, poszerzanie i łączenie terenów zieleni umożliwiające migrację zwierząt). Dobrą opcją mogłoby być również wsparcie (merytoryczne, organizacyjne i rzeczowe) w zakładaniu ogrodów społecznych i innych działań związanych z troską o zieleń miejską. Takie działania powinny stanowić znaczącą część programu Urban Labu.

Schemat działania

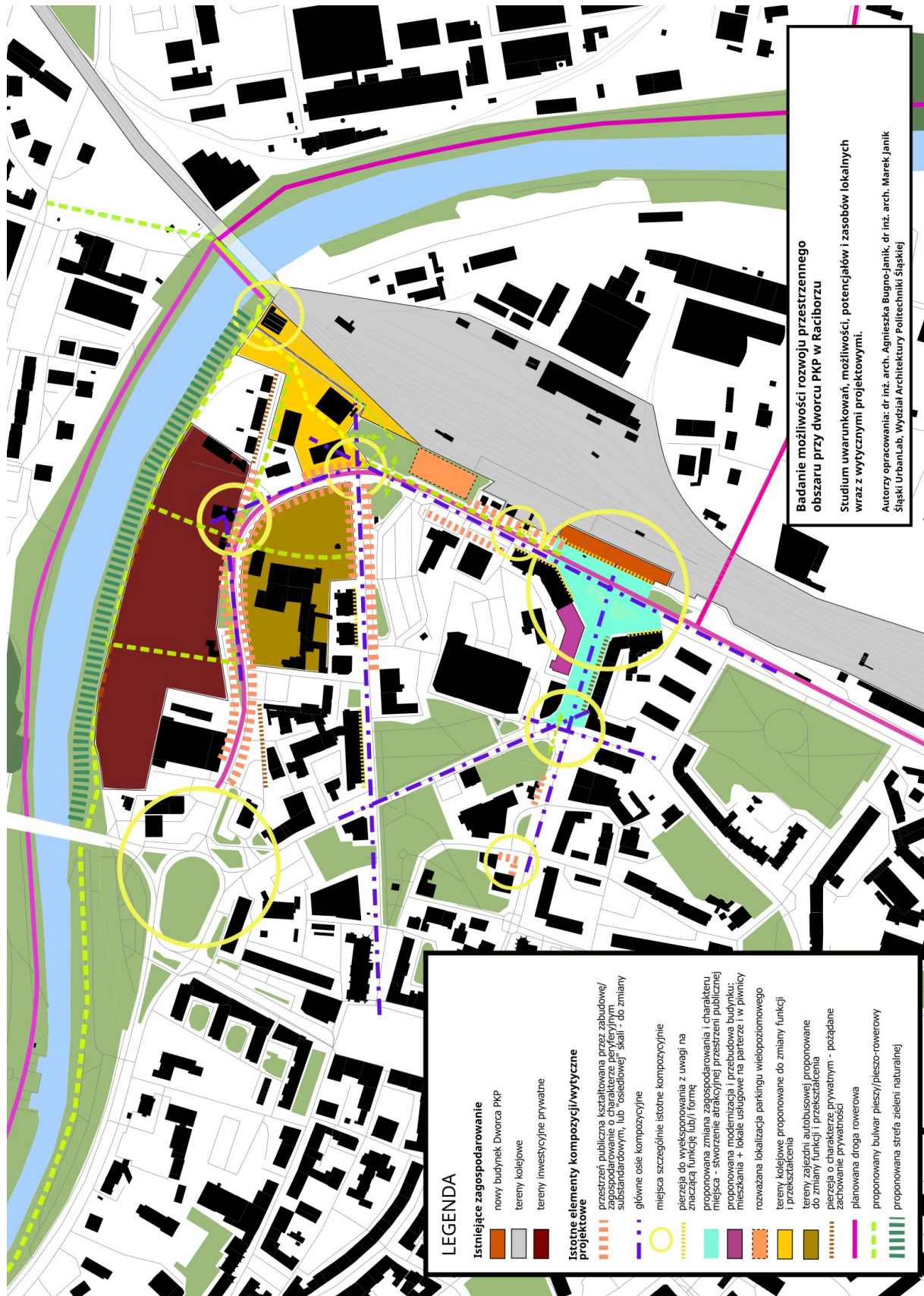
Najbliższe działania w odniesieniu do placu Dworcowego, przedstawiono na schemacie zamieszczonym na następnej stronie.

Na kolejnym schemacie pokazano ważne dla procesu rozwojowego elementy w otoczeniu dworca.



Modernizacja terenów przed dworcem PKP w Raciborzu w powiązaniu z uruchomieniem miejskich funkcji w nowym budynku.

Diagram planowanych działań w skali operacyjnej i spodziewanych efektów
działania efekty



Badanie możliwości rozwoju przestrzennego obszaru przy dworcu PKP w Raciborzu
 Studium uwarunkowań, możliwości, potencjałów i zasobów lokalnych wraz z wytycznymi projektowymi.
 Autorzy opracowania: dr inż. arch. Agnieszka Bugno-Janik, dr inż. arch. Marek Janik
 Śląski UrbanLab, Wydział Architektury Politechniki Śląskiej

LEGENDA

Istniejące zagospodarowanie

- nowy budynek Dworca PKP
- tereny kolejowe
- tereny inwestycyjne prywatne

Istotne elementy kompozycji/wytyczne projektowe

- przestrzeń publiczna kształtowana przez zabudowę/ infrastrukturę, w tym "wielofunkcyjny" skłoty do zmiany standardowym, lub "osiedlowej" skłoty do zmiany
- główne osie kompozycyjne
- miejsca szczególnie istotne kompozycyjnie
- przebieg do zwiększenia uwagi na znaczącą funkcję (lub/i) formę
- proponowana zmiana zagospodarowania i charakteru miejsca - stworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej
- proponowana modernizacja i przebudowa budynków: mieszkania + lokale usługowe na parterze i w piwnicy
- rozważana lokalizacja parkingu wielopoziomowego
- tereny kolejowe proponowane do zmiany funkcji i przekształcenia
- tereny zajęte autobusowej proponowane do zmiany funkcji i przekształcenia
- przebieg o charakterze prywatnym - pożądane zachowanie prywatności
- planowana droga rowerowa
- proponowany bulwar pieszki/pieszko-rowerowy
- proponowana strefa zieleni naturalnej

wytyczne strategiczne (1)

1. Przekształcenie placu Dworcowego i ul. Mickiewicza w atrakcyjną przestrzeń publiczną, wizytówkę miasta, wizualnie i funkcjonalnie połączoną z Rynkiem.

Kluczowe elementy takiego projektu to:

Zagospodarowanie Placu Dworcowego

- zintegrowanie placu Dworcowego z przedpołem budynku dworca,
- zintegrowanie placu z atrakcyjną przestrzenią publiczną ul. Mickiewicza
- uspokojenie ruchu samochodowego,
- wprowadzenie dużej ilości zieleni (głównie drzew i pnączy),
- lokalna retencja wód opadowych,
- atrakcyjne meble miejskie,
- miejsca zabawy i odpoczynku, fontanna,
- usługi gastronomii i handel w pierzejach/ dodatkowych pawilonach z łatwym wejściem z poziomu placu,
- parkingi wizualnie i funkcjonalnie nie dominujące.

Wykorzystanie budynku "Orange" i nie użytkowanych części budynku poczty

- lokale usługowe i mieszkalne,
- duża różnorodność funkcji,
- lokale komercyjne,
- lokale na cele społeczne,
- lokale na działalność z zakresu kultury,
- wspieranie działalności start-up,
- zwiększanie społecznej spójności, otwartości, solidarności i aktywności obywatelskiej oraz integrowanie imigrantów,
- na górnych kondygnacjach mieszkania komunalne i lokale dla osób aktywnych, twórców.

Zapewnienie prywatności mieszkańcom południowej pierzei ul. Mickiewicza - wydzielenie strefy przestrzeni półpublicznej poprzez wprowadzenie oddzieleń np.:

- w postaci szpaleru drzew,
- pasu klombów/zieleńców,
- zagospodarowania typu woonef,
- wydzielenie zadrzewionych parkingów dla mieszkańców.
- powiązanie z przewidywaną kładką pieszo-rowerową przy moście kolejowym.

wytyczne strategiczne (2)

Przekształcenie skrzyżowania ul. Mickiewicza z ul. Podwale dla uzyskania ciągłości przyjaznej przestrzeni publicznej do Rynku poprzez:

- otwarte dla pieszych połączenie z dalszą częścią ul. Mickiewicza,
- odcięcie wizualne wylotu dolnej części ul. Mickiewicza od ruchu samochodowego na ul. Podwale poprzez dodatkowe elementy, jak: niewielki pawilon handlowy/gastronomiczny, rzeźba, fontanna,
- zieleń jako element łączący wizualnie obie części ul. Mickiewicza - wprowadzenie zielenca na wysepkę na przejściu dla pieszych na ul. Podwale mogłoby pomóc uzyskać wrażenie ciągłości, a także nieco uspokoić ruch samochodowy,
- wprowadzenie ujednoliconych elementów małej architektury, oświetlenia, materiałów nawierzchni na placu Dworcowym i ul. Mickiewicza.
- wjazd na plac z ul. Pocztovej – poprawa wizerunku - nadanie miejskiego, przyjaznego charakteru poprzez:
 - urządzenie zazielenionego parkingu przy dworcu,
 - wprowadzenie zieleni w ciąg ulicy,
 - zakomponowanie posadzki,
 - dobrze zaprojektowane oświetlenie,
 - wyeksponowanie historycznej wieży,
 - powiązanie z terenami inwestycyjnymi na Odrą,

2. Zagospodarowanie na cele mieszkaniowe i usługowe przemysłowych terenów pomiędzy ul. Nowomiejską lewym brzegiem Odry oraz kształtowanie nowoczesnej przestrzeni miejskiej:

- przeniesienia zajezdni autobusowej na teren poza centrum,
- utworzenia traktu pieszo-rowerowego łączącego centrum miasta z północną częścią dzielnicy Płoni i z ul. Bosacką – do rozwiązywania kwestia własności terenów (własność PKP lub prywatna),
- dogęszczenie zabudowy,
- dążenie do sytuacji, w której zamieszkiwanie w obszarze Centrum będzie atrakcyjną opcją dla osób młodych i przedstawicieli zasobnej klasy średniej:
 - tworzenie nowych form działania na rzecz rozwoju mieszkalnictwa i zamieszkiwania cohousing, kooperatywy mieszkaniowe itp. atrakcyjnych dla młodych, z wykorzystaniem istniejącej zabudowy,
 - zwiększenie ilości mieszkań różnej wielkości, różnych form dostępności,
 - wysoki udział mieszkań komunalnych w nowo budowanych obiektach,
 - tereny rekreacji i tereny zieleni w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
 - atrakcyjne i różnorodne (niedużej skali) funkcje centrotwórcze – handel, gastronomia (usługi podstawowe i ponadpodstawowe),
 - zróżnicowanie dostępności ekonomicznej usług,
 - mobilność bez konieczności posiadania samochodu,
 - dostępna, atrakcyjna i inkluzywna piesza przestrzeń publiczna, unikanie podziału na „bogate” i „biedne” ulice.

wytyczne strategiczne (3)

3. **Zintegrowana polityki transportowa nastawiona na poprawę dostępności komunikacyjnej i równocześnie zmniejszenie uciążliwości powodowanych dużą ilością samochodów w centrum**
 - uspokojenie i ograniczenie ruchu samochodowego w obrębie kluczowych miejsc w przestrzeni publicznej,
 - przemyślana lokalizacja dużych parkingów – zintegrowanie z systemem komunikacji publicznej (park & ride),
 - przystanki autobusowe na placu Dworcowym,
 - promowanie i wzrost znaczenia kolei,
 - nowoczesne rozwiązania w zakresie komunikacji publicznej
 - drogi rowerowe, komunikacja publiczna
4. **Działania miękkie - zmiana społeczna**
– edukacja, współdziałanie, zmiana świadomości:
 - wspólniona z mieszkańcami, spójna narracja dotycząca rozwoju północno-wschodniej części centrum miasta,
 - w stronę społeczeństwa wielokulturowego - kreowanie inkluzywnej przestrzeni publicznej – atrakcyjnych miejsc doświadczania różnych kultur, kształtujące postawy empatii, odpowiedzialności i współdziałania,
 - stosowanie rozwiązań z zakresu ekonomii solidarnej dla stymulowania rozwoju społecznego,
 - zabezpieczenie przed gentryfikacją i wykluczeniem społecznym: np. poprzez zapisy planistyczne zakazujące grodzenia osiedli, uwzględnianie w każdym nowo powstającym budynku mieszkalnym 30-40% mieszkań komunalnych z dostępnym czynszem,
 - adaptacja do zmian klimatu,
 - edukacja ekologiczna i kształtowanie postaw prośrodowiskowych – jako jeden z celów powstającego Urban Labu.
5. **Działania na rzecz środowiska naturalnego:**
 - rozbudowa i wzmocnienie ciągłości błękitno-zielonej infrastruktury,
 - retencjonowanie wód opadowych w terenach zieleni,
 - działania na rzecz zachowania i regeneracji istniejącej zieleni, zwłaszcza drzew,
 - tworzenie dogodnych warunków dla życia zwierząt (np. ograniczenie zanieczyszczenia świetlnego, renaturyzacja, poszerzanie i łączenie terenów zieleni umożliwiające migracje zwierząt),
 - zakładanie ogrodów społecznych i inne działania związane z troską o zieleni miejską. Takie działania powinny stanowić znaczącą część programu Urban Labu.
 - Lewe nabrzeże Odry pomiędzy mostem kolejowym a mostem Zamkowym jako miejsce odrodzenia się żywej przyrody.
 - zachowanie i wzmocnienie naturalnego charakteru brzegu rzeki,
 - regeneracja środowiska naturalnego,
 - zapewnienie dobrych warunków dla bytowania zwierząt,
 - wprowadzenie ścieżki edukacyjnej na krawędzi renaturyzowanego obszaru.

Koncepcje zagospodarowania placu dworcowego

W toku pracy badawczej istotnym wyznacznikiem tak wskazującym na kierunki działania i decyzje konieczne w dłuższej perspektywie jak i na działania podejmowane w najbliższym czasie, również w trakcie badań, była sytuacja koniecznej zmiany (rewitalizacji) placu dworcowego i odcinka ul. Mickiewicza do ul. Podwale.

Na potrzeby dyskusji nad kierunkiem rozwoju tej części miasta opracowano dwie koncepcje zagospodarowania terenu przed dworcem, różniące się w zakresie zmian w układzie komunikacyjnym oraz sposobów wprowadzenia zieleni.

Obie koncepcje przyjmują za punkt wyjścia następujące założenia:

- Przywrócenie przestrzeni przed dworcem utraconego po 1945 roku charakteru placu, który jest wizytówką dla przyjezdnych, bramą do miasta.
 - stworzenie **wygodnego, dostępnego dla pieszych przedpola dworca** połączonego z placem Dworcowym. Obecne rozwiązanie drogowe przed dworcem jak również sposób prowadzenia ruchu w tej części miasta sprawia, że przedpole dworca z perspektywy pieszych jest odbierane jako odcięte od placu Dworcowego.
 - Połączenie to uzyskać można poprzez ograniczenie wygody poruszania się samochodów osobowych (zmniejszenie szerokości/ilości jezdni, podwyższone przejście dla pieszych lub nawierzchnia typu chodnik na jezdni (*shared space*)).
 - Wprowadzenie **przystanków autobusowych** w miejsce dotychczasowego podjazdu dla podwożących samochodowych osobowych. Miejsce do wysiadania (*kiss&ride*) zostało przeniesione w obszar parkingu północnego. Promowanie komunikacji publicznej przed samochodową jest jednym z ważnych punktów w zrównoważonym rozwoju miast. Łatwiej dotrzeć na dworzec z bagażem będzie osobom korzystającym z autobusu, pieszo lub rowerem, jednak samochodem nie będzie dużo
- trudniej, przystanek w drugą stronę jest zaplanowany przy chodniku na wysokości budynku poczty, równoległe z miejscem do podwożenia.
 - Zmniejszenie intensywności ruchu samochodowego (np. przez spowolnienie, ale konieczne są badania i nowe ustalenia strategiczne w zakresie inżynierii ruchu w mieście, dokonane w szerszej skali).
 - **Parkingi na ul. Mickiewicza powinny być przeznaczone głównie dla mieszkańców domów przy ul. Mickiewicza i do obsługi lokali użytkowych.** Preferowany powinien być ruch pieszy w tej części miasta, co zmieniłoby jej charakterystykę z obecnej, obsługowej (parkingowo-dojazdowej) na śródmiejską przestrzeń handlowo-usługową z rekreacją śródmiejską (pod warunkiem powstania większej ilości lokali usługowych w budynkach poczty i Orange).
 - Wprowadzenie zieleni i rekreacji w różnych formach: szpalerów drzew, skweru, fontann, atrakcyjnych elementów nowoczesnej małej architektury. Ciąg ulicy Mickiewicza do dworca powinien stać się funkcjonalnie i wizualnie przedłużeniem ulicy Długiej.
 - Zwiększenie ilości usług i sklepów, w tym usług kultury.
 - Zmiana przeznaczenia budynku Orange i nie użytkowanych części budynku poczty na lokale usługowe oraz mieszkania, które gmina może dofinansować, tworząc miejsca startu życiowego i zawodowego dla młodych aktywnych osób (przeciwdziałanie odpływowi młodych ludzi z miasta).

Shared space – przestrzeń współdzielona, w której nie ma podziału na część dla pieszych, rowerów oraz samochodów.

Robocza koncepcja placu nr 1



6. Założenia:

- Priorytet mają piesi.
- Jednolita posadzka placu dworcowego i ulicy Mickiewicza – spowolniony ruch samochodów i rowerów (tzw. *shared space*).
- Przystanki autobusowe jak najbliżej wejścia na dworzec.
- Lokale użytkowe (gastro, handel) w budynku poczty i Orange.
- Fontanna.
- Nowoczesne, dobrze zaprojektowane meble miejskie (ławki, parklety, elementy małej architektury)
- Duża ilość zieleni – nasadzenia „wyspawo” oraz skwer z ławkami i dużą ilością wysokich drzew, wymaga jednak przełożenia sieci podziemnych (kolizja z drzewami).
- Przedpole Urban Labu oddzielone zielenią od jezdni
- Parkingi na ul. Mickiewicza głównie dla mieszkańców.
- Szpaler drzew na Mickiewicza oddziela część usługowo-handlową od półpublicznej strefy przy budynkach mieszkalnych.
- Przejazd ulicą Mickiewicza ograniczony do mieszkańców i obsługi funkcji w budynkach.

Robocza koncepcja placu nr 2



7. Założenia:

- Priorytet mają piesi.
- Jednolita posadzka placu dworcowego i ulicy Mickiewicza – spowolniony ruch samochodów i rowerów (tzw. *shared space*).
- Przystanki autobusowe jak najbliżej wejścia na dworzec.
- Lokale użytkowe (gastronomia, handel) w budynku poczty i Orange.
- Fontanna.
- Nowoczesne, dobrze zaprojektowane meble miejskie (ławki, parklety, elementy małej architektury)
- Mniejsza ilość zieleni – pojedyncze drzewa w miejscach niezajętych przez sieci podziemne.
- Więcej powierzchni utwardzonej.
- Przedpole Urban Labu oddzielone zielenią od jezdni
- Parkingi na ul. Mickiewicza głównie dla mieszkańców.
- Większa strefa półpubliczna na Mickiewicza, wyraźniej oddzielona drzewami i klombami z ławkami pod części usługowo-handlowej.
- Przejazd ulicą Mickiewicza ograniczony do mieszkańców i obsługi funkcji w budynkach.

Koncepcja przedpola dworca

Kolejnym etapem prac, wynikającym z rozwoju sytuacji, było opracowanie koncepcji przedpola dworca.

Budowa dworca objęła swoim zasięgiem nie tylko teren należący do PKP ale również najbliższe otoczenie budynku na terenie będącym własnością miasta. W wyniku prac budowlanych zniszczona została betonowa nawierzchnia chodnika, przebudowany budynek dworca będzie również zajmował mniej miejsca, w miejscu wyburzeń powstaną dwa dodatkowe parkingi, z czego jeden – parking północny – zlokalizowany będzie częściowo na miejskiej działce.

W związku z konieczną odbudową zniszczonej nawierzchni przez wykonawcę przebudowy dworca możliwe stało się wprowadzenie w niej zmian, wynikających z prowadzonych badań i przyjętych przez władze miasta kierunków rozwoju tego obszaru. Zmiany te będą inicjować proces przekształcenia przestrzeni w dalszym otoczeniu dworca w następnych latach.

Przedstawiona przez autorów koncepcja otoczenia dworca zakłada wprowadzenie przed budynek dworca dodatkowych elementów małej architektury oraz zieleni, umożliwi zlokalizowanie przystanków autobusowych, wprowadzenie ruchu rowerowego, ułatwienie ruchu pieszego oraz dostosowanie parkingu północnego w części należącej do miasta tak, aby można było zlokalizować tam zatokę kiss&ride (miejsce do podwożenia).

W związku z nowymi funkcjami miejskimi w budynku dworca ważne stało się również wytworzenie dobrego przedpola również tych funkcji: przed Urban Labem będzie to przestrzeń oddzielona od jezdni szerokim pasem zieleni z drzewami, co pozwoli zaaranżować tam miejsc do siedzenia na zewnątrz, a przed wejściem do Stacji Młodych zaproponowano klomby z wysoką zielenią, domykające mini plac przedwejsiowy z ławkami.

Zaproponowano również wprowadzenie zmian w rozwiązaniu wspólnego dla miasta i PKP parkingu północnego, dzięki którym możliwe byłoby wprowadzenie większej ilości zieleni i stworzenie dobrego przedpola

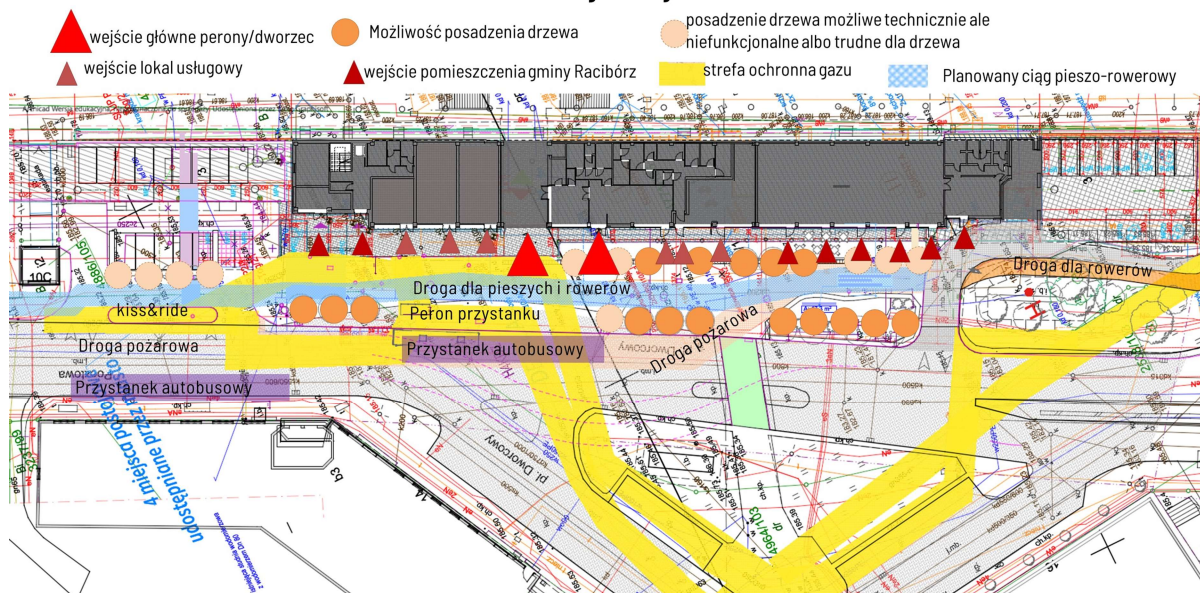
Stacji Młodych. Projekt PKP zakłada bowiem wybetonowany parking i miejsca postojowe pod samymi drzwiami do Stacji Młodych. Przedstawione w koncepcji rozwiązanie zawiera taką samą liczbę miejsc parkingowych.

Koncepcja przedpola dworca zakłada spójność przedpola z pozostałą częścią placu dworcowego, co będzie można uzyskać na kilka sposobów:

- poprzez wprowadzenie rozwiązania typu *shared space* (przestrzeń współdzielona dla samochodów i pieszych), pod warunkiem, że opracowane zostanie (na podstawie badań ruchu samochodowego w mieście i w zgodzie ze strategią zrównoważonego transportu) rozwiązanie alternatywne do obecnego ruchu samochodowego na ulicy Kolejowej-Pocztowej.
- Poprzez wykonanie podniesionego przejścia dla pieszych, które połączy płytę przedpola z płytą placu – w sytuacji, gdyby rozwiązanie *shared space* okazało się niemożliwe.
- W zakresie rozwiązań architektonicznych powierzchnia chodnika przedpola dworca powinna być wykonana z takiego samego materiału, bądź łatwego do wizualnego połączenia z materiałem pozostałej części placu, dlatego zalecamy użycie płyt ze szlachetnego betonu od sprawdzonych producentów, a nie płyt kamiennych, których ułożenie na pozostałej części placu byłoby bardzo kosztowne.

Wybrane analizy do koncepcji przedpola

Analiza uwarunkowań i możliwości funkcjonalnych



Porównanie przystanku w zatoce z przystankiem w pasie ruchu

kryterium	Zatoka autobusowa	Przystanek bez zatoki
Skutek dla dalszych prac modernizacyjnych placu Dworcowego	Lokalizacja przystanku jest w znacznym stopniu przesądzona Utrudnienie ewentualnej zmiany przebiegu jezdni w przyszłości	Lokalizacja przystanku pozostaje otwartą sprawą, można dostosować do zmian placu Przebieg jezdni może łatwiej być zmieniony
Skutki dla integracji placu Dworcowego z przedpołem dworca	Powiększa się odcięcie przedpola dworca od placu Dworcowego	Bez zmian, możliwość większego zintegrowania przy przyszłej modernizacji placu
Inne skutki przestrzenne	Zatoka zajmuje sporo miejsca na przedpolu, brak miejsca na zieleń	Przedpole pozostaje bardziej przestronne, więcej miejsca na zieleń
Skutki dla procesu zmniejszania natężenia ruchu samochodowego na ul. Kolejowej/Pocztowej	Nietamowanie ruchu samochodowego – utrzymanie status quo – trudniejsze zmiany komunikacyjne w przyszłości	Spowalnianie ruchu – proces zmniejszania intensywności ruchu samochodowego (przykład takiego działania w Bielsku)
Wygoda użytkowania	Wjeżdżanie w zatokę i wyjeżdżanie zajmuje więcej czasu	Szybka i łatwiejsza obsługa (opinia kierowcy autobusu) Łatwiejsza obsługa w sytuacji dwóch autobusów pojawiających się równocześnie na przystanku
Koszty inwestycji	Znaczny koszt realizacji	Minimalny koszt realizacji
Koszty eksploatacji	Minimalne	Ryzyko deformacji nawierzchni w miejscu przystanku (przy modernizacji placu jezdni będzie co najmniej remontowana a przystanek może być zrobiony w sposób bardziej trwały)
Wpływ na harmonogram prac	Trudności związane z instalacją gazową, uzgodnieniami przedłużanie procesu projektowego wstrzymujące inwestycje	Znaczna niezależność uzgodnień dot. lokalizacji przystanku od projektu przedpola

Zdecydowano, że przystanki bez zatoki będą dawały możliwość zintegrowania powstającego przedpola planowanymi zmianami na placu dworcowym.



Analiza kompozycji

Zieleń w mieście odgrywa wiele istotnych funkcji, z których najważniejszą są usługi ekosystemowe, czyli np. poprawa mikroklimatu (zapobieganie miejskiej wyspie ciepła).

Zieleń ma także również znaczenie kompozycyjne:



- w ciągu ulicy Mickiewicza szpaler drzew może poprawić wizualnie sytuację podkreślając wizualne naprowadzenie budynek dworca, tworząc efekt „zadaszenia” nad pasażem.



- bez zieleni przytłaczające wrażenie „betonowej pustyni”



- w najbliższym otoczeniu dworca zieleni buduje przyjazną przestrzeń w ludzkiej skali.

W miejscach, gdzie niemożliwe są nasadzenia drzew zaproponowano pnącza na konstrukcjach podtrzymujących.

Koncepcja przedpola



Przedpole dworca, wg proponowanej koncepcji, nie zastąpi przeobrażenia całego placu Dworcowego.

Przebudowę przedpola należy traktować jako początek dalszych działań.

Na wizualizacjach widać, że atrakcyjna przestrzeń przedpola skupiona jest na niewielkim, w stosunku do wielkości całego placu, obszarze pasa przy budynku dworca.



Widoki przedpola



Widok z przejścia dla pieszych w kierunku wejścia do Sali obsługi dworca.



Widok na przedpole Urban Labu, osłonięte zielenią od jezdni, widać drogę rowerową, która zaczyna się na wysokości Urban Labu.



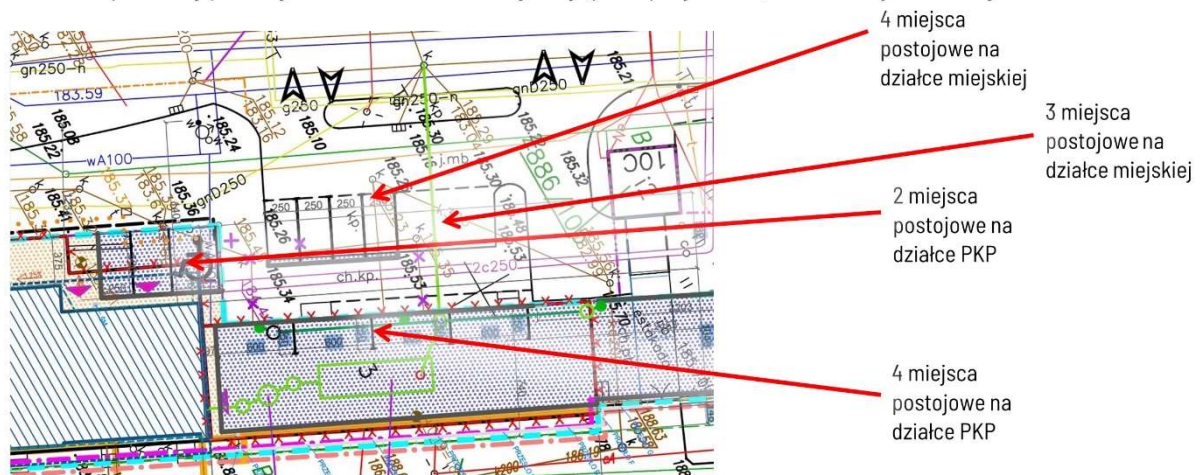
Przejęcie z parkingu północnego do przedpola Stacji Młodych, które oddzielone jest klombem ze średniowysoką zielenią.



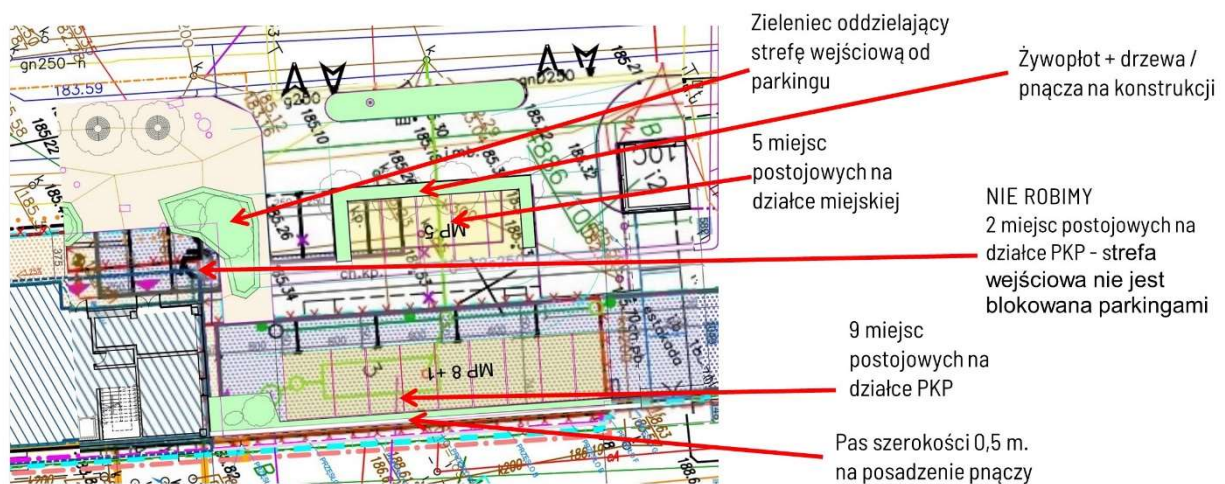
Przedpole Urban Labu, ma szansę stać się miejscem spotkań mieszkańców również na zewnątrz.

Kwestia parkingu północnego - propozycja

Projekt Zagospodarowania Terenu (PZT) działki PKP zakłada 10 miejsc postojowych:
6 miejsc parkingowych na terenie PKP
4 miejsca parkingowe dla PKP uzyskane na terenie miejskim
Dodatkowo pozostają 3 miejsca do na działce miejskiej (poza projektem) - w sumie jest 13 miejsc



Propozycje zmian w Projekcie Zagospodarowania Terenu (PZT) działki PKP:
9 miejsc parkingowych na terenie PKP
5 miejsc parkingowych na terenie miejskim
w sumie - 14 miejsc postojowych (wygodniejszych w użytkowaniu) i miejsca na zieleni



Pozostawienie biologicznie czynnej powierzchni w pasie 0,5 m od ściany oporowej oraz w narożniku między budynkami ścianą oporową (w sumie ok. 24 m²), inny układ miejsc postojowych, dojazd do miejsc postojowych wspólny z miejską częścią parkingu, dwa zieleńce na przedpolu dworca (działka miejska) częściowo (ok. 8 m²) wchodzące na działkę PKP

Efekty badań

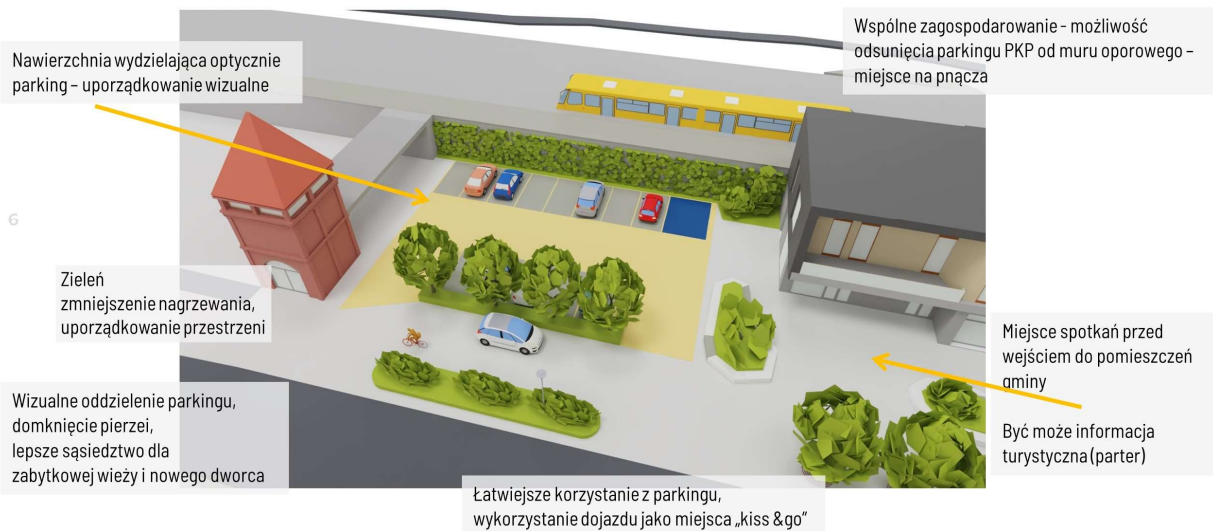
Parking północnego - wizualizacja

W projekcie PKP parking jest odrębnym założeniem od miejskiej części parkingu
efekt: dużo betonu (asfaltu) – mało miejsc parkingowych, brak zieleni
słabe wykorzystanie terenu,
nieestetyczne miejsce – kontrast z zabytkową wieżą i nowym budynkiem dworca



Możliwe inne rozwiązanie
założenie: współpraca z PKP w zakresie parkingu:
więcej zieleni – lepszy wygląd, współgra z budynkami
osobny pas dla podwożenia, pieszych i rowerów

Więcej miejsc parkingowych na działce PKP =
likwidacja miejsc przy wejściu do pomieszczeń
gminy. Całkowita ilość miejsc taka sama



Parking północny – porównanie rozwiązania z projektu PKP i w ramach koncepcji przedpola wynikającej z badań.

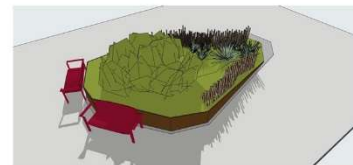
Nawierzchnia placu i parkingów

- Nawierzchnia z kostki betonowej grubości 8 cm, w formacie prostokątnym, w jasnym kolorze (przykłady poniżej).
 - Wizualne wyodrębnianie stref funkcjonalnych (np. przejazdów dla aut) może być zrobione poprzez zmianę układu/formatów lub użycie kontrastowego koloru.
 - Jednolity materiał posadzki przedpola na działce miasta i PKP (bezpośrednie sąsiedztwo budynku, część parkingów, przejście na perony).
- 6
- Gospodarowanie wodami opadowymi: zatrzymanie na miejscu jak najwięcej wody dla nawadniania roślin – niecki retencyjne pod zieleńcami, zakaz używania zimą soli (sól jest zabójcza dla roślin, jest również szkodliwa dla nawierzchni betonowych).

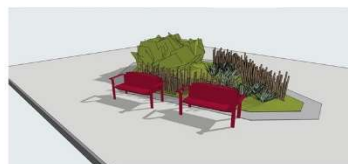


Możliwe warianty zieleńców (klombów)

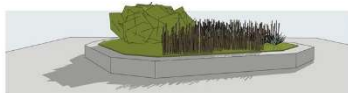
Obrzeże z blachy corten



Zieleniec w poziomie placu



Obrzeże z betonu



Lokalne zatrzymywanie wody

Klomby mają mieć za zadanie zatrzymywanie wody opadowej, w założeniu koncepcji jest zaprojektowanie rozwiązania dostosowanego do lokalnych warunków gruntowych.

Koncepcja zakłada również wyposażanie otoczenia dworca w **dobrze zaprojektowane meble miejskie**.

Skala architektoniczna

Koncepcje pomieszczeń w budynku dworca PKP

Przebudowany budynek dworca PKP swoje gabaryty zawdzięcza staraniom miasta. Pierwotny budynek dworca, zbudowany w połowie XIX wieku a później rozbudowany, był okazałym gmachem i stanowił wyraźną dominantę ulicy Dworcowej (obecnie Mickiewicza). Budynek z lat 70. XX wieku miał zupełnie odmienny charakter, modernistyczna, horyzontalna, prosta bryła nie tworzyła już dominanty, ale zamykała przestrzeń na osi ulicy Mickiewicza, domykała plac Dworcowy od strony wschodniej. Wstępna propozycja nowego budynku PKP dworca miała zgoła odmienny charakter, miał to być tzw. „dworzec systemowy”, o charakterze pawilonu stacji benzynowej. Upadek kolei w ten sposób objawiłby się w przestrzeni Raciborza, dewastując pierwotne założenie urbanistyczne. Na szczęście miasto, powtarzając w pewnym sensie sytuację historyczną, kiedy wiele wysiłku od aktywnych mieszkańców i władz trzeba było, aby kolej i dworzec ulokowano blisko miasta, tym razem równie kilkuletnie starania poskutkowały budową znacznie większego niż pierwotnie zakładano, budynku, aby nawiązać do historycznego układu urbanistycznego.

Powiększenie planowanego nowego dworca możliwe było dzięki deklaracji wynajmu 700 m² powierzchni w budynku na cele gminy. Decyzja o funkcjach pomieszczeń krystalizowała się w trakcie kolejnych lat, na etapie projektowania została częściowo zmieniona, jednak dokładne wypracowanie sposobu wykorzystania przestrzeni prowadzone było już w czasie trwania przebudowy. Spowodowało to z jednej strony konieczność dopasowania nowych funkcji do już zaprojektowanych pomieszczeń, z drugiej konieczność dokonania możliwych jeszcze na tym etapie korekt projektu wykonawczego - elementów wnętrza (podziałów, wyposażenia, wykończenia) aby dopasować je do nowej funkcji.

Nowe funkcje, zaproponowane przez władze miasta i pracowników biblioteki są dodatkowo związane z nietypową, innowacyjną działalnością. Stworzenie koncepcji ich funkcjonowania a równocześnie koncepcji układu wnętrza było dużym wyzwaniem z kilku powodów:

- brak utrwalonych wzorców działania, układów przestrzennych dla nowo tworzonych instytucji społecznych,
- szybko postępujące prace budowlane,
- potrzeba czasu na zbadanie sytuacji społecznej i przestrzennej we współdziałaniu z mieszkańcami,
- brak możliwości wprowadzania znaczących zmian w projekcie na etapie budowy.

Wypracowane koncepcje wnętrza i sposobów funkcjonowania zakładają dużą elastyczność przestrzeni, głównie ze względu na innowacyjny charakter nowych funkcji społecznych - Urban Lab i Stacja Młodych

Urban Lab

Urban Lab to żywe laboratorium miejskich innowacji, służy rozwijaniu dialogu społecznego i oddolnej kreatywności, szczególnie w sytuacji poszukiwania rozwiązań dla realnych problemów miasta. Jest odpowiedzią na słabości zarządzania miejskiego: silosowości instytucji miejskich, zamknięcie ekspertów w granicach swoich dziedzin wiedzy, biurokrację, brak realnej partycypacji mieszkańców czyli ich faktycznego wpływu na podejmowane w ich imieniu decyzje o rozwoju miasta, czy w końcu brak wypracowanych wzorców debatowania o miejskich sprawach.

Celem Urban Labów jest integrowanie przedstawicieli różnych środowisk, budowanie połączeń, stanowienie platformy współpracy międzysektorowej - mieszkańców, nauki, biznesu, organizacji społecznych, urzędników.

Działające na świecie Urban Laby są bardzo różne, kształtują je lokalne sytuacje, potrzeby i możliwości działania, sposób ich finansowania oraz zasięg. Ich podstawowym celem jest wyjście poza ograniczenia tradycyjnie rozumianych dziedzin nauki czy modeli zarządzania. Prowadzone w nich działania mają charakter trans-

dyscyplinarny, są skupione na integrowaniu i budowaniu relacji, bowiem wiele problemów, z jakimi mierzą się miasta wynika z niespójności, braku koherencji w miejskim systemie.

Z praktycznego punktu widzenia, na co dzień, Urban Laby są miejscami społecznego eksperymentowania i dialogu o przyszłości miasta. Eksperyment społeczny polega m.in. na indukowaniu interakcji między osobami reprezentującymi różne grupy, pełniącymi różne funkcje i podejmującymi różne działania w mieście. Może to prowadzić do usprawniania przepływu informacji i wiedzy, zwiększania kompetencji i tworzenia się sytuacji stymulujących miejską oddolną kreatywność, rozumianą nie tylko jako zdolność do wymyślania nowych rozwiązań ale przede wszystkim – do testowania i wprowadzania ich w praktyce. Synergia mieszkańców, organizacji społecznych, biznesu, nauki i służb miejskich oraz samorządu prowadzi do ułatwiania działania i znajdowania nietypowych, skutecznych sposobów radzenia sobie z nieprzewidywanymi zdarzeniami. Urban Laby dzięki temu stanowią działanie mogące poważnie zwiększać miejską rezylencję, poprzez praktykowanie współdziałania w rozwiązywaniu problemów.

Na co dzień Urban Laby funkcjonują jak przestrzenie spotkań, tak zorganizowanych jak i spontanicznych, jak również jako przestrzenie co-workingowe. Są to miejsca atrakcyjne na wiele sposobów, przyciągają tak estetyczną, funkcjonalną i łatwą do przearanżowania przestrzenią jak i przyjazną, otwartą atmosferą tworzoną dla i przez użytkowników.

Charakter Urban Labów jest bardzo różny, kształtuje się w odpowiedzi na lokalną sytuację. W warunkach polskich mamy do czynienia przede wszystkim z modelowymi realizacjami w Rzeszowie i Gdyni, które powstały w ramach projektu prowadzonego przez Instytut Rozwoju Miast i Regionów. Obydwa są jednostkami zarządzanymi przez miasto, nastawionymi na organizację działań partycypacyjnych i edukacyjnych oraz skupianie/integrowanie działań międzysektorowych w mieście. Metropolia GZM utworzyła w Katowicach MetroLab, który niedawno rozpoczął swoją działalność we własnym lokalu. W tym samym czasie (2021) powstały dwa Urban Laby prowadzone przez wyższe uczelnie – Urban Lab na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz Śląski Urban Lab na Wydziale Architektury Poli-

techniki Śląskiej w Gliwicach (który reprezentują autorzy tego raportu). Miejski Urban Lab w Raciborzu będzie szóstą inicjatywą pod tym szyldem w Polsce, chociaż działania noszące podobne znamiona można znaleźć w naszym kraju w różnych innych inicjtywach, typu miejsca współdziałania mieszkańców organizowane przez miasta (Fabryka Pełna Życia w Dąbrowie Górniczej), organizacje społeczne (np. warsztat Miejski w Gliwicach) czy na restauracje/kawiarnie działające jak przestrzeń co-workingowa itd. (jednym z takich miejsc jest raciborska Migawka).

Głównym założeniem Urban Labów jest ich funkcjonowanie jako żywa, łatwo dostępna, inkluzywna, integrująca i otwarta na ludzi i ich oddolne inicjatywy przestrzeni, w której można prowadzić różnorakie działania – od codziennej pracy (co-working), poprzez spotkania nieformalne, warsztaty, różnego typu zajęcia, wydarzenia kulturalne (festiwale, konferencje, projekty, wystawy, prelekcje etc.). Każdy Urban Lab ma nieco inaczej określone własne cele, są one zależne od prowadzącej go instytucji – dla naukowych Urban Labów wiodącym tematem jest udostępnianie wiedzy o mieście innym uczestnikom miejskim procesów, edukowanie, szukanie praktycznych rozwiązań i badania, ale może to być, jak na toruńskim Uniwersytecie, również przestrzeń integracji studentów. Dla miejskich Urban Labów przewodnim działaniem może być organizowanie partycypacji w kwestiach miejskich procesów zmian. Jednak cechą wspólną jest wychodzenie poza ramy dziedzin naukowych i zakresów działania organizacji, integrowanie i tworzenie warunków do opracowania i testowania miejskich i społecznych innowacji.

Dlatego też przestrzeń Urban Labu musi być łatwo dostępna i łatwo modyfikowalna. Jako narzędzie wspierające rozwój i innowacje Urban Lab potrzebuje z jednej strony wielofunkcyjnego wyposażenia jak również tworzonej przez nie i ludzi koordynujących działanie miejsca przyjaznej, miłej atmosfery, stymulującej kontakty i tworzącej warunki do wyraźnego odczuwania przez mieszkańców swojej sprawczości i udziału w miejskiej wspólnotcie.

Z perspektywy urbanistycznej zlokalizowanie przy placu Dworcowym Raciborskiego Urban Labu może być impulsem inicjującym proces zmian i rewitalizacji w zdegradowanej części starego miasta, która jednocześnie, za sprawą zlokalizowanych tam funkcji (dworzec PKP

Efekty badań

i autobusowy) jest wizytówką miasta. Urban Lab, poza stworzeniem miejsca dla spotkań, nawiązywania kontaktów, kreowania nowych idei ma też współtworzyć wizerunek miasta jak i działań na rzecz rozwoju społecznego.

W toku pracy badawczej starano się, wraz z mieszkańcami i urzędnikami, rozważyć podstawowe kwestie związane z działaniem i przestrzenną organizacją Raciborskiego Urban Labu. Mieszkańcy skupiali się przede wszystkim na możliwości zaspokojenia potrzeb społecznych, wskazując działania, dla których chętnie widzieliby możliwości w Urban Labie. Duża część ze wskazywanych działań pokrywała się z ogólnym założeniem działania Urban Labów, a część dotyczyła udostępnienia pomieszczeń gminnych na prowadzenie własnej działalności osób biorących udział w spotkaniach i warsztatach. Ilość pomysłów na nowe funkcje i zakres potrzeb wyartykułowany przez mieszkańców pokrywa się w dużej mierze z szerszym pomysłem ożywienia placu Dworcowego i dolnego odcinka ulicy Mickiewicza. Jeśli te deklaracje są realne, to można się spodziewać, że budynki obecnie w dużej części nieużytkowane (budynek Orange, część budynku poczty) mogłyby zostać zagospodarowane na działalności sygnalizowane przez mieszkańców w trakcie spotkań i warsztatów (spis pomysłów w Aneksie na końcu).

W toku dyskusji, prac warsztatowych z mieszkańcami i urzędnikami, na bazie kilku przedstawionych propozycji układu funkcjonalnego wnętrza, została wypracowana koncepcja funkcjonalno-przestrzenna pomieszczeń Urban Labu, który zlokalizowany będzie na parterze, w północnej części budynku dworca PKP.

Urban Lab zaplanowano jako przestrzeń wielofunkcyjną na którą składają się trzy główne strefy z możliwością szybkiej zmiany aranżacji w obrębie każdej strefy i dopasowania do różnie zorganizowanych form aktywności:

- 1) strefa klubowa z wydzieloną salką spotkań,
- 2) strefa warsztatowo-audytoryjna

- 3) strefa biurowa – miejsce pracy urzędników koordynujących działania Urban Labu z przylegającym holom wejściowym, który może służyć jako miejsce rozmów.

W toku prac oraz rozwoju sytuacji związanej z kreowaniem sposobu działania Urban Labu przyjęto, że dla utrzymania codziennej aktywności i atmosfery potrzebna jest funkcja, która będzie długo czynna i zachęci mieszkańców do częstego odwiedzania tego miejsca. W głównej części Urban Labu zorganizowana więc będzie **strefa klubowa z zapleczem cateringowym**, obsługiwany przez podmiot zewnętrzny. Będzie, to jak chcieli mieszkańcy, przestrzeń typu kawiarnianego, w której jednak nie będzie konieczności zamawiania – w komercyjnych lokalach uczniowie, studenci, osoby starsze nie czują się swobodnie bo często nie mogą sobie pozwolić na zakup oferowanych dań. W Urban Labie będzie więc możliwość zamawiania kawy i przekąsek ale nie będzie to konieczność. Jako wzór dla charakteru i działania tej przestrzeni przyjęto kawiarnię „Migawka”, która jest swoistą ikoną życia miejskiego Raciborza ostatnich lat. Doświadczenia „Migawki” posłużyły jako podstawa do ustalenia założeń koncepcyjnych strefy klubowej Urban Labu.

Przestrzeń klubowo-kawiarniana ma dawać możliwość postulowanych przez mieszkańców nieformalnych, codziennych spotkań o różnym charakterze (towarzyskim, biznesowym) a także możliwość indywidualnej bądź zespołowej pracy, dlatego będzie zawierać rozwiązania funkcjonalne w postaci różnych typów miejsc do siedzenia, pozwalających na odpoczynek, pracę, rozmowy i jedzenie (fotele, sofy, stoliki o regulowanej wysokości, miejsca do siedzenia we wnękach okiennych, umożliwiające pracę na komputerze, jedzenie bądź czytanie albo rozmowę). Meble będą mogły być zestawiane w różnych konfiguracjach, ważnym elementem wyposażenia mają być mobilne ekrany akustyczne, pozwalające na częściowe wyciszenie/ odizolowanie różnych grup/osób znajdujących się jednocześnie w tej przestrzeni.

Częścią strefy klubowej jest również wydzielona, przeszklona, **mała salka spotkań**, którą można przystosować do różnych aktywności, może ona funkcjonować np. jako mini-przedszkole w czasie, gdy rodzice będą uczestniczyć w zorganizowanych w Urban Labie wydarzeniach (maksymalnie do 4 godzin, ze względu na brak

Urban Lab to przestrzeń współpracy międzysektorowej w mieście.

bezpośredniego doświetlenia światłem dziennym). Bezpośrednio przy salce spotkań jest zaplanowana **nie-wielka przestrzeń magazynowa**, pozwalająca przechowywać wyposażenie np. do urządzenia wspomnianego tymczasowego przedszkola. Jego wyposażenie należałoby zaplanować z fachowcami. W trakcie warsztatów projektowych pojawiły się koncepcję organizacji tej przestrzeni zgodnie z zasadami Montessori.

Strefa warsztatowo-audytoryjna to wielofunkcyjna przestrzeń, w której można zaaranżować różnego typu działania w grupach – spotkania, prezentacje, warsztaty, dyskusje, wystawy, mini-konferencje, dla maksymalnie 65-70 osób. Przestrzeń ta ma zapewniony dostęp bezpośrednio z zewnątrz oraz przylegające do niej zaplecze sanitarne i kuchenne. Może być oddzielona ruchomą ścianą akustyczną od części klubowej albo, jeśli ściana jest otwarta, łączyć się płynnie ze strefą klubowo-kawiarnianą. Po rozciągnięciu ruchomej ściany strefa ta może obsługiwać niezależne wydarzenia.

Ilość osób w Urban Labie zależy od systemu wentylacji. W trakcie pisania raportu przygotowywany jest projekt zmiany systemu wentylacji, wynikający z opracowanych koncepcji działania tego miejsca. System wentylacji ma działać w różnych trybach, z możliwością strefowego przełączania i zwiększonej wymiany powietrza w razie imprez dla maksymalnej ilości osób (zakładane wstępnie max 70 osób w strefie warsztatowej). W projekcie PKP system wentylacji nie jest dostosowany do takich wymagań.

Część biurowa to miejsce pracy urzędników prowadzących działania Urban Labu, z wydzielonym miejscem spotkań dla 3-4 osób, jeśli osobne wejście z ulicy nie będzie używane. w tej części znajdują się również toalety obsługujące część klubową oraz wydzielona toaleta z szatnią dla pracowników obsługi cateringowej.

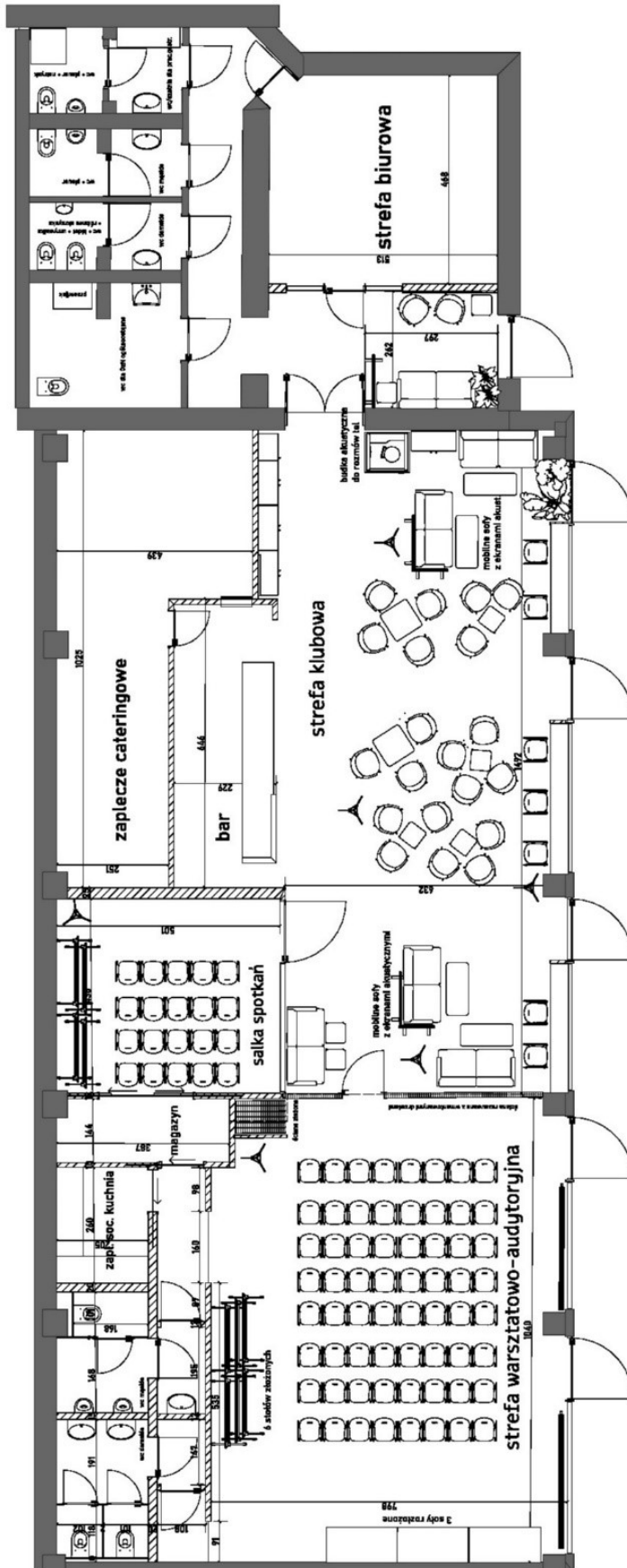
Wizualizacje wnętrza Urban Labu

Pierwsza i ilustracja pokazuje wnętrze z rozłożoną mobilną ścianą działową, i wnętrze salki spotkań, która jest oddzielona od strefy klubowej akustyczną szklaną ścianą
na wizualizacji nr 2 widać złożoną ścianę działową.
Sufit tworzą podwieszane wyspy akustyczne w kształcie kół.





Urban Lab - aranżacja w strefie warsztatowo-audytoryjnej służy organizacji spotkań na około 60 osób, inne możliwe aranżacje przedstawione schematycznie na rysunku na stronie 48.

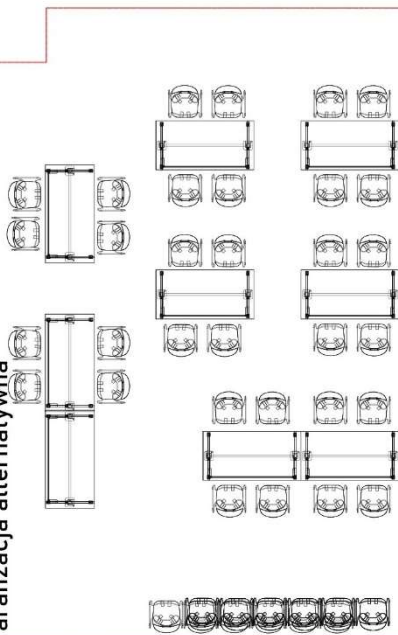


Urban Lab – rzut D aranżacja w strefie warsztatowo-audytorijnej służy organizacji spotkań na około 60 osób , inne możliwe aranżacje przedstawione schematycznie na rysunku na stronie 48.

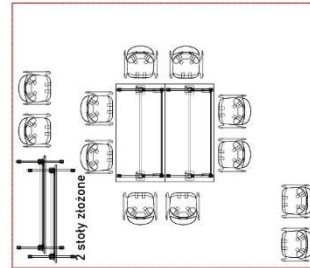
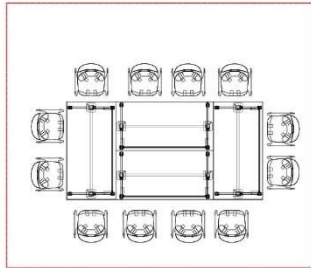
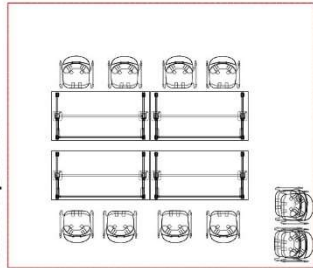
URBAN LAB

Alternatywne aranżacje przetrzeni warsztatowo-wykładowej

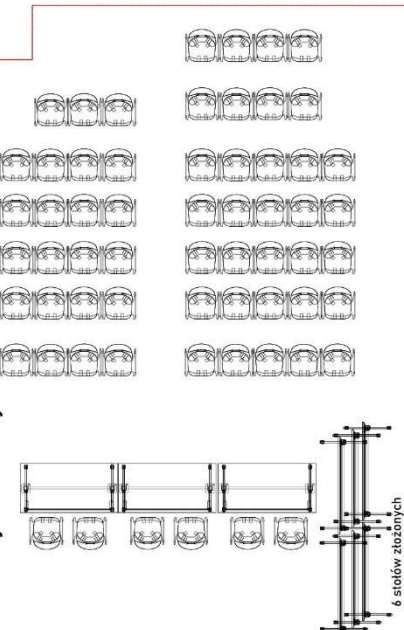
przestrzeń warsztatowa 32 osoby
aranżacja alternatywna



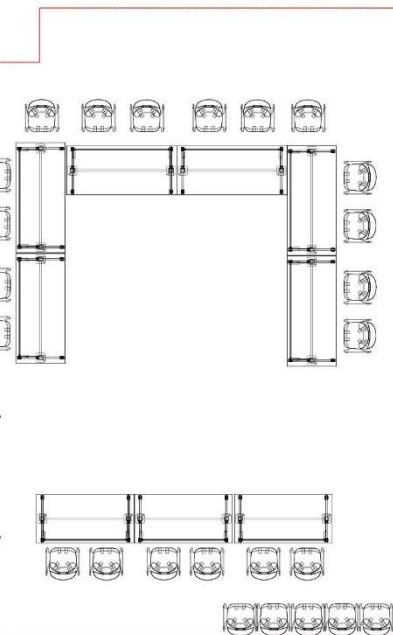
Alternatywne aranżacje
salki spotkań



dyskusja panelowa ok 60 osób
aranżacja alternatywna



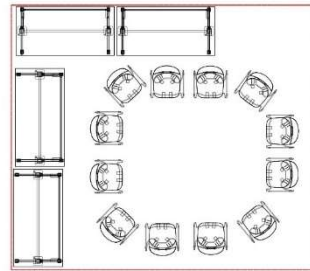
dyskusja/warsztaty ok 20 osób
aranżacja alternatywna



wypożyczenie
przestrz. warsztatowo-wykładowa:
9 stołów 160x80 typu flip (obracane do pionu blaty)
65 lekkich krzesel z możliwością sztaplowania

salka spotkań:
4 stoły
12 krzesel

W SUMIE:
MAX 75 KRZESEŁ do sztapl.
13 STOŁÓW 160x80 typu flip
(ze wzgl. na wentylację
w sumie w pomieszczeniach
nie może przebywać więcej osób)



czerwona linia to obrys kształtu
pomieszczenia

Stacja Młodych

Stacja Młodych to pomysł pracowników Miejskiej i Powiatowej Biblioteki Publicznej, wynikający z przeprowadzonych przez nich badań i obserwacji sytuacji młodzieży w przestrzeni miasta. Jak pokazały badania biblioteki i co potwierdziły nasze badania, młodzież nie ma wygodnych i bezpiecznych miejsc spędzania czasu wolnego, szczególnie między zajęciami, w oczekiwaniu na pociąg. Młode osoby potrzebują atrakcyjnej przestrzeni do nieformalnych spotkań, odpoczynku, odrabiania lekcji. Zgodnie z pomysłem Biblioteki Stacja Młodych

Gaming to drużynowe zawody w grach komputerowych

ma umożliwiać różnorodne codzienne działania, szczególnie ważne dla osób dojeżdżających do szkół w Raciborzu. Będzie prowadzona jako filia biblioteki, ale ma być miejscem codziennych spotkań oraz imprez kulturalnych, z możliwością samodzielnego przygotowania prostego posiłku z przyniesionych produktów, skorzystania z komputera i zasobów biblioteki.

Stacja Młodych ma być dostępna dla młodzieży powyżej 13 roku życia oraz miejsce zwrotu książek wypożyczonych w innych filiach.

Stacja Młodych ma być dostępna dla młodzieży powyżej 13 roku życia oraz miejsce zwrotu książek wypożyczonych w innych filiach.

Wstępna koncepcja wnętrza została wypracowana przez studentów Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej z młodzieżą na warsztacie partycypacyjnym, wymaga dodatkowych konsultacji z młodzieżą i pracownikami biblioteki.

Przestrzeń Stacji Młodych ma mieć charakter klubowy, z możliwością łatwego przearanżowania umożliwiającego zorganizowanie imprez typu spotkanie autorskie, prelekcja, pokaz filmu, występ muzyczny. Elementem wspierającym takie aktywności ma być podwyższenie pełniące rolę sceny, które na co dzień służy do siedzenia na pufach/poduchach typu sako.

Wizualizacje wnętrza Stacji Młodych

Pierwsza i druga ilustracja pokazuje aranżację z miejscami do nauki lub gier grupowych.

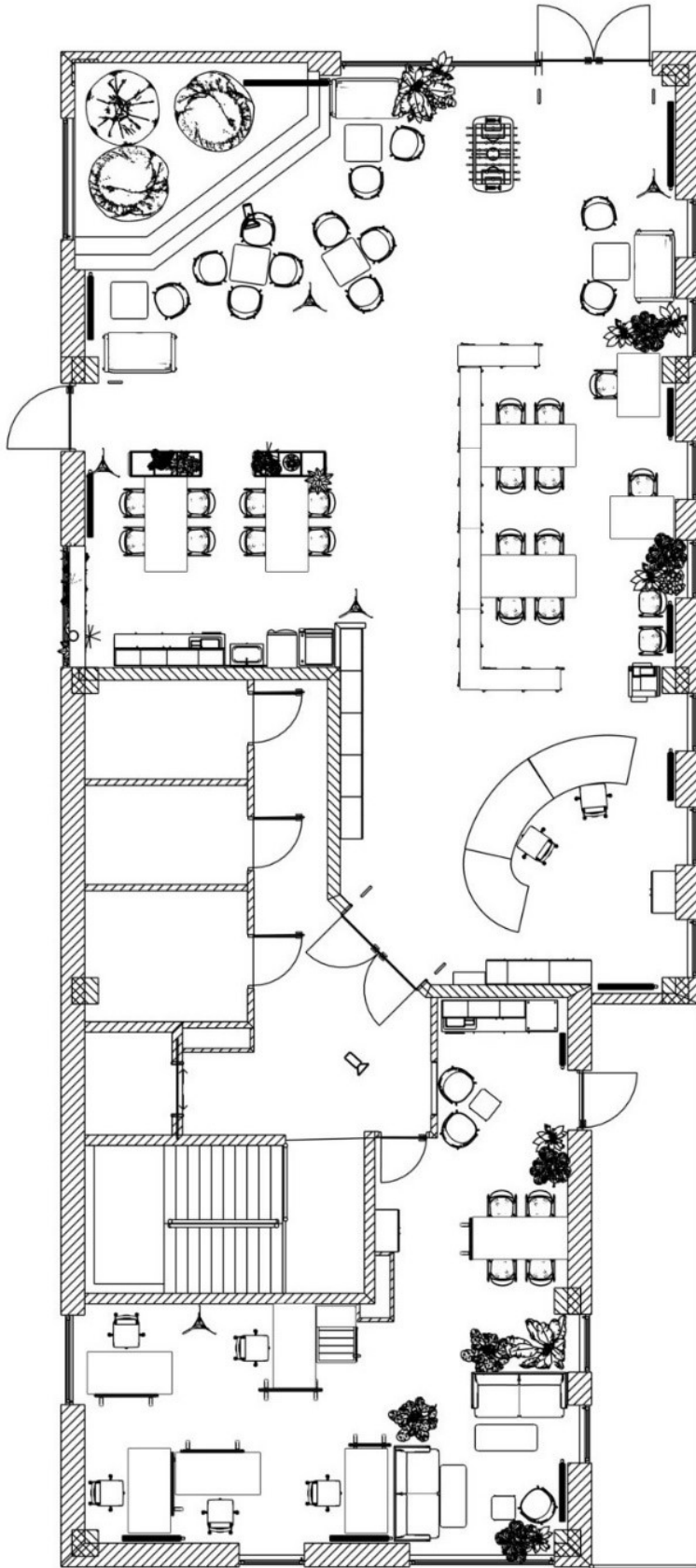
Na trzecim obrazku widać miejsce do przygotowania i spożywania posiłków,

Na czwartej ilustracji widać zamykane szafki z kolorowymi drzwiczkami w strefie wejściowej





Stacja Młodych – aranżacja jako miejsce spotkań



Cowork - aranżacja do pracy indywidualnej
Stacja Młodych - aranżacja jako miejsce spotkań . Imożliwe są również inne aranżacje, większość mebli się przestawiać (regaly mają kółka)

Przestrzeń coworkingowa

Osobna przestrzeń coworkingowa, o charakterze biurowym, dostępna dla wszystkich, jest zlokalizowana na piętrze budynku dworca w sąsiedztwie Stacji Młodych, udostępniana będzie najprawdopodobniej przez pracowników biblioteki zatrudnionych w Stacji Młodych. Ma umożliwiać indywidualną pracę w pełnym skupieniu i ciszy (w odróżnieniu od przestrzeni w klubowo-coworkingowej w Urban Labie) lub zorganizowaną pracę grupową. Przestrzeń ma być wyposażona w meble biurowe (fotele biurowe, składane stoły - łatwe do przestawiania - na kółkach) oraz sofy z parawanami akustycznymi, umożliwiające odpoczynek w czasie przerwy w pracy lub pracę o innym charakterze (czytanie, uczenie się). W przestrzeni tej można będzie organizować kursy grupowe (np. komputerowe) lub przy odpowiednim doposażeniu, rozgrywki gamingowe. W strefie obok wejścia znajduje się **aneks kuchenny** ze stołem do jedzenia/rozmów oraz wyjście na balkon.

Coworking to przestrzeń do pracy dostępna dla wszystkich.

Zarządzanie tą przestrzenią będzie wymagało wprowadzenia przemyślanego sposobu rezerwowania miejsc pracy oraz regulowania dostępu - nie przewiduje się obecności pracownika w pomieszczeniu coworkingu.

Na sposób zaaranżowania przestrzeni coworkingowej wpływ miała również grupa aktywnych mieszkańców z Fundacji Pozytywnie Zakręcenie, organizująca turnieje gamingowe. Możliwość prowadzenia aktywności tego typu wiąże się ze specyficznym wyposażeniem w meble przede wszystkim - specjalistyczne komputery. W ramach koncepcji wnętrza zaproponowano meble, która pozwalają na ustawienie ich w przestrzeni coworkingu w formie wymaganej dla rozgrywek gamingowych, jednak ewentualne dodatkowe elementy wyposażenie, również dotyczące infrastruktury informatycznej wymagałyby szczegółowego projektu.

Charakter wnętrza i wykończenia

Planowane funkcje mają za zadanie łączyć na spotkaniach i w działaniu mieszkańców, przedstawicieli samorządu, biznesu i organizacji społecznych, być dostępne dla przedstawicieli różnych grup wiekowych, osób o różnych potrzebach, gustach i preferencjach.

Mają one działać na rzecz rozwoju i integracji społecznej, tworzyć przestrzeń dla kreatywnego wypracowywania rozwiązywania miejskich problemów, odpowiadania na aktualne wyzwania. Stworzenie wnętrza tak, aby odpowiadały na tak bardzo różną zarazem niedookreślone potrzeby, tak w zakresie funkcjonalnym jak estetycznym, jest trudne i traktujemy je jak swoisty eksperyment. Nie można przewidzieć w tej chwili, w jaki sposób przestrzeń ta faktycznie będzie funkcjonować, jakiego typu zdarzenia najczęściej będą się w niej odbywały, jak obecne wyobrażenia osób pracujących nad koncepcją (nas, badaczy-projektantów, ale też urzędników, polityków i mieszkańców) odpowiadają faktycznie podejmowanym w przyszłości działaniom. Przestrzeń ta musi więc być neutralna w odbiorze, przy tym jednak nie pozbawiona swojego własnego stylu, zdecydowano się więc na pozostawienie widocznych elementów konstrukcji: betonowych słupów i belek, instalacji wentylacji i oświetlenia umieszczonych pod stropem, częściowo tylko zasłoniętych sufitowymi wyspami akustycznymi. Neutralne w wyrazie podłogi z płytek ceramicznych o wyglądzie jasnego kamienia (lub jasnego drewna w przestrzeni coworkingowej) oraz użycie głębokich kolorów na wybranych ścianach i stropie pozwoli uzyskać nowoczesny, neutralny, ale wyraźny charakter wnętrza, które nie sprawia wrażenia typowego "białego pudła", jakim jest większość wielofunkcyjnych pomieszczeń w budynkach użyteczności publicznej.

W pomieszczeniu Stacji Młodych nadawać charakter wnętrza będzie czarna scena (podwyższenie i ściany przy nim), ciemnogrnatowy sufit, duża ilość zieleni - roślin doniczkowych oraz kolorowe fronty mebli kuchennych i zamykanych szafek umożliwiających bezpieczne pozostawienie rzeczy przez użytkowników.

Meble

Przygotowane koncepcje wnętrza pomieszczeń na dworcu zakładają dwie niewykluczające się możliwości wyposażenia w meble:

i) Działanie w duchu reusingu i gospodarki cyrkularnej, realizowane wraz z mieszkańcami miasta, poprzez wykorzystanie używanych mebli, będących symbolicznymi odwołaniami do różnych okresów historii miasta, dzięki którym może powstać wnętrze o unikatowym charakterze, z którym mieszkańcy będą czuć się osobiście, emocjonalnie związani. Działanie takie wymaga współpracy

z architektami, aby uniknąć chaosu czy wrażenia tworzenia przestarzałego przypadkowego wnętrza, konieczne jest zharmonizowanie wyposażenia np. poprzez kolory tapicerki, dopasowanie kolorystyki ścian lub innymi sposobami. Kawiarnia "Migawka" jest urządzona w większości używanymi meblami, jest to obecnie znaczący trend wnętrzarski, nawiązujący do zasad zrównoważonego rozwoju.

ii) Nowe meble - należy zakupić meble harmonizujące ze sobą lub takie same (ale zróżnicowane np. kolorem tapicerki) do wszystkich trzech funkcji zlokalizowanych

w budynku dworca. Umożliwi to łatwe zmiany aranżacji w nieprzewidzianych sytuacjach, przenoszenie mebli między pomieszczeniami nie spowoduje w nich wizualnego chaosu. Wszystkie zaproponowane funkcje są eksperymentem, który może się rozwinąć w różny sposób, dlatego łatwość w komponowaniu nowych układów mebli i wymiany ich pomiędzy pomieszczeniami może dać istotną oszczędność wydatków na wyposażenie



Wizualizacje wnętrza coworku

Pierwsza wizualizacja pokazuje jedną z możliwości ustawienia mebli do pracy indywidualnej

Na drugiej ilustracji widzimy ustawienie dla dwu zespołów graczy (gaming) lub np. dla kursu komputerowego.

Podsumowanie

Rozwój miasta wymaga podejmowania działań i decyzji odnoszących się do możliwych przyszłych zmian sytuacji przewidywanych w różnych skalach przestrzennych jak i czasowych. Dominujące obecnie zarządzanie "reaktywne", polegające na doraźnym decydowaniu w sprawach wynikających z aktualnych potrzeb i wydarzeń, z powodu nagłej zmiany sytuacji wewnętrznej bądź zewnętrznej, jest niewystarczające dla sterowania rozwojem miasta, szczególnie w czasach dużej niepewności, wynikającej z globalnych zmian klimatycznych, cywilizacyjnych czy politycznych. Zarządzanie reaktywne nie powinno być główną formą sterowania rozwojem miasta, ponieważ ogranicza zdolność wykorzystywania "okien możliwości".

Dlatego też działania władz Raciborza, zmierzające do sformułowania dalekosiężnych celów rozwojowych miasta są krokiem w dobrym kierunku. Do takich działań zaliczyć można długoletnią batalię o nowy budynek dworca, dążenie do uruchomienia nowych funkcji miejskich w przebudowanym budynku dworca, namysł nad możliwością pozyskania dla miasta budynku Orange i - poprzez sterowanie jego programem funkcjonalnym - kształtowania warunków do ożywienia przestrzeni publicznej placu Dworcowego. Podobnie tworzenie kolejnych możliwości i otwieranie perspektyw rozwojowych może odbyć się poprzez działania na rzecz przeniesienia zajezdni autobusowej poza centrum miasta.

Działania w sprawach długofalowych dobrze jest zaczynać od współtworzenia z mieszkańcami wspólnej wizji rozwoju, która staje się podbudową narracji miejskiej, dzięki której mieszkańcy wiedzą, co i dlaczego będzie się działo w danym obszarze miasta (nawet w odległych horyzontach czasowych), jakie korzyści to dla nich przyniesie. Mieszkańcy, dzięki wspólnej narracji, odnajdują w wizji miasta swoje miejsce, co daje im poczucie bezpieczeństwa. Wizja podzielana przez mieszkańców i miejskich polityków, niezależnie od opcji światopoglądowej czy politycznej, pozwala na utrzymanie kierunku rozwojowego mimo zmian na stanowiskach. Świadomi

politycy mogą różnić się w podejściu do sposobów rozwiązywania doraźnych miejskich problemów jednak dla wspólnego rozwoju powinni być przekonani do wspólnej dla wszystkich mieszkańców wizji miasta, która jest treścią miejskiej narracji.

Miasta, które odniosły sukces w przeobrażaniu się po kryzysie cechuje duży stopień spójności społecznej wyrażający się właśnie m.in. w spójnej i podzielanej przez wszystkich narracji (np. Bilbao).

Kwestia budynku dworca PKP oraz placu Dworcowego i ich szerszego otoczenia jest istotnym elementem w rozwoju Raciborza od XIX wieku, kiedy kolej stała się impulsem rozwojowym dla miasta. Po zniszczeniach 1945 roku trajektoria rozwojowa tego miejsca załamała się, a od czasu wielkiej powodzi w 1997 roku, kiedy budynek dworca znacząco podupadł ta część miasta popadła właściwie w stan stagnacji a nawet powolnej degradacji.

Obszar ten jednak może znowu stać się miejscem stymulującym rozwój miasta na kilku płaszczyznach: komunikacyjnej, dzięki polityce UE wzmacniającej znacząco rolę kolei, turystycznej, ze względu na dążenia i zasoby miasta w tym zakresie; oraz -a może przede wszystkim - społecznej, z racji m.in. usytuowania w nim Urban Labu i Stacji Młodych - działających na rzecz rozwoju społecznego jak i w związku z potencjałem, jaki można rozpoznać w tym miejscu.

Działania podjęte przez władze Raciborza w ostatnich latach stworzyły znaczące możliwości rozwojowe. Przebudowany dworzec może stać się znaczącym budynkiem (tak funkcjonalnie jak i architektonicznie oraz urbanistycznie), odgrywającym ważną rolę w procesie rozwijania społeczeństwa obywatelskiego, integracji społecznej oraz wspierania mieszkańców w ich aspiracjach kulturalnych i działaniach biznesowych. Równocześnie jednak, aby to nastąpiło i aby w pełni wykorzystać pojawiające się możliwości należy kontynuować spójne działania w istotnych kwestiach ściśle związanych ze wzmocnieniem roli dworca i terenu wokół, oraz włączenia jego przedpola w strukturę głównych przestrzeni publicznych miasta.

Spójna i długofalowa polityka dla tego obszaru powinna obejmować działania prowadzone już dziś, np.:

- **ściśle koordynowanie i działań związanych z rozwiązaniami drogowymi i infrastruktural-**

nymi w najbliższym otoczeniu placu Dworcowego, szczególnie związanymi z zamiarem przebudowy wiaduktu kolejowego, tak aby nie zaprzepaścić możliwości ustanowienia bezpiecznej strefy pieszej lub ruchu współdzielonego w obszarze całego placu Dworcowego i ul. Mickiewicza. (opinia na temat proponowanego rozwiązania drogowego związanego w planowaną przebudową wiaduktu w aneksie).

- Aby wykorzystać szanse rozwojowe należy podjąć **niezwłoczne kroki w kierunku wywarcia wpływu na funkcje w budynku Orange**. Budynek ten, po przebudowie, mógłby dać miastu lokale użytkowe (komercyjne i niekomercyjne) do wykorzystania na sklepy, usługi, gastronomię, kluby. W górnych kondygnacjach mogłyby powstać mieszkania komunalne i lokale użytkowe (klubowe, pracownie artystyczne, co-working). Mieszkania i lokale mogłyby służyć młodym, twórczym osobom, które Racibórz chce zatrzymać bądź przyciągnąć do miasta. Takie lokale w dyspozycji UM dałyby możliwość efektywnego i skutecznego kształtowania charakteru placu Dworcowego, a tym samym wpływania na procesy przemian zarówno w sferze społecznej, gospodarczej jak i przestrzennej.
- kontynuowanie prac nad szczegółowym **zaplanowaniem długookresowego procesu rozwoju terenów na północ od placu Dworcowego**. Wykonanie inwentaryzacji funkcjonalnej obszaru, analiza sytuacji własnościowej, przygotowanie programu operacyjnego rozwoju wymaga podjęcia aktywnych działań już teraz ze względu m.in. na wchodzącą w życie zmianę ustawy o planowaniu przestrzennym. Zarysowane w tym opracowaniu możliwości i cele wymagają długofalowych działań, współpracy pomiędzy wydziałami UM, z Urzędem Powiatowym, a także z aktorami instytucjonalnymi (PKP) i prywatnymi. Działania takie pozwalają wspólnocie miejskiej kontrolować rozwój miasta, w przeciwieństwie do typowej polityki opartej jedynie na statycznym planowaniu przestrzennym i zdaniu się na działania deweloperów, które – jeśli nie są koordynowane i negocjowane

z pozycji szeroko rozumianych interesów społeczności miejskiej – często prowadzą do niekorzystnych skutków w bliższym lub dalszym sąsiedztwie (erozja przestrzeni publicznej, gentryfikacja, brak podstawowych usług) i stają się przyczyną problemów dla miasta.

- **Zazielenienie obszaru** – za rewitalizację obszaru w dużej mierze może też odpowiadać przyroda, w tym wypadku będzie to zieleń urządzona, ale także ogrody społeczne oraz obszary zieleni naturalizowanej. Zieleń w mieście, poza usługami ekosystemowymi, ma znaczenie dla dobrego samopoczucia i zdrowia mieszkańców (zarówno fizycznego – cień, obniżanie temperatury przez perspirację, zatrzymywanie wody, oczyszczanie i dotlenianie powietrza, jak i psychicznego – uspokojenie, relaks). Zieleń swoimi formami współtworzy strukturę przestrzeni miejskiej – szpalery drzew domykają wnętrza urbanistyczne, rozdzielają strefy funkcjonalne, “zadaszają” (np. parkingi – czyniąc je mniej inwazyjnymi wizualnie), kompozycje roślin współtworzą kompozycję urbanistyczną. Zalecamy uwzględnianie kwestii zazieleniania w każdym działaniu podejmowanym w tym obszarze miasta, np. W przypadku wydawania zgód na remont sieci podziemnych bądź wykonanie nowych sieci oraz we wszystkich działaniach w obrębie infrastruktury – jezdni, chodników, budynków. W tej chwili siatka sieci podziemnych maksymalnie utrudnia zasadzenie drzew. Należy dążyć do tego, żeby działaniach w zakresie infrastruktury miasta włączać możliwość implementacji zieleni.

Bibliografia

Gminny program rewitalizacji dla Miasta Racibórz do roku 2030, Racibórz, 28 czerwiec 2023 r.

Kubicki P. Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania, NOMOS, Kraków 2016

Newerla P. Dzieje Raciborza i jego dzielnic, WAW Grzegorz Wawroczny, Racibórz 2008

<https://portal.umk.pl/pl/article/miejskie-laboratorium>

Purchla, J. (2017). Dziedzictwo kulturowe. In J. Hausner & A. Karwińska, *Kultura a rozwój* (pp. 37-60). Wydawnictwo Nieoczywiste – GAB Media: Fundacja Gospodarki i Administracji Publicznej.

Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji społecznych projektu strategii rozwoju miasta Racibórz do roku 2030, Racibórz, październik 2021 r.

Strategia rozwoju Miasta Racibórz do roku 2030, Racibórz, grudzień 2021 r.

Uchwała Nr XLIII /651/2006 Rady Miasta Racibórz z dnia 24 maja 2006 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego obszar w jednostce strukturalnej Śródmieście w Raciborzu.

Uchwała nr XLIV/667/2006 Rady Miasta Racibórz z dnia 21 czerwca 2006 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru w jednostce strukturalnej Płonia w Raciborzu

Aneks

Opinia w sprawie koncepcji przebudowy wiaduktu

X.2023

Przedstawiona wstępna koncepcja dla projektu pogłębienia przejazdu pod wiaduktem została wykonana na podstawie błędnie przyjętych, niepełnych założeń, ograniczonych jedynie do organizowania obsługi ruchu samochodowego, z pominięciem złożonej struktury urbanistycznej i jej społecznej funkcji. We współczesnym rozumieniu miasto to żywa przestrzeń dla ludzi, a samochody i ich ruch pełnią jedynie funkcję wspierającą.

Nie uwzględniono połączenia przedpoła budynku dworca z placem Dworcowym.

Przebudowa budynku dworca PKP i umieszczenie w nim funkcji miejskich ma stworzyć warunki do przywrócenia temu miejscu roli ważnej przestrzeni publicznej miasta. Proponowane rozwiązanie par excellence pogłębia problem oddzielenia dworca od placu Dworcowego.

Podczas opracowywania założeń projektowych placu dworcowego określiliśmy na podstawie badań, prowadzonych przy udziale mieszkańców, konieczność połączenia placu Dworcowego z przedpołem dworca. Prezentowane rozwiązanie drogowe jest jego zaprzeczeniem - wprowadza obniżające się koryto, z dwoma równoległymi murami oporowymi, tworzące barierę nie do przejścia. Takie rozdzielenie przestrzeni publicznej jest rozwiązaniem anachronicznym, afunkcjonalnym i sprzecznym z aktualną wiedzą urbanistyczną. Jedną z podstawowych cech przestrzeni publicznej miasta, szczególnie w jego centrum, jest jej ciągłość z perspektywą pieszego.

Projekt nie odnosi się do strategicznych uwarunkowań urbanistycznych.

Plac dworcowy i ulica Mickiewicza mają być wizytówką miasta i istotną częścią struktury miejskich przestrzeni publicznych, łączących dworzec z Rynkiem, ale także będących punktem wyjścia dla przemian przestrzennych w północno-wschodniej części centrum miasta aż

do nabrzeża Odry i planowanej kładki pieszo-rowerowej przy modernizowanym w niedalekiej przyszłości moście kolejowym. Prezentowane rozwiązanie nie bierze pod uwagę złożonej sytuacji urbanistycznej, skupiając się jedynie na kwestii ruchu samochodowego. Nie jest w nim uwzględniona perspektywa pieszych jako podstawowych użytkowników tego miejsca, które należy rozumieć nie tylko jako węzeł komunikacyjny-przeładkowy, ale również jako ważną przestrzeń publiczną.

Koncepcja nie uwzględnia perspektywy ogólnomiejskiej.

System drogowy jest niezwykle istotny, ale jednak jest tylko systemem obsługującym. Tym samym pełni rolę służebną wobec szeroko rozumianego funkcjonowania miasta i w żadnym razie nie powinien dominować nad obsługiwaną sferą społeczną i gospodarczą. Projektowanie zmian układu drogowego w miastach wymaga przyjęcia dużo szerszej perspektywy i uwzględnienia całej złożoności miejskiego życia.

Koszty realizacji błędnych inwestycji drogowych bywają niezwykle wysokie (są nieodwracalne - przykład - rynek w Chorzowie), rozległe w czasie i przestrzeni. Obejmują zarówno ekonomiczne koszty utraconych korzyści (w postaci zaprzepaszczonych możliwości dla przedsiębiorców gospodarczych), jak i koszty społeczne.

Tak duża inwestycja publiczna jak nowy dworzec oraz miejskie inwestycje w funkcje tam zlokalizowane zostałyby zaprzepaszczone, gdyż mogą one dobrze funkcjonować jedynie w ścisłym połączeniu z dobrą jakością przestrzeni publicznej.

Koncepcja nie uwzględnia możliwości uzyskania dodatkowych korzyści przy realizacji inwestycji ani pogorszenia obecnej sytuacji w aspektach innych niż parametry drogowe.

Podjęmowane w przestrzeni miejskiej inwestycje drogowe, z uwagi na ich kłopotliwość i duże koszty są rzadką i cenną okazją do poprawy i dostosowania rozwiązań drogowych do nowej sytuacji, nowych realiów miejskich. Tym samym wymagają one bardzo starannego i uważnego planowania, uwzględniającego różne sfery miejskiej rzeczywistości. Wymagają kompleksowego podejścia urbanistycznego, powinny być dostosowywane do podstawowych funkcji miejskich, a nie stanowić punkt wyjścia. W przeciwnym razie rozwiązując jeden problem komunikacyjny można stworzyć szereg kolejnych, dużo poważniejszych, często nie do odwrócenia.

Koncepcja nie uwzględnia (a właściwie uniemożliwia) lokalizację przy dworcu przystanków autobusowych.

Przedstawione rozwiązanie nie daje możliwości wprowadzenia zaplanowanej zieleni, co stanowiło kluczową kwestię we wszystkich warsztatach przeprowadzonych z mieszkańcami. Kwestia ta jest istotna ze względu na dostosowanie miasta do zmian klimatycznych oraz niwelowanie efektu miejskiej wyspy ciepła. Fale upałów w Europie powodują corocznie śmierć tysięcy mieszkańców miast, w wielu miastach prowadzi się programy zazieleniania mające na celu poprawę mikroklimatu. Proponowane przez nas rozwiązanie jest związane z wykorzystaniem wód opadowych do utrzymania wysp zieleni na terenie przedpola dworca, które będą mogły realnie wpływać na schładzanie powietrza. W przypadku proponowanej koncepcji drogowej nie ma na nie miejsca.

Nie uwzględniono funkcji reprezentacyjnej przedpola dworca i placu Dworcowego.

Znaczące funkcjonalnie, symbolicznie i wielkościowo obiekty (jak np. dworzec) potrzebują odpowiednio dużego i zaaranżowanego terenu w swoim bezpośrednim sąsiedztwie. To miejsce pozwala oddać rangę i pokazać ich znaczenie. Reprezentacyjne budynki wraz ze swoimi przedpolami kształtują ośnowę miejskiego krajobrazu, tworzą sieć symbolicznych znaczeń eksponując ważne dla lokalnej wspólnoty wartości, stają się ważnymi elementami przestrzeni publicznej. Przedstawiony projekt nie pozostawia zbyt wiele miejsca na dobre uformowanie przedpola, nadto proponowane zagłębienie i pasy jezdni symbolicznie mocno odcinają budynek od placu.

Rozwiązanie nie uwzględnia kwestii kompozycyjnych.

Kwestie kompozycyjne w przestrzeni miejskiej są ważne a niektóre miejsca pod tym względem wymagają szczególnej uwagi. Plac Dworcowy jest miejscem, w którym zbiegają się istotne osie widokowe, sam budynek dworca jest lokalną dominantą, co stwarza konieczność starannego zakomponowania jego otoczenia pod względem krajobrazu miejskiego.

Nie uwzględniono ścieżki rowerowej.

W sytuacji przyjęcia proponowanych rozwiązań przygotowywany przez nas projekt przedpola dworca byłby niemożliwy do zrealizowania:

- niemożliwe byłoby zintegrowanie dworca z placem Dworcowym, zwężenie i wyniesienie ulicy Kolejowej

w obszarze placu, oraz – co bardzo ważne – lokalizacja przystanków autobusowych. Niemożliwe byłoby swobodne i bezpieczne przejście pieszych z różnych kierunków do dworca oraz do innych funkcji w nim ulokowanych.

Cała przestrzeń przedpola, którą proponujemy zagospodarować dla pieszych, w przedstawionym rozwiązaniu drogowym jest przeznaczona na dodatkową jezdnię mającą na celu obsłużenie parkingu po południowej stronie dworca. Tym samym przestrzeń projektowanego przez nas przedpola zmienia się w przestrzeń dla samochodów, podporządkowaną dojazdowi dla parkingu dla 10 aut, podczas gdy dla pieszych pozostaje (nieprzyjemny z uwagi na sąsiedztwo jezdni) chodnik zamiast projektowanego placu z zielenią.

Jak wynika z naszych badań, należy wrócić do pierwotnego, historycznego charakteru placu dworcowego, na którym możliwy, ale nie dominujący jest ruch samochodów, dodając do historycznej struktury przestrzennej aktualne wartości – wyraźną dominację kompozycyjną zieleni (retencjonującej wodę deszczową), miejsca na handel i drobne usługi, z wygodnymi miejscami do spędzania czasu, zaprojektowanymi w skali człowieka.

Konkluzja:

W przedstawionej formie nie widać możliwości poprawienia koncepcji, stąd wszystkie nasze uwagi wskazują raczej na konieczność przygotowania nowego opracowania drogowego jako będącego częścią szerszego planowania rozwoju miasta w tym obszarze. Należy zmienić rozwiązanie na dostosowane do obecnych potrzeb i aspiracji miasta, poczynając od zmiany założeń i sformułowania wytycznych projektowych. Należałoby przyjąć jako główną część założeń opracowywane obecnie koncepcje urbanistyczne.

Złożone kwestie urbanistyczne, a więc społeczne funkcje przestrzeni muszą być postawione na pierwszym miejscu. Ruch samochodowy jest dla miasta elementem wspierającym a nie jego podstawą funkcjonalna, szczególnie w tak ważnym miejscu jak połączenie dworca kolejowego z centrum miasta.

Niestety przedstawiony projekt w żaden sposób nie uwzględnia procesów odnowy tej części miasta, które są obecnie realizowane (poprzez zlokalizowanie w bu-

dynku dworca Urban Labu, strefy cowork i Stacji Młodych) i planowane przez władze gminy (modernizacja placu Dworcowego).

Ruch samochodowy w obszarze placu Dworcowego powinien być uspokojony. Rozwiązaniami z zakresu inżynierii ruchu należy przede wszystkim wykluczyć ciężki transport z ulicy Kolejowej i przeprowadzić go innymi drogami. Dzięki temu nie ma konieczności aż tak dużego pogłębiania przejazdu pod wiaduktem. Jedynie uwzględnienie możliwości przejazdu autobusów miejskich jest do poważnego rozważenia. Jeśli jednak założenie techniczno-funkcjonalne dotyczące parametrów planowanego wiaduktu wymusza tej skali zmiany w niwelacjach ulic to być może należałoby się zastanowić nad sensownością istnienia tego wiaduktu. Koszt społeczny i gospodarczy w postaci dewastacji już mocno zdegradowanej przestrzeni placu Dworcowego i ostatecznego odcięcia go od dworca jest tak wysoki, że trudno sobie wyobrazić jakie korzyści z utrzymania możliwości przejazdu ulicą Piaskową byłyby tego warte.

Katalog pomysłów mieszkańców z warsztatów partycypacyjnych

Poniżej zestawiono wyniki przeprowadzonych warsztatów, zapisane kursywą. Zachowano oryginalną formę i pisownię, nie usuwano dublujących się pomysłów, (synteza wyników znajduje się w tekście od strony 12).

warsztaty 13 grudnia 2022

WSPÓLNA WIZJA MIEJSCA

Warsztaty były elementem wstępnym do partycypacyjnych działań z mieszkańcami Raciborza.

Celem warsztatów było wypracowanie założeń wizji miejsca oraz wstępne określenie charakterystycznych cech przestrzeni oraz określenie grup mieszkańców, którzy są adresatami planowanych działań partycypacyjnych.

Uczestnicy warsztatów:

Pierwszy Zastępca Prezydenta Dawid Waclawczyk

Urzednicy Urzędu Miasta Racibórz

Przebieg warsztatów:

- 1) Rozgrzewka: krótka dyskusja w parach o tym, cechy znanych miejsc (w Raciborzu lub poza nim), które inspirują i mogłyby znaleźć się w Raciborzu - „Migawka” i co jeszcze?
- 2) Praca w kilkuosobowych zespołach nad uwspólnieniem wizji miejsca - plac dworcowy, budynek dworca/
- 3) Nanoszenie elementów wizji na schematyczną mapę
- 4) Dyskusja nad określeniem adresatów działań partycypacyjnych

Pierwsza część

Miejsca, cechy, możliwości, których zaistnienie w Raciborzu byłoby dla uczestników istotną poprawą jakości miejskiego życia.

Pojawiające się odpowiedzi można pogrupować w cztery obszary tematyczne:

Natura

- *przestrzeń nad Odrą przenosząca w „inne miejsce”, oddalone od codzienności, nie kojarzące się z miastem*
- *Ogród Społeczny (w ogrodzie Jordanowskim) daje możliwości edukacyjne (poznawanie roślin, obserwacje zmienności przyrody), Bulwary nad Odrą,*
- *przyjemność z bycia w naturze*
-
- *Przestrzeń dla wszystkich*
- *przyjazne miejsca dla dzieci i rodziny (bulwary nadwiślańskie w Ustroniu, woda i zieleń)*
- *„żywa” przestrzeń społeczna (ludzie grają na gitarach, rozmawiają)*
- *przestrzeń swojska, ale na światowym poziomie (park Jordanowski, wrocławskie bulwary nad Odrą)*
- *miejsca spotkań (rozmowa, radość, aktywność, relaks, bycie razem)*
- *Integracja*
- *miejsca organizacji imprez kulturalnych i edukacyjnych (bulwary nad Odrą, Etiuda RCK)*

Pojawiająca się istotna cecha, wartość, jakość: integracja społeczna, wysoki poziom rozwiązań,

Nowoczesność

- *nowoczesna forma połączona z przyjazną atmosferą, dobrym klimatem (Maszynownia na Zamku Piastowskim, skwer ks. Pieczki w Raciborzu, wrocławskie bulwary nad Odrą)*
- *czystość, dobrze zaprojektowane miejsca (nowoczesna, dostosowana do użytkowników mała architektura i nawierzchnie)*
- *nowa estetyka (kolor - budynek krwiodawstwa, zieleń, woda)*
- *funkcjonalność, wygoda, powiązania (obwodnica, drogi otwierające Racibórz na świat, dobre warunki do rozwoju gospodarczego)*

Nieoczywiste wartości miasta

- *zaskakujące, zaciekawiające (Plac Ofki - ukryte wartości wydobyte przez działania kulturalne)*
- *uczące (industrialne zabytki w Zabrze: kopalnie, wieża ciśnień)*

— *nowe, do odkrycia i nietypowe (ścieżka filozoficzna Desiderata, punkt widokowy na panoramę Markowic, Maszynownia na Zamku Piastowskim)*

Druga część warsztatów - elementy wizji miejsca:

Cechy i możliwości miejsca (plac przed Dworcem/ul. Mickiewicza)

- *jasno, dobre, ciepłe światło; po zmroku nastrojowe, ciepłe światło lamp*
- *dużo zieleni: drzewa, zielone ściany, możliwość bezpośredniego kontaktu z naturą, troska (domki dla zapylaczy)*
- *woda - delikatny szum, ożywczy zapach wody w powietrzu*
- *czyste powietrze, spokój, odpoczynek od hałasu samochodów i zgiełku miejskiego*
- *ciepłe kolory (zieleń, pomarańcz, żółć), naturalne materiały, kostka brukowa*
- *przyjemne zapachy: kawa, dobre jedzenie (naleśniki, kuchnia indyjska, ciasto drożdżowe)*
- *atmosfera relaksu (biesiadowanie, wypoczynek, rozmowy, cieszenie się ładnym dniem, miłym ciepłem, przyjemnymi widokami)*
- *biesiadowanie (dobra kawa, knajpka czeska, pączkarnia, naleśniki, kanapki, maskety, piwo)*
- *wygodnie i przyjemnie (wygodne siedzenia, miejsca zacienione, wydzielone enklawy)*
- *bezpiecznie (bez ruchu samochodowego, dzieci mają się czym zająć, spokojne enklawy)*
- *kultura i sztuka w wersji kameralnej i otwartej (małe galerie, wystawy w przestrzeni publicznej, spotkania autorskie, warsztaty, antykwariat, miejsce wymiany książek, nieco schowane muzyka i taniec, happeningi, planszówki, pamiątki dla dzieci)*
- *przeszklone witryny, sklepiki, butiki, ogródki kawiarniane, informacje o mieście (duża mapa miasta, atrakcje turystyczne, trasy zwiedzania, historyczne zdjęcia, zestawienia „kiedyś-wczoraj-dziś”, (intrygujące) wskazówki dla przyjezdnych)*
- *miejsce kontaktów ponadlokalnych (teleport, interaktywne informacje z zaprzyjaźnionych miast, dworzec jako łącznik kulturowy, „okno na świat”)*
- *wygodne piesze i rowerowe połączenie z Rynkiem*
- *miejsce, gdzie chętnie spędza się czas, wciąż coś do odkrycia (nieoczywiste miejsce)*

— *miejsce dla wszystkich, integrator międzypokoleniowy, dostosowane do osób z niepełnosprawnościami*

- *miejsce aktywności (warsztaty terapii zajęciowej, rękodzieło, śniadanie)*
- *Miejsce tworzone przez młodzież i dla młodzieży*
- *miejsce dobrze wyposażone (ładowarki do telefonów, bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów, toalety)*
- *tłum ludzi, miejsce tętniące życiem, duma z tego miejsca*

W trzeciej części warsztatu wypracowano wizualne wspólne wyobrażenie o sposobie funkcjonowania przestrzeni w najbliższym otoczeniu dworca oraz samego budynku dworca.

Adresaci planowanych działań partycypacyjnych (jako przyszli użytkownicy miejsca):

MIASTO MŁODYCH/MIASTO PRZYSZŁYCH POKOLEŃ

- *Uczniowie i studenci - przyjezdni plus mieszkańcy*
- *Szkoła muzyczna (koncerty, występy w przestrzeni koło dworca)*
- *Szkoła TEB*
- *Ekonomik*
- *Mechanik*
- *Szkoła dla niesłyszących*
- *Licea 1 i 2 (najwięcej dojeżdżających)*
- *Gastronomik*
- *Szkoła sportowa*
- *Młodzieżowa Rada Miasta*
- *Młodzi aktywni --> biznes (śniadania biznesowe, usługi CRIS, lokale na start), inkubator przedsiębiorczości i NGO potrzebuje nowej formuły*
- *Uczelnia*
- *Wydz. Rozwoju*
- *Urząd pracy*
- *cech*
- *RIG*
- *Harczerze (aktywni, warto im zaproponować sposób działania)*
- *Artyści i ludzie kultury (warsztaty w UrbanLabie, pracownie na poddaszach i w piwnicach)*
- *Wydział Bohemistyki*

- Prof. Uczelni
- Biblioteka
- RCK, [co z MDK? - nie było wspomiane]
- Liceum Plastyczne
- Foton
- Instytut Grafiki, Architektury
- Pedagogika (animowanie, pedagog ulicy --> dzieci)
- Tow. Miłośników Ziemi Raciborskiej
- NGO
- Drengowie

ZIELONE MIASTO:

- Ambasada Arboretum na PKP (tematy do warsztatów w UL - las w słoiku, zadzłczenie)
- CKZiU - technik architektury krajobrazu --> pokazowy skwer społeczny

MIJESCE DLA WSZYSTKICH - WRAŻLIWOŚĆ SPOŁECZNA

- Mieszkańcy tego miejsca (gospodarze)
- Seniorzy (są zaopiekowani w mieście, ale ważna integracja międzypokoleniowa) - w Urban Labie działania typu "wymiana doświadczeń", również kwestia dostępności
- UTW
- Rada Seniorów
- Osoby z niepełnosprawnościami uczestniczą we wszystkich warsztatach partycypacyjnych, nie są traktowani jak osobna grupa (włączanie, integracja), niedosłyszający gotują
- NGO, Osoby zaangażowane w ekonomię społeczną itp. (sklep społeczny, miejsce wymiany różnych rzeczy - książki, zabawki)
- Dziennikarze, osoby piszące, influencerzy jako ambasadorowie wizji [w Orange Roomie Nowin wystąpiło dużo aktywnych osób] dziennikarze jako wsparcie w mapowaniu liderów lokalnych

MIASTO OTWARTE WIELOKULTUROWE

- Współpraca z Opavą /Ostrawą (studenci?)
- Mieszkańcy reprezentujący różne kultury (restaurator z Włoch, native spikerzy - pon rano w Migawce)
- Pracownicy z Azji - nie są widoczni w mieście
- Tow. Niemieckie
- Radio młodych

Pomysły na funkcje wpisane na mapę

- warsztaty rękodzieła piętro,
- galeria sztuki piętro,
- stacja młodych lp,
- księżkokawiarnia parter,
- wiata boksy na rowery,
- spotkania autorskie + prelekcje piętro,
- złoty osioł vege knajpa,
- "OKNO" na inne miasta, gdzie dojeżdżają pociągi z Raciborza, można pomachać,
- kino,
- śniadaniowe bistro bajgle na ciepło,
- miejsce dla dzieciaczeków,
- nieoczywiste wskazania miejsc, które można zobaczyć na mieście,
- parter kawiarnia z książką na drogę pociąg dowożący desery do stolika,
- kawiarnia z tarasem i piętro,
- sklep społeczny,
- lodówka jadalniowa,
- ogródek stoliki krzeselka,
- kafejka miejska (parter),
- PRZESTRZEŃ BEZ AUT,
- duże drzewo,
- fontanna,
- meble miejskie,
- meble miejskie,
- woda,
- mini skate-park,
- fontanna,
- zieleń,
- dziki trawnik,
- centrum sąsiedzkie parter,
- miejsca dla pasażerów na wolnym powietrzu,
- meble miejskie,
- strefa miniatur ciekawych miejsc w mieście,
- cafe telegram,
- nieoczywiste oświetlenie (nisko),
- czeska restauracja,
- muzeum poczty,
- klubokawiarnia,
- mieszkania loftowe piętro,
- bistro śniadania,

- *pączkarnia,*
- *szpaler drzew,*
- *szpaler drzew,*
- *kawiarnia i piekarnia na wynos,*
- *szpalery drzew,*
- *drzewa, trawa,*
- *przestrzeń sąsiedzka,*
- *przestrzeń na aktywności kreatywne nie tylko dla dzieci, piętro,*
- *ławeczki,*
- *zieleń,*
- *kolorowe parasole,*
- *drzewa,*
- *ławki - naładuj telefon - posłuchaj muzyki,*
- *instrument miejski,*
- *hotel dla owadów,*
- *zielony skwer z meblami miejskimi,*

Spotkanie warsztatowego w dniu 28.02.2023.

Uczestnikami spotkania byli urzędnicy, samorządowcy, twórcy kultury, seniorzy, przedstawiciele biznesu i organizacji społecznych.

W pierwszej części spotkania przedstawiono kontekst sytuacyjny pojawiający się w związku z budową nowego budynku dworca PKP, w którym przewidziano lokale do realizacji funkcji miejskich.

Uczestnicy spotkania w części warsztatowej zastanawiali się nad tym, co jest potrzebne na dworcu i w jego otoczeniu, aby jak najlepiej wykorzystać sytuację budowy nowego budynku dworca dla rozwoju miasta. Odpowiadali na trzy pytania:

1. Jakie widzisz możliwości i szanse wynikające z powstania nowego budynku dworca, jego nowych funkcji i zmiany jego otoczenia?
2. Jakie funkcje powinny się znaleźć w pomieszczeniach budynku dworca? Co sprawiłoby, że to miejsce byłoby atrakcyjne dla Ciebie?
3. Jakie zmiany na Placu Dworcowym i ulicy Mickiewicza są najbardziej potrzebne? Co jeszcze należałoby

zrobić (organizacyjnie, funkcjonalnie) aby ożywić tę część miasta?

Pomysły przedstawione przez uczestników

SZANSE

- *Impuls do nowego zagospodarowania i przebudowy ul. Mickiewicza*
 - *Wzrost znaczenia tej części miasta (obiektywne powiększenie/przesunięcie centrum miasta kojarzone głównie z Rynkiem i fragmentem ul. Długiej)*
 - *Z uwagi na projektowane centrum przesiadkowe (połączenie trasy rowerowej wzdłuż ul. Nowomieskiej) wzrost aktywności fizycznej/ zachęta do odwiedzania tej dzisiaj mocno zmarginalizowanej części miasta.*
 - *Szansa dla młodych, żeby poczuć związek z miastem i nie uciekać*
 - *Szansa na rozwój mikroprzedsiębiorstw (a idzie kryzys i to jest dobre zabezpieczenie)*
 - *Stworzenie mody na przyjazd do Raciborza przez cały rok (tu zawsze jest otwarte i coś się dzieje)*
 - *[1] Szansa na przyciągnięcie turystów nową infrastrukturą*
 - *Możliwość rozwoju lokalnych przedsiębiorców*
 -
 - *[1] Szansa na dialog społeczny:*
 - *-codzienny, stały kontakt różnych grup społecznych*
 - *-„pomysły na rozwój miasta”*
 - *[1] Rozwój miasta, stworzenie nowych osi – organizujących życie miasta, stworzenie przestrzeni dospolecznych - miejsc spotkań, wymiany, współpracy; zagospodarowanie przestrzeni miasta – brzydkiej, nieuczęszczanej w tętniącą życiem, estetyczną i funkcjonalną.*
 - *Metamorfoza przestrzeni w Miejsce: genius loci*
- [1] Szanse i możliwości:
- *Integracji społecznej (pokoleniowej), pokonywania barier.*
 - *Ożywienie społeczne centrum*
 - *Większe możliwości dla inwestorów*

Funckje społeczno-kulturowe

- [2] *Przestrzenie dospołeczne; jak na załączonych obrazkach inspiracji: platformy z płyt paździerzowych (recyclingowe), hamaki, poduchy - plac zabaw i pracy dla młodzieży i dorosłych*
- *Wystawa zdjęć, obrazów rzeźb (stała), instalacje artystyczne*
- *Dobra knajpka, kawiarnia (lunch, kawa, kanapka)*
- *Przestrzeń do spotkań ciekawych, kreatywnych ludzi (tak, jak kiedyś „Miasto ogrodów” dla Katowic)*
- [2] *Funkcje: społeczna > integracyjna dla mieszkańców i biznesu; kulturalna > przestrzeń dla raciborskich twórców (wystawy); integracyjna > gastronomia*
- [2] *Potrzeba informowania mieszkańców o wydarzeniach kulturalnych, politycznych i społecznych dot. miasta Racibórz.*
- *Zamieszczanie informacji na temat atrakcji miasta Raciborza w formie tablic szczególnie dla osób starszych dla młodych w formie wirtualnej*
- [2] *Informacje o mieście „Okno na Racibórz*

EKO i innowacje

- *Fotowoltaika na dachach (maksymalizacja samowystarczalności)*
- *Rowery generujące prąd do ładowania telefonów*
- *Prezentacja ściany wertykalnej/żywego ogrodu ściennego + klomby permakulturowe*

ROWERY

- *Ścieżka rowerowa*
- *Porty dla rowerów*
- *Rowery miejskie, hulajnogi*
- *Stojaki na rowery, ławki*
- *Ścieżka rowerowa*
- *z PKP musimy zadbać o rowerzystów, a ze specjalistami od komunikacji - o wplecenie dworca system ścieżek rowerowych i poprawienie komfortu pieszych.*

Funkcja i cechy miejsca

- *PRZESTRZEŃ DLA MŁODYCH - poczekalnia - miejsce odpoczynku bez kupowania*
- *Wolna przestrzeń dla młodych*
- *Zielone i ciepłe miejsce z ciepłym światłem, z którego nikt mnie nie wyrzuci, bo powie, że nic nie kupiłam*
- *Strefa wolna od handlu - mogę siedzieć, ale nie muszę nic kupić, spędzanie czasu ze znajomymi*
- *Miejsce, gdzie można spotkać z przyjaciółmi, ale nie trzeba nic kupować*
- *Miejsce spotkań mieszkańców, strefa do spotkań, ale w miejscu, gdzie nie trzeba wydawać pieniędzy (jak w knajpach)*
- *Miejsce wymiany poglądów i organizacji spotkań z mieszkańcami*

Toalety/ miejsce zadbania o siebie

- *Toalety- POCZEKALNIA - MIEJSCE ODPOCZYNKU-zadbania o siebie*
- [2] *Toalety (czyste)*
- *miejsce do resetu higienicznego dla osób dojeżdżających tu na rowerze lub chcących się przebrać pomiędzy aktywną wycieczką wyjściem na koncert czy imprezę kulturalną.*
- *W poczekalni: Strefa ciszy, mile widziane miejsca do położenia się, by wyprostować kręgosłup*
- *Utworzenie miejsca ze środkami potrzeb osobistych (antyperspiranty, skarpety, środki higieny osobistej dla kobiet)*
- *Poczekalnia przystosowana dla dzieci przedszkolnych z zabawkami*
- *Toalety miejskie - bezpłatne lub żetony do pobrania w pkt. informacji miejskiej*
- *W toaletach boksy z zapasowymi podpaskami, małymi dezodorantami itp.*
- *Przestrzeń typu „Lounge”, w której można odpocząć przed dalszą podróżą*
- *Samoobsługowa przechowalnia bagażu*
- *Łazienki z lustrami i oświetleniem umożliwiającymi np. poprawę makijażu*

SZTUKA – WARSZTATY – GALERIA – MUZYKA - ROZWÓJ - INTEGRACJA

Funkcje:

- edukacja - sala/sale szkoleniowe do różnej aranżacji
- sale do pracy warsztatowej/koła, sekcje młodzieżowe
- Miejsce wzajemnych inspiracji, rozwoju świadomości, w szczególności dla młodych ludzi poszukujących pomysłów na spełnione życie
- Szansa na przekazywanie wiedzy o mieście > odporność na zmiany > też klimatu
- Izba pamięci PKP
- [2] Funkcje kulturalne: koncert, wystawa, pokaz, czytelnia, promocja kultury, gier, e-sportu
- Instrumenty - fortepian?
- Utworzenie miejsc, w których będą odbywały się warsztaty tematyczne wobec zainteresowań osób będących w tym miejscu
- Sala konferencyjna
- Miejsce warsztatowo-koncertowe tworzone przez dzieci i młodzież
- Miejsce na zawieszanie czasowych wystaw (też tych, które bywają na Rynku organizowane przez Muzeum)
- Przestrzeń dynamiczna do różnych aranżacji pod imprezy tematyczne
- Dla młodzieży dojeżdżającej do szkół muzycznych: miejsce - sala, w której można poćwiczyć na instrumencie
- Mała galeria sztuki - prezentacje prac Raciborzan;
- przestrzeń na warsztaty artystyczne dla mieszkańców
- Funkcja warsztatowa
- Miejsce do rozwijania pasji, hobby - miejsce by pokazać to, co się robi w domu
- Miejsce do wynajęcia (niewielkie) prywatnej pracowni „warsztatownia” 664794419
- [1] Miejsce spotkań, artystycznych wydarzeń (galeria artystyczna), miejsce na mini koncerty
- Targi rękodzieła z okolic
- Funkcja społeczna
- Kąt/kącik/przestrzeń akustyczna (!) dla „grajków”
- klimat,
- inspiracje muzyczne,

- unplugged...
- Instrumenty muzyczne
- Miejsce, gdzie tętniłaby ekspresja artystyczna - galeria talentów dzieci i młodzieży
- [3] Potrzeba: miejsce dla kultury > promocja lokalnych twórców
- Prezentacja twórczości plastycznej i muzycznej - coś dla ludzi starszych
- Kącik kinowy
- Baza koła gospodyń wiejskich
- Otwarta kuchnia dla wszystkich (jak w schroniskach górskich)
- Mikrokuchnia, w której można się umówić na wspólne gotowanie z znajomymi
- [2] Mini muzeum z historycznymi fotografiami dworca na przestrzeni lat
- Strefa kulturalna - biblioteczna
- Booksharing
- Bookcrossing
- Przestrzeń dla młodzieży, miejsc spędzania wolnego czasu
- Kawiarenka gamingowa w strefie młodych
- Stworzenie przestrzeni, którą można dowolnie aranżować, co pozwoli na tworzenie różnych eventów np. wieczór horrorów, wieczór karaoke
- Dobre miejsce dla wagarowiczów 😊
- Podzielnia - miejsce, do którego można przynosić niepotrzebne rzeczy w dobrej jakości, po to by inni mogli zabrać co im jest potrzebne

GASTRONOMIA - ŚNIADANIA - SPOTKANIA – CZEKANIE - ODPOCZYNEK

- Kawa (śniadanie)
- co-working
- Funkcje usług i małej gastronomii
- Kawiarnia + Bistro
- Przestrzeń na dworcu, gdzie można zaczekać na odjazd pociągu w kawiarence z odprowadzanymi gośćmi
- [2] Kawiarenka, jadalnia, poczekalnia
- Musi to być miejsce, w którym napiję się dobrej kawy!
- Wypić kawę!
- Vege/Raw

- Klubo kawiarnia
- Tania jadłodajnia
- Bar mleczny z prawdziwymi polskimi potrawami (atrakcja dla turystów z dalekiej zagranicy)
- [2] Przestrzeń restauratorska/kawiarniana
- [2] Możliwość napicia się kawy, zjedzenia czegoś nie fastfoodowego przez większość dnia
- Tania wege knajpa

ZIELEŃ

- Topoli przed dworcem nasadzić i nad rzeką też
- Zieleń!
- [3] Nasadzenia drzew niskopiennych
- Z części ul. Mickiewicza utworzyć deptak z miejscami do odpoczynku i budkami z małą gastronomią
- [2] Dużo zieleni, roślin, może akwarium, ale bez hałasu! Miejsce, gdzie słuch nie jest atakowany jak w galerii
- Palmy
- Więcej zieleni
- [3] Zieleń, zielen, zielen
- Fontanna
- [2] Zielone miejsce spotkań na zewnątrz
- Dużo nasadzeń zieleni, drzew, krzewów
- Fontanna podświetlana
- Palmy
- [3] Więcej zieleni
- Dużo zieleni i ciepło o każdej porze roku
- [3] Mniej kostki, więcej zieleni, wody

WSPARCIE ROZWOJU LOKALNEGO BIZNESU I NGO - WSPÓŁPRACA

- Lokale do wynajęcia w preferencyjnej cenie
- Współpraca z NGO
- Poczekałnia
- Miejsce rozrywki
- Atrakcyjne lokale (nie bank, ubezpieczalnia)
- Strefa relaksu - zielen, służąca pracy
- [3] Potrzebne: Centrum integracji międzypokoleniowej; centrum integracji biznesowej > wymiana doświadczeń
- [1] Szansa rozwoju / powstania nowych biznesów
- Uatrakcyjnienie centrum miasta

- ul Długa - jej „odżycie”
- nowa przestrzeń do spędzania wolnego czasu
- miejsce do organizowania imprez miejskich

PODSTAWOWE USŁUGI/FUNKCJE MIEJSKIE

- Pralnia samoobsługowa i kafejka internetowa (WI-FI)

Z punktu widzenia użytkownika kolei:

- magazyn/parking na rowery (z monitoringiem, by nie trzeba było ich przypinać)
- kładka nad drogą
- winda towarowa i wózki bagażowe
- Funkcjonalnie: żeby można było wsiąść do TAXI pod dworcem a nie targać bagaż taki kawał drogi jak teraz
- Zlikwidowanie tanich barów i innych oszpecających przedsięwzięć
- Studio masażu
- Budka robiąca zdjęcia
- Punkt ksero, skaner, druk
- Zima - co z bezdomnymi?!!!
- Stojaki na rowery, ławki
- [2] Ciepło, czysto, bezpiecznie
- [2] Miejsce spotkań biznesowych
- Mównica
- Ekrany z obrazem miasta w czasie rzeczywistym (web-cam - np.), również tak, aby można było pozdrowić innych ludzi - zrobić selfie > stworzenie poczucia światowego klimatu
- Budka fotograficzna

KOMUNIKACJA – PARKINGI – PIESI

- Wyłączyć ruch samochodów (tylko punkt „kiss & drive”) na placu przed dworcem + parking gdzieś blisko, ale poza tym placem
- Uruchomienie połączeń z Rybnikiem poniżej 30 min.
- Parking
- Likwidacja chodnika przy Kauflandzie
- [3] Pierwszeństwo funkcji ciągu pieszego, rowerowego (ograniczenie ruchu samochodowego)
- Parking - miejsce

ROZWÓJ TEJ CZĘŚCI MIASTA

- [1] *Połączenie Odra – Dworzec – Mickiewicza – Rynek: ciąg miejsc gastronomii, knajp, usług zachęcających do spędzenia czasu*
- [3] *Zagospodarowanie i ożywienie Placu Dworcowego > może podobnie jak Stawowa w Katowicach lub innych miastach; elewacje budynków, zmiana funkcjonalności, estetyki; posadzenie drzew*
- [1] *Nowy budynek dworca to nowa wizytówka miasta > podniesienie prestiżu*
- [1] *„Wielkomiejski” charakter tej części miasta, nieobecny w innych miastach regionu*
- *Zaprojektować ul. Mickiewicza w nowy sposób – nie jako parking*
- *Zagospodarować budynek Orange/TPSA na usługi i mieszkania*
- [3] *Przyszła zabudowa pierzejowa*
- *Spójność architektoniczna Placu Dworcowego i ul. Mickiewicza*

Wyłączenie ruchu na ul. Mickiewicza

- *szansa na przyciągnięcie ludzi*
- *parking wielopoziomowy na ul. Długiej*
- *cisza dla mieszkańców, młodych (wszystkich, których chcemy przyciągnąć)*
- *czyste powietrze, zieleń – wypoczynek*
- *spowolnienie – wypoczynek, przestrzeń*
- *rowery i piesi*
- *„miejsce m.in. dla urban labu, przestrzeni coworkingowej, inkubatora biznesu, strefy NGO oraz atrakcyjnej „odpoczywalni” dla młodych, którą chce zagospodarować nasza biblioteka i jedno ze stowarzyszeń promujących e-gaming. (...)*
- *Koncepcje terenu przeznaczonego dla młodych ku ich rozwojowi i rekreacji*

SENIORZY

- *Ławki – nadające się dla starszych ludzi – o odpowiedniej wysokości (na ul. Długiej nie nadają się)*
- *[Wiele pomysłów w różnych grupach powyżej, dotyczących dostępu do kultury, spotkań i ułatwień bądź dostępności, było przekazanych przez obecnych na sali seniorów.*

Koncepcja zagospodarowania pomieszczeń w nowym budynku Dworca PKP

Warsztaty poświęcone wypracowaniu koncepcji zagospodarowania przestrzeni wynajmowanej przez gminę w nowym budynku dworca PKP przeprowadzono w trzech terminach (15.03, 20.03, 28.03), , dobierając daty tak, aby wypadły w różne dni tygodnia.

Uczestnikami warsztatów były osoby aktywne, udzielające się w życiu miasta, urzędnicy, przedstawiciele instytucji zlokalizowanych w mieście.

W trakcie warsztatów zastosowano dwie metody pracy:

Uczestnicy warsztatów byli proszeni o wypełnienie kwestionariuszy, w których było siedem pytań otwartych, a także możliwość zapisania swobodnej wypowiedzi uzupełniającej.

Przygotowano wydruki rzutów pomieszczeń na arkuszach A3 i poproszono uczestników warsztatów by w 2-4 osobowych grupkach spróbowali zaproponować lokalizację i powierzchnię na poszczególne funkcje.

Zasadniczą pracą warsztatową poprzedzało wprowadzenie w formie prezentacji, w której pokazywano rysunki pozwalające poczuć wielkość pomieszczeń (przykładowe zestawy mebli wrysowane na rzutach), a także przedstawiono ogólne założenia i przykłady aranżacji podobnych pomieszczeń w innych miastach.

Przeprowadzone warsztaty przyniosły szereg pomysłów, propozycji i ogólnych refleksji.

Propozycje aktywności, które pojawiły się w czasie warsztatów:

- *Bawialnia Montessori dla dzieci*
- *Seniorzy (Uniw. 3go wieku – spotkania)*
- *Organizacje pozarządowe – miejsce działania, kontaktów i budowania partnerstw międzysektorowych*
- *Spotkania integracyjne (międzypokoleniowe, między NGO-sowe, biznesowe)*

- *Giełdy partnerstw*
- *Wystawy, również amatorów, otwarta galeria sztuki*
- *Warsztaty dla mieszkańców (MDK?)*
- *Eventy komercyjne (szkoła prywatna)*
- *Koncerty*
- *Sala prób muzycznych dla młodzieży*
- *Spotkania z ciekawymi ludźmi*
- *Spotkania autorskie*
- *Spotkania czytelnicze*
- *Ambasady miejsc działających w mieście*
- *Szkolenia, konsultacje, networking*
- *Uczelniane zajęcia pozamiejscowe*
- *Slajdowiska podróżników*
- *Strefa ciszy i relaksu*
- *PTTK podsumowanie/start imprez turystycznych*
- *Informacje o mieście (gabloty)*
- *Centrum informacji miejskiej*
- *Spotkania dla młodzieży z przedstawicielami różnych zawodów*
- *Lokomotywa Urban Bar*
- *Czytelnia gazet, czasopism, książek*
- *Możliwość spędzania czasu za darmo*
- *Konsultacje mieszkańców z władzami lokalnymi*

W większości uczestnicy proponowali stworzenie przestrzeni do integracji, spotkań z osobowościami, wystaw i miejsc aktywności warsztatowej, głównie dla młodzieży oraz seniorów. Warsztaty ujawniły duże zainteresowanie takim miejscem ze strony kilku grup i organizacji (seniorzy, przedstawiciele biznesu, PTTK). Wielokrotnie padały stwierdzenia, że brakuje w Raciborzu sali do organizacji eventów i spotkań dla kilkudziesięciu – stu osób.

Ankieta

W kwestionariuszu ankiety, poza pytaniem o propozycję działalności były również pytania o cechy miejsca, jego charakter i nastrój. Również na wykonanych przez uczestników szkicach dyspozycji funkcjonalno-przestrzennych pojawiły się informacje dotyczące tych kwestii.

Kolejne zestawienie obejmuje cechy ważne dla Raciborskiego Urban Labu, jakie pojawiały się w wypowiedziach

uczestników poprzednich warsztatów. Pojawiają się tu również pewne wartości, które uczestnicy warsztatów uznali za ważne dla dobrego funkcjonowania tego miejsca. Zestawienie jest syntezą z kwestionariuszy i rysunków, kolejność przypadkowa:

- Dostępność
- Swoboda
- Egalitaryzm
- Świeżość, nowość
- Rozsądek, racjonalność
- Kreatywność
- Prostota, skromność
- Różnorodność
- Umiar, praktyczność
- Integracja
- Bliskość, kontakt
- Otwartość, życzliwość
- Wygoda
- Światowość, wielkomiejskość
- Wspólnotowość
- Przytulność, miękkość
- Zaciszość, kameralność
- Klubowość
- Aktywność
- Atrakcyjność
- Historia
- Naturalność, ekologia, zieleń
- Elastyczność, uniwersalność, łatwość zmiany
- Czystość
- Optymizm

Dalsze pytania dotyczyły potrzebnych elementów wyposażenia, wśród których wymieniano głównie sprzęt audiowizualny