

PAWEŁ JAWORSKI*

POLICENTRYCZNOŚĆ OBSZARU METROPOLITALNEGO JAKO KONTEKST PROGRAMU REWITALIZACJI ŚRÓDMIEŚCIA KATOWIC

METROPOLITAN AREA POLICENTRICITY AS A CONTEXT OF URBAN REGENERATION PROGRAM OF KATOWICE INNER CITY

Streszczenie

Artykuł rozwija problematykę urbanistyczną poruszaną w trakcie dyskusji nad delimitacją obszaru centrum aglomeracji górnośląskiej oraz zagadnieniem jej przekształceń przestrzennych. Autor przedstawia interpretację policentryczności struktury metropolitalnej, odwołując się do pojęć centrum miejskiego i metropolitalnego. Poszukuje związku pomiędzy zmianami zachodzącymi w skali metropolitalnej oraz programem interwencji projektowej, którego przedmiotem jest obszar śródmiejski Katowic.

Słowa kluczowe: policentryczność, rewitalizacja, obszar metropolitalny

Abstract

This paper covers an urban issue arising from the debate of the delimitation of the core of the Upper Silesian agglomeration and the question of its spatial transformation. The author presents an interpretation of polycentric metropolitan structure by recalling the ideas of a urban and metropolitan centers. In this paper the author seeks the link between the changes that are taking place at the metropolitan scale and a project relating to the inner city area of Katowice.

Keywords: polycentricity, urban regeneration, metropolitan area

* Mgr inż. arch. Paweł Jaworski.

1. Wstęp

Obszar, który nie tylko potocznie, lecz również w celach analitycznych, projektowych, politycznych i marketingowych określany jest z jednej strony jako centrum miasta Katowice, z drugiej natomiast – centrum aglomeracji górnośląskiej lub centrum metropolii, był i pozostaje nadal przedmiotem ożywionej debaty toczącej się nie tylko na łamach czasopism architektonicznych i urbanistycznych, lecz również prasy adresowanej do szerokiego grona czytelników¹. Od wielu lat skupia uwagę socjologów prowadzących systematyczne i porównawcze badania nad społeczną percepcją, waloryzacją i symbolicznym porządkowaniem przestrzeni miejskiej². Równocześnie sporządza się koncepcje studenckie, warsztatowe oraz konkursowe, a także formułowane są gminne dokumenty strategiczne oraz planistyczne, których autorzy starają się odpowiedzieć na postawione w różnej skali pytanie o możliwości oraz kierunek przekształceń obszaru. Kolejnym krokiem jest rozpisanie programu rewitalizacji na konkretne polityki i działania operacyjne realizowane przez różne podmioty uczestniczące w gospodarowaniu przestrzenią.

Ze względu na kontekst prawny i administracyjny utarte schematy myślenia o modelu miasta, nieadekwatność struktury dokumentów planistycznych do zakresu i stopnia złożoności analizowanych procesów, brak faktycznego zainteresowania rozwojem skutecznych instrumentów planowania metropolitalnego, szczebla pośredniego pomiędzy planowaniem regionalnym oraz miejscowym, inicjowane przez władze miasta działania rewitalizacyjne, zmierzające do ponownego zagęszczenia aktywności społecznej na terenie historycznego śródmieścia, mogą być chybione. Porażkę możemy ponieść już na wstępie: niewłaściwie formułując problem lub w pierwszym kroku, gdy nasza odpowiedź oparta będzie na powielaniu rozwiązań właściwych dla peryferyjnie lokalizowanych obiektów. Powinniśmy pamiętać, że przejęły one część programu funkcjonalnego uprzednio przypisywanego centrum miasta i zawsze mogą nasze wysiłki przelicytować. W tym kontekście zwróćmy uwagę na to, iż problem praktyczny przebudowy historycznego centrum Katowic sformułowany jest jako zagadnienie: po pierwsze, architektoniczne, związane z kwestią kompozycji przestrzennej osi al. Korfantego, po drugie – urbanistyczne, odniesione do skali śródmieścia oraz miasta rozumianego jako jednostka administracyjna podlegająca kontroli prawno-planistycznej. Problem interpretacji zmian przestrzennych zachodzących w skali metropolitalnej, który wpływa na przedstawiony sposób prezentowania tematu, nie jest podnoszony bezpośrednio.

Kwestie definiowania pojęcia centrum ośrodka miejskiego, aglomeracji górnośląskiej oraz jej obszaru metropolitalnego, a także delimitacji jego desygnatu znajdują się w obszarze zainteresowania geografii osadnictwa, socjologii i antropologii miasta, a także nauk

¹ Dyskutując o (historycznym) centrum Katowic i aglomeracji, wskazuje się najczęściej na okolice rynku: obszar położony w obrębie śródmieścia, rozgraniczony torami kolejowymi oraz obecnie przekrytym korytem rzeki Rawy, placami: Wolności oraz Emila Szramka, granicę północną przesuwając nawet dalej, ku osi DTŚ oraz hali „Spodek”. Struktura przestrzenna określonego w ten sposób obszaru jest wynikiem prób ujęcia żywiołowego rozwoju w ramy projektów urbanistycznych, które stanowiły podstawę decyzji ustalającej lokalizację najważniejszych obiektów: planu regulacyjnego H.M.A. Nottebohma oraz sporządzonego po konkursie planu W. Lipowczana. Por.: B. Maliszowa, *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1974, s. 107; I. Kozina, *Heinrich Moritz August Nottebohm – pierwszy architekt Katowic* [w:] *Katowice w 136. rocznicę uzyskania praw miejskich*, A. Barciałak (red.), Katowice 2002, s. 217-221.

² Por. np.: A. Bartoszek [et al.], *Miasto i mieszkanie w społecznej świadomości. Katowiczenie o Katowicach*, Wydawnictwo Śląsk, Katowice 1997; T. Nawrocki, *Miasto bez centrum? Centrum Katowic w oczach mieszkańców* [w:] *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, B. Jałowiecki [et al.] (red.), Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2005, s. 285-299.

ekonomicznych³. Pomimo tego, że wyniki badań prowadzonych na gruncie każdej z dyscyplin, a raczej przyjętych paradygmatów oraz dociekań transdyscyplinarnych, dotyczą różnych porządków, to stanowią dla nas impuls do sformułowania pytania o centrum miasta, centra miejskie i metropolitalne oraz policentryczność w języku i na użytek teorii planowania przestrzennego i projektowania urbanistycznego⁴. Przedstawiona perspektywa rodzi jednak pewną trudność. Wyniki prac analitycznych powinniśmy skonfrontować z powszechnie podzielanymi wyobrażeniami o tym, czym jest lub powinno być centrum współczesnej metropolii, zwracając jednocześnie uwagę na to, że nie mamy do czynienia z domniemanym jednym archetypem⁵. Ponadto powinniśmy się odnieść do oczekiwań aktorów życia miejskiego, którzy decydują o zagospodarowaniu przestrzeni. Ostatecznie nasze dociekania powinniśmy zapisać w werbalnym i graficznym języku dokumentów planistycznych oraz projektów urbanistycznych, które realizują ustalenia strategiczne na poziomie operacyjnym.

Niniejsza wypowiedź stanowi krok na drodze do zdefiniowania problemu, który autor szerzej podejmuje w rozprawie doktorskiej. Aspekt teoretyczny poruszanej kwestii możemy sformułować w postaci pytania o geometrię i integralność policentrycznej przestrzeni metropolitalnej: z jednej strony zobligowani jesteśmy do doprecyzowania znaczenia pojęć, którymi będziemy się posługiwać, z drugiej natomiast do wskazania ich desygnatów w postaci graficznej interpretacji zmian przestrzennych (il. 1–3)⁶. Wówczas musimy się odnieść do nowych form – rozproszonych centrów miejskich, wzrostu ich specjalizacji i ilości, a także związku pomiędzy ich lokalizacją i charakterem narosłej w trakcie historycznego rozwoju tkanki miejskiej, której policentryczność związana jest ponadto z przemysłową przeszłością. Aspekt praktyczny wyznacza natomiast możliwość odniesienia wyników badań teoretycznych do prac projektowych nad planem zagospodarowania przestrzen-

³ Problemy definicji obszaru metropolitalnego, metropolitalności i metropolizacji szerzej omawiane są w kontekście przemian przestrzeni krajów europejskich w: *Atlas ESPON. Struktura terytorium Europy*, Komitet Monitorujący Programu ESPON Unii Europejskiej, 2006. Zagadnienia związane z przekształceniami polskich miast opisują: T. Markowski, T. Marszał, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, KPZK PAN, Warszawa 2006; M. Smętowski [et al.], *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja*, Raporty i Analizy EUROREG, Warszawa 2008.

⁴ Por. np.: Z. Zuziak, *O tożsamości urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008; *idem*, *Rewitalizacja a policentryczność* [w:] *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, Urbanista, Warszawa 2007; B. Maliszowa, *op. cit.*; B. Malisz, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1966; S. Juchnowicz, *Metoda wyznaczania zasięgu obszaru centrów miejskich. Niektóre problemy ich struktury funkcjonalno-przestrzennej*, Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej nr 12, Architektura nr 15, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 1965; *idem*, *Śródmieścia miast polskich. Studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład im. Ossolińskich – Wydawnictwo PAN, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1971; M. Nowakowski [et al.], *Konkursy na centrum miasta. Analiza porównawcza 32 projektów*, Instytut Kształtowania Środowiska, PWN, Warszawa 1976; M. Nowakowski, *Kształtowanie centrum miasta w świetle teorii i praktyki*, Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej nr 3, Architektura nr 40, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 1982; M. Nowakowski, W. Domaradzka, *Centra miast wojewódzkich. Analiza ich dotychczasowego i planowanego rozwoju na przykładzie sześciu miast*, IGPIK, Warszawa 1992.

⁵ Zwróćmy uwagę na słowa niemieckiego socjologa miasta, Haralda Bodenschatza, który w trakcie dyskusji nad systemem centrów Hamburga wskazywał, że potoczny obraz wielkomiejskiego centrum, centrum ponowoczesnego „miasta przeżyć” (*die Erlebnisstadt*), jest wyraźnie zarysowane. Mamy do czynienia z właściwie pozbawionym ruchu samochodowego *parkiem tematycznym* „Wielkomiejskie Centrum dla klasy średniej” (*der Themenpark Großstadzentrum für Mittelschichten*), który wypełniają domy towarowe, instytucje kultury, restauracje i kawiarnie, biura, przystanki transportu zbiorowego, w mniejszym stopniu mieszkania dla zamożnych. Niezależnie od tego, czy zgadzamy się z taką wizją, zauważamy, że w ten sposób z pewnością nie można opisać katowickiego śródmieścia. H. Bodenschatz, *Die Zentren im Wettbewerb am Beispiel Berlin: Historisches Leitbild – zukunftsfähige Strategien* [w:] *Die Zukunft der Zentren. Die Zukunft der Handels*, Stadtentwicklungsbehörde, Hamburg 1999, s. 17.

⁶ Szkic interpretacji graficznej stanowi analiza przeprowadzona przez studenta Szymona Wojtowicza w trakcie pracy nad dyplomem (il. 2).

nego obszaru metropolitalnego aglomeracji górnośląskiej oraz gminnych dokumentów planistycznych.

W związku z powyższym postawmy serię pytań, do których będziemy odnosili się w rozważaniach. Skoro układ przestrzenny przedmiotowego obszaru nie jest monocentryczny, to czy mamy do czynienia z systemem węzłów, czyli elementami wchodzącymi w wielowymiarowe relacje, czy wręcz przeciwnie – z niespójną tkanką?⁷ Jaka rolę w odniesieniu do centrów miejskich i metropolitalnych powiązanego lub rozproszonego układu pełnią historyczne śródmieścia, przede wszystkim Katowic, czyli ośrodka ze względów administracyjnych najważniejszego? Czy ich rewitalizacja jest zadaniem, które można oprzeć na wybranych zasadach rządzących lokalizacją centrów miejskich? Wreszcie: w jaki sposób wykorzystać zgromadzony materiał analityczny do pracy nad efektywnym planem przebudowy obszaru metropolitalnego lub jego części, posługując się w tym celu instrumentami warsztatu urbanisty?

2. Uwagi metodologiczne i definicje

Na centrum miasta spojrzeć możemy jako na wyartykułowany kompozycyjnie, położony w granicach obszaru śródmiejskiego, ale integrujący całą strukturę ośrodek funkcjonalny (lub ich grupę), symbolicznie nasycony przez mieszkańców i użytkowników w trakcie historycznego rozwoju. Urbanista zainteresowany jest wówczas zlokalizowanymi na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych, gwarowymi agorami otoczonymi obiektami użyteczności publicznej oraz najważniejszymi urządzeniami usługowymi spełniającymi określone kryteria (np. unikatowość lub zasięg oddziaływania), przestrzeniami, w których ludzie realizują swoje „centralne” potrzeby zarówno w trakcie pobytu dziennego, jak i nocnego. W tym przypadku dyskusja na temat policentryczności obszaru ogranicza się do pytania o wielość, atrybuty oraz zasadę hierarchicznego uszeregowania centrów obsługi i zaopatrzenia różnej rangi: ogólnomiejskich, dzielnicowych, czy osiedlowych, których *pole grawitacji* (K. Wejchert) stanowią poszczególne jednostki strukturalne. Rozproszenie monofunkcyjnych elementów ignorujących nakreślony ład: rozgraniczonygo ściśle z otoczenia parku handlowego (*shopping park*, *Einkaufspark*), swoistych aglomeracji jedno- lub wielobranżowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego, których klientami są nie tylko mieszkańcy sąsiadujących z nimi zespołów mieszkaniowych, ale czasami całego regionu, galerii handlowo-rozrywkowych, parków biurowych stanowiących największą koncentrację miejsc pracy, ujmowane jest wówczas jako zjawisko prowadzące do tego, że organizacja przestrzenna całego układu osadniczego staje się amorficzna. Taki wniosek stanowi jednak ocenę, a nie próbę zrozumienia problematycznego zjawiska.

Wprowadźmy zatem pojęcia, którymi będziemy się posługiwali w dalszej pracy badawczej. Rezygnujemy z definicji centrum jako środka w sensie geometrycznym lub kompozycyjnym i kierujemy się ku punktom węzłowym obszaru zurbanizowanego rozumianego jako byt socjoprzestrzenny podlegający ciągłym zmianom. Mówimy zatem o centrach miejskich i metropolitalnych koncentrujących działania społeczne, gdy zwracamy się ku *punktowi ciężkości lub osi określonego zjawiska*⁸: procesów handlu i wymiany, zarządzania, administrowania, wytwarzania i konsumowania informacji itd. Przy takich

⁷ Por.: M. Kochanowski, *Niepokoje i pytania* [w:] *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, idem (red.), Biblioteka Urbanisty, t. 5, Urbanista, Warszawa 2005, s. 6.

⁸ A. Wallis, *Informacja i gwar*, PIW, Warszawa 1979, s. 19. Por.: M. Castells, *Kwestia miejska*, PWN, Warszawa 1982, s. 236.

założeniach centra – powracając do zagadnień urbanistycznych – to różnorodne formy przestrzenne, które mogą być zlokalizowane w różnych miejscach geograficznych, również poza tkanką śródmiejską. Policentryczność stanowi wówczas – zauważa Zbigniew Zuziak: „właściwość struktury przestrzennej (w skali regionalnej lub lokalnej), która polega na tym, że jej rozwój prowadzi do wykształcenia różnych koncentracji ognisk aktywności pełniących funkcję wieloużytkowych centrów miejskich/regionalnych”⁹. Prawdopodobnie ich rozmieszczenia, wpływ na kierunki rozwoju całej struktury, ale również najbliższego otoczenia urbanistycznego, są przedmiotem naszych rozważań.

Przy tak rozbudowanym programie analitycznym opisu różnych rodzajów centrów miejskich lub metropolitalnych można zapytać, czy nie umyka nam problem właściwego centrum miasta lub metropolii, czegoś, co spaja – również symbolicznie – całą strukturę?¹⁰ Pomijając supozycję istnienia takiego ośrodka, przeformułujmy przedstawioną kwestię: w jaki sposób w warunkach rozproszenia treści centrum miasta definiować zakres, program oraz adresatów projektów regeneracji obszaru śródmiejskiego, w którego obrębie archetypicznego centrum się poszukuje?

3. Nieplanowane centra a policentryczność obszaru metropolitalnego

Poszukiwania elementów węzłowych (miejsc koncentracji społecznej aktywności), funkcjonalnych centrów miejskich i metropolitalnych wskazują, że mamy do czynienia z uporządkowaną w charakterystyczny sposób strukturą wieloogniskową. Wzrost ruchliwości mieszkańców wywołany przez rozwój motoryzacji oraz sprzężoną z nim rozbudowę głównych arterii układu drogowego biegnących w sąsiedztwie terenów zdegradowanych o dużej powierzchni, pojawienie się nowych form handlu oraz „rozlewanie się” tkanki miejskiej sprawiły, że różne rodzaje usług lokalizują się poza miejscami, w których mogliśmy ich wcześniej poszukiwać. Co więcej: ich skupiska przybierają wyjątkową postać przestrzenną. W ten sposób kształtują się wymienione w nagłówku nieplanowane centra¹¹, które we właściwy sobie sposób organizują geografie społecznej aktywności.

Rozproszone centra handlowe, które zajmują miejsce centrów dzielnicowych, o powierzchni sprzedaży niejednokrotnie przekraczającej odpowiednie parametry cechujące tradycyjne śródmiejskie domy towarowe, pojawiają się w obszarach peryferyjnych, ukształtowanych przez procesy suburbanizacji wewnętrznej (pasma międzymiejskiej zabudowy, np. strefa pomiędzy śródmieściami Tychów i Katowic). Opisany proces zazębia się z postępującą stratyfikacją tkanki miejskiej, podążającą za rozwarstwieniem ekonomicznym społeczeństwa. Powstają zatem zespoły mieszkalno-usługowe o wyższym standardzie, stanowiące ofertę dla bogatszych mieszkańców (Osiedle Bażantów, Dębowe Tarasy w Katowicach).

Obiekty handlowe nastawione na obsługę większej ilości jednostek strukturalnych, a nawet całego regionu zurbanizowanego – przywołując tradycyjnie przypisywany centrum atrybut: o co najmniej ogólnomiejskim zasięgu oddziaływania – wznoszone są natomiast na obszernych, położonych poza historycznymi śródmieściami terenach przemysłowych o doskonałej dostępności dla transportu indywidualnego. Koncentracja usług ofero-

⁹ Z. Zuziak, *O tożsamości...*, op. cit., s. 98.

¹⁰ Por.: T. Sławek, *Akro/nekro/polis* [w:] *Pisanie miasta – czytanie miasta*; A. Zeidler-Janiszewska (red.), *Studia Kulturoznawcze*, t. 9, Wydawnictwo Fundacji Humaniora, Poznań 1997.

¹¹ R. Ellrott, R.-P. Koschny, *Entwicklung des Einzelhandels in der Metropolregion Hamburg – Ergebnisse aktueller Untersuchungen* [w:] *Die Zukunft...*, op. cit., s. 36.

wanych zmotoryzowanym mieszkańcom rządzi się wszak odmiennymi prawami niż rozmieszczenie zespołów adresowanych do użytkowników pieszych. Na ilustracji 1 wskazano „Silesia City Center¹², położoną na terenach dawnej Kopalni Węgla Kamiennego „Gottwald”, w sąsiedztwie śródmieścia Katowic, park handlowy „3 Stawy” przy autostradzie A4 (al. Górnośląska), obiekty przy Drogowej Trasie Średnicowej oraz ich zespół przy al. Różdzieńskiego, tworzący właściwie dzielnicę handlową pomiędzy Katowicami i Sosnowcem niezależną od innych elementów obszaru zurbanizowanego.

Pragnąc określić przestrzenną lokalizację i formę ośrodków usługowych o najbardziej różnorodnym programie, wskazujemy z jednej strony na tradycyjne ulice handlowe (układ ulic śródmiejskich w Katowicach, ul. Wolności w Chorzowie, ul. Wyzwolenia w Gliwicach, ul. Dworcowa w Bytomiu), tracące w różnym stopniu na znaczeniu, ale będące równocześnie przedmiotem opracowań projektowych w ramach programów rewitalizacji. Z drugiej strony kierujemy naszą uwagę na położone przy trasach codziennego ruchu kołowego galerie handlowo-rozrywkowe, których program jest tak skonstruowany, żeby miejsce zakupu stało się jednocześnie miejscem spędzania wolnego czasu i spotkań towarzyskich.

Z punktu widzenia spójności formy metropolitalnej jako systemu, którego nośnikiem są sieci transportowe wiążące centra miejskie, oddziaływanie większości obiektów sprzyja dalszemu rozpraszaniu tkanki, gdyż często znajdują się one poza potokami ruchu kanalizowanego przez sieci komunikacji zbiorowej. Generowana przez *malle* aktywność – posługując się metaforą cieczy – płynie strumieniami, które omijają koryta wyżłobione w obszarach śródmiejskich. Wskazać można na żywiołowe tworzenie się głównych metropolitalnych *korytarzy aktywności*¹³: DTŚ i autostrady, które nie stanowią jednak przedmiotu interwencji projektowej zmierzającej do ich uporządkowania, ale jednocześnie osiągnięcia rozwiązań strukturalnych (il. 2 i 3). Co więcej: ze względu na całkowity brak interakcji centrów miejskich, które się wzdłuż tych korytarzy lokują, z otoczeniem urbanistycznym (trasą szybkiego ruchu lub parkingiem), umacniają jego symboliczną jałowość i płynny charakter¹⁴.

Ponadto należy wskazać na wzrost zainteresowania odmienną polityką lokalizacyjną: inwestowaniem na terenach w bezpośrednim sąsiedztwie magistralnych dworców kolej-

¹² Generalni projektanci Tychów, Hanna Adamczewska-Wejchert i Kazimierz Wejchert, wskazywali na wyraźny związek pomiędzy przestrzenną koncentracją różnorodnych usług a *poczuciem pozostawania w przestrzeni publicznej*. Pisali zatem, że *mieszkaniec, dokonując zakupów, korzystając z urządzeń, może na ten cel poświęcić określony czas [...]. Składowe tego czasu to zrealizowanie zaplanowanych czynności, głównie zakupów, obserwacje przy okazji, jakby bezinteresowne, podaży innych towarów i przemieszczanie się z jednego miejsca na inne. Jeżeli przyjąć, że nie spacer, rozrywka, ale załatwienie i obserwacja stanowią główną wartość tego czasu, to przemieszczanie się w każdej nieatrakcyjnej funkcjonalnie przestrzeni jest tego czasu stratą*. Obiekty usługowe w układach ciągłych rozlokowane miały być wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, których urbanistyczne ramy i architektoniczna oprawa mogły przybrać różne formy, gdyż zasadniczo nie przesądzała o publicznym charakterze przestrzeni. Długość całego zespołu – ze względu na prawidłowości zachowań komunikacyjnych użytkowników – nie powinna przekraczać 1 km. Należy zwrócić również uwagę na wymogi związane z dostępnością obszaru jako całości: człowiek chcący podzielić czas, którym dysponuje, pomiędzy wizyty w kilku ośrodkach musiał wykorzystywać transport indywidualny lub zbiorowy. Spójrzmy teraz na „Silesia City Center” przed rozbudową w 2011 roku. Podobnie jak centra analizowanych przez Bożenę Maliszową nowo projektowanych miast, obiekt jest kompozycyjnie wydzielony z tkanki miejskiej. Cały układ, który wzniesiono przy jednej z najważniejszych dróg w regionie, wyposażony jest w wielkopowierzchniowy parking podziemny i naziemny. W kubaturze mieści się około 65 tys. m² powierzchni handlowej, którą rozlokowano wzdłuż sieci placów i alejek o łącznej długości około 1 km. Należy wspomnieć, że na terenie zagospodarowanym przez inwestora mieści się również kaplica (d. budynek nadszymbia). Pierwszy w Polsce ślub w centrum handlowym odbył się w 2009 r. właśnie na placu katowickiego mallu. H. A d a m c z e w s k a - W e j c h e r t, K. W e j c h e r t, *Jak powstawało miasto. Monografia planowania*, Wydawnictwo Pergamon, Tychy 1995, s. V-37-64; informacje zamieszczone na stronie internetowej obiektu: www.silesiacitycenter.com.pl.

¹³ Z. Z u z i a k, *O tożsamości...*, op. cit., s. 109.

¹⁴ Por.: M. C a s t e l l s, *Spółczesność sieci*, PWN, Warszawa 2008, s. 418-428.

wych i przesiadkowych węzłów transportowych w zdefiniowanej tkance śródmiejskiej. Wówczas możemy mówić o załączkach „węzłów aktywności”¹⁵, które posiadają potencjał integrowania sieci transportu zbiorowego, potoków ruchu samochodowego i pieszego, systemu przestrzeni publicznych oraz nowych sposobów użytkowania terenu. Wśród zrealizowanych inwestycji należy wymienić (zlokalizowane poza obszarem objętym analizą graficzną) centrum handlowe „Forum” w Gliwicach oraz „Agora” w Bytomiu, natomiast wśród budowanych: galerię handlową na Placu Szewczyka w Katowicach, a planowanych: „Focus Park” w Gliwicach. Takiemu działaniu nie towarzyszą jednak kompleksowe wielkoskalowe programy regeneracji obszarów śródmiejskich, dlatego nie mamy do czynienia ze świadomym stymulowaniem procesu strukturotwórczego¹⁶. Zaniechanie symetrycznej interwencji w przestrzeni publicznej sprawia, że przekształcenia mają całkowicie wsobny charakter i – paradoksalnie – prowadzą do dalszej dekompozycji formy metropolitalnej.

W historycznym śródmieściu Katowic i jego bezpośrednim sąsiedztwie pozostały lub powstały obiekty centrów zarządzania, administracji i funkcji obsługi biznesu różnej rangi: miejskiej i wojewódzkiej. Część z nich faktycznie włączona jest w system przestrzeni publicznych – przede wszystkim dotyczy to obiektów administracji publicznej, w tym oznaczonych na ilustracji nr 2 gmachów w południowej części zespołu śródmiejskiego. Pozostałe zwrócone są ku przestrzeni publicznej jedynie formalnie, gdyż zostały umieszczone w jednej kubaturze odwróconej od przestrzeni wspólnie użytkowanej (Altus). Nowe obiekty (oznaczone na rysunku biurowiec „Chorzowska 50”, biurowce i hotele położone na terenach przy Al. Górnośląskiej) powstają jednak w sąsiedztwie wspomnianych powyżej *korytarzy aktywności*, zatem po zrealizowaniu kolejnych zamierzeń inwestycyjnych mogą utworzyć liniowy CBD, koncentrujący obiekty biurowe i hotele najwyższej jakości (il. 3).

Tradycyjnie wśród obiektów charakterystycznych dla centrum wymienia się ośrodki kultury. Z analiz przeprowadzonych przez Tomasza Nawrockiego wyłania się jednak właściwy dla konurbacji obraz rozproszonych ziaren¹⁷. Dla historycznego śródmieścia zazerwowane są jednak nadal wyjątkowe spektakle oraz najważniejsze obiekty, które stanowią wyznacznik jego prestiżu. Tą ścieżką podążają realizowane i planowane działania inwestycyjne związane z budową nowego gmachu Muzeum Śląskiego (tereny dawnej Kopalni Węgla Kamiennego „Katowice”) oraz siedziby Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia. Ich wpływ na kształtowanie formy metropolitalnej może okazać się jednak ambiwalentny. Obiekty stanowiły będą kompozycyjną i symboliczną dominantę, jednak ze względu na brak powiązań z sieciami śródmiejskiej przestrzeni publicznej (odcięcie przez trasę średnicową) oraz komunikacji zbiorowej, pozostaną wyspecjalizowanymi centrami metropolitalnymi, zorientowanymi na ruch kołowy. Wpiszą się zatem w krajobraz przestrzeni przepływów *korytarza aktywności* DTŚ.

¹⁵ Z. Zuziak, *O tożsamości...*, op. cit., s. 110.

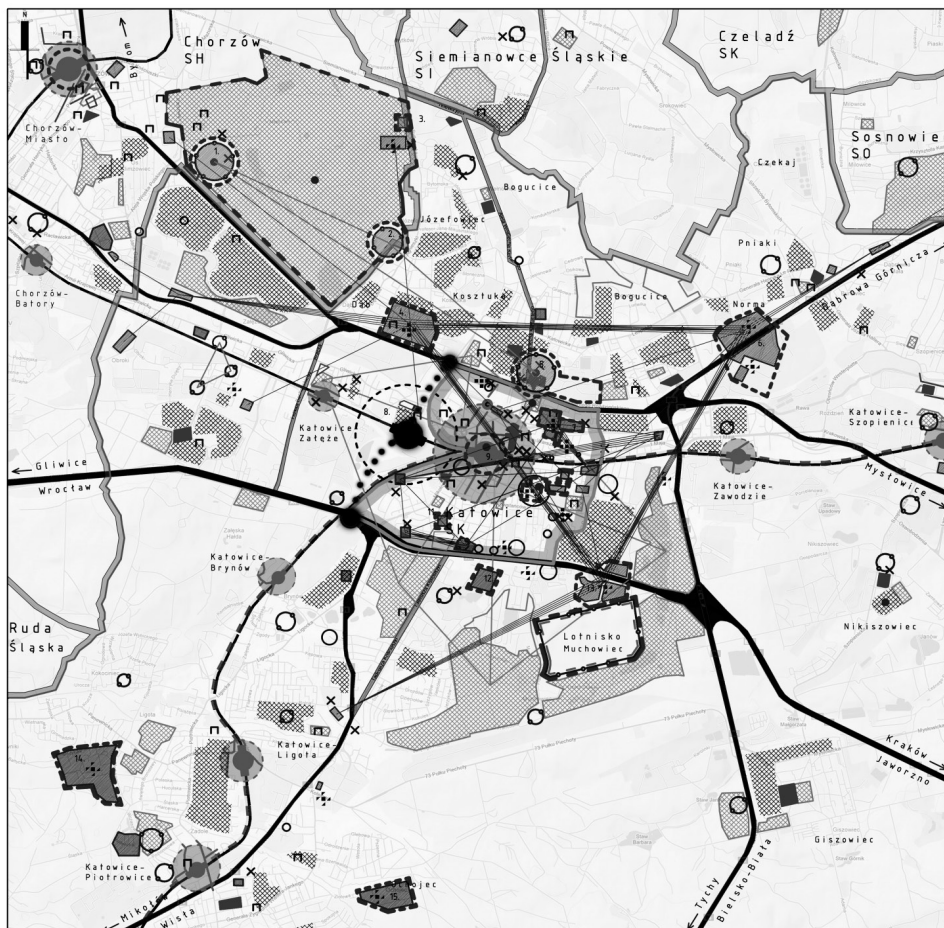
¹⁶ Por.: D. Ogrodnik, *Problemy rewitalizacji terenów w otoczeniu dworców i przystanków kolejowych*, praca doktorska, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków 2007.

¹⁷ T. Nawrocki, *Zamiast raportu, czyli kilka uwag socjologa o przestrzennym układzie kultur województwa* [w:] Śląsk, nr 5/2007. Do podobnych wniosków doszedł Castells w trakcie analizy topografii Paryża: miasto cechuje dekoncentracja kin, teatrów, miejsc rozrywki, podążająca za rozwojem sieci transportowych i stratyfikacją mieszkaniową. M. Castells, *Kwestia miejska*, op. cit., s. 244.



II. 1. Centrum Aglomeracji Górnośląskiej, fragment części I Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice wyłożonego do publicznego wglądu, opracowanego w 2010 r. przez Biuro Rozwoju Regionu Sp. z o.o. w Katowicach.

III. 1. Upper Silesian Agglomeration Centre, the fragment of a first part Condition of spatial development of the Conditions and Directions of the Spatial Management of Katowice. Document project available to general public, prepared by Biuro Rozwoju Regionu Sp. z o.o. in Katowice.



Centrum jako otwarta przestrzeń publiczna

- plac, plac otwarty, przestrzeń o dominancji

- woda jako miejsce

- park, plac zielony, skwer, otwarta przestrzeń

Elementy centralne struktury funkcjonalno-przestrzennej

- Kulturowe (teatr, muzeum, biblioteka, kino, teatr)

- Sportowe (stadiony, boiska, korty, baseny, kąpiele)

- Administracyjne (urzędy, biurowce, centra)

- Społeczne (szkoły, przedszkola, centra)

- Handlowe (sklepy, centra usług)

- Edukacyjne (szkoły, uniwersytety, centra)

Centrum o znaczeniu symbolicznym

- Symboliczne (kościół, pałac, zamek, forteca)

- Symboliczne (plac, fontanna, kolumny, zegar)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

- Symboliczne (fontanna, zegar, kolumny, plac)

Centrum jako miejsce pracy

- Biurowiec (centrum usług biurowych, administracyjnych, handlowych)

- Kancelaria (centrum usług biurowych, administracyjnych, handlowych)

- Kancelaria (centrum usług biurowych, administracyjnych, handlowych)

Centrum jako miejsce zamieszkania

- Centrum komunikacyjne

- Dworzec kolejowy (stacja, perony, platformy)

- Dworzec autobusowy

- Dworzec autobusowy

Centrum komunikacyjne projektowane

- Nowa lokalizacja Starego Dworca Kolejowego Katowice

- Nowa Trasa Józefa (wewnętrzna obwodnica)

Centrum o znaczeniu metropolitalnym

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

- Centrum komunikacyjne

Inne

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

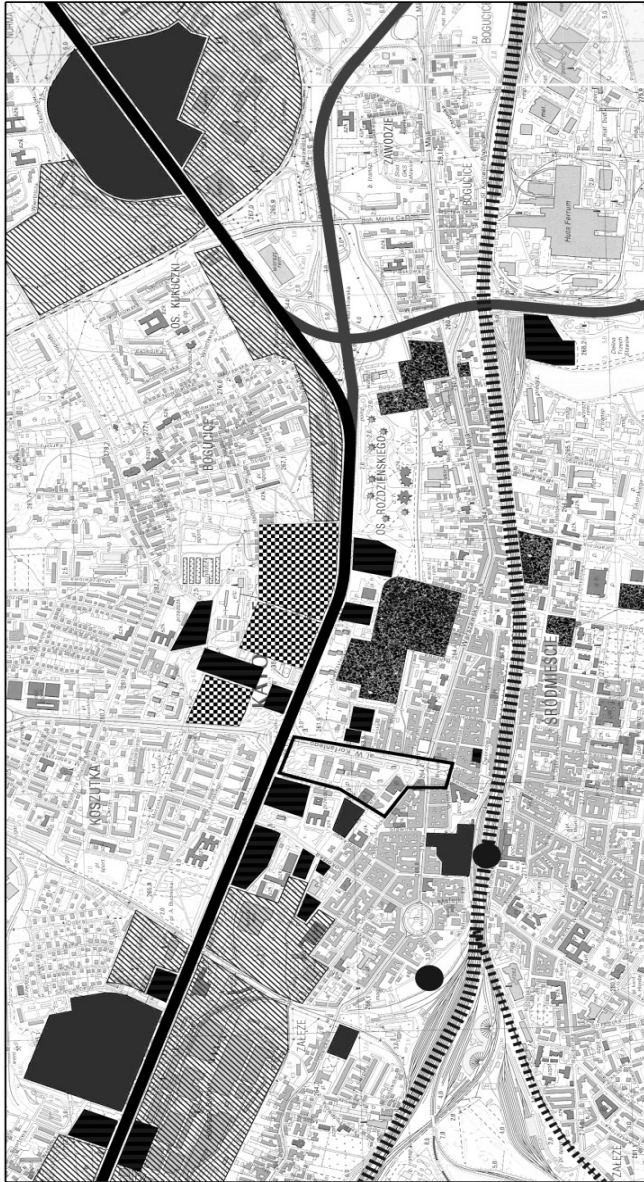
- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- Linia kolejowa (linia kolejowa metropolitalnej PKP)

- II. 2. Miejskie centra konurbacji, fragment pracy dyplomowej mgr inż. arch. Szymona Wójtowicza, Studium śródmiejskiej sieci przestrzeni publicznych w Katowicach, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska 2009 (promotor: prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. Zuziak, współpromotor: dr inż. arch. Daniel Ogrodnik)
- III. 2. Conurbation city centres, the fragment of Msc Thesis Study of the System of Inner City Public Spaces in Katowice. Author: mgr inż. arch. Szymon Wójtowicz. Cracow University of Technology, Faculty of Architecture, 2009 (adviser: prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. Zuziak, co-adviser: dr inż. arch. Daniel Ogrodnik)



- | | | | |
|---|---|--|---|
|  | CENTRA HANDLU
parki handlowe, centra handlowe i handlowo-rozrywkowe |  | TERENY POTENCJALNEGO ROZWOJU
atrakcyjne ze względu na połączenie (wzrost DTS) porażony-
słowe i zdegradowane tereny inwestycyjne, które mogą być
w pełni wykorzystane |
|  | CENTRA ADMINISTRACJI I BIZNESU
parki biurowe, biurowca, obiekty obsługi biznesu, hotele |  | DROGOWA TRASA ŚREDNICOWA
"korytarz aktywności" |
|  | CENTRA KULTURY
muzea, sale koncertowe, hale widowiskowe |  | GŁÓWNE DROGI |
|  | CENTRA NAUKI
szkoły wyższe, akademiki, kampusy |  | LINIA KOLEJOWA |
| | |  | GŁÓWNY DWORZEC KOLEJOWY
REGIONALNY DWORZEC AUTOBUSOWY |
| | |  | |
| | |  | TEREN HISTORYCZNEGO OBSZARU
ŚRÓDMIEJSKIEGO OBJEKTU MIĘJSKIM
PROGRAMEM REWITALIZACJI |

II. 3. Rozwój korytarza aktywności jako kontekst rewitalizacji śródmieścia Katowic (opr. Paweł Jaworski, 2010)

III. 3. Activity corridor development as a framework of Katowice inner city regeneration, spatial analysis (ed. Paweł Jaworski, 2010)

4. Wzmacnianie policentryczności formy metropolitalnej jako zadanie planowania przestrzennego

W granicach metropolii można wskazać wiele terenów cennych z punktu widzenia społecznego i gospodarczego, gdyż kryteria ich delimitacji związane są ściśle z różnorodnością typów centrów miejskich i metropolitalnych, o których wspominaliśmy powyżej¹⁸. Mamy do czynienia z rozproszonymi przestrzennie, wyspecjalizowanymi ośrodkami o specyficznych atrybutach, ogniskami, których liczba ze względu na podaż atrakcyjnych terenów inwestycyjnych (np. dawnej Huty „Baildon”, w sąsiedztwie dzielnicy Załęże oraz DTŚ), w większości położonych poza obszarami śródmieść, będzie ulegała rozbudowie i zagęszczeniu. Zdegradowane i zdekapitalizowane obszary historycznych centrów miast nie będą uczestniczyły w tych przemianach, jeżeli nie staną się przedmiotem kompleksowych programów rewitalizacji wspartych, w celu rozpoznania kontekstu interwencji, na diagnozie ziarnistości struktury metropolitalnej¹⁹.

Analizowanej grupy centrów miejskich i metropolitalnych nie można na tym etapie ewolucji nazwać systemem. Po pierwsze, możemy wskazać węzły aktywności powiązane sieciami (komunikacji zbiorowej, śródmiejskich przestrzeni publicznych), których funkcjonowanie opiera się na kanalizowanych przez nie potokach ruchu. Nie obserwujemy na razie sprzężenia zwrotnego: koordynowania rozwoju infrastruktury transportowej i przebudowy przestrzeni publicznych, czyli materialnych nośników relacji funkcjonalnych pomiędzy centrami, oraz polityki lokalizacyjnej, które mogłyby prowadzić do usankcjonowania i wzmocnienia opisywanych połączeń. Po drugie, powinniśmy wyróżnić tereny centrów miejskich i metropolitalnych, które niezależnie od tego, czy faktycznie sąsiadują z punktami węzłowymi (dworce i przystanki) i liniami sieci (śródmiejskie ulice piesze), czy są od nich oddalone, stanowią wyspy aktywności. W warstwie diagnostycznej planu można wskazać zatem elementy, które krystalizują strukturę przestrzeni metropolii: opisywane w tekście korytarze i węzły aktywności.

W kontekście otrzymanych wyników pracy analitycznej uprawnieni jesteśmy do stwierdzenia, że zakres przebudowy formy metropolitalnej określa rysująca się prawidłowość w rozmieszczeniu centrów wokół elementów punktowych (węzły) i liniowych (korytarze) – zmieniająca się gęstość, specjalizacja oraz wytworzenie powiązań sieciowych. Uzbrojeni w wypracowany aparat pojęciowy, odpowiedzmy najpierw na pytanie o to, jaki potencjał drzemie w historycznym obszarze śródmiejskim Katowic, którego nie mają centra opisane powyżej? Pierwszą cechą, która zwraca naszą uwagę, jest jakość i czytelność tkanki architektoniczno-urbanistycznej. Przestrzeń publiczna w znaczeniu szerszym (przestrzeń fizyczna): system placów i ulic, może potencjalnie stać się przestrzenią publiczną w znaczeniu właściwym (przestrzeń społecznie aktywna), przestrzenią miejsc, czyli gęstym środowiskiem społecznych kontaktów.

Przeprowadźmy następujący eksperyment myślowy: wyobraźmy sobie obszar metropolitalny nie jako złożone statyczne środowisko zabudowane, ale pewną ciągle zmieniającą się konfigurację potoków ruchu i węzłów koncentrujących społeczne interakcje, którą jesteśmy w stanie interpretować w czasie rzeczywistym²⁰. W którym miejscu pojawiają się najbardziej zagęszczone punkty? Z pewnością będą to węzły transportowe: dworzec ko-

¹⁸ Por. inaczej: B. Malisz, *Zarys teorii...*, op. cit., s. 188-189.

¹⁹ Por.: Z. Zuziak, *O tożsamości...*, op. cit., s. 103-104. Zuziak używa metafory akupunktury na określenie działań operacyjnych w obszarach strategicznych, węzłowych. Por.: *ibid*, s. 56.

²⁰ Por.: Projekty opracowywane przez SENSEable City Laboratory: „Real Time Copenhagen”, „Real Time Rome”, „Mobile Landscape – Graz in Real Time”, „Currentcity”, których opis znajduje się na stronie: <http://senseable.mit.edu>.

lejoyowy połączone z przystankami autobusowymi komunikacji miejskiej, regionalny dworzec autobusowy, które są opisywanymi powyżej węzłami aktywności. Obszar śródmiejski cechuje więc dostępność dla środków transportu zbiorowego, która może być dodatkowo wzmacniana w celu wytworzenia najważniejszego polimodalnego węzła przesiadkowego²¹. Z pewnością nie jest to atrybut istotny z punktu widzenia lokalizacji parku handlowego zorientowanego na zmotoryzowanego klienta, ale może stanowić punkt odniesienia dla poszukiwania partnerów prywatnych zainteresowanych tak dużym wzrostem aktywności wynikającym z przecinania się potoków ruchu.

Wskazana koncentracja stanowi pretekst dla ingerencji urbanistycznej. Ruch spiętrzony w opisany sposób powinien płynąć korytarzami w otoczeniu, czemu służyć może właśnie wspomniany już system pieszych przestrzeni publicznych, wspieranych liniami transportu zbiorowego. Do podmiotu publicznego zainteresowanego ponownym włączeniem historycznego śródmieścia do systemu potoków aktywności należy zatem rozbudowa szkieletu. Działanie projektowe powinniśmy jednak skoncentrować wokół ogniska, a nie nieaktywnych obrzeży²². Zadaniem interwencji projektowej – podkreślmy ponownie, odrzucając urbanistyczny determinizm – nie jest tworzenie węzłów aktywności, ale ich wzmacnianie po prawidłowym zdiagnozowaniu na etapie badania uwarunkowań rozwoju.

Przeprowadzony wywód ujawnia, że kwestia przebudowy „umierającego” śródmieścia nie jest autonomiczna, dlatego nie powinna być przedmiotem dyskusji nad rozwiązaniami kompozyjno-funkcjonalnymi bez odniesienia do szerszego kontekstu policentryczności, którą rządzi wiele zasad składających się na racjonalność lokalizacji i nawiązywania relacji pomiędzy poszczególnymi centrami miejskimi i metropolitalnymi. Świadome i celowe wytworzenie owych centrów, w tym również ich koncentrowanie na obszarze śródmiejskim, nie jest – podkreślmy – wynikiem dowolnej interwencji urbanistycznej. Wręcz przeciwnie: to działania planistyczne można ocenić, badając, w jakim stopniu i w jaki sposób próbują nadać racjonalną formę opisywanym procesom.

²¹ Kluczową inwestycję może stanowić uruchomienie Szybkiej Kolei Regionalnej, łączącej Tychy i Katowice, a docelowo również inne ośrodki górnośląskie i zagłębiowskie. Por.: S. Biega, J. Gertz z zespołem, *Analiza uwarunkowań uruchomienia równoodstępowej, kolejowej komunikacji pasażerskiej na linii Tychy Miasto – Katowice – Sosnowiec*, Kraków–Warszawa 2006 (dokumentacja opracowana przez konsorcjum Politechniki Krakowskiej oraz stowarzyszenie Zielone Mazowsze na zlecenie Zarządu Województwa Śląskiego).

²² Paradigmatycznym przykładem odwrócenia takiej kolejności oraz skutków takiego działania jest początkowe niepowodzenie wysiłków zmierzających do ożywienia ul. Mariackiej w Katowicach.