

RAFAŁ BLAZY

## ATRAKCYJNOŚĆ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA ŚRÓDMIEŚCIA BYTOMIA NA TLE MIAST SĄSIEDNICH

Obserwowane od lat osiemdziesiątych przemiany gospodarcze i polityczne w Polsce znacznie wpływają na przeobrażenia obszarów śródmiejskich. Jednocześnie ogromny wzrost komunikacji samochodowej dostarcza coraz większej liczby użytkowników korzystających z usług zlokalizowanych w centrum. Problemy i zjawiska przestrzenne rodzące się na tym tle są najjaskrawiej widoczne w śródmieściu, będącym niewątpliwie miejscem szczególnie w przestrzeni miasta. Dlatego nieustannemu procesowi przemiany śródmieść i zlokalizowanych na ich obszarach centrów usługowych powinna towarzyszyć ciągła analiza oraz obserwacje<sup>1</sup>.

Gospodarka rynkowa zmusza ludzi do myślenia w kategoriach konkurencyjności. Również miasta oceniane są pod względem walorów, zalet i atrakcyjności. Ta ciągła presja zmusza do zastanowienia czym jest i od czego zależy atrakcyjność najważniejszego obszaru miasta jakim jest bez wątpienia śródmieście.

Definicja atrakcyjności wyjaśnia, iż atrakcyjny (od łacińskiego *attractio*) jest to coś, co przyciąga uwagę, interesuje swą niezwykłością, jest to też urozmaicenie, niespodzianka, rozrywka. Atrakcyjność stanowi właściwość tego co ciekawe, niezwykle i wzbudzające zainteresowanie<sup>2</sup>. Określenie to jest jednak zbyt ogólne, by móc na jego podstawie omówić atrakcyjność śródmieścia. Dlatego autor, mając na względzie społeczną ocenę atrakcyjności, wziął pod uwagę wybrane elementy, skupiając się na zagadnieniach funkcjonalnych, przestrzennych i komunikacyjnych.

Czynnikami określającymi atrakcyjność funkcjonalną każdego śródmieścia są dla autora funkcje usługowe zagęszczone na tym terenie. Do najważniejszych zaliczono: handel, gastronomię, kulturę, szkoły ponadpodstawowe, policealne, szkoły wyższe. Atrakcyjność funkcjonowania miasta zależna jest również od funkcji administracyjnych pełnionych przez miasto. Wiąże się z tym status ośrodków wojewódzkich, miejskich i rejonowych, które posiadają stosownie dla swojej rangi różnorodne funkcje obsługujące. Wielość i różnorodność tych funkcji poważnie przyczyniła się do zwiększenia potencjalnej atrakcyjności śródmieścia i centrum usługowego. Atrakcyjność funkcjonalna centrum w

takim ujęciu będzie większa, gdy powierzone zadania obsługi klienta uzyskają możliwość realizacji w sposób wariantowy oraz ponadprzeciętny, co dla użytkownika wyraża się alternatywnością formy realizacji potrzeb.

Innym, bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność centrum są zagadnienia przestrzenne. Położenie w stosunku do terenów zurbanizowanych, a w szczególności mieszkaniowych stanowi kluczowy problem dostępności terenów centrum dla codziennych użytkowników. Wyposażenie w komunikację oraz połączenie śródmieścia z organizmem miejskim stymuluje dynamikę „życia” całego miasta. Duże znaczenie ma bezpośrednie sąsiedztwo centrum. Tereny uciążliwe, takie jak: fabryki, huty, kopalnie, bazy, składowiska, w poważny sposób oddziałują na atrakcyjność centrum. W realiach aglomeracji górnośląskiej pozostają istotną barierą możliwości jego rozwoju. Zdecydowanie korzystny wpływ mają tereny zieleni ogólnomiejskiej oraz wspomniane tereny mieszkaniowe. Ważne jest również takie położenie centrum, w którym pozostaje ono zespołem, nie przeciętym szybką komunikacją kołową<sup>3</sup>.

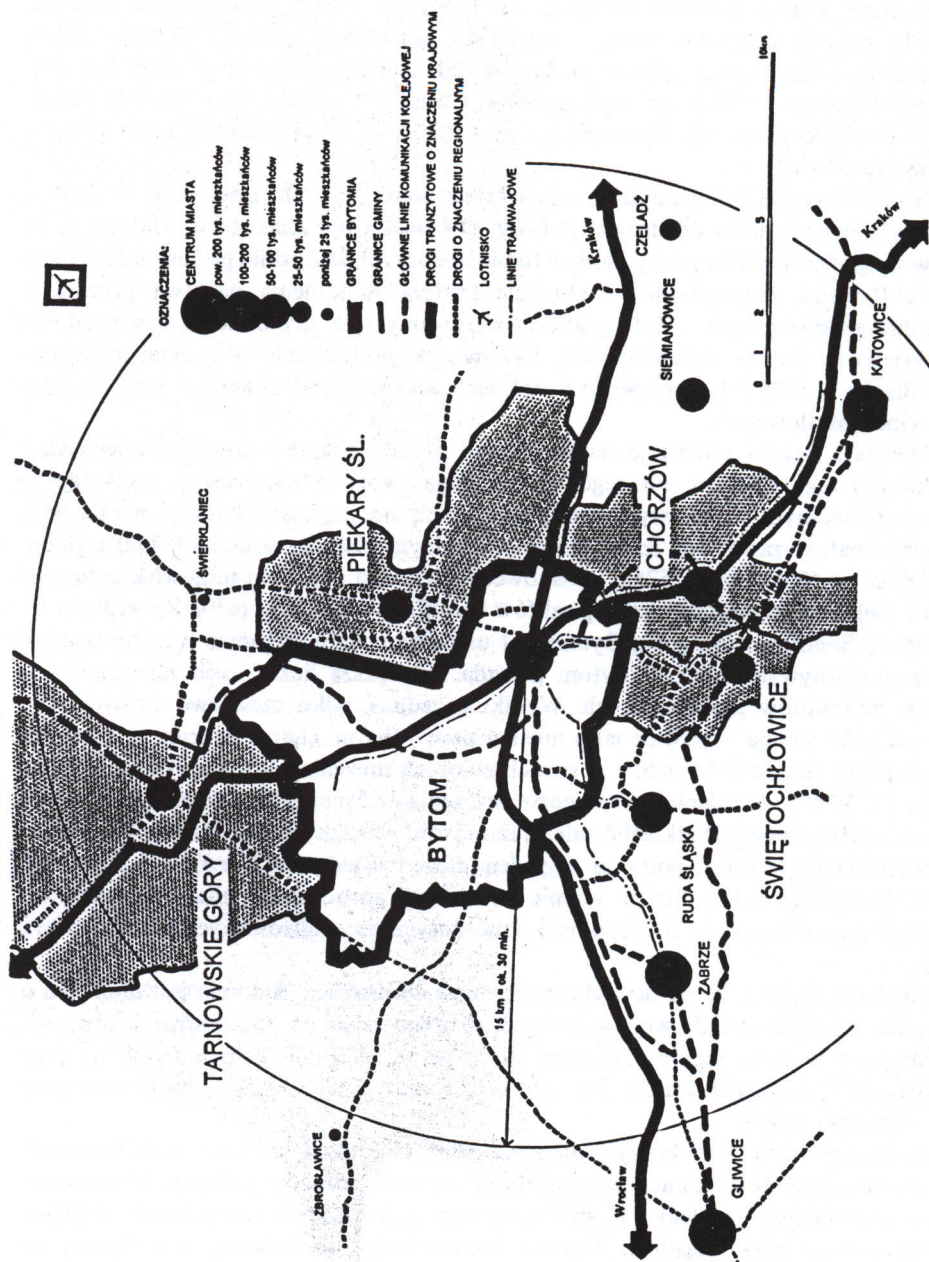
Podstawowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania śródmieścia ma jego układ przestrzenno-kompozycyjny. Kompozycja urbanistyczna, wzajemne rozmieszczenie terenów zabudowanych i wolnych, rodzaj, skala oraz rozwiązania architektoniczne poszczególnych obiektów, stwarzając odpowiedni nastrój korzystnie wpływają na psychikę użytkowników<sup>4</sup>.

W poniższej pracy zrezygnowano jednak z badań dotyczących atrakcyjności kompozycyjnej zabudowy śródmieścia w ujęciu fizjonomicznym. Ograniczono analizy wyłącznie do zagadnień przestrzenno-funkcjonalnych, które dla autora są współzależne i tworzą koherentny system kształtujący atrakcyjność miasta.

Zmiany przestrzeni śródmieść w ostatnich latach uwidaczniają masowość działań zmierzających do poprawy zarówno funkcji, jak i formy śródmieścia. Inwestorzy prywatni mają na celu przede wszystkim uatrakcyjnienie oferowanego towaru lub usług. Natomiast samorząd lokalny traktuje centrum jako „wizytówkę” całego miasta, które podlega promocji i jest elementem polityki marketingowej gminy. Powszechne stało się pojęcie produktu miejskiego jako oferty miasta dla potencjalnych inwestorów. Dlatego wydaje się konieczne precyzyjne scharakteryzowanie zjawiska, oparte na konkretnym przykładzie.

Artykuł stanowi zatem próbę opisu wyżej wymienionych problemów w realiach aglomeracji górnośląskiej. Wielkość i różnorodność ośrodków miejskich na tym terenie sprawia, iż najbardziej atrakcyjne centra muszą mieć swój indywidualny program funkcjonalno-przestrzenny, a śródmieście nie jest „obszarem jednostkowym hipotetycznego terytorium”. Spośród 5 największych miast województwa katowickiego wybrano Bytom. Zdecydowano się na przeprowadzenie porównania czynników wpływających na atrakcyjność funkcjonalno-przestrzenną śródmieścia Bytomia w kontekście sąsiadujących z nim miast.

Bytom graniczy z następującymi gminami: Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze, Zbrosławice. Z racji występujących silnych powiązań gospodarczych i funkcjonalnych w południowym paśmie miast od Katowic do Gliwic, zrezygnowano z badań współzależności Rudy Śl. i Zabrze względem Bytomia. Z dalszych analiz wykluczono także gminy o charakterze wiejskim: Świerklaniec i Zbrosławice. Po przeprowadzonej selekcji analizą objęto: Tarnowskie Góry, Piekary Śl., Chorzów oraz Świętochłowice (ryc.1).



Ryc.1. Schemat powiązań komunikacyjnych Bytomia z wybranymi miastami

Fig.1. Diagram of communication lines connecting Bytom with the selected cities

Bytom leży na południowo-zachodnim obszarze Wyżyny Śląskiej, nad rzeką Bytomką, w północno-środkowej części województwa katowickiego, w centrum obszaru o najwyższym procencie terenów zainwestowanych. Jest jednym z 5 największych miast regionu, razem z 13 innymi miastami tworzy największą konurbację zwaną Zespołem Miast Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Liczba ludności Bytomia wynosi 228,2 tys. (dla porównania Katowic – 359,9 tys. mieszkańców, Chorzowa – 126,5 tys.). Gęstość zaludnienia (2749 osób/km<sup>2</sup>) na jego obszarze jest po Chorzowie (3833 osób/km<sup>2</sup>) najwyższa w całym województwie<sup>5</sup>.

Historycznie Bytom jest jednym z najstarszych miast śląskich. Lokowany w 1254 r. pełnił funkcję kasztelanii, a od drugiej połowy XIV wieku był miastem powiatowym. W czasie rewolucji przemysłowej duży napływ ludności sprawił, że średnia gęstość zaludnienia na terenie Bytomia przewyższała trzykrotnie średnią zaludnienia państwa pruskiego. Przemianom gospodarczym i demograficznym towarzyszyła przebudowa i rozbudowa miasta. Wielkość tkanki urbanistycznej Bytomia w porównaniu z innymi miastami Górnego Śląska w 1875 r. była największa. Okres ten utrwalił jego znaczenie jako ośrodka dyspozycyjno-handlowego<sup>6</sup>.

Współcześnie Bytom pozostaje nadal jednym z ważniejszych ośrodków miejskich i przemysłowych tego obszaru. Na jego terenie mają swoje siedziby firmy, konsorcja o znaczeniu regionalnym i krajowym. Analizując dane statystyczne Bytomia na tle woj. katowickiego należy zauważyć, iż miasto to w ogólnym bilansie sklepów (2792) zajmuje trzecie miejsce po Katowicach (5256) i Sosnowcu (3387). Ma najwięcej targowisk czynnych codziennie (16) oraz największą liczbę punktów sprzedaży detalicznej (550). Ze względu na szeroką ofertę handlowo-usługową Bytom jest ośrodkiem konkurującym z Katowicami<sup>7</sup>.

Na tle porównywanych miast Bytom posiada największą liczbę osób zatrudnionych oraz liczbę podmiotów gospodarczych. Wyniki te jednak tylko częściowo wpływają na atrakcyjność śródmieścia – głównie jako miejsca pracy. Bytom charakteryzuje się ponadto największą liczbą miejsc w kinach, a w swoich zbiorach muzealnych ma największą liczbę eksponatów (739083). Ustalenie faktycznego znaczenia w życiu kulturalnym, jakie pełni miasto, jest bardzo trudne. Podkreślić należy, iż spośród wybranych przykładów konkurencyjny w stosunku do Bytomia pod tym względem może być jedynie Chorzów. Należy także zauważyć, iż ośrodki kulturalne na terenie konurbacji górnośląskiej mają tendencję do wzajemnego uzupełniania się. Szczegółowe dane dotyczące analizowanych miast zawiera tablica 1.

Z zestawienia wynika, że na tle wybranych miast śródmieście Bytomia jest miejscem o szczególnych walorach handlowo-usługowych. Dlatego centrum to stanowi istotny ośrodek usługowy w skali regionu. Oprócz statystycznej ilości zlokalizowanych na jego terenie funkcji niezmiernie ważna jest ich ranga oraz unikatowość, charakteryzujące ośrodki wyższego rzędu.

Podstawowym warunkiem korzystania z omawianych funkcji jest dostępność śródmieścia. Natomiast wpływ komunikacji na osiągalność centrum pozostaje jednym z kluczowych zagadnień omawianego problemu. W strukturze regionalnej Bytom jest jednym z najlepiej skomunikowanych miast śląskich. Oprócz komunikacji autobusowej i kolejowej za pomocą linii tramwajowych ma połączenia z Katowicami, Chorzowem, Rudą Śląską, Zabrzem, Gliwicami (ryc.1).

## Bytom na tle analizowanych miast – stan na 31.12.94

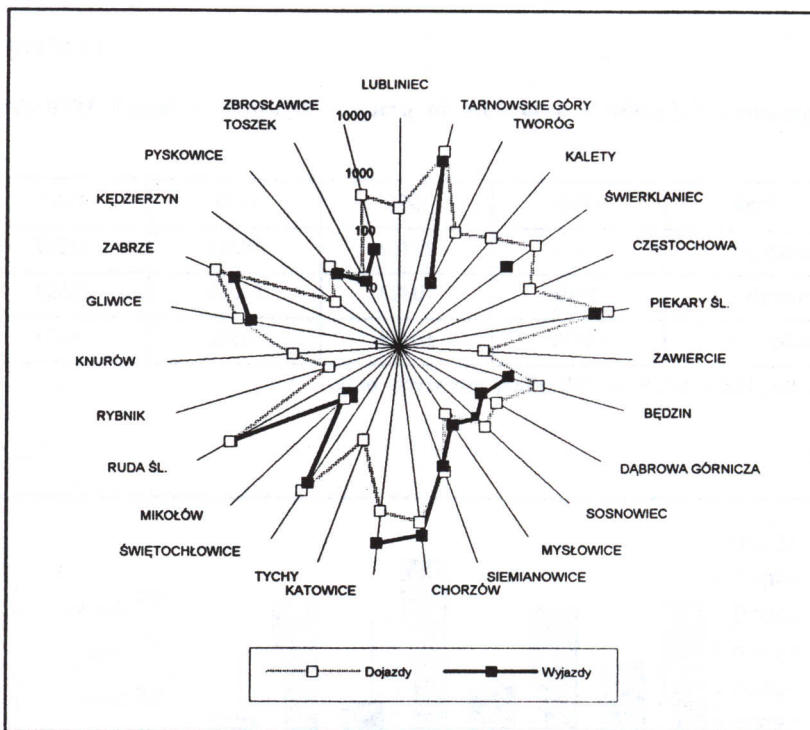
Dane statystyczne	Bytom	Chorzów	Piekary Śl.	Świętochłowice	Tarnowskie Góry
Powierzchnia miasta (ha)	8258	3352	3967	1322	15177
<b>Ludność</b>					
ogółem	228165	126489	67345	59710	74857
ludność w wieku 15-59 lat*	148342	81390	43061	38937	39658
<b>Budżet miasta</b>					
dochody w tys. zł	124800	81827	25160	32222	21237
wydatki w tys. zł	130227	82585	23892	32642	23803
% wydatków gminy na gospodarkę komunalną	14,2	22,1	30,6	12,0	37,7
% wydatków gminy na kulturę i sztukę	2,5	1,6	2,4	2,6	3,7
<b>Podmioty gospodarcze osób prywatnych i publicznych zarejestrowane w systemie region</b>					
ogółem sektor publiczny i prywatny	10512	2316	2742	2699	4119
liczba osób przypadająca na jeden podmiot gospodarczy	21,7	54,6	24,6	22,1	18,2
przychody podmiotów gospodarczych w tys. zł	1 997 327	1 019 327	99 573	428 578	580 629
<b>Institucje kulturalne</b>					
kina	2	1	1		1
miejsca na widowni	765	154			300
muzea	1	2		1	1
liczba eksponatów	739083	43710		3808	2834
<b>Obiekty turystyczne</b>					
ogółem	4	4	1		5
miejsca noclegowe	170	304	68		196
<b>Sklepy</b>					
ogółem	2792	1972	894	660	992
liczba ludności na jeden sklep	82	64	75	90	75
<b>Targowiska stałe</b>					
ogółem	16	6	5	1	7
powierzchnia (w m <sup>2</sup> )	26272	24843	7905	1000	6940
liczba ludności na jedno targowisko	14260	21082	1469	59710	10694

\* Obliczenia własne na podstawie rocznika statystycznego. Źródło: Rocznik statystyczny województwa katowickiego. Wojewódzki Urząd Statystyczny w Katowicach, 1995. Statystyka gmin województwa katowickiego. Wojewódzki Urząd Statystyczny w Katowicach, 1995.

## Zestawienie dojazdów i wyjazdów do pracy w Bytomiu w roku 1983

	Dojazdy	Wyjazdy	Saldo
Lubliniec	271		271
Tarnowskie Góry	3166	2190	976
Tworóg	161	18	143
Kalety	306		306
Świerklaniec	828	213	615
Częstochowa	293		293
Piekary Śl.	4363	2473	1890
Zawiercie	28		28
Będzin	324	90	234
Dąbrowa Górnicza	89	46	43
Sosnowiec	110	70	40
Mysłowice	26	44	-18
Siemianowice	208	172	36
Chorzów	1220	2106	-886
Katowice	812	2882	-2070
Tychy	54		54
Świętochłowice	1049	735	314
Mikołów	20	22	-2
Ruda Śl.	2194	2084	110
Rybnik	18		18
Knurów	68		68
Gliwice	650	386	264
Zabrze	2639	1165	1474
Kędzierzyn	23		23
Pyskowice	72	46	26
Toszek	23	19	4
Zbrosławice	534	59	475

Źródło: Dane GUS za rok 1983, nowszych brak.



Źródło: Dane GUS za rok 1983, nowszych brak.

Ryc.2. Dynamika i rozkład przestrzenny dojazdów i wyjazdów dla miasta Bytomia

Fig.2. Dynamics and spatial distribution of commuting to work in and out of Bytom

Na korzystanie z usług śródmiejskich znaczny wpływ ma także liczba ludności przyjeżdżającej do pracy w danym ośrodku. Szczegółowy bilans migracji (dojazdy i wyjazdy) dla miast Górnego Śląska zestawiono w tabeli 2. Jak wynika z tych danych, największe codzienne dojazdy do pracy w Bytomiu – (powyżej 500 osób) stanowią ludzie zamieszkali w: Tarnowskich Górach, Świerklańcu, Piekarach Śląskich, Chorzowie, Katowicach, Świętochłowicach, Rudzie Śląskiej, Gliwicach, Zabrze i Zbrosławicach (ryc.2). Schematyczny zapis w postaci liczby osób i miejsc ich zamieszkania potwierdza obserwację, iż najlepszy dostęp do śródmieścia mają użytkownicy przybywający od strony północnej lub południowej.

Analiza dojazdów do pracy w Bytomiu w latach 1960-1983 zestawiona w tabeli 3 i na rysunku 3 pokazuje, iż skala dojazdów do pracy (poza wzrostem w końcu lat 70.) utrzymuje się na podobnym poziomie. Zwiększenie wyjazdów z Bytomia do pracy w innych ośrodkach przemysłowych aglomeracji w latach 70. wskazuje na ograniczone możliwości wzrostu zatrudnienia w przemyśle. Pomimo braku szczegółowych aktualnych

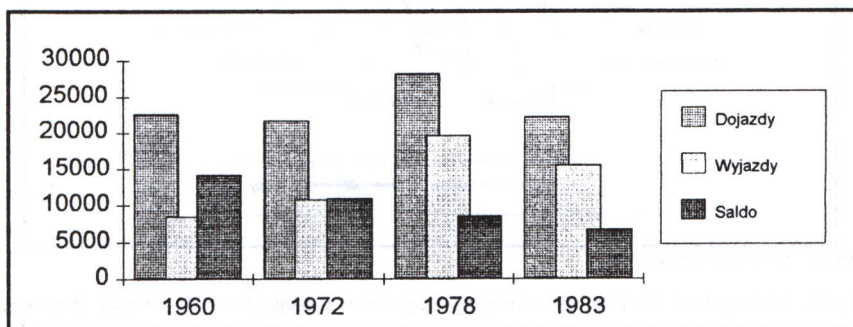
danych należy przypuszczać, że ze względu na rozwój usług, możliwość zatrudnienia w ostatnich latach jest korzystniejsza w Bytomiu niż w innych miastach Śląska.

Tablica 3

### Dynamika dojazdów i wyjazdów do pracy w Bytomiu w latach 1960-1983

Rok	1960	1972	1978	1983
Dojazdy	22678	21752	28211	22259
Wyjazdy	8408	10823	19650	15582
Saldo	14270	10929	8561	6677

Źródło: Dane GUS za rok 1983, nowszych brak.



Źródło: Dane GUS za rok 1983, nowszych brak.

Ryc.3. Dynamika dojazdów i wyjazdów do pracy dla miasta Bytomia

Fig.3. Dynamics of commuting to work in and out of Bytom

Rozpatrując zagadnienia komunikacji samochodowej w skali śródmieścia, istotą pozostają bezpośrednie styki wspomnianej komunikacji z terenami o największej penetracji pieszych. W Bytomiu arterie prowadzące ruch w kierunku Poznania i Opola oraz Katowic bezpośrednio oplatają stary średniowieczny układ. W Tarnowskich Górach część ruchu samochodowego wprowadzana jest w samo centrum do ronda. Innymi, bez wątpienia gorszymi rozwiązaniami, są układy Chorzowa z estakadą przecinającą rynek i 4 pasami ruchu wpadającymi w zabytkową zabudowę miasta, a także rozwiązania Świętochłowic i Piekar Śląskich, gdzie główne osie komunikacyjne pozostają jednocześnie głównymi ciągami handlowo-usługowymi. W sytuacji stale zwiększającej się liczby samochodów oraz braku możliwości wydzielenia strefy pieszej, centrum w tych miastach pozostaje obszarem potencjalnych konfliktów o podłożu komunikacyjnym.



Obserwacje wpływu układu komunikacyjnego na funkcjonowanie śródmieścia wskazują na zdecydowanie ujemne oddziaływanie przecinających śródmieście dróg międzymiastowych, głównie ze względu na ciężki transport towarowy i surowcowy. Z drugiej jednak strony układ taki stwarza dogodne możliwości korzystania ze środków masowej komunikacji pasażerskiej. Bytom mimo uciążliwości związanych z komunikacją regionalną, przechodzącą na styku zabytkowego śródmieścia, pozostaje miastem o najlepszym dostępie dla użytkowników z zewnątrz.

Integralną część zagadnień dostępności komunikacyjnej usług stanowi system ciągów pieszych, a na szczególną uwagę zasługuje wydzielona strefa piesza w śródmieściu. Należy podkreślić, iż największa taka strefa występuje w Bytomiu, obejmując ulice i place o długości ok. 800 metrów. Dla porównania w Chorzowie długość strefy pieszej wynosi 450 m (fragmenty ulic Wolności), a w Tarnowskich Górach 400 m (ulica Krakowska i Rynek). Można zatem wnioskować, że zaletą funkcjonalno-komunikacyjną położenia centrum Bytomia jest stosunkowo duża liczba środków transportu przebiegających w jego pobliżu oraz łatwość, dostępność dla pieszych, a także „względna bezkolizyjność” ruchu pieszego i samochodowego.

Dla scharakteryzowania atrakcyjności przestrzennej analizowanych śródmieść przydatne jest spojrzenie na charakter historycznych wartości układu miejskiego. W omawianej grupie miast występują 2 typy układów: pierwszy, to miasta najstarsze z owalnicowym układem urbanistycznym – Bytom i Tarnowskie Góry. Drugi, z osiowymi rozwiązaniami śródmieścia – Chorzów, Piekary Śl., Świętochłowice, to XIX-wieczne miasta przemysłowe, które będąc osadami robotniczymi po usamodzielnieniu otrzymywały prawa miejskie. Szczególnymi przypadkami „swoistych” zbiorowości osad robotniczych w województwie katowickim jest Ruda Śląska, a wśród analizowanych: Świętochłowice i Chorzów. W tych też miastach układy liniowe centrów były konsekwencją ściśle utylitarnych funkcji starych osiedli, a położone w pobliżu zakłady przemysłowe i linie kolejowe w dużej mierze jako bariery wpłynęły na strukturę ich przestrzeni. Odminną genezą powstania miasta charakteryzują się Piekary Śl., które były osadą rolno-przemysłową.

Struktura przestrzenna starszych śródmieść uwidacznia, iż lokacja miasta dobrze wykorzystywała warunki naturalne terenu. Sam wiek powstania miast i ich historyczne „życie” wpłynęły na wytworzenie najciekawszych układów kompozycyjno-urbanistycznych. Natomiast w miastach XIX-wiecznych obserwować możemy wyraźny brak kompozycji centrum przy jednoczesnym prawie zupełnym braku placów miejskich<sup>8</sup>.

Ogólnie największą strefę śródmiejską ma Bytom (ok. 66 ha) – 3,5 razy większą od pozostałych analizowanych miast. Wielkość ta pociąga za sobą 800-metrowy promień dojścia od rynku do najważniejszych obiektów usługowych w mieście. Tarnowskie Góry charakteryzują się 500-metrową izochroną przy 18 hektarowym obszarze centrum. Spośród rozwiązań osiowych śródmieścia najdłuższą jej strukturą przestrzenną Piekary Śl. (ok. 1400 m), a zdecydowanie najlepszy całościowy układ liniowy posiada Chorzów.

Biorąc pod uwagę otoczenie centrum, jako korzystne uznano położenie centrów usługowych w obszarach uporządkowanej zabudowy miejskiej, posiadające stosunkowo bliski dostęp do parków i zieleni. Jako niekorzystne przyjęto sąsiedztwo terenów przemysłowych i składowych oraz linii kolejowych. Obserwacje wykazują, że centra starsze, tzn. Bytom i Tarnowskie Góry posiadając wydzieloną strefę śródmieścia zapewniają sobie jednocześnie bardziej korzystne sąsiedztwo w postaci historycznie ukształtowanych parków i terenów mieszkaniowych. Natomiast XIX-wieczne miasta przemysłowe nadal „cierpią” z powodu niekorzystnego sąsiedztwa terenów przemysłowo-składowych.

## Ocena analizowania śródmieść

Lp.	Rodzaj i kryteria oceny	Bytom	Chorzów	Piekary Śl.	Święto- chłowice	Tarnowskie Góry
<b>Funkcyjna</b>						
1	Wyposażenie w usługi handlu, gastronomii i administracji	●	●	○	○	⊗
2	Wyposażenie w usługi kultury	●	●	○	○	○
3	Wartość biourbanistycznego środowiska człowieka (bezpieczeństwo, hałas, zanieczyszczenie atmosfery)	○	○	⊗	○	●
<b>Komunikacyjna</b>						
1	Dogodne połączenia środkami komunikacji masowej z otaczającymi obszarami GOP-u	●	●	○	⊗	○
2	Różnorodność środków transportu	●	●	○	●	⊗
3	Śródmieście stanowi zespół nie przecięty komunikacją miejską przelotową	●	○	○	○	●
4	Położenie w pobliżu głównych tras komunikacji międzymiastowej regionalnej	●	⊗	○	○	⊗
5	Dostępność dla samochodów osobowych z dogodnymi miejscami parkowania	⊗	●	⊗	⊗	⊗
6	Wydzielenie od dróg kołowych głównych ciągów pieszych	●	●	○	⊗	●
<b>Przestrzenna</b>						
1	Wykorzystanie warunków naturalnych terenu	●	○	⊗	⊗	●
2	Interesująca kompozycja plastyczna układu urbanistycznego (przekroje ulicy, pieżeje zabudowy)	●	○	○	○	●
3	Ciekawe wnętrza widokowe	●	○	○	⊗	⊗
4	Interesująca architektura budynków mieszkalnych i usługowych	●	⊗	○	○	⊗
5	Występowanie przestrzeni sprzyjających integracji społecznej	●	⊗	⊗	⊗	●
6	Ocena otoczenia śródmieścia	●	⊗	●	○	●
Ocena łączna		13 ● 1 ○ 1 ⊗	6 ● 5 ○ 4 ⊗	1 ● 10 ○ 4 ⊗	1 ● 8 ○ 6 ⊗	7 ● 2 ○ 6 ⊗

Ocena: korzystna ●, niekorzystna ○, przeciętna ⊗.

Wprawdzie niekorzystne oddziaływanie przemysłu w ostatnich latach znacznie się zmniejszyło, to nadal pozostaje największe w obszarach centralnych GOP-u. Podobnie kształtuje się stan zdegradowania środowiska i zanieczyszczenia atmosfery, dlatego miasta położone na obrzeżu całej aglomeracji posiadają pod względem jakości środowiska korzystniejsze warunki życia dla człowieka. Ze względów użytkowych występuje sytuacja odwrotna, wyraźnie zauważyć można większe możliwości zaspokojenia potrzeb ludzkich w miastach większych, bliżej położonych centrum aglomeracji (Bytom, Chorzów).

Przeprowadzona próba oceny atrakcyjności śródmieść pięciu omawianych miast zestawiona w tabeli 4 wykazuje, że najatrakcyjniejsze pod względem funkcjonalnym i przestrzennym są najstarsze układy urbanistyczne<sup>9</sup>. Wiąże się to niewątpliwie z tradycją historyczną występowania funkcji usługowych w mieście. Atrakcyjność obecna jest jednak wynikiem ciągłego procesu dostosowywania się śródmieść do zmieniających się potrzeb ludzkich, a z przeprowadzonych analiz wynika, że przy tak bliskich odległościach miast, śródmieście może być miejscem atrakcyjnym funkcjonalnie jedynie wówczas, gdy wnosi i oferuje coś szczególnego w kontekście konkurujących śródmieść i centrów usługowych. Zbadanie ilości: usług, podmiotów gospodarczych nie świadczy i nie zawsze pokrywa się z jakością przestrzeni, czyli z atrakcyjnością przestrzenną śródmieścia. Pod względem komunikacyjnym istotne jest, by drogi oraz środki komunikacji zapewniały użytkownikowi odpowiednią jakość połączeń, nie rozbijając struktury śródmieścia.

Podsumowując powyższe rozważania na temat atrakcyjności funkcjonalno-przestrzennej Bytomia można stwierdzić, że miasto to posiada duży potencjał cech pozytywnie wpływających na atrakcyjność śródmieścia. Najważniejsze wydaje się być harmonijne występowanie elementów zarówno przestrzennych, jak i funkcjonalnych. Obok dużej ilości usług zlokalizowanych w skoncentrowanej zabudowie istnieją korzystnie położone dworce: kolejowy, autobusowy oraz węzeł tramwajowy. Dodatkowym atutem może być duża wydzielona przestrzeń piesza w obszarze największej koncentracji przestrzeni handlowych.

Pomimo degradacji środowiska, a w szczególności występujących w obrębie centrum Bytomia szkód górniczych, przed miastem tym, zarówno z racji niewątpliwych walorów przestrzennych, jak i funkcjonalnych stoją duże szanse rozwoju w gospodarce rynkowej.

### Aneks – charakterystyka przestrzenna omawianych śródmieść

#### Oznaczenia:

- . — linia kolejowa
- . — linia tramwajowa
- ulica
- ulica o znaczeniu tranzytowym
- plac
- XXXX/ strefa największej aktywności społecznej
- zasięg 500-metrowego promienia dojścia pieszego

Ryc.4

Fig.4



<p>Elementy strefowe</p> <p>— strefa największej aktywności społecznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● układ owalnicowy</li> <li>● zawarty między ulicami: Powstańców Warszawskich, Witczaka oraz Piłsudskiego a Karola Miarki</li> <li>● powierzchnia strefy zajmuje ok. 66 ha</li> </ul>
<p>Elementy liniowe</p> <p>— ruch pieszy (ciągi, kierunki, natężenie)</p> <p>— ruch samochodowy (ciągi, kierunki, natężenie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● wydzielona strefa piesza o długości ok. 800 m</li> <li>● ww. strefa obejmuje ulice: Dworcową, Janty, Gliwicką, pl. Kościuszki i Rynek</li> <li>● strefa największego natężenia ruchu pieszego występuje pomiędzy dworcem PKP i autobusowym przez ul. Dworcową, pl. Kościuszki, Rynek, ul. Podgórną do pl. Sobieskiego, dodatkowo na pl. Sikorskiego oraz ulicach łączących plac z Rynkiem (Piastów Bytomskich) i pl. Kościuszki (Katowicka)</li> <li>● do najważniejszych arterii komunikacyjnych w śródmieściu należą ulice: Wrocławska, Powstańców Warszawskich, Kolejowa, Karola Miarki, Stanisława Witczaka, Józefa Piłsudskiego, Kwietniewskiego</li> <li>● ww. arterie przebiegają na stykach z terenami usługowo-handlowymi centrum</li> <li>● zwiększone natężenie ruchu samochodowego obserwujemy na kierunku Katowice, Chorzów</li> </ul>
<p>Elementy punktowe</p> <p>— obiekty</p> <p>— dworce i przystanki (A, T, PKP)</p> <p>— place</p> <p>— parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● najważniejsze obiekty użyteczności publicznej umieszczone są na obrzeżach wydzielonej strefy pieszej w mieście</li> <li>● promień dojazdu do ww. obiektów, licząc od Rynku, wynosi ok. 800 m</li> <li>● użytkownicy mają możliwość korzystania z linii i połączeń: autobusowych, tramwajowych i kolejowych</li> <li>● wspomniane środki transportu masowego ocierają się o strefę centrum, a na ich styku zlokalizowane są dworce: kolejowy i autobusowy oraz tramwajowy</li> <li>● w śródmieściu funkcjonuje 10 placów</li> <li>● rozmieszczenie świadczy o dużej niezależności funkcjonalnej w stosunku do rynku przy zachowaniu ogólnego owalnicowego charakteru kompozycji śródmieścia</li> <li>● w centrum zlokalizowano 7 wydzielonych parkingów</li> <li>● parkingi rozmieszczono na głównych arteriach komunikacyjnych w pobliżu wydzielonej strefy pieszej</li> </ul>

**Tarnowskie Góry**  
Rok nadania praw miejskich – 1529



Ryc.5

Fig.5

<p>Elementy strefowe</p> <p>— strefa największej aktywności społecznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● układ owalnicowy</li> <li>● zawarty między ulicami: Sobieskiego a Żwirki i Wigury oraz Piłsudskiego a Królika</li> <li>● powierzchnia strefy zajmuje ok. 18 ha</li> </ul>
<p>Elementy liniowe</p> <p>— ruch pieszy (ciągi, kierunki, natężenie)</p> <p>— ruch samochodowy (ciągi, kierunki, natężenie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● wydzielona strefa piesza o długości ok. 400 m</li> <li>● ww. strefa obejmuje ulicę Krakowską i Rynek</li> <li>● strefa największego natężenia ruchu pieszego występuje pomiędzy dworcem PKP przez ul. Piłsudskiego, Krakowską do Rynku i dalej do targu</li> <li>● do najważniejszych arterii komunikacyjnych w śródmieściu należą ulice: Piłsudskiego, Sobieskiego, Nakielska, Sienkiewicza (ulica Piłsudskiego oprócz funkcji usługowych spełnia bardzo ważną rolę komunikacyjną, a zlokalizowane w jej części środkowej rondo rozdziela ruch w obszarze śródmieścia). Taki układ funkcjonalny centrum w poważnym stopniu ogranicza możliwości rozwoju centrum</li> <li>● ww. arterie przebiegają na stykach z terenami usługowo-handlowymi centrum</li> <li>● zwiększone natężenie ruchu samochodowego obserwujemy w kierunku Bytomia</li> </ul>
<p>Elementy punktowe</p> <p>— obiekty</p> <p>— dworce i przystanki (A, T, PKP)</p> <p>— place</p> <p>— parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● najważniejsze obiekty użyteczności publicznej umieszczone koncentrycznie w stosunku do Rynku</li> <li>● promień dościa do ww. obiektów, licząc od Rynku, wynosi ok. 500 m</li> <li>● użytkownicy mają możliwość korzystania z linii i połączeń autobusowych i kolejowych</li> <li>● wspomniane środki transportu masowego przebiegają na styku strefy centrum, a w sposób buforowy zlokalizowane są dworce: kolejowy i autobusowy</li> <li>● w śródmieściu funkcjonują 4 place</li> <li>● rozmieszczenie świadczy o dużej zależności funkcjonalnej w stosunku do Rynu (najważniejszym placem w mieście jest Rynek o osi dłuższej wsch-zach. Oprócz Rynku mamy jeszcze: pl. Żwirki i Wigury, pl. Wolności oraz pl. Gwarków. W Tarnowskich Górach duże znaczenie ma również plac targowy zlokalizowany w sąsiedztwie centrum)</li> <li>● w centrum zlokalizowano 3 wydzielone parkingi</li> <li>● parkingi rozmieszczono w pobliżu Rynku</li> </ul>



Ryc.6

Fig.6

<p>Elementy strefowe</p> <p>— strefa największej aktywności społecznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● układ jednoosiowy (ul. Wolności) z uzupełniającymi osiami równoległymi</li> <li>● zawarty między ulicami: Wolności i Henryka Dąbrowskiego</li> <li>● powierzchnia strefy zajmuje ok. 18 ha</li> </ul>
<p>Elementy liniowe</p> <p>— ruch pieszy (ciągi, kierunki, natężenie)</p> <p>— ruch samochodowy (ciągi, kierunki, natężenie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● wydzielona strefa piesza o długości ok. 450 m</li> <li>● ww. strefa obejmuje fragmenty ulicy Wolności</li> <li>● strefa największego natężenia ruchu pieszego występuje pomiędzy ulicami Faski a Hajducką</li> <li>● najważniejszą arterią komunikacyjną w śródmieściu jest ulica Katowicka</li> <li>● ww. arteria przebiega estakadą przewieszoną nad Rynkiem w bezpośrednim sąsiedztwie terenów usługowo-handlowych centrum</li> <li>● największe natężenie ruchu samochodowego obserwujemy na kierunku Katowice, Bytom</li> </ul>
<p>Elementy punktowe</p> <p>— obiekty</p> <p>— dworce i przystanki (A, T, PKP)</p> <p>— place</p> <p>— parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● najważniejsze obiekty użyteczności publicznej umieszczone są wzdłuż ul. Wolności oraz do niej równoległych: Powstańców i Dąbrowskiego</li> <li>● użytkownicy mają możliwość korzystania z linii i połączeń: autobusowych, tramwajowych i kolejowych</li> <li>● wspomniane środki transportu masowego przebiegają przez strefę centrum, a ich linie w dużej mierze ograniczają jego możliwości rozwojowe</li> <li>● w śródmieściu funkcjonuje 6 placów (omawiane place w Chorzowie to: Dworcowy, Hutników, Kopernika, Matejki, Powstańców Śląskich, Rynek)</li> <li>● rozmieszczenie świadczy o braku czytelnej kompozycji centrum</li> <li>● w centrum zlokalizowano 5 wydzielonych parkingów</li> <li>● parkingi rozmieszczono wzdłuż ulicy Katowickiej; obsługują one w optymalny sposób najbardziej obciążone kierunki ruchu samochodowego</li> </ul>

## Piekary Śląskie

Rok nadania praw miejskich – 1934

Ryc.7

Fig.7



<p>Elementy strefowe</p> <p>— strefa największej aktywności społecznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● układ jednoosiowy (ul. Bytomska) z uzupełniającą osią ul. Wyszyńskiego</li> <li>● strefa obejmuje jedynie ww. ulice</li> <li>● powierzchnia strefy zajmuje ok. 8 ha</li> </ul>
<p>Elementy liniowe</p> <p>— ruch pieszzy (ciągi, kierunki, natężenie)</p> <p>— ruch samochodowy (ciągi, kierunki, natężenie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● brak wydzielonej strefy pieszej</li> <li>● strefa największego natężenia ruchu pieszego występuje na ulicach: Bytomskiej od Bazyliki NMP do skrzyżowania z ul. S.Wyszyńskiego oraz ok. 400 m odcinek ul. S.Wyszyńskiego. Ruch pieszzy stanowi zwornik pomiędzy dzielnicami Piekary i Szarlej</li> <li>● do najważniejszych arterii komunikacyjnych w śródmieściu należą ulice: Bytomska i S.Wyszyńskiego</li> <li>● ww. arterie przebiegają przez centrum, stanowiąc jego główne ciągi handlowo-usługowe</li> <li>● zwiększone natężenie ruchu samochodowego obserwujemy w kierunku Bytomia</li> </ul>
<p>Elementy punktowe</p> <p>— obiekty</p> <p>— dworce i przystanki (A, T, PKP)</p> <p>— place</p> <p>— parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● najważniejsze obiekty użyteczności publicznej umieszczone są wzdłuż ul. Bytomskiej</li> <li>● użytkownicy mają możliwość korzystania z linii i połączeń komunikacji: autobusowych. (W okresie przedwojennym w Piekarach Śl. istniała linia tramwajowa łącząca Piekary z Bytomiem)</li> <li>● brak placów</li> <li>● w centrum zlokalizowano 1 wydzielony parking</li> <li>● ww. parking umieszczono przy najważniejszych obiektach administracji państwowej</li> </ul>



Ryc.8

Fig.8

<p>Elementy strefowe</p> <p>— strefa największej aktywności społecznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● układ owalnicowy o dwóch zasadniczych osiach (ulice: Katowicka i Bytomska)</li> <li>● zawarty między ulicami: Bytomską i Szpitalną, z ulicami Katowicką, Teodora oraz Dworcową</li> <li>● powierzchnia strefy zajmuje ok. 14 ha</li> </ul>
<p>Elementy liniowe</p> <p>— ruch pieszy (ciągi, kierunki, natężenie)</p> <p>— ruch samochodowy (ciągi, kierunki, natężenie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● brak wydzielonej strefy pieszej</li> <li>● strefa największego natężenia ruchu pieszego występuje razem z ulicą Katowicką, która stanowi podstawową oś komunikacyjną śródmieścia</li> <li>● do najważniejszych arterii komunikacyjnych w śródmieściu należą ulice: Katowicka z równoległą Dworcową i Bytomska</li> <li>● ww. arterie przebiegają przez centrum, stanowiąc jego główne ciągi handlowo-usługowe</li> <li>● zwiększone natężenie ruchu samochodowego obserwujemy w kierunku Katowic (duże znaczenie dla odciążenia ruchu w centrum ma budowana drogowa trasa średnicowa)</li> </ul>
<p>Elementy punktowe</p> <p>— obiekty</p> <p>— dworce i przystanki (A, T, PKP)</p> <p>— place</p> <p>— parkingi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● najważniejsze obiekty użyteczności publicznej umieszczone są wzdłuż ul. Katowickiej</li> <li>● użytkownicy mają możliwość korzystania z linii i połączeń: autobusowych, tramwajowych i kolejowych</li> <li>● wspomniane środki transportu masowego przebiegają przez strefę centrum, a ich linie w dużej mierze ograniczają jego możliwości rozwojowe (w Świętochłowicach centrum rozwinęło się w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, przy głównej arterii komunikacji samochodowej, uzupełnionej o linię tramwajową)</li> <li>● nie występują w centrum</li> <li>● w centrum zlokalizowano 1 wydzielony parking</li> </ul>



## Przypisy

- <sup>1</sup> Pojęcia: „centrum miasta” i „śródmieście” nie są tożsame. W pracy poniższej autor zajmuje się obszarem o największej koncentracji funkcji usługowych w mieście, nazywanym potocznie „centrum”, a stanowiącym fragment śródmieścia.
- <sup>2</sup> Wg *Słownika Wyrazów Obcych*, PWN, Warszawa 1971.
- <sup>3</sup> B. Bartkiewicz, *Problemy wypoczynku codziennego w rozwiązaniach przestrzennych i lokalizacyjnych nowych osiedli mieszkaniowych na przykładzie Krakowa*, Kraków 1971, s. 44.
- <sup>4</sup> B. Bartkiewicz, *op. cit.*, s. 45.
- <sup>5</sup> *Miasta w Polsce*, GUS, Warszawa 1994.
- <sup>6</sup> Interesujące analizy rozwoju miasta przedstawiono w publikacji: *Dziewięć wieków Bytomia. Szkice z dziejów miasta i ziemi bytomskiej*, pod red. Franciszka Ryszki, Śląsk, Katowice 1956.
- <sup>7</sup> Przeprowadzona analiza została oparta na aktualnych danych GUS dla miast i gmin województwa katowickiego. Dane GUS nie odnoszą się do samych śródmieść wybranych miast. Założono jednak, iż sytuacja w centrum miasta stanowi znaczny procentowy udział czynników na tle całej gminy miejskiej w jej granicach administracyjnych.
- <sup>8</sup> Plac jest jednym z najważniejszych elementów struktury miejskiej, oprócz funkcji usługowych pełni funkcje społeczne, umożliwiając zwiększoną penetrację ruchu pieszego w jego obrębie. Przy nim lokalizowano m.in.: kościoły, budynki użyteczności publicznej.
- <sup>9</sup> W przedstawionej analizie kryteria ustalono po uprzednim określeniu celów funkcjonowania śródmieścia na tle miasta, z podkreśleniem roli użytkowników centrum. Oceny zostały ujęte w trzy grupy tematyczne: zagadnienia funkcjonalne, komunikacyjne oraz przestrzenne. Opracowano według metody zastosowanej przez B. Bartkiewicz [*w:*] *op. cit.*, s. 48-67.

## Summary

The article in an attempt to characterise the attractiveness of the downtown as the most important city area. The author takes into consideration several selected issues affecting the social assessment of the attractiveness of the downtown and service centre. He focuses on the functional, spatial and communication aspects.

The area under analysis is the Upper Silesian agglomeration because the author knows the region well and there is a large number and variety of cities. The study is to determine relation to the neighbouring cities: Tarnowskie Góry, Piekary Śl., Chorzów and Świętochłowice.

The statistical data analysis reveals that compared with the selected cities Bytom's downtown has special advantages in terms of trade and services. On the regional scale it is a very significant service centre. In addition to the city area, their rank and uniqueness is another important factor. As regards Bytom centre's accessibility, it is the most convenient

one for outside users, in spite of the problems of regional communication lines which are adjacent to the historic downtown.

The final assessment of the five downtowns' attractiveness shows that the oldest urban lay-outs display the highest degree of functional and spatial attractiveness. Their present attractiveness results from their constant process of adopting themselves to the changing human needs. With the high density of cities within the GOP region a downtown can only be functionally attractive when it has something unique to offer.

The author points that the most crucial aspect in Bytom is a harmonious coexistence of the spatial and functional structures in its downtown. The number of positive features affecting the assessment of Bytom potential and possibilities of development in the market economy.