

Iwona Kantor-Pietraga

Robert Krzysztofik

Jerzy Runge

Uniwersytet Śląski

PROBLEM RYNKU JAKO PRZESTRZENI PUBLICZNEJ W WYBRANYCH MIASTACH KONURBACJI KATOWICKIEJ

1. WPROWADZENIE

Rynek stanowił i stanowi jeden z ważniejszych elementów struktury przestrzennej oraz społecznej większości miast Polski. Jest swoistą kwintesencją rozumienia przestrzeni publicznej jako miejsca integrującego, skupiającego, kreującego czy relaksującego (m.in. MALISZOWA 1974, TAZBIR-TOMASZEWSKA, red. 1989, BIELECKI 1996, OSTROWSKI 1996) niemal wszystkich o terenów genezie przedindustrialnej. Do początków XIX w. 95% lokowanych miast miało układ przestrzenny z rynkiem jako integralnym elementem rozpatrywanej wielokryterialnie struktury. Układy „nierynkowe” w średniowieczu i epoce wczesnonowożytnej miały nieliczne, przede wszystkim skrajnie wyspecjalizowane miasta. Dotyczyło to głównie miast portowych czy rzemieślniczych. W grupie tych drugich dominowały tzw. nowe miasta o podstawowych funkcjach produkcyjnych (m.in. nowe miasta przy Wrocławiu, Głogowie czy Raciborzu) (KRZYSZTOFIK 2012, SŁOŃ 2010). Jednak nie wszystkie tzw. nowe miasta w układach bliźniaczych pozbawione były rynku (np. Nowe Miasto Toruń).

Tendencja ta utrzymała się w epoce wczesnonowożytnej (XVI–XVIII w.) i dobrze widoczna była szczególnie w przypadku znacznej części tzw. wielkopolskich nowych miast tkackich. Podkreślić należy, że aż do początku XIX w. skrajnie wyspecjalizowane funkcje produkcyjne nie dyskredytowały powstania rynku, ale jedynie ograniczały szansę jego powstania. Szczególnie tam, gdzie funkcję handlową związaną z rozwojem rynku lokalnego potraktowano jako nieistotną. Niemniej jednak jeszcze na początku XIX w. większość nowo lokowanych miast, począwszy od Kujaw (Osięciny), przez okolice Łodzi (m.in. Tomaszów, Aleksandrów), po Mazowsze prawobrzeżne (Jadów, Krasnosielc) miała układy rynkowe. Jednak od XVIII w., wraz z przyrostem nowych miast o funkcjach skrajnie wyspecjalizowanych, coraz większą rolę zaczęły odgrywać

liniowe układy o charakterze ulicowym, rzadziej krzyżowym. Zjawisko to nawiązywało się w XIX w. W XX stuleciu układy rynkowe, właściwie placowe, były tylko fragmentami większej kompozycji urbanistycznej rozbudowujących się miast starszych lub powstających nowych. Zasada ta była wprost proporcjonalna do wielkości ówczesnych miast. Nowo zakładane place miejskie w takim przypadku miały charakter lokalny w skali miasta. Ich rola względem dawniejszego rynku było mocna uszczuplona, czasem „przedefiniowana” (np. funkcje rekreacyjne).

Funkcje centralne miasta, reprezentacyjne i wiodące, usługowo-handlowe, zaczęły przejmować pojedyncze ulice, względnie uzupełniane dochodzącymi do nich uliczkami bocznymi. W większych miastach takich ulic mogło być więcej. Niemniej jednak dominowały układy jednoosiowe.

Począwszy od połowy XIX w. tzw. główne ulice zaczęły także oddziaływać na strukturę przestrzenno-funkcjonalną starszych miast. Uwaga ta odnosi się szczególnie do „wyprowadzania” z rynku i jego najbliższego otoczenia funkcji centralnych miasta, ograniczania funkcji tzw. salonu miasta. Najczęściej ulica taka łączyła dotychczasowe stare miasto z otoczeniem dworca kolejowego. Nie we wszystkich przypadkach było to jednak zasadą.

Złożoną formę układów liniowych miały miasta powołane do życia przez transport kolejowy. Przyjmowały one układ tzw. miast kolejowych, z wyeksponowanymi dwiema ulicami o dwojakich funkcjach. Pierwsza z nich, ulica handlu hurtowego i instytucjonalna, była równoległa do toru kolejowego. Druga – ulica handlu detalicznego – była osią prostopadłą do toru kolejowego. Obie łączyły się w sąsiedztwie dworca kolejowego, tworząc kształt litery „T”. Przestrzeń centralna miasta tworzyła się w tym przypadku zarówno przy tych ulicach, jak i w obszarze wewnętrznym o kształcie trójkąta wyznaczonym miejscem zaniku funkcji dominujących w ciągu wymienionych dwóch osi.

Miasta, które otrzymywały prawa miejskie po II wojnie światowej miały z reguły dualny charakter. W ich rozplanowaniu widoczna była struktura liniowa osi dawnej wsi zurbanizowanej oraz połączone z nią układy arealne nowych osiedli mieszkaniowych, z reguły o charakterze patronackim. Niewątpliwie okres powojenny do końca lat 80. XX w. stanowił nadal dominację kreowania się osi liniowych jako wyobraźnego *city* nowych miast.

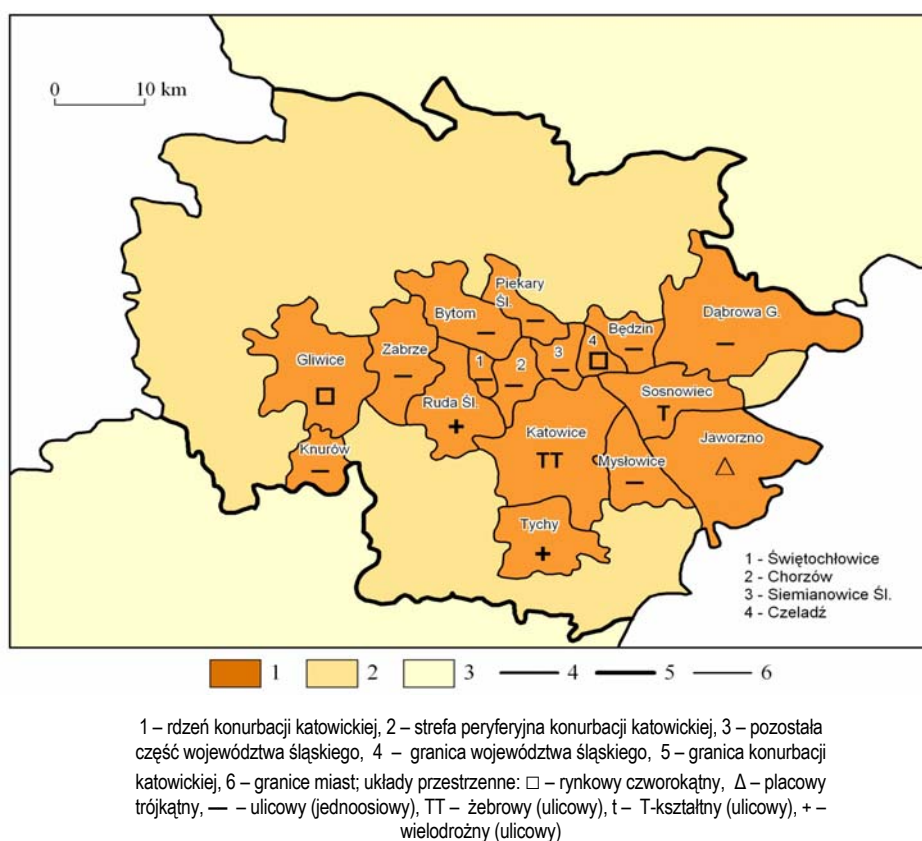
2. ZAGADNIENIE RYNKU W RDZENIU KONURBACJI KATOWICKIEJ

W niniejszym opracowaniu pod pojęciem rynku rozumiemy historycznie ukształtowany plac centralny stanowiący rzeczywiste i percepcyjne jądro śród-

miejskie o funkcjach handlowych, usługowych oraz administracyjnych i reprezentacyjnych – tzw. salon miasta.

Do grona rynków zaliczono rynki miast lokacyjnych (XIII–XVIII w.) oraz niektóre place definiowane jako rynki lub układy o charakterze rynkowym odnoszące się do miast wczesnokapitalistycznych (I poł. XIX w.). W odniesieniu do przestrzeni ukształtowanych później używano sformułowania – place miejskie.

Większość miast współczesnej konurbacji katowickiej prawa miejskie otrzymała w XIX i XX w. zarówno w części górnośląskiej, jak i zagłębiowskiej. Geneza historyczna oraz fakt skrajnie wyspecjalizowanego genotypu funkcjonalnego powodowały, że w przestrzeni regionu układy rynkowe były zjawiskiem raczej rzadkim, a dodatkowo ich rola systematycznie malała.



Rys. 1. Typologia układów przestrzennych centrów miast konurbacji katowickiej w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne

Spośród 17 miast ścisłego rdzenia konurbacji genezę feudalną (XIII–XVIII w.) ma tylko pięć miast (Będzin, Bytom, Czeladź, Gliwice i Mysłowice). Dwa inne – Modrzejów i Niwka straciły prawa miejskie i są obecnie dzielnicami Sosnowca.

Wszystkie miasta feudalne regionu rozplanowane były wokół rynków; co najmniej trzy – Będzin, Bytom i Gliwice, obwarowane dodatkowo murami miejskimi. We wszystkich tych ośrodkach rynek stanowił główny „salon” miasta do połowy XIX w. Od tego okresu rozwój przemysłu i komunikacji kolejowej sprawił, że znacznemu przyspieszeniu w rozwoju podlegały tereny zlokalizowane w sąsiedztwie dworców kolejowych. Urbanizacja przełomu XIX i XX w., zwłaszcza po stronie górnośląskiej, ukształtowała dynamicznie rozwijające się układy osiowe łączące dotychczasowe obręby miast lokacyjnych z dworcami kolejowymi (ul. Małachowskiego w Będzinie, ul. Dworcowa w Bytomiu, ul. Zwycięstwa w Gliwicach). Najbardziej reprezentacyjne budynki i najważniejsze funkcje miastotwórcze zaczęły się lokować przy tych ulicach, względnie w ich najbliższym sąsiedztwie. Niekiedy w kompozycji urbanistycznej tego okresu widoczne są tendencje do formowania uzupełniających układów placowych (pl. 3 Maja w Będzinie czy pl. Kościuszki w Bytomiu).

Współcześnie w miastach o genezie feudalnej zlokalizowanych w obrębie rdzenia konurbacji katowickiej widoczne są złożone układy rynkowo-ulicowe, w których pomimo przeniesienia części wielkomiejskiej – usługowo-handlowej i społeczno-reprezentacyjnej przestrzeni miasta, z rynków na wyodrębniające się pojedyncze, nadal te pierwsze pełnią ważne funkcje. W Czeladzi z uwagi na brak rozwoju funkcji transportowych tzw. stare miasto ma rolę całkowicie wiodącą w definiowaniu *city* i „salonu” miasta. Wyjątkiem jest Będzin, którego rynek począwszy od II połowy XIX w. zaczął tracić coraz bardziej na znaczeniu. Funkcje centralne translokowały się na dwie równoległe ulice prowadzące z obręb Starego Miasta w kierunku dworca kolejowego – Małachowskiego i częściowo Modrzejowską. W latach 70. XX w. przez rynek przeprowadzono dwujezdniową drogę Bytom–Dąbrowa Górnicza–Kraków całkowicie degradując układ urbanistyczny tego miejsca. Osobnym problemem było zasiedlenie Starego Miasta ludnością napływową reprezentującą w dużej części sfery marginesu społecznego. Rynek (pl. Kazimierza Wielkiego) stał się jednym z najbardziej zdegradowanych i chaotycznych pod względem przestrzennym i społecznym fragmentów centrum miasta. Stanowi jeden z wcale nierzadkich przykładów degradacji śródmiejskiej przestrzeni zabytkowej spowodowanej inwestycjami infrastrukturalnymi okresu socjalistycznego.

W szczególnie skomplikowanej sytuacji z dzisiejszego punktu widzenia znalazły się szybko rozwijające się miasta o genezie XIX-wiecznej, w której elementy placowe stanowiły jedynie uzupełnienia struktury przestrzennej miasta. W większości z nich place mogące być określone mianem rynku miały charakter inicjalny, nierozwinięty, ograniczony lub przesunięty na krawędź przestrzeni miejskiej. Zamiast rynków pojawiały się place. To pojęcie sugeruje jed-

nak z zerwaniem z centralnej roli w przestrzeni publicznej miasta. W istocie ich rola sprowadzała się do małych targowisk, często wyspecjalizowanych i lokalnych, lub skwerów, względnie węzłów komunikacji samochodowej i tramwajowej. „Salon” miasta zlokalizowany był na głównej ulicy, często zresztą prowadzącej, podobnie jak w przypadku miast o genezie feudalnej, w kierunku dworca kolejowego (ul. Wolności w Chorzowie, czy Modrzejowska w Sosnowcu). W Zabrze główna ulica miasta (Wolności) nawiązuje do rozplanowania dawnej feudalnej ulicówki. Podobnie w Piekarach Śląskich, Świętochłowicach czy Knurowie. Przykładem interesującego rozplanowania urbanistycznego są Tychy. W mieście tym, tworzącym skupienie około 20 dużych osiedli mieszkaniowych, nie ma rynku *sensu stricto*, a funkcje centralne zlokalizowane są punktowo lub liniowo w kilkunastu miejscach zarówno w obrębie samych osiedli miejskich, jak i w osiach łączących je ulic.

Okres ostatnich 20 lat w rozwoju miast konurbacji katowickiej przejawiał się m.in. licznymi próbami modernizacji, a nawet tworzenia nowego wymiaru śródmieść. Jednym z elementów poszukiwania nowej tożsamości centrów miast oraz budowania nowego ich wizerunku była próba urealnienia rynków jako obszaru realizacji potrzeb społecznych, które daje przede wszystkim wspólna, domknięta przestrzeń publiczna.

Rynek jako urbanistyczne dobro rzadkie stał się w pewnym momencie jednym z elementów, które jako szeroko pojęta na forum regionalnym potrzeba społeczna miał mieć znaczenie kluczowe. Miał nadać wizerunkowi miast konurbacji nowego znaczenia. Tendencji tej sprzyjały niewątpliwie przekształcenia funkcjonalno-ekonomiczne i społeczne. Przejście od regionu przemysłowego i górniczego z siecią patronackich osiedli w sąsiedztwie poszczególnych zakładów produkcyjnych, w ośrodki usługowe o często metropolitalnych ambicjach i dążeniach, wyrażających się przede wszystkim dynamiczną serwicyzacją struktur gospodarczych. Bardzo silnie zaznaczyła się także tendencja do percepcji regionalnej, a nie tylko lokalnej – w skali dzielnicy czy miasta. Jednym z elementów negatywnych wizerunku regionu stał się brak wspólnej przestrzeni publicznej domkniętej w ramach placu rynkowego. Przestrzeni reprezentacyjnej, rozpoznawalnej, powodującej dumę, utrwalającej nowy pozytywny wizerunek przestrzeni miejskiej. Popularność Krakowa i Wrocławia jako miejsc wypoczynku weekendowego dla mieszkańców, szczególnie młodych, w dużej mierze oparta jest o „tęsknotę” za wielkomiejskim obszarem wyznaczonym dużym rynkiem i siecią uliczek.

Policentryczność regionu i jeszcze wyraźnie słaba idea współzarządzania regionalnego spowodowały, że dążenia te koncentrowały się przede wszystkim w granicach poszczególnych miast regionu. Od połowy lat 90. XX w. zaobserwować można zjawisko poszukiwania tożsamości miejskiej, poprzez ukonstytuowanie nowych przestrzeni rynkowych jako miejsc realizacji wizerunku publicznego – tu istotna uwaga – poszczególnych miast.

Potrzebę odnowy przestrzeni centralnej miast zaczęły także wzmacniać silne tendencje odśrodkowe związane z przesuwaniem się funkcji handlowych, szczególnie prestiżowych marek do centrów handlowych, zlokalizowanych w przeważającej części w strefach krawędziowych i peryferyjnych miast. Centra miast stawały się w wielu przypadkach centrami bez rynku i centrami z ograniczoną ofertą handlową. Szczególnie dla młodego pokolenia centrum miasta przeniosło się do alejek największych regionalnych centrów handlowych. W wielu przypadkach tak jest nadal. To negatywne zjawisko szczególnie widoczne jest w przypadku miast średnich (Będzin, Czeladź, Mysłowice), ale także i w stolicy regionu – w Katowicach.

Działania zaradcze idą w dwie strony. Pierwszą z nich jest lokowanie śródmiejskich centrów i galerii handlowych. Drugą tytułowe poszukiwanie lub konstytuowanie miejsca, które mogłoby odgrywać rolę rynku. Stać się swoistym antidotum na degradację funkcjonalnego i społecznego charakteru śródmieść miast. Z innego punktu widzenia dostrzegalna jest walka pomiędzy komercyjnym a symbolicznym zdefiniowaniem najważniejszych przestrzeni publicznych w każdym mieście, jakie stanowią urbanistyczne strefy centralne wraz z ich elementami placowymi. Działania te szczególnie zaznaczyły się w środkowo-wschodniej części konurbacji: Katowicach, Chorzowie, Jaworznie, Sosnowcu czy Tychach. W zakresie poszukiwań miejsca lub roli rynku można je generalnie podzielić na kilka zasadniczych typów:

- istniejący rynek pełni funkcje centralne i reprezentacyjne (szczególnie wraz z główną ulicą); nie podejmuje się prób zmiany *status quo* – np. Gliwice;
- obecny rynek pełni funkcje centralne i reprezentacyjne (szczególnie wraz z główną ulicą), ale w ograniczonym stopniu; nie podejmuje się prób zmiany *status quo* – np. Bytom;
- istniejący rynek przestał pełnić funkcje centralne i reprezentacyjne, przejęła je główna ulica; nie podejmuje się prób zmiany *status quo* – np. Będzin;
- istniejący plac o charakterze rynkowym nie zaczął pełnić funkcji centralnych i reprezentacyjnych; podejmowane są próby zmiany *status quo* – np. Chorzów;
- obecny plac o charakterze rynkowym nie spełnia już swoich funkcji centralnych i reprezentacyjnych; podejmowane są próby zmiany *status quo* – np. Katowice,
- plac rynkowy *de facto* nigdy nie istniał, ale odczuwana jest społeczna potrzeba jego konstytucji, w związku z tym podejmowane są próby zmiany *status quo* – np. Sosnowiec,
- plac rynkowy *de facto* nigdy nie istniał, ale nie odczuwa się społecznej potrzeby jego konstytucji, w związku z tym nie są podejmowane próby zmiany *status quo* – np. Świętochłowice.

Przedstawiona typologia opcji rozwoju i podejmowanych działań stanowi pewien model podejścia do rynku jako przestrzeni publicznej wyrażanego

w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, strategiach rozwoju miasta oraz artykulacji potrzeb na forum publicznym w ramach wielopodmiotowej debaty o charakterze *governance*. W nawiązaniu do zaprezentowanego podziału na szczególną uwagę zasługują trzy przypadki – Chorzów, Katowice i Sosnowiec. Cechuje je zróżnicowanie zarówno w ujęciu stanu faktycznego, uwarunkowań genetyczno-rozwojowych, jak i planów na przyszłość.

3. ZAGADNIENIE RYNKU W CHORZOWIE

Miasto Chorzów w rozumieniu jego głównego trzonu urbanistycznego – dawnej Królewskiej Huty, zaczęło się rozwijać od początku XIX w. Główną kompozycję urbanistyczną, ukształtowaną ostatecznie w II połowie XIX w. stanowił układ ulicowo-placowy obejmujący dzisiejszą ulicę Wolności i rozległy skwer wielkomiejski – Rynek.

Kwestią od początku dyskusyjną było jego położenie, krawędziowe względem rozbudowującej się dzielnicy wielkomiejskiej, dodatkowo bardzo blisko Huty Królewskiej. W zasadzie rynek chorzowski stał się przestrzenią pośrednią pomiędzy wielkomiejskim *city* dawnej Królewskiej Huty, a strefą o funkcjach przemysłowych. Stało się tak z uwagi na fakt, iż planowanie przestrzenne rozpoczęto dopiero w mieście Królewskiej Hucie, które prawa miejskie otrzymało w 1868 r. Do tego czasu urządzenie przestrzeni wielkomiejskiej, częściowo żywiołowe, częściowo zaplanowane, prowadzone było przez miejscowe koncerny przemysłowe. Względy ekonomiczne, związane często z zaleganiem złóż węgla kamiennego lub zabezpieczeniem możliwości rozwoju przestrzennego zakładów przemysłowych były elementem priorytetowym w rozwoju tkanki urbanistycznej ówczesnej Królewskiej Huty. Z tego też powodu poszukiwania miejsca pod rynek rozpoczęły się dopiero w II połowie XIX w. (DRABINA 1998).

Elementem degradującym przestrzeń urbanistyczną i szerzej rozumianą publiczną dawnej Królewskiej Huty było wybudowanie w latach 70. XX w. dwujezdniowej estakady drogowej, która przecięła w poprzek omawiany plac (fot. 1). Estakada stanowi fragment bardzo ważnej drogi przelotowej z Katowic do Bytomia i dalej w kierunku Poznania.

Niezależnie od rynku Królewskiej Huty już w XIX w. ukształtował się „rynek” (pl. Świętego Jana) w dzisiejszej dzielnicy Chorzów Stary, dawnej wsi lokacyjnej Chorzów, która dała w latach 30. XX w. nową nazwę całemu miastu. Wieś Chorzów miała charakter owalnicy zorientowanej na osi północ-południe. W XIX w. centralny plac dawnej wsi zatracił funkcje rolnicze, a zyskał funkcje miejskie: usługowe, handlowe, a nawet administracyjne (ratusz gminy). Jakkolwiek przestrzeń owalnicy dawnego Chorzowa Starego jest interesującym tłem urbanistycznym dla rozwoju rynku według współczesnych kanonów, to

z uwagi na peryferyjne położenie tej dzielnicy stanowi tylko lokalny punkt centralny o funkcjach handlowo-usługowych.



Fot. 1. Główną, centralną przestrzenią publiczną Chorzowa jest ulica Wolności; skwer wielkomiejski o nazwie Rynek przecina dwujezdniowa estakada drogowa
Źródło: autorzy

Trzeci „rynek” na obszarze współczesnego Chorzowa rozwinął się w jego części południowej jako przestrzeń publiczna dla organizującej się w XIX i w początkach XX w. zurbanizowanej i silnie zindustrializowanej gminy Hajduki. Rynek dawnych Hajduk (obecnie: Chorzów Batory) zlokalizowany był pomiędzy dzisiejszymi ulicami Armii Krajowej a Ratuszową. Przy ulicy Ratuszowej wybudowano reprezentacyjną siedzibę władz gminnych (obecnie częściowo zrujnowany pustostan). Podobnie jak w przypadku Chorzowa Starego ten fragment miasta w konkurencji wewnątrzmięjskiej uległ dawnej Królewskiej Hucie. Szanse na rewitalizację rynku hajduckiego są tym mniejsze, że funkcje handlowo-usługowe i reprezentacyjne w tej części miasta przejęła sąsiednia ulica Armii Krajowej.

Chorzów, pomimo posiadania w swych granicach aż trzech „rynków”, ma współcześnie ulicowy układ dzielnicy śródmiejskiej. Rolę salonu miasta odgrywa ulica Wolności (fot. 1). Trakt ten pełni funkcje handlowo-usługowe, jest też wielkomiejskim deptakiem miasta. Jednak już w latach 90., a szczególnie w ostatnim 10-leciu na forum lokalnym pojawił się problem rynku chorzowskiego. Kwestią podstawową była likwidacja estakady, która całkowicie zaburza percepcję omawianej przestrzeni. Innym, rzadziej poruszonym problemem jest fakt rozległości placu, w obrębie którego można wydzielić tak naprawdę aż dwa różne. Likwidacja estakady uzależniona jest jednak od budowy obwodnicy północnej Chorzowa (Katowice–Bytom). Z powodów ekonomicznych ta inwestycja jest jedynie w planach. Niemniej jednak część opinii publicznej i eksper-

tów ma wątpliwości, czy nawet po przeniesieniu ruchu tranzytowego na obwodnicę bardzo duży wewnętrzny ruch samochodów w obrębie Śródmieścia nie spowoduje całkowitego jego zakorkowania. Byłoby to niewątpliwie sprzeczne z ideą rynku jako miejsca, m.in. wypoczynku, rekreacji, spacerów. W tej chwili podjęto jednak decyzję o remoncie estakady, która wymaga pilnego, kapitalnego remontu. Interesującym wydarzeniem z uwagi na kwestie metropolitalnego współdziałania była prośba samorządu chorzowskiego władz sąsiednich miast o współfinansowanie tej inwestycji. We wszystkich przypadkach spotkała się z odmową.

Problem konstytucji przestrzeni rynkowej w Chorzowie w 2011 r. nie był rozwiązany. Sytuacja ta jest o tyle znamienna, że w granicach miasta zlokalizowane są co najmniej trzy układy placowe, które pełniły bądź pełnią funkcje reprezentacyjno-administracyjne. Skala problemów geograficzno-urbanistycznych jest jednak na tyle duża, że trwa w tej kwestii niewątpliwie impas.

4. ZAGADNIENIE RYNKU W KATOWICACH

Katowice prawa miejskie otrzymały w 1865 r. Miasto założono uwzględniając w jego kompozycji urbanistycznej zarówno elementy zastane, jak i nowe wytyczne odnoszące się do charakterystycznego położenia pomiędzy doliną rzeki Rawy oraz przebiegającej wzdłuż niej linii kolejowej z Wrocławia do Mysłowic. Układ urbanistyczny Katowic ma charakter żebrowy (jednostronnie) lub grzebieniasty. Główną oś wczesnego miasta wyznaczała biegnąca równolegle do rzeki i linii kolejowej ulica (dziś: 3 Maja i Warszawska). Od tej osi w kierunku południowym – linii kolejowej, odchodziły krótkie uliczki, które w najbliższym sąsiedztwie torowiska połączone były systemem ulic integrujących (rys. 2).

W pierwotnym rozplanowaniu Katowic pojawiły się trzy układy placowe – dzisiejsze plac Wolności na zachodzie, Rynek w części centralnej oraz plac przed kościołem mariackim w rejonie ulicy Warszawskiej na wschodzie.

Głównym układem placowym był nierównomierny, trapezowaty rynek o funkcjach handlowo-usługowo-reprezentacyjnych. Z uwagi na silną dominancję elementu osiowego, jakim były dzisiejsze ulice: 3 Maja i Warszawska, oraz układ urbanistyczno-architektoniczny nowej zabudowy, nowego miasta, w którym założono rozwój funkcji handlowo-usługowych w parterach kamienic, rola rynku nie była aż tak znacząca. Miał od początku charakter suplementarny, w odniesieniu do pozostałej sieci uliczek jego rola była mniejsza niż równoważna. Pierwotna kompozycja urbanistyczna miasta całkowicie zatracona została już w okresie międzywojennym. Było to efektem rozwoju dzielnicy śródmiejskiej na południe od torów kolejowych, które od tej pory podzieliły Śródmieście na dwie części. W okresie powojennym podział ten był kontynuowany.

Część północna miała charakter handlowy, w mniejszym stopniu usługowy, część południowa – usługowo-urzędniczy. Rozwój Śródmieścia w kierunku południowym spowodował, że rynek – główna przestrzeń publiczna miasta – znalazł się w położeniu krawędziowym względem Śródmieścia. Degradacja kompozycji przestrzennej i architektonicznej katowickiego rynku miała miejsce dodatkowo w latach 60. i 70. XX w. Spowodowała ją z jednej strony rozbiórka znacznej części zabytkowej zabudowy przyrynkowej, którą uzupełniono modernistycznymi budynkami wielokondygnacyjnymi, z drugiej zaś – otwarcie rynku poprzez likwidację praktycznie całej jednej pierzei. Oba działania, uzupełnione lokalizacją w obrębie omawianego placu, jednego z najważniejszych łącznikowych przystanków tramwajowych, spowodowały, że miejsce to przybrało charakter, który przypominał raczej wielkomiejski skwer krawędziowy (wysoka chaotyczna zabudowa, funkcje komunikacyjne, granica między strefą zabudowy zwartej o starszej genezie, a strefą powojennej zabudowy wysokiej, rozproszonej).

Od 50 lat rynek Katowic nie pełni praktycznie funkcji reprezentacyjnych. Jego otoczenie zostało zdominowane wyeksponowanymi bryłami dużych obiektów dwóch powojennych domów towarowych, budynku tzw. Domu Prasy



Rys. 2. Fragment planu zabudowy Katowic z 1895 r.
Źródło: HOFFMANN (2003)



Fot. 2. Rynek w Katowicach zabudowany jest wielkopowierzchniowymi budynkami i zlokalizowany krawędziowo względem zabytkowego Śródmieścia
Źródło: autorzy

Śląskiej, ING Banku Śląskiego, Teatru Śląskiego. Szczególnie trzy pierwsze obiekty nie tworzą przestrzeni przyjaznej, reprezentacyjnej, interesującej, zachęcającej do spaceru. Zdając sobie z tego sprawę co najmniej od dwóch dekad prowadzona jest publiczna debata na temat modelu przekształceń rynku. Dyskurs społeczny nasilił się szczególnie po 2000 r. W roku 2006 ogłoszono konkurs na przebudowę rynku. Zwycięski projekt zakłada tylko jeden z elementów kreacji przestrzeni rynkowej, a mianowicie domknięcie placu dobudowaną częścią pierzei. Pozostają jeszcze inne kwestie. Po pierwsze – duże obiekty architektoniczne, przytłaczające przestrzeń i nietworzące klimatu rynku. Ich wyburzenie nie jest brane pod uwagę z powodów ekonomicznych. Od kilku lat trwa jedynie „lifting” ich elewacji. Wyburzenie i tak nie byłoby celowe z innego, bodaj najważniejszego powodu. Plac rynkowy zlokalizowany jest skrajnie peryferyjnie wobec wyobraźnego Śródmieścia skoncentrowanego wobec zwartej, historycznej zabudowy z XIX i początków XX w. Miejsce centralne, integrujące i spinające całe Śródmieście zlokalizowane jest w sąsiedztwie dworca kolejowego, w rejonie placu Szewczyka. Jest to właściwie jedyna przestrzeń, którą można było zagospodarować pod kątem wykształcenia tu rynku *sensu stricto*. Jej walorem było to, że z trzech stron otoczona była zabytkową zabudową kamienicową z XIX w. Największą barierą było natomiast przeniesienie szlaku komunikacji kolejowej pod ziemię. Nie niemożliwą jednak. Ostatecznie jednak miejsce to zostało stracone na co najmniej dziesięciolecie poprzez budowę tu nowego centrum handlowego, które niemal w całości wypełni dawny plac Szewczyka.

Ostatnią kwestią jest fakt, iż katowicki rynek jest w tej chwili znaczącym węzłem komunikacji tramwajowej, która w żaden sposób nie współgra z oczekiwaniami, jakimi rynek wielkomiejski powinien się cechować. Drobne korekty układu linii tramwajowych, które mają się zacząć w 2011 r., nie zmieniają tego faktu.

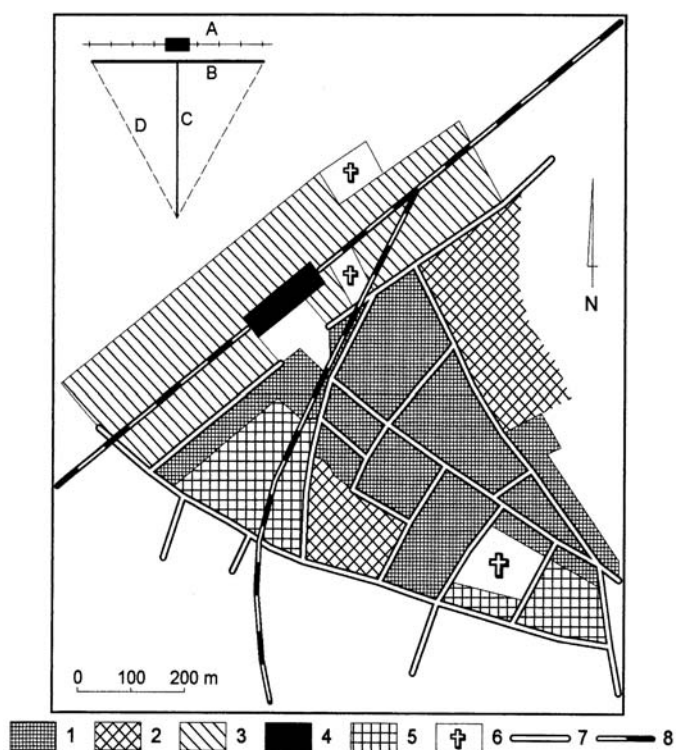
Konkludując należy stwierdzić, że rewitalizacja rynku katowickiego, jakkolwiek pożądana, nie stworzy tam przestrzeni na miarę publicznego, bardzo oczekiwanego głównego placu stolicy 2-milionowej metropolii – jej „salonu”.

4. ZAGADNIENIE RYNKU W SOSNOWCU

Sosnowiec, który powstał w II połowie XIX w., nigdy w swej historii nie miał rynku. W przeciwieństwie do Katowic to miasto rozwijało się żywiołowo, praktycznie bez jakichkolwiek planów urbanistycznych i architektonicznych. W dużej mierze wynikało to z faktu, iż dopiero w 1902 r. Sosnowiec otrzymał prawa miejskie i powołano władze municypalne. Sosnowiec jest jednym z najciekawszych w skali Polski miast, w których ukształtował się złożony, liniowy układ urbanistyczny tzw. miasta kolejowego. Układ ten opiera się na przecięciu dwóch odmiennych funkcjonalnie ulic (3 Maja – ulica instytucjonalno-usługowa i transportowa, oraz Modrzejowskiej – ulica handlu detalicznego i drobnych usług). Układ ten przyjmuje kształt litery T, a strefa *city* rozwinęła się w przestrzeni przyjmującej postać trójkąta wyznaczonej siłami ciężenia funkcji miejskich do osi głównych ulic (rys. 3). Od momentu powstania punktem centralnym, wyznaczonym m.in. poziomem renty gruntowej, był rejon skrzyżowania ulic 3 Maja i Modrzejowskiej (ZIÓLKOWSKI 1960). W opisanym układzie urbanistyczno-funkcjonalnym nigdy nie było rynku. Ukształtował się jedynie nieregularny plac przed dworcem kolejowym, który po licznych przebudowach, także tych z przełomu XX/XXI w., wchodzi w obręb dwóch ulic: 3 Maja i Warszawskiej oraz dwóch placów: placu Stulecia i placu o funkcjach transportowych w najbliższym sąsiedztwie dworca kolejowego. Przestrzeń ta dodatkowo znajduje się na dwóch poziomach (fot. 3). Połowa obiektów handlowych znajduje się na podziemnym placu w obrębie placu Stulecia oraz wychodzącym z niego pasażu handlowym w kierunku dworca kolejowego.

Już w latach 90. XX w. rozpoczęła się publiczna debata nad zasadnością znalezienia miejsca pod rynek miejski. Rozumiano przez to miejsce inne niż plac Stulecia i urbanistycznie domknięte. Pojawiły się trzy propozycje – dwie bardzo korzystne i jedna niekorzystna.

Pierwsze dwie zlokalizowane były w obrębie ścisłego centrum wielkomiejskiego, szczególnie cenna była lokalizacja w rejonie ulic Modrzejowskiej i Kościelnej. Niestety rangę tych miejsc widział także prywatny kapitał, który zabudował te przestrzenie wielkopowierzchniowym CH Plaza (rejon ul. Szklarnianej i Warszawskiej) oraz Multiplexem (rejon ul. Modrzejowskiej i Kościelnej). Podobnie jak w przypadku Katowic stracono tu dwa najdogodniejsze miejsce dla ewentualnego wykreowania nowej przestrzeni publicznej o charakterze arealnym, wielkomiejskim i handlowo-usługowym.



1 – zabudowa o dominującej funkcji usługowej, 2 – zabudowa o dominującej funkcji przemysłowej, 3 – zabudowa o dominującej funkcji transportowej i spedycyjnej, 5 – zabudowa o charakterze zróżnicowanym lub tereny słabo zabudowane, 6 – najważniejsze obiekty kultury religijnej, 7 – główne ulice, 8 – linie kolejowe i bocznice

Rys. 3. Układ przestrzenno-funkcjonalny Sosnowca ok. 1900 r.

Źródło: opracowanie własne

Alternatywą dla zatraconych możliwości była koncepcja rewitalizacji i uczynienia rynku w obrębie skweru przy ulicach Dęblińskiej i Piłsudskiego. Idea ta skazana była od początku na niepowodzenie, przynajmniej w ujęciu koncepcji nowego rynku:

- krawędziowe położenie względem wyobraźnego *city*;
- brak jednej pierzei, przy jednoczesnym wieloaspektowym ograniczeniu możliwości jej powstania,
- problemy społeczne, percepcyjne i strukturalne związane z tym fragmentem miasta.

Pod koniec lat 2000. pojawiły się jeszcze równie nierealne koncepcje budowy rynku przy ulicy Szklarnianej na zapleczu CH Plaza, w obrębie fragmentu mo-



Fot. 3. Nadal punktem centralnym Sosnowca jest „dwupoziomowy” plac Stulecia (próby ukonstytuowania przestrzeni rynkowej w obrębie m.in. zabytkowej modernistycznej alei Zwycięstwa nie stanowią dobrego rozwiązania)

Ź r ó d ł o: autorzy

dernistycznej alei Zwycięstwa (fot. 3) oraz na pograniczu dzielnic Zagórze i Klimontów, na terenie o charakterze *greenfields*.

Podobnie jak w Katowicach sytuacja w Sosnowcu jest trudna i prawdopodobnie nadal będzie negatywnie wpływać na postrzeganie miasta bez rynku centralnego – miejsca spotkań, zakupów, wypoczynku.

6. ZAKOŃCZENIE

Rynek od wieków był ważnym elementem kompozycji przestrzennej miasta europejskiego i polskiego. Nie wszędzie stał się jednak powszechnym, przestrzennym dobrem publicznym. Uwaga ta odnosi się zwłaszcza do miast powstałych w oparciu o czynnik przemysłu i górnictwa. Fakt ten determinuje istnienie swoistej pustki w występowaniu przestrzennych struktur rynkowych w konurbacji katowickiej. Problem ten ma wieloaspektowy i złożony układ. Współczesna, zgłaszana społecznie, potrzeba konstytucji rynków miast napotyka na szereg barier i ograniczeń. Kilka przesłanek ma tu znaczenie kluczowe; są to m.in. :

- genetyczne rozplanowanie urbanistyczne,
- problemy ekonomiczne samorządów,
- nieprawidłowe decyzje podejmowane przez interesariuszy rozwoju miejskiego, w tym czasami władze miejskie,
- problemy społeczne w przestrzeni śródmiejskiej,
- bariery przyrodnicze.

Pierwszy z wymienionych problemów warunkowany jest pierwotnym założeniem miejscowości w oparciu o układ osiowy. Kwestia zmiany kompozycji układu śródmieścia miasta uwzględniająca wytyczenie założenia rynkowego jest brana pod uwagę zarówno w opracowaniach planistycznych, jak i w konkretnych działaniach. Niestety, nie zawsze przynosi ona pożądaný efekt. Przykład nowego, ogólnomiejskiego „rynku” w Rudzie Śląskiej (w dzielnicy Nowy Bytom) jest chyba najlepszym przykładem. Podobnie jak opisany powyżej *casus* Sosnowca. Sukcesem samorządów jest w tym przypadku na pewno kwestia dostrzeżenia roli i istotności założeń rynkowych jako bardzo ważnych elementów współtworzących szeroko rozumianą przestrzeń publiczną miasta. Do rozwiązania pozostaje jeszcze kwestia komplementarnych działań na rzecz przystosowania już wybranego miejsca pod rynek. Zaangażowanie samorządu powinno tu bezwzględnie opierać się na lokalnym czy miejskim współzarządzaniu (*urban governance*), którego efektem powinno być: modelowanie struktury handlowo-usługowej, rewitalizacja urbanistyczna i architektoniczna, zmiana – często niekorzystnej – struktury społecznej w obrębie rynku i najbliższej okolicy.

Uwagi te opierają się jednak w głównej mierze na kwestiach ekonomicznych. Dostępność środków finansowych jest drugim kluczowym elementem ograniczającym pożądaną zmianę w układach przestrzenno-funkcjonalnych śródmieść – nie tylko górnośląskich i zagłębiowskich miast. Dobre wzorce lokalne i krajowe opierają się na współzarządzaniu przestrzenią miejską, z drugiej też na dobrze przemyślanym ukierunkowaniu pozyskiwanych środków zewnętrznych, szczególnie europejskich. W przeobrażeniach tych coraz większą rolę odgrywają tu różne podmioty kwalifikowane jako organizacje pozarządowe (NGO) – zarówno podejmujące konkretne działania, jak i te, które swą działalnością wspierają lub motywują władze miasta czy podmioty prywatne.

Przykłady omówionych szerzej w opracowaniu miast, ale także liczne inne, nie tylko z obszaru województwa śląskiego, wskazują, że nadal duże wyzwania stoją także przed władzami miejskimi. Podniesiony powyżej zarzut nieprawidłowych decyzji podejmowanych przez interesariuszy rozwoju miejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem władz miejskich, jest trzecim najbardziej aktualnym. Nie zawsze barierą jest tu niekorzystny układ urbanistyczny śródmieścia czy ograniczoność środków finansowych. W wielu przypadkach uwiadcza się podejmowanie decyzji *ad hoc*, uwzględniających nie zawsze korzystny dla miasta lobbing dużych inwestorów, biurokrację, brak porozumień, realizowanie niekoniecznie dobrych „wizji” liderów miast, odrzucanie dobrych opracowań planistycznych. Z obserwacji dużych miast konurbacji katowickiej wynika, że w tej kwestii nie jest jeszcze dobrze. Natomiast obiektywnie należy stwierdzić, że coraz lepiej.

Mniejszą rangę mają problemy społeczne centrów dużych i średnich miast regionu. Elementem sprzyjającym jest tu na pewno kwestia poziomu renty gruntowej, która systematycznie oddziałuje na wizerunek śródmieść. Bezpo-

średnim efektem jej działania jest prywatyzacja i komercjalizacja zabudowy śródmiejskiej, która pośrednio warunkuje z kolei strukturę społeczną dzielnic śródmiejskich. Jakkolwiek nie wszystkie sposoby działania są pożądane i oczekiwane (nadmierny indywidualizm nowych inwestorów, dramatyczne eksmisje), to ich ogólna ocena jest pozytywna.

Ostatnią kwestią jest raczej lokalny problem ograniczeń przyrodniczych, często przyrodniczo-antropogenicznych, jak np. osiadanie gruntu i mikrotąpnięcia pogórnice w Bytomiu. Częściowo, w mniejszym zakresie także w innych miejscach.

Ogół, często nakładających się na siebie wspomnianych przesłanek, którym często towarzyszą także inne, powoduje, że podejmowane próby sanacji tworzą obraz konfliktu przestrzennego bądź konfliktu w planowaniu przestrzennym jako konkretnej formy działania (por. m.in. KAMIŃSKI 2002).

W przypadku „salonów” dużych i średnich miast ma to szczególny wymiar. W miastach regionu katowickiego bardzo szczególny. Puentą dowodzącą zasadności takiego spojrzenia na kwestię rynku w omawianym regionie niech będzie fakt, iż według badań socjologów z Uniwersytetu Śląskiego, w opinii mieszkańców Katowic do odbywania spacerów przyjemniejszy niż rynek w tym mieście jest... cmentarz (JEDLECKI 2011).

BIBLIOGRAFIA

- BIELECKI C., 1996, *Gra w miasto*, Fundacja „Dom Dostępny”, Warszawa.
- DRABINA J., 1998, *Historia Chorzowa od średniowiecza do 1868 r.*, Nakładem Autora, Chorzów.
- HOFFMANN G., 1895 (2003), *Historia miasta Katowice (reprint)*, Muzeum Śląskie, Katowice.
- JEDLECKI P., 2011, *Szokujące wyniki badań socjologicznych w Katowicach*, www.katowice.gazeta.pl.
- KAMIŃSKI Z. J., 2002, *Pojęcie konfliktu w planowaniu przestrzennym*, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- KRZYSZTOFIK R., 2012, *Umiastowienie obszaru Polski od XIII do XXI w. Interpretacja geograficzno-historyczna*, WNoZ, Uniwersytet Śląski, Sosnowiec (w druku).
- MALISZOWA B., 1974, *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Wyd. „Arkady”, Warszawa.
- OSTROWSKI W., 1996, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- TAZBIR-TOMASZEWSKA B. (red.), 1989, *Sieć uliczna*, PWN, Warszawa.
- SŁOŃ M., 2010, *Miasta podwójne i wielokrotne w średniowiecznej Europie*, Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- ZIÓLKOWSKI J., 1960, *Sosnowiec. Drogi i czynniki rozwoju miasta przemysłowego*, Wyd. „Śląsk”, Katowice.