ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 1996
Seria: ARCHITEKTURA z.32 Nr kol. 1304

Jerzy CIBIS

AKTYWIZACJA CENTRALNYCH KWARTAŁÓW MIEJSKICH NA PRZYKŁADZIE MIAST ŚLĄSKICH

Streszczenie. Aktywizacja jest procesem mającym na celu energiczne i zdecydowane ożywienie oraz nasilenie działalności zmierzającej do uzyskania ilościowego i jakościowego wzrostu osiągnięć z tej dziedziny działalności przy użyciu odpowiednich sił i środków.

Podjęcie tematyki „aktywizacji obiektów i centralnych kwartałów" w odniesieniu do miasta wymaga skierowania uwagi przede wszystkim na miasto jako określony organizm, rządzący się właściwymi sobie prawami. Obiekty architektury zabytkowej jak i współczesnej oraz transformacja struktur komunikacyjnych mogą być jedynym, ale najczęściej są jednym z wielu środków aktywizacji miasta, służącym wzrostowi jego znaczenia i poprawie społeczno-gospodarczego statusu.

Działania konserwatorsko-architektoniczne i modernizacyjne na centralnych kwartałach miejskich mogą wówczas osiągnąć pożądane szersze społeczne znaczenie, które z pewnością zasługiwać będzie na miano sukcesu.

ACTIVATION OF CENTRAL URBAN QUARTERS ON THE EXAMPLES OF SILESIAN TOWNS

Summary. Activation is a process of vigorous and operative animation and intensification of action aimed to obtain qualitative and quantitative increase of accomplished results in a given brach, with the application of an appropriate energy and means.

To undertake the subject of „activation of structures and central quarters" in relation to a town, means to concentrate all efforts principally on the town viewed as a definite organism governed by a specified code of regulations. Both the historical and modern structures, as well as the transformation of communication networks may be the only means, but in practice they are often one of many instruments, serving to amplify the importance and social and economical status of the town.

Following such an approach, all ventures undertaken to modernize, and to ensure relevant preservation of building structures in urban quarters may gain publicity, and hence, it may render great service to successful accomplishments of forwarded tasks.

SPOSÓB ROZUMIENIA PROBLEMU

Aktywizacja jest procesem mającym na celu energiczne i zdecydowane ożywienie oraz nasilenie działalności zmierzającej do uzyskania ilościowego i jakościowego wzrostu osiągnięć z tej dziedziny działalności przy użyciu odpowiednich sił i środków.

Pojęcie tematyki „aktywizacji obiektów i centralnych kwartałów" w odniesieniu do miasta wymaga skierowania uwagi przede wszystkim na miasto jako określony organizm, rządzący się właściwymi sobie prawami.

Obiekty architektury zabytkowej jak i współczesnej oraz transformacja struktur komunikacyjnych mogą być jedynym, ale najczęściej są jednym z wielu środków aktywizacji miasta, służących wzrostowi jego znaczenia i poprawie społeczno-gospodarczego statusu. Działania konserwatorsko-architektoniczne i modernizacyjne na centralnych kwartałach miejskich mogą wówczas osiągnąć pożądane szersze społeczne znaczenie, które z pewnością zasługiwać będzie na miano sukcesu.

Nie istnieje jedna uniwersalna droga rozwoju miast. Strategie ich aktywizacji różnią między innymi lokalne walory środowiska, degradacja struktur przestrzennych, jak i poziom i możliwości gospodarcze.

Wspólną cechą różnych strategii aktywizacji wsi, miast i regionów są różnorodne i ściśle ze sobą powiązane działania skierowane na trzy podstawowe cele:

- walory historyczne środowiska,
- przestrzenna modernizacja,
- regeneracja gospodarcza [2].

Zatem sposób sformułowania i realizacji strategii aktywizacji jest najważniejszym zadaniem warunkującym prawidłowy przebieg procesu zmian środowiskowych.

Centralne kwartały miejskie z uwagi na długotrwały proces formowania struktury przestrzennej, oparty na historycznych wartościach lokalnych, „obfitują" w zabytkowe obiekty architektoniczne, mające znaczący wpływ na proces modernizacji struktury urbanistycznej, wynikający z przebudowy stosunków gospodarczych i społecznych.

Na podstawie badań profesora W. Bonenberga można wyszczególnić pięć grup funkcjonalnych obiektów zabytkowych zlokalizowanych w centralnych kwartałach miejskich:

- budownictwo mieszkaniowe - 39%,
- obiekty użyteczności publicznej - 21%,
- obiekty handlowo-usługowe - 22%,
- architektura przemysłowa - 8%,
- architektura sakralna - 10%.

Badania te miały na celu określenie roli, jaką te obiekty spełniają wpływając na przebieg procesów modernizacyjnych miasta.

W pierwszym etapie dokonano klasyfikacji obiektów wraz z ich wartościowaniem, przyjmując następujące kryteria:

- stan zachowania, ze szczególną preferencją dla obiektów nie zmienionych od chwili powstania.
- unikalność występowania obiektu (w skali kraju, regionu, miasta, dzielnicy),
- powiązanie z tradycją historyczną, osobą znanego autora, wykonawcy, właściciela,
- występowanie rozwiązań mających związek ze stylem artystycznym, obowiązującym w danej epoce, charakterystycznym detalem architektonicznym,
- unikalność rozwiazań funkcjonalnych, konstrukcyjnych i kompozycyjnych względnie unikalność przestrzennego usytuowania obiektu lub zespołu, w skład którego wchodzi.

Następnym kryterium było miejsce obiektu w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miasta:

- miejsce lokalizacji w stosunku do centrum,
- położenie w nawiazaniu do głównych ciągów komunikacji kołowej i pieszej (w tym ciągów handlowych),
- funkcje obiektu (z podziałem na funkcje zasadnicze i towarzyszące),
- stan prawno-własnościowy obiektu.

Kolejne kryterium to dynamika przemian funkcjonalnych obiektu w zależności od:

- wartości historycznej określonej zgodnie z kryteriami przedstawionymi wyżej,
- położenia w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miasta.

Generalnie można stwierdzić, że obiekty te dynamizują przemiany strukturalne (w porównaniu z obiektami niezabytkowymi). Największą dynamikę wykazują tu budynki z XIX i pocz. XX wieku, położenie w pobliżu centrum. Następuje w nich wyraźne rozgraniczenie funkcjonalne na część parterową (handel) oraz wyższe kondygnacje o słabszej dynamice przemian funkcjonalnych, wykorzystywane najczęściej jako mieszkania. W konsekwencji podział ten uwidacznia się negatywnie w zewnętrznej iormie obiektu - parter poddawany jest niekontrolowanym, żywiołowym procesom przeróbek, nie liczącym się z formą całości.

Zabytki architektoniczne o największym znaczeniu kulturowym stabilizują strukturę przestrzenną miejsca swojej lokalizacji, wywołują jednocześnie silne pozytywne zmiany funkcjonalne w przylegającej nie zabytkowej tkance urbanistycznej.

Najbardziej niekorzystną rolę odegrają obiekty zabytkowe o nieregularnym stanie własności - przemiany funkcjonalne są tu wyraźnie zahamowane przy równoczesnej degradacji technicznej obiektów; w przypadku lokalizacji w pobliżu centrum występują dodatkowe straty spowodowane zamrożeniem atrakcyjności terenu w mieście.

Mając na uwadze powyższe wnioski i fakt, że duże miasta stanowią niejednorodne organizmy przestrzenne, złożone z zespołów powstałych w różnym czasie o różnej skali i przeznaczeniu oraz ekspansję terytorialną poprzez wchłanianie terenów podmiejskich lub całych miejscowości wraz z ich historyczną substancją, można przewidzieć dalszą dewaluację wartości historycznych i estetycznych zabytków architektonicznych w wyniku nieprawidłowego przebiegu procesu rewitalizacji centrów miejskich.

Znaczna ilość miejsc przeszłości uległa w mniejszym lub większym stopniu przekształceniu. Zachowane relikty stanowią jednak nadal atrakcyjne elementy przestrzeni miasta.

Kondycja zachowanych przestrzeni historycznych zależy przede wszystkim od sposobu kształtowania ich otoczenia oraz zasad ochrony. Obserwowane tendencje konserwatorskiej opieki nad zabytkowymi zespołami zabudowy zmierzają do izolowania ich od współczesnej struktury miasta i tworzenia enklaw, w ramach których działania kreacyjne są niedozwolone. Wyznaczone granice zbyt rzadko wykorzystują naturalne uformowania przestrzenne. Prócz założeń zabytkowych w miastach du-

żych istnieją interesujące układy kompozycyjne czasów najnowszych oraz duże struktury tradycyjnej zabudowy.

Traktując świadectwa przeszłości jako dobra narodowe nie należy rezygnować z żadnej z form włączenia ich we współczesne struktury.

Rodzaj stosowanych środków jest szeroki. Wybór sposobu działań zależy jednak od stanu zachowania, wartości historycznej oraz wielkości założenia.

W przypadku układów zniszczonych wskazane jest zachowanie albo nawet przywrócenie tradycyjnego nazewnictwa.

Ograniczone zabiegi dotyczą przestrzeni mocno zdewastowanych, jakkolwiek istnieją różne przykłady interesujących rozwiazań.

Wydaje się, że najbardziej słusznym sposobem aktywizacji urbanistycznej zachowanych zespołów zabudowy historycznej w obszarze miasta dużego jest kreacyjne włączenie ich do nowych kompozycji przestrzennych. Obserwowane rezultaty tego typu działań w kompozycjach o różnych skalach potwierdzają skuteczność tej zasady. Wszelkie działania aktywizujące przestrzenie historyczne winny odbywać się przy aprobacie i współuczestnictwie społeczności lokalnej, w pełni świadomej konieczności poniesienia nakładów.

Przy ocenie efektywności sposobów i możliwości aktywizacji tych przestrzeni należy mieć na uwadze przewidywane i uzyskane korzyści przestrzenne i społeczne najbardziej zbliżone do sytuacji autentycznej.

Tkanka miejska, a w szczególności centrów miejskich, gdzie „szary obywatel" przebywa okresowo w celu zaspokojenia wyższych potrzeb egzystencjonalnych, wydaje się być pojęciem stworzonym przez architekta dla architekta. Ludzie nie związani z planowaniem przestrzennym i architektonicznym postrzegają miasto jako pewien system funkcji, zabudowany ciągami pieszymi i kołowymi w postaci ciągów urbanistycznych, placów, ulic czy traktów komunikacyjno-usługowych, którymi chodzą w nadziei spełnienia określonych potrzeb.

Elementami najistotniejszymi dla percepcji centrum są jego partery (sklepy, usługi itp.), podłoga (elementy wyposażenia dla pieszych i samochodów) oraz ważne kompozycyjnie dominanty (naroża, wieżyczki, pomniki, itp.). One są zapamiętywane jako elementy informacyjne; szczególnie one kształtują „image" miasta. Projekty rehabili-

tacji dzielnic śródmiejskich rozwiązują przede wszystkim konflikty przestrzenne i funkcjonalne, wynikające ze sprzeczności funkcji społecznych dużego miasta, „detale" pozostawiając kiepskiemu wykonawstwu.

Kształtowanie ciągów urbanistycznych na podstawie zasady sieci i sięgaczy jest rozwiązaniem słusznym i sprawnym. Zróżnicowanie charakteru wnętrz urbanistycznych od ruchliwych, ciasnych ulic, przez skrzyżowania, po ciche odcinki handlowe i zacisze sięgacze umożliwia różnorodne kształtowanie ich fragmentów. Badania pamięci wnętrza urbanistycznego, przeprowadzone pośród ludzi przebywających w tym wnętrzu, potwierdza wybiórczy sposób postrzegania [12].

Przestrzenne kształtowanie ulic i placów ma na celu uczytelnienie układu urbanistycznego i zindywidualizowanie jego fragmentów. Ponieważ wysokość budynków, gabaryty, zamknięcia ulic są wartością niezmienną, tylko małą architekturą można kształtować sposób postrzegania miasta.

Analogią może tu być z pozoru odległy sposób kształtowania i postrzegania krajobrazowych ogrodów w Japonii, gdzie detal i indywidualność miejsca stanowiły o wartości. Kształtowwanie ciągów wnętrz urbanistycznych z centrum miasta odbywa się w sposób zbliżony do kształtowania wnętrza architektonicznego, przy czym indywidualność miejsca i wielokrotność spojrzenia ma podstawowe znaczenie.

Decydującą rolę w kształtowaniu wnętrz urbanistycznych ma zmiana funkcji i charakteru, co pociąga za sobą wyraźne zmiany w charakterze estetycznym i rozwiązaniach architektonicznych odpowiednich do nowego układu funkcjonalnego i przestrzennego centralnych kwartałów miejskich.

STUDIUM AKTUALIZACJI PLANU MIASTA NA PRZYKŁADZIE MIASTA BYTOM

Opracowano na podstawie opisu technicznego planu regulacyjnego miasta Bytomia. [9]

Autorzy: architekci Czesław Bielecki, Jerzy Heymer i Michał Owadowicz z zespołem.

Zmieniona sytuacja polityczna i gospodarcza w Polsce ostatnich lat wpływa na konieczność dostosowania do niej metod i procedur planowania urbanistycznego. Większość miast stoi przed koniecznością weryfikacji dotychczas obowiązujących dokumentów w tym zakresie. Jednym z takich dokumentów był dotąd miejscowy plan ogólny i plany szczegółowe. W powszechnej świadomości ich konstrukcja nie odpowiada nowemu obrazowi sytuacji, zatem plany te powszechnie są aktualizowane.

Szereg osób i zespołów od dawna pracowało nad nowymi metodami planowania, niektórym znane są też doswiadczenia innych krajów. Jednym z takich zespołów jest „Dom i Miasto" z Warszawy, kierowany przez Czesława Bieleckiego. W ubiegłym roku zespół ten wykonał studium aktualizacji planu miasta Bytomia, będący przykładem racjonalnego działania architektonicznego i urbanistycznego w centrach miast GOP-u. Opracowanie DiM'84 obejmuje całość problematyki związanej z aktualizacją planu miasta. Układ komunikacyjny opracowano dla Bytomia w granicach administracyjnych. W miarę zwiększania stopnia szczegółowości obszar opracowania ulega zawężeniu. Dla dzielnic Radzionków i Śródmieście powstały plany regulacyjne, a dla kluczowych fragmentów miasta - plany operacyjne. Opracowanie weryfikuje i uściśla rozwiązania urbanistyczne związane z komunikacją Śródmieścia i Radzionkowa. Szczególną uwagę zwrócono na problem przeprowadzenia ruchu tranzytowego o znaczeniu międzynarodowym w relacji wschód-zachód poza obszarem Śródmieścia. Proponowana konstrukcja planu pozwala realizować różne scenariusze rozwoju, dające skończone efekty przestrzenne.

Opracowanie pokazuje, w jaki sposób plan może stać się skutecznym instrumentem polityki lokalnej. Przy zachowaniu ciągłości sieciowej struktury miasta różne jego obszary mogą brać udział w grze inwestycyjnej niezależnie od siebie.

Plan regulacyjny miasta pozwala udzielić każdemu potencjalnemu inwestorowi jednoznacznej odpowiedzi o terenie, zatem decyzji lokalizacyjnej. Miasto zostało podzielone granicami przestrzeni publicznej i prywatnej. Między pasami infrastruktury leżą kwadraty (bloki) terenów o różnych funkcjach i parametrach zagospodarowania. Miasto inwestując w infrastrukturę precyzuje możliwości rozwijania terenów przez nią obsługiwanych. Dostępność terenów uzbrojonych jest głównym wyznacz-

nikiem planów inwestycyjnych zarówno gminy, jak i podmiotów gospodarczych. Podział strefy zurbanizowanej na kwartały ułatwi wymianę zużytej infrastruktury.

Określając przestrzeń jako prywatną definiujemy przez to jej niepubliczny charakter. Jest to ta przestrzeń, która nie jest przedmiotem działań gospodarczych gminy i nie jest przez nią utrzymywana.

Wyjściową regulacją jest wskazanie pasów wolnych od zabudowy i zieleni urządzonej zanim infrastruktura zostanie szczegółowo zaprojektowana. Obojętne, czy będą to instalacje podziemne, czy naziemne, komunikacja kołowa, piesza, czy wizualna (korytarze widokowe).

Plan określa minimalne lub maksymalne ograniczenia zagospodarowania danego kwartału, wyznacza więc przestrzeń wolności przez rozgraniczenie interesów miasta jako całości od interesów osób i instytucji. Takie ujęcie graficzne oraz opisowe planu miasta nie jest sprzeczne z obecnym planem, a jednocześnie otwiera się na przyszłe rozwiązania legislacyjne.

Strefowanie przyjęte dla planów regulacyjnych Bytomia pokazuje, w jaki sposób i które fragmenty miasta podlegać będą restrukturyzacji, ze szczególnym uwzględnieniem jego zabytkowej części, a gdzie ekspansja terytorialna miasta powinna być ograniczona. Tworzy się w ten sposób rezerwy dla przyszłej urbanizacji w postaci terenów otwartych i chroni obszary wartościowe przyrodniczo.

Dzielnica Stolarzowice powinna utrzymać za wszelką cenę dotychczasowy charakter i należy możliwie ograniczyć jej rozwój. Natomiast Stary Bytom, mający atrakcyjność tradycyjnego miasta, powinien podlegać ciągłej rewaloryzacji nie tylko ze względu na szkody górnicze czy ochronę zabytków, ale także ze względu na normalny proces odnowy tkanki miejskiej.

Problemy obsługi komunikacyjnej Śródmieścia Bytomia wynikają także z braku polityki decentralizacji funkcji miastotwórczych. Parcie licznych użytkowników do centrum Bytomia, powodujące lokalne korki i duże natężenie ruchu, nie musi być czynnikiem niezmiennym. Ten kryzys może być rozwiązany za pomocą bardzo prostych, stopniowych inwestycji nie zaś perspektywicznych wizji skomplikowanych rozwiązań komunikacyjnych typu autostradowego. Przez zaktywizowanie centrum Radzionkowa i możliwe usamodzielnienie miasteczka, które niegdyś stanowiło o-

sobny organizm administracyjny, można spowodować zmniejszenie napływu mieszkańców Radzionkowa do centrum Bytomia.

Podobnie warto stymulować inne dzielnice. A zatem utrzymanie koncentracji miejskiej na optymalnym poziomie może nastąpić tylko przez zdecentralizowanie funkcji śródmiejskich i udrożnienie ich obsługi komunikacyjnej. Taka polityka zarządu zneutralizuje też spór administracyjny między dzielnicą Radzionków a Bytomiem.

Plany regulacyjne nie przewidują kontynuowania form zabudowy wieloblokowej, mylnie nazywanej osiedlami społecznymi. Z jednej strony aktualizacja planu proponuje intensywną zabudowę miejską, będącą kontynuacją tkanki z okresu międzywojennego, której liczne przykłady można oglądać w Śródmieściu Bytomia. Z drugiej strony proponuje zabudowę o charakterze miast - ogrodów: harmonijnej zabudowy jednorodzinnej połączonej z małymi domami mieszkalnymi, tworzącej przestrzenie miejskie o dużym nasyceniu zielenią. Wydaje się, że tylko tego typu nowe założenia urbanistyczne, tworzące zróżnicowane i atrakcyjne środowisko, mogą odciążyć wymagające rewaloryzacji mieszkalnictwo starego Bytomia i nie spowodować masowego odpływu ludności do miasta, którego centrum zagrożone jest przez szkody górnicze.

Ideą opracowania jest trasowanie pasów infrastruktury na nowych terenach nawet wtedy, gdy są one w tej chwili użytkowane jako rolne lub ogródki działkowe. Kanwą tej regulacji są zawsze istniejące podziały własnościowe, układ dróg narolnych czy istniejących ulic. Nie będzie więc występować w przyszłości sytuacja, w której miasto będzie musiało scalać bardzo duże tereny o różnym użytkowaniu, aby parcelować je w całkowicie odmienny od obecnego sposób. Tak można chronić istniejące tereny otwarte, jednocześnie nie blokując normalnej działalności inwesytycyjnej na terenach przeznaczonych do przyszłej urbanizacji. Prawidłowością bowiem jest stopniowe zagęszczanie się zabudowy a nie inwestowanie na całym terenie od jednego rzutu. Wydaje się, że nadmiar terenów nadających się do zainwestowania przy niedoborze kapitału powinien skłaniać do takiego oszczędnego wkraczania na tereny uzbrojone.

W klasyfikacji funkcjonalnej układu drogowo-ulicznego miasta w układzie nadrzędnym przyjęto przesądzenia związane z rozwiązaniami systemu transportowego

GOP-u. Ruchy tranzytowe o charakterze międzyregionalnym przebiegać będą trasami sklasyfikowanymi jako drogi ekspresowe - północna obwodnica Bytomia i ulice główne tranzytowe - ciąg ulic Nowowitczaka, zachodnia obwodnica Piekar Śląskich oraz południowa obwodnica Bytomia.

Podstawowe ruchy wewnątrzmiejskie odbywać się będą trasami sklasyfikowanymi jako ulice główne obszarowe (główne). Bezpośrednią obsługę komunikacyjną zagospodarowania zapewnią ulice zbiorcze i układ ulic lokalnych. W opracowaniu zaproponowano klasyfikację funkcjonalną układu drogowo-ulicznego na podstawie nowelizowanych wytycznych do projektowania ulic. Ze względu na nieznane dokładnie terminy realizacji przewidywanej drogi ekspresowej oraz południowej obwodnicy Bytomia w opracowaniu zaproponowano etapowanie przekształceń układu drogowego, przedstawiające możliwość stopniowego wytwarzania przyszłego układu.

Proponowany sposób etapowania przekształceń układu drogowo-ulicznego oparto na następujących założeniach:

- wytworzenie ciągów komunikacyjnych pozwalających na ominięcie Śródmieścia przy zapewnieniu możliwości dodatkowych powiązań pomiędzy poszczególnymi regionami miasta;
- realizacja nowych tras w Radzionkowie związanych z tempem rozbudowy tej dzielnicy.

BIBLANS STATYSTYCZNY NOWEJ URBANIZACJI

Śródmieście Bytomia

1. Tereny wymagające uzupełnień

powierzchnia terenu: 20 ha

powierzchnia ogólna zabudowy: 240.000 m

liczba mieszkańców: 8400

2. Tereny nowej urbanizacji

powierzchnia terenu: 45,6 ha

powierzchnia ogólnej zabudowy: 228.000 m
liczba mieszkańców: 4500

3. Tereny usługowo-przemysłowe
powierzchnia: 44,0 ha
powierzchnia ogólna zabudowy: 880.000 m

4. Tereny zieleni otwartej urządzonej
powierzchnia terenu: 85,3 ha

5. Parki leśne, cmentarze
powierzchnia terenu: 29,2 ha

Przyjęte wielkości kwartałów wynikają z założonego typu zabudowy. Szerokość kwartału 50 do 70 m pozwala parcelować go zarówno na klasyczne typy bezoficynowej zabudowy czynszowej, jak i na zabudowę szeregową czy małe domy mieszkalne, dając głębokość działek 25 do 35 m. Regulacja pozwala lokalizować usługi sieciowe we wnętrzach dużych kwartałów.

Aby uczytelnić obraz miasta wytrasowaną sieć ulic w planie aktualizacji wpisano w nowe założenia urbanistyczne placów, węzłów, skwerów i osi widokowych. Gdy tylko jest to możliwe, elementami krystalizującymi plan są punkty charakterystyczne, jak choćby nowy kościół w Radzionkowie na zupłnie nie zagospodarowanym obszarze.

Bytom posiada czytelną, dobrze uformowaną siatkę ulic, placów i skwerów, która narastała i była przekształcana od lokalizacji miasta po XIX i XX wiek. Charakter miejski nadaje wielofunkcyjna zabudowa. W naturalny sposób ta sieć może być rozwijana i dostosowywana do dzisiejszych potrzeb, jak również można ją dalej wypełniać i budować miasto rozwijając stare założenia, choćby wewnątrz kwartałów.

Plan regulacyjny wymaga „zasady dobrej kontynuacji" istniejącej tkanki miejskiej, dostosowując parametry strefowania do funkcji śródmiejskich. W punktach węzłowych sieci urbanistycznej strefowanie przesądza tylko publiczny (usługowo-

handlowo-administracyjny) charakter pierzei. Projektanci unikają natomiast rozstrzygnięć, które blokowałyby potencjalne inwestycje mieszkaniowe, gdyż spowoduje to znany w większości naszych miast trend ku zabudowywaniu terenów otwartych tylko dlatego, że w strefie zurbanizowanej panuje blokada decyzyjna.

Otwartość funkcjonalna planu zmienia dotychczasową gospodarkę usuwając w szczególności bariery lokalizacyjne dla nowych obiektów usługowych. Jest to ważne wobec faktu, że Bytom musi odchodzić od monokultury górnictwa. Jest rzeczą oczywistą, że w pełni uzbrojone tereny kopalń stopniowo wyłączanych z aktywności gospodarczej powinny przejść rekonwersję. Możliwa jest pełna zmiana użytkowania przy praktycznie niemal nie zmienionym kształcie przestrzennym istniejącej zabudowy. Plany operacyjne pokazują, jak usunięcie ograniczeń lokalizacyjnych stwarza jednocześnie szansę dla nowych kompleksowych inwestycji. Wskazane są operacje deweloperskie we wnętrzach dużych (zdawałoby się całkowicie już zdewastowanych) kwartałów śródmieścia Bytomia. Projektanci są przekonani, że nie można zarysować jednoznacznego scenariusza rozwoju miasta. Plan jest zatem otwarty na różne możliwe przebiegi procesów inwestycyjnych. Jedyną decyzją arbitralną - która znacznie ułatwia jednak realizację przyszłych scenariuszy - jest wytrasowanie sieci infrastruktury. Można sobie wyobrazić sytuację, w której np. cztery projektowane bloki zabudowy zostaną wykupione przez jednego właściciela. Może on zakwestionować obowiązujący plan, zgłaszając własny, alternatywny plan ich zagospodarowania. Nie znaczy to, że plan upada - zmienia się tylko, ponieważ zmieniły się okoliczności inwestowania. Opracowanie DiM'84 proponuje zatem inną relację pomiędzy elementami obligatoryjnymi i dowolnymi w planie. Przesuwając ewentualną decyzję w przyszłość, nie blokują teraźniejszości.

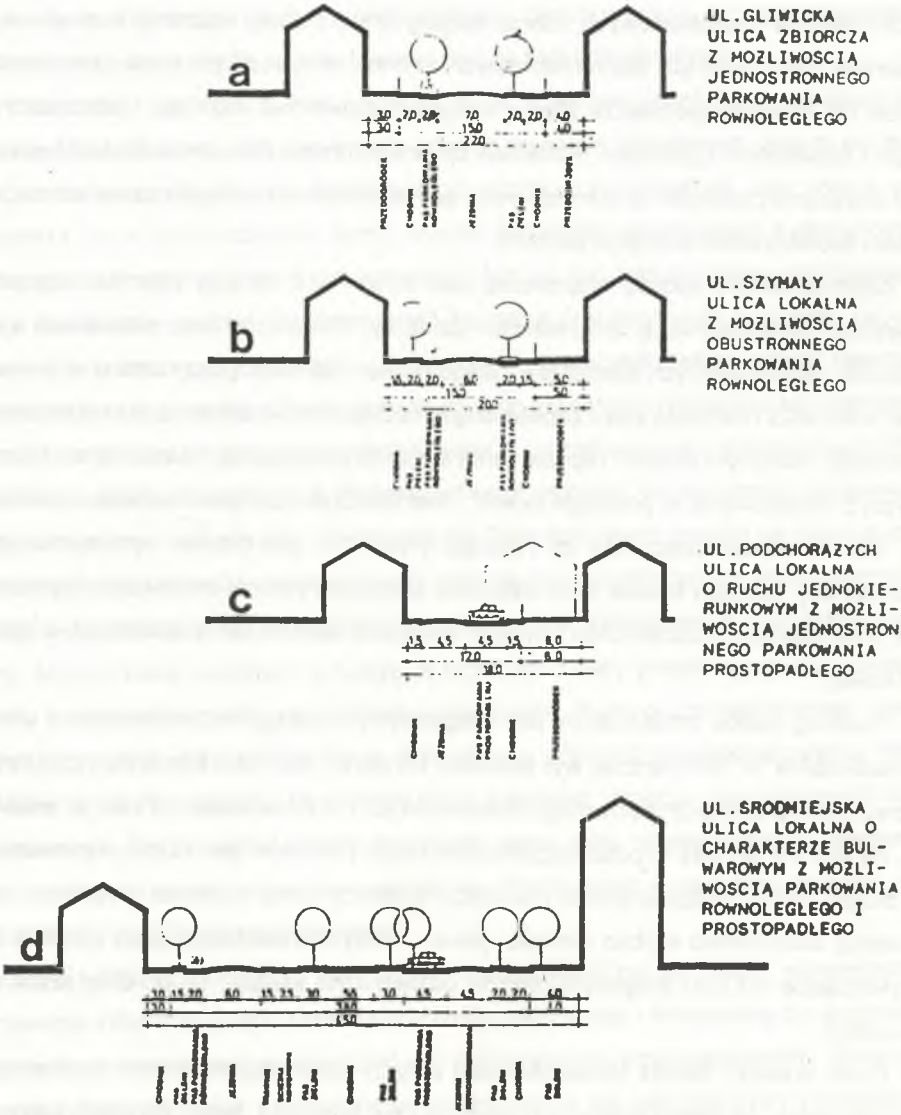
Dotychczas obowiązujący plan ogólny dostosowany był do rynku nieruchomościowego zdominowanego przez gospodarkę państwową i komunalną o nieograniczonych możliwościach wywłaszczeń za symbolicznym odszkodowaniem. Opracowanie proponuje nagłe i jednoczesne uruchomienie dla potencjalnych inwestorów dużej ilości nowych terenów budowlanych. Uporządkowanie przebiegów sieci infrastruktury na całym terenie i przyjęcie jednoznacznych parametrów strefowania powoduje, że inwestycje budowlane mogą być prowadzone w rytmie dyktowanym na-

pływem kapitałów i zainteresowań inwestorów. Spowoduje to obniżkę spekulacyjnych cen działek budowlanych, co umożliwi restrukturyzację i modernizację istniejących zasobów mieszkaniowych. Obraz statystyczny możliwej ekspansji budowlanej, w strefie najbliższej już zainteresowanych terenów miejskich pokazuje, że miasto może się rozwijać zgodnie ze śląską tradycją budownictwa domków jednorodzinnych z niewielkimi ogródkami. Podstawą otwartego obrotu nieruchomościami będzie fakt uzyskania pewności co do możliwości zainwestowania każdego prawie terenu, a zatem zobiektywizowania jego wartości.

Zaproponowany sposób etapowania sieci dróg i ulic dotyczy rejonów objętych zakresem opracowania, tj. Śródmieścia i dzielnicy Radzionów oraz dodatkowo wybranych najistotniejszych elementów całego miasta. Za niezbędną uznano w pierwszej kolejności realizację trasy zapewniającej obciążenie Śródmieścia od ruchu tranzytowego. Kolejnym etapom usprawnienia sieci komunikacyjnej miasta winno towarzyszyć inwestowanie w przyległe tereny. Jest to oczywiście tylko warunek konieczny, ale nie wystarczający dla ich rozwoju. Wybór nie jest bowiem prostą decyzją planisty czy Zarządu Miasta, lecz wyłącznie otwarciem pewnej możliwości. Realizacja potencjalnego budownictwa wymaga spełnienia warunków opłacalności w grze rynkowej.

Przebieg pasów infrastruktury jest obligatoryjny, szczególnie jeśli chodzi o ulice ponadlokalne, a tym bardziej wytrasowane korytarze dla ulic tranzytowych. (Inne rozwiązanie planistyczne powoduje blokowanie już nie pasa terenu, a całego obszaru, na którym ten pas w poszczególnych studiach planistów jest różnie trasowany). Z drugiej strony obligatoryjność przebiegu głównych dróg miejskich powoduje, że możemy stosunkowo szybko określić place - węzły, krystalizujące plan miasta i uczytelniające w ruchu drogowym miejsca, gdzie można włączyć się do dróg szybkiego ruchu.

Dużo mniejszy zakres obowiązkowości dotyczy sieci dróg lokalnych; można wyobrazić sobie, że nawet obszar o powierzchni pół kilometra kwadratowego, który w planie ma wytrasowaną sieć ulic lokalnych, może w fazie realizacji mieć tę sieć zmienioną, mniej lub bardziej zagęszczoną. W szczególności zaś regulacje związane z siecią lokalną nie określają włączeń do głównych ulic. Pas infrastruktury nie



Rys.1. Przykłady kształtowania przekrojów istniejących ulic

Fig.1. Formation of sections of the existing streets - examples

Rys.2. Bytom Śródmieście - rozwój sieci ulicznej

Fig.2. Midtown of Bytom - development of street network

musi oznaczać tylko przebiegu tras komunikacyjnych; w wielu przypadkach będzie to tylko korytarz widokowy - otwarcie perspektywy na jakąś dominantę przestrzenną. A zatem plan, będąc do końca określony sieciowo, jest regulacją dużo bardziej elastyczną niż dotychczasowy plan ogólny.

Autorzy opracowania jednakże obawiają się, iż żaden plan i procedura nie zastąpią sprawnego zarządzania miastem i inicjatywy gospodarczej obywateli. Rolą planu jest jedynie nadanie struktury miastu i logiki decyzjom podejmowanym przez jego władze.

PROBLEMATYKA KOMUNIKACJI W PROCESIE MODERNIZACJI ISTNIEJĄCEJ TKANKI ZABUDOWY CENTRÓW MIAST ŚLĄSKICH

Aktywizacja centralnych kwartałów miejskich i związane z tym zmiany programu urbanistycznego wywołują potrzebę modernizacji układu komunikacyjnego.

Modernizacja może stanowić z jednej strony zagrożenie dla istniejących struktur, w szczególności zabytkowych, gdyż arterie komunikacyjne są tworami linearnymi o znacznej sztywności ostrych wymagań technicznych odnośnie do prowadzenia ulic w planie, co w zetknięciu ze strukturą staromiejską sprawia, że następuje odkształcenie deformujące tę strukturę. Z drugiej jednak strony prawidłowe rozwiązanie problemu, ze szczególnym uwzględnieniem wartości historycznych i zmianą charakteru centrów miejskich z mieszkaniowej na handlowo-usługowo-administracyjną służyć będzie prawidłowemu funkcjonowaniu projektowanej struktury miejskiej.

Pojęcie modernizacji w odniesieniu do istniejących struktur miejskich oznacza trwałe przekształcenie ich układu przestrzennego poprzez wprowadzenie nowych jakościowo elementów, które swoją skalą, gabarytami i charakterem nie nawiązują do otaczającego krajobrazu miejskiego, lecz w większości przypadków i potrzeb stanowią dysharmonię przestrzenną, zacierając relikty dawnego rozplanowania miasta.

Wsród najczęściej spotykanych przykładów deformacji wymienić można: korekty przebiegu linii regulacyjnych ulic, poszerzenia korytarzy ulicznych, przebijanie nowych odcinków ulic, zamykanie dla ruchu kołowego fragmentów jezdnych oraz trwałe

zmiany zagospodarowania wnętrz kwartałów, ulic i placów. Przekształcenia, które w poważnym stopniu zmieniają układ przestrzenny, w skrajnym przypadku prowadzić mogą do degradacji struktury centrów, w szczególności struktur zabytkowych.

Każda nowa funkcja czy obiekt lokalizowany na obszarze centrum wymaga pewnej przestrzeni komunikacyjnej w swoim otoczeniu. Ponadto w celu zapewnienia niezbednej obsługi konieczne jest powiązanie tej przestrzeni z istniejącym układem ulicznym. Dlatego też wszelkie zmiany o charakterze przestrzennym, a także zmiany programowe wywołane dążeniem do aktywizacji zespołu, kwartału czy struktury wymagają modernizacji układu komunikacyjnego w szerszym zakresie. W takich przypadkach może zaistnieć konieczność wprowadzenia nowych liniowych lub powierzchniowych elementów układu komunikacyjnego, dostosowanych do nowych potrzeb. Działania takie powinny być poprzedzone szczegółowymi studiami historyczno-urbanistycznymi, traktowanymi jako podstawa merytoryczna dla podejmowania decyzji planistycznych.

Modernizacja układu komunikacyjnego w pewnych przypadkach może odnosić się tylko do zmian organizacji ruchu i sposobów zagospodarowania wnętrz ulic i placów, zachowując istniejące rozplanowanie przestrzenne. W takim przypadku pojawia się pytanie o przepustowość środowiskową ulicy. Metoda pozwala w dogodny sposób dokonywać wielokryterialnej analizy warunków panujących we wnętrzu korytarza ulicznego. Uwzględniony zostaje wpływ następujących czynników: potoku pieszego i kołowego, szerokości jezdni i chodników, zagospodarowania i zazieleniania wnętrza ulicznego, prędkości ruchu pojazdów, nierównomierności ruchu w okresie doby i wielkości ruchu ciężarowego. Nieskomplikowane obliczenia matematyczne pozwalają na ustalenie granicznej wartości natężenia ruchu kołowego w godzinach szczytu, przy której uciążliwości środowiskowe utrzymują się na poziomie dopuszczalnym. Poprzez porównanie określonego w ten sposób teoretycznego potoku z rzeczywistymi natężeniami ruchu możliwe jest wnioskowanie co do kierunków zmian organizacji ruchu, sprzyjających poprawie warunków środowiskowych [12].

Ten rodzaj wnikliwej analizy warunków środowiskowych w istotny sposób wpływa na formułowanie strategii programowo-przestrzennej i polityki komunikacyjnej. Właściwie prowadzona polityka komunikacyjna w odniesieniu do zadanego obszaru o-

pierać się powinna na dążeniu do obniżenia ogólnej ilości ruchu kołowego, a co za tym idzie, do zmniejszenia jego uciążliwości na rzecz ruchu pieszego i rowerowego.

Wiąże się to z dostosowaniem parametrów ruchu do wymogów, jakie stawia istniejąca i projektowana funkcja. Zmniejszeniu ruchu służy ograniczenie dostępności bezpośredniej i utrudnienie penetracji przez ruch kolowy, preferencje dla nieuciążliwych rodzajów ruchu oraz budowa urządzeń i zaplecza komunikacyjnego na zewnątrz rewitalizowanego obszaru.

Według planistów ruchu drogowego oraz Instytutów Gospodarczych w krajach Europy Wschodniej w najbliższych latach dramatycznie wzrośnie komunikacja samochodowa, a zwłaszcza ruch indywidualny. Następstwa takiego wzrostu mobilności można obserwować przy stałej rozbudowie sieci dróg na Zachodzie, która doprowadziła do znacznych strat krajobrazowych i w substancji budowlanej godnej zachowania, a pomimo tego nigdy nie zaspokoiła w całości potrzeb.

Ulice i place w mieście są najważniejszymi terenami publicznymi, które kształtują indywidualność tej przestrzeni jak i przeżycia z nią związane. Stanowią więcej aniżeli jezdnię dla ruchu. Ich rozbudowa i modernizacja kształtuje życie publiczne i prywatne danego miejsca. Ulica to ważna część składowa przestrzeni życiowej obywatela. Zamieszkiwanie nie ogranicza się tylko do czterech własnych ścian, do zamieszkiwania należy również życie na zewnątrz. Im bardziej otwarta będzie okolica dla indywidualnych i zbiorowych form użytkowania, tym prędzej utrzymanie i kształtowanie własnego świata mieszkalnego stanie się sprawą osobistą.

Dostosowanie strefy wolnej powierzchni do tworzenia i uzbrojenia terenów pod zabudowę poprawia i pomnaża możliwości jej wykorzystania.

Tereny są utracone dla mieszkańców tam, gdzie znacznie wzrósł ruch samochodowy wraz z hałasem, gazami spalinowymi i tumanami pyłu, gdzie z placów utworzono parkingi. Odpowiednia dla urbanistyki i znośna dla danej miejscowości organizacja ruchu drogowego wraz z całą infrastrukturą (parkingi itp.) jest również warunkiem opłacalności handlu i usług.

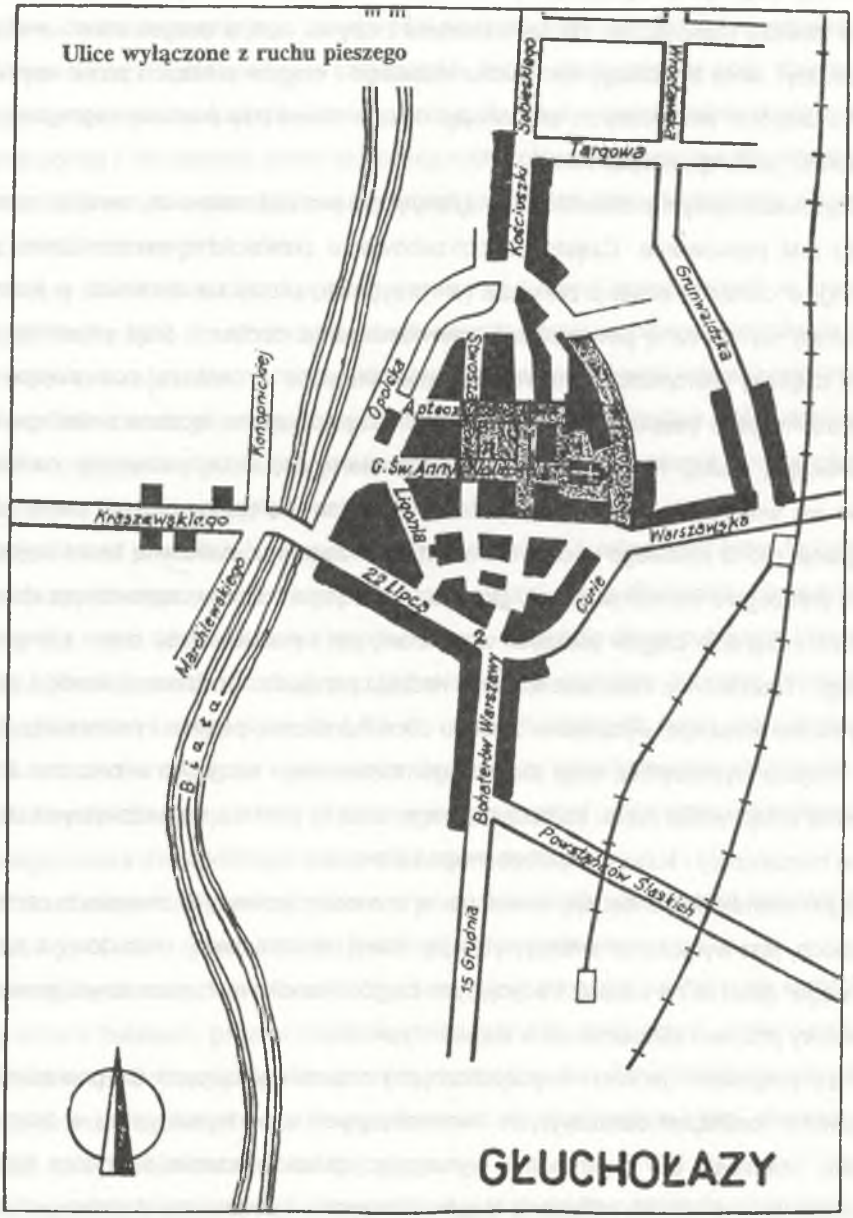
Powszechną tendencją jest wprowadzanie wokół dzielnic centralnych miasta obwodnic komunikacyjnych z sięgaczami penetrującymi do wnętrza w celu wytworzenia w jądrze centrum pieszych stref, nie kolidujących z układem komunikacji samo-

chodowej. Segregacja występuje tu w poziomie terenu (układ horyzontalny). Zasada ta nie zawsze jest możliwa do zastosowania i często centra dużych miast uciekają się do uzyskania bezkolizyjności ruchu kołowego i ciągów pieszych przez wprowadzenie układów wertykalnych, proponując dwa, a nawet trzy poziomy segregacji ruchu (piesi, parkingi, zaopatrzenie).

Najpoważniejszym problemem związanym z wprowadzeniem do centrum samochodu jest parkowanie. Często zapotrzebowanie powierzchni przeznaczonej na parkingi w centrach miast przekracza (w przypadku próby założenia ich w jednym poziomie) sumaryczną powierzchnię zainwestowania centrum. Stąd pojawiają się coraz częściej wielopoziomowe rozwiązania lokowane w centrum, pozwalające na zwiększenie jego bezpośredniej dostępności. Często są one łączone z obsługą komunikacyjną usług. Modernizowane kwartały starej zabudowy pozwalają na lokowanie we wnętrzach bloków międzyulicznych takich wielopoziomowych parkingów. Integracja ruchu kołowego w centrum miast musi zapewnić całkowitą bezkolizyjność ruchu pieszego z samochodowym, głównie w celu jego ochrony, zapewniając równocześnie integrację ciągów pieszych w centrum, jak i prawidłowość ruchu samochodowego. Trzeba więc stosować różnego rodzaju przejścia podziemne, kładki i estakady ruchu pieszego, wydzielone z ruchu ulice handlowe, pasaże i promenady, place i miejsca wypoczynku, ciągi zieleni ogólnomiejskiej - wszystko w celu zneutralizowania uciążliwości ruchu samochodowego. Jest to jeden z najważniejszych czynników humanizacji i kultury współczesnego centrum.

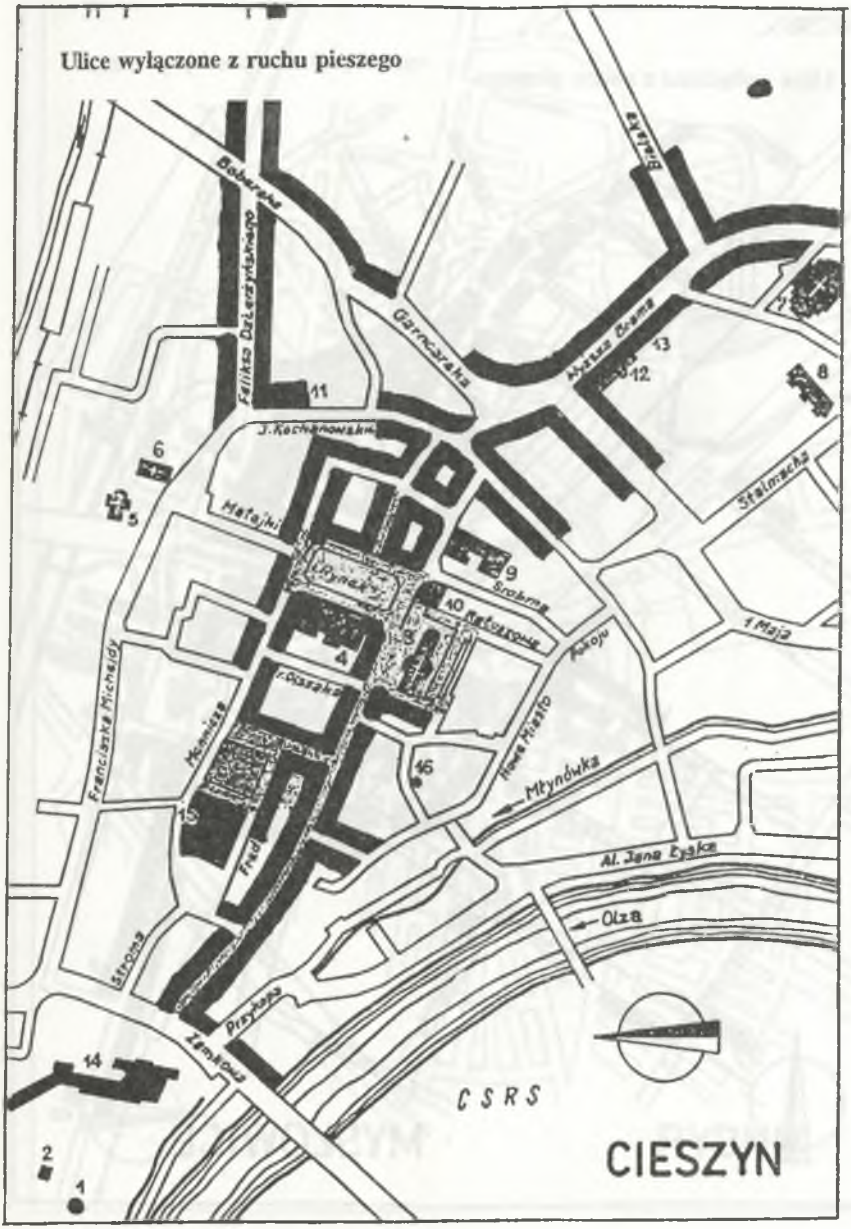
Ogólnoświatową tendencją, realizowaną w modernizowanych zespołach centrów miejskich, jest wyłączenie atrakcyjnych ulic starej, śródmiejskiej zabudowy z ruchu kołowego, głównie na ulicach tradycyjnych ciągów handlowych, pozostawiając nadal kłopotliwy problem zaopatrzenia w ciągach tych ulic.

Przy zespołach (blokach międzyulicznych) charakteryzujących się posiadaniem ciekawych rozwiązań elewacyjnych i mieszczących w parterach usługi w zakresie handlu, rzemiosła czy gastronomii, wymagających zaopatrzenia, korzystne byłoby pozostawienie w ulicach wyłącznie ciągów pieszych i wytworzenie dodatkowych ciągów obsługi komunikacyjnej. Ciągi te mogłyby być prowadzone przez wewnętrzne



Rys.3a. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Głuchołazy

Fig.3a. Streets exampted from pedestrian traffic - Głuchołazy



Rys.3b. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Cieszyn

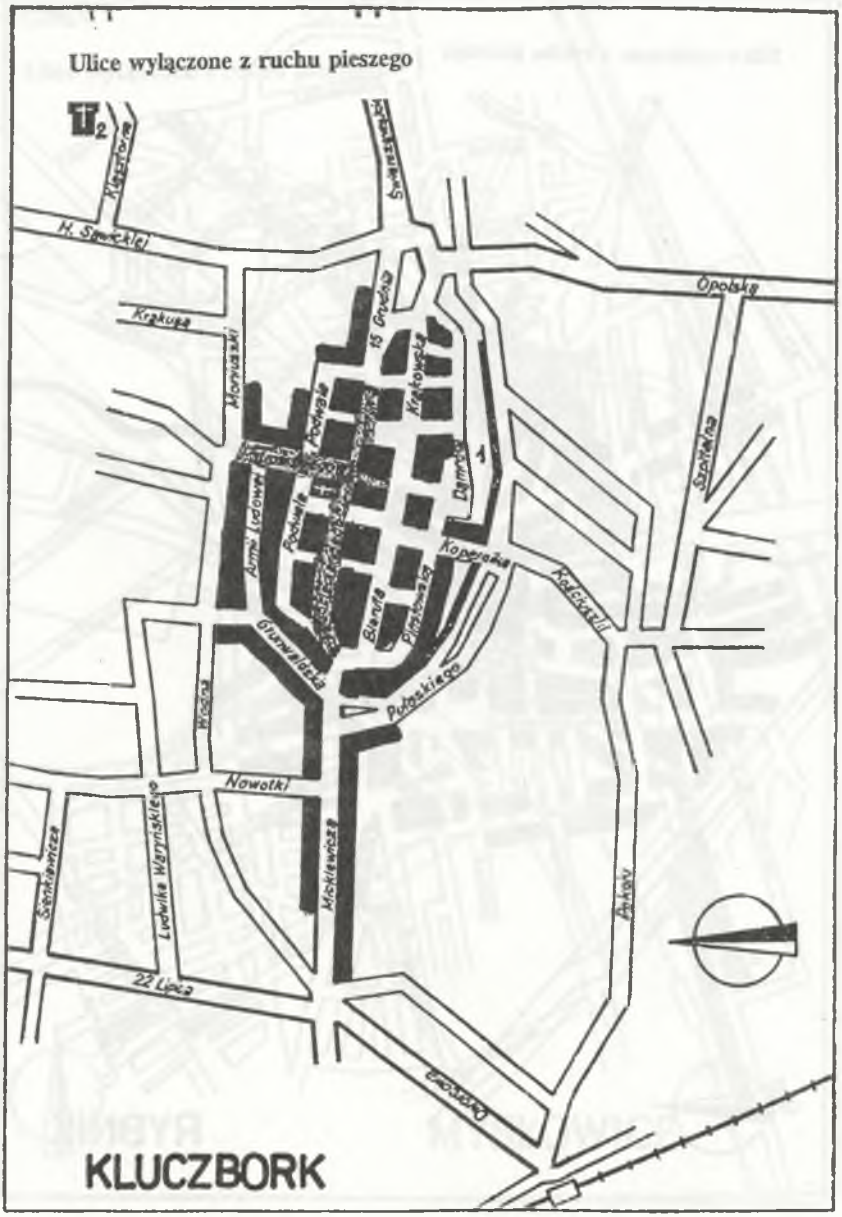
Fig.3b. Streets exampted from pedestrian traffic - Cieszyn

Rys.3c.Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Mysłowice

Fig.3c.Streets exampted from pedestrian traffic - Mysłowice

Rys.3d. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Rybnik

Fig.3d. Streets exampted from pedestrian traffic - Rybnik



Rys.3e. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Kluczbork

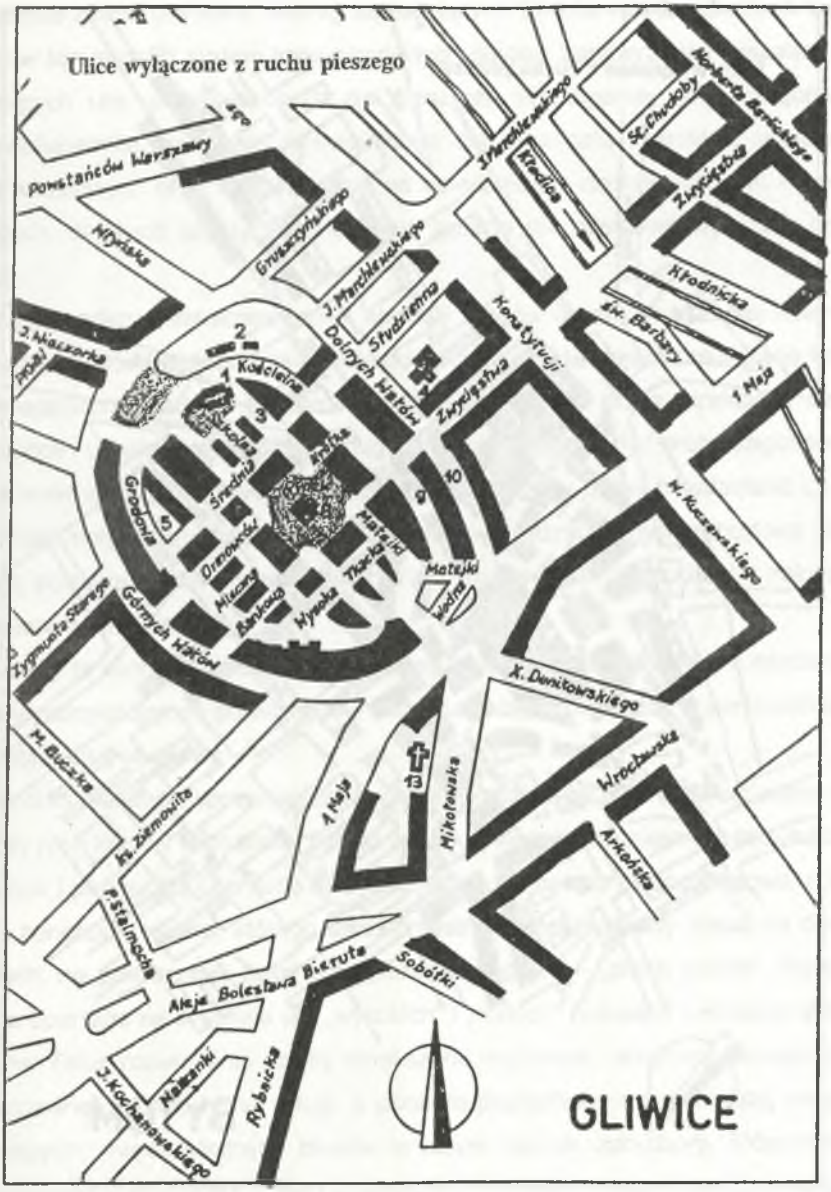
Fig.3e. Streets exampted from pedestrian traffic - Kluczbork

Rys.3f. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Wodzisław Śląski

Fig.3f. Streets exampted from pedestrian traffic - Wodzisław Śląski

Rys.3g. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Bielsko-Biała

Fig.3g. Streets exampted from pedestrian traffic - Bielsko-Biała



Rys.3h. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Gliwice

Fig.3h. Streets exampted from pedestrian traffic - Gliwice

Rys.3i. Ulice wyłączone z ruchu pieszego - Bytom

Fig.3i. Streets exampted from pedestrian traffic - Bytom

dziedzińce zaopatrzeniowe. Szereg sąsiadujących bloków międzyulicznych wytworzyłby w ten sposób system komunikacyjnych ciągów zaopatrzenia, niezależny od istniejących ulic, przeznaczonych dla pieszych. Wymagałoby to szczegółowego przeanalizowania możliwości wykorzystania dla tego celu szerokich, istniejących bram wjazdowych oraz wprowadzenia na dziedzińcach dookolnych wiat - tarasów zielonych, dających akustyczno-widokową izolację dla mieszkań wyższych kondygnacji.

W przypadku małej atrakcyjności elewacji ciągów ulicznych, a dużej wewnętrznych dziedzińców, można by tę zasadę odwrócić, pozostawiając komunikację kołową w istniejących ulicach, a przeprowadzając ciągi piesze przez atrakcyjne zielone dziedzińce i udostępniając w nich usługi. Przykładem może być próba zagospodarowania istniejącej zabudowy podzamcza w Będzinie, czy pełna przydatność do tego celu miast małych, grupujących wewnątrz bloków międzyulicznych zabudowę gospodarczą, podlegającą likwidacji w związku z eliminowaniem gospodarstw rolnych ze śródmieść tych miast [12].

Zasady te winny obejmować całe zespoły modernizowanych bloków międzyulicznych, wykorzystując do powiązań luki budowlane bądź przejazdy w parterach istniejącej obrzeżnej obudowy.

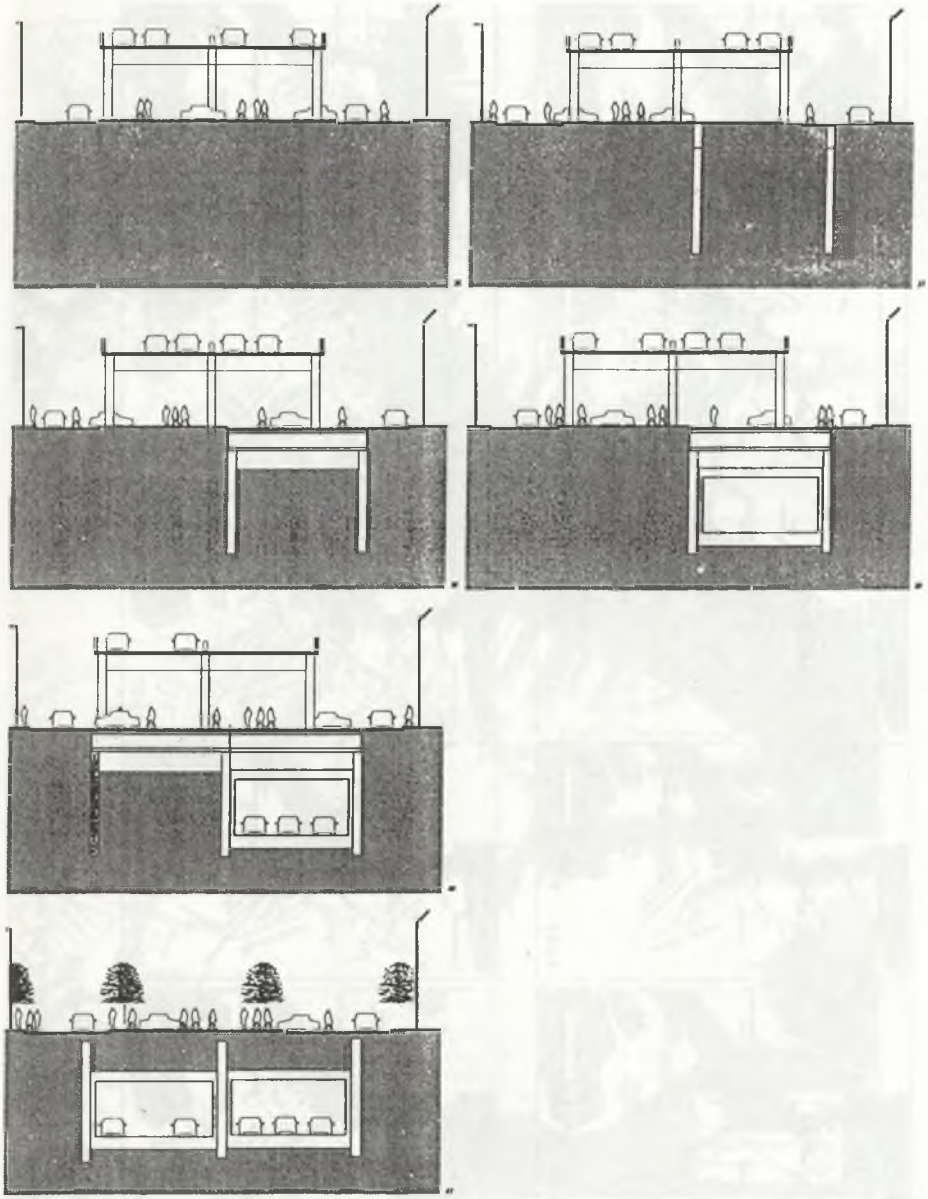
Bardziej ciekawe i sprawniejsze rozwiązanie można by było uzyskać pozostawiając cały ruch kołowy w poziomie terenu, a cały system ruchu pieszego prowadząc na poziomie I piętra. Już Leonardo da Vinci proponuje miasto dwupoziomowe, opracowując koncepcję miasta, którego układ przestrzenny rozwiązany został na dwu poziomach: na powierzchni ziemi oraz pierwszego piętra - „piano nobile". Projektowi miasta opartego na systemie ulic „wysokich" i „niskich" poświęcił Leonardo wiele rysunków. Takie rozwiązanie dałoby zwiększone możliwości adaptacji istniejącej, modernizowanej zabudowy na usługi, a ponadto pozwoliłoby na pełniejszą integrację istniejących, międzyulicznych bloków w całym rejonie zabudowy. Równocześnie nawiązywałoby do bardzo często stosowanych propozycji tego układu w nowej zabudowie centrów, dając też łatwe możliwości powiązań z terenami otaczającymi centrum i ułatwiając przekraczanie komunikacji przelotowej. Działanie takie pozwoli równocześnie na pozostawienie całego ruchu dostawczego w istniejącej siatce ulic.

Pośrednim rozwiązaniem byłoby, niejednokrotnie stosowane, podniesienie ruchu pieszego na poziom I piętra przez wprowadzenie lekkich kładek dla pieszych wzdłuż pierzei ulic handlowych i pozostawienie ruchu kołowego w poziomie terenu. Ze względów przestrzenno-funkcjonalnych byłoby to słuszne jedynie w ulicach o dostatecznej szerokości. Można by wreszcie cały ruch kołowy sprowadzić pod teren. Byłoby to celowe jedynie w przypadku posiadania przez istniejącą zabudowę dużych wartości architektonicznych i wymagałoby przebudowy w wielu przypadkach całkowicie zamortyzowanych ulicznych ciągów instalacyjnych. Dla usprawnienia obsługi komunikacyjnej i lokowania w modernizowanej starej zabudowie centrów nowych usług winno się przyjąć ujednoliconą (w miarę możliwości) zasadę dla całego centrum, a nie pojedynczych modernizowanych bloków zabudowy [7].

Spektakularnym rozwiązaniem tego problemu jest przykład Bostonu. Projekt przebudowy głównej arterii „CENTRAL ARTERY" autorstwa „P/BP" (Bechtel/Parson Brinkerhoff) oraz Wallace Associates ukazuje sposób rozwiązania problemów w centrach o wysokiej intensywności zabudowy i przeciążonym systemie komunikacyjnym. Obecnie jest ona najniebezpieczniejszą autostradą w USA. Prace studyjne rozpoczęte w 1972 r. wraz z pracami projektowymi i studiami ekonomicznymi trwają do dzisiaj, a przewidywany termin zakończenia to 1998 r. (w pracach bierze udział grupa ok. 600 projektantów). Przepustowość istniejącej C.A. projektowanej na 75.000 sam./dzień osiągnęła dzisiaj wartość 190.000 sam./dzień, a jej stan techniczny określono jako bardzo zły.

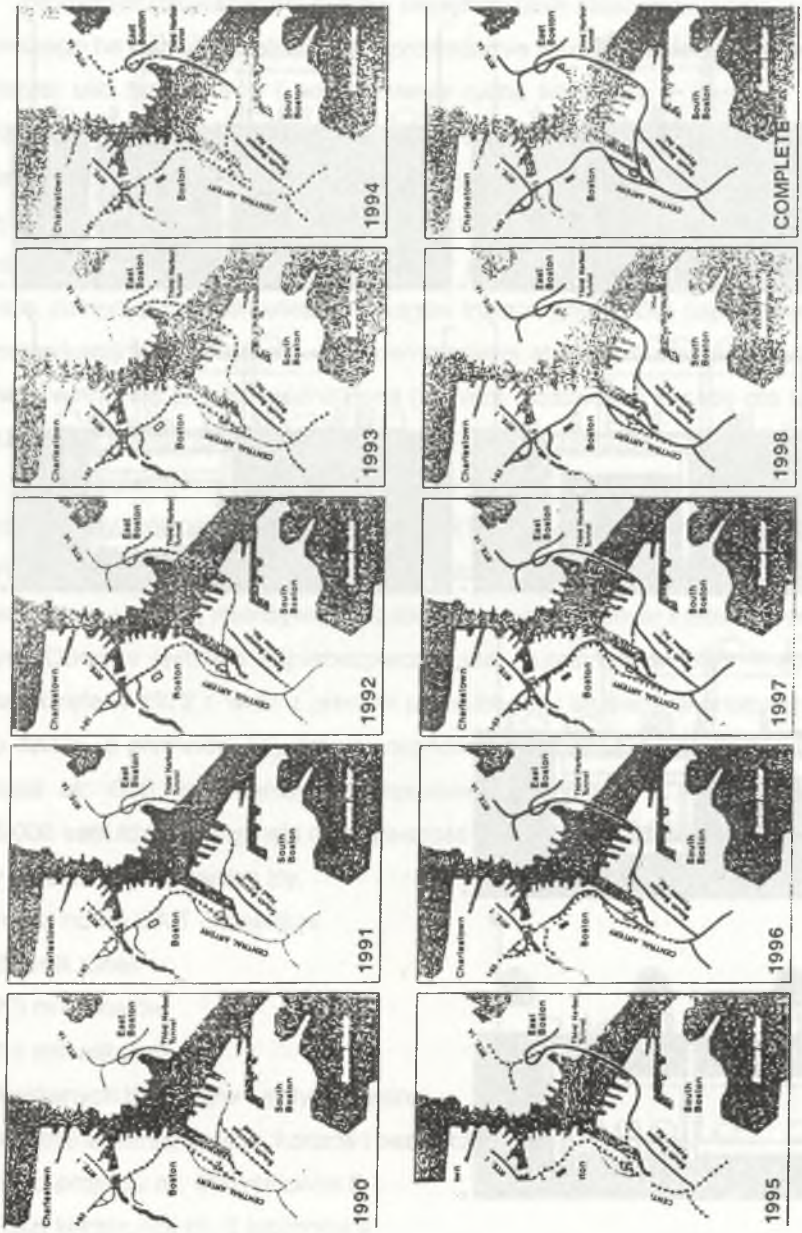
Projekt nowej CA/T przewiduje:

- 3,7 mili tuneli
- 2,3 mili mostów
- 1,5 mili estakad
- 6 głównych budynków wentylacyjnych
- budynki administracyjne, kontroli i bezpieczeństwa publicznego
- koszt projektu ok. 300 milionów $
- koszt konstrukcji ok. 5 biblionów $



Rys.4. Rozwiązania techniczne budowy estakad i tuneli komunikacyjnych

Fig.4. Technical solutions for the construction of trestles and communication tunnels

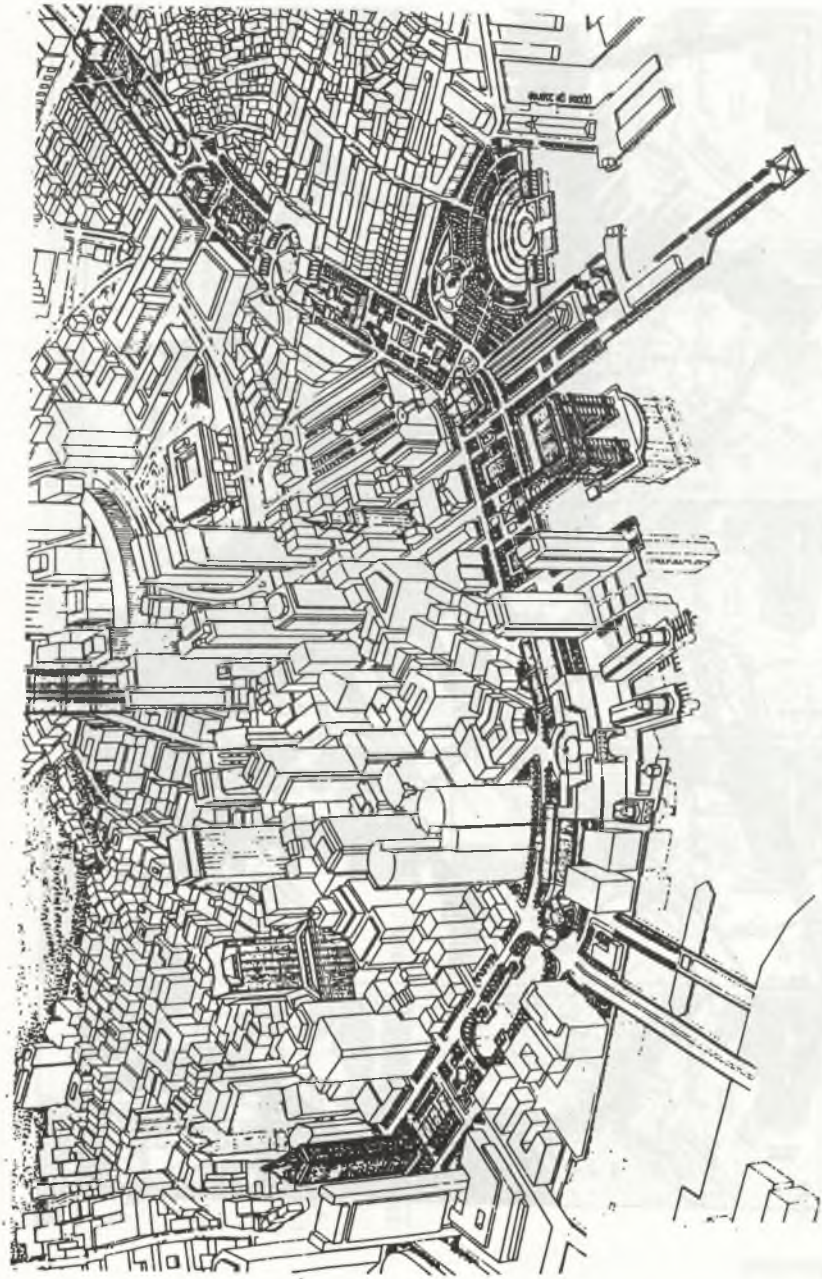


Rys.5. Etapowanie inwestycji

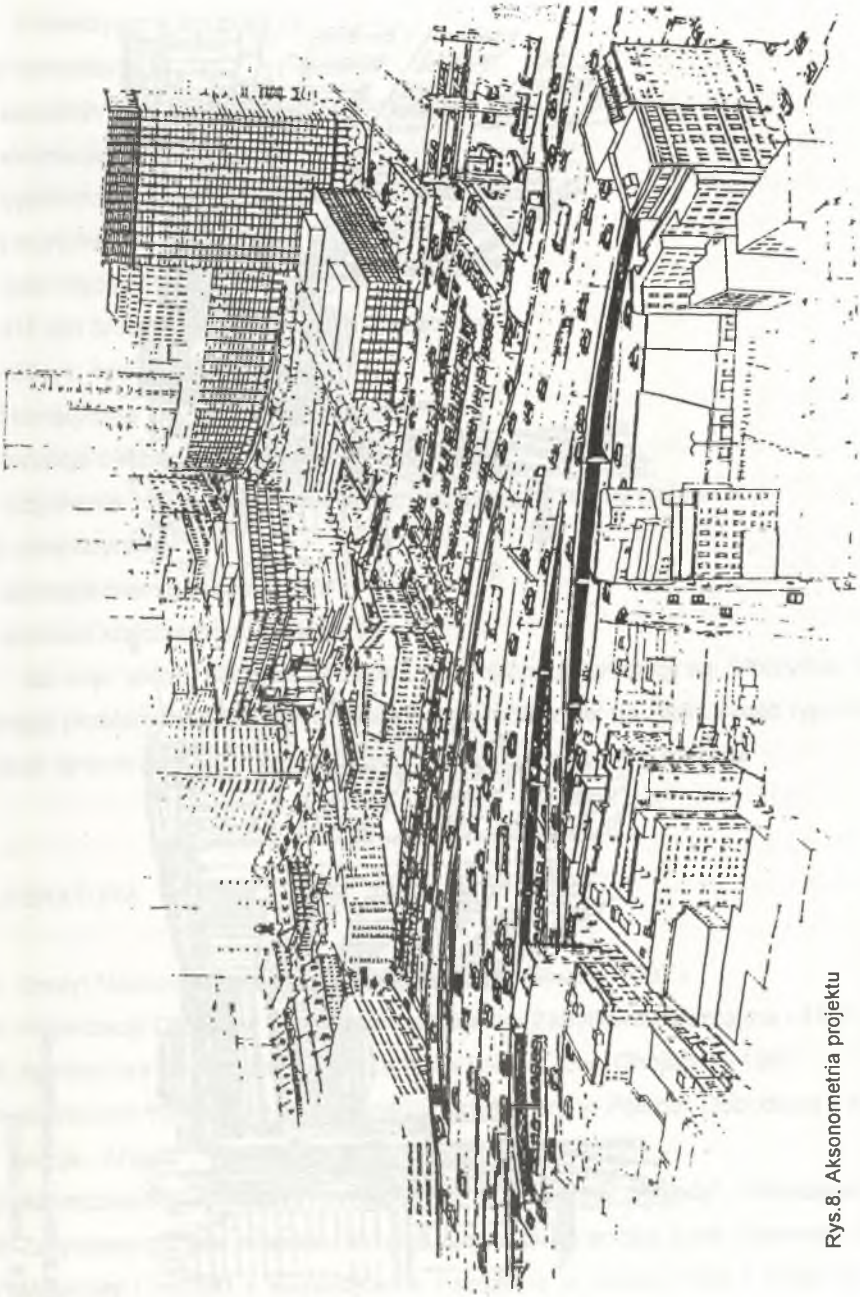
Fig.5. Defining the stages of the investment

Rys.6. Plan regulacyjny

Fig.6. Regulation plan

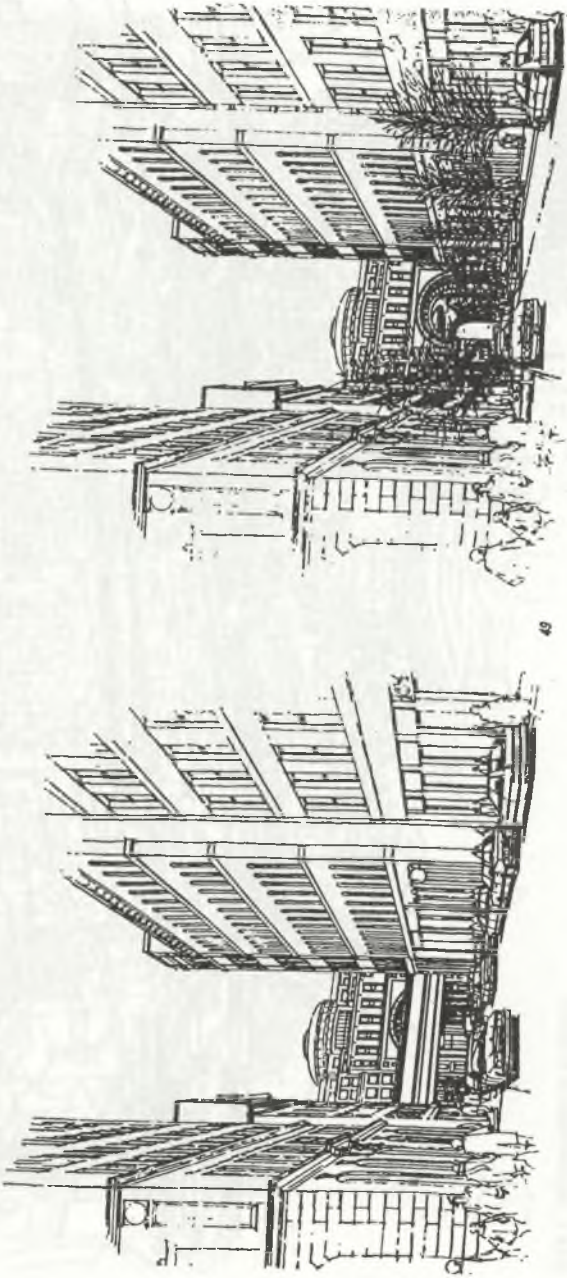


Rys.7. Aksonometria projektu
Fig.7. Axonometry of the project



Rys.8. Aksonometria projektu

Fig.8. Axonometry of the project



Rys.9. Wnętrza urbanistyczne
Fig.9. Urban interiors

Przewidywane korzyści to:

a) komunikacyjne

- separacja ruchu regionalnego od krajowego
- eliminacja korków ulicznych
- wyeliminowanie ruchu ciężarówek z lokalnych ulic

b) ekonomiczne

- zyski rzędu 610 mln $/ rok z opłat
- 410 mln $/ rok zysku prywatnych inwestorów
- 150 tys. nowych miejsc pracy

c) klimatyczne

- redukcja dwutlenku węgla o 20% w powietrzu
- odzyskanie 150 akrów ziemi z przeznaczeniem na tereny zielone

d) urbanistyczne

- uporządkowanie planu miasta
- poprawa krajobrazu miejskiego. [8]

Jak więc widać, korzyści płynące z tego rodzaju inwestycji są olbrzymie, jednak znając problemy związane z budową trasy średnicowej na Śląsku tego typu rozwiązania na terenach GOP w najbliższym czasie nie będą miały miejsca.

LITERATURA

1. Zeszyt Naukowy Pol.Śl., s. Architektura, z. 4, Gliwice 1987 r.
2. Aktywizacja Obiektów i Zespołów Architektury Zabytkowej, Pszczyna - 1991.
3. Architektura i Urbanizacja Bielska Białej i okolic, Ewa Chojecka - 1987.
4. Kalinowski W.: Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja. „Arkady", Warszawa 1986 .
5. Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K.: Małe miasta, „Arkady" , Warszawa 1986.
6. Zabytkowe ośrodki miejskie Górnego Śląska i Pogranicza, Lech Szaraniec -1988.
7. Materiały i notatki z sympozjów w Pszczynie w latach 1992 i 1993 na temat „Aktywizacja Obiektów i Zespołów Architektury Zabytkowej".

8. Space & Society Nr 54.
9. Studium aktualizacji planu miasta - DiM 84, Urząd Miejski w Bytomiu.
10. Infrastruktura społeczna i przyrodnicza przemysłu - 1987 r. E. Niezabitowska.
11. Architektura krajobrazu - praca zbiorowa 1979 .
12. Modelowe formy zagospodarowania - doc. Mieczysław Król, wyd. PAN-o/Ka-ce 1982 .

Abstract

Activation is a process of vigorous and operative animation and intensification of action aimed to obtain qualitative and quantitative increase of accomplished results in a given branch, with the application of an appropriate energy and means.

To undertake the subject of „activation of structures and central quarters" in relation to a town, means to concentrate all efforts principally on the town viewed as a definite organism governed by a specified code of regulations. both the historical and modern structures, as well as the transformation of communication networks may constitute the only means, and in practice they are one of many instruments, serving to amplify the importance and social and economical status of this town.

Following such an approach, all ventures undertaken to modernize, and to ensure relevant preservation of building structures in town quarters may gain publicity, and hence, it may render great service to successful accomplishments of forwarded tasks.

There is no universal or the only reliable way of town development. The strategies forwarding their activation are different depending on local environmental conditions, degradation of spatial structures as well as the level of economical conditions and future potentials. The common feature of the activation of towns, districts and rural areas is a coordinated set of various projects concentrated on three basic objectives:

- historical qualities of the environment
- spatial modernization
- economical regeneration. [2]

Thus, the way of formulation and realization of activation strategies is the major objective ensuring proper orientation of processes pertaining to environmental changes. Architectural monuments of the greatest ciltural value stabilize the spatial structure around the space they are localized in, and at the same time they result in positive influence on the functional changes in the surrounding nonhistorical urban development.

The most unfavorable role play the historical structures with their property status unclear: functional changes are noticeably set back, with simultaneous technical degradation of the structures taking place; when they are localized around the center of the town, there are additional disadvantages, since the area loses its attractiveness. Having in mind the above assumptions, and remembering that big towns are formed as heterogeneous spatiaal organisms composed of complexes built in dofferent periods of time, having different spatial dimensions, different functions and different territorial expansion, since they absorb the suburban areas or the whole towns together with their historical heritage, we may foresee further devaluation of historical and esthetic qualities of architectural monuments resulting from improper course of revitalization processes in town centers.