

Zygmunt Majerski

PROBLEMY PRZEBUDOWY CENTRÓW MIAST WOJEWÓDZTWA KATOWICKIEGO  
NA TLE KONKURSÓW W LATACH 1967-72

W drugiej połowie lat sześćdziesiątych rozpoczyna się w Polsce okres licznych konkursów, których problematykę stanowi przebudowa centrów miast. W akcji tej zaznacza się szczególnie obszar województwa katowickiego, gdzie prawie wszystkie większe miasta ogłosiły takie konkursy. Dla zestawienia pewnych podstawowych informacji o tych konkursach podaje je w tablicy 1.

Tablica 1

Dane o konkursach na przebudowę śródmieść	Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych w km <sup>2</sup>	Ludność w tys.		Powierzchnia terenu opracowania w ha	Uwagi
		w 1970 roku	przewidywana w 1985r		
Bielsko B.	50	106,0	120,0	270	
Bytom	55	187,0	185,0	128	
Chorzów	34	151,0	160,0	148	
Częstochowa	93	188,0	250,0	53,5	
Gliwice	91	171,0	196,0	130	
Katowice	100	304,0	360,0	400	I etap II etap
Warszawa	446	1.309,0	-	200 100	I etap II etap
Łódź	214	762,0	-	ok. 1.000	
Kraków	230	585,0	-	" 120	
Wrocław	229	524,0	-	" 40	

Tak znaczna liczba przeprowadzonych konkursów, przy czym nie wymieniam wszystkich, powinna pozwolić na wyciągnięcie pewnych wniosków ogólniejszych, zarówno w odniesieniu do metody ich przeprowadzania, jak i do oceny osiągniętych wyników, a przede wszystkim w zakresie prawideł przebudowy centralnych obszarów miast. Problem jest tak obszerny, że niniejszy referat może mieć charakter wyłącznie jako próba wypowiedzi dyskusyjnej. Należy zaznaczyć, że dyskusje były przeprowadzane w zasadzie po każdym konkursie. Były także organizowane dyskusje ogólniejsze, np. w odniesieniu do naszego regionu: konferencja zorganizowana przez TUP w Katowicach, w dniach 26 i 27 września 1968 r. pod hasłem: "Projektowanie i realizacja dzielnic śródmiejskich na przykładzie miast GOP". Zagadnienie to było również poruszane ostatnio w licznych artykułach w czasopiśmie "Architektura" i "Miasto". Osobne pozycje stanowią badania Stanisława Juchowicza, a zwłaszcza ostatnio jego książka wydana w 1971 r. pt.: "Śródmieścia miast polskich".

Słusznie stwierdza Maciej Nowakowski ("Centrum miasta - moda czy potrzeba", "Miasto" Nr 12/1971) nienadążanie krajowych opracowań naukowych za tym tak aktualnym problemem, zwłaszcza, że istnieją możliwości oparcia się w tych pracach o doświadczenia krajów, które znalazły się w podobnej sytuacji przed 30 czy 40 laty. Zbyt mało wiemy nawet o stanie istniejącym, nie są ostatecznie sprecyzowane poglądy na program centrum, zagadnienia socjologiczne, ekonomiczne itp. są prawie nie-  
tknięte. Najbardziej są chyba sprecyzowane poglądy na obsługę komunikacją, jakkolwiek i tutaj zarysowują się dwa przeciwstawne stanowiska: czy powinna być preferowana komunikacja zbiorowa, czy indywidualna. W tym stanie należy podkreślić doniosłą rolę konkursów, które niewątpliwie przyczyniają się do popularyzacji i pogłębienia zagadnienia, ujednoczenia nomenklatury, a w niektórych wypadkach i poglądów, a także w znacznym stopniu są wykorzystywane w dalszych opracowaniach projektowych (Częstochowa, Gliwice, Chorzów).

Jakie były i są bezpośrednie powody wywołujące konieczność przebudowy? Zagadnienie to inaczej kształtowało się w krajach wyprzedzających nas, gdzie nie mówiąc o przykładach wynikających ze zniszczeń wojennych (Coventry, Rotterdam, Le Havre) główną przyczyną przebudowy by

ła konieczność dostosowania się do rozwoju motoryzacji, która między innymi doprowadziła do powstania zespołów usługowych z wydzieleniem z nich ruchu kołowego. U nas, w okresie pierwszego 20 lecia po wojnie głównym powodem zamiarów przebudowy śródmieść była możliwość dodania pewnej ilości zabudowy mieszkaniowej. W odniesieniu do naszego regionu wyjątek stanowią Katowice, gdzie w ciągu ostatnich 15 lat oprócz mieszkań wprowadzono do śródmieścia sporą ilość usług i budynków biurowych. Jest to oczywiście wynikiem znacznego wzrostu liczby mieszkańców i roli, jaką to miasto pełni w skali GOP i całego województwa.

Dopiero od połowy lat sześćdziesiątych zaczyna się poważnie myśleć o konieczności przebudowy układów komunikacyjnych oraz wprowadzeniu do datkowych usług. Takie są zasadnicze podstawy programów przebudowy śródmieść miast naszego regionu, jakkolwiek i w tym okresie postuluje się wprowadzenie pewnej ilości zabudowy mieszkaniowej, w zależności od mniej lub bardziej obszernego zakresu opracowania. Jest to jednym z zasadniczych punktów dyskusyjnych. Zwolennicy "czystego" programu centrum zdecydowanie oponują, niemniej pozostaje faktem, że jeszcze do ostatnich lat, jest to prawie jedyna możliwość uzyskania w przebudowie efektów kubaturowych, wobec znikomych realizacji z zakresu ugię i wyraźnego zahamowania wznoszenia budynków biurowych.

#### Warunki konkursu - program

Warunki konkursu, w oparciu o opracowane plany przebudowy miast, określają zakres opracowania, wyznaczając granice w których powinien zamknąć się projekt, a czasem oddzielnie granice bilansowania terenu. Wielkość terenu opracowana jest, jak to wynika z tablicy i różna i wynosi dla miast naszego regionu od 1,4% do 5,4% powierzchni w granicach administracyjnych. Wyjątek stanowił konkurs częstochowski, gdzie zakres opracowania, w powierzchni bilansowanej, wyniósł tylko 0,6%. Oczywiście należy uznać te wielkości za dość przypadkowe, przede wszystkim ze względu na niewielkie znaczenie, jakie w konurbacji śląskiej mają granice administracyjne. Nasuwa się jednak wniosek: czy nie można by wykorzystać do kwalifikacji obszarów wyznaczonych do przebudowy na cen-

trum metody S. Juchnowicza lub zbliżonej, co pozwoliłoby na bardziej jednoznaczne określenie zakresu opracowań.

Bardzo istotnym elementem precyzowanym przez warunki konkursowe jest układ komunikacji, który zwykle opiera się o studium komunikacyjne opracowane dla całego miasta czy konurbacji, jak w przypadku miast GOP, przy czym jako najmniej wiążący projektantów, utarł się zwyczaj określania punktów wejścia na obszar opracowania poszczególnych arterii i ich klas, z pozostawieniem możliwości dowolnego ich przeprowadzenia przez ten obszar. Biorąc pod uwagę, zwłaszcza na terenie GOP, konieczność uszanowania opracowań w większym zakresie, należy uznać ten sposób określania warunków komunikacji za dopuszczający maksimum możliwej dowolności, jakkolwiek jest on często krytykowany w dyskusjach. Inne bardziej liberalne rozwiązanie tego problemu prowadziłoby do konieczności zmian w przebiegu arterii poza granicami opracowania, naruszając nieraz cały skomplikowany układ i powodując możliwość całego szeregu błędów czy niedopowiedzeń, między innymi z braku należytego rozpoznania zagadnienia przez autorów, poza granicami opracowania.

Często się zdarza, że w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru opracowania, czasem w jego obrębie, czasem dalej, ale z możliwością oddziaływania na projektowane centrum, znajduje się jakiś element o bardzo silnym wpływie na otoczenie. Takimi elementami były na przykład w konkursach na centrum Gliwic, Bytomia i Bielska-Białej ośrodki zabytkowe, w konkursie częstochowskim założenie historyczne z akcentem w postaci klasztoru Jasnogórskiego, w chorzowskim bezpośrednio sąsiedztwo huty Kościuszko, w Gliwicach także sąsiedztwo dzielnicy Politechniki Śląskiej. Warunki konkursu powinny mocno podkreślić znaczenie takiego elementu i skalę jego oddziaływania, aby uniknąć przypadków takich, jak np. w konkursie gliwickim, gdzie nie wszyscy autorzy uwzględnili konieczność mocnego powiązania układu centralnego z dzielnicą Politechniki i wyeliminowania ruchu kołowego z ul. Katowickiej.

Programy kubaturowe konkursów zawierały oczywiście przede wszystkim różnego rodzaju usługi typu ogólnomiejskiego, obiekty administracji państwowej, społecznej i przemysłowej, a także, jak już wspominałem, pewną ilość mieszkań, których proporcja do innych obiektów zależała od

wielkości opracowanego terenu, od tego czy konkurs miał sprecyzować wytyczne dla przebudowy samego centrum, czy obejmował większy obszar śródmieścia. W zakresie komunikacji, niezależnie od podania punktów wejścia w obszar, opracowania i klasy głównych arterii, określano ilość miejsc postojowych dla samochodów.

Dane w tym zakresie zestawione na podstawie warunków konkursowych dla kilku miast naszego regionu podano w tablicy 2. Niejednorodność opracowania programów wymagała przeliczeń, wielkości podane więc w tej tablicy mają tylko pewną przybliżoną dokładność. Nie udało się w niej ująć danych dla Gliwic, ze względu na znaczne rozbieżności w ujęciu, w stosunku do innych konkursów. Podane wielkości są ujęte w  $m^2$  powierzchni ogólnej. Na jednego mieszkańca przyjęto  $22,0 m^2$ , na 1 miejsce w hotelu  $36,0 m^2$ , na 1 miejsce parkowania  $25,0 m^2$ , przy czym liczone je bez miejsc przeznaczonych dla obsługi mieszkańców centrum. Włączenie do sumy powierzchni ogólnej parkingów, wydaje się uzasadnione faktem zajmowania przez nie znacznych terenów i możliwością piętrzenia ich, co stwarza warunki zabudowy zbliżone do usług z zakresu handlu, gastronomii i rzemiosła.

Tablica 2

Przewidywany stan w 1985 roku	Pow. terenu opracowania w ha	Powierzchnia ogólna w tys. $m^2$						Razem
		Handel Gastro- nomia Rze- miosła	Kul- tura	Admi- nistr. i Biura	Mo- tele	Miesz- ka- nia	Par- gingi	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bielsko B.	270,0	100,0	36,0	70,0	25,5	550,0	125,0	906,5
Bytom	128,0	79,0	15,7	50,0	18,0	770,0	87,5	1.020,2
Chorzów	148,0	70,0	43,0	120,0	4,3	550,0	200,0	987,3
Częstochowa	53,5	48,7	16,8	51,0	54,0	140,8	37,5	348,8
Katowice	400,0	245,0	340,0	480,0	75,0	? x)	300,0	?
	80,0	155,0	87,5	115,0	75,0	27,0	187,5	647,0

x) Uwaga: Program dla I etapu śródmieścia Katowic nie precyzował liczby mieszkańców.

Dalsze rozważania będą polegały na próbie przebadania związków, jakie zachodzą pomiędzy liczbami podanymi w tabelicy 2. Należy zaznaczyć, że związki te będą brane pod uwagę w odniesieniu do terenów opracowania konkursów, jakkolwiek więc będą występowały pewne podobieństwa do związków występujących w pracach S. Juchnowicza, będą one daleko bardziej ogólne i mniej dokładne.

Określenie pierwszego związku będzie polegać na przebadaniu stosunku całości powierzchni ogólnych w odniesieniu do powierzchni opracowań, będzie to więc coś zbliżonego do "intensywności brutto", lecz w odniesieniu do całego terenu opracowania.

Dla ścisłości należy zaznaczyć, że dla uproszczenia nie brano pod uwagę całej zabudowy, jak np. obiektów usług podstawowych, służby zdrowia itd. Można założyć, że są one ukryte w przyjęciu 22,0 m<sup>2</sup> na 1 mieszkańca. Poza tym głównie zależało mi na uwypukleniu usług tzw. centrotwórczych.

Obliczone wartości dla tak określonej "intensywności brutto" którą dalej będę określał jako intensywność ogólną, zostały przedstawione w tabelicy 3.

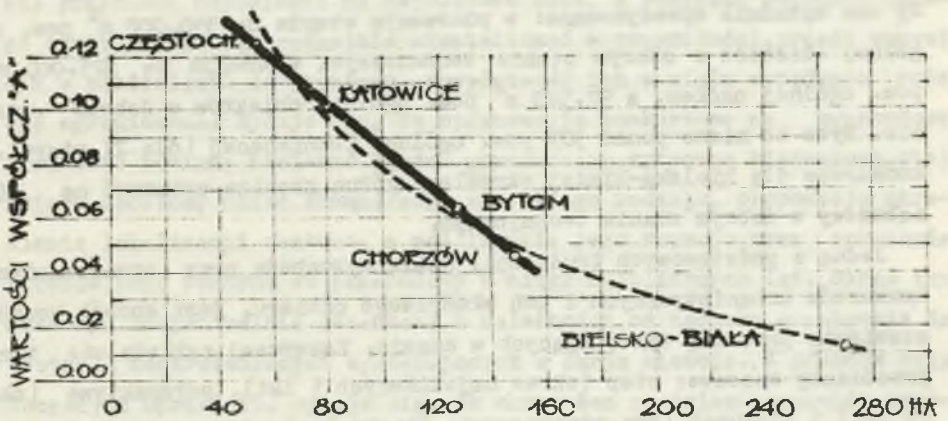
Tabela 3

	Bielsko-Biała	Bytom	Chorzów	Częstochowa	Katowice (II etap)
Intensywność ogólna	0,336	0,797	0,667	0,652	0,809
Współczynnik "A"	0,012	0,062	0,045	0,122	0,101

Wartości intensywności ogólnej układają się dość dowolnie, można jednak zauważyć, że maleją przy powiększaniu się terenu opracowania. To nasunęło myśl podzielenia ich ponownie przez wartość terenu opracowania. Dla uniknięcia dużej ilości miejsc po kropce dziesiątnej przyjęto w następnych obliczeniach powierzchnię ogólną w tys. m<sup>2</sup>, a wielkość terenu w ha. Współczynnik ten, nazwany "A" - określa się więc wzorem:

$$A = \frac{P_0 \text{ (w tys. m}^2\text{)}}{P_t^2 \text{ (w ha)}} \quad P_0 \text{ (w tys. m}^2\text{)} = A \cdot P_t^2 \text{ (w ha)}$$

Przy naniesieniu wartości tych współczynników, podanych także w tabelicy 3 w relacji do wielkości terenu opracowania (wykres 1) otrzyma się dla przedziału 50-150 ha, zależność liniową dość ściśle określoną. Dla przedział 50-300 ha można ująć otrzymane wartości w krzywą, przy czym dokładność jest mniejsza, w wyniku zbyt małej liczby przykładów dla wielkości terenu powyżej 150 ha. Można się tym współczynnikiem posługiwać przy przybliżonym określeniu chłonności terenu centrum.



Rys. 1

W tabelicy 4 przedstawiono procentowy rozdział powierzchni ogólnych: centrotwórczych, mieszkaniowych i parkingów.

Tabela 4

Rodział typu powierzchni og. w %	Bielsko-Biała	Bytom	Chorzów	Częstochowa	Katowice II etap
Pow. centrotwórcze	25,5	15,9	24,0	50,0	66,8
Pow. mieszkaniowa	60,7	75,5	55,7	39,6	4,2
Pow. parkingów	13,8	8,6	20,3	10,4	29,0
Razem:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Analiza tablicy Nr 6 doprowadza do wniosków, zgodnych zresztą z założeniami programów przebudowy, że wielkość procentu zabudowy centrowej jest wprost proporcjonalna do znaczenia danego miasta w regionie, a odwrotnie proporcjonalna do wielkości terenu opracowania. Pewne zaburzenia w takim układzie występują przy porównaniu danych dla Bytomia i Chorzowa. Biorąc pod uwagę zbliżony teren opracowania i znaczenie tych miast, stosunek powinien być odwrotny.

Wyburzenia w warunkach konkursowych przeważnie nie były określane liczbowo. Wyjątek stanowi konkurs katowicki, w którym w obu etapach były one wyraźnie sprecyzowane: w pierwszym etapie na 390.000 m<sup>2</sup> pow. ogólnej obiektów w dobrym stanie technicznym, w drugim na 325.000 m<sup>2</sup> pow. ogólnej ogółem, a 97.500 m<sup>2</sup> pow. ogólnej obiektów w dobrym stanie. Było to nieco ponad 30% pow. ogólnej istniejącej (dla II etapu). W konkursie dla Bielska-Białej określano górną granicę wyburzeń na 20% zabudowy w dobrym stanie technicznym.

Jedną z podstawowych trudności, jakie występują przy opracowaniach konkursów urbanistycznych i ich właściwego odbioru, jest sposób przedstawienia przemian występujących w czasie. Zazwyczaj zakłada się trzy przedziały czasowe: etap (okres najbliższych 5 lat), perspektywę (ok. 15 lat) i kierunek (bez precyzowania liczby lat). Otrzymujemy więc trzy ujęcia konkretnych stanów rozwiązania, bez uwzględnienia faktu, że proces przebudowy jest procesem ciągłym, powodującym ponadto pewne przerwy w wykorzystaniu danego terenu, w wyniku czasu potrzebnego na rozbiorę istniejącego budynku i wzniesienie nowego. Przy długotrwałości procesu inwestycyjnego, który musi uwzględnić także sprawy formalne, jak zatwierdzanie, czasem wyłączenie itd. okres 5 lat, przynajmniej w naszych warunkach wydaje się zbyt krótki. Wydłużenie tego okresu będzie natomiast powodować dezaktualizację programu, wynikającą z szybkich zmian następujących w zakresie potrzeb. Ponadto, przynajmniej jak dotychczas, faktyczne programy w zakresie inwestycji obiektów usługowych na najbliższe 5 lat są zazwyczaj tak skromne (w odniesieniu do naszego regionu za wyjątkiem Katowic), że problem ogranicza się do realizacji kilku obiektów, z wykorzystaniem najłatwiej osiągalnych działek, bez możliwości utworzenia większego zespołu, który sygnalizowałby przemia-



ny zachodzące w centrum. Dla przykładu, warunki konkursu dla Chorzowa przewidywały w etapie ok. 25% zabudowy centrotwórczej i ok. 20% parkingów, w odniesieniu do perspektywy, co powinno dać przynajmniej 250.000 m<sup>3</sup> nowej kubatury i 5 ha parkingów. Należy wątpić, czy istnieje możliwość realizacji takich wielkości do 1975 r.

Niektóre ostatnio przeprowadzone konkursy ograniczały okresy czasowe do dwóch, najczęściej perspektywy (ok. 15 lat) i kierunku. Prace używane w ich wyniku mają więc charakter przyszłościowy, mogą posłużyć do sporządzenia planów okresowych przez pracownie urbanistyczne, ale nie przynoszą odpowiedzi na najbliższe lata, a ponieważ potrzeby danego centrum mogą się rozmaicie ukształtować w przyszłości, przede wszystkim w odniesieniu do programu, przydatność ich w wielu wypadkach może być ograniczona. Wydaje się, że opracowania konkursowe na przebudowę śródmieść powinny zawierać bardzo uproszczone wytyczne kierunkowe, obejmujące docelowy układ komunikacji wszelkiego rodzaju, propozycję określenia lokalizacji centrum, z możliwością jego rozwoju oraz wskazanie terenów tego centrum do przebudowy w ciągu najbliższych lat. Okres ten może być indywidualnie oznaczany w zależności od nacisku w zakresie inwestycji centrotwórczych występujących w danym mieście. Z powodów przytoczonych uprzednio, wydaje się, że okres ten powinien wynosić przeciętnie ok. 10 lat. Tak określona w czasie i przestrzeni część centrum powinna być szczegółowo opracowana i stanowić wytyczne do projektów realizacyjnych. Byłoby wskazane opracowanie tego zagadnienia w kilku wariantach, przy zachowaniu możliwie daleko posuniętej elastyczności w zakresie wymiennosci programu.

#### Podstawowe problemy rozwiązania przestrzennego

Nie sposób w krótkim referacie omówić wyniki konkursów, które były podstawą do niniejszych rozważań. Są one zresztą względnie będą omówione w czasopiśmie lub specjalnych wydawnictwach, a także były wielokrotnie dyskutowane na zebraniach SARP i TUP. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na kilka zasadniczych problemów, które były, względnie są najważniejsze i najbardziej kontrowersyjne.

Wydaje się, że wszyscy architekci-urbanisci są zgodni w zakresie konieczności zastosowania w centrum rozdziału ruchu kołowego od pieszego co oczywiście nie oznacza zastosowania rozwiązań wielopoziomowych w większym zakresie. Konieczność ta chyba także dociera do czynników dysponujących inwestycjami. Jak już wspomniano nie ma tak jednoznacznych poglądów w zakresie rozwiązania komunikacji kołowej. Problem, który tu tutaj występuje, polega na przyznaniu preferencji komunikacji zbiorowej, reprezentowanej przez normalną kolej, względnie przez szybką kolej miejską, a w dalszej przyszłości ewentualnie przez jakiś niekonwencjonalny środek lokomocji, uzupełniony siecią autobusową, ze stopniowym wyeliminowaniem tramwajów lub na położenie większego nacisku na środki indywidualne, przede wszystkim samochody. Chyba oba te sposoby muszą być uwzględnione, jakkolwiek, zwłaszcza w warunkach GCP, biorąc pod uwagę zwartość konurbacji, masowość pojazdów i ograniczoną powierzchnię terenów centrów miast, komunikacja zbiorowa powinna być uznana za środek podstawowy.

Drugim problemem wysuwającym się na czoło zagadnień przebudowy centrów miast jest forma zabudowy usługowej. Na podstawie wyników konkursów można stwierdzić w tym zakresie dużą różnorodność poglądów, która wyraża się przede wszystkim w skali obiektów. Występują więc propozycje tradycyjne budynków wyraźnie zróżnicowanych funkcjonalnie, o stosunkowo niewielkich wymiarach, przy zapewnieniu pomieszczeniom światła dziennego, rozwijające dotychczasowe sposoby realizacji, uwzględniające wszystkie aktualne trudności organizacyjne i techniczne. Na przeciwnym biegunie propozycji znajdują się rozwiązania obiektów wielofunkcyjnych, pokrywających swoją powierzchnią zabudowy nieraz wiele hektarów, grupujących na poszczególnych kondygnacjach parkingi, usługi z zakresu handlu, gastronomii i rzemiosła, biura i nieraz jeszcze inne funkcje. Pomiędzy tymi skrajnymi propozycjami znajduje się cały szereg rozwiązań pośrednich.

Podstawowe zalety i wady opisanych powyżej skrajnych propozycji przedstawia się następująco:

Rozwiązania tradycyjne: łatwość w przeprowadzaniu inwestycji i brak większych niespodzianek w uzyskanych efektach należy zaliczyć do zalet

a także możliwość stosunkowo szybkiego wykorzystania włożonych środków. Podstawowe wady to zapotrzebowanie na większe tereny i związane z tym większe odległości do pokonania dla pieszych, a także ograniczony stopień elastyczności w zakresie wymiany programu i zmiany kompozycji przestrzennej.

Rozwiązania wielofunkcyjne: oszczędność w zakresie terenu i skrócenie odległości dla ruchu pieszego, a także duży stopień elastyczności w zakresie programu, należy zaliczyć do zalet. Wady to brak krajowych doświadczeń (doświadczenia zagraniczne są także ograniczone i mocno dyskutowane) bardzo duże trudności w zakresie organizacji inwestycji, które należy przewidywać oraz konieczność wprowadzenia nowych rozwiązań technicznych: wentylacji w daleko szerszym zakresie, zmechanizowania komunikacji pionowej itp. Można także przewidywać, że rozwiązania wielofunkcyjne będą droższe, nie są także ostatecznie sprecyzowane poglądy na psychiczne oddziaływanie takich obiektów na użytkowników.

Rozwijając ten problem trzeba przede wszystkim ustalić co rozumiemy pod pojęciem obiektu wielofunkcyjnego, bo także aktualnie stosowane budynki mieszkalne, z parterami przeznaczonymi na usługi są takimi, w ścisłym tego słowa znaczeniu. W literaturze polskiej najobszerniej na ten temat wypowiedział się Zbigniew Gądek (m. innymi w pracy habilitacyjnej). We współczesnym rozumieniu tego określenia wydaje się właściwe rozróżnienie dwóch typów rozwiązań: układ zamykający różnorodny program w prostej, zwartej bryle o jednolitej strukturze (przykład: obiekt wielofunkcyjny Place Bonaventure w Montrealu) oraz rozwiązanie swobodniejsze, bardziej dostosowane do wypełnienia potrzeb urozmaiconego programu, zawierające większe zróżnicowanie wysokości poszczególnych elementów, przy wprowadzeniu zróżnicowanych układów konstrukcyjnych (Przykład Marina City w Chicago). Można zauważyć, że tylko pierwszy typ jest rozwiązaniem zupełnie nowym, ale nasuwającym równocześnie najwięcej wątpliwości. Typ bardziej zróżnicowany jest dalszym rozwojem kompozycji układów poziomych i kontrastujących z nimi pionów, przy silniejszym zintegrowaniu brył, niejednokrotnie nałożeniu jednych na drugie. W stosunku do tradycyjnych rozwiązań występują w nich większe bezwzględne wymiary obiektów. Wydaje się, że ze względu na możliwość bardziej prawi-

dłowego dostosowania się do potrzeb użytkowych, a zwłaszcza ze względu na możliwość uzyskania bardziej indywidualnego wyrazu plastycznego, przyszłe nasze poszukiwania powinny rozwijać się w oparciu o typ drugi. Bardzo istotnym elementem tych poszukiwań powinno być określenie skali obiektu, nie tylko w sensie kompozycyjnym, ale także i ekonomiczno-organizacyjnym, aby móc ukończyć taki obiekt w określonym przedziale czasowym. Można założyć, że w tych obiektach najniższe kondygnacje (także podziemne) byłyby przeznaczone na urządzenia komunikacyjne i usługi z zakresu handlu, gastronomii i rzemiosła, w wyższych częściach, wyodrębnionych przestrzennie byłyby umieszczone biuła, przy zachowaniu zasady ich wymienności, co pociągnęłoby za sobą zwiększenie ich kubatury w stosunku do rozwiązań tradycyjnych. Można by także w nich lokalizować hotele, przy zachowaniu właściwej izolacji akustycznej od otoczenia. Obiekty widowiskowe powinny być raczej wydzielone, uwzględniając ich odmienny układ konstrukcyjny i unikalność w sensie plastycznym.

Następny problem, który chcę omówić, jest tak znany i szeroko przedyskutowany, że wystarczy go tylko krótko zasygnalizować. Mam na myśli lokalizowanie mieszkań w centrum. W moim przekonaniu problemy zależą od tego, jakie będzie to centrum. O ile wyobrażymy je sobie skrajnie jako jeden wielofunkcyjny obiekt, o znacznych rozmiarach, lokalizowanie tam mieszkań sprzeciwiałoby się wszelkim pojęciom, jakie posiadamy na ten temat. Ale o ile to centrum będzie zaprojektowane luźniej, z wprowadzeniem zieleni, z wyłączeniem w pionie lub poziomie komunikacji kołowej, należy przypuszczać, że zawsze się znajdą zwolennicy zamieszkania w takim zespole. Pewna uciążliwość, wynikająca z koncentracji będzie właśnie zrekompensovana bliskością wielorakich usług i walorami, jakie daje wysokie tętno życia miejskiego. Oczywiście może być mowa o niewielkiej liczbie mieszkań i w takim układzie socjalnym, który nie będzie wymagał żłobków, przedszkoli, szkół itd. Musi to być także uzależnione od stosunku przewidywanego programu usługowego do dysponowanego terenu, po prostu od tego czy będzie istnieć możliwość poświęcenia pewnej przestrzeni na tego typu potrzeby, przy pozostawieniu rezerw na przyszłość.

Ostatni wreszcie problem, z tych najważniejszych, należy właśnie jak najmocniej podkreślić konieczność zachowania dostatecznej wielkości terenu jako rezerwy. Doświadczenia działalności w zakresie przebudowy centrów wykazują, że nie można przewidzieć wszystkich potrzeb na przyszłość, nawet tylko na kilkanaście lat. Trzeba zachować możliwość alternatywnego działania, zwłaszcza w wypadku przebudowy, gdy nie zawsze będziemy mogli uzyskać we właściwym czasie teren uwolniony od deglomerowanej inwestycji. Szczególnie jest to aktualne, gdy liczymy na tereny po zakładach przemysłowych. Rezerwy terenowe będą także potrzebne, aby zaspokoić potrzeby, których nie możemy obecnie określić. Uwaga ta może w mniejszym stopniu odnosi się do konkursów, gdzie występuje zazwyczaj program przykrojony na wyrost, ale przede wszystkim do konkretnych opracowań dla danego okresu wykonywanych przez pracownie urbanistyczne, a zwłaszcza do władz ostatecznie dysponujących terenem.

### Podsumowanie

Uwagi poczynione w niniejszym referacie mogą być w pewnej mierze przydatne zarówno organizatorom konkursu, więc Stowarzyszeniu Architektów Polskich i Towarzystwu Urbanistów Polskich, jak i ich uczestnikom przy rozwiązywaniu zagadnień, a także w fazie realizacji szeroko pojętej, obejmującej prace nad konkretnym zadaniem urbanistycznym i przeprowadzeniem tego zadania w terenie. Końcowe propozycje zostały więc ujęte w trzech grupach, odpowiadających wymienionym etapom działalności. Propozycje zostały ograniczone do wnoszących nowe spojrzenie na omawiane zagadnienia.

### I. Przygotowanie konkursu

1. Problematyka konkursów obejmujących większe obszary (kilkaset hektarów), powinna być ograniczona do rozwiązania komunikacji i wyznaczenia położenia centrum, ze wskazaniem terenu do pierwszego etapu przebudowy. Konkursy o charakterze realizacyjnym powinny obejmować teren ograniczony do możliwości pomieszczenia funkcji przewidzianych dla danego przedziału czasowego (ok. 10 lat). Warunki tych konkursów powinny przewidywać rozwiązania wariantowe.

2. Wskazane jest organizowanie konkursów obejmujących problematykę określoną w p. 1 jako konkursów dwuetapowych.
3. Wyznaczenie terenu opracowania powinno być oparte o jednolitą metodę, pozwalającą określić właściwe rozmiary obszarów centrum, względnie śródmieścia, w zależności od zakresu konkursu.
4. Jako sprawdzenie możliwości zlokalizowania przewidywanego programu można przyjąć wartości przedstawione na wykresie Nr 1, szczególnie w przedziale 50-150 ha. Wartości odnoszą się do współczynnika określającego stosunek powierzchni ogólnej, łącznie z parkingami, do kwadratu powierzchni terenu.
5. W warunkach konkursowych należy szczególnie mocno wyeksponować oddziaływanie ważnych elementów położonych poza granicami opracowania jak zespoły zabytkowe, zakłady przemysłowe itp.

## II. Rozwiązanie zagadnienia

6. Szczególnie w odniesieniu do miast GCP należy wyeksponować znaczenie komunikacji zbiorowej.
7. Przy stosowaniu obiektów wielofunkcyjnych powinno uwzględnić się ich skalę w odniesieniu do możliwości realizacyjnych w danym okresie, a także zróżnicowane potrzeby poszczególnych funkcji, wreszcie możliwość uzyskania indywidualnego wyrazu plastycznego.
8. Trzeba mieć na uwadze, że przebudowa jest procesem długotrwałym i ciągłym. Obraz zespołu, który przedstawia się dla konkretnych okresów, będzie w rzeczywistości odbiegał od zamierzeń. Wynika z tego faktu konieczność zastosowania ogólnej kompozycji i poszczególnych elementów w układzie dostatecznie elastycznym i umożliwiającym wariantowanie.

## III. Realizacja

9. Należy zapewnić znaczne rezerwy terenowe.
10. Przy bilansowaniu terenu i powierzchni usługowych należy brać pod uwagę przestoje czasowe terenu, wynikające z czasu trwania wyburzeń i inwestycji. W naszych warunkach trzeba na to przewidzieć ok. 5 lat, o ile nie więcej.

PROBLEMS OF REBUILDING THE CENTRES OF TOWNS IN THE PROVINCE  
OF KATOWICE AGAINST THE BACKGROUND OF THE COMPETITIONS 1967-72

S u m m a r y

The lecture treats of the recently carried through competitions on the subject of rebuilding the centres of six towns in the Province of Katowice.

It takes up the subject of the size of the area included in the scheme in relation to the region of the town, the transport conditions, the range and size of the programme, and, with regard to the solutions, the kind of employed building development in the shape of traditional or multifunctional structures.

The conclusions concern the questions connected with the preparation of the competitions, their solutions and conditions of realization.

PROBLEME DES UMB AUS VON STADTZENTREN IN WOJEWODSCHAFT KATOWICE  
AUF GRUND DER WETTBEWERBEN 1967-72

Z u s a m m e n f a s s u n g

In dem Vortrag wurden die letztlich durchgeführten Wettbewerbe über den Umbau von Innenstädten, beziehungsweise Zentren für 6 Städte der Wojewodschaft Katowice besprochen.

Es wurde dabei das Verhältnis der Geländegrösse der Bearbeitungen zu Raumgebiet der Städte berührt, Verkehrsverhältnisse, Umfang und Grösse des Programmes, und, in Bezug auf die Lösungen, die Art der angewandten Bebauung in Form von traditionellen oder vielseitig funktionellen Objekten.

Die Schlussfolgerungen beziehen sich auf die Vorbereitung von Wettbewerben, ihre Auflösung und Realisierungsverhältnisse.