



architekci:  
Jacek Krych  
Michał Nawrot  
Joanna Urbanowicz

## Śródmieście Katowic

Warsztaty stały się dla nas pretekstem do szerszego spojrzenia na aspekt funkcjonowania strefy śródmieścia Katowic wraz z terenami przyległymi do śródmieścia od północy.

Naszym zdaniem nie można rozpatrywać wariantów sposobu zagospodarowania przestrzeni Placu Dworcowego oraz rejonu ulicy Tylnej Mariackiej w oderwaniu od całego systemu organizacji przestrzeni publicznych miasta.

W centrach miast powinniśmy stwarzać warunki dogodne dla ludzi, nie dla samochodów. Ruch samochodowy indywidualny wzorem innych europejskich miast należy w centrum Katowic ograniczać, a nawet z niego wycofywać. Miasto, a zwłaszcza jego centrum powinno być przestrzenią przyjazną dla ludzi o maksymalnie ograniczonym ruchu samochodowym.

Wybudowanie kilkuset parkingów w planowanym rejonie nie poprawi sytuacji mieszkańców. Dodanie kolejnych kilkuset również nie poprawi systemu. Parkingi obsługujące strefę śródmiejską powinny tworzyć system satelitarny obsługujący zintegrowany system miejskiej komunikacji zbiorowej. Śródmieście Katowic nie jest rozległe i jest w zasięgu 20 minut spaceru lub marszu. Nie wydaje się więc zasadne lokowanie dużych parkingów bezpośrednio w centrum.

W centrum Katowic wyraźnie wytworzyły się pasowe strefy funkcjonalne. Z kierunku północnego idąc w kierunku południowym następująco: Strefa Kultury, obszar Uniwersytetu Śląskiego i strefa śródmiejskiej zabudowy kwartałowej. Od strony zachodniej Galeria Katowice i Supersam połączone deptakiem ulicy Stawowej wytworzyły dominującą w centrum „oś komercji” koncentrującą w dużej mierze ruch mieszkańców powodując wysianie życia miasta i ludzi z kwartałów ograniczonych ulicami św. Jana, Francuska, Dworcowa, Tylna Mariacka. Wyjątkiem na tym obszarze jest ulica Mariacka która stała się centrum klubowo-restauracyjno-rozrywkowym Katowic.

W jakimś stopniu nastąpi poprawa tej sytuacji reaktywując przestrzeń Placu Dworcowego. Istnieje jednak naszym zdaniem szansa znacznej poprawy tej sytuacji i spowodowania wprowadzenia życia we wschodni obszar kwartałowy korzystając dodatkowo z planowanej lokalizacji w tym rejonie przystanku kolejowego. Ulica tylna Mariacka może poprzez jej zabudowę i zlokalizowanie tam przystanku kolei i interesującej uzupełniającej śródmieście funkcji stać się generatorem życia.

Naszym zdaniem należy również rozważyć zamknięcie dla ruchu samochodowego odcinka ulicy Warszawskiej do ulicy Mielęckiego lub nawet Szkolnej. Obecnie ten odcinek ulicy Warszawskiej służy jedynie obsłudze parkingów nie wykorzystując potencjału szerokości ulicy, a do dyspozycji przechodniów (mieszkańców) pozostawiając jedynie wąskie chodniki.

Sprawą oczywistą - niewymagającą uzasadnienia - dla poprawy funkcjonowania przestrzeni publicznych jest przywrócenie Rawy do życia miasta jako obszaru zieleni zorganizowanej.

## Plac Dworcowy

Analiza historyczna nasadzeń roślinnych w rejonie starego dworca wskazuje na zastosowanie w tej lokalizacji w przeszłości różnych typów roślin. Występowały tutaj nasadzenia wysokie, średniej wysokości, roślinność niska żywopłotowa oraz murawy trawiaste. Drzewa wysokie pojedynczo. Nasadzenia o charakterze liniowym towarzyszące komunikacji jako drzewa niskie i średniej wysokości. Nasadzenia geometryczne żywopłotowe obwódkowe niskie wydzielające pola muraw trawiastych.

Ideą przestrzenną placu jest zastosowanie regularnej siatki nasadzeń drzew o różnej wysokości oraz zróżnicowanej wysokości początku wytworzenia korony. Skutkuje to wytworzeniem sufitu placu o zmiennej geometrii. Siatka drzew zapisana została na całym placu jednak gęstość ich nasadzeń powinna być regulowana w zależności od potrzeb funkcji które zostaną zapisane w przestrzeni posadzki placu (plac, miejsca rekreacji czynnej lub biernej, murawa trawiasta, przestrzeń pustki jako obszar działań spontanicznych, woda, ogródki kawiarniane itp. itd.).

Posadzkę placu proponuje się wykonać jako płaską w jednolitym szlachetnym materiale, różniącym się jedynie wielkością elementu, ale mimo wszystko jako wielkoformatową.

### **Tylna Mariacka.**

Historycznie rejon obecnej ulicy Tylna Mariacka i Mariacka był zdefiniowanym kwartałem zabudowy wytwarzającym system połączonych dziedzińców (podwórek) oraz przecinającą dużą część kwartału wewnętrzną „uliczkę”. Proponujemy powrót do zapisu kwartału wytwarzając w jego wnętrzu szereg powiązanych ze sobą podwórek dających możliwość aktywizowania obecnego zaplecza Mariackiej i rozwoju istniejącej już w parterach funkcji restauracyjnej.

Proponujemy stworzenie struktury zawierającej w sobie mnogość funkcji usług niekomercyjnych, alternatywnych, off-owych. Może to być ważne miejsce na kulturalnej mapie Katowic. Może to być miejsce skupiające showroom, concept store, warsztaty, pracownie projektowe, miejsca co-working, sale prób, przestrzenie warsztatowe współczesnych rzemiosł, przestrzenie wystawiennicze itp.

Lokalizacja ta jest jak najbardziej odpowiednia, gdyż znakomicie wpiszałaby się w uzupełnienie obecnie funkcjonującej ulicy Mariackiej funkcjonując niemal całodobowo podobnie jak strefa alternatywna.

Przystanek kolei zlokalizowany w tym rejonie dodatkowo napędzałby tę przestrzeń.

Chcąc spełnić warunki regulaminu warsztatów zaproponowaliśmy parking w tej lokalizacji, ale jako parking automatyczny wielopoziomowy zintegrowany ze strukturą. Jest to rozwiązanie dużo mniej terenochłonne. W tej strefie proponuje się też lokalizacje toalet miejskich. Zaproponowana struktura alternatywna dzięki wytworzeniu dużej powierzchni usługowej mogłaby w jakiejś części również, podobnie jak i parkingi, zwracać koszty utrzymania, a nawet, przy dobrym zarządzaniu przynosić dochód.

### **Łącznik strefy alternatywnej z Placem Dworcowym.**

Proponujemy połączenie strefy alternatywnej z budynkami dawnego dworca i w ten sposób dodatkowo zaktywizować Plac Dworcowy oraz komunikacyjne oraz funkcjonalne połączyć oba kompleksy.