

## ZASTOSOWANIE AUDYTU MIEJSKIEGO DO OCENY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DAWNEGO OSIEDLA KOLEJOWEGO NA PRZYKŁADZIE SOSNOWCA MACZEK

*Weronika Dragan*

### **Application of the urban audit to the evaluation of spatial organization in former railway settlements – Sosnowiec Maczki case study**

*Abstract:* The aim of the study is to evaluate spatial organization quality using the urban audit. It is one of the suitable methods used in this type of diagnosis, and it is a procedure with independent modules for the collection and processing of information in order to show social, economic, and urban public space diversity. However, this study is limited to a single subsystem – urban space. The basic condition for the correctness of the urban audit execution is the selection of a relatively small and functionally and morphologically homogeneous area. The study was conducted in Sosnowiec City – in the Maczki district, in the area associated with the establishment of the Warsaw–Vienna Railway border station between the Kingdom of Poland (then part of Russia) and Austria–Hungary and the broad-gauge railway station of the Iwangorodzko–Dąbrowska Railway. The urban audit was conducted for the following streets: Kadłubka, Krakowska, Skwerowa, Spacerowa, Stacyjna and Wodociągi. It was found that in the worst condition are the following streets: Stacyjna Street, leading to the former broad-gauge station, with gaps between buildings and low quality of road infrastructure, and Skwerowa Street, which is characterized by a predominance of old housing stock for railway workers. The best technical condition for identified in the case of Spacerowa Street, primarily due to the occurrence of privately-owned housing. Thus, research has shown that the district is in need of urban revitalization.

*Keywords:* urban audit, spatial organization, degradation, revitalization, Sosnowiec Maczki, Poland

*Zarys treści:* Celem artykułu jest przedstawienie audytu miejskiego jako metody diagnozowania jakości zagospodarowania przestrzennego na przykładzie dzielnicy Sosnowiec Maczki. Audyt miejski stanowi procedurę modułową zbierania oraz przetwarzania informacji na temat zróżnicowania społecznego, ekonomicznego i urbanistycznego przestrzeni miejskiej. Warunkiem poprawności wykonania audytu miejskiego jest wybór niedużego obszaru, jednorodnego funkcjonalnie i morfologicznie. Badania przeprowadzono w części dzielnicy Sosnowiec Maczki, której geneza jest związana z powstaniem stacji granicznej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej pomiędzy Królestwem Polskim (Rosją) a Austro-Węgrami, oraz stacji szerokotorowej Kolei Iwangorodzko-Dąbrowskiej. W diagnozie ograniczono się do podsystemu urbanistycznego obszaru badań. Ocenę przedmiotową zrealizowano z podziałem na ulice: Kadłubka, Krakowską, Skwerową, Spacerową, Stacyjną oraz Wodociągi. Stwierdzono, że w najgorszym stanie znajdują się: ulica Stacyjna, odznaczająca się lukami w zabudowie oraz nieprzystosowaną infrastrukturą drogową, oraz ulica Skwerowa, cechująca się dominacją starej mieszkalnej zabudowy kolejarskiej. Pod względem stanu technicznego najlepiej prezentuje się ulica Spacerowa, głównie za sprawą indywidualnej zabudowy mieszkaniowej. Zidentyfikowane cechy urbanistyczne badanego obszaru wskazują na konieczność podjęcia działań rewitalizacyjnych.

*Słowa kluczowe:* audyt miejski, zagospodarowanie przestrzenne, degradacja, rewitalizacja, Sosnowiec Maczki, Polska

## Wstęp

Rozwój obszarów miejskich powinien być oparty na zasadach zrównoważonego rozwoju, co powinno stanowić wyzwanie dla decydentów krajowych i regionalnych, a także – jeżeli nie przede wszystkim – lokalnych władz samorządowych (Runge, Dragan 2014). Nie jest to nowe stwierdzenie, że każde miasto przechodzi nieustanne przemiany, a każdy nowy etap jest punktem wyjścia następnego (Regulski 1980). W ten sposób dochodzi do przemieszania się obiektów pochodzących z różnych okresów jego rozwoju, które tworzą złożoną – często niespójną – strukturę funkcjonalno-przestrzenną. Dodatkowo na skutek zmieniających się w czasie czynników miastotwórczych, a zwłaszcza przez zanik podstawowych funkcji, dochodzi do degradacji tkanki miejskiej. Właśnie te części miasta, które utraciły swoje pierwotne wartości, powinny skupiać uwagę lokalnych władz (Majer 2010; Krzysztofik i in. 2013). Pierwszorzędną kwestią, prowadzącą do jakichkolwiek przemian, jest odnowa tkanki miejskiej, która powinna wywołać głębsze długoterminowe przemiany ekonomiczne (Tiesdell i in. 1996; Doratli i in. 2004; Jaros, Jarczewski 2010), a także szeroko pojmowane zmiany w sferze społecznej.

W świetle tak zarysowanego problemu badawczego celem niniejszej pracy jest ukazanie zastosowania audytu miejskiego do oceny jakości zagospodarowania przestrzennego dawnej osady kolejowej Maczek (Sosnowiec) wraz z jej najbliższym otoczeniem. Z badań wyłączono tereny niezamieszkałe (m.in. przemysłowe, lasy, nieużytki) oraz dawną wieś Stare Maczki, gdyż nie posiada ona miejskiego charakteru

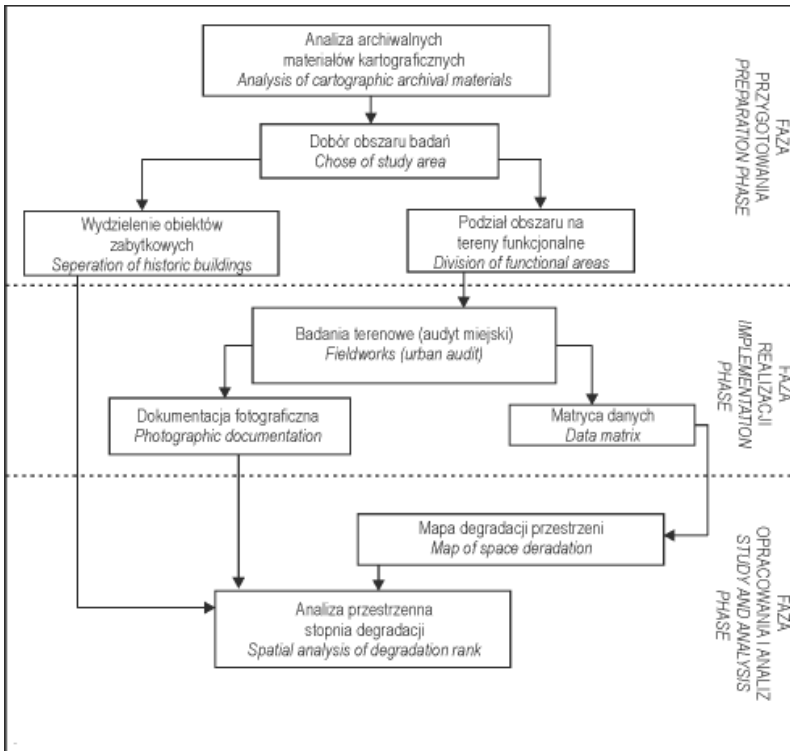
zabudowy. Od osady kolejowej Maczki oddziela ją kompleks leśny, w związku z czym nie są one związane ani funkcjonalnie, ani przestrzennie. Poruszona problematyka dotyczy głównie oceny stopnia degradacji tkanki miejskiej w wymiarze przestrzennym. Przeprowadzone badania z założenia mają cel aplikacyjny, a uzyskane wyniki mogą znaleźć zastosowanie w szeroko rozumianej polityce miejskiej. Jak podaje Jarczewski (2010a), audyt stosuje się m.in. do poznania skali problemu i do obserwacji długotrwałych trendów, a także do informowania społeczności lokalnych, pomocniczo również w doborze obszarów do rewitalizacji. Ponadto audyt ten jest „polską odpowiedzią” na projekt Komisji Europejskiej tzw. *Urban Audit*, i postulat badania różnicowania wewnętrznego według jednolitych kryteriów (Jarczewski 2010b).

## Metody badań

Interpretacja struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, w tym jego poszczególnych części, jest uwarunkowana znajomością procesów, jakim podlegała ona w czasie swojej ewolucji. Pozwala to na prawidłową interpretację jakości zagospodarowania przestrzennego oraz ułatwia znalezienie przyczyn skali degradacji poszczególnych elementów składowych. Każdy układ budują bowiem współwystępujące starsze elementy, tzw. relikty (Dziewoński 1962), oraz nowsze tworząc wysoce złożone struktury. W związku z powyższym pomocniczo odwołano się do kwerendy archiwalnych materiałów kartograficznych, co było szczególnie przydatne przy doborze urbanistycznej jednostki badawczej i podziału morfogenetycznego wybranej części dzielnicy Maczki.

Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto następujący tok postępowania badawczego (ryc. 1). W fazie przygotowania, w pierwszej kolejności – na podstawie analizy materiałów kartograficznych oraz znajomości historii dzielnicy – wyznaczono obszar badań oraz dokonano jego podziału na tereny funkcjonalne. Ważnym zadaniem jest wyodrębnienie obiektów zabytkowych z pozostałej zabudowy, gdyż mogłyby one zaburzać końcowy wynik analizy. Tego typu rozpoznanie wykonuje się ze względu na fakt, że dla każdego wyodrębnionego rodzaju zabudowy powinien zostać przygotowany odrębny audyt.

Realizacji audytu miejskiego dokonano przez ocenę zagospodarowania przestrzennego dzielnicy Maczki. Metoda zastosowana w niniejszych badaniach jest procedurą niezależnego zbierania i przetwarzania danych w poszczególnych jej modułach, tj. ekonomiczno-społecznym i urbanistycznym. Każdy z dwóch podsystemów posiada odrębne wskaźniki i odrębne procedury badawcze, czego rezultatem ma być zbadanie układu funkcjonalno-przestrzennego (diagnoza). Poza tym, ze względu na aplikacyjność zastosowanej metody, często wykorzystuje się ją w polityce miejskiej, m.in. w trakcie sporządzania programów rewitalizacji oraz



Ryc. 1. Schemat procedury badawczej

Fig. 1. Research procedure

Źródło: opracowanie własne.

Source: author's own study.

monitorowania tego procesu *ex-post*. Należy podkreślić, że zasadniczym zadaniem audytu jest zobrazowanie zróżnicowania społecznego, ekonomicznego i urbanistycznego przestrzeni (Jarczewski 2010a).

Procedura badawcza opiera się na inwentaryzacji urbanistycznej, pozwalającej określić skalę degradacji urbanistyczno-funkcjonalnej, głównie zabudowy mieszkaniowej i jej otoczenia. W tym celu posłużono się narzędziem badawczym w postaci matrycy, tj. formularza zawierającego badane cechy i jednostki przestrzenne wraz z przyznanymi im odpowiednimi wagami punktowymi. Skala oceny zawiera się w przedziale od 0 do 3 (Jarczewski 2010a):

0 – brak problemu, bądź jego znaczenie nieistotne w skali jednostki urbanistycznej;  
1 – występowanie problemu (problem dotyczy do 10% badanej substancji);

- 2 – nasilenie problemu (problem dotyczy od 10% do 50% badanej substancji);
- 3 – szczególne nasilenie problemu (problem dotyczy >50% badanej substancji).

W ostatniej fazie – opracowania wyników badań, dokonano oceny stopnia degradacji tkanki miejskiej na dwóch poziomach analizy. Poziom „szczegółowy” obejmował analizę badanych cechy dla wszystkich ulic obszaru badań (tab. 1), poziom „uogólniony” natomiast został zrealizowany przez sporządzenie mapy przedstawiającej syntetyczną treść audytu miejskiego.

Kompleksowe procedury badawcze tego typu powinny obejmować wszystkie podsystemy audytu, tj. ekonomiczno-społeczny oraz urbanistyczny. W niniejszym opracowaniu ograniczono się jednak do badań modułu urbanistycznego, co było możliwe dzięki wzajemnej niezależności poszczególnych podsystemów i jest dopuszczalne przez założenia zastosowanej procedury. Tym samym możliwe jest rozpoznanie wyłącznie wybranego elementu systemu miejskiego bez zaburzenia wyników końcowych. Ocena jakości zainwestowania badanej części Maczek przeprowadzono na podstawie sześciu cech zaproponowanych przez Jarczewskiego (2010a), mianowicie procentowego udziału budynków wymagających generalnego remontu; potrzeb termomodernizacji; substandardów architektonicznych; uzupełnienia i uporządkowania zabudowy; potrzeb budowy bądź odnowy przestrzeni publicznych oraz budowy lub poprawy jakości standardu dróg i chodników. Należy jednak podkreślić, iż ocena skali degradacji według powyższych cech odnosi się do subiektywnej oceny wykonawcy audytu, który powinien być świadomy specyfiki badanego obszaru. Całość audytu urbanistycznego została przeprowadzona wzdłuż wszystkich ulic dawnej osady kolejowej Maczki wraz z jej najbliższym otoczeniem.

## Dobór i cechy obszaru badań

Pierwszym krokiem umożliwiającym przeprowadzenie analiz, które mogłyby znaleźć zastosowanie w polityce miejskiej, był właściwie przeprowadzony dobór obszaru badań (ryc. 1). Jak podaje Jarczewski (2010a, 2010b), obszar ten powinien być wewnątrznie relatywnie jednorodny funkcjonalnie i społecznie oraz możliwie homogeniczny morfologicznie, gdyż stanowi to podstawę poprawności wykonania audytu miejskiego. W związku z powyższymi założeniami badania na potrzeby niniejszej pracy przeprowadzono w dzielnicy Sosnowca Maczki (pierwotna nazwa: Granica), której struktura jest możliwie jednorodna funkcjonalnie. Jak wspomniano we wprowadzeniu, z badań świadomie wyłączono dawną wieś Stare Maczki, gdyż nie jest ona powiązana z przyjętym obszarem badań zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i przestrzennym. Odległość pomiędzy dworcem kolejowym w Maczkach a centralną częścią dawnej wsi Stare Maczki wynosi ok. 1,3 km, a obydwie jednostki oddziela kompleks leśny.

Tab. 1. Ocena jakości zagospodarowania przestrzennego ulic w Maczkach

Table 1. Quality assessment for Maczki street spatial organization

Badane cechy Investigated features	Ulice/Street					
	Kadłubka	Krakowska	Skwerowa	Spacerowa	Stacyjna	Wodociągi
A – budynki wymagające generalnego remontu buildings requiring major repairs	2	2	2	0	1	1
B – potrzeba termomodernizacji need for heat insulation	3	3	3	1	2	2
C – substandardy architektoniczne nie nadające się do modernizacji architecturally substandard buildings not suitable for modernization	2	2	3	0	3	1
D – uzupełnienie i uporządkowanie zabudowy supplementation and reorganization of building areas	1	1	2	0	3	0
E – potrzeba budowy, uzupełnienia lub odnowy przestrzeni publicznych need for construction, supplementation or revitalization of public areas	2	2	3	0	3	2
F – budowa lub poprawa jakości i standardu dróg i chodników construction or improvement of the quality and standard of roads and walkways	2	1	2	1	2	3
Suma cech A–F Sum of features A–F	12	11	15	2	14	9

*Źródło:* opracowanie własne.

*Source:* author's own work.

Audytem miejskim została objęta ta część dzielnicy, której geneza wiąże się z utworzeniem w Królestwie Polskim (Rosji) końcowej granicznej stacji Kolei Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Austro-Węgrami (Paszke 1995; Krzysztofik i in. 2014). Osada kolejowa powstała na tzw. surowym korzeniu, a jej dominantą był

duży dworzec pasażersko-towarowy, wokół którego następnie rozwijała się zabudowa (Skwara 2003). Drugą ważną inwestycją było utworzenie odgałęzienia szerokotorowej kolei Iwangorodzko-Dąbrowskiej (obecnie: Dęblin – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce) do Granicy (obecnie Maczki), co również przyczyniło się do intensyfikacji rozwoju osady (Soida i in. 1997; Nadolski 2012). Niestety okres prosperity Granicy (Maczek) zakończył się wraz z utratą położenia nadgranicznego na skutek zmian przebiegu granic państwowych po zakończeniu I wojny światowej. Dalszy rozwój funkcjonalno-przestrzenny osady wynikał z lokalizacji w okresie międzywojennym dużych zakładów wodociągowych, a wraz z nimi kolonii mieszkalnej przy obecnej ulicy Wodociągi. Obecnie Maczki stanowią jedną z peryferyjnych dzielnic Sosnowca (inkorporacji dokonano w 1975 r.), od którego oddziela je duży kompleks leśny.

Jak wspomniano na wprowadzeniu, nieustanne przemiany przestrzeni miejskiej doprowadzają w konsekwencji do przemieszania się zabudowań pochodzących z różnych okresów. W związku z tym obecnie w przestrzeni badanej dzielnicy obok zabudowy mieszkaniowo-usługowej występuje również Stacja Uzdatniania Wody „Maczki”, liczne obiekty i tereny kolejowe oraz pokolejowe, a także tereny zieleni urządzonej i tereny przyrodnicze, które nie mogą podlegać ocenie łącznej. W niniejszym opracowaniu dokonano oceny jakości zagospodarowania przestrzennego zabudowy mieszkaniowo-usługowej jako dominującej w wydzielonej jednostce urbanistycznej. Oprócz wyżej wymienionych zabudowań w Maczkach można zaobserwować obiekty bardziej wartościowe, które często świadczą o dawnych funkcjach badanego obszaru. Za przykład może tu posłużyć wpisany na listę Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków budynek głównego dworca kolejowego (<http://www.wkz.katowice.pl/> – 15.11.2014). Wiele obiektów budowlanych znajduje się ponadto w gminnej ewidencji zabytków, są to budynki zarówno o przeznaczeniu mieszkaniowym (m.in. zabudowa przy ulicy Skwerowej), usługowym (m.in. kościół z plebanią), jak i obiekty infrastruktury (most na Białej Przemszy, kolejowa wieża ciśnień) (<http://www.sosnowiec.pl/> – 15.11.2014). Różnorodność obiektów zabytkowych i wartościowych architektonicznie zadecydowała o wyłączeniu z oceny zagospodarowania przestrzennego wszystkich elementów zabudowy, które pełniły wyłącznie funkcje usługowe. Miało to na celu wykluczenie potencjalnego zaburzenia wyników audytu, tj. pogorszenia bądź polepszenia odbioru stanu tkanki miejskiej.

## Wyniki

Przedmiotową ocenę zrealizowano w podziale na poszczególne ulice dzielnicy: Kadłubka, Krakowską, Skwerową, Spacerową, Stacyjną oraz Wodociągi (tab. 1). Cechują się one różnym typem i stopniem zainwestowania, co ma odzwierciedlenie w wynikach przeprowadzonego audytu urbanistycznego. Na jakość zagospodarowania

przestrzennego wpływa przede wszystkim zróżnicowany charakter zabudowy. Przejawia się on w różnych typach zabudowy współwystępującej z sobą, tworząc bardzo często kontrasty architektoniczno-urbanistyczne (osiedla domów jednorodzinnych, zabudowa wielorodzinna z prefabrykatów i pochodząca z okresu międzywojennego, a także zabytkowa zabudowa kolejowa). Poszczególne ulice różnią się ponadto liczbą budynków. Łącznie przeprowadzone badania objęły 112 obiektów, z czego najmniejsza ich liczba zlokalizowana była przy ulicach: Stacyjnej i Wodociągi. Pozostałe ciągi komunikacyjne posiadały po ok. 20 budynków. Ważną kwestią wpływającą na stan zagospodarowania danej ulicy jest jej lokalizacja w przestrzeni badanego obszaru. W przypadku Maczek najslabiej zainwestowane są niektóre ulice peryferyjne, a także te, których bieg kończy się ślepo, często nieużytkami bądź terenami zieleni. Ważną cechą jest długość ulicy, co może mieć dwa znaczenia dla ostatecznej oceny. Mianowicie zbyt krótkie lub zbyt długie ulice mogą prowadzić do zaburzenia wyników, ponieważ posiadają istotnie różną liczbę elementów do oceny od pozostałych ciągów komunikacyjnych. W przypadku dzielnicy Maczki średnia długość ulicy wynosi 766 m. Tylko dwie z ogółu badanych ulic mieszczą się poniżej tej wartości – Spacerowa (512 m) i Kadłubka (627 m). Z kolei najdłuższy ciąg komunikacyjny obszaru badań stanowi ulica Skwerowa (suma wszystkich odgałęzień liczy 1,3 km), w znacznej części jest ona jednak niezagospodarowana.

Przeprowadzone badania wskazały, że w zasadzie przy każdej z ulic zabudowa wymaga termomodernizacji, a także istnieje potrzeba poprawy standardu niektórych dróg i chodników (tab. 1). Ważnym społecznie elementem są przestrzenie publiczne, do których zaklasyfikowano przystanki komunikacji miejskiej, skwery, parki miejskie, podwórza przy zabudowie wielorodzinnej oraz place zabaw. Uzyskane wyniki wskazują na konieczność odnowy lub wręcz budowy takich właśnie miejsc, aby w pełni zaspokajały one potrzeby mieszkańców. Odnowienia wymaga przede wszystkim mała architektura. Wyjątkiem jest zadbany przystanek autobusowy przy ulicy Spacerowej. Odnowy potrzebują również tereny zieleni urządzonej przy ulicach: Krakowskiej, Kadłubka, Skwerowej i Stacyjnej (tab. 1). Dodatkowo w krajobraz badanej dzielnicy mocno wpisują się budynki wyłączone z użytkowania, będące niejednokrotnie ruinami dawnych obiektów wojskowych przy ulicy Kadłubka (koszary) lub kolejowych, głównie przy ulicy Stacyjnej (np. pozostałości ramp przeładunkowych i zabudowań obsługi ruchu kolejowego). Poza tym przestrzeń Maczek wymaga uzupełnień zabudowy, zwłaszcza w miejscach niegdyś wyburzonych budynków. Problem ten dotyczy przede wszystkim ulic: Skwerowej, Stacyjnej, a także Krakowskiej. Z kolei „kompletną” i dość zwartą zabudową cechują się ulice: Spacerowa i Wodociągi (tab. 1). W tym jednakże miejscu należy podkreślić, że mieszczą się przy nich najmłodsze zabudowania badanej dzielnicy.

Istotnych informacji na temat techniczno-funkcjonalnego utrzymania poszczególnych ulic dostarcza szczegółowa analiza ich zainwestowania. Na dobrą sytuację



techniczną ulicy Spacerowej wpływa fakt (tab. 1), że wzdłuż jej biegu występuje wyłącznie jednorodzinna zabudowa pochodząca z drugiej połowy XX w. (fot. 1A). Nieco gorszym utrzymaniem, ale nadal dość dobrym stanem, charakteryzuje się ulica Wodociągi. Jak wcześniej wspomniano, kolonia ta powstała w okresie międzywojennym wraz z budową zakładów wodociągowych, więc jej zabudowa nie należy do najstarszych, była ona ponadto uzupełniana budynkami w okresie powojennym. Najgorszym standardem odznaczają się chodniki (tab. 1) – często znacznie uszkodzone (fot. 1B) bądź wręcz zarośnięte trawą, co znacznie utrudnia pieszym poruszanie się. Przeciętnym stanem technicznym, w porównaniu z pozostałymi ulicami, cechuje się ulica Krakowska. Wypełnia ją głównie stara, nierzadko wartościowa pod względem architektonicznym zabudowa mieszkalna (fot. 1C). Ze względu na to, że jest to główna oś komunikacyjna dzielnicy, nawierzchnia drogi i chodników jest stosunkowo dobrze utrzymana (tab. 1). Mieści się przy niej również większość podmiotów gospodarczych, które mogą wpłynąć na poprawę jakości tkanki miejskiej. Podobnie przedstawia się ulica Kadłubka, która ze względu na bliskie usytuowanie po jej wschodniej części bloków mieszkalnych (adresem mieszczących się przy ulicy Krakowskiej) cechuje się dwoistością cech zabudowy (fot. 1D). Po zachodniej stronie ulicy rozciąga się relatywnie nisko kondygnacyjna, stara zabudowa jedno- i wielorodzinna, po wschodniej części ulicy zlokalizowane są natomiast bloki mieszkalne stanowiące dominantę w krajobrazie tej części obszaru badań.

Interesującym przykładem niedostosowania technicznego przestrzeni miejskiej jest ulica Stacyjna (tab. 1). Obecnie prowadzi ona w kierunku kompleksu nieużytków pokrytych w znacznym stopniu łąkami i zadrzewieniami, gdzie niegdyś mieściła się stacja linii szerokotorowej. Ulica ta nie ma wielu zabudowań (fot. 1E), poza enklawą domów jednorodzinnych, których obecność nie wpływa jednak znacząco na poprawę jej wizerunku. Modernizacji i uporządkowania wymagają chodniki, niektóre budynki oraz pustostany (tab. 1). Przeprowadzone badania wykazały, że najgorszą jakością zagospodarowania charakteryzuje się ulica Skwerowa (tab. 1). Rozciąga się ona po wschodniej stronie dworca kolejowego i dominuje przy niej mieszkalna zabudowa kolejarska (fot. 1F). Można się ponadto doszukać wielu budynków substandardowych wymagających rozbioru bądź remontu. W północnej części ulicy znajdują się ruiny dawnych budynków gospodarczych. W ich obrębie odnotowano zjawisko postępującej sukcesji roślinnej.

Syntetyczny rezultat przeprowadzonych badań zaprezentowano na mapie (ryc. 2), której treść odpowiada sumie punktów przydzielonych poszczególnym ulicom w tabeli 1. Najgorszym stanem utrzymania odznaczają się ulice zlokalizowane centralnie, tj. po obydwu stronach dworca kolejowego (ulice: Krakowska i Skwerowa) oraz ciąg komunikacyjny na zachodnich obrzeżach obszaru badań (ulica Stacyjna), mający związek z dawnymi funkcjami kolejowymi badanego obszaru. W otoczeniu wymienionych ulic pozostaje nadal wiele zdegradowanych obiektów kolejowych i pokolejowych.

To jednak właśnie w okolicy ulic Skwerowej i Krakowskiej występuje najwięcej wartościowych budowli świadczących o dawnych funkcjach Maczek. Odbudowa tych obiektów powinna się stać priorytetem w działaniach rewitalizacyjnych podejmowanych przez lokalne władze samorządowe oraz właścicieli i zarządców budynków. Obiekty zabytkowe bardzo często jednak ulegają postępującej degradacji i dekapitalizacji, co niejednokrotnie prowadzi do ich wyburzenia (ryc. 2). Fakt ten podkreśla Pęski (1999), wskazując, że powinno się wykorzystywać istniejącą zabudowę o wartościach historycznych do pełnienia nowych funkcji, lecz bez naruszenia jej pierwotnej formy.

Badania obejmowały także ocenę ogólną stanu technicznego obiektów kolejowych – z wyłączeniem infrastruktury liniowej (torowisk, peronów) – jako niegdyś kluczowych dla rozwoju dzielnicy. Obecnie, w całym kraju, podlegają one systematycznej degradacji i dekapitalizacji, co sprawia, że wymagają działań rewitalizacyjno-modernizacyjnych (*Informacja o wynikach kontroli...* 2002; *Informacja o wynikach kontroli...* 2008).

W chwili obecnej stan techniczny zabudowy kolejowej w dzielnicy Maczki wskazuje, że około 50% budynków wymaga remontu i termomodernizacji, reszta znajduje się w zadowalającym stanie technicznym. Stwierdzono ponadto występowanie licznych obiektów wyłączonych z użytkowania i nienadających się do modernizacji. Tereny te wymagają również uporządkowania oraz poprawy jakości standardu chodników i dróg. Pozytywny sygnał dla przyszłości obiektów kolejowych w Maczkach może stanowić adaptacja dawnego dworca na potrzeby Centrum Naukowo-Dydaktycznego Transportu Kolejowego (fot. 2A). Na początku września 2014 r. PKP S.A. ogłosiło przetarg na projekt *Rewitalizacja budynku zabytkowego dworca kolejowego w tym jego przebudowa i adaptacja na potrzeby Politechniki Śląskiej w Gliwicach wraz z zagospodarowaniem terenu* (*Ogłoszenie o zamówieniu usługi* 2014). Procedura przetargowa została rozstrzygnięta na początku listopada 2014 r.

Zdecydowanie inaczej prezentują się tereny dawnej szerokotorowej stacji kolei Iwangorodzko-Dąbrowskiej. Obszar ten pozostaje kompletnie niezagospodarowany, postępuje tu dynamiczna sukcesja roślinności i zaobserwować można pozostałości torowisk oraz ślady dawnych zabudowań stacji (fot. 2B).

## Podsumowanie

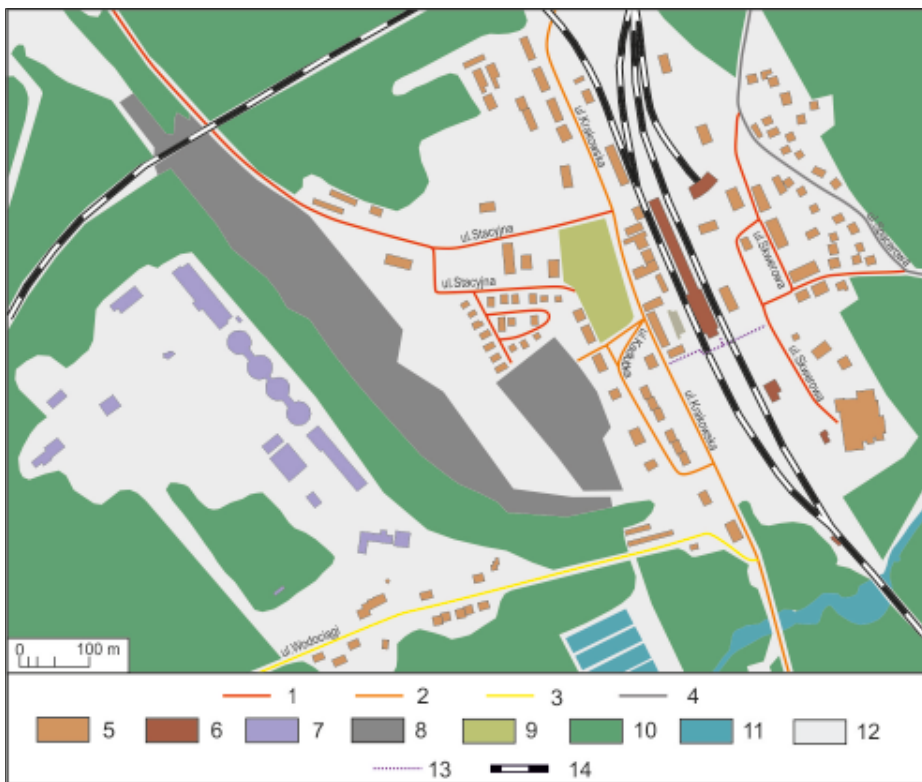
Zaprezentowana w niniejszych badaniach metoda w postaci audytu miejskiego może zostać wykorzystana zarówno w badaniach geograficznych, jak i na różnych etapach opracowań strategicznych i planistycznych, tworzonych przez jednostki samorządu terytorialnego. Procedurę stosować można do oceny jakości zagospodarowania wybranych terenów miejskich, najczęściej jednak wykorzystuje się ją do delimitacji rejonów z przeznaczeniem do działań rewitalizacyjnych. Badania tego



Fot. 1. Przestrzeń badanych ulic: Spacerowej (A), Wodociągi (B), Krakowskiej (C), Kadłubka (D), Stacyjnej (E) i Skwerowej (F) (fot. W. Dragan)  
 Photo 1. The studied streets: Spacerowa (A), Wodociągi (B), Krakowska (C), Kadłubka (D), Stacyjna (E) and Skwerowa (F) (photo by W. Dragan)



Fot. 2. Dworzec kolejowy Sosnowiec Maczki (A) i dawna stacja linii szerokotorowej (B) (fot. W. Dragan)  
 Photo 2. Sosnowiec Maczki railway station (A) and former station of the broad gauge railway (B) (photo by W. Dragan)



Ryc. 2. Przestrzenne zróżnicowanie wyników audytu miejskiego

Fig. 2. Spatial diversity in the urban audit results

Objaśnienia: Degradacja przestrzeni urbanistycznej: 1 – szczególne nasilenie problemu, 2 – nasilenie problemu, 3 – występowanie problemu w stopniu umiarkowanym, 4 – brak problemu bądź niewielkie jego znaczenie

Pozostałe objaśnienia: 5 – zabudowa mieszkaniowa i usługowa, 6 – zabudowa kolejowa, 7 – zabudowa Stacji Uzdatniania Wody „Maczki”, 8 – zabudowa wyburzona, 9 – zieleni miejska, 10 – lasy, 11 – sieć hydrograficzna, 12 – pozostałe tereny, 13 – kładka dla pieszych, 14 – linia kolejowa.

Explanations: Degradation of urban space: 1 – high intensity of problem, 2 – intensity of problem, 3 – occurrence of problem, 4 – nonexistence or insignificance of problem

Other explanations: 5 – housing and service buildings, 6 – railway buildings, 7 – buildings of the “Maczki” Water Purification Plant, 8 – demolished buildings, 9 – urban green areas, 10 – forests, 11 – rivers and streams, 12 – other areas, 13 – footbridge, 14 – railway.

Źródło: opracowanie własne.

Source: author's own work.

typu mają walor aplikacyjny, a ewentualne rozszerzenie ich o podsystem – społeczno-ekonomiczny – pozwoli na ich szersze zastosowanie nie tylko na etapie planowania inwestycji budowlano-remontowych, ale także na etapie monitorowania realizacji kompleksu działań rewitalizacyjnych.

Badania wykazały, że poddany analizie obszar Maczek, którego geneza wiąże się z budową stacji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, okazał się nie w pełni jednorodny. Wynika to z toku ewolucji przestrzeni miejskiej, za sprawą której pojawiają się w niej zabudowania odpowiadające stylem i charakterem późniejszym okresem, na przykład międzywojennemu czy socjalistycznemu, nie dominują one jednak w strukturze badanego obszaru. Pomimo powyżej wskazanych kwestii wybrany obszar pozwolił na przeprowadzenie przyjętej procedury badawczej. Wykazała ona, że w najgorszym stanie znajdują się ulice z zabudową pochodzącą z okresu kształtowania się osady kolejowej (koniec XIX w. i początek XX w.). Tym samym rejony te można wskazać jako wymagające działań rewitalizacyjnych, z pierwszeństwem ulic: Skwerowej i Krakowskiej. Zdecydowanie lepszy stan techniczny prezentują obszary, w których dominuje dużo młodsza zabudowa jednorodzinna (ulica Spacerowa), jak również zabudowania kolonii wodociągowej z lat 1929–1980. Dalsze kierunki przemian powinny zmierzać do zachowania jak największej części wartościowej pod względem historycznym zabudowy Maczek.

## Literatura

- Doratli N., Hoskara S.O., Falsi M., 2004, *An analytical methodology for revitalization strategies in historic urban quarters: A case study of the Walled City of Nicosia, North Cyprus*, *Cities*, 21 (4), 329–348.
- Dziewoński K., 1962, *Zagadnienia typologii morfologicznej miast w Polsce*, *Czasopismo Geograficzne*, 33 (1), 441–457.
- Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, 2008, Najwyższa Izba Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, <http://bip.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/#.pdf> (8.10.2014).
- Informacja o wynikach kontroli utrzymania liniowej infrastruktury kolejowej PKP*, 2002, Najwyższa Izba Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, <http://bip.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/#.pdf> (8.10.2014).
- Jarczewski W., 2010a, *Audyt miejski z wykorzystaniem jednostek urbanistycznych*, [w:] W. Jarczewski, J. Jeżak (red.), *System monitorowania rewitalizacji*, 11, Instytut Rozwoju Miast w Krakowie, Kraków, 21–56.
- Jarczewski W., 2010b, *Blokowiska – obszary zdegradowane czy bezpieczne, dostatnie i spokojne miejsca do życia?*, *Zarządzanie Publiczne, Zeszyty Naukowe Instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 1–2 (9–10), 121–129.

- Jaros K., Jarczewski W., 2010, *Model procesu rewitalizacji – poziom lokalny*, [w:] K. Jaros, W. Jarczewski, W. Wańkiewicz (red.), *Model rewitalizacji miast*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków, 51–147.
- Krzysztofik R., Dragan W., Gierczak D., 2014, *Mysłowice – Szczakowa – Granica (Maczki): Genesis and development of the spatial structures in former border railway centres*, *Environmental & Socio-economic Studies*, 2 (1), 35–44.
- Krzysztofik R., Kantor-Pietraga I., Spórna T., 2013, *A dynamic approach to the typology of functional derelict areas*, *Moravian Geographical Reports*, 21 (2), 20–35.
- Majer A., 2010, *Socjologia i przestrzeń miejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Nadolski P., 2012, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, [w:] D. Keller (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Muzeum w Rybniku, Rybnik, 109–130.
- Ogłoszenie o zamówieniu usługi*, 2014, Dz.U./S S170 301934-2014-PL, 5.09.2014, Polskie Koleje Państwowe S.A.
- Paszke A., 1995, *Stacje i przystanki*, [w:] A. Paszke, M. Jerczyński, S.M. Koziarski. (red.), *150 lat drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa, 135–152.
- Pęski W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa.
- Regulski J., 1980, *Rozwój miast w Polsce. Aktualne problemy*, PWN, Warszawa.
- Runge J., Dragan W., 2014, *Funkcja miejsca w kontekście rewitalizacji przestrzeni centrum miasta (na przykładzie Mysłowic)*, *Problemy Ekologii Krajobrazu*, 37, 51–58.
- Skwara A., 2003, *Morfogeneza maczek od powstania w XVIII wieku do czasów współczesnych*, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, maszynopis pracy magisterskiej.
- Soida K., Karniewski J., Roszak T., Dąbrowski H., Podlejski Z., Szafirski T., 1997, *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Katowice.
- Tiesdell S., Oc T., Heath T., 1996, *Revitalizing historic urban quarters*, Routledge, New York.
- [http://www.sosnowiec.pl/strefa\\_biznesu/artykuly/k1,96,/k2,99,/](http://www.sosnowiec.pl/strefa_biznesu/artykuly/k1,96,/k2,99,/) (15.11.2014).
- [http://www.wkz.katowice.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=101&Itemid=98](http://www.wkz.katowice.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=101&Itemid=98) (15.11.2014).

Weronika Dragan  
Uniwersytet Śląski  
Wydział Nauk o Ziemi  
ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec  
e-mail: weronika.dragan90@gmail.com