

*PAULINA ROJEK-ADAMEK*

*GRZEGORZ GAWRON*

Wyższa Szkoła Zarządzania i Nauk Społecznych  
im. ks. Emila Szramka w Tychach

## **WSPÓŁCZESNE TYCHY MIASTO W OPINIACH MIESZKAŃCÓW**

Zainteresowanie człowieka przestrzenią ma korzenie egzystencjalne. Wyraza z potrzeby uchwycenia istotnych relacji w środowisku, wprowadzenia znaczenia i porządku do świata wydarzeń i działań. Zasadniczo człowiek orientuje się według „obiektów”, czyli adaptuje się do fizycznych przedmiotów pod względem fizjologicznym i technologicznym, wchodzi w interakcje z innymi ludźmi i rozumie abstrakcyjne prawdy, czyli „znaczenia” przekazywane w różnych językach, służących komunikowaniu się. Jego orientacja w stosunku do różnych przedmiotów może mieć charakter kognitywny lub afektywny, ale w obu przypadkach jej celem jest ustanowienie dynamicznej równowagi między człowiekiem a jego środowiskiem – przestrzenią, w której funkcjonuje. Przestrzeń nie jest przy tym szczególną kategorią służącą orientacji, lecz aspektem każdej orientacji. Należy jednak podkreślić, że jest ona tylko jednym z aspektów. Aby człowiek mógł spełniać swoje zadania, musi rozumieć relacje przestrzenne i budować z nich przestrzenne koncepcje (Ch. Norber-Schulz 2000: 9). Proces ten szczególnego wymiaru nabiera w przestrzeni miejskiej. Jak pisał jeden z klasyków polskiej socjologii – A. Wallis, jest ona dziełem ludzkim, społecznym, której rozumienie i ocena nadaje dopiero znaczenie i sens (Jałowiecki 2001: 41).

Wieloaspektowość zjawiska kształtowania obszarów miejskich sprawia, że nie można zrozumieć jego uwarunkowań, posiłkując się wyłącznie jednym przykładem. Pokazanie tego procesu staje się jednak możliwe, gdy analiza zostanie ograniczona do określonej perspektywy, którą w tym przypadku będzie przestrzeń miasta socjalistycznego. Wyraźnie zaznaczająca się rola czynnika ideologicznego wpłynęła bowiem na formę, funkcje oraz plany zagospodarowania przestrzennego nowego miasta. Jednym z klasycznych przykładów, zamieszczanych w większości podręczników dla architektów, urbanistów, historyków sztuki czy socjologów jest miasto Tychy. Celem artykułu będzie więc pokazanie cech szczególnych tego wyjątkowego rodzaju ładu urbanistycznego, a także zaprezentowanie wyników badań empirycznych przeprowadzonych w 2009 roku wśród zbiorowości tyszan. Informacje zebrane przeszło pół wieku od pierwszych prac nad budową miasta i dwudziestu lat transformacji ustrojowej pokazują, jak współcześnie opisywana jest przestrzeń oraz warunki życia w mieście, w którym ideologia dookreśliła architektoniczną myśl.

### **Miasto czytelne – miasto socjalistycznie zaplanowane?**

Dla socjologa, pisze A. Karwińska, „miasto jest przede wszystkim społeczną całością, w której zachodzą bogate relacje między jednostkami i grupami społecznymi, a która powstaje w wyniku procesów historycznych, przebiegających w określonych ramach przestrzennych” (Karwińska 2004: 104). Miasto więc to nie tylko określony porządek urbanistyczny, lecz również ludzie ze swoimi dążeniami, celami i wartościami. Ich potrzeby, oczekiwania stają się ważnym elementem kształtowania przestrzeni miejskiej, która naznaczona i zapisana funkcjami okazuje się być jednym z czynników warunkujących ogólnie pojęty dobrostan jednostki. Dzieje się tak wówczas, gdy przestrzeń taką cechuje czytelność i logika zorganizowania.

Odczytywanie miasta w praktyce sprowadza się do wartościowania przestrzeni przez jej użytkowników. Indywidualne odczuwanie przestrzeni, jak pisał A. Wallis, to zdobywanie wiedzy o ekologicznych i kulturowych wartościach miasta. Determinowane jest przez zespół warunków obiektywnych, jak przynależność biologiczna, generacyjna, rodzinna; przez zespół przyswojonych cech, takich jak wykształcenie, zawód, powiązania z określonymi grupami i zbiorowościami; czy wreszcie zespół cech indywidualnych – światopogląd, kulturę, zainteresowania i cele osobiste (Jałowiecki 2001: 38). Odczytywanie miasta to także społeczne/

powszechne wyobrażenia (*public images*), które na temat przestrzeni mają mieszkańcy. Taką interpretację poznawania miejsca zaprezentował K. Lynch, według którego środowisko miejskie ma dwie cechy: czytelność, a więc łatwość, z jaką poszczególne części mogą być rozpoznawane i organizowane w logiczny wzór; oraz wyobrażalność, która oznacza zdolność środowiska do wywołania u obserwatora wrażeń (Lynch 1960: 2–10).

Przyglądając się procesom urbanizacji, można odnaleźć dwie główne drogi prowadzące do powstawania miast: oparte na tradycji lub na planie. Pierwsza z nich odnosi się do spontanicznego rozwoju miasta wokół jakiegoś załóżka, którym mogła być kopalnia, świątynia czy myśliwski szałas. Druga droga natomiast odnosi się do budowy miasta opartego na założonym i z góry opracowanym planie, podporządkowanym jasno wytyczonym celom, których eksplikacją jest właśnie określony porządek urbanistyczny (Jałowicki 2007: 302). B. Jałowicki nazywa takie miasta nowymi, dodając, że są one formą tak starą, jak miasto w ogóle. Jako przykłady najstarszych nowych miast założonych na planie autor podaje rzymskie miasta Afryki Północnej (Dżemila, Tipas), średniowieczne Carcassonne czy renesansowy Zamość.

Wiek XX przyniósł ze sobą nowe potrzeby, determinujące fundamenty, na jakich zaczęto budować miasta. Tą podstawą stały się konkretne plany i wytyczne. Już nie cele wojskowe czy gospodarcze przyświecały ich autorom, lecz przede wszystkim ideologiczne. Kreacja i budowa miasta socjalistycznego stanowiła nie lada wyzwanie dla ówczesnych planistów, urbanistów, architektów i innych specjalistów, którym powierzano to odpowiedzialne zadanie. Socjalizm miał pozwolić bowiem na lepsze kształtowanie miasta. Choć w latach 90. XX wieku, a więc na początku krytyki działalności rządów komunistycznych, pojęcie miasta socjalistycznego stało się całkowicie negatywne, to jednak w 1951 roku rozprawiano na ten temat z całą powagą i zaangażowaniem, pragnąc uniknąć w nowych zespołach mieszkaniowych cech uznawanych za złe w miastach kapitalistycznych (Adamczewska-Wejchert, Wejchert 1995: 35). B. Malisz pisał wówczas: „budowa nowego wielkiego miasta socjalistycznego w okresie budowy podstaw socjalizmu jest trudnym zadaniem dla urbanistyki polskiej. Miasta buduje się nie na lata, ale na wieki. O strukturze przestrzennej miasta przesądza w znacznym stopniu forma nadana mu już w początkowym okresie lokalizacji. Jesteśmy dopiero na początkowym odcinku drogi wiodącej nas do socjalizmu. Tworzenie w naszych obecnych warunkach nowych form miasta, które wytrzymałoby próbę czasu, jest więc zadaniem trudnym i ambitnym. Wszak przełom w dziedzinie urbanistyki

i architektury w Polsce dopiero się dokonuje, dopiero przyswajamy sobie metody socjalistycznego planowania i poszukujemy wyrazu plastycznego, który zachowując narodowe cechy odpowiadałby nowej treści społecznej i gospodarczej” (Malisz 1952).

„Nowe miasta opierać się więc miały na wyraźnie określonym systemie wartości egzystencjalnych, społecznych, ekologicznych i symbolicznych. Istotne było zapewnienie optymalnych relacji między miejscem zamieszkania, pracy, usług i wypoczynku; dobrych warunków mieszkaniowych w zdrowym, higienicznym otoczeniu; przeniesienie wielu funkcji gospodarczych do zbiorowych urządzeń obsługi, wymieszanie różnych warstw społecznych i kategorii demograficznych. Organizacja przestrzeni opierała się na strefowym podziale funkcji i segregacji różnych rodzajów ruchu. W planie zaś społecznym nowe miasta miały wytwarzać doskonalsze formy współżycia społecznego, oparte na bezpośredniej więzi społecznej” (Jałowicki 2007: 303). Naczelnym prawem była bowiem troska o człowieka. Zanikać miały różnice klasowe i antagonizmy (Ostrowski 1952). Oznaczało to, że w mieście nie może występować podział dzielnic na lepsze – zamieszkiwane przez bogaczy, i gorsze – określane jako siedlisko nędzy robotniczej. Miasto odzwierciedlające ideę socjalizmu nie zna bowiem różnic ani kontrastów między poszczególnymi dzielnicami i ich mieszkańcami (Czarnecki 1965:183).

Jak już wspomniano, dla zapewnienia realizacji powyższych założeń podstawą zagospodarowania przestrzeni miasta realnego socjalizmu miał być wszechogarniający racjonalny plan, wykluczający niemal całkowicie zjawiska żywiołowe, społecznie i politycznie niepożądane. „Jednocześnie w opracowaniach towarzyszących planom przestrzennym wyrażano przekonanie, że w realnym socjalizmie przewidzieć można większość zachowań zbiorowych czy nawet jednostkowych, które poddawać należy – w pewnym przynajmniej stopniu – kontroli instytucjonalnej” (Gruszczyński, Szczepański 2007: 313). Naczelną przesłanką tworzonych planów zagospodarowania miała być zasada funkcjonalnego strefowania. Oznaczało to, że określonym obszarom miasta przypisane zostały konkretne funkcje, co doprowadziło do wyłonienia strefy pracy, zamieszkania, wypoczynku, handlu, rozrywki i innych. Komunikacja między strefami miała być zorganizowana sprawnie i tanio, co w praktyce nie zawsze było możliwe, utrudniając dostęp do poszczególnych obszarów i skutecznie je izolując. „Przestrzeń miejska w realnym socjalizmie przestała być traktowana jako *cenne i rzadkie dobro ekonomiczne*, albowiem nowy ustrój eliminował mechanizmy gospodarki rynkowej na rzecz

gospodarki centralnie sterowanej przez państwo i główne jego instytucje” (Gruszczyński, Szczepański 2007: 314).

Miasta socjalistyczne, jako uniwersalna koncepcja zagospodarowania przestrzennego, okazały się w praktyce nieudanym eksperymentem powszechnie odrzuconym przez ich mieszkańców. Miasta socrealistyczne zaś, obok marnotrawstwa terenów i dominacji produkcji, nie rozwinęły ważnych funkcji miejskich, co w konsekwencji oznaczało powrót do XIX-wiecznych koncepcji przyfabrycznego osiedla. Z perspektywy XXI wieku miasta budowane w duchu realnego socjalizmu stały się śladem pamięci i historii minionych czasów. Odkrywane przez urbanistów, socjologów, turystów swoim kształtem mówią wiele o ideologicznie zaangażowanych planach zagospodarowania przestrzeni. Nie zawsze jednak to, co atrakcyjne dla badaczy i odwiedzających, jest w równym stopniu pożądanym i intrygującym dla użytkowników.

### **GOP i jego satelity**

Jednym z najważniejszych zadań, przed jakimi stanęła Polska w pierwszych latach powojennych, była jak najszybsza odbudowa i uruchomienie potencjału przemysłowego kraju. Jak wiadomo, zmiana ustroju polityczno-społecznego państwa oraz wprowadzenie metod planowania socjalistycznego spowodowały, że plan zagospodarowania przestrzennego w warunkach gospodarki socjalistycznej został ściśle powiązany z planowaniem gospodarczym. Zgodnie z obowiązującym dekretem<sup>1</sup> planowanie to odbywać się miało na trzech poziomach – krajowym, regionalnym i miejscowym, jednak przy określeniu nadrzędności zasady współzależności planów w poszczególnych skalach (Kuszeński, Niemczyk 1996: 140).

Pierwszy plan regionalny obejmował obszar Górnośląskiego Zagłębia Węglowego, którego nazwę ostatecznie zmieniono na Górnośląski Okręg Przemysłowy (GOP). Plan, zwany potocznie „planem deglomeracji GOP”<sup>2</sup>, zakładał podział tego terytorium na dwie części: obszar „A” – określany jako właściwy okręg przemysłowo-miejski, obejmujący centralną, najbardziej zurbanizowaną część GOP, oraz obszar „B”, który okalał obszar centralny pierścieniem szeroko-

---

<sup>1</sup> Mowa tu o dekreście z 26 kwietnia 1946 r. „o planowym zagospodarowaniu kraju”.

<sup>2</sup> Plan regionalny dla Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego ostatecznie został zatwierdzony uchwałą Prezydium Rządu z dnia 6 kwietnia 1953 r.

ści około 11–12 km i miał pełnić względem niego funkcję strefy podmiejskiej<sup>3</sup>. W trakcie prac koncepcyjnych autorzy<sup>4</sup> planu podjęli decyzję o przekształceniu istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru „A” przez deglomerację mieszkalnictwa oraz częściowo przemysłu na wolne tereny tworzące drugą z wyodrębnionych części GOP-u (Koleta 1990: 19).

Idea deglomeracji zgodna była z ówczesną polityką gospodarczą i społeczną władz państwowych. Występujący na terenie Górnośląskiego Zagłębia Węglowego niedobór rąk do pracy powodował, że nowych pracowników zaczęto szukać poza jego obszarem. Dlatego budownictwo mieszkaniowe lokalizowane w obszarze „B” planowano zorganizować w formie nowych socjalistycznych miast i osiedli, a za najlepszą lokalizację dla nich uznano tereny w rejonie Tychów, Pyskowic, Tarnowskich Gór i Ząbkowic<sup>5</sup>.

Nowe miasta wokół centralnego obszaru przemysłowo-miejskiego miały tworzyć zespół satelitów ściśle z nim związany. Należy jednak podkreślić, że miasta te zgodnie z planem nie miały być jedynie osiedlami sypialnymi, ale powinny stanowić pełnowartościową część składową układu struktury osadniczej oraz tworzyć nowe punkty w układzie administracyjnym (Kuszewski, Niemczyk 1996: 140). W planistycznych założeniach budowa całego układu satelitów wokół zespołu przemysłowo-miejskiego miała pozwolić na osiągnięcie wielu bezsprzecznych korzyści, wśród których najistotniejsze dotyczyły kwestii: higienicznych – przez oddalenie mieszkań i rodzin robotników od wpływu szkodliwych dymów i gazów przemysłowych i umieszczenie ich w bezpośrednim sąsiedztwie lasów i terenów zielonych; techniczno-organizacyjnych – dając możliwość rozpoczęcia inwestycji budowlanych na dużych zwartych terenach, bez skomplikowanych trudności górniczych przy wykorzystaniu powtarzalnych projektów architektonicznych; ideologicznych – przez naoczne pokazanie struktury miasta na obszarach szczególnie obciążonych spuścizną urbanistyczną i architektoniczną (Pieńkowski 1952).

Tak opracowany plan miał gwarantować swobodny rozwój sił wytwórczych oraz pełnowartościowe warunki bytowe ludności pracującej. Jak zapewniali jego

---

<sup>3</sup> Obszar „A” to ok. 700 km<sup>2</sup> powierzchni i ok. 1 380 tys. mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła więc ok. 2 tys. osób/km<sup>2</sup>. Obszar „B” to ok. 1700 km<sup>2</sup> i ok. 310 tys. mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosiła zatem ok. 180 osób/km<sup>2</sup>.

<sup>4</sup> Pracami nad pierwszym planem regionalnym dla Śląska kierował R. Pieńkowski, a konsultantem był B. Malisz.

<sup>5</sup> Wielkość miast planowanych do rozbudowy uzależniano od ich położenia względem obszaru „A” i w perspektywie 25–30 lat szacowano następująco: Tychy – 150 tys. mieszkańców; Tarnowskie Góry – 110 tys.; Ząbkowice i Pyskowice – 80 tys.

autorzy, rozwój struktury osadniczej nie miał się odbywać żywiołowo, pod naporem jednostronnie pojętych korzyści, lecz miał być oparty na pełnym bilansie wszystkich elementów osiedlowych i z uwzględnieniem pełnego wachlarza potrzeb. Co najważniejsze jednak, tak zarysowany koncept śląskiej deglomeracji stanowić miał podstawę olbrzymiej socjalistycznej przebudowy struktury osadniczej obszaru Zagłębia (Pieńkowski 1952).

## **Nowe Tychy**

W dniu 13 czerwca 1950 roku prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach podjęło uchwałę nr 62 w sprawie rozbudowy miasta Tychy. Decyzja została przypieczętowana cztery miesiące później uchwałą Prezydium Rządu, nakazującą budowę drugiego po Nowej Hucie miasta socjalistycznego.

O lokalizacji miasta decydowały głównie dwa elementy: pierwszy dotyczył wyjątkowych warunków naturalnych wybranych terenów – bliskość lasu, jeziora, mikroklimat, lepszy niż w innych rejonach GOP. Drugi wiązał się bezpośrednio z dostrzeganym potencjałem społeczno-gospodarczym. Rozwijające się pobliskie kopalnie węgla „Piaś”, „Ziemowit”, „Wesoła” potrzebowały ludzi do pracy, co początkowo wpłynęło na szybką realizację pierwszych zespołów mieszkaniowych. Przybywali do niego ludzie z całego kraju, reemigranci z Belgii, Francji, Niemiec, przybysze z dawnych terenów wschodnich – „zza Buga” (Wejchert 1969)<sup>6</sup>.

Należy jednak zaznaczyć, że lata 50. XX wieku nie były początkiem tyskiej historii. Najstarsza wzmianka o Tychach pochodzi bowiem już z 1467 roku i mówi, że powstały one ze średniowiecznej osady rolniczej będącej we włościach panów pszczyńskich. Na przełomie XV i XVI wieku Tychy miały już własny kościół i parafię. W drugiej połowie XIX wieku nabrały charakteru osady przemysłowej z dwoma browarami i fabryką celulozy sufitowej. Konsekwencją powolnego, lecz stałego rozwoju było uzyskanie w 1934 roku praw gminy miejskiej. Już w 1939 roku Tychy liczyły około 11 tys. mieszkańców. Miasteczko, położone wzdłuż Potoku Tyskiego i Wilkowyskiego, ograniczone było z trzech stron traktami komunikacyjnymi – od zachodu linią kolejową z Czechowic-Dziedzic do Szopienic, od

---

<sup>6</sup> Godny szczególnego podkreślenia jest również fakt, że lokalizacja miasta z dala od zakładów pracy była na owe czasy nowatorską koncepcją, różną całkowicie od istniejącej tradycji budowy mieszkań „u wrót” zakładów pracy. Zmiana sytuacji, polegająca na tym, że mieszkania są oddalone od kopalni i trzeba do nich dojeżdżać, była początkowo oceniana krytycznie. Wielu osobom trudno było pojąć, że chociaż te wielkie kopalnie leżą w odległości 5–8 km od miasta, ich pracownicy są obywatelami miasta, a kopalnie są miejscem pracy dla tyszan.

północy szosą prowincjonalną Wrocław–Kraków, a od wschodu prywatną szosą z Kobióra do Murcek. Zasadniczy układ urbanistyczny Tychów, wywodzący się z wiejskiej „ulicówki”, zlokalizowany był po północnej stronie Potoku Tyskiego. Główna droga tego układu łączyła tereny przybrowarnicze z dworcem kolejowym i wzdłuż niej skupiała się znacząca część zabudowy o zróżnicowanym charakterze i zawartości. Zabudowa po południowej stronie Potoku była rozproszona. Ważnym miejscem w układzie przestrzennym miasteczka stał się plac przed kościołem parafialnym, pełniący funkcję placu targowego oraz rynku. Jednak w sylwetce miasta dominowała bryła kościoła oraz zespół zabudowań browarnicznych. Działania wojenne w 1939 roku nie spowodowały zniszczeń na terenie Tychów, gdyż główne walki w tym rejonie toczyły się na odcinku Mikołów–Wyry (Kuszewski, Niemczyk 1993:139).

Druga połowa XX wieku postrzegana jest jednak często jako zakończenie spokojnego i harmonijnego rozwoju Tychów. Był to czas wytyczania nowego, socjalistycznego miasta, którego plan generalny uwzględniał jako istotne jedynie takie elementy zastane terenu, jak osie komunikacyjne oraz zwartą część zabudowy miasteczka. Poza tymi elementami rozciągała się dla projektantów „nowa” przestrzeń „upstrzona” jedynie przeszkodami typu budynek do wyburzenia, tereny do wywłaszczenia (Lipok-Bierwiaczonek 1993: 37–38).

Jak twierdzono, w przypadku powstawania miasta stutysięcznego (jakim w niedługim czasie miały stać się Tychy) na terenach i na podstawie miasteczka dziewięcioletniego oraz istniejących na tym terenie wsi, można było przyjąć, że była to ogromna zmiana skali funkcjonalno-przestrzennej, która uprawniała do używania pojęcia nowego miasta (Adamczewska-Wejchert, Wejchert 1995: 17).

Prace projektowe nad Nowym Miastem Tychy rozpoczęto już w 1950 roku. W następnych latach powstawały kolejne wersje planów ogólnych i szczegółowych prezentujące różne warianty i rozwiązania urbanistyczno-architektoniczne, które prowadzone były zarówno na szczeblu regionalnym, jak i krajowym. Ostatecznie prace nad koncepcją planu generalnego miasta powierzono zespołowi pod kierunkiem Kazimierza Wejcherta i Hanny Adamczewskiej-Wejchert. Kompozycja urbanistyczna miasta została oparta na krzyżu dwóch osi: magistrali miejskiej W-E oraz zielonej N-S, przecinających się w najwyższym punkcie wysokościowym projektowanego terenu miasta. Obszar śródmieścia wyznaczono czworobokiem ulic przeciętym osią spacerową i linią kolei średnicowej. Istotnym elementem dla przyszłego wizerunku i postrzegania przestrzeni miasta okazała się decyzja o przeprowadzeniu przez jego środek linii kolei średnicowej w głębokim



wykopie. Spowodowało to „rozcięcie” obszaru miasta na dwie części – dzielnicę północną i południową (Kuszewski, Niemczyk 1996: 150). Rozwiązanie to okazało się znamienne dla powstającego z czasem całościowego obrazu miasta, którego poszczególne części nie są jednakowo odbierane i wartościowane (Nowak 1993: 55).

Budowę Nowych Tychów rozpoczęto od dzielnicy północnej. Pierwsze osiedle – nazwane od pierwszej litery alfabetu („A”)<sup>7</sup> – powstało do 1956 roku i warto podkreślić, że na terenie całego miasta jest to jedyna w pełni skończona realizacja myśli urbanistycznej i architektury okresu socrealizmu<sup>8</sup>. Dokonując całościowej analizy atrakcyjności i wartości przestrzeni północnej części miasta, która powstawała do końca lat 60. XX wieku, można wskazać, że projektując ją, ukształtowano przestrzeń miejską we właściwej skali i o dość czytelnym układzie formalnym ulic, pierzei, placów, skwerów, parków. Zabudowa obejmowała budynki do pięciu kondygnacji, a ich estetyka, już historyczna, nie wzbudza obecnie emocji i nie podlega krytyce (Kuszewski, Niemczyk 1993: 46).

Tymczasem zapoczątkowana w latach 70. XX wieku budowa południowej części miasta nadawała mu odmienny charakter. Rozpoczęła ją szybka realizacja dużych zespołów mieszkaniowych z dominującą zabudową średnią i wysoką. W projekcie zabrakło jednak całkowicie elementów decydujących o spójności funkcjonalnej i przestrzennej tej części miasta. Budowano ją bowiem bez sporządzonego i ostatecznie zatwierdzonego planu szczegółowego, co umożliwiało ingerowanie w założenia funkcjonalne i przestrzenne dzielnicy. Poszczególne osiedla powstawały jako wyizolowane przestrzenie i jednostki funkcjonalnie „wypełniające” układ komunikacyjny. Sprzyjało to dezorganizacji i dezintegracji tej części miasta. Przestrzeń osiedlowa została sprowadzona do prymitywnego układu zabudowy o zunifikowanej formie. Powstały duże obszary terenu o nieokreślonej, bezwartościowej przestrzeni (Kuszewski, Niemczyk 1993: 46). Początek końca „wielkiej budowy” nastąpił w latach 1982–1983. Szybko postępująca w tym czasie recesja spowodowała bardzo poważne ograniczenia inwestycji, zwłaszcza mieszkaniowych (Kuszewski, Niemczyk 1993: 162).

---

<sup>7</sup> Nazwy kolejnych wznoszonych osiedli ograniczały się do następnych liter alfabetu (np.: os. „B”, os. „C” itd.) Również nazwy ulic biegnących w danym osiedlu rozpoczynały się od tej samej litery alfabetu (np. os. „D”: ul. Darwina, Dąbrowskiego itp.).

<sup>8</sup> Za prace koncepcyjne i realizację osiedla „A” odpowiadała pracownia projektowa „Nowe Miasto Tychy” pod kierunkiem prof. inż. T. Tedorowskiego. Decyzją wiceministra Wolskiego jej działalność została jednak ograniczona jedynie do realizacji wspomnianego osiedla.

W 40-letnim okresie budowy zaszły znaczne zmiany programowe, lokalizacyjne, terytorialne oraz systemowe w zakresie planowania, przygotowania, finansowania i realizacji inwestycji. Zmiany te były wiernym odbiciem zmieniających się tendencji rozwojowych kraju i aglomeracji, a także uregulowań prawnych obejmujących wszystkie dziedziny życia społeczno-gospodarczego. Wydaje się, że mogły i powinny być one również synonimem postępu związanego między innymi ze zdobywaniem nowych doświadczeń, odkrywaniem nowych technologii w kraju i na świecie. Tak jednak się nie stało. Zmiany te wpłynęły na zahamowanie budowy i ograniczenie możliwości pełnej realizacji projektu. Wpłynęły one ujemnie na współdziałanie wszystkich uczestników tego skomplikowanego procesu inwestycyjnego, dla których w różnych okresach jego realizacji wspólny interes i zadanie, jakim było i jest budowa miasta – stały się rozbieżne pod wieloma względami (Adamczewska-Wejchert, Wejchert 1995: 4).

W Tychach od lat prowadzone są badania dotyczące postrzegania miasta i jego przestrzeni. Podejmowane przez reprezentantów różnych dziedzin nauki i na zlecenie rozmaitych instytucji w wielu wypadkach były zadziwiająco zbieżne, choć często występowały różnice interpretacyjne. Warto wspomnieć o rozległych badaniach empirycznych przeprowadzonych w latach 1960–1964 przez Kazimierza Wejcherta, o studiach Hanny Libury (1986), Grażyny Prawelskiej-Skrzypek (1988) czy Marka S. Szczepańskiego (1985–1993)<sup>9</sup>. Ich autorzy wykorzystywali różne metody i techniki badawcze z zakresu socjologii, socjournanistyki i geografii społecznej.

Ze względu na swój zakres czasowy i podmiotowy w artykule zaprezentowane zostaną najważniejsze wyniki ostatnich badań empirycznych tyskiej społeczności, zrealizowanych na zlecenie Urzędu Miasta Tychy w 2009 roku. Projekt, którego głównym założeniem badawczym było postrzeganie miasta przez mieszkańców, objął swym zasięgiem reprezentatywną, dobraną w sposób celowokwotowy próbę tysiąca tyszan.

---

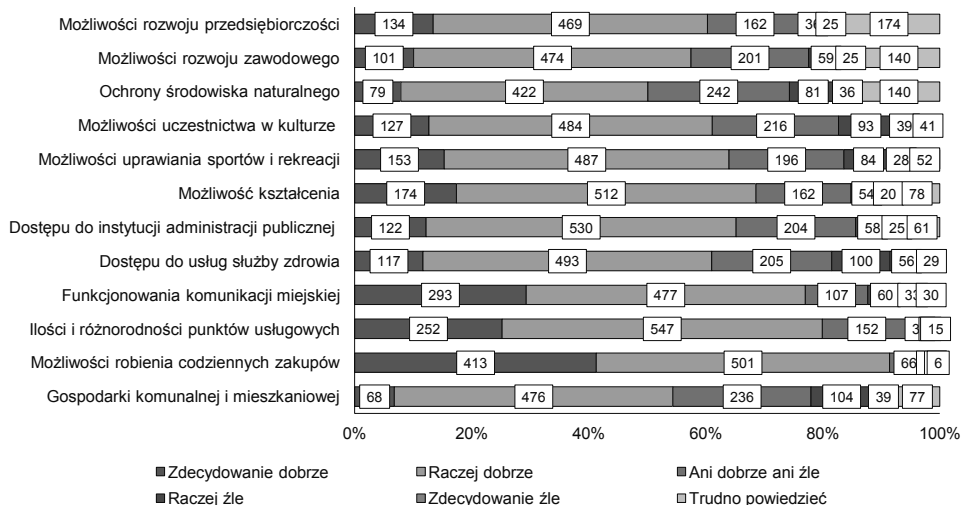
<sup>9</sup> K. Wejchert, *Miasto na warsztacie*, Warszawa 1969; H. Libura, *Percepcja przestrzeni miejskiej*, Warszawa 1990; G. Prawelska-Skrzypek, *Miasto o niezharmonizowanym rozwoju w świadomości mieszkańców*, Kraków 1990; M.S. Szczepański, *Miasto socjalistyczne i jego mieszkańcy*, Katowice 1993.

## Tychy – moje Tychy

Jednym z najważniejszych czynników wpływających na postrzeganie miasta przez jego mieszkańców jest odczuwana przez nich identyfikacja z zamieszkiwaną przestrzenią oraz funkcjonującą w jej obrębie społecznością i kulturą. Dlatego na wstępie prezentowanych badań tyszanie poproszeni zostali o określenie, jak silnie czują się związani ze swoim miastem. Z rozkładu uzyskanych odpowiedzi wynika, że prawie 60% respondentów zadeklarowało silne poczucie związku z tym miastem, a kolejne 30% określiło je na średnim poziomie. Spośród tysiąca ankietowanych jedynie co czterdziesta osoba twierdziła, że w ogóle nie czuje się związana z Tychami (2,5%), a co szesnasta – dostrzega słabe więzi z tym miastem (6,1%). Odczuwanie przez większość ankietowanych silnego związku z Tychami znalazło swoje potwierdzenie w rozkładzie odpowiedzi na pytanie dotyczące skorzystania z okazji przeprowadzenia się z rodziną do innego miasta. Jedynie co czwarty respondent brał pod uwagę ewentualność wykorzystania takiej sposobności, przeciwnego zdania było aż 65% uczestników badań. Pozostałe 12% respondentów nie potrafiło zająć jednoznacznego stanowiska w tej kwestii.

Wybór miejsca zamieszkania oznacza decyzję, której konsekwencje będą rzutowały na jakość życia obecnych i kolejnych pokoleń. Wraz z osiedleniem się w danym miejscu rozpoczyna się proces adaptacji do nowych warunków i tym samym budowania niezbędnych podstaw do zabezpieczenia bytu własnego i swojej rodziny, nie zapominając przy tym także o możliwości zaspokojenia potrzeb wyższego rzędu (jak samorealizacja, uznanie *etc.*). Ocena tych możliwości jest wypadkową zestawienia kapitałów będących w indywidualnej dyspozycji danej jednostki z obiektywnymi uwarunkowaniami organizacyjnymi zamieszkiwanej przestrzeni, umożliwiającymi określony poziom wykorzystania i redystrybucji owych kapitałów. Ocena warunków życia w mieście to zatem wielowymiarowa charakterystyka czynników, które stanowią o jakości i dogodności danej okolicy z punktu widzenia jej zamieszkiwania (wykres 1).

Rangowanie średnich arytmetycznych obliczonych dla uzyskanych odpowiedzi pokazuje, że tyszanie najlepiej oceniają warunki życia w mieście pod względem możliwości robienia zakupów. W skali ocen od 1 do 5, gdzie 1 oznacza ocenę „bardzo dobrą”, ta kategoria uzyskała notę 1,68. Na drugim miejscu wymieniono cechę o analogicznym znaczeniu, z punktu widzenia zaspokajania podstawowych potrzeb konsumpcyjnych, czyli liczba i różnorodność punktów usługowych – 1,97. Wysoko oceniona została również komunikacja miejska –



Wykres 1. Życie codzienne w Tychach – ocena miasta w następujących wymiarach (N = 1000)

Źródło: G. Gawron, P. Rojek-Adamek, *Raport z badań „Tychy-miasto oczami jego mieszkańców”* zrealizowany na zlecenie Urzędu Miasta Tychy, Tychy 2009.

2,03, możliwości kształcenia – 2,17 oraz warunki dla rozwoju przedsiębiorczości – 2,21. Dostęp do instytucji administracji publicznej oraz możliwości uprawiania sportów to kolejne cechy pojawiające się w rangowaniu odpowiedzi. Nieco gorzej sklasyfikowano potencjał miasta w zakresie możliwości rozwoju zawodowego – 2,34 oraz uczestnictwa w kulturze – 2,41. Na ostatnich miejscach w ocenie warunków życia w Tychach znalazły się: stan gospodarki komunalnej i mieszkaniowej oraz ochrona środowiska naturalnego.

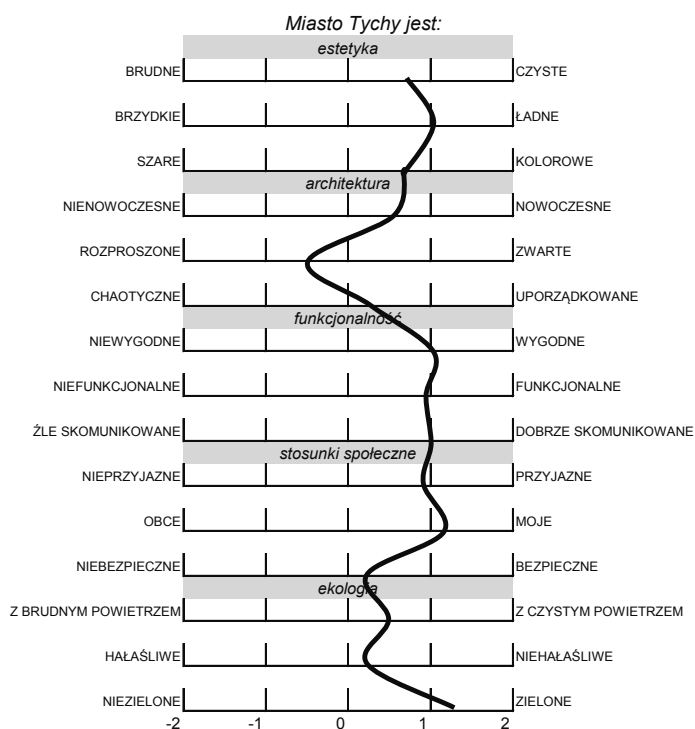
## Tyskie łady

Wizerunku miasta nie można traktować jako kategorii obiektywnej, gdyż to co stanowi o jego kształcie, to nie tylko cechy określonej przestrzeni, ale także subiektywne jej wartościowanie. Myśląc zatem o wizerunku miasta, warto przytoczyć koncepcję pięciu rodzajów ładu przestrzennego, który łącząc obiektywne cechy miejsca i przestrzeni, pozwala na dokonanie waloryzacji miasta, tym samym określenie jego słabych i silnych stron:

- ład urbanistyczno-architektoniczny, związany z kompozycyjną zawartością miasta lub osiedla (w zależności od poziomu dokonywanej analizy),

jego czytelnością i logiką, usytuowaniem i kształtem poszczególnych elementów;

- ład funkcjonalny, związany z walorami użytkowymi miasta i osiedla, nasyceniem tkanki miejskiej punktami usługowymi oraz elementami sprzyjającymi wygodzie życia (infrastruktura);
- ład estetyczny, czyli uroda miejsca i przestrzeni, które zależą od szaty informacyjnej, czystości i schludności, barwności oraz symboliki ułatwiającej orientację w mieście;
- ład psychospołeczny, oparty na więziach międzyludzkich wynikających ze wspólnego obcowania na danej przestrzeni, które określają zakres identyfikacji z miejscem i przestrzenią miasta lub jej fragmentami;
- ład ekologiczny, odnosi się do wartości środowiska naturalnego charakteryzującego daną przestrzeń.



Wykres 2. Ocena przestrzeni miasta Tychy w kontekście ładów przestrzennych (N = 1000)

Źródło: G. Gawron, P. Rojek-Adamek, *Raport z badań...*

Ogólnie przyjmuje się, że najistotniejszą wartością ładu urbanistyczno-architektonicznego jest zwartość kompozycji miasta oraz czytelność rozwiązań architektonicznych; ładu funkcjonalnego – wygoda życia; ładu estetycznego – uroda miejsca; ładu społecznego – więzi rodzinne i społeczne oraz identyfikacja z miejscem; ładu ekologicznego – czyste środowisko naturalne. Dlatego w prezentowanych badaniach respondenci oceniali miasto w następujących kategoriach: estetyka, architektura, funkcjonalność, stosunki społeczne i ekologia.

W badaniach dla precyzyjnego uchwycenia obrazu miasta na podstawie oceny jego ładu przestrzennego posłużono się techniką dyferencjału semantycznego. Polega ona na ułożeniu na skali (w tym przypadku od  $-2$  do  $2$ ) kilku lub kilkunastu par przeciwstawnych przymiotników, skategoryzowanych jako pozytywne i negatywne cechy podmiotu podlegającego ocenie. Zadanie respondentów polega na zgodnym z ich odczuciami oznaczeniu na skali wartości nasilenia poszczególnych cech (wykres 2).

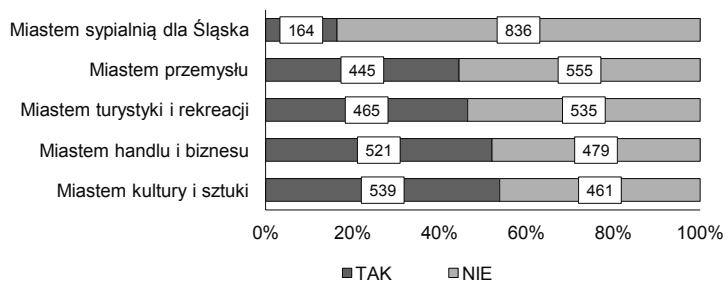
Graficzne zestawienie dowodzi, że badani tyszanie mają wyjątkowo pozytywny obraz własnego miasta. Tychy, określane pięcioma przymiotnikami z najwyższą punktacją, są: zielone, „moje”, ładne, wygodne i dobrze skomunikowane. Średnie arytmetyczne ocen, niemal wszystkich wyznaczonych cech, uzyskały dodatnią walencję i znalazły się na skali prezentującej cechy uznawane powszechnie za pożądane i wyjątkowo doceniane w miejskiej przestrzeni. Jedynie w przypadku oceny „zwartości” miasta zostało ono uznane przez większość ankietowanych za rozproszone.

## 6. Tychy – w poszukiwaniu szans rozwoju

Dla każdego miasta istotna jest nie tylko jego historia, ale przede wszystkim przyszłość, którą należy odpowiednio zaplanować. Ważne jest zatem dokonanie drobiazgowej klasyfikacji elementów decydujących o kierunku przyszłego rozwoju. Zamierzone działania powinny więc przede wszystkim eksponować perspektywy, jakie oferować może miasto osobom i podmiotom już z nim związanym oraz decydującym się na ewentualne osiedlenie lub rozpoczęcie działalności gospodarczej. Chodzi więc o to, aby w wewnętrznym i zewnętrznym postrzeganiu Tychy stały się swoistym magnesem wzrostu, przyciągającym ludzi i kapitał. Stąd tak ważne stało się poznanie opinii respondentów na temat dostrzeganych atutów miasta, które ich zdaniem zasługują na szczególne wyróżnienie, oraz dla zachowania równowagi – wad stanowiących ograniczające „minusy” Tychów.

Do najważniejszych atutów miasta respondenci zaliczyli: obfitość zieleni – 39,2%, dobrze zorganizowaną komunikację miejską (19%) oraz przestrzenność i przestronność miasta (12,1%).

Głównym minusem miasta w opiniach mieszkańców jest natomiast brud panujący na ulicach (8,2%). Pozostałe z dostrzeganych wad ogniskowały się głównie wokół problemów komunikacyjnych w mieście. Zdecydowanie najwięcej wskazań zyskały bowiem typowania dotyczące: źle zorganizowanej komunikacji miejskiej (8,2%), złego stanu dróg (6,3%), nadmiernego ruchu ulicznego (5,7%), braku parkingów (5,5%) oraz zaniedbanego dworca PKP (4,2%). W opiniach sporej części ankietowanych ważnym minusem miasta jest również brak precyzyjnie wskazanego i wyeksponowanego centrum (8,1%).



Wykres 3. Miasto Tychy w przyszłości – typologia preferencji tyszan (N = 1000)

Źródło: G. Gawron, P. Rojek-Adamek, *Raport z badań...*

Tyszanie mówiąc o przyszłości miasta, upatrują kierunku jego rozwoju w odwołaniu od dotychczasowych skojarzeń z przemysłem. Ich życzenia wskazują na to, że chcieliby, aby ich miasto było przede wszystkim miastem kultury i sztuki – 54% oraz handlu i biznesu – 52%. Atrybut miasta przemysłowego wskazało 45% badanych, a niewiele więcej – 47% kategorię turystyki i rekreacji jako wyróżnik miasta. Najmniej liczną grupą badanych byli respondenci upatrujący przyszłość Tychów jako miasta sypialni – 16% (wykres 3).

## Wnioski

Tychy, które powstały według teoretycznego modelu miasta, wymagają zwerifikowania dotychczasowego układu. Ich dalszy rozwój zgodny ze współczesnymi tradycjami kształtowania miasta powinien być oparty na praktycznych do-

świadczeniach istniejących i prawidłowo funkcjonujących ośrodków miejskich. Twórcze i konsekwentne korzystanie z dobrych wzorów, wprowadzenie odpowiednich mechanizmów stymulujących może spowodować oczekiwany rozwój. Stworzenie prawidłowych wytycznych urbanistycznych i architektonicznych, w połączeniu z uregulowaniami prawno-administracyjnymi o charakterze lokalnym, uwzględniającymi specyfikę potrzeb, daje podstawę przezwyciężenia barier rozwojowych (Nowak 1993: 57).

Na podstawie analizy materiału badawczego śmiało można stwierdzić, że mieszkańcy lubią swoje „socjalistyczne” miasto. Zdecydowana większość badanych tyszan wskazuje na silną identyfikację z miastem i dostrzega więcej jego atutów niż wad. Gdy oceniają miasto, mówią: zielone, „moje”, ładne, wygodne i dobrze skomunikowane, mimo że w odczuciu wielu minusem jest brak precyzyjnie wskazanego i wyeksponowanego centrum. Z ogólnej oceny warunków życia w mieście wynika, że zdecydowana większość mieszkańców postrzega je „dobrze” lub „bardzo dobrze”. Twierdzą również, że w porównaniu z sytuacją sprzed trzech lat warunki życia uległy znacznemu polepszeniu. Miasto jest atrakcyjne dla mieszkańców i inwestorów, a działające tu zakłady przemysłu piwowarskiego i samochodowego to nie tylko zaplecze dochodów dla wielu mieszkańców, lecz również – w ich oczach – wizytówki miasta. Okazuje się zatem, że mimo powszechnie panujących głosów krytycznych wobec idei miasta socjalistycznego i przy całej świadomości mankamentów tak zorganizowanej przestrzeni, tyszanie 2009 roku patrzą na swoje miasto okiem zaangażowanym emocjonalnie i przychylnym.

## Literatura

- Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K. 1995, *Jak powstawało miasto. Monografia planowania*, Wydawnictwo Pergamon, Tychy.
- Czarnecki W. 1965, *Planowanie miast i osiedli*, t. 1, wydanie 2 rozszerzone, PWN, Warszawa.
- Dymnicka M. 2007, *Wymiary współczesnej przestrzeni publicznej*, w: *Socjologia miasta. Nowe dziedziny badań*, red. A. Majer, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Gruszczyński L.A., Szczepański M.S. 2007, *Miasto socjalistyczne w obliczu transformacji rynkowej. Socjologiczne studium przypadku na przykładzie Tychów*, w: *Socjologia miasta. Wybór tekstów*, oprac. M. Malikowski, S. Solecki, Wydawnictwo WSP, Rzeszów.



- Jałowiecki B. 2001, *Człowiek, społeczeństwo – przestrzeń w polskiej socjologii miasta*, w: *Socjologia miasta. Wybór tekstów*, oprac. M. Malikowski, S. Solecki, Wydawnictwo WSP, Rzeszów.
- Jałowiecki B. 2007, *Miasto socjalistyczne jako skansen urbanistyki XX wieku*, w: *Socjologia miasta. Wybór tekstów*, oprac. M. Malikowski, S. Solecki, Wydawnictwo WSP, Rzeszów.
- Jałowiecki B., Szczepański M.S. 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Karwińska A. 2004, *Sfera osobista w przestrzeni miasta. Przypadek Krakowa*, w: *Wokół socjologii przestrzeni*, red. A. Majer, P. Starosta, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Koleta C. 1990, *Gospodarka przestrzenna w GOP na przykładzie realizacji planów zagospodarowania przestrzennego w latach 1945–1989*, „Śląski Kwartalnik Urbanistyki i Architektury”, Komisja Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Katowicach, Katowice.
- Kuszeński M., Niemczyk S. 1993, *Tychy – ocena przestrzeni miejskiej*, w: *Tychy. Problemy miasta i perspektywy ich rozwiązywania*, red. M.S. Szczepański, Wydawnictwo Pergamon, Tychy.
- Kuszeński M., Niemczyk S. 1996, *Przebieg urbanistyczno-architektoniczny*, w: *Tychy 1939–1993. Monografia miasta*, red. M.S. Szczepański, Zakłady Wydawniczo-Poligraficzne Concordia, Tychy.
- Lipok-Bierwiaczonka M. 1993, *Mit surowego korzenia a rzeczywistość kulturowa*, w: *Tychy. Problemy miasta i perspektywy ich rozwiązywania*, red. M.S. Szczepański, Wydawnictwo Pergamon, Tychy.
- Lynch K. 1960, *The Image of The City*, Harvard University Press, Cambridge.
- Majer A. 2004, *Od idei przestrzeni społecznej do koncepcji czasoprzestrzeni*, w: *Wokół socjologii przestrzeni*, red. A. Majer, P. Starosta, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Malisz B. 1952, *Nowe Miasto Tychy. Krytyczne omówienie wstępnych prac urbanistycznych*, „Miasto”, nr 1.
- Norber-Schulz C. 2000, *Bycie, przestrzeń i architektura*, Wydawnictwo Murator, Warszawa.
- Nowak M. 1993, *Tychy w roli miasta*, w: *Tychy. Problemy miasta i perspektywy ich rozwiązywania*, red. M.S. Szczepański, Wydawnictwo Pergamon, Tychy.
- Ostrowski W. 1952, *Kształtowanie przestrzeni miasta socjalistycznego*, „Miasto”, nr 1.
- Pieńkowski R. 1952, *Nowe miasta w obszarze niecki węglowej*, „Miasto”, nr 1.
- Szczepański M.S. 1996, *Tychy 1939–1993. Monografia miasta*, Zakłady Wydawniczo-Poligraficzne Concordia, Tychy.

Wejchert K. 1969, *Miasto na warsztacie*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.

Wejchert K. 1992, *Ludzie nowego miasta o sobie i swoich losach*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

## WSPÓŁCZESNE TYCHY MIASTO W OPINIACH MIESZKAŃCÓW

### Streszczenie

Wieloaspektowość zjawiska kształtowania się obszarów miejskich sprawia, że nie sposób zawrzeć możliwych uwarunkowań, posiłkując się wyłącznie jednym przykładem. Pokazanie tego procesu staje się jednak możliwe, gdy analiza zostanie ograniczona do określonej perspektywy, którą w tym przypadku będzie przestrzeń miasta socjalistycznego. Wyraźnie zaznaczająca się rola czynnika ideologicznego wpłynęła bowiem na formę, funkcję oraz plany zagospodarowania przestrzennego nowego miasta. Jednym z klasycznych przykładów, zamieszczanych w większości podręczników dla architektów, urbanistów, historyków sztuki czy socjologów, jest miasto Tychy. Celem artykułu było więc pokazanie cech szczególnych tego wyjątkowego rodzaju ładu urbanistycznego, a także prezentacja wyników badań empirycznych przeprowadzonych w roku 2009 wśród zbiorowości tyszan. Informacje zebrane przeszło pół wieku od pierwszych prac nad budową miasta i dwudziestu lat transformacji ustrojowej pokazują, jak współcześnie opisywana jest przestrzeń oraz warunki życia w mieście, w którym ideologia dookreśla architektoniczną myśl.

**Słowa kluczowe:** Tychy, przestrzeń, ład przestrzenny, przestrzeń miejska, miasto socjalistyczne

## CONTEMPORARY TYCHY THE CITY IN THE EYES OF ITS INHABITANTS

### Summary

Being keenly aware of how diversified the process of city space forming is, we are willing to refer to the urban space of a socialist town with its exceptional design. Apparently, the ideological factor was vital both for choosing the form and functions according

to which the spatial plans were created in the period. The town of Tychy is a typical example present in most handbooks for architects, town-planners, art critics and sociologists.

Our analysis aims at portraying the specific type of urban order as well as presenting how the inhabitants feel about their urban space and conditions of life nowadays, after the twenty-year transformation period in the political system.

**Keywords:** Tychy, space, spatial order, urban space, socialist town

