

PRZEMYSŁAW DĄBEK

mgr inż., absolwent Politechniki Śląskiej Wydział Transportu,
tel. 0519569990,
przemyslaw_dabek@interia.pl

TRANSPORT ZBIOROWY JAKO PODSTAWA ATRAKCYJNOŚCI CENTRUM MIASTA¹

Streszczenie. W artykule przedstawiono punkt przesiadkowy zlokalizowany w ścisłym centrum miasta jako element systemu transportowego umożliwiający płynne przesiadanie się pasażerów komunikacji zbiorowej pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego. Zwrócono uwagę, że transport zbiorowy wraz z pasażerami, wprowadzony w obręb ścisłego centrum miasta, tworzy podstawy do budowy wokół niego pasażu handlowo-kulturalno-rozrywkowego, umożliwiając jednocześnie rozwój przestrzeni miejskiej, a zarazem podnosząc atrakcyjność sąsiadujących ulic. Przedstawiono historię budowy linii tramwajowej w centrum Będzina i wskazano późniejsze błędne decyzje, w wyniku których wyeliminowano komunikację zbiorową z głównych ulic, przy których skumulowane było życie miasta, co następnie skutkowało powolnym zanikiem typowego miejskiego pasażu handlowego. Z uwagi na obecnie coraz powszechniej wprowadzane rozwiązania polegające na budowie punktów przesiadkowych i zastępowaniu indywidualnego transportu samochodowego transportem zbiorowym przy modernizacji miejskiej przestrzeni podjęto próbę oceny zaistniałej sytuacji w Będzinie. Jednocześnie zaproponowano odbudowę linii tramwajowej na głównej ulicy miasta zgodnie z jej przedwojennym przebiegiem, co może być sposobem na odzyskanie pasażerów komunikacji miejskiej, dzięki którym ulice centrum Będzina będą mogły odzyskać swój przedwojenny charakter jako pasaż handlowo-kulturalno-rozrywkowy.

Słowa kluczowe: transport zbiorowy, punkt przesiadkowy, tramwaj, przestrzeń miasta

Wprowadzenie

W obecnej sytuacji, kiedy to ciągły wzrost liczby samochodów na ulicach ogranicza zdolności absorpcyjne nie tylko pasów ulic, ale też przepustowości skrzyżowań, istniejąca infrastruktura zaczyna być niewystarczająca. A rozbudowa ulic o kolejne pasy jezdni w gęstej miejskiej zabudowie jest praktycznie niemożliwa. Dlatego dochodzi do blokowania się miast, gdzie miejskie parkingi dawno są przepelnione, a parkowanie odbywa się na każdym wolnym skrawku pasa zieleni czy chodnika. Dlatego dąży się do zastąpienia indywidualnego transportu samochodowego transportem zbiorowym tak, aby zachęcać ludność miast i obszarów pozamiejskich do ograniczania korzystania z prywatnego samochodu osobowego.

Stosując zasadę uporządkowania ruchu na ulicach miast, podejmowane są decyzje o eliminacji w pierwszej kolejności z centrum miasta najbardziej uciążliwego środka transportu, jakim jest indywidualny transport samochodowy, który po pierwsze jest mało efektywny z uwagi na ograniczoną liczbę osób, jaka może z jednego środka transportu skorzystać, a po drugie jest bardzo terenochłonny. Co prawda baza rozwiązań zapewniających parkowanie samocho-

dom osobowym jest bardzo szeroka, począwszy od budowy wielopoziomowych (naziemnych i podziemnych) samoobsługowych parkingów z wykorzystaniem bardzo zaawansowanych rozwiązań technicznych, poprzez bardzo proste – wycinkę zieleni miejskiej i utworzenie kolejnego miejsca parkingowego. Jednak najbardziej obecnie pożądane są rozwiązania ekologiczne i dlatego jednym z powszechniejszych jest właśnie tworzenie stref o ograniczonej dostępności dla indywidualnego transportu samochodowego w obrębie ścisłego centrum miasta.

Analizując współczesne modernizacje systemów transportu miejskiego w większości miast Polski, polegają one przede wszystkim na działaniach, które prowadzą do zmiany obszaru transportowego miasta. Wprowadzane rozwiązania mają na celu wyodrębnienie jednej z form transportu zbiorowego np. metra lub tramwaju będących kręgosłupem nowego układu komunikacyjnego, który będzie obsługiwał najważniejsze części miasta, w tym jego centrum. Rozgałęzieniem tego kręgosłupa są rozwiązania, które uzupełnią ofertę przewozową. Należą do nich autobus miejski oraz ścieżki rowerowe i aleje spacerowe. Takie rozwiązanie staje się popularne w wielu miastach Polski i Europy, i powszechne przy tworzeniu nowych projektów centralnych części miast, dzięki czemu odzyskiwana jest przestrzeń publiczna, którą można zagospodarowywać w taki sposób, aby stała się przyjazna dla wdrażania inwestycji pozwalających na jej rozwój handlowo-kulturalno-rozrywkowy. Tym samym jednym z zasadniczych problemów, jakie są do rozwikłania przed projektantami systemów transportu miejskiego i architektami przestrzeni, jest zarządzanie najbardziej wartościowym obszarem miasta, aby w pierwszej kolejności zaspokoić oczekiwania:

- stałych mieszkańców centrum miasta;
- przyjeżdżających w celach zawodowych i prywatnych oraz turystów, którzy stają się:
 - pieszymi uczestnikami ruchu,
 - pasażerami komunikacji zbiorowej,
 - rowerzystami;
- służb ratunkowych, policji;
- służb porządkowych;
- zaopatrzenia sklepów i punktów usługowych,

a dopiero w dalszej kolejności osób korzystających z samochodów osobowych, którzy przyjechali do centrum. Wobec powyższego w celu pogodzenia interesów różnych grup uczestników ruchu w mieście niezbędna jest adaptacja elementów infrastruktury i wprowadzenie rozwiązań, dzie-

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2013.

ki którym stanie się możliwe, łatwe, płynne, a przy tym bezpieczne i atrakcyjne przemieszczanie w systemie miejskich ulic. Uzyskanie skutecznego efektu wydaje się jednak możliwe tylko wtedy, gdy system transportowy miasta zostanie oparty przede wszystkim na komunikacji zbiorowej. Natomiast brak lub co gorsza nieprzemyślane, a wdrożone decyzje przy modernizacji miejskich ulic przyczyniają się do:

- powstawania zatorów drogowych;
- zadmiernej emisji hałasu;
- zanieczyszczenia powietrza;
- wycieków płynów eksploatacyjnych;
- kolizji drogowych;
- likwidacji zieleni miejskiej pod nowe miejsca parkingowe;
- powstawania utrudnień dla ruchu pieszych;
- chaos komunikacyjny, w tym nieład parkowania,

a to z kolei powoduje dalsze konsekwencje, które wpływają na:

- obniżanie poziomu bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu;
- realizację podróży do centrum miasta wyłącznie jako do miejsca pracy;
- brak potrzeb wprowadzania atrakcji w centrum miasta w zakresie spędzania wolnego czasu, bowiem nikt z nich nie będzie chciał korzystać;
- brak idei pasażu handlowo–kulturalno–rozrywkowego usytuowanego w centralnej części miasta;
- migrację ludności z centrum miasta;
- brak perspektyw na modernizację centrum miasta;
- trudności przy wdrażaniu pomysłów na ożywienie centrum.

Tak więc transport zbiorowy, jak i inne ekologiczne formy przemieszczania, systematycznie staje się jedyną alternatywą na zatłoczonych miejskich ulicach. Należy przy tym zwrócić uwagę, że środki transportu, jakimi są tramwaj czy autobus, są coraz bardziej dostępne z uwagi na wprowadzane rozwiązania techniczne w samych pojazdach, jak również modernizację infrastruktury okołoprzystankowej, w tym systematyczną budowę przystanków przesiadkowych, łączących co najmniej tramwaj i autobus. Natomiast tworzenie punktów przesiadkowych łączących różne środki transportu zbiorowego, jakimi są tramwaj, autobus, pociąg, metro, uzupełnione także o parkingi rowerowe, powodują skrócenie czasu przesiadki, a także sam przejazd.

Wprowadza się jednocześnie odpowiedni komfort podróży w nowoczesnym niskopodwoziowym taborze ułatwiającym wsiadanie i wysiadanie dla osób z dysfunkcją ruchową lub matek z dziećmi, o niskim poziomie hałasu pracy silnika, z klimatyzacją, ergonomicznymi siedzeniami, z przejrzystym systemem informacji na rozkładach jazdy i organizacją ruchu zapewniającą priorytet dla transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu dla autobusów, udostępnienie torowisk tramwajowych dla ruchu autobusów, budowa sygnalizacji świetlnej z priorytetem dla transportu zbiorowego w celu szybkiego i punktualnego pokonywania trasy). Te rozwiązania mają zachęcać do korzystania z transportu zbiorowego jako podstawowej formy przemieszcza-

nia się ulicami miast. Zauważalna jest konieczność znacznego ograniczenia transportu indywidualnego na rzecz komunikacji miejskiej z uwagi na pozytywne skutki wprowadzenia priorytetu transportu zbiorowego, czyli: m.in. ochrony powietrza, redukcji hałasu, spadku liczby kolizji typu pieszy–samochód osobowy, brak potrzeby inwestowania w nowe parkingi, więcej przestrzeni miejskiej przeznaczonej pod skwery, aleje piesze, możliwość wytyczenia ścieżek rowerowych. Podejmowane działania mają na celu odebranie przestrzeni miejskiej samochodom, a oddanie jej pieszym uczestnikom ruchu, którzy do szybkiego przemieszczania wykorzystują komunikację zbiorową bądź rower.

Natomiast tworzenie punktów przesiadkowych w ścisłym centrum miasta zachęca osoby mieszkające poza centrum do częstego odwiedzania miasta, w którym organizowane jest życie kulturalne i towarzyskie. Jednak rolę tę od kilku lat przejęły centra handlowe, które przyciągają tłumy klientów i zwiedzających, bo proponują nie tylko ogromny wybór możliwości zakupów oraz rozrywki w kinach i restauracjach, ale – co najważniejsze – bardzo dużą ofertę konsumpcji [1]. Należy tutaj postawić tezę, że do centrum miasta pasażer powinien mieć dostęp różnymi formami transportu zbiorowego, gdyż pasażerowie dojeżdżając z różnych obszarów pozamiejskich, mają do dyspozycji różne środki transportu zbiorowego, których skrzyżowanie, mające miejsce w centralnej części miasta, sprzyja i zachęca do częstego uczestniczenia w miejskim życiu. Niestety pasaż handlowo-kulturalno-rozrywkowy w miejskiej przestrzeni publicznej, w której nie ma integracji różnych form transportu zbiorowego, przestaje powoli funkcjonować, ponieważ dostęp do takiego centrum jest mocno utrudniony i uwarunkowany przede wszystkim posiadaniem własnego samochodu, a więc nie jest w tym wypadku konkurencyjny do centrum handlowego. Należy również podnieść argument, że nikt nie chce być ograniczony indywidualnym samochodem, przyjeżdżając do centrum miasta w celach swobodnego spędzania wolnego czasu.

Będzin jako przykład miasta, w którym zlikwidowano punkt przesiadkowy

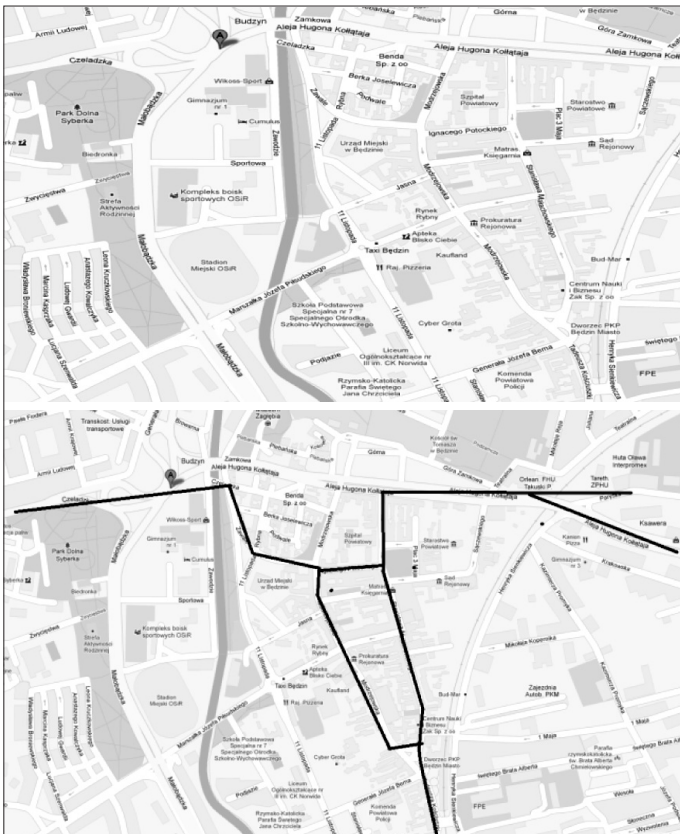
Niestety dostrzec można również miejsce na mapie Polski, gdzie punkt przesiadkowy powstały jeszcze przez wybuchem II wojny światowej uległ całkowitej likwidacji. I na domiar złego w ciągu ostatnich kilku lat, nie zważając na ogólnopolskie i europejskie standardy przy budowie miejskich systemów transportowych, stworzono poważne bariery utrudniające płynną przesiadkę z różnych środków transportu, w ogóle nie przewidując negatywnych skutków.

Z tego typu sytuacją można obecnie się spotkać w Będzinie. Mieszka tu około 60 tysięcy mieszkańców. Położone jest w województwie śląskim na trasie z Częstochowy do Katowic, w środkowej części województwa. Jest to miasto sięgające swoją historią czasów średniowiecza, bowiem prawa miejskie uzyskało już w XIV wieku, a dobrze zachowane zabytki, jak zamek obronny zbudowany w czasie panowania Kazimierza Wielkiego na granicy Polski i Śląska czy kościół pw. św. Trójcy są świadka-

mi tej historii. Obecnie Będzin posiada bardzo dobre połączenie zarówno drogowe: drogą krajową nr 86, jak i kolejowe – trasą E65 – z największymi miastami województwa. Przy trasie kolejowej zlokalizowane są dwa dworce kolejowe PKP Będzin (obecnie nieczynny) i Będzin Miasto (w 2012 roku budynek został kompleksowo wyremontowany, w tym przystosowany do obsługi osób o ograniczonej funkcji ruchowej) oraz jeden przystanek osobowy Będzin Ksawera.

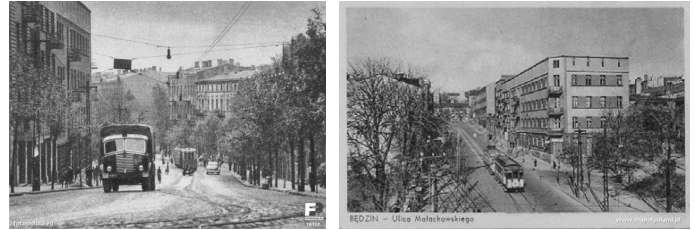
W 1927 roku w Będzinie rozpoczęto budowę z pojedynczym torowiskiem (z mijankami na ulicach Kościuszki i Małachowskiego) linii tramwajowej z Sosnowca (ul. 3 Maja przy dworcu kolejowym PKP), która przebiegała ulicami Słowiańska, Kościuszki i Małachowskiego do zajezdni przy ulicy Paryskiej, zbudowanej w 1927 roku. W wyniku prowadzonych prac budowlanych już na początku 1928 roku uruchomiono pierwszą linię tramwajową do Sosnowca. Tego samego roku przedłużono ją do Dąbrowy Górniczej. W tych samych latach wybudowany został nowy dworzec kolejowy Będzin Miasto. Budynek dworca, zaprojektowany przez polskiego architekta i urbanistę Edgara Norwertha, został zbudowany w stylu modernistycznym. Tak w latach dwudziestolecia międzywojennego następował dynamiczny postęp w rozwoju komunikacyjnym Będzina. Rysunek 1 przedstawia przebieg trasy linii tramwajowej przechodzącej przez centrum Będzina, głównymi jego ulicami.

Dzięki podjętym decyzjom system transportowy centrum miasta bazował na tramwajach i funkcjonował przez blisko 50 lat. Tym samym Będzin dołączył do grona miast połączonych komunikacją zbiorową z miastami ościennymi.



Rys. 1. Trasa linii tramwajowej przechodząca przez centrum miasta przed II wojną światową
Źródło: [2]

mi. Na trasie, przebiegającej przez centrum miasta, linii tramwajowej, skumulowane zostało życie towarzyskie miasta. Przy tej trasie były dwa hotele: jeden przy ulicy Małachowskiego, drugi – Potockiego, poczta przy ulicy Kościuszki, kino, kawiarnia, restauracja, sklepy. Podjęte decyzje sprawiły, że centrum miasta stało się centrum handlu, kultury i rozrywki. Dzięki tramwajowi w ścisłym centrum Będzin stał się miastem dostępnym dla przyjezdnych z dalszych dzielnic, a wybudowana linia tramwajowa połączyła centra miast Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego tj. Sosnowca, Będzina i Dąbrowy Górniczej. Rysunek 2 przedstawia linię tramwajową na ulicy Małachowskiego.



Rys. 2. Linia tramwajowa na ulicy Małachowskiego przed wojną (lewa strona) i obecnie (prawa strona)

Źródło: [3], [5]

Wobec prowadzonych inwestycji (trudno powiedzieć na chwilę obecną, czy zamierzonych w owych czasach) na zbiegu ulic Kościuszki i Modrzejewskiej na wysokości dworca kolejowego PKP Będzin Miasto powstał punkt przesiadkowy, który połączył tramwaj i pociąg, co umożliwiło pasażerom szybką przesiadkę. Jednocześnie – na pewno działał już w okresie powojennym – przy dworcu zlokalizowany został przystanek autobusowy oraz dworzec autobusów dalekobieżnych. I tak w latach powojennych w Będzinie funkcjonował pełnowartościowy punkt przesiadkowy, który łączył cztery różne formy transportu zbiorowego: pociąg, komunikacja autobusowa dalekobieżna, tramwaj oraz autobus miejski. A główne ulice tętniły miejskim życiem. Na rysunku 3 zdjęcia obrazujące powojenny plac przed dworcem kolejowym PKP Będzin Miasto.



Rys. 3. Skrzyżowanie ulic Modrzejewskiej i Małachowskiego przed dworcem kolejowym w Będzinie w okresie powojennym

Źródło: [4], [5].

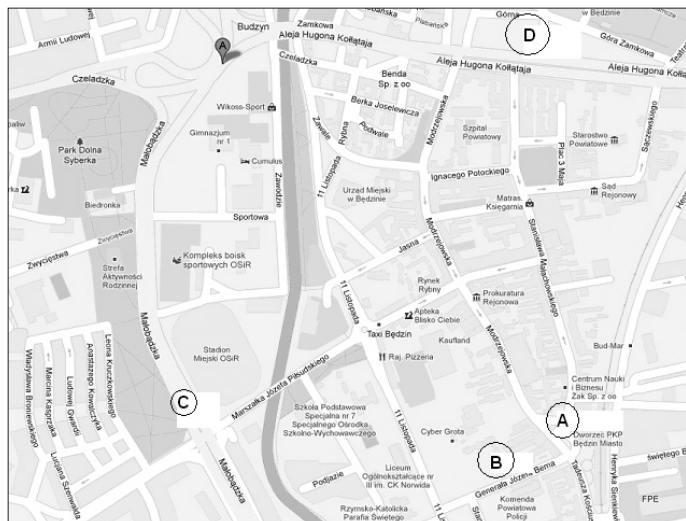
Niestety w wyniku przeprowadzanych pod koniec lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku decyzji całkowicie zlikwidowano torowisko, usuwając z centrum miasta tramwaj, przenosząc linię poza obręb ścisłego centrum, zmieniając układ linii tramwajowej łączącej miasta Zagłębia. Taki sam los spotkał dworzec autobusów dalekobieżnych, który również został przeniesiony poza obręb ścisłego centrum. I to był początek „schyłku” tętniącego życiem ścisłego centrum Będzina. Kolejnym etapem likwidacji wyżej wymie-

nionego punktu przesiadkowego był początek XXI wieku, czyli niecałe 30 lat później podjęte kolejne decyzje o modernizacji, które miały wpływ na przesiadkę pomiędzy dostępnymi środkami transportu zbiorowego w ścisłym centrum Będzina. Przesunięty został przystanek autobusowy zlokalizowany przy wyjściu z dworca PKP Będzin Miasto do centrum miasta. Obecnie przystanek autobusowy zlokalizowany jest przy ulicy Bema, około 5 minut od dworca i nosi nazwę Dworzec PKP. Jednak konieczność pokonania na drodze do niego ruchliwego skrzyżowania w żaden sposób nie integruje go z dworcem kolejowym. Podjęte decyzje co prawda spowodowały, że centrum Będzina nadal posiada dobrze rozwiniętą sieć autobusów miejskich, dworzec kolejowy, kilka tras linii tramwajowych, dworzec autobusów dalekobieżnych, lecz aby dostać się z jednego środka transportu do drugiego, należy nie tylko znać lokalizację przystanków, a więc zmusić się to zapoznania z topografią miasta, zanim do niego przyjedziemy, ale również trzeba mieć zarezerwowany czas na ich odszukanie.

Obecnie każdy podróżny, który przyjeżdża do Będzina pociągiem, musi się zmierzyć z koniecznością odszukania przystanku autobusowego, bowiem na dworcu kolejowym nie została umieszczona informacja o lokalizacji najbliższego ani o kierunkach i godzinach odjazdów autobusów, a dojście do najbliższego przystanku tramwajowego z dworca kolejowego jest co najmniej trudne. Na rysunku 4 przedstawiono aktualne rozmieszczenie przystanków: autobusowego i tramwajowych w kontekście odległości od dworca kolejowego:

- pkt A – Dworzec Kolejowy PKP Będzin Miasto,
- pkt B – najbliższy przystanek autobusowy (na ulicy Generała Józefa Bema),
- pkt C – przystanek tramwajowy przy skrzyżowaniu ulic J. Piłsudskiego i Małobądzkiej,
- pkt D – przystanek tramwajowy na ulicy H. Kołłątaja.

Dworzec autobusów dalekobieżnych nie jest daleko, bo w odległości 15 minut pieszo, jednak informacji, w jakim kierunku należy się do niego kierować i dokąd odjeżdżają z niego autobusy na dworcu, nie uzyskamy.



Rys. 4. Aktualnie rozmieszczenie przystanków komunikacji zbiorowej w Będzinie
Źródło: [2]

Najbardziej jednak taka sytuacja dziwi obecnie, już po remoncie *placu przed budynkiem dworca PKP Będzin Miasto*, nazwanym placem Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej. Wydawałoby się logicznym, bo taki jest obecnie trend w organizowaniu transportu zbiorowego, iż powinno się tylko ulepszać istniejące dobre rozwiązania, niestety w tym wypadku spotykamy się z sytuacją zupełnie odwrotną, gdzie całkowicie zlikwidowany ostatni punkt przesiadkowy łączący pociąg i autobus miejski, i tym samym możliwość kontynuowania dalszej podróży transportem zbiorowym, a jednocześnie zrezygnowano z zatrzymania choć na krótki okres czasu pasażerów w centrum historycznego miasta. Rysunek 5 przedstawia przebudowany plac przed dworcem PKP Będzin Miasto. Jak można na rysunku 5 dostrzec, podstawowym środkiem transportu na placu przed dworcem kolejowym stał się samochód osobowy, w pełni zastępując transport zbiorowy. Co z punktu widzenia autora jest zarówno mało ekologiczne jak również mało estetyczne dla tego obszaru miasta. Należy zwrócić jednocześnie uwagę na fakt, że liczba miejsc parkingowych, jaka powstała przy przebudowie placu przed dworcem kolejowym, jest nie wystarczająca do występujących potrzeb, bowiem niejednokrotnie można zauważyć kierowców parkujących swoje samochody poza wyznaczonymi miejscami do parkowania, co dodatkowo zapełnia przestrzeń miasta nadmiarem indywidualnego transportu samochodowego.



Rys. 5. Przebudowany plac przed dworcem PKP Będzin Miasto

Obecnie przy wyborze danego środka transportu jednym z kryteriów jest płynność przejazdu, natomiast w zaistniałej sytuacji konieczność znalezienia przystanku, dojście do niego, a przez to łatwa przesiadka zostały ograniczone, dlatego zamiast ograniczyć czas jazdy mamy do czynienia z zupełnie odwrotną sytuacją. Wydłużamy czas, marnując go na dojście do przystanku. Tym samym zakłócona została idea spójności różnych środków transportu. A podróżnym wybierającym się obecnie do Będzina, a chcącym skorzystać np. z pociągu, wprowadzone w okresie ostatnich niespełna 40 lat rozwiązania sposobu przesiadania się zdecydowanie zachęcają do korzystania z własnego samochodu osobowego. Eliminuje się w ten sposób pasażerów transportu miejskiego z centrum miasta i jednocześnie uniemożliwia im skorzystanie z pozostałości po dawnych atrakcjach miasta.

Wobec powolnego zaniku ruchu w centrum miasta, proponuje się ożywienie centrum miasta poprzez przywrócenie w centrum miasta ruchu tramwajowego. Znacznie przebudowany plac przed budynkiem dworca kolejowego Będzin Miasto nie pozwala na ponowny powrót autobusów

komunikacji miejskiej, jak i dalekobieżnych na swoje stare miejsce, jednak odtworzenie linii tramwajowej ulicami Słowiańska, Kościuszki, Małachowskiego i włączenie tej linii do obecnego przebiegu na ulicy Kołłątaja, pozwoli na przywrócenie ruchu miejskiego w centrum miasta. A wprowadzenie na tej linii dodatkowo historycznego taboru tramwajowego np. tramwaju Konstal N (rys. 6) podkreśli historyczny charakter miasta, i będzie również niewątpliwą atrakcją Zagłębia.



Rys. 6. Tramwaj Konstal N [6]

Podjęte działania polegające na przywróceniu trasy przedwojennej linii tramwajowej umożliwią odtworzenie pasażu handlowo-kulturalno-rozrywkowo w ścisłym centrum miasta, a pasażerowie i ich przesiadki z jednego na inny środek transportu (pociąg – tramwaj – pociąg) tworzyć będą ruch w mieście, co może uzasadnić inwestowanie w obiekty handlowo-kulturalno-rozrywkowe w centrum miasta.

Jednak niezmiernie ważnym aspektem, o którym nie można zapominać, jest również ochrona akustyczna w mieście. Wykorzystywane obecnie technologie umożliwiają przywrócenie w ścisłym centrum miasta ruchu tramwajów, bez uszczerbku na komforcie mieszkania przy głównej ulicy miasta. Najlepszym przykładem miasta, który wykorzystuje najnowsze rozwiązania przy modernizacji linii tramwajowych przebiegających przez historyczną część miasta, jest Kraków. Stosowane rozwiązania zapewniają zarówno skuteczną eliminację drgań, jak również hałasu, a możliwości całkowitej zabudowy szyn w jezdni nie eliminują z centrum miasta również i innych form transportu. Innym przykładem miasta, który modernizuje linie tramwajowe w obrębie ścisłego centrum miasta, są Katowice – obszar Rynku. Na rysunku 7 widoczne jest zmodernizowane torowisko tramwajowe w ulicy Świętego Jana, całkowicie zabudowane kostką granitową i płytami ceramicznymi.

Jak można zauważyć na rysunku 7, szerokość dwukierunkowego torowiska wynosi około 5 metrów, tak więc ponowne wprowadzenie jednokierunkowego torowiska na ulicy Małachowskiego w Będzinie nie będzie przysparzało trudności technicznych w obrębie istniejącej ulicy, bowiem szerokość jej wynosi około 4 metrów. Rysunek 8 przedstawia aktualną zabudowę ulicy Małachowskiego, na której proponuje się przywrócenie ruchu tramwajów.



Rys. 7. Ulica Świętego Jana w Katowicach



Rys. 8. Ulica Małachowskiego w Będzinie – stan obecny

Podsumowanie

Przestrzeń publiczna miasta jest wówczas sferą wolności, kiedy każdy mieszkaniec miasta i przyjezdny może czuć się swobodnie, generuje ona obrazy i dźwięki, dostarczając bogatej i różnorodnej informacji oraz wielu zmysłowych wrażeń [1]. Jednak podstawą jest podjęcie decyzji o wprowadzeniu transportu zbiorowego do ścisłego centrum miasta. Przywrócenie miastu transportu zbiorowego w centrum sprawia, że miasto na nowo zaczyna się rozwijać. To z kolei może przynieść nie tylko pozytywne efekty dla mieszkańców miasta, lecz również turystów. Omawiany w artykule przykład Będzina jest zaprzeczeniem tej idei.

Literatura

1. Jałowicki B., *Przestrzeń ludyczna – nowe obszary metropolii*, „Studia Regionalne i Lokalne”, 2005, nr 3(21).
2. maps.google.pl
3. <http://bedzin.mapofpoland.pl/Bedzin,zdjecie,15344,B%C4%99dzin-dawniej-ul-Ma%C5%82achowskiego.html#galeria>
4. http://fotopolska.eu/Bedzin/b172,Dworzec_kolejowy_Bedzin_Miasto.html
5. <http://bedzin.mapofpoland.pl/Bedzin,zdjecie,18775,B%C4%99dzin-dawniej-lata-70-te.html#galeria>
6. <http://www.tram-silesia.pl/www/index.php/tabor/zabytkowe/>