

Krzysztof GASIDŁO\*

## WIELKIE KONCEPCJE I WIELKIE PROJEKTY DLA AGLOMERACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ 1945–2018

### GREAT CONCEPTIONS AND GREAT PROJECTS FOR THE UPPER SILESIAN AGGLOMERATION 1945–2018

Nr DOI: 10.25167/sm.1257

**ABSTRAKT:** Aglomeracja górnośląska jest największym zespołem miejskim w Polsce. Od 1945 roku opracowywano dla niej kolejne plany zagospodarowania przestrzennego, w których przedstawiono wiele koncepcji rozwiązania różnych zagadnień planistycznych. Niektóre z nich zostały zrealizowane, inne zawieszono, a jeszcze inne zaniechano. W artykule przedstawiono kilka koncepcji i projektów, które były trudne do zrealizowania w momencie ich powstania, ale po upływie wielu lat znowu stają się aktualne i podejmuje się dyskusje o ich realizacji.

**SŁOWA KLUCZOWE:** aglomeracja górnośląska, planowanie regionalne, wielkie projekty regionalne

**ABSTRACT:** The Upper-Silesian Agglomeration is the largest urban complex in Poland. Since 1945 successive spatial development plans have been developed for it, in which many conceptions have been proposed to solve various issues pertaining to regional planning. Some of them have been implemented, some have been suspended and others – abandoned. The article presents several of the conceptions and projects, which – difficult as they were to implement at the time of their creation – after many years have become attractive again in the current socioeconomic situation and considered feasible to realize.

**KEY WORDS:** the Upper-Silesian Agglomeration, regional planning, great regional projects

## Wprowadzenie

Od końca XVIII wieku na obszarze dzisiejszej konurbacji górnośląskiej<sup>1</sup> rozwijało się górnictwo węgla kamiennego, rud ołowiu i cynku, a następnie hutnictwo żelaza,

---

\* Politechnika Śląska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice, e-mail: krzysztof.gasidlo@polsl.pl, <https://orcid.org/0000-0002-2142-6081>

<sup>1</sup> W literaturze spotyka się także takie nazwy jak Aglomeracja Katowicka, Katowicki Zespół Miejski, Górnośląski Okręg Przemysłowy i inne. W tytule i w dalszej części tekstu używa się określenia „Aglomeracja Górnośląska”, zgodnie z nazewnictwem przyjętym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2004 roku. Plan ten zalicza do tego obszaru 14 miast na prawach powiatu (Plan... 2004, 16).

cynku i ołowiu, różne gałęzie przemysłu ciężkiego, energetyki itd. Górnictwo i przemysł były głównymi czynnikami miastotwórczymi na obszarze dzisiejszej aglomeracji górnośląskiej. W 1945 roku cały ten obszar znalazł się w granicach Polski. W połączeniu z zachodnimi ośrodkami miejskimi aglomeracji krakowskiej wytworzył się jeden z największych w Europie miejskich obszarów funkcjonalnych. W ciągu ponad siedemdziesięciu lat podlegał on różnym podziałom administracyjnym<sup>2</sup>, opracowywano dla niego różne strategie rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego, studia i koncepcje. Niektóre plany zostały uchwalone i otrzymały status obowiązującego dokumentu planistycznego, inne zawieszono, a jeszcze inne zaniechano. Spośród najważniejszych należy wymienić:

- Plan regionalny zagospodarowania Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1953 r.,
- Plan zagospodarowania przestrzennego miast i osiedli Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1964 r.,
- Plan Generalny Rozwoju Urbanistycznego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) z 1977 r.,
- Perspektywiczny plan zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego z 1980 r.,
- Plan regionalny województwa katowickiego z 1990 r.,
- Studium zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego z 1998 r.,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego z 2004 r.,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ z 2016 r.<sup>3</sup>

W zależności od uwarunkowań społeczno-politycznych i gospodarczych oraz aktualnie obowiązującej ustawy dotyczącej planowania i zagospodarowania przestrzennego formułowały one w różny sposób cele planistyczne, zasady i sposoby ich osiągnięcia.

Celem artykułu jest omówienie wybranych koncepcji planistycznych spośród tych, które przedstawiane były w latach 1945–2004 i następnie zaniechane. Obecnie podejmowane są one w planach z 2004 lub 2016 roku albo też w dokumentach rządowych.

Ze względu na ograniczenie objętości tekstu do niniejszego artykułu wybrano pięć koncepcji:

- deglomeracji centralnego obszaru Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1953 roku (odniesienie do zagadnienia suburbanizacji (Plan... 2004, 17)),

---

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2016 roku wprowadzono nazwę „Metropolia Górnośląska” na oznaczenie nieco większego obszaru obejmującego 23 miasta (Plan... 2016, 13).

<sup>2</sup> Obszary obejmujące dzisiejszą aglomerację górnośląską należały do województwa śląsko-dąbrowskiego, katowickiego, krakowskiego, ponownie katowickiego w granicach z 1975 r., a obecnie należą do województwa śląskiego. W 1939 r. Niemcy inkorporowali do III Rzeszy nie tylko cały Górny Śląsk, ale i zachodnie powiaty Małopolski, m.in. Sosnowiec i Jaworzno, obejmując jedną administracją całą aglomerację.

<sup>3</sup> Informacje o planach pochodzą z publikacji urzędowych oraz nielicznych opracowań przeglądowych publikowanych i niepublikowanych, m.in.: Kotela 1975, Jędraszko 1981, Jurga 1982, Kotela 1990, Ziobrowski, Jarczewski, Kafka 2012.

- Leśnego Pasa Ochronnego GOP z 1969 roku (odniesienie do Zielonego Pierścienia śląskiego obszaru metropolitalnego (Koncepcja przestrzennego... 2012, 62; Plan... 2016, 77, 82)),
- portu lotniczego Katowice–Kraków z 1977 roku (odniesienie do rządowego projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (Koncepcja przygotowania... 2017)),
- obwodnicy autostradowej A4 (Plan... 2016, 101),
- Kanału Śląskiego (Założenia do planów... 2016; Plan... 2016, 43, 44).

Koncepcje omówione są pod względem ich celowości i możliwości realizacji w okresie ich powstania i obecnie. W ramach dyskusji przedstawiono też kilka propozycji planistycznych odnoszących się do omawianych problemów, opracowanych dla celów badawczych przez różnych autorów.

## Opis wybranych koncepcji

### Deglomeracja

Diagnoza stanu zagospodarowania przestrzeni Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego prowadzona od zakończenia II wojny światowej prowadziła między innymi do dwóch ważnych wniosków:

- Wynikające z działalności przemysłu zanieczyszczenie powietrza, wód, gleby, a także uciążliwości komunikacyjne, brak wystarczającej infrastruktury społecznej itd. były powodem trudnych warunków życia. Mimo popularnego przekonania o wysokim poziomie infrastruktury społecznej na tym uprzemysłowionym obszarze była ona niewystarczająca. Trzeba zaznaczyć, że podobna sytuacja panowała we wszystkich europejskich regionach węgla i stali, a nowoczesne technologie służące ochronie powietrza, wód i gleby dopiero się rozwijały.

- Zalegające pod miastami złoża węgla kamiennego (a także rud cynku i ołowiu) mogły być eksploatowane pod warunkiem, że nie spowoduje to znacznych szkód na powierzchni. W zagłębiu górnośląskim wystąpił typowy konflikt pomiędzy wartościami ekonomicznymi a kulturowymi charakterystyczny dla regionów górniczych. W toku historycznego rozwoju obszary nad złożami zostały zagospodarowane, a kiedy nowe technologie pozwoliły na opłacalną eksploatację tych zasobów okazało się, że istniejąca zabudowa jest zagrożona ruchami górotworu natomiast budowa nowych obiektów wymaga kosztownych zabezpieczeń. W tej sytuacji koncepcja deglomeracji GOP wydawała się być rozwiązaniem obu problemów.

W planie zagospodarowania przestrzennego GOP z 1953 r. (Uchwała Prezydium Rządu... 1953) podzielono cały jego obszar na dwie strefy:

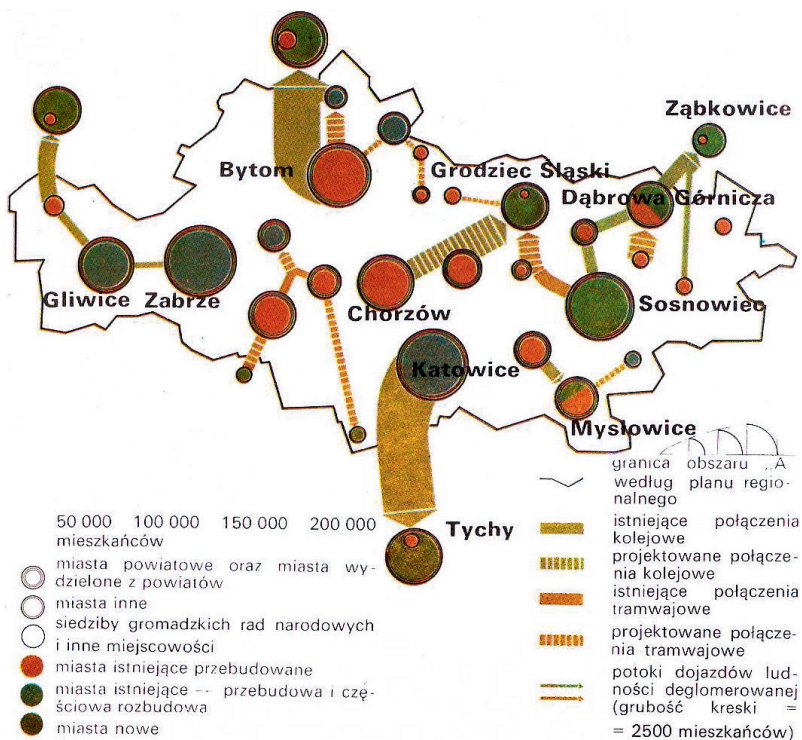
- „A”, położoną w centrum zagłębia węglowego, nad bogatymi złożami, które przewidziano do wydobywania. Na tym obszarze nowe budownictwo zostało ograniczone.

- „B”, położoną na zewnątrz niecki węglowej, w której warunki środowiskowe były dużo lepsze i w której wskazywano tereny dla mieszkalnictwa i rekreacji. Tutaj przewi-

dywano nowe inwestycje w dwóch formach – osiedli położonych na obrzeżu strefy „A” oraz nowych miast położonych głębiej w strefie „B”.

Nowymi miastami w strefie „B” miały być: Nowe Tychy (na 100 tysięcy mieszkańców), Nowe Tarnowskie Góry (na 100 tysięcy), Pyskowice (na 70 tysięcy), Ząbkowice (na 30–40 tysięcy) (rys. 1). Budowę Tychów i Pyskowic rozpoczęto od doprowadzenia do planowanych śródmieść kolei, która łączyłaby je z centrum aglomeracji. Następnie powstały w tych miastach pierwsze osiedla. Dość szybko okazało się, że podjęty program jest niemożliwy do zrealizowania w rozsądnym czasie, a sił i środków wystarczy na budowę jednego dużego miasta, czyli Tychów. W 2019 roku zamieszkiwało je około 130 tysięcy mieszkańców, a samo miasto przekształca się z typowej „sypialni” w pełnowymiarową strukturę urbanistyczną zawierające także części przemysłowe, uczelnie wyższe, obiekty kultury itd.

Idea deglomeracji została ostatecznie zaniechana w latach sześćdziesiątych (Kotela 1975, Jurga 1982). Jeśli do niej powrócić, to realizowałaby inne cele. Złóża węgla pod miastami zostały wyczerpane, warunki środowiskowe znacznie się polepszyły, pojawiły się natomiast inne problemy, takie jak depopulacja, degradacja zabudowy śródmiejskiej, przemysłowej i osiedlowej, chaotyczna zabudowa podmiejska (rozlewanie się miast),



Rys. 1. Koncepcja deglomeracji Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1952 r.

Źródło: Kotela 1975, 116.

kongestia dróg samochodowych. Można powiedzieć, że dzisiaj następuje samorzutna, nieplanowana deglomeracja. Czy można powrócić do idei planowej deglomeracji, której podstawowymi celami byłyby budowanie miast zwartych w miejsce *urban sprawl* (Plan... 2004, 17) i zastąpienie części transportu indywidualnego wygodnym transportem publicznym?

Poszukując odpowiedzi na to pytanie, trzeba przypomnieć, że właściwie wszystkie miasta aglomeracji mają drobnoziarnistą strukturę zabudowy, ponieważ powstały nie tylko z dawnych wsi, ale przede wszystkim z połączenia samodzielnych osad górniczych czy hutniczych. Mają one zwykle zwartą zabudowę skupioną w pobliżu zakładu pracy i są często nadal oddzielone od innych osad terenami przemysłowymi, użytkami rolnymi czy niewielkimi lasami. Taki schemat i tradycje urbanistyczne można kontynuować, budując nowe, niewielkie, zwarte osiedla (Gasidło 2017, 5). Inną cechą tego obszaru jest gęsta sieć linii kolejowych. Niektóre z nich zapewniały dawniej połączenia osobowe między osadami i centrami miast. Dzisiaj niewykorzystane linie mogłyby zostać uruchomione i zastąpić w części indywidualny transport samochodowy. Te obserwacje wykorzystano w koncepcji „nowej deglomeracji” przedstawionej w pracy wykonanej przez S. Mazur pod kierunkiem autora niniejszego artykułu (Mazur 2018). Jest ona oparta na znanym koncepcie *Transit Oriented Development* polegającym na rozwoju osadnictwa skupionego wokół przystanków dojazdowych linii kolejowych. W omawianej pracy wytypowano kilkadziesiąt miejsc zlokalizowanych wokół istniejących bądź potencjalnych przystanków na istniejących czynnych lub nieczynnych liniach kolejowych. Nowe osady (rys. 2) mogłyby być budowane w otwartym terenie

#### TEMAT: NOWE MIASTA W GÓRNOŚLASKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII.

WYKORZYSTANIE TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT W CELU OPTIMALNEGO ROZMIESZCZENIA MIAST



Rys. 2. Trzy typy nowych osad w aglomeracji górnośląskiej: „na surowym korzeniu”, „przy osadzie” i „gąszcz”

Źródło: Mazur 2018.

„na surowym korzeniu”, obok istniejących miejscowości, czyli „przy osadzie”, albo mieć formę rozbudowy i uzupełnienia – dogęszczania istniejącej zabudowy („gąszcz”) (Mazur 2018, 45). W koncepcji założono, że nowe osady mogą być lokowane w atrakcyjnych krajobrazowo i środowiskowo obszarach, zaspokajając potrzebę mieszkania „w domu pod lasem”. Zorganizowany sposób ich planowania i budowania pozwalałby jednak uniknąć lub zminimalizować powszechnie krytykowane wady chaotycznej zabudowy terenów podmiejskich generującej ekstensywny sposób użytkowania ziemi, wysokie koszty infrastruktury, bezład przestrzenny, duże obciążenie środowiska.

### **Leśny Pas Ochronny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (LPO GOP)**

W przyjętej w 2011 roku Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (dalej: KPZK 2030) ustalono dla ośrodków wojewódzkich i niektórych regionalnych obligatoryjne zielone systemy pierścieniowe (Koncepcja Przestrzennego... 2012, 62). W wielu ośrodkach praca nad proponowanymi pierścieniami ograniczyła się do wpisania do planu zagospodarowania przestrzennego województwa lub schematycznego ich zarysowania, lecz bez delimitacji i określenia struktury (Wyrzykowska 2017). Szczególnym przypadkiem jest aglomeracja górnośląska, w której daleko zaawansowane były prace nad podobnym pierścieniem. W 1969 roku Rada Ministrów podjęła decyzję o realizacji Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (LPO GOP) (rys. 3). Rozpoczęto przebudowę lasów, rekultywację terenów zdegradowanych, budowę ośrodków wypoczynkowych. Po około 10 latach prace przerwano.

Analizując studia i plany regionalne z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w., można zauważyć, że uwzględniały one zielony pierścień mimo faktycznego zaniechania jego realizacji (Plan Generalny... 1977; Perspektywiczny... 1978). W użyciu pozostawało pojęcie „Leśny Pas Ochronny GOP”. Plan z roku 1978 zaliczał do „elementów systemu obszarów chronionych LPO” lasy, lasy przebudowywane, tereny otwarte i rolne zapewniające ciągłość powiązań przyrodniczych (Jędraszko 1981, tablica XV). W planie z 2004 roku nie nawiązuje się do LPO GOP, nie pojawia się też pojęcie „zielony pierścień” czy podobne. Kształtowanie systemu zieleni widziano w skali wojewódzkiej a nie subregionalnej, dostosowując go do krajowej sieci ekologicznej EkoNet. Najnowszy plan z 2016 roku musiał uwzględnić ustalenia KPZK 2030, więc zaznacza się w nim „obszary kształtowania systemu zielonych pierścieni wokół miast w oparciu o lasy, parki regionalne i tereny otwarte” (Plan... 2016, 82). Nie definiuje się jednak tego, jakim celem mają służyć te pierścienie albo jak je zakładać i budować.

Czy idea Leśnego Pasa Ochronnego wokół aglomeracji górnośląskiej jest wciąż aktualna? Czy można podjąć dalszą jego realizację jako zielonego pierścienia ustalonego w KPZK 2030? Prowadzone prace badawcze (Piszczek 2019) dotyczące możliwości wykorzystania niektórych założeń LPO do budowy zielonego pierścienia wskazują na taką możliwość. Przede wszystkim można wykorzystać istniejące ośrodki wypoczynkowe oraz związaną z nimi infrastrukturę (drogi dojazdowe, wodociągi, sieci elektroenergetyczne). Spośród 81 ośrodków wybudowanych w latach 70. i 80. XX wieku tylko 3



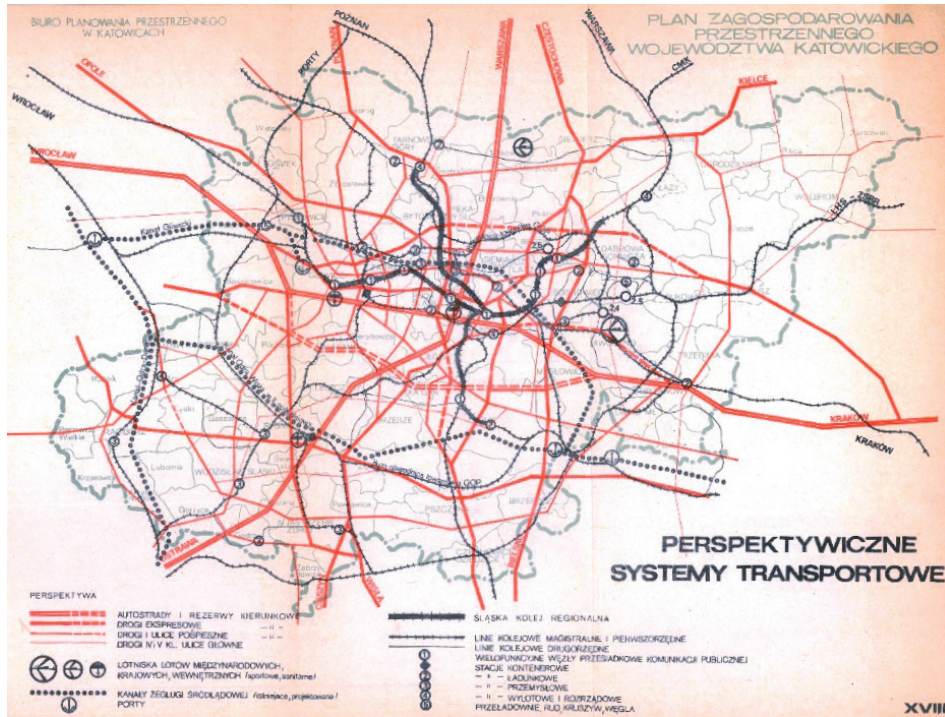
Rys. 3. Projekt Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1969 roku

Źródło: Armata 1972, za: Tomaszek 1989, 24.

nie mogą być dalej użytkowane do celów rekreacyjnych, a 11 wymaga poprawy stanu zagospodarowania bądź zmian prawnych np. w gminnych dokumentach planistycznych (Piszczek 2019, 117). Z pewnością można uwzględnić w zielonym pierścieniu zbiorniki wodne i ciek i obszary leśne, które wchodziły w skład LPO GOP, tym bardziej, że od ich przebudowy minęło ok. 40 do 50 lat i drzewostany zwiększyły swoją wartość biologiczną i ekonomiczną. W cytowanej pracy wskazuje się na wiele innych elementów, które można wykorzystać (jednym z ciekawszych jest propozycja powrotu do koncepcji drogi krajobrazowej typu „parkway” wokół zielonego pierścienia) a także na nowe cele jakim może służyć dawny LPO, np. w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, poprawy stanu powietrza, zachowania i ekspozycji dziedzictwa kulturowego (Piszczek 2019, 142).

### Port lotniczy Katowice–Kraków

W latach 70. (Plan Generalny... 1977) oraz 80. (Jędraszko, 1981) XX w. przewidywano wybudowanie nowego międzynarodowego portu lotniczego w okolicy wsi Balin pomiędzy Katowicami a Krakowem (rys. 4). Takie lotnisko dowiązane do autostrady



Rys. 4. Systemy transportowe aglomeracji górnośląskiej planowane w roku 1978. Widoczne propozycje przebiegu Kanału Śląskiego, obwodnicy autostradowej A4, Śląskiej Kolei Regionalnej, autostrady A1. Na zachód od Chrzanowa zaznaczono lokalizację międzynarodowego portu lotniczego Katowice–Kraków

Źródło: Perspektywiczny plan... 1978, za: Jędraszko 1981.

A4 oraz linii kolejowej Katowice–Kraków obsługiwałyby obie aglomeracje – razem około 3 mln mieszkańców, oraz południowe regiony Polski zamieszkałe przez około 11 milionów mieszkańców. Czy dzisiaj byłby zasadny powrót do tego pomysłu? Jeśli tak, to jaką rolę pełniłyby lotniska Balice i Pyrzowice? Jakie byłoby miejsce takiego lotniska w układzie krajowym? Czy można wyobrazić sobie układ trzech strategicznych lotnisk krajowych: centralnego (Warszawa–Łódź), północnego (Gdańsk), południowego (Katowice–Kraków)? Jak wpłynęłoby ono na rozwój obu aglomeracji?

Pomysł dużego, międzynarodowego portu lotniczego Katowice–Kraków nigdy nie doczekał się poważniejszych studiów. Trwają jednak prace nad podobną ideą: koncepcją Centralnego Portu Komunikacyjnego położonego pomiędzy Warszawą a Łodzią. Okazuje się też, że po dekadach rozbudowy małych, regionalnych lotnisk wiele z nich ma problemy z zapewnieniem odpowiedniej liczby pasażerów lub cargo.

Dlaczego pomysł budowy lotniska pomiędzy Krakowem a Katowicami jest wart dyskusji? Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy przypomnieć historię lotnisk w Balicach i Mierzęcicach. Oba lotniska zostały zbudowane dla celów wojskowych i używane były



jako lotniska wojskowe. Oba utraciły swoje znaczenie ze względów strategicznych. Zarówno jedno, jak i drugie ma swoje silne i słabe strony. Lotnisko w Balicach jest położone blisko centrum Krakowa (ok. 11 km), połączone z nim linią kolejową i drogą ekspresową. Bliskość terenów zabudowanych nie pozwala jednak na operowanie w godzinach nocnych, a możliwości rozbudowy są ograniczone. Trudno będzie rozbudować infrastrukturę lotniczą (pasy startowe, płyty postojowe itd.), budynki terminalu pasażerskiego, cargo, parkingów czy większego kompleksu obiektów zwanych *airport city*, pojawiających się wokół wielkich współczesnych lotnisk. Składają się na nie obiekty obsługi pasażerów, obsługi biznesu (hotele, centra kongresowe, biura), produkcji i usług okołoprodukcyjnych (magazyny i logistyka, konfekcjonowanie towarów, produkcja i handel na potrzeby lotnictwa i turystyki). W przypadku lotniska w Pyrzowicach jego położenie w obszarze słabo zurbanizowanym sprzyja powstaniu *airport city*, umożliwia też rozbudowę, przedłużenie pasa startowego, a nawet budowę drugiego pasa. Ważna jest też możliwość operowania w godzinach nocnych. Dostęp do lotniska nie jest tak łatwy jak w przypadku Balic. Położone na terenie dwóch gmin wiejskich – Ożarówic i Mierzęcic – nie ma bezpośredniego połączenia kolejowego z Katowicami, a i sama odległość od centrum aglomeracji górnośląskiej jest spora, bo wynosi około 30 km. Oba lotniska skazane są także na konkurencję. W 2018 roku krakowskie lotnisko odprawiło ok. 6,8 mln pasażerów, a katowickie ok. 5 milionów. W pobliżu znajduje się też międzynarodowe lotnisko w Ostrawie (Mošnov). Gdyby więc wybudowano jedno lotnisko Katowice–Kraków, można by liczyć na około 12 milionów pasażerów rocznie. Przy uwzględnieniu ruchu transkontynentalnego, który na takim lotnisku byłby prawdopodobny, oraz przejęciu części ruchu lotniczego z Ostrawy, ten wynik mógłby być znacznie lepszy, być może zbliżony do wyniku Okęcia, tj. ok. 17,8 mln pasażerów rocznie (2018 r.). Ponieważ zlokalizowane byłoby na terenie słabiej zurbanizowanym, mogłoby operować przez całą dobę, a odpowiednie parametry techniczne (m.in. długość pasa startowego) umożliwiłyby operowanie samolotów wielkich na trasach międzykontynentalnych. Dostęp do obu aglomeracji zapewniałaby autostrada A4 oraz szybka kolej międzyaglomeracyjna z dworcem na lotnisku, która na zasadzie wahadła dowoziłaby pasażerów do dworców w Krakowie i Katowicach w czasie od ok. 10 do 20 minut (przy prędkości ok. 150 km/godz.). Można też założyć, że dojazd do Warszawy z wykorzystaniem Centralnej Magistrali Kolejowej zająłby ok. 2 godzin, a do Gdańska ok. 5 godzin. Do rozważenia pozostawałby sposób współdziałania projektowanego obecnie Centralnego Portu Komunikacyjnego (pomiędzy Warszawą a Łodzią) z portem lotniczym Katowice–Kraków.

### **Obwodnica autostradowa aglomeracji górnośląskiej**

Mniej więcej w środku długości autostrada A4 przechodzi przez obszar aglomeracji górnośląskiej. Jeśli popatrzeć na trasę jej przebiegu, można zauważyć, że jest to jedyny odcinek, który przecina centrum wielkiego miasta. Tylko bowiem w Katowicach odległość od autostrady do Rynku wynosi zaledwie około jednego kilometra. Oprócz oczywistych uciążliwości (hałas, spaliny, drgania) dla mieszkańców i użytkowników

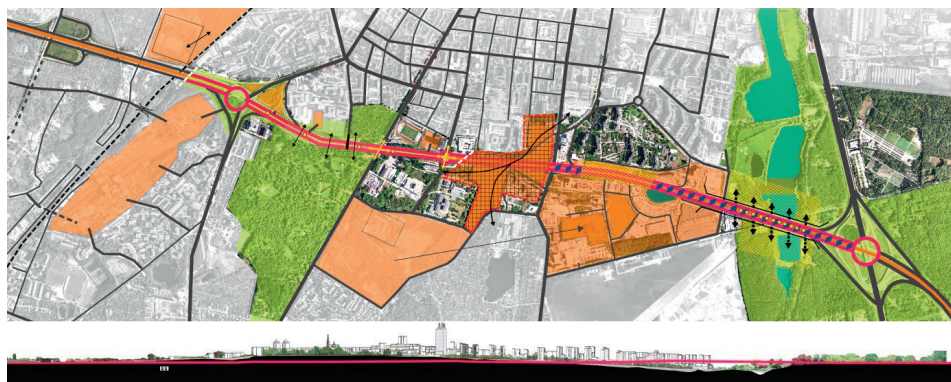
śródmieścia Katowic taki przebieg autostrady powoduje też przestrzenną separację południowych dzielnic od pozostałej części miasta oraz wyłączenie z użytkowania miejskiego olbrzymich terenów węzłów Murckowskiego i Mikołowskiego. Zajmują one około 33 ha, to jest prawie 10% całego obszaru śródmieścia Katowic [sic!] (Studium uwarunkowań... 2012). Tereny zajęte na jezdnie zbiorcze, serwisowe i dodatkowe pasy autostrady, która na tym odcinku obsługuje też ruch miejski, zajmują pas o szerokości około 100 m. I właśnie mieszanie ruchu tranzytowego, aglomeracyjnego i lokalnego sprawia, że na odcinku katowickim autostrada jest bardzo zatłoczona, a jeśli zdarzy się coś, co blokuje ruch na węzłach czy zjazdach (wypadek, remont), to przekłada się to na trudności w cyrkulacji w obszarze centrum Katowic, a także całej aglomeracji. Warto przypomnieć, że planowana autostrada A1 również miała przebiegać przez śródmieście Katowic wzdłuż jego zachodniej granicy (rys. 4). Realizacja takiego przebiegu wraz z koniecznością wybudowania węzła autostrad A4/A1 spowodowałaby dalsze komplikacje funkcjonowania centralnych obszarów miasta. Spodziewano się takich problemów zanim zrealizowano tę inwestycję i dlatego przewidywano w planach zagospodarowania przestrzennego województwa (1978, 2004, 2016) po jej wybudowaniu realizację tak zwanej autostrady A4 (A4 bis) omijającej najbardziej zurbanizowany obszar aglomeracji górnośląskiej wzdłuż jej południowej krawędzi. W Perspektywicznym planie zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego (Perspektywiczny... 1978, za: Jędraszko... 1981) zaproponowano jej przebieg od węzła z autostradą A4 w gminie Sośnicowice poprzez Pilchowice, Knurów, Gierałtowice, Łaziska, Tychy do połączenia z A4 na granicy Mysłowic i Jaworzna (rys. 4). W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” z 2016 roku zaproponowano podobny przebieg, zaznaczając szeroki pas, w którym mógłby być ustalony (rys. 5).



Rys. 5. Przebieg południowej obwodnicy autostradowej aglomeracji górnośląskiej (tzw. A4) pokazany jako pas pionowych kresek

Źródło: Plan... 2016, 89.

Inny sposób zmniejszenia problemów, jakie stworzył śródmiejski przebieg autostrady A4 na odcinku katowickim, zaproponował autor niniejszego artykułu wraz z M. Kluczward (Kluczward 2014). Jest to koncepcja przeprowadzenia autostrady A4 w tunelu na odcinku od węzła „Mikołowska” do węzła „Murckowska”. W tym rozwiązaniu na autostradzie pozostałby tylko ruch tranzytowy, natomiast lokalny poprowadzony byłby po powierzchni terenu. Pomysł tunelu nasuwa się niejako sam. Od węzła „Mikołowska” do węzła z ulicą Francuską autostrada biegnie w wykopie o głębokości ok. 5,5 m, przecinając najwyższe wzniesienia Wyżyny Katowickiej stanowiącej wododział Odry i Wisły (ok. 301 m n.p.m.). Jest to odcinek o długości 1400 m. Dalej w kierunku wschodnim teren obniża się gwałtownie, osiągając najniższy punkt w Dolinie Trzech Stawów. Różnica wysokości wynosi około 40 m. Nie byłoby racjonalne prowadzenie tak głęboko tunelu. Proponuje się zatem poprowadzenie jezdni na estakadzie o długości 720 m w przezroczystej osłonie (tunelu) zapewniającej dobrą izolację śródmieścia od uciążliwości oraz odpowiednie warunki techniczne użytkowania drogi. Poprowadzenie autostrady w tunelu podziemnym i nadziemnym zmniejszyłoby przestrzenną izolację południowych dzielnic Katowic od śródmieścia, co umożliwiłoby wytworzenie kolejnych różnych powiązań komunikacyjnych, przyrodniczych, funkcjonalnych. Pojawiłyby się kolejne, dogodnie położone tereny inwestycyjne. Rozdzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego zmniejszyłoby zagrożenie kongestią, a także poprawiło lokalną cyrkulację (rys. 6).



Rys. 6. Proponowany przebieg autostrady A4 przez śródmieście Katowic – poglądowy plan i przekrój. Część zachodnia od węzła „Mikołowska” do skrzyżowania z ul. Francuską poprowadzona w tunelu podziemnym. Część wschodnia do węzła „Murckowska” na estakadzie w tunelu nadziemnym

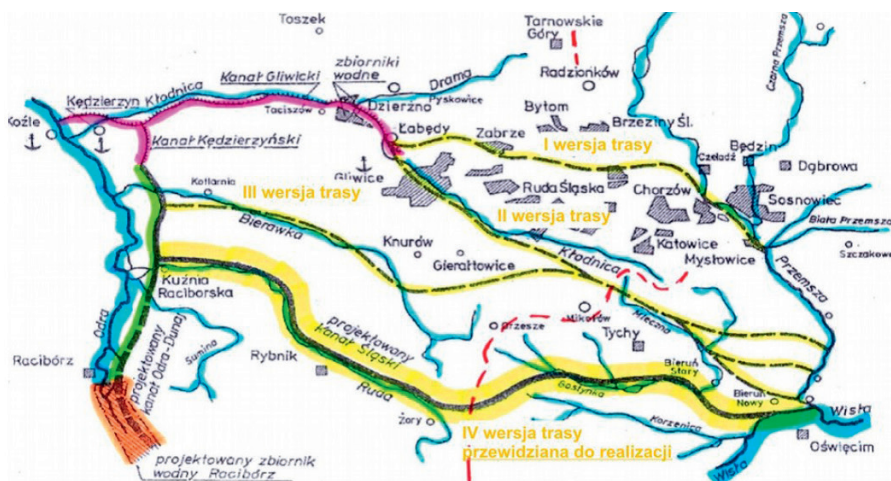
Źródło: Kluczward 2014, 54.

## Kanał Śląski

Na Górnym Śląsku, przyłączonym w połowie XVIII wieku do Prus po wojnach śląskich, powstawały pierwsze kopalnie węgla i huty żelaza oraz cynku. Transport zarówno węgla, jak i wyrobów hutniczych w kierunku Dolnego Śląska, Saksonii i Brandenburgii

wymagał drogi wodnej łączącej się z żeglowną Odrą. Pojawił się też pomysł połączenia Odry z Dunajem (Ekspertyza... 2016, 34). Pod koniec XVIII wieku rozpoczęto budowę Kanału Kłodnickiego łączącego Odrę w Koźlu z Gliwicami i Zabrzem. W latach 1935–1939 wybudowano Kanał Gliwicki (czynny od 1941 roku), który zastąpił Kanał Kłodnicki.

W latach pięćdziesiątych XX wieku (Ekspertyza... 2016, 40) rozważano budowę nowego kanału zwanego Kanałem Śląskim przecinającego Górnośląski Okręg Przemysłowy i łączącego Odrę z Wisłą (rys. 7). Prace zintensyfikowano w latach 70. XX wieku ze względu na rosnące potrzeby transportu węgla. Rola kanału miała polegać na sprawniejszym wywozie stale zwiększającego się wydobycia węgla zbliżającego się do około 200 mln ton (obecnie ok. 60 mln ton) do budowanych wtedy elektrowni Dolna Odra, Kozienice, Połaniec, a także do portów – nowo wybudowanego Portu Północnego w Gdańsku oraz portu w Świnoujściu. Konieczna byłaby także przebudowa Wisły, aby nadać jej parametry odpowiedniej klasy żeglowności. Przewidziano te działania w programie rządowym „Wisła” (w 1979 roku).



Rys. 7. Proponowany przebieg Kanału Śląskiego

Źródło: Kulczyk i Skupień 2010.

Przewidywano cztery trasy kanału (rys. 4, rys. 7). Jedna z nich – trasa północna – miała stanowić przedłużenie Kanału Gliwickiego i bieć przez centrum zagłębia węglowego w najbliższej odległości od kopalń, hut i innych zakładów, które mogłyby korzystać z transportu śródlądowego aż do portu zlokalizowanego przy ujściu Przemszy do Wisły<sup>4</sup>. Inna trasa odchodziła od projektowanego kanału Odra–Dunaj

<sup>4</sup> Już w okresie międzywojennym pojawił się pomysł budowy portu na Przemszy na granicy Sosnowca-Modrzejowa i Mysłowic.

w pobliżu Kuźni Raciborskiej, przebiegała wzdłuż doliny Rudy i Gostynki oraz prowadziła do tego samego punktu w okolicach Oświęcimia. Obie trasy musiały przeciąć wododział Odry i Wisły, co wiązało się z pokonaniem znacznej wysokości – w przypadku pierwszej wersji około 100 m. Pierwsza wersja, jak wspomniano, przebiegałaby w pobliżu wielkich kopalń i innych zakładów, co byłoby korzystne, ale do pokonania byłaby znaczna wysokość i konieczność trasowania w silnie zurbanizowanym obszarze. W drugim przypadku wprawdzie nie trzeba było słuzować tak często i wysoko, ale w otoczeniu kanału znalazłyby się w większości tereny rolne i leśne, w tym o dużym znaczeniu przyrodniczym i kulturowym – Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz Lasy Pszczyńskie z Jeziorem Paprociańskim (rys. 7). Zarówno w jednym, jak i drugim przypadku problemem byłoby zapewnienie stabilnego poziomu wody w kanale, ponieważ obszar, przez który by przebiegał, jest ubogi w wody powierzchniowe. Konieczne byłoby zasilanie go z większego zbiornika, np. Zbiornika Goczałkowickiego, co wymagałoby pompowania w górę (kilkadziesiąt metrów) dużych ilości wody na odległość kilkunastu kilometrów. W Perspektywicznym planie zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego (Jędraszko 1981) proponowano oba omówione wyżej warianty, natomiast plany zagospodarowania województwa śląskiego z 2004 roku oraz z 2016 roku nie przewidują jego budowy. Koncept Kanału Śląskiego powrócił w dokumentach opracowywanych od 2017 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Założenia do planów... 2016). Dyskutując nad możliwą trasą Kanału Śląskiego, należałoby wziąć także pod uwagę jego ewentualne połączenie z kanałem Odra–Dunaj, modernizację odrzańskiej drogi wodnej oraz budowę wiślańskiej drogi wodnej. Budowa nowego kanału bez sieci połączeń obsługujących wielkie miasta, porty morskie, ośrodki przemysłowe w Polsce i Europie nie miałyby ekonomicznego uzasadnienia. Przede wszystkim jednak należałoby odpowiedzieć na pytanie, co miałyby być transportowane tym kanałem. To ostatnie zagadnienie jest podstawowe dla uzasadnienia tak kosztownej inwestycji jak budowa kanału, a następnie jego eksploatacja.

## Podsumowanie i wnioski

W archiwalnych planach zagospodarowania przestrzennego aglomeracji górnośląskiej widoczna jest kumulacja wielkich koncepcji i projektów w latach 50. i 70. XX wieku. Powodów tej koncentracji należy szukać w istniejących potrzebach rozwojowych regionu, a także w uwarunkowaniach politycznych. Bezpośrednio po II wojnie światowej region, sam niezniszczony, pracował na cele odbudowy kraju. Ważne były też działania planistyczne nakierowane na integrację zespołu miejskiego dotychczas podzielonego granicą państwową, a od 1945 roku objętego jedną administracją wojewódzką. Uwarunkowania polityczne przejawiały się w celach strategicznych wyznaczanych przez władze publiczne (np. uprzemysłowienie w latach 1950–1956 i 1970–1980) oraz w sposobie zarządzania. Centralistyczny, niedemokratyczny ustrój ułatwiał mobilizację sił i środków, ale też nie brał pod uwagę opinii publicznej,

która przecież niekoniecznie mogła popierać gigantyczne, nierzadko nieefektywne projekty.

W planach z lat 2004 oraz 2016 nie przedstawia się perspektywicznych koncepcji, ograniczając się do realistycznie zaplanowanych ponadlokalnych zadań publicznych. Takie podejście wynika z uwarunkowań gospodarki rynkowej, niehierarchicznego systemu planowania (osłabienie planowania ponadlokalnego) oraz demokratycznych procedur wyznaczania celów rozwojowych i społecznej kontroli wydatków publicznych. Ponadto Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, na podstawie której wykonano Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2004 roku, nie przewidywała wykonywania planów miejskich obszarów funkcjonalnych, co było możliwe na podstawie poprzednich regulacji ustawowych do 1994 roku. W konsekwencji problematyka aglomeracji górnośląskiej, choć ważna, nie wyróżnia się w planie z 2004 roku.

Obecnie nastąpiły dwie zmiany, które sprzyjają dyskusji nad niezrealizowanymi wielkimi koncepcjami czy projektami. W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 powróciło pojęcie obszaru funkcjonalnego, dla którego można wykonywać plany zagospodarowania przestrzennego. Dla niektórych z tych obszarów są one obligatoryjne. Druga zmiana to powstanie w 2017 roku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – podmiotu zarządzającego aglomeracją górnośląską i jej otoczeniem. Podmiot ten jest zainteresowany dotychczas niezrealizowanymi konceptami, np. Śląską Koleją Regionalną, a ponadto powinien wykonać ramowe metropolitalne studium zagospodarowania przestrzennego ułatwiające zaplanowanie wielkich projektów dla całej aglomeracji.

Powrót w aktualnych planach do pomysłów sprzed wielu lat jest pożądany, o ile rozpatruje się je w kontekście współczesnych potrzeb i możliwości. Z przedstawionych powyżej koncepcji zielony pierścień wokół aglomeracji górnośląskiej mógłby być oparty na zrębie dawnego Leśnego Pasa Ochronnego GOP. Z kolei przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji mogłoby przyjąć formę budowy nowych miast na zasadach powiązań komunikacyjnych proponowanych w latach pięćdziesiątych. Wznowienie prac nad pozostałymi omawianymi koncepcjami wzbudza więcej wątpliwości. Budowa A4 nie wydaje się konieczna, jeśli jej potencjalną rolę może przejąć krótki odcinek biegnący w tunelu. Lotnisko Katowice–Kraków utraciło szanse realizacji już w latach dziewięćdziesiątych, kiedy podjęto decyzje o rozbudowie lotnisk w Balicach i Pyrzowicach. Podobnie spóźnione są działania zmierzające do budowy Kanału Śląskiego. Nie widać odpowiedniego wolumenu towarów, które miałyby być nim transportowane. Trudno też sobie wyobrazić jego działanie bez sprawnych dróg wodnych Wisły i Odry.

## Literatura

Armata, Wojciech. 1972. Ogólna koncepcja Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. *Studia nad Ekonomiką Regionu*, 3, Śląski Instytut Naukowy, Katowice.

- Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030. 2016. Warszawa: Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.
- Gasidło, Krzysztof. 2017. Compact city in dispersion. *Studia Regionalia*, 51, 7–16.
- Jędraszko, Andrzej. 1981. *Plany struktury*. Warszawa–Łódź: PWN.
- Jurga, Stefan. 1982. *Miejscowe planowanie przestrzenne w województwie katowickim 1945–1980. Szkic historyczny*. Katowice: Biuro Planowania Przestrzennego.
- Kluczajd, Magdalena. 2014. Scalenie miasta. Optymalizacja przebiegu autostrady A4 przez śródmieście Katowic, praca magisterska wykonana pod kierunkiem Krzysztofa Gasidła. Gliwice: Wydział Architektury Politechniki Śląskiej.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. 2012. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011, wydanie II. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. 2017. Uchwała Rady Ministrów RP nr 173/2017, Warszawa.
- Kotela, Czesław. 1975. *Planowanie miast. 2. Przegląd planów miejscowych*. W: *Polska urbanistyka współczesna*, praca zbiorowa pod kier. Czesława Koteli, 73, 74, 116. Warszawa: Arkady.
- Kotela, Czesław. 1990. Koreferat na Konferencję Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN „Gospodarka przestrzenna w GOP na przykładzie realizacji planów zagospodarowania przestrzennego w latach 1945–1989”. *Śląski Kwartalnik Urbanistyki i Architektury*, 1–2, 11–27.
- Kulczyk, Jan i Emilia Skupień. 2010. *Analiza możliwości wykorzystania dla potrzeb transportu planowanego Kanału Śląskiego łączącego drogę wodną Górnej Wisły z przewidywanym połączeniem Odra–Dunaj*. Kraków: Regionalna Dyrekcja Gospodarki Wodnej.
- Mazur, Sonia. 2018. Nowe miasta w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Wykorzystanie Transit Oriented Development w celu optymalnego rozmieszczenia miast, praca magisterska wykonana pod kierunkiem Krzysztofa Gasidła. Gliwice: Wydział Architektury Politechniki Śląskiej.
- Perspektywiczny plan zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego z wyodrębnieniem etapu 1981–1985 – Podstawowe założenia. 1978. Katowice: Urząd Wojewódzki w Katowicach.
- Piszczek, Aleksandra. (2019). *Możliwość wykorzystania projektu Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1969 roku w koncepcji zielonego pierścienia śląskiego obszaru metropolitalnego*, rozprawa doktorska wykonana pod kierunkiem Krzysztofa Gasidła. Gliwice: Politechnika Śląska.
- Plan Generalny Rozwoju Urbanistycznego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP). 1977. Katowice: Biuro Planowania Przestrzennego.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. 2004. Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego, nr 68 z 27 lipca 2004.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. 2016. Katowice: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.
- Tomaszek, Stanisław. 1989. *Przestrzenne uwarunkowania ochrony i kształtowania środowiska aglomeracji górnośląskiej*. Wrocław: Ossolineum.
- Uchwała Prezydium Rządu nr 421/53 w sprawie założeń regionalnego planu zagospodarowania GOP. 1953. Warszawa.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice. 2012. Uchwała nr XXI/483/12. Katowice: Rady Miasta Katowice.
- Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030. 2016. Uchwała nr 79 z dnia 14 czerwca 2016 r. (M.P. z 2016 r. poz. 711). Warszawa: Rada Ministrów.
- Wyrzykowska, Aleksandra. 2017. Zielone pierścienie w planach przestrzennego zagospodarowania województw – analiza zapisów. *Czasopismo Sopotkiej Szkoły Wyższej*, 12, 97–115.
- Ziobrowski, Zygmunt, Wojciech Jarczewski i Krzysztof Kafka (red.). 2012. *Modele zarządzania gospodarką przestrzenną w obszarach metropolitalnych i aglomeracjach*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.