

SIEĆ MIAST KONURBACJI KATOWICKIEJ A ZMIANA SYSTEMOWA

Robert Krzysztofik

Wprowadzenie

Miasta od początków swych dziejów funkcjonują w specyficznych układach lokalizacyjnych. Układy lokalizacyjne miast warunkują z kolei powstawanie zbiorów i sieci miast, a te posiadają zdolność do tworzenia systemów miast. Problematyka dotycząca tych zależności i następstw ma już bogaty dorobek naukowy, zarówno odnoszący się do wyjaśnień i teorii przemian sieci, systemów i układów miejskich, jak i rozważań o charakterze empirycznym, które stanowią ważny aspekt dokumentacyjny i dowodzący przyjmowanych tez i hipotez badawczych.

Założenia tych wyjaśnień w ujęciu ontologicznym od niemal 100 lat pozostają względnie stabilne. W badaniach naukowych uwidaczniają się przede wszystkim doprecyzowania teorii i ich pogłębianie oraz kreowanie nowych wyjaśnień z perspektywy tzw. nowych nauk czy nowych szkół analiz oraz sposobów dowodzenia, z wykorzystaniem rozwijanych metod i narzędzi badawczych (nowa geografia miast, nowa geografia ekonomiczna).

O ile teoria badań nad sieciami i systemami osadniczymi jest doprecyzowana i ujęta w zdefiniowane ramy, to odwrotna sytuacja ma miejsce w badaniach regionalnych i lokalnych, szczególnie takich, które odnoszą się do dłuższych przedziałów czasu. Przypadek szczególny stanowią te, które zasięgiem czasowym przekraczają momenty zwrotne przemian społeczno-ekonomicznych i politycznych, chociażby takie jak te w Polsce z 1989 r.

Wyjaśnienie istoty ciągłej potrzeby rozwijania badań nad sieciami i systemami osadnictwa miejskiego z punktu widzenia badań regionalnych jest celem tej części opracowania. Wyjaśnienia oparto na przykładzie regionu konurbacji katowickiej, ale w kontekście do bardziej ogólnych zjawisk, które stanowią tło wyjaśnień przemian tego regionu. Te ostatnio omówili m.in. Baraniay i Lux [2014], Krzysztofik [2014, 2022], Stangel *et al.* [2018], Runge

[2020, 2024], Dragan i Zdyrko [2023] i Krzysztofik i Kantor-Pietraga [2024]. Jakkolwiek opracowania te podkreślają istotę przemian sieci i systemu osadniczego, to ze względu na swoją przeglądową formułę lub autorskie spojrzenie [Runge 2020, 2024] dają asumpt do dalszych rozważań na ten temat.

Układy, sieci i systemy

Od układu lokalizacyjnego do systemu miast czy na odwrót? To pytanie jest ważne szczególnie przy okazji próby wyjaśnienia specyfiki regionalnej sieci lub systemu miejskiego. Decyzja warunkowana jest potrzebą dogłębnego wyjaśnienia badanej rzeczywistości lub raczej ujęcia jej specyfiki ze wskazaniem kluczowych elementów determinujących. W tym rozdziale zaproponowano pierwsze ujęcie, które prowokowane jest doświadczeniem rzeczywistości. Z badawczego punktu widzenia jest ono prostsze, a to wynika w tym konkretnym przypadku z dwóch kwestii. Pierwsza, że w konurbacji katowickiej brak jest wielu analogii względem innych dużych regionów metropolitalnych w Polsce i w Europie. Druga, że niektóre zjawiska dotyczące sieci miast przyjmują trajektorie inne, niż mogłoby to wynikać z bardziej ogólnych założeń krajowej polityki. Za uszczegółowienie tych kwestii niech posłużą przykłady zaprezentowane w formie pytań badawczych:

— Przestrzenno-ekonomicznych

1. Dlaczego w regionie doświadczamy przestrzeni opisywanych modelami: suburbanizacji „wewnętrznej” czy *zwischenstadt* (*in between*)? [por. Spórna, Krzysztofik 2020; Krzysztofik *et al.* 2020].
2. Dlaczego w większości przypadków, a dotyczących dostępnych miejsc pracy znajdują się one w odległości do 20 km, a nie w danym mieście?
3. Dlaczego w regionie funkcjonuje nieznane nigdzie indziej w Polsce zjawisko *logistics antisprawl*? [Krzysztofik *et al.* 2020].

— Społeczno-demograficznych

4. Dlaczego wiele zabytków o randze co najmniej pomników historii dekapitalizuje się czy wręcz jest wyburzanych?
5. Dlaczego w regionie wyludnia się i rdzeń i strefa podmiejska? [Runge *et al.* 2020].
6. Dlaczego w regionie napływ migracyjny jest proporcjonalnie niski w stosunku do miast podobnej wielkości? [Spórna *et al.* 2016; Runge *et al.* 2020].

W odniesieniu do powyższych pytań należy wskazać, że co najmniej dwa z nich były punktem wyjścia do zdefiniowania obserwowanych zjawisk i ujęcia ich właśnie w kategoriach modeli rozwojowych i przestrzenno-funkcjonalnych. Wskazane pytania znajdą swoje krótkie odniesienia w dalszej części rozdziału. W tym miejscu natomiast zaprezentowane zostaną bardziej ogólne wyjaśnienia, które są jednym z finalnych efektów.

Za jedną z pierwszych prac wskazujących genetyczne tło układów lokalizacyjnych miast należy uznać dysertację Colby-ego [1933] na temat sił dośrodkowych i odśrodkowych kształtujących miasto w relacji do otoczenia. Natomiast przełomowa w rozumieniu współwystępowania sieci miast na danym obszarze była praca Harrisa i Ullmana [1945]. Badacze wskazali, że w przestrzeni geograficznej mogą zaistnieć 4 typy układów lokalizacyjnych miast, a warunkowanych ich lokalizacją i funkcjami – miasta o charakterze ośrodków centralnych, miasta wyspecjalizowane, miasta-wrota i miasta o układach mieszanych. Te ostatnie są współcześnie najbardziej rozpowszechnione. Minusem rozważań w artykule Harrisa i Ullmanna było to, że nie wyjaśniali fizykalistycznego podłoża kształtowania się tych układów. Przedstawiona przez amerykańskich badaczy typologia była odpowiedzią na wcześniejszą krytykę christallerowskiej teorii ośrodków centralnych [Christaller 1933]. Harris i Ullmann adoptowali teorię Christallera urealnijając ją z rzeczywistością geograficzną, ale jednocześnie nie podważając stojących za nią sił sprawczych. Tymi z kolei zajęli się badacze w latach 60. i 70. XX w. odwołując się dosłownie i poprzez metafory naukowe do zasad mechaniki newtonowskiej, a nawiązując bezpośrednio do fizyki pola. Wielką wartością tych badań było przedstawienie w ujęciu ontologicznym genetycznych podstaw istnienia funkcji centralnych, dla których niezależnie, w tym okresie wypracowano także metody pomiaru. Niemniej jednak rozwój badań nad funkcjami centralnymi w okresie powojennym miał także i swoje wady. Otóż skupiając się nad istotą ich oddziaływań czyniono to najczęściej w oderwaniu od oddziaływań funkcji wyspecjalizowanych. Ujmowało to często poznawczo badaniom nad konkretnymi miastami, ale przede wszystkim ograniczało wartość merytoryczną badań nad regionalnymi i krajowymi sieciami miejskimi. Paradoksalnie bardzo dobrze rozwijały się w tym okresie w Polsce badania nad bazę ekonomiczną miast akcentujących potrzebę badań nad specjalizacją funkcjonalną miast. W latach 90. XX w. P. Krugman [1996, 1997] zaproponował powrót do badania rozwoju miast – ich funkcji i sieci w kontekście oddziaływania miastotwórczych i regionotwórczych sił dośrodkowych i odśrodkowych. Monografia Krugmana [1997] sygnalizowała także rozwój badań opartych na ujęciu fizykalistycznym w ramach tzw. nowej geografii ekonomicznej. O potrzebie badań sieci miejskich w nawiązaniu do układów lokalizacyjnych miast w latach 2010. pisał także R. Krzysztofik [2014, 2016].

Badania relacji układ lokalizacyjny miast (a) – sieci osadnicze od co najmniej połowy XX w. zdominowane były natomiast innej zależności: sieci osadnicze – systemy osadnicze. Badania systemów osadniczych miały być odpowiedzią na pewien niedosyt, jaki wynikał z badań nad sieciami osadniczymi. Nie bez znaczenia był także rozwój i zwrot w kierunku geografii humanistycznej i społecznej, a to właśnie systemy miejskie lepiej niż sieci miast wyjaśniały rolę, podmiotowość i sprawczość jako atrybuty funkcjonowania ośrodków miejskich [Maik1997; Suliborski 2001; Szymańska 2013].

Co interesujące nurt badań nad systemami miejskimi trafia także do nauk historycznych. Pod koniec lat 80. XX w. L. H. Lees i P. Hochenberg [1995] w swej sztandarowej

monografii o urbanizacji Europy proponują nową koncepcję osadnictwa późnośrednio-wiecznego i wczesnonowożytnego – system sieci (*network system*). Jej istotą, podobnie jak w badaniach geograficznych było wskazanie na fakt, że nie da się widzieć dynamiki rozwoju miast w ujęciu regionalnym wyłącznie z punktu widzenia statycznej sieci miast. Miasta miały stanowić współzależny system powiązań między sobą i swoimi zaplecami, gdzie zanik któregoś z ogniw dezintegrował cały układ systemowych powiązań. Co nie-mniej ważne, badania pary badaczy amerykańskich dotyczyły także obszaru Polski.

Rozwojowi badań nad systemami miejskimi poświęcone były jednak przede wszystkim badania i piśmiennictwo naukowe na forum nauk geograficznych i ekonomicznych [por. Maik 1997; Korcelli 2005]. Nie sposób w tym krótkim rozdziale przytoczyć wszystkich rozwijanych dyskursów, a tym bardziej publikacji poświęconych systemom osadniczym. Na tle ich mnogości jawił się także nurt badań nad usieciowieniem miast jako nomolo-gicznym ujęciem interakcji miast wychodzących poza tradycyjne rozumienie sieci miast jako uporządkowanego przestrzennie ich zbioru. Sieć nie była graficzną kombinacją linii, a raczej odzwierciedleniem faktu, że pomiędzy tym a tym miastem dochodzi do interakcji ekonomiczno-społecznych czy politycznych. Często również interakcje te miały zdefinio-wany, wyspecjalizowany lub uwspólniony charakter. Widać to z jednej strony w mode-lach nowych okręgów przemysłowych Ann Markussen, z drugiej natomiast w wyjaśnianiu współpracy miast turystycznych w jakimś regionie górskim. Hierarchizacja i specjalizacja tak ujętych miast wychodziła ponad sformułowanie sieć powiązań, a stanowiła raczej sieć wieloaspektowych, a jednocześnie współzależnych interakcji. W praktyce była i jest toż-sama pojęciu podsystemu miejskiego jako elementarnej części bardziej ogólnego systemu miejskiego.

Rozwój zdeterminowany, ale nie tylko

Bogate złoża węgla kamiennego oraz rud metali nieżelaznych w okolicach na pograniczu górnośląsko-małopolskim stanowiły surowiec podlegający eksploatacji od kilkuset lat. Już w XIII w. powstają w regionie miasta, których byt częściowo opiera się na funkcjach górniczych (Bytom, Siewierz). W XVI w. powstają dwa skrajnie wyspecjalizowane mia-sta górnicze – Tarnowskie Góry i Miasteczko Śląskie. Tym samym w okolicach Bytomia powstaje pierwsza sieć miast górniczych, której towarzyszy oczywiście rozleglejsza sieć formalnie niemiejskich osad, a wyspecjalizowanych w pozyskaniu i przerobie rud cyn-kowo-ołowiowych. W XVIII w. rozpoczyna się z kolei era wczesnonowożytnego, zinsty-tucjonalizowanego górnictwa węgla kamiennego, m.in. na terenie dzisiejszych Katowic, Jaworzna czy Rudy Śląskiej. Dopiero jednak wiek XIX stanowi przełom w rozwoju tej gałęzi przemysłu wydobywczego. Węgiel staje się również siłą napędową dla przemysłu hutniczego, chemicznego, bawełnianego, metalowego i energetyki. To co istotne, to fakt, że nim powstanie tu sieć miast, wcześniej powstaje kilkaset dużych i średnich zakładów – górniczych i przetwórczych. Sformułowanie sieć ma wymiar także instytucjonalny. Już

w II połowie XIX w. większa część przemysłu na tym obszarze funkcjonuje w ramach układów korporacyjnych. W wielu przypadkach nie jest dla nich nawet barierą istnienie ówczesnych granic państwowych. Przeciwnie granice polityczne stają się dodatkowym bodźcem lokalizacji nowych zakładów, szczególnie w Zagłębiu Dąbrowskim. Powstała sieć dużych zakładów przemysłowych industrializuje region, ale i go urbanizuje. To specyficzna urbanizacja, w większości bez – jak to pisał niegdyś L. Straszewicz o Łodzi – „miejskich antenatów”. Skrajnie policentryczny model urbanizacji rozwijający się w tamtym okresie będzie miał wpływ na wiele zjawisk, które nastąpią w okresach późniejszych. Więcej, ma miejsce współcześnie i będzie je mieć w przyszłości. Nienadążanie urbanizacji (instytucjonalnej i prawno-administracyjnej) za industrializacją warunkowane było skrajnie wyspecjalizowanym genotypem funkcjonalnym miast i osad na tym obszarze [Krzysztofik 2014]. W przestrzeni społeczno-ekonomicznej uwidaczniało się ono chociażby względnie słabym wyposażeniem instytucjonalnym w odniesieniu do liczby ludności poszczególnych miejscowości i słabym wykształceniem funkcji definiowanych jako centralne [por. Gwosdz 2004]. Wiele osad posiadało funkcje endogeniczne i jedną silnie wyeksponowaną egzogeniczną wyspecjalizowaną (głównie górnictwo i/lub hutnictwo). Taki profil ekonomiczny determinował także rozwój społeczno-demograficzny, kulturowy i przestrzenny tzw. osad i osiedli górniczych, przemysłowych, fabrycznych itp. Podobnych do siebie pod względem funkcjonalnym, jak i ekonomiczno-społecznym. W II połowie XIX w. jeszcze „porozrzucanych” w niedużej odległości od siebie, w XX w. wraz z ich rozwojem, coraz bardziej „zlewających się” w jedną, ciągłą przestrzeń, pooddzielaną terenami poeksploatacyjnymi, nielicznymi użytkami rolnymi czy terenami zielonymi.

Opisany powyżej skróto obraz geograficzny głównie centralnej części dzisiejszego województwa śląskiego, ale także regionu rybnickiego czy już w Czechach – ostrawsko-karwińskiego, R. Krzysztofik [2014, 2016] wyjaśnił jako układ lokalizacyjny miast determinowany oddziaływaniem sił odśrodkowych. Te ostatnie utożsamiać należy ze wspomnianymi funkcjami skrajnie wyspecjalizowanymi [por. także Krugman 1996]. Układ ten tworzył praktycznie sieć definicyjną. Sieć powiązań z otoczeniem była słaba lub przypadkowa. Osada Juliusz w dzisiejszym Sosnowcu czy Zgoda w Świętochłowicach „nie potrzebowały” do tego, by funkcjonować najbliższego otoczenia. To co dawało im impet rozwoju zlokalizowane było na miejscu. Zyski z działalności przemysłowej pozwalały z kolei na zakup dowolnych towarów gdziekolwiek, nawet kilkaset kilometrów dalej, a nie jak w przypadku oddziaływania funkcji centralnych we względnie najbliższym, hierarchicznym otoczeniu. Oczywiście nie oznacza to, że miasta i osiedla w żaden sposób nie kooperowały z ośrodkami usługowymi czy rolniczymi w okolicy. Jeśli tak było to tylko dlatego, że tak w niektórych przypadkach było taniej lub wygodniej. Jednak, gdy tak nie było, funkcjonowały dalej. Dowodem na to był także fakt, że w XX w. te dotychczasowe kilku-, kilkunastotysięczne ośrodki stały się ponad stutysięcznymi miastami. Część z nich nawet nie posiadała granic z obszarami formalnie wiejskimi lub małomiasteczkowymi. Reasumując XX w. pogłębia

specjalizację funkcjonalną jako egzogeniczny wymiar bytu miast, jednocześnie przyspieszając ilościowy, demograficzny ich wzrost. Interakcje sieciowe, jeśli istnieją nadal mają charakter woli, a nie determinanty. Tak chociażby jest w przypadku autobusowego i tramwajowego transportu miejskiego. W tym częściowo wyidealizowanym modelu należy też wskazać pewne wyjątki. Dodać można, że te wyjątkowe przypadki będą odgrywać szczególną rolę w XXI-wiecznym rozwoju regionu. Pierwsza kwestia to fakt, że w tym funkcjonalnie homogenicznym krajobrazie istniały jednak dawne miasta o częściowo usługowych funkcjach (Bytom, Gliwice, Rybnik). Ponadto w XIX w. w związku z istnieniem granic państwowych w sąsiedztwie politycznego trójstyku państwa pruskiego (niemieckiego), Austro-Węgier i Rosji zaczynają powstawać nowoczesne, nowożytne miasta typu wrót o funkcjach mieszanych (wyspecjalizowanych i centralnych (Katowice, Sosnowiec) [Gwosdz 2004; Krzysztofik 2014]. To właśnie te miasta obok najpotężniejszych skupisk przemysłu (Chorzów, Zabrze) w II połowie XX w. przejmują rolę wiodącą w rozwoju regionu, stając się także kluczowymi integratorami dotąd rozdrobionej sieci osadniczej. Stopniowo też wyrastają na główne ośrodki rozwoju na poziomie regionalnym (Katowice) i subregionalnym (pozostałe wymienione powyżej miasta). Podkreślić jednak należy, że pomimo tych uzupełniających funkcji i związanych z nimi oddziaływaniami do końca XX w. nadal kluczowymi determinantami rozwoju są górnictwo i przemysł przetwórczy. W odniesieniu do tytułowego zapytania o sieciowość miasta w konurbacji katowickiej i rybnickiej należy zauważyć, że te uzupełniające funkcje stanowiły także swoiste integratory sieciowości rozumianej jako coś więcej, niż tylko geograficzna bliskość na mapie. Sieciowość ta oparta była z jednej strony na lokalizacji powiązanych ze sobą podmiotów zarządczych dla głównych gałęzi przemysłu, takie jak np. zrzeszenia górnicze, z drugiej zaś wspierano sieciowość instytucjonalną na poziomie chociażby szkolnictwa wyższego (Uniwersytet Śląski, Politechnika Śląska, Śląska Akademia Medyczna). W przypadku tej drugiej uczelni nawet jej główna siedziba i większość wydziałów znalazły się poza największym miastem regionu – Katowicami. Niemniej zauważyć należy, że w II połowie XX w. Katowice były tym miastem w regionie, które najbardziej odbiegało od innych dużych swym profilem funkcjonalnym.

Region katowicki – region usieciowiony czy regionalny system miejski?

Integracja administracyjna w obrębie konurbacji katowickiej, jej rozwój przestrzenny w poszczególnych miastach paradoksalnie prowadziły do „anty-sieciowego” ujmowania regionu. Region traktowany był coraz częściej jako jedna całość. Co ważne często nie podpisywano go na mapach nie jako region miejski, a jako okręg przemysłowy – Górnośląski Okręg Przemysłowy (GOP). O ile jakimś uzasadnieniem był brak miejsca na podpisanie na mapie chociażby kilku miast, o tyle zaskakujące było traktowanie regionu miejskiego

jako okręgu przemysłowego. Choć z drugiej strony dla osób nie mieszkających w regionie, z punktu widzenia ich własnych doświadczeń przestrzeń miejska była drugorzędna względem przestrzeni zajmowanej przez podmioty gospodarcze.

Reasumując, zbiór miast traktowany był jako pewna zamknięta całość terytorialna, której najbliższe do pojęcia regionu jednorodnego, a nie sieć blisko położonych ośrodków miejskich. Takie ujęcie stało w częściowej sprzeczności z terminami aglomeracji policentrycznej (*sensu largo*), a nawet konurbacji, w przypadku których istnieje podmiotowość poszczególnych ośrodków miejskich.

Jeszcze dalej w tej kwestii idą poglądy niektórych badaczy anglosaskich. Z punktu widzenia badań niderlandzkich aglomeracja policentryczna to taka, w której miasta oddalone są od siebie geograficznie i tworzą sieć, a w zasadzie system powiązań wzajemnych i ze swoimi szeroko definiowanymi zapleczeniami [por. Burger, Meijers 2012; Meijers *et al.* 2017; Bartosiewicz, Marcińczak 2020]. To ujęcie preferuje obraz aglomeracji policentrycznej, która jest regionem tylko częściowo zurbanizowanym przestrzennie. Rdzeń konurbacji katowickiej w przekonaniu badaczy z Niderlandów nie jest formą policentryczną, pomimo że składa się z kilkunastu osobnych samorządów oraz posiada indywidualne pola oddziaływań funkcjonalnych.

Trudno się z tą opinią zgodzić, szczególnie gdy wyrażana jest w formie kategorycznej. Jeszcze trudniejsze jest to w przypadku regionu rybnickiego, gdzie koncentracja terenów zainwestowanych i wskaźnik udziału granic z innymi miastami w odniesieniu do długości granic ogółem jest relatywnie niższy niż w konurbacji katowickiej.

W przekonaniu badaczy niderlandzkich atrybut policentryczności powinien kreować atrybut sieciowości, a to możliwe jest tylko wtedy, gdy miasta zlokalizowane są względem siebie w pewnej odległości. W takim przypadku każde z nich wytwarza pole indywidualnych oddziaływań, nawiązujących genetycznie do atrybutu centralności i oddziaływania sił dośrodkowych. W praktyce powiązań społeczno-ekonomicznych i infrastrukturalnych w konurbacji katowickiej takie stwierdzenie jest tylko częściowo prawdziwe. W niektórych innych nieprawdziwe. To wynika chociażby z faktu, że nie wszystkie miasta konurbacji katowickiej posiadają miejsca i instytucje o charakterze metropolitalnym (oddziaływanie co najmniej ponadregionalne) oraz usługi centralne wyższego szczebla. Niemniej wszystkie posiadają lepiej lub gorzej wykształcone funkcje wyspecjalizowane. Te ostatnie, by istnieć w układach sieciowych mogą, ale nie muszą leżeć w oddaleniu geograficznym. Mechanizm ich rozwoju [Krzysztofik 2014] oparty jest na całkowicie innych zasadach niż te, które cechują centralność przestrzenno-funkcjonalną. W odniesieniu do genetycznego sprawczego czynnika górnictwa węgla kamiennego widać te różnice w odniesieniu do sieci miast górniczych w Polsce, Czechach, Niemczech, Wielkiej Brytanii czy Ukrainy. Każdy z tych regionów ukształtował inny rozkład przestrzenny sieci wyspecjalizowanych ośrodków miejskich.

Wyzwaniem współczesnym jest sieciowe rozmieszczenie nowych zakładów przemysłowych reprezentujących gałęzie przemysłu samochodowego. W latach 90. XX w. stały się

nowym, wyspecjalizowanym elementem kreowania sieciowości gospodarczej w województwie śląskim. W latach 2020. stało się jednak aktualnym pytanie zadane przez K. Gwosdza – czy oby ta monobranżowa specjalizacja nie będzie poddana wyzwaniom, z jakimi spotkało się górnictwo węgla kamiennego? [Gwosdz 2014].

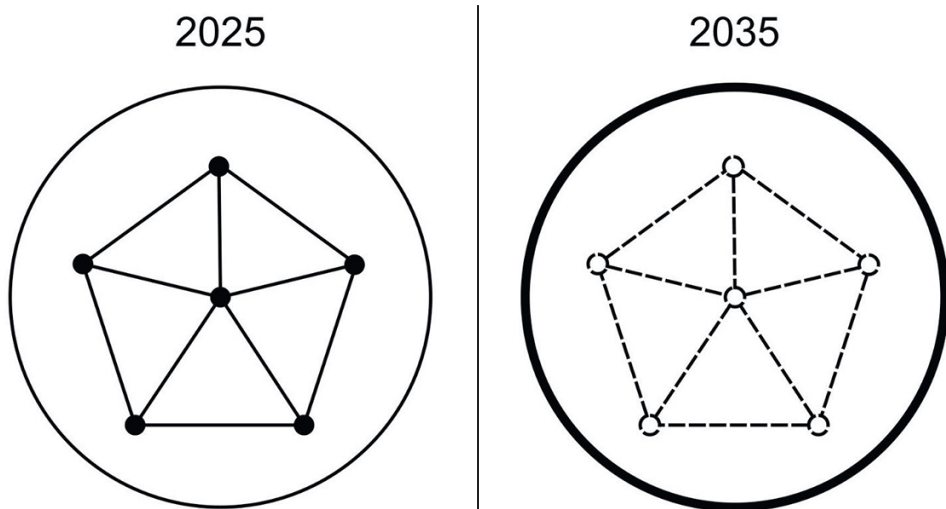
W ujęciu metropolizacji i globalizacji

W przypadku konurbacji katowickiej czynnikiem, który będzie umniejszał stopniowo rolę sieciowości będzie dalsza metropolizacja regionu, a z pewnością jej administracyjny efekt.

Jakkolwiek metropolizacja konurbacji katowickiej, trwa już dziesięciolecia, to w XXI w. wyraźnie przyspieszyła [Zuzańska-Żyśko 2016; Krzysztofik 2022]. Metropolizacji towarzyszy zjawisko polaryzacji rozwoju gospodarczo-społecznego poszczególnych miast, ale także dążność do jeszcze większej integracji. W 2024 r. ramy prawno-organizacyjne Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) bardziej ją upodabniały do związku komunalnego niż związku metropolitalnego działającego na podstawie wielu pól współdziałania. Niemniej jednak istnieją plany, aby integracja ta była bardziej pogłębiona. Jeden z wariantów promuje rozwiązanie zbliżone do tego, które stanowi podstawę funkcjonowania Warszawy. W takim przypadku region zyskałby niewątpliwie nowe możliwości konkurowania z innymi metropoliami w Polsce i za granicą [Kebza 2024; Kantor-Pietraga, Koczar-Sikora 2025]. Biorąc pod uwagę liczbę ludności i (niską) kategoryzację GZM na mapie metropolii europejskich, a szczególnie światowych istnieją w tej kwestii w regionie poważne wyzwania. Dalsza integracja prawna doprowadzi także do zmiany, o której mowa była już wcześniej – policentryczna konurbacja miejska o częściowo zachowanych układach sieciowych przekształciłaby się w wielki ośrodek miejski, co spowodowałoby, że atrybut sieciowości miałby charakter wyłącznie międzyinstytucjonalny, a nie międzymiejski jak teraz (ryc. 20).

Tym samym kwestia sieciowości zatoczyłaby historyczne koło – od instytucjonalnej (górnictwo) sieciowości powiązań w XIX w. do współczesnej, również instytucjonalnej, ale już w ramach wielkiej metropolii pogórnicznej.

W tym miejscu należy jednak też wspomnieć o Miejskim Obszarze Funkcjonalnym (MOF) Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i jego relacji względem kwestii sieciowości. Relacja ta funkcjonuje na co najmniej trzech poziomach – omówionej już i mającej miejsce w obrębie rdzenia metropolitalnego (konurbacyjnego), a także relacji miasta rdzenia – miasta w otoczeniu i miasta w otoczeniu względem siebie. MOF metropolii obejmuje większą część województwa śląskiego (bez subregionu częstochowskiego i skrawków bielskiego), a także obszar wybranych powiatów województw małopolskiego i opolskiego. W swej strukturze przestrzenno-funkcjonalnej jest wyraźnie złożony, niemniej wyróżnia się obok głównego miasta Katowic, ośrodki niższego rzędu – Gliwice, Bielsko-Białą i Rybnik [por. *Strategia...* 2020; Sobala-Gwosdz *et al.* 2024]. Rozbudowana jest także sieć ośrodków szczebla powiatowego. Z punktu widzenia powiązań funkcjonalnych tworzą one sieci współzależności na każdym z poziomów hierarchicznych oraz między poziomami, w tym



Źródło: opracowanie własne.

Ryc. 20. Istniejąca sieciowość w relatywnie słabej metropolii vs. osłabiona sieciowość we względnie silnej metropolii

także tymi niższego szczebla. Powiązania te tworzą układy o charakterze określonych funkcjonalnie sieci, ale przede wszystkim stanowią złożony układ podsystemów miejskich. Ośrodki subregionalne posiadają zdefiniowane obszary oddziaływania, chociaż co jest ewenementem w skali Polski, każdy z nich innego rodzaju. Gliwice są fragmentem rdzenia metropolitalnego i ciężą do nich wyraźnie takie miasta, jak Zabrze czy Knurów, stanowiące część tego rdzenia, ale jednocześnie ich obszar oddziaływania obejmuje ośrodki wyraźnie niżej ułożone hierarchicznie (w tym zlokalizowane w woj. opolskim). Odmienne od dwudzielnego zaplecza Gliwic jest zaplecze funkcjonalne Bielska-Białej, które ma charakter wyraźnie monocentryczny i obejmuje miejscowości o znacznie niższym potencjale demograficznym i rozwinięciu funkcji centrotwórczych. Jeszcze inny charakter ma Rybnik, który pod względem demograficznym i funkcjonalnym stanowi ośrodek kluczowy subregionalnej policentrycznej aglomeracji lub w innych ujęciach konurbacji rybnickiej [Runge 2020, 2024]. W tym subregionie istotnym czynnikiem powiązań sieciowych w 2025 r. nadal było górnictwo węgla kamiennego.

Zakończenie

Sieciowy rozwój i współlistnienie miast w województwie śląskim jest stałym komponentem ewolucyjnych zmian całego układu osadniczego regionu, ale także jego powiązań funkcjonalnych. Kwestią dotąd nie poruszaną jest podmiotowość GZM w sieci metropolii globalnych. Jakkolwiek jej rola w tej sieci rośnie, to nadal nie jest zadowalająca z punktu

widzenia potencjału demograficznego oraz innych czynników (potencjał transportowy, duża liczba osób wykształconych). Ujęcie sieciowe w tym przypadku jest nawet niekorzystne względem mniejszych obszarów metropolitalnych w Polsce. Ten fakt, jak również zjawiska opisane na początku rozdziału w postaci pytań wynika z gwałtownego osłabienia genetycznych dla regionu sił odśrodkowych i względnie jeszcze słabej implementacji mechanizmów opartych na ważnych siłach dośrodkowych lub odśrodkowych definiowanych nowymi aktywnościami gospodarczo-społecznymi. Okres przejściowy tworzy także tło przestrzenno-funkcjonalne dla zjawisk i procesów społeczno-ekonomicznych nieznanych w Polsce poza omawianym regionem. Ich efektem z jednej strony, a konsekwencją z drugiej jest arealna i hierarchiczna złożoność całego układu osadniczego [Runge 2024]. Ta z kolei ma fundamentalny wpływ na kształtowanie się atrybutu sieciowości miasta i specyfikę poszczególnych podsystemów miejskich w regionie.