



PLAN OGÓLNY MIASTA MYSŁOWICE

faza analityczna

**ANALIZY BARIER ROZWOJOWYCH – W ZAKRESIE
LINII KOLEJOWYCH, CIĄGÓW KOMUNIKACJI (DROGI
EKSPRESOWE, AUTOSTRADY), INFRASTRUKTURA,
TERENÓW ZAMKNIĘTCH**

2025, czerwiec

Spis treści

Wstęp.....	2
1. Szlaki kolejowe.....	3
2. Drogi wysokich klas.....	6
3. Tereny leśne. Gleby.....	6
4. Rzeki i mosty.....	7
5. Infrastruktura techniczna i strefy techniczne.....	7
6. Lotnisko Muchowiec w Katowicach.....	8
7. Podsumowanie.....	8

Część graficzna

Bariery rozwojowe - mapa w skali 1:15000

Wstęp

Opracowanie zostało wykonane w związku z umową nr AP.272.2.2024.BZ, zawartą w dniu 11.09.2024 r. pomiędzy Gminą Miasto Mysłowice a Biurem Rozwoju Regionu Sp. z o.o. w Katowicach. Przedmiotem umowy jest wykonanie zadania budżetowego „Plany zagospodarowania przestrzennego wraz z planem ogólnym – Sporządzenie Planu Ogólnego dla Miasta Mysłowice”.

Niniejsze opracowanie jest realizacją zadania pn. „Analiza barier rozwojowych - w zakresie linii kolejowych, ciągów komunikacji (drogi ekspresowe, autostrady), infrastruktura, terenów zamkniętych”.

Powyższe dookreślenie przedmiotowych „barier rozwojowych” wskazuje, że w zakresie zainteresowania pozostają bariery, które określone są w przestrzeni miasta, tj. mają wymiar przestrzenny. Można jeszcze dodać, że bariery te analizowane są z pozycji lokalnej, czyli mają również wymiar lokalny (nawet jeśli same w sobie daleko przekraczają granice lokalności, tj. granice gminy, jak np. autostrada A4).

Ponadto bariery rozwoju można określić jako istniejące (występujące) obecnie oraz jako bariery potencjalne, które mogą wystąpić w przyszłości. Bariery występujące w przeszłości, o ile ich działanie ustało, nie są przedmiotem niniejszej analizy.

Z kategorią „barier” związana jest kategoria „ograniczeń”. Przyjęto, iż bariery mają charakter jednoznaczny i „fizyczny”, np. koleje na nasypach i we wkopach, natomiast ograniczenia są mniej jednoznaczne przestrzennie, co nie oznacza, że nie mogą stanowić istotnych barier rozwoju. Ograniczenia przybierają często postać formalno-prawną, tj. przepisów, jak np. w odniesieniu do zbliżeń do gazociągów, linii kolejowych, dróg, wód czy w związku z uciążliwym oddziaływaniem (hałas komunikacyjny, napowietrzne linie energetyczne), w tym także w zakresie styku (konfliktu) uciążliwych funkcji (produkcja czy odpady w stosunku do zabudowy mieszkaniowej lub rekreacyjnej itp.)

Słownik PWN podaje trzy definicje kategorii „bariera”, z czego dwie mogą mieć zastosowanie w odniesieniu do przestrzennych barier rozwoju, tj.:

- naturalna przeszkoda, która utrudnia lub uniemożliwia przemieszczanie się;
- rzecz, która utrudnia powstanie jakiegoś zjawiska lub sytuacji.

W kontekście tych dwóch definicji należy rozumieć bariery rozwojowe będące przedmiotem niniejszej analizy.

Bariery rozwoju w Mysłowicach tworzą przede wszystkim ciągi komunikacyjne, tj.:

- linie kolejowe;
- drogi wysokich klas;

oraz

- zwarte obszary leśne pomiędzy północną i południową częścią miasta (z przebiegiem A4) oraz w części południowo-wschodniej;
- rzeki: Brynica - Czarna Przemsza - Przemsza, z ograniczoną liczbą przejść mostowych;
- gazociągi wysokiego ciśnienia ze strefami kontrolowanymi;
- wodociągi magistralne GPW z pasami technicznymi (niesformalizowanymi);
- linie elektroenergetyczne 110 kV i 220 kV z pasami technicznymi (niesformalizowanymi);
- ograniczenia wysokości zabudowy od lotniska Muchowiec w Katowicach oraz ograniczenia wysokości zabudowy w zasięgu lotniczego urządzenia naziemnego (radaru meteorologicznego IMGW) usytuowanego na Górze Ramża (na granicy gmin Czerwionka-Leszczyny i Orzesze, są to ograniczenia o stosunkowo niewielkim oddziaływaniu).

1. Szlaki kolejowe

Linie kolejowe, które były istotnymi czynnikami rozwoju miasta, zaczęły funkcjonować jako bariery rozwoju. Szczególnym przypadkiem jest wiązka torów w śródmieściu miasta, pomiędzy ulicami Towarową i Katowicką rozciągająca się od ul. Bytomskiej do ul. Krakowskiej. W najszerszym miejscu obszar ten osiąga 170 m (odmierzając tylko tory, szerokość tego terenu wynosi ok. 115 m), przy długości ok. 770 m i powierzchni ok. 11 ha.



Wiązka torów kolejowych pomiędzy ul. Katowicką i ul. Towarową (na płd.-wsch.)



Wiązka torów kolejowych pomiędzy ul. Katowicką i ul. Towarową (na półn.-wsch.)

Ograniczeniem są również wąskie przejazdy drogowe pod torami w ciągu ul. Bytomskiej i w ciągu ul. Krakowskiej. Południowy rejon tego obszaru może służyć jako rejon relokacji dworca kolejowego i/lub lokalizacji przystanku planowanej kolei metropolitalnej. Może stać się centrum przesiadkowym integrującym różne rodzaje transportu kołowego (kolej - autobus - tramwaj, również transport rowerowy i pieszy). Razem z tym przedsięwzięciem można przeprowadzić zmianę organizacji ruchu drogowego i powiększyć prześwit

(poziomy) przejazdu pod linią kolejową w ul. Krakowskiej. Dodać również należy, iż nowa lokalizacja dworca (lub przystanku) kolejowego wzmocni - bardzo osłabione - funkcje śródmiejskie rejonu Starego Miasta. Dystans do starego rynku wynosi tylko ok. 300 m. Umieszczenie w tym miejscu centrum przesiadkowego nie musi redukować szans powstania nowego przystanku kolejowego na terenie po kop. „Mysłowice”, w rejonie ul. Obrzeżna Północna. Należy również pamiętać, iż realizacja Drogowej Trasy Średnicowej „Wschód” (w przebiegu „sosnowieckim” i/lub „jaworznickim” zmniejszy ruch na ul. Katowickiej - Krakowskiej, co ułatwi zmianę organizacji ruchu w tym newralgicznym punkcie miasta.

Ograniczenia związane z liniami kolejowymi wynikają również z ustawy o transporcie kolejowym i przepisów dotyczących ochrony akustycznej dla terenów sąsiadujących z liniami i terenami kolejowymi. Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego lub 20 m od osi skrajnego toru. Odległość budynków o funkcjach chronionych przed hałasem należy odpowiednio zwiększyć w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku.

Pochodną linii kolejowych są tereny uznane za zamknięte, ustanowione przez ministra właściwego do spraw transportu (Decyzja Nr 14 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2020 r. poz. 38 z późn. zmianami). Obecnie, status terenu zamkniętego nie stanowi szczególnie istotnego ograniczenia (bariery rozwojowej), gdyż zgodnie z art. 14 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym plan miejscowy można sporządzić dla kolejowych terenów zamkniętych, we współpracy - w procesie opiniowania/uzgadniania projektu planu - z Urzędem Transportu Kolejowego.

W Mysłowicach występują tereny uznane za zamknięte przez które przebiegają linie kolejowe (zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA), określone dla Mysłowic Decyzją Nr 14 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 2020 r. poz. 38 z późn. zmianami). Tereny zamknięte, przez które przebiegają linie kolejowe, obejmują w mieście obszar o powierzchni ok. 100 ha.

W związku z ukształtowaniem terenu, linie kolejowe przebiegają (lub przebiegały) przez wkopy i na nasypach, o niekiedy znaczącej różnicy poziomów (do 12 m) w rejonie Brzezinki i (ok. 8 - 10 m) w rejonie: Piasku, Ćmoka, Słupnej i Kosztów. Skarpa na styku terenów kolejowych i Parku Promenada osiąga maksymalną wysokość ok. 15 m.



Wkop kolejowy nieczynnej linii przemysłowej, ul. Brzezińska (na zach.)

Oprócz istotnych barier w postaci wiązki torów w śródmieściu miasta oraz głębokich wkopów i wysokich nasypów, linie kolejowe stwarzają również ograniczenia poprzez liczne przejazdy o nienormatywnej skrajni pionowej/poziomej, tj. przejazdy w ulicach:

- Obrzeżna Północna;
- Bytomska;

- Krakowska;
- Sułkowskiego;
- Portowa;
- Dworcowa;
- Kubicy / Orzechowa;
- Zielnioka.



Przejazd pod linią kolejową - ul. Portowa (na wschód)

Elementem nowym w kwestii linii kolejowych jest koncepcja połączenia planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego z głównymi ośrodkami w kraju za pomocą nowych lub zmodernizowanych linii kolejowych. W zamierzeniach, Centralny Port Komunikacyjny to węzeł przesiadkowy zlokalizowany między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu planuje się realizację portu lotniczego, który w pierwszym etapie (2032 r.) będzie w stanie obsługiwać 30 mln pasażerów rocznie, a w drugim (2040 r.) - 40 mln. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju.

Jedna z planowanych tras może przebiegać przez skrajnie północną część miasta, w rejonie stawów Hubertus. Lokalizacja ta może ograniczyć potencjał rekreacyjny obszarów „wracających” do środowiska przyrodniczego, nie wydaje się jednak aby go przekreśliła.

Na stronie internetowej CPK podana jest informacja, iż „Spółka rozpoczyna prace mające na celu ewaluację dotąd analizowanych, jak i nowo proponowanych korytarzy linii kolejowych w zakresie m.in. spodziewanej liczby pasażerów, ruchu pociągów i parametrów technicznych. Planowane analizy nie obejmą linii „igrek” (Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań), która – stanowiąc priorytet inwestycyjny spółki – będzie przygotowywana do realizacji w pierwszej kolejności”. I dalej - „ewaluacja będzie podstawą do podejmowania kolejnych decyzji dotyczących kierunków i priorytetów inwestycyjnych w zakresie rozwoju krajowej infrastruktury kolejowej i zostanie poprzedzona analizami bazującymi na nowoczesnych narzędziach analitycznych oraz twardych danych. Działania te będą uwzględniały m.in. potrzeby transportowe ośrodków regionalnych, położenie linii na ciągach europejskich, stopień zaawansowania projektów oraz dostępność i realność realizacji ewentualnych alternatywnych rozwiązań. Prace będą prowadzone we współpracy z PKP PLK, przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a ich zakończenie planowane jest na koniec 2025 r.”

2. Drogi wysokich klas

Przez Mysłowice przebiega autostrada A4 i droga ekspresowa S1. Nasyp autostrady przy przejściu nad linią kolejową w rejonie ul. Mielęckiego osiąga do 12 m, a jej wkop w rejonie Dzieckowic również 12 m. W rejonie węzła „Mysłowice” różnica poziomów wynosi ok. 20 m, a w rejonie węzła „Brzęczkowice”, gdzie splatają się przebiegi autostrady, drogi ekspresowej, nieczynnej linii kolejowej i rzeki Przemszy, różnica poziomów osiąga 27 m. Nasyp drogi S1 największą wysokość osiąga przy przejściu nad Przemszą - ok. 16 m (są to tereny leśne). Znaczenie bariery autostrady powiększa fakt, iż na odcinku od granicy z Katowicami do ul. Mielęckiego (tj. ok. 3,9 km) występują tylko jedno przejście pieszo - rowerowe, na przedłużeniu na południe ul. Huta Rozalii. Na obszarze Mysłowic na przebiegu autostrady A4 i drogi ekspresowej S1 nie ma przejścia dla zwierząt.

W związku z planowaną realizacją Drogowej Trasy Średnicowej (w przebiegu „jaworznickim”) pojawi się nowa bariera, przy czym jej planowany przebieg we wkopie, pod linią kolejową i pod ul. Oświęcimską, w pewnym stopniu zmniejszy jej ograniczający charakter. Na północnych zboczach Górki Słupeckiej planowana DTŚ będzie przebiegała w pobliżu linii kolejowej do Jaworzna-Szczakow. I to miejsce, nieco na południe od Trójkąta Trzech Cesarzy, w którym koncentrują się przejścia przez Przemszę linii kolejowej nr 134 Jaworzno Szczakowa - Mysłowice, linii kolejowej nr 180 Dorota - Mysłowice Brzezinka i planowanej drogi DTŚ, wymaga szczególnej uwagi dla zabezpieczenia możliwości ruchu pieszego i rowerowego na osi północ-południe (szlak wzdłuż Brynicy, Czarnej Przemszy i Przemszy) oraz połączenia z Jaworzniem i Sosnowcem (wzdłuż Białej Przemszy). Ma to znaczenie w kontekście planowanego zwiększenia atrakcyjności rekreacyjno – turystycznej rejonu byłego Trójkąta Trzech Cesarzy.

Inną, znaczącą nową barierą może być wstępnie planowana tzw. autostrada A4-bis. Jej przebieg nie jest jeszcze określony w postaci linii, lecz - w planie zagospodarowania województwa śląskiego z 2016 r. - w postaci pasa terenu o szerokości ok. 1,7 km - 2,0 km przebiegającego mniej więcej po połowie w obszarze Mysłowic oraz Imielina i Łędzin. W opracowaniu pn. „Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM). (grudzień 2019 r.) obszar ten określony jest jako „obszar objęty optymalizacją wariantowania przebiegu planowanej autostrady A4-bis”.

Należy również pamiętać, iż wzdłuż dróg publicznych, w zależności od ich funkcji (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) oraz położenia (na terenie zabudowy lub poza nim) obowiązują przepisy ustawy o drogach publicznych, określające dopuszczalną minimalną odległość, w jakiej mogą być lokalizowane obiekty budowlane od zewnętrznej krawędzi jezdni (wynoszącą, odpowiednio dla terenu zabudowy i poza nim, dla autostrady - 30 i 50 m, drogi ekspresowej - 20 i 40 m, dla dróg krajowych - 10 i 25 m, wojewódzkich i powiatowych - 8 i 20 m, gminnych - 6 i 15 m).

3. Tereny leśne. Gleby

Specyficzną barierą są zwarte obszary leśne pomiędzy północną i południową częścią miasta oraz w części południowo-wschodniej. Lasy rozdzielają dwie części miasta o wyraźnie odmiennym charakterze - północną „miejską” i południową „podmiejską”. Podział ten wymaga podtrzymania, przez niedoprowadzenie do nadmiernej urbanizacji części południowej. Nie oznacza to powstrzymania naturalnego rozwoju miasta, lecz niewprowadzanie rozproszonych ognisk intensywnego budownictwa mieszkaniowego i zachowanie maksymalnie dużego udziału obszarów zielonych i otwartych, szczególnie na obrzeżach i w dolinach cieków jednostek osadniczych.

Analogicznie jak tereny leśne, pewną formą barier są gleby wyższych klas bonitacyjnych oraz gleby organiczne. Jeszcze ok. piętnastu lat temu zmiana przeznaczenia tych rodzajów gleb wymagała uzyskania zgody Ministra Rolnictwa. Obecnie – w odniesieniu do obszarów w granicach administracyjnych miast – wymóg ten nie jest konieczny. Tym niemniej, zmiana przeznaczenia gruntów na których występują gleby wyższych klas (w przypadku Mysłowic tylko III klasy) i gleby pochodzenia organicznego powinna się dokonywać z odpowiednim namysłem i z analizą kontekstu przestrzennego. W przypadku gleb organicznych, ich największe obszary położone są w Ławkach, wzdłuż Przyrwy (Potoku Ławeckiego), czyli w obszarze pojawiającej się silnej presji inwestycyjnej. Można powiedzieć, iż ten rodzaj bariery ma coraz mniejszą moc oddziaływania. W konkretnej sytuacji Mysłowic, gleby organiczne w minimalnym (nieznaczącym) stopniu położone są w obszarach przewidzianych do zabudowy.

W odniesieniu do gleb III klasy bonitacyjnej ich zwarte kompleksy o większej powierzchni położone są w Morgach, Brzezince (rejon ROD Barbórka /Polam-Elpor/ i rejon przedłużenia ul. Dworcowej do drogi szybkiego ruchu S1) oraz w Dzieckowicach. Pierwsze dwa rejony zostały już w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego przeznaczone pod zabudowę: w Morgach pod zabudowę mieszkaniową a w Brzezince pod zabudowę produkcyjno – usługową. Poza planowanym zainwestowaniem zlokalizowany

jest kompleks w Dzieńkowicach, aczkolwiek znajduje się w „obszarze objętym optymalizacją wariantowania przebiegu planowanej autostrady A4-bis” (wg planu zagospodarowania województwa śląskiego z 2016 r. oraz koncepcji metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z 2019 r.).

4. Rzeki i mosty

Rzeka Czarna Przemsza (oraz Przemsza i Brynica), stanowi istotny czynnik identyfikujący miasto w sensie historycznym i środowiskowym. W okresie ostatniego stulecia straciła na swym znaczeniu i atrakcyjności. Mogło być inaczej, gdyby została zrealizowana idea (podjęta w okresie międzywojennym) dużego portu węglowego w Modrzejowie. Obecnie tereny nadbrzeżne położone wzdłuż wymienionych rzek (szczególnie po likwidacji kolei piaskowej) powinny zostać wykorzystane jako tereny zielone i rekreacyjne (ciągi piesze i rowerowe) z wykorzystaniem istniejących elementów (jak np. kąpielisko Hubertus, Park Ludowy - Zamkowy, park Górki Słupeckiej i Trójkąt Trzech Cesarzy). Miasto w większym stopniu powinno „wrócić nad rzekę”.

Funkcjonuje ograniczona liczba przejść mostowych, tj: a) ul. Sosnowiecka / ul. Ostrogórska; b) ul. Krakowska / ul. Orłąt Lwowskich; c) S1; d) ul. Nowochrzezanowska / ul. Wysoki Brzeg; e) ul. Zachęty / ul. Celników. Listę uzupełnia kładka pieszo-rowerowa na Brynicy, ułatwiająca transport między terenami zielonymi w Mysłowicach i osiedlem Naftowa w Sosnowcu. W rejonie Brzęczkowic elementem utrudniającym budowę połączeń komunikacyjnych jest wysoki brzeg Przemszy.

W związku z planowanym rozwojem układu drogowego niezbędne są kolejne trzy mosty drogowe: dwa związane z Drogową Trasa Średnicową (w przebiegu sosnowieckim i jaworznickim oraz w rejonie Dzieńkowic - w związku z planowaną drogą łączącą ul. Długą z ul. Biały Brzeg w Jaworznie).

5. Infrastruktura techniczna i strefy techniczne

Barierami są sieci infrastruktury technicznej. Przez Mysłowice przebiega gazociąg wysokiego ciśnienia DN500 PN 4,0 MPA Oświęcim - Szopienice - Tworzeń. Gazociągi mają określone tzw. strefy kontrolowane, tj. obszary w których m.in. nie należy wznosić obiektów budowlanych, urządzić stałych składów i magazynów oraz podejmować działań mogących spowodować uszkodzenia gazociągu podczas jego użytkowania (Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie). Strefa kontrolowana dla gazociągu N500 PN 4,0 MPA Oświęcim - Szopienice - Tworzeń wybudowanego w latach 1963, 1979 i 1999 jest zgodna z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 640 z dnia 4 czerwca 2013 r., załącznik nr 2, tabela 1) i wynosi od ok. 15 m do nawet 100 m (w rejonie węzła „Szopienice”). Natomiast dla odcinków gazociągu wybudowanych w latach 2008, 2014 i 2018 wynosi 8 m, tj. po 4 m od osi gazociągu (Dz. U. poz. 640 z dnia 4 czerwca 2013 r., załącznik nr 2, tabela 3). Przebieg gazociągu nie jest szczególnie konfliktowy w przestrzeni miasta, gdyż w dużym stopniu zlokalizowany jest na terenach wolnych od zabudowy mieszkaniowej. Na odcinku ok. 700 m przebiega przez tereny zabudowy usługowo-mieszkaniowej w rejonie ul. Hutniczej (Kosztowy). Wzdłuż gazociągu wysokiego ciśnienia DN500 PN 4,0 MPA Oświęcim - Szopienice – Tworzeń (w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w odległości od ok. 2 m do ok. 10 m) bieżą odcinki sieci wysokiego ciśnienia o średnicy 200 - 250 mm pozostające w dyspozycji Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o.

Wodociągi magistralne zlokalizowane w Mysłowicach mają średnice od 1600 mm do 160 mm. Ich przebieg nie stanowi istotnej bariery przestrzennej, gdyż ułożone są pod powierzchnią gruntu. Główny operator sieci (Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów w Katowicach) apeluje o ustanowienie - przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - stref technicznych dla wodociągów magistralnych o szerokości co najmniej (pismo GPW z 6.08.2024 r., znak PS/1831/2579/2024/3):

- 20 m (tj. 2x10 m dla wodociągów DN 1600 mm i DN 1400 mm),
- 10 m (tj. 2x5 m: DN 800, DN 600 i DN560),
- 8 m (2x4 m – DN500)
- i 6 m (2x3 m) pozostałe wodociągi .

W odróżnieniu od stref kontrolowanych dla gazociągów, postulowane tzw. strefy techniczne wodociągów nie mają podstawy prawnej.

Sieci elektroenergetyczne WN 220 kV i 110 kV są barierą przestrzenną nie tylko przez przebieg sieci, lecz również przez posadowienie masztów i oddziaływanie pola elektromagnetycznego. Postulowane

przez operatorów sieci (tj. Polskie Sieci Elektroenergetyczne SA /pismo z 1.08.2024 r., znak DE-DSK-DUK-WFK.7111.147.2024.4/ - dla sieci 220 kV oraz Tauron Dystrybucja SA /pismo z 20.08.2024 r., znak TD24-07-0444597-03/ - dla sieci 110 kV i o niższym napięciu) tzw. pasy techniczne o szerokości 50 m (2x25 m) i 22 m (2x11 m) dla odpowiednio sieci WN 220 kV i 110 kV, nie mają jednoznacznej podstawy prawnej (analogicznie jak w przypadku sieci wodociągowej), tym niemniej lokalizacja budynków wymaga każdorazowego uzgodnienia z operatorem sieci i zależy m.in. od oddziaływania pola elektromagnetycznego, które nie zależy tylko od odległości od przewodów. Z tych powodów sieci elektroenergetyczne, szczególnie wysokiego napięcia, bywają niebagatelną barierą utrudniającą lub uniemożliwiającą realizację określonego zamierzenia inwestycyjnego.

W Mysłowicach występuje również - na osiedlach zabudowy wielorodzinnej - wysokoparametrowa sieć ciepłownicza. Na krótkim odcinku (ok. 400 m) w rejonie Brzęczkowic, przy przejściu przez Przemysł w kierunku źródła ciepła w Jaworznie, przebiega na powierzchni gruntu, w obrębie terenów zielonych.

6. Lotnisko Muchowiec w Katowicach

Zachodni fragment miasta w rejonie ul. 3 Maja, przy granicy z Katowicami, położony jest w obszarze ograniczeń wysokości od lotniska Muchowiec (powierzchnia stożkowa), wg opracowania pn. „Dokumentacja rejestrowa lotniska Katowice - Muchowiec - EPKM; Plan powierzchni ograniczających” (Aeroklub Śląski, czerwiec 2017 r.). W sensie praktycznym kwestia nie ma znaczenia, gdyż rzędna terenu w tym rejonie miasta wynosi ok. 300 m, a ograniczenia dotyczą wysokości od ok. 365 m (do 381,7 m).

Zachodnia połowa miasta znajduje się w obszarze ograniczenia wysokości zabudowy w zasięgu lotniczego urządzenia naziemnego (radaru meteorologicznego IMGW) usytuowanego na Górze Ramża (na granicy gmin Czerwionka-Leszczyny i Orzesze). Urządzenie podlega ochronie przed zakłóceniem działania, w szczególności na skutek obecności innych stałych lub ruchomych przedmiotów, zwłaszcza turbin wiatrowych i wysokich masztów. Wysokość obiektów budowlanych w przedmiotowym obszarze w granicach miasta Mysłowice nie może być większa niż 400 m n.p.m w skrajnie zachodnim fragmencie miasta oraz maksymalnie nie więcej niż 410 m w pasie terenu na wschód. Dla standardowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej ograniczenia te nie mają znaczenia. W obszarze tym znajduje się Radiowo-Telewizyjne Centrum Nadawcze o wysokości 358, 7 m i rzędnej terenu ok. 305 m. Radar meteorologiczny został uruchomiony w 1996 r., a RTCN wybudowano w 1976 r. Ponadto, dopuszczalna jest lokalizacji obiektów wyższych niż wynika z ograniczeń, pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

7. Podsumowanie

W zakresie przedstawionych barier rozwojowych zmiany nie następują w krótkim czasie. Częściej ulegają zmianom dokumenty planistyczne, w tym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Spośród wyżej omówionych barier nowymi – w odniesieniu do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2008 r. są związane z infrastrukturą komunikacyjną poziomu krajowego, tj.:

- kolejowe połączenie planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego pod Warszawą z głównymi ośrodkami w kraju, w tym odcinek mogący przebiegać przez północny fragment Mysłowic;
- wstępnie planowana tzw. autostrada A4-bis; jej przebieg określony jest w planie zagospodarowania województwa śląskiego z 2016 r. nie w postaci linii, lecz „obszaru objętego optymalizacją wariantowania przebiegu planowanej autostrady”.

W pewnym sensie, sytuacją nową jest postępujący proces likwidacji przemysłowej sieci kolejowej, co umożliwia wprowadzenie nowych funkcji, głównie komunikacyjnych, w miejsca zlikwidowanych (np. planowana droga łącząca ul. Leśną z ul. Nowochrzezanowską). Również likwidacja kop. „Mysłowice” otwiera realne perspektywy przekształceń struktury przestrzennej (i gospodarczej) w północnej części miasta.

Istotną zmianą w postrzeganiu barier rozwojowych jest decyzja Ministra Środowiska i Klimatu z 30 stycznia 2025 r. stwierdzająca wygaśnięcie koncesji 6/2020 na wydobywanie węgla kamiennego wraz z kopalnią towarzyszącą ze złoża „Brzezinka 3”, udzielonej 19 listopada 2020 r. Brzezince Sp. z o.o. SKA. Przedsiębiorstwo to zrzekło się przedmiotowej koncesji, stąd decyzja Ministra o stwierdzeniu jej wygaśnięcia.

Planowana nowa kopalnia była przedmiotem licznych debat publicznych. Jednym z pierwszych protestów w tej sprawie była uchwała nr LVI/1090/14 Rady Miasta Mysłowice z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie wyrażenie sprzeciwu wobec inicjatywy eksploatacji złoża węgla kamiennego „Brzezinka III” na terenie miasta Mysłowice. Z kolei zwolennicy budowy nowej kopalni przekonywali, że jej powstanie w istotny sposób przyczyni się do rozwoju gospodarczego Mysłowic, a zakład da pracę i dodatkowe wpływy do budżetu

miasta. Według planów kopalnia miała rozpocząć wydobywanie na przełomie 2028 i 2029 roku. Zakończenie eksploatacji miało nastąpić w 2049 r.

Decyzja Ministra powoduje, iż projekt pod nazwą Brzezinka 3 nie będzie realizowany.

Pozostałe znaczące bariery, jak np. autostrada A4 i droga ekspresowa S1 wtopiły się już w krajobraz miasta. Ich charakter jako „przeszkody” będzie narastał, gdyż zwiększać się będzie ruch komunikacyjny.

Naturalną barierą powinny pozostać zwarte obszary lasów. Ta bariera ma charakter pozytywny i nie powinna podlegać erozji.

Bariery rzek (Przemsza, Czarna Przemsza i Brynica) będą ograniczane przez realizację niezbędnych przejść mostowych. Poprze prace inwestycyjno – modernizacyjne będą również niwelowane bariery wynikające z przejazdów pod liniami kolejowymi o nienormatywnej skrajni pionowej/poziomej.

Generalnie ujmując – występujące bariery nie mają szczególnie niekorzystnego wpływu na rozwój przestrzenny miasta. Stosunkowo najbardziej dokuczliwe związane są z przebiegiem linii kolejowej Katowice - Oświęcim i występującymi przejazdami o nienormatywnej skrajni pionowej/poziomej.