

RONDO

RONDO GEN. JERZEGO ZIĘTKA znajduje się w ścisłym centrum miasta. To tu rozpoczynają swój bieg al. Walentego Roździeńskiego oraz ul. Chorzowska. Rondo znajduje się także w osi al. Wojciecha Korfańskiego, biegnącej z Rynku w kierunku północnym. Jest jednym z najbardziej charakterystycznych punktów Katowic. W jego pobliżu znajdują się ważne dominanty tej części miasta: Spodek, pomnik Powstańców Śląskich, Superjednostka. Od 2006 r. kolejnym ważnym elementem jest kopia zlokalizowana na rondzie.

Na zdjęciu rondo z lotu ptaka.



Nazwę dla ronda ustalono uchwałą Rady Miasta Katowice z dnia 25 marca 1991 r. Zapisano w niej, że „Rondu Katowickiemu” nadaje się nazwę „Rondo im. gen. Jerzego Ziętka”. Chciano zapewne w ten sposób utrwalić wkład Jerzego Ziętka, wojewody śląskiego i przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Narodowej, a także wojewody katowickiego w latach 1945–1975, w kształtowanie Katowic. Był on bowiem patronem m.in. budowy Spodka, osiedla Gwiazdy i Tysiąclecia.

Skrzyżowanie dróg północ–południe i wschód–zachód istniało w miejscu obecnego ronda już w XIX wieku. W kierunku południe–północ prowadziła szosa ze wsi Katowice do Wełnowca. Na zachód biegła droga do Dębu i Chorzowa, a na wschód wiodła wielka droga do zabudowań hut Fanny-Franz oraz kopalni Ferdinand (później KWK Katowice). Na przełomie XIX i XX wieku przez skrzyżowanie poprowadzono linię tramwajową. W dwudziestolecie międzywojennym droga w kierunku wschodnim posiadała nazwę ul. Ferdynanda (od kopalni, do której wiodła), w latach 30. XX wieku przemianowana na ul. Peowiaków (po wojnie ul. Kopalniana). Przez prawie 20 lat po wojnie ten rejon był zwykłym skrzyżowaniem czterowłotowym. W pierwszej połowie lat 50. XX wieku wybudowano dwupasmową jednojezdniową szosę Katowice–Dąbrowa Górnicza, której w roku 1956 nadano nazwę al. Walentego Roździeńskiego. Wzmagający się ruch samochodowy spowodował, iż w maju 1959 roku na skrzyżowaniu ówczesnych ulic Feliksa Dzierżyńskiego, Walentego Roździeńskiego i Armii Czerwonej została zamontowana sygnalizacja świetlna (pierwsza elektroniczna sygnalizacja świetlna w Polsce).

Lata 60. XX wieku to intensywne przeobrażenia tego rejonu. Śmiało wizje i plany przebudowy centrum Katowic dotyczyły również skrzyżowania, które było miejscem niewralgicznym. Powstały projekty, według których ten obszar całkowicie przebudowano. Powstało skrzyżowanie o ruchu okrężnym, pod którym urządzono podziemia dla ruchu pieszego wraz ze sklepami i kawiarniami. W korytarzach urządzono gabloty reklamowe, w których prezentowano przede wszystkim informacje kulturalne, repertuary kin, teatrów, opery.

Rondo oddano do użytku 20 lipca 1965 roku. Była to jedna z pierwszych budowli inżynierskich wykorzystujących podziemia na cele handlowe i gastronomiczne. Zaplanowano tam m.in. sklep galanterii luksusowej, cukiernię, sklep perfumeryjny, sklep z pamiątkami, bar kawowy, kwiaciarnię, punkt gier liczbowych — ogólnopolskiego totolotka oraz regionalnej Karolinki — dwa kioski Ruchu,



Skrzyżowanie ul. Feliksa Dzierżyńskiego (obecnie Chorzowska — w prawo), al. Walentego Roździeńskiego (w lewo) z ul. Armii Czerwonej (obecnie al. Wojciecha Korfańskiego) na początku lat 60. XX w. Widoczne furmanki nie były wówczas rzadkością na katowickich ulicach. W 1961 r. wydano 137 koncesji konnych na przewóz towarów i 36 pozwoleń na taksówki bagażowe. Dopiero w 1972 r. radykalnie zmniejszono liczbę koncesji dla furmanów, wydając ich tylko 55.

cztery toalety publiczne i osiem ogólnodostępnych budek telefonicznych, co wówczas było ogromnym udogodnieniem. Przejścia podziemne z lokalami usługowymi zaprojektował Wiktor Lipowczan. Z tuneli można było dostać się na przystanki tramwajowe zlokalizowane w samym środku ronda. Przez długi okres czasu w podziemiach działał Pewex. Przy rondzie od strony Superjednostki wystawiono budkę dla milicjanta, nadzorującego ruch w tym rejonie (był to taki ówczesny „monitoring”).

Rondo od lat 70. XX wieku było już traktowane jako główny węzeł komunikacyjny Katowic, szczególnie na trasie wschód–zachód. Po 1990 roku, kiedy dostęp do samochodów był coraz powszechniejszy, a komunikacja zbiorowa coraz gorszej jakości, takie niewralgiczne miejsca stawały się nieprzejezdne.

W związku z tym w latach 1999–2001 rozpoczęto intensywne przygotowania do budowy Drogowej Trasy Średnicowej. Dokonano ogromnej liczby wyburzeń wzdłuż poszerzanej ul. Chorzowskiej. Kolejnym etapem miała być przebudowa ronda, które okazało się niewydolne w zakresie przepustowości pojazdów. Zaistniały śmiałe wizje wzniesienia kilkusetmetrowej estakady od ul. Chorzowskiej do al. W. Roździeńskiego przebiegającej nad rondem. Wzbudziło to sprzeciw sporej rzeszy architektów, którzy nie godzili się na zasłonięcie w ten sposób Spodka i zaburzenie perspektywy. Ostatecznie zaplanowano budowę tunelu pod rondem oraz wzniesienie niewielkiej kopuły na powierzchni (która okazała się być znacznie większa od prezentowanej na wizualizacjach i która w pewien sposób i tak przysłania Spodek). Dwunawowy tunel (w każdej nawie trzypasmowe jezdnie) o długości ponad 600 m poprowadzono pod rondem i skrzyżowaniem al. W. Roździeńskiego z ul. Olimpijską i łącznikiem z ul. Uniwersytecką, kończąc go w okolicach Polmozbytu (al. W. Roździeńskiego 10; dziś w tym miejscu znajduje się biurowiec Silesia Star firmy LC Corp.).



W 2003 roku z podziemnego pasażu usługowego wyprowadzili się ostatni najemcy, a prace budowlane rozpoczęto w roku 2004. Podziemne przejścia dla pieszych poprowadzono po stropie tuneli drogowych. Powstało coś zupełnie odmiennego od stanu wcześniejszego; wspólne pozostało tylko skrzyżowanie z ruchem okrężnym na powierzchni. Przebudowane rondo oddano do użytku 9 grudnia 2006 roku. Na najniższym poziomie (poziom „-1”, techniczny) umieszczono urządzenia nadzorujące pracę tunelu drogowego oraz jeden z dwóch kiosków. Wyższe poziomy są częścią kopuły. W środku obiektu mieści się także sterownia, skąd Miejski Zarząd Ulic i Mostów monitoruje ruch w tunelu.

Na powierzchni odciętej okręgiem jezdni utworzona została przestrzeń publiczna, w której oprócz traktów ruchu pieszego i rowerowego znalazło się miejsce na fontannę oraz ławki i urządzoną zieleni. Około 1/3 powierzchni tego placu zajmuje kopuła, przy której budowie zużyto 240 t stali na jej konstrukcję. Pierwotnie planowano urządzić tu centrum handlowe, jednak ostatecznie zdecydowano się przeznaczyć obiekt na cele kulturalne. Tak więc na dwóch poziomach i antresoli urządzono księgarnię, galerię Akademii Sztuk Pięknych, kiosk z prasą, kawiarnię, a także pomieszczenia techniczne i toalety.

Warto zobaczyć

Kopuła na rondzie (rondo gen. J. Ziętka 1)

Kopuła w najwyższym punkcie 13,7 m. Jej powierzchnia użytkowa wynosi 1914 m², a kubatura — 15 750 m³, powierzchnia zabudowy wynosi ok. 1400 m². Obiekt powstał w latach 2005–2006, kosztem około 15 mln złotych, według projektu Pawła Gałęczyki i Tadeusza Czerwińskiego. Autorem konstrukcji jest Maciej Bloch, a wykonawcą prac budowlanych była firma Polimex-Mostostal. Na poziomie parterowym (poziom „0”, wystawienniczy) znajdują się: galeria Rondo Sztuki Akademii Sztuk Pięknych w Katowicach oraz Centrum Utrzymania Tunelu i księgarnia Zła Buca. Na górnym poziomie (poziom „+1”, gastronomiczno-wystawienniczy) ulokowana jest kawiarnia Oko Miasta. Konstrukcja kopuły składa się ze stalowych rur (z nich powstał duży i mały łuk) oraz kratownic. Ca-



Część podziemna pod rondem wykonana była techniką wykopową wewnątrz utworzonych już jezdni.

Trudno to sobie dzisiaj wyobrazić — chociaż zdjęcia to pokazują — ale ruch samochodowy w czasach, gdy powstało rondo, był znikomym. Chwała więc ówczesnym planistom, że jako pierwsze w nowym centrum miasta zdecydowali się wybudować to skrzyżowanie w takiej postaci. Co by było, gdyby postąpiono odwrotnie, strach pomyśleć...



Rondo w latach 80. XX w. (powyżej) i w I dekadzie XXI w.



Obecnie dominantą w rejonie Ronda jest biurowiec .KTW.



Plan zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Katowic. W opisie zaznaczono, że jest on szkieletowy mając na myśli zapewne nietrwłość przedstawionych rozwiązań, a nie plastyczność rysunku. Co ciekawe, już w 1946 r. przewidziano utworzenie skrzyżowania z ruchem okrężnym z rozległym placem wewnątrz. Ulica na zachód nazywała się Chorzowska i już wtedy istniała, na wschód zaplanowano ul. Słowiańską. Warto też zwrócić uwagę, iż przewidziano wybudowanie wiaduktu i pokonanie przejazdu kolejowego blokującego ruch samochodowy w kierunku północnym.





Po prawej rondo przed 1965 r., powyżej w latach 90. XX w.



kość nakryto szymbami oraz blachą. Na poziomie najwyższym (antresola o powierzchni około 60 m²) znajdują się stoliki kawiarniane. Wielkie otwarcie Ronda Sztuki nastąpiło 29 marca 2007 roku. W kwietniu 2009 kopuła została doświetlona. Zamontowano 115 lamp diodowych, których kolor jest zależny od temperatury i pory roku.

Po sąsiedzku

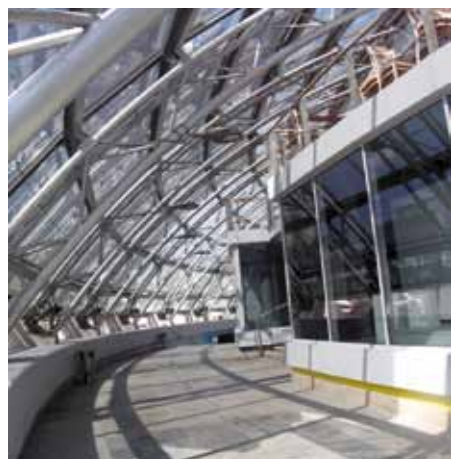
Żołnierze radzieccy polegli w czasie wyzwania miasta spoczęli na cmentarzu, który wyznaczono w podworskim parku przy skrzyżowaniu ówczesnych ul. Armii Czerwonej i al. Walentego Roździeńskiego. Jednak w latach 60. XX wieku groby ekszumowano i przeniesiono na nowy cmentarz w parku im. T. Kościuszki. Na rogu ul. Armii Czerwonej i al. W. Roździeńskiego zaplanowano ustawić pomnik Powstańców Śląskich. Uznano, że będzie dobrze widoczny z perspektywy nowego ronda. Jego odsłonięcie odbyło się 1 września 1967 roku. Autorem monumentu jest Gustaw K. Zemła, a otoczenie zaprojektował Wojciech Zabłocki. Pomnik, składający się z trzech skrzydeł symbolizujących trzy powstania śląskie, zlokalizowano na specjalnie usypanej skarpie. Był darem — wyrazem wdzięczności za pomoc w odbudowie stolicy — mieszkańców Warszawy dla Górnego Śląska, o czym przez długie lata informował napis „Warszawa Powstańcom Śląskim” na murku ograniczającym postument od południa.

Skrzydła z brązu odlano w Gliwickich Zakładach Urządzeń Technicznych są one puste wewnątrz, wzmacnia je umieszczona w środku stalowa konstrukcja. Na każdym z nich widnieje jedna data: 1919, 1920 i 1921 oznaczająca kolejne powstania.

Na platformie-cokole pomnika umieszczono napisy z nazwami miejsc walk powstańczych, pomiędzy skrzydłami zapalono wieczny (ale jak się okazuje obecnie, niezbyt wieczny, gdyż jest zgaszony) ogień. W latach 2005–2006 monument wyremontowały Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych.



Podziemna część ronda zaprojektowana przez W. Lipowczana przed przebudową.

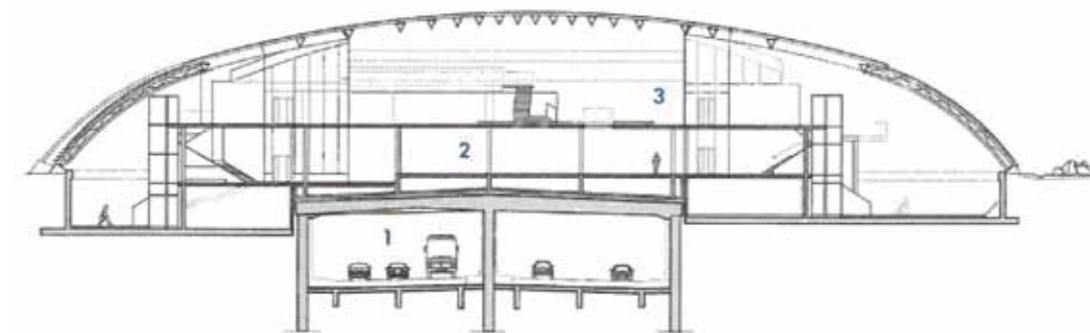


Obecnie jedynie tunele pod jezdniami są częścią podziemną, łączą się one poprzez otwartą część na powierzchni lub pod dachem kopuły.

A to ciekawe!

Pierwotnie — tak planował Gustaw Zemła, autor rzeźby — bryły pomnika miały być wykute w granicie. Jednak odstąpiono od tego, na rzecz szlachetniejszego brązu.

Pomnik Powstańców Śląskich — jedyny fragment otoczenia Ronda który nie uległ zmianie od momentu powstania.



Przekrój kopuły na Rondzie i tunelu pod Rondem w osi północ-południe. 1. nawa południowa tunelu, 2. przestrzeń wystawiennicza dla Galerii ASP, 3. kawiarnia

Integralną częścią węzła drogowego, jakim jest rondo im. gen. J. Ziętka, jest przebiegający pod nim tunel. Jest on jednocześnie całkowicie odizolowany, przynajmniej jeśli chodzi o ruch samochodowy. Jak na wielkość i miejsce powstania — sam środek miasta, bez wyłączania z ruchu sąsiadujących ulic — budowa tunelu przebiegła błyskawicznie: 8 listopada 2005 roku podpisano umowę, a już 9 grudnia 2006 roku nastąpiło otwarcie tunelu. Być może zadecydowało o tym wykorzystanie nowoczesnych technologii. Tunel o długości 657 m (nawa północna) i 650 m (nawa południowa) wykonany został metodą bezwykopową. Najpierw



utworzono szczeliny w ziemi o szerokości 80 cm, które zalano zawiesiną bentonitową, o takich właściwościach, że pełni ona rolę szalunku utrzymującego grunt. W zalaną bentonitem szczelinę wprowadzono zbrojenie, następnie zostało ono zalewane betonem wypierającym zawiesinę. W ten sposób utworzono ściany tunelu. Na gotowych ścianach położono stropy, a dopiero potem z tak utworzonej konstrukcji tunelu wybierana i wywożona była ziemia. W obu nawach szerokość jezdni ma 11 m, wysokość tunelu wynosi 6,4 m. Łącznie przebiega tędy sześć pasów ruchu. Tunel ma następujące parametry: grubość stropu — 1,02 metra, grubość ścian szczelinowych — 0,8 metra, liczba lamp oświetlających tunel — 510, liczba wentylatorów — 28, liczba kamer obrotowych — 10, liczba kamer monitorujących ruch w tunelu — 37, liczba fotoradarów — 8.

Aby nie dopuścić do kumulacji fali dźwiękowej przy wyjeździe z tunelu, ściany oporowe przed nim wyłożono specjalną zieloną okładziną. Jak wielkie tunel ma znaczenie dla komunikacji w śródmieściu, niech świadczy statystyka: każdej doby przejeżdża nim około 80 tysięcy samochodów. W ciągu miesiąca około 2,4 mln pojazdów. Niestety autobusy komunikacji miejskiej wciąż stoją w korkach na powierzchni. W 2017 roku tunel oficjalnie nazwano „Tunelem Katowickim”.

Obwód / średnica:	ok. 360 m / ok. 113 m
Powierzchnia:	ok. 10 000 m ²
Liczba adresów:	3
Zameldowanych w dniu 31.12.2014 r. było:	brak
W IV kwartale 2015 r. mieściło się przy nim:	3 firmy

Do 1922 r.

1922–1939

1939–1945

Po 1945 r.

od 1991 r. im. gen. Jerzego Ziętka

A to ciekawe!

W 2004 r., robotnicy podczas jednego z większych wykopów tuż obok ronda, na wysokości Superjednostki trafili na pozostałości po starej katowickiej hucie Marta, założonej w 1852 r. Archeologiczne znalezisko — piec hutniczy — było jedynym tego typu zachowanym w tak dobrym stanie w całym województwie.

Według projektu z 1998 r. rondo miało być zabudowane funkcjonalnymi niewysokimi obiektami na całej swej powierzchni. Cały ruch samochodowy miał biec tunelem, na powierzchni uwzględniono jedynie tramwaje, co ciekawe, także wzdłuż al. W. Roździeńskiego. Poniżej stan współczesny.



STAN OBECNY

Obecnie rondo gen. Jerzego Ziętka jest ważnym węzłem komunikacyjnym w Katowicach. Mimo że główny ruch tranzytowy poprowadzono tunelem, rondo jest nadal mocno obłożone ruchem. Kopuła wpisana się w krajobraz centrum miasta zarówno wizualny, jak i kulturowy. W restauracji Oko Miasta organizowane są różnego rodzaju wydarzenia kulturalne, imprezy i koncerty.