

BOGUSŁAW PODHALAŃSKI*, EWA ARVAY-PODHALAŃSKA**

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO BIELSKIEGO PARKU TECHNIKI LOTNICZEJ W KANIOWIE JAKO PRZYKŁAD OBSZARU STRATEGICZNEJ INTERWENCJI W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

LOCAL SPATIAL DEVELOPMENT PLAN OF BIELSKO AVIATION TECHNOLOGY PARK AS THE EXAMPLE OF STRATEGIC INTERVENTION IN SILESIA VOIEVODSHIP

Streszczenie

Pokopalniane wysypisko kamienia zostało objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, który koncentrował się na przygotowaniu do wzniesienia w tym miejscu Bielskiego Parku Techniki Lotniczej. Była to właściwa odpowiedź na potrzeby ekonomicznego rozwoju tej części regionu śląska. Celem planu było wzmocnienie relatywnie słabej infrastruktury lotniczej w regionie w odpowiedzi na wzrastające zainteresowanie lotnictwem, a także budowa lotniska dla helikopterów ratownictwa drogowego. Budowa Parku Techniki Lotniczej stworzyła możliwość rozwoju produkcji lotniczej, sprzedaży i usług z zakresu serwisowania i napraw oraz innych aktywności okołolotniczych. Dobra lokalizacja niedaleko dróg S-1 i autostrady A-4, mniejsza niż 100 km odległość od głównych miast Śląska są głównymi atutami lokalizowania w Parku tego typu działalności.

Słowa kluczowe: plan parku lotniczego, lądowisko kryzysowe, plan miejscowy

Abstract

Post industrial mine stone storage area was covered by Local Spatial Plan focusing on development of The Bielsko Aviation Technology Park. It was a proper response to the economic needs of Silesia region. The aim of the plan was to enhance relatively weak aviation infrastructure in the region and respond to increasingly growing interest in civil aviation, as well as emergency airport for supporting help for highways accidents victims by helicopters. Aviation technology park gives opportunities to the aviation manufactures, plane dealers and service companies to develop their branch activities. Flavourable localization near to the european S-1 and A-4 roads, less then 100 km distance to the major Silesian and Malopolska cities are main strenghtnesses of in the park located business and activities.

Keywords: aviation park plan, local spatial plan, emergency airport

* Dr inż. arch. Bogusław Podhalański, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

** Mgr inż. arch. Ewa Arvay-Podhalańska, Instytut Rozwoju Miast, Kraków.

1. Wstęp

Wyraźny rozwój technologii lotniczych z ostatnich dziesięciu lat stał się również zauważalny w Polsce. Powstające w rejonach o tradycjach lotniczych niewielkie, lecz innowacyjne firmy rozpoczęły produkcję interesujących konstrukcji lotniczych, zdobywających międzynarodowe uznanie, na przykład w lotnictwie ultralekkim (Orka II)¹ i szybownictwie (Diana 2)². To tylko dwie konstrukcje powstałe w Bielsku-Białej, jednym z wielu ośrodków, w których tradycja produkcji lotniczej trwa nieprzerwanie.

W ramach programów rozwojowych województwa śląskiego podjęto inicjatywę zlokalizowania na niewykorzystywanych przemysłowych terenach hałdy skał kopalnianych Bielskiego Parku Techniki Lotniczej. Wybór padł na tereny położone w gminie Bestwina w sołectwie Kaniów, w sąsiedztwie Czechowic-Dziedzic. Bardzo dobre powiązania komunikacyjne z siecią dróg oraz położenie zapewniające możliwość odbywania lotów ratunkowych śmigłowców do wypadków komunikacyjnych na autostradzie A4 i drogach szybkiego ruchu również przemawiały za wyborem tej lokalizacji. Problem stanowił brak miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, pozwalającego na realizację inwestycji, stąd wyniknęła potrzeba zmiany ustaleń dotychczas obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Prace nad zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Bestwina w sołectwie Kaniów stały się jednym z elementów procesu inwestycyjnego, w który zaangażowane było wiele osób i instytucji. Obecnie, po realizacji przedsięwzięcia, prace są kontynuowane, ale już w ramach działalności bieżącej Parku (działalność szkoleniowa³ i biznesowa). Szczegółowe informacje, w tym dokumentację realizacji poszczególnych obiektów parku, są dostępne na stronach internetowych⁴, więc nie ma powodu, aby zagadnieniu temu poświęcać tu zbyt wiele miejsca. Interesujące z punktu widzenia urbanistycznego było samo przygotowanie, a następnie wykonanie i uchwalenie zmian planu, ponieważ wiązało się z poznaniem wielu zagadnień, niezbyt często spotykanych w praktyce planistycznej. W retrospektywie prawie 5 lat, które upłynęły od rozpoczęcia prac nad planem, możliwa stała się próba oceny tego przedsięwzięcia w szerszym kontekście.

2. Aspekt metropolitalny

Trzy ośrodki trójkąta Kraków–Katowice–Ostrawa⁵, tworzącego istotny w skali Europy Środkowej zespół metropolitalny, składający się z zlokalizowanych w promieniu 150 km, a liczących ponad 9 mln ludności obszarów zurbanizowanych, nie są niestety tak znane, jak spopularyzowany „trójkąt saksoński”. Ten ostatni reprezentuje niższy potencjał demograficzny i ekonomiczny. Biorąc pod uwagę dostępne informacje zawarte m.in. w Planie Zagospodarowania Województwa Śląskiego, Bielsko-Biała i jego obszar oddziaływania, znajdując się w paśmie łączącym Katowice i Cieszyn, stanowią znaczący węzeł sieci osadniczej tej „trójmetropolii”. Idea lokalizacji lotniska posiadającego asfaltowy pas startowy, mogącego w razie klęsk żywiołowych służyć również jako lotnisko kryzysowe, w tym rejonie znalazła pełne uzasadnienie.

Podnoszący się wraz z rozwojem gospodarczym poziom życia mieszkańców metropolii oraz dążenie do czynnego wykorzystywania czasu wolnego powoduje stale narastające zainteresowanie różnymi formami uprawiania sportów lotniczych oraz rekreacji i turystyki lotniczej. Świadczy o tym coraz większa ilość osób uczestniczących w organizowanych formach propagujących lotnictwo w głównych miastach regionu. Trawiaste lotnisko aeroklubu bielskiego nie ma pasa asfaltowego, jest więc oferującym obecnie usługi nieco niższej jakości niż Kaniów dla uczestników imprezy *General Aviation*.

Zlokalizowane w centrum Katowic lotnisko Muchowiec niestety również nie zostało wyremontowane. Lotnisko Pobiednik w Krakowie także nie dysponuje utwardzonym pasem startowym. Wydaje się, że tworzenie sieci lotnisk sportowo-biznesowych w strukturze przestrzennej metropolii ma duże znaczenie w efektywnym prowadzeniu biznesu nie tylko dla całego regionu metropolitalnego, lecz również w skali krajowej i międzynarodowej. Przy tym przyczynia się też do poprawy bezpieczeństwa w transporcie kołowym. W połączeniu z możliwą ofertą usług dla biznesu w postaci tzw. taksówek powietrznych, w oparciu o rodzimą produkcję lotniczą z regionu, praktycznie większość lotnisk i lądowisk europejskich w promieniu 1500 km pozostaje dostępną z lotniska w Kaniowie⁶. Można także prognozować, że w niedalekiej przyszłości nastąpi powrót do koncepcji

rozwoju ruchu lotniczego i uruchomienia na większą skalę (po przeprowadzeniu koniecznej i niezbędnej modernizacji) lotniska w Katowicach-Muchowcu oraz w Krakowie-Pobiedniku jako kolejnego elementu sieci lądowisk w strukturze przestrzennej metropolii.

Sieć stanowi uzupełnienie koncepcji rozwoju transportu i połączeń turystyczno-rekreacyjnych dla samolotów ultralekkich w paśmie południowym, wzdłuż autostrady A4 na kierunku Monachium–Drezno–Wrocław–Kraków–Lwów–Kijów. Biorąc pod uwagę atrakcyjność turystyczną położonych na południe i północ od tak wytyczonej trasy miejscowości, można spodziewać się, że przy zachowaniu obecnego trendu rozwojowego również położone na północ i południe lądowiska i lotniska zaczną cieszyć się rosnącym zainteresowaniem, stając się celem podróży coraz większej liczby osób.

3. Stan gospodarki mikroregionu a jego szanse rozwojowe w kontekście możliwego braku interwencji

Sieć metropolitalną charakteryzuje, oprócz zmiennej struktury przestrzennej, również zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego. W Kaniowie, w bezpośrednim sąsiedztwie kopalni węgla kamiennego, której efektywność gospodarowania jest stosunkowo umiarkowana, a tym samym nie osiągająca wysokiej rentowności, znajdują się obszary stosunkowo ubogie w możliwości rozwoju gospodarczego. Podobnie gmina, nieosiągając dochodów z możliwych działalności prowadzonych na jej terytorium, nie jest w stanie z własnych środków prowadzić finansowania rozwoju infrastruktury niezbędnej do rozwoju możliwości prowadzenia produkcji. W kontekście opóźnień w realizacji przywracania równowagi ekologicznej przez rekultywację prowadzoną na terenach zdegradowanych działalnością przemysłu wydobywczego pojawia się możliwość zmiany przeznaczenia terenu z zieleni nieurządzonej na cele nierolne i nieleśne. Fakt ten pozwala liczyć w przyszłości na szansę poprawy stanu budżetu gminy z podatków odprowadzanych przez ewentualne działalności zlokalizowane na terenach obecnie niedostępnych inwestycyjnie, a odzyskanych dla prowadzenia tych działalności. Działanie interwen-

cyjne z użyciem zewnętrznych środków finansowych musi mieć przełomowy charakter dla całej mikrogospodarki danego regionu. Istota działania tego typu polega jednak na pobudzeniu stagnującego mikrosystemu gospodarczego w skali lokalnej oraz ewentualnej kontynuacji działania przez prowadzenie szkoleń mających na celu podniesienie walorów implementacyjno-jakościowych rozpoczętego interwencją procesu przemian. Analizowany przykład wskazuje, że przez umiejętne wykreowanie możliwości rozwoju przestrzennego pojawia się szansa na pobudzenie aktywności biznesowej również dla mieszkańców gminy, a także wskazanie zawodowej ścieżki rozwoju dla osób zainteresowanych prowadzeniem własnych mikroprzedsiębiorstw. Możliwe jest także wspieranie podnoszenia kwalifikacji osób gotowych świadczyć usługi dla przedsiębiorstw już powstałych i działających na danym (a objętych reaktywacją gospodarczą) terenie.

Brak jakichkolwiek działań będzie prowadzić do stopniowego pogarszania się szans na rozwój ekonomiczny i przestrzenny, a w rezultacie do odpływu potencjalnie zainteresowanej prowadzeniem jakiegokolwiek działalności tej części społeczności lokalnej, która jest zdolna do podjęcia takiego wysiłku, do innych miejsc w regionie lub emigracji poza granice kraju. Jest jeszcze zawsze mniej korzystna alternatywa w postaci prowadzenia rekultywacji terenu z przeznaczeniem go docelowo na powiększanie terenów zielonych. Niemniej w kontekście potencjalnych korzyści i strat, na obecnym etapie rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, wiedząc, że w pobliżu znajdują się tereny zieleni i stawów, zmiana przeznaczenia w kierunku terenów generujących możliwości rozwoju produkcji wydaje się być bardzo przekonująca. Istotna jest tu także skoordynowana polityka instytucji samorządowych, gdyż jedynie – jak wykazuje praktyka – takie wspólne działanie wszystkich szczebli administracji samorządowej przy wspomaganiu ze strony administracji rządowej przynosi właściwe rezultaty.

4. Skala interwencji a skala osiągniętej poprawy stanu istniejącego

Nie zawsze skala nakładów jest wprost proporcjonalna do osiągniętego rezultatu. Niekiedy,

jak w przypadku prac związanych z realizacją Bielskiego Parku Techniki Lotniczej, okazuje się, że konieczny jest dalszy ciąg działań interwencyjnych, już nie jednorazowy, lecz na zasadzie systematycznego usprawniania znajdującej się w bezpośrednim otoczeniu powstałego parku infrastruktury technicznej. Wymaga to kolejnych działań planistycznych, dostosowujących się do aktualnych potrzeb. Najpierw planowane są zamierzenia w skali planowania miejscowego, a następnie kolejne, przekładające się na projekty branżowe i realizacje inwestycji. Nawet umiarkowany sukces pierwotnego przedsięwzięcia powoduje efekt przyciągania chętnych do podjęcia działalności w sąsiedztwie terenu objętego działaniami strategicznej interwencji. Stąd poprawa jakości infrastruktury technicznej wydaje się priorytetem w działaniach wszystkich zainteresowanych stron. Nie ma jednak możliwości, by rozwój następował bezkonfliktowo, ponieważ w stosunkowo gęsto zurbanizowanych terenach zwykle dochodzi do kłótni na tle własnościowym lub wynikających ze sposobu użytkowania indywidualnych nieruchomości.

Osobnym problemem stają się obszary Natura 2000, które aczkolwiek położone w dalszej odległości, w sytuacji zwiększonego ruchu lotniczego stanowią mogą problem wymagający wnikliwego rozważenia. Konieczność wykonania (znacznie wcześniejszego w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia działań interwencyjnych) rozeznania planistycznego w skalach wykraczających poza planowanie miejscowe, zakończonych wnioskami wskazującymi na potencjalne zagrożenia realizacji oraz ich przedyskutowanie z decydentami, wydaje się być istotną ze względu na możliwość wystąpienia ograniczeń w przyszłym rozwoju zarówno samego przedsięwzięcia, jak i generowanych – w przypadku sukcesu – przedsięwzięć pochodnych. Szczególną uwagę poświęcić należy także na przeanalizowanie możliwych zmian struktury przestrzennej wskutek zaistnienia działań wynikających z realizacji inwestycji infrastrukturalnych, realizowanych na podstawie innych niż wynikające z ustawy

o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, podstawach prawnych. Przykładowo ZRID⁷, o trasach nieujawnionych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Inwestycje tego typu mogą zasadniczo i nie zawsze korzystnie dla struktury przestrzennej zmienić istniejące, a także planowane stany struktury przestrzennej. W skrajnie niekorzystnych okolicznościach mogą też przekreślić zakładane pozytywne efekty strategicznych interwencji.

Reasumując, należy stwierdzić, iż nie ma jednej recepty na właściwy sposób postępowania, ponieważ każda inwestycja jest inna, podobnie pojawiające się konflikty również nie są tożsame, dlatego w każdym przypadku konieczne staje się znalezienie właściwego rozwiązania na drodze analiz, syntezy ich wyników i diagnozy prowadzącej do optymalnego wyniku w postaci bezproblemowej realizacji zakładanych celów krótkookresowych i perspektywicznych strategicznych interwencji.

5. Wnioski

1. Omówiony przykład Bielskiego Parku Techniki Lotniczej stanowić może pozytywny pod względem merytorycznym i praktycznym wzorzec skutecznego przeprowadzenia planowanych działań strategicznych interwencji.
2. Działaniom z zakresu strategicznych interwencji towarzyszyć muszą (o ile prowadzone są w skalach tego wymagających) skorelowane z nimi w czasie działania planistyczne w zakresie planowania miejscowego, zwykle w postaci zmian ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3. Konieczne jest (wyprzedzająco w stosunku do działań planistycznych) wykonanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennej obszaru objętego przedsięwzięciem w celu uniknięcia podjęcia zmian ustaleń planu mogących skutkować utrudnieniem realizacji zamierzonych celów strategicznej interwencji.

Przypisy

¹ Margański & Mysłowski, Zakłady Lotnicze (www.marganski.com.pl).

² Portal Gildia Nauki Popularnej (www.nauka.gildia.pl/news/2006/11/szybowiec_diana).

³ Bielski Park Technologiczny Lotnictwa Przedsiębiorczości i Innowacji (www.parklotniczy.pl/pl/projekty).

⁴ Bielski Park Technologiczny Lotnictwa Przedsiębiorczości i Innowacji (parklotniczy.pl/pl/witamy/49).

⁵ Oficjalny portal miasta Ostrava (www.ostrava.cz).

⁶ Zasięg taki ma samolot Orka, produkowany w Bielsku-Białej przez zakład Margańskiego.

⁷ Artykuł 11j ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2008, nr 193, poz. 1164, 10.04.2003).