

Paweł Szumigała

Gospodarowanie w krajobrazie w kontekście rozwoju terenów inwestycyjnych na przykładzie fabryki VW w Białężycach

Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania 46/2, 305-319

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



DOI: 10.18276/sjp.2016.46/2-26

Paweł Szumigala*

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

GOSPODAROWANIE W KRAJOBRAZIE W KONTEKŚCIE ROZWOJU TERENÓW INWESTYCYJNYCH NA PRZYKŁADZIE FABRYKI VW W BIAŁĘŻYCACH

Streszczenie

W artykule przedstawiono, jaki wpływ na kształt krajobrazu miała realizacja fabryki VW, zlokalizowanej w Białężycach pod Wrześnią. Zaprezentowano wyniki analiz przestrzenno-krajobrazowych w rejonie lokalizacji kompleksu VW. Podjęto próbę oceny zmian w krajobrazie oraz zaproponowano kierunki działań naprawczych. Analizy zostały zilustrowane rysunkami i fotografiami.

Słowa kluczowe: kształtowanie krajobrazu, gospodarka przestrzenna, fabryka VW, Białężyce

Wprowadzenie

Gospodarowanie w krajobrazie w dobie obecnego intensywnego rozwoju przemysłowego i industrializacji struktur urbanistycznych wymaga nowego podejścia. Sytuacja ta z jednej strony nakłada na samorządy gminne zadania związane z rozwojem gospodarczym i przestrzennym, lecz również obowiązki dotyczące zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego (Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – Dz. U. z 2012 r.,

* E-mail: pawelszumigal@wp.pl.

poz. 647, ze zm.). Przekształcenia ustrojowe związane z wejściem Polski do Unii Europejskiej umożliwiły dużym zagranicznym korporacjom przemysłowym inwestowanie w naszym kraju (Ancypowicz, 2009; Żółnowski, 2009). Do takich inwestorów zalicza się Volkswagena. Właśnie dobiega końca realizacja drugiej fabryki VW w Polsce na terenach gminy Września w obrębie ewidencyjnym Białężyce w pobliżu autostrady A2. Z ekonomicznego i logistycznego punktu widzenia to doskonała lokalizacja. Pierwsza fabryka VW w Polsce funkcjonuje już od kilku lat pod Poznaniem. Powstała ona na terenach już zainwestowanych przemysłowo i nie jawi się w świadomości mieszkańców i odbiorców przestrzeni jako wyrwany z kontekstu krajobrazowego obiekt. Co prawda wysokość obiektów sprawia, że na tym obszarze stała się dominantą architektoniczną, urbanistyczną i krajobrazową. Natomiast przykład drugiej realizacji VW w Białężycach, wywołuje zgoła inne zjawisko o charakterze wyjątkowym w skali otoczenia i krajobrazu. Można w tym przypadku użyć określenia „megadominanty” przestrzennej, która określa obiekty o skali i gabarytach znacznie przekraczających struktury lokalne. Lokalizacja fabryki została ustalona w krajobrazie wiejskim, w otwartej przestrzeni użytków zielonych, cieklu wodnego i pól, na południe od Wrześni. W dalszej części artykułu poddano analizie skalę zabudowań fabryki i gabaryty obiektów inwestycji oraz relacje przestrzenno-krajobrazowe inwestycji z otoczeniem. Celem artykułu jest próba oceny skutków, jakie realizacja fabryki VW w Białężycach wywołuje obecnie w krajobrazie wiejskim i propozycje działań naprawczych.

1. Analiza przestrzenno-krajobrazowa

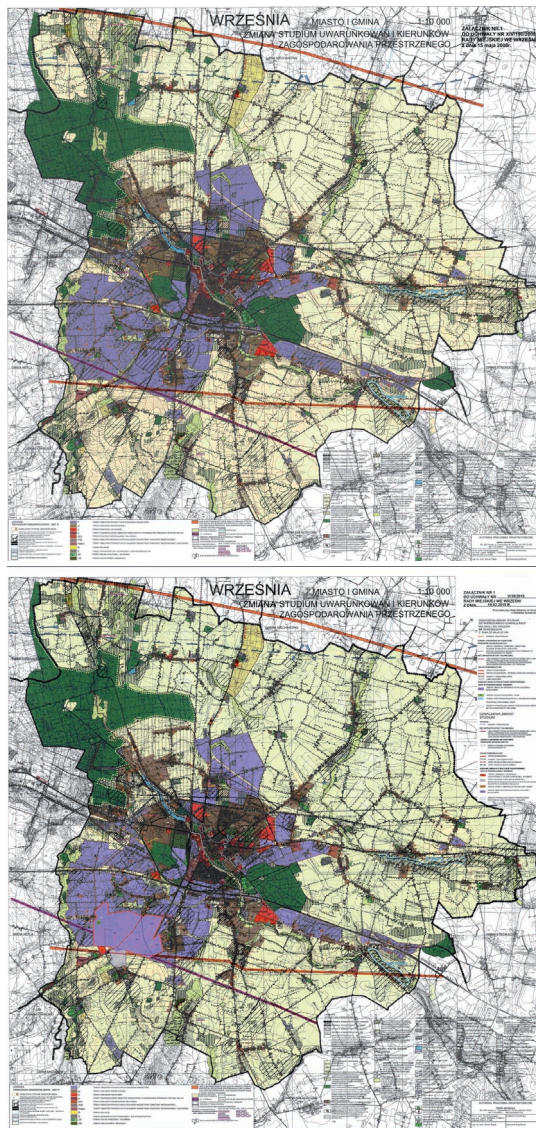
1.1. Lokalizacja inwestycji

Podstawą do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę są: raporty oddziaływania na środowisko, decyzje środowiskowe i lokalizacyjne, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP), a na samym początku tej drogi jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (SUiKZP). To na tym etapie zapadają długoplanowe decyzje dotyczące przeznaczenia terenów w gminie. Dążenia władz terytorialnych do szybkiego rozwoju gospodarczego niestety często stoją w opozycji do warunków środowiskowych, przestrzennych i krajobrazowych. Władze gminy Września już w roku 2008, Uchwałą Rady Miej-

skiej we Wrześni nr XVI/190/2008 z 15 maja 2008 roku, przyjęły zmianę SUIKZP miasta i gminy Września, w której między innymi zapisano nowe przeznaczenia dla znacznych obszarów rolnych. Szczególnie duże obszary rolnicze przeznaczono na lokalizację obiektów przemysłowych, składów i magazynów (Wrzeńska Strefa Aktywności Gospodarczej¹), położone w rejonie przebiegu autostrady A2 (rys. 1). Powierzchnia tych terenów porównywalna jest z obszarem miasta Września, co wywołuje niepokój o kształt, wyraz i charakter krajobrazu, gdyż w tym rejonie gminy znajduje się kilkanaście ośrodków wiejskich, które zachowały swój charakter (rys. 2 i rys. 3). Nie zostały one przekształcone w osiedla-sypialnie Wrześni, jak to się dzieje w przypadku innych miast (Śleszyński, 2013). Przykładem takiej suburbanizacji jest Poznań, który otoczony został dużymi obszarami zabudowy mieszkaniowej podmiejskich gmin, np. Komornik, Swarzędza, Czerwonaka czy Lubonia (Szumigała, 2014, 2015, 2016). Niestety lokalizacja nowej fabryki VW została ustalona w terenie zupełnie niezainwestowanym obiektami przemysłowymi, na południe od autostrady A2, w otwartej przestrzeni użytków zielonych, cieków wodnych i upraw rolnych, na płaskim terenie pomiędzy wsiami: Białężyce, Chwalibogowo, Chocicza Mała, Chocicza Wielka, Grzymysławice i Oblączkowo. Jest to obszar krajobrazu wiejskiego. Wsie otoczone są terenami rolniczymi i zielenią przywodną, występującą na terenach dolinek cieków wodnych oraz wzdłuż dróg (rys. 3). Niestety walory środowiska i krajobrazu nie zostały wystarczająco uwzględnione w zapisach MPZP – uchwała nr XXXIII/403/2014 Rady Miejskiej we Wrześni z 10.06.2014 r. – który umożliwił realizację fabryki.

¹ Uchwała nr XXIX/347/2014 Rady Miejskiej we Wrześni z dnia 12 lutego 2014 r.

Rysunek 1. Załącznik graficzny do zmiany SUiKZP miasta i gminy Września z roku 2008 i 2014*



* Od lewej widoczne są duże obszary przeznaczone pod lokalizację obiektów przemysłowych, składów i magazynów.

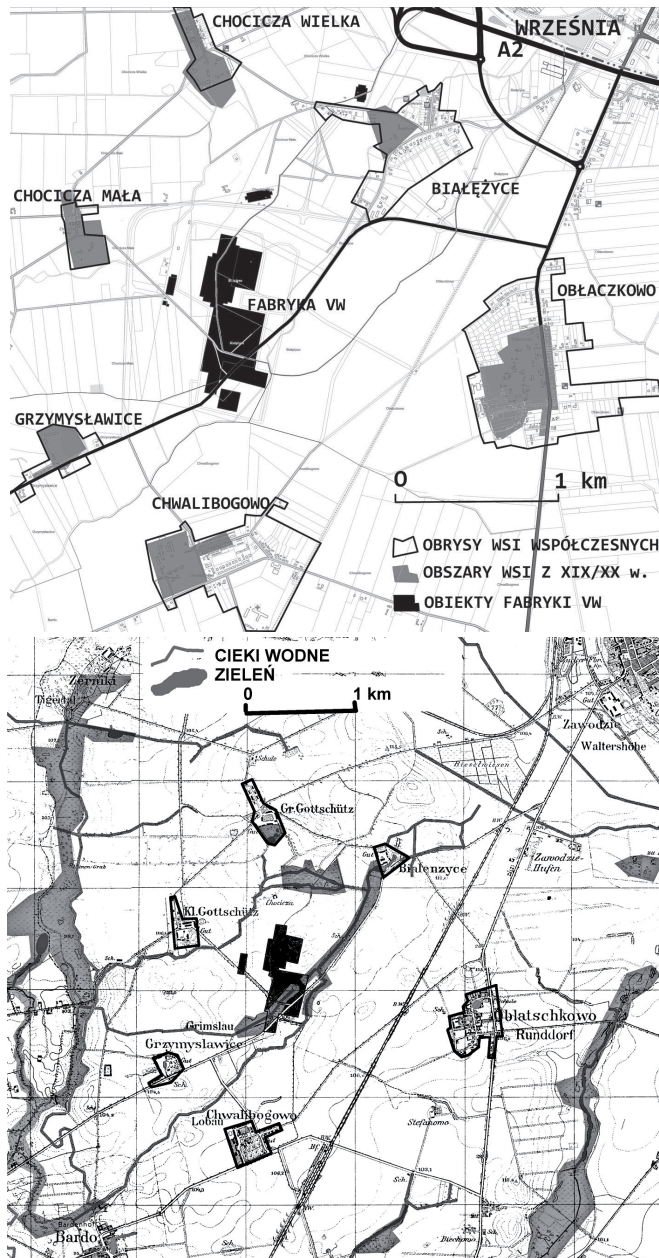
Źródło: http://bip.wrzesnia.pl/strona-17317-ocznik_2015_Uchwała_Nr_V382015_Rady_Miejskiej_we_Wrzesni_z_dnia_19022015_r.html (5.05.2016)

Rysunek 2. Fragment załącznika graficznego do zmiany SUIKZP miasta i gminy Września z roku 2008 z oznaczoną lokalizacją fabryki VW



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3. Uwarunkowania przestrzenne i przyrodnicze lokalizacji fabryki VW



Źródło: opracowanie własne.

Plan dopuszczał realizację wysokich obiektów oraz inne funkcje nie przystające do istniejących uwarunkowań krajobrazowo-środowiskowych analizowanego obszaru: „(...) przeznaczenie podstawowe: produkcja, składy, magazyny, stacje paliw, obiekty handlu hurtowego wraz z urządzeniami i obiektami obsługującymi, w tym możliwość lokalizacji inwestycji mogących potencjalnie oraz zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z przepisami odrębnymi² (...), maks. wysokość budynków od poziomu terenu do gzymsu: 50 m (...)”. W zakresie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego ustalał: „(...) możliwość gromadzenia w wyznaczonym miejscu mas ziemnych powstałych w wyniku prac budowlanych z dopuszczeniem wywozu pozostałości zgodnie z przepisami szczegółowymi lub wtórnym wykorzystaniem przez rozplantowanie na terenie (...)”. Zabudowania fabryki usytuowano w odległościach nie przekraczających 1 km od sąsiadujących z fabryką zabudowań wiejskich i w odległości 3,5 km od autostrady A2.

1.2. Skala inwestycji

Jak można zauważyć na rysunku 3, wielkość obszaru zabudowań fabryki wskazuje na niedopasowanie skali inwestycji do istniejących struktur urbanistycznych i krajobrazowych. Powierzchnia zabudowy obiektami fabryki³ przekracza powierzchnie trzech z sześciu sąsiednich wsi (Chocicza Wielka, Chocicza Mała i Grzymysławice) i zbliża się wielkością do powierzchni terenów wsi Białężyce oraz Chwalibogowo. Wymiar podłużny kompleksu fabryki osiąga długość ok. 1 km, a wymiar poprzeczny ok. 0,5 km. Realizacja tak dużego kompleksu zabudowań przemysłowych w krajobrazie wsi wywołuje zaburzenia w percepcji krajobrazu, skali struktur urbanistycznych, charakteru krajobrazu. Tym bardziej że sąsiadujące z fabryką osrodki wiejskie zachowały w większości historyczne struktury urbanistyczne o znaczeniu kulturowym i krajobrazowym⁴. Nie bez znaczenia jest fakt, że wysokości obiektów kompleksu VW przewyższają dwu-, trzy- a nawet czterokrotnie wysokości zabudowy wsi (rys. 4.) Średnia wysokość zabudowań fabryki wynosi ok. 18 m, natomiast średnie wysokości zabudowań wiejskich z XIX i XX wieku wynoszą od 4

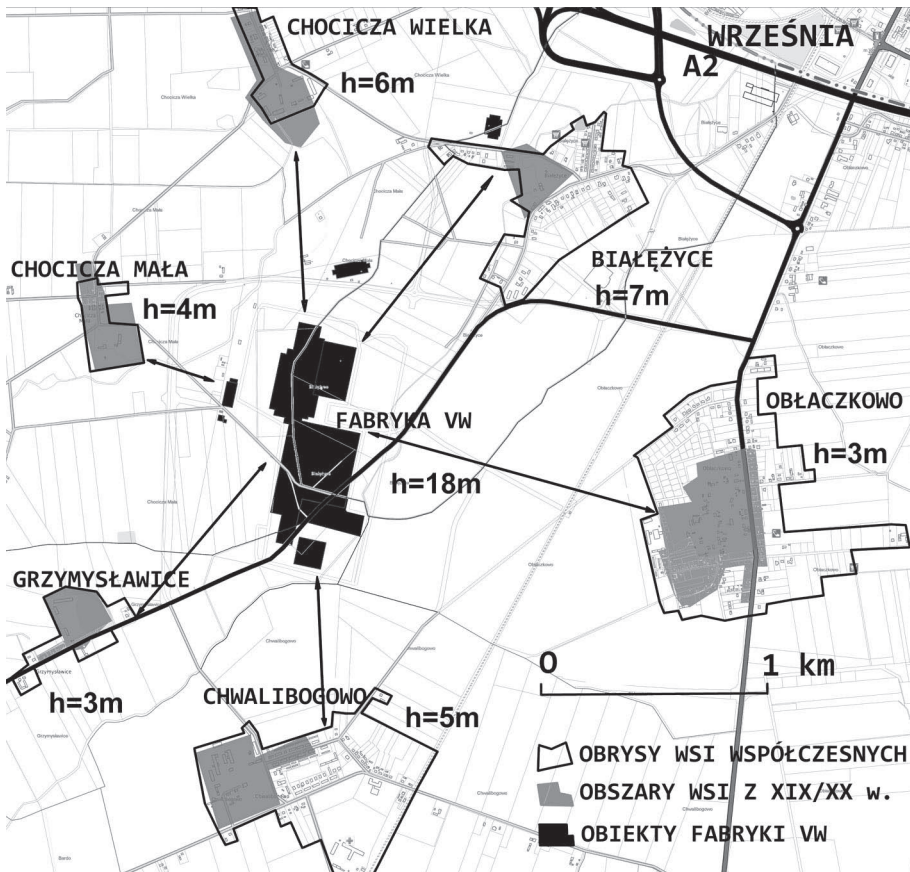
² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213, poz. 1397)

³ Całkowita powierzchnia kompleksu to 33,2 ha, a pow. terenu fabryki to 220,4532 ha.

⁴ Park we wsi Chocicza Mała wpisany do rejestru zabytków pod nr. rej. 2061/A z 1.1986.

do 7 m. Natomiast współczesne zabudowania wsi nie przekraczają wysokości 9 m: „(...) a) wysokość zabudowy budynków mieszkalnych – dopuszcza się nie więcej niż: jedną kondygnację podziemną, dwie nadziemne, w tym poddasze użytkowe i nie więcej niż 9,0 m, b) wysokość zabudowy budynków garażowo-gospodarczych – dopuszcza się nie więcej niż 6,0 m; c) obowiązują dachy płaskie lub dachy skośne o nachyleniu połąci do 30 do 45 stopni” (zgodnie z MPZP terenów pod budownictwo mieszkaniowe i produkcyjne w Białężycach – uchwała nr XI/145/2012 Rady Miejskiej we Wrześni z dnia 28.03.2012 r.)

Rysunek 4. Średnie wysokości zabudowy i kierunki „przerwanych” powiązań widokowych pomiędzy wsiami



Źródło: opracowanie własne.

1.3. Inwestycja a krajobraz

Wspomniane wyżej zaburzenia w percepcji krajobrazu, skali struktur urbanistycznych i charakteru krajobrazu spowodowane zostały wybudowaniem zwartej, „technologicznej” bryły obiektów (rys. 6). Kompleks zabudowań fabryki usytuowano w obszarze kierunków widokowych, które występowały pomiędzy poszczególnymi wsiami (rys. 4). Obiekty fabryki stanowią barierę wizualną i wywołują zjawisko cienia widokowego na ogromną skalę (rys. 5). Tym bardziej że środowisko przyrodnicze i krajobraz w rejonie inwestycji mają charakter wiejski i skala struktury istniejącej zabudowy jest niewielka. Obiekt o tak dużych gabarytach, technologicznym i przemysłowym wyrazie byłoby znaczącym elementem przestrzennym nawet w krajobrazie dużego miasta. W tym przypadku stał się megadominantą, która przytłacza swą skalą istniejące otoczenie. Niestety sytuację tę pogorszą jeszcze niezrealizowane (niewidoczne na fotografiach – rys. 6) obszary dużych parkingów dla załogi fabryki. Powierzchnia obszaru zdominowanego przestrzennie przez fabrykę, którą można nazwać *strefą bezpośredniego oddziaływania krajobrazowego*, wynosi ponad 10 km². W wymiarze liniowym to teren o wymiarach 3×3,5 km. Jest to obszar lokalizacji fabryki zawarty pomiędzy sześcioma wyżej wymienionymi wsiami. Natomiast *strefa oddziaływania pośredniego lub dalekiego* to obszar, z którego widoczna jest bryła kompleksu fabryki z przedpolem panoramy⁵ w postaci krajobrazu wiejskiego. Wynosić może (przy dobrej widoczności) nawet ponad 300 km². Wymiary liniowe takiego obszaru to okrąg o promieniu 10 km.

⁵ Dolna część widoku panoramicznego od 1/4 do 1/2 wysokości obrazu.

Rysunek 5. Cień widokowy wywołany przez kompleks obiektów fabryki VW



Źródło: opracowanie własne.

2. Skutki przestrzenno-krajobrazowe

Do najbardziej destrukcyjnych skutków realizacji kompleksu VW w Białeżycach należy zaliczyć niewspółmierne przeskalowanie gabarytów przestrzennych inwestycji w stosunku do istniejącego zagospodarowania najbliższego sąsiedztwa. Wielkość obiektów i ich zgrupowanie w jeden olbrzymi kompleks powoduje niepowetowaną utratę powiązań widokowo-krajobrazowych pomiędzy istniejącymi wsiami, co pierwotnie, w sposób zasadniczy, stanowiło o charakterze krajobrazu wiejskiego otwartego – charakterystycznego dla terenów Wielkopolski⁶. Oddziaływanie bryły fabryki („megadominanty” przestrzennej) w otwartym, prawie płaskim terenie, jest znacznie większe niż obszar zawarty pomiędzy sąsiadującymi z fabryką wsiami. Kolejny aspekt to jednorodna (choć estetyczna) kolorystyka elewacji obiektów fabryki, która wzmacnia wrażenie wielkości, scalenia i olbrzymiej skali zabu-

⁶ Wysoczyzna średzko-wrzesińska, płaska równina morenowa o deniwelacjach 2,5–6,4 m.

dowań. Należy również zwrócić uwagę na brak działań w zakresie odpowiedniego zagospodarowania terenów fabryki wokół obiektów. Budowa parkingów dla ponad trzech tysięcy pracowników⁷ spotęguje wrażenie wyodrębnienia terenu fabryki z istniejącego krajobrazu.

3. Propozycje działań naprawczych i rekompensacyjnych

Zdaniem autora (popartym wieloletnią praktyką projektową w zakresie architektury, urbanistyki, planowania przestrzennego i kształtowania krajobrazu), należy podjąć takie działania, aby inwestycje typu fabryka VW były dopuszczone do realizacji wraz w pakiecie działań rekompensacyjnych na rzecz ochrony krajobrazu. Pakiet rekompensacyjny powinien obejmować projekty realizacji na rzecz korekt krajobrazu w bezpośrednim sąsiedztwie takiej inwestycji, ale również w miejscach oddalonych ekspozycji. W tym celu powinny być sporządzane operaty krajobrazowe danej inwestycji. Skutecznym zabiegiem byłby również taki rodzaj obowiązkowych naprawczych przekształceń krajobrazu, który z jednej strony obligował do ponoszenia „kosztów krajobrazowych”, a z drugiej strony umożliwiał pozyskiwanie dochodów z użytkowania tych przekształconych krajobrazowo terenów według ustalonej formuły w gminie. W przypadku dużych inwestycji zazwyczaj pozostają do zagospodarowania spore ilości gruntu uzyskanego z wykopów pod fundamenty. W omawianym przypadku fabryki VW niemalże wskazane byłoby zagospodarowanie tych mas ziem w celu odpowiednio zaprojektowanego ukształtowania (nadsypania) terenów dokoła fabryki. Zabieg ten umożliwi skonstruowanie naturalnych zasłon w postaci wałów, skarp, pagórków, itp. elementów, na których mogą być wykonane wielopiętrowe nasadzenia zieleni, składającej się z rodzimych i lokalnych gatunków lub uprawy do tego przystosowane. Efektywność oraz warunki realizacji na rzecz poprawy krajobrazu zależą będą od lokalnych warunków fizjograficznych. Niemniej wpłyną one na znaczną poprawę krótkich ekspozycji⁸, co w dużej mierze mogłoby się przyczynić do naprawy krajobrazu w strefie lokalizacji fabryki. Ważnym aspektem wizualnej prezentacji (ekspozycji) kompleksu zabudowań jest zagadnienie

⁷ <http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1470061,Volkswagen-Poznan-zatrudni-nawet-500-pra-cownikow-po-wakacjach>.

⁸ Ekspozycja z niedużej odległości kilkuset metrów, gdzie kąt wierzchołkowy stożka widzenia obserwatora jest większy od ekspozycji dalekiej z kilku kilometrów.

Rysunek 6. Widok kompleksu VW od strony wsi Chocicza Wielka, Chocicza Mała i Grzymysławice



Fot. Paweł Szumigała, luty 2015.

barwnej dekompozycji brył, w celu wirtualnego (obrazowego) zmniejszenia skali zabudowań oraz „rozbicia” na mniejsze elementy. Duże znaczenie ma rodzaj zastosowanych barw, które mogą wzmocnić wrażenia „wtopienia” i dopasowania kolorystycznego do istniejącego otoczenia. Zabieg ten jest coraz częściej stosowany przy okazji termorenowacji wysokich i dużych bloków mieszkalnych w celu zhumanizowania ich skali. Nie wszystkie tego typu realizacje są udane, dlatego działania w tym kierunku powinny być poparte analizami krajobrazowymi w terenie.

Podsumowanie

Rezultaty analiz potwierdziły bardzo duży wpływ realizacji fabryki VW na krajobraz lokalny. Ujawniły szereg negatywnych zjawisk, które powodują olbrzymie przekształcenia dotychczasowego krajobrazu wiejskiego. Skala inwestycji zdominowała istniejące środowisko i krajobraz. Zostały utracone związki widokowo-krajobrazowe pomiędzy strukturami kulturowo-przestrzennymi okolicznych wsi. Nastąpiło niekorzystne „przemieszanie” krajobrazów wiejskiego i przemysłowego. Ze względu na uwarunkowania planistyczne oraz istniejącą strukturę rozproszenia wsi w terenie wystąpiło zjawisko „wciskania” i uzupełniania luk przestrzennych pomiędzy wsiami funkcją przemysłową. W wyniku tego powstał niespotykany dotąd twór krajobrazowy, którego główną cechą jest dominująca przestrzenie i kolorystycznie bryła, dla której tłem stają się istniejące historyczne, kulturowo cenne obszary wiejskiej zabudowy zagrodowo-mieszkańcowej. Zniekształcenia i przeobrażenia krajobrazu są już zjawiskiem powszechnym. Ogólny zły stan przestrzeni i krajobrazu w Polsce (Szumigała, 2016) jest przejawem niekontrolowanej urbanizacji, suburbanizacji i chaosu funkcjonalno-przestrzennego, na skutek braku korelacji polityki przestrzennej z inwestycyjno-gospodarczą, wadliwości prawa i ustawicznych zmian aktów prawnych z zakresu planowania przestrzennego. Ostatnim przykładem tego jest ustawa krajobrazowa⁹, która nie reguluje zasadniczych kwestii dotyczących krajobrazu, a skupia się na zagadnieniach reklamy. Taki stan rzeczy wymusza niejako konieczność sformułowania nowego podejścia do kształtowania krajobrazu w kontekście rozwoju terenów inwestycyjnych. Bezwzględnie konieczne staje się skorygowanie wymogów dotyczących ustaleń kierunków rozwoju i gospodarki

⁹ Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 roku o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz. U. z 2015 roku, poz. 774) zwana ustawą krajobrazową.

przestrzennej oraz takich warunków realizacji, które doprowadzą do zminimalizowania ujemnych skutków niekorzystnych przekształceń krajobrazu oraz wymuszą na inwestorach działania rekompensacyjne. Niestety, dotychczasowe akty prawne w zakresie planowania przestrzennego nie nadążają za wymaganiami zrównoważonego rozwoju gospodarczego i konieczna jest ich pilna korekta.

Literatura

- Ancyparowicz, G. (2009). *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*. Warszawa: GUS.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. nr 213, poz. 1397).
- Śleszyński, P. (2013). Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw. *Przegląd Geograficzny*, 85, 2, 173–197.
- Szumigała, P. (2014). Współczynniki urbanistyczne a gospodarka przestrzenna na obszarach struktur podmiejskich na przykładzie miasta Luboń. W: *Gospodarka przestrzenna. Dylematy i wyzwania współczesności* (s. 227–236). Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 339. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Szumigała, P. (2015). Kody przestrzenne w kontekście zrównoważonego rozwoju wybranych gmin Wielkopolski. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania*, 42 (2), 219–233.
- Szumigała, P. (2016). Zarządzanie i gospodarowanie przestrzenią w kontekście zrównoważonego rozwoju – Diagnoza stanu przestrzeni w Polsce. W: *Gospodarowanie w XXI wieku*. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Uchwała nr XVI/190/2008 Rady Miejskiej we Wrześni z 15 maja 2008 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Września.
- Uchwała nr XXXIII/403/2014 Rady Miejskiej we Wrześni z dnia 10 czerwca 2014 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowościach Chocicza Wielka, Chocicza Mała, Białężyce, Grzymysławice.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2016, poz. 778, ze zm.).
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 roku o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz.U. 2015, poz. 774).

Żołnowski, A. (2009). Wpływ członkostwa Polski w UE na bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce (ekspertyza na zlecenie UKIE). Warszawa.

**MANAGEMENT IN LANDSCAPE IN THE CONTEXT
OF DEVELOPMENT INVESTMENT AREAS ON THE EXAMPLE
OF FACTORY VW IN BIAŁĘŻYCE**

Abstract

This paper discusses how the impact on the shape of the landscape caused the implementation of the second VW factory, located in Białeżyce near Września. It presents the results of analysis of spatial landscape in the region of location of the complex VW. The article attempts to assess the changes in the landscape and the directions of corrective actions. The analyzes are illustrated drawings and photographs.

Translated by Paweł Szumigala

Keywords: landscaping, spatial, factory VW, Białeżyce

Kod JEL: Q01