

Michał SUSZCZEWICZ*, Sylwia DOŁZBŁASZ**

ROLA PORADZIECKICH LOTNISK W KSZTAŁTOWANIU NOWYCH PRZESTRZENI GOSPODARCZYCH POLSKI ZACHODNIEJ

THE ROLE OF POST-SOVIET AIRPORTS IN SHAPING NEW ECONOMIC SPACES IN WESTERN POLAND

DOI: 10.25167/sm.1897

ABSTRAKT: Głównym celem badań jest ocena znaczenia lotnisk poradzieckich w kształtowaniu się nowych przestrzeni gospodarczych zachodnich regionów Polski. Badanie objęło analizę wybranych elementów zagospodarowania przestrzennego siedmiu lotnisk użytkowanych przed 1989 r. przez wojska Armii Radzieckiej. Analiza była oparta o dane pozyskane z BDOT oraz dane dotyczące aktywności gospodarczej zebrane podczas badań terenowych. Na podstawie wyników stwierdzono, że odpowiednie wykorzystanie terenów dawnych lotnisk może sprzyjać rozwojowi gospodarczemu gmin, w których się one znajdują. Jednakże niezwykle istotną rolę odgrywa lokalizacja tego rodzaju terenów, w dużej mierze warunkująca osiągnięcie sukcesu w ich wykorzystaniu na cele gospodarcze.

SŁOWA KLUCZOWE: tereny powojskowe, specjalne strefy ekonomiczne, zagospodarowanie przestrzenne, lotniska poradzieckie

ABSTRACT: The main purpose of the article was to identify the importance of post-Soviet airports in the shaping of new economic spaces in the western regions of Poland. The study included an analysis of selected aspects of spatial development of seven airports used before 1989 by the Soviet Army. The analysis was based on data obtained from the Topographic Objects Database and data on economic activity collected during field studies. The study showed that the appropriate use of the areas of former airports may be conducive to the economic development of the municipalities in which they are located. However, an extremely important role is played by the factors associated with the location of post-military area, largely conditioning the achievement of success in their use for economic purposes.

KEY WORDS: post-military areas, special economic zones, spatial development, post-Soviet airports

* Uniwersytet Wrocławski, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, ul. Kuźnicza 49-55, 50-138 Wrocław, michal.suszczewicz@uwr.edu.pl.

** Uniwersytet Wrocławski, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, ul. Kuźnicza 49-55, 50-138 Wrocław, sylwia.dolzbłasz@uwr.edu.pl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3206-2690>.

Wprowadzenie

Zagadnienie ponownego wykorzystania terenów byłych lotnisk wojskowych wpisuje się w szeroką i niezwykle interesującą problematykę zagospodarowania przestrzeni przemysłowych i powojсковych. Stanowi przy tym ważny i dosyć często poruszany problem badawczy w literaturze naukowej. Wiąże się to z postępującym procesem deindustrializacji obserwowanym w gospodarkach krajów Europy Zachodniej, a od lat 90. XX w. również Europy Środkowej i Wschodniej. Dynamiczny przyrost powierzchni terenów zdegradowanych oraz problemowych związanych z utratą dotychczasowych funkcji przemysłowych, czy też wojskowych przyczynił się do wzrostu zainteresowania istotnymi, a przy tym trudnymi zagadnieniami dotyczącymi ich zagospodarowania (Carlin 1993, 127–153; Wójcik 2011, 96–106; Sikorski 2013, 77–95; Dołzbłasz i Mucha 2015, 103–115; Krzysztofik et al. 2016, 42–54). Początkowo były to głównie prace dotyczące skutków upadku wielu gałęzi przemysłu, później skupiano się na analizie sposobów, w tym szczególnie tzw. dobrych praktyk ich zagospodarowywania. Badania w zakresie ponownego zagospodarowania terenów, które utraciły swoją dotychczasową funkcję, koncentrowały się głównie na obszarach przemysłowych (w tym szczególnie pogórnicych). Problem wykorzystania samych terenów powojсковych był poruszany relatywnie rzadko, i chociaż można zauważyć między nimi pewne podobieństwa, występują także istotne różnice dotyczące zjawisk i procesów związanych z sukcesją funkcji. W zakresie zagospodarowania terenów powojсковych jedną z ważniejszych kwestii stanowi ocena roli i znaczenia przekształceń na tych obszarach w aspekcie gospodarczym z punktu widzenia rozwoju lokalnego.

Głównym celem artykułu była identyfikacja znaczenia zagospodarowywanych lotnisk poradzieckich w kształtowaniu się nowych przestrzeni gospodarczych zachodnich regionów Polski. Badanie objęło wybrane elementy zagospodarowania przestrzennego siedmiu lotnisk użytkowanych przed 1989 r. przez wojska Armii Radzieckiej. Do analizy wykorzystano dane z Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) oraz materiały zebrane podczas badań terenowych przeprowadzonych w latach 2014–2019. W szczególności zbadano strukturę kompleksów użytkowania terenu oraz aktywność gospodarczą. Umożliwiło to wskazanie stopnia zaawansowania przekształceń pod względem wprowadzania nowych funkcji, szczególnie przemysłowych i usługowych. Natomiast analiza liczby oraz struktury rodzajowej podmiotów gospodarczych, określona na podstawie inwentaryzacji terenowej, posłużyła do wskazania charakteru nowych przestrzeni gospodarczych.

Badanie objęło dawne lotniska poradzieckie w Polsce Zachodniej, które stanowiły podstawowe lokalizacje garnizonów wojsk lotniczych Armii Czerwonej w Polsce. Wyłączono lotniska w budowie i zapasowe (ich wykorzystanie lotnicze można zaklasyfikować jako marginalne) oraz lotnisko w Legnicy (z uwagi na przyjęte założenie objęcia badaniami obiektów stanowiących odrębne osiedla). Analizie poddano łącznie siedem obszarów, w tym Chojnę, Kołobrzeg-Podczele i Stargard-Kluczewo w województwie

zachodniopomorskim, Tomaszowo i Wiechlice-Osiedle w województwie lubuskim, Szczytnicę-Krzywą w województwie dolnośląskim i Skarbimierz Osiedle w województwie opolskim.

Problematyka wykorzystania terenów powojсковych

Działania mające na celu dostosowanie terenów powojсковych do nowych funkcji i umożliwienie ich ponownego wykorzystania stanowią bardzo duże wyzwanie dla samorządów lokalnych. Tereny tego rodzaju mogą być atrakcyjne dla rozwoju działalności przemysłowej bądź usługowej, jednakże możliwości ich wykorzystania w dużej mierze zależą od dotychczasowego zagospodarowania i lokalizacji, a także działań podejmowanych przez władze lokalne.

W odniesieniu do sytuacji lotnisk powojсковych, po zakończeniu na nich działalności lotniczej, można zauważyć wyraźne analogie z terenami poprzemysłowymi. Począwszy od lat 40. XX w., ich występowanie utożsamiano z nowoczesnością związaną z rozwojem nowych środków transportu, które w dużym stopniu przyczyniły się do przemian ówczesnych miast w metropole, a współcześnie stanowią podstawę do tworzenia nowych stref gospodarczych związanych z lotnictwem (Ogburn 1946, 377–378; Rucińska i Ruciński 2017, 61–63). Współczesny rozwój przestrzenny miast przyczynił się do likwidacji wielu istniejących w ich obrębie lotnisk i w konsekwencji do późniejszego zagospodarowania opuszczonych terenów. Dotyczyło to m.in. lokalizacji dawnych lotnisk Wrocławia, Gdańska, Krakowa, Londynu, Monachium, czy Berlina (Masefield 1968, 783–804; Kuśnierz-Krupa i Krupa 2007, 172–173; Pijet-Migoń i Migoń 2014, 25–40; Smolarski i Szmytkie 2014, 136–139; Hilbrandt 2017, 542–547). Badania prowadzone w zakresie wykorzystania terenów polotniskowych skupiały się w większości na obiektach znajdujących się w dużych miastach lub ich okolicy. Ze względu na ich lokalizację przemiany w zagospodarowaniu tych terenów zachodziły bardzo szybko w wyniku m.in. procesów urbanizacyjnych. Ponadto uciążliwość dla mieszkańców związana np. z emisją zanieczyszczeń i hałasem, powodowała aktywne włączanie się społeczności lokalnych w działania na rzecz likwidacji lotnisk i w efekcie przyspieszała proces przemian funkcjonalnych tych terenów. To z kolei spowodowało sukcesję funkcji miejskich na tereny wcześniej użytkowane lotniczo. Problematyka sukcesji funkcjonalnej ze względu na jej powszechność oraz istotną rolę obserwowaną we współczesnych przemianach miast i ich aglomeracji jest często podejmowana w badaniach naukowych, zarówno w odniesieniu do obszarów w Polsce, jak i za granicą (Miszewska 1995, 363–369; Gaubatz 1999, 1511–1519; Miszewska 2000, 293–304; Keserű 2013, 38–64; Chmielewska 2016, 140–182).

W odmienny sposób kształtowała się sytuacja w zakresie zagospodarowania obiektów powojсковych, znajdujących się z dala od ośrodków miejskich. Proces zmian funkcji tych obszarów i aktywności gospodarczej rozpoczął się wraz z przemianami politycznymi w latach 90. XX w. Zmiany łączące się z likwidacją jednostek wojskowych były odczuwalne zarówno w gospodarowaniu przestrzenią użytkową, jak i w kwestiach

społecznych (Jauhiainen 1999, 330–334; Jarczewski i Kuryłło 2010, 119–131; Hercik, Šerý i Toušek 2011, 107–117; Tintěra et al. 2014, 26–36). Niejednokrotnie wskazywano na tereny powojkowe jako obszary *brownfield*, odznaczające się wysokim stopniem zagospodarowania pod względem infrastrukturalnym ułatwiającym przyciąganie nowych inwestorów. Odmienność i specyfika przemian na obszarach powojkowych była podkreślana w prowadzonych analizach dotyczących przekształceń tego rodzaju terenów. Badania realizowane były z reguły w odniesieniu do pojedynczych obiektów, przez co brak było możliwości porównania i identyfikacji charakterystycznych prawidłowości (Malikowski 2008, 449–452; Kadar 2014, 441–449; Bagińska i Szmytkie 2015, 232–254). Ze względu na niewielką liczbę opracowań dotyczących zagospodarowania byłych lotnisk powojkowych, a szczególnie ujęć całościowych w aspekcie problematyki tworzenia się nowych stref gospodarczych na tych terenach, podjęto badania dawnych lotnisk poradzieckich w zachodniej Polsce.

Lotniska poradzieckie zachodniej Polski

Region Polski Zachodniej charakteryzuje się największą liczbą obiektów polotniskowych w całym kraju. Wynika to bezpośrednio z uwarunkowań o charakterze historycznym, tj. przynależności tych terenów przed II wojną światową do III Rzeszy, która budowała lotniska wojskowe w ramach polityki militaryzacji kraju w latach 30. i 40. XX w. Ich przejęcie przez Armię Czerwoną po 1945 r. było konsekwencją działań politycznych wynikających z włączenia państw Europy Środkowej, w tym Polski, do radzieckiej strefy oddziaływania.

Początek istnienia badanych lotnisk wiąże się z rozwojem lotnictwa cywilnego i wojskowego na tych obszarach w latach 20. i 30. XX w. Pierwotnie były to obiekty dość prosto zagospodarowane. Posiadały trawiaste pola startowe, kilka budynków mieszkalnych dla obsługi oraz hangary. Wraz z rozwojem lotnictwa inwestowano w kolejne obiekty oraz stosowano nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne, które pojawiały się aż do zakończenia II wojny światowej. Po 1945 r. obiekty wybudowane przez Niemców, zostały zmodernizowane i rozbudowane przez wojska radzieckie, które użytkowały je aż do początku lat 90. XX w. Rozbudowa lotnisk wiązała się z ich unowocześnieniem (pojawiły się betonowe pasy startowe, prefabrykowane hangary) i rozbudową zaplecza infrastrukturalnego oraz socjalnego stacjonujących tu wojsk. W momencie przekazania lotnisk i infrastruktury im towarzyszącej stronie polskiej, były to obiekty militarne zamknięte, niepodlegające kontroli krajowych instytucji wojskowych, nie były one objęte planami zagospodarowania przestrzennego. Począwszy od lat 90. XX w., wygaszono na nich funkcje lotnicze, a z czasem zdecydowano o przekazaniu terenów samorządom lokalnym. Rezygnacja z celów wojskowych wynikała m.in. ze znacznego zmniejszenia wydatków państwa na obronność oraz zmian politycznych wynikających z rozwiązania Układu Warszawskiego. Samorządy w większości przypadków, przeznaczyły tereny byłych lotnisk na cele gospodarcze i włączyły je w obszary specjalnych stref ekonomicznych.

Poradzieckie lotniska a rozwój aktywności gospodarczej

Proces zagospodarowania terenów powojkowych w Polsce rozpoczął się na początku lat 90. XX w. Ze względu na wcześniejsze przeznaczenie militarne, stanowiły one obszary wstępnie przygotowane pod inwestycje, tzw. *brownfield*. Chociaż termin ten wiąże się głównie z inwestycjami w obszarach zurbanizowanych, a badane lotniska funkcjonowały poza miastami, to jednak przekształcenia, którym podlegają można uznać za element procesu suburbanizacji. Współczesny poziom zagospodarowania terenów polotnicznych jest zróżnicowany w zależności od ich lokalizacji. Wpływa ona również na charakter zagospodarowania oraz zaawansowanie inwestycji i przekształceń. Stąd były lotniska objęte badaniem podzielono na trzy grupy ze względu na ich położenie w sieci osadniczej:

- zlokalizowane w bezpośredniej bliskości miast i/lub ważnych węzłów transportowych;
- zlokalizowane w obszarach atrakcyjnych turystycznie;
- zlokalizowane w oddaleniu od miast i szlaków transportowych.

Umożliwiło to wskazanie czynników wpływających na sukces bądź fiasko zagospodarowania terenów polotniskowych w obszary służące lokalnym społecznościom oraz przedsiębiorcom.

Poradzieckie lotniska jako strefy aktywności gospodarczej

Do pierwszej grupy zaliczono były lotniska w Stargardzie, Skarbimierzu Osiedlu i Szczytnicy-Krzywej. Obiekty te wyróżniają się ze względu na najbardziej kompleksowy sposób ich zagospodarowania. Wynika to z ich lokalizacji w pobliżu miast (Stargard, Skarbimierz Osiedle sąsiadujący z Brzegiem i jednocześnie znajdujący się w pobliżu autostrady A4), oraz z korzystnej lokalizacji transportowej (Szczytnica-Krzywa położona przy węźle Krzywa na autostradzie A4). Ponadto niezwykle istotną rolę odegrało aktywne działanie władz lokalnych, które włączyły obszary byłych lotnisk do swoich stref aktywności gospodarczej, co przyniosło pożądane efekty ekonomiczne. Przez ostatnie ćwierćwiecze na tych obszarach rozpoczęło działalność wiele firm zarówno usługowych, jak i przemysłowych (ryciny 1 i 2) (Sobotka 2012, 83–89).

Tereny te stanowią również podstrefy regionalnych specjalnych stref ekonomicznych (Szczytnica-Krzywa – Legnicka SSE; Stargard – Pomorska SSE; Skarbimierz Osiedle – Wałbrzyska SSE). Przekazanie terenów byłych lotnisk wojskowych na cele gospodarcze wykluczyło możliwość lokowania tu nowych portów lotniczych (towarowych i pasażerskich) czy rozbudowy dotychczasowego zagospodarowania w nowoczesne rozwiązania typu Airport City (Baker i Freestone 2010, 150–163). Ze względu na niewielkie wykorzystanie ruchu lotniczego do transportu towarów, utrzymanie tej funkcji byłoby nieopłacalne. Tym bardziej że istniejące regionalne porty lotnicze (np. Szczecin czy Zielona Góra), nie stanowią istotnych punktów na mapie transportowej kraju.



Ryc. 1. Zakład przemysłowy Adient Poland ulokowany na terenie dawnego lotniska w Skarbimierzu Osiedlu

Fot. M. Suszczewicz.



Ryc. 2. Strefa ekonomiczna na lotnisku w Szczytницы-Krzywej

Fot. M. Suszczewicz.

Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, że udział terenów, na których poczyniono inwestycje, był w tej grupie dość wysoki i wahał się od ok. 8,5% w Stargardzie, przez prawie 18% w Szczytницы-Krzywej do ponad 21% w Skarbimierzu. Ponad połowę ich powierzchni stanowiły tereny przemysłowe i usługowe. W Stargardzie było to prawie 50% (niespełna 46% tereny przemysłowe i prawie 4% usługowe) a w Skarbimierzu Osiedlu ponad 53% (48,5% tereny przemysłowe a 5% usługowe). W Stargardzie, na terenie osiedla, odnotowano 27 przedsiębiorstw, w większości z sekcji C (przetwórc-

stwo przemysłowe), np. Cargotec, Hydrolina, Radiometer, Piekarnia „Lotnisko”, sekcji G (handel) m.in. sklepy spożywcze i urząd pocztowy oraz nieliczne z sekcji S (pozostała działalność usługowa). Zakłady przemysłowe natomiast zlokalizowane były głównie na terenie samego dawnego lotniska. Strefa przemysłowa cały czas się rozbudowuje m.in. ze względu na liczne inwestycje poczynione przez miasto w celu poprawy jej dostępności transportowej. Na terenie Skarbimierza Osiedla zidentyfikowano aż 58 podmiotów gospodarczych, reprezentujących głównie sekcję C (przetwórstwo przemysłowe), są to m.in. Mondelez, Wipak i Donaldson, sekcję G (handel) m.in. market Dino, sklep Żabka, punkt apteczny oraz sekcję S (pozostałe usługi) m.in. zakłady fryzjerskie. Głównymi inwestorami w tym miejscu były duże zakłady przemysłowe, takie jak Cadbury, Donaldson oraz centrum logistyczne Biedronki. Pozostałe podmioty, głównie usługowe (związane z handlem, edukacją, administracją publiczną, usługami bankowymi) były ulokowane w pobliżu osiedla mieszkaniowego i służyły obsłudze jego mieszkańców. Natomiast na osiedlu i lotnisku w Szczytnicy działało łącznie 39 przedsiębiorstw, w większości reprezentujących sekcję G (handel), m.in. sklepy spożywcze i wielobranżowe, stacje paliw, sekcję C (przetwórstwo przemysłowe), m.in. Hoermann, Młynpol, Atlas Copco, Plásticos Durex oraz sekcję S (pozostałe usługi), np. hotele i restauracje (restauracje Grażka, KFC i bary). Ze względu na ciągły rozwój strefy gospodarczej można się spodziewać dalszego przyrostu przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych.

Wykorzystanie obszarów byłych lotnisk wojskowych jako stref ekonomicznych pozytywnie wpłynęło zarówno na spadek bezrobocia, jak i rozwój gospodarczy gmin, które je przejęły. Wzrosły dochody gmin z tytułu działalności na ich terenie licznych przedsiębiorstw usługowych i przemysłowych (często o wielkopowierzchniowym charakterze) oraz wdrażania projektów społecznej odpowiedzialności przemysłu, dzięki którym współfinansowane są liczne działania na rzecz rozwoju społeczności lokalnych. Lokalizowanie nowych przestrzeni przemysłowych na tych terenach wiązało się z już istniejącą rozwiniętą infrastrukturą techniczną (w tym drogową), dostępem do wykwalifikowanej kadry pracowników oraz silnym oddziaływaniem ekonomicznym dużych aglomeracji miejskich. Te cechy, połączone z możliwościami wynikającymi z międzynarodowej współpracy gospodarczej rozwijającej się po wejściu Polski do Unii Europejskiej, przyczyniły się do sukcesu gmin w zakresie wykorzystania terenów byłych lotnisk, a ich przemiany należy ocenić pozytywnie.

Poradzieckie lotniska jako tereny rekreacyjne

Kolejną grupę byłych lotnisk powojennych wyróżniono ze względu na ich lokalizację w obszarach atrakcyjnych turystycznie. Można tu zaliczyć jedynie obiekt w Kołobrzegu-Podczelu. Usytuowanie na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, w pobliżu linii brzegowej, a zarazem w miejscowości ważnej z punktu widzenia turystyki (w tym uzdrowskiej), stanowi bardzo ważny czynnik wpływający na przekształcenia terenu. Bliskość Bałtyku stanowiła zarówno pozytywne, jak i negatywne uwarunkowanie dla jego dotychczasowego wykorzystania na cele gospodarcze. Zaletą jest jego nadmorskie

położenie i związane z tym liczne atrakcje turystyczne. Umożliwia to wykorzystanie terenów byłego lotniska do obsługi ruchu turystycznego, w tym także oferowania m.in. lotów turystycznych, co dodatkowo wyróżnia ten obszar. Z drugiej strony nadmorska lokalizacja wiąże się również z barierami. Występowanie chronionych siedlisk (Natura 2000) wzdłuż wybrzeża powoduje ograniczenia zarówno w prowadzeniu regularnego ruchu lotniczego (w tym reaktywacji w pełnym zakresie lotniska cywilnego lub wojskowego), jak i zagospodarowania tego terenu w celach przemysłowych. Ponadto dodatkowe ograniczenia zagospodarowania tego obszaru nakłada status uzdrowiska, który posiada Kołobrzeg. Teren lotniska znajdujący się w granicach miasta przekazano na użytek miejscowego aeroklubu, który wykorzystuje je do celów statutowych oraz obsługi ruchu lotniczego niewielkich samolotów pasażerskich. Jest on także wykorzystywany do organizacji plenerowych wydarzeń kulturalnych (np. festiwali muzycznych).

Większość, bo ponad 87% powierzchni dawnej bazy lotniczej w Kołobrzegu-Podczelu, stanowiły obszary niezainwestowane. Pozostałą część zajmowały głównie tereny komunikacyjne (ponad 53% zainwestowanych) oraz mieszkaniowe (13%). Podmioty gospodarcze prowadzące działalność na terenie osiedla należały w większości do sekcji handlu, transportu i gospodarki magazynowej oraz pozostałych usług. Ze względu na atrakcyjność turystyczną tej części Kołobrzegu, funkcjonują tu również podmioty związane z obsługą ruchu turystycznego (m.in. Hotel Anker, Spa Mona Lisa) oraz kilka przedsiębiorstw o charakterze przemysłowym. Jest to związane z polityką miasta, dla którego osiedle jest obszarem rekreacyjnym i mieszkaniowym, nie wiążącym się z rozwojem przemysłu. Szansą na rozwój turystyczny osiedla pogarnizonowego jest z pewnością bliskość Morza Bałtyckiego i Kołobrzegu, a dodatkowym czynnikiem wzrostu atrakcyjności turystycznej może być funkcjonowanie aeroklubu.

Istotną barierą w skutecznym zagospodarowaniu obszaru lotniska w Kołobrzegu-Podczelu jest rozbieżna polityka gmin, na terenie których jest ono położone: gminy miejskiej Kołobrzeg oraz wiejskiej Ustronie Morskie. Druga z gmin zarządziła prace rozbiórkowe swojej części pasa startowego oraz budynków zaplecza, a obecnie w ograniczonym stopniu użytkuje je w celach gospodarczych. Powoduje to znaczące ograniczenia w obsłudze ruchu lotniczego większych samolotów pasażerskich i tworzeniu wspólnej strefy gospodarczej. Z punktu widzenia rozwoju lokalnego, a szczególnie wykorzystania potencjału, jaki stanowić może obszar byłego lotniska w tak atrakcyjnej lokalizacji, współpraca jednostek samorządowych wydaje się być konieczna, ale przy tym korzystna dla obu stron. Przykład lotniska w Kołobrzegu-Podczelu wskazuje, że wspólne działanie nie zawsze są możliwe, a jego brak utrudnia skuteczne kształtowanie przestrzeni dostępnych dla inwestycji.

Poradzieckie lotniska jako potencjalne strefy gospodarcze

Ostatnia grupa badanych byłych lotnisk poradzieckich to obiekty zlokalizowane w miejscowościach oddalonych zarówno od większych ośrodków miejskich, jak i ważniejszych szlaków transportowych. Zaliczają się do niej lotniska w Tomaszowie,

Wiechlicach-Osiedlu i Chojnie. W tej grupie największy udział powierzchni stanowiły obszary niezainwestowane, które zajmowały ok. 90% całości obszaru dawnych baz wojskowych (nawet 94% w Wiechlicach). Pozostały teren był zajmowany głównie pod zabudowę komunikacyjną (nieużytkowane lotniczo pasy startowe) oraz mieszkalną i przemysłową. Dość wysoki udział miały tu obiekty nieużytkowane, zajmujące nawet 18% powierzchni zainwestowanych. Tereny te są w początkowej fazie pod względem wykorzystania gospodarczego. Liczba podmiotów gospodarczych w Tomaszowie była niewielka. Było to zaledwie 19 przedsiębiorstw związanych głównie z przetwórstwem przemysłowym, handlem i edukacją. Działo tu kilka dużych zakładów produkcyjnych, m.in. Huta Sto, Thyse Lockenberg. W Wiechlicach-Osiedlu odnotowano działalność większej liczby przedsiębiorstw (30) i były to podmioty z sekcji G (handel), m.in. sklep ABC, sklep Bocian oraz z sekcji C (przetwórstwo przemysłowe), m.in. BEWA, Silgan Metal Packaging i Prima. Relatywnie większa liczba firm wiązała się głównie z występowaniem placówek usług podstawowych obsługujących osiedle mieszkaniowe. Natomiast w osiedlu powojkowym w Chojnie odnotowano 37 podmiotów gospodarczych, z czego większość z nich należała do sekcji G (handel), np. Stacja paliw Progres, ATS Będzak, lokalne sklepy spożywcze oraz sekcji C (przetwórstwo przemysłowe), np. Chojna-Beton i Piekarnia Maxx. Większość podmiotów gospodarczych usytuowana była na terenie dawnego parku maszynowego, gdzie ulokowano różnego rodzaju obiekty handlowe oraz warsztaty samochodowe. Niezagospodarowane lotnisko wraz z przyległymi terenami i zabudowaniami stanowi potencjalny obszar do wykorzystania przez nowych inwestorów.

Dotychczasowe zagospodarowanie byłych lotnisk w Tomaszowie, Wiechlicach-Osiedlu i Chojnie po zaprzestaniu działalności wojskowej było ograniczone. Dominowały tam podmioty usługowe zlokalizowane na terenach towarzyszących lotniskom: w budynkach mieszkaniowych, garażach i innych pomieszczeniach magazynowych. Dawne koszary i hangary zostały zaadaptowane na cele cywilne (rycina 3). Specyficzna lokalizacja tych obiektów utrudniła przyciągnięcie podmiotów o charakterze usługowym oraz stworzenie korzystnych warunków dla zakładów przemysłowych. W przeciwieństwie do względnie szybkiego zagospodarowania zaplecza mieszkalnego przez gminę (wynikającego z dużych potrzeb w tym zakresie), poprzez sprzedaż lub najem mieszkań, płyty lotnisk do chwili obecnej nie zostały przekształcone. Pozostawione przez wojska radzieckie pasy startowe, po niezbędnej modernizacji mogłyby dalej funkcjonować jako lotniska, jednakże efektywność ekonomiczna tych inwestycji jest bardzo wątpliwa.

Większość obiektów znajdująca się w tej grupie lotnisk jest nieużytkowana, a przez to ulega postępującej degradacji (rycina 4). Dotyczy to zarówno hangarów lotniczych, infrastruktury lotniskowej, jak i samego pasa startowego. Samorządy lokalne, stosując odpowiednie zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego i przewidując popyt na nieruchomości, zakładają wykorzystanie większości obiektów i rozwój gospodarczy obszaru, jednakże brakuje w tym zakresie działań na szerszą skalę. W Chojnie w 2016 r. wydzierżawiono części lotniska na lokalizację elektrowni fotowoltaicznej,



Ryc. 3. Hangar lotniczy przekształcony na magazyn wyrobów betonowych miejscowego przedsiębiorstwa przy lotnisku w Chojnie

Fot. M. Suszczewicz.



Ryc. 4. Opuszczony hangar na lotnisku w Wiechlicach-Osiedlu

Fot. M. Suszczewicz.

a w Wiechlicach-Osiedlu pas lotniska został objęty podstrefą Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (co przyciągnęło pierwszych inwestorów), jednakże zaawansowanie przekształceń obszarów tych lotnisk i ich wykorzystanie gospodarcze znajduje się nadal na wstępnym etapie. W porównaniu do poprzednich grup intensywność rozwoju aktywności gospodarczej i jej zakres był tu dużo mniejszy, a działania inwestorów ograniczyły się głównie do przejęcia części budynków infrastruktury lotniskowej, w której ulokowano firmy o profilu przemysłowym. Część obiektów wyburzono lub sprzedano,

część pozostaje niewykorzystana. Przyczyną może być nadpodaż nieruchomości przy jednoczesnym braku zapotrzebowania na nie w wymiarze lokalnym.

Istnieją przesłanki aktywizacji tych obszarów, jak np. inwestycje w elektrownię fotowoltaiczną czy działania na rzecz rozwoju stref aktywności gospodarczej. Można jednak stwierdzić, iż były lotniska w tej grupie, charakteryzujące się niewielkim wykorzystaniem pod nowe funkcje, są potencjalnymi strefami gospodarczymi. Ich dalszy rozwój zależy od wielu czynników, w tym działań podejmowanych przez władze lokalne.

Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych badań wykorzystania terenów powojkowych na przykładzie byłych lotnisk w zachodniej Polsce można stwierdzić, że mogą one stanowić niezwykle istotny potencjał z punktu widzenia rozwoju gospodarczego, w tym szczególnie przemysłowego gmin, na których terenie się znajdują. Płyty lotnisk, których użytkowanie w ruchu lotniczym byłoby prawdopodobnie nieopłacalne ekonomicznie, w kilku przypadkach zamieniono na nowoczesne strefy gospodarcze skupiające nawet kilkadziesiąt firm. Przyczyniło się do tego współwystępowanie czynników sprzyjających rozwojowi przedsiębiorczości na tych obszarach. Do ważnych elementów wpływających na aktywizację gospodarczą zaliczyć należy występowanie infrastruktury pozostałej po radzieckich garnizonach wojskowych. Istniejąca infrastruktura techniczna, w tym drogi dojazdowe, przyłącza wodno-kanalizacyjne, elektryczne itd. znacznie ułatwiły lokowanie tu zakładów przemysłowych i centrów logistycznych. Ich dostępność znacznie obniżyła koszty nowych inwestycji i była ważnym atutem. Kolejnym istotnym czynnikiem była lokalizacja względem sieci osadniczej. Lotniska funkcjonowały w znacznym oddaleniu od miast, stanowiły odrębne jednostki osadnicze zamieszkałe przez wojsko. Obecnie, ze względu na ich otwarcie dla nowych mieszkańców i włączenie do sieci osadniczej, różnice w zagospodarowaniu się zmniejszają. Jednakże wpływ miast i aglomeracji silnie oddziałuje na poziom i intensywność przekształceń. Dawne lotniska w pobliżu Stargardu i Brzegu w dużym stopniu przebudowano na strefy gospodarcze. Osiedle i lotnisko w Kołobrzegu funkcjonuje jako teren rekreacyjny dla turystów oraz mieszkańców. Przykłady te wyraźnie pokazują istotną rolę oddziaływania ośrodków miejskich. Intensywne wykorzystanie gospodarcze lotnisk ułatwiło istniejącym w pobliżu osiedlom powojkowym przekształcenie w nowe tereny o charakterze miejskim. Natomiast na lotniskach zlokalizowanych w obszarach o niższej gęstości zaludnienia, z dala od ważniejszych miast, np. w Tomaszowie, Wiechlicach-Osiedlu czy w Chojnie, widoczne były trudności z wykorzystaniem istniejącego potencjału gospodarczego tych terenów. Położenie z dala od dróg szybkiego ruchu, aglomeracji miejskich oraz duża powierzchnia do zagospodarowania są przyczynami słabszego zainteresowania inwestorów i skutkuje to ograniczonym, jak dotąd, ich wykorzystaniem. Stwarza to jednakże możliwości ukierunkowanego przystosowania tych obszarów dla inwestorów, biorąc pod uwagę zapotrzebowanie rynku lokalnego i regionalnego. Obszary byłych lotnisk wskazane jako potencjalne strefy gospodarcze mogłyby być ponownie wykorzystane na

potrzeby budowy lotniczych terminali towarowych (do międzynarodowego transportu produktów regionalnych przedsiębiorstw produkcyjnych), elektrowni wykorzystujących odnawialne źródła energii, czy też wykorzystane do rozbudowy infrastruktury (w tym technicznej i społecznej) w celu podniesienia atrakcyjności lokalizacyjnej. W ostatnich latach obserwowane są pozytywne zmiany w ich aktywizacji gospodarczej.

Wyniki przeprowadzonego badania wskazują, że dawne radzieckie lotniska powoj-skowe stanowią ważne tereny inwestycyjne w zachodniej części Polski i mają potencjał dla rozwoju gospodarczego gmin, na obszarze których się znajdują. Jakkolwiek jest on wykorzystany w różnym stopniu, to przekształcenia którym podlegają tereny powoj-skowe związane z napływem nowych przedsiębiorstw, ale także mieszkańców, odgrywają istotną rolę w rozwoju lokalnym.

Bibliografia

- Bagińska, Aleksandra i Robert Szymytkie. 2015. Zagospodarowanie lotniska poradzieckiego w Skarbimierzu. *Studia Śląskie*, 77, 231–255.
- Baker, Douglas C. i Robert Freestone. 2010. The airport city: a new business model for airport development. Critical issues in air transport economics and business. W: *Critical Issues in Air Transport Economics and Business*, red. Rosario Macario i Eddy Van de Voorde, 150–164. Oxon: Routledge/Taylor and Francis Group.
- Carlin Wendy. 1994. Privatization and Deindustrialization in East Germany. W: *Privatisation in Central and Eastern Europe*, red. Estrin Saul, CEPR Discussion Papers. No. 892, 127–153. London: Longman.
- Chmielewska, Marta. 2016. *Morfologiczne przekształcenia przestrzeni miejskiej Katowic*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Dołzbłasz, Sylwia i Piotr Mucha. 2015. Wykorzystanie terenów pogórnich na przykładzie Wałbrzycha. *Studia Miejskie*, 17, 103–115.
- Gaubatz, Piper. 1999. China's urban transformation: patterns and processes of morphological change in Beijing, Shanghai and Guangzhou. *Urban Studies*, 36(9), 1495–1521. DOI: 10.1080/0042098992890.
- Hercik, Jan, Ondřej Šerý i Vaclav Toušek. 2011. Post-military areas in the Czech Republic and their revitalization – examples of the towns of Hodonín and Uherské Hradiště. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis Facultas Rerum Naturalium, Geographica*, 42(2), 107–119.
- Hilbrandt, Hanna. 2017. Insurgent participation: consensus and contestation in planning the redevelopment of Berlin-Tempelhof airport. *Urban Geography*, 38(4), 537–556. DOI: 10.1080/02723638.2016.1168569.
- Jauhainen, Jussi S. 1999. The Conversion of Military Areas in the Baltic States. W: *The NEBI Yearbook 1999*, 327–334. Springer-Verlag Berlin Heidelberg. DOI: 10.1007/978-3-642-57127-5_21.
- Jarczewski, Wojciech i Michał Kuryło. 2010. Regeneration of Post-Military Areas in Poland. *Europa XXI*, 21, 117–133. DOI: 10.7163/eu21.2010.21.9.
- Kadar, Kriszta. 2014. The rehabilitation of former Soviet military sites in Hungary. *Hungarian Geographical Bulletin*, 63(4), 437–456. DOI: 10.15201/hungeobull.63.4.5.
- Keserű, Imre. 2013. *Post-suburban transformation in the functional urban region of Budapest in the context of changing commuting patterns*. Seged (Doctoral dissertation).
- Krzysztofik, Robert, Maria Tkoc, Tomasz Spórna i Iwona Kantor-Pietraga. 2016. Some dilemmas of post-industrialism in a region of traditional industry: The case of the Katowice conurbation, Poland. *Moravian Geographical Reports*, 24(1), 42–54.
- Kuśnierz-Krupa, Dominika i Michał Krupa. 2007. Messestadt Riem w Monachium jako modelowy przykład zrównoważonej dzielnicy miejskiej. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 104(3-A), 171–178.
- Malikowski, Jacek. 2008. Krajobraz po likwidacji garnizonu. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG*, 10, 447–454.

- Masefield, Peter G. 1968. The modern airport – and its future. *Journal of the Royal Society of Arts*, 116(5145), 783–804.
- Miszewska, Barbara. 1995. Wpływ ekspansji przestrzennej Wrocławia na sukcesję użytkowania ziemi i strukturę morfologiczną miasta. *Czasopismo Geograficzne*, 66, 363–370.
- Miszewska, Barbara. 2000. Rodzaje sukcesji funkcjonalnej w mieście na przykładzie Wrocławia. W: *Społeczne, gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast*, red. Janusz Słodczyk, 293–305. Opole: Uniwersytet Opolski.
- Ogburn, William F. 1946. Inventions of Local Transportation and the Patterns of Cities. *Social Forces*, 24(4), 373–379. DOI: 10.2307/2572206.
- Pijet-Migoń, Edyta i Piotr Migoń. 2014. Infrastruktura dawnych portów lotniczych w Polsce i możliwości jej turystycznego wykorzystania. *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego*, 32, 25–41.
- Rucińska, Danuta i Andrzej Ruciński. 2017. Współzależności rozwoju portów lotniczych i struktur zagospodarowania przestrzeni z uwzględnieniem stref okołolotniskowych. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(2), 57–68. DOI: 10.4467/2543859xpkg.17.011.7393.
- Sikorski, Dominik. 2013. Rozwój i struktura usług na terenach przemysłowych w wybranych małych miastach województwa dolnośląskiego. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 15(3), 77–95.
- Smolarski Mateusz i Robert Szmytkie. 2014. Zagospodarowanie obiektów potransportowych we Wrocławiu. W: *Przekształcenia przestrzeni miejskiej Wrocławia. Ujęcie geograficzne*, red. Paweł Brezdeń, Robert Szmytkie, 2, 118–144.
- Sobotka, Sławomir. 2012. Zagospodarowanie i przemiany społeczno-gospodarcze w garnizonie porosyjskim w Szczytnicy. *Czasopismo Geograficzne*, 83(1–2), 81–91.
- Tintëra, Jiri, et al. 2014. Urban Brownfields in Estonia: Scope, Consequences and Redevelopment Barriers as Perceived by Local Governments. *Moravian Geographical Reports*, 22(4), 25–38. DOI: 10.1515/mgr-2014-0021.
- Wójcik, Jan. 2011. Obiekty poprzemysłowe w Wałbrzychu i Boguszowie-Gorcach: stan, wykorzystanie i zagospodarowanie. *Przegląd Górniczy*, 67(12), 98–106.