

Teobald Jałyński

Ład przestrzenny Jaworzna

Wstęp

Polityka przestrzenna, niezależnie od zakresu działań, zawsze zawiera w sobie dwa przeciwstawne elementy. Pierwszym elementem, decydującym o jej charakterze i skali jest po prostu przestrzeń. Miejska, wiejska, dzielnicowa lub krajowa, zawsze jednak określona jakimiś granicami, mająca wyróżniające cechy i dające się określić parametry fizyczne. Drugim elementem jest zaś polityka która jako emanacja woli ludzi lub środowisk, podatna jest na niemierzalne wpływy, często emocjonalna, rzadko racjonalna w kartezjańskim świecie wartości. Ta mieszanina już na starcie jest wybuchowa a praktyka jej realizacji może prowadzić albo do efektownej eksplozji z nieodwracalnymi stratami, albo do uspokojenia i racjonalizacji tego, co zastaliśmy po przodkach. Praca architekta miejskiego to ciągle balansowanie na tych skrajnościach. Mówienie o polityce przestrzennej wymaga zakreślenia jej granic. Prowadzenie takiej polityki przedstawione zostanie na przykładzie Jaworzna gdzie jestem Naczelnikiem Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego.

Charakterystyka przestrzenna i historyczna Jaworzna.

Jaworzno to prawie stutysięczne miasto na prawach powiatu w województwie Śląskim położone w miejscu historycznego styku trzech zaborów, znanym wszystkim miłośnikom naszych dziejów. Kąt Trzech Cesarzy, zabawnie nazywany Trójkątem, miał do I Wojny Światowej trzy imperialne oblicza: rosyjskie z Sosnowcem (styk rzek do dziś widać w herbie tego miasta), pruskie z Mysłowicami i austro-węgierskie z Jaworzniem. To galicyjska historia, krakowskie korzenie i pewna „osobność” czynią z Jaworzniem odrębny i wyróżniający się podmiot w śląskim i zagłębiowskim żywiole. Objęte wodami Białej i Przemszy, położone w urozmaiconym i zróżnicowanym morfologicznie krajobrazie (124 m różnicy wzniesień!), duże jak niejedno miasto wojewódzkie (14. w Polsce) i średnie swoim potencjałem ludnościowym stanowi ciekawy przykład miasta jednego z wielu, ale jednak rozpoznawalnego. W jego krajobrazie zaznaczają się gigantyczne chłodnie kominowe Elektrowni Jaworzno III (są dziś dwie elektrownie) z najwyższym w Polsce kominem, sąsiedztwo skrzyżowania autostrady A4 i drogi S1, słynna stacja kolejowa Szczakowa, kiedyś wrota do CK Monarchii, dziś zapomniana i upadła oraz widoczne z każdego miejsca zielone morze pól i lasów, obejmujące prawie trzy czwarte powierzchni miasta. Każdy element z tej listy, oraz setki innych, to przedmiot zainteresowania i wyzwania dla prowadzonej przez miasto Jaworzno polityki przestrzennej.. Polityki realizowanej

przecież od lat, ale od lat piętnastu ze szczególną intensywnością. Wszelka polityka to praca zespołowa, także ta przestrzenna, a może ona szczególnie. W przestrzeni nic nie da się zrobić z za biurka - trzeba twardo stanąć na ziemi, badać i sprawdzać, rozmawiać z ludźmi, słuchać i obserwować, pytać i przekonywać, dawać propozycje i umieć się wycofać. W samorządzie lokalnym liderem jest wójt, burmistrz lub prezydent. W Jaworznie Prezydentem Miasta jest Paweł Silbert, wybrany już po raz piąty (w pierwszym głosowaniu, z 65 procentami głosów mieszkańców) i to z jego nazwiskiem należy wiązać współczesne oblicze miasta. Autor niniejszego artykułu jest urzędnikiem miejskim i jako architekt miejski kieruje szesnastoosobowym wydziałem, podzielonym mniej więcej po połowie na administrację architektoniczną – budowlaną i zagospodarowanie przestrzenne z planowaniem, rentami planistycznymi, decyzjami o warunkach zabudowy i wypisami. Na pierwszym miejscu ma więc w swoim zakresie obowiązków dbałość o ład przestrzenny. Dla wielu to po prostu wydawanie pozwoleń na budowę, ale tak naprawdę to organizowanie procesu planistycznego i pełna koordynacja wszelkich zamierzeń miasta mogących mieć swoje odzwierciedlenie w przestrzeni. Czyli - mówiąc obrazowo – trzeba mieć oko na wszystko! Jednym z pierwszych ustaleń przyjętych w mieście było, aby wszystko co narysowane jest na mapie opiniowane było przez Wydział Urbanistyki i Architektury. Trzymanie ręki na pulsie bardzo pomaga w ocenie zdrowia organizmu, także miejskiego. Nowe życie Jaworzna zaczęło się na początku obecnego stulecia. Przedtem, pierwsze dziesięciolecie nowej rzeczywistości to otrząsanie się ze starego i próba definiowania nowego oblicza miasta. Nie szło to dobrze, bo wszystko było pierwsze – nie wiedziano jakie są priorytety, szukano wielu pomysłów po omacku bez pogłębionych analiz, nie wiedziano jak skutecznie organizować fundusze, nie zbudowano wyraźnej i spójnej wizji rozwoju. Do tego znacząco pogarszała się sytuacja społeczno-gospodarcza miasta, upadały kopalnie i inne znaczne kiedyś zakłady, zaczęła się emigracja (także ta wewnętrzna), wybuchł kapitalizm i zaczął się kryzys demograficzny. W Jaworznie dokładnie pamiętamy ten czas. Kraj określał się na nowo, Jaworzno też szukało miejsca dla siebie. Powstało kilka dokumentów planistycznych raczej nikłej wartości a nakreślone w nich propozycje przestrzenne to do dzisiaj nieustanne zmartwienia z powodu zdecydowanie przeskalowanych zamiarów. Próba redefinicji przyjętych początkowo założeń trwa od lat i ciągle nie daje zadowalających nas efektów. Potencjał Jaworzna to elektrownie i zaopatrująca je kopalnia, pozostające w rękach Tauronu, największego w południowej Polsce koncernu energetycznego. To z jego aktywnością związany jest los wielu jaworzniaków, to on jest obecnie jedynym koncesjonariuszem części złóż węgla pod miastem, to jego plany rozwojowe najsilniej odciskają się w przestrzeni miejskiej. Znane kiedyś

zakłady, takie jak Organika Azot, są cieniem dawnej potęgi. Huta Szkła Okiennego i Cementownia, obie w Szczakowej, czy KWK Jan Kanty zostały zlikwidowane i sukcesywnie znikają zarówno z przestrzeni jak i świadomości. Sen o potędze Jaworzna skończył się jednak już po rezygnacji z budowy w mieście portu lotniczego Balin (osiedle w Chrzanowie na granicy z Jaworzniem), który w zamyśle miał zastąpić lotniska w Balicach i Pyrzowicach. Nowe aktywności swoją skalą nie zajęły opuszczonych miejsc i dawne przemysłowe Jaworzno staje się miastem bardziej do mieszkania niż do produkowania. A przecież historia Jaworzna to najstarsza na ziemiach polskich kopalnia węgla, jeszcze z czasów Stanisława Staszica, górnictwo rud cynku i ołowiu, zakłady azotowe tworzone przez Ignacego Mościckiego czy zaopatrująca dwór CK Monarchii Fabryka Portland - Cementu w Pieczyskach – Szczakowej. Ale jest też druga, ciemniejsza, strona tej dawnej prosperity. To okolica permanentnej galicyjskiej biedy, nędznego rolnictwa, chaosu przestrzennego gdzie skromne osiedla łączyły marne drogi, często gruntowe. Jaworzno to miasto bez pomników architektury w którym nawet lekko odmiennie budynki urastają do rangi „zabytku”. Powojenna prosperity odmieniła oblicze miasta które jednak nie stało się polskim Klondike. Z taką materią przyszło się zmierzyć tworząc nową wizję rozwoju. Jako priorytet przyjęto założenie, że tylko nowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego może dać odpowiedź na wyzwania czasu, w którym najbardziej spektakularnym było wejście Polski do Unii Europejskiej. Dotychczasowy dokument z połowy lat dziewięćdziesiątych pokazany w skali 1:50 000 miał charakter co najwyżej poglądowy i nawet nie próbował zmierzyć się w pełni z aktualnymi problemami. Obraz miasta wyraźnie pokazuje, że to komunikacja jest największym wyzwaniem i to od jej logiki układu i technicznej sprawności zależy zarówno wewnętrzna integracja miasta jak i konkurencyjność z relacjach ze światem zewnętrznym. Przeszywająca miasto po ukosie droga krajowa nr 79 była niekończącym się utrapieniem. Demolowała śródmieście z powodu rozplecenia kierunków ruchu w rejonie Rynku, dzieliła miasto na pół i przez koncentrację ruchu nie pozwalała na właściwe kształtowanie połączeń poprzecznych. Analizę stanu rozpoczęto od dogłębnych pomiarów: przepustowości, mobilności, rodzajów ruchu a następnie poprzez modelowanie stworzono obraz przyszłego układu komunikacyjnego. W obrazie tym pojawiły się drogi (niektóre wykonano dopiero teraz, po piętnastu latach), które już wtedy kanalizowały ruch i dawały właściwe przesłanki do kształtowania rozwoju przestrzennego. Część z nich istniała już wcześniej jednak z powodu swojego stanu technicznego nie mogły pełnić przewidzianej dla nich roli. Część dróg musiała zostać stworzona od podstaw, ale nawet wtedy gdy powstawały w trybie przewidzianym w ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i

realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, czyli w tzw. specustawie drogowej, trasowane były zgodnie ze studium a potem zgodnie z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Można powiedzieć, że układ komunikacyjny przewidziany w studium uchwalonym w roku 2005 „ustawił” miasto. Wykonane dziesięć lat później kolejne studium w zasadzie podtrzymało poprzednie ustalenia, jednak wykonana w międzyczasie seria badań pozwoliła dokonać korekty klasy niektórych dróg, zawsze w kierunku ich obniżenia. Urealniono je odnosząc do faktycznego obciążenia ruchem. Modelowanie układu osiedleńczego to próba odpowiedzi na pytanie: jaki jest pożądany model osadnictwa w mieście? W mieście gdzie mniej niż jedna piąta gruntów należy do gminy próba narzucenia modelu zabudowy musi być skazana na porażkę. Preferujemy zabudowę intensywną w zorganizowanych formach, ale dominuje zabudowa indywidualna. W relacjach osiedleńczych słowem kluczowym jest integracja – integracja przestrzeni miejskiej, integracja mieszkańców, integracja usług. Miasto istniejące od zawsze jako mieszanka osad i osiedli, a historycznie nawet miasteczek (Szczakowa, Jeleń, Buczyna), zawsze w oddaleniu od siebie, uznało za ważne aby się zjednoczyć w jeden organizm miejski. Najbardziej doskwierało, że mieszkańcy Ciężkowic czy Jelenia jechali za swoimi sprawami do Jaworzna, a nie do centrum. Przecież wszystkie „peryferyjne” dzielnice to także Jaworzno! Oprócz wypełniania naturalnych dziur w zabudowie uznano za ważne koncentrowanie zabudowy wokół naturalnych łączników międzyosiedlowych wszędzie tam gdzie było to możliwe. Tego procesu nigdy nie da się prawdopodobnie zakończyć z pełnym sukcesem gdyż „lokalność” nadal jest bardzo silna, ale spinanie miasta ułatwi jego funkcjonowanie, co też jest wartością dodaną. Jaworzno nie ma łatwości w pozyskiwaniu nowych terenów pod inwestowanie. Przeciwnie – podstawowymi przeszkodami są stosunki własnościowe i uwarunkowania przyrodnicze, zwłaszcza geologiczno – górnicze. Granice działek to pozostałość po galicyjskim rozdrobnieniu gospodarstw. Istniejące do dziś podziały łanowe silnie odciskają się w strukturze osadniczej, rozpraszając zabudowę mieszkaniową w sposób nie dający szans na jej docelową sanację. To niewyobrażalne marnotrawstwo przestrzeni miejskiej. Ratunkiem mogą być scalenia i wtórne podziały jednak uregulowania prawne nie są tu pomocne. Narzucony ustawą o gospodarce nieruchomościami obowiązek wykonania na koszt gminy podziału a następnie uzbrojenia w infrastrukturę całego obszaru scalenia skutecznie powstrzymuje przed wchodzeniem na tą ścieżkę. Jaworzno przeprowadziło taki eksperyment w końcu pierwszej dekady nowego wieku na osiedlu Chełmońskiego, gdzie było właścicielem około połowy gruntów i który zakończył się powstaniem prawie 210 działek budowlanych. Podstawą działań był plan miejscowy i

zapisane w nim rozwiązania przestrzenne. Powstałe na obszarze ok. 21 ha drogi i ciągi pieszo-jezdne nieproporcjonalnie obciążły zasób gminny a późniejsze wydatki na infrastrukturę (prawie 25 mln zł) były dla miasta drogą nauką. Część działek gminnych objął Jaworznicki TBS i wybudowane przez niego domy nadały osiedlu zrąb kształtu przestrzennego. Mimo kłopotów w kilku kolejnych planach wprowadzaliśmy obszary scaleń uważając, że ład przestrzenny i przyszły dobrostan miasta są ważniejsze niż chwilowe trudności w ich sfinansowaniu. Teraz jednak stawiamy częściej na przekonywanie właścicieli nieruchomości do scaleń, oferowanie pomocy merytorycznej, na wskazywanie zysków i ułatwianie wzajemnej komunikacji, co w Polsce zawsze jest dużym problemem. Gmina scala grunty które wcześniej wskazała w planach miejscowych, gdzie jest dominującym właścicielem i które zazwyczaj przeznaczone są pod cele inwestycyjne. Wykonywane przy tej okazji drogi i uzbrojenie techniczne są atrakcyjną ofertą dla inwestorów. Obejmowanie terenów przez przyszłych inwestorów zależy jednak od koniunktury gospodarczej, a ta jest ostatnio dość zmienna. Pewnym hamulcem jest też generalnie niewielki ruch w obrocie nieruchomościami na terenie miasta w porównaniu z gminami sąsiednimi (nie mówiąc już o Krakowie czy Katowicach) co sprawia, że słabe są naciski ekonomiczne na pozyskiwanie i sprzedaż działek budowlanych. Scalanie na własne potrzeby budowlane gminy wciąż pozostaje tylko luksusowym wyjątkiem.

Wpływ eksploatacji górniczej na stan przestrzeni

Budowa geologiczna Jaworzna jest bardzo bogata. Od utworów pierwotnych z kambru i dewonu poprzez utwory karbońskie ze złożami węgla i triasowe z dolomitami, wapieniami i galenami po plejstocenijskie złoża piasków i żwirów Miasto zarówno historycznie jak i współcześnie kształtuje swój rozwój balansując pomiędzy złożami i zróżnicowanymi formami powierzchniowymi. Ponieważ nie jest możliwa jednoczesna eksploatacja wszystkiego częste jest w praktyce zabudowywanie terenów na złożach (zwłaszcza węgla kamiennego) i blokowanie terenów gdzie możliwa jest eksploatacja powierzchniowa (dolomity, wapień i piaski). Eksploatacja podziemna nie wyklucza zabudowy na powierzchni jednak ma ogromny wpływ na to, jak jest ona kształtowana. Szkody górnicze to słowo doskonale znane w Górnoląskiej Niece Węglowej. Szkody te, stopniowane w skali ich uciążliwości, określa się w planach eksploatacji złóż i przenosi się do planów miejscowych. Ale też same miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dają podmiotom górniczym wytyczne jak prowadzić eksploatację, jak wytyczać pola wydobywcze i jak zakreślać granice dopuszczalnych odkształceń powierzchni aby nie kolidowały z istniejącą i projektowaną zabudową. Uzgodnienia i rozmowy prowadzono przy

każdym nowym planie ruchu zakładu górniczego. Były niekiedy bardzo burzliwe, ale przez lata takich praktyk wypracowano sposoby omijania najistotniejszych punktów spornych dla dobra miasta i górników. O wiele trudniejsze są natomiast rozmowy z nowymi podmiotami górnictwa nastawionymi na szybki sukces finansowy, pragnącymi powrócić do wydobywania węgla z miejsc, gdzie koncesje wygasły lub ich nie było i pokładów które eksploatowano w przeszłości. Kilkakrotnie w ostatnich latach musieliśmy stoczyć prawdziwą batalię o miasto. Założenie było proste – miasto nie ma nic przeciwko eksploatacji podziemnej pod warunkiem, że nie zagrazi ona powierzchni. Dla miasta był tu oczywisty związek przyczynowo – skutkowy. Widzieliśmy pewne korzyści w działaniu kolejnego zakładu pracy (bezrobocie to zawsze palący temat) ale nie mogliśmy godzić się na utratę walorów przestrzeni, stającej się sukcesywnie coraz większym skarbem. Obawy urzędników miejskich i mieszkańców wzbudzały zagrożenia dla stosunków wodnych, zmiana morfologii, spodziewane szkody górnicze, ale nie bez znaczenia była też coraz większa niechęć mieszkańców do tego rodzaju działalności. Wzrastała świadomość ekologiczna, mieszkańcy poczuli się gospodarzami na swoich gruntach i mimo zakodowanego od pokoleń obrazu szybów kopalnianych i elektrowni przed oczami w sposób zdecydowany dawali temu wyraz. I tutaj – paradoksalnie – rzecznikiem miasta stali się pracownicy Wydziału Urbanistyki i Architektury. Charakter naszej pracy pozwalał na kompleksowe zrozumienie problematyki ochrony na wszystkich jej poziomach oraz podjęcie merytorycznej dyskusji z inwestorami. Argumentem koronnym w tych dyskusjach było wykazanie, że nowa eksploatacja wzruszy złoża ustabilizowane już po zakończeniu ich wydobycia w przeszłości, w sposób którego nie da się zdiagnozować. Żaden podmiot górniczy nie chciał przyjąć tego do wiadomości uważając, że może odpowiadać tylko za „swoją” eksploatację. Inne skutki nie były dla nich ważne, odwrotnie niż dla miasta. W konsekwencji w ciągu kilku lat burzliwych dyskusji, spotkań, konferencji i prezentacji, zawsze z udziałem mieszkańców, miasto nie wyraziło zgody na takie próby. Od lat walczymy gdzie się da o podmiotowość samorządu lokalnego i tu mogliśmy dać temu wyraz. Antywęglowa polityka Unii Europejskiej być może będzie ostatecznym argumentem w tej walce. Wydobywanie węgla za wszelką cenę już nie jest już wskazane. Ciekawym aspektem walki o jakość przestrzeni miejskiej był długotrwały spór z Wojewodą Śląskim o zakres ustaleń dokumentów planistycznych w odniesieniu do terenów poddanych eksploatacji górniczej – tej obecnej i prognozowanej. Nie próbując wchodzić w kompetencje organów koncesyjnych ustalających zakres i oddziaływanie eksploatacji górniczej przy koncesji wydobywczej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jaworzna z roku 2015 wprowadziliśmy parametry ochrony

powierzchni w wybranych obszarach na terenie złóż węgla kamiennego stosując instrumentarium górnicze – obniżenia, nachylenia itp. Zapisy te, także w planach miejscowych, zostały zakwestionowane jako niedopuszczalne, naruszające kompetencje właściwych organów. Paradoks polegał na tym, że gmina uzgadniając co do zgodności z ustaleniami dokumentów planistycznych projekt koncesji pozbawiona została możliwości weryfikacji przedstawionych rozwiązań i porównania ich z przyjętymi przez miasto wartościami. Miasto toczyło spór przed sądami administracyjnymi wszystkich instancji i mimo ogromnej determinacji przegrało. Potwierdziło się nasze przypuszczenie, że uzgodnienia te to (niestety) tylko formalność. Porażkę w tym zakresie odebraliśmy także jako dowód niedoskonałości prawa powszechnego na styku kompetencji samorządów lokalnych i władzy państwowej. W związku z tym dalsze nasze działania kierować będziemy na zmianę regulacji w tej sferze. Nie boimy się stawać przed sądami i twardo bronić naszych racji przy pomocy argumentów. Wysoko stawiamy zasady samorządności lokalnej i bronimy ich wszędzie, gdzie są naruszane. W sferze planowania przestrzennego widzimy je zarówno w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w prawie budowlanym ale też w ustawie o gospodarce nieruchomościami, w prawie górniczym i geologicznym, w ustawie o drogach publicznych, o lasach, i wielu innych aktach prawnych. W naszej ocenie ukształtowany w ostatnim ćwierćwieczu model funkcjonowania państwa niezbyt skutecznie radzi sobie z troską o naszą wspólną przestrzeń.

Zmiana oblicza Jaworzna

Zmiana oblicza miasta następuje sukcesywnie. To wynik skoordynowanej działalności planistycznej i inwestycyjnej, gdzie umiejętność pozyskiwania środków ma swoje poczesne miejsce. Nazywamy to „długim rozbiegiem”, rozbiegiem który pozwala dalej skoczyć. Oprócz prac planistycznych należy docenić opracowania projektowe i studialne, wykonywane niekiedy z wyprzedzeniem, pozwalające na występowania o środki wszędzie tam, gdzie wymagane jest przedstawienie dokumentacji, a najlepiej pozwolenia na budowę. Od lat stosujemy zasadę organizowania konkursów architektonicznych dla inwestycji ważnych w przestrzeni miejskiej. Ich pokłosiem są projekty i realizacje wyróżniające się formą i rozpoznawalne przez wszystkich. Budynek Biblioteki Miejskiej przy Rynku, którego projekt został wyłoniony w ten sposób, wspaniale wpisany w brakującą pierzeję, stał się już ikoną, nagrodzoną nagrodą za najlepszą przestrzeń publiczną w Województwie Śląskim w roku 2008. Sam Rynek, który odzyskał świetność po wyprowadzeniu z niego DK 79, znów stał się centralnym miejscem spotkań i ma do zaoferowania o wiele więcej niż tylko swój

niecodzienny trójkątno – klepsydrowy kształt. Każda nowa inwestycja staje się wzorcem do naśladowania i daje asumpt do poprawiania tego, co dziś jeszcze szpeci. Inwestycje w centrum miasta nie byłyby możliwe bez zmiany organizacji ruchu, którą rozłożono na kilka lat. Wspomniane wyprowadzenie DK 79 wiązało się z wcześniejszym wykonaniem obwodnicy śródmiejskiej w śladzie dawniejszej kolei, historycznie łączącej stację Szczakowa z Chrzanowem przez Jaworzno, Bory i Byczynę. Ten od lat rezerwowany korytarz komunikacyjny dzisiaj rozwiązał część problemów komunikacji w mieście, ale jego dalsze funkcjonowanie to synergia z tzw. dużą obwodnicą i systemem dróg poprzecznych, sukcesywnie tworzonych. Znika z mora Jaworzna czyli bezalternatywność połączeń. Mieszkańcy miasta zapominają już jakim kłopotem było uzyskanie połączenia z np. Ciężkowicami za pomocy jedyne go wylotu ze śródmieścia czy ze Szczakową za pomocą dwóch permanentnie zakorkowanych ulic. Rozluźnienie ruchu i nadanie mu płynności to ewidentny sukces ostatnich lat. Kompleksowa modernizacja przebiegającej przez miasto drogi krajowej obejmuje nie tylko odcinek śródmiejski ale też o wiele ważniejsze wyloty z miasta – w kierunku Katowic w rejonie drogi S1 i w kierunku Krakowa w rejonie autostradowego węzła Byczyna, na granicy z Chrzanowem. O ile część zachodnia tej inwestycji jest prawie na ukończeniu (brakuje docelowego podłączenia do Drogowej Trasy Średnicowej w jej wschodnim odcinku, ale to temat na zupełnie inne opracowanie) to część wschodnia wymaga jeszcze dalszych prac z wiaduktem nad Byczyną włącznie. Warto poruszyć tu temat sąsiedztwa z autostradą A4 i szorstkiej przyjaźni z jej koncesjonariuszem. Miasto, mając na swoim terenie drogę będącą marzeniem wielu samorządów, nie jest w stanie korzystać z jej walorów z powodu odmiennej wizji lokalizacji węzłów autostradowych. Stalexport Autostrada Małopolska (SAM) preferuje węzeł Byczyna , obojętny dla Jaworzna i Chrzanowa (dziś funkcjonujący w niepełnych relacjach i nie umożliwiający podróży we wszystkich kierunkach) a Jaworzno kieruje uwagę w kierunku węzła Jeleń (również ułomnego) usytuowanego kilka kilometrów dalej na zachód, wokół którego koncentruje swoje tereny inwestycyjne. Ta rozbieżność ciąży na naszym rozwoju pomimo sprzyjającym nam zapisów w planie województwa śląskiego. Inwestorów odstrasza niemożność realizacji wszystkich relacji komunikacyjnych, co przekłada się na słabą sprzedaż gruntów. Skutki odczuwamy na różnych polach, także przy tworzeniu planów miejscowych. Nie pomogła budowa Drogi Współpracy Regionalnej (DWR) w założeniu łączącej, przez Jaworzno, Oświęcim ze Sławkowem, która dziś służy jeszcze jako wymuszony by-pass pomiędzy DK 79 i A4. Być może po wygaśnięciu koncesji w roku 2027 temat znajdzie swoje rozwiązanie. Przestrzeń miejska to nie tylko obiekty kubaturowe i inżynierskie. Gigantyczny potencjał przyrodniczy miasta pozwolił na stworzenie

szeregu obiektów gdzie elementem wyróżniającym jest ich ścisły związek z otaczającą przyrodą. Najbardziej znany jest Ośrodek Edukacji Geologicznej Geosfera położony w części dawnego kamieniołomu dolomitu (cementownia Szczakowa), znanego ze swoich unikalnych naturalnych zasobów geologicznych, przyciągających badaczy i turystów z całej Europy. utworzony w nim kompleks edukacyjny tętni życiem przez cały rok i już teraz jest wizytówką miasta. Plany jego dalszego rozwoju są bardzo ambitne i mają mocne podstawy – kamieniołom jest ogromny i spektakularnie malowniczy. Na zapleczu Geosfery wykreowano Park Północny wokół dawnego wyrobiska Gródek, a w nim: zatopione koparki - Mekka pływaczy, szlaki crossowe, tworzące się arboretum Uniwersytetu Śląskiego, tereny dzikie i malownicze. Dalej zalew Sosina w byłej niecce kopani piasku, ogromne kąpielisko i teren rekreacyjny i kończąc na rezerwacie Doliny Żabnika z malowniczymi formami wodnymi i torfowiskami. Wszystko to w okolicy lesistej i zielonej, charakterystycznej dla północno - wschodniej części Jaworzna. Wszystkie opisane powyżej elementy składowe miasta mają swoje odwzorowanie w dokumentach planistycznych. Przez ostatnie piętnaście lat wykonaliśmy sześćdziesiąt planów miejscowych i dwa studia uwarunkowań. Dzisiaj możemy powiedzieć, że całość terenów inwestycyjnych ma plan pomimo że obejmują one tylko ok. 60 % powierzchni miasta. Jaworzno wydaje rocznie jedynie kilka decyzji o warunkach zabudowy i lokalizacji inwestycji celu publicznego i tylko w odległych miejscach, głównie dla obiektów liniowych. Ta polityka przynosi efekty - nikt nie musi czekać aż miasto się nim zajmie, inwestowanie jest łatwe choć niektórym ustalenia planów są nie w smak. Ciągłe nad nimi pracujemy, często poprawiamy szukając najlepszych zapisów. Tu jednak natrafiamy na barierę myślową postawioną pomiędzy oczekiwaniami mieszkańców i inwestorów a interesami miasta jako gospodarza wspólnej przestrzeni. Z każdym rokiem dostrzegamy coraz więcej konfliktów, coraz trudniej o kompromis, coraz częściej proponowane rozwiązania stają się zbyt ogólne i przyzwalające na różne interpretacje. Widzimy to jako potencjalne zagrożenie i przyczynek do pogłębiania analiz i poszukiwania przykładów dobrych praktyk. Szkolimy się nieustannie, nie zamykamy się we własnym kokonie, nie uciekamy od żadnej okazji pozwalającej na nawiązanie kontaktu z mieszkańcami i poszerzenie naszych horyzontów. W logo miasta jest dewiza „Jaworzno – źródło energii”. To czytelne nawiązanie do jego „energetycznego” wizerunku z elektrowniami i kopalnią ale też uznanie, że energia nas przenika i daje impuls do działania. Stanie w miejscu gdzie tworzy się prawie półtora tysiąca megawatów, z perspektywą na kolejne, to wyzwanie i zobowiązanie. Wyzwaniem jest poradzenie sobie z energetyczną infrastrukturą, chłodniami kominowymi dominującymi w sylwecie miasta, z dziesiątkami kilometrów linii

najwyższych napięć opasującymi miasto i rujnąjącymi jego przestrzeń, z kolejami i rurociągami wody, z całą logistyką zachodniej przemysłowej części miasta gdzie zlokalizowane jest energetyczne serce Jaworzna. Zaszczości są przeogromne a możliwości miasta, zwłaszcza finansowe - ograniczone. Widoczne z każdego miejsca linie energetyczne to w części pozostałość po lokalizacjach dla okupacyjnych niemieckich inwestycji na trasie Jaworzno - Oświęcim, po wojnie rozbudowywanych wielokrotnie i prowadzonych bez szacunku dla potrzeb miasta. Infrastruktura energetyczna nie zawsze jest piękna, a może taka być, gdy jest to świadomy zamiar. Bardzo nad tym pracujemy, na razie w małej skali. Zapisy ostatniego studium zakładają wprowadzenie w przestrzeń miejską tramwaju, którego w Jaworznie nigdy nie było. To próba uznania, że rozwój miejskiej mobilności może odbywać się z pominięciem ruchu samochodowego i dania preferencji dla ruchu szynowego, komplementarnego dla ruchu kolejowego. Pomimo braku możliwości natychmiastowego zrealizowania tego projektu (co wynika oczywiście z ograniczeń budżetowych) projekt nie został zarzucony. Podczas jego przyszłej realizacji będzie jednak brany pod uwagę postęp technologiczny, gdzie elektromobilność też ma swoje miejsce. Już dzisiaj prawie cały transport miejski to autobusy elektryczne a miasto dodatkowo mocno przymierza się do testowania na swoim terenie samochodów autonomicznych. Działania prowadzące do wyeliminowania, a na pewno do ograniczenia niskiej emisji prowadzone są na wielu frontach. Rowerzyści korzystają z pierwszej w Polsce velostrady i systemu dróg dla rowerów integrujących odległe dzielnice. Ograniczanie ruchu samochodowego to także limitowanie miejsc parkingowych w centrum, zwiększanie rotacji i system przyjaznych połączeń pieszych i rowerowych. Praktyczny brak wypadków śmiertelnych na drogach Jaworzna to wynik mądrych rozwiązań przestrzennych i świadomej polityki kształtowania transportu w mieście. Miasto sąsiaduje z Metropolią Górnośląsko – Zagłębiowską (GZM), do której głównie z powodów komunikacji publicznej i planowania przestrzennego nie przystąpiło, musi utrzymywać z nią jednak bieżące kontakty. Oparcie wzajemnej komunikacji jedynie na ruchu samochodowym (prywatnym i publicznym) nie jest docelowo możliwe z powodu jego skali i przebiegu korytarzy transportowych. Świadomi możliwych zagrożeń prowadzimy intensywne przygotowania do utworzenia przystanku na linii kolejowej E 30 Katowice - Kraków w rejonie Jęzora (granica z Sosnowcem), który docelowo byłby węzłem przesiadkowym zlokalizowanym przy dużym istniejącym centrum handlowym. Codzienne prowadzenie polityki przestrzennej w mieście na prawach powiatu takim jak Jaworzno bardziej jest polityką niż planowaniem przestrzennym w ścisłym rozumieniu tego pojęcia. Miasto nigdy nie zdecydowało się na utworzenie własnej jednostki

planistycznej uważając, że dobrze przeprowadzone przetargi pozwolą wybrać najlepszych i odpowiedzialnych wykonawców. Nigdy nie zostaliśmy „na lodzie” z tanim i niemądrym projektem planu miejscowego czy studium. Każdy dokument planistyczny jest nasz, miejski, a ścisła i mocno merytoryczna współpraca z każdym zespołem projektowym czyni z nas nieomal współautorów. Wynika to z profesjonalnego przygotowania pracowników i rozważnego przygotowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia na prace planistyczne. Są one tak szczegółowe i precyzyjne, że odstraszały potencjalnie nierzetelnych wykonawców. Normą jest, że kryteria poza-cenowe stanowią zawsze ok. 50 % kryteriów oceny ofert, a w przypadku studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Jaworzna zawsze je przekraczają. Dajemy tym dowód znaczenia jakie przykładamy do prac planistycznych i wymogów jakie stawiamy zaproszonym urbanistom i planistom.

Podsumowanie

Można odnieść wrażenie, że w Jaworznie wszystko „idzie jak z płatka” i właściwie nie występują poważne problemy. Tak oczywiście nie jest. Ciągłe zmaganie się z dokumentami planistycznymi, a zwłaszcza ze studiami to znak kłopotów na jakie napotykamy przy efektywnym zarządzaniu przestrzenią miejską. Perspektywy rozwoju określone w planach miejscowych życie brutalnie weryfikuje. Wielokrotnie stawaliśmy przed koniecznością dokonania zmian w treści planów miejscowych, ale ich skala nie niweczy naszej pracy. Wyzwaniem są zawsze rozwiązania modelowe i to na nich się koncentrujemy. Praca w sferze planowania przestrzennego i prowadzenie polityki przestrzennej to zajęcie dla pasjonatów. Wyzwania klimatyczne, demograficzne, środowiskowe, antywęglowe i wszystkie inne - to są aspekty intensywnej pracy planistycznej. Trzecia już edycja studium w okresie ostatnich piętnastu lat, będąca jeszcze w fazie koncepcyjnej, powinna pomóc nam w znalezieniu odpowiedzi na proste pytania: dlaczego nasz rozwój kuleje, dlaczego nasza miejska przestrzeń nie pracuje należycie, dlaczego na siebie nie zarabia? Nie mamy kompleksów, wiemy, że inni też mają problemy, ale nasze ambicje nie pozwalają na takie pocieszenia. Myślimy o mieście jako o całości, opisujemy je przez relacje, a nie punktowo. Rozwój to dla nas dobrostan miejski, ład i bezpieczeństwo a nie efektowne obiekty. Nie gonimy za nimi, nie fascynujemy się nowinkami takimi jak farmy fotowoltaiczne, centra handlowe na każdym rogu czy aquaparki. Inwestujemy ostrożnie i rozważnie, liczymy pieniądze, planujemy. Organizując kilka lat temu konkurs architektoniczny na stadion lekkoatletyczny fascynowało nas miejsce gdzie powstanie i jego rola pro-zdrowotna, a nie chęć „utarcia nosa” sąsiadom.

Racjonalizujemy nasze myślenie o Jaworznie, Kochamy nasze krajobrazy i nawet chomiki, które wyłączają nam z inwestowania ogromne połacie. Zwierzę małe i odważne, broniące swego terytorium. Jak my.