

# **STRATEGICZNE ZNACZENIE DRÓG EKSPRESOWYCH DLA ROZWOJU POLSKI ŚRODKOWO-WSCHODNIEJ**

<http://dx.doi.org/10.18778/7525-336-8>

Opracowanie materiałów z konferencji  
pt. *Drogi ekspresowe S-74 (proponowane zmiany przebiegu),  
S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich znaczenie strategiczne  
dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej*  
która odbyła się w Tomaszowie Mazowieckim 4.06.2008 r.

pod redakcją Remigiusza Kozłowskiego



WYDAWNICTWO UNIWERSYTETU ŁÓDZKIEGO • ŁÓDŹ 2010

ORGANIZATORZY KONFERENCJI

miasto Tomaszów Mazowiecki, powiat tomaszowski  
KNL Uni-Logistics

RECENZENT

*Ryszard Grądzi*

REDAKTOR WYDAWNICTWA UŁ

*Hanna Wróblewska*

REDAKTOR TECHNICZNY

*Leonora Wojciechowska*

KOREKTOR

*Katarzyna Gorzkowska*

OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁA

*Barbara Grzejszczak*

HONOROWY PATRONAT NAD KONFERENCJĄ

objął minister infrastruktury

*Cezary Grabarczyk*



Ministerstwo Infrastruktury  
Ministry of Infrastructure

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2010

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego  
2010

Wydanie II poprawione i rozszerzone. Nakład 200 egz.

Ark. druk. 7,5. Papier kl. III, 80 g, 70 × 100

Zam. 157/4525/2009. Cena zł 20,-

Drukarnia Uniwersytetu Łódzkiego

90-131 Łódź, ul. Lindleya 8

ISBN 978-83-7525-336-8

## Spis treści

<b>Wstęp</b> (REMIGIUSZ KOZŁOWSKI) . . . . .	5
<b>1. Poglądy środowisk naukowych na temat rozwoju regionu</b> . . . . .	11
1.1. <i>Koncepcja centrum wypoczynkowo-edukacyjnego Polski środkowo-wschodniej – powiaty tomaszowski, opoczyński wraz z regionem świętokrzyskim</i> (ANITA WOLANIUK) . . . . .	13
1.2. <i>Identyfikacja ryzyka w procesie inwestycji drogowych w świetle odpowiedzialności samorządu terytorialnego</i> (KATARZYNA PASTUSIAK) . . . . .	25
1.3. <i>Wpływ lokalizacji elementów infrastruktury transportu na rozwój regionu Polski środkowo-wschodniej</i> (REMIGIUSZ KOZŁOWSKI) . . . . .	38
1.4. <i>Działania Uni-Logistics w zakresie badań i upowszechniania wiedzy merytorycznej nt. infrastruktury transportu</i> (KRZYSZTOF NOWAK) . . . . .	48
<b>2. Stanowiska przedstawicieli samorządów na temat rozwoju regionu</b> . . . . .	53
2.1. <i>Sytuacja w systemie dróg w Polsce środkowo-wschodniej i jej historyczne uwarunkowania</i> (JACEK KOWALEWSKI) . . . . .	55
2.2. <i>Uwarunkowania ustawowe zarządzania drogami w „miastach prezydenckich” w kontekście rozwoju jednostek samorządu terytorialnego</i> (GRZEGORZ HARAŚNY) . . . . .	58
2.3. <i>Samorządowa wizja systemu dróg w powiecie tomaszowskim i opoczyńskim</i> (JACEK KOWALEWSKI) . . . . .	62
<b>3. Głosy w dyskusji</b> . . . . .	69
3.1. <i>Wypowiedź CEZAREGO GRABARCZYKA – ministra infrastruktury</i> . . . . .	71
3.2. <i>Wypowiedź prof. zw. dr. hab. TADEUSZA MARKOWSKIEGO – przewodniczącego Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju</i> . . . . .	75

---

3.3. Wypowiedź EWY PATURALSKIEJ-NOWAK – dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego . . . . .	81
3.4. Wypowiedź WŁODZIMIERZA FISIAKA – marszałka województwa łódzkiego . . . . .	88
3.5. Wypowiedź WŁODZIMIERZA TOMASZEWSKIEGO – wiceprezydenta Łodzi . . . . .	94
3.6. Wypowiedź ANDRZEJA CYMERMANA – pełnomocnika wojewody łódzkiego . . . . .	96
<b>Podsumowanie</b> (REMIGIUSZ KOZŁOWSKI) . . . . .	99
Załączniki . . . . .	103
Spis map . . . . .	119

## *Wstęp*

REMIGIUSZ KOZŁOWSKI<sup>1</sup>

Infrastruktura transportowa ze względu na pełnioną rolę jest bardzo ważna dla wszystkich mieszkańców naszego kraju i podróżujących obcokrajowców oraz przedsiębiorstw prowadzących wszelką działalność gospodarczą powiązaną z terenem Polski. Kształt tej infrastruktury musi sprzyjać rozwojowi gospodarczemu, który następuje zawsze poprzez wzrost zarówno wielkości, jak i liczby przedsiębiorstw generujących miejsca pracy oraz przychody samorządów i Skarbu Państwa. Aby to mogło nastąpić, należy stworzyć jak najbardziej sprzyjające warunki lokalizowania i funkcjonowania firm (np. produkcyjnych, logistycznych i innych). Infrastruktura transportowa, jeżeli zostanie prawidłowo zbudowana, umożliwi przedsiębiorstwom szeroki wybór atrakcyjnych lokalizacji do prowadzenia działalności gospodarczej – co obecnie jest jednym z głównych problemów.

Zagadnienia związane z infrastrukturą drogową charakteryzują się dużą złożonością oraz koniecznością dokonywania analiz w bardzo wielu różnych obszarach.

Obecnie w kraju trwają intensywne prace projektowe i w coraz większej liczbie miejsc także budowlane, m.in. w zakresie dróg ekspresowych i autostrad. Ponadto odbywają się dyskusje społeczne nad kształtem tej infrastruktury. Trwają także prace nad modyfikacją dotychczasowego przebiegu Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)

---

<sup>1</sup> Dr inż. REMIGIUSZ KOZŁOWSKI – Zakład Logistyki, Uniwersytet Łódzki, opiekun naukowy Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics.

na terytorium Polski. Powyżej przedstawione przyczyny generują aktualnie olbrzymie zainteresowanie społeczne problematyką budowy dróg w naszym kraju. W efekcie wystąpiła konieczność doprowadzenia do spotkania wielu środowisk i przedyskutowania kwestii kształtu infrastruktury drogowej.

W Polsce środkowo-wschodniej doszło do takiego spotkania na Konferencji pt. *Drogi ekspresowe S-74, S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej*, która miała miejsce w Tomaszowie Mazowieckim w dn. 4 czerwca 2008 r. Wybór terminu był nieprzypadkowy – dokładnie dziewiętnaście lat wcześniej odbyły się pierwsze wolne wybory w niepodległej Polsce. Konferencja zgromadziła przedstawicieli wielu zainteresowanych tą tematyką grup, m.in. przedstawicieli parlamentu, rządu, samorządów z Polski środkowo-wschodniej, organizacji społecznych (stowarzyszenia, izby gospodarcze), Wojska Polskiego, środowisk naukowych, przedsiębiorstw oraz przedstawicieli mediów i innych organizacji.

Dzięki tak szerokiej reprezentacji różnych środowisk możliwe było kompleksowe dokonanie przeglądu potrzeb i poglądów na rozwój infrastruktury transportu w tej części Polski oraz dokonanie analiz w wielu obszarach problemowych.

Na Konferencji przedstawione zostały materiały merytoryczne w postaci prezentacji multimedialnych, wypowiedzi przedstawicieli wyżej wymienionych grup uczestników debaty, dotyczące kształtu infrastruktury drogowej w województwie łódzkim, uwzględniające potrzeby Polski środkowo-wschodniej. Podczas Konferencji zaprezentowano materiały przedstawiające analizy, które uwzględniały nie tylko obecną sytuację, ale także uwarunkowania historyczne i prognozy wybiegające w przyszłość, opracowane przez uznane autorytety w dziedzinie transportu. Bardzo cenna

była też dyskusja uczestników Konferencji. Najważniejsze argumenty zostały opracowane w formie wypowiedzi i artykułów, a następnie zamieszczone w niniejszym opracowaniu.

Niniejsza publikacja zawiera referaty przygotowane zarówno przez pracowników uczelni wyższych, jak i przedstawicieli samorządów oraz członków Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics. Treść dotyczy merytorycznej tematyki z szerokiego spektrum zagadnień związanych z projektowaniem, budową i utrzymaniem infrastruktury drogowej. Oprócz artykułów, zamieszczono także teksty wypowiedzi uczestników Konferencji oraz szereg załączników prezentujących między innymi wybrane dokumenty, powstałe w jej trakcie.

Opracowanie pt. *Strategiczne znaczenie dróg ekspresowych S-8 (Wrocław – Łódź), S-74 i S-12 dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej* otwiera artykuł A. WOLANIUK – adiunkta w Instytucie Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego. Jej praca rozpoczyna zarazem część pierwszą, zawierającą poglądy środowisk naukowych na temat rozwoju regionu. Autorka przedstawiła koncepcję powstania centrum wypoczynkowo-edukacyjnego Polski środkowo-wschodniej. Zaprezentowała istniejące olbrzymie możliwości rozwoju turystyki na terenie powiatów tomaszowskiego i opoczyńskiego wraz z regionem świętokrzyskim oraz największą istniejącą barierę ograniczającą ten rozwój – brak dobrych połączeń komunikacyjnych.

Bardzo istotną problematykę przedstawia referat K. PASTUSIAK – adiunkta Katedry Ubezpieczeń Uniwersytetu Łódzkiego, prezentujący obszary ryzyka w procesie inwestycji drogowych oraz odpowiedzialność w tym zakresie samorządu terytorialnego. Autorka przedstawiła możliwości zarządzania tym ryzykiem oraz sposoby zabezpieczania się przed nieprzewidzianymi wydatkami, związanymi z inwestycjami drogowymi.

W referacie R. KOZŁOWSKIEGO zaprezentowano wpływ elementów infrastruktury transportu na rozwój regionu, na przykładzie Polski środkowo-wschodniej. Autor przedstawił w nim, w teoretycznym ujęciu, zależności pomiędzy infrastrukturą transportu a rozwojem regionu oraz aktualną sytuację i istniejące plany rozbudowy sieci drogowej w analizowanym regionie. Zaprezentowane zostały także występujące problemy w planowanej infrastrukturze drogowej oraz propozycja zaktualizowanego rozwiązania, które nie posiada obecnie mankamentów. Autor przedstawił ponadto korzyści płynące ze zrealizowania zaktualizowanego rozwiązania sieci drogowej w regionie Polski środkowo-wschodniej.

K. NOWAK – przewodniczący Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics – jest autorem referatu dotyczącego działań tego Koła w zakresie upowszechniania wiedzy merytorycznej nt. infrastruktury transportu. Przedstawiono tu charakterystykę członków Koła, jego cele i sposób funkcjonowania. Autor zaprezentował także działalność tej organizacji w zakresie opracowywania, dostarczania i upowszechniania wiedzy merytorycznej dotyczącej infrastruktury logistyki, w tym m.in. sieci komunikacyjnej. Na zakończenie przedstawił plany na przyszłość Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics.

Następnie – w drugiej części publikacji – zamieszczono artykuły zawierające stanowisko przedstawicieli samorządów na temat rozwoju regionu. W pierwszym z nich J. KOWALEWSKI (członek Zarządu Powiatu Tomaszewskiego) charakteryzuje aktualną sytuację w systemie dróg w Polsce środkowo-wschodniej, wraz z jej historycznym uwarunkowaniem. Następnie G. HARAŚNY (wiceprezydent Tomaszowa Mazowieckiego) prezentuje uwarunkowania ustawowe zarządzania drogami w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, które są kierowane przez prezydenta (stąd



nazwa „miasta prezydenckie”). W kolejnym artykule J. KOWALEWSKI, na podstawie własnych doświadczeń, przedstawił koncepcję rozwoju dróg w powiecie tomaszowskim i opoczyńskim, z uwzględnieniem wymagań samorządów lokalnych.

W trzeciej części publikacji zawarto opracowane zapisy wystąpień uczestników w trakcie Konferencji, m.in.: ministra infrastruktury – C. GRABARCZYKA, przewodniczącego Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – prof. zw. dr. hab. T. MARKOWSKIEGO, dyrektora Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego – E. PATURALSKIEJ-NOWAK, marszałka województwa łódzkiego – W. FISIAKA, wiceprezydenta Łodzi – W. TOMASZEWSKIEGO i pełnomocnika wojewody łódzkiego ds. systemów komunikacyjnych – A. CYMERMANA.

W załącznikach przedstawiono wybrane dokumenty związane z Konferencją, m.in. tekst apelu uczestników Konferencji do ministra infrastruktury, ministra rozwoju regionalnego oraz ministra środowiska w sprawie aktualizacji sieci dróg, w tym drogi ekspresowej S-74 (opracowaną mapę tej koncepcji także zamieszczono w załącznikach). Zawarto również spis uczestników Konferencji i reprezentowanych samorządów regionu Polski środkowo-wschodniej, a także tekst deklaracji integracji działań tych samorządów na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej. Na zakończenie zamieszczono sprawozdanie z niniejszej Konferencji.



**1**

**Poglądy środowisk naukowych  
na temat rozwoju regionu**



## *1.1. Koncepcja centrum wypoczynkowo-edukacyjnego Polski środkowo-wschodniej – powiaty tomaszowski, opoczyński wraz z regionem świętokrzyskim*

ANITA WOLANIUK<sup>1</sup>

### **Wstęp**

Atrakcyjność turystyczna powiatów tomaszowskiego i opoczyńskiego wraz z regionem świętokrzyskim jest podstawą do możliwości wykreowania na tym obszarze centrum wypoczynkowo-edukacyjnego Polski środkowo-wschodniej.

Będący przedmiotem zainteresowań dzisiejszej Konferencji obszar posiada spójność historyczną i geograficzną. Północna część regionu świętokrzyskiego i wschodnia łódzkiego tworzyły dawne województwo sandomierskie. Wschodnia część Wyżyny Łódzkiej – poprzez Wzgórza Opoczyńskie, Pasma Przedborsko-Małoskoskie i Garb Gielniowski – łączy się z północnymi partiami Gór Świętokrzyskich. Ze względu na spójność historyczną i geograficzną tereny te potrzebują także spójności komunikacyjnej. Dogodne położenie geograficzne w dolinie rzeki Pilicy, Czarnej, Wolbórki i Kamiennej – lewobrzeżnych dopływów Wisły – zaowocowało rozwojem najstarszych obszarów osadniczych Polski środkowej, na których wykształciły się nie tylko stare okręgi przemysłowe Polski i Europy, ale

---

<sup>1</sup> Dr ANITA WOLANIUK – Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki, wolaniuk@geo.uni.lodz.pl.

przede wszystkim obszary turystyczne. Puszcza Pilicka i Puszcza Świętokrzyska przez wieki pozostawały obszarami granicznymi regionów geograficzno-historycznych naszego kraju – Mazowsza, Wielkopolski i Małopolski, będąc jednocześnie miejscem polowań królewskich, potem carskich, wreszcie ulubionym obszarem wypoczynkowym prezydentów Polski.

Centralne położenie między wielkimi metropoliami Polski: warszawską, łódzką, katowicką i krakowską nie jest jednoznaczne z dobrą dostępnością komunikacyjną tego obszaru (rys. 1). Dlatego też priorytetowym zadaniem władz samorządowych i państwowych jest podniesienie dostępności tego obszaru poprzez realizację pierwotnego przebiegu S-74. Budowa drogi ekspresowej S-74 z Łodzi – przez Tomaszów Mazowiecki, Kielce – do Rzeszowa, przecinającej się z S-12 – prowadzącą w kierunku wschodnim: przez Opoczno, Radom, Kielce do Lublina – jest warunkiem rozwoju gospodarczego, w tym turystycznego omawianego obszaru. Powstający na zapleczu Łodzi węzeł autostrad i dalsza rozbudowa Lotniska na Lublinku winny być uzupełnione perspektywicznie poprzez lotnisko w okolicy Kielc oraz budowę dróg krajowych i regionalnych (budowa autostrad nie rozwiąże problemów komunikacyjnych).

Współczesna turystyka wymaga poniesienia nakładów inwestycyjnych. Poza budową dróg należy przystąpić do wspólnego planu inwestycyjnego obejmującego bazę noclegową i żywieniową. Wszystkie działania gospodarcze winny być prowadzone zgodnie z obowiązującymi formami ochrony przyrody, zasadami współzycia człowieka z przyrodą, zgodne z warunkami ekologicznymi.

## Atrakcyjność turystyczna

Na atrakcyjność turystyczną każdego obszaru składają się trzy zasadnicze składowe:

- 1) walory turystyczne,
- 2) dostępność komunikacyjna,
- 3) zagospodarowanie – infrastruktura turystyczna<sup>2</sup>.

Walory turystyczne obszaru obejmują elementy środowiska przyrodniczego i antropogenicznego, które pozostają przedmiotem zainteresowań turysty. W grupie walorów turystycznych analizowanego obszaru występują zarówno:

- 1) walory wypoczynkowe – które rozwinęły się tutaj dzięki atrakcyjnemu krajobrazowi nizinnemu, wyżynnemu, górskiemu, z rozciętymi dolinami rzecznyymi, terenami puszczańskimi, borami sosnowymi ze sprzyjającym wypoczynkowi mikroklimatem;
- 2) walory krajoznawczo-edukacyjne – reprezentowane przez osobliwości przyrodnicze, obiekty kultury materialnej i wyróżniający ten teren folklor;
- 3) walory specjalistyczne – zapewniające możliwości uprawiania sportów wodnych, zimowych, speleologii, balneoterapii, prowadzenia działalności uzdrowiskowej.

Zagospodarowanie turystyczne obszaru tworzy baza komunikacyjna, noclegowa, żywieniowa i towarzysząca. Zatem warunkiem rozwoju działalności turystycznej jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej i stworzenie odpowiedniej infrastruktury turystycznej, bez której same walory turystyczne nie mogą być przedmiotem działalności gospodarczej, mówiąc kolokwialnie – „zarabiać na siebie”.

---

<sup>2</sup> O. Rogalewski, *Propozycje w sprawie usystematyzowania niektórych pojęć w turystyce*, Ruch Turystyczny 1966, z. 2; tenże, *Zagospodarowanie turystyczne*, Warszawa 1974.

Obszary niedostępne komunikacyjne nie mogą być właściwie eksploatowane. Przestrzeń międzyplanetarna jest najmłodszym obszarem turystycznym świata i zarazem najdroższym, a atrakcyjnym od momentu udostępnienia go nielicznym turystom dzięki funkcjonowaniu promów kosmicznych. Bez zorganizowana lotów kosmicznych nikt nie mógłby jej oglądać i doświadczać. Bez natychmiastowej poprawy dostępności komunikacyjnej i budowy bądź modernizacji istniejącej infrastruktury turystycznej nie będą miały szans na rozwój turystyki ani powiat tomaszowski, ani opoczyński wraz z regionem świętokrzyskim.

Doskonałe położenie geograficzne powiatu tomaszowskiego i opoczyńskiego wraz z regionem świętokrzyskim – w połowie drogi między najważniejszymi regionami turystycznymi, jakimi są wybrzeże Bałtyku i Karpaty – sprzyja przygotowaniu takiego produktu turystycznego, który będzie spełniał funkcje komplementarne wobec regionu nadmorskiego i karpackiego. Poza tym, jest to obszar, który pod względem zróżnicowania form krajobrazu wzajemnie się uzupełnia: Góry Świętokrzyskie z Kielcami nie mają w swoim otoczeniu zbiorników wodnych, natomiast powiat tomaszowski ma Zalew Sulejowski z Pilicą.

*Jaka jest zatem idea nowego produktu turystycznego tego obszaru i kto ma być jego odbiorcą?*

Ideą tą jest stworzenie centrum wypoczynkowo-edukacyjnego, które zawiera ofertę wypoczynkową, krajoznawczą oraz dydaktyczną.

### **Oferta wypoczynkowa**

Tradycja wypoczynku wakacyjnego i letniskowego jest silnie zakorzeniona szczególnie w powiecie tomaszowskim, z dobrze rozwiniętą siecią rzeczną. Zatem, aby



powrócić do wypoczynku nadrzecznego, należy przywrócić tomaszowskim i opoczyńskim rzekom ich dawną świetność. Doskonałym w skali Polski przykładem „powrotu do rzek” jest Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim – nagrodzony certyfikatem Polskiej Organizacji Turystycznej w 2005 r. za najlepszy produkt turystyczny – „Muzeum bez kapci”. Dobre zagospodarowanie Zalewu Sulejowskiego sprawia, że wypoczywają nad nim turyści z Polski i z zagranicy, a także organizowane są tu liczne konferencje i kongresy biznesowe, uroczystości rodzinne i regionalne, dobrze też rozwija się turystyka specjalistyczna związana z wodą. Jednakże zdecydowanej poprawy wymaga dostępność komunikacyjna. Należy także, wykorzystując fundusze unijne, zadbać o stałe oczyszczanie zalewu i doprowadzić do budowy wzdłuż brzegów zalewu sanitaratów z wyposażeniem dla uprawiających turystykę kwalifikowaną. Miejscowości nadpilickie: Tomaszów Mazowiecki, Inowódz, Spała, Sulejów, Teofilów i Zakościele winny powrócić do funkcji wypoczynku letniego dla mieszkańców aglomeracji łódzkiej, warszawskiej, krakowskiej i katowickiej. Ofertą Spały powinien być całoroczny wypoczynek dla emerytów i rencistów, „mam i babę z dziećmi i wnukami”. W sąsiednich miejscowościach należy rozwijać agroturystykę nie tylko w okresie letnim, ale także weekendowym i świątecznym. Ociążenie drogi 713 winno sprzyjać odrodzeniu funkcji wypoczynkowej również w Sielpi Wielkiej z Zalewem nad Czarną Tarasą. Wypoczynek dla osób starszych powinien być zlokalizowany w miejscowościach oferujących usługi zdrowotne i rehabilitacyjne (Spała, Inowódz, Czarniecka Góra), a także uzdrowiskowe (największe uzdrowiska w Polsce środkowo-wschodniej – Busko i Solec).

## Walory krajoznawcze

Na walory krajoznawcze tego obszaru składają się przede wszystkim:

- 1) walory przyrodnicze – są tworzone przez parki krajobrazowe: Spalski, Sulejowski, Suchedniowsko-Oblęgorski, Sieradowicki, Jeleniowski, Chęcińsko-Kielecki, Cisowsko-Orłowiński, Szaniecki, Nadnidziański, Kozubski, Świętokrzyski Park Narodowy; rezerwaty przyrody: Niebieskie Źródła, Rezerwat Żubrów w Smardzewicach; jaskinie (np. Raj) i grotty (Nagórzyckie), oraz
- 2) walory antropogeniczne – kopalnie: piasków kwarcowych w Nagórzycach, krzemienia w Krzemionkach; dymarki i kuźnice; obiekty sakralne: kościoły romańskie: Inowłódz, Żarnów, Jędrzejów, Wiślica, Koprzywnica itp. oraz założenia cysterskie: Sulejów, Jędrzejów, Koprzywnica, Wąchock; pobenedyktynskie – Św. Krzyż; pokamedulski – Rytwiany; liczne pałace i dwory, muzea, parki etnograficzne – Tokarnia; obiekty militarne – bunkry w Konewce, Jeleniu.

## Walory specjalistyczne

Walory specjalistyczne interesującego nas terenu umożliwiają uprawianie: (1) sportów wodnych w dolinie Pilicy i na Zalewie Sulejowskim; tor kajakarstwa górskiego wytyczony jest w Drzewicy; (2) turystyki rowerowej, motocyklowej, samochodowej; (3) speleologii – grotty Nagórzyckie i Jaskinia Raj; (4) narciarstwa zjazdowego i biegowego – Góry Świętokrzyskie, a także (5) paralotniarstwa w powiecie tomaszowskim. Centralne położenie Gór

Świątokrzyskich z ich zagospodarowaniem winno stać się centrum turystyki specjalistycznej rozpoczynającej edukację górską. Sprzyjający mikroklimat i zagospodarowanie zapewniają dalszy rozwój funkcji uzdrowskiej – w Spale, Czarnieckiej Górze, Busku i Solcu Zdroju. Wyróżniającym walorem specjalistycznym powiatu opoczyńskiego jest folklor.

Bogate walory krajoznawcze powiatu tomaszowskiego i opoczyńskiego oraz regionu świętokrzyskiego predestynują ten obszar do rozwoju wypoczynku połączonego z edukacją.

Tygodniowy wypoczynek i rekreacja wraz z realizacją programu dydaktycznego umożliwią wykreowanie tego regionu jako Centrum Wypoczynkowo-Edukacyjnego „Zielona Szkoła”. Zielone szkoły, obozy naukowe, plenery malarskie, warsztaty rękodzieła ludowego mogą być organizowane dla uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych, średnich i studentów pochodzących z aglomeracji łódzkiej, warszawskiej, krakowskiej i katowickiej, zamieszkałych przez 7,6 mln osób.

Odrębny produkt turystyczny powinien być dostosowany do wieku młodzieży i musi uwzględniać:

- miejsce zakwaterowania;
- program edukacyjny;
- program rekreacyjny;
- zagospodarowanie wolnego czasu.

Im młodsze dzieci, tym więcej należy przygotować zajęć rekreacyjnych typu: gry na wolnym powietrzu, nauka pływania, nauka jazdy na nartach, wspinaczka na ścianie, pływanie na kajakach itp. Wypoczynek dla dzieci najmłodszych na świeżym powietrzu, połączony z ofertą edukacyjną, obejmuje zajęcia z zakresu przyrody z elementami geografii, języka polskiego i historii, a także poznanie kultury ludowej.

Oferta uzależniona jest od miejsca zakwaterowania grupy, np. w przypadku zakwaterowania w Spale może obejmować:

- Program z zakresu przyrody – poznanie świata flory i fauny Spalskiego Parku Krajobrazowego, Rezerwatu Niebieskie Źródła;
- Program z zakresu geografii – elementy doliny rzecznej, przykład Pilicy;
- Program z zakresu bogactw ziemi – kopalnia kruszywa w Inowłodzu, w Nagórzycach;
- Program z zakresu historii – poznanie bunkrów w Konewce, szańca mjr. Hubala w Anielinie, Skansen rzeki Pilicy;
- Program z języka polskiego – poznawanie genezy nazw miejscowości: Tomaszów Mazowiecki, Spała, a także literatury związanej z regionem;
- Zajęcia z plastyki – rysowanie z „natury”, np. żubra, kościoła, lasu i jego bogactw, doliny rzecznej;
- Zajęcia rekreacyjne na wolnym powietrzu – gry, zabawy, zwiedzanie Centralnego Ośrodka Sportu, nauka pływania, kajakarstwo, biegi przełajowe, narciarstwo biegowe, jazda na rowerze (po ścieżkach rowerowych).

Oferta edukacyjna Centrum Wypoczynkowo-Edukacyjnego może zatem uwzględniać następującą tematykę:

1. Pilica – osią rozwoju turystyki.
2. Dolina Pilicy i jej walory przyrodnicze i antropogeniczne.
3. Szlakiem fortyfikacji wojennych – powiat tomaszowski; trasa turystyczna „Bunkier w Konewce” uznana przez Polską Organizację Turystyczną za produkt turystyczny 2006 r.; bunkry w Jeleniu.
4. Szlakiem mjr. Hubala.
5. Wielokulturowość Tomaszowa Mazowieckiego i jej wpływ na rozwój miasta od XIX do XXI w.

6. Od piasków szklarskich, glin, ilów – po płytki ceramiczne (powiat tomaszowski, opoczyński).
7. Wpływ środowiska na rozwój osadnictwa i działalności gospodarczej.
8. Co nam daje natura i jak ją wykorzystywano?
9. Poznaj świat przyrody – Małe Groty, Nagórzyce, Niebieskie Źródła, Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach.
10. Spała nie śpi – zaprasza.
11. Szlak romański – Inowłódz, Sulejów, Żarnów, Jędrzejów, Imielno, Zagość, Wiślica, Koprzywnica, Samborzec, Sandomierz, Goźlice, Opatów, Wąchock.
12. Szlak cysterski – Sulejów, Jędrzejów, Koprzywnica, Wąchock.
13. Folklor opoczyński – co nam w duszy gra (zespoły folklorystyczne z terenu gminy Sławno: „Róża” z Gawron, „Słowiki” ze Sławna, „Kamienianka” z Kamienia, „Kozenianka” z Kozenina, „Olszowianka” z Olszowca).
14. Dolina Czarnej Staszowskiej – szlakiem obiektów sakralnych i świeckich: zamki, dwory i pałace (Drogowle, Raków, Kotuszów, Kurozwęki, Rytwiany).
15. Dolina Nidy – szlakiem budowli obronnych (Chełmce, Podzamcze Piekoszowskie, Bolmin, Chęciny, Sobków, Pińczów, Nowy Korczyn) i zabytków romańskich (Mokrsko, Kije, Imielno, Zagość, Wiślica).
16. Między Nidą a Bobrzą – od kopalni miedzi (Miedzianka, Zajączków), ołowiu (Jaworznia, Sitkówka, Wola Murowana, Korzecko, Chęciny, Skiby, Gałęzice) do najnowocześniejszych cementowni (Sitkówka Nowiny).
17. Dolina Kamiennej – od kuźnic żelaza (Mroczków, Płaczków, Gostków, Zbrojów, Wołów, Grabowiec, Bzinek, Michałów, Marcinków, Wąchock, Starachowice, Styków, Ruda Brody, Nietulisko Fabryczne, Chmielów, Ostrowiec Świętokrzyski, Bodzechów) do porcelany (Ćmielów).

18. Kamienna – najbardziej uprzemysłowiona rzeka Staropolskiego Okręgu Przemysłowego.
19. Od dymarki do huty; rozwój kopalnictwa i hutnictwa rud żelaza.
20. Od kultury ludowej do współczesnej.
21. Góry Świętokrzyskie – najstarsze góry w Polsce.
22. Świętokrzyski szlak ludowy (obozy etnograficzne).
23. Zamki, pałace, dwory – skąd się wzięło bogactwo tego regionu?
24. Rytmiczność Gór Świętokrzyskich – rytmiczność muzyki.
25. Białe Zagłębie (Małogoszcz, Sitkówka Nowiny, Morawica).
26. Zielona szkoła z nauką jazdy na nartach, biegi narciarskie.
27. Warsztaty garncarskie (Chałupki, Rędocin), wycinankarskie (Małocice Kapitulne), tkackie.
28. Najślawniejsi pisarze regionu – polscy nobliści.

Tylko organizacja wypoczynku co najmniej tygodniowego przyczyni się do stworzenia stałych miejsc pracy, rozwoju gospodarczego. Aglomeracje warszawska, łódzka, katowicka i krakowska są zamieszkałe przez 7,6 mln osób, i to do nich powinna być skierowana oferta centrum edukacyjno-wypoczynkowego.

Istniejące obiekty turystyczne, skanseny, muzea, jarmarki, organizowane imprezy: „Dymarki świętokrzyskie” (certyfikat Polskiej Organizacji Turystycznej), „Spalski jarmark antyków i rękodzieła” (certyfikat Polskiej Organizacji Turystycznej), wytop ołowiu „metodą polską” w Parku Etnograficznym Muzeum Wsi Kieleckiej w Tokarni – działają w ograniczonym wymiarze czasu, natomiast należy spowodować, aby obszar żył z turystyki, żeby turystyka

stała się źródłem dochodu dla znacznej części społeczeństwa powiatu tomaszowskiego, opoczyńskiego i regionu świętokrzyskiego, poprzez stworzenie centrum wypoczynkowo-edukacyjnego.

### Podsumowanie

Ideą referatu jest wykazanie, że powiaty tomaszowski i opoczyński wraz z regionem świętokrzyskim ze względu na atrakcyjność turystyczną winny stać się centrum wypoczynkowo-edukacyjnym Polski środkowo-wschodniej. Jest to obszar posiadający spójność i ciągłość historyczną i geograficzną, wyznaczony poprzez doliny Wisły i Pilicy pełniące niegdyś ważne funkcje komunikacyjne, i zawarty między największymi polskimi aglomeracjami: warszawską, łódzką, katowicką i krakowską. Dlatego też obszar ten powinien spełniać funkcje usługowe w zakresie wypoczynku i edukacji, przede wszystkim dla mieszkańców tych najbliższych położonych wielkich form osadniczych. Zlokalizowane w połowie drogi między największymi regionami turystycznymi Polski – wybrzeżem Bałtyku i Karpatami – proponowane centrum wypoczynkowo-edukacyjne Polski środkowo-wschodniej pełniłoby funkcje komplementarne wobec wymienionych regionów, oferując atrakcje turystyczne występujące tylko na tym terenie. Atrakcyjność turystyczną każdego obszaru, obiektu, tworzą trzy zasadnicze składowe:

- 1) walory turystyczne;
- 2) zagospodarowanie – infrastruktura turystyczna;
- 3) dostępność komunikacyjna<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> *Ibidem.*

Ze względu na fakt, że omawiany obszar posiada niekwestionowane walory turystyczne – zarówno wypoczynkowe, krajoznawcze, jak i specjalistyczne – należy stworzyć odpowiednie zagospodarowanie turystyczne i zapewnić dostępność komunikacyjną do tego obszaru, m.in. poprzez realizację dróg S-74 i S-12, a w dalszej perspektywie budowę lotniska w okolicach Kielc, co umożliwiłoby szybkie połączenia drogą powietrzną. Tempo życia w XXI w. sprawia, że te regiony turystyczne cieszą się największym popytem, które poza walorami turystycznymi mają dobrą dostępność komunikacyjną – zarówno drogową, wodną, jak i lotniczą.



## *1.2. Identyfikacja ryzyka w procesie inwestycji drogowych w świetle odpowiedzialności samorządu terytorialnego*

KATARZYNA PASTUSIAK<sup>4</sup>

### **Wstęp**

Rozwój infrastruktury drogowej stanowi jeden z priorytetów w realizacji celu, jakim jest rozwój gospodarczy kraju, regionu, czy chociażby społeczności lokalnych. Jest zatem siłą sprawczą zmian przemysłowych i społecznych na danym obszarze. Należy również do zadań własnych samorządów terytorialnych.

Jak zatem wygląda ryzyko, które towarzyszy tym zadaniom? Co określa odpowiedzialność samorządu w zakresie inwestycji drogowych, związanych zarówno z bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej, jak i z rozbudową sieci? Jakie roszczenia mogą być kierowane do samorządu terytorialnego w związku z realizacją zadań w zakresie szeroko rozumianego zarządzania drogami publicznymi? Postawione pytania odwołują się do sfery odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez samorząd terytorialny.

Obowiązujący system prawny w Polsce wyróżnia trzy szczeble samorządności: samorząd województwa, samorząd powiatowy i samorząd gminny. Każdej z jednostek powierzone zostały zadania w zakresie władzy publicznej. Ich kompetencje określono poprzez wyodrębnienie zadań admi-

---

<sup>4</sup> Dr KATARZYNA PASTUSIAK – Katedra Ubezpieczeń, Uniwersytet Łódzki, wiceprezes Maxima Fides.

nistracji rządowej przejętych przez jednostki samorządu terytorialnego. Z kolei wykonywanie tych zadań obciążone jest ryzykiem popełnienia błędów, których skutkiem mogą być szkody wyrządzone poszczególnym obywatelom lub konkretnie określonym grupom.

Zakres odpowiedzialności ponoszonej przez samorząd terytorialny jest determinowany przez katalog czynności powierzonych do wykonania na danym szczeblu władzy publicznej. Najbliżej obywatela jest władza publiczna reprezentowana przez gminę. Do zakresu działań gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym<sup>5</sup>. Zadania własne władzy publicznej na terenie gminy obejmują sprawy dotyczące szeregu aspektów funkcjonowania społeczności na obszarze gminy. Katalog tych zadań określony został w art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym*.

Powiat jest jednostką samorządu terytorialnego, której status prawny regulują przepisy ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie powiatowym*; według art. 4 ust. 1, do niego należą zadania publiczne o charakterze ponadgminnym. Ustawowy katalog obowiązków determinuje zadania powiatu, w szczególności zadania wymienione w art. 4 ustawy. Zadania te powiat realizuje poprzez swoje jednostki organizacyjne.

Status prawny województwa jako jednostki samorządu terytorialnego regulują przepisy ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie województwa*. Do zadań województwa należy wykonywanie zadań publicznych o charakterze wojewódzkim, niezastrzeżonych ustawami na rzecz organów administracji rządowej. Samorząd województwa wykonuje określone ustawami zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Zadania te zostały określone w art. 11 ustawy *o samorządzie województwa*.

---

<sup>5</sup> Art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym*.

Na władzy publicznej spoczywa odpowiedzialność z tytułu czynów niedozwolonych, nazywana odpowiedzialnością deliktową. Jest ona „następstwem wyrządzenia szkody czynem niedozwolonym, zabronionym przez prawo. [...] Podstawowym celem zobowiązań powstających na tle czynów niedozwolonych jest naprawienie szkody wyrządzonej poszkodowanemu”<sup>6</sup>. Zasady i przesłanki rządzące odpowiedzialnością cywilną deliktową są wspólne dla wszystkich władz publicznych. Są to między innymi kwestie odpowiedzialności deliktowej jednostek samorządu terytorialnego w dziedzinie ochrony środowiska, za szkody wyrządzone ingerencjami w obrót gospodarczy<sup>7</sup>, za szkody wynikające z funkcjonowania oświaty czy służby zdrowia oraz za szkody spowodowane w związku z utrzymaniem infrastruktury drogowej.

### Odpowiedzialność odszkodowawcza samorządu terytorialnego

Ocenę konsekwencji, jakie poniesie samorząd w związku z możliwymi roszczeniami, które mogą pojawić się ze strony poszkodowanych, i koniecznością rekompensaty poniesionej przez nich szkody należy rozpatrywać, uwzględniając wszelkie relacje samorządu i jednostek organizacyjnych z otoczeniem zewnętrznym i środowiskiem wewnętrznym. W efekcie zdarzenia mogą powstać szkody o następującym charakterze:

- 1) szkody rzeczowe – powstałe w majątku rzeczowym, których wartość określona jest stratą w postaci kosztu naprawy uszkodzonego przedmiotu (szkoda częściowa) lub odtworzenia go (szkoda całkowita);

---

<sup>6</sup> W. Siuda, *Elementy prawa dla ekonomistów*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 1992, s. 230.

<sup>7</sup> Np. wykreślenie z ewidencji działalności gospodarczej, cofnięcie zezwolenia na sprzedaż alkoholu.

- 2) następstwa szkód rzeczowych;
- 3) szkody majątkowe – są to wszelkie straty finansowe polegające na utracie korzyści związanych ze szkoda rzeczową lub powstałe jako efekt zdarzenia;
- 4) szkody osobowe – obejmują uszczerbki wynikające z uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia, pozbawienia życia oraz naruszenia dóbr osobistych człowieka (art. 444–449 k.c.). Finansowe konsekwencje szkód osobowych obejmują:
  - jednorazowe świadczenia;
  - zwroty kosztów leczenia i opieki;
  - koszty pogrzebu;
  - koszty przygotowania do innego zawodu;
  - zadośćuczynienia za doznane krzywdy oraz
  - renty okresowe i dożywotnie.

Najszerszym zakresem odpowiedzialności jest pozaumowna odpowiedzialność cywilna (deliktowa), jeżeli w związku ze zdarzeniem powodującym szkodę osobową lub rzeczową – w myśl przepisów prawa – jednostka samorządu terytorialnego jest zobowiązana do naprawienia poszkodowanemu poniesionej przez niego szkody. Szkada jest wynikiem realizacji zdarzenia przyszłego i niepewnego, zarówno co do wystąpienia, jak i do rozmiarów poniesionego uszczerbku; w związku z powyższym nie jest możliwe zarezerwowanie w budżecie samorządu odpowiedniej wysokości środków na pokrycie takich zobowiązań. Jednocześnie w przypadku, kiedy nie zostanie utworzony odpowiedni fundusz rezerwowy, skierowane do samorządu roszczenia o naprawienie powstałych szkód będą obciążały bezpośrednio jego budżet, angażując tym samym środki przeznaczone na realizację powierzonych zadań.

Każda jednostka samorządu terytorialnego ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone przy wykonywaniu

władzy publicznej. Przesłankami odpowiedzialności jednostki samorządu terytorialnego są:

- 1) wyrządzenie szkody przy wykonywaniu władzy publicznej;
- 2) niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie;
- 3) normalny związek przyczynowy między działaniem lub zaniechaniem a wyrządzoną szkodą.

Podstawową przesłanką odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu władzy publicznej jest w chwili obecnej niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie organu władzy publicznej. W związku z działalnością jednostek samorządu terytorialnego oraz posiadanym mieniem, organ władzy publicznej ponosi odpowiedzialność prawną za wszelkie szkody poniesione przez osoby trzecie, jeżeli szkody te powstały w związku z jakimkolwiek przejawem ich funkcjonowania. Tym samym jednostka samorządu terytorialnego ma obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej z winy jej organu. Jest to swoista odpowiedzialność cywilna „zawodowa” jednostki samorządu terytorialnego.

Przyczyną szkód mogą być wydawane akty normatywne lub ostateczne decyzje administracyjne. Poszkodowanemu przysługuje prawo żądania od organu władzy publicznej naprawienia szkody, jeżeli we właściwym postępowaniu stwierdzona zostanie niezgodność wydanego aktu z Konstytucją lub ratyfikowaną umową międzynarodową, czy też ustawą. Ostateczna decyzja administracyjna może okazać się przyczyną szkody, jeżeli we właściwym postępowaniu stwierdzona zostanie jej niezgodność z prawem. Dodatkowo odpowiedzialność odszkodowawcza będzie związana z faktycznymi bezprawnymi działaniami organu władzy publicznej. Podstawą do skierowania roszczenia jest również szkoda wyrządzona na skutek niewydania decyzji lub aktu normatywnego, jeśli taki obowiązek przewiduje stosowny przepis prawa.

Zgodnie z wykładnią prawa, „przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa i innych państwowych osób prawnych była wina, mimo iż art. 417–420 k.c. wyraźnie jej nie wymieniały. Nie chodziło tutaj jednak o winę własną Skarbu Państwa czy innych państwowych osób prawnych. Sąd Najwyższy twierdził bowiem, że podmioty te nie mają zdolności deliktowej w zakresie winy własnej, innymi słowy, odpowiadają tylko za winę cudzą, tzn. swych funkcjonariuszy”<sup>8</sup>. W imieniu jednostki samorządu terytorialnego czynności wykonują funkcjonariusze samorządowi.

### Odpowiedzialność zarządcy drogi

Każde z zadań realizowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego niesie ze sobą odrębną specyfikę podejmowanych działań przy ich wykonywaniu. Z uwagi na to jednostka samorządu terytorialnego powierza te zadania swoim jednostkom organizacyjnym. Rozważmy, z czym związana jest odpowiedzialność cywilna organu władzy w obszarze zadaniowym zarządcy drogi.

Samorząd terytorialny – jako zarządca drogi – realizuje obowiązek utrzymania we właściwym stanie dróg publicznych (gminnych, powiatowych, wojewódzkich). Zakres obowiązków zarządcy drogi przewiduje ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*. Drogi publiczne muszą być utrzymane w stanie wykluczającym narażenie ich użytkowników na wypadek. Zgodnie z tą zasadą, zarządca drogi ponosi odpowiedzialność cywilną za poniesione przez użytkowników drogi wszelkie szkody w mieniu

---

<sup>8</sup> R. Szczepaniak, *Odpowiedzialność odszkodowawcza jednostek samorządu terytorialnego*, Wyd. Prawnicze Grupa LexisNexis, Warszawa 2001, s. 57–58.

i szkody osobowe wynikłe z naruszenia obowiązku utrzymania dróg publicznych w należyтым stanie. W wypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego zobowiązała inny podmiot do stałej konserwacji drogi, za wykonanie tego zobowiązania podmiot ten odpowiada jedynie w stosunku do jednostki samorządu terytorialnego, a nie w stosunku do osób trzecich<sup>9</sup>. Tym samym powierzenie obowiązku utrzymania dróg publicznych przez jednostkę samorządu terytorialnego nie jest tożsamy z przekazaniem odpowiedzialności za szkody poniesione przez użytkowników dróg.

Obowiązki zarządcy drogi dotyczą w szczególności utrzymywania nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, koordynacji robót w pasie drogowym, przeprowadzenia okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych, wykonywania robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających oraz przeciwdziałania niszczeniu dróg przez ich użytkowników. Analizując orzecznictwo sądów i treść przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2000 r., nr 71 poz. 838 z późn. zm.), można stwierdzić, iż na zarządcy drogi ciąży szeroko rozumiany obowiązek wykonywania ogółu prac remontowych i zabezpieczających, przywracających pierwotny stan nawierzchni oraz bieżących robót konserwacyjnych, porządkowych i innych, których celem jest poprawa i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Pierwszoplanowym zadaniem zarządcy jest utrzymanie drogi w stanie wykluczającym narażenie użytkowników na wypadek pozostający w adekwatnym (wyłącznym i bezpośrednim) związku przyczynowym z jej wykorzystaniem. Zaniechanie lub wadliwe wypełnienie obowiązków, które

---

<sup>9</sup> Na podstawie orzeczenia SN w wyroku z dnia 21 września 1973 r. (I CR 504/73), niepubl.

ciążą na zarządcy, prowadzi do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej po jego stronie.

Ryzyko związane z zarządzaniem drogami można rozpatrywać w dwóch obszarach:

- 1) inwestycji (działania strategiczne);
- 2) wykonywania zarządu (działania operacyjne).

Celem działań o charakterze strategicznym jest spowodowanie zmian na danym obszarze, z założenia pozytywne wpływających na cały region. Dotyczą one sfery gospodarczej, ale w konsekwencji powodują zmiany społeczne i demograficzne. W trakcie realizacji inwestycji drogowej wzrośnie na drogach istniejących ruch pojazdów, co jest oczywiste podczas procesu budowlanego. W przypadku wykonywania robót budowlanych czy remontowych, pojawiające się roszczenia dotyczą strat finansowych ponoszonych przez usługodawców zlokalizowanych przy odcinku drogi, który został częściowo lub całkowicie zamknięty na czas inwestycji. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt zmiany kategorii drogi w chwili ustanowienia objazdu. Roszczenia kierowane do samorządu terytorialnego przez poszkodowanych w wyniku strat powstałych w trakcie realizacji inwestycji dotyczą bezpośrednio odpowiedzialności zawodowej samorządu terytorialnego.

Samorząd terytorialny może być adresatem roszczeń związanych z zagrożeniem zanieczyszczenia środowiska na skutek emisji spalin, drgań lub zaburzenia gospodarki wodnej. Zwiększony ruch drogowy może powodować wzrost liczby roszczeń użytkowników dróg. Wzrost natężenia ruchu międzynarodowego będzie się przyczyniał do wzrostu wartości roszczeń jednostkowych.

Z kolei działania o charakterze operacyjnym są podejmowane po zakończeniu inwestycji. Ich celem jest bieżące wspieranie zmian zainicjowanych w procesie inwestycji. Oddana do eksploatacji infrastruktura drogowa oraz



inżynieryjne obiekty drogowe wymagają stałego dozoru i podejmowania działań konserwacyjnych i naprawczych tak, aby jak najdłużej i w jak najlepszy sposób spełniały swoją funkcję. Odpowiedzialność samorządu terytorialnego obejmuje także ustalenia „okołodrogowe”, do których są zaliczane: projektowanie przebiegu drogi; podejmowanie decyzji związanych z wykupem gruntów pod drogę; wydawanie zezwolenia na lokalizacje obiektów gospodarczych, kiedy decyzja właściciela ma bezpośredni związek z istniejącą lub planowaną inwestycją drogową. Z tego tytułu pojawiać się mogą roszczenia o pokrycie strat finansowych poniesionych przez poszkodowane osoby fizyczne i prawne w związku z decyzjami administracyjnymi w zakresie planowania dróg i zarządzania infrastrukturą drogową.

### Postępowanie wobec ryzyka

Działalność samorządu terytorialnego – jak każda działalność publiczna – obciążona jest ryzykiem; podjęcie błędnych decyzji naraża z reguły samorząd na negatywne skutki. Rozpoznanie ryzyka w poszczególnych obszarach działalności samorządu terytorialnego umożliwia zarządowi podjęcie działań ograniczających podejmowanie ryzyka oraz zmniejszających skutki wystąpienia zdarzenia losowego. Służą temu metody zarządzania ryzykiem, które w celu osiągnięcia optymalnego efektu często stosowane są łącznie.

Unikanie ryzyka jest sposobem zapewne najbardziej skutecznym, jednak z punktu widzenia realizacji obowiązków samorządu nie jest możliwe do zastosowania. Unikanie ryzyka wiąże się mianowicie z dokonaniem wyboru ograniczenia działań, które są obciążone ryzykiem.

Pozostawienie ryzyka na własnym rachunku może być związane z decyzją o samoubezpieczeniu, czyli o tworzeniu wewnętrznego funduszu ryzyka,

z którego finansowane będą straty powstałe w wyniku ziszczenia się ryzyka. Środki gromadzone w tym funduszu mogą pochodzić np. z odkładanej części zysków. Wewnętrzny fundusz ryzyka spełni swoją rolę, jeżeli wysokość strat jest w dużym stopniu przewidywalna – wtedy wiadomo, jaką kwotę z budżetu samorządu Zarząd musi przeznaczyć na pokrycie strat. W przypadku wystąpienia strat w wysokości przekraczającej przewidywaną wielkość, wewnętrzny fundusz ryzyka tylko w części spełni swoją rolę, gdyż pozostała część będzie musiała być pokrywana z bieżących przychodów samorządu lub innego źródła finansowania.

Kontrola ryzyka jest metodą zarządzania ryzykiem, polegającą na podejmowaniu działań w celu zmniejszenia prawdopodobieństwa zaistnienia szkody, co w praktyce przekłada się na podejmowanie działań w celu zapobiegania stratom lub minimalizacji szkody. Do działań, które mogą być wykonane w ramach kontroli ryzyka, można zaliczyć między innymi:

- 1) wprowadzenie procedur organizacyjnych i związanych z przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa pracy;
- 2) dokonywanie przeglądów i napraw okresowych budynków i urządzeń;
- 3) jasne i precyzyjne uregulowania umowne dotyczące relacji z szeroko rozumianymi kontrahentami;
- 4) zwiększenie zatrudnienia w komórkach odpowiedzialnych za gospodarowanie majątkiem, utrzymanie dróg i zarządzanie ryzykiem;
- 5) żądanie złożenia zabezpieczeń przez najemców, podwykonawców i inne podmioty, które z samorządem wiąże umowa.

Transfer i dystrybucja ryzyka jest metodą zarządzania ryzykiem poprzez jego przeniesienie, polegającą na wprowadzeniu mechanizmu rozłożenia skutków ziszczenia się ryzyka na kilka podmiotów.

Ubezpieczenie ryzyka należy do dostępnych dla samorządu terytorialnego metod zarządzania ryzykiem. Łączy ona w sobie elementy kilku wyżej wymienionych metod: mamy tutaj transfer ryzyka na ubezpieczyciela, kontrolę ryzyka oraz jego dystrybucję poprzez wtórny podział ryzyka na reasekuratorów. Zarządzanie ryzykiem poprzez ubezpieczenie ma jeszcze jedną niewątpliwą zaletę – znany jest koszt tego zarządzania i można go uwzględnić w budżecie rocznym. W przypadku zrealizowania się ryzyka, które podlega ochronie ubezpieczeniowej, finansowe skutki zdarzenia ponosi ostatecznie inny podmiot.

### **Zarządzanie ryzykiem w działalności samorządu terytorialnego i zakres ochrony ubezpieczeniowej**

Zarządzanie ryzykiem łączy wszystkie wyżej opisane metody podejścia do ryzyka, wywołując efekt synergii, tym samym „pozwała na efektywne organizacyjne i ekonomiczne połączenie wskazanych metod w zorganizowany i celowy proces manipulacji ryzykiem”<sup>10</sup>. Celem zarządzania ryzykiem jest zidentyfikowanie obszarów ryzyka związanego z działalnością samorządu terytorialnego, w tym jednostek organizacyjnych, które mogą podlegać zabezpieczeniu poprzez przeniesienie ich finansowych konsekwencji na inny podmiot.

Identyfikacja zagrożeń wynikających ze specyfiki działalności samorządu terytorialnego jest jednym z podstawowych działań przewidzianych w procesie zarządzania ryzykiem. Na podstawie sporządzonego katalogu ryzyk mogą zostać podjęte działania wyprzedzające powstanie

---

<sup>10</sup> A. Liwacz, *Zarządzanie ryzykiem*, Poradnik Samorządowy, grudzień 2004.

szkody lub wpływające na zminimalizowanie skutków oddziaływania zdarzenia, tym samym zmniejszające rozmiar szkody.

Szeroki wachlarz zadań realizowanych przez samorząd terytorialny warunkuje zakres odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez niego oraz określa obszary odpowiedzialności za szkody. Szkada jest wynikiem realizacji zdarzenia przysłego i niepewnego – zarówno co do wystąpienia, jak i do rozmiarów poniesionego uszczerbku; w związku z powyższym nie jest możliwe zarezerwowanie w budżecie samorządu odpowiedniej wysokości środków na pokrycie takich zobowiązań. Jednocześnie w przypadku, kiedy nie zostanie utworzony odpowiedni fundusz rezerwowy, skierowane do samorządu roszczenia o naprawienie powstałych szkód będą obciążały bezpośrednio jego budżet, angażując tym samym środki przeznaczone na realizację powierzonych zadań. Jedną z form zabezpieczenia organu samorządowego przed koniecznością poniesienia finansowych konsekwencji wyrządzonych szkód jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, obejmujące zakres wykonywanych zadań.

### Wnioski

1. Inwestycja drogowa ma bezpośredni wpływ na świadome zarządzanie ryzykiem, które występuje w działalności samorządu terytorialnego.
2. Rozwój infrastruktury drogowej ma pozytywne oddziaływanie na zmiany gospodarcze i społeczne regionu.
3. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zapobiega powstaniu deficytu w budżecie samorządu.  
Jednostka samorządu terytorialnego nie ma możliwości przeniesienia ponoszonej odpowiedzialności na inny podmiot, ale ma możliwość przeniesienia kierowanych do

niej roszczeń. Narzędziem spełniającym to zadanie są ubezpieczenia. Konsekwencją zawarcia umów ubezpieczenia jest poniesienie przez samorząd terytorialny określonego co do wysokości wydatku w postaci składki ubezpieczeniowej, która to wartość jest niewspółmiernie mała w porównaniu do kierowanych roszczeń odszkodowawczych.

4. Składka ubezpieczeniowa może być planowanym wydatkiem w budżecie samorządu terytorialnego.

Koszt ubezpieczenia, jako wartość znana, możliwy jest do uwzględnienia w planowanym budżecie rocznym. Ochrona ubezpieczeniowa uwzględniająca wszystkie obszary działalności samorządu terytorialnego może zabezpieczyć jego budżet przed nieoczekiwanymi i niemożliwymi do sprecyzowania *a priori* wydatkami.

### *1.3. Wpływ lokalizacji elementów infrastruktury transportu na rozwój regionu Polski środkowo-wschodniej*

REMIGIUSZ KOZŁOWSKI<sup>11</sup>

#### **Wstęp**

Obecnie w naszym kraju jesteśmy świadkami intensywnego rozwoju infrastruktury transportowej. Od jej kształtu będzie zależała przyszłość miast, aglomeracji i całej Polski. Infrastruktura transportowa musi być tak zbudowana, żeby w optymalny sposób sprzyjała rozwojowi wymienionych obszarów. W praktyce jest to zadanie trudne i wymagające analiz wielopłaszczyznowych. Zawsze warto dokładnie przeanalizować sytuację w danym obszarze, ponieważ elementy infrastruktury transportu w przypadku ich nieprawidłowego zbudowania, zamiast wspomagać, mogą nawet ograniczać rozwój regionów.

Celem artykułu jest przedstawienie optymalnego projektu sieci dróg ekspresowych obszaru Polski środkowo-wschodniej oraz zaprezentowanie przewidywanych efektów tego rozwiązania dla rozwoju regionu. Wskazane zatem będą główne czynniki mające wpływ na przebieg najistotniejszych dróg Polski środkowo-wschodniej, do których należą m.in. drogi ekspresowe S-8, S-12 i S-74 oraz zaprezentowane zostaną najważniejsze wady istniejącego obecnie planu sieci drogowej w tym obszarze.

---

<sup>11</sup> Dr inż. REMIGIUSZ KOZŁOWSKI – Zakład Logistyki, Uniwersytet Łódzki, opiekun naukowy Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics.

Przedstawione będą także: propozycja zmienionego przebiegu niektórych elementów infrastruktury transportu drogowego w tej części naszego kraju oraz korzyści wynikające ze zbudowania infrastruktury według proponowanego, zaktualizowanego układu dróg w Polsce środkowo-wschodniej.

### Zależność pomiędzy kształtem infrastruktury transportowej a rozwojem regionu

Transport jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki. Jego prawidłowe funkcjonowanie warunkuje rozwój pozostałych gałęzi gospodarki narodowej<sup>12</sup>. Infrastruktura transportu samochodowego jest istotnym obszarem infrastruktury logistyki. Stanowią ją tzw. elementy liniowe (pasy drogowe wraz z elementami towarzyszącymi) i punktowe (skrzyżowania drogowe z wyposażeniem technicznym)<sup>13</sup>.

Do głównych zadań infrastruktury transportowej należy sprzyjanie rozwojowi regionu. W praktyce jest to bardzo trudne zadanie i, aby je zrealizować, trzeba dokonać analiz w wielu różnych obszarach problemowych.

Infrastruktura transportowa ma zapewnić dostępność komunikacyjną, która jest warunkiem koniecznym rozwoju ośrodków miejskich oraz regionów turystycznych.

Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego, kluczowe znaczenie mają węzły komunikacyjne. Powstają one

---

<sup>12</sup> M. Mindur, *Transport w gospodarce*, [w:] B. Liberadzki, L. Mindur (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, IT PIB, Warszawa–Radom 2007, s. 44.

<sup>13</sup> A. M. Jeszka, *Infrastruktura w obsłudze sieci dostaw*, [w:] M. Ciesielski (red.), *Rynek usług logistycznych*, Difin, Warszawa 2005, s. 25–27.

w wyniku krzyżowania się szlaków komunikacyjnych. Wy różnia się kilka rodzajów takich węzłów, m.in.<sup>14</sup>:

- węzeł drogowy (w miejscu krzyżowania się dróg);
- węzeł drogowo-kolejowy (w okolicach bezpośredniej bliskości drogi oraz terminala kolejowego);
- węzeł drogowo-lotniczy (w okolicach bezpośredniej bliskości drogi i lotniska transportowego).

W bezpośrednim sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych powstają magazyny pełniące różnorodne funkcje oraz przedsiębiorstwa transportowe<sup>15</sup>. O decyzjach lokalizacyjnych tego typu firm decyduje cały szereg czynników, do których można m.in. zaliczyć<sup>16</sup>:

- koszty transportu;
- poziom obsługi klientów;
- szybkość realizacji zamówień;
- koszty utrzymania zapasów.

Węzły komunikacyjne wykazują oddziaływanie także w dalszym swym otoczeniu, w którym lokalizują działalność przedsiębiorstwa utrzymujące częste kontakty z firmami magazynowymi i transportowymi. Do tych przedsiębiorstw zalicza się m.in. firmy produkcyjne i usługowe. W praktyce gospodarczej najczęściej przyjmuje się, że odległość oddziaływania węzła to 1 godz. jazdy samochodu ciężarowego.

---

<sup>14</sup> **R. Kozłowski**, *Szanse i zagrożenia dla rozwoju przedsiębiorstw w regionie łódzkim związane z infrastrukturą makrologistyczną*, [w:] **S. Lachiewicz, I. Staniec** (red.), *Sytuacja ekonomiczna, organizacyjna i kadrowa dużych organizacji gospodarczych w aglomeracji łódzkiej*, Monografie, Media Press, Łódź 2007, s. 40.

<sup>15</sup> **S. Marszałek**, *Ekonomika, organizacja i zarządzanie w transporcie*, Wyd. Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania w Katowicach, Katowice 2001, s. 301.

<sup>16</sup> **S. Abt**, *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka logistyki*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1997, s. 183.



Odległość ta liczona w kilometrach zależy od klasy drogi: im wyższa klasa drogi, tym ta odległość jest większa.

Należy podkreślić, że sam fakt istnienia np. drogi ekspresowej czy autostrady w danym terenie nie powoduje przyspieszenia rozwoju tego obszaru; zapewnia to dopiero istnienie węzła komunikacyjnego lub znajdowanie się w zasięgu jego oddziaływania.

Z tego powodu, dążąc do zrównoważonego rozwoju regionu, należy tak zaprojektować i wykonać poszczególne elementy infrastruktury drogowej, aby węzłów komunikacyjnych było jak najwięcej. Pozwoli to na zwiększenie obszarów atrakcyjnych dla lokalizacji przedsiębiorstw oraz zapewnienie bardziej równomiernego rozwoju gospodarczego regionu.

W przypadku nieprawidłowego zbudowania elementów infrastruktury transportu może ona ograniczać rozwój regionu, a także wywołać inne negatywne skutki, np. dodatkowe obciążenia finansowe Skarbu Państwa.

### **Stan aktualny infrastruktury drogowej w Polsce środkowo-wschodniej oraz prognozy i plany jej rozbudowy**

Istniejące obecnie drogi w Polsce środkowo-wschodniej (przedstawione na rys. 2) nie są wystarczające ani dla bieżących, ani dla przyszłych potrzeb.

Budowa sieci dróg ekspresowych i autostrad w naszym kraju w ostatnich dziesięcioleciach przebiegała wyjątkowo niesprawnie, w efekcie czego mamy stan infrastruktury samochodowej znacząco odbiegający od standardów przyjętych w krajach wysoko rozwiniętych. Przyczyn tego jest wiele. Problemy, które uniemożliwiały powstawanie nowych dróg, leżały przede wszystkim nie w obszarze techniki ich budowy, lecz w systemie prawnym – zarówno

krajowym, jak i unijnym, z którym osoby odpowiedzialne nie potrafiły sobie poradzić. Ostatnie decyzje i posunięcia Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad uzasadniają nadzieję na przyspieszenie budowy dróg ekspresowych i autostrad w Polsce.

Z planowanego układu dróg ekspresowych i autostrad w Polsce środkowo-wschodniej (rys. 3) obecnie istnieje jedynie fragment autostrady A-2 biegnącej z zachodniej części Polski do Strykowa.

W zaplanowanym systemie dróg ekspresowych i autostrad w Polsce środkowo-wschodniej występują jednak już pewne problemy:

- brak ciągłości S-8;
- konieczność ponoszenia wysokich kosztów przez Skarb Państwa w związku z przebiegiem S-8 autostradą A-1 – pomiędzy węzłem „Wrocław” a Piotrkowem Trybunalskim;
- przewidywane przeciążenie dróg wokół Piotrkowa Trybunalskiego.

Wszystkie prognozy ruchu przedstawione przez ekspertów przewidują olbrzymie potoki pojazdów na drogach wokół Piotrkowa Trybunalskiego. Rysunek 4 przedstawia prognozę ruchu na **rok 2020**, z której wynika, że na autostradzie A-1 przed Piotrkowem Trybunalskim liczba pojazdów będzie się wahać pomiędzy 16 a 20 tys. pojazdów na dobę. Na S-8 w kierunku Warszawy potok ten będzie jeszcze większy i osiągnie poziom powyżej 20 tys. pojazdów. Z kolei na S-12 i S-74 ruch pojazdów został oszacowany na 12–16 tys. na dobę.

Z prognozy ruchu na **rok 2025** (rys. 5) wynika, że ruch pojazdów na A-1 – zarówno przed, jak i za Piotrkowem Trybunalskim – przekroczy liczbę 60 tys. na

dobę. Na drodze S-8 w kierunku Warszawy W. Suchorzewski oszacował ruch na 40–50 tys. pojazdów. Więcej jeszcze, niż na tej trasie, pojazdów będzie jechało drogą S-12 i S-74, bo aż 50–60 tys. na dobę.

W prognozie opracowanej na **rok 2035** (rys. 6) W. Kuryłowicz największy ruch przewiduje na autostradzie A-1 pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim a Łodzią, gdzie wyniesie on 90–100 tys. pojazdów na dobę. Mniejszy ruch będzie na odcinku A-1 – na południe od Piotrkowa. Na S-8 w kierunku stolicy ruch ten wyniesie 50–60 tys. pojazdów na dobę. Znacznie większy ruch niż na tej trasie – podobnie jak w poprzedniej prognozie – będzie występował na S-12 i S-74 – osiągnie poziom 60–70 tys. pojazdów na dobę.

Z przytoczonych powyżej trzech prognoz ruchu, opracowanych dla różnych okresów przez najwybitniejszych specjalistów w tej branży, wynika, że wokół Piotrkowa Trybunalskiego będą przepływały największe potoki pojazdów w tej części Polski. Spowoduje to przeciążenie dróg w okolicach tego miasta oraz cały szereg negatywnych skutków.

### **Charakterystyka i korzyści ze zaktualizowanego rozwiązania sieci dróg w Polsce środkowo-wschodniej**

Aby rozwiązać istniejące problemy, o których była już mowa, należy m.in. doprowadzić do odciążenia dróg wokół Piotrkowa Trybunalskiego. Rozwiązanie tej niedogodności znajdujemy m.in. w planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego opracowanym już w 2002 r. (rys. 7).

Rysunek 7 przedstawia zaplanowaną drogę ekspresową biegnącą od Żarnowa – przez Paradyż, Tomaszów Mazowiecki i dalej – do autostrady A-1, na wysokości Rzgowa (węzeł „Wrocław”). Patrząc na ten układ drogowy, od razu widzimy, że pozwala on na odciążenie dróg wokół Piotrkowa Trybunalskiego.

Zaktualizowany układ dróg w województwie łódzkim (rys. 8) uwzględnienia:

- plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego;
- strategię województwa łódzkiego;
- istniejące problemy, o których już wspomniano.

Aktualizacja układu dróg (przedstawiona na rys. 8) polega głównie na przesunięciu drogi S-74 spod Piotrkowa Trybunalskiego do Rzgowa, przy jednoczesnym pozostawieniu drogi S-12 we wcześniejszym przebiegu. Rozwiązanie to nie spowoduje zmniejszenia liczby dróg wokół Piotrkowa Trybunalskiego, ale ograniczy potoki pojazdów na tych drogach.

Oprócz uporania się z problemem przeciążenia dróg wokół Piotrkowa Trybunalskiego, zaktualizowane rozwiązanie przyczyni się do wystąpienia wielu korzyści zarówno dla regionu, obronności kraju, jak i dla Skarbu Państwa.

Rozwiązanie to spowoduje odciążenie Skarbu Państwa z konieczności ponoszenia opłat za przejazd odcinkiem A-1 pomiędzy węzłem „Wrocław” a Piotrkowem Trybunalskim. Obecnie nieciągłość drogi S-8 wymuszałaby taki obowiązek na podatnikach. Droga ta na powyżej wymienionym odcinku biegnie autostradą A-1, która będzie płatna i zarządzana przez koncesjonariusza, któremu należy zrekompensować koszty przejazdu tym odcinkiem pojazdów przemierzających się drogą ekspresową S-8.

Zaktualizowane rozwiązanie przebiegu dróg w Polsce środkowo-wschodniej, przesuujące drogę S-74 do węzła „Wrocław” na autostradzie A-1, zapewni zgodność z:

- planem zagospodarowania województwa łódzkiego oraz
- strategią rozwoju województwa łódzkiego.

Zgodność ta jest wymagana przez warunki zawarte w *Niebieskiej Księdze*, których spełnienie jest konieczne w celu uzyskania dofinansowania na budowę dróg (w tym także tych w sąsiedztwie Piotrkowa Trybunalskiego) ze środków Unii Europejskiej<sup>17</sup>.

Kolejną olbrzymią korzyścią wynikającą ze zaktualizowanego rozwiązania jest wspieranie rozwoju centrum wypoczynkowo-edukacyjnego Polski środkowo-wschodniej, w skład którego wchodzi m.in.:

- powiat tomaszowski;
- powiat opoczyński;
- region świętokrzyski.

Rozwój tego centrum jest uzależniony również od łatwego przejazdu, m.in. mieszkańców aglomeracji łódzkiej, właśnie w te tereny, w celach wypoczynkowo-turystycznych. Obecnie brak dobrego połączenia powoduje, że przejazd istniejącymi drogami wojewódzkimi nr 713 i 714 zajmuje bardzo dużo czasu (zwłaszcza w sezonie turystycznym

---

<sup>17</sup> *Niebieska Księga* – podręcznik prezentujący metody przeprowadzania analizy kosztów i korzyści dla planowanych projektów inwestycyjnych w sektorze transportu w Polsce z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej, uwzględniający nowe regulacje KE dla perspektywy finansowej 2007–2013, JASPERS (Wspólna Pomoc dla Projektów w Europejskich Regionach), Kwiecień 2008, s. 10, zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: <http://www.mi.gov.pl/2-48203f1e24e2f-30481.htm>.

występują na nich olbrzymie korki); ponadto przebiegają one przez wiele miejscowości o gęstej zabudowie, co jest wręcz niebezpieczne zarówno dla podróżujących, jak i dla mieszkańców. Brak drogi o dobrych parametrach stanowi więc bardzo poważną barierę rozwoju centrum wypoczynkowo-edukacyjnego Polski środkowo-wschodniej.

Zaktualizowane rozwiązanie układu transportowego Polski środkowo-wschodniej umożliwi utworzenie nowego węzła drogowego w Tomaszowie Mazowieckim. Dzięki niemu powstaną nowe, dobre lokalizacje dla centrów logistycznych, a więc przyspieszony zostanie rozwój i wzrośnie znaczenie Tomaszowa Mazowieckiego oraz powiatu tomaszowskiego.

Autostrady i drogi ekspresowe służą przede wszystkim do zapewnienia dobrej komunikacji pomiędzy miastami. W wyniku zaktualizowanego rozwiązania komunikacyjnego nastąpi także wzrost powiązań pomiędzy przedsiębiorstwami z ośrodków miejskich, a zatem aktywizacja współpracy gospodarczej pomiędzy aglomeracją łódzką a m.in.: Tomaszowem Mazowieckim, Kielcami, Radomiem oraz Lublinem.

Bardzo rzadko wspomina się o potrzebach wojska, co jest spowodowane koniecznością objęcia tych spraw tajemnicą wojskową. Oczywiście jest jednak, że należy zapewnić sprawne funkcjonowanie wojsk w czasie pokoju i w czasie wojny. Jednostki wojskowe na terenie województwa łódzkiego są zlokalizowane m.in. w Tomaszowie Mazowieckim, Łasku i Sieradzu. Zaktualizowane rozwiązanie transportowe (w przeciwieństwie do wcześniejszego rozwiązania) zapewnia odpowiednią komunikację pomiędzy tymi jednostkami, co jest niezmiernie ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa naszego kraju.

## Podsumowanie

Biorąc pod uwagę obecne, a także przyszłe potrzeby komunikacyjne poparte analizami, należy stwierdzić, że zaktualizowane rozwiązanie przebiegu dróg w województwie łódzkim spełnia przede wszystkim dwa zasadnicze wymogi:

- eliminuje wszystkie istniejące obecnie problemy, redukując wcześniej istniejące wady;
- generuje cały szereg korzyści dla Skarbu Państwa, mieszkańców regionów Polski środkowo-wschodniej, przedsiębiorstw i kierowców.

Należy także podkreślić, że zaktualizowane rozwiązanie przebiegu dróg w województwie łódzkim będzie sprzyjało rozwojowi gospodarczemu całego regionu Polski środkowo-wschodniej. Obecnie jednym z głównych problemów, na które napotykają przedsiębiorstwa, jest ograniczony wybór atrakcyjnych lokalizacji do prowadzenia działalności gospodarczej. Wypracowany na Konferencji system układu dróg bardzo istotnie zwiększa liczbę tych lokalizacji (m.in. dla przedsiębiorstw produkcyjnych, logistycznych, zajmujących się turystyką i innych). Zbudowanie zaktualizowanego układu komunikacyjnego spowoduje więc znaczący wzrost zarówno wielkości, jak i liczby firm, które wygenerują wiele nowych miejsc pracy oraz w istotny sposób zwiększą przychody samorządów i Skarbu Państwa.

#### **1.4. *Działania Uni-Logistics w zakresie badań i upowszechniania wiedzy merytorycznej nt. infrastruktury transportu***

KRZYSZTOF NOWAK<sup>18</sup>

Moim celem jest przedstawienie istoty Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics oraz zapoznanie z działalnością naszej organizacji na rzecz upowszechniania wiedzy merytorycznej z dziedziny, której jesteśmy pasjonatami, czyli logistyki.

#### **Słów kilka o Uni-Logistics Team – portret organizacji**

Koło Naukowe Logistyki Uni-Logistics to organizacja zrzeszająca osoby ambitne, które łączy zainteresowanie logistyką. Działa ono przy Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego. Nie bez powodu powstało właśnie na Wydziale Zarządzania, bowiem Wydział ten posiada najwyższą – 1. kategorię naukową (w skali 5-stopniowej) przyznaną przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Naszym atutem jest to, że do Uni-Logistics należą, poza studentami, także wykładowcy akademicy, praktycy, ludzie sukcesu, którzy w życiu zawodowym z powodzeniem kierują własnymi firmami oraz pracują dla czołowych marek na polskim rynku.

---

<sup>18</sup> Lic. KRZYSZTOF NOWAK – przewodniczący Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics.



Przynależność do Uni-Logistics to sposób na realizację życiowej pasji. Koło działa dopiero nieco ponad rok, ale ma już na swoim koncie spory dorobek. Udało się tak dużo osiągnąć dlatego, że zespół ten tworzą prawdziwi pasjonaci, którzy wkładają całe serce w swoją pracę. Oto niektóre z dotychczasowych działań KNL Uni-Logistics:

1. W sprawie infrastruktury. Członkowie Uni-Logistics biorą czynny udział w konferencjach, debatach poświęconych rozbudowie infrastruktury logistycznej naszego regionu. Tematem tym udało nam się zainteresować środowiska akademickie wielu miast Polski, m.in.: Wrocławia, Poznania, Katowic, Torunia, Szczecina i Lublina.
2. W sprawach merytorycznych. Obecnie Uni-Logistics prowadzi prace przygotowawcze do dużego projektu badawczego: „Potrzeby rozwoju infrastruktury logistycznej aglomeracji łódzkiej”.
3. W sprawie integracji samorządów. Uni-Logistics często pełni rolę „łącznika” między samorządami poszczególnych miast i powiatów. Współpracujemy z wieloma urzędami i pokazujemy, że współpraca ta może być bardzo owocna i korzystna dla obu stron. Najbardziej intensywna jest współpraca z:
  - władzami Tomaszowa Mazowieckiego, w szczególności z panem wiceprezydentem Grzegorzem Haraśnym i panem Jackiem Kowalewskim – członkiem Zarządu Powiatu Tomaszowskiego;
  - władzami Sieradza, w szczególności z panem prezydentem Jackiem Walczakiem i Urzędem Miejskim w Sieradzu;
  - władzami Łodzi, w szczególności z panem prezydentem Jerzym Kropiwnickim i Urzędem Miejskim w Łodzi;
  - władzami Pabianic, w szczególności z panem prezydentem Zbigniewem Dychto i Urzędem Miejskim w Pabianicach.

4. Poza instytucjami samorządowymi, Uni-Logistics współpracuje także z wieloma przedsiębiorstwami i organizacjami, w których można wskazać cały szereg wyjątkowych osób. Wyrazy uznania za profesjonalizm i zaangażowanie w wykonywaną pracę oraz podziękowania za współpracę z Uni-Logistics należą się przede wszystkim:
  - Polskiemu Towarzystwu Logistycznemu, a w szczególności pani Ilonie Kuzaj-Aydar i pani Krystynie Kołakowskiej;
  - redakcji czasopisma „Logistyka”, a w szczególności pani Izabeli Wielickiej;
  - redakcji portalu Spedycje.pl.
5. W sprawie budowania zespołu. Udało nam się zbudować zespół złożony z dobrych fachowców, którego członkowie uzupełniają się wzajemnie, dzięki czemu uzyskujemy spotęgowany efekt synergii. Uni-Logistics Team tworzą specjaliści z różnych dziedzin o szerokich kontaktach ze światem nauki, samorządami różnych szczebli oraz przedsiębiorstwami krajowymi i zagranicznymi. Na uwagę zasługuje fakt, że nasi członkowie należą do „czołówki” nie tylko na płaszczyźnie zawodowej, ale również na płaszczyźnie edukacyjnej; nazwiska członków naszego zespołu wyszczególnione są co roku w rankingu najlepszych studentów Wydziału Zarządzania, co znajduje odzwierciedlenie w nagrodach i wyróżnieniach (m.in. list gratulacyjny Rektora UŁ, stypendia naukowe).
6. W sprawie budowania zaplecza. Aby Uni-Logistics mogło się dalej rozwijać i wzrastać, potrzebne są rozwiązania, które zapewnią „dopływ” nowej kompetentnej kadry. Wartościowych i nieprzeciętnych ludzi poszukujemy już wśród studentów pierwszego roku logistyki. Zapraszamy ich do działalności w naszym Kole Naukowym. Najlepsi, po 6-miesięcznym okresie próbnym, zostają pełnoprawnymi członkami Uni-Logistics Team.

## Opracowywanie, dostarczanie i upowszechnianie wiedzy merytorycznej – realizacja dewizy Uni-Logistics

Uni-Logistics zajmuje się m.in. opracowywaniem, dostarczaniem i upowszechnianiem wiedzy – materiałów merytorycznych z zakresu naszych zainteresowań – tym wszystkim, którzy jej potrzebują.

Zajmujemy się tym od samego początku i będziemy robić to dalej, niezmiennie z wielką przyjemnością. Dlaczego? Dlatego, że nasza dewiza brzmi:

*„Logistyka, Nasza pasja, Twój sukces!  
Uni-Logistics Team”*

### Plany na przyszłość...

Plany Uni-Logistics są związane przede wszystkim z mocnymi stronami naszego regionu, do których możemy zaliczyć:

- **Uwarunkowania geograficzne.** Nasz region położony jest w środkowej części Polski, tym samym znajduje się w centrum Europy. Uwarunkowania te w sposób naturalny predestynują ten region do ulokowania w nim wielu obiektów o charakterze centrów logistyczno-dystrybucyjnych.
- **Zasoby kadrowe.** W regionie funkcjonuje 29 uczelni wyższych, na których kształcą się prawie 140 tys. studentów<sup>19</sup>. Niższe koszty płacy i relatywnie niższe koszty życia (w porównaniu do innych dużych ośrodków) są dodatkowym czynnikiem zachęcającym przedsiębiorstwa do lokowania inwestycji w naszym regionie.

---

<sup>19</sup> Wg danych GUS liczba studentów w 2007 r. wynosiła 138 930; patrz: [www.stat.gov.pl/bdr\\_n/app/dane\\_cechter.nowe\\_okno?p\\_zest\\_id=32368&p\\_typ=HTML](http://www.stat.gov.pl/bdr_n/app/dane_cechter.nowe_okno?p_zest_id=32368&p_typ=HTML) z dn. 1.06.2008 r.

Potwierdzeniem powyższych tez jest analiza brytyjskiego ośrodka Center for Economics and Business Research, która wskazuje na duży potencjał rozwojowy województwa łódzkiego. Wśród 211 badanych regionów Europy region łódzki znalazł się na 24. miejscu, a w Polsce na 3. pozycji, za Mazowszem i Wielkopolską<sup>20</sup>.

### Podsumowanie

Nasz region ma szanse stać się zagłębiem produkcyjno-logistycznym, a dzięki uwarunkowaniom geograficznym i wsparciu ze strony uczelni wyższych i samorządów istnieje również duża szansa, by jego osiągnięcia stały się naszą europejską specjalnością.

Dowodem na słuszność tych przekonań jest fakt, iż od wielu lat zarówno Łódź, jak i region zajmują wysokie miejsca w różnego rodzaju badaniach, analizach i prognozach dotyczących potencjału rozwoju, przeprowadzanych przez niezależne ośrodki badawcze (m.in. McKinsey & Company, Center for Economics and Business Research).

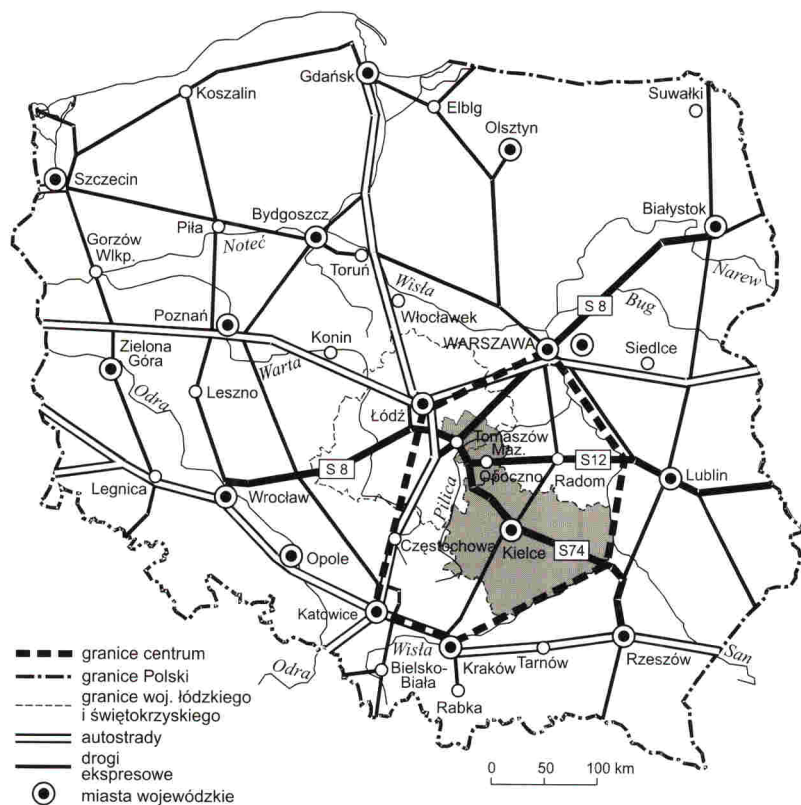
Uni-Logistics dołoży wszelkich starań, by to, co jest naszą pasją, stało się również źródłem sukcesów naszego regionu.

*„Logistyka, Nasza pasja, Nasz wspólny sukces!  
Uni-Logistics Team”*

---

<sup>20</sup> J. Bielecki, *W Polsce najbardziej konkurencyjne jest Mazowsze*, „Rzeczpospolita”, 18.01.2005, s. B1.

Rys. 1: Położenie centrum wypoczynkowo-edukacyjnego



Źródło: Opracowanie własne.

Rys. 2: Aktualny układ dróg w Polsce środkowo-wschodniej



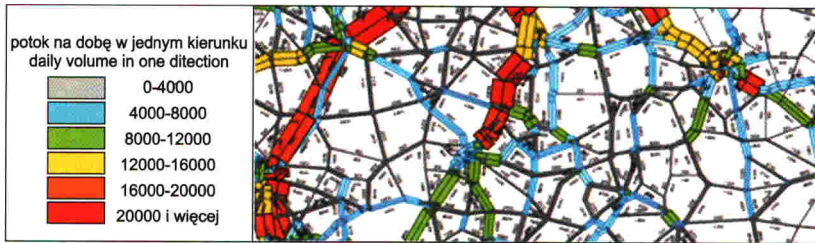
Źródło: <http://maps.google.com> w dn. 3.06.2008 r.

Rys. 3: Planowany układ dróg ekspresowych i autostrad w Polsce środkowo-wschodniej



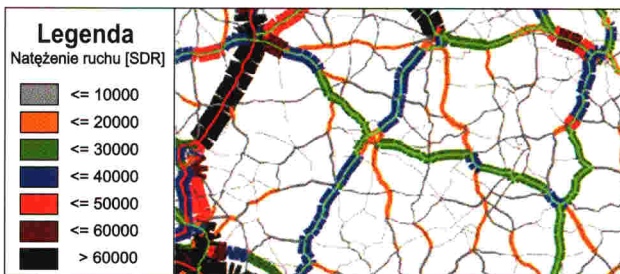
Źródło: Opracowano na podstawie mapy zamieszczonej w internetowej encyklopedii Wikipedia pod adresem: [http://pl.wikipedia.org/wiki/Drogi\\_ekspresowe\\_w\\_Polsce](http://pl.wikipedia.org/wiki/Drogi_ekspresowe_w_Polsce) w dn. 3.06.2008 r.

Rys. 4: Prognoza ruchu na 2020 r.



Źródło: W. Kuryłowicz, *Wizja rozwoju sieci transportowych do 2035 r.*, [w:] *Materiały z posiedzenia Zespołu Ekspertów Naukowych ds. Zagospodarowania Przestrzennego Kraju powołanego przy Ministerstwie Rozwoju Regionalnego (MRR)*, Warszawa, dn. 6.11.2007 r.

Rys. 5: Prognoza ruchu na 2025 r.



Źródło: W. Suchorzewski, *Studium układu dróg szybkiego ruchu w Polsce*, [w:] *Materiały...*

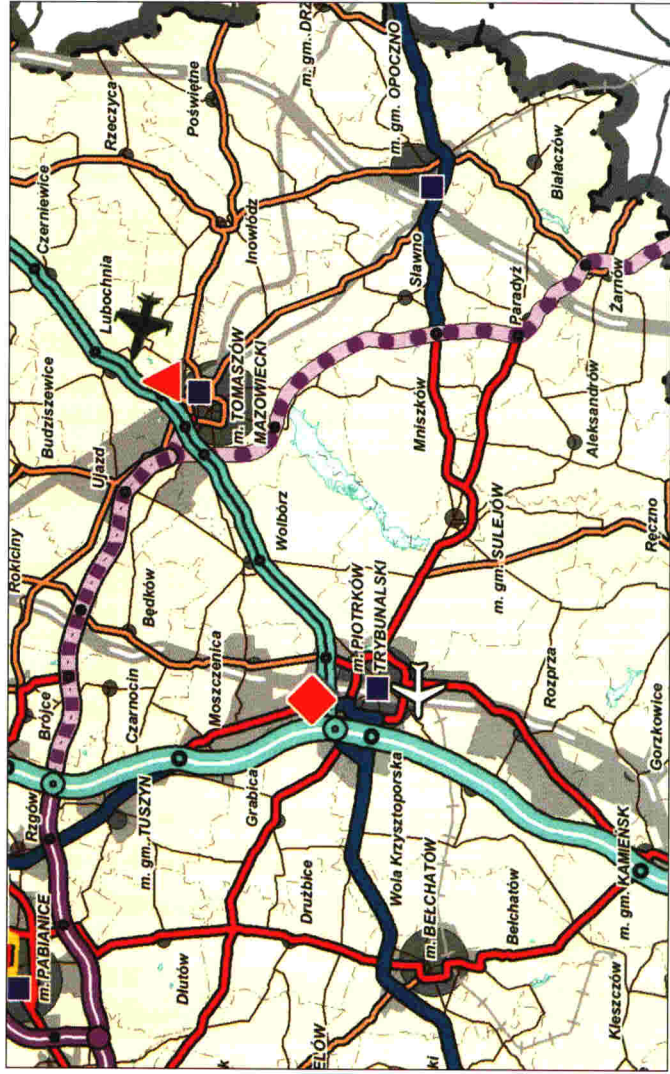
Rys. 6: Prognoza ruchu na 2035 r.



Źródło: W. Kuryłowicz, *Wizja rozwoju sieci transportowych do 2035 r.*



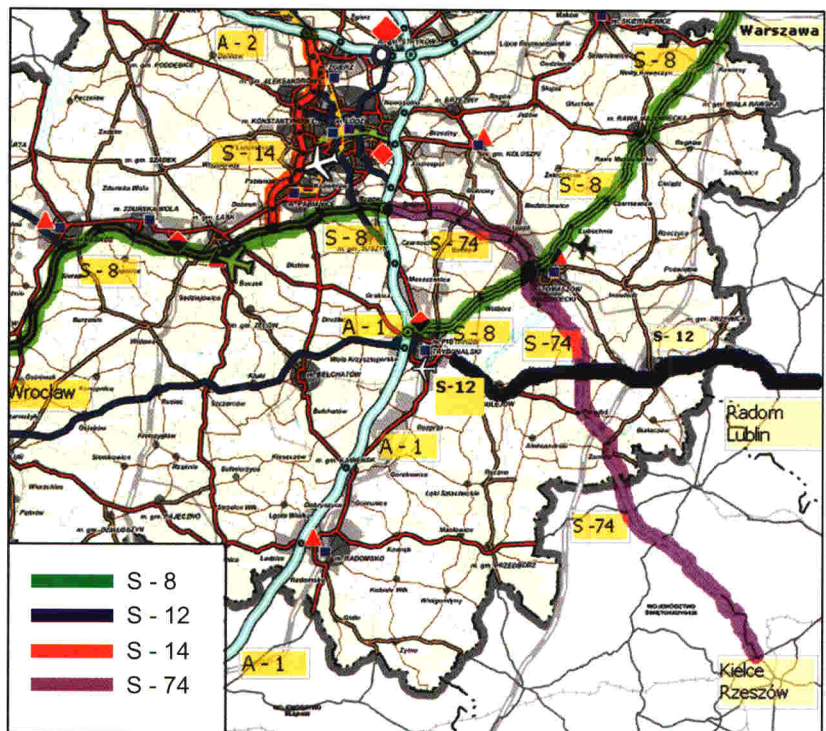
Rys. 7: Fragment mapy zawierającej układ drogowy w części województwa łódzkiego



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego z lipca 2002 r., oprac. Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego.



Rys. 8: Zaktualizowany układ drogowy w województwie łódzkim



Źródło: Opracowano na podstawie map przygotowanych przez Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego.

**2**

**Stanowiska przedstawicieli samorządów  
na temat rozwoju regionu**



## *2.1. Sytuacja w systemie dróg w Polsce środkowo-wschodniej i jej historyczne uwarunkowania*

JACEK KOWALEWSKI<sup>1</sup>

W dniu 7 kwietnia 2008 r. w starostwie łaskim zawiązało się Stowarzyszenie Jednostek Samorządu Terytorialnego na rzecz Budowy Dróg Ekspresowych S-8 (przez Sieradz i Łódź) i S-14. Jego celem jest między innymi wspieranie idei samorządności i promowanie szybkiej realizacji budowy drogi S-8 z Wrocławia – przez Sieradz, Łask i Zduńską Wolę – do Łodzi, oraz drogi S-14.

Do Stowarzyszenia jako członek założyciel przystąpił prezydent miasta Tomaszowa Mazowieckiego; ma w nim również uczestniczyć powiat tomaszowski, gdyż stosowna uchwała intencyjna została podjęta przez Radę Powiatu Tomaszowskiego w dniu 24 kwietnia 2008 r.

Dlaczego miasto i powiat tomaszowski chcą uczestniczyć w działaniach tego Stowarzyszenia? Ponieważ droga ekspresowa S-8, dochodząc do autostrady A-1 między Rzgowem i Tuszyńem na węzeł „Wrocław”, daje szansę na stosowną zmianę rozporządzenia Rady Ministrów i realizację, jako kontynuacja drogi S-8, drogi ekspresowej S-74 na kierunku Tomaszów Mazowiecki – Kielce, drogi zapisanej w strategii rozwoju województwa łódzkiego i planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego, dającej szansę rozwoju miastu Tomaszów Mazowiecki i gminom powiatu tomaszowskiego.

---

<sup>1</sup> JACEK KOWALEWSKI – członek zarządu powiatu tomaszowskiego oraz ekspert w dziedzinie zarządzania drogami.

Droga S-74 „otworzy” dla mieszkańców całej aglomeracji łódzkiej wspaniałe tereny doliny rzeki Pilicy, Zalewu Sulejowskiego i największych kompleksów leśnych Polski Centralnej, a także przybliży Łodzi wspaniałe tereny województwa świętokrzyskiego. Daje również szansę powiatowi opoczyńskiemu na dobrą komunikację z Łodzią, a Kielcom i województwu świętokrzyskiemu – możliwość bezpiecznego dojazdu do terenów, które przed 1975 r. należały do województwa kieleckiego. Tak – wspaniały powiat opoczyński kiedyś należał do województwa kieleckiego.

Pierwsze spotkanie w sprawie drogi S-74 odbyło się pod koniec sierpnia 1999 r. w Urzędzie Miasta w Tomaszowie Mazowieckim; było to więc w tamtym wieku, powiem wężej – w tamtym tysiącleciu!

Mapy, które wówczas przygotowywałem i rozsyłałem do samorządów jako pracownik urzędu miasta, opatrzone były sugestią: „A może byśmy tak... z Łodzi do Tomaszowa”. Bo droga ta jest do Tomaszowa, ale głównie dla Łodzi: Łódź jest przecież 11 razy większa od Tomaszowa.

Do grudnia 1999 r. wszystkie samorzady szczebla gminnego, przez które miała przebiegać wspomniana droga, podjęły uchwały intencyjne wspierające tę ideę. W Łódzkim Urzędzie Marszałkowskim opracowywana była wtedy strategia rozwoju nowego województwa łódzkiego, natomiast w Biurze Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego powstawał nowy plan zagospodarowania województwa.

Inspirujące i nieocenione dla jeszcze niedoświadczonych samorządów były dyskusje z panem inżynierem Jerzym Sadowskim – b. dyrektorem Biura Rozwoju Łodzi, a później kierownikiem Zespołu opracowującego plan zagospodarowania województwa łódzkiego. Wtedy też, podczas wielu moich z Nim rozmów, roztaczano wizję wspaniałej widokowo drogi ekspresowej na estakadzie przebiegającej nad doliną rzeki Pilicy i wyrobiskami kopalni piasku kwarcowego „Biała Góra”.

Niestety, Jerzy Sadowski nagle i niespodziewanie zmarł, ale nasze wizje i idea drogi ekspresowej pozostały, chwala Mu za to. Dzisiaj idea ta jest wspierana merytorycznie przez dyrektora Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego panią Ewę Nowak i kierownika Zespołu Drogowego tego biura panią mgr inż. Mariannę Nalewajczyk.

Konferencja pt. *Drogi ekspresowe S-74, S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej*, która odbyła się w dn. 4 czerwca 2008 r., jest kontynuacją od dawna podejmowanych działań na rzecz realizacji tej wspaniałej wizji i idei budowy drogi ekspresowej S-74 przez tereny powiatów: łódzkiego wschodniego, tomaszowskiego, opoczyńskiego, koneckiego i kieleckiego. Obecnie wizja ta została poszerzona o drogę S-12 relacji Opoczno – Radom – Lublin od węzła na drodze S-74 w rejonie gmin Sławno i Mniszków należących do powiatu opoczyńskiego. Wizja ta jest spójna, logiczna i zdecydowanie najlepsza dla województwa łódzkiego i województw ościennych.

Mam nadzieję, jak i zainteresowane samorzady, że po tejże Konferencji najbliższe zgromadzenie członków Stowarzyszenia budowy dróg S-8 i S-14 (może nadzwyczajne) rozszerzy statut niniejszego Stowarzyszenia o promocję dróg S-74 i S-12. Ufamy także, że niebawem przystąpią do niego również powiaty łódzki wschodni i opoczyński, wraz z samorządami gminnymi.

Środowiska naukowe naszych uczelni, zainteresowane rozwojem województwa łódzkiego i Polski środkowo-wschodniej, w wystąpieniach merytorycznych na Konferencji 4 czerwca 2008 r. wsparły działanie samorządów wszystkich szczebli i pomogły, dając dodatkowe argumenty ministrowi infrastruktury panu Cezaremu Grabarczykowi oraz Radzie Ministrów w podjęciu właściwej, dobrej dla województwa łódzkiego, a właściwie dla całej Polski, decyzji.

## *2.2. Uwarunkowania ustawowe zarządzania drogami w „miastach prezydenckich” w kontekście rozwoju jednostek samorządu terytorialnego*

GRZEGORZ HARAŚNY<sup>2</sup>

Jednym z kluczowych problemów mających wpływ na prawidłowy rozwój jednostki samorządu terytorialnego stopnia podstawowego, jakim jest gmina, jest właściwy rozwój sieci drogowej. Drogi bowiem od zawsze stanowiły o tym, gdzie lokalizowano ośrodki gospodarcze i skupiska ludności. To na podstawie planu dróg powstawały ośrodki miejskie, a według planu ulic budowano miasta i osiedla. To drogi były i są nadal motorem napędowym rozwoju gospodarczego.

W czasach obecnych układ komunikacyjny miasta stanowi o kształcie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i decyduje o właściwym zagospodarowaniu przestrzeni publicznej.

Opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej jest podstawowym i nadrzędnym zadaniem dla zarządcy drogi. Szczególnego znaczenia planowanie to nabiera w miastach. Dla prezydenta miasta, który jest odpowiedzialny za prawidłowe opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego miasta, właściwy rozwój sieci drogowej rodzi określone problemy. Problemy te wynikają z obecnego kształtu ustaw regulujących jego kompetencje, dotyczące całokształtu spraw związanych z funkcjonowaniem jednostki samorządu terytorialnego.

---

<sup>2</sup> GRZEGORZ HARAŚNY – wiceprezydent Tomaszowa Mazowieckiego, aktywnie zajmuje się m.in. problematyką rozwoju infrastruktury w Polsce środkowo-wschodniej.

Prezydent miasta Tomaszowa Mazowieckiego – podobnie jak prezydenci ponad 20 miast z całej Polski liczących powyżej 50 tys. mieszkańców – podjął inicjatywę zmierzającą do wprowadzenia zmian legislacyjnych nadających miastom, takim jak Tomaszów Mazowiecki, statut powiatu grodzkiego. Problem dotyczy 27 miast liczących powyżej 50 tys. mieszkańców. Stosowne stanowisko prezydentów miast w sprawie reformy administracji samorządowej zostało skierowane do Prezesa Rady Ministrów. Specjalny zespół pod kierunkiem prof. Michała Kuleszy podjął pracę nad niezbędnymi zmianami w podziale administracyjnym państwa. Korzyści dla miasta i jego mieszkańców płynące z przyjęcia takiego rozwiązania są bezsporne.

Jeśli chodzi o zadania z zakresu planowania, budowy, remontów, utrzymania i ochrony dróg, jakie realizują jednostki samorządu terytorialnego, to zostały one szczegółowo określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Ustawa, mimo wielokrotnie wprowadzanych zmian, jest nadal niekorzystna pod kątem organizacji zarządzania drogami, szczególnie jeśli chodzi o „miasta prezydenckie”.

Rezultatem podziału zarządców dróg, wprowadzonego ustawą o drogach publicznych, jest taka sytuacja, że w mieście, takim jak Tomaszów Mazowiecki, mamy obecnie czterech zarządców dróg publicznych. Na drogach krajowych jest to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, na drogach wojewódzkich – zarząd województwa i powołany Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, na drogach powiatowych – zarząd powiatu i powołany Zarząd Dróg Powiatowych, a na drogach gminnych – prezydent miasta.

Jakie są tego konsekwencje, widzą to i doświadczają tego wszyscy, którzy na co dzień korzystają z dróg na terenie miasta. Najważniejsze ulice w mieście nie są zarządzane przez prezydenta miasta, a przecież to właśnie



do niego mieszkańcy zgłaszają swoje uwagi, postulaty i konkretne sprawy do załatwienia, i to jego właśnie mieszkańcy obdarzyli mandatem zaufania w wyborach samorządowych, i od niego oczekują załatwienia wszystkich spraw, w tym również tych, które dotyczą dróg na terenie miasta.

Spektrum spraw, od których zależy zarządzanie drogami, jest ogromne. Są to zadania związane z prawidłowym utrzymaniem nawierzchni dróg, chodników, obiektów inżynierskich i urządzeń zabezpieczających ruch. Są też zadania związane z wydawaniem zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, zezwoleń na wykonywanie zjazdów z dróg, a także związane z pobieraniem opłat i kar pieniężnych. Ponadto istnieją zadania wiążące się z utrzymaniem zieleni, realizacją zadań w zakresie inżynierii ruchu drogowego, prowadzeniem ewidencji dróg i obiektów mostowych, wykonywaniem pomiarów ruchu drogowego. Jednym z ważniejszych zadań jest również koordynowanie robót w pasach drogowych i wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich w sytuacjach, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia. Realizacja tych zadań w sytuacji funkcjonowania na terenie miasta czterech zarządców dróg jest bardzo utrudniona, a często wręcz niemożliwa.

Najważniejsze problemy z zakresu zadań realizowanych przez poszczególnych zarządców dróg występują w inwestycjach drogowych. Ustalenie priorytetów inwestycji drogowych przy takiej liczbie zarządców jest zadaniem niewykonalnym, gdyż decyzje zapadają często bez udziału prezydenta miasta, który z zasady przecież pełnić ma funkcję gospodarza na terenie miasta.

Obecny system zarządzania drogami nie sprzyja również racjonalnemu wykorzystaniu środków finansowych przeznaczanych na szeroko rozumiane utrzymanie dróg, a prezydent miasta nie posiada ustawowych kompetencji,

aby mógł sprostać oczekiwaniom mieszkańców. Budzi to dezaprobatę mieszkańców i podważa podstawową zasadę działania samorządu – zaufanie obywatela do organów władzy lokalnej.

Aktualna ustawa o drogach publicznych daje wprawdzie możliwości w zakresie przekazywania zarządzania drogami publicznymi poszczególnym zarządom, jednak w praktyce jest to zbyt trudne do realizacji, z uwagi na komplikacje związane z rozliczeniami finansowymi. W sytuacji komfortowej są miasta na prawach powiatu, w których zarządcą wszystkich dróg publicznych jest prezydent miasta.

Mając powyższe argumenty na uwadze, prezydent miasta Tomaszowa Mazowieckiego wnioskuje o podjęcie prac niezbędnych do dokonania zmian legislacyjnych, które w sposób jasny i klarowny określą nowe kompetencje prezydenta w miastach o zaludnieniu przekraczającym 50 tys. osób.

Ustawa o drogach publicznych w części dotyczącej administracji drogowej winna być w trybie pilnym zmieniona. Jeden zarządca na drogach w „miastach prezydenckich” jest gwarancją właściwego rozwoju jednostki samorządu terytorialnego.

### *2.3. Samorządowa wizja systemu dróg w powiecie tomaszowskim i opoczyńskim*

JACEK KOWALEWSKI<sup>3</sup>

Czy najdoskonalszy organizm powstały w wyniku ewolucji na przestrzeni wielu milionów lat, jakim jest ciało człowieka wraz z układem krwionośnym, nie powinien być wzorem dla władzy, projektantów i realizatorów dróg? Układ krwionośny człowieka to nic innego, jak doskonały układ komunikacyjny miejscowości, powiatu, województwa, kraju czy kontynentu. Ewolucja ciała człowieka trwała jednak bardzo długo. My nie mamy tyle czasu... Projektowanie i budowa dróg musi następować szybko. Byliśmy chorym organizmem przez 50 lat (1939–1989), a przez ostatnie 19 lat jesteśmy leczeni. Nie wiadomo, czy lekarstwa niewłaściwe, czy może lekarze nie tych specjalizacji, bo wyniki leczenia są wyjątkowo mizerne...

Ale do rzeczy. Uważam, że układ drogowy województwa łódzkiego proponowany w strategii rozwoju województwa i zapisy planu zagospodarowania województwa łódzkiego stanowią doskonały materiał do realizacji systemu autostrad i dróg ekspresowych na terenie Polski centralnej. Największym organizmem Polski centralnej i województwa łódzkiego jest drugie co wielkości miasto w Polsce – Łódź. Ten organizm połączono z ościennymi województwami i całym krajem systemem autostrad, dróg ekspresowych i dróg ruchu przyspieszonego.

---

<sup>3</sup> JACEK KOWALEWSKI – członek zarządu powiatu tomaszowskiego oraz ekspert w dziedzinie zarządzania drogami.

Niekwestionowany jest przebieg autostrad A-1 i A-2; no może z drobnymi, lokalnymi korektami. Zastrzeżenia odnośnie do przebiegu drogi ekspresowej S-8 z Wrocławia – przez Sieradz, Łask i Zduńską Wolę – do Łodzi składają samorzady paru miejscowości, ale na ich terenach mieszka niecałe 400 tys. osób, a Łódź wraz z mieszkańcami gmin przylegających do S-8 w wariantcie północnym to przeszło 1,2 mln ludności. Trudno o jakikolwiek komentarz...

Łódź jako największe miasto Polski centralnej, wpływające na rozwój całego regionu, powinna posiadać – jak to zapisano – autostrady A-1 i A-2, a także drogi ekspresowe S-8 i S-14, ale również S-74 i S-12. Skoro jest drugim co do wielkości i znaczenia organizmem w Polsce, to tym bardziej sfinalizowany powinien być jak najszybciej przebieg dróg, proponowany w strategii i planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Zatem z drogą ekspresową S-74, jako kontynuacją drogi S-8 od węzła „Wrocław” na autostradzie A-1 i dalej przez powiat łódzki wschodni, tomaszowski i opoczyński do Kielc, oraz z drogą S-12 od węzła na proponowanej S-74 w granicach gmin Sławno/Mniszków powiatu opoczyńskiego i dalej w wersji proponowanej w „planie zagospodarowania...” na kierunku opoczyńsko-radomsko-lubelskim. Obecne drogi K-12 i K-74 przez Piotrków i Sulejów byłyby drogami ruchu przyspieszonego (GP). Argumenty, jakie przemawiają za takimi rozwiązaniami, po części znam, ale eksperci z Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego znają je lepiej i w przystępniejszy sposób je przedstawia.

Również, moim zdaniem, takie rozwiązanie jest najlepszym z możliwych nie tylko dla samej Łodzi, lecz także dla większej części Polski, ponieważ:

- 1) powstaje układ prawie równoleżnikowy, łączący wschodnią i zachodnią część Polski oraz Niemcy i Ukrainę;
- 2) łączy on duże wojewódzkie i inne znaczące miejscowości: Wrocław – Łódź – Kielce – Rzeszów, Wrocław – Łódź – Radom – Lublin;

- 3) drogi te „otwierają” tereny o znaczeniu ogólnokrajowym i częściowo europejskim:
- a) największe w Polsce kopalnie piasku kwarcowego zlokalizowane na terenie gmin: Tomaszów Mazowiecki, Mniszków i Sławno, powiatu tomaszowskiego i opoczyńskiego, z rocznym wydobyciem przeszło 2 mln t, z czego ok. 1420 tys. t transportem samochodowym (ok. 47 400 pojazdów rocznie o średniej nośności 30 t),
  - b) tereny Gór Świętokrzyskich i województwa świętokrzyskiego, atrakcyjne turystycznie nie tylko dla Polski centralnej i zachodniej, ale całej Polski i części Europy,
  - c) tereny specjalnych stref ekonomicznych: łódzkiej i starachowickiej, zlokalizowane w mieście Tomaszowie Mazowieckim, gminie Sławno i gminie Mniszków,
  - d) aktualnie rozpoczynająca się inwestycja w gminie Ujazd – huta szkła płaskiego z przewidywanym dobowym ruchem ciężkiego transportu – 530 pojazdów,
  - e) nowa inwestycja – huta szkła opakowaniowego w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, podstrefa Gmina Sławno, duża cementownia na terenie gminy Mniszków w Specjalnej Strefie Ekonomicznej Starachowice,
  - f) „zagłębie ceramiczne” opoczyńsko-tomaszowskie z wieloma zakładami produkcyjnymi,
  - g) dolina rzeki Pilicy z zalewem Sulejowskim i największymi kompleksami leśnymi (powiat tomaszowski o najwyższej lesistości w województwie łódzkim, powiat opoczyński – trzecie miejsce w województwie),
  - h) Ośrodek Przygotowań Olimpijskich w Spale, Inowłódz, ośrodek rekreacyjno-wypoczynkowy „Borki” z karawaniem holendersko-duńskim, Jezioro Drzewickie w Drzewicy z jedynym nizinnym torem do kajakarstwa górskiego w Polsce,

- i) proponowany przebieg drogi ekspresowej S-74 tworzy dla miasta Tomaszowa Mazowieckiego zewnętrzną obwodnicę, która właściwie eliminuje całkowicie, tak uciążliwy dla miasta, tranzytowy ruch ciężkiego transportu.

Moim zdaniem, proponowane rozwiązania nie mają żadnych minusów; jedynym problemem jest brak zapisów takich rozwiązań w rozporządzeniu Rady Ministrów nt. przebiegu autostrad i dróg ekspresowych.

Argumenty przedstawione na konferencji pt. *Drogi ekspresowe S-74, S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej*, która odbyła się 4 czerwca 2008 r., przez przedstawicieli środowisk naukowych oraz samorządy wszystkich szczebli pozwolą Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Ministrowi Infrastruktury, a później Radzie Ministrów na podjęcie właściwej decyzji i wprowadzenie stosownych zapisów dotyczących proponowanych przebiegów dróg ekspresowych na terenie województwa łódzkiego.

Inną kwestią, równie ważną, jest sprawa dróg krajowych innych niż autostrady i drogi ekspresowe. Wielkim problemem wielu małych miejscowości, przez których centra przebiegają drogi krajowe, nie jest ruch pojazdów samochodowych jako taki. Samochody są i muszą jeździć. Główny problem to tranzyt najcięższych samochodów – powodujących niszczenie zabudowy mieszkaniowej i usługowo-handlowej zlokalizowanej przy tych drogach, niszczących także same drogi.

Posłużę się przykładem drogi krajowej nr 48 przebiegającej z Tomaszowa Mazowieckiego przez Białobrzegi (k. Radomia), Kozienice, Dęblin do Kocka, do drogi S-19. Wymienioną drogą przejeżdża się przez około 32 większe i mniejsze miejscowości, dla których w wielu wypadkach nie ma możliwości wybudowania obwodnic, co wynika z uwarunkowań terenowych czy względów czysto ekonomicznych. Przykładem są miejscowości Spała i Inowłódz w powiecie

tomaszowskim, dla których ciężki ruch tranzytowy jest jedyną i największą bolączką. Tereny rezerwatów przyrody, tereny „Natura 2000” – atuty Spały – oraz względy ekonomiczne (ok. 400 stałych mieszkańców) wykluczają Spałę z grupy miejscowości starających się o budowę obwodnicy. W Inowłodzu jest możliwa drobna korekta drogi K-48, eliminująca ruch z samego centrum miejscowości, ale nadal bardzo wiele obiektów budowlanych będzie narażonych na niedogodności związane z ciężkim transportem.

Czy można pomóc mieszkańcom tych miejscowości i budynkom zlokalizowanych przy tej drodze? Uważam, że można. Ograniczając nośność poruszających się tam pojazdów, np. do 5 t, i tylko dla przejazdów docelowych. Ale jest jeden warunek. Szybka realizacja drogi S-12 od węzła Mniszków/Sławno i drogi S-74 (odcinek Łódź – Tomaszów Mazowiecki – węzeł Mniszków/Sławno). Układ drogi S-12 i K-48 jest prawie równoległy. Odległości między nimi, przy istniejących aktualnie przebiegach dróg, nie są duże – oscylują między 17 a 29 km. Po wybudowaniu S-12 odległości te będą inne (prawdopodobnie mniejsze), zob. tabela 1.

Tabela 1: *Odległości pomiędzy wybranymi miejscowościami leżącymi przy drogach S-12 i K-48*

Miejscowość leżąca przy drodze		Odległość między drogami S-12 i K-48 (drogi łączące)
S-12	K-48	
Gielniów	Odrzywół	17 km (drogą W-728)
Skrzyńsko	Potworów	19 km (drogami W-727 i W-729)
Radom	Białobrzegi	29 km (drogą S-7)
Zwoleń	Kozienice	28 km (drogą K-79)
Kurów	Moszczanka	29 km (drogą S-17)
Puławy		24 km (drogą W-824 i S-17)

Źródło: Opracowanie własne.

Czy w takim przypadku nie należałoby środków finansowych przeznaczonych na realizację pojedynczych obwodnic miejscowości na drodze K-48 przenieść i szybko realizować drogę ekspresową S-12? Odpowiedź na to pytanie powinna znaleźć się w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Już w marcu 2000 r. ówczesny minister transportu Tadeusz Syryjczyk na zadane pytanie, kiedy miasta niebędące starostwami grodzkimi otrzymają zarząd nad wszystkimi drogami w granicach administracyjnych tych miast, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, odpowiedział mi pytaniem: jakiej wielkości miasta powinny otrzymać zarząd nad tymi drogami? Odpowiedziałem wtedy, że przynajmniej „miasta prezydenckie”, to jest miasta powyżej 50 tys. mieszkańców.

Od tego czasu odbyło się wiele wystąpień indywidualnych i konferencji drogowych, na których formułowano takie wnioski. Do dzisiaj żadne zmiany nie nastąpiły. Szkoda, bo mając obecnie na terenie miasta czterech zarządców dróg, trudno realizować i koordynować właściwą politykę inwestycyjną w tym zakresie.

Pytanie, kiedy można spodziewać się zmiany przepisów w tym zakresie, kieruję obecnie do aktualnego ministra infrastruktury pana Cezarego Grabarczyka. Niech odpowiedzi na to pytanie będzie szybki zapis ustawowy.





# 3

## Głosy w dyskusji

(opracowane na podstawie materiału audio  
zarejestrowanego podczas Konferencji)



### 3.1. Wypowiedź CEZAREGO GRABARCZYKA – ministra infrastruktury

Sporo argumentów, które dzisiaj padły, których wysłuchałem zarówno w referacie pani dyrektor Ewy Paturalskiej, jak i pana Jacka Kowalewskiego, wykorzystam w rozmowie z generalnym dyrektorem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dobre drogi – to bezpieczna podróż użytkowników dróg, ale przede wszystkim szansa na przyspieszony rozwój gospodarczy. To są te arterie, które mogą zadecydować o sukcesie gospodarczym gmin, powiatów, całego regionu, ale także całego kraju. Państwo zaproponowaliście dyskusję nad ciekawym rozwiązaniem – ciekawym, ale jednocześnie trudnym, bo Rząd w ubiegłym roku przyjął rządowy program budowy dróg krajowych. Program wybiega w przyszłość i przewidziano, że dwie drogi: S-12 i S-74, w przebiegu od Sulejowa do Piotrkowa mają biec jednym korytarzem. Mało tego, że ten program został uchwalony przez Radę Ministrów – zostały zagwarantowane środki, program został wpisany do finansowanego ze środków europejskich programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. I tu dostrzegam istotną trudność, ponieważ to, co Rząd przyjął do realizacji, Państwo proponujecie realizować w inny sposób. Pojawia się pytanie, czy przed podjęciem tej ubiegłorocznej decyzji zabrakło konsultacji z regionem, czy był przekazany do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad projekt takiego przebiegu drogi ekspresowej S-74. Ja to wyjaśnię po powrocie do Warszawy.

Chciałbym już dziś zaprosić, w ostatniej dekadzie czerwca, na naradę do ministerstwa pana marszałka, pana starostę, pana prezydenta, aby w obecności generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nad tym przedsta-

wionym projektem się pochylić, ponieważ przede wszystkim należy realizować projekty, które bronią się – to znaczy, które są społecznie i gospodarczo uzasadnione. O przebiegu drogi S-74 po raz pierwszy usłyszałem prawie dziesięć lat temu – z mapą, jeszcze produkowaną w starych technologiach, z fioletem (duża ilość fioletu tam była) – przyjechał do mnie, do Łódzkiego Urzędu Wojewódzkiego pan Jacek Kowalewski i w obecności pana Andrzeja Cymermana ten projekt analizowaliśmy. I wydaje mi się, że ta propozycja się broni, ta propozycja uzyskała wsparcie wszystkich samorządów gminnych na całym przebiegu korytarza, ale wydaje mi się, iż nie ma uzasadnienia propozycja zaniechania realizacji drogi ekspresowej S-12 do Piotrkowa. Ta droga także jest potrzebna i ten plan, który powstał w Piotrkowie Trybunalskim, który przewiduje poprowadzenie nowym śladem południowej obwodnicy Piotrkowa Trybunalskiego, zasługuje na bardzo poważne potraktowanie.

Chciałbym zadać kłam pewnym tezom, iż obszary chronione „Natura 2000” całkowicie uniemożliwiają prowadzenie inwestycji, zwłaszcza inwestycji liniowej – tak nie jest. Unia Europejska tylko wprowadziła szczególny reżim przygotowania tych inwestycji – musimy przeprowadzić wariantowanie, musimy dokładnie przeanalizować, który z wariantów wywołuje najmniejsze negatywne skutki dla środowiska naturalnego. Trzeba ustalić zakres niezbędnych prac kompensujących te straty dla środowiska naturalnego, trzeba warianty poddać konsultacjom społecznym, i jeżeli z tej wielokryterialnej analizy wyjdzie nam, iż należy realizować określony projekt, to można to zrobić. Mało tego, można na taki projekt uzyskać środki finansowe z Unii Europejskiej. Jest trudność, bo do roku 2013 te środki już zostały zaprogramowane, zostały wpisane do rządowego programu budowy dróg, ale sądzę, że wysiłek samorządów – zarówno samorządu województwa, samorządów miast i po-

wiatów – powinien być doceniony i potraktowany jako dobry wkład w planowanie przestrzenne kraju.

Ja jeszcze raz ponawiam zaproszenie – uzgodnimy poprzez sekretariaty w drugiej połowie czerwca, tak naprawdę, to w ostatniej dekadzie czerwca, spotkanie i przeanalizujemy możliwości korekty planu.

Żeby przyspieszyć realizację rządowego programu dróg, ministerstwo przygotowało ważne projekty – projekt nowelizacji prawa zamówień publicznych. Ten projekt jest już w Sejmie. Zostało przygotowane sprawozdanie przez podkomisję Komisji Gospodarki i prawdopodobnie w przyszłym tygodniu zostanie już przyjęte sprawozdanie przez Komisję. Projekt specustawy drogowej, która likwiduje całe jedno postępowanie administracyjne; chcemy bowiem zintegrować ten proces decyzyjny i zakończyć go wspólną decyzją – zezwoleniem na realizację inwestycji drogowej. Zniknie decyzja lokalizacyjna i pozwolenie na budowę, pozostanie jedna zintegrowana decyzja. To uprości procedurę i skróci postępowanie. Wprowadzamy w tym postępowaniu zasadę „milczącej zgody”, każdy etap opiniowania będzie miał określony termin – 14,30-dniowy. Niedotrzymanie tego terminu przez organ zobowiązany do opiniowania będzie traktowane jako wyrażenie w sposób milczący zgody, nie będzie przewlekłości postępowania. Wprowadzamy także sankcje za przedłużenie procedury – termin na wydanie takiej decyzji będzie wynosił 90 dni, każdy dzień powyżej 95. będzie pociągał za sobą sankcję, która będzie nakładana na organ zobowiązany do wydania decyzji. Mam nadzieję, że nie będziemy musieli sięgać po ten środek.

Równoległe prace nad nowelizacją prawa ochrony środowiska finalizuje minister środowiska. Wczoraj przedstawił założenia ustawy i najważniejszą zmianą będzie powołanie nowej instytucji – Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Nie będzie już proces wydawania decyzji środowiskowych zdeintegrowany – znowu wszystko zosta-

nie połączone w tym jednym eksperckim organie, nie będzie w związku z tym zwłoki w przygotowywaniu decyzji środowiskowej, uzgadniania tej decyzji pomiędzy wojewodą, ministrem środowiska; ten etap przedłużający procedurę stanie się zbędny. To wszystko po to, aby ten ambitny program – dziś największy program budowy dróg w Unii Europejskiej – do roku 2012, a więc do roku Mistrzostw Europy, został zrealizowany. I coraz bardziej wierzę, że uda nam się osiągnąć zakładane cele. Apel do wszystkich samorządów, który chciałbym wygłosić, to ten, aby także w samorządach nie odkładać niczego na jutro, żeby próbować oszczędzać czas, bo tego czasu do 2012 r. nie zostało nam wcale wiele, a od Was też bardzo dużo zależy, aby sprawnie i rytmicznie ten program budować.

Jeszcze raz zapraszam do resortu na naradę o S-74 i dziękuję za uwagę!

Opracowała:

JOANNA ZASADA

KNL Uni-Logistics

### 3.2. Wypowiedź prof. zw. dr. hab. TADEUSZA MARKOWSKIEGO – przewodniczącego Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Proszę Państwa, zdecydowałem się na zabranie głosu z paru powodów. Po pierwsze – moje nazwisko się pojawiło jako jakiegoś specjalnego gościa związanego z tym wydarzeniem i Konferencją. Pełnię aktualnie funkcję przewodniczącego Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, więc można powiedzieć, że sprawy związane z gospodarką przestrzenną, planowaniem na poziomie krajowym są bardzo mi bliskie, a zagadnienia transportu są kluczowe, bowiem decydują o funkcjonalności przestrzennej.

Po drugie – mam przyjemność, wątpliwą czy nie, to się okaże, brać udział w przygotowywaniu koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, a więc z dużym zainteresowaniem słucham wszelkich dyskusji, propozycji, głosów oddolnych. To bardzo cenne informacje pozwalające nam na przygotowanie najlepszych propozycji.

Po trzecie – chciałem serdecznie pogratulować organizatorom tej konferencji, a po czwarte – powiedzieć kolegom z Koła Logistyki, że powinna im jednak przyświecać w działaniu podstawowa zasada logistyki *just-in-time*. Dzisiaj ta zasada została bardzo mocno naruszona. Jeśli mówicie i chwalicie się swoją sprawnością, to ktoś jednak powinien pilnować, by czas nam bezproduktywnie nie uciekał. Moglibyśmy dużo więcej spraw załatwić i przedyskutować. To tak na marginesie mojego wystąpienia, drobna uwaga do organizatorów.

Jeśli chodzi o kwestie związane z dzisiejszą dyskusją, to chciałbym powiedzieć o paru ważnych sprawach. Po pierwsze – problemy, z którymi tutaj się borykamy i różnego rodzaju oddolne inicjatywy wynikają z tego, że nie



mamy dobrego systemu planowania strategicznego w kraju. Rozmontowaliśmy system gospodarki przestrzennej, zniszczyliśmy instytucje planowania przestrzennego – od poziomu centralnego do poziomu lokalnego. Nie mamy mechanizmów koordynacji, nie wiemy właściwie, jakie jest miejsce Polski w przestrzeni europejskiej. Skutki i konsekwencje braku myślenia i działania strategicznego ponosimy do tej pory.

W tej chwili niejako odkrywamy na nowo potrzebę planowania przestrzennego. Będąc w Unii Europejskiej, słyszymy hasła: terytorialna kohezja, strategia lizbońska, europejska perspektywa rozwoju przestrzennego. Wiemy, że Polska powinna dysponować jakimiś dokumentami, które mówiłyby o naszej wizji rozwoju przestrzennego, o wpisywaniu się w przestrzeń europejską, przestrzeń globalną, o powiązaniach, połączeniach kontynentalnych itd. Formalnie, my mamy uchwaloną (w 2002 r.) jakąś wersję rozwoju przestrzennego kraju. Jednakże rodziła się ona jeszcze w czasach komunizmu, kiedy system drogowy służyć miał innym zupełnie celom. W tej chwili pojawia się istotny problem, ponieważ zmieniają się perspektywy rozwoju, powiązania, przepływy ładunków. Te wszystkie nowe problemy ujawniają się w dyskusjach samorządów terytorialnych. Natomiast wielu naukowców i analityków z uporem analizuje stare układy drogowe i sieciowe, i daje propozycje, które nie zawsze są najlepsze z punktu widzenia nowych wyzwań.

Stąd ten oddolny ruch samorządowy – wydaje mi się, że jest ważny i powinien być głosem słyszalnym na poziomie krajowym. Z chwilą, kiedy w dyskusji publicznej pojawi się nowy projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, chcemy tam dać możliwość uporządkowanej dyskusji odnośnie lokalizacji nowych dróg, zmiany klasy dróg, nowego ich układu w perspektywie 2030 r., z uwzględnie-

niem skutków społecznych, środowiskowych, gospodarczych, powiązań międzynarodowych, *etc.*

Minister rozwoju regionalnego, który odpowiada za opracowanie tej koncepcji, wyjdzie z propozycją debaty publicznej. Chciałbym Państwa uczulić, abyście Państwo w październiku przygotowali się do tej kwestii. Partnerem i koordynatorem powinien być Urząd Marszałkowski ze swoją koncepcją przestrzennego zagospodarowania województwa. Przy dobrych argumentach szereg spraw będzie można we właściwy sposób ustawić, z korzyścią dla województwa i kraju.

Województwo łódzkie jest szczególnym województwem, gdzie sprawa układów logistycznych i powiązań transportowych jest szalenie istotna i ważna. W październiku zauważycie Państwo, że będziemy lansować ideę centralnego układu rozwojowego Polski, gdzie Łódź i Warszawa staje się zwornikiem polskiej przestrzeni. Układ ten jest otoczony zespołem wielkich miast, tworzących układ heksagonalny oparty o takie miasta, jak: Warszawa, Kraków, Katowice, Poznań, Wrocław, Gdańsk. Układ ten tworzy ramy intensywnej wymiany gospodarczej, naukowej i *de facto* stanowi „serce” układu gospodarczego Polski. Będzie to nowe spojrzenie na polską przestrzeń, która ma mieć zdolność do konkurencji na poziomie europejskim i globalnym. W ramach tego całego układu zwornikowa rola Łodzi będzie dużo większa. Układ powiązań Łodzi z Kielcami drogą S-74 bardzo dobrze się wpisuje w to myślenie. Powiązanie Łodzi i Kielc w gospodarce opartej na wiedzy odgrywać będzie znaczącą rolę, przynajmniej z punktu widzenia umocnienia układu południowo-wschodniego Polski.

W dyskusjach o zagospodarowaniu przestrzennym Polski należy w sposób bardziej otwarty podnosić sprawy związane z wojskiem i obronnością. Bardzo się cieszę, że

zagadnienie to zostało podjęte, ponieważ widzę poważne zagrożenie w rozumowaniu i myśleniu na szczeblu centralnym.

Powiedziałem już o tym, że nie mamy profesjonalnych instytucji zajmujących się planowaniem strategicznym. Z reguły planowanie przestrzenne poziomu krajowego polega na tym, że minister właściwy uzgadnia z określonymi ministrami, co należy do tego dokumentu wpisać. Nie ma przy tym żadnej wielkiej myśli strategicznej. Właściwie robi się inwentaryzację pewnych pomysłów. Sprawy wojskowe są traktowane jako zagadnienia tajne. Nie są uwidaczniane i dyskutowane. Przez to uzyskujemy fałszywy obraz zagospodarowania przestrzennego, bez rozpoznania problemów, jakie są związane z systemem obronnym. Bardzo łatwo jest potem manipulować pewnymi układami powiązań, nie widząc układów związanych z funkcjonowaniem armii. Pomija się sprawę lokalizacji lotnisk NATO-wskich albo, jeśli są pokazane, to bez analizy skutków ich funkcjonowania i potrzeb. Na mapce w projekcie tzw. zaktualizowanej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (2005) mamy lotnisko Łask, mamy lotnisko Krzesiny pod Poznaniem, mamy gdzieś inną kropczkę w Szymanach, ale nic z tego konkretnego nie wynika. Natomiast sprawy te powinny być naprawdę głęboko analizowane i przedyskutowane w zespołach interdyscyplinarnych. Tu mówię głośno do wojskowych w następującej sprawie: jeśli naukowcy są poproszeni do opracowania planistycznego dokumentu krajowego, to właściwie im też się nie udostępnia tajnych materiałów. Jeśli bowiem są tajne, wobec tego nie mogę, świadomie czy podświadomie, o nich mówić. Gdybym chciał wejść do zespołu i profesjonalnie zajmować się sprawami zagospodarowania dla potrzeb obronności, to muszę podlegać procedurom dostępu do

materiałów „utajnionych”. Konsekwencje tego są oczywiste: ograniczone wyjazdy zagraniczne, muszą się ze wszystkiego tłumaczyć *etc.* Więc nie mam zainteresowania, aby zajmować się sprawami wojskowości w sposób zintegrowany z innymi aspektami gospodarki przestrzennej.

Takimi sprawami może się zająć tylko rządowy profesjonalny zespół strategiczny, który gromadzi wiedzę i prowadzi analizy w zakresie planowania wielkoprzestrzennego. Natomiast zewnątrzni specjaliści są włączani do tego procesu tylko do rozwiązywania szczególnych problemów. Gdybyśmy mieli taką strukturę instytucjonalną, nie byłoby prawdopodobnie takiego problemu. Niestety, mamy harcerskie metody planowania na poziomie krajowym. Jeżeli popatrzymy na poziom wojewódzki, to również się okaże, że mamy niedoinwestowane służby planowania publicznego. A przecież w świetle polityki regionalnej UE okazuje się, że planowanie przestrzenne jest bardzo ważnym instrumentem koordynacji rozwoju regionalnego. W Polsce natomiast jest jednym z najsłabszych jego elementów.

Następne zagrożenie, z jakim mamy do czynienia, to uległość rządów wobec presji deweloperów i samorządów, którzy chcą budować wszędzie i najlepiej bez planu zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie reformy i pomysły, jakie posiadał poprzedni i kontynuuje obecny Rząd, to tendencja do zderegulowania i zniszczenia planowania przestrzennego. Będę głośno powtarzał, niezależnie od opcji, która sprawuje władzę, że jest to bardzo poważny błąd strukturalny, przed którego popełnieniem trzeba się bardzo mocno bronić.

24 czerwca będzie spotkanie w Sejmie, który organizuje specjalną konferencję poświęconą sprawom polityki przestrzennej państwa. Jest to swego rodzaju przygotowanie do wielkiej debaty na temat pakietu ustaw związanych z gospodarką przestrzenną, EURO 2012 i z przygotowywa-

ną diagnozą dotyczącą przestrzennego zagospodarowania kraju. Myślę, że to będzie dobry moment do dyskusji o sprawach planowania przestrzennego, o koordynacji nowego programu budowy dróg szybkiego ruchu w powiązaniu z planowaniem strategicznym, o zagrożeniach, jakie niesie ze sobą dalsze osłabianie systemu planowania przestrzennego.

Bardzo dziękuję za uwagę.

Opracował i autoryzację  
tekstu przeprowadził:

lic. ŁUKASZ BOROWIECKI

Lider Sekcji Naukowej KNL  
Uni-Logistics

### 3.3. Wypowiedź EWY PATURALSKIEJ-NOWAK – dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego

Witam Państwa bardzo serdecznie.

O strategicznym położeniu naszego województwa wiemy wszyscy. Dla porządku przypomnę jednak, że łódzkie leży na przecięciu dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych: szóstego (północ-południe), łączącego kraje Skandynawii – przez Gdańsk, Łódź, Wiedeń – z krajami basenu Morza Śródziemnego, oraz drugiego (wschód-zachód), łączącego Moskwę z Berlinem, z otwarciem na Europę Zachodnią. Nasze województwo lansuje jeszcze dwa dodatkowe korytarze transportowe, które powinny się pojawić w weryfikowanej obecnie sieci TNT: w kierunku południowo-zachodnim: z Łodzi – przez Wrocław, do Drezna, Pragi i dalej – do Paryża i krajów Półwyspu Iberyjskiego, i południowo-wschodnim: z Łodzi – przez Tomaszów Mazowiecki, Kielce i dalej – na Ukrainę i Bałkany. Pismo o uzupełnienie istniejącej sieci TNT zostało wystosowane w ubiegłym roku przez Zarząd Województwa Łódzkiego do Ministra Infrastruktury. Jest to w pełni uzasadnione, gdyż jesteśmy krajem o bardzo rzadkiej sieci TNT w stosunku do pozostałych krajów UE.

Przejdę teraz do tematu zasadniczego, czyli drogi ekspresowej S-74. Początki starań o S-74 sięgają 1999 r. Rozpoczęły się wówczas prace nad pierwszym dokumentem strategicznym dla województwa – „Koncepcją programu rozwoju sieci drogowej do 2015 roku”. Wówczas samorządy zgrupowane wokół Tomaszowa Mazowieckiego wystąpiły

z inicjatywą, żeby usprawnić połączenie z Łodzi do Tomaszowa Mazowieckiego, otworzyć strategiczny kierunek południowo-wschodni relacji Bałtyk – Morze Czarne oraz poprawić obsługę ruchu turystycznego z Łodzi do terenów wypoczynkowych nad Zalewem Sulejowskim. Koncepcja z uwzględnionym postulatem została przyjęta w 2000 r.

A jaki jest aktualny stan prawny? Na szczęblu wojewódzkim mamy „Koncepcję programu rozwoju sieci drogowej do 2015 roku”, o której przed chwilą mówiłam. Kolejny dokument to „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego” z 2002 r., gdzie konsekwentnie pojawia się droga S-74 w relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce. W „Strategii rozwoju województwa łódzkiego” z 2006 r. droga S-74 stanowi element centralnego węzła komunikacyjnego wokół Łodzi.

Na szczęblu krajowym sytuacja wygląda nieco inaczej. S-74 pojawiła się po raz pierwszy w dokumentach rządowych dopiero w roku 2003 i funkcjonuje w kolejnych rozporządzeniach Rady Ministrów, z 2004 i 2007 roku, lecz w innym przebiegu niż w strategicznych dokumentach województwa. S-74 biegnie od S-12 z Sulejowa do Kielc, Opatowa, Tarnobrzega i Stalowej Woli. Drugim dokumentem rządowym, w którym pojawia się droga 74, jest program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”. Znalazł się tu projekt, wspólny dla drogi S-12 i S-74 z Kielc do Piotrkowa Trybunalskiego, w przebiegu zgodnym z rozporządzeniem.

A teraz zaprezentuję Państwu opracowania wykonane w Biurze Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, dotyczące przebiegu dróg S-74 i S-12, które to drogi należy rozpatrywać wspólnie. Po uchwaleniu „Planu województwa...” rozpoczęto prace nad wyznaczeniem korytarza transportowego dla przebiegu drogi S-74 (wcześniej taki korytarz nie był wyznaczony). Przy opracowaniu brane były

pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, istniejąca zabudowa, uwarunkowania historyczne itd. Taki korytarz udało się znaleźć. Najistotniejsze kolizje wystąpiły w okolicach Tomaszowa. Jest to wyjątkowo trudny teren, z licznymi ograniczeniami: Zbiornik Sulejowski, sąsiedztwo parków krajobrazowych, lasy, tereny górnicze, zabudowa rekreacyjna, tereny lotniskowe. Udało się jednak wynegocjować jeden wariant, na mapie zaznaczony kolorem fioletowym. Uzgodniono go nawet z kopalnią piasku, mimo że przechodzi przez teren górniczy poza obszarem złoża. Inne instytucje również uzgodniły korytarz, a wszystkie samorządy zadeklarowały, że wprowadzą tę drogę do swoich dokumentów planistycznych. Nie ma obecnie takiego wymogu prawnego, bo drogi realizowane są w oparciu o „specustawę”, lecz o wiele łatwiej realizuje się drogę, dla której jest wyznaczony i chroniony korytarz.

„Studium trasowania drogi ekspresowej S-12” relacji Piotrków – Sulejów – Opoczno – Radom wykonano w 2005 i 2006 r. W trakcie prac okazało się, że jest to teren wyjątkowo skomplikowany i trudny. Droga nr 12 – według naszej oceny – w zasadzie nie ma szans na modernizację do parametrów drogi ekspresowej, przynajmniej na terenie województwa łódzkiego. Tereny przy drodze nr 12 są bardzo silnie zainwestowane, a to wymusza budowę licznych obwodnic, co w efekcie skłaniałoby do zbudowania nowej drogi. Ponadto są to tereny bardzo atrakcyjne turystycznie, z ogromnymi ograniczeniami środowiskowymi: Przedborski Park Krajobrazowy, lasy, a w bezpośrednim sąsiedztwie zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, złoża i obszar „Natury 2000”.

Biorąc pod uwagę te ograniczenia, zaczęliśmy szukać możliwości wytrasowania nowej drogi ekspresowej S-12. W rejonie Sulejowa i Piotrkowa napotkaliśmy największe problemy. Każdy z analizowanych wariantów wywoływał podobne konflikty ze środowiskiem przyrodniczym i zain-



westowaniem. Ponadto należało się spodziewać potencjalnych protestów mieszkańców ze względu na wejście w najcenniejsze tereny rekreacyjne w województwie. Przy okazji nadmienię, że jesteśmy województwem, które ma najmniej w kraju lasów i terenów objętych ochroną prawną. Zdaję sobie sprawę, że na etapie projektu rozporządzenia dotyczącego przebiegu autostrad i dróg ekspresowych, rysując kreskę między miastami na mapie Polski, nie rozpatruje się szczegółowych uwarunkowań. Nieostrzeganie ich może jednak w konsekwencji doprowadzić do uniemożliwienia realizacji drogi ekspresowej S-12, która z punktu widzenia interesów województwa jest ważna. Racjonalnym wyjściem z tego problemu byłoby – według Biura – zakończenie przebiegu drogi ekspresowej S-12 na projektowanym węźle, z postulowaną przez województwo drogą ekspresową S-74. Wiązałoby się to oczywiście ze zmianą rozporządzenia Rady Ministrów dotyczącą przebiegu autostrad i dróg ekspresowych. Oczywiście mogłoby to wywołać protesty Piotrkowa czy Sulejowa, ale myślę, że przedstawiając samorządom logiczne argumenty, przemawiające za takim rozwiązaniem, uzyskano by konsensus. Taki układ będzie układem zrównoważonym, dającym dostęp całemu województwu do strategicznego układu komunikacyjnego.

Korytarz dla drogi S-74 uwzględniły wszystkie gminy w swoich „Studiach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania”. Jedyne gmina Tomaszów Mazowiecki jeszcze go nie uwzględniła, ale tylko dlatego, że swoje studium opracowała przed wytrasowaniem korytarza dla drogi. Jest natomiast jej deklaracja, że przy opracowaniu nowego dokumentu uwzględni ten przebieg.

Natomiast dla drogi ekspresowej S-12 zarezerwowano korytarz jedynie na odcinku od Sulejowa do Piotrkowa – w tym bardzo trudnym i kontrowersyjnym terenie, niedającym gwarancji na realizację. Na pozostałym od-

cinku zaden z samorządów lokalnych nie zakłada, że droga nr 12 może być zmodernizowana do parametrów drogi ekspresowej.

Przesłanki funkcjonalno-społeczne dla realizacji drogi S-74 w postulowanym przebiegu z Łodzi do Kielc. Droga ta usprawni połączenie Łodzi z Tomaszowem Mazowieckim. Ograniczone zostaną również nakłady na nieefektywną przebudowę drogi wojewódzkiej nr 713 o najwyższym natężeniu ruchu. Możliwości jej modernizacji są bardzo ograniczone ze względu na typową dla naszego kraju obudowę ciągów komunikacyjnych. Dlatego dla przenoszenia ruchu tranzytowego z węzła łódzkiego w kierunku południowo-wschodnim konieczna jest realizacja nowej drogi. Poza tym nowa droga upłynni ruch tranzytowy na kierunku Wrocław – Łódź – Warszawa (S-8) bez konieczności wjazdu na autostradę A1. Jej realizacja zabezpieczy połączenia regionu łódzkiego z regionami świętokrzyskim, podkarpackim i lubuskim, w ramach polityki spójności. Usprawni ruch z aglomeracji łódzkiej ku głównej koncentracji terenów wypoczynkowych nad Zalew Sulejowski oraz odciąży drogę nr 72 – poprzez wyprowadzenie ruchu z południowej części aglomeracji łódzkiej w kierunku Warszawy drogą nr 8 Tomaszów – Warszawa. Wzmocni atrakcyjność lokalizacyjną Łodzi i południowo-wschodniej części województwa łódzkiego oraz zapewni właściwą obsługę komunikacyjną lotnisk wojskowych, Łasku, bazy NATO, w przyszłości portu lotniczego w Glinniku koło Tomaszowa Mazowieckiego.

Przesłanki wynikające z potrzeb ruchowych. Natężenie ruchu w 2005 r. na drodze 713 wynosiło od 7 do 9,5 tys. pojazdów na dobę, w miastach – nawet 13,5. Już państwu mówiłam, jest to najbardziej obciążona droga wojewódzka w regionie. Od 2000 roku obserwuje się dynamiczny wzrost natężenia ruchu, w tym ciężarowego. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Auto-

strad, w ramach „Studium techniczno-ekonomicznego z elementami studium wykonalności dla drogi ekspresowej S-8”, w 2006 r. analizowała również zasadność realizacji drogi ekspresowej S-74 w wariantcie postulowanym przez województwo. Według tego opracowania, prognozowany ruch był zakładany na od ponad 10 tys. do ponad 11 tys. pojazdów na dobę, według danych z 2000 r. Pomiary z 2005 r. wskazują, że prognozy będą zdecydowanie większe, tym bardziej uzasadniające realizację drogi. Przewiduje się, że ten nowy odcinek przejmie częściowo ruch z drogi krajowej nr 8: Piotrów Trybunalski – Tomaszów Mazowiecki, oraz bardzo obciążonej ruchem drogi wojewódzkiej 713: Łódź – Rokiciny – Tomaszów – Opoczno.

Przesłanki wynikające z uwarunkowań gospodarczych. Sąsiedztwo postulowanej drogi – to obszar dużej aktywności gospodarczej, szczególnie w rejonach występowania złóż dla przemysłu materiałów budowlanych w okolicach Tomaszowa i Opoczna. Znajdują się tu podstrefy Łódzkiej Strefy Ekonomicznej: Ujazd, Tomaszów Mazowiecki, Wolbórz i Sławno, oraz podstrefa Świętokrzyskiej Strefy Ekonomicznej w Gliszkanie. Zlokalizowane są tu przedsiębiorstwa: huta szkła w Niewiadowie, kopalnia „Gudzień Las”, huta szkła opakowaniowego, wytwórnia kleju do napraw budowlanych „Atlas”, płytki ceramiczne „Paradyż”, „Grupa Atlas” itd.

O przesłankach środowiskowych przemawiających za lokalizacją S-74 w wariantcie postulowanym przez województwo już mówiłam. Przechodzimy wprawdzie przez fragment terenu górniczego, ale to przejście zostało uzgodnione z kopalnią.

Przesłanki rekreacji i wypoczynku. Rejon Tomaszowa Mazowieckiego jest największym zapleczem rekreacyjno-wypoczynkowym dla mieszkańców aglomeracji

łódzkiej i województwa, z centrum koncentracji na Zalewie Sulejowskim i w Spale.

Na koniec chciałam przedstawić, w jaki sposób województwo łódzkie lobbuje za realizacją S-74 w relacji Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce. Od 2004 r., czyli zaraz po publikacji pierwszego rozporządzenia z 2003 r., w którym ustalono przebieg S-74 w relacji Kielce – Sulejów, mają miejsce liczne wystąpienia – zarówno samorządów gmin i powiatów, jak i Zarządu Województwa Łódzkiego, Sejmiku Województwa Łódzkiego, Wojewody Łódzkiego do Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Infrastruktury i do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie poparcia dla S-74. Dodatkowo, Zarząd Województwa wystąpił do Ministerstwa Infrastruktury o uzupełnienie sieci TNT właśnie na tym kierunku. Uważamy, że istniejąca sieć transportowa kraju wymaga weryfikacji. Bez tego trzeba będzie zmienić dokumenty strategiczne naszego województwa i zweryfikować podejście do rozwoju regionu.

Dziękuję państwu bardzo za uwagę.

Opracował:

ŁUKASZ KWAPISIEWICZ

KNL Uni-Logistics

Autoryzację tekstu  
przeprowadził:

lic. KRZYSZTOF NOWAK

KNL Uni-Logistics

### 3.4. Wypowiedź WŁODZIMIERZA FISIAKA – marszałka województwa łódzkiego

Panie Starosto! Panie Przewodniczący!  
Szanowni Państwo!

Dzisiejsze spotkanie jest niezwykle istotne z punktu widzenia dalszego rozwoju województwa łódzkiego. Dobrze, że jest podejmowane w gronie samorządowców będących niezwykle istotnym wsparciem dla ministra infrastruktury, który występuje z inicjatywami – zarówno po stronie realizacji, jak i wdrażania w życie koncepcji układu drogowego. Składa również stosowne wnioski pod adresem Ministerstwa Finansów przygotowującego budżet, z którego te zamierzenia inwestycyjne będą realizowane.

Proszę Państwa, położenie województwa łódzkiego jest naszym ogromnym atutem. Pewne decyzje, które już obowiązują w postaci stosownych zarządzeń polskiego Rządu, determinują realizację określonych dróg na terenie naszego regionu – myślę tu o autostradach A-1 i A-2, o drodze ekspresowej S-8. Dzisiaj, tak naprawdę, przebieg tej ostatniej trasy nie budzi większych kontrowersji. Warto jednak zastanowić się nad tym, jak jeszcze uzupełnić układ drogowy, żeby uczynił z naszego regionu cenne miejsce, szczególnie dla umiejscowienia tu zewnętrznego kapitału i dla rozwoju lokalnych firm funkcjonujących na terenie województwa łódzkiego. To oznacza wielką pracę dla nas, samorządowców, bo ten wielki układ drogowy o charakterze ponadregionalnym musi być wkomponowany w sieć dróg wojewódzkich i powiatowych, i w konsekwencji również gminnych. Myślę, że temat, który został tutaj podjęty,

wiązający się z czynnym lobbingsiem na rzecz realizacji drogi ekspresowej S-74 i S-12, jest niezwykle istotny, bo otwiera możliwości województwa łódzkiego na skontaktowanie się – tak jak zamieściliście Państwo na załączonej mapie – z Kielcami, Rzeszowem, Radomiem i Lublinem, ale również dalej – ze wschodnią Europą, Ukrainą. To w naturalny sposób sprawia, że województwo łódzkie staje się bardzo atrakcyjnym terenem dla lokalizacji dużych firm, nie tylko produkcyjnych, ale również logistycznych. I mimo że jeszcze tego układu drogowego nie mamy w praktyce, bo na razie figuruje on w większości na papierze, to jednak te wielkie zamiary i dyskusja, która się toczy, sprawiają, że coraz więcej dużych, światowych marek kapitału zachodniego lokuje tutaj swoje siedziby.

W ubiegłym tygodniu miałem możliwość, razem z panem starostą i panem wójtem, wmurowywać kamień węgielny pod budowę wielkiej huty szkła w Ujeździe. To jeden z wielu przykładów potężnych inwestycji, które będą miały przełożenie na budżety samorządów zarówno powiatowych, jak i gminnych. Ale są to także nowe miejsca pracy, nowe możliwości gospodarcze. Ważne również jest to, że są firmy, które przynoszą tutaj, do województwa łódzkiego, najnowocześniejszą technologię.

Proszę Państwa, sądzę, że w temacie inwestycji drogowych powinniśmy współdziałać na wszystkich szczeblach samorządu terytorialnego. Mam na myśli głównie intensywny lobbying na rzecz przebiegu tras ekspresowych przez województwo łódzkie, zgodnie z propozycjami, które dzisiaj są zgłoszone.

Chciałbym również poświęcić kilka słów drogom wojewódzkim, których mamy 1130 km i które również są niezwykle ważne z punktu widzenia rozwoju regionu. Możliwości wynikające ze stale poprawiającej się koniunktury gospodarczej, która ma przełożenie na zwiększone wpływy do budżetu, a także możliwość skorzystania

z pomocy unijnej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego stały się wymiernym efektem ostatnich działań Zarządu województwa. Postanowiliśmy znacznie przyspieszyć program inwestycyjny. Mamy bardzo ambitne zamierzenia modernizacji ponad 100 km dróg wojewódzkich rocznie. To jest coś, nad czym trzeba naprawdę ciężko pracować, ale wynika to z konieczności rozwiązania nabrających problemów wynikających z ogromnych zapóźnień. Za przykład niech posłuży droga łącząca Tomaszów z Łodzią, przez Rokiciny i Ujazd, a statystyki wskazują, że ruch na tej trasie cechuje się największym natężeniem wśród dróg wojewódzkich.

W ramach naszego programu, od 2008 do 2015 r. chcemy zmodernizować 924 km dróg wojewódzkich. To, bez mała, wyczerpie nam wszystkie konieczne prace związane z modernizacją istniejącej sieci drogowej. Jeszcze do niedawna Wieloletni Plan Inwestycyjny zakładał, że przeznaczymy na ten cel z budżetu około 1 mld 300 mln zł. Biorąc pod uwagę ogromne potrzeby, presję mieszkańców, ale także konieczność powodowaną przyspieszeniem rozwoju gospodarczego, Zarząd podwoił tę kwotę. 17 czerwca sejmik województwa łódzkiego będzie debatował nad nowym planem inwestycyjnym, który zakłada ogromne przyspieszenie w tej dziedzinie. Ale zdajemy sobie sprawę, że modernizacja dróg wojewódzkich nie rozwiąże nam całości problemu. Z reguły biegną one przez centra miast, którym brakuje obwodnic. I to jest kolejne zadanie dla samorządu województwa łódzkiego – aby w następnych kilku latach pokusić się o realizację obwodnic miast i wyprowadzić ruch, który stanowi ogromne zagrożenie i problemy dla wspólnot samorządowych. Myślę, że w tej chwili to już nie jest tylko marzenie, które chcemy zrealizować, ale bardzo ambitny i realny plan.

Również 17 czerwca Zarząd proponuje, żeby zwiększyć o dodatkowe 40 mln zł nakłady na remonty i moderni-

zacje dróg wojewódzkich w bieżącym roku. Da nam to w sumie około 90 km wyremontowanych tras. Jest to niezwykle istotne, gdyż dzisiaj każdy budujący się zakład, również ten w Ujeździe, przychodząc do Urzędu Marszałkowskiego, rozmawiając z Państwem, w pierwszej kolejności pyta: czy jest teren inwestycyjny, czy jest odpowiednio uzbrojona działka, czy jest odpowiedni dojazd do tego zakładu? I często, przekonując inwestorów zewnętrznych – czy to marszałek, czy państwo wójtowie, burmistrzowie, prezydenci, starostowie – składamy deklarację, że w ciągu najbliższych miesięcy czy kilku lat poprawa infrastruktury nastąpi.

Również zależałoby nam na tym, aby istotne przyspieszenie nastąpiło w przypadku realizacji dróg wyższego rzędu – myślę o autostradach i o trasach szybkiego ruchu, gdyż sami Państwo wiecie, jak realizacja tych inwestycji wpływa na stan dróg wojewódzkich, które są obciążane znacznie ponad ich możliwości. Ciężki sprzęt wykorzystywany do budowy dróg przemieszcza się po trasach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, co również wiąże się z bardzo dużą ich eksploatacją, a po zrealizowaniu inwestycji autostradowych trzeba doprowadzać je do stanu używalności. Uważam, że każdy miesiąc opóźnienia sprawia, że sytuacja staje się trudniejsza.

Zwróćmy uwagę na jeszcze jedną rzecz – w Polsce w ciągu roku przybywa 1 mln samochodów. To jest ogromna liczba i myślę, że te statystyki stale będą się powiększać. Jeżeli pewnych inwestycji nie przeprowadzimy szybciej, zakorkujemy całe województwo i możliwość dojazdu do poszczególnych części regionu będzie coraz trudniejsza.

Proszę Państwa, chciałbym zwrócić też uwagę, że transport drogowy to nie jedyny sposób na przemieszczanie się, na przewożenie towarów. Propozycje związane z rozbudową regionalnego lotniska, a także połączenia kolejowe-



go Łódź – Warszawa i realizacja szybkiej kolei – to też bardzo ambitny plan dla regionu łódzkiego, na który też już zostały zabezpieczone środki finansowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Przypomnę – około 90 mln zł na lotnisko im. Wł. Reymonta, kolejne 90 mln na modernizację linii kolejowej łączącej Łowicz z tymże lotniskiem.

Szanowni Państwo! Jak sami doświadczacie, w miarę poprawiającej się koniunktury gospodarczej Samorząd Województwa Łódzkiego udziela pomocy czy samorządom gminnym, czy starostwom powiatowym. To jest praktyka, z której korzystamy, bo rozumiemy, jaki jest stan budżetów lokalnych. Niemniej jednak ważne jest, aby wspólnie realizować zamierzenia inwestycyjne w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, aby one rozwiązywały problemy w większej skali, nie tylko jednej miejscowości, ale powiatu, być może grupy powiatów. I takie wnioski płynące pod adresem Urzędu Marszałkowskiego mają większą możliwość uzyskania środków finansowych, bo one poprawiają stan komunikacji w całym regionie.

Wszystkie nakłady inwestycyjne związane z drogami łączą się też z realizacją infrastruktury, która jest budowana w ramach funkcjonujących dróg. Myślę o wodociągach, kanalizacji, gazociągu, które z reguły powstają w pasie drogowym. Chcemy podjąć się też budowy szerokopasmowego Internetu w całym regionie. Światłowody do realizacji tego projektu również, w dużej części, będą układane w ramach tych szlaków komunikacyjnych.

Z mojej strony możecie Państwo liczyć – mówię tu do samorządowców i do Stowarzyszenia na rzecz Budowy Drogi S-8 i S-14 – na czynne wsparcie. Jesteśmy w ciągłym kontakcie z panem ministrem Grabarczykiem i myślę, że te prace powinny nabrać jeszcze większego tempa. Prawdą jest, że im bardziej będziemy zjednoczeni wokół inicjatyw,

tym łatwiej będzie o dostosowanie rozwiązań prawnych w skali kraju. Trzeba pamiętać, że nie jesteśmy jedynym regionem, który zabiega o poprawę infrastruktury drogowej. Każde z 16 województw ma swoją reprezentację, ale myślę, że musimy wspólnie wykorzystać szansę, jaką jest zasiadanie trzech ministrów z regionu w polskim rządzie. Poprzez tę reprezentację możemy uzyskać jak najlepszy efekt ekonomiczny.

Życzę, aby to dzisiejsze spotkanie przyniosło jak najwięcej pozytywnych efektów. Myślę też, że z wieloma samorządowcami będziemy się spotykać na bieżąco, aby dyskutować i rozwiązywać konkretne problemy dotyczące sieci drogowej.

Dziękuję bardzo.

Opracował i autoryzację  
tekstu przeprowadził:

BERNARD PIECHOTA

KNL Uni-Logistics

### 3.5. Wypowiedź WŁODZIMIERZA TOMASZEWSKIEGO – wiceprezydenta Łodzi

Drodzy Państwo!

Chciałem przede wszystkim podkreślić, że Łódź jest szczególnie zainteresowana takim właśnie przebiegiem drogi S-74 w powiązaniu także z drogą S-12, o jakim jest na tej Konferencji mowa. Praktycznie chcę tylko przypomnieć, że wtedy, kiedy ciągle nam zmieniano przebieg drogi S-8 przez Łódź, przesuwając ją na południe, to myśmy właśnie tę argumentację, która tutaj była także prezentowana, uwytklali. Powiązanie S-8 w przebiegu przez Łódź, Pabianice i skojarzenie tego ze szlakiem drogi S-74 może zaspokoić tych polityków, którzy ciężenie tej ciężewy S-8 powodowali. Myślę głównie o tych z Kielc, Włoszczowej, chcących koniecznie podporządkowywać się pewnym racjom, które zagnieździły się również w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Bo jak sobie przypominam, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ciągle nam maluje te szlaki bez realizmu i bez uwzględnienia głosu samorządów, i to przede wszystkim bez uwzględnienia racji ekonomicznych i społecznych. Racje ekonomiczne powiada: budujemy drogi tam, gdzie są największe skupiska ludności, gdzie jest największa koncentracja potencjalnych możliwych inwestycji gospodarczych. Bo wtedy te drogi będą się zwracać – tzn. ich użytkownicy, ilość i natężenie pojazdów będzie argumentacją ekonomiczną dla realizacji tych dróg.

Drogi są dla ludzi i dla podmiotów gospodarczych. Nie są po to, żeby je realizować w polu, i ten przebieg S-74, można powiedzieć, naturalnie wpisuje się w to, co było

wcześniej prezentowane w przebiegu S-8 przez te największe skupiska ludności, jak Sieradz, Zduńska Wola, Łask, Pabianice (jako obwodnicy tych miast). I Łódź, oczywiście, się wiąże z tym wielkim węzłem autostrad i dróg ekspresowych (S-14 i właśnie S-8), który określam ringiem łódzkim. Zatem jesteśmy razem z Państwem.

Mam nadzieję, że dalej będziemy działać wspólnie na forum specjalnie utworzonego Stowarzyszenia, by z jednej strony motywować urzędników w instytucjach centralnych (przekonując do naszych racji), a z drugiej, by koordynować prace samorządów, jeśli chodzi o przygotowania planistyczne, a potem także i realizacyjne, i inwestycyjne.

Zatem tak, jak mam nadzieję, że już przesądziliśmy o postulowanym przez nas przebiegu drogi S-8 i że rozstrzygnięcia o wykorzystaniu pieniędzy z Funduszu Spójności już to potwierdzają, tak i mam nadzieję, że niebawem stanie się to również w zapisach dotyczących przebiegu drogi S-74. Czego wszystkim nam życzę!

Dziękuję bardzo!

Opracował i autoryzację  
tekstu przeprowadził:

PAWEŁ PIPCZYŃSKI

KNL Uni-Logistics

### 3.6. Wypowiedź ANDRZEJA CYMERMANA – pełnomocnika wojewody łódzkiego

Na wstępie chciałbym w imieniu wojewody łódzkiego pani Jolanty Chełmińskiej serdecznie podziękować za zaproszenie na Konferencję i usprawiedliwić jej nieobecność spowodowaną wcześniejszymi zobowiązaniami. Dziękuję organizatorom za podjęcie problemu funkcjonowania węzła transportowego w Tomaszowie Mazowieckim, na ziemi tomaszowskiej. W toku dyskusji padła uwaga: „który węzeł jest ważniejszy: węzeł piotrkowski czy tomaszowski?” W regionie łódzkim zarówno jeden, jak i drugi istnieje, i są równie ważne. Niestety, istnieją absurdy, takie jak w Piotrkowie Trybunalskim, gdzie prezydent miasta ustawił na drodze krajowej nr 12 znak zakazu wjazdu samochodów ciężarowych do miasta. I tak, jadąc z Łodzi w kierunku ziemi świętokrzyskiej, musimy przejechać przez Rokiciny i Ujazd, zamiast przez Piotrków Trybunalski i Sulejów.

Województwa łódzkie, świętokrzyskie i podkarpackie zauważyły nowe możliwości rozwoju dla swoich regionów w związku z przebiegiem drogi ekspresowej S-74. Wojewodowie i marszałkowie tych województw w dniu 21 lipca 2005 r. w Kielcach podpisali porozumienie w tej sprawie. Należy podkreślić, że jest to porozumienie oraz wola współpracy administracji rządowej i samorządowej. Cieszy fakt, że obecnie obie te struktury patrzą w jednym kierunku, wykazując chęć uzupełnienia oraz aktualizacji rozporządzenia o sieci dróg krajowych i wspólnie nad tym pracują.

Prace nad drogą S-74 trwają od ponad dziesięciu lat. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego z 2002 r. dyrektor Jerzy Sadowski już wtedy pos-

tulował nowe połączenie drogowe Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Kielce i wskazywał na konieczność powstania na tym ciągu komunikacyjnym drogi ekspresowej, ale wówczas nie była ona jeszcze nazwana.

Równie ważna jest droga krajowa nr 12: od Kalisza – przez Łask, Wadlew, Piotrków Trybunalski, Sulejów i Radom – do Dorohuska, która jest ważną trasą tranzytową od granicy z Niemcami do granicy z Ukrainą.

Na poszczególnych poziomach administracji rządowej i samorządowej prowadzone są działania dotyczące przygotowania do realizacji autostrad, dróg ekspresowych, dróg krajowych, obwodnic miast w ciągach dróg krajowych i dróg wojewódzkich. Należy te zadania jak najszybciej przygotować i wykorzystać do ich realizacji środki finansowe budżetu państwa, a przede wszystkim z Unii Europejskiej, których w okresie absorpcji w latach 2007–2013, z rozliczeniem do 2015 r., jest dosyć dużo. I tak, inwestycję rozpoczętą w grudniu 2013 r. możemy rozliczyć do grudnia 2015 r. Już obecnie budowane są załączki nowego programu inwestycyjnego na następny okres rozliczeniowy z UE, czyli lata 2013–2020. Ma być to okres spójności terytorialnej krajów starej Unii, nowej Unii oraz tzw. trzeciej Unii obejmującej państwa, które czekają na wejście do jej struktur.

Pragnę podziękować wszystkim uczestniczącym w Konferencji, którzy zabierali głos w dyskusji i tym, którzy przez wiele godzin wysłuchiwali poszczególnych wystąpień.

Cieszę się, że istnieje taki kierunek, jak logistyka, a także, że są w tym przedmiocie prowadzone prace badawcze. Sam byłem jedną z osób, które w latach dziewięćdziesiątych przywoziły z Europy i innych kontynentów zupełnie nowe i nieznane ogółowi pojęcie zwane logistyką.

Obecnie logistyka w transporcie, logistyka w przetrześciu oraz logistyka w systemach transportowych jest przeszłością, na którą powinniśmy postawić i stawiamy.

Jest już wdrażana w życie. Zapraszam Państwa do zapoznania się z moimi artykułami, napisanymi co prawda w latach dziewięćdziesiątych, ale obrazującymi, gdzie Łódź i ziemia łódzka powinny się znaleźć w XXI w. (są to publikacje wydane przez Uniwersytet Łódzki). W tym miejscu pragnę zwrócić uwagę na polskie korytarze transportowe, które należałoby zaktualizować i dostosować do ciągów europejskich.

Na zakończenie zapewniam Państwa, że bacznie przysłuchuję się wszystkim wypowiedziom i wnioskom, które przekażę wojewodzie łódzkiemu – pani Jolancie Chełmińskiej. Jeżeli argumenty będą mocne i przekonujące, to do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka zostanie skierowany wniosek o uzupełnienie sieci dróg ekspresowych o proponowany przebieg S-74 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Łódź.

Opracował i autoryzację  
tekstu przeprowadził:

MARIUSZ POPRAWSKI

KNL Uni-Logistics

## *Podsumowanie*

REMIGIUSZ KOZŁOWSKI<sup>1</sup>

Obecnie w naszym kraju nabiera tempa budowa infrastruktury transportowej. W różnych miejscach Polski poszczególne jej elementy znajdują się na zróżnicowanym stopniu zaawansowania. W niektórych lokalizacjach odbywa się już fizyczna budowa, w innych trwa wykup działek pod przyszłe autostrady i drogi szybkiego ruchu. Mają miejsce także liczne przetargi i negocjacje warunków budowy i użytkowania wielu odcinków infrastruktury transportowej.

Są również takie trasy, których przebieg jest jeszcze analizowany. W Polsce środkowo-wschodniej też występują takie miejsca. W tych przypadkach bardzo istotna jest szeroka dyskusja społeczna. 4 czerwca 2008 r. – w rocznicę bardzo ważnego dla Polaków wydarzenia z historii najnowszej, jaką były w 1989 r. pierwsze wolne wybory w niepodległej Polsce – odbyła się w Tomaszowie Mazowieckim konferencja poświęcona wpływowi dróg ekspresowych na rozwój Polski środkowo-wschodniej.

Dzięki szerokiemu spektrum omawianych zagadnień przez wiele zainteresowanych środowisk sprawami infrastruktury komunikacyjnej na Konferencji w Tomaszowie Mazowieckim w dn. 4 czerwca 2008 r. udało się zebrać bardzo obszerny materiał merytoryczny z tego zakresu. Wynika z niego, że w obecnym planowanym rozwiązaniu komunikacyjnym w Polsce środkowo-wschodniej istnieją

---

<sup>1</sup> Dr inż. REMIGIUSZ KOZŁOWSKI – Zakład Logistyki, Uniwersytet Łódzki, opiekun naukowy Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics.



wady. Konieczna zatem okazała się aktualizacja planowanego układu drogowego i wynikiem Konferencji jest wypracowanie zaktualizowanego rozwiązania systemu dróg, polegającego na przesunięciu przebiegu drogi ekspresowej S-74 na terenie województwa łódzkiego na odcinek Tomaszów Mazowiecki – A-1 w węźle „Wrocław”. To rozwiązanie niweluje istniejące wady oraz pozwala na uzyskanie szeregu korzyści (mapka przedstawiająca to rozwiązanie jest zamieszczona w załączniku 4).

Kształt wypracowanego na Konferencji układu drogowego w Polsce środkowo-wschodniej będzie sprzyjał rozwojowi gospodarczemu tego regionu. Nastąpi wzrost zarówno wielkości, jak i liczby przedsiębiorstw, które wygenerują miejsca pracy oraz przychody samorządów i Skarbu Państwa. Stanie się tak dzięki utworzeniu bardzo sprzyjających warunków lokalizowania i funkcjonowania firm (np. produkcyjnych, logistycznych, zajmujących się turystyką i innych). Dodatkowo w znaczący sposób zwiększy się wybór atrakcyjnych lokalizacji do prowadzenia działalności gospodarczej, co obecnie jest jednym z głównych problemów przedsiębiorstw.

Wspólnie wypracowane rozwiązanie znalazło bardzo silne poparcie w przygotowanych na Konferencji dokumentach. Jednym z nich jest apel uczestników do ministra infrastruktury, ministra rozwoju regionalnego oraz ministra środowiska (załącznik 2) w sprawie zaktualizowania sieci dróg w Polsce środkowo-wschodniej. Uczestnicy proszą ministrów o zmianę przebiegu drogi S-74. Drugim dokumentem jest deklaracja integracji działań samorządów (załącznik 6) biorących udział w Konferencji, mających na celu rozwój infrastruktury transportowej.

Wszyscy uczestnicy Konferencji w Tomaszowie Mazowieckim, która odbyła się w 19. rocznicę pierwszych wolnych wyborów w niepodległej Polsce, mają nadzieję, że

---

w najbliższej przyszłości zostaną zmienione: rozporządzenie Rady Ministrów dotyczące przebiegu drogi S-74 oraz przebieg korytarzy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) na terytorium Polski środkowo-wschodniej na taki, który uwzględnia potrzeby i wolę jej mieszkańców i samorządów.



**Załączniki**



## Załącznik 1: *Tekst zaproszenia na Konferencję*



**Powiat**  
**Tomaszów Mazowiecki**



**Miasto**  
**Tomaszów Mazowiecki**

### **HONOROWY PATRONAT MINISTRA INFRASTRUKTURY PANA CEZAREGO GRABARCZYKA**

## **Zaproszenie**

Na Konferencję *Drogi ekspresowe S-74, S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej*, która odbędzie się w dniu 4 czerwca (środa) 2008 roku w auli im. Prof. Anzelma Iwanika w Filii Uniwersytetu Łódzkiego w Tomaszowie Mazowieckim, ul. Konstytucji 3-go Maja.

Rozpoczęcie Konferencji o godzinie 13<sup>00</sup>.

#### **Porządek obrad Konferencji:**

1. Otwarcie Konferencji i powitanie zaproszonych gości
2. Referat wprowadzający – organizatorzy Konferencji
3. Prezentacje i referaty – Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi
4. Referaty środowisk naukowych uczelni Łodzi, Kielc i Radomia
5. Wystąpienia zaproszonych gości
6. Krótka przerwa obiadowa
7. Dyskusja
8. Podsumowanie obrad Konferencji – wnioski

*W Konferencji zapowiedział swój udział Prof. zw. dr hab. Tadeusz Markowski Przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – Kierownik Katedry Zarządzania Miastem i Regionem na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.*

*Serdecznie zapraszamy i liczymy na udział w Konferencji*

**Prezydent Miasta**

**Rafał Zagozdon**

**Starosta Tomaszowski**

**Piotr Kagankiewicz**

**Załącznik 2: *Tekst apelu uczestników Konferencji do ministra infrastruktury, ministra rozwoju regionalnego i ministra środowiska***

## **Apel**

**w sprawie przebiegu dróg ekspresowych S-74, S-12 i S-8  
do Ministra Infrastruktury, Ministra Rozwoju Regionalnego  
i Ministra Środowiska**

***Szanowna Pani Minister  
Szanowni Panowie Ministrowie***

My, niżej podpisani członkowie Komisji Wnioskodawczej, w imieniu Uczestników Konferencji (spis Uczestników znajduje się w załączniku nr 1) [tutaj zał. 3] apelujemy o aktualizację przebiegu drogi ekspresowej S-74 na taki, jaki jest przedstawiony w załączniku nr 2 [tutaj zał. 4].

Za proponowanym przebiegiem dróg przemawia cały szereg argumentów merytorycznych, które zostały przedstawione i przedyskutowane na konferencji w Tomaszowie Mazowieckim w dn. 4 czerwca 2008 r. Następnie zostaną one wydane w formie książkowej i dostarczone do Państwa najszybciej, jak to tylko jest możliwe.

Ze względu na strategiczne znaczenie dróg S-74, S-8, S-12 i S-14, które stanowią bardzo istotne elementy infrastruktury transportowej Polski Środkowo-Wschodniej, bardzo prosimy także o możliwie jak najszybszą realizację prac projektowych oraz realizację budowy tych obiektów.

Ze strony Uczestników Konferencji, a szczególnie Samorządów, zapewnimy maksymalne wsparcie w projektowaniu i realizacji tych inwestycji. W tym celu już w dn. 4 czerwca 2008 r. w Tomaszowie Mazowieckim podpisana została *Deklaracja integracji działań samorządów* (załącznik nr 3) [tutaj zał. 6] oraz tego samego dnia postanowiono



o uzupełnieniu statutu *Stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego na rzecz budowy dróg ekspresowych S-8 (przez Sieradz-Łódź) i S-14*, rozszerzając cele Stowarzyszenia o budowę drogi S-74.

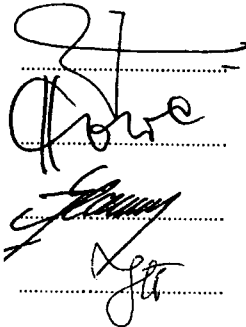
Z poważaniem członkowie Komisji Wnioskodawczej:

Jacek Walczak – prezydent Sieradza

Jacek Kowalewski – członek Zarządu  
Powiatu Tomaszowskiego .

Grzegorz Haraśny – wiceprezydent  
Tomaszowa Mazowieckiego.

Remigiusz Kozłowski – adiunkt Wydziału  
Zarządzania Uniwersytetu  
Łódzkiego.



[Patrz: zał. 3, 4 i 6].

### Załącznik 3: *Spis uczestników Konferencji*

#### Spis Uczestników Konferencji 4 czerwca 2008 r.

##### PARLAMENTARZYŚCI

- Jarosław JAGIEŁŁO – poseł
- Krzysztof MACIEJEWSKI – poseł
- Dariusz SELIGA – poseł
- Robert TELUS – poseł

##### SAMORZĄDOWCY Z WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

- Włodzimierz FISIĄK – marszałek województwa łódzkiego
- Witold STĘPIEŃ – członek Zarządu województwa łódzkiego
- Marek MAZUR – przewodniczący sejmiku województwa łódzkiego; w zast. Rafał JAŚKOWSKI
- Piotr BUSIAKIEWICZ – starosta powiatu łódzkiego wschodniego
- Janusz CIESIELSKI – wójt gminy Mniszków
- Zbigniew DYCHTO – prezydent Pabianic; w zast. z-ca prezydenta Jarosław CICHOSZ
- Marian HOLAK – wójt gminy Budziszewice
- Jan MIELCZAREK – burmistrz miasta i gminy Rzgów; w zast. Witold MAŁECKI
- Ignacy NIEDZIAŁKOWSKI – wójt gminy Tomaszów Mazowiecki
- Marcin NOWAK – Zarząd Dróg i Transportu Łódź
- Andrzej POPŁOŃSKI – wójt gminy Lubochnia
- Józef RÓG – starosta opoczyński; w zast. Jan WIERUSZEWSKI
- Wojciech RUDALSKI – wójt gminy Paradyż
- Henryk STANIUCHA – wójt gminy Zduńska Wola
- Mieczysław STĘPIEŃ – wójt gminy Poświętne
- Włodzimierz TOMASZEWSKI – z-ca prezydenta Łodzi
- Tadeusz WOJCIECHOWSKI – wójt gminy Sławno

## Miasto Tomaszów Mazowiecki

- Rafał ZAGOZDON – prezydent miasta
- Grzegorz HARAŚNY – z-ca prezydenta miasta
- Krzysztof JANIK – sekretarz
- Zenon Adam ŁASKI – przewodniczący Rady Miejskiej
- Tadeusz Andrzej ADAMUS – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej
- Marek CELNER – radny
- Bogumiła DROZDOWSKA – radna
- Kazimierz FRYZIEL – radny
- Anna GRABEK – radna
- Adam IWANICKI – radny
- Krzysztof PIERŚCIŃSKI – radny
- Kazimierz PIETRZYK – radny
- Tomasz WAWRO – radny
- Mariusz Tomasz WĘGRZYŃSKI – radny
- Grzegorz SŁAWIŃSKI – pracownik Urzędu Miasta
- Justyna SAKTURA – pracownik Urzędu Miasta

## Powiat tomaszowski

- Piotr KAGANKIEWICZ – starosta
- Karol STAROŃ – wicestarosta
- Jacek KOWALEWSKI – członek Zarządu
- Teresa GŁĘBOWSKA – skarbnik
- Andrzej BARAŃSKI – przewodniczący Rady Powiatu
- Katarzyna BANASZCZAK – naczelnik Wydziału
- Jan JENDRYKA – naczelnik Wydziału
- Barbara ROBAK – naczelnik Wydziału
- Andrzej BEDNAREK – radny
- Jarosław JOPEK – radny
- Marek PARADA – radny
- Sławomir SZEWCZYK – radny
- Grzegorz ŚWIETLIK – radny
- Andrzej WODZIŃSKI – radny
- Mirosław ZIELIŃSKI – radny

Stowarzyszenie Jednostek Samorządu Terytorialnego  
na rzecz Budowy Dróg Ekspresowych  
S-8 (przez Sieradz – Łódź) i S-14

- Jacek WALCZAK – prezydent miasta Sieradza, prezes Zarządu
- Jerzy SOKÓŁ – prezydent miasta Zgierza, członek Komisji Rewizyjnej
- Wojciech RYCHLIK – starosta zduńskowolski, członek Komisji Rewizyjnej

WOJSKO POLSKIE

- Płk Mirosław SIEDLECKI
- Płk Wojciech FILKOWSKI; w zast. ppłk Piotr STELASZCZYK
- Kpt. Zbigniew KRÓL

ŚRODOWISKO NAUKOWE

- Prof. zw. dr hab. Tadeusz MARKOWSKI – kierownik Katedry Zarządzania Miastem i Regionem Uniwersytetu Łódzkiego, przewodniczący Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
- Dr inż. Remigiusz KOZŁOWSKI – opiekun naukowy KNL Uni-Logistics, Uniwersytet Łódzki
- Dr Katarzyna PASTUSIAK – Uniwersytet Łódzki
- Dr Anita WOLANIUK – Uniwersytet Łódzki
- Dr Waldemar CUDNY – Uniwersytet Łódzki
- Lic. Krzysztof NOWAK – przewodniczący KNL Uni-Logistics
- Lic. Michał GNOIŃSKI – lider Sekcji Naukowej KNL Uni-Logistics
- Lic. Łukasz BOROWIECKI – lider Sekcji Organizacyjnej KNL Uni-Logistics
- Michał DROŚ – p.o. lidera Sekcji Komunikacji KNL Uni-Logistics
- Michał GŁOWACKI – członek KNL Uni-Logistics
- Łukasz KWAPISIEWICZ – członek KNL Uni-Logistics
- Piotr NOWAK – członek KNL Uni-Logistics
- Bernard PIECHOTA – członek KNL Uni-Logistics
- Paweł PIPCZYŃSKI – członek KNL Uni-Logistics
- Mariusz POPRAWSKI – członek KNL Uni-Logistics
- Mariusz WYCHOWANIEC – członek KNL Uni-Logistics

## POZOSTALI UCZESTNICZY

- Jolanta CHEŁMIŃSKA – wojewoda łódzki; w zast. Andrzej CYMERMAN – dyr. Biura ds. Autostrad Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi
- Adam JARUBAS – marszałek województwa świętokrzyskiego; w zast. Wojciech SIPORSKI – dyr. Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego w Kielcach
- Andrzej DZIERBICKI – dyr. Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi
- Elżbieta NOCŃ-BATORSKA – Izba Gospodarcza Regionu Tomaszowskiego
- Jacek KILLMAN – Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim
- Andrzej KOSZTOWNIAK – prezydent Radomia; w zast. Piotr KORPAL – Wydz. Architektury UM
- Andrzej LENART – starosta konecki; w zast. Józef KOJTEK
- Adam LEWANDOWSKI – wiceprezes Maxima Fides
- Szymon MICHALAK – Biuro poselskie posła Dariusza SELIGI
- Ryszard NAGÓRNY – z-ca dyr. Biura Rozwoju Regionalnego Województwa Świętokrzyskiego
- Ewa PATURALSKA-NOWAK – dyr. Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi
- Marianna NALEWAJCZYK – Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi
- Marian NIEMIRSKI – starosta przysuski; w zast. Dariusz AMBROŹEK – dyr. Powiatowego Zarządu Dróg
- Urszula SZYCHOWSKA – dyr. generalny ITG Transport Sp. z o.o.

## MEDIA

- Tomaszowski Informator Tygodniowy, Agencja Wydawnicza „PAJ Press” S.C. – Ryszard POZYCZKA
- POLSKA THE TIMES, Dziennik Łódzki – Arkadiusz WOJCIECHOWSKI
- Radio FAMA, Tomaszów Mazowiecki – Michał MARUSZAK
- Radio FAMA, Kielce – prezes Jan JAGIELSKI
- TVP Łódź
- Telewizja TELE-TOP – Janusz PAJĄK
- www.nasztomaszow.pl – Mariusz STRZĘPEK
- portal tomaszowski: Tomaszów.pl – Izabela PAŁĄGIEWICZ

Załącznik 4: Mapa Polski środkowo-wschodniej z naniesionymi przebiegami dróg ekspresowych S-8, S-12, S-14 i S-74

**PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO**  
**UKŁAD DROGOWY** skala 1 : 700 000



**04.06.2008**  
**Tomaszów Mazowiecki**



Powiat  
Tomaszowski



Koło Naukowe Logistyki  
Uni-Logistics



Miasto Tomaszów  
Mazowiecki

***"A może byśmy tak Najmilszi  
z Łodzi, Kielc, Radomia  
do Tomaszowa" ...***

Konferencja pt.:

**„Drogi ekspresowe S-74, S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź)  
i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski  
Środkowo-Wschodniej”**

**Komitet organizacyjny:**

- Jacek Kowalewski – Członek Zarządu Powiatu Tomaszowskiego
- Grzegorz Haraśny – Wiceprezydent Tomaszowa Mazowieckiego
- Remigiusz Kozłowski – Opiekun naukowy KNL Uni-Logistics
- Krzysztof Nowak – Przewodniczący KNL Uni-Logistics
- Michał Droś – p.o. Lidera Sekcji Komunikacji KNL Uni-Logistics

## **Załącznik 6: Deklaracja integracji działań samorządów Polski środkowo-wschodniej mających na celu rozwój infrastruktury transportowej**

### **Deklaracja**

#### **integracji działań samorządów Polski Środkowo – Wschodniej mających na celu rozwój infrastruktury transportowej**

Miasta, powiaty i gminy Polski Środkowo - Wschodniej posiadają wspólne cele i jest możliwe rozwiązanie, gwarantujące rozwój dla wszystkich. Drogi ekspresowe S-8, S-74, S-12 i S-14, lotniska w Łodzi, Łasku oraz Kielcach a także terminal kolejowy w Karsznicach to podstawowe elementy infrastruktury transportowej, które będą miały strategiczne znaczenie dla rozwoju naszego regionu.

Uczestnicy Konferencji zobowiązują się wspólnie pracować nad przyczynianiem się do dynamicznego rozwoju naszych miast, powiatów i gmin, nie zapominając przy tym o wzmacnianiu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej całego obszaru Polski Środkowo - Wschodniej.

Infrastruktura transportowa jest jednym z najważniejszych czynników rozwoju społeczeństw lokalnych, ale i całego kraju. Mając to na uwadze Uczestnicy Konferencji postanawiają połączyć siły i wspólnie dążyć do tego, by to, co dziś jest planem rozbudowy tej infrastruktury, jak najszybciej zostało zbudowane i stało się fundamentem sukcesów naszego regionu. W tym celu będą m.in. wspierać Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w przedsięwzięciach, które umożliwią zbudowanie dróg, lotnisk i innych elementów infrastruktury transportowej pozwalającej na dynamiczny rozwój Polski Środkowo - Wschodniej.

Inwestycji w infrastrukturę transportową nie należy odkładać na bliżej niesprecyzowaną przyszłość. Wyzwania i problemy stojące przed Polską, takie jak organizacją Mistrzostw EURO 2012 wymagają natychmiastowej realizacji zaplanowanych przedsięwzięć transportowych.

Z poważaniem członkowie Komisji Wnioskodawczej:

Jacek Walczak – Prezydent Sieradza

Jacek Kowalewski – Członek Zarządu Powiatu Tomaszowskiego

Grzegorz Haraśny – Wiceprezydent Tomaszowa Mazowieckiego

Remigiusz Kozłowski – adiunkt Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego

Załączniki:

- 1) spis Samorządów Polski Środkowo – Wschodniej biorących udział w Konferencji 4 czerwca 2008 r.

[Patrz: zał. 7].



**Załącznik 7: *Spis samorządów Polski środkowo-wschodniej  
uczestniczących w Konferencji***

**Województwo Łódzkie**

- Urząd Marszałkowski w Łodzi
- Miasto i gmina Rzgów
- Miasto i gmina Tuszyn
- Miasto Łódź
- Miasto Pabianice
- Miasto Sieradz
- Miasto Tomaszów Mazowiecki
- Powiat opoczyński
- Powiat tomaszowski
- Powiat łódzki wschodni
- Powiat zduńskowolski
- Gmina Budziszewice
- Gmina Lubochnia

- Gmina Mniszków
- Gmina Paradyż
- Gmina Poświętne
- Gmina Sławno
- Gmina Tomaszów Mazowiecki
- Gmina Zduńska Wola

**Województwo Świętokrzyskie**

- Urząd Marszałkowski
- Powiat konecki

**Województwo Mazowieckie**

- Miasto Radom
- Powiat przysuski

## **Załącznik 8: Dane organizacyjne dotyczące Konferencji**

### **Patronat:**

minister infrastruktury Cezary GRABARCZYK

### **Organizatorzy:**

- Urząd Miasta Tomaszowa Mazowieckiego
- Powiat tomaszowski
- KNL Uni-Logistics

### **Komitet organizacyjny Konferencji:**

- Jacek KOWALEWSKI – członek Zarządu Powiatu Tomaszowskiego
- Grzegorz HARAŚNY – wiceprezydent Tomaszowa Mazowieckiego
- Remigiusz KOZŁOWSKI – opiekun naukowy KNL Uni-Logistics
- Krzysztof NOWAK – przewodniczący KNL Uni-Logistics
- Michał DROŚ – p.o. lidera Sekcji Komunikacji KNL Uni-Logistics

### **Komisja Wnioskodawcza:**

- Jacek KOWALEWSKI – członek Zarządu Powiatu Tomaszowskiego
- Grzegorz HARAŚNY – wiceprezydent Tomaszowa Mazowieckiego
- Remigiusz KOZŁOWSKI – opiekun naukowy KNL Uni-Logistics

### **Członkowie Uni-Logistics biorący udział w przygotowaniu i realizacji Konferencji:**

- Krzysztof NOWAK
- Michał DROŚ
- Mariusz POPRAWSKI
- Michał GNOIŃSKI
- Paweł PIPCZYŃSKI
- Łukasz BOROWIECKI
- Bernard PIECHOTA
- Michał GŁOWACKI
- Mariusz WYCHOWANIEC
- Piotr NOWAK
- Łukasz KWAPISIEWICZ

## **Załącznik 9: Sprawozdanie z przebiegu Konferencji**

Dnia 4 czerwca 2008 r. w **Filii Uniwersytetu Łódzkiego w Tomaszowie Mazowieckim**, w Auli im. prof. Anzelma Iwanika, odbyła się Konferencja ***Drugi ekspresowe S-74, S-12 i S-8 (Wrocław – Łódź) i ich strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej***, zorganizowana przez Starostwo Powiatowe Tomaszów Mazowiecki, Miasto Tomaszów Mazowiecki oraz **Koło Naukowe Logistyki Uni-Logistics**, działające przy Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

Honorowy patronat nad Konferencją objął minister infrastruktury Cezary GRABARCZYK, który zaszczylił uczestników swoją obecnością oraz bardzo istotnym głosem merytorycznym dla podejmowanej tematyki.

**Celem Konferencji** była analiza problematyki trasowania dróg ekspresowych S-74 i S-12 oraz ich strategiczne znaczenie dla rozwoju powiatu tomaszowskiego i opoczyńskiego, regionu świętokrzyskiego i całej Polski środkowo-wschodniej.

Konferencję poprowadził Jacek Kowalewski – członek Zarządu Powiatu Tomaszowskiego. Na Konferencję przybyło bardzo dużo znakomitych gości; oprócz ministra infrastruktury Cezarego GRABARCZYKA w Konferencji wzięli udział m.in.:

- **Przedstawiciele parlamentu**, m.in.: poseł Dariusz SELIGA, poseł Robert TELUS.
- **Przedstawiciele władz wojewódzkich i samorządowych woj. łódzkiego**, m.in.: Włodzimierz FISIĄK – marszałek województwa łódzkiego, Włodzimierz TOMASZEWSKI – wiceprezydent Łodzi, Jacek WALCZAK – prezydent Sieradza, Rafał ZAGOZDON – prezydent Tomaszowa Mazowieckiego, oraz władze powiatów i gmin woj. łódzkiego i świętokrzyskiego.
- **Przedstawiciele instytucji pozarządowych**, m.in.: Ewa PATURALSKA-NOWAK – dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Marek BRODOWSKI – przedstawiciel Zarządu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Łodzi, Andrzej CYMERMAN – pełnomocnik wojewody łódzkiego ds. systemów komunikacyjnych.
- **Przedstawiciele Wojska Polskiego**, m.in.: ppłk Piotr STELASZCZYK, kpt. Zbigniew KRÓL.

- **Przedstawiciele środowisk naukowych**, m.in.: prof. zw. dr hab. Tadeusz MARKOWSKI, dr inż. Remigiusz KOZŁOWSKI, dr Anita WOLANIUK i dr Katarzyna PASTUSIAK oraz członkowie KNL Uni-Logistics.
- **Przedstawiciele samorządów Powiatu Tomaszowskiego i Miasta Tomaszów Mazowiecki.**

Po wysłuchaniu merytorycznych referatów oraz wystąpień uczestników Konferencji rozpoczęła się dyskusja, w której głos zabrało bardzo wiele osób. Powołana została Komisja Wnioskodawcza, które miała za zadanie zebranie wszystkich argumentów i sformułowanie wniosków.

Po wysłuchaniu argumentów merytorycznych przemawiających za aktualizacją przebiegu trasy S-74 w wariantcie „tomaszowskim”, minister infrastruktury zobowiązał się dołożyć wszelkich starań, aby trasa S-74 przebiegała właśnie w tym wariantcie. Również przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zadeklarował współpracę z Ministerstwem Infrastruktury oraz przedstawicielami władz powiatu tomaszowskiego i miasta Tomaszów Mazowiecki w celu zaplanowania optymalnego przebiegu trasy S-74, uwzględniającego wnioski i postulaty poruszane na Konferencji.

W uznaniu za liczne zasługi ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka dla rozwoju infrastruktury transportu w Polsce uhonorowano pana ministra dyplomem uznania.

Termin Konferencji nie został wybrany przypadkowo. Uczestnicy Konferencji przejechali autokarami na skwer „**4 czerwca 1989 roku**”, gdzie w 19. rocznicę pierwszych wolnych wyborów w III Rzeczpospolitej złożyli kwiaty.

Opracował:

MICHAŁ DROŚ

p.o. lidera Sekcji Komunikacji  
KNL Uni-Logistics



## Spis map

- Rys. 1: *Położenie centrum wypoczynkowo-edukacyjnego*
- Rys. 2: *Aktualny układ dróg w Polsce środkowo-wschodniej*
- Rys. 3: *Planowany układ dróg ekspresowych i autostrad w Polsce środkowo-wschodniej*
- Rys. 4: *Prognoza ruchu na 2020 r.*
- Rys. 5: *Prognoza ruchu na 2025 r.*
- Rys. 6: *Prognoza ruchu 2035 r.*
- Rys. 7: *Fragment mapy zawierającej układ drogowy w części województwa łódzkiego*
- Rys. 8: *Zaktualizowany układ drogowy w województwie łódzkim*
- Zał. 4: *Mapa Polski środkowo-wschodniej z naniesionymi przebiegami dróg ekspresowych S-8, S-12, S-14 i S-74*