

*Izabela Durecka, Tomasz Durecki*

## **WPLYW INWESTYCJI Z DOFINANSOWANIEM UNIJNYM NA ROZWÓJ PRZESTRZENNY W WYBRANYCH MIASTACH AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ**

**Streszczenie:** Celem niniejszego artykułu jest poznanie i opis zmian zachodzących w przestrzeni kilku małych miast aglomeracji łódzkiej, jakie nastąpiły wskutek zrealizowania wybranych inwestycji wykonanych przy pomocy funduszy unijnych, a także krótka ocena wpływu tych inwestycji na stan środowiska i rozwój przestrzenny miasta. W efekcie przeanalizowano w pięciu miastach: Ozorkowie, Konstantynowie Łódzkim, Łasku, Głownie i Strykowie inwestycje, które w sposób bezpośredni lub pośredni związane są z przestrzeniami publicznymi. W artykule zostały one omówione w podziale na następujące kategorie: inwestycje związane z rekreacją i wypoczynkiem, inwestycje związane z układem komunikacyjnym, inwestycje związane z gospodarką wodno-ściekową, inwestycje związane z infrastrukturą techniczną (drogi i gospodarka wodno-ściekowa). Wszelkie realizowane inwestycje powinny mieć pozytywny wpływ na rozwój przestrzenny miasta przyczyniając się do zapewnienia ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju miasta.

**Słowa kluczowe:** fundusze Unii Europejskiej, inwestycje unijne, rozwój przestrzenny, przestrzeń publiczna.

### **1. Wstęp**

Jedną z wielu zalet bycia członkiem Unii Europejskiej jest możliwość pozyskiwania przez władze jednostek samorządów terytorialnych, organy administracji, przedsiębiorców, osoby prywatne i inne instytucje środków finansowych z budżetu Unii Europejskiej. Fundusze unijne mogą być wykorzystywane na realizację rozmaitych zadań z wielu dziedzin, które określone zostały w dokumentach planistycznych tzw. programach.

Zgodnie z klasycznym podejściem metodologicznym (Runge 2006, s. 53), celem niniejszego artykułu jest poznanie i opis zmian zachodzących w przestrzeni kilku małych miast aglomeracji łódzkiej, jakie nastąpiły wskutek zrealizowania wybranych inwestycji wykonanych przy pomocy funduszy unijnych, a także krótka ocena wpływu wybranych analizowanych inwestycji na stan środowiska i rozwój przestrzenny miasta.

Rozwój przestrzenny miasta polegający na przekształceniach struktury przestrzennej (a właściwie struktury przestrzenno-funkcjonalnej) i wynikające z niego zagospodarowanie może mieć charakter zarówno negatywny, będący efektem nieustannie i chaotycznie wydawanych decyzji o warunkach zabudowy i brakiem opracowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, jak również może mieć charakter pozytywny dzięki świadomemu realizowaniu inwestycji, zgodnie z wytycznymi unijnymi oraz przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej. Samorządy małych miast mają często ograniczone własne możliwości finansowe (budżet własny miasta), co tym bardziej przyczynia się do degradacji przestrzeni miejskiej (Kowalczyk 2008, s. 73). Dlatego też władze miasta tym chętniej korzystają z możliwości pozyskania dofinansowania z Unii Europejskiej. Powyżej opisane sytuacje stały się przyczynkiem do podjęcia analizy, czy wszystkie miasta aglomeracji łódzkiej korzystają z możliwości otrzymania wsparcia finansowego z Unii Europejskiej, w co najczęściej władze miasta inwestują dofinansowania unijne, czy wykorzystują je we właściwy sposób, czy osiągają zamierzone cele oraz jak zrealizowane inwestycje wpływają na rozwój przestrzenny miasta. Dotychczas istnieje niewiele publikacji poruszających ww. kwestie. Najczęściej dane takie znajdują się w niepublikowanych raportach i statystykach tworzonych dla potrzeb urzędów miast i/lub gmin, urzędów marszałkowskich, ministerstw i innych instytucji. Jednakże kończący się okres programowania sprawia, że temat realizacji inwestycji z dofinansowaniem unijnym staje się bardzo popularny i zaczyna być coraz częściej podejmowany w publikacjach naukowych.

Inwestycje będące przedmiotem tego artykułu nazywane często przedsięwzięciami inwestycyjnymi to „docelowy, określony rzeczowo i finansowo program inwestycyjny przewidziany do realizacji na określonym terenie, nastawiony na osiągnięcie zamierzonego efektu” (Wojewnik-Filipkowska 2010, s. 76).

Do opracowania niniejszej treści posłużono się analizą dokumentów oficjalnych, tj. specyfikacji do przetargów analizowanych inwestycji oraz dokumentów nieoficjalnych, tj. materiałów otrzymanych z urzędów miast, a także analizą treści dotyczących wykorzystania funduszy unijnych pozyskanych ze stron internetowych Biuletynów Informacji Przestrzennej Urzędów Miast, analizą zdjęć lotniczych, obserwacją swobodną, obserwacją fotograficzną oraz analizą statystyczną dotyczącą udziału środków unijnych w odniesieniu do wartości całej inwestycji.

W celu wyselekcjonowania miast, które zostały poddane dalszej szczegółowej analizie, najpierw zweryfikowano we wszystkich małych miastach aglomeracji łódzkiej, ile inwestycji współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej zrealizowano lub jest w trakcie realizacji oraz czego one dotyczyły. Zgodnie z Aktualizacją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego 2010 oraz Strategią Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 aglomerację łódzką tworzą następujące miasta: Łódź, Zgierz, Ozorków, Stryków, Głowno, Brzeziny, Koluszki, Tuszyn, Rzgów, Pabianice, Łask, Konstancin Łódzki

i Aleksandrów Łódzki. Efektem dokonanej selekcji było wyróżnienie pięciu miast, w których było najwięcej inwestycji związanych w sposób bezpośredni lub pośredni z przestrzeniami publicznymi.

Przestrzeń publiczna posiada bowiem szczególne znaczenie dla zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych, w tym dla poprawy jakości ich życia. Stanowi ona dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, w zgodzie ze społecznymi zasadami i wartościami (*Ustawa o pizp* 2003; Markowski i in. 2009, s. 1). Przestrzeń publiczna jest bardzo istotnym elementem kształtującym tzw. wizerunek miasta (Paszkowski 2007, s. 12).

W wyniku wyżej omówionej selekcji miast wyróżnione zostały następujące miasta: Ozorków, Konstantinów Łódzki, Łask, Głowno i Stryków. Inwestycje będące przedmiotem zainteresowania dotyczyły głównie terenów rekreacyjnych, parku miejskiego, układu komunikacyjnego (drogowego, kolejowego), gospodarki wodnej i kanalizacyjnej, placów miejskich i placu targowego (targowiska miejskiego) (rys. 1). Z uwagi na fakt, że część z tych inwestycji jest w trakcie realizacji (rewitalizacja centrum w Konstantinowie Łódzkim, rewitalizacja Placu 11 Listopada w Łasku, rewitalizacja Placu Jana Pawła II w Ozorkowie oraz przebudowa stałego targowiska miejskiego w Ozorkowie) i nie jest możliwe omówienie zmian w zagospodarowaniu przestrzeni i stanie środowiska, a jedynie ich prognozowanie, to inwestycje te nie będą podlegały dalszej szczegółowej analizie w niniejszym artykule.

Realizowane inwestycje bazowały na programach, których zadania są wspierane z funduszy unijnych. Spośród 15 przeanalizowanych inwestycji w 5 miastach, najwięcej inwestycji powstało (powstaje) w oparciu o zadania określone w następujących programach:

– *Regionalny program operacyjny dla województwa łódzkiego na lata 2007–2013* – 9 inwestycji, które dotyczyły: komunikacji drogowej, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony przyrody i/lub rewitalizacji obszarów problemowych (centrum miast). Z programu tego skorzystały cztery z pięciu miast: Ozorków, Konstantinów Łódzki, Łask i Głowno;

– *Program operacyjny infrastruktura i środowisko na lata 2007–2013* – 3 inwestycje, które dotyczyły: gospodarki wodno-ściekowej i/lub kolei. Z programu tego skorzystały dwa z pięciu miast: Ozorków i Konstantinów Łódzki;

– *Program rozwoju obszarów wiejskich na lata 2007–2013* – 2 inwestycje, z których jedna dotyczyła wdrażania lokalnych strategii rozwoju, a druga podstawowych usług dla gospodarki i ludności. Z programu tego skorzystały dwa z pięciu miast: Ozorków i Stryków;

– *Zintegrowany program operacyjny rozwoju regionalnego* – 1 inwestycja, która dotyczyła regionalnego układu transportowego. Z programu tego skorzystało jedno z pięciu miast, tj. Ozorków.



Rys. 1. Lokalizacja przeanalizowanych inwestycji współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie map nr 3, 4, 6, 8 i 9 *Atlasu turystycznego województwa łódzkiego* wydanego przez „Dziennik Łódzki” (2013), informacji ze stron internetowych Biuletynów Informacji Przestrzennej Urzędów Miast oraz danych pozyskanych bezpośrednio z Urzędów Miast



## 2. Inwestycje związane z rekreacją i wypoczynkiem

W Konstancynie Łódzkim w latach 2010–2013 realizowano inwestycję polegającą na poprawie infrastruktury rekreacyjnej w celu zwiększenia atrakcyjności rekreacyjnej i turystycznej regionu. Dokonano kompleksowej modernizacji zbiorników wodnych przy ul. Łaskiej oraz zagospodarowano teren wokół nich budując ciągi pieszo-rowerowe, miejsca parkingowe, boisko plażowe, skatepark, usuwając bariery dla osób niepełnosprawnych, tworząc stały punkt grillowy, lokalizując nowo zakupione domki letniskowe oraz wyposażenie do domków już istniejących, uzupełniając sprzęt wodny (rowery wodne, kajaki, łódki ratownicze), odnawiając podest sceniczny oraz plac przed sceną oraz montując elementy małej architektury, takie jak ławki parkowe i stoliki z ławkami. Beneficjentem tej inwestycji była gmina Konstancynów Łódzki. Od czasu zrealizowania ww. zadań na terenach wokół inwestycji nie pojawiły się żadne nowe funkcje/inwestycje, ale za to zaobserwowano wzrost użytkowania terenów zmodernizowanych, o czym świadczy wzrost przychodów o ok. 17% (za okres I–VIII 2010 roku przy niezmiennych cenach) uzyskanych np. za opłatę za wejście, noclegi, wypożyczenie sprzętu pływającego, parkowanie.

Biorąc pod uwagę powyższe zmiany, jak również dobre skomunikowanie tych terenów (lokalizacja przy drodze krajowej), usytuowanie na peryferiach miasta oraz obecność niezainwestowanych terenów znajdujących się po południowej i zachodniej stronie zbiorników wodnych, realizacja projektu może przyczynić się do dalszego rozwoju przestrzennego miasta, poprzez tworzenie w tym obszarze nowych terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, bowiem obecnie występuje wyraźny popyt na budowanie domów w sąsiedztwie atrakcyjnych terenów rekreacyjnych i na obrzeżach miast. Powyższe może również przyczynić się dodatkowo do utworzenia nowych obiektów usługowych.

Kolejną istotną inwestycją – w Łasku była rewaloryzacja Parku Miejskiego w 2011 roku obejmująca dwa etapy: I etap – odnowienie drzewostanu i II etap – ochrona Parku przed nadmierną i niekontrolowaną presją turystów. Celami tej inwestycji były: ochrona przyrody, zasobów i walorów środowiska, zwiększenie różnorodności gatunkowej gminy, zachowanie stanu równowagi przyrodniczej, odnowa drzewostanu z uwzględnieniem zgodności składu gatunkowego z typem zajmowanego siedliska oraz edukowanie i podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców. W ramach realizacji pierwszego etapu odnowiono drzewostan, uzupełniono roślinność niską i obsadzenia alejowe, wprowadzono niewielkie grupy drzew ozdobnych w części rekreacyjnej parku oraz pojedyncze, egzotyczne gatunki drzew i krzewów ozdobnych w rejonie ścieżki dydaktycznej, dokonano renowacji trawników, przesłonięto grupami krzewów betonowe ogrodzenie wzdłuż południowej granicy parku oraz przeprowadzono liczne prace pielęgnacyjne i porządkowe. W ramach drugiego etapu projektu przebudowano alejki parkowe (zmiana nawierzchni), wytyczono nową ścieżkę dydaktyczną

w systemie grobli (z fragmentami drewnianych pomostów) i wyposażono ją w tablice informacyjne oraz zamontowano elementy małej architektury, tj. ławki i kosze na śmieci. Beneficjentem tej inwestycji była gmina Łask.

Zieleń w mieście odpowiedzialna jest za tłumienie hałasu, wymianę gazową w powietrzu, zmniejszanie zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz za kształtowanie warunków klimatycznych. Zieleń tłumি hałas zarówno w sposób pośredni, jak i bezpośredni. Pochłania i rozprasza fale akustyczne. Skuteczność wysokiej zieleni w pochłanianiu hałasu zależy od łącznej powierzchni liści, gęstości zieleni oraz gatunku drzewa (największą zdolność posiadają: jawor, lipa szerokolistna i kalina, najmniejsze brzoza, wierzba i cis). Roślinność stanowi skuteczny element dźwiękochłonny tylko wtedy, gdy występuje w zwartych, gęstych skupiskach na dużych obszarach, tworzących po kilka pasów o szerokości po kilkanaście metrów.

Rośliny regulują również obieg dwutlenku węgla i tlenu w atmosferze poprzez proces fotosyntezy. Produktem tego procesu jest tlen, który zużywany jest w trakcie procesów oddychania przez organizmy żywe. Rośliny zmniejszają również zanieczyszczenia pyłowe i gazowe w mieście. Jak w przypadku hałasu, również zdolność absorpcji zanieczyszczeń gazowych zależy od gatunku i wielkości drzewa oraz struktury przestrzennej pasa izolacyjnego. Jedno drzewo średniej wielkości jest w stanie pochłonać składniki toksyczne pochodzące ze spalania 130 kg paliw. Natomiast skuteczność filtrowania pyłów uzależniona jest od ilości pyłów i częstości opadów, struktury pionowej i poziomej zadrzewień, szerokości pasma ochronnego oraz składu gatunkowego zadrzewień. Również trawniki pełnią dwojaką funkcję w zmniejszaniu zapylenia w mieście. Po pierwsze są filtrem (65% pokrycia terenu trawą zmniejsza zapylenie w warstwie przyziemnej o 95%), a po drugie zapobiegają wtórnemu pyleniu z podłoża. Zieleń wpływa ponadto na temperaturę powietrza tworząc tzw. wyspy chłodu, jak również na ruch powietrza pełniąc funkcję naturalnego wiatrochronu.

Zieleń miejska, a w szczególności parki są pożądanym elementem struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Jest ona bardzo istotna zarówno dla mieszkańców (zwłaszcza przy wybieraniu miejsca zamieszkania) ze względu na pełnione przez zieleń wielorakie funkcje, w tym podniesienie poziomu życia mieszkańców, jak i dla inwestorów, bowiem wartości nieruchomości sąsiadujących z terenami zieleni są wyższe niż tych pozbawionych w sąsiedztwie zieleni. Zieleń zatem może mieć istotny wpływ na rozwój przestrzenny miasta. W przypadku analizowanej inwestycji park położony jest w dolinie rzeki, co znacznie ogranicza sytuowanie nowej zabudowy. Jedynie po południowej stronie parku, wzdłuż drogi krajowej nr 12 mogą powstać nowe budynki, zwłaszcza usługowe.

W latach 2010–2012 gmina Stryków realizowała inwestycję polegającą na zagospodarowaniu obrzeży zbiornika retencyjnego w Strykowie z budową kompleksu sportowo-rekreacyjnego, w celu poprawienia dostępności do infrastruktury społeczno-rekreacyjnej. W ramach tej inwestycji wybudowano ścieżki

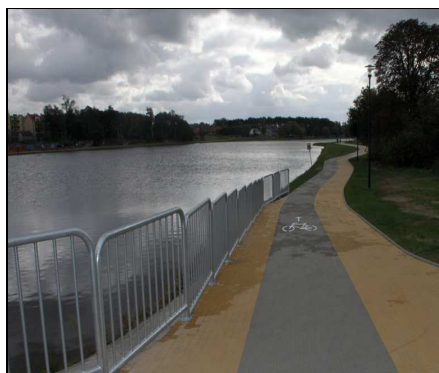
pieszo-rowerowe wraz z placami wypoczynkowymi i miejscami postojowymi dla rowerów, dwa place zabaw z nawierzchnią piaskową, jeden plac zabaw z nawierzchnią ze specjalnego granulatu oraz skatepark, a także zamontowano przy tych obiektach oświetlenie. Ponadto wykonano trawniki i nasadzenia drzew i krzewów, zlokalizowano miejsca wypoczynku ze stolikami do gry w szachy oraz miejsca wypoczynku i rekreacji. Zamontowano w pobliżu istniejącej plaży urządzenia do zabawy dla dzieci, zlokalizowano na istniejącym wzniesieniu taras widokowy z nowymi barierkami ochronnymi, kostką betonową oraz elementami małej architektury (m.in. ławki i pergole z nasadzonymi roślinami), a u podnóża wzniesienia zlokalizowano plac sportowo-rekreacyjny typu fitness (dla osób w każdym wieku). Cały kompleks wyposażono w obiekty małej architektury, takie jak: ławki, kosze na śmieci i stojaki na rowery. Beneficjentem tej inwestycji była gmina Stryków (fot. 1–4). Dotychczas w sąsiedztwie zrealizowanej inwestycji nie zaobserwowano istotnych zmian w strukturze przestrzennej miasta.



1)



2)



3)



4)

Fot. 1–4. Stan zagospodarowania przestrzeni wokół zbiornika wodnego w Strykowie przed (1–2) i po zrealizowaniu inwestycji (3–4)

Źródło: <http://www.strykow.pl/154,program-rozwoju-obszarow-wiejskich-na-lata-2007-2013.html> (dostęp: wrzesień 2013)

### 3. Inwestycje związane z układem komunikacyjnym

W Ozorkowie w latach 2005–2008 realizowano inwestycję dotyczącą przebudowy układu komunikacyjnego miasta, tj. budowy obwodnicy miasta. Głównym celem inwestycji było odciążenie centrum miasta od ciężkiego transportu samochodowego, który wynika z obecności Podstrefy Ozorków Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (ŁSSE). Jednocześnie inwestycja ta miała zwiększyć atrakcyjność istniejących i nowych terenów inwestycyjnych poprzez ich udostępnienie, ułatwić przejazd przez centrum kierowcom samochodów osobowych, a także poprawić stan środowiska oraz warunki życia mieszkańców Starego Miasta poprzez zmniejszenie intensywnego ruchu samochodowego i wynikających z niego uciążliwości i hałasu. Pierwszym etapem inwestycji była budowa zupełnie nowej dwujezdniowej ulicy o nazwie Unii Europejskiej wraz z dwoma skrzyżowaniami, w tym jedno typu rondo. Drugim etapem była przebudowa ul. Lipowej: pierwszy odcinek – zachodni (od ul. Nowe Miasto do ul. Unii Europejskiej), stanowiący fragment obwodnicy – cztery pasy jezdni, drugi odcinek (na wschód od ul. Unii Europejskiej), mający na celu skomunikowanie terenów rekreacyjnych z mieszkaniowymi – dwa pasy jedni oraz zmodernizowanie skrzyżowania wraz z zamontowaniem sygnalizacji świetlnej. W ramach obu ww. etapów wybudowano ciągi piesze, rowerowe, kanalizację deszczową i oświetlenie. Trzeci etap inwestycji (przebudowa ul. Południowej), zaplanowany był na lata 2009–2011, lecz nie został zrealizowany, ponieważ projekt na dofinansowanie nie został zaakceptowany z powodu nieuregulowanych własności gruntów. W związku z powyższym, zrealizowanie jedynie dwóch z trzech etapów, nie pozwoliło na osiągnięcie głównego celu inwestycji, bowiem ul. Południowa nie jest dostosowana do obsługi ciężkiego ruchu samochodowego. Ponadto na nowo skomunikowanych terenach nie pojawiły się dotychczas żadne nowe inwestycje, a ul. Unii Europejskiej jest obecnie wyłączona z ruchu kołowego, albowiem wzdłuż niej zlokalizowano tymczasowe targowisko na okres przebudowy stałego targowiska miejskiego, które również jest realizowane przy udziale środków unijnych.

Drugą inwestycją w Ozorkowie zrealizowaną w roku 2013 i zakończoną w sierpniu było wybudowanie nowego przystanku kolejowego Ozorków Nowe Miasto w ramach budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, czyli sieci połączeń kolejowych między Łodzią a miejscowościami leżącymi na czterech trasach: do Kutna, Sieradza, Łowicza i Koluszek. W ramach tej inwestycji wybudowano peron wraz z wiatą, schody i pochylnię dla wózków inwalidzkich prowadzące z peronu na wiadukt oraz niewielki parking. Celami inwestycji były: uzupełnienie oferty przewozów regionalnych i kursowanie nowoczesnych szynobusów w ramach połączenia Łodzi z miastami i gminami aglomeracji. Z uwagi na bardzo krótki czas jaki upłynął od zakończenia ww. inwestycji, nie można ocenić jak realizacja tej inwestycji wpłynęła na rozwój przestrzenny miasta.

Warto wspomnieć, że obecnie kolej nie stanowi istotnego czynnika warunkującego rozwój zabudowy, a zatem nie należy spodziewać się, że realizacja nowego przystanku kolejowego przyczyni się w bliższym bądź dalszym okresie do powstania nowej zabudowy w jego sąsiedztwie.

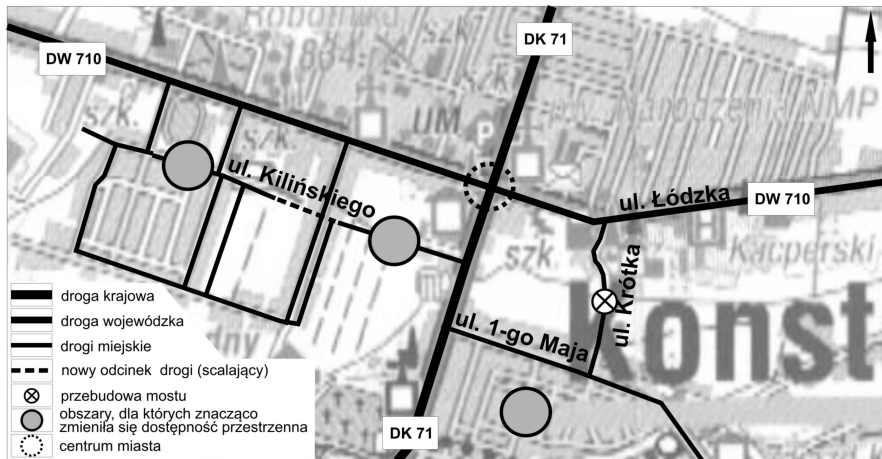
Beneficjentami omówionych powyżej dwóch inwestycji byli odpowiednio: Gmina Miasto Ozorków (obwodnica) oraz Samorząd Województwa Łódzkiego (przystanek ŁKA).

Kolejną inwestycją realizowaną w latach 2009–2010 była poprawa komunikacji na drogach regionalnych w Konstancynie Łódzkim, która miała na celu stworzenie alternatywnego ciągu komunikacyjnego z pominięciem przejazdu przez centrum miasta, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie atrakcyjności gospodarczej i inwestycyjnej miasta poprzez poprawę dostępności terenów zlokalizowanych bezpośrednio w sąsiedztwie zmodernizowanych dróg. W ramach tej inwestycji przebudowano ul. Jana Kilińskiego, ul. Krótką i drogę wojewódzką nr 710 (ul. Łódzka, ul. Konstancyńska). W ramach tej inwestycji wybudowano nowe jezdnie, kanalizację odwadniającą, oświetlenie, zjazdy do posesji zarówno już zabudowanych, jak i przeznaczonych do zabudowy, ciągi piesze, rowerowe lub pieszo-rowerowe, skrzyżowania oraz miejsca parkingowe. Ponadto w ramach ul. Krótkiej przebudowano przepust na rzece Łódce, a w ramach drogi wojewódzkiej wybudowano dodatkowo zatoki autobusowe i przebudowano torowisko tramwajowe.

Przed przebudowaniem ul. Kilińskiego składała się ona z dwóch bezwylotowych niepołączonych ze sobą odcinków. Mieszkańcy budynków zlokalizowanych wzdłuż zachodniego odcinka ul. Kilińskiego posiadali połączenie z innymi terenami od strony drogi wojewódzkiej, zaś by móc włączyć się do ruchu na drodze krajowej nr 71 musieli przejeżdżać przez centrum miasta. Mieszkańcy budynków zlokalizowanych wzdłuż wschodniego odcinka ul. Kilińskiego posiadali natomiast połączenie z drogą krajową, zaś wjazd na drogę wojewódzką wymagał przejazdu przez centrum. Oba odcinki służyły zatem głównie jako dojazdy do posesji. Po zrealizowaniu projektu, który obejmował m.in. scalenie obu odcinków, mieszkańcy z całej ul. Kilińskiego posiadają obecnie możliwość wjazdu zarówno na drogę krajową, jak i na drogę wojewódzką, bez konieczności przejazdu przez centrum (rys. 2). W związku z powyższym ul. Kilińskiego nie służy już wyłącznie jako dojazd do posesji, lecz jest również wykorzystywana przez wielu mieszkańców do omijania przejazdu przez centrum. Ponadto modernizacja ww. drogi spowodowała pojawienie się wzdłuż niej nowej zabudowy, a utworzenie znacznej liczby miejsc parkingowych jest również czynnikiem sprzyjającym pojawianiu się nowych obiektów usługowych.

Przed przebudową ulica Krótka była niemalże nieprzejezdna z uwagi na stan techniczny mostu nad rzeką Łódką. W związku z tym, mieszkańcy osiedla domów jednorodzinnych znajdującego się po południowej stronie drogi powiatowej (ul. 1 Maja) chcąc włączyć się do drogi wojewódzkiej w obu kierunkach (wschodnim i zachodnim) musieli przejeżdżać przez centralne skrzyżowanie

miasta. Po przebudowie ul. Krótkiej, która stanowi połączenie drogi wojewódzkiej z ul. 1 Maja, mieszkańcy ww. osiedla posiadają włączenie do drogi wojewódzkiej w kierunku wschodnim (do Łodzi) bez konieczności przejazdu przez centrum. Ponadto przebudowa ul. Kilińskiego umożliwiła także włączenie się do drogi wojewódzkiej w kierunku zachodnim, także z pominięciem centralnego skrzyżowania (rys. 2).



Rys. 2. Zmiany w układzie komunikacyjnym w Konstancynie Łódzkim

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy 6 *Atlasu turystycznego województwa łódzkiego* wydanej przez „Dziennik Łódzki” (2013)

Wzdłuż przebudowanej ul. Krótkiej również pojawiła się nowa zabudowa, lecz jest ona znacznie mniej intensywna niż przy ul. Kilińskiego, co wynika z faktu, że nowo skomunikowane tereny (patrz: cele projektu) są terenami znajdującymi się wzdłuż ciek, a to wyklucza większość z nich z zabudowy na podstawie przepisów odrębnych.

W odniesieniu do analizowanych inwestycji, przebudowa drogi wojewódzkiej przyczyniła się do najbardziej widocznych zmian w przestrzeni miasta, albowiem wzdłuż tej drogi pojawiła się nowa zabudowa zarówno mieszkaniowa (liczne domy jednorodzinne oraz domy szeregowe), jak i usługowa (drobne usługi, ale także i market). Ponadto utworzenie przed skrzyżowaniami dodatkowych pasów skrętnych pozwoliło na ograniczenie i zmniejszenie korków ulicznych.

Spaliny samochodowe są jednym z najbardziej szkodliwych emisji zanieczyszczeń powietrza dla człowieka ze względu na ich dużą koncentrację na niewielkich wysokościach, a zatem i bezpośredni kontakt z człowiekiem. Emisja liniowa produkuje ok. 63% tlenków azotu, 50% substancji pochodzenia organicznego, 80% tlenków węgla, 25% pyłów zawieszonych w powietrzu i 7% dwutlenku siarki, biorąc pod uwagę ogólną emisję tych substancji do

środowiska. Dodatkowo komunikacja drogowa odpowiedzialna jest za emisję następujących substancji: wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, dwutlenku węgla, benzenu, ołowiu, platyny, ozonu oraz dioksyn. Zanieczyszczenia te mają szkodliwy wpływ zarówno na ludzi, jak i na środowisko. Nadmierne ich stężenia powodują u człowieka problemy m.in. z oddychaniem, bóle głowy, utratę przytomności, obrzęk płuc i śmierć, nowotwory, jak również obniżają odporność organizmu na infekcje oraz działają drażniąco na oczy i drogi oddechowe. Szczególnie narażone na oddziaływanie zanieczyszczeń transportu drogowego są dzieci, ponieważ ich system odpornościowy nie jest całkowicie wykształcony, przez co reagują one znacznie gorzej w kontakcie z substancjami trującymi i drażniącymi. Dodatkowo wdychają one więcej spalin, ponieważ są niższe i ich usta znajdują się na wysokości większej koncentracji zanieczyszczeń. Ponadto dzieci charakteryzują się większą aktywnością tlenową niż dorośli.

Spaliny emitowane do atmosfery, łącząc się z parą wodną, tworzą kwas siarkowy, który jest szczególnie szkodliwy dla ekosystemów leśnych. Kwaśna depozycja znacząco uszkadza rośliny, doprowadza do wybielenia liści i zaburzenia procesów fotosyntezy. Do zaburzeń w fotosyntezie dochodzi również, gdy pyły, osadzając się na liściach, zatykają aparaty szparkowe. Dochodzi również do uszkodzenia ochronnej warstwy wosku, którą pokryte są igły, wskutek suchego opadu dwutlenku siarki, ozonu lub kwaśnego deszczu. Bezpośrednimi następstwami jest zakwaszenie gleby, które prowadzi do zubożenia substancji odżywczych w glebie.

Ruch drogowy powoduje jeszcze jedno niekorzystne zjawisko – hałas. Powyżej 70 dB jest on szkodliwy dla człowieka, natomiast ruch drogowy powoduje hałas o natężeniu powyżej 90 dB. Jego nadmiar powoduje uszkodzenia słuchu, zaburzenia snu, osłabienie procesów poznawczych, psychofizyczne reakcje stresowe oraz zwiększa ryzyko chorób krążenia. Poprawa stanu i zmiana rodzaju nawierzchni drogi może obniżyć hałas o 4 dB, natomiast zmiany w ruchu drogowym nawet o 10 dB.

Beneficjentami omówionych powyżej inwestycji była Gmina Konstantynów Łódzki jako lider oraz Powiat Pabianicki jako partner.

W Głównie w latach 2009–2011 realizowano inwestycję polegającą na poprawie dostępności komunikacyjnej w zachodniej części miasta. W ramach tego projektu wybudowano i przebudowano 3,868 km dróg w dzielnicy Zabrzeżnia-Zakopane. Pracami objęte były następujące ulice: Okrężna, gen. Skokowskiego, Ogrodnicza, Świerkowa, Jesionowa, Zielona, Akacjowa, Pasterska, ks. Kard. St. Wyszyńskiego i Rodzinna. Inwestycja obejmowała zróżnicowane prace związane zarówno z regulacją pionową infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, budową odwodnienia ulic, zabezpieczeniem kabli energetycznych rurami ochronnymi, usunięciem kolizji z infrastrukturą techniczną, przestawieniem kolidujących słupów teletechnicznych, ułożeniem rur ochronnych na kablach energetycznych i telekomunikacyjnych, jak również prace związane z budową

nawierzchni jezdni, budową nawierzchni ciągów pieszo-jezdnych, budową chodników oraz przebudową i budową zjazdów indywidualnych. Przy nowo skomunikowanych drogach pojawiła się nowa zabudowa jednorodzinna i drobne zakłady usługowe. Beneficjentem powyższej inwestycji była Gmina Miasta Głowno.

#### **4. Inwestycje związane z gospodarką wodno-ściekową**

Kolejną inwestycją w Ozorkowie, realizowaną w latach 2010–2013, była gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracji miasta Ozorków, która miała na celu ochronę i poprawę stanu środowiska naturalnego, jakości wód i gleb, w tym ograniczenie skażenia wód gruntowych i powierzchniowych ściekami komunalnymi powstającymi na terenie miasta, poprawę warunków życia mieszkańców, a także stworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju przedsiębiorstw. W ramach inwestycji uzbrojone zostały tereny zlokalizowane na północny-wschód od Zalewu Ozorkowskiego. Realizacja gospodarki wodno-ściekowej ma bardzo istotny wpływ na rozwój przestrzenny miasta, bowiem udostępnia nowe tereny, będące bardziej atrakcyjne zarówno dla mieszkańców, jak i dla inwestorów, co przyczynia się do ich szybszego zagospodarowania niż tereny nieuzbrojone. Beneficjentem powyższej inwestycji było Ozorkowskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o.

Drugą inwestycją było uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na terenie Konstanyowa Łódzkiego w latach 2009–2012, w ramach której wybudowano ponad 10 km kanalizacji sanitarnej wraz z trzema przepompowniami ścieków i odciekami bocznymi, ok. 3 km kanalizacji deszczowej wraz z układem do oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz ponad 4 km kanalizacji ogólnospławnej. Beneficjentem powyższej inwestycji było Przedsiębiorstwo Komunalne Gminy Konstanyów Łódzki Sp. z o.o.

W latach 2007–2013 Gmina Miasta Głowno realizowała, w północno-wschodniej i południowej części miasta, projekt polegający na budowie sieci kanalizacji sanitarnej (ok. 8,3 km) wraz z przyłączami oraz odtworzeniem nawierzchni.

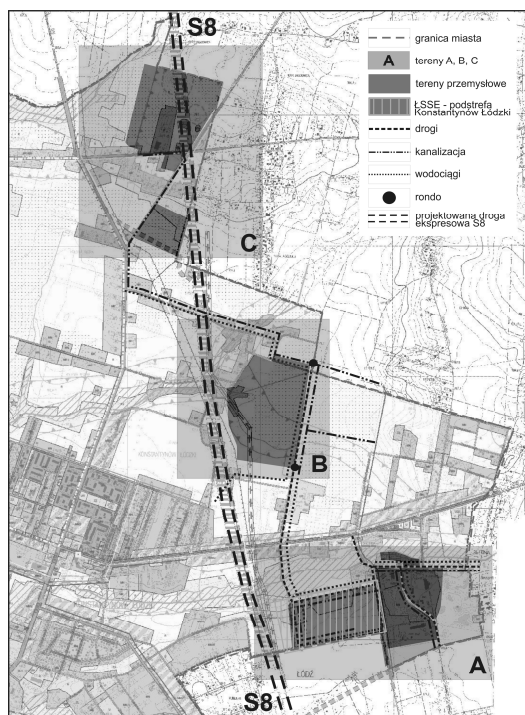
#### **5. Inwestycje związane z infrastrukturą techniczną (drogi i gospodarka wodno-ściekowa)**

Wśród analizowanych inwestycji była również taka, która jednocześnie dotyczyła dwóch (a właściwie nawet trzech) elementów infrastruktury technicznej. Inwestycją tą była przeprowadzona w latach 2009–2012 modernizacja i budowa infrastruktury technicznej terenów przemysłowych dla Konstanyowa Łódzkiego obejmująca dwa odrębne zadania, tj. drogi oraz gospodarkę wodno-ściekową.



Realizacja infrastruktury cechuje się na ogół kapitałochłonnością i długim okresem wykonania. Urządzenia infrastruktury są inwestycjami najczęściej jednorazowymi i długotrwałymi, wpływającymi na rozwój wielu struktur przestrzennych (Wojewnik-Filipkowska 2010, s. 77).

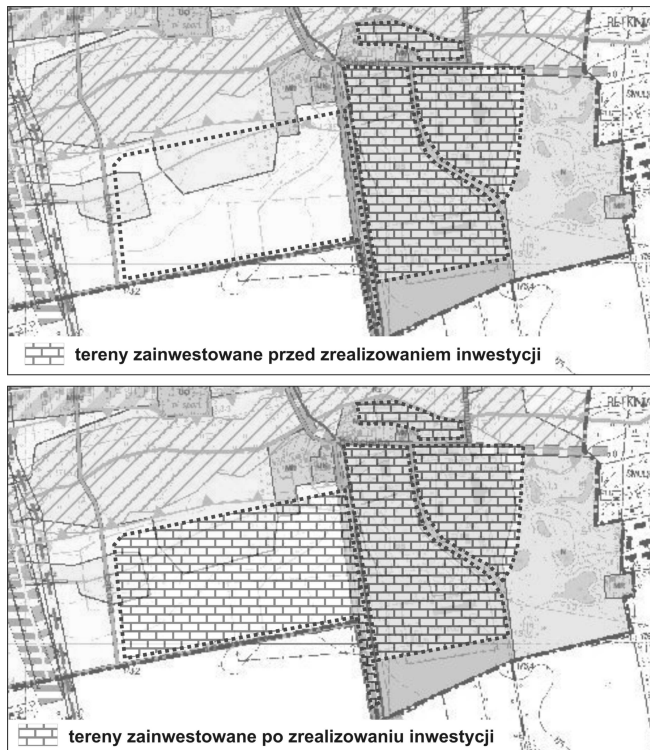
W ramach tego projektu wyznaczono trzy obszary terenów przemysłowych (A, B i C), których lokalizacja uwarunkowana jest głównie przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej S8, ale i również obecnością Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Konstantynów Łódzki (znajdującej się w obszarze A i wpływającej dynamizująco na rozwój obszarów B i C). W wyniku realizacji inwestycji wybudowano ok. 3,8 km nowych dróg dojazdowych wraz z kanalizacją deszczową, chodnikami i oświetleniem oraz ok. 3,9 km sieci wodociągowej i ok. 6,6 km kanalizacji sanitarnej (rys. 3). Celami inwestycji były: zapewnienie dogodnego połączenia z istniejącym systemem komunikacji, udostępnienie nowych terenów pod inwestycje, rozwój aktywności gospodarczej i zwiększenie zainteresowania potencjalnych inwestorów możliwościami lokalizacji zakładów produkcyjno-usługowych.



Rys. 3. Nowo wyznaczone tereny przemysłowe w Konstantynowie Łódzkim objęte modernizacją i budową infrastruktury technicznej

Źródło: opracowanie własne na podstawie rysunku *Syntezy uwarunkowań do zmiany studium uikzp miasta Konstantynów Łódzki* oraz materiałów pozyskanych z Urzędu Miasta Konstantynowa Łódzkiego

Pierwszym obszarem przeznaczonym do zagospodarowania był obszar A (z ŁSSE), w którym od czasu uzbrojenia i skomunikowania tych terenów pojawiło się wiele nowych zakładów, pozostawiając niewiele wolnych terenów do zabudowy (rys. 4). Następnymi w kolejności obszarami do zagospodarowania są obszary B i C, w których dotychczas nie zostały zaobserwowane istotnie zauważalne zmiany (pojawiły się jedynie niewielkie pojedyncze obiekty), co wynika z tego, że obszar A nie został dotychczas jeszcze w pełni zagospodarowany (wolne tereny). Beneficjentem omówionych powyżej inwestycji była Gmina Konstantynów Łódzki.



Rys. 4. Zainwestowanie terenu przemysłowego Obszar A przed i po zrealizowaniu inwestycji

Źródło: opracowanie własne na podstawie rysunku *Syntezy uwarunkowań do zmiany studium uikzp miasta Konstantynów Łódzki* oraz materiałów pozyskanych z Urzędu Miasta Konstantynowa Łódzkiego

Biorąc pod uwagę wyżej omówione uwarunkowania oraz stałe i duże zainteresowanie inwestorów terenami już uzbrojonymi i skomunikowanymi, można prognozować, że w wyznaczonych w projekcie obszarach B i C, zwłaszcza po wybudowaniu drogi ekspresowej S8, w bliskim czasie również pojawią się liczne nowe zakłady.

## 6. Podsumowanie

Spośród wszystkich przeanalizowanych inwestycji, najczęściej rozpoczętych i wykonanych zostało w latach 2009–2013 (13 inwestycji), z czego 8 inwestycji zakończono w roku 2013. Takie największe natężenie realizacji inwestycji z funduszy unijnych w 2013 roku wynika m.in. z kończenia się obecnie obowiązujących programów unijnych, których zadania wspierane są z funduszy Unii Europejskiej. Tylko 2 inwestycje zrealizowane zostały na początku okresu programowania, tj. w latach 2005–2008.

Łączna wartość wszystkich analizowanych inwestycji wyniosła około 156,67 mln zł (na podstawie danych o wartościach dla 14 z 15 inwestycji), z czego najkosztowniejszym projektem była modernizacja i budowa infrastruktury technicznej terenów przemysłowych dla Konstantinowa Łódzkiego (53,26 mln zł, w tym 40,41 mln zł – drogi i 12,85 mln zł – gospodarka wodno-ściekowa).

Dofinansowanie z Unii Europejskiej wszystkich analizowanych projektów stanowiło średnio 68,3% całkowitych kosztów inwestycji, z czego najbardziej dofinansowane były projekty: budowa sieci kanalizacji sanitarnej w Głownie, rewaloryzacja Parku Miejskiego w Łasku, rewitalizacja Placu 11 Listopada w Łasku oraz rewitalizacja centrum Konstantinowa Łódzkiego. Dofinansowanie każdej z ww. inwestycji wynosiło ponad 80% wartości projektu. Najmniejsze dofinansowania stanowiły 40–50% wartości projektu i dotyczyły zagospodarowania obrzeży zbiornika retencyjnego w Strykowie z budową kompleksu sportowo-turystyczno-rekreacyjnego, uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej miasta Konstantinowa Łódzkiego, gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracji miasta Ozorków oraz przebudowy stałego targowiska miejskiego w Ozorkowie.

Podczas realizacji inwestycji oraz po ich zakończeniu w większości osiągnięto zamierzone w projektach cele. Do uzyskania pozostałych celów potrzebny jest dłuższy okres od momentu zakończenia inwestycji, zatem obecnie jest to w większości jeszcze za wcześnie, by ocenić skuteczność projektu. Jednakże wśród analizowanych inwestycji pojawił się również przykład, gdzie cele inwestycji nie zostały w pełni osiągnięte (Ozorków – układ komunikacyjny).

Wszelkie realizowane inwestycje powinny mieć pozytywny wpływ na rozwój przestrzenny miasta przyczyniając się do zapewnienia ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju miasta.

## LITERATURA

- Aktualizacja planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*, 2010, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź, s. 91.
- Atlas turystyczny województwa łódzkiego*, mapa nr 3, 4, 6, 8 i 9, 2013, „Dziennik Łódzki”, Łódź.

- Juda-Rezler K., 2006, *Oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza na środowisko*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Kowalczyk M., 2008, *Rozwój małych miast – stymulatory i bariery*, [w:] Siemiński W. (red.), *Człowiek i środowisko*, t. 32, nr 3–4, *Rozwój i rewitalizacja miast*, Wydawnictwo Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, Warszawa, s. 73.
- Markowski T. i in., 2009, *Karta Przestrzeni Publicznej*, Poznań, s. 1.
- Paszkowski Z., 2007, *Przestrzeń publiczna – determinanta miasta europejskiego*, [w:] Ledwoń S. (red.), *Przestrzeń publiczna – determinanta miasta europejskiego*, Gdańsk, s. 12.
- Runge J., 2006, *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, s. 53.
- Strategia rozwoju województwa łódzkiego 2020*, 2013, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi, Łódź, s. 48.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (tekst jednolity, Dz.U., 2012, nr 0, poz. 647 z późn. zm.).
- Wojewnik-Filipkowska A., 2010, *Zasady i źródła finansowania wielkoskalarnych przedsięwzięć urbanistyczno-architektonicznych*, [w:] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), *Zarządzanie rozwojem przestrzennym miast*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, s. 76–77.
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi oraz jego delegatury w Piotrkowie Trybunalskim, Sieradzu i Skierniewicach, 2013, *Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2012 r.*, Oficyna Wydawniczo-Reklamowa „Sagalara”, Łódź.
- Załącznik nr 2 do Uchwały nr XLIX/512/10 Rady Miejskiej w Konstantynowie Łódzkim z dnia 25 lutego 2010 roku – rysunek: Synteza uwarunkowań do zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Konstantynów Łódzki*, 2009, Arcadis Sp. z o.o., Biuro Ochrony Środowiska i Geologii, Warszawa, <http://bip.konstantynow.pl/bip/index.php?t=200&id=2251&w=9> (dostęp: październik 2013).

### Źródła internetowe

- <http://bip.strykow.pl/?id=4201&idr=6134&rejestr=1&print=1> (dostęp: wrzesień 2013).
- <http://ozorkow.info.pl/bez-kategorii/nowy-przystanek-kolejowy-w-ozorkowie/> (dostęp: październik 2013 r.)
- <http://ozorkow.info.pl/bez-kategorii/pierwsze-samochody-przejada-ulica-unii-juz-jesienia/> (dostęp: wrzesień 2013).
- <http://ozorkow.info.pl/bez-kategorii/ulica-lipowa/> (dostęp: wrzesień 2013).
- <http://portal.konstantynow.pl/portal/index.php?t=200&id=8484> (dostęp: październik 2013).
- <http://portal.konstantynow.pl/portal/index.php?t=200&id=8485> (dostęp: październik 2013).
- <http://portal.konstantynow.pl/portal/index.php?t=200&id=8486> (dostęp: październik 2013).
- <http://www.glowno.pl/219,poprawa-dostepnosci-komunikacyjnej-zachodniej-czesci-miasta-glowna.html> (dostęp: wrzesień 2013).
- <http://www.glowno.pl/220,budowa-sieci-kanalizacji-sanitarnej-wraz-z-przylaczami-oraz-odtworzeniem-nawierzchni-w-miescie-glownie.html> (dostęp: wrzesień 2013).
- <http://www.lask.pl/node/304> (dostęp: wrzesień 2013).
- <http://www.lask.pl/node/305> (dostęp: wrzesień 2013).

[http://www.opkspzoo.eu/fu\\_info.html](http://www.opkspzoo.eu/fu_info.html) (dostęp: październik 2013).

<http://www.pkgkl.pl/fundusze/index.html> (dostęp: październik 2013).

<http://www.strykow.pl/154,program-rozwoju-obszarow-wiejskich-na-lata-2007-2013.html> (dostęp: wrzesień 2013).

## THE INFLUENCE OF INVESTMENT WITH EUROPEAN UNION FUNDING ON SPATIAL DEVELOPMENT IN SELECTED CITIES OF ŁÓDŹ AGGLOMERATION

**Abstract:** The purpose of this article is to identify and describe changes occurring in the space of a number of small towns in Łódź agglomeration, which have resulted from realization of selected investments made with the help of EU funds, as well as a brief assessment of the effect of these investments on the environment and spatial development of the city. Investments which are directly or indirectly related to public spaces have been analyzed in five towns: Ozorków, Konstantynów Łódzki, Łask, Głowno and Stryków. They are divided into the following categories: investments related to recreation and leisure, investments related to the communication system, investments related to water and sewage management, investments related to technical infrastructure (roads and also the water and sewage system). All the investments should have a positive influence on the spatial development of the towns, which will help to ensure their spatial order and sustainable development.

**Key words:** European Union funds, European Union investment, spatial development, public space.

Mgr Izabela Durecka  
Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej  
Wydział Nauk Geograficznych  
Uniwersytet Łódzki  
Mgr Tomasz Durecki  
Katedra Meteorologii i Klimatologii  
Wydział Nauk Geograficznych  
Uniwersytet Łódzki