

STEFAN KOZŁOWSKI

## KONCEPCJA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU OBSZARU MIĘDZY WARSZAWĄ A ŁÓDZIĄ

### Abstrakt

Under a commission from the local authorities, a concept for the sustainable development of the former voivodship of Skierniewice (lying between Warsaw and Łódź in Central Poland) was drawn up. A valuation of the region's natural and human resources was made, and this used as a basis upon which to identify developmental zones prevailingly based around: nature conservation (as in Bolimowski Landscape Park); agriculture; orchard cultivation and industry.

Attention was paid to the considerable opportunities offered by sources of non-saline thermal waters. However, the use to be made of all local resources will be very much dependent on the precise route of the future A2 motorway along the Berlin-Warsaw-Moscow axis. The value of this motorway running via the suggested southern variant route – avoiding Warsaw – is indicated, and it is suggested that an international airport serving both Warsaw and Łódź might be located in the Kwasowiec area, were this alternative to be chosen. The area around the airport might then play host to a conference centre located in the immediate vicinity of outstanding elements of natural and cultural heritage.

### 1. Koncepcja zrównoważonego rozwoju

Koncepcja zrównoważonego rozwoju w gospodarce przestrzennej została sformułowana przez prof. J. Kołodziejskiego (1997, 2000) i przyjęta przez Sejm w 2001 r. (*Koncepcja* 2001). Proces uchwalenia koncepcji trwał aż trzy lata. Zwłoka spowodowała, że opracowane w 2000 r. wojewódzkie strategie rozwoju regionalnego w bardzo niskim stopniu nawiązują do tej koncepcji (Kozłowski 2001a). Wojewódzkie strategie zostały oparte głównie na analizie SWOT, która nie jest właściwym instrumentem do kreowania zrównoważonego rozwoju. Podstawowe

założenia koncepcji zrównoważonego rozwoju opierają się na równoważnym traktowaniu ładu ekologicznego, gospodarczego i społecznego, a co za tym idzie rozwoju ekologiczno-przestrzennego, gospodarczego i społecznego. W strategii rozwoju województw szczególnie niewłaściwie przedstawiony jest przyszły rozwój ekologiczno-przestrzenny.

Powstaje więc pytanie, jaki wzorzec można by uznać za właściwy przy określaniu strategii rozwoju regionalnego (Kozłowski 1998). Na to pytanie usiłują odpowiedzieć prace badawcze realizowane w ostatnich latach w ramach programów zamawianych w KBN. W latach 90. zostały uruchomione dwa granty dla województw nowosądeckiego (*Regionalny program polityki ekorozwoju województwa nowosądeckiego na lata 1995–2005*) i skierniewickiego (*Zrównoważony rozwój (ekorozwój) województwa skierniewickiego (analiza stanu środowiska – prognoza – program), opracowanie modelowe*). Wyniki tych prac zostały przedstawione w dwóch publikacjach: *Strategia zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju) Karpat w granicach województwa nowosądeckiego* (1998) oraz *Rozwój obszaru między Łodzią i Warszawą w warunkach równowagi ekologicznej* (2002).

Niniejsze opracowanie ma na celu zasygnalizowanie głównych wniosków wynikających z badań prowadzonych na obszarze byłego woj. skierniewickiego. W badaniach uczestniczył liczny zespół reprezentujący kilka instytucji: Państwowy Instytut Geologiczny (przewodni), Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Instytut Warzywnictwa, Instytut Sadownictwa i Kwaciarnictwa, Centrum Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią PAN, Naczelna Organizacja Techniczna, Wojskowe Zakłady Kartograficzne oraz indywidualni specjaliści.

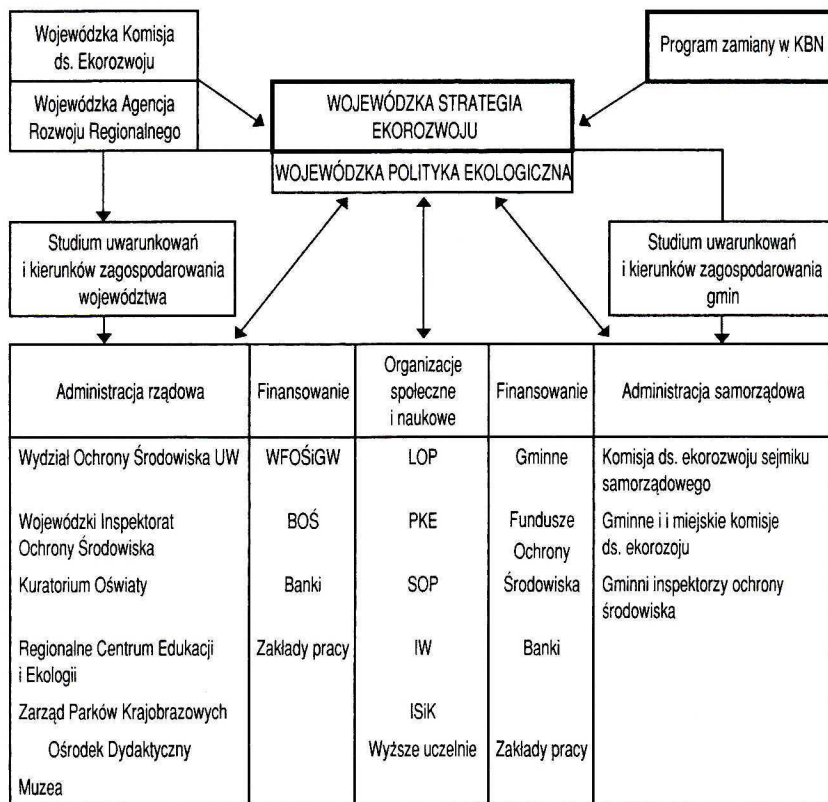
## 2. Założenia badawcze

Najsłabszym ogniwem dotychczasowej metodologii rozwoju regionalnego jest człon ekologiczno-przestrzenny. Z tego względu główny nacisk położono na dobre rozpoznanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego. Program badań obejmował następujące elementy:

- surowce mineralne,
- wody powierzchniowe i podziemne,
- ochrona przyrody,
- ochrona Bolimowskiego Parku Krajobrazowego,
- warzywnictwo,

- rolnictwo ekologiczne,
- sadownictwo i kwicciarstwo,
- leśnictwo,
- pszczelarstwo,
- odpady,
- przemysł,
- ochrona powietrza,
- energia alternatywna,
- turystyka i rekreacja,
- bezrobocie,
- edukacja ekologiczna.

Schemat organizacyjny wojewódzkiej strategii rozwoju



Na podstawie powyższych danych zostały przedstawione scenariusze rozwoju:

- strategia rozwoju regionalnego,
- uwarunkowania rozwoju,
- prognozy rozwoju,
- strategia rozwoju,
- kluczowe problemy ekorozwojowe.

Przewidywano, że w celu realizacji koncepcji zrównoważonego rozwoju zostanie utworzona odpowiednia struktura organizacyjna, angażująca wiele ciał i organizacji (patrz schemat). Przedstawiony schemat organizacyjny był możliwy do realizacji do 1998 r. Po wprowadzeniu reformy administracyjnej problematyka strategii i planowania przestrzennego przeszła do urzędów marszałkowskich, co znacznie skomplikowało sytuację.

### 3. Główne problemy ekorozwojowe

Przeprowadzona analiza wykazała, że kilka problemów ma szczególnie istotne znaczenie dla strategii rozwoju województw: wody podziemne, ochrona przyrody, turystyka oraz transport.

#### Wody podziemne

Niewielkie zasoby wód powierzchniowych zmuszają do sięgania do zasobów wód podziemnych. Cała centralna i północna część byłego woj. skierniewickiego jest bardzo uboga w zasoby wód podziemnych. Uniemożliwia to rozwój przemysłu wodochłonnego. Przemysł taki może być natomiast lokalizowany w strefie Domosin–Głuchów oraz Biała Rawska–Sadkowice. Na znacznych obszarach występują antropopresyjne zanieczyszczenia wód podziemnych (rejon Sochaczewa, Łowicza, Rawy Mazowieckiej) spowodowane głównie niewłaściwą gospodarką rolną.

Cała północna i wschodnia część regionu jest zasobna w wody geotermalne. Powstały już projekty wykorzystania tych wód dla celów grzewczych w Skierniewicach (gospodarka komunalna, warzywnictwo), Mszczonowie (*aquapark*), Żyrardowie i Sochaczewie (gospodarka komunalna). Szczególnie atrakcyjne są unikalne słodkie wody termalne odkryte w Mszczonowie.

## Ochrona przyrody

Najcenniejsze tereny przyrodnicze są związane z dolinami rzek Wisły, Bzury i Rawki oraz kompleksem leśnym Puszczy Bolimowskiej (ryc. 1 – *Uwarunkowania przyrodnicze byłego woj. skierniewickiego*, patrz kolorowa wkładka). Obszary te mają wejść do europejskiej sieci ekologicznej NATURA 2000. Oznacza to możliwość uzyskania specjalnych rekompensat finansowanych z funduszu LIFE oraz środków krajowych. Dlatego ochrona tych obszarów, a szczególnie Puszczy Bolimowskiej, jest bardzo ważna.

Omawiany teren ma szczególne predyspozycje (np. klimatyczne) do rozwoju rolnictwa ekologicznego, sadownictwa i warzywnictwa (ryc. 2 – *Strategia zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju) obszaru byłego woj. skierniewickiego*; patrz kolorowa wkładka).

## Turystyka

Obszar położony między dwoma wielkimi aglomeracjami – Warszawą i Łodzią – mający istotne walory przyrodnicze i kulturowe jest szczególnie predestynowany do ich właściwego zagospodarowania. O zasobach przyrodniczych wspomniano wcześniej. Zasoby kulturowe to spuścizna dawnego księstwa łowickiego, przejawiająca się w ciągle żywych ośrodkach etnograficznych (muzeum w Łowiczu i Sromowcach). Wyjątkowej rangi zabytki architektoniczno-przyrodnicze to Żelazowa Wola, Nieborów, Arkadia, a także Walewice, Boguszyce, Radziejowice i wiele innych.

Region ma możliwości rozwoju turystyki rowerowej, konnej, wodnej (kajakarstwo na Bzurze i Rawce), religijnej (ośrodki pielgrzymkowe w Szymanowie, Niepokalanowie, Miedniewicach). Przewiduje się poważny rozwój turystyki kongresowej i biznesowej (projektowane lotnisko międzynarodowe w Kwasowcu i przyszłe hotele wielogwiazdkowe w Kwasowcu i Łowiczu). Tu przewiduje się przyszłe centrum turystyczne obsługujące także Warszawę i Łódź.

## Komunikacja

Kluczowe znaczenie dla przyszłości regionu skierniewickiego będzie miało rozwiązanie układów komunikacyjnych. Istnieją dwa zasadnicze warianty: dotychczasowy i proponowany.

**Wariant dotychczasowy.** Między Warszawą i Łodzią realizowana jest autostrada A2 po dotychczas wyznaczonym torze (ryc. 1.), w pobliżu linii szybkiej kolei TGV. Taki układ komunikacyjny oznacza stopniową urbanizację tego pasma i degradację cennych walorów przyrodniczych (Puszcza Bolimowska) oraz kulturowych (Nieborów). Region skierniewicki będzie traktowany jako sypialnia dla aglomeracji warszawskiej i łódzkiej, łącznie z lokalizacją uciążliwych funkcji (magazyny, warsztaty, supermarkety). Będzie to oznaczać stopniową utratę tożsamości kulturowej i przyrodniczej.

**Wariant proponowany.** Przewiduje się przesunięcie przebiegu autostrady i szybkiej kolei bardziej na południe wzdłuż linii: węzeł w Strykowie (skrzyżowanie autostrady A2 i A1) – lotnisko w Kwasowcu – Mszczonów – Góra Kalwaria – Kołbiel. Wariant przewiduje budowę w Kwasowcu dużego międzynarodowego lotniska obsługującego aglomerację Warszawy i Łodzi. Zgodnie z wizją J. Damińskiego przez środek lotniska przechodziłaby szybka kolej dowożąca pasażerów do Warszawy i Łodzi. W pobliżu lotniska rozwijałaby się strefa przyrodniczo-rekreacyjna (Bolimowski Park Krajobrazowy, *Aquapark* w Mszczonowie), wzmocniona przez centrum hotelowo-kongresowe.

Taki układ komunikacyjny pozwoliłby na zachowanie walorów przyrodniczych i kulturowych tego regionu oraz rozwój nowych funkcji wspomagających aglomerację Warszawy i Łodzi.

#### 4. Wizja zrównoważonego rozwoju

W omawianej koncepcji zrównoważony rozwój rozumiany jest jako harmonijne równoważenie rozwoju gospodarczego, społecznego i ekologiczno-przestrzennego. Nie oznacza to tendencji do równomiernego rozwoju poszczególnych regionów. Przypisywanie takiej cechy zrównoważonemu rozwojowi, jak to czynią niektórzy autorzy (Gorzelałak, Jałowiecki 2000), należy uznać za niewłaściwe. Przeciwnie, ekspozowanie uwarunkowań przyrodniczych wskazuje na konieczność bardzo znacznego zróżnicowania przyszłych funkcji i kierunków rozwoju (Kozłowski 2001b). Lansowana od kilku lat koncepcja Zielonych Płuc Polski (Strategia rozwoju... 1999) wskazuje na konieczność zupełnie innej drogi rozwoju w stosunku do reszty kraju.

Zrównoważony rozwój zakłada też możliwość i potrzebę znacznego zróżnicowania tzw. poziomu życia, rozumianego głównie w kate-

goriach ekonomicznych. Zrównoważony rozwój kładzie nacisk na jakość życia, a ta w bardzo dużym stopniu zależy od jakości środowiska. Będą więc rejony o wysokiej jakości życia przy znacznie skromniejszym poziomie dochodów. Takie są założenia europejskiej sieci ekologicznej NATURA 2000, która ma objąć co najmniej 15% powierzchni Europy.

Harmonizowanie przyrody i gospodarki jest dziś kluczowym wyzwaniem (Chmielewski 2001). Pojawia się więc problem prawidłowego zarządzania środowiskiem przyrodniczym na szczeblu kraju, województwa, powiatu i gminy.

W ostatnich latach wyodrębnia się nowy kierunek działań, określony jako „zarządzanie środowiskiem” (Poskrobko 1998), „...jest to struktura organizacyjna, praktyka postępowania, procedury, procesy i zasoby konieczne do wdrażania i realizacji programu zarządzania środowiskowego”. W procesie ochrony środowiska wyróżnia się działania prewencyjne (zapobiegawcze), redukcyjne (ochronne) i rehabilitacyjne. Wyróżnia się użytkowanie bezpośrednie (z zachowaniem podstawowych funkcji ekosystemu) oraz pośrednie w procesach działalności gospodarczej. Podejmowane działania dotyczą regulacji, sterowania, kierowania i zarządzania zasobami przyrody. W nowym systemie planowania przestrzennego bardzo wiele procesów zachodzących w przestrzeni jest regulowanych na poziomie gminy. W gminie podejmowane są działania na rzecz strategicznego planowania rozwoju gospodarczego (Domański 1999). Gmina jest więc organem zarządzającym – administrującym.

Zarządzanie środowiskowe gmin oznacza, że ochrona środowiska jest zintegrowana z ogólnym systemem zarządzania gminą. Zarządzanie to powinno być zgodne z procedurą formalną zarządzania środowiskowego i przeglądów ekologicznych (EMAS). System EMAS, opracowany początkowo dla przedsiębiorstw, został dostosowany dla potrzeb samorządów lokalnych. Gmina mająca certyfikat EMAS jest oczywiście bardziej atrakcyjna dla inwestorów.

Proces wdrażania systemu EMAS w gminie składa się z następujących etapów:

1. Podjęcie uchwały rady gminy o przystąpieniu do wdrażania zarządzania środowiskowego gminą.
2. Przeprowadzenie wstępnego przeglądu ekologicznego gminy (inwentaryzacji przyrodniczej).
3. Opracowanie polityki ekologicznej gminy (programu ekorozwojowego).
4. Opracowanie programu zarządzania środowiskowego (programu ochrony środowiska).

5. Wdrożenie systemu zarządzania środowiskowego.
6. Przeprowadzenie przeglądu ekologicznego dla potrzeb certyfikacji.
7. Opracowanie deklaracji środowiskowej.
8. Zatwierdzenie i uprawomocnienie systemu.

W Polsce nie ma jeszcze gmin mających certyfikat EMAS, normy ISO 14001 lub ISO 14004.

## 5. Problem rozwoju Warszawy

Przedstawione rozważania wiążą się bezpośrednio ze strategią rozwoju obszaru metropolitalnego Warszawy oraz całego Mazowsza. Warszawa jest jedyną aglomeracją w Polsce mogącą uzyskać status metropolii europejskiej. Już dziś stanowi największy węzeł komunikacyjny, w którym krzyżują się trzy główne szlaki europejskie:

- A2 – Berlin–Poznań–Warszawa–Terespol–Mińsk–Moskwa,
- Intermare (17) – Gdańsk–Warszawa–Lublin–Lwów–Odessa,
- *Viabaltica* (8) – Ryga–Kowno–Suwałki–Białystok–Warszawa–Piotrków Trybunalski–Wrocław–Praga,

a także powiązania międzynarodowe:

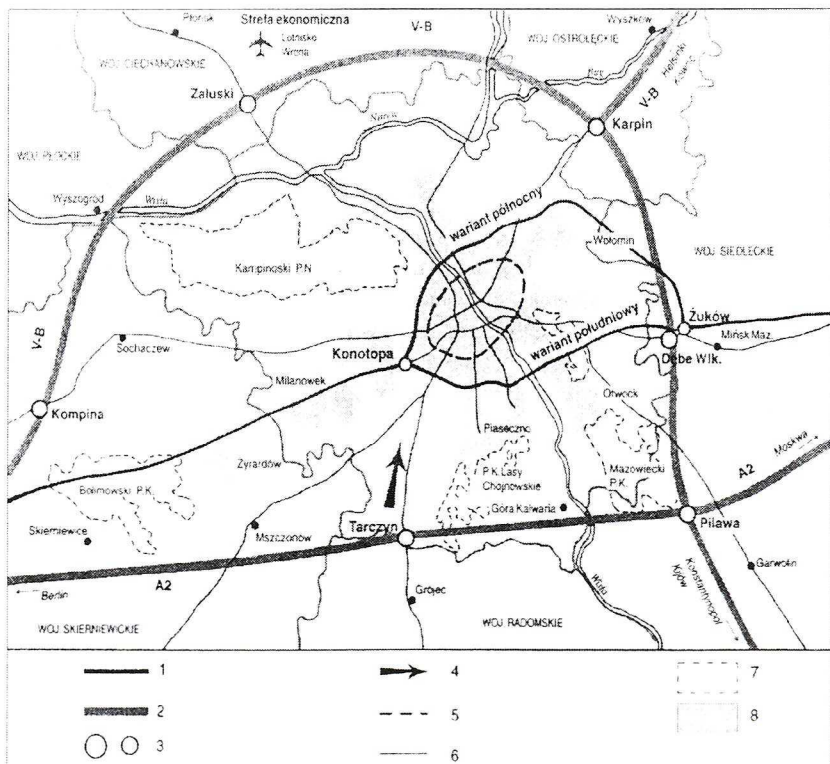
- Warszawa–Częstochowa–Katowice–Cieszyn–Wiedeń,
- Warszawa–Kielce–Kraków–Chyżne–Budapeszt.

Oznacza to, że Warszawa urasta do głównego węzła komunikacyjnego Europy Środkowo-Wschodniej.

Jednocześnie prowadzona jest debata nad rolą Warszawy w rozwoju całego Mazowsza. Obecnie mamy do czynienia z bardzo szybkim rozwojem Warszawy kosztem zacofania obszarów peryferyjnych woj. mazowieckiego. W latach 90. różnice rozwoju Warszawy i otaczającego regionu stale się powiększały. Jak pisze G. Gorzelak (2001), „dalsze „wyplukiwanie” przez Warszawę najbardziej wartościowych zasobów (głównie wysoko wykształconych i aktywnych pracowników z obszarów i ośrodków peryferyjnych) będzie zmniejszało ich możliwości rozwoju, potęgując polaryzację poziomu rozwoju i warunków życia w obrębie jednego województwa. Uzyskanie większej spójności Mazowsza jest możliwe do osiągnięcia w znacznej mierze przez odwrócenie obecnych trendów w funkcjonowaniu węzła komunikacyjnego Warszawy”.

Od wielu lat obserwujemy tendencję do koncentracji komunikacji lotniczej, drogowej i kolejowej w centrum miasta (rozbudowa lotniska na Okęciu, zamiar przeprowadzenia autostrady A2 przez miasto). Już dziś mamy do czynienia z paraliżem komunikacyjnym. Narasta opór spo-

leczny przeciwko przecięciu Ursynowa autostradą oraz przeciwko dalszej rozbudowie lotniska na Okęciu. Należy więc rozważyć inny wariant proponujący wyprowadzenie lotniska międzynarodowego poza granice miasta i budowę wielkiej obwodnicy autostradowej (ryc. 3). Obwodnica ta doprowadziłaby do aktywizacji wielu ośrodków podmiejskich, takich jak Tarczyn, Góra Kalwaria, Pilawa, Żuków, Karpin, Żaluski, Kompina, Kwasowiec. Ośrodki te mogłyby przejąć wiele funkcji handlowych, magazynowych, usługowych, odciążając Warszawę i aktywizując znaczną część Mazowsza. Takie rozwiązanie komunikacyjne miałyby też istotny wpływ na szybszy rozwój wielu miast, takich jak Pułtusk, Ostrołęka,



Ryc. 3. Autorski projekt poprowadzenia autostrady A-2 przez Warszawę  
 1 – rządowy projekt autostrady, 2 – proponowana trasa autostrad, 3 – proponowane duże węzły komunikacyjne, 4 – główny dojazd do Warszawy z A-2, 5 – przyszłościowa obwodnica Warszawy, 6 – główne istniejące szosy, 7 – parki narodowe i krajobrazowe, 8 – obszar zurbanizowany, V-B – Via Baltica

Mińsk Mazowiecki, Radom, Skierniewice, Płock. Otwierałaby się droga do zrównoważonego rozwoju całego Mazowsza.

Przedstawiona wizja rozwoju obszaru między Warszawą a Łodzią wpisuje się w założenia *Strategii rozwoju województwa warszawskiego*, opracowanej w 2001 r., lansującej hasło „Warszawa ku Europie, Mazowsze z Warszawą”. W strategii uznano za najbardziej celowy scenariusz policentrycznego zrównoważonego rozwoju województwa, czyli poprawę warunków życia całego Mazowsza. Oznacza to potrzebę dyfuzji aktywności gospodarczej i innowacji przez aktywny udział ośrodków subregionalnych i ponadlokalnych. Działania te mają doprowadzić do ukształtowania się kulturowej tożsamości całego Mazowsza. Jednym z warunków jest podniesienie poziomu wykształcenia i kwalifikacji na obszarze pozametropolitarnym. Te założenia nie zostały jednak w strategii przełożone na konkretne projekty i programy. Mówi się np. tylko ogólnie o potrzebie „rozpoczęcia prac studialnych nad koncepcją budowy lotniska interkontynentalnego”.

Omawiana strategia pomija toczący się od lat spór o przejście autostrady A2 przez rejon Warszawy. Nie rozważono możliwości budowy wielkiej obwodnicy autostradowej wokół Warszawy (ryc. 3) czy budowy szybkiej kolei na trasie Warszawa–Łódź. Trzeba więc stwierdzić, że strategia pomija wiele kluczowych problemów przyszłego rozwoju woj. mazowieckiego.

Znacznie więcej zastrzeżeń można mieć do *Strategii rozwoju województwa łódzkiego* (2000). Nie dostrzega się w niej problemu współdziałania z metropolią warszawską. Nie mówi się więc o problemach komunikacji na osi Łódź–Warszawa, nie dostrzega się szansy lotniska w Kwasowcu. Zamiast tego proponuje się modernizację lotniska w Lublinku i „Cargo” w Łasku.

Opracowane dotychczas strategie wojewódzkie nie stworzą więc spójnej wizji rozwoju obszaru między Łodzią a Warszawą.

## Zakończenie

Od kilku lat dokonują się bardzo istotne zmiany w rozwoju regionalnym kraju. Powstają nowe koncepcje i założenia (*Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* 2001), jak również programy realizacyjne (strategie rozwoju województw, plany przestrzennego zagospodarowania województw). Coraz bardziej polaryzują się obszary o dużej dynamice rozwoju i obszary stagnacji.

W drugiej połowie lat 90. wytypowano dwa pilotowe województwa (nowosądeckie i skierniewickie) dla opracowania pogłębionych studiów mających określić metodologię tworzenia strategii rozwoju zgodnych z założeniami zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju). Prace studyjne zostały zakończone w latach 1998–2000. Niestety, reforma administracyjna z 1998 r. zlikwidowała oba te województwa. Zebrany dorobek faktograficzny i metodyczny nie mógł być należycie wykorzystany i rozwijany. Stracona została wielka szansa na ukierunkowanie strategii rozwoju województw w duchu zrównoważonego rozwoju (Kołodziejski 1997, 2000; Domański 1999). Przyczyniło się do tego również i to, że *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* ukazała się dopiero w 2001 r., a więc po zakończeniu prac nad strategiami wojewódzkimi (Kozłowski, 2001a).

W niniejszym opracowaniu zaprezentowano dorobek studiów prowadzonych dla byłego woj. skierniewickiego. W obszernej publikacji *Rozwój obszaru między Łodzią a Warszawą w warunkach równowagi ekologicznej* (2002) dobór materiału został tak ukierunkowany, aby mógł być wykorzystany przez poszczególne gminy. W publikacji tej zostały również przedstawione alternatywne koncepcje dla przebiegu autostrady A2 oraz lokalizacji nowego lotniska między Łodzią a Warszawą. Przedstawiona została wizja przebiegu autostrady A2 na linii Stryków–Kwasowiec–Mszczonów–Tarczyn–Góra Kalwaria–Końbiel, omijająca Warszawę i stanowiąca element wielkiej obwodnicy autostradowej wokół Warszawy. W Kwasowcu (na południe od Skierniewic) mogłoby powstać wielkie międzynarodowe lotnisko obsługujące Warszawę i Łódź. Zgodnie z wizją J. Damińskiego przez środek lotniska przebiegałaby szybka kolej dowożąca pasażerów do Łodzi i Warszawy. Wokół lotniska powstałoby centrum hotelowo-kongresowe, mające w swoim otoczeniu cenne tereny przyrodnicze (Puszcza Bolimowska) oraz kulturowe (Łowicz, Nieborów, Żelazowa Wola).

Rozwój peryferyjnych obszarów wokół Warszawy pozwoliłby na odwrócenie obecnych negatywnych trendów koncentracji kultury, miejsc pracy i komunikacji w centrum Warszawy.

## Literatura

- Chmielewski T., 2001, *System planowania przestrzennego harmonizującego przyrodę i gospodarkę*. T. 1, 2. Pol. Lubelska. Lublin.
- Domański T., 1999, *Strategiczne planowanie rozwoju gospodarczego gminy*. Agencja Rozwoju Komunalnego. Warszawa.

- Gorzelał G., 2001, *Spójność Mazowsza*. Studia Regionalne i Lokalne 4.
- Gorzelał G., Jałowicki B., 2000, *Metodologiczne podstawy strategii rozwoju regionu na przykładzie województwa lubuskiego*. Studia Regionalne i Lokalne 3.
- Kołodziejski J., 1997, *Strategia równoważenia rozwoju podstawą koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju „Polska 2000 Plus”*, [w:] *Polska przestrzeń a wyzwania XXI wieku*. Biuletyn KPZK PAN, z. 176, Warszawa.
- Kołodziejski J., 2000, *Rozwój zrównoważony (Sustainable) w strategii rozwoju regionalnego Polski w perspektywie średniookresowej 2000–2006*, [w:] *Narodowa strategia rozwoju regionalnego*. Biuletyn KPZK PAN, z. 191, Warszawa.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, 2001*. MP nr 26, poz. 432.
- Kozłowski S., 1998, *Środowiskowe uwarunkowania rozwoju regionalnego kraju*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju regionalnego*. Biuletyn KPZK PAN, z. 180, Warszawa.
- Kozłowski S., 2000, *Koncepcja ekorozwoju dawnego województwa skierniewickiego*. Przegląd Geologiczny, 9.
- Kozłowski S., 2001a, *Rola obszarów chronionych w koncepcji przestrzennego zagospodarowania terenów wiejskich*, [w:] *Rola obszarów chronionych w koncepcjach przestrzennego zagospodarowania terenów wiejskich w Polsce na przykładzie woj. mazowieckiego*. Biuletyn KPZK PAN, z. 198, Warszawa.
- Kozłowski S., 2001b, *Zrównoważony rozwój w XXI wieku*. Komitet „Człowiek i Środowisko” Zeszyty Naukowe 29.
- Poskrobko B., 1998, *Zarządzanie środowiskiem*. Pol. Wyd. Ekon. Warszawa.
- Rozwój obszaru między Łodzią i Warszawą w warunkach równowagi ekologicznej, 2002*. Starostwo powiatowe Skierniewice.
- Strategia rozwoju obszaru funkcjonalnego Zielone Płuca Polski. Zapis tezewy, 1999*. Rada Programowa Porozumienia Zielone Płuca Polski, Białystok.
- Strategia rozwoju województwa łódzkiego, 2000*. Sejmik województwa łódzkiego, Łódź.
- Strategia rozwoju województwa mazowieckiego, 2001*. Sejmik województwa mazowieckiego, Warszawa.
- Strategia zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju) Karpat w granicach województwa nowosądeckiego, 1998*. A. Manecki (red.). Inst. Gosp. Sur. Miner. i Energią. Zakł. Sozologii. Kraków.