

**BARTOSZ BARTOSIEWICZ
MARCIN TURCZYN**

Uniwersytet Łódzki

INFRASTRUKTURA KOMUNALNA MAŁYCH MIAST W OBSZARZE METROPOLITALNYM ŁODZI (PRZYKŁAD STRYKOWA I TUSZYNA)

Abstract: *Municipal Infrastructure of Small Cities in Metropolitan Area of Lodz (an Example of Stryków and Tuszyn).* For the last few years the small cities placed in the metropolitan area of Łódź, have been interesting places to invest for external investors. Particularly attractive are those which have good communication site, diversified sculpture of field and the clean environment.

Among these are Stryków and Tuszyn, which after many years of social and economic stagnation, have finally started to develop.

It wouldn't be possible without proper investment made by local government, also in as far as building and modernization of municipal infrastructure is concerned.

Well developed infrastructure and investment policy based on plans of building highways can attract and maintain investors.

In the present article, the authors subject to analysis the structure of genre infrastructure, conditionality which influence the creation of infrastructural investments, investment operations which have been realized for last ten years by local governments, and future steps, which are essential for further development and growth of the meaning of the region.

Wstęp

Przedmiotem prezentowanego opracowania jest przedstawienie działań samorządu lokalnego mających na celu rozwój infrastruktury komunalnej w dwóch najmniejszych, ale wyróżniających się pod względem liczby inwestycji i położenia komunikacyjnego miastach – Stryko-

wie i Tuszynie¹. Celem jest próba określenia czynników warunkujących powstanie i rozbudowę tego rodzaju infrastruktury w okresie ostatnich dziesięciu lat oraz ukazanie stanu obecnego. Przez pojęcie *infrastruktury komunalnej* autorzy rozumieją przede wszystkim inwestycje o charakterze liniowym, takie jak: sieć drogowa, wodociągowa, kanalizacyjna, elektryczna, gazowa oraz centralnego ogrzewania, a także punktowe, czyli oczyszczalnie ścieków, miejsca poboru wody, itp.

Jednym z podstawowych czynników decydujących o rozwoju miast jest ich położenie (fizyczno-geograficzne, administracyjne, komunikacyjne itp.). Wpływa to m.in. na liczbę, wielkość oraz strukturę rodzajową nowych inwestycji budowlanych. Jednak nawet najkorzystniejsze położenie miasta nie zawsze musi stymulować jego rozwój, wiele w tym względzie zależy od inicjatyw podjętych przez władze samorządowe oraz lokalne społeczności. Jest to szczególnie widoczne w przypadku działań mających na celu stworzenie i rozbudowę infrastruktury komunalnej. Regulacje prawne nakładające na władze lokalne obowiązek zapewnienia mieszkańcom dostępu do wszystkich mediów, wysokie koszty budowy oraz zbiorowy charakter świadczonych usług powodują, że pojedyncze podmioty nie są w stanie same zadbać o odpowiednią rozbudowę infrastruktury.

Powstawanie inwestycji o charakterze infrastruktury komunalnej jest jednym z przejawów rozwoju gospodarczego miasta. Tworzenie jej następuje zwykle na terenach już zainwestowanych, na których wcześniej pojawiły się nowe budynki. Często występuje swoiste „wymuszanie” działań inwestycyjnych przez właścicieli i użytkowników obiektów zlokalizowanych na tych terenach, m.in. przez tworzenie komitetów społecznych w celu budowy infrastruktury. Powstająca w ten sposób „presja oddolna” staje się katalizatorem działań władz samorządowych, które znajdują w ten sposób uzasadnienie dla ponoszonych wydatków. Często są także przypadki budowy infrastruktury komunalnej na terenach jeszcze nie zagospodarowanych w celu podniesienia atrakcyjności tych miejsc i przyciągnięcia inwestorów. W tym drugim przypadku ciężar inwestycyjny spoczywa wyłącznie na barkach organów samorządowych, jednak pojawia się istotna bariera w postaci zapewnienia odpowiednich środków finansowych. Możliwości zdobycia niezbędnych kapitałów pojawiły się w ubiegłym roku, gdy Polska po wejściu do Unii Europejskiej zyskała szerszy dostęp do funduszy unijnych, z których samorządy lokalne (oraz

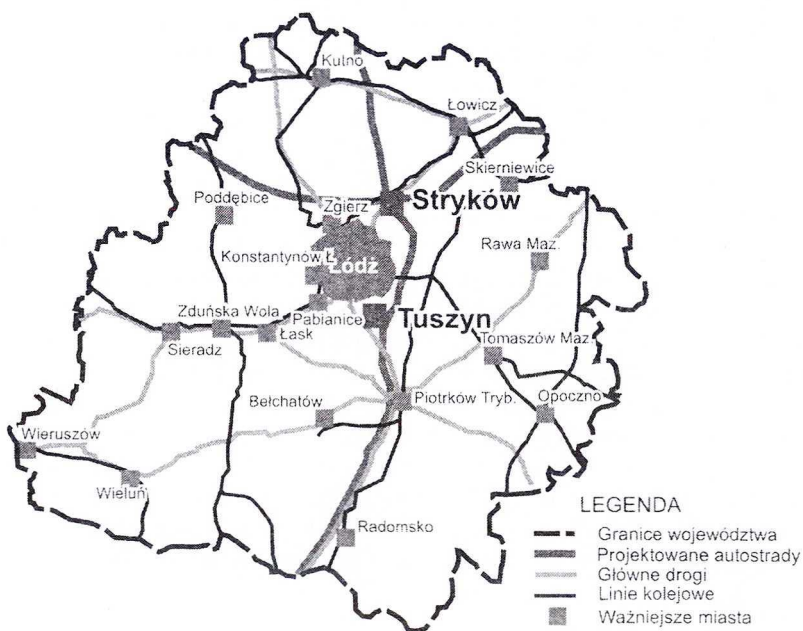
¹ Miasta te położone są w obrębie obszaru metropolitalnego Łodzi, obejmującego swoim zasięgiem miasto – powiat Łódź oraz tereny czterech graniczących z nim powiatów brzezińskiego, łódzkiego wschodniego, pabianickiego, zgierskiego (Bald 2005).

prywatni inwestorzy) coraz chętniej korzystają. Środki na realizację inwestycji mogą pochodzić m.in. z takich źródeł, jak: Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego, Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, EKO-FUNDUSZ, Fundusz Strukturalny i Fundusz Spójności, a także z pożyczek i kredytów bankowych.

1. Charakterystyka miast i warunki rozwoju infrastruktury

Najmniejsze miasta obszaru metropolitalnego Łodzi, czyli Stryków i Tuszyń są pod wieloma względami bardzo do siebie podobne. Wspólne cechy można zaobserwować m.in. w położeniu geograficznym, komunikacyjnym, w historii, fizjonomii, a także we współczesnych procesach społeczno-demograficznych.

Omawiane miasta znajdują się w podobnej odległości od Łodzi (kilkanaście km). Stryków jest gminą miejsko-wiejską położoną na północny-



Ryc. 1. Położenie Tuszyńa i Strykowa na tle sieci komunikacyjnej woj. łódzkiego
Źródło: Opracowanie własne.

wschód od Łodzi, administracyjnie przynależną do powiatu zgierskiego, natomiast Tuszyń będący również gminą miejsko-wiejską znajduje się w powiecie łódzkim-wschodnim na południe od Łodzi (por. ryc. 1).

Miasto-gmina Stryków liczy 11 924 mieszkańców, z czego miasto zajmuje powierzchnię 8,1 km² i jest zamieszkane przez 3611 osób. Gmina Tuszyń liczy 11 623 mieszkańców, z czego w mieście zajmującym powierzchnię 23,2 km² zamieszkuje 7318 osób (stan na 31.12.2003).

Od kilku lat w obu miastach notuje się ujemny przyrost naturalny przy wyraźnym przyroście migracyjnym. Napływ nowych mieszkańców spowodowany jest m.in. tańszymi działkami w porównaniu do większych miast aglomeracji łódzkiej, dobrym połączeniem komunikacyjnym oraz czystszym i spokojniejszym otoczeniem.

2. Walory środowiska przyrodniczego

Oba miasta położone są na obszarze Wzniesień Łódzkich o znacznych, jak na ten region deniwelacjach terenu. Rzeki i mniejsze ciekі przepływające przez obie gminy charakteryzują się dużym spadkiem, głęboko wciętymi dolinami i innymi cechami typowymi dla rzek wyżynnych. W pobliżu Strykowa znajduje się Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich z licznymi rezerwatami i zabytkowymi obiektami. Pozytywną cechą położenia Tuszyna są otaczające go duże kompleksy leśne, które porastają liczne wały i pagórki wydmowe. W rezultacie wytworzył się tam specyficzny mikroklimat sprzyjający leczeniu np. górnych dróg oddechowych. Wykorzystywano to już w okresie międzywojennym, kiedy powstał tam pierwszy szpital chorób gruźliczych. Lokalną atrakcją obu miast są również sztuczne zbiorniki wodne (w Strykowie na rzece Moszczenicy oraz w Tuszynie zbiornik Młynek utworzony na jednym z dopływów Wolbórki). Podnosi to walory krajobrazowe tych miejsc i niewątpliwie przyciąga inwestorów (głównie prywatne osoby fizyczne) zainteresowanych rozwojem turystyki i rekreacji. Również walory krajobrazowe na terenie obu gmin, a także w samych miastach, zwiększają liczbę osiedli mieszkaniowych z przewagą budynków rezydencjonalnych i domów letniskowych. Działki budowlane znajdujące się w pobliżu Strykowa i Tuszyna, a także w samych miastach, od kilkunastu lat są bardzo popularne wśród mieszkańców Łodzi, Piotrkowa Tryb. oraz innych większych miast aglomeracji łódzkiej. Powstawanie nowych osiedli wymusza na lokalnych władzach rozbudowę niezbędnej infrastruktury oraz podjęcie działań mających na celu ochronę środowiska.

3. Położenie komunikacyjne

Położenie komunikacyjne Strykowa oraz Tuszyna miało, a także ma ogromne znaczenie w ich wzroście gospodarczym. Głównie dzięki korzyściom wynikającym z przebiegu szlaków handlowych następował rozwój obu miast.

Współcześnie oba miasta charakteryzuje dobre położenie komunikacyjne w obszarze metropolitalnym Łodzi. Stryków jest regionalnym węzłem drogowym, przez miasto biegnie droga krajowa nr 14 relacji Łódź-Łowicz, a także krzyżują się drogi wojewódzkie łączące Stryków ze Zgierzem, Aleksandrowem Ł. Konstantynowem Ł. i Pabianicami na zachodzie oraz z Brzezunami na wschodzie aglomeracji. Przez miasto biegnie także wybudowana w 1903 r. linia kolejowa łącząca Kalisz oraz Łódź z Łowiczem i Warszawą.

Tuszyn jest lokalnym węzłem drogowym położonym przy drodze krajowej nr 1 Gdańsk-Łódź-Katowice, zbiegają się tu lokalne drogi, a kilka kilometrów na południe od miasta znajduje się jedyna, jak na razie, autostrada w woj. łódzkim Głuchów-Piotrków Trybunalski. Oba miasta oddalone są o ok. 20 km od lotniska Lublinek w Łodzi.

Najbliższe lata mogą dać obu miastom szansę na wzrost znaczenia w regionie, jakiej jeszcze nigdy wcześniej nie miały. Decydującym czynnikiem przyciągającym od kilku lat, zarówno dużych, jak i małych inwestorów jest planowana budowa autostrad A1 i A2. Stwarza to konieczność rozbudowy odpowiedniej infrastruktury technicznej i usługowo-rekreacyjnej dla ruchu tranzytowego – krajowego i zagranicznego. W okolicach obu miast, a zwłaszcza Strykowa, już powstały nowe centra spedycyjno-logistyczne. Należy również pamiętać o zagrożeniach dla środowiska przyrodniczego spowodowanych budową i późniejszą eksploatacją autostrad. Jednym z priorytetowych celów lokalnych władz samorządowych jest dokonanie wszelkich możliwych starań, aby negatywny wpływ autostrad zminimalizować.

4. Rys historyczny

Podobna jest także historia Strykowa i Tuszyna oraz działania podejmowane w celu rozwoju tych miast. Stryków jest nieco starszym miastem, prawa miejskie uzyskał w 1394 r., natomiast Tuszyn w 1416 r. Oba miasta rozwijały się na podstawie przebiegu szlaków handlowych, w Strykowie krzyżowały się drogi z Rawy Mazowieckiej do Łęczycy

oraz z Łowicza do Zgierza, zaś w Tuszynie zbiegały się trakty z Łęczycy, Piotrkowa Trybunalskiego, Radomia i Kalisza. Ówczesny Tuszyn dzięki położeniu w dużym kompleksie leśnym pełnił początkowo funkcję królewskiego ośrodka łowieckiego.

Ogromne zniszczenia, wyludnienie oraz późniejszą stagnację miast spowodowała wojna ze Szwecją, liczne pożary i epidemie. Do XIX w. Stryków i Tuszyn były lokalnymi ośrodkami handlowymi (odbywały się tu jarmarki, istniały cechy rzemieślnicze), a główną funkcją była obsługa rolniczego zaplecza.

Ważną rolę w ich historii odegrali osadnicy pochodzenia żydowskiego i niemieckiego, którzy ożywili gospodarkę obu miast. Istotne znaczenie dla późniejszego rozwoju i zmian w fizjonomii Strykowa miał Feliks Czarniecki (ówczesny właściciel), który sprowadził tam sukienników z Niemiec, utworzył manufakturę oraz zlecił opracowanie planów rozbudowy miasta. Na przełomie XVIII i XIX w. Stryków był jednym z najnowocześniejszych miast pod względem zabudowy oraz charakteryzował się specyficznym układem przestrzennym. Tworzyły go dwie części – Stare i Nowe Miasto. Stare Miasto, w zachodniej części, miało prostokątny rynek pochodzący jeszcze z okresu lokacji i Nowe Miasto o promienistym układzie dróg oraz trójkątnym rynku. Do dziś ten układ jest częściowo czytelny w zabudowie miasta. Na początku XIX w. Stryków liczył 1250 mieszkańców, w tym 800 Żydów, (dla porównania Łódź liczyła wówczas tylko 400 mieszkańców), zaś w Tuszynie spis ludności przeprowadzony w 1860 r. wykazał 1860 mieszkańców, w tym 682 Żydów. W przypadku Tuszyńska nieznaczny wzrost gospodarczy przypada na początek XIX w., kiedy to odbywało się 12 jarmarków rocznie, na które zjeżdżali kupcy ze Śląska, Mazowsza i Wielkopolski. Napływ ludności podczas targów przewyższał czasami dwukrotnie liczbę stałych mieszkańców.

W XIX w. mimo prób wprowadzania przemysłu do obu miast nastąpił znaczny ubytek ludności do szybko rozwijającej się Łodzi. Kolejną barierą w rozwoju była utrata praw miejskich w 1870 r. na skutek represji popowstaniowych.

Ważną inwestycją infrastrukturalną dla Tuszyńska była linia tramwajowa łącząca miasto z Łodzią, która została oddana do użytku w 1916 r. (połączenie zamknięto w 1978 r.).

W okresie międzywojennym, po odzyskaniu praw miejskich, władze obu miast podjęły próby rozwoju miast przez tworzenie nowych inwestycji zmieniających wygląd miast oraz dających prace mieszkańcom. W Tuszynie wybudowano m.in. elektrownię, sanatorium przeciwgruźli-

cze, rzeźnię miejską, łaźnię, dom czynszowy, szkołę powszechną, ślusarnię i szklarnię miejską, założono park na terenie Starego Rynku, poprawiono stan estetyczny (przez założenie chodników cementowych i wybrukowanie nawierzchni) większości ulic miasta. W 1927 r. zdecydowano się utworzyć w części miasta nazywanej Tuszyn Las osiedle letniskowe dla bogatych mieszkańców Łodzi i Pabianic na wzór XIX-wiecznych koncepcji miast-ogrodów. Poza napływem inwestorów, do kasy miasta zaczęły wpływać znaczne fundusze ze sprzedaży działek, dzięki temu również wielu mieszkańców otrzymało pracę przy budowie osiedla i całej ówczesnej infrastruktury. W połowie lat 30. dalsze ożywienie w życiu gospodarczym spowodowała budowa państwowej drogi między Łodzią a Piotrkowem, przez Rzgów i Tuszyn. Podobne działania, choć nie na taką skalę, podejmowano na terenie Strykowa. Ówczesne władze dążyły do wprowadzenia drobnego przemysłu, poprawy i rozbudowy infrastruktury oraz budowy obiektów użyteczności publicznej. Wzrost gospodarczy i rozwój przestrzenny przerwała II wojna światowa.

5. Współczesna gospodarka

Brak istotnych działań inwestycyjnych ze strony władz w okresie PRL-u spowodował, że małe miasta charakteryzowały się znacznym niedorozwojem w niemal każdej dziedzinie gospodarczej. Główną funkcją większości z tych ośrodków była nadal obsługa rolniczego zaplecza. Z ważniejszych inwestycji o charakterze przemysłowym zlokalizowanych na terenie Strykowa można wymienić zakłady chemiczne „Argon”, przedsiębiorstwo materiałów budowlanych „Prebet”, wytwórnię mas bitumicznych, spółdzielnię pracy „Strykowianka” zajmującą się produkcją zabawek oraz dwa młyny i kilka piekarni. W Tuszynie do ważniejszych inwestycji można zaliczyć m.in. wytwórnię filmów animowanych „Semafor” oraz niewielkie zakłady odzieżowe, farmaceutyczne i elektroniczne. Większość z ww. zakładów, od co najmniej kilku lat już nie funkcjonuje, weszła w kooperację lub została całkowicie przejęta przez zagraniczne przedsiębiorstwa.

Bliskość uprzemysłowionej Łodzi była korzystnym czynnikiem po II wojnie światowej, ponieważ tam znajdowały się miejsca pracy mieszkańców aglomeracji. Stryków i Tuszyn, podobnie jak inne małe miasta, spełniały wówczas funkcję „sypialni”. Od lat 90., po upadku wielu zakładów w dużych miastach regionu, sytuacja zmieniła się, mieszkańcy Strykowa i Tuszyna zostali zmuszeni do poszukiwania pracy we włas-

nym mieście lub poza obszarem metropolitalnym Łodzi. Po okresie transformacji z początku lat 90. gospodarka obu miast zaczęła się zmieniać. W przypadku Tuszyna, a przede wszystkim Strykowa pojawiła się niezwykle istotna możliwość rozwoju, czyli program budowy autostrad.

Stryków w drugiej połowie lat 90. stał się miejscem lokowania dużych inwestycji, jego specjalnością są obecnie centra logistyczne takich firm, jak np. Geant, Gravelaeu, Raben, Generals Logistic System, Grontmij, AIG Lincoln Polska. Poza tym rozwija się produkcja farmaceutyków w oddanej do użytku słoweńskiej fabryce LEK (była to największa inwestycja w tej branży w ostatnich latach w Polsce). W związku z planowanym skrzyżowaniem autostrad rozwija się także baza noclegowo-gastronomiczna, przykładem może być Hotel 500 firmy J.W. Construction. Pojawienie się dużych inwestycji zaowocowało m.in. rozbudową i modernizacją infrastruktury.

Specjalnością Tuszyna są od kilkunastu lat bazy zajmujące obecnie 15 ha powierzchni. Funkcjonuje tu ok. 7000 stanowisk handlowych prowadzących sprzedaż głównie wyrobów odzieżowych, będących tradycyjnym produktem makroregionu łódzkiego. Jest to jednocześnie, mimo wyraźnego upadku handlu, nadal jedno z największych miejsc pracy dla mieszkańców. W szczytowym okresie rozwoju tuszyńskie bazy były odwiedzane rocznie przez 7 mln osób, osiągnęto obroty 1 mld USD. Poza tym do większych zakładów produkcyjnych w mieście należą: firma odzieżowa „Sylgra”, farmaceutyczna „Agropharm” i montownia sprzętu telekomunikacyjnego „Cyfral”.

Poważnym problemem w obu miastach jest wysoki poziom bezrobocia, który w Strykowie wyniósł 25,4%, natomiast w Tuszynie 16,7% (stan na koniec 2004 r.). W oczywisty sposób hamuje to podejmowanie działań inwestycyjnych, w związku z tym wiele zależy od napływu kapitału z zewnątrz.

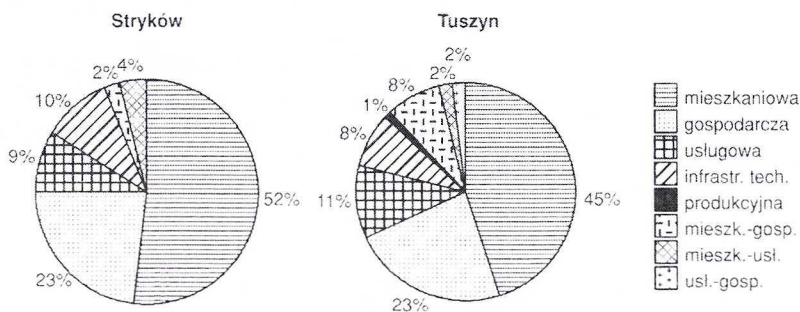
6. Rozwój infrastruktury komunalnej w latach 1995-2004

Szansą na poprawę sytuacji gospodarczej gmin był 1990 r., kiedy reaktywowano najniższy szczebel samorządowy. Zwiększyło to możliwości władz lokalnych w decydowaniu o rozwoju swojego obszaru. Uzyskały one wiele kompetencji, mienie oraz środki finansowe dające pewne szanse na dalszy rozwój. Dzięki temu samorządy rozpoczęły starania, w miarę swoich możliwości, tworząc odpowiedni klimat in-

westycyjny, przez wprowadzanie różnego rodzaju ulg i zwolnień z podatku, ułatwień w szybkim załatwieniu niezbędnych formalności, tworzenie atrakcyjnych, uzbrojonych terenów pod inwestycje itp.

Skutki tych działań można już zaobserwować w postaci budowy nowych obiektów mieszkaniowych, gospodarczych i usługowych. W ślad za nimi podążają także inwestycje infrastrukturalne, które stanowią ok. 10% wśród wszystkich wydawanych pozwoleń (por. ryc. 2). Warto zwrócić uwagę, że Tuszyn wyraźnie przewodzi, wśród miast do 10 tys. mieszkańców w woj. łódzkim, w liczbie wydawanych pozwoleń na budowę dla wszystkich rodzajów inwestycji budowlanych. Stryków zalicza się również do produjących miast pod tym względem. Mimo to oba miasta zdecydowanie różni liczba inwestycji z zakresu infrastruktury komunalnej (pod uwagę wzięto inwestycje związane z budową nowych obiektów, jak i modernizacją już istniejących)², finansowanych przez samorządy lokalne w latach 1995-2004.

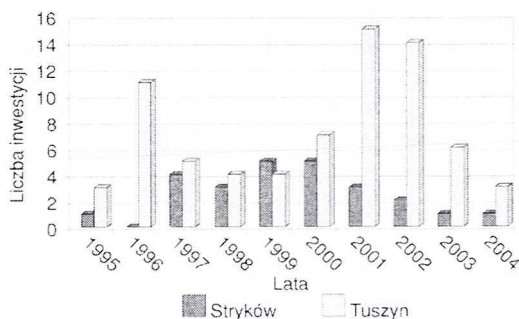
W Strykowie, w badanym okresie, zrealizowano 25 inwestycji, a w Tuszynie prawie trzykrotnie więcej – 72 (por. ryc. 3). Większą aktywność inwestycyjną Tuszyna odzwierciedla także wysokość przekazanych na ten cel środków finansowych, gdzie na ich wykonanie wydano ok. 28,6 mln zł, a w Strykowie ponad 17,2 mln zł (por. ryc. 4). Mniejsza różnica w wydatkowanych finansach wynika z większych kosztów jednostkowych inwestycji, które realizowano w Strykowie.



Ryc. 2. Struktura rodzajowa wydanych pozwoleń na budowę w Strykowie i Tuszynie w latach 1995-2004

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z UM w Strykowie i Tuszynie (ryc. 2-6).

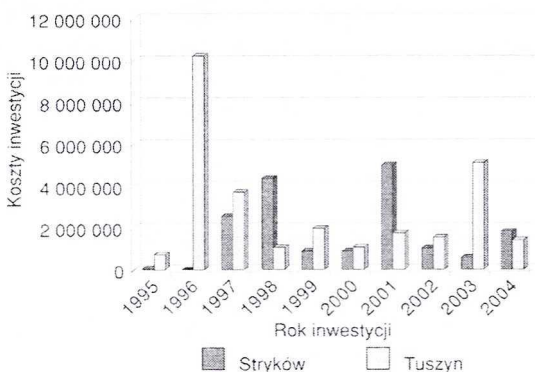
² Autorzy korzystali w opracowaniu z danych pochodzących z: Urzędu Miasta i Gminy Stryków, Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Strykowie, Zakładu Energetycznego Łódź Teren – Punkt Energetyczny w Strykowie, Urzędu Miasta i Gminy Tuszyn, Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Tuszynie.



Ryc. 3. Liczba inwestycji w Strykowie i Tuszynie z zakresu infrastruktury komunalnej w latach 1995-2004

Źródło: Ryc. 3-6 – opracowanie własne

W Strykowie zmiany w liczbie inwestycji w poszczególnych latach badanego okresu, charakteryzuje pewna tendencja odpowiadająca trendowi ogólnokrajowemu. Przejawia się on powolnym wzrostem liczby inwestycji od połowy lat 90., co było spowodowane, dobrą koniunkturą gospodarczą w Polsce oraz wysoką aktywnością inwestycyjną sektora prywatnego. Przekładało się to na wzrost możliwości finansowych gmin. Od 2000 r. następuje widoczny spadek w zakresie inwestycji. Załamanie było spowodowane m.in. pogarszającą się sytuacją gospodarczą, częstymi zmianami w prawie, rosnącymi wydatkami budżetowymi na inne cele. Rozkładowi liczby inwestycji odpowiada również wielkość przeznaczanych na nie środków finansowych, choć



Ryc. 4. Koszty inwestycji infrastrukturalnych w Strykowie i Tuszynie w latach 1995-2004

tendencja ta nie jest już tak wyraźna. Mają na to wpływ m.in. pojedyncze inwestycje z poszczególnych lat, które charakteryzuje wysoki koszt jednostkowy.

Inaczej przedstawia się rozkład liczby inwestycji oraz ich kosztów w Tuszynie. Szczególnym był rok 1996, który charakteryzował się dużą liczbą inwestycji i najwyższymi kosztami poniesionymi przez gminę w całym badanym okresie. Na taką sytuację decydujący wpływ miał bazar w Tuszynie, który w tym okresie notował największe obroty, skutkowało to zwiększonymi dochodami dla gminy, jako właściciela.

Kolejne lata cechuje dużo mniejsza liczba inwestycji na terenie miasta, ale dominują inwestycje wymagające dużych nakładów finansowych. Gwałtowny wzrost zrealizowanych inwestycji nastąpił w 2001 r., podobnie było rok później. Jednak koszty budowy były znacznie mniejsze w porównaniu do wspomnianego 1996 r. Od tego czasu następuje powolny spadek inwestycji, czemu nie odpowiadają poniesione koszty na ich realizację, świadczy to o skali i kosztach pojedynczych przedsięwzięć w mieście (w tym czasie zmodernizowano m.in. oczyszczalnię ścieków).

Inny rozkład liczby i kosztów inwestycji w przypadku Tuszyna to przede wszystkim duże możliwości finansowe samej gminy, niezależne, w tak znacznym stopniu, jak w Strykowie, od ogólnokrajowej sytuacji gospodarczej i dotacji z budżetu centralnego. Wysokie dochody własne pochodzą głównie z opłat bazarowych, oraz podatków od licznych podmiotów gospodarczych. O zamożności Tuszyna mogą świadczyć różnego rodzaju rankingi gmin w woj. łódzkim. Gmina ta plasuje się zawsze w czołówce tego typu opracowań.

Obok liczby inwestycji oraz ich kosztów należy również zwrócić uwagę na zróżnicowanie rodzajowe. W badanym okresie w obu miastach kładziono nacisk na realizację innych inwestycji infrastrukturalnych. W Strykowie dominują te z zakresu gospodarki ściekowej, powstała m.in. oczyszczalnia ścieków, zbudowano lub wyremontowano 15,5 km sieci kanalizacyjnej.

W Tuszynie najwięcej, bo 37 stanowiły inwestycje drogowe, wybudowano lub zmodernizowano 13,5 km dróg lokalnych oraz wymieniono nawierzchnię dróg na powierzchni ponad 6,5 tys. m² i ułożono ok. 5,6 tys. m² chodnika. Równie liczne były inwestycje z zakresu gospodarki wodnej – 24 (m.in. zbudowano lub zmodernizowano ponad 18 km wodociągu), oraz gospodarki ściekowej – 16 (zmodernizowano oczyszczalnię ścieków, zbudowano lub wyremontowano 10,5 km kanalizacji).

7. Rozmieszczenie nowych inwestycji infrastrukturalnych na terenie obu miast

Inwestycje infrastrukturalne z lat 1995-2004 na terenie Strykowa i Tuszyna charakteryzuje zbliżona lokalizacja w przestrzeni. Większość z nich jest rozmieszczona w centrum tych miast, gdzie występuje największa gęstość zaludnienia, zabudowy, a także znajdują się ważne instytucje, usługi i zakłady produkcyjne.

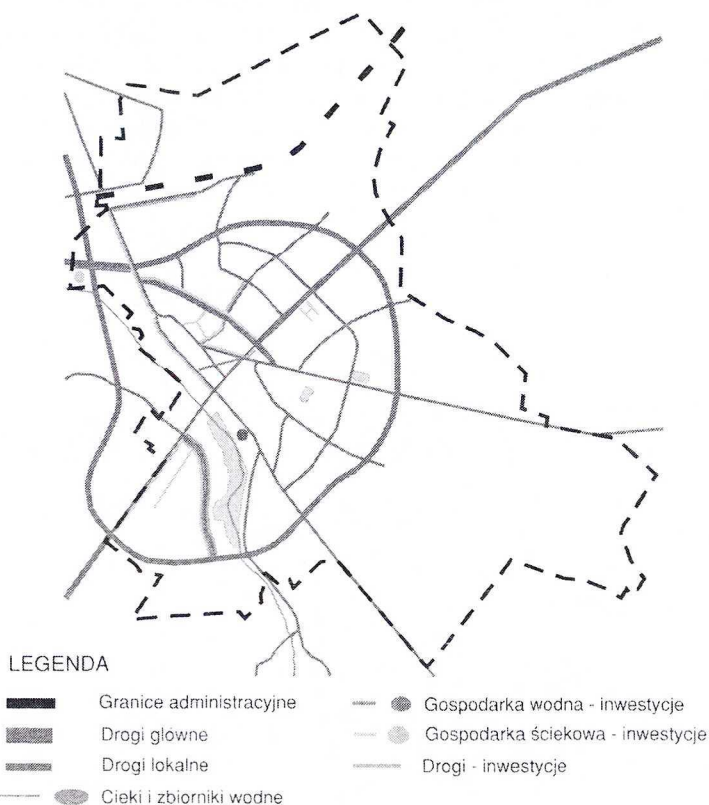
W Tuszynie nowe inwestycje zgrupowane są na dwóch obszarach (por. ryc. 5). Pierwszym jest centrum, będące najstarszą częścią miasta, znajduje się tam gęsta sieć małych ulic oraz większy odsetek, w porównaniu do pozostałych terenów, zabudowy wielorodzinnej. Lokalne władze rozwijały tam inwestycje wszystkich rodzajów, zwłaszcza kanalizację, która praktycznie nie występuje w innych dzielnicach. Drugim obszarem, w którym budowano nowe inwestycje jest dzielnica Tuszyn Las, o dominującej zabudowie jednorodzinnej, rezydencjonalnej oraz letniskowej. Jest to popularne miejsce dla mieszkańców nie tylko Tuszyna, ale również Łodzi. W badanym okresie występuje duża liczba in-



Ryc. 5. Lokalizacja inwestycji infrastruktury komunalnej w Tuszynie w latach 1995-2004

westycji związanych z budową i modernizacją dróg lokalnych oraz sukcesywnym rozwojem sieci wodociągowej. Działania gminy mają na celu uatrakcyjnienie tej dzielnicy, jako obszaru o funkcji rezydencjonalnej. Na pozostałych terenach inwestycje mają charakter punktowy.

W Strykowie inwestycje infrastrukturalne lokalizują się w większości w centrum miasta, gdzie dominuje gęsta zabudowa mieszkaniowa (również o charakterze wielorodzinnym), usługi oraz handel (por. ryc. 6). Przeważają inwestycje z zakresu gospodarki ściekowej. Uwagę zwraca znikoma liczba inwestycji drogowych, co wydaje się trudne do wytłumaczenia, gdyż z obserwacji bezpośrednich wynika, że ich stan wymaga pilnej modernizacji.



Ryc. 6. Lokalizacja inwestycji infrastruktury komunalnej w Strykowie w latach 1995-2004

Na pozostałym terenie miasta inwestycje mają charakter punktowy. Tylko w przypadku jego południowej części ich liczba nieznacznie wzrasta. Obszar ten położony w pobliżu sztucznego zbiornika wodnego na Moszczenicy jest słabo zabudowany. W planach gminy, w najbliższej przyszłości, ma odgrywać rolę terenu wypoczynkowo-rekreacyjnego. Podjęte działania infrastrukturalne, należy w takim przypadku tłumaczyć jako etap przystosowania go do pełnienia nowej funkcji.

Zbliżona lokalizacja inwestycji w obu miastach świadczy o kierunku rozwoju infrastruktury komunalnej przyjętym przez władze samorządowe. Polega na inwestowaniu przede wszystkim w obszary już zurbanizowane, gdzie występuje najwyższa gęstość zaludnienia oraz zlokalizowane są ważniejsze urzędy oraz usługi.

8. Działania lokalnych władz i obecny stan rozwoju infrastruktury

Władze obu miast starają się maksymalnie wykorzystać szanse rozwoju, jakie pojawiły się w ostatnich latach w postaci: dostępu do funduszy unijnych, wzrostu gospodarczego i większych wpływów do budżetu (także lokalnych), budowy autostrad, napływu inwestorów związanych z budownictwem rezydencjonalnym i lotniskowym. Władze zobowiązują się do szybkiego i sprawnego wydawania pozwoleń na budowę, posiadają atrakcyjne wolne tereny pod dalsze inwestycje, opracowywane są plany zagospodarowania przestrzennego, tworzą związki międzygminne w celu wspólnej realizacji zadań, głównie infrastrukturalnych. Rozbudowa infrastruktury komunalnej ma dodatkowo podnieść walory (i ceny) terenów oraz polepszyć klimat inwestycyjny.

Powyższe działania decydują o stanie rozwoju infrastruktury komunalnej na badanych obszarach.

W obu miastach wszystkie gospodarstwa domowe są zelektryfikowane, a zużycie energii elektrycznej w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi średnio 0,77 MW/h w Strykowie oraz 0,90 MW/h w Tuszynie. Stan linii energetycznych w obu jednostkach jest zadowalający. Do zadań w tym zakresie należy zaliczyć modernizację sieci, przez zwiększenie liczby linii podziemnych oraz budowę nowych stacji transformatorowych.

Równie wysokim odsetkiem odbiorców charakteryzuje się sieć wodociągowa, jest do niej podłączonych 93,4% mieszkań w Strykowie oraz 99,3% mieszkań w Tuszynie. W obu przypadkach z wodociągu korzysta

ponad 90% mieszkańców miasta. Wartość ta nieznacznie przekracza średnią dla województwa (88,2%).

Woda jest dostarczana z ujęć podziemnych. W Strykowie pochodzi z jednej studni głębinowej (ujęcie górnokredowe) o wydajności 100 m³/h, a w Tuszynie z dwóch ujęć zlokalizowanych na terenie miasta (oba ujęcia czwartorzędowe o wydajności 150 m³/h i 82 m³/h) oraz jednego położonego w wiejskiej części gminy (ujęcie czwartorzędowe o wydajności 160 m³/h).

Cena wody utrzymuje się na takim samym poziomie od dłuższego czasu. W Strykowie woda jest droższa i kosztuje 2,22 zł za m³ dla ludności oraz 2,97 zł dla podmiotów gospodarczych. W Tuszynie cena jest jednolita dla wszystkich odbiorców i wynosi 2,14 zł za m³ (w styczniu 2005 r.).

Znacznie gorzej w obu miastach przedstawia się dostępność do sieci kanalizacyjnej. W Strykowie 50,3% mieszkań ma podłączenie, zaś w Tuszynie tylko 26,8%. Z kanalizacji sanitarnej w Strykowie korzysta 61,5%, a w Tuszynie 33,5% mieszkańców. Porównując do średniej dla całego województwa (55,4%), zwraca uwagę to, że w Tuszynie liczba podłączeń do sieci jest dużo mniejsza.

Brak powszechnej dostępności do sieci kanalizacyjnej jest czynnikiem stanowiącym istotną barierę rozwoju, a także zagrożenie dla zdrowia mieszkańców. W związku z tym konieczna jest rozbudowa istniejącej sieci.

Korzystnie przedstawia się sytuacja pod względem stanu technicznego sieci oraz oczyszczania ścieków. Stryków ma nową oczyszczalnię o przepustowości 1700 m³/d oddaną do eksploatacji w 1996 r. i rozbudowaną w 2004 r., która odbiera nieczystości z miasta oraz przyległych wsi. W Tuszynie znajdują się dwie, jedna miejska wybudowana w 1989 r. i gruntownie zmodernizowana w 2004 r., o przepustowości 1785 m³/d odbierająca nieczystości z miasta. Druga, o przepustowości 350 m³/d należy do szpitala. Są to oczyszczalnie biologiczno-mechaniczne oddające oczyszczone ścieki przez rowy do Wolbórki w Tuszynie i Moszczenicy w Strykowie. Oczyszczalnie komunalne w Strykowie i Tuszynie mają duże rezerwy w zakresie swojej przepustowości, co powinno być dużym ułatwieniem w budowie nowych odcinków sieci w przyszłości.

Tak jak w przypadku opłat za wodę również odprowadzenie ścieków jest droższe w Strykowie (3,48 zł za m³ dla ludności, 4,69 zł dla podmiotów gospodarczych) niż w Tuszynie (2,41 zł dla wszystkich odbiorców).

Opisywane miasta charakteryzuje duże zróżnicowanie w zakresie zainwestowania w sieć gazową. Nieźle, jak na małe miasto, wygląda za-

opatrzenie mieszkańców Tuszyna w gaz ziemny, gdzie 36,7% mieszkań jest podłączonych do sieci, a gęstość sieci ogółem (rozdzielcza i przesyłowa) jest ponad piętnastokrotnie wyższa od średniej dla województwa (11,1 km/100 km²) i wynosi ok. 169 km/100 km².

Pod tym względem sytuacja w Strykowie przedstawia się wyjątkowo niekorzystnie, ponieważ żadne mieszkanie nie ma podłączenia, a jedynym odbiorcą gazu na terenie miasta jest nowo powstały zakład farmaceutyczny „LEK”. W przyszłości na terenie Strykowa planuje się budowę sieci gazowniczej, natomiast w Tuszynie dalszą rozbudowę już istniejącej.

Nie najlepiej w opisywanych miastach wygląda stan sieci centralnego ogrzewania. Nie występuje tutaj sieć ogólnomiejska, a tylko lokalne kotłownie komunalne dostarczające ciepło do większych osiedli. W ten sposób ogrzewane jest 21,5% mieszkań w Strykowie oraz 14,2% w Tuszynie. Pozostałe budynki są zaopatrywane w ciepło indywidualnie przez mieszkańców głównie za pomocą pieców kaflowych lub kotłów c.o. Dlatego poważnym problemem są zanieczyszczenia emitowane przez gospodarstwa domowe. Jednym z istotniejszych zadań lokalnych władz obu miast jest rozbudowa sieci centralnego ogrzewania i zminimalizowanie w ten sposób ilości szkodliwych substancji wprowadzanych do powietrza, a także przejście z paliwa stałego na np. gaz lub olej opałowy. W tym przypadku poważną barierą są ceny ww. paliw.

Korzystne położenie komunikacyjne odgrywało ważną rolę w rozwoju obu miast. Wraz ze współczesnymi planami budowy autostrad pojawiła się dobra koniunktura, dlatego niezwykle ważną kwestią jest rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci drogowej. Jeśli chodzi o długość i gęstość istniejących dróg to sytuacja w obu miastach wygląda korzystnie. Zdecydowanie gorzej jest pod względem stanu i parametrów technicznych, zarówno dróg wojewódzkich, powiatowych, jak i gminnych. Dotychczasowy stan dróg, nieprzystosowanie nawierzchni do rosnącego tranzytowego ruchu samochodowego, znaczny udział samochodów o dużej ładowności (powstanie centrów spedycyjnych w okolicach Strykowa i Tuszyna) oraz, w przypadku Strykowa, zniszczenie nawierzchni przez pracujących przy budowie autostrady ciężki sprzęt, wymusza określenie działań w tej dziedzinie jako pierwszoplanowe. Wraz ze wzrostem ruchu samochodowego znacznie zwiększyło się zanieczyszczenie powietrza oraz wzrósł poziom hałasu. Władze obu miast planują w najbliższej przyszłości budowę obwodnic, a także wprowadzenie ekranów akustycznych.

W gestii samorządów pozostaje obecnie utrzymanie stanu technicznego i bezpieczeństwa oraz rozbudowa sieci dróg lokalnych, które

mają zapewnić odpowiedni poziom komunikacji wewnętrzzgmiennej. Jednak wpływ na to ma również stan dróg wyższego szczebla (powiatowych, wojewódzkich i krajowych), które często stanowią główne arterie miast. Z tego względu samorządy częściowo dotują modernizację i poprawę bezpieczeństwa również na drogach, które nie są ich własnością.

W przypadku dróg gminnych brak jest danych na temat ich długości w Strykowie (planowane jest opracowanie, porządkujące zagadnienia dotyczące dróg gminnych). Na całym obszarze gminy ich długość wynosi 105,8 km (gęstość 669 km/100 km²). W Tuszynie długość dróg gminnych wynosi ok. 52,5 km, a ich gęstość 226 km/100 km². Wartości te są dużo wyższe od średniej gęstości dróg lokalnych dla województwa (139 km/100 km²).

Mimo niezłego stanu infrastruktury komunalnej na terenie Strykowa i Tuszyna, w najbliższym czasie niezbędna jest realizacja wielu inwestycji, które w perspektywie wzrostu znaczenia tych miast jako m.in. ważnych

Tabela 1

Planowane inwestycje infrastrukturalne na terenie Strykowa i Tuszyna

Stryków	Tuszyn
• Za najważniejsze władze samorządowe uznały budowę: obwodnicy i zjazdów z autostrady, nowych dróg na terenie miasta, modernizację i poszerzenie już istniejących oraz wprowadzenie ekranów akustycznych. • Rozbudowa i modernizacja 3,5 km sieci wodociągowej oraz niektórych ujęć wody, w celu dostosowania do wymogów unijnych. • Budowa sieci gazociągowej na obszarze miasta oraz jej doprowadzenie do wsi Smolice, gdzie znajdują się większość z nowo powstałych firm logistycznych. • Rozbudowa sieci centralnego ogrzewania oraz wymiana urządzeń wykorzystujących paliwa stałe na płynne. • Tworzenie infrastruktury teleinformatycznej. • Rozbudowa bazy sportowo-rekreacyjnej. • Rozbudowa ścieżek rowerowych. • Rozbudowa oświetlenia ulicznego i wymiana lamp na energooszczędne.	• Rozbudowa sieci wodociągowej, poprawa jakości dostarczanej wody przez modernizację urządzeń służących do jej uzdatniania oraz rozbudowa i modernizacja ujęć wody, a także wykorzystanie wód geotermalnych do celów grzewczych i leczniczych. • Rozbudowa sieci centralnego ogrzewania oraz budowa lokalnych ciepłowni na biomasę, wykorzystanie energii słonecznej i wiatrowej. • Budowa sieci kanalizacyjnej w najstarszej części Tuszyna i w Tuszynie Lesie. • Budowa systemu kanalizacji deszczowych. • Rozbudowa sieci gazociągowej. • Budowa obwodnicy, modernizacja istniejących dróg, wprowadzanie rozwiązań technicznych (ekrany akustyczne, pasy zieleni) minimalizujących emisję hałasu w istniejącej sieci dróg. • Budowa ścieżek rowerowych. • Rozbudowa zbiornika Młynek.

Źródło: UMiG w Strykowie i Tuszynie.

węzłów drogowych (budowa projektowanych autostrad) ułatwią pozyskiwanie nowych inwestorów i dalszy rozwój tych ośrodków.

W tym celu miasta stawiają sobie określone cele również w zakresie infrastruktury komunalnej (por. tab. 1).

Oczywiście pojawiają się też bariery i zagrożenia dla powyższych planów w postaci chaosu w finansach publicznych, zbyt małej ilości środków finansowych w stosunku do przekazanych zadań, ciągłych zmian w prawie, dużego bezrobocia, spadku przedsiębiorczości i braku kapitału w środowiskach lokalnych.

Wnioski

Infrastruktura komunalna stanowi bardzo ważny czynnik decydujący o poprawnym funkcjonowaniu takiej jednostki osadniczej, jaką jest małe miasto. Wpływa na standard życia miejscowej ludności, odpowiednio rozwinięta jest także ważną kartę przetargową przy pozyskiwaniu inwestorów z zewnątrz. Jest to szczególnie widoczne na obszarach stanowiących otoczenie miasta metropolitalnego, gdyż jest jednym z czynników, obok walorów środowiska przyrodniczego, położenia komunikacyjnego decydującym o konkurencyjności i atrakcyjności danego terenu. Nabiera to szczególnego znaczenia obecnie, kiedy widoczna jest wyraźna tendencja wzrostu migracji ludności na obszary położone w pobliżu dużych miast.

Lokalizacja inwestycji infrastrukturalnych w przestrzeni obu miast jest podobna, koncentruje się na terenach gęstej zabudowy lub obszarach przeznaczonych pod przyszłe inwestycje. Podobieństwa występują także w rodzaju realizowanych inwestycji (rozbudowa sieci kanalizacyjnej, modernizacja oczyszczalni ścieków) i zainwestowanie w niektóre składowe infrastruktury (np. sieć wodociągowa). Jednak oba miasta różni stan obecny oraz liczba i koszty nowych inwestycji zrealizowanych w badanym okresie.

Analiza podobieństw i różnic prowadzi do określenia czynników, które w sposób bezpośredni i pośredni decydują o rozwoju i stanie obecnym infrastruktury komunalnej. Wśród bezpośrednich za najważniejsze należy uznać możliwości finansowe władz lokalnych. Przekłada się to na wielkość budżetu oraz środki finansowe, jakie mogą być przeznaczone na inwestycje, wpływa także na aktywność władz lokalnych. Bardzo istotne znaczenie mają również dotychczasowy stan infrastruktury komunalnej, funkcje terenu i stopień zwartości zabudowy.

Uwagę zwraca charakter terenu, który przez określoną funkcję (mieszkaniowa, tereny inwestycyjne) oraz zwartość zabudowy sprzyja lub nie rozwojowi infrastruktury komunalnej. Decyduje to o planowych działaniach i przyjętych kierunkach rozwoju przez władze samorządowe.

Należy również wspomnieć o czynnikach pośrednich, których oddziaływanie nie jest już tak jednoznaczne. Zdaniem autorów do tej grupy należy zaliczyć położenie komunikacyjne, w tym szczególnie bliskość dużego miasta (w omawianym przypadku Łodzi jako głównego miejsca pracy nowo przybyłych mieszkańców) oraz planowane autostrady, jako czynnik stymulujący rozwój gospodarczy badanych obszarów. Bardzo ważne znaczenie mają walory środowiska przyrodniczego przyciągające indywidualnych inwestorów zewnętrznych oraz działania lokalnych władz w celu zachowania czystości środowiska.

Podsumowując, należy zwrócić szczególną uwagę na rolę władz samorządowych w kształtowaniu i odpowiednim funkcjonowaniu infrastruktury komunalnej. Pojawianie się sprzyjających czynników rozwoju, jak np. wzrost możliwości finansowych, budowa autostrad, napływ inwestorów to dopiero pierwszy krok. Przez tworzenie strategii, planów rozwoju, planów zagospodarowania, zaangażowania władz lokalnych można pojawiającą się szansę odpowiednio wykorzystać, także w zakresie rozwoju infrastruktury komunalnej.

Literatura

- Bald K., 2005, *Wybrane zagadnienia planowania Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*. Biuletyn KPZK PAN, z. 215, Warszawa.
- Baranowski B., Fijałek J., 1988, *Łódź. Dzieje miasta*. PWN, Warszawa-Łódź.
- Gminny program ochrony środowiska* (załącznik do uchwały NR XVIII/118/04 Rady Miejskiej w Tuszynie z 18 czerwca 2004 r.), Urząd Miasta i Gminy Tuszyn, Tuszyn 2004.
- Narodowy Spis Powszechny ludności i mieszkań*, 2003, GUS, Łódź.
- Plan rozwoju lokalnego gminy Stryków na lata 2004-2006 z przedłużonym okresem programowania do 2013 r.* (załącznik do uchwały nr XXII/26/2005 z 29 stycznia 2005 r.), Urząd Miasta i Gminy Stryków, Stryków 2005.
- www.strykow.pl
- www.tuszyn.bip.cc
- www.tuszyn.infocentrum.com
- www.stat.gov.pl/bdr/inf.htm