

Magdalena Nowak

Uniwersytet Łódzki

**INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE JAKO ŹRÓDŁO
KONFLIKTU PRZESTRZENNEGO NA PRZYKŁADZIE
PROJEKTU PHARE „PRZEBUDOWA DROGI
WOJEWÓDZKIEJ NR 713 ŁÓDŹ
– TOMASZÓW MAZOWIECKI”**

1. Infrastruktura jako źródło efektów zewnętrznych

Przez pojęcie „infrastruktura” rozumie się „podstawowe urządzenia i instytucje świadczące usługi niezbędne do należytego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki i zapewniające odpowiednie warunki bytowe ludności” [3, s. 251]. Infrastruktura przyczynia się zatem do wytwarzania, przemieszczania i konsumpcji dóbr, sama ich nie kreując. Stanowi zbiór określonych urządzeń, sieci, budynków i układów zapewniających proces produkcyjny oraz niezbędnych do życia ludności [9, s. 132].

Charakterystyczną cechą systemu infrastrukturalnego, w tym systemu drogowego, jest jego wpływ na procesy zachodzące w sferze życia społecznego, gospodarczego oraz przestrzennego. To właśnie przestrzenny zasięg oddziaływania powoduje, iż skutki przedsięwzięć infrastrukturalnych koncentrują się i uwidaczniają zawsze na określonym obszarze [9, s. 134].

Infrastruktura, w tym drogowa, jest źródłem efektów zewnętrznych. Zarówno człowiek, jak i podmioty gospodarcze czy organizacje są elementami szerszego systemu, czyli elementami zestawu „składników, między którymi zachodzą wzajemne stosunki i gdzie każdy składnik połączony jest z każdym innym bezpośrednio lub pośrednio” [2, s. 56]. Na elementy systemu oddziałuje również jego oto-

czenie, czyli „te wszystkie elementy, które nie wchodzą w jego skład, ale są z nim związane, tzn. oddziałują na stan systemu lub system oddziałuje na nie” [2, s. 59]. Oddziaływanie to może przybierać charakter zarówno pozytywny, jak i negatywny, czyli stwarzać szanse rozwoju dla elementów systemu lub stwarzać zagrożenia dla ich istnienia. Wpływ otoczenia, który warunkuje warunki bytowe ludności, a także kształtuje warunki prowadzenia działalności gospodarczej określany jest nazwą efektów zewnętrznych. Działalność człowieka odbywa się bowiem zawsze w konkretnym czasie w konkretnej przestrzeni. Przestrzeń ma zazwyczaj wielu użytkowników, którzy realizują w niej różne funkcje, korzystają z niej, ale również wchodzi w interakcje z innymi użytkownikami. Pomiędzy różnymi działalnościami występują bowiem współzależności, co można inaczej określić uwarunkowaniem funkcjonowania ludzi i działań od otoczenia. Otoczenie może kształtować zależności funkcjonalne, informacyjne, gospodarcze itd. [9, s. 134]. Efekty zewnętrzne są zatem zbiorem relacji pomiędzy elementami szerszego systemu, a także pomiędzy danym systemem a jego otoczeniem.

Jako pierwszy termin „korzyści zewnętrznych” wprowadził A. Marshall. Badając zagadnienia związane z ekonomiką i teorią przedsiębiorstwa, wyróżnił on *korzyści wewnętrzne* zależące od środków, którymi rozporządzają podmioty gospodarcze, także od ich organizacji i sprawności kierownictwa, oraz *korzyści zewnętrzne*, będące wynikiem ogólnego rozwoju gospodarczego [4, s. 19]. Marshall interesował się pozytywnym oddziaływaniem otoczenia – stąd termin korzyści zewnętrznych. Niemniej jednak, wpływ otoczenia – może mieć charakter negatywny, dlatego w literaturze przedmiotu stosuje się pojęcie efektów zewnętrznych, które obejmuje również negatywne oddziaływanie otoczenia. Efekty zewnętrzne są to zatem „czynniki pozytywne lub negatywne tworzone przez otoczenie zewnętrzne wyróżnionego podmiotu, wpływające lub mogące wpływać na jego działalność i zachowania przestrzenne i odbieranie niekontrolowanymi kanałami wzajemnych powiązań podmiotu i otoczenia bez ich rekompensaty” [4, s. 35-36].

Istnienie infrastruktury na danym obszarze powoduje powstawanie pozytywnych efektów zewnętrznych, przynosi wiele impulsów rozwojowych. Przykładem może być tutaj powstanie infrastruktury ułatwiającej prowadzenie działalności gospodarczej na danym terenie w postaci chociażby wodociągu, bez którego dana działalność gospodarcza nie byłaby możliwa. Również powstanie systemu dróg na jakimś terenie powoduje powstanie pozytywnych efektów zewnętrznych, umożliwiając rozwój obszaru przez samą jego dostępność komunikacyjną. W ten sposób teoria efektów zewnętrznych naświetla problem związków występujących pomiędzy zagospodarowaniem infrastrukturalnym a prowadzeniem działalności gospodarczej.

Inwestycje infrastrukturalne oddziałują na procesy rozwojowe obszaru będącego pod wpływem danego przedsięwzięcia, stają się czynnikiem rozwoju lokalnego. W kontekście ekonomicznych aspektów rozwoju lokalnego, infrastruktura zaspokaja popyt na usługi niezbędne do funkcjonowania podmiotów gospodarczych.

Pozwala także na kształtowanie się na danym obszarze powiązań o charakterze informacyjnym. W kontekście społecznym rozwoju lokalnego zagospodarowanie infrastrukturalne zaspokaja popyt na usługi niezbędne do życia i funkcjonowania ludności, dobrze rozwinięta infrastruktura zaś to szansa na ciągłą poprawę warunków bytowych i tworzenie obszaru konkurencyjnego z punktu widzenia potencjalnych mieszkańców.

Związek zagospodarowania infrastrukturalnego z rozwojem gospodarczym ma charakter sprzężenia zwrotnego [5, s. 158]. Z jednej strony zachodzące w danej przestrzeni procesy społeczne i ekonomiczne są uzależnione od poziomu zagospodarowania tej przestrzeni w sferze infrastruktury. Z drugiej zaś strony – następstwem tych procesów jest potrzeba rozwoju lub przekształceń istniejącej infrastruktury, przy czym postuluje się, by rozwój infrastruktury wyprzedzał lub postępował równoległe z procesem rozwoju gospodarczego [5, s. 158].

Rozwinięta infrastruktura pozwala na redukcję kosztów pozyskania czynników produkcji [8, s. 84-85]. Oznacza to również, że infrastruktura techniczna wpływa na produktywność czynników wytwórczych poprzez efekty ekonomiczne funkcjonujących już w regionie jednostek gospodarczych [6, s. 52]. Inaczej mówiąc, inwestycje infrastrukturalne prowadzą do rozszerzenia wydolności gospodarczej obszaru.

Infrastruktura to także narzędzie władz samorządowych, które może zostać użyte do osiągania założonych celów. Jako wynik działalności władz samorządowych infrastruktura to sposób na wpływanie owych władz na decyzje lokalizacyjne jednostek gospodarczych. Stanowi ona niejako instrument regulacji w tym zakresie [8, s. 449]. Ilustracją takich działań mogą być doświadczenia wielu krajów, które między innymi przy wykorzystaniu infrastruktury kształtowały rozwój przemysłowy [8, s. 447-475]. Zagospodarowanie w zakresie infrastruktury technicznej to również instrument osiągania lokalnego ładu przestrzennego.

Inwestycje w kształtowanie infrastruktury technicznej to narzędzie kreowania nowych miejsc pracy dla ludzi infrastrukturę tworzących oraz utrzymujących ją. W toku realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych ma miejsce również wzrost popytu na materiały budowlane oraz prace wykonawcze, czego wynikiem jest także wzrost bazy podatkowej jednostki samorządu terytorialnego oraz poprawa kondycji jej budżetu [6, s. 53]. Rozwój infrastruktury uruchamia zatem tzw. efekt mnożnikowy w odniesieniu do powstawania miejsc pracy.

Inwestycje infrastrukturalne mogą być jednak także źródłem negatywnych efektów zewnętrznych; mogą, np. stać się źródłem konfliktów społecznych o podłożu przestrzennym.

2. Infrastruktura jako źródło konfliktu o podłożu przestrzennym

Konflikt rozumiany jest jako relacja pomiędzy dwiema stronami, wynikająca z odmiennego pojmowania danego problemu. Jest to zatem co najmniej dwustronna interakcja, wyrażająca niezgodność pomiędzy ludźmi lub ich grupami [7, s. 169].

Konflikt społeczny o podłożu przestrzennym charakteryzuje się tym, iż „właśnie u jego podłoża leży sposób użytkowania przestrzeni przez człowieka i związane z jego działalnością efekty zewnętrzne” [7, s. 169]. Konflikt taki pojawi się zatem wówczas, gdy pomiędzy stronami nastąpi interakcja polegająca na braku zgodności co do użytkowania terenu.

W praktyce spotyka się konflikty społeczne o charakterze przestrzennym wynikające m.in. z [1, s. 173]:

- niedostatecznej podaży terenu o pożądanych cechach,
- istniejącego sposobu zagospodarowania przestrzeni,
- zmiany sposobu użytkowania przestrzeni.

Może jednak zaistnieć również sytuacja, w której do konfliktu dochodzi w sytuacji zmiany sposobu zagospodarowania terenu, choć nie ma zgodności co do konieczności takiej zmiany. Zmiana sposobu użytkowania danej przestrzeni może być przez społeczność lokalną i pozostałych użytkowników danego obszaru (np. przedsiębiorców) postrzegana pozytywnie, a wszyscy użytkownicy przestrzeni mogą być przekonani co do jej pozytywnych skutków. Może bowiem zdarzyć się tak, iż proces inwestycyjny stanie się dla społeczności lokalnej na tyle uciążliwy, iż przerodzi się w źródło konfliktu. Przykładem takiej właśnie sytuacji konfliktowej jest inwestycja drogowa – projekt PHARE „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 713 Łódź – Tomaszów Mazowiecki”.

3. Projekt PHARE „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 713 Łódź – Tomaszów Mazowiecki” jako źródło konfliktu społecznego o podłożu przestrzennym

Ulica Rokicińska stanowi fragment drogi wojewódzkiej nr 713 i jest zarazem jedną z głównych arterii komunikacyjnych miasta, podstawową drogą łączącą Łódź z Tomaszowem Mazowieckim i szeregiem mniejszych miast (Andrespol, Wiśniowa Góra, Rokiciny, Ujazd). Jest główną arterią wschód–zachód dla miasta Łodzi. Choć ulica ta leży po wschodniej stronie miasta, w przyszłości przez przedłużenie innymi ulicami ma stanowić połączenie wschodu miasta z drogą ekspresową S14.¹ Jest to także droga dojazdowa do autostrady A1 biegnącej po wschodniej stronie miasta. Droga ta należała i należy do najczęściej uczęszczanych i zatłoczonych w mieście.

Prace polegające na poprawie układu komunikacyjnego w obrębie tej ulicy podjęto już w latach 1998-1999. Przedsięwzięcie to miało na celu przede wszystkim zwiększenie przepustowości ulicy, płynności i bezpieczeństwa ruchu i polegało na poszerzeniu pasa drogowego wraz z budową skrzyżowania w rejonie hipermarketów Selgros i Obi. Choć bezpośrednią przyczyną realizacji omawianego zadania inwestycyjnego było zlokalizowanie przy ul. Rokicińskiej 188/214 wielkopowierzchniowych

¹ Droga ekspresowa S14 będzie to zachodnia obwodnica Łodzi, która połączy powstałą autostradę A2 (węzeł Emilia) z drogą ekspresową S8 (węzeł Róża), biegnąc południkowo po zachodniej stronie aglomeracji.

obiektów handlowych Selgros i Obi, to inwestycja ta stanowi część szerszego projektu inwestycyjnego, którego celem jest modernizacja (poszerzenie pasa drogowego) ul. Rokicińskiej w granicach administracyjnych miasta. W trakcie realizacji omawianego zadania inwestycyjnego poszerzono dotychczasową jednojezdniową ulicę. Obecnie ul. Rokicińska w rejonie centrów handlowych Obi i Selgros jest szeroką dwujezdniową ulicą o kilku (3-4) pasach ruchu w każdym kierunku. Zwiększono również bezpieczeństwo ruchu poprzez budowę sygnalizacji na skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi centrum handlowego i okolicznymi ulicami dochodzącymi do Rokicińskiej oraz dzięki budowie krótkiego, niestety, odcinka ścieżki rowerowej. Realizacja opisywanego zadania inwestycyjnego przyniosła również pewne efekty w zakresie uporządkowania zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu ul. Rokicińskiej na omawianym odcinku – poprawę ładu przestrzennego.

W efekcie powyższej inwestycji rozbudowana została jednak tylko część ul. Rokicińskiej, znaczny zaś jej fragment pozostawał wciąż uciążliwą dla korzystających wąską jezdnią dwukierunkową.

W 2000 r. na podstawie porozumienia pomiędzy marszałkiem województwa łódzkiego, wójtem gminy Andrespol oraz zarządem miasta Łódź powstał pomysł realizacji wspólnej inwestycji polegającej na rozbudowie kolejnego fragmentu ul. Rokicińskiej. Podjęto decyzję o jej rozbudowie na 1,5-kilometrowym odcinku leżącym w granicach Łodzi od ul. Augustów do ul. Hetmańskiej, a także na 1,6-kilometrowym odcinku leżącym w gminie Andrespol od ul. Kościelnej do ul. Marysińskiej. Lokalizację inwestycji przedstawia rys. 1.

Na odcinku łódzkim zaplanowano dobudowanie dodatkowych jezdni po południowej stronie miasta (dla wyjeżdżających z Łodzi), zostanie także wydłużona linia tramwajowa. W gminie Andrespol zaprojektowano poszerzenie jezdni, zbudowanie chodników, ścieżek rowerowych oraz wybudowanie nowej sygnalizacji świetlnej.

W celu realizacji tej inwestycji uzyskano dofinansowanie z programu PHARE. Planowane do osiągnięcia cele oraz wskaźniki, za pomocą których cele te są mierzone, prezentuje tab. 1. Udział finansowy poszczególnych stron przedstawia rys. 2.

Po stronie inwestorskiej, partnerami projektu zostały:

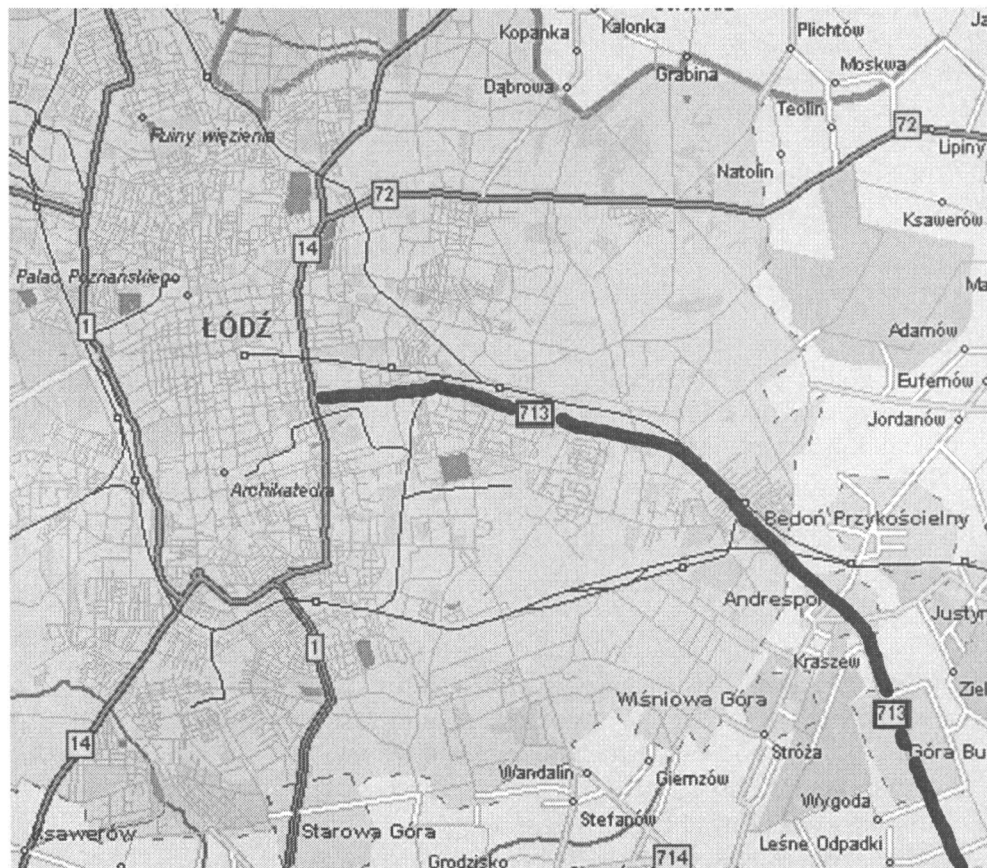
- gmina Andrespol,
- miasto Łódź (Zarząd Dróg i Transportu),
- Urząd Marszałkowski (Zarząd Dróg Wojewódzkich).

Spśród partnerów wyłoniono lidera: miasto Łódź i to ono występuje jako strona kontraktu.

Na podstawie przygotowanego projektu 20 maja 2003 r. ogłoszono przetarg na wykonanie robót. Za kryterium dopuszczenia do przetargu przyjęto między innymi doświadczenie wykonawcy. Oferenci musieli mieć odpowiednią zdolność kredytową oraz wykazywać odpowiedni poziom obrotów z 3 lat poprzedzających przetarg. Musieli oni także złożyć pisemne oświadczenie o tym, iż nie naruszyli w poważny sposób warunków innych realizowanych przez siebie kontraktów unijnych.

W odniesieniu do kryterium wyboru ofert jako jedyne przyjęto kryterium cenowe. Zastosowanie ceny jako jedynego kryterium narzucają procedury PRAG².

18 sierpnia 2003 r. przetarg wygrała hiszpańska firma NECSO Entrecanales Cubiertas SA będąca znanym na rynku europejskich przedsiębiorstwem robót budowlanych, której partnerem jest Mostostal Warszawa SA. Inwestycja będąca przedmiotem niniejszego artykułu nie była jedyną, jakiej podjęła się firma NECSO na terenie Polski. Wykonawca powinien rozpocząć prace w listopadzie 2003 r. Planowany termin zakończenia prac: październik 2004 r.



Rys. 1. Przebieg drogi nr 713 na terenie miasta Łodzi

Źródło: opracowanie własne z użyciem multimedialnej Mapy Polski 2002 Deluxe, Wyd. Cartall 1997-2002.

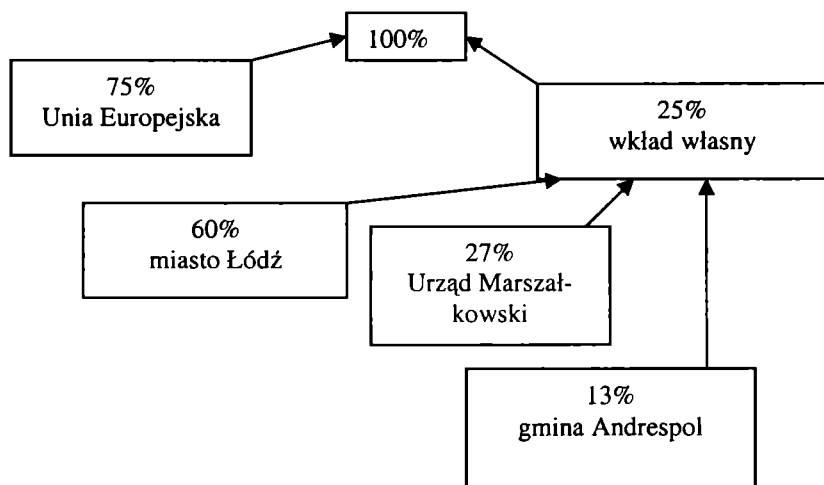
² PRAG to „Praktyczny przewodnik procedur przetargowych dla programów PHARE, ISPA i SAPARD” (ang. *Practical Guide to Phare, ISPA and SAPARD Contract Procedures*). Jest to dokument wydany przez Komisję Europejską, stanowiący podstawę prawną (zbiór procedur i wzorów dokumentów) przygotowywania i zawierania kontraktów wykonawczych w ramach udzielonego zamówienia.

Tabela 1. Cele oraz wskaźniki osiągnięć inwestycji

Cel szerszy:	Wskaźniki osiągnięć:
• zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej województwa łódzkiego poprzez poprawę infrastruktury transportowej	• poziom PKB w regionie zbliżony do średniej krajowej • zmniejszenie wskaźnika bezrobocia
Cele bezpośrednie:	Wskaźniki osiągnięć:
• poprawa atrakcyjności inwestycyjnej w rejonie Łodzi, • poprawa bezpieczeństwa ruchu, • zwiększenie ruchu samochodowego, • poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, • rozwój obszarów inwestycyjnych	• 70 nowych przedsiębiorstw na terenach inwestycyjnych udostępnionych w wyniku realizacji projektu po 2 latach (w promieniu 2 kilometrów), • zwiększenie liczby przedsiębiorstw i mieszkańców podłączonych do nowej infrastruktury (system kanalizacji sanitarnej i deszczowej: 150 przedsiębiorstw i 500 mieszkańców, • zmniejszenie liczby wypadków o 10% rok po oddaniu inwestycji (z 70 do 63 rocznie), • zwiększenie liczby samochodów o 10% rok po oddaniu inwestycji (z 10 700 do 11 770 dziennie)
Rezultaty/wyniki:	Wskaźniki osiągnięć:
• przebudowa drogi regionalnej, • skrócenie czasu podróży pomiędzy Łodzią a Tomaszowem Mazowieckim, • poprawa jakości drogi, • stworzenie nowych miejsc pracy, • poprawa dostępności do terenów inwestycyjnych, • budowa systemu kanalizacji sanitarnej, • budowa systemu kanalizacji deszczowej	• przebudowa drogi wojewódzkiej nr 713 na długości 3,175 km, • skrócenie czasu podróży o 15 minut, • poprawa nośności drogi, • 700 nowych miejsc pracy utworzonych po 2 latach od zakończenia inwestycji na terenach inwestycyjnych udostępnionych w wyniku realizacji projektu, • 310 ha terenów inwestycyjnych dostępnych dzięki drodze, • budowa systemu kanalizacji sanitarnej o długości 1,7 km, • budowa systemu kanalizacji deszczowej o długości 3,8 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie karty programowej projektu,
<http://europa.eu.int/comm/enlargement/pas/phare/programmes/national/poland/2001/pl01.06.03.01%20road%20infrastructure%20lodz.pdf>.

Wykonawca nie rozpoczął jednak prac w planowanym terminie. W styczniu 2004 r. władze miasta Łodzi ze względu na nierozpoczęcie przez wykonawcę robót postanowiły interweniować. W wyniku tej interwencji rozpoczęto roboty w marcu 2004 r. Opóźnione rozpoczęcie prac i idące za tym interwencje władz miasta nie zmotywowały wykonawcy do przyspieszenia robót. Prace trwały niezwykle długo, budząc uzasadnione wątpliwości co do możliwości terminowego zakończenia inwestycji.



Rys. 2. Udział stron w finansowaniu inwestycji

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji otrzymanych w Zarządzie Dróg i Transportu w Łodzi.

Wydłużający się proces realizacji stał się źródłem negatywnych efektów zewnętrznych dla mieszkańców oraz innych korzystających z drogi. Prace posuwały się bardzo opieszale, co było niezwykle uciążliwe dla społeczności lokalnej, szczególnie Andrespola. Na odcinku łódzkim rozpoczęto bowiem budowę brakującego fragmentu jezdni, a kierowcy korzystali z jezdni istniejącej dotychczas. W Andrespolu zaś rozkopano główne skrzyżowanie oraz jedną stronę jezdni. W ten sposób na ul. Rokocińskiej w Andrespolu możliwy był jedynie ruch zmianowy, przyczyniający się do opóźnień (nawet kilkudziesięciominutowych) w stosunku do rozkładu jazdy transportu lokalnego. Mieszkańcy narażeni byli tym samym na wydłużenie czasu dojazdu do pracy. Rozpoczęte i nie kontynuowane prace na głównym skrzyżowaniu, będącym jednocześnie centrum handlowym Andrespola, zmusiły niektóre placówki handlowe do zawieszenia swojej działalności. Wiele podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w obrębie rozpoczętej inwestycji odnotowało znaczny spadek dochodów. Utrudnienia w ruchu drogowym oraz znaczne zawężenie jezdni stanowiły zagrożenie dla prowadzących pojazdy, pieszych, a także dla rowerzystów. Słabo oznakowane trasy objazdu powodowały kluczenie kierowców przejeżdżających po terenie Andrespola oraz koncentrowanie ich uwagi właśnie na oznakowaniu, zmniejszając jednocześnie koncentrację na innych użytkownikach drogi, co prowadziło do kolizji. Niewytyczone objazdy w granicach gminy Andrespol spowodowały korzystanie przez kierowców z dróg nieprzystosowanych do intensywnego użytkowania. Unoszący się w powietrzu pył w obszarze użytkowanych teraz intensywnie nieutwardzonych nawierzchni stanowił kolejną silnie od-

czuwaną przez mieszkańców niekorzystać trwającej inwestycji. Wykonawca nie zabezpieczył także przyłączy kanalizacyjnych na czas przerwania prac.

Budowa drogi zawsze pociąga za sobą pewne utrudnienia; niestety w opisywanym przypadku uciążliwości trwały przez ponad rok.

Ze względu na ciągłe przerywanie robót miasto Łódź zdecydowało się na przygotowanie aneksu do umowy. Opracowywany od lipca 2004 r. aneks załączono ostatecznie 2 lutego 2005 r. Na tej podstawie wykonawca zobowiązał się do zakończenia prac do końca lipca 2005 r. Został on zmuszony do zapłaty odszkodowania za wynikłe z jego winy opóźnienia w realizacji inwestycji.

Powstały konflikt społeczność lokalna–infrastruktura wynikał zatem z winy nierzetelnego wykonawcy. Można jednak stwierdzić, iż ze względu na to, iż to miasto Łódź występowało po stronie zamawiającego, ono stało się obiektem ataków niezadowolonych mieszkańców. W ten sposób ucierpiał z pewnością wizerunek miasta, a także Zarządu Dróg i Transportu. Takiej sytuacji można było zapobiec poprzez należyte informowanie zarówno mieszkańców, jak i mediów o przebiegu prac oraz przez rozmowy z nierzetelnym wykonawcą. Tymczasem najbardziej poszkodowani mieszkańcy i przedsiębiorcy z Andrespola wyrazili niezadowolenie wynikające z braku komunikacji na linii urząd–mieszkańcy. Wprawdzie władze miasta Łodzi były jedynie pośrednikiem pomiędzy władzami Andrespola a jego mieszkańcami, jednak dla dobra własnego wizerunku powinny proces komunikacji społecznej usprawnić. Ani na stronie internetowej Urzędu Miasta, ani też na stronie internetowej Zarządu Dróg i Transportu nie ma informacji dotyczących inwestycji poza doraźnymi lakonicznymi komunikatami. Wydaje się, iż w przypadku tak istotnej sumy wydatkowanych pieniędzy publicznych mieszkańcy zasługują na bardziej rzetelną informację. Ułomny proces przepływu informacji na zewnątrz wydaje się być także wynikiem słabego przepływu informacji wewnątrz urzędu. Z pewnością pozytywnego klimatu wokół konfliktu nie łagodziły media lokalne. Prasa lokalna, koncentrując się na negatywnych zjawiskach, nie relacjonowała należycie trudów, jakie władze miasta włożyły w interwencje i negocjacje z wykonawcą. Tymczasem władze miasta zdołały wyrzucić presję na wykonawcy i zobowiązać go do zakończenia prac w terminie. Wykonawca nie wywiązał się z innych zawartych na terenie Polski kontraktów unijnych, dlatego osiągnięcie zamierzonego celu przez Łódź powinno być szerzej nagłościone.

4. Podsumowanie

Powstawanie sytuacji konfliktowych o podłożu przestrzennym jest w zasadzie nieuniknione. Jednak posiadanie wiedzy i doświadczenia w zakresie zarządzania sytuacjami konfliktowymi może spowodować znaczne ich złagodzenie. Powinno to być szczególnie ważne dla władz lokalnych, które jako decydent oraz inwestor z zakresu większości inwestycji infrastrukturalnych mają szansę w takich sytuacjach zachować swój pozytywny wizerunek. W przypadku zminimalizowania negatywnego efektu sytuacji konfliktowej i należytego wykorzystania tego faktu, mogą

wizerunek ten nawet poprawić. Jeżeli sytuacja konfliktowa okazuje się nie do uniknięcia (nie da się przewidzieć wystąpienia takiej sytuacji na etapie planowania inwestycji czy wyboru wykonawcy), jedyne, co pozostaje władzom lokalnym do zrobienia, to zastosowanie technik negocjacyjnych i perswazyjnych oraz uporczywe dążenie do osiągnięcia założonych celów. W omawianym przykładzie władze lokalne użyły technik negocjacyjnych i doprowadziły do zobowiązania wykonawcy do zakończenia prac w określonym terminie. Niemniej jednak nie zadbane w wystarczającym stopniu o wizerunek miasta Łodzi, które stało się przedmiotem licznych ataków prasy lokalnej oraz społeczności lokalnej.

Literatura

- [1] Banachowicz B., *Konflikty społeczne w grze o przestrzeń*, [w:] *Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania rozwoju regionu – teoria i praktyka*, red. D. Stawasz, UŁ, Łódź 2004.
- [2] Bielski M., *Organizacje. Istota, struktury, proces*, UŁ, Łódź 1992.
- [3] Fierla I., *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa 2001.
- [4] Jewtuchowicz A., *Efekty zewnętrzne w procesach urbanizacji i uprzemysłowienia*, UŁ, Łódź 1987.
- [5] Kuciński K., *Geografia ekonomiczna*, AGH, Warszawa 1994.
- [6] Kudłacz T., *Programowanie rozwoju regionalnego*, PWN, Warszawa 1999.
- [7] Markowski T., *Zarządzanie rozwojem miast*, PWN, Warszawa 1999.
- [8] Smith D. M., *Industrial location*, John Wiley&Sons, Nowy Jork 1971.
- [9] Stawasz D., *Współczesne uwarunkowania rozwoju polskich regionów*, UŁ, Łódź 2000.

INFRASTRUCTURAL INVESTMENT AS A SOURCE OF A SPATIAL CONFLICT- ON THE EXAMPLE OF PHARE PROJECT „RECONSTRUCTION OF VOIVODSHIP ROAD NO 713 BETWEEN ŁÓDŹ AND TOMASZÓW MAZOWIECKI”

Summary

When managing the space, there is often a need of compromise between contradictory interests which can become a source of a spatial conflict. Those conflicts can arise on the basis of infrastructural investment which is perceived negatively by the local community. Nevertheless there can be a situation when the investment itself is estimated positively but the process of its implementation becomes highly inconvenient for the local community. Realization of a PHARE project „Reconstruction of voivodship road No 713 between Łódź and Tomaszów Mazowiecki” is an example of such situation.