

**Bartosz Bartosiewicz\* , Krzysztof Paczkowski\*\***

## **PLANOWANA OBWODNICA SZADKU NA TLE UKŁADU DROGOWEGO MIASTA**

### **Wprowadzenie**

Wyznacznikiem rozwoju przestrzennego każdej miejskiej jednostki osadniczej jest układ sieci drogowej. Drogę miejską stanowi każda droga publiczna, znajdująca się na obszarze miasta, bez względu na jej ukształtowanie, szerokość czy rodzaj nawierzchni<sup>1</sup>. Drogi miejskie, łącząc się ze sobą, tworzą odrębny układ sieci ulicznej, który powinien zapewniać odpowiednie warunki ruchu pod względem płynności, przepustowości i szybkości poruszania się zarówno pojazdów, jak i pieszych. Układ ten scala poszczególne elementy miasta (dzielnice), wiążąc je w harmonijną całość. Jego podstawę stanowi ulica, definiowana jako wydzielony pas w obrębie zabudowy miasta, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych, przeznaczony do ruchu kołowego i pieszego oraz do instalowania podziemnych i nadziemnych urządzeń infrastruktury technicznej. Ulica jest więc drogą miejską, zabudowaną głównie budynkami mieszkalnymi, usługowymi i przemysłowymi, służącą do obsługi bezpośredniego otoczenia<sup>2</sup>. W aspekcie zagospodarowania miasta, ulice kształtują przestrzeń obszaru zurbanizowanego. Ponadto tworzą one swoiste osi, ograniczające przestrzenie wewnątrzmięskie.

W obrębie każdego ośrodka miejskiego ulice można usystematyzować według kilku klasyfikacji opartych na ich właściwościach funkcjonalnych, technicznych

---

\* Bartosz Bartosiewicz, mgr, jest asystentem w Katedrze Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego.

\*\* Krzysztof Paczkowski jest absolwentem Uniwersytetu Łódzkiego i autorem pracy magisterskiej *Infrastruktura drogowa gminy Szadek – analiza geograficzna*, wykonanej w Katedrze Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej (promotor: prof. dr hab. Tadeusz Marszał).

<sup>1</sup> W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu*, Warszawa, 1982.

<sup>2</sup> Z. Karst, *Drogi kołowe w Polsce jako element infrastruktury drogowej*, Wrocław, 1990.

oraz na warunkach terenowych. Najbardziej powszechna klasyfikacja ulic, polegająca na określeniu funkcji pełnionych w układzie sieci lokalnej, pozwala wyodrębnić:

- arterie główne, obsługujące ruch miejscowy i przejazdowy o dużym natężeniu;
- arterie dzielnicowe, obsługujące dzielnice miejskie;
- ulice miejscowe, przeznaczone dla ruchu lokalnego i obsługujące tereny mieszkaniowo-usługowo-przemysłowe;
- obwodnice miejskie, jako drogi okalające dane miasto, dzielnicę, centrum lub śródmieście, umożliwiające pojazdom na omińnięcie pewnego obszaru miejskiego i odciążenie jego ulic z tranzytowego ruchu międzymiastowego, międz dzielnicowego lub międzyosiedlowego<sup>3</sup>.

Ocena aktualnego systemu drogowego winna być poprzedzona rozważaniami, dotyczącymi formowania się sieci ulicznej danego ośrodka miejskiego w ujęciu historycznym. Na planie Szadku uwidacznia się bardzo wyraźnie, zachowany do dnia dzisiejszego, średniowieczny układ ulic (por. ryc. 1). Podstawowy układ drogowy tego ośrodka miejskiego nawiązuje do skrzyżowania dwóch dawnych szlaków handlowych, wiodących z Sieradza do Łęczycy oraz z Piotrkowa do Uniejowa.



Ryc. 1. Sieć drogową Szadku w drugiej połowie XIX w. i w 2006 r.

Źródło: K. Paczkowski, *Infrastruktura drogową gminy Szadek – analiza geograficzna*, Łódź 2007, (mps pracy magisterskiej)

<sup>3</sup> Tamże.

Centrum współczesnego Szadku stanowi prostokątny rynek. Pierwotnie z każdego jego narożnika wychodziły po dwie ulice. W późniejszym okresie na skutek zabudowy jednej pierzei rynku dwie spośród ośmiu ulic utraciły bezpośrednio połączenie z rynkiem. Rdzeniem osiemnastowiecznego miasta był układ krzyżowy, którego centrum stanowił rynek o kształcie prostokąta. Z każdego narożnika rynku wychodziły po dwie ulice, prowadzące do dróg wylotowych z miasta. Najprawdopodobniej w XVII w. rynek zmienił swój kształt na formę zbliżoną do kwadratu. W XIX w. pierzeje wokół rynku zostały w pełni zabudowane okazałymi, murowanymi kamieniczkami<sup>4</sup>. Uzupełnienie ówczesnej sieci drogowej miasta (rynek i osiem dróg wylotowych) stanowił szereg wąskich uliczek, pełniących rolę wewnętrznych ciągów komunikacyjnych. Na pozostałym obszarze Szadku dominowały drogi gruntowe, łączące poszczególne skupiska osadnicze. Pełniły one również funkcję dojazdową do pól i lasów.

Dalszy rozkwit miasta i jego ekspansja w kierunku południowo-wschodnim sprawiła, iż zwiększeniu uległa gęstość sieci drogowej. Rozwój osiemnastowiecznej Bobowni oraz dziewiętnastowiecznego Nowego Miasta przyniósł ze sobą nowe inwestycje, związane z budową ulic, łączących „nowe dzielnice” Szadku z jego centrum. W XX w. nie nastąpiły większe zmiany w układzie drogowym miasta. Zmianie ulegały jedynie parametry techniczne dróg, głównie za sprawą działań służących ich poszerzeniu oraz poprawie stanu nawierzchni. Wraz z rozwojem indywidualnego transportu samochodowego niezbędnym zmianom ulegała również organizacja ruchu. W ostatnich latach działania władz lokalnych ukierunkowane były głównie na modernizację oraz bieżące utrzymanie ulic („łatanie” dziur i wyrównywanie nierówności).

W latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. powstało osiedle mieszkaniowe Szadkowice-Ogrodzim (formalnie położone poza granicami administracyjnymi miasta, ale morfologicznie i funkcjonalnie związane z nim). Ekspansja jednorodzinnego budownictwa mieszkaniowego na wspomnianym obszarze pociągnęła za sobą konieczność rozbudowy miejscowego układu drogowego. W ciągu kilku lat powstał regularny układ komunikacyjny, składający się z 18 ulic o zbliżonych parametrach technicznych.

### **Obecny układ drogowy Szadku**

Współczesny układ ulic Szadku zbliżony jest do układu kratowego. Centralną oś stanowi ulica Warszawska wraz ze swymi przedłużeniami – ulicą Przatowską (w kierunku wschodnim) i ulicą Kościelną (w kierunku zachodnim). W kierunku południowym (od centrum miasta) biegnie ulica Widawska, która łączy miasto z przylegającym do niego osiedlem Szadkowice-Ogrodzim.

---

<sup>4</sup> T. Marszał, Szadek. *Monografia miasta*, Szadek 1995.

W sieci komunikacyjnej miasta Szadek, z punktu widzenia jej znaczenia i pełnionej przez nią roli, można wyróżnić trzy rodzaje ulic – wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Funkcje dróg wojewódzkich spełniają następujące ulice, znajdujące się w ciągu:

- drogi wojewódzkiej nr 473 (Łaska, Nowe Miasto, Piotrkowska, Uniejowska);

- drogi wojewódzkiej nr 710 (Kilińskiego, Warszawska, Osiny, Sieradzka).

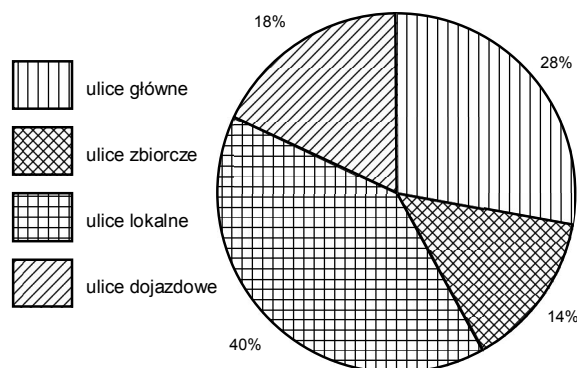
Uzupełnienie tego układu stanowią miejskie drogi powiatowe oraz gminne. W przypadku kilku ulic powiatowych dochodzi do sytuacji, w której ulice te wyznaczają równoczesny przebieg dróg powiatowych. Mankamentem jest fakt, iż zakwalifikowanie tych ulic do kategorii wyżej ww. ciągów komunikacyjnych, skutkowałoby niespełnieniem kryteriów, jakie wynikają z ustawy o drogach publicznych<sup>5</sup>. Są to zazwyczaj krótkie uliczki, wychodzące z pól, niemające kontynuacji (tzw. ślepe uliczki), bądź przechodzące bezpośrednio w drogi gminne. Wśród tych dróg możemy wymienić następujące ulice: Aleja 3 Maja, Bobownia, Glinianki, Kościelna, Leśna, Łakowa, Młynarska, Parkowa, Parczewskiego, Prusinowska, Rynek, Przatowska, Przedmieście Grabowiny, Senatorska, Spacerowa, Stodolniana, Widawska i Wilamowska.

Na obszarze miasta Szadek znajduje się 48 ulic o łącznej długości 34 km (por. zał. 1). Całkowita powierzchnia tych ulic wynosi niespełna 0,38 km<sup>2</sup>. Najkrótszą jest ul. Rynek (jedynie 65,4 m) oraz ul. Krótka (78 m), najdłuższa zaś to ul. Szosa Uniejowska (4011 m). Szadek posiada stosunkowo krótką sieć lokalnych dróg miejskich. Najbardziej wyrazistym i regularnym układem ulic miejskich charakteryzuje się osiedle domków jednorodzinnych Szadkowie-Ogrodzim. Układ tego osiedla oparty jest na siatce krótkich ulic wewnątrz-osiedlowych.

Uwzględniając klasyfikację funkcjonalną wśród ulic miejskich Szadku, największą grupę stanowią drogi lokalne (26 ulic o łącznej długości 13,8 km). Istotną rolę pełnią drogi dojazdowe (9 ulic o łącznej długości 6,1 km) oraz drogi zbiorcze obszarowe (5 ulic o łącznej długości 4,8 km). Trzon sieci ulicznej Szadku stanowi 8 ulic głównych (9,4 km). Są to swoiste arterie, na których koncentrują się największe potoki ruchu tranzytowego.

---

<sup>5</sup> Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r., DzU 2000, nr 71, poz. 1126 z późniejszymi zmianami.



Ryc. 2. Ulice miejskie Szadku według ich funkcjonalności  
 Źródło: K. Paczkowski, *Infrastruktura...*

Średnia gęstość ulic w granicach administracyjnych Szadku jest wysoka i wynosi 189,3 km/100km<sup>2</sup>.

W sieci drogowej miasta Szadku dominują ulice o dwóch pasach ruchu. Blisko 85% wszystkich ulic posiada nawierzchnię utwardzoną. 37 ulic ma nawierzchnię bitumiczną, 3 brukową (Krótka, Polna, Szpitalna). Pozostałe 8 ulic to drogi o nawierzchni gruntowej (Błonie, Działkowa, Grabownia, Kąty, Nad Strugą, Nadrzeczna, Oplotki). Nawierzchnię bitumiczną posiadają główne ulice miasta, pełniące funkcje dróg wojewódzkich i powiatowych. Pozostałe – zwłaszcza gminne, mające charakter wewnętrznych ciągów komunikacyjnych – charakteryzują się nawierzchnią tłuczniową, brukową bądź gruntową.

Uzupełnienie układu drogowego Szadku stanowią ciągi piesze. Chodniki występują jedynie w granicach administracyjnych miasta. Ich całkowita długość wynosi 12,7 km. Największa liczba chodników znajduje się przy ulicach wojewódzkich (6 km). Na drugim miejscu plasują się ulice powiatowe (5,5 km), na ostatnim zaś ulice gminne (1,1 km). Blisko 85% stanowią chodniki z płyt betonowo-cementowych. Jedynie w obrębie rynku występują chodniki wykonane z kostki, niekiedy spotyka się również wykonane z masy bitumicznej.

Układ drogowy Szadku charakteryzuje się dobrze rozwiniętym systemem oświetlenia ulicznego. Blisko 71% dróg miejskich posiada oświetlenie. Połowa to oświetlenie w postaci lamp rtęciowych, pozostałe drogi oświetlają lampy sodowe, rtęciowo-żarowe oraz rtęciowo-sodowe.

Na obszarze miasta znajdują się cztery mosty oraz 18 przepustów. W granicach analizowanego obszaru znajduje się ponadto jeden niestrzeżony przejazd kolejowy (przy ul. Przedmieście Grabowiny).

### **Planowany przebieg obwodnicy i ocena jej lokalizacji**

Scharakteryzowany schemat sieci drogowej Szadku jest typowym przykładem układu drogowego małych ośrodków miejskich, gdzie centralna część miasta (przede wszystkim rynek) pełni rolę podstawowego węzła komunikacyjnego. Tutaj najczęściej krzyżują się główne drogi przelotowe przez miasto, w rynku lub jego najbliższym otoczeniu lokalizuje się przystanki komunikacji autobusowej.

Współcześnie – przy nadal bardzo dynamicznym rozwoju transportu samochodowego w Polsce, a jednocześnie bardzo powolnej rozbudowie przelotowych dróg kołowych (głównie autostrad) – ruch tranzytowy przebiega nie tylko drogami krajowymi, ale również wojewódzkimi, które nierzadko stanowią główną oś ośrodków miejskich. W sytuacji braku obwodnic miejskich, prowadzi to do wzmożonego ruchu na terenach gęsto zabudowanych, po ulicach, które z reguły nie spełniają wymogów technicznych, stawianych drogom obsługującym ciężki transport samochodowy.

Podobnie wygląda również sytuacja w Szadku. Jeszcze kilkanaście lat temu, kiedy ruch na obydwóch drogach wojewódzkich, przebiegających przez miasto, był umiarkowany, nie stanowiło to problemu o kluczowym znaczeniu. Jednak w ostatnim czasie zanotowano duży wzrost natężenia ruchu. Według badań prowadzonych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi<sup>6</sup>, wzrost ten miał miejsce na obydwóch drogach wojewódzkich, przebiegających przez miasto. Większy ruch kołowy obserwuje się na drodze nr 710 (Łódź–Błaszki), gdzie średnie dobowe natężenie ruchu samochodowego tylko w ciągu badanych pięciu lat (2000–2005) wzrosło o 39% na odcinku Lutomiersk–Szadek oraz o 31% na odcinku Szadek–Rossoszycy. Z kolei na drodze nr 473 (Łask–Uniejów) zanotowano o 8% na odcinku Łask–Szadek oraz aż o 42% na odcinku Szadek–Dąbrówka (w kierunku Uniejowa).

Brak jest podobnych danych dla drogi powiatowej, biegnącej z Szadku do Zduńskiej Woli, ale biorąc pod uwagę mniejsze natężenie ruchu na odcinku z Szadku w kierunku Rossoszycy, a także szacunkowe dane Starostwa Powiatowego (średni ruch to ok. 2000–3000 pojazdów na dobę), można wnioskować, że duża część ruchu kołowego odbywa się właśnie w tym kierunku (por. tabl. 1).

---

<sup>6</sup> Badania prowadzono w ramach programu: Generalny Pomiar Ruchu Drogowego w roku 2000 i 2005.

Tablica 1. Zmiany natężenia ruchu na drogach wojewódzkich, przebiegających przez Szadek w latach 2000 i 2005

Droga		Średnia liczba pojazdów przejeżdżająca w ciągu doby w roku		Różnica
		2000 r.	2005 r.	
Droga wojewódzka nr 473 Łask–Uniejów	odcinek Łask–Szadek	2 477	2 693	216
	odcinek Szadek–Dąbrówka	1 505	2 144	639
Droga wojewódzka nr 710 Łódź–Warta	odcinek Lutomiersk–Szadek	3 204	4 466	1 262
	odcinek Szadek–Rossoszycza	1 798	2 369	571

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Zduńskiej Woli.

Jednocześnie, przy rosnącym natężeniu ruchu jego organizacja nie uległa zmianie. Większość przejeżdżających przez Szadek pojazdów przecina samo centrum miasta, czyli rynek, który pełni obecnie funkcję „ronda”, gdzie zarówno ulice Piotrkowska i Warszawska (są to odcinki dróg wojewódzkich), jak i drogi w obrębie samego rynku są ulicami jednokierunkowymi (por. ryc. 3).



Ryc. 3. Układ ulic w obrębie rynku w Szadku

Źródło: K. Paczkowski, *Infrastruktura...*

Prowadzi to nie tylko do powstania zjawiska kongestii transportowej, czyli nadmiernego zatłoczenia pojazdów w przekroju podłużnym drogi, ale także do wzrostu hałasu i zanieczyszczenia powietrza przez spaliny. Taka sytuacja staje się również bardzo uciążliwa dla mieszkańców, przyspiesza eksploatację istniejących dróg, które już obecnie cechują się niskimi parametrami technicznymi. Dodatkowo duże natężenie ruchu prowadzi do powstawania drgań, które są niebezpieczne dla starej przedwojennej zabudowy rynku i ulic mu przylegających. Może to mieć również niekorzystny wpływ na stan zabytkowego kościoła, pod wezwaniem św. Jakuba Apostoła, zlokalizowanego w pobliżu rynku.

Wzrost natężenia ruchu to również zatłoczone ulice, a co za tym idzie utrudniona komunikacja wewnątrzmijska (samochodowa i piesza) oraz brak miejsc parkingowych. Uwzględniając stopień kongestii w przestrzeni badanego miasta, należy stwierdzić iż największe zatłoczenie, a wręcz przeciążenie sieci drogowej zachodzi w obrębie głównych ulic Szadku. Szczególnie w godzinach największego natężenia ruchu obserwuje się nadmierne skupienie pojazdów samochodowych w przekroju podłużnym ulic wojewódzkich. Punktowe zatłoczenie ulic, przecinających się w centralnych obszarach miasta, powoduje niekiedy krótkotrwałe zatrzymanie ruchu w obrębie ich skrzyżowań.

Sytuacja tego rodzaju oznacza również obniżenie poziomu bezpieczeństwa na drogach w obrębie miasta. Według danych Komendy Powiatowej Policji w Zduńskiej Woli, w latach 2000–2006 na terenie miasta Szadek doszło do 136 zdarzeń drogowych. Stanowi to ponad 20% wszystkich tego rodzaju zdarzeń w gminie. W grupie tej większość stanowią oczywiście kolizje drogowe (126), ale w tym samym czasie miało miejsce również 9 wypadków, w których życie straciły 2 osoby, a 9 zostało rannych. Najbardziej niepokojący jest fakt, iż liczba zdarzeń drogowych, głównie kolizji, wykazuje w ostatnim czasie stałą tendencję wzrostową.

Realia komunikacyjne, w jakich znajduje się dzisiejszy Szadek, powodują konieczność przyspieszenia prac projektowo-inwestycyjnych, zmierzających do wybudowania w jak najkrótszym czasie obwodnicy miejskiej, co miałoby pozytywny wpływ na przekształcenie miejscowego układu drogowego oraz jego powiązanie z układem dróg zewnętrznych.

Koncepcja budowy obwodnicy dla Szadku nie jest pomysłem nowym. Już w obowiązującym do roku 2003 *Planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego gminy Szadek* istniał zapis, wskazujący na budowę tego rodzaju obejścia drogowego. Dokument ten zakładał budowę obwodnicy na zachód od miasta. W późniejszym czasie koncepcja ta uległa zmianie, co było związane z zapisem, który pojawił się w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*. Plan ten zakładał dynamiczny wzrost natężenia ruchu na drodze wojewódzkiej nr 710 (Łódź–Błaszki), a w konsekwencji potrzebę budowy obwodnic miejskich w jej ciągu, ale w odmiennym wariantcie.



Założenie to zostało uwzględnione w przygotowanym, w 2002 r. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Szadek*. W dokumencie tym zaproponowano przebieg obwodnicy na wschód i południe od istniejącej zabudowy miejskiej. To pozwoliłoby na połączenie, jednocześnie wyprowadzenie ruchu tranzytowego w mieście z drogi wojewódzkiej nr 710. W tym samym dokumencie zaproponowano dodatkowo przedłużenie obwodnicy w kierunku północnym (do drogi wojewódzkiej 473 w kierunku Uniejowa), co umożliwiłoby również wyprowadzenie ruchu z drugiego ciągu komunikacyjnego, na którym obecnie ruch odbywa się poprzez centrum miasta (por. ryc. 4).

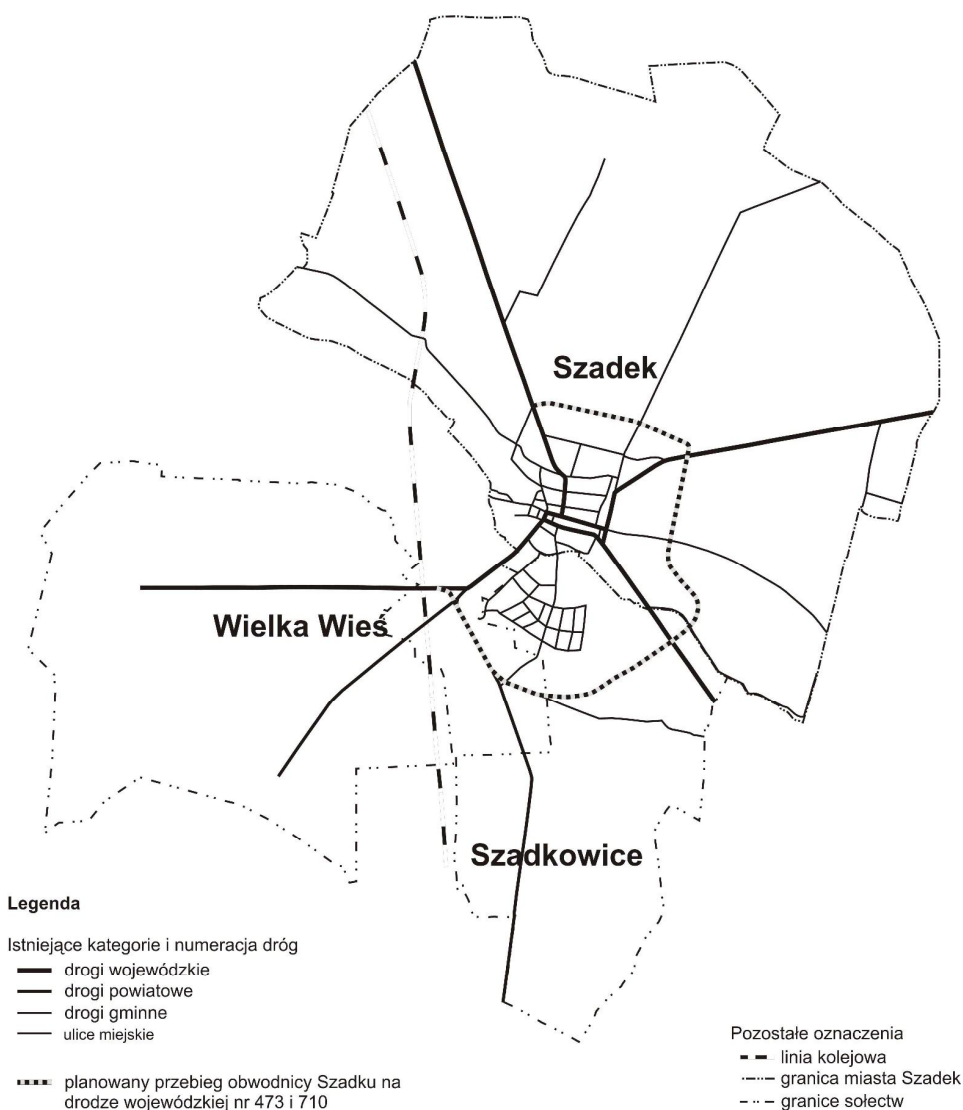
Przyjmuje się, że proponowana obwodnica powinna być drogą jednojezdniową, dwupasmową o szerokości jezdni minimum 7 m. Zaleca się również zapewnienie korytarza komunikacyjnego, dla tej drogi, w liniach rozgraniczających o szerokości 25–35 m. Całkowita długość obejścia wyniosłaby 5720 m, z czego odcinek północny to 1450 m.

Planowana obwodnica Szadku znajduje swoje potwierdzenie również w *Strategii rozwoju województwa łódzkiego na lata 2007–2020*, gdzie jedno z założeń przyjmuje rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym.

Ciekawą syntezę, nawiązującą do strategii województwa, dotychczas niepublikowaną, prezentuje Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, gdzie przeanalizowane zostały wszystkie proponowane obwodnice na drogach wojewódzkich w regionie łódzkim. Z analizy tej wynika, że omawiane obejście Szadku jest jednym z najważniejszych, a jego realizacja powinna nastąpić w pierwszej kolejności. Przemawia za tym duży wzrost natężenia ruchu (przede wszystkim na drodze wojewódzkiej nr 710, co wiąże się z dużym natężeniem ruchu na drodze krajowej nr 14 Łódź–Walichnowy, oraz brakiem drogi ekspresowej S-8) oraz dogodne warunki terenowe i istniejący układ drogowy, co umożliwi poprawne, od strony technicznej, poprowadzenie obejścia.

Planowana obwodnica przebiegałaby poza terenami zurbanizowanymi i nie powodowałaby, z punktu widzenia zagospodarowania, sytuacji kolizyjnych. Mogłoby to skutkować potrzebą zmian w zainwestowaniu terenów otaczających planowaną lokalizację tej drogi. Dodatkowo proponowaną obwodnicę ocenia się jako obejście funkcjonalne, które bez zakłóceń wkomponuje się w istniejący układ drogowy.

Wspomniane dokumenty mają charakter planistyczny. Oznacza to, że stanowią pewną wizję perspektywicznego rozwoju układu drogowego. W celu realizacji tej wizji niezbędne jest podjęcie odpowiednich decyzji zarówno na szczeblu gminnym, ale przede wszystkim na szczeblu wojewódzkim. Dodatkowo realizacja tego rodzaju inwestycji wymaga szczegółowego określenia jej lokalizacji oraz oceny planowanego przebiegu.



Ryc. 4. Projektowany przebieg obwodnicy Szadku na tle istniejącego układu drogowego  
Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy topograficznej w skali 1:10 000

Istniejące plany mogą stanowić jedynie punkt wyjścia do dokładniejszych analiz. Obecna lokalizacja przyszłej obwodnicy została w dokumentach planistycznych wytyczona na mapie w skali 1:10 000, co ogranicza jej znaczenie jako dokumentu stanowiącego podstawę do prowadzenia dalszych prac, zmierzających do realizacji tego przedsięwzięcia.

Niemniej jednak, korzystając z istniejących opracowań, można dość szczegółowo przedstawić planowany przebieg obejścia drogowego miasta. Od północy obwodnica ma brać swój początek przy dzisiejszej Szosie Uniejowskiej (droga wojewódzka nr 473), mniej więcej pomiędzy posesjami o numerach ewidencyjnych 5 i 6. Następnie równoleżnikowo będzie przebiegać w kierunku wschodnim, aż do ul. Glinianki. Od tego momentu jej przebieg pokryje się z istniejącą drogą gruntową, biegnącą równolegle (od strony północnej) do ul. Polnej. Następnie po ok. 400 m (w miejscu gdzie wspomniana droga krzyżuje się z drogą gruntową, biegnącą od ul. Osiny w kierunku północnym) planowana obwodnica skręca w kierunku południowym i krzyżuje się z ul. Osiny (droga wojewódzka nr 710), na wysokości posesji nr 7. Nie zmieniając kierunku, biegnie dalej na południe, przecinając się z ul. Przatowską. Około 100–150 m od tego skrzyżowania droga ma zmienić swój przebieg na południowo-wschodni. W ten sposób jej bieg stanie się równoległy do przechodzącej ok. 300 m na zachód ul. Łaskiej (drogi wojewódzkiej nr 473). Zbliżając się do granicy miasta, obwodnica zmieni swój kierunek, aby już na terenie sołectwa Szadkowice-Ogrodzim przeciąć się z drogą wojewódzką, biegnącą w kierunku Łasku.

Dalej obwodnica przebiega już poza terenem miasta. W obrębie sołectwa Szadkowice-Ogrodzim biegnie w kierunku południowo-zachodnim, aż do drogi gminnej nr 370612 (Starostwo Szadek – droga wojewódzka nr 473). Od tego momentu przebieg obwodnicy pokrywa się z istniejącymi drogami publicznymi. Najpierw ze wspomnianą drogą gminną, a następnie, już na terenie sołectwa Wielka Wieś, z drogą powiatową nr 37234 (Wielka Wieś–Zduńska Wola).

Obwodnica kończyłaby się na terenie Wielkiej Wsi. Plany zakładają połączenie jej z drogą wojewódzką nr 710 poprzez przecięcie działek położonych obecnie pomiędzy trójkątem: dróg powiatowej nr 37230 (Wielka Wieś–Męcka Wola) od południa oraz wojewódzkiej nr 710 (Szadek–Błaszki) od północy i linii kolejowej od zachodu.

Należy zaznaczyć, iż opisany przebieg ma charakter orientacyjny, a nie decyzyjny, gdyż, jak już wspomniano, został określony na podstawie opracowania, mającego bardzo ogólny charakter.

Proponowany przebieg obwodnicy wymaga stworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów, gdzie planowana jest inwestycja. To istotne zadanie pozostaje w kompetencjach władz lokalnych. Wcześniejsze przygotowanie planów w przyszłości może pozwolić na przyspieszenie prac mających na celu realizację inwestycji, zabezpieczy również odpowiedni pas terenu na potrzeby planowanej obwodnicy. Na dzień dzisiejszy sprawa ta, jak i związane z tym opracowanie szczegółowej lokalizacji planowanego obejścia, wydaje się mieć kluczowe znaczenie. Wieloaspektowej oceny wymaga również planowany przebieg obwodnicy i naniesienie ewentualnych korekt, wynikających z barier technicznych, ekonomicznych lub też społecznych.

Zaproponowany wariant wschodni przebiegu obwodnicy należy ocenić pozytywnie. W większości obejście to jest lokalizowane na terenach wolnych, głównie rolniczych, z dala od zwartej zabudowy miejskiej. Dodatkowo w dużej części przebieg obwodnicy pokrywa się z istniejącymi drogami, choć w trakcie podejmowania działań inwestycyjnych, przyjmując zaproponowany pas drogowy szerokości 25–35 m, niezbędne będzie zapewnienie dodatkowego terenu wzdłuż tych dróg.

Praktycznie na całej długości obejścia drogowego Szadku (z wyjątkiem fragmentu, który pokrywa się z drogą powiatową relacji Szadek–Zduńska Wola), niezbędne będą wykupy gruntów, połączone dodatkowo z podziałem istniejących działek. Jest to proces bardzo trudny i długotrwały, choć ze względu na usytuowanie proponowanej drogi, głównie w obrębie terenów rolnych, nie powinien przysporzyć tak wielu trudności, jak ma to miejsce w wielu innych podobnych przypadkach w Polsce. Wykup będzie wymagać ścisłej współpracy Urzędu Gminy i Miasta Szadek ze Starostwem Powiatowym w Zduńskiej Woli oraz Zarządem Dróg Wojewódzkich, jako inwestorem.

Dogodny przebieg proponowanego obejścia (głównie przez tereny rolnicze, położenie z dala od zabudowań mieszkalnych) jest sprzyjający również ze społecznego punktu widzenia i nie powinien rodzić znaczących protestów społecznych, które w wielu miejscach w kraju skutecznie blokują realizację inwestycji drogowych. Natomiast istotnym argumentem o charakterze społecznym, przemawiającym za realizacją tej inwestycji, jest ograniczenie ruchu w obrębie centrum miasta (zwłaszcza ruchu samochodów ciężarowych). Ważny jest również wzrost bezpieczeństwa i spodziewany spadek liczby wypadków drogowych.

Na tym etapie planowania obwodnicy sporne z punktu widzenia realizacji przedsięwzięcia wydają się trzy kwestie.

Pierwsza z nich dotyczy lokalizacji północnego zjazdu z obwodnicy, przy Szosie Uniejowskiej. W przyjętym wariantcie, obwodnica łączy się z drogą wojewódzką nr 473 (w kierunku na Uniejów) w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych położonych po wschodniej stronie ulicy. Prosty rozwiązaniem tej sytuacji mogłoby być przesunięcie zjazdu o kilkaset metrów na północ, w miejsce, gdzie kończy się zabudowa.

Druga ze spornych kwestii to skrzyżowanie planowanej obwodnicy z ul. Osiny. W tym miejscu projektowana droga ma przebiegać w najbliższym sąsiedztwie zwartej zabudowy, ciągnącej się wzdłuż ul. Osiny i jej dojazdów. Jest to sytuacja trudna do jednoznacznego rozwiązania i najprawdopodobniej konieczne będzie poprowadzenie obejścia w najbliższym otoczeniu zabudowań mieszkalnych. Miejsce to wymaga dokładnej analizy, która powinna prowadzić do wyboru najbardziej dogodnego – także z punktu widzenia mieszkańców Osin – rozwiązania.

Ostatnia sporna sprawa to miejsce włączenia obwodnicy w istniejący ciąg drogi wojewódzkiej nr 710 na terenie Wielkiej Wsi. Istniejący plan proponuje przebiecie obwodnicy przez opisywany wcześniej trójkątny skrawek terenu otoczony ze wszystkich stron ciągami komunikacyjnymi. Pomysł ten nie wydaje się najlepszy. Po pierwsze, niesie ze sobą potrzebę wyburzenia istniejącej na tym terenie zabudowy; po drugie, wymaga budowy kosztownej estakady w celu połączenia z drogą wojewódzką, która na tym odcinku przebiega już wiaduktem nad linią kolejową (dodatkowo jest fragment drogi, który w ostatnim czasie był gruntownie modernizowany).

Lepszym wyjściem wydaje się przedłużenie planowanej obwodnicy wzdłuż drogi powiatowej ze Zduńskiej Woli do skrzyżowania z drogą wojewódzką. W tym miejscu można zaplanować rondo, które współcześnie jest jednym z najbardziej bezpiecznych i coraz powszechniej stosowanych rozwiązań skrzyżowania jednopoziomowego.

Zakładając rozwiązanie wskazanych kwestii spornych, należy pozytywnie ocenić proponowane obejście drogowe Szadku. Jednocześnie należy mieć nadzieję, że wkrótce władze samorządowe podejmą odpowiednie kroki umożliwiające rozpoczęcie działań przygotowujących rozpoczęcie inwestycji. Duże szanse na uzyskanie wsparcia finansowego dla przedsięwzięć infrastrukturalnych z funduszy Unii Europejskiej, a także bardzo dobra koniunktura gospodarcza czynią realnym podjęcie budowy obwodnicy Szadku w ciągu najbliższych lat.

## **Wnioski**

Dzisiejszy układ drogowy Szadku, ukształtowany w dużej mierze w okresie średniowiecza, nie przystaje do współczesnych realiów, jakie niesie za sobą postępujący wzrost natężenia ruchu. Dotyczy to w szczególności ruchu tranzytowego, który obecnie odbywa się przez centrum miasta. Układ drogowy miasta do dnia dzisiejszego nie doczekał się realizacji odcinków go odciążających. Stan, w którym występuje tak silne nakładanie się ruchu tranzytowego z ruchem o charakterze lokalnym, wymaga radykalnych działań.

Przy obecnym zainwestowaniu terenów miejskich Szadku, powszechnym obustronnym obudowywaniu korytarzy drogowych, w sytuacji braku możliwości rozbudowy istniejącej sieci ulicznej, wydaje się koniecznym przeniesienie całego ruchu tranzytowego na obwodnicę, która wyprowadziłaby ruch z wąskich i niespełniających norm technicznych uliczek w obrębie centrum.

Z tego względu realizacja obwodnicy drogowej, zapisanej w istniejących planach, jest konieczna i powinna być traktowana jako zadanie priorytetowe. Zaproponowane rozwiązanie w postaci zachodniego wariantu przebiegu drogi omijającej Szadek jest poprawne. Za jak najszybszym przystąpieniem do

realizacji tej kluczowej z punktu widzenia miasta inwestycji przemawia szereg argumentów – warto m. in. podkreślić, iż:

- planowana obwodnica przebiegać będzie przez obszar stosunkowo równinny, dzięki czemu projektowana trasa posiadać będzie łuki pionowe o dość dużych promieniach (pozwoli to na zapewnienie użytkownikom bardzo dobrej widoczności);
- wschodni przebieg obwodnicy omija szerokim łukiem zarówno obszary zabudowane, jak i tereny szczególnie cenne z uwagi na swoje walory przyrodniczo-kulturowe, zlokalizowany jest w obrębie terenów głównie rolniczych;
- przebieg obwodnicy wykorzystuje istniejące już drogi publiczne (m. in. krótki odcinek drogi powiatowej nr 37234) oraz trakty polne;
- projektowany przebieg obwodnicy w znaczny sposób przyczyni się do aktywizacji otaczających obszarów;
- skierowanie ruchu tranzytowego na trasę obwodnicy, wpłynie pozytywnie na poprawę warunków zamieszkania w centrum miasta, usprawnienie komunikacji wewnątrzmięskiej, wzrost bezpieczeństwa drogowego oraz poprawę wizerunku szadkowskiego rynku.

## Bibliografia

- Analiza obwodnic miejscowości wytypowanych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego, jako propozycje zadań do realizacji ponadlokalnych, celów publicznych na układzie dróg wojewódzkich w aspekcie spełnienia warunków technicznych oraz uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych*, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź, 2005 (materiały niepublikowane).
- Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Warszawa 1982.
- Karst Z., *Drogi kołowe w Polsce jako element infrastruktury drogowej*, Wrocław 1990.
- Marszał T., *Szadek. Monografia miasta*, Szadek 1995.
- Paczkowski K., *Infrastruktura drogowa gminy Szadek – analiza geograficzna*, praca magisterska wykonana w Katedrze Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2007.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Szadek*, Łódź–Szadek 2002.
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r.*, DzU 2000 nr 71, poz. 1126 z późniejszymi zmianami.

Załącznik 1. Wykaz ulic miejskich w Szadku (stan na koniec 2006 r.)

Ulica	Funkcja ulicy	Długość (m)	Szerokość jezdni	Szerokość pasa drogowego (m)
Ulice wojewódzkie				
Kilińskiego	główna	315,6	8,0	15,0
Łaska	główna	784,2	7,0	15,0
Nowe Miasto	główna	128,0	6,0	10,0
Osiny	główna	2 760,0	8,0	15,0
Piotrkowska	główna	444,0	7,0	15,0
Sieradzka	główna	411,5	8,0	15,0
Uniejowska	główna	4 011,0	7,0	15,0
Warszawska	główna	515,6	8,0	15,0
Razem		9 369,9		
Ulice powiatowe				
3 Maja	lokalna	546,4	1,9	5,8
Bobownia	lokalna	891,8	4,7	12,3
Glinianki	lokalna	3291,2	4,5	9,2
Kościelna	lokalna	494,3	5,6	9,6
Leśna	lokalna	298,0	5,0	10,3
Łąkowa	lokalna	453,4	4,4	11,0
Młynarska	lokalna	265,6	4,1	12,0
Parczewskiego	lokalna	244,3	4,6	8,9
Parkowa	lokalna	431,1	5,1	11,8
Prusinowska	zbiorcza obszarowa	378,4	5,0	11,2
Przátowska	lokalna	2077,7	4,0	15,0
Przedmieście Grabowiny	zbiorcza obszarowa	2423,7	5,0	13,0
Rynek	zbiorcza obszarowa	65,4	9,9	27,7
Senatorska	lokalna	155,2	6,3	10,7
Spacerowa	lokalna	491,0	6,0	11,9
Stodolniana	lokalna	942,2	5,5	11,1
Widawska	zbiorcza obszarowa	1506,8	6,4	14,2

cd. zał. 1.

Wilamowska	zbiorcza obszarowa	439,8	6,8	15,4
Razem		15396,3		
Ulice gminne				
Akacyjowa	dojazdowa	119,2	4,70	8,30
Błonie	dojazdowa	1065,4	2,60	5,05
40-lecia PRL	lokalna	385,9	5,05	9,50
Działkowa	dojazdowa	258,6	3,00	5,10
Grabownia	dojazdowa	451,0	3,30	6,35
Kąty	dojazdowa	1715,8	3,20	6,45
Krótka	lokalna	78,0	4,40	6,55
Łanowa	lokalna	243,5	5,00	6,00
Młodzieżowa	lokalna	351,2	5,15	6,50
Nad Strugą	dojazdowa	2126,6	2,95	6,80
Nadrzeczna	lokalna	341,0	2,50	4,80
Ogrodowa	lokalna	251,4	4,23	6,90
Opłotki	lokalna	440,3	3,50	6,89
Polna	lokalna	343,5	3,30	6,70
Słoneczna	lokalna	147,6	5,00	8,40
Słowiańska	dojazdowa	166,0	4,65	7,90
Sosnowa	lokalna	282,0	7,70	12,00
Spokojna	lokalna	214,5	5,10	11,30
Spółdzielcza	dojazdowa	88,7	5,20	8,60
Sportowa	dojazdowa	92,2	5,20	8,60
Szpitalna	lokalna	91,1	7,60	10,70
Wspólna	lokalna	278,8	5,10	10,60
Razem		9532,3		
Suma ogólna		34298,5		