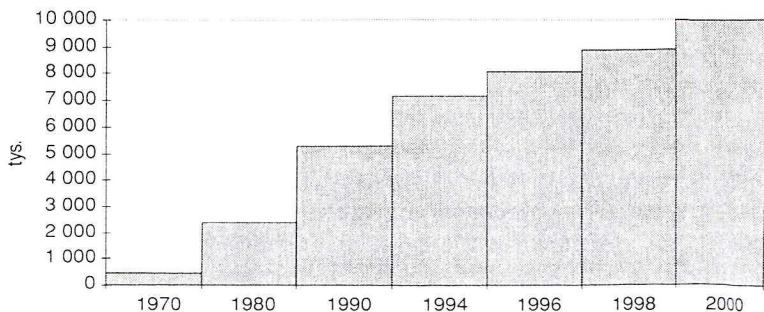


JACEK NALEWAJKO
ANDRZEJ NOWAK

STACJE BENZYNOWE JAKO ELEMENT STRUKTURY PRZESTRZENNEJ ŁÓDZI

Zmiany w strukturze gospodarczej kraju wywołane przeobrażeniami polityczno-społecznymi przełomu lat 80. i 90. uwidaczniają się w wielu dziedzinach życia, choć tempo przemian jest zróżnicowane, zarówno w ujęciu branżowym, jak i przestrzennym. Szczególnie widoczne, a jednocześnie bezpośrednio odczuwalne przez społeczeństwo są zmiany, jakie dokonały się w zakresie dostępności i zróżnicowania asortymentowego różnego typu usług. Oprócz pojawienia się na rynku polskim wielu nowych zmian, niedostępnych w okresie „przedtransformacyjnym”, trzeba zauważyć również zdecydowane zmiany ilościowe i jakościowe wśród tych, które funkcjonowały w naszym kraju od dawna. Niewątpliwie do drugiej grupy należy zaliczyć usługi związane z działalnością transportu samochodowego, których znaczny rozwój był następstwem wręcz „lawinowego” wzrostu liczby pojazdów (zwłaszcza osobowych) w latach 90. (ryc.1).



Ryc. 1. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Polsce w latach 1970-2000

Źródło: *Mały Rocznik Statystyczny Polski 2001*, GUS, Warszawa 2001.

W ciągu ostatnich trzydziestu lat liczba samochodów osobowych w Polsce wzrosła z blisko 480 tys. (w 1970 r.) do ponad 9 mln 990 tys. (2001 r.), z czego połowa przybyła w ostatnim dziesięcioleciu. Lata 90. charakteryzuje podwojenie liczby aut, a takie tempo ich przyrostu jest jednym z najwyższych w Europie.

Liczba zarejestrowanych pojazdów nie daje pełnego obrazu rozwoju motoryzacji i potencjalnego zaspokajania potrzeb społeczeństwa w zakresie funkcji pełnionych przez samochód. Lepszą miarą w tym przypadku jest wskaźnik informujący o liczbie samochodów przypadających na 1000 mieszkańców oraz tempo jego zmian.

W Polsce wielkość ta w latach 90. ulegała znacznym zmianom; na początku analizowanego okresu wynosiła nieco ponad 137/1000 mieszkańców, a w 2000 r. osiągnęła wartość 259/1000 mieszkańców. W Łodzi wskaźnik ten był bardzo zbliżony do średniej krajowej i wyniósł 254 /1000 mieszkańców (*Mały rocznik...*, 2002).

Tak dynamiczny przyrost liczby pojazdów spowodował duże zapotrzebowanie na usługi związane z funkcjonowaniem i utrzymaniem samochodów. Wśród zakładów usługowych realizujących te funkcje jedno z czołowych miejsc zajmują stacje paliw. Obiekty te odgrywają niezwykle istotną rolę nie tylko w zaopatrywaniu klientów w paliwo (tzw. usługi podstawowe), ale coraz częściej są miejscami, gdzie prowadzona jest działalność związana ze sprzedażą tzw. usług towarzyszących, do których należy sprzedaż akcesoriów samochodowych, olejów silnikowych, smarów, jak i towarów nie związanych z pojazdem mechanicznym (artykuły spożywcze, gry losowe, usługi pocztowe itp.). Do grupy usług towarzyszących zalicza się także usługi związane z obsługą pojazdu (myjnia, kompresor, warsztat naprawczy, odkurzacz itp.), które jeszcze kilka lat temu rzadko kojarzyły się ze stacją paliw.

Stacje benzynowe wpływają także na zagospodarowanie przestrzenne fragmentów miast oraz tras komunikacyjnych poza terenami zabudowanymi, gdyż choć są to obiekty niezbyt wielkie terytorialnie, to ze względu na to, że ich liczba jest znaczna, a częstotliwość korzystania z nich przez klientów równie duża, ich oddziaływanie na otoczenie jest duże. Ze względu na specyfikę oferowanych produktów podlegają także „specjalnej” uwadze z punktu widzenia bezpieczeństwa ekologicznego. Tego typu obiekty mogą stanowić zagrożenie dla środowiska przyrodniczego oraz, a może zwłaszcza, dla społeczności lokalnej, która funkcjonując w najbliższym sąsiedztwie obiektu, narażona jest na jego negatywne oddziaływanie. Są to inwestycje bardzo atrakcyjne finansowo, ponieważ popyt na oferowane przez nie usługi – w świetle przed-

stawionych wyżej tendencji wzrostu liczby potencjalnych klientów – rośnie znacznie szybciej niż innych sektorów rynku. W gospodarce rynkowej, dla której jedną z najistotniejszych cech jest zysk inwestora wynikający z właściwie funkcjonującego rynku, w którym rządzą reguły wolnej konkurencji, stacje paliw należą do najbardziej atrakcyjnych sfer inwestowania. Dlatego w momencie pojawienia się odpowiednich warunków, właśnie ten segment rynku stał się jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się, a jednocześnie okazał się tym, na przykładzie którego można było obserwować zachowania bardzo różnych aktorów biorących udział w jego podziale.

W latach 90. liczba stacji benzynowych w Polsce rosła – od ok. 4500 w 1992 r., przez nieco ponad 6000 w 1996 r., do blisko 7700 w 2000 r. Tempo zmian było różne w poszczególnych regionach kraju. Na terenie większości byłych województw Polski liczba stacji paliw w tym okresie rosła, osiągając w niektórych przypadkach nawet wartości cztero – pięciokrotnie większe niż na początku lat 90. (np. w woj. rzeszowskim – 29 stacji w 1993 r. i 119 w 1997 r. czy bielskim – odpowiednio 28 i 138). Tylko w trzech województwach kraju – warszawskim, łódzkim i zielonogórskim – zanotowano ubytki zarejestrowanych stacji benzynowych. (*Roczniki statystyczne...*, 1994-2000). Podobne tendencje można było zaobserwować w dużych miastach kraju.

W przypadku Łodzi, w ciągu ostatnich trzech lat, liczba stacji zmniejszyła się o ok. 15 % (od 118 w 1999 r. do 95 – 100 w 2002 r.). Przyczyn tego można upatrywać w procesach likwidacji małych, prywatnych stacji, których właściciele nie byli w stanie sprostać konkurencji ze strony powstających i dynamicznie rozwijających się obiektów koncernów zagranicznych i polskich.

Badaniami przeprowadzonymi przez autorów w lipcu 2002 r. zostało objętych 89 stacji benzynowych zlokalizowanych w granicach administracyjnych Łodzi (ok. 90% obecnie istniejących). W analizach nie uwzględniono kilku obiektów usytuowanych w większości na terenach istniejących lub likwidowanych zakładów przemysłowych albo baz transportowych. Są to niewielkie, najczęściej o nienajlepszym stanie technicznym stacje, których oferta ogranicza się zazwyczaj do sprzedaży jednego lub dwóch rodzajów benzyn. Obiekty te nie odgrywają większej roli nie tylko w zaopatrzeniu w paliwa, ale także nie mają wpływu na zagospodarowanie terenów sąsiednich.

Analizowane stacje benzynowe są bardzo zróżnicowane, zarówno pod względem wielkości (powierzchni zajmowanej przez poszczególne obiekty), zakresu oferowanych usług, czasu funkcjonowania

w ciągu doby (stacje całodobowe lub dzienne), jak i formy własności. Wszystkie te cechy powodują o ich atrakcyjności z punktu widzenia klienta, a to z kolei świadczy o ich roli w przestrzeni miasta.

Struktura własności 89 badanych stacji benzynowych (tab.1) w ciągu ostatnich kilku lat uległa znacznym zmianom. Ich przyczyną jest przede wszystkim wycofywanie się niektórych firm z rynku paliwowego lub fuzje innych.

Największą zmianą, która nastąpiła w 1999 r. było połączenie istniejących dotychczas niezależnie dwóch wielkich polskich firm, tzn. Centrali Produktów Naftowych (CPN) i Petrochemii Płockiej, co doprowadziło do powstania Polskiego Koncernu Naftowego Orlen.

Nowy koncern, już od początku swego istnienia dysponował blisko 1400 stacjami benzynowymi (ok. 23%) w całej Polsce. Wiele tych obiektów w latach 2000-2002 zostało poddanych rozbudowie i unowocześnieniu, co zaowocowało nie tylko zmianami w wyglądzie i zajmowanej powierzchni, ale również zwiększeniem liczby dostępnych usług podstawowych, jak i towarzyszących. To właśnie obiekty Orlenu, stano-

Tabela 1

Struktura własnościowa i powierzchnia zajmowana przez stacje benzynowe w Łodzi (stan na 31. 07. 2002 r.)

	Liczba stacji	Łączna powierzchnia (w m ²)	Średnia powierzchnia jednej stacji (w m ²)
Stacje polskie	55	115 389	2 098
w tym :			
PKN Orlen S.A.	28	98 669	3 345
Rafineria Gdańska	5	3 700	740
Firma Oktan	4	2 400	600
Firma Z.Chlewicki	4	1 970	493
Firma Interoil	3	620	207
pozostałe polskie	11	8 030	730
Stacje zagraniczne	34	36 198	1 065
w tym:			
Statoil	8	8 330	1 041
BP	6	7 240	1 207
Aral	6	8 628	1 438
Shell	5	4 850	970
Esso	3	2 870	957
Jet	3	2 400	800
pozostałezagraniczne	3	1 880	627
Razem ŁÓDŹ	89	15 1587	1 647

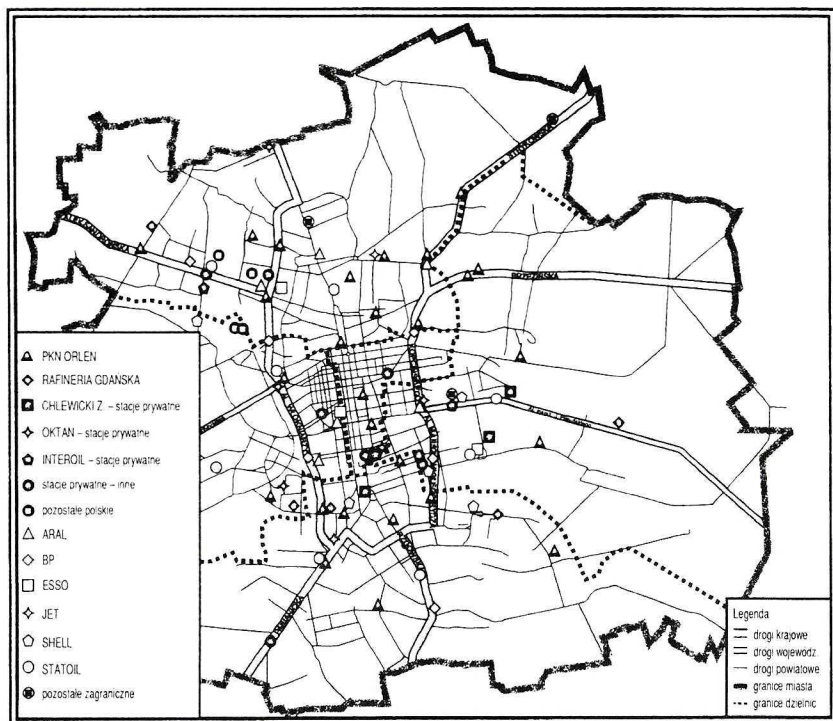
Źródło: Badania autorów na podstawie danych uzyskanych od właścicieli.

wiące ok. 30% wszystkich stacji w Łodzi, mają zdecydowanie największą średnią powierzchnię (tab. 1), chociaż są wśród nich także niewielkie obszarowo. Pozostałe polskie stacje wyraźnie odbiegają nie tylko wielkością, ale również standardem i charakterem świadczonych usług.

W tym samym czasie bardzo szybko zaczęły powstawać stacje koncernów zagranicznych, zwłaszcza Shell, Statoil, Esso, British Petroleum itd. W ciągu ostatnich pięciu lat ich liczba zwiększyła się blisko dwukrotnie (Nalewajko 1998). Są to obiekty o zdecydowanie wyższym standardzie nie tylko w zakresie oferowanych usług, ale również architektonicznym czy ekologicznym. W ogromnej większości były one budowane od podstaw, co pozwoliło na właściwe zagospodarowanie terenów zajmowanych przez same obiekty, jak i ich sąsiedztwa.

Na rozmieszczenie stacji benzynowych ma wpływ kilka, zróżnicowanych pod względem mocy, czynników. Bez wątpienia do najważniejszych należy istniejący i projektowany układ drogowej sieci wewnątrzmięskiej oraz tras obwodnicowych i wylotowych z miasta. O randze tego czynnika świadczy to, że wiele stacji, zwłaszcza koncernów zagranicznych, jest zlokalizowanych w strefach położonych wzdłuż tych arterii miejskich, które obsługują ruch tranzytowy o znaczeniu ponadlokalnym (ryc. 2). Są to przede wszystkim :

- drogi krajowe, których fragmentami na terenie miasta są ulice i aleje:
 - ul. Pabianicka i Al. Włókniarzy, biegnące południkowo w zachodniej części miasta, będące łódzką częścią drogi krajowej nr 1 (Gdańsk – Toruń – Łódź), która w kierunku południowo-zachodnim ma połączenie z drogą do Wrocławia;
 - ul. Rzgowska, Marszałka Śmigłego-Rydza, Kopcińskiego, Strykowska i Brzezińska, tworzące we wschodniej części Łodzi również południkowo przebiegający fragment trasy z Katowic, Krakowa, Częstochowy, przez Piotrków Tryb., Łódź, do Warszawy;
 - ul. Aleksandrowska, łącząca się w północno-zachodniej części Łodzi z al. Włókniarzy prowadząca do Aleksandrowa Łódzkiego i dalej w stronę Konina i Poznania.
- drogi wojewódzkie, z których szczególnie istotne znaczenie mają:
 - Al. Marszałka Piłsudskiego, przechodząca na wschodzie w ul. Rokicińską (wschodnia część miasta), tworząca fragment drogi nr 713 do Tomaszowa Maz. i dalej do Opoczna i Kielc;
 - ul. Konstantynowska (zachodnia część Łodzi), która biegnie w pobliżu największego łódzkiego osiedla mieszkaniowego – Retkinii (ok. 100 tys. mieszkańców) i stanowi drogę do Szadku, Poddębic, Turku i dalej w stronę Wielkopolski.



Ryc. 2 Rozmieszczenie stacji paliw na tle układu komunikacyjnego Łodzi

Wzdłuż wymienionych arterii obserwuje się w ostatnich 4-5 latach powstawanie nowych obiektów lub znacznie rzadziej modernizowanie i rozbudowę wcześniej istniejących. Szczególnie dużą aktywność wykazują w tym przypadku koncerny zagraniczne (Statoil, BP czy Aral).

Bardzo charakterystyczną cechą w ostatnich latach jest powstawanie lub rozbudowa stacji paliw w sąsiedztwie, równie szybko powstających w Łodzi, hipermarketów. Przykładów potwierdzających atrakcyjność takiej lokalizacji jest na terenie miasta bardzo dużo, ponieważ Łódź charakteryzuje się dużą liczbą tego typu makrosklepów. W każdej z dzielnic Łodzi w pobliżu dużych obiektów handlowych występują powstające jednocześnie lub szybko rozbudowywane i modernizowane stacje paliw, przez co zagospodarowaniu podlegają nieco większe powierzchniowo fragmenty miasta. Takie przypadki można spotkać m.in. przy ul. Rzgowskiej (trasa wylotowa w kierunku Piotrkowa, Częstochowy i Krakowa – południowa część Łodzi), gdzie

w najbliższym sąsiedztwie hipermarketu „Carrefour” zlokalizowano stację BP czy obydwie łódzkie Geanty, przy których istnieją stacja Aral (południowo-zachodnia część miasta – al. Włókniarzy) oraz własna stacja hipermarketu (al. Piłsudskiego – wschodni rejon Łodzi). Często obie firmy współpracują promując wzajemnie swoje usługi, jak choćby w 1998 r., kiedy to możliwość uzyskania kuponów rabatowych w supermarkecie „Makro Cash and Carry” powiązana była z zakupem paliwa na położonej w sąsiedztwie (al. Włókniarzy) stacji Statoil.

Oprócz wspomnianych czynników decydujących o powstawaniu i rozwoju stacji paliw, ważną rolę odgrywają także polityka koncernów i firm oraz występowanie terenów, które pozwoliłyby na lokalizację tego typu obiektów. W przypadku Łodzi szczególnie widoczne jest to w starszych dzielnicach miasta (Bałuty, Śródmieście), gdzie występuje z reguły stara, zwarta zabudowa mieszkaniowa powodująca bariery lokalizacyjne. Efektem tych ograniczeń jest zróżnicowanie liczby, ale głównie wielkości oraz wieku analizowanych obiektów na terenie miasta (tab. 2).

Na szczególną uwagę zasługuje duża liczba stacji benzynowych na terenie Śródmieścia, a także to, że są to prawie wyłącznie stacje należące do właścicieli polskich (jedynym wyjątkiem jest stacja BP zlokalizowana przy ul. Strykowskiej – na granicy dzielnic Śródmieście i Bałuty). Istniejące tu stacje są najczęściej małymi powierzchniowo obiektami, powstałymi w latach 60. lub 70. sąsiadującymi często z budynkami mieszkalnymi, co w świetle obowiązujących dzisiaj przepisów nie powinno mieć miejsca. Koncerny zagraniczne, zdając sobie sprawę z atrakcyjności han-

Tabela 2

Rozmieszczenie stacji benzynowych w Łodzi według dzielnic (stan na 31. 07. 2002 r.)

Dzielnica	Powierzchnia		Liczba stacji w (%)			Liczba stacji na 10 km ²
	w km ²	(%)	krajowych	zagranicznych	razem	
Łódź	294,4	100	100,0	100,0	100,0	3,0
w tym:						
Bałuty	78,9	27	27,8	31,4	29,2	3,3
Górna	71,9	24	22,2	20,0	21,3	2,6
Polesie	46,0	16	18,5	20,0	19,1	3,7
Śródmieście	6,8	2	13,0	2,9	9,0	11,8
Widzew	90,8	31	18,5	25,7	21,3	2,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od właścicieli oraz *Rocznika Statystycznego miasta Łodzi*, 1996.

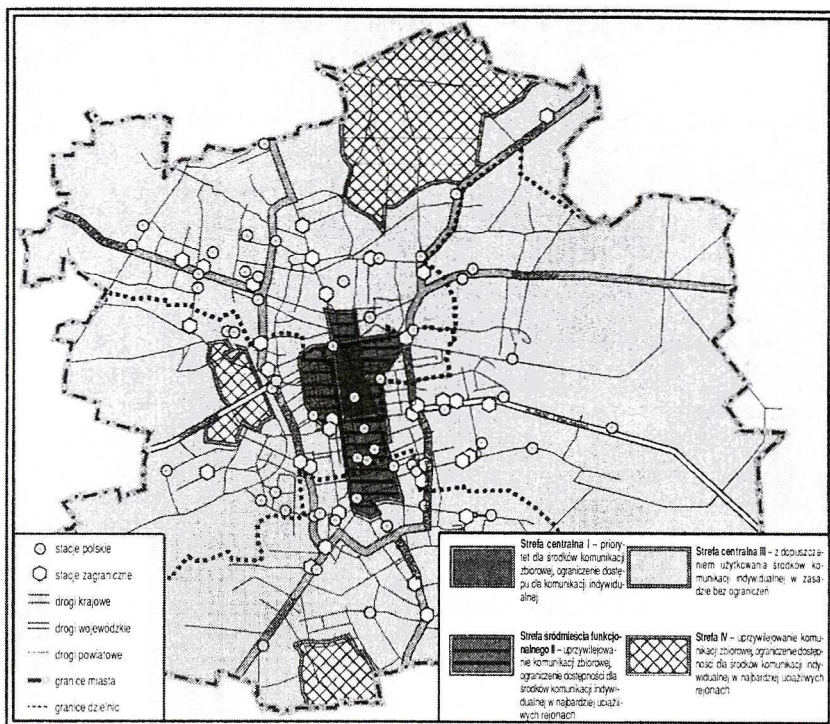
dłowej tej części miasta, oraz z tego, że brakuje tam wolnych i spełniających wymogi prawne terenów, wybudowały kilka stacji na obrzeżach tej dzielnicy. Wydaje się, że właśnie ten kierunek polityki lokalizacyjnej będzie dominował w najbliższych latach.

Pozostałe dzielnice Łodzi mają podobną liczbę stacji benzynowych, choć i w tym przypadku można dostrzec pewne różnice. Najważniejszą jest wyraźnie widoczna, wspomniana już poprzednio, koncentracja wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych oraz powstawanie nowych inwestycji na terenach dużych łódzkich osiedli mieszkaniowych (Retkinia – zachodnia część Łodzi, Widzew – część wschodnia czy Teofilów – północno-zachodnia). Obiekty te budowane są według nowych, zachodnich technologii, charakteryzują się znacznie większą liczbą realizowanych tam usług (myjnie, sklepy, lottomaty, bankomaty itp.) i należą prawie wyłącznie do koncernów zagranicznych.

Oprócz rejonów miasta o znacznym natężeniu występowania stacji paliw, zwraca uwagę istnienie dużych fragmentów miasta praktycznie pozbawionych tego typu usług. Przyczyn tego jest kilka, a do najważniejszych należą niedawne zmiany granic administracyjnych miasta oraz istnienie na jego terenie stref ochrony konserwatorskiej. Najmłodsze fragmenty Łodzi (wschodnia część dzielnicy Widzew czy północno-wschodnia część Bałut) stanowiły jeszcze niedawno obszary należące do wiejskich gmin sąsiadujących z miastem, a dzisiaj mogą być potencjalnymi terenami inwestycyjnymi. Wydaje się jednak, że w przypadku stacji paliw obszary te będą atrakcyjne dopiero po zdecydowanie większym nasyceniu ich budownictwem mieszkaniowym i infrastrukturą techniczną. Z zupełnie innych powodów mamy do czynienia z brakiem stacji benzynowych w północnej i południowej części miasta. W tym przypadku powodem jest istnienie tam węzłowych terenów zasilania systemu ekologicznego (ryc. 3 – strefa IV), co wyklucza praktycznie większe inwestycje, w tym również budowę arterii komunikacyjnych i stacji benzynowych.

W obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego miasta (*Plan... 1993*) przyjęto – w nawiązaniu do istniejącego w dużych aglomeracjach miejskich strefowania komunikacyjnego (Olszewski, Suchorzewski 1983) – podział terenu Łodzi na cztery strefy o różnicowanej polityce komunikacyjnej (ryc. 3).

Z punktu widzenia lokalizacji stacji benzynowych ograniczenia ruchu samochodowego związane ze strefami I i IV stanowią barierę dla powstawania tych obiektów w przyszłości. Dlatego dalszy ich rozwój należy wiązać z obszarami śródmieścia funkcjonalnego (ryc. 3 – strefa



Ryc. 3 Rozmieszczenie stacji paliw na tle stref zróżnicowanej polityki komunikacyjnej Łodzi

II), a zwłaszcza z rejonem miasta, w którym dopuszcza się użytkowanie samochodów w zasadzie bez ograniczeń (ryc. 3 – strefa III). W rozmieszczeniu już istniejących stacji benzynowych widać wyraźną koncentrację w strefie III (ponad 80 % wszystkich obiektów) i znacznie mniejszą w II (17% stacji, z których prawie wszystkie należą do polskich właścicieli i powstały przed kilkudziesięcioma laty). Wydaje się, że mimo znacznego nasycenia przestrzeni miasta omawianymi obiektami, jest jeszcze miejsce na pewną, choć niezbyt dużą, ich liczbę w przyszłości.

Ostatnim z czynników wpływających na decyzje lokalizacyjne różnego typu obiektów, co nie oznacza, że najmniej istotnym, jest brana coraz częściej pod uwagę, ich akceptacja społeczna. Ponieważ dość powszechne wydają się protesty osób mieszkających lub pracujących w sąsiedztwie już istniejących, ale także projektowanych stacji benzy-

nowych, autorzy przeprowadzili badania ankietowe dotyczące tego problemu. Na obecnym etapie opracowania zebranych materiałów można stwierdzić, że wśród 1045 respondentów oceniających 89 łódzkich stacji benzynowych, aż 33,1% osób pozytywnie ocenia obiekty występujące w najbliższej okolicy. Za najważniejsze, pozytywne ich cechy, zostały uznane:

- właściwa lokalizacja ze względu na dotychczasowe niedogodności w zaopatrzeniu w paliwa – 30,3% osób;
- możliwość korzystania z usług towarzyszących (sklep, bankomat, poczta itp.) – 18,2% respondentów;
- korzystne zmiany w zagospodarowaniu terenu – 16,0% osób.

Negatywną ocenę wyraziło tylko 22,7% ankietowanych. Spośród 8 negatywnych cech obiektu najczęściej wymienianymi były:

- wzrost zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oparami paliw i spalinami samochodowymi – 21,6% osób;
- wzrost poziomu hałasu – 12,4% osób;
- zwiększenie się uciążliwego ruchu ulicznego – 12,3% osób;
- zagrożenie wybuchem – 7,3% osób.

Bardziej szczegółowa analiza tych zagadnień będzie zaprezentowana w kolejnym, obecnie przygotowywanym opracowaniu (Nalewajko, Nowak, maszynopis).

Literatura

- Mały Rocznik Statystyczny Polski 2001*, Główny Urząd Statystyczny, rok XLIV, Warszawa.
- Nalewajko A., 1998, *Rozmieszczenie i uwarunkowania lokalizacyjne stacji paliw oraz usług towarzyszących w Łodzi*. Praca magisterska wykonana w Zakładzie Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej UŁ pod kierunkiem prof. dr hab. T. Marszała, Łódź.
- Nalewajko J., Nowak A., *Społeczne i środowiskowe aspekty budowy i funkcjonowania stacji benzynowych w Łodzi*, w maszynopisie.
- Olszewski P., Suchorzewski W., 1983, *Samochód w śródmieściu.*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Plan przestrzennego zagospodarowania Łodzi*, 1993, Urząd Miasta Łodzi, Łódź.
- Rocznik Statystyczny miasta Łodzi 1996*, WUS, Łódź.
- Roczniki Statystyczne Polski i Rzeczypospolitej Polskiej z lat 1994-2001*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.