

Ekspansja bez granic. Dino testuje wytrzymałość samorządów w powiecie skierniewickim?

data aktualizacji: 2026.02.03 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Na zdj. starosta Mirosław Belina, wraz z zastępcą Tadeuszem Grotkowskim. (fot. Starostwo Powiatowe w Skierniewicach)

Podczas sesji Rady Powiatu Skierniewickiego (16.12) padły słowa, które szybko zaczęły żyć własnym życiem. W tle - planowana budowa kolejnego sklepu sieci Dino Polska oraz sugestia, że miasto Skierniewice miało utrudniać inwestorowi realizację przedsięwzięcia. Tyle że spór - o ile w ogóle można o nim mówić - był raczej efektem braku pełnej informacji niż realnego konfliktu między samorządami.

Podczas sesji Rady Powiatu Skierniewickiego **starosta Mirosław Belina** poinformował (16.12) radnych, że zarząd powiatu wyraził zgodę na czasowe wyłączenie obowiązującego ograniczenia tonażowego na drodze powiatowej. Decyzja związana jest z planowaną budową sklepu sieci Dino Polska w miejscowości Wysokiennice.

„To jest mniej więcej przy drodze krajowej, w rejonie przystanku Wysokiennice-Podwór. Inwestor będzie miał wjazd z drogi krajowej, ale potrzebuje również poruszać się po naszej drodze powiatowej. Chodzi o niewielki odcinek, około 100-200 metrów” - wyjaśniał starosta podczas obrad.

Jak dodał, rozmowy z inwestorem dotyczą także budowy sklepu Dino w Godzianowie. „Inwestor posiada już pozwolenie na budowę. Prowadziliśmy rozmowy wyłącznie w sprawie organizacji ruchu na drogach powiatowych w trakcie realizacji inwestycji. Zawarliśmy porozumienie, na mocy którego na czas budowy pojazdy ciężkie będą mogły korzystać z naszych dróg” – poinformował Belina.

Zgoda zarządu powiatu obejmuje również użyczenie pasa drogowego pod budowę dwóch zjazdów, dojścia pieszego oraz przesunięcie utwardzenia wiaty przystankowej.

„Wiata zostanie przesunięta” – zaznaczył starosta. Jak wynika z przedstawionych informacji, wszystko wskazuje na to, że sklep w Godzianowie powstanie w przyszłym roku.

Starosta poinformował również, że Dino zabiega o możliwość realizacji kolejnej inwestycji przy drodze powiatowej prowadzącej ze Skierniewic do Głuchowa, w rejonie skrzyżowania z ulicą Feliksów-Zadębie.

Inwestor zwrócił się do nas z prośbą o umożliwienie dojazdu na plac budowy przez Dębową Górę i Ludwików, ponieważ - jak wskazywał - miasto nie wyraziło na to zgody. Przypominam, że Feliksów leży w granicach miasta Skierniewice. My również nie wyraziliśmy zgody na takie rozwiązanie” – poinformował radnych Belina.

W odpowiedzi przewodnicząca rady Teresa Jędraszek skomentowała krótko: „Bardzo dobrze”.

Te słowa wywołały reakcję części radnych i wzmocniły narrację o rzekomym „blokowaniu” inwestycji przez ratusz.

Ratusz zaskoczony. "Żadnej blokady nie było"

Z pytaniami zwróciliśmy się do **zastępcy prezydenta Skierniewic**, nadzorującego w mieście inwestycje – **Dominika Dudka**. Urzędnik podkreśla, obraz sytuacji przedstawiony podczas sesji powiatu nie oddaje faktycznego przebiegu rozmów z inwestorem.

– Pod koniec minionego roku Dino Polska zwróciło się do urzędu miasta z wnioskiem dotyczącym możliwości wykorzystania dróg pozostających w zarządzie miasta na czas budowy – potwierdza Dominik Dudek. – Co istotne, inwestor wprost zapytał o ewentualne opłaty związane z dodatkowym obciążeniem dróg przez pojazdy dowożące materiały budowlane.

MOŻE CIĘ ZAINTERESOWAĆ:

[Segmenty w okolicy Warszawy: przewodnik po najlepszych lokalizacjach i inwestycjach mieszkaniowych](#)

Jak dodaje wiceprezydent, odpowiedź miasta była jednoznaczna.

– Przeanalizowałem dotychczasową praktykę. Wobec żadnych inwestorów miasto Skierniewice nie pobierało opłat za użytkowanie dróg w czasie realizacji inwestycji. Nie zamierzamy ograniczać możliwości poruszania się pojazdów inwestora także w tym przypadku – podkreśla urzędnik.

W ocenie przedstawicieli ratusza wypowiedź starosty była konsekwencją braku wiedzy o decyzjach podjętych przez urząd miasta i ustaleniach prowadzonych bezpośrednio z Dino Polską. Między stronami nie doszło do formalnej odmowy ani sporu administracyjnego.

Handlowy „desant” na wieś

Cała sytuacja wpisuje się w szerszy kontekst dynamicznej ekspansji Dino w regionie. Z informacji zebranych wśród samorządowców wynika, że sieć planuje w najbliższym czasie swoisty handlowy „desant” na tereny wiejskie i podmiejskie. Nowe sklepy mają powstać m.in. w **Mokrej**, **Wysokiennicach** oraz na terenie **Skierniewic**.

Dino, które od lat konsekwentnie rozwija się poza największymi aglomeracjami, coraz częściej staje się nie tylko elementem lokalnego krajobrazu handlowego, ale też punktem zapalnym debat o infrastrukturze, ruchu ciężarowym i roli samorządów w obsłudze dużych inwestycji. Tym razem jednak – jak pokazuje sprawa – więcej było nieporozumień niż realnych barier.

Wiele samorządów – w tym, jak wynika z deklaracji władz Skierniewic – **świadomie nie pobiera żadnych opłat**, nawet jeśli ruch ciężki przyspiesza degradację dróg. Dlaczego?

Powodów jest kilka – bo **prawo nie daje prostego narzędzia**; spory z inwestorami są kosztowne i długotrwałe, a inwestycje oznaczają podatki, miejsca pracy i rozwój lokalny.

Dlatego częściej spotyka się **nieformalne uzgodnienia** (np. deklarację naprawy drogi po zakończeniu budowy) niż formalne decyzje finansowe.

Co z tego wynika w kontekście Dino i Skierniewic?

Z prawnego punktu widzenia samo pytanie inwestora o ewentualne opłaty było **racjonalne**, ale odpowiedź miasta – że **nie pobiera i nie zamierza pobierać opłat** – mieści się w dominującej praktyce samorządowej i w granicach prawa.

W sporach o „opłaty” kluczowa jest – jak pokazuje orzecznictwo sądów administracyjnych – zasada legalizmu. **Gmina czy powiat nie może tworzyć nowych danin (odpłatności) bez wyraźnej podstawy ustawowej**. Ta myśl pojawia się w orzecznictwie szeroko (nie tylko w drogach), ale jest bardzo użyteczna jako rama interpretacyjna – jeśli samorząd chciałby pobierać pieniądze „za samo jeżdżenie ciężarówkami po drogach publicznych”, to musi wskazać konkretny przepis, który na to pozwala – a takich przepisów co do zasady nie ma.

W praktyce opłaty dotyczą **wyjątków** tj. zajęcie pasa drogowego, nienormatywność, itp.

Czasem samorządy próbują zabezpieczać interes publiczny umowami (np. inwestor ma naprawić drogę po budowie). To zwykle **nie jest opłata administracyjna za korzystanie z drogi**, tylko mechanizm cywilny, odszkodowawczy.

W jednym z takich sporów sąd cywilny (nie administracyjny) odnotował, że traktowanie tego typu rozwiązań jako „opłat administracyjnych” byłoby problematyczne – podkreślono rozróżnienie między publicznoprawną opłatą za nienormatywność a cywilnym zabezpieczeniem szkód.

Przewodnicząca rady powiatu Teresa Jędraszek podczas sesji z kolei wróciła do pytania, które w podobnych dyskusjach pada coraz częściej: na ile „polski” jest sklep, w którym robi się codzienne zakupy.

„Dino nie zawsze jest polskie, a produkty rolne, które tam kupujemy, nie zawsze pochodzą od polskich producentów” – mówiła, wskazując na przykład wieprzowiny: jej zdaniem bywa sprowadzana, choć potem sprzedawana jako „polski wyrób”. Ten skrót myślowy – bardzo nośny politycznie – dotyka jednak problemu bardziej złożonego niż proste „polskie/niepolskie”.

Bo Dino Polska jest spółką polską

Firma jest zarejestrowana w Polsce, notowaną na warszawskiej giełdzie, a kontrolny pakiet akcji ma jej założyciel **Tomasz Biernacki**. Równocześnie jednak „polskość” asortymentu nie jest prostą funkcją narodowości firmy. Import surowców – także w branży mięsnej – jest legalny i powszechny w całym handlu, a to, co decyduje o uczciwości wobec klienta, to przede wszystkim **oznakowanie**: czy produkt jest opisany tak, by konsument rozumiał, skąd pochodzi surowiec i gdzie nastąpiło przetworzenie. W przypadku znaku „Produkt polski” kryteria są dodatkowo zdefiniowane w przepisach i mają charakter dobrowolny – nie każdy „polski wyrób” będzie spełniał wymogi tego oznaczenia.

Dlatego wątek poruszony na sesji powiatu da się opisać bez publicystycznej miny: **sieć może być polska właścicielsko**, a jednocześnie część towarów – albo surowców użytych do ich wytworzenia – może pochodzić z importu. Kluczowe pytanie nie brzmi wtedy „czy to polskie”, tylko „czy klient dostał jasną informację”, zwłaszcza w kategoriach, gdzie prawo unijne przewiduje szczegółowe zasady wskazywania pochodzenia (np. dla określonych rodzajów mięsa).

Tam, gdzie inni wchodzą ostrożniej

Kluczowym elementem tej strategii jest **gęsta sieć niewielkich, standaryzowanych sklepów**, budowanych według powtarzalnego schematu i obsługiwanych przez własne centra dystrybucyjne. Dzięki temu spółka kontroluje logistykę, skraca łańcuch dostaw i uniezależnia się od zewnętrznych operatorów. To model kosztowo efektywny, ale jednocześnie wymagający intensywnej obecności infrastrukturalnej (dróg, zjazdów), co coraz częściej prowadzi do napięć z lokalnymi samorządami.

Z drugiej strony – w wielu gminach Dino staje się jednym z największych prywatnych inwestorów, co zmienia układ sił w rozmowach między biznesem a samorządem.

„Domykanie mapy”

Powiat skierniewicki idealnie wpisuje się w model Dino: rozproszona zabudowa, brak silnej konkurencji wielkopowierzchniowej poza miastem, dobra dostępność komunikacyjna (drogi krajowe i powiatowe) oraz stosunkowo szybkie procedury planistyczne w gminach wiejskich. Dla sieci oznacza to możliwość „domykania mapy” wokół Skierniewic i przejmowania klientów, którzy dotąd robili zakupy albo w mieście, albo w mniejszych, lokalnych sklepach.

Z perspektywy samorządów powiatowych i gminnych ekspansja Dino oznacza **konieczność ciągłych negocjacji infrastrukturalnych**. Każda nowa inwestycja to ciężki transport, czasowe wyłączenia ograniczeń tonażowych, ingerencja w pas drogowy i pytanie o to, kto poniesie koszty zużycia dróg. Powiat odpowiada za infrastrukturę, na której opiera się prywatna ekspansja handlowa.



Kiedy miasto może pobrać opłatę, a kiedy nie

Zgodnie z obowiązującym prawem samorząd **nie może pobierać opłat za samo korzystanie z dróg publicznych**, także wtedy, gdy odbywa się ono intensywnie w związku z prowadzoną inwestycją. Drogi gminne i powiatowe pozostają ogólnodostępne, a ich użytkowanie jest co do zasady nieodpłatne.

Opłaty pojawiają się dopiero w **ściśle określonych przypadkach przewidzianych w ustawie**, m.in. wtedy, gdy inwestor zajmuje pas drogowy – na przykład stawia ogrodzenie, zaplecze budowy albo czasowo ingeruje w chodnik czy jezdnię. W takim wypadku wymagane jest zezwolenie zarządcy drogi i naliczana jest opłata administracyjna.

Innym wyjątkiem są **przejazdy pojazdów nienormatywnych**, przekraczających dopuszczalne parametry masy lub nacisku osi – tu również konieczne jest zezwolenie, a jego brak może skutkować karą.

Samorząd **nie ma natomiast podstaw prawnych**, by wprowadzać dodatkowe opłaty tylko dlatego, że ciężkie pojazdy dowożą materiały na budowę.

W praktyce zdarzają się porozumienia, w których inwestor zobowiązuje się np. do naprawy drogi po zakończeniu robót, ale nie są to daniny publiczne, lecz ustalenia o charakterze cywilnym.

Granica między tym, co dopuszczalne, a tym, co wykracza poza kompetencje gminy, jest w orzecznictwie sądów administracyjnych dość jednoznaczna: **opłata musi wynikać wprost z ustawy**.

Źródło:

<https://zyrardow.eglos.pl/aktualnosci/item/45321-ekspansja-bez-granic-dino-testuje-wytrzymalosc-samorzadow-w-powiecie-skierniewickim>