

TOMASZ JOCHIM

Uniwersytet Łódzki

UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNO- -FUNKCJONALNE ROZWOJU ŁODZI A ZJAWISKO DEKONCENTRACJI OBSZAROWEJ

Abstract: The text above is a form of a short analysis of a phenomenon which is conventionally called an uncontrolled dissolving of city agglomeration's borders. The City of Łódź has been the subject of the analysis. The author characterizes the current state of the agglomeration's functional and spatial development, evaluates the tools for creating spatial structures, works out a synthesis of a functional and spatial arrangement as a starting-point for a diagnosis of the phenomenon's sources, and finally, describes the reasons which constitute the process itself. The text ends with the author's conclusions as to the prognosis for the City's functional and spatial development. The dissertation is based on the authorized analysis of the document *Spatial Development Study of the City of Łódź* and is complemented with illustrations showing the areas covered by the local development (master) plans, areas of concentration of changes in the spatial development and a map defining urban and non-urban zones.

Wprowadzenie

Ekspansja terytorialna stanowi coraz częściej jeden z charakterystycznych przejawów rozwoju przestrzennego współczesnego miasta. Wyznaczone historycznie granice obszaru miejskiego pozostają dziś tylko synonimem strefy centralnej. Wraz z rozwojem obszarowym postępuje również, choć zdecydowanie wolniej, dekoncentracja funkcji centrum. Zjawiska strefowania, izolacji i fragmentaryzacji, stopniowo zacierają model koncentrycznej ekspansji przestrzeni miejskiej. Sprzyja to tworzeniu chaotycznych, rozrzuconych po odległych peryferiach biegunów wzrostu, którym trudno przypisać jednoznaczny charakter miejskości i gdzie pojęcie ciągłości przestaje być wyznacznikiem i ele-

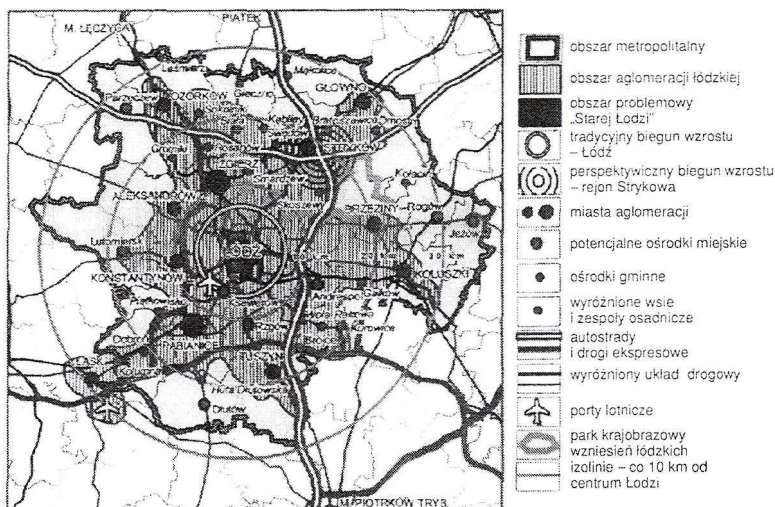
mentem przestrzeni zurbanizowanej. Struktura przestrzenno-funkcjonalna miasta zwyczajowo jest kształtowana za pomocą dwóch narzędzi – rozwoju urbanistycznego i przestrzennego. W sytuacji, gdy rozwój przestrzenny znacznie wyprzedza proces rozwoju urbanistycznego, tworzy się możliwość beztroskiego szafowania przestrzenią i w efekcie jej marnotrawstwo zaś, gdy rozwój przestrzenny nie nadąża za dynamicznym rozwojem urbanistycznym, efektem jest niekontrolowana ekspansja poza własne administracyjne granice¹. To ostatnie zjawisko jest właśnie przedmiotem prezentowanego opracowania.

1. Charakterystyka przestrzenno-funkcjonalna Łodzi

W rozwoju przestrzennym i funkcjonalnym Łodzi można dostrzec wiele problemów towarzyszących ekspansji przestrzennej ośrodka metropolitalnego. Treść *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego* (2002) w części poświęconej strefie koncentracji związków metropolitalnych, zwraca uwagę na ważne zjawisko problemowe, jakim jest żywiołowo narastający proces urbanizacji m.in. obszarów podmiejskich. Efektem takiego procesu jest rozproszenie struktur osadniczych, trudnych do wyposażenia w niezbędną infrastrukturę i silnie oddziałujących na środowisko i krajobraz. Tradycyjny biegun wzrostu Łodzi w strukturze łódzkiego obszaru metropolitalnego, gdzie rdzeniem pozostaje obszar „Starej Łodzi”, przedstawia ryc. 1. Ukazuje ona jednocześnie zasięg oddziaływania układu metropolitalnego Łodzi, który sukcesywnie powiększany, stopniowo wchłania pomniejszych jednostki administracyjne leżące w jego bezpośrednim sąsiedztwie czyniąc granice aglomeracji granicami miasta.

Przedmiotowy *Plan* wskazuje również na konsekwencje dla spójności obszarowej Łodzi podczas tworzenia metropolitalnego układu bipolanego Łodzi z Warszawą. Związek taki, oparty na założeniu łączenia się sąsiadujących aglomeracji w jeden zintegrowany region miejski o dwóch rdzeniach zlokalizowanych w integrowanych aglomeracjach, może stanowić przyczynek do ekspansji terytorialnej właśnie tej części Łodzi. Zdaniem m.in. Kucińskiego, Kudłacza, Markowskiego, Ziobrowskiego (2002) taki układ rzadko wykształca się samoistnie, wymaga więc decyzji administracyjnych o lokalizacji np. nowych inwestycji celu pu-

¹ M. Koter: *Rozwój przestrzenny a rozwój urbanistyczny*, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi. UMŁ, Łódź 2002.



Ryc. 1. Struktura Łódzkiego obszaru Metropolitalnego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Zarząd Województwa Łódzkiego, Łódź 2002.

blicznego². Zjawisko takie przyspieszy tylko proces absorpcji nowych terenów, początkowo pod usługi, a w konsekwencji pod zabudowę mieszkalną. O metropolizacji obszaru łódzkiego i jej skutkach pisze również Markowski (2003)³. Jego zdaniem będzie ona postępować we wszystkich kierunkach z wyjątkiem obszarów podlegających ochronie wartości przyrodniczych i krajobrazowych. Procesy urbanizacyjne będą kontynuowane na historycznej osi rozwoju północ-południe i intensyfikowane w kierunku wschodnim i północno-wschodnim ku węzłom autostradowym. Relacje ze strefą zewnętrzną będą typowe dla obszarów metropolitalnych tzn. obszar (miasto) centralny pozostanie nadal głównym rynkiem pracy i usług w tym wysokospecjalizowanych usług nauki i kultury, natomiast na obszarach zewnętrznych będzie poszerzana oferta mieszkaniowo-usługowa i rekreacyjna.

² K. Kuciński, T. Kudłacz, T. Markowski, Z. Ziobrowski: *Zintegrowany rozwój aglomeracji a konkurencyjność polskiej przestrzeni*, Studia t. CXI, PAN KPZK, Warszawa 2002.

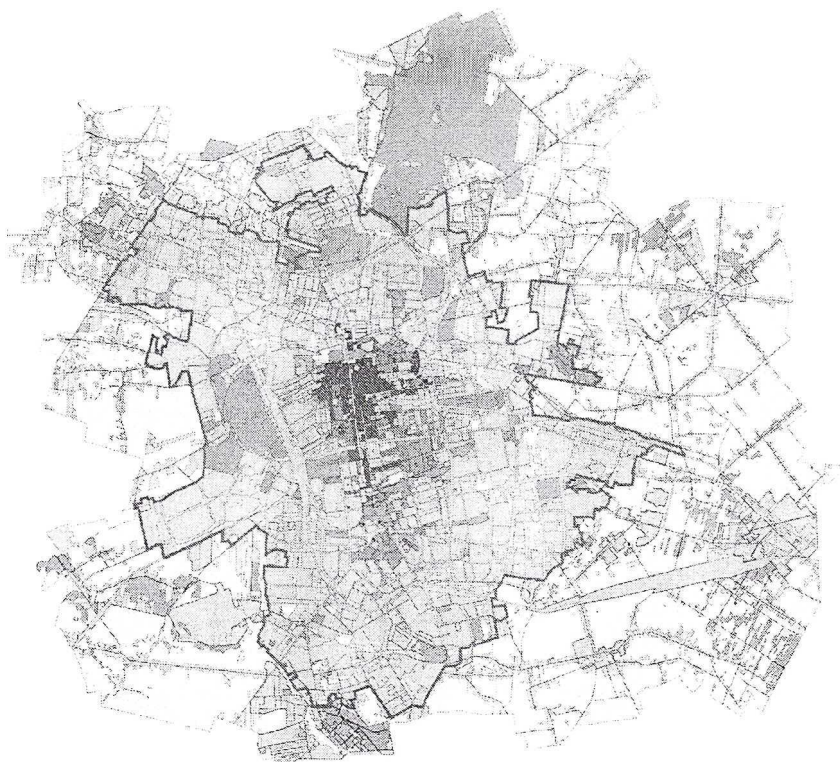
³ T. Markowski: *Historia planowania rozwoju Łodzi po roku 1989 – zmarnowane i nowe szanse*, [w:] *Wzrost gospodarczy, restrukturyzacja i rynek pracy w Polsce. Ujęcie teoretyczne i empiryczne*, Materiały z konferencji, E. Kwiatkowski, T. Tokarski (red.), Wydawnictwo UŁ, Łódź 2003.

W sferze badań nad zjawiskiem ekspansji terytorialnej Łodzi, ważnym opracowaniem jest analiza przesuwania się jej centrum w przestrzeni miasta w miarę obrastania w usługi i instytucje dokonana przez Liszewskiego i Wolaniuk. Wykorzystując w badaniu sześć odległych przedziałów czasu, począwszy od 1891 r., a skończywszy na 1993 r. wykazali, że obecne centrum Łodzi nie spełnia w pełni wymogów centrum wielkomiejskiego, choćby ze względu na wciąż nadmierną liczbę domów mieszkalnych o niskim standardzie⁴. Próba rozwiązania tego stanu, zdaniem autorów, mogą być projekty rewitalizacji zabudowy śródmieścia. Do grupy prac badawczych, poświęconych strukturze przestrzennej Łodzi należy również interesująca publikacja pod red. Marszała, w której dokonuje się oceny skali przeobrażeń zachodzących w zagospodarowaniu miasta w ostatniej dekadzie. Z trzech grup tematycznych, stanowiących przedmiot opracowania, najistotniejszą dla bieżącego tematu wydaje się część poświęcona sposobom zagospodarowania wybranych obszarów miasta. Szczególnie cenny materiał do dyskusji zawierają teksty poświęcone zmianom w użytkowaniu przestrzeni miejskiej na przykładzie dzielnicy Bałuty oraz zespołom osiedli mieszkaniowych na Widzewie-Wschodzie⁵.

Zasadniczym punktem wyjścia dla badanego w opracowaniu zagadnienia pozostaje jednak *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi*, którego treść pozwala prześledzić charakter i skutki zjawiska „rozmywania” się granic administracyjnych miasta. *Studium* wyodrębnia w strukturze Łodzi liczące 16 465 ha (56% powierzchni miasta) tereny o przeważającym charakterze strefy niezurbanizowanej (naturalnej) oraz liczące 12 857 ha (44% powierzchni miasta) tereny o dominującym charakterze strefy zurbanizowanej (zainwestowania miejskiego). Pełniejsza analiza strefy zainwestowania miejskiego pozwala zakwalifikować w obszarze miasta niemal 10 890 ha do obszarów zwartych i 1967 ha terenów zagospodarowanych ekstensywnie – peryferyjnych i rozproszonych. Tylko najstarsza, położona wewnątrz kolei obwodowej część miasta w pełni odpowiada obiektywnym kryteriom „miejskości”. Powierzchnia najpełniej uformowanych części miasta (726 ha) stanowi zaledwie 2,5% całej jego powierzchni i mniej niż 6% obszaru strefy zurbanizowanej. Razem z pozostałymi terenami zagospodarowanymi (łącznie 3597 ha), ale z o wiele mniejszym udziałem cech miejskich (powojenne osiedla mieszkaniowe – 1956 ha, zespoły usługowe i przemysłowe – 1712 ha,

⁴ S. Liszewski, A. Wolaniuk: *Centra miast polskich w okresie transformacji*, Biuletyn KPZK PAN, z. 182, Warszawa 1998.

⁵ T. Marszał: *Zagospodarowanie przestrzeni miejskiej Łodzi*, Biuletyn KPZK PAN, z. 203, Warszawa 2003.



Ryc. 2 Struktura i zasięgi strefy zurbanizowanej [U] i niezurbanizowanej [N]

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi, t. VIII, rycina wykonana w pracowni Gorgul i Wiśniewski – Urbanistyka, Architektura S-ka z o.o. Ilustracja zamieszczona za zgodą autora.

zespoły zabudowy jednorodzinnej przestrzennie zorganizowanej – 532 ha) i razem z terenami zieleni miejskiej (1110 ha) – stanowią 42% powierzchni obszaru strefy zurbanizowanej. Na pozostałe 58% strefy zurbanizowanej składają się m.in. tereny w początkowej fazie urbanizacji (2202 ha), zagospodarowaniu konfliktowym (530 ha), zagrażającym środowisku naturalnemu i dezorganizującym ład przestrzenny otoczenia oraz w przewadze źle zagospodarowane, niewykorzystane lub zdegradowane (1299 ha). Zabudowane tereny położone poza zwartym obszarem strefy zurbanizowanej zajmują razem blisko czwartą część terenów otwartych Łodzi⁶.

⁶ M. Wiśniewski: *Struktura przestrzenna Miasta Łodzi*, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi. UMeL, Łódź 2002.

Niezależnie od jakości przestrzeni miejskiej w obrębie większości nowych dzielnic mieszkaniowych, prawie połowa obszaru strefy zurbanizowanej to tereny, na których procesy urbanizacyjne są dalekie od zakończenia, przestrzeń miejska nie ukształtowana, a stan istniejący jest stanem pomieszania wielu przypadkowych efektów dotychczasowego procesu rozwoju. Natomiast tereny strefy niezurbanizowanej są coraz intensywniej degradowane różnorodnymi, rozproszonymi formami zabudowy, co wzmaga degradację otoczenia Łodzi i prowadzi do poszerzania zakresu nierozwiązanych problemów w gospodarce komunalnej. Ryc. 2. pokazuje granicę podziału obszaru miasta na obie strefy, oddzielając grubą linią zasięg zwartego obszaru zainwestowania o charakterze miejskim – strefy zurbanizowanej (U) od strefy niezurbanizowanej (N).

2. Narzędzia kreowania układu przestrzenno-funkcjonalnego (istniejące i projektowane)

Instrumentarium kreowania układu przestrzenno-funkcjonalnego ma służyć przede wszystkim osiągnięciu wyznaczonych celów. Z założeniem, że zmiany w strukturze przestrzennej miasta będą polegały przede wszystkim na umacnianiu się jej wielofunkcyjnego charakteru, szczególnie w strefie istniejącego zagospodarowania, grupą narzędzi o charakterze bezpośredniego oddziaływania będą dokumenty planistyczne. Wymienione wcześniej *Studium* – precyzuje generalia, formułuje podstawowe wartości i cele polityki przestrzennej, stanowi diagnozę stanu zagospodarowania i funkcjonowania aglomeracji.

Dokument ten uznaje się za szczególnie przejaw strategii przestrzennej w miastach, które utraciły swą pierwotną funkcję miastotwórczą i przeżywają załamanie strukturalne⁷, do których bezspornie należy również Łódź. Zatwierdzenie decyzją władz samorządowych dokumentu *Studium* oznaczało wyznaczenie umownego punktu zerowego w gospodarce przestrzennej miasta. Tym samym wskazane zostały obszary już zabudowane, tereny wymagające przekształceń i rehabilitacji oraz te, gdzie sporządzenie planów miejscowych jest lub będzie obowiązkowe. Dokonana została charakterystyka silnych i słabych stron badanych obszarów oraz określono dynamikę zachodzących w nich pro-

⁷ B. Sierecka-Nowakowska: *Rozwój przestrzenny Łodzi przemysłowej u progu XXI wieku w oparciu o dziedzictwo przyrodniczo-kulturowe*, Monografie, Politechnika Łódzka, Łódź 1999.

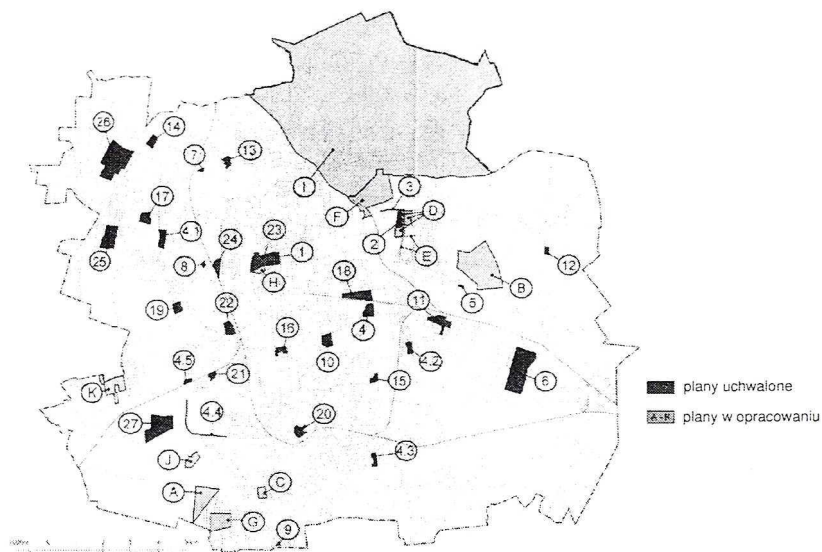
cesów. Samo przystąpienie do opracowywania dokumentu *Studium* podniosło rangę celów polityki przestrzennej w mieście.

Kolejne narzędzie to *plan zagospodarowania przestrzennego* – mimo zmian *Ustawy o planowaniu przestrzennym* (data nowelizacji) oraz wygaśnięcia z końcem 2003 r. ważności starego *Planu*, w dalszym ciągu pozostaje on istotną wskazówką w programowaniu polityki przestrzennej miasta, nade wszystko zaś w sferze publicznej. Do momentu opracowania i wejścia w życie nowego projektu może pomóc w opracowywaniu miejscowych planów. W przygotowywanym nowym *Planie* dla Miasta, szczególną uwagę należy poświęcić obszarom centralnym, wykazującym dużą podatność na konflikty funkcjonalno-przestrzenne. Obszar centralny Łodzi od XIX w. jest jednoznaczny i zawsze identyfikowany z ul. Piotrkowską i jej wąskim otoczeniem, czym nasuwa wiele problemów jako struktura przestrzenna przeznaczona do przekształceń. Zły stan środowiska, pogłębiająca się pauperyzacja ludności śródmieścia, jej starzenie się, a także nie zawsze uregulowane sprawy własnościowe, stanowią ogromne przeszkody w kierunku właściwej organizacji jego przestrzeni.

Na szczególną uwagę zasługuje idea ujmująca wszystkie tereny, elementy i zespoły przestrzeni kulturowej świadczące o tożsamości Łodzi w tzw. wewnętrzny krąg miasta. Granicę dla tak ujętego obszaru od strony północnej stanowi dolina rzeki Łódki, a od południa wschodni odcinek doliny rzeki Jasień, czyli najważniejsze dla Łodzi przemysłowej historycznie miejsca. Stronę zachodnią tworzy wielki kompleks zorganizowanych terenów zielonych miasta, często okrojony potrzebami komunikacyjnymi miasta. Od strony wschodniej tereny zielone to większe i mniejsze parki lub ogrody działkowe towarzyszące komunikacji tranzytowej do Warszawy i na wschód. W ten sposób tworzy się zapis kręgu historyczno-przyrodniczego w planie stanowiący wyznacznik kierunku przekształceń przestrzennych aglomeracji.

Ostatnimi z tej grupy są *miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego* – stanowiące lokalny, ogólnie obowiązujący przepis gminny, powstający w wyniku procedury wyrażającej interesy i ustalenia wszystkich stron postępowania administracyjnego. W oczywisty sposób regulacje *miejscowych planów* powinny dotyczyć przede wszystkim terenów strefy nieurbanizowanej, obszarów szczególnych korzyści lokalizacyjnych (biegunów rozwoju aktywności gospodarczej miasta), terenów wymagających objęcia formami ochrony indywidualnej, obszarów wymagających ustanowienia ochrony otwartych terenów rolnych, walo-rów ekologicznych i krajobrazowych, terenów możliwych do przystoso-

wania dla celów zabudowy za pośrednictwem zorganizowanych form działań inwestycyjnych oraz obszaru śródmiejskiego. Ryc. 3. przedstawia zakres obszarowy Łodzi już uwzględniony i planowany do objęcia miejscowymi planami⁸.



Ryc. 3 Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego uchwalone w opracowaniu według funkcji

Źródło: Materiały do oceny zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Miasta Łodzi w latach 1998-2001, przedsiębiorstwo TEREN Sp. z o.o. Ilustracja zamieszczona za zgodą autora.

W grupie narzędzi pośrednich należy zwrócić uwagę na dwa ważne elementy – *Studium systemu komunikacyjnego dla miasta Łodzi* i miejskie programy *rewitalizacji* zabudowy mieszkaniowej. Podstawą *Studium Komunikacyjnego* stały się gruntowne badania w sferze rozwiązań drogowo-ulicznych dla miasta oraz symulacje sieci transportu publicznego. Wnioski płynące z dokumentu wyraźnie wskazują m.in. na:

- Brak ukształtowanego węzła dróg zewnętrznych, co dotyczy zwłaszcza przeprowadzenia ruchu krajowego i wojewódzkiego przez miasto.

⁸ Stan na koniec III kadencji samorządu terytorialnego, według materiałów do oceny zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta Łodzi w latach 1998-2001, Przedsiębiorstwo Zagospodarowania Miasta i Osiedli „TEREN” Sp. z o.o.

Przebiegi dróg krajowych i wojewódzkich nakładają się na podstawową sieć ulic głównych miasta służących do obsługi powiązań międzydzielnicowych.

- Brak w układzie miasta w pełni wykształconych ciągów łączących podstawowe struktury zagospodarowania miasta i brak specjalizacji układu.
- Szczególnie niskie parametry techniczne układu ulic w śródmieściu. Zjawisko to generuje liczne konflikty ruchu samochodowego z ruchem tramwajowym na ulicach o nie wydzielonym torowisku. Powoduje to coraz poważniejsze zatłoczenie ulic w całym niemal obszarze zawartym w obrębie kolei obwodowej i coraz silniejszą niedrożność układu w godzinach szczytu, głównie na kierunku północ-południe, a w północnej części śródmieścia także na kierunku wschód-zachód.
- Rosnący ruch samochodowy (również ciężarowy) prowadzący do wyczerpywania się przepustowości w godzinach szczytu na podstawowym układzie ulicznym oraz na wielu odcinkach i skrzyżowaniach w centralnej części miasta. Ze względu na to, że główne ulice w mieście są także podstawowymi trasami komunikacji tramwajowej i autobusowej wpływa to bezpośrednio na sprawność funkcjonowania komunikacji zbiorowej.

Sprawnie działający system transportu publicznego może mieć istotne znaczenie dla ograniczania procesu ekspansji terytorialnej miasta. Dostępność i szybkość, niskie koszty to elementy stanowiące przeciwwagę dla rosnącego popytu komunikacji indywidualnej. Priorytet dla komunikacji miejskiej musi być trwałym elementem strategii rozwoju miasta, na co zwraca uwagę zarówno *Studium Przestrzenne* jak i *Studium Komunikacyjne*. Ten ostatni z wymienionych dokumentów proponuje również następujące rozwiązania:

- zastosowanie docelowego wariantu zintegrowanego systemu transportowego miasta opartego na układzie tramwajowym; wariant ma najkrótszy okres zwrotu nakładów poniesionych na funkcjonowanie systemu i najwyższy wskaźnik korzyści;
- kształtowanie systemu transportu zbiorowego na podstawie tramwaju i autobusu, w którym tramwaj pełniłby rolę podstawowego środka komunikacji zbiorowej na obszarze śródmieścia i centrum, na trasach promienistych z osiedli mieszkaniowych do centrum i na trzech kierunkach podmiejskich (Lutomiersk, Ozorków-Zgierz i Pabianice);
- zastosowanie rozwiązań usprawniających funkcjonowanie tramwaju na kierunku północ-południe w centrum Łodzi przez reali-

zając tunelu tramwajowego pod ul. Piotrkowską (na odcinku od ul. Północnej do ul. Żwirki), ewentualnie w korytarzu centralnym między ul. Piotrkowską a ul. Zachodnią-Kościuszki;

- wprowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej, szczególnie tramwajowej w strefie śródmiejskiej oraz na trasach promienistych do strefy śródmiejskiej przez uprzywilejowanie w sygnalizacji świetlnej i eliminację lub znaczne ograniczanie ruchu samochodowego na ulicach z torowiskiem tramwajowym wbudowanym w jezdnię (przede wszystkim na ciągach Zielona–Narutowicza i Kielińskiego)⁹.

Skutecznym narzędziem ochrony miasta przed zjawiskiem zawłaszczania przestrzeni niezabudowanej mogą być programy rewitalizacji. Istotnym warunkiem będzie jednak dopasowanie zakresu rewitalizacji nie tylko do kwartałów z główną funkcją mieszkaniową, ale również do pozostających w obszarze centrum Łodzi zdegradowanych obszarów przemysłowych. Stare dzielnice Łodzi stanowią ważny element tożsamości historycznej i kulturowej miasta. Dzięki takiej kwalifikacji, władze miejskie mają szanse ubiegać się dla uprzednio przygotowanych projektów o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego¹⁰. Maksymalny poziom dofinansowania może sięgnąć poziomu 75% kosztów kwalifikowanych projektu, zaś w przypadku projektów generujących znaczny przychód – max. 50%.

Warto zwrócić uwagę, że proces tzw. małej rewitalizacji zapoczątkowała w Łodzi uchwała Zarządu Miasta¹¹, w następstwie której rozpoczęto prace w rejonie ulic Cmentarnej–Legionów i Mielczarskiego. Gmina wprowadziła także w drodze aportu niepieniężnego do Wdzewskiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego Sp. z o.o., który to podmiot rozpoczął inwestycje odtworzeniowe zabudowy mieszkaniowo-usługowej w rejonie skrzyżowania ulic Nawrot i Sienkiewicza¹².

⁹ *Studium systemu komunikacyjnego dla Miasta Łodzi*, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A., na zlecenie UME, 2002, Łódź.

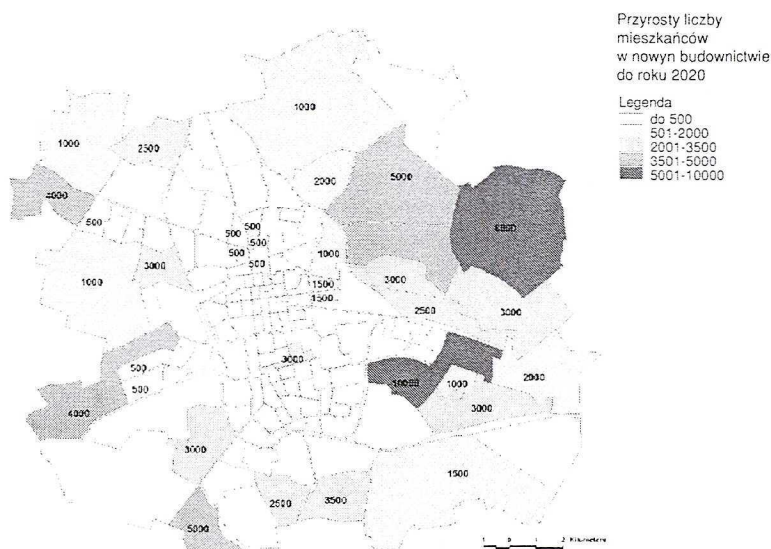
¹⁰ Środki finansowe na ten cel są zarezerwowane w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, priorytet III, poddziałanie 3.3.1. *Rewitalizacja obszarów miejskich*.

¹¹ Uchwała nr 1059/119/99 Zarządu Miasta Łodzi z 18 listopada 1999 r. w sprawie przystąpienia do opracowywania programu rewitalizacji wybranych kwartałów zabudowy mieszkaniowej w Łodzi.

¹² Uchwała nr XXI/288/03 Rady Miejskiej w Łodzi z 26 listopada 2003 r. w sprawie wyrażenia zgody na wniesienie wkładu niepieniężnego (aportu) do Wdzewskiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego Sp. z o.o. z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego.

Jednak największe w skali i kosztach projekty rewitalizacji substancji miejskiej prowadzą łódzkie uczelnie państwowe (obiekty Politechniki Łódzkiej i Uniwersytetu Łódzkiego) i prywatne (Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna), banki oraz instytucje deweloperskie (standardowym przykładem pozostaje inwestycja francuskiej firmy Apsys w dawnych zakładach Izraela Poznańskiego przy ul. Ogrodowej). Na szczególną uwagę w dużych projektach rewitalizacji zasługują także rejon nazywane potocznie „sypialniami” Łodzi, czyli wielkopłytowe osiedla mieszkaniowe, których standard już dziś zachęca wielu tamtejszych właścicieli mieszkań do poszukiwania nowych, bardziej przyjaznych, spokojnych i bezpiecznych lokalizacji.

Taką sytuację wykorzystują lokalni deweloperzy, skupujący najtańsze grunty zlokalizowane niemal w granicach administracyjnych miasta, realizując formułę mieszkań na wynajem lub tbs-y (przykłady nowych osiedli Janów i Olechów). Ciekawą symulację planowanego wzrostu liczby mieszkańców przedstawia ryc. 4.



Ryc. 4. Szacowane przyrosty liczby mieszkańców w nowym budownictwie do 2020 r.

Źródło: Materiały *Studium systemu komunikacyjnego dla Miasta Łodzi*, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A., na zlecenie UMŁ, 2002, Łódź. Ilustracja zamieszczona za zgodą UMŁ.

3. Źródła procesu dezintegracji struktury przestrzennej Łodzi

Aglomeracja łódzka stanowi rozległą, a zarazem luźny konglomerat jednorodnych, obszarów funkcjonalnych (mieszkaniowych i przemysłowych) o niewykształconym systemie przestrzeni publicznych, zgrupowanych wokół także nie w pełni uformowanego historycznego śródmieścia, z przypadkowo, często samorzutnie ukształtowaną strefą pośrednią oraz jeszcze chaotyczniej zabudowywaną strefą zewnętrzną. Całość, poza śródmieściem i nielicznymi wyjątkami, pozbawiona jest wyrazu architektonicznego i spójności przestrzennej. Osiedla mieszkaniowe i dzielnice przemysłowe wyznaczono na terenach położonych daleko od granic strefy zurbanizowanej.

Peryferyjne obszary, dawne przedmieścia – niedokończone i słabo wyposażone – stały się dzielnicami położonymi wewnątrz nowych granic strefy zurbanizowanej. Miasto – na tym etapie swego rozwoju przestrzennego – weszło w fazę dezintegracji przestrzennej, czego dowodem jest m.in.:

Lokalizacja budownictwa jednorodzinnego – ostatnie lata doprowadziły do utrwalenia niekorzystnego procesu zajmowania kolejnych wolnych terenów, tym razem pod zabudowę jednorodzinną, na gruntach początkowo miejskich, a następnie prywatnych. Zbyt wielka, jak na realne potrzeby podaży tych nie przygotowanych do zabudowy terenów, zaowocowała inkryminowanym rozpraszaniem zabudowy, dewastacją środowiska przyrodniczego i niewspółmiernym zwiększaniem kosztów społecznych powodowanym koniecznością rozbudowy systemów uzbrojenia. Jednak w strukturze przestrzennej miasta należy przewidywać niekorzystną tendencję do wypełniania się strefy podmiejskiej zabudową rezydencjonalną. Spadek liczby ludności nie będzie oznaczał braku zapotrzebowania na tereny do zainwestowania, ich ogólna powierzchnia przypadająca na 1 mieszkańca wzrośnie z 168 m² do 200-220 m². Oznacza to potrzebę przygotowania do zagospodarowania ok. 2600 ha nowych terenów, przy czym ok. 60% z nich powinno znaleźć się w obrębie istniejących terenów zainwestowanych.

Lokalizacja przemysłu – jako jeden z dominujących czynników miastotwórczych odgrywała i nadal odgrywa zasadniczą rolę w przekształcaniach gospodarki przestrzennej. Obraz lokalizacji obiektów przemysłowych na obszarze miasta jest niewątpliwie skutkiem jego rozwoju historycznego i odzwierciedla się w podziale na zakłady przemysłowe zlokalizowane na obszarze śródmieścia (teren położony wewnątrz kolei

obwodowej). Występujące tutaj zagęszczenie zakładów przemysłowych to głównie wynik intensywnego rozwoju przemysłu z przełomu XIX i XX w. i jednoczesne potwierdzenie stanu zawłaszczenia znacznej części śródmieścia przez przemysł, a nie przez funkcje usługowe, właściwe dla centrów miast. Zakłady przemysłowe zlokalizowano w 7 dzielnicach przemysłowo-magazynowych. Pięć z nich zlokalizowanych jest na zewnątrz kolei obwodowej, dwie (Polesie Widzewskie i Żabieniec) wewnątrz. Na tereny te miały być stopniowo przenoszone zakłady przemysłowe ze śródmieścia, ale proces realizacji dzielnic magazynowo-przemysłowych nie został do dzisiaj zakończony¹³.

Rozmieszczenie populacji – w całym okresie powojennym zaludnienie Łodzi dynamicznie wzrastało dzięki przyrostowi naturalnemu, dodatnim saldom migracji i inkorporacji terenów podmiejskich. Rok 1985 był pierwszym, w którym zaznaczyły się elementy depopulacji. Lata 90. przyniosły systematyczny spadek napływu migracyjnego. Saldo migracyjne wynoszące w 1990 r. (plus 589 osób) zmniejszyło się w 1996 r. do minus 145. W efekcie w ciągu ostatnich 12 lat Łódź straciła ponad 35 tys. mieszkańców.

Największym zaludnieniem charakteryzują się dzielnice – Bałuty (w 1997 r. – 28,6% ogółu ludności miasta), następnie Górna (23,4%), Polesie (19,5%) i Widzew (17,1%). Najniższa liczba ludności odnotowana jest w Śródmieściu (11,4%). Dynamika zmian liczby mieszkańców odnotowuje ich największy ubytek właśnie w Śródmieściu (o 7,2% w latach 1990-1997), kolejno na Bałutach (5,7%), Górnej (5,6%) i Polesiu (5,1%). Jedynie na Widzewie odnotowano 3,5% przyrost stanu zaludnienia. Nierównomierne zmiany w stanie zaludnienia dzielnic mieszkaniowych Łodzi wynikają z przyczyn zarówno demograficznych, jak i różnic w rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Podobnie rozmieszczenie i gęstość ludności Łodzi są ściśle skorelowane z rozmieszczeniem i intensywnością zabudowy mieszkaniowej. Dystrybucja przestrzenna ludności miasta tworzy układ zbliżony do koncentrycznego z centralnie położonymi obszarami o największym potencjale ludności. Strefa szczególnie wysokiej gęstości jest położona centralnie. Łączą się z nią zespoły nowych osiedli mieszkaniowych, natomiast w rejonach zewnętrznych wskaźniki gęstości są na ogół 5-krotnie niższe. Układ przestrzenny zaludnienia tworzą dwie główne osie komunikacyjno-przestrzenne przebiegające na liniach północ-południe i wschód-zachód. Wzdłuż piono-

¹³ B. Kłysik: *Charakterystyka struktury i przekształceń przemysłu Miasta Łodzi*, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi. UME, Łódź 2002.

wej osi zamieszkuje szacunkowo 34,1% łódzian, wzdłuż drugiej osi poprzecznej skupia się 21,8% mieszkańców (razem 56%)¹⁴.

Strefowanie rozwoju – zjawiskiem żywiołowym i bezplanowym jest powstawanie niewyspecjalizowanych stref rozwoju produkcji czy usług. Dla znacznej liczby nowych inwestycji, również handlowych, poszukiwane są lokalizacje położone przy głównych drogach wjazdowych do miasta i na terenach wolnych od zabudowy o szczególnych predyspozycjach rozwoju. Taki stan oznacza jednak dalszą ekstensyfikację zagospodarowania miasta oraz utratę szans restrukturyzacji przestrzennej i funkcjonalnej terenów przemysłowych, eksploatowanych w sposób prowizoryczny. Te formy „płytkiego” inwestowania i na małą skalę, komplikują gospodarkę miejską oraz przyczyniają się do dalszych niekorzystnych zmian środowiska i krajobrazu. Dezintegrująco na strukturę miasta oddziałują nowe, monofunkcyjne układy przestrzenne dzielnic przemysłowo-składowych oraz otoczenie silnych tras komunikacyjnych. Szczególnej presji urbanizacyjnej poddawane są tereny w sąsiedztwie ważniejszych wjazdów do miast, tereny o wyróżniających się walorach krajobrazowych oraz płytko zabudowane działki położone przy drogach w obszarach pozostających jeszcze w użytkowaniu rolniczym¹⁵.

Brak konsekwencji w procesach rozwoju miasta – w Łodzi występuje proces zaawansowanej dezintegracji przestrzennej i ciągłej ekspansji już silnie rozproszonego i nie urządzonego obszaru strefy zurbanizowanej. Problemem rozwoju miasta nie jest niedostatek terenu, nadmierna intensywność jego wykorzystania, czy nawet – podstawowe (w skali miejskiej) braki w wyposażeniu miasta.

Problemem jest stan, w którym więcej się rozpoczyna niż kończy, w którym żaden, nawet obudowa centralnego punktu miasta – Placu Wolności, proces rozwoju czy restrukturyzacji nie został doprowadzony do końca. Problemem jest również brak silnego zakotwiczenia w danych miejscach zarówno mieszkańców, jak i procesów rozwoju. Poza dawnym obszarem miasta o nie zakończonym dotąd procesie urbanizacji, powstała „druga Łódź”, równie nieurządzona do końca. W obrębie dzisiejszej zwartej strefy zurbanizowanej (prawie 10 900 ha), znajduje się wystarczająca ilość miejsca (2016 ha) dla zrealizowania nie

¹⁴ W. Michalski: *Społeczno-ekonomiczne problemy aglomeracji łódzkiej*, RCSS, Biuro Rozwoju Regionalnego, Łódź 1999.

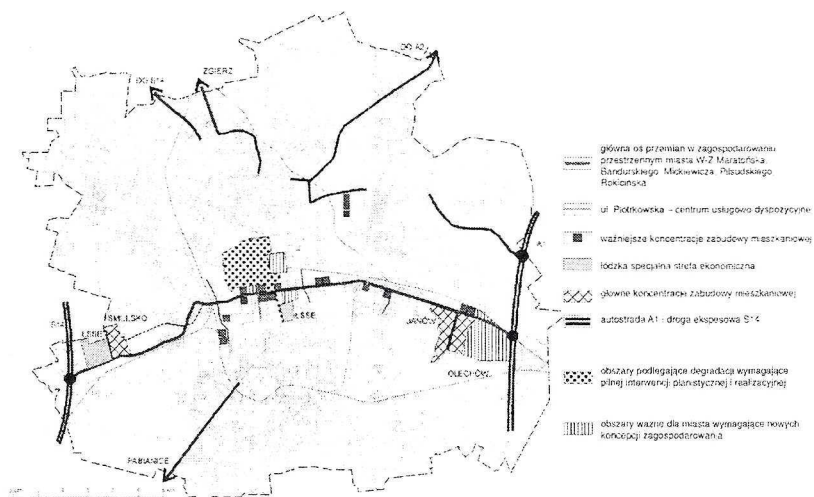
¹⁵ M. Wiśniewski: *Rozwój przestrzenny a problemy śródmieścia i miejskości Łodzi*, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi. UMŁ, Łódź.2002.

tylko brakujących na dziś 30 000 mieszkań, lecz także zabudowy o charakterze użyteczności publicznej. Wycofanie się z nadmiernego rozpraszania inwestycji komunalnych i wyposażania terenów, pozwoli przyspieszyć osiągnięcie wszechstronnego waloru miejskości strefy zurbanizowanej. Odciągnięcie od strefy niezurbanizowanej inwestycji i zahamowanie jej zabudowy spowoduje wzrost atrakcyjności miasta jako miejsca zamieszkania. Działania restrukturyzacyjne w obrębie obu stref pomogą w osiągnięciu niezbędnego ładu przestrzennego i dadzą szansę na wydobywanie ukrytej urody miasta.

Istotne znaczenie – jako jedna z najważniejszych barier rozwoju – może mieć w przyszłości brak zainteresowania gminy skutkami obecnej formy realizacji polityki prywatyzacji mienia komunalnego. Tworzy to możliwość ogromnego rozdrobnienia stanu własności gruntów. W konsekwencji paraliżuje możliwość przeprowadzenia wszelkich operacji urbanistycznych i utrwała w niewiele zmienionej formie dzisiejszy stan struktury funkcjonalnej oraz zabudowy śródmieścia. Szansą dla centrum miasta będzie zagęszczenie podziału na kwartały (dziś dwa razy mniej gęstego niż w śródmieściu Krakowa) i wprowadzenie podziałów kwartałów systemami komunikacji wewnętrznej. Umożliwi to obsługę i wykorzystanie, dotąd niezagospodarowanych na miarę miejską, przestrzeni wewnątrz kwartałów w części ponad tysiącehektarowego śródmieścia.

Konflikty rozwoju w strukturze przestrzennej miasta – pierwotne przyczyny dzisiejszych konfliktów rozwoju powstały w obrębie centralnego obszaru strefy zurbanizowanej. Składają się na nie współcześnie anachroniczne rozmiary śródmiejskich kwartałów, słabo rozbudowany układ komunikacyjny, duża ilość terenów z zabudową przeznaczoną pierwotnie dla funkcji przemysłowych (zajmują dziś tereny o najwyższej wartości) oraz ogólnie niska przeciętna intensywność wykorzystania terenów przy znacznym udziale funkcji mieszkaniowej. Proces eliminacji zabudowy produkcyjnej z terenu dzisiejszego śródmieścia rozpoczął się w latach 90. XIX w. Funkcje przemysłowe zaczęto przeprowadzać na tereny peryferyjne, zaś w obszarze centralnym produkcję poczęła wypierać funkcja mieszkaniowa. Na jej potrzeby adaptowano nawet stare budynki produkcyjne, zagęszczając dotychczasową zabudowę działek. Procesy, które w istocie były dokonującą się samorzutnie i ewolucyjnie restrukturyzacją, zostały na trwałe zahamowane po II wojnie światowej. Śródmieście ze względu na swoisty charakter historyczny i kulturowy jest najważniejszym obszarem problemowym Łodzi.

Kolejnym trudnym obszarem są tereny mieszkaniowe zabudowy wielorodzinnej o charakterze „miejskim” z końca XIX i początku XX w.



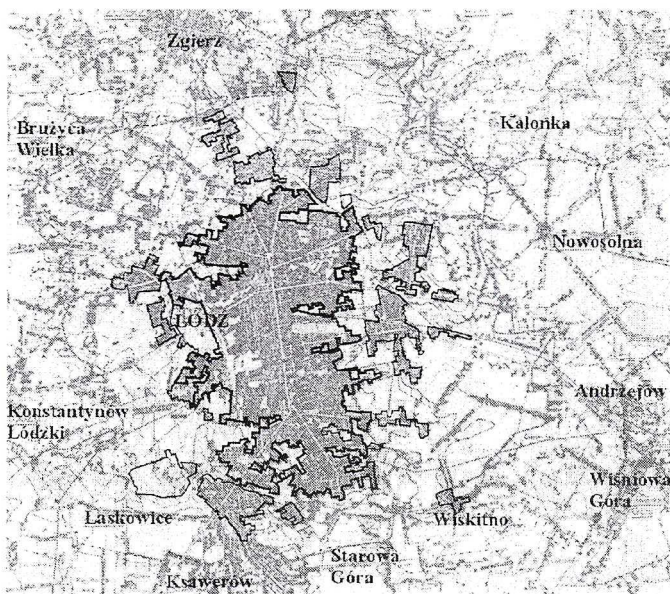
Ryc. 5. Koncentracja przemian w zagospodarowaniu przestrzennym Miasta

Źródło: *Materiały do oceny zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Miasta Łodzi w latach 1998-2001*, przedsiębiorstwo TEREN Sp. z o.o. Ilustracja zamieszczona za zgodą autora.

(281 ha) oraz niedokończone zespoły zabudowy jednorodzinnej (1326 ha). Kłopotliwą sytuację stwarzają również przestrzenie ogródków działkowych (632 ha), położone zwykle w zasięgu miejskich systemów uzbrojenia i na terenach o wysokich walorach lokalizacyjnych. Tereny te, będące w istocie miejscem realizowania pierwszej fazy urbanizacji, w znacznym zakresie kwalifikują się do włączenia w ramy ogólnodostępnych terenów zieleni miejskiej lub powinny być traktowane jako dalsza rezerwa terenów budowlanych na cele zabudowy jednorodzinnej. U źródeł wszystkich wymienionych problemów leży brak odpowiadających dzisiejszym warunkom, kompleksowych i dostatecznie „miejskich” rozwiązań przestrzennych i technicznych. Czołową pozycję na tej liście zajmuje niegdyś „stutysięczna wieś”, a dzisiaj dzielnica Bałuty. Całe XIX-wieczne miasto zostało otoczone pierścieniem tak uformowanych przedmieść, które dzisiaj identyfikowane są jako dzielnice wewnętrzne. Dlatego granica zainwestowania miejskiego jest nieczytelna. Krajobraz „osiedlowy” pojawia się w polach, a zaanektowany, wiejski – pretenduje do nazwy miasta. Występuje dwoistość efektów przestrzennych: konstruktywny i destruktywny. Pierwszy to uratowane przed inwestycjami fragmenty krajobrazów rolnych i leśnych (rejon północno-wschodni, wschodni, południowo-wschodni i południowo-zachodni).

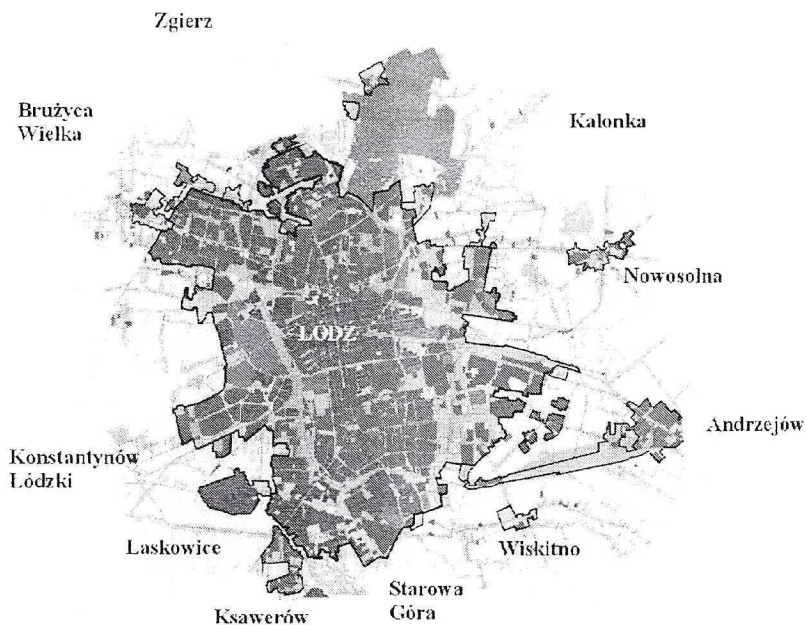
Destruktywny to pogłębianie chaosu przestrzennego w niemal wszystkich miejscach, w których sąsiadujące z Łodzią aglomeracje, wytworzyły biegnące w jej stronę ciągi zabudowy (ryc. 5).

Ekspansywność metropolii – strefa koncentracji funkcji metropolitar-nych obejmuje obszar aglomeracji łódzkiej oraz obszary przyszłościowej koncentracji związków metropolitarnych. Dostępność komunikacyjna oparta w głównej mierze na planowanym systemie autostrad i dróg ekspresowych, staje się jednym z najważniejszych czynników rozwoju metropolitar-nego, decydującym o stopniu atrakcyjności terenu dla potencjalnych inwestorów. Rdzeniem strefy jest obszar „Starej Łodzi”. Rozciąganie się granicy Łodzi w kierunku północno-wschodnim nabiera szczególnego charakteru ze względu na projekt utworzenia bipolarnego europała łódzko-warszawskiego. Obszar o charakterze układu pasmo-wego daje unikalną możliwość łączenia elementów gospodarczych



Ryc. 6 – Przybliżony zasięg strefy zurbanizowanej (obszaru zainwestowania miejskiego) - stan z 1957 r.

Źródło: *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi*, t. VI, rysunek wykonany w pracowni Gorgul i Wiśniewski – Urbanistyka, Architektura Sp. z o.o., autor mgr inż. arch. Mirosław Wiśniewski, wykonano na podstawie Mapy Powiatu Łódź wydanej przez Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych – Warszawa 1957. Ilustracja zamieszczona za zgodą autora.



Ryc. 7 – Przybliżony zasięg strefy zurbanizowanej (obszaru zainwestowania miejskiego) - stan z 1996 r.

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi, t. VI, rysunek wykonany w pracowni Gorgul i Wiśniewski – Urbanistyka, Architektura S-ka z o.o., autor mgr inż. arch. Mirosław Wiśniewski, wykonano na podstawie mapy numerycznej miasta Łodzi. Ilustracja zamieszczona za zgodą autora.

z walorami przyrodniczymi i zasobami kultury materialnej. Taki układ o charakterystycznej, dużej synergii, byłby miejscem świadczenia usług o komplementarnym i ponadnarodowym profilu. Potwierdzeniu występowania znacznych zmian w obszarze granic aglomeracji łódzkiej na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat służą zamieszczone ilustracje datowane na przełom lat 50. i 90. (ryc. 6, 7)

Podsumowanie

W strukturze przestrzennej Łodzi wyróżniają się dwa odrębne systemy: zwarty układ miasta XIX-wiecznego i – odwrotny – luźna struktura miasta XX-wiecznego. Oba są świadectwem epok, w których powstawały i oba pozostają w relacji opozycyjnej. Istotą miasta XIX-

wiecznego jest zwarta zabudowa i przemieszanie funkcjonalne. Domy przylegają do domów i sąsiadują z fabrykami – w kwartałach i wzdłuż ulic. Specjalizacja przestrzeni wprowadzona do praktyki urbanistycznej w XX w. wyodrębniła otoczone zielenią trasy komunikacyjne, osiedla mieszkaniowe, dzielnice fabryczne, tereny centrum i rekreacji. Specjalizacja podzieliła miasto na części, kreując krajobrazy wolnostojących obiektów. Nigdy w historii Łodzi, w tak krótkim czasie, nie zbudowano takiej liczby obiektów substandardowych. Powstały dzielnice wielkie jak miasta – fabryczne i mieszkaniowe, gigantyczne monokulturowe obszary, starannie wzajemnie oddzielone. Zderzenie starych i nowych zasad zdeformowało przestrzeń. Sytuacja taka występuje zarówno w śródmieściu, na jego obrzeżach, jak i poza jego granicami. Chociaż takie zachowanie jest formalnie zgodne z obowiązującym prawem, to jednak – w kategoriach moralnych – rozpraszanie jest nieuprawnionym „zawłaszczeniem” dobra publicznego.

Tendencja, (która w Łodzi – głównie poza obszarem śródmieścia – nosi cechy tradycji) chaotycznego zabudowywania przestrzeni dotyczy niemal całego obszaru miasta. Zjawisko to wywołuje nie tylko niepożądane skutki krajobrazowe, ale również gospodarcze. Konieczna jest dynamiczna przebudowa centrum Łodzi, a więc poprawa jakości miejsca, jego funkcji i prestiżu (miejsce usług, pracy i zamieszkania). Realizacja tego zadania pozwoli zachować Łodzi jej rangę w systemie osadniczym, ustabilizuje liczbę mieszkańców na poziomie wariantu optymistycznego i ograniczy, a może nawet zahamuje migracyjną utratę elit, tworząc szanse na równoprawną współpracę z Warszawą.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta będzie się odbywać zapewne pod presją jego ekspansji terytorialnej. Tendencja do poszerzania się granic miasta będzie wynikać z lepiej uregulowanych stosunków własnościowych na obrzeżach i poza jego granicami, strefowego rozkładu cen nieruchomości, zmniejszającej się dostępności komunikacyjnej dzielnic śródmiejskich, większej swobody wyboru architektonicznych form zabudowy w obszarach o niższych wskaźnikach intensywności zabudowy. Tę naturalną tendencję rozwoju przestrzennego miasta, może wyhamować polityka władz miasta, prowadząca do wzrostu podaży i atrakcyjności wolnych, wewnątrzmięjskich terenów. Będzie to wymagać porządkowania infrastruktury, rewitalizacji terenów poprzemysłowych, regulowania stosunków własnościowych nieruchomości oraz prowadzenia odpowiedniej polityki gospodarowania mieniem komunalnym.