

KRZYSZTOF KARSKI

UWARUNKOWANIA ROZWOJU OBSZARU METROPOLITALNEGO

Abstract: Conditions of the Metropolitan Area's Development. The study has been prepared as part of a series of authors' opinions devoted to issues in *The Metropolitan Lodz Area – Challenges and Problems*.

Today the current highway system, modern railway and air connections have become the primary subject in discussions of Lodz and its surrounding region. Studies on the determinants and directions of spatial development in districts have identified a number of local development determinants, such as the need for general modernization and restructuring of buildings and land use in Lodz to turn it into a metropolitan area of not only domestic, but also European significance, opportunities offered by the natural advantages of Lodz itself and the districts comprising the possible Lodz Metropolitan Area for locating the metropolitan functions, including large-scale development plans, favourably positioned with regard to natural environment and transport system.

Due to technical reasons, only parts of the complete article are presented in the publication.

1. Zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Opracowanie ma stanowić materiał pomocniczy, przyczynek do określenia stanowiska władz samorządowych Łodzi, dotyczącego kształtowania polityki przestrzennej wynikającej z przewidywanego rozwoju funkcji metropolitalnych Łodzi.

Ujmując metodycznie zagadnienia związane z charakterystyką uwarunkowań rozwojowych danej jednostki osadniczej lub zespołów jednostek osadniczych można je podzielić na dwie podstawie grupy:

- 1) na które władze samorządowe mają, w zasadzie, dosyć ograniczony wpływ (tzw. uwarunkowania zewnętrzne);

- 2) na które władze samorządowe mogą mieć zdecydowanie większy wpływ niż w przypadku wymienionych powyżej (tzw. uwarunkowania wewnętrzne).

Do uwarunkowań zewnętrznych związanych z rozwojem i przekształceniami ośrodka metropolitalnego i obszaru jego oddziaływania można zaliczyć zależności wynikające z:

- 1) aktualnego jego miejsca położenia i roli w systemie osadniczym regionu, kraju, Europy i spodziewanych zmian w różnorodnych relacjach zewnętrznych (przyrodniczych, społecznych, gospodarczych, komunikacyjnych, infrastrukturalnych itp.);
- 2) realizacji strategii rozwojowych, w tym społecznych, gospodarczych, przestrzennych na poziomie ogólnokrajowym;
- 3) tendencji dotyczących przekształceń w relacjach z układem europejskim.

Do uwarunkowań wewnętrznych ośrodka metropolitalnego i jego obszaru oddziaływania można zaliczyć zależności wynikające z:

- 1) dotychczasowych procesów urbanizacyjnych, w tym związanych z przeznaczeniem terenów, stopniem trwałości i akceptacji struktur funkcjonalno-przestrzennych, konfliktami wynikającymi z zainwestowania, standardem tego zainwestowania;
- 2) waloryzacji środowiska przyrodniczego i kulturowego, ich wykorzystania na potrzeby związane ze zróżnicowanymi formami rozwoju miasta i obszaru jego oddziaływania;
- 3) oceny stanu i funkcjonowania systemów komunikacyjnych i infrastrukturalnych w kontekście warunków ich przekształceń dla zaspokojenia przewidywanych potrzeb rozwojowych i wykorzystania układów nadrzędnych przez zapewnienie właściwych z nimi powiązań;
- 4) oceny warunków koncentracji różnorodnych form aktywności na danych obszarach w celu określenia atrakcyjnych ofert lokalizacyjnych dla różnych grup potencjalnych inwestorów, w tym przede wszystkim związanych z ustalonymi funkcjami metropolitalnymi;
- 5) określenia spójnego poglądu zróżnicowanych sił politycznych, grup biznesowych, opiniotwórczych co do ogólnych kierunków działań w celu ustalenia zintegrowanej polityki, której efektem miałyby stać się osiągnięcie wyższego poziomu życia mieszkańców i standardu funkcjonowania jednostek osadniczych i ich zespołów na danym obszarze.

Uznaje się, że warunki przekształcania istniejących struktur Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego będą zmienne, ponieważ są uzależnione od zakresu i tempa realizacji prorozwojowych założeń gospodarczych, polityki społecznej, obowiązku respektowania zasady zrównoważonego

rozwoju, umiejętności skoordynowania działań. Łódzki Obszar Metropolitalny (z Łodzią jako jego głównym, wielkim miastem) stanowiący zespół jednostek osadniczych (zaludnienie ok. 1,2 mln mieszkańców) kształtował się w ciągu ostatnich ok. 180 lat, przechodząc kolejne fazy rozwoju od pasma miast fabrycznych do Łódzkiego Zespołu Miejskiego, a następnie Łódzkiej Aglomeracji Miejskiej. U zarania jego powstania, formułowania kierunków rozwoju gospodarczego, wykorzystania występujących walorów leżała decyzja polityczna ówczesnych władz rządowych Królestwa Kongresowego, które jednocześnie określiły zasady kształtowania zagospodarowania terenów i zabudowy w ramach wspomnianego pasma miast fabrycznych, w tym głównie Łodzi i Zgierza.

Władze te określiły preferencje dla osiedlającej się tu (zróżnicowanej etnicznie i wyznaniowo) ludności podejmującej działalność gospodarczą zgodną z ogólnymi założeniami władz rządowych. Stąd określenie „światlanej karty w dziejach planowania ...”

Uprzednio warunkami sprzyjającymi rozwojowi miast fabrycznych były głównie zasoby wód płynących (zarówno dla celów bytowych, jak i technologicznych); dostępność drewna jako budulca; zapewniona istotna pomoc rządowa w wytyczaniu i udostępnianiu terenów dla budowy budynków mieszkalnych, warsztatów i uprawy części surowców; korzystna polityka finansowa dla osiedlających się inwestorów.

Zdecydowanie się władz rządowych na popieranie warsztatów włókienniczych, a następnie przemysłu włókienniczego i innych rodzajów przemysłów kooperujących spowodowało *boom* inwestycyjny i szalone tempo rozwoju gospodarczego, wzrostu zaludnienia Łodzi i najbliższych okolic w XIX w. Z tego nurtu wyrosły zakłady o wielotysięcznych załogach. Uwarunkowaniami, które wzięto wówczas pod uwagę była także sytuacja polityczna i zewnętrzne relacje gospodarcze.

Obecnie przemysł włókienniczy przestał stanowić bodziec rozwoju, a stał się problemem gospodarczym, społecznym i urbanistycznym zarówno w Łodzi, jak i miastach Łódzkiego Zespołu Miejskiego, a więc w samym jądrze obszaru metropolitalnego.

Łódź i te jednostki Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, które były związane z przemysłem włókienniczym i z innymi, tradycyjnymi rodzajami przemysłu stanęły przed problemem określenia nowych, odpowiadających współczesnemu zapotrzebowaniu, przesłanek rozwoju i wykorzystaniu w tym celu aktualnie występujących warunków.

Uznaje się, że rozwój Łodzi (a w konsekwencji i wykształcenia jej obszaru metropolitalnego) powinien opierać się na dążeniu do wykorzystania zarysowujących się szans wynikających z następujących, głównych

warunków wywierających bezpośrednie gospodarcze, społeczne i przestrzenne reperkusje:

1. Uznania w oficjalnych, publikowanych dokumentach sejmowych, rządowych i specjalistycznych istnienia obszarów metropolitalnych, w tym Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego z Łodzią jako ośrodkiem metropolitalnym. Jednocześnie przyjęcia, że obszary te „są głównymi węzłami polskiej przestrzeni w kontekście europejskim i jako najbardziej dynamiczny fragment polskiej przestrzeni odegrają zasadniczą rolę w promowaniu konkurencyjności gospodarki polskiej na świecie” (według materiałów *Unii Metropolii Polskich* 2003). Jest to niejako analogia do pierwszych lat kształtowania się zespołu miast fabrycznych z Łodzią na czele. Wykorzystanie stanowiska władz centralnych przez władze Łodzi oraz samorządy gmin zaliczonych wstępnie do Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest istotnym warunkiem urzeczywistnienia szans rozwoju. Łódź i jej obszar (co najmniej werbalnie) zostały wpisane w ramy polityki państwa dotyczącej preferowania rozwoju „głównych węzłów polskiej przestrzeni”. W konsekwencji, do władz lokalnych należy wywieranie takiej presji i podejmowanie takich działań, aby nie były to zapisy o charakterze papierowym, deklaracyjnym.
2. W działalności władz centralnych oraz obszaru metropolitalnego (przy podstawowej roli Łodzi) powinno przejawiać się dążenie, aby faktycznie metropolia łódzka znajdowała stale swe poczesne miejsce w kształtującej się sieci metropolii europejskich. Z uznania i zapisu takiej sieci wynikają bowiem znaczne korzyści dotyczące, m.in., wyznaczania korytarzy komunikacyjno-infrastrukturalnych (o znaczeniu ponadlokalnym), na których Łódź obecnie w dużym stopniu opiera swoje nowe podstawy rozwoju.
3. Rozwój Łodzi jako centrum obszaru metropolitalnego jest uwarunkowany jej dostępnością komunikacyjną. Mimo położenia niemal w centrum kraju, jej dotychczasowe powiązania komunikacyjne są bardzo ograniczone, niewystarczające. Dotyczy to układu drogowego o europejskim znaczeniu, międzynarodowych powiązań kolejną szybkich prędkości, ponadkrajowych powiązań lotniczych. Uprzednio wystarczał trakt piotrkowski, aby „nanizac” nań pasmo miast fabrycznych. Obecnie niezbędne są autostrady, szybka kolej, powiązania lotnicze co najmniej o europejskim zasięgu – tych, jak dotąd, w Łodzi i jej obszarze metropolitalnym brak. Dlatego konieczność wykorzystania przez Polskę rysujących się możliwości skorzystania ze środków strukturalnych Unii Europejskiej; uczynienia z rejonu Łodzi węzła komunikacyj-

nego w celu wytworzenia nowej jakości powiązań miasta i jego rejonu z resztą kraju i Europy. Warunkiem jest jednak podjęcie działań (w tym głównie przez władze Łodzi) dotyczących zabezpieczenia powiązań miasta z węzłami projektowanych autostrad A-1, A-2, ewentualnej trasy TGV, lotniskami, drogami szybkiego ruchu. Łódź, jak dotąd, nie zabezpiecza takich powiązań. Przykładem jest rachityczna realizacja modernizacji drogi krajowej Nr 1; brak inwestycji komunikacyjnych w kierunku A-1, A-2, działań zachęcających do korzystania z możliwości lokalizacyjnych na styku Łódź – tereny korytarzy infrastrukturalnych W-Z i N-S. Istnieją realne warunki lokalizacji centrów logistycznych, rekreacyjno-wypoczynkowych itp.

4. Dotychczas widoczne jest tylko zainteresowanie samorządów gmin ościennych (położonych w zasięgu spodziewanego oddziaływania korytarzy infrastrukturalnych W-Z i N-S) dotyczące wykorzystania szans rozwoju wynikających z zakładanych realizacji infrastrukturalnych. Brakuje jednak widocznego zainteresowania ze strony władz Łodzi (oprócz deklaracyjnych założeń w przyjętej polityce przestrzennej Łodzi). Zasadne jest zdecydowane ożywienie działań inwestycyjnych i związanych z obrotem nieruchomościami ze strony Łodzi, aby zapewnić dostępność komunikacyjną od strony miasta z autostradami A-1, A-2, potencjalną linią TGV, czy drogami klasy S. Należy odejść od zamierzenia typu dworzec Łódź–TGV na terenie Bałut, a dokonać wyboru jego lokalizacji w rejonie węzła Emilia lub Stryków. Z nowym obszarem musi być jednak zapewnione dogodne połączenie z centrum Łodzi i Łódzkim Zespołem Miejskim także środkami komunikacji publicznej, wytworzenie zintegrowanego systemu komunikacyjnego. Tramwaj regionalny, tj. linia Chocianowice–Zgierz w obecnym wydaniu nie jest w stanie sprostać takiemu wyzwaniu. Torowiska nie są dostosowane do tramwaju szybkiego. Pełny zakres przewidywanej linii tramwaju regionalnego to trasa Pabianice–Łódź–Zgierz ewentualnie i Ozorków wraz z tunelem w obszarze śródmiejskim. W skali krajowej powinien być wreszcie rozwiązany problem lokalizacji lotniska o znaczeniu międzynarodowym. Jego lokalizacja w rejonie między Łodzią a Warszawą (np. Skierniewice–Rawa Mazowiecka) miałaby istotny wpływ na podniesienie atrakcyjności Łodzi jako miejsca lokalizacji inwestycji o znaczeniu strategicznym. Podkreślałaby metropolitalny charakter zarówno Łodzi, jak i Warszawy. Takie założenie spotyka się jednak z wieloma konkurencyjnymi ofertami choćby z rejonu samej Warszawy. Lotnisko Lublinek mimo czynionych wysiłków, ze względu

na swoje relacje z istniejącym zainwestowaniem, ma ograniczone możliwości rozwoju, a niemal żadne jako lotnisko międzykontynentalne. Rozwiązanie problemu lotniska „Łask” pozostaje w sferze niekończących się dyskusji i sprzecznych ustaleń. Niemniej, pomysł z jego wykorzystaniem choćby jako lotniska Cargo nie powinien zostać zaniechany przez władze Łodzi. Wiąże się to jednak z problemem jego dostępności komunikacyjnej i pogodzeniem funkcji wojсковych i cywilnych. Stale dyskutowana trasa drogowa klasy S, Łódź–Wrocław, której lokalizacja i realizacja także jest przedmiotem kontrowersyjnych i zmiennych poglądów lokalizacyjnych powinna być lansowana przez władze Łodzi (lokalizacja głównie w rejonie Ksawerowa z możliwością jej przedłużenia w kierunku Ukrainy). Realizacja autostrad, drogi ruchu szybkiego S-8, TVG, lotniska spowodowałaby, że Łódź uzyskałaby sprawne powiązania z układem krajowym, Europą i faktycznie a nie tylko deklaratywnie stałaby się zintegrowanym węzłem komunikacyjnym. W zakresie transportu istotnym warunkiem przemawiającym za atrakcyjnością Łodzi jest stacja kontenerowa „Olechów”, której pełne wykorzystanie leży także w interesie Łodzi.

5. Argumentem przemawiającym za możliwością intensywnego rozwoju Łodzi jako ośrodka metropolitalnego jest już rozwiązany (uprzednio hamujący ten rozwój) problem dostępności odpowiedniej ilości i jakości wody oraz system odprowadzenia ścieków. Zabezpieczenie możliwości poboru znacznej ilości gazu i energii elektrycznej jest walorem obszaru metropolitalnego Łodzi. Ustalenia z zakresu gospodarki przestrzennej dotyczące terenów obrzeżnych w stosunku do Łodzi także (co najmniej projektowo) zabezpieczają możliwość realizacji założeń infrastrukturalnych.
6. Warunkiem rozwoju jest dostępność terenu dla różnych rodzajów aktywności gospodarczej i lokalizacji funkcji metropolitalnych. Uznaje się, że dla działalności typu:
 - a) przemysłowego, magazynów, hurtowni, logistyki, podstawowe rejon koncentracji przemysłów nowoczesnej technologii, wielkoprzestrzennych założeń aktywności gospodarczej powinny powstać obszary Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Parki Przemysłowe, możliwości lokalizacyjne stref aktywności wykazane w *Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin*; w przeważającej mierze są to tereny mogące stanowić już obecnie ofertę lokalizacyjną dla założeń średniej wielkości, ale część z nich dopiero w ostatniej chwili jest

przygotowywana w tym celu; stąd wniosek, że władze Łodzi i gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego powinny dokładać wszelkich starań dla wyprzedzającego uregulowania spraw własnościowych, infrastrukturalnych, komunikacyjnych, formalnego przygotowania warunków lokalizacyjnych; tereny wchodzące w skład wyznaczonych stref nie mogą być tylko pozycją statystyczną; powinny zostać wykorzystane także (jako tereny ofertowe) istniejące dzielnice i zespoły przemysłowe mające znaczne rezerwy terenów uzbrojonych (w tym bocznicę kolejową); wzorem z początków XIX w. dla określonej działalności gospodarczej władze Łodzi i gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego powinny rozważyć możliwość udostępnienia terenów, szczególnie poprzemysłowych za symboliczną złotówkę i ułatwień finansowych, w tym fiskalnych;

- b) usługowego, mieszkaniowego, kształtowania tożsamości obszaru – kompleksowo przygotowanych terenów jest ograniczona ilość, a i te, które mają rozwiązane problemy projektowe w skali urbanistycznej nie zawsze są preferowane jako obszary lokalizacji funkcji metropolitalnych, nie są dostrzegane jako elementy podnoszenia atrakcyjności miasta i stanowiące miejsca pracy; w obecnej fazie cywilizacyjnej, to przecież elementy usług, nauki, szeroko pojętej logistyki są kreatorami rozwoju; uwaga dotyczy m.in. terenów przerwanej ciągłości realizacyjnej miasteczka uniwersyteckiego, nie podejmowanego założenia handlowo-rekreacyjnego o charakterze ponadregionalnym w rejonie doliny rzeki Łódki; realizacja zasady rozwoju zrównoważonego nie polega tylko na pełnej eliminacji działań inwestycyjnych z terenów dotąd nieurbanizowanych; ważnym akcentem atrakcyjności metropolii stanie się z pewnością zakończenie realizacji programu „Manufaktura” o znaczeniu ponadregionalnym, które będzie promowało Łódź jako przykład przekształcania funkcji zabytkowej zabudowy przemysłowej we współczesne założenie; w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym istnieją potencjalne szanse tworzenia zachęty do osiedlania się także ludzi interesu przez możliwość zapewnienia rozrywki, wypoczynku i zróżnicowanych form zamieszkania i edukacji zarówno w samej Łodzi, jak i na pozostałym potencjalnym obszarze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego; dlatego w planach zagospodarowania przestrzennego miasta i Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego powinna znaleźć się koncepcja Wielofunkcyjnego Centrum Wypoczynkowo-Rekreacyjnego Zdrowie – Brus w Łodzi; koncep-

cja centrum rozrywki w rejonie śródmiejskim (lansowana swego czasu); koncepcje atrakcyjnych lokalizacji różnych form zabudowy mieszkaniowej, w tym oferowanych możliwości także poza bezpośrednimi granicami Łodzi (w nawiązaniu do lasów, pól, urozmaiconego krajobrazu); centrum obszaru metropolitalnego ma w zasadzie opracowaną koncepcję podkreślenia obszaru tożsamości, tj. ulicy Piotrkowskiej i zielonego ringu tzn. Parku na Zdrowiu, posiadła fabryczne – kompleksy przemysłowe Łodzi XIX-wiecznej, pałace fabrykanckie, rejon zespołu akademickiego, parki okalające Śródmieście; sprawa wymaga odpowiedniego nagłośnienia, rozpropagowania, a przede wszystkim podjęcia działań realizacyjnych; w centrum obszaru metropolitalnego o liczącej się randze, do czego pretenduje Łódź, powinny zostać określone rejony koncentracji zabudowy związanej z funkcją kontaktów międzynarodowych, w tym siedzib konsulatów, przedstawicielstw handlowych, różnego typu central; zapoczątkowany kilkanaście lat temu proces został zahamowany; uznaje się, że w przestrzennej polityce miasta należy rozważyć możliwości lokalizacyjne tkwiące w otoczeniu ul. Piotrkowskiej, a w tym wykorzystanie przerw w zabudowie pierzei alei Kościuszki, nowe tereny uwalniane przez konieczną do likwidacji zabudowę oficynową przy ul. Zachodniej, istotną rewitalizację Placu Wolności, a więc modernizację całego obszaru śródmiejskiego od Bałuckiego Rynku do Placu Niepodległości; Łódź wymaga realizacji wielofunkcyjnych założeń dla umożliwienia międzynarodowych kontaktów w formie centrum kongresowego i centrum targowego; lansowane swego czasu zamierzenia zostały zahamowane; tożsamość miasta może wyrażać się także przez manifestowanie specyfiki i dorobku kultur tych grup etnicznych i wyznaniowych, które były twórcami Łodzi i jej regionu; stąd niezbędność określenia i zaakcentowania miejsc tożsamości nie tylko środowiska ludności polskiej (ostatnio i żydowskiej) ale także i uprzednio istotnych środowisk, głównie: niemieckiego i częściowo rosyjskiego; warto zwrócić uwagę także na środowisko muzułmańskie, szczególnie w ramach społeczności akademickiej; festiwal 4-ch kultur zapoczątkował przerwane kontakty, mogą się one zmaterializować także i w układach przestrzennych w specyfice zabudowy i funkcji różnorodnych obiektów; to także jeden z warunków napływu turystów, ożywienia gospodarki miejskiej i obszaru metropolitalnego charakteryzującego się uprzednio bardzo zróżnicowanym etnicznie składem ludnościowym; można

spodziewać się, że nawiązanie do tradycji może skutkować napływem kapitału ze strony tych środowisk.

7. Warunkiem są wnioski ze zmodyfikowanego metodologicznie rozpoznania środowiska przyrodniczego na obszarze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, tj. przeprowadzanego pod kątem określenia najbardziej przydatnych obszarów dla lokalizacji różnorodnych założeń związanych z funkcjami metropolitalnymi Łodzi (z uwzględnieniem jednak terenów bezwzględnie chronionych na podstawie przepisów prawa).
8. Bardzo istotnym warunkiem, od którego w podstawowym stopniu uzależnione są dalsze działania jest dysponowanie strumieniem środków finansowych będących w dyspozycji państwa, samorządów, inwestorów, dla realizacji ponadlokalnych celów publicznych, zapewnienia rozwoju gospodarczego, obsługi Łodzi i jej obszaru metropolitalnego; z tym łączy się polityka fiskalna, zachęta do inwestowania właśnie w tym rejonie; dlatego tak istotny jest wpływ władz Łodzi na tworzenie koncepcji rozwoju regionu, kraju, kształtowania przestrzeni Polski, sposób dysponowania środkami unijnymi, określanie polityki fiskalnej; wtedy, gdy duża część środków państwa angażowana jest w sferze militarnej, a dług państwowy jest znaczny – praktycznie podstawowe zasilanie finansowe dla inwestycji typu układ komunikacyjny, ochrona środowiska (w tym gospodarka wodno-ściekowa i utylizacja odpadów) jest realne przede wszystkim z funduszy pomocowych Unii Europejskiej (z pewnym tylko udziałem środków własnych państwa i samorządów lub osób prywatnych).
9. Istotnym warunkiem rozwoju samej Łodzi i pozostałych jednostek Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest koncentracja kadr o wysokim poziomie wykształcenia, zdolnościach menedżerskich, a także kadr pracowników przydatnych w działalności innowacyjnej zarówno w sferze wytwórczości, jak i zróżnicowanych formach obsługi; dlatego zdecydowanego zahamowania wymaga odpływ młodych, wykształconych ludzi poza Łódź; w uczelniach łódzkich kształci się ok. 130 000 studentów, a tylko mała ich część znajduje swoje miejsce w Łodzi, a szerzej w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.
10. Nie do przecenienia warunkiem jest uzyskanie czytelności i konsensusu w podejmowaniu wiążących decyzji co do strategicznych, priorytetowych działań na obszarze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego; nie wydaje się, aby można było taki konsensus uzyskać przez działania administracyjne w świetle konstytucyjnie chronionej sa-

modzielności jednostek samorządów gminnych i występujących różnorodnych podziałów politycznych; dlatego forma porozumień wydaje się najwłaściwszą.

11. Ważny jest warunek wynikający ze świadomości, kierunków, skali, kolejności podejmowanych działań; dlatego niezbędne jest sprecyzowanie przedmiotu zadań, których realizacja spowodowałaby faktyczne wykształcenie obszaru metropolitalnego ze stolicą w Łodzi i przekazanie niezbędnych o nich informacji zarówno do polityki przestrzennej regionu, państwa, jak i poszczególnych gmin wchodzących w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Podsumowując – Łódź i obszar jej oddziaływania, tj. Łódzki Obszar Metropolitalny mają obiektywne możliwości rozwoju, ale niezbędne jest podjęcie zdecydowanych działań zmierzających do wykorzystania sprzyjających warunków lokalizacyjnych.

Brak takich działań może spowodować dalszą marginalizację Łodzi i ograniczenie jej roli do miasta trzeciej kategorii wśród miast dużych (stolic obszarów metropolitalnych, tj. po Warszawie i grupie miast, takich jak Poznań, Gdańsk, Kraków, Wrocław, Katowice, w granicach których już obecnie jest widoczne ożywienie inwestycyjne, ich przebudowa i przygotowanie do pełnienia funkcji metropolitalnych z prawdziwego zdarzenia).

W Łodzi takiego ożywienia niestety nie widać (poza lokalizacjami kilku „sztandarowych” zakładów przemysłowych, założenia usługowego „Manufaktura”, pubów), chociaż potrzeby ku temu skłaniają, a oczekiwania łódzian są wielkie.

2. Uwarunkowania rozwoju Łodzi jako ośrodka metropolitalnego wynikające z przyjętej polityki przestrzennej miasta

W 2002 r. zostało uchwalone *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi* określające politykę przestrzenną miasta.

W dokumencie w sposób bardzo sugestywny i jednoznaczny przedstawiono wiele uwarunkowań rozwoju Łodzi bezpośrednio związanych z polityką przestrzenną miasta w nawiązaniu do układów zewnętrznych. Wiele spośród tych dotyczących analizy warunków rozwoju Łodzi pokrywa się z ogólnymi uwarunkowaniami przedstawionymi w części I prezentowanego opracowania.

Tym, co różni *Studium* Łodzi od większości *Studiów* gmin jest stałe akcentowanie charakteru i pozycji Łodzi jako metropolii krajowej. Uznano, że „...brak wysokiej jakości usług wyższego rzędu i odpowiednio wysokiego poziomu jakości życia – do uznania (jej) za metropolię międzynarodową nie upoważnia”. Stwierdzono, co jest wspólne z treścią formułowanych uwarunkowań rozwoju zawartych w analizowanych gminach ŁOM, że „...największą barierą rozwojową jest brak wystarczająco silnie rozwiniętych związków komunikacyjnych i gospodarczych z bliższym i dalszym otoczeniem...”.

Kwestia powiązań autostradowych, kolejowych, lotniczych wysuwa się na jedno z poczesnych miejsc (jeżeli nie na pierwsze) w rozważaniach dotyczących warunków rozwoju Łodzi i jej regionu. Jest to nić przewodnia łącząca wszystkie sformułowane polityki przestrzenne gmin ŁOM z tym, że w gminach nie związanych bezpośrednio z układem autostrad czy dróg szybkiego ruchu odniesieniem są drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe.

W polityce przestrzennej, przyjętej przez władze samorządowe Łodzi, podkreśla się (w sposób jednoznaczny) konieczność interwencji państwa i koordynacji działań w skali krajowej w rozwiązaniu problemów. *Studia* gmin przedstawiające ustalenia zawarte w *Planie zagospodarowania przestrzennego woj. łódzkiego* i dokumentach rządowych (z pełną wiarą ich realności) istotną rolę przypisują pośrednio także kreatywnej roli Państwa.

W polityce przestrzennej Łodzi wyróżniają się zapisy dotyczące uczynienia z Łodzi metropolii europejskiej i wykorzystania wspólnoty interesów gmin, a także regionu Warszawy (w celu kształtowania dwubiegowego zespołu metropolitalnego).

Jako istotne warunki w dążeniu do uczynienia z Łodzi atrakcyjnej metropolii europejskiej uznano „zahamowanie procesu dezintegracji struktury przestrzennej miasta”, ład przestrzenny, dopływ nowych technologii, a więc gruntownej modernizacji i restrukturyzacji miasta. Jednocześnie wysunięto tezę o celowości „ograniczenia zakresu lokalizowania wielkich powierzchni usługowych na terenach peryferyjnych, przy drogach wjazdowych”. Tego rodzaju kierunek polityki przestrzennej jest co najmniej dyskusyjny.

Przeciwstawiając się tendencjom lokalizowania wielkich powierzchni usługowych na terenach peryferyjnych *Studium* preferuje „rewaloryzację, rehabilitację, rewitalizację obszaru śródmiejskiego” w celu rozwoju „funkcji miejskiej w rozległym obszarze śródmieścia”.

Sanacja zabudowy i zagospodarowania śródmieścia jest koniecznością ponawianą przy wszelkich okazjach, ale trudno przyjąć tezę, aby

niemal wszelkie funkcje o charakterze metropolitalnym mogły znajdować swą najwłaściwszą lokalizację w układzie śródmiejskim.

W *Studium* poświęcającym wiele uwagi randze metropolitalnej Łodzi i dążeniu do uzyskania pozycji metropolii o charakterze europejskim (także przez politykę przestrzenną) jako istotny warunek uznano wykreowanie wysokiej jakości „środowiska zurbanizowanego”, „miejskości”, „spójności miasta”, ochronę walorów przyrodniczych i kulturowych (w tym „spuścizny historycznej architektury przemysłowej dla potrzeb rozwoju funkcji metropolitalnych”). *Studium* nie precyzuje jednak, jakie to są funkcje metropolitalne oprócz ogólnego stwierdzenia o „nasycającą się informacją sferą usług”, a w konsekwencji, jakie tereny są w tym celu niezbędne do zabezpieczenia na obszarze miasta lub w rejonie jego związków zewnętrznych (oprócz komunikacyjnych i infrastrukturalnych).

Przyjęta metoda określenia w polityce przestrzennej Łodzi struktury terenów miasta stwarza dużą elastyczność wyboru formy zainwestowania (przy spełnieniu określonych warunków dla wydzielonych jednostek), ale też (rezygnacji z podziału na zarysowanie podstawowych form użytkowania terenów) może powodować działania punktowe nieskoordynowane z całością układu, a więc przeciwstawne ogólnej tezie o „spójności miasta”.

Jako uwarunkowanie uznano także podstawową rolę miasta w przygotowaniu „stref aktywności gospodarczej i innych terenów budowlanych” „...stworzeniu oferty terenów wolnych” ...Celem wszelkich działań powinno być „wykorzystanie walorów położenia Łodzi... w logistycznym centrum Polski – dla włączenia miasta w krajowe i transeuropejskie sieci infrastruktury komunikacyjnej...”.

W tym celu niezbędne jest (wielokrotnie ponawiane w prezentowanym opracowaniu) podjęcie wysiłków także i przez władze Łodzi dotyczących realizacji powiązania miasta z sieciami infrastruktury komunikacyjnej oraz udziału w ustaleniu zasad koordynacji w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Podsumowanie

Przeprowadzone ogólne rozważania i analizy uwarunkowań rozwoju zawarte w politykach przestrzennych poszczególnych gmin (stanowiących potencjalny Obszar metropolitalny Łodzi według *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego z 2002 r.*) upoważniają do stwierdzenia, że:

1. Warunkiem, który uważany jest za otwierający proces przyspieszonego rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest przezwyciężenie braku sprawnych powiązań komunikacyjnych Łodzi i obszaru jej oddziaływania z systemem komunikacyjnym kraju i Europy. Podstawowymi elementami tego układu są spodziewane autostrady, drogi ekspresowe, powiązania lotnicze, kolej szybkich prędkości. Dla wielu jednak gmin, które nie są bezpośrednio związane z tak nadrzędnymi układami, istotnymi elementami są: modernizacja dróg krajowych, realizacja obejść drogowych miast i większych wsi, polepszenie stanu dróg wojewódzkich i powiatowych, modernizacja istniejących tras kolejowych.
2. Warunkami związanymi z codziennymi warunkami bytowymi społeczności lokalnych, a zarazem umożliwiającymi uruchamianie terenów ofertowych pod lokowanie różnych form przedsiębiorczości (w tym także związanych z funkcją metropolitalną Łodzi) są niedostatki w stanie infrastruktury technicznej, szczególnie związanej z systemami odprowadzania i oczyszczania ścieków, gospodarką odpadami, gazyfikacją.
3. Jednym z podstawowych warunków rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest permanentny stan niedoboru środków na realizację nawet podstawowych zadań gmin – dlatego wniossek, że programy o charakterze ponadlokalnym nie mogą być podejmowane przez same gminy i wymagają wsparcia ze strony Państwa.
4. Szansę rozwojową Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego upatrywać można w wykorzystaniu warunków wynikających z ujawnionych w politykach przestrzennych gmin walorów środowiska przyrodniczego dla lokowania funkcji metropolitalnych związanych z wielkoprzestrzennymi założeniami sportowo-rekreacyjnymi, ochroną zdrowia, rehabilitacją.
5. Warunkiem, który należy brać pod uwagę przy kształtowaniu rozwoju obszaru metropolitalnego jest poziom świadomości o tym, czym powinien stać się Łódzki Obszar Metropolitalny i jaka w nim rola przypada poszczególnym jednostkom gminnym. W tym celu bezwzględnie niezbędne jest przekazanie władzom gmin wykładni zakresu pojęciowego terminów związanych z hasłem *metropolia*, *obszar metropolitalny*, *funkcje metropolitalne*, *niezbędne inwestycje o charakterze metropolitalnym*, *zasady ich lokalizacji*. Chociaż każda z gmin (w swej polityce przestrzennej) nawiązuje do związków ponadgminnych, rezerwuje (i to znaczne) przestrzennie strefy „aktywności gospodarczej”, to jednak w minimalnym stopniu lansowane jest hasło

„Łódź – metropolią”, „obszar metropolitalny Łodzi”, czy też „Łódzki Obszar Metropolitalny” (poza nielicznymi wyjątkami). Aktywność gospodarcza to przede wszystkim oczekiwanie na przyspieszenie procesów urbanizacyjnych w tradycyjnym rozumieniu. Bez skoordynowania działań w formie wzajemnych porozumień co do wyboru najodpowiedniejszych terenów i kierunków działań dla rozwoju funkcji metropolitalnych znaczne rezerwy terenów i walory poszczególnych gmin mogą być zaprzepaszczone, a oczekiwany ład przestrzenny może przerodzić się w swoje zaprzeczenie przez rozproszoną, brzydką, substandardową zabudowę. Jak dotąd, jedynym dokumentem określającym ramy wspólnej polityki jest *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*, a to zbyt mało.

6. W polityce przestrzennej Łodzi poświęcono wiele uwagi – warunkom przekształcenia miasta z metropolii krajowej w metropolię o randze europejskiej. Podstawowe znaczenie przypisano realizacji projektowanych (głównie zewnętrznych) układów komunikacyjnych i wewnętrznym przekształceniem zabudowy i zagospodarowania samego miasta. Brak jednak w tej polityce skonkretyzowanych oczekiwań w stosunku nawet do najbliższego otoczenia, których przyjęcie także i przez gminy ułatwiłoby zakładane przeobrażenie Łodzi w metropolię europejską (oprócz wspomnianych rozwiązań komunikacyjnych). Czy faktycznie uprzednio lansowane hasła typu: pasmo „strykowskie”, „koluszkowskie”, „rzgowskie”, „łaskie” itd. nie stanowią już przedmiotu zainteresowania Łodzi?
7. Brak istotnych działań na terenie Łodzi zmierzających do faktycznej sanacji jej zabudowy i zagospodarowania powoduje, że Łódź odstaje, w sposób widoczny, od tempa i zakresu przekształceń dokonujących się w innych miastach – metropoliach – co może stać się powodem jej mniejszej atrakcyjności dla samych mieszkańców miasta i nowych inwestorów. W konsekwencji proces wyludniania miasta może narastać a jego pozycja maleć.
8. Przyjęty do wstępnych rozważań obszar metropolitalny jest znaczny i z pewnością wymaga korekty granic. Wstępne zaliczenie do niego pięciu powiatów ułatwiło zakres rozważań, ale przeprowadzone analizy (nawet w prezentowanym opracowaniu) skłaniają do stwierdzenia, że tak jak w układzie planetarnym tak analogicznie i w stosunku do siły oddziaływania Łodzi w zależności od położenia gmin, siła ta ulega redukcji.
9. Analiza zapoczątkowanej drugiej już edycji przedstawionych do opiniowania polityk przestrzennych gmin (głównie po wprowadze-

niu *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*) skłania do refleksji, że zarysowuje się przesada w dyspozycji terenów na cele zabudowy lotniskowej, jednorodzinnej czy też aktywności gospodarczej, stwarzająca niejako propozycję – zachętę do przeniesienia Łodzi poza obręb jej dotychczasowych granic. Zarysowane możliwości lokalizacyjne przekraczają rzeczywiste tendencje obserwowane od wielu lat.

10. Z pewnością będzie zachodzić dalsza potrzeba korekty polityk poszczególnych gmin po sprecyzowaniu realnych potrzeb metropolitalnych Łodzi i jej obszaru bezpośredniego oddziaływania.
11. Wielokrotnie przedstawiane i rozpowszechniane poglądy o dwubiegowym kształtowaniu obszaru metropolitalnego Warszawa – Łódź lokalizacji lotniska międzykontynentalnego w rejonie Skierniewic – Rawy Mazowieckiej wymagają ponownej weryfikacji w świetle programów rozbudowy Okęcia lub adaptacji Modlina.
12. Wyprzedzające przygotowanie terenów dla lokalizacji zamierzeń metropolitalnych, tj. w związku ze spodziewanymi zmianami w strukturach funkcjonalno-przestrzennych gmin, rejon Łodzi i samej Łodzi wymaga uregulowania spraw własnościowych, geodezyjnych, uzyskania wpływu na obrót nieruchomościami, przygotowanie m.p.z.p., podjęcie działań umożliwiających uzbrojenie komunalne i komunikacyjne wyznaczonych terenów.
13. Analiza tendencji rozwoju gmin ościennych w stosunku do Łodzi ogranicza się (w dużym stopniu) do wyboru tradycyjnej ścieżki urbanizacji i industrializacji.

Literatura

- Koter M., Liszewski St., Suliborski A., 2000, *Łódź i region Polski Środkowej*. Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego* uchwalony przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą Nr XLV/524/2002 z 9 lipca 2002 r., autor kierujący: J. Sadowski
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa miejskiego łódzkiego*, Biuro Programowania i Projektowania Rozwoju Łodzi, 1986, autor kierujący: K. Bald.
- Program rozwoju społeczno-gospodarczego i zagospodarowania przestrzennego Łódzkiej Aglomeracji Miejskiej do 1990 r.*, Biuro Programowania i Projektowania Rozwoju Łodzi, 1975, autorzy kierujący: J. Pietrzak, L. Koziej.
- Staszewicz L., 1958, *Łódzki Okręg Przemysłowy w projekcie planu regionalnego*. Łódzkie Czasopismo Gospodarcze, nr 1.

Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego uchwalona przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą Nr XXIII/286/2000 z 26 września 2000 r., kierownik zespołu opracowującego projekt Strategii: S. Krajewski.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi przyjęte uchwałą Nr LXXVII/1793/02 Rady Miejskiej w Łodzi z 3 kwietnia 2002 r.

Studium systemu komunikacyjnego dla miasta Łodzi, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, 2002, autor kierujący: K. Kudowska, GOC.