

KAZIMIERZ BALD

Przedsiębiorstwo Zagospodarowania Miast i Osiedli „Teren”
w Łodzi

WYBRANE ZAGADNIENIA PLANOWANIA ŁÓDZKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Abstract: Selected Issues in Planning the Lodz Metropolitan Area. The study reviews the progress of spatial planning in the Lodz Metropolitan Area, that comprises Lodz and the four surrounding counties. Considerable variations were found, that mainly result from the high coverage by local zoning plans of districts located nearby Lodz with almost exclusively local presence of such plans within the Lodz limits, which favours negative phenomena in the land use in that area.

The need for the metropolitan areas to have zoning plans has been made evident, with special attention paid to changes in national laws, so that the national, regional and local aspects could be equally respected. The article emphasizes the special character of the Lodz Metropolitan Area being due to its closeness to the capital city and the possible formation of the Lodz-Warsaw Metropolitan Area, as well as the links between the Poznań and Wrocław Metropolitan Areas. The need to develop a consistent spatial policy for the Lodz Metropolitan Area and providing the policy with adequate instruments. is highlighted

Wprowadzenie

Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne regulowane jest *Ustawą z 27 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 80 z 10.05.2003)*, która stanowi m.in.:

- ilekroć w ustawie jest mowa o „obszarze metropolitalnym to należy przez to rozumieć obszar wielkiego miasta, oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia...” [art. 2, ust. 9];
- „dla obszaru metropolitalnego uchwala się *plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego*, jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa”. [art. 39, ust. 6];

Województwo łódzkie ma *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego* uchwalony przez Sejmik Województwa Łódzkiego 9 lipca 2002 r., a więc przed obecnie obowiązującą regulacją prawną. Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego będzie więc sporządzany w trybie oddzielnym, z formalnego punktu widzenia, prawdopodobnie jako zmiana do planu województwa. Zgodnie z tą regulacją sporządzenie planu znajduje się w kompetencji Samorządu Wojewódzkiego i prace w tym zakresie prowadzone są przez służby planowania regionalnego.

Obowiązek planowania zagospodarowania przestrzennego obszarów metropolitalnych ma znaczenie fundamentalne, zarówno dla rozwoju poszczególnych regionów, jak i kraju jako całości. Z różnych badań nad konkurencyjnością regionów i obszarów metropolitalnych wynika, że nie ma konkurencyjnego regionu, który nie miałby silnego, konkurencyjnego miasta. Jednym słowem, konkurencyjne zespoły metropolitalne tworzą prosperujące regiony. Współcześnie jednak nie jest to tylko problem sprowadzony do roli jednego miasta i jednego podmiotu zarządzania. Ze względu na zachodzące procesy urbanizacji wokół miast-stolic regionów pojawia się problem wielopodmiotowości w zarządzaniu rozlewającą się urbanizacją również na otaczające gminy. Należy sobie uświadomić, jakie korzyści i relacje zachodzą między stolicą regionu a rozwojem całego regionu i między konkurencyjnym miastem i konkurencyjnym regionem. Miasta będące centrum regionu wpływają na:

- koncentrację tak publicznych, jak i prywatnych instytucji naukowych i badawczych;
- zapewnienie właściwego środowiska dla transferu wiedzy;
- zapewnienie lokalizacji usług biznesowych i finansowych;
- stwarzanie możliwości intensywnych kontaktów, które są ważne dla rozwoju funkcji i działalności realizowanych w mieście, a w szczególności dla rozwoju usług wyższego rzędu;
- zapewnienie wyższych płac, które przyciągają mieszkańców dojeżdżających do pracy spoza miasta;
- koncentrowanie miejsc kultury, wypoczynku i sportu, a także centrów logistyki transportowej o profilu krajowym i międzynarodowym.

Miasta są jednak uzależnione od regionów, które zapewniają im:

- przestrzeń dla nowych inwestycji gospodarczych i infrastrukturalnych;
- nowe tereny dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego i przemysłowego;

- możliwości lokalizowania centrów usług i nowych form handlu;
- szerszy dostęp do zasobów siły roboczej;
- większą liczbę użytkowników programu miejskiego.

Plany obszarów metropolitalnych mają szansę być głównymi planami modernizacji Polski, służącymi polityce rozwoju regionalnego i biznesowi tak w relacjach krajowych, europejskich i światowych.

Problem planowania obszaru metropolitalnego ma podstawowe znaczenie dla Łodzi, gdyż:

- na terenie Łodzi skupiony jest podstawowy i dominujący potencjał tego obszaru;
- ustalenia planu obszaru metropolitalnego, jako części planu województwa, będą wiążące dla planowania przestrzennego na obszarze Łodzi.

Projekt planu obszaru metropolitalnego, opracowywany w trybie, o którym wyżej mowa, ma szansę stać się dziełem wspólnym samorządu województwa, samorządu miasta centralnego, a więc Łodzi, przy współudziale samorządów lokalnych wchodzących w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Jego sporządzenie powinno być poprzedzone identyfikacją najważniejszych problemów w zakresie rozmieszczenia potencjałów społeczno-gospodarczych, struktury przestrzennej czy układów infrastrukturalnych.

Do węzłowych kwestii, które wymagają badań należy zaliczyć zagadnienia dotyczące:

- delimitacji obszaru metropolitalnego na tle powiązań zewnętrznych;
- funkcji obszaru metropolitalnego Łodzi;
- zarządzania obszarem metropolitalnym;
- spójności polityk przestrzennych formułowanych przez poszczególne samorządy lokalne w dokumentach planistycznych;
- warunków rozwoju obszaru metropolitalnego;
- problemów przemian demograficznych;
- wpływu funkcji metropolitalnej Łodzi na jej układ komunikacyjny i system powiązań zewnętrznych;
- ustalenia spodziewanych powiązań między obszarami metropolitalnymi;
- wyboru obszarów, których funkcja i sposób zagospodarowania wyznacza lub może wyznaczać skalę metropolizacji Łodzi.

Obszar metropolitalny rozumiany jest najczęściej jako ciągły przestrzennie układ osadniczy, złożony z odrębnych jednostek administracyjnych, zawierający minimum jedno duże miasto i obszar zurbanizowany, powiązany z nim funkcjonalnie.

Mimo że granica obszaru metropolitalnego nie może być jednoznacznie wyznaczona liniowo, na potrzeby badań i analiz przyjęto, że Łódzki Obszar Metropolitalny obejmuje następujące jednostki administracyjne:

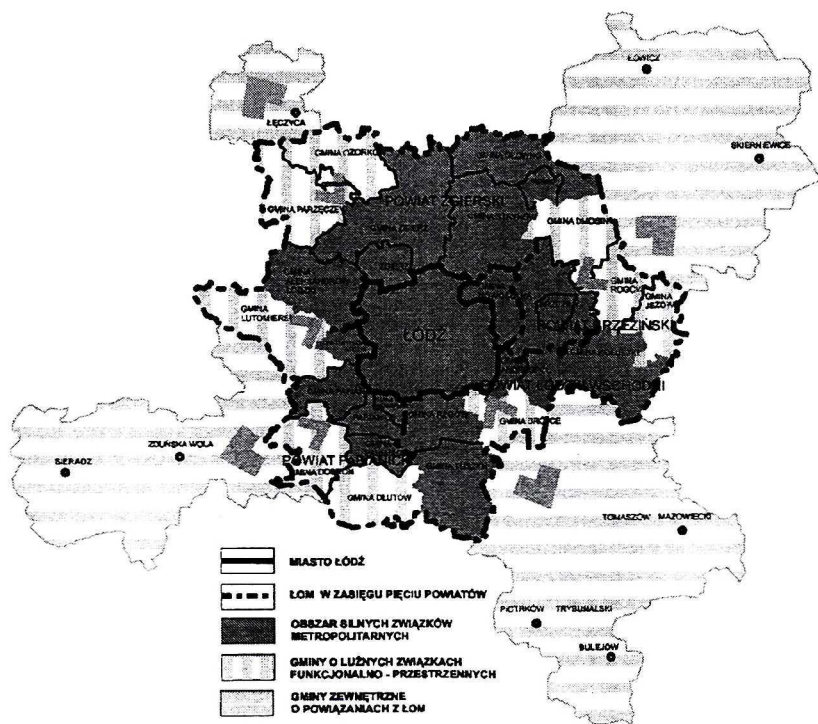
- powiat – miasto Łódź;
- powiat zgierski – obejmujący następujące gminy:
 - miasto Zgierz;
 - gmina Zgierz;
 - miasto, gmina Aleksandrów Łódzki;
 - gmina Parzęczew;
 - miasto Ozorków;
 - gmina Ozorków;
 - miasto, gmina Stryków;
 - miasto Głowno;
 - gmina Głowno;
- powiat brzeziński – obejmujący miasto Brzeziny i gminy:
 - gmina Brzeziny;
 - gmina Dmosin;
 - gmina Rogów;
 - gmina Jeżów;
- powiat łódzki-wschodni – obejmujący następujące gminy:
 - gmina Nowosolna;
 - gmina Andrespol;
 - miasto i gmina Koluszki;
 - gmina Brójce;
 - gmina Rzgów;
 - miasto, gmina Tuszyn;
- powiat pabianicki – obejmujący miasto Pabianice oraz gminy:
 - gmina Pabianice;
 - gmina Ksawerów;
 - gmina Dłutów;
 - gmina Dobroń;
 - miasto Konstantynów Łódzki;
 - gmina Lutomiersk (ryc. 1, 2, 3).

W celu określenia polityki przestrzennej, gminy sporządzają i uchwalają *studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*. *Studia* te stanowią podstawę do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które ustalają przeznaczenie terenu oraz warunki, wskazania i ograniczenia w jego zagospodarowaniu. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są elementem prawa lo-

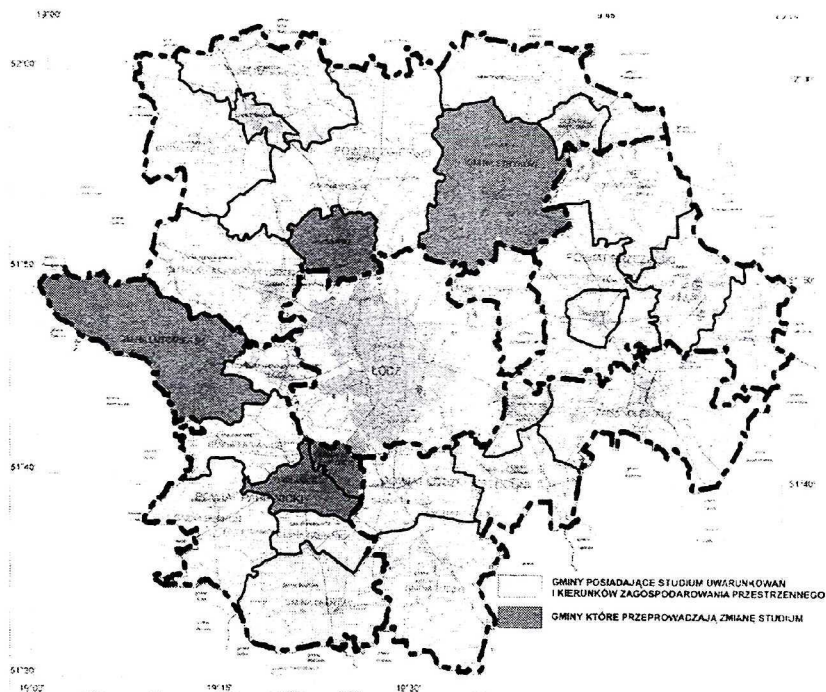
nej liczby gmin, a licząc bez gminy Łodzi, stanowi to 81% gmin zaliczonych do Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. W konsekwencji gminy te przełożyły politykę przestrzenną uchwaloną w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* na plany zagospodarowania, które stanowią element powszechnie obowiązującego prawa miejscowego.

Taki stopień pokrycia planami na obszarach zewnętrznych w stosunku do Łodzi należy uznać za bardzo wysoki, pozostaje jednak wątpliwość, czy te plany są spójne. Porównanie planów sporządzanych przez poszczególne gminy wykazuje, że brak jest spójności rozwiązań szczególnie w obszarach stykowych, oraz że jest w nich reprezentowana bardzo różna polityka przestrzenna.

Można wyciągnąć wniosek, że zarówno planowanie ponadlokalne, jak i rozbudowane uzgadnianie i opiniowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie spełniają w pełni swojej funkcji. Planowanie obszarów metropolitalnych powinno wypełnić tę lukę, pod wa-



Ryc. 3. Strefy zasięgu Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego



Ryc. 4. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin

runkiem, że stworzy nową jakość w planowaniu przestrzennym, a nie będzie powielać metod przyjętych z planowania miejscowego do planowania regionalnego.

Liczba miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego według stanu z końca 2004 r. została przedstawiona w tabeli 1.

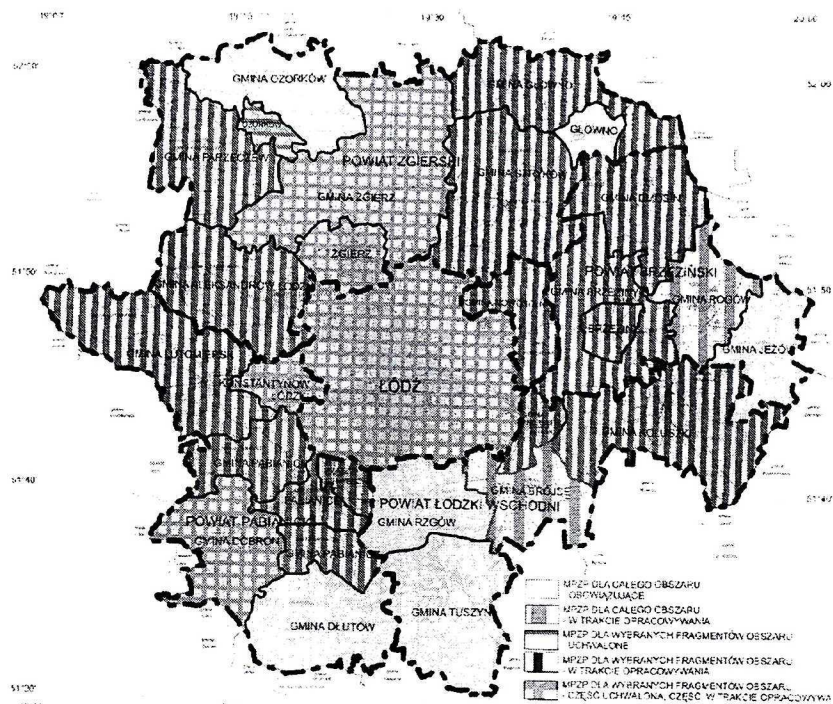
Wynika z niej, że liczba miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na terenach zewnętrznych jest znacznie większa obszaro-
rowo niż w Łodzi, mimo że potrzeby działań inwestycyjnych są tu znacznie większe. Zarówno miejscowe obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego, jak i będące w toku sporządzania, ale już zdefiniowane w zakresie przeznaczenia terenu i jego sposobu zagospodarowania przesądzają prawie całkowicie o zewnętrznych terenach obrzeżnych. Gminy, które takich prac planistycznych nie podjęły mają w większości przesądzone zagospodarowanie przygraniczne, Gmina i miasto Zgierz stykają się w większości z Łodzią zagospodarowaniem leśnym, gmina Brójce przy krótkiej wspólnej granicy ma znaczne zdefiniowanie zagospodaro-

wania wynikające z przebiegu autostrady A1 i lokalizacji węzła, a Konstantynów Łódzki ma plany w części dochodzące do granic z Łodzią.

Opierając się na *studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* można stwierdzić, że wszystkie gminy wchodzące w skład obszaru metropolitalnego, wyłączając Łódź przedstawiają w znacznej skali ofertę przestrzenną, szczególnie w takich funkcjach, jak logistyka, magazyny i przemysł, mieszkalnictwo rezydencjonalne, jednorodzinne i lotniskowe, co jednocześnie przy polityce przestrzennej Łodzi chroniącej przed urbanizacją tereny obrzeżne stwarza dysonans w przestrzeni i pokazuje brak koordynacji w skali ponadgminnej.

Tabela 1

Gmina	mpzp – uchwalone	mpzp – w trakcie opracowywania
P O W I A T Z G I E R S K I		
miasto Zgierz	8	4
gmina Zgierz	13	8
miast, gmina Aleksandrów Łódzki	2	1
gmina Parzęczew	1	1
miasto Ozorków	2	1
gmina Ozorków	11	–
miasto, gmina Stryków	23	4
miasto Głowno	6	–
gmina Głowno	1	–
P O W I A T B R Z E Z I Ń S K I		
miasto Brzeziny	3	1
gmina Brzeziny	–	1
gmina Dmosin	4	3
gmina Rogów	3	–
gmina Jeżów	2	–
P O W I A T Ł Ó D Z K I W S C H O D N I		
gmina Nowosolna	13	2
gmina Andrespol	8	1
miasto i gmina Koluszki	5	7
gmina Brójce	6	17
gmina Rzgów	7	2
miasto, gmina Tuszyn	4	–
P O W I A T P A B I A N I C K I		
miasto Pabianice	9	1
gmina Pabianice	12	–
gmina Ksawerów	5	1
gmina Dłutów	1	–
gmina Dobroń	4	5
miasto Konstantynów Łódzki	10	8
gmina Lutomiersk	8	1
miasto Łódź	33	9



Rys. 5. Stan pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego

Bogata podaż terenów budowlanych na obszarach zewnętrznych dotyczy głównie funkcji mieszkaniowej i przemysłowej. W przypadku Łodzi nie obserwuje się zjawiska lokalizacji centrów handlowo-usługowych poza jej granicami administracyjnymi, co jest zjawiskiem typowym w innych polskich metropoliach.

Skala koncentracji ludności, potencjału intelektualnego i gospodarczego, złożoność struktury zagospodarowania przestrzennego oraz wyzwania cywilizacyjne, wymagają wspólnego planowania zespołu osadniczego stanowiącego Łódzki Obszar Metropolitalny.

Polityka przestrzenna gminy Łódź, dla zapewnienia stałej poprawy warunków życia oraz tworzenia warunków do rozwoju gospodarczego za szczególnie istotne powinna uznać:

- proekologiczny charakter rozwoju, polegający na zagospodarowaniu przestrzennym zgodnym z zasadami rozwoju zrównoważonego;

- rozwój traktowany jako restrukturyzacja obszarów istniejącego za-inwestowania z ograniczeniem niekontrolowanej urbanizacji i jednoczesnym wyznaczeniem obszarów i terenów, w tym także nowych, szczególnie istotnych dla pełnienia funkcji metropolitalnych;
- wykorzystanie unikalnych cech i tożsamości miasta w procesie jego przebudowy.

Obszar metropolitalnej Łodzi, tak jak każdej metropolii wymaga określenia, zapisania i przyjęcia właściwej mu polityki przestrzennej.

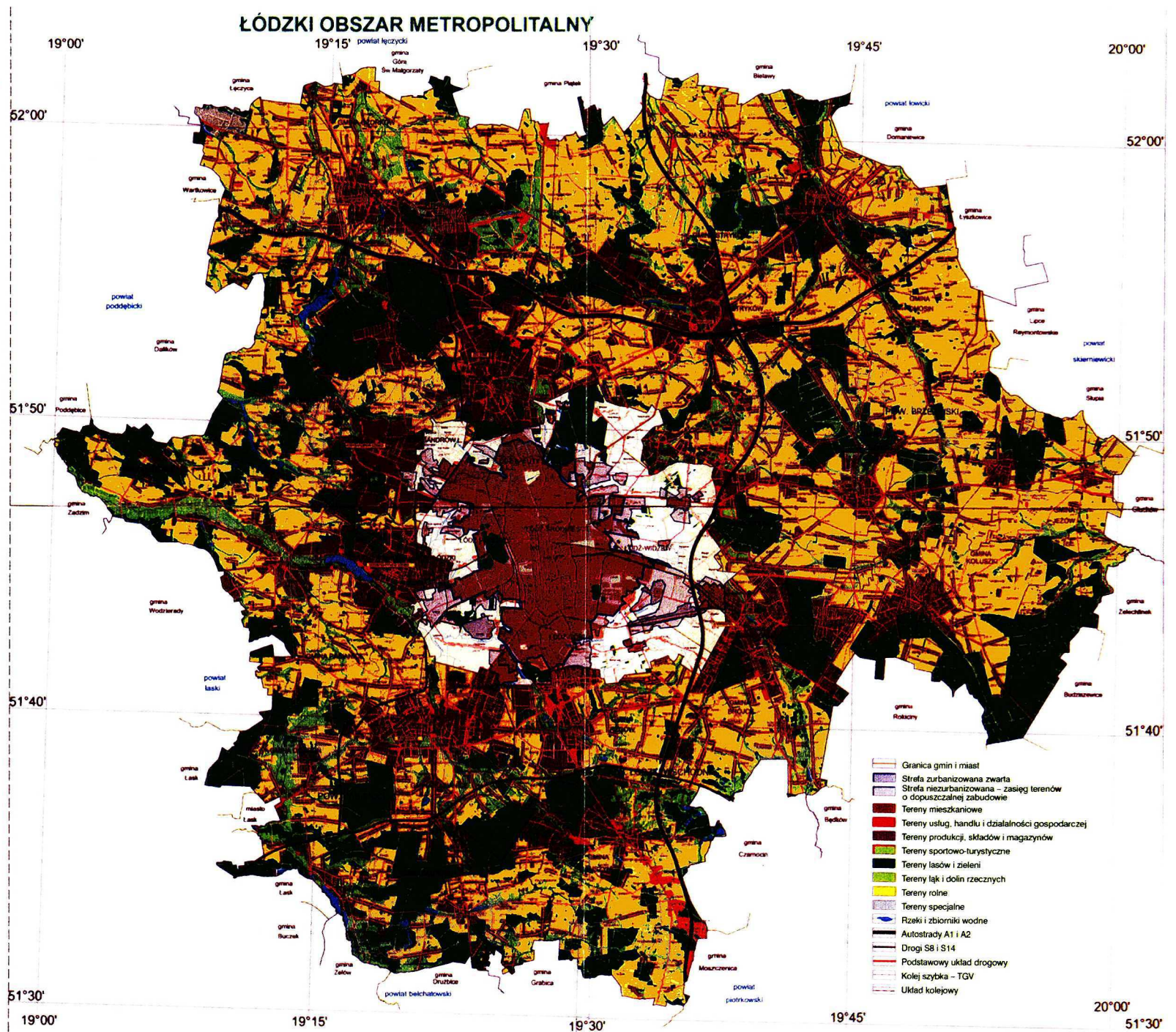
Identyfikacja warunków rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest jedną z zasadniczych podstaw do określenia polityki przestrzennej. Z punktu widzenia wpływu na rozwój przestrzenny warunki rozwoju można podzielić na wynikające z:

- polityki przestrzennej państwa, a rzutujące na rozwiązania regionalne i lokalne, jak również z wpływów bliższego i dalszego otoczenia na funkcjonowanie tego obszaru;
- struktury przestrzennej obszaru ze szczególnym uwzględnieniem warunków przyrodniczych oraz wynikających ze sprawności systemu transportowego i systemu obsługi inżynierskiej;
- przyjętych celów rozwoju, które określają skalę wzrostu i stopień niezbędnych przekształceń, podstawowe elementy programu rozwoju, oraz standardy poszczególnych elementów zagospodarowania terenu;
- stanu zagospodarowania, potrzeby zmian i uzupełnień w istniejącym użytkowaniu terenów, koncepcji poprawy ładu przestrzennego i podniesienia na wyższy poziom zewnętrznego odbioru miasta i obszaru metropolitalnego.

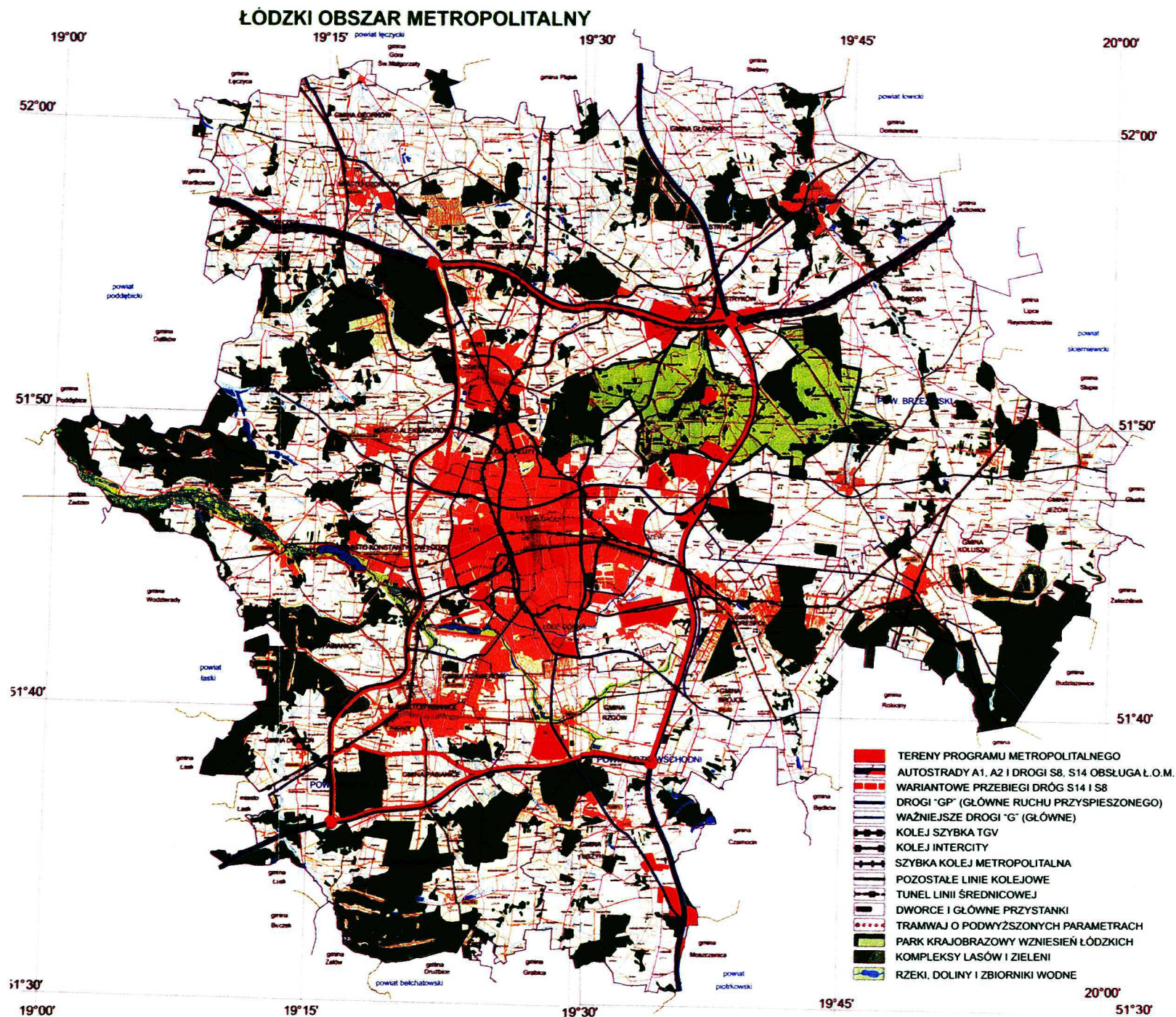
Struktura przestrzenna obszaru metropolitalnego powinna się opierać na krystalizujących się w przestrzeni elementach zarówno istniejących, jak i projektowanych, o wysokim stopniu prawdopodobieństwa realizacji. Należy zauważyć, że w strukturze tego obszaru wytwarza się system obwodnicowy tworząc kolejne ringi w odniesieniu do centralnego obszaru dyspozycyjno-usługowego Łodzi i jego osi kompozycyjnej, jaką tworzy ul. Piotrkowska oraz otaczającą ją tkanka śródmiejska (ryc. 6).

Tworzące się kolejne ringi wokół obszaru śródmiejskiego można pogrupować w następujący sposób:

- ring pierwszy obejmuje śródmiejski krąg tradycji i kultury, jaki tworzą istniejące i projektowane tereny zieleni miejskiej połączone w jeden system będący zarówno wartością ekologiczną, jak i poznawczą, gdzie skupia również podstawowe elementy materialnej tożsamości miasta;

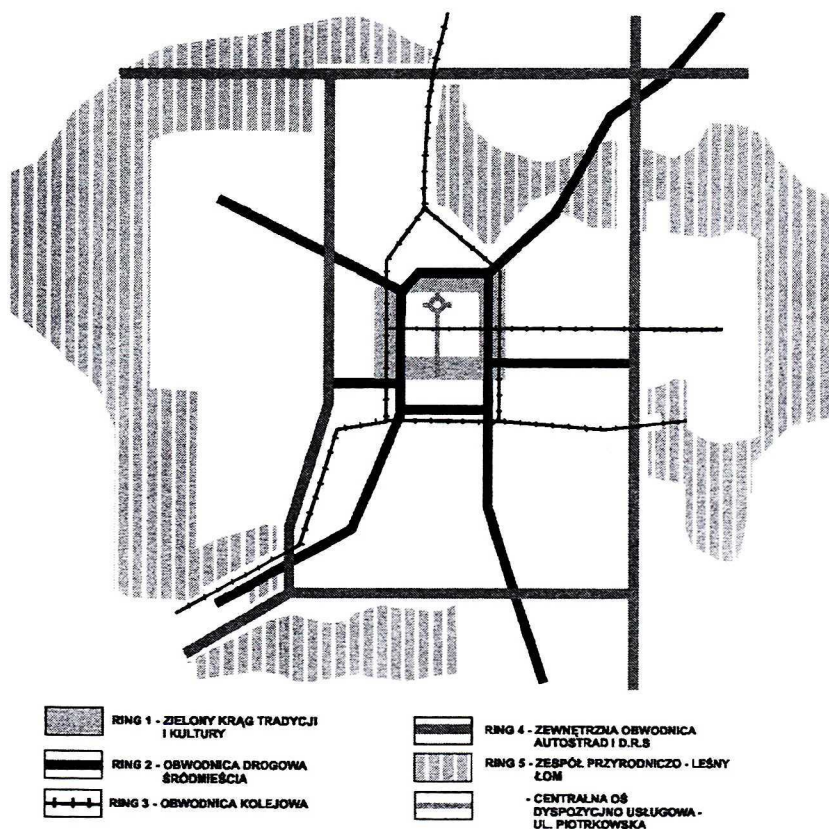


Rys. 9. Kierunki zagospodarowania przestrzennego według gmin



Rys. 10. Instrumentalizacja polityki przestrzennej Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

- ring drugi to obwodnica drogowa szeroko pojętej strefy śródmiejskiej obejmująca Al. Włókniarzy w spięciu północnym jako projektowana ul. Wojska Polskiego, na zachodzie jako projektowana ul. Konstytucyjna, oraz w spięciu południowym jako trasa ul. Ustronnej;
- ring trzeci obejmuje istniejącą obwodnicę kolejową uzupełnioną spięciem średnicowym i łącznicami na północy i wschodzie, umożliwiając istotne usprawnienia w ruchu dalekobieżnym, jak i wykorzystanie infrastruktury kolejowej w ruchu miejskim i metropolitalnym;



Rys. 6. System obwodnicowy krystalizujący strukturę przestrzenną Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

- ring czwarty obwodnica dróg najwyższej rangi obejmująca odcinki autostrad A1, A2, oraz dróg ruchu szybkiego S8 i S14;
- ring piąty obejmujący zewnętrzny pierścień leśny determinujący klimat lokalny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i zapewniający ofertę terenową dla programu rekreacyjnego.

Miasto metropolitalne, ze względu na swą wielkość, jak i rolę, jaką ma do odegrania musi być widziane zarówno jako jeden organizm funkcjonalno-przestrzenny, ale również i jako zespół względnie wyodrębnionych przestrzeni. W pierwszym przypadku powinny być rozwiązane wszystkie elementy systemowe, a więc przyrodnicze, transportowe, infrastrukturalne, zarówno te, które stanowią zadania własne gminy, jak i o charakterze komercyjnym, które zapewniają prawidłową obsługę całego miasta. Drugie spojrzenie na miasto metropolitalne to dostrzeżenie znacznej ilości przestrzeni lokalnych, w których ludzie żyją, pracują, zaspokajają swoje potrzeby i mają niezbyt często przemieszczać się w inne rejony miasta.

Ważnym elementem ustaleń planu obszaru metropolitalnego powinna być strategia zagospodarowania przestrzennego, obejmująca cele gospodarowania przestrzenią, zasady jej kształtowania oraz sposoby, środki i kolejność niezbędnych zamierzeń.

Na podstawie tak określonej strategii będzie można sformułować politykę przestrzenną ujmującą niezbędne działania dla realizacji wybranych celów. Polityka przestrzenna powinna być rozwarstwiona i ujmować wyodrębnione polityki szczegółowe, jak np. ekologiczną, transportową, obsługi infrastruktury, mieszkaniową czy inne.

Łódź, a także jednostki osadnicze zaliczone do obszaru metropolitalnego powinny uwzględnić w swoim rozwoju możliwość pełnienia funkcji charakteryzujących się różnym zasięgiem oddziaływania:

- lokalnym, związanym z miejscem zamieszkania;
- dzielnicowym czy rejonowym często o wykształconych tradycjach i silnej tożsamości miejsca;
- związanym z daną jednostką osadniczą szczególnie odniesionym do struktur administracji samorządowej;
- regionalnym związanym z przynależnością do obszaru i społeczności wydzielonej w strukturze kraju;
- globalnym, minimum krajowym przy tendencjach do powiązań międzynarodowych determinujących funkcję metropolitalną obszaru.

Do determinant przyszłego rozwoju, który podkreśli funkcję metropolitalną tego obszaru możemy zaliczyć funkcję:

- transportową, drogową, kolejową i lotniczą zapewniającą łatwość powiązań zewnętrznych, dlatego też szczególna uwaga powinna być przypisana budowie węzła autostradowego, przebudowie łódzkiego węzła kolejowego i oparciu się na lotniskach, regionalnym i kontynentalnym;
- nauki i szkolnictwa wyższego, które w największym stopniu świadczą o metropolizacji obszaru, dzięki wymianie myśli, doświadczenia, kadry czy studentów; dotychczasowy rozwój tej funkcji nie oznacza braku potrzeb terenowych w tej dziedzinie;
- usług związanych ze specjalistycznym leczeniem, które może wchodzić we współpracę globalną; funkcja ta będzie wymagać również nowych terenów;
- usług z dziedziny kultury (opera, teatry, filharmonia, muzea, szkolnictwo artystyczne, galerie, czy okresowe prezentacje);
- usług na rzecz podmiotów prawnych wysoko wyspecjalizowanych centrów informatycznych, prawnych, finansowych itp.,
- produkcji opartej na nowoczesnych technologiach w formie zorganizowanych parków technologicznych, centrów badawczo-rozwojowych itp.;
- logistycznych powiązanych ze zróżnicowanymi środkami transportowymi.

Pełnienie wyżej wymienionych funkcji w przeważającej części występuje lub powinno być lokalizowane w Łodzi jako mieście metropolitalnym ze względu na istniejące warunki. Część obszarów zewnętrznych wykazuje również takie możliwości, np. rejon Strykowa i Tuszyńska w zakresie funkcji logistycznych, Pabianice i Rzgów w zakresie związanej z nowoczesnymi technologiami, czy Zgierz i Pabianice w zakresie szkolnictwa wyższego, a w przypadku nowego lotniska między metropoliami łódzką i warszawską.

Funkcje metropolitalne w przewadze mają jednak dążyć do sytuowania się na obszarach miasta centralnego. W opracowaniu zidentyfikowano strefy i obszary koncentracji obiektów i terenów, którym można przypisać funkcje metropolitalne, oraz przedstawiono propozycje lokalizacji dla nowych elementów programu związanego z funkcjami metropolitalnymi.

Lokalizacja poszczególnych elementów programu musi spełniać konkretne warunki. Tak np. dla funkcji efektywności gospodarczej, w szczególności produkcyjnej niezbędne jest dobre skomunikowanie, zarówno w zakresie dostawy surowców czy półproduktów, jak i wywozu produktu gotowego. W zależności od rodzaju produkcji będzie to sąsiedztwo przeładunkowej stacji kolejowej czy portu drogowego. Szcze-

gólnie ważne są relacje infrastruktury o zasięgu globalnym. Centra logistyczne powinny mieć zapewnioną właściwą relację do zewnętrznego układu drogowego, a także do wielkich centrów handlowych. Ośrodki kulturalne, naukowe, badawcze, szkoły wyższe to obiekty i zespoły wymagające dobrej relacji do komunikacji pasażerskiej, dlatego tendencja do ich lokalizacji w obszarze śródmiejskim, w dobrej relacji do dworców kolejowych, portu lotniczego, czy tras wylotowych. Obiekty wysoko wyspecjalizowanej służby zdrowia powinny mieć możliwość szybkich relacji zewnętrznych (lądowiska, relacja do lotniska), tak aby móc świadczyć usługi w możliwie dużym zasięgu. Centra handlowo-rozrywkowe (obecnie głównie handlowe) zlokalizowano przede wszystkim w Łodzi w strefie śródmiejskiej, dalszy rozwój tej funkcji jest więc ograniczony i należy się liczyć z ich ewentualną dyslokacją przestrzenną. Tereny rekreacyjne wymagają nawiązania do środowiska naturalnego oraz dobrej komunikacji publicznej. Ważnym elementem programu metropolitalnego jest tworzenie warunków rozwoju funkcji mieszkaniowej o zróżnicowanym standardzie, w celu zatrzymania migracji ludności, tworzenia warunków dla ludności napływowej i utrzymania ładu przestrzennego i ochrony środowiska naturalnego w strefie miasta metropolitalnego, a nie tylko w jej granicach administracyjnych.

Miasto metropolitalne powinno mieć możliwość przeprowadzania imprez masowych na dużą i wielką skalę, dlatego potrzeba hal wielofunkcyjnych, stadionów, czy wreszcie terenów, które mogą przyjąć każdą wielką imprezę wystawienniczą, kongresową, sportową, handlową, religijną, patriotyczną itp.

Szczególnie ważną funkcję w obrębie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i jej strefy wpływów bezpośrednich pełni komunikacja.

Układ drogowy został wyznaczony planistycznie i jest w znacznym stopniu decyzyjnie zdefiniowany, w szczególności dotyczy to autostrad A1 i A2 oraz dróg ruchu szybkiego S-8 i S-14. Warto jednak przyjąć i tu nowe spojrzenie na podstawowe odcinki, które wokół rdzenia metropolii mogą stworzyć ring szybkich dróg jako obwodnicę metropolitalną, oczywiście pod warunkiem, że korzystanie z nich będzie ogólnodostępne, a odległości między węzłami dostosowane do warunków funkcjonalno-przestrzennych. Niezbędna jest radykalna zmiana w układzie kolejowym stwarzająca możliwość szybkich relacji zewnętrznych szczególnie do Warszawy i Wrocławia, a także wykorzystanie kolei do ruchu w obrębie metropolii. Uwarunkowane to jest potrzebą budowy tunelu średnicowego łączącego stację Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Kaliska (ryc. 7).

Układ tramwajowy wymaga jednoznacznego wyodrębnienia tras o podwyższonym standardzie i objęcia komunikacją masową (w tym również i autobusową) obszaru funkcjonalnie i przestrzennie powiązanego bez względu na granice administracyjne gmin.

Układ komunikacyjny ze względu na wysoką kapitałochłonność i długie okresy realizacji systemu wymaga refleksji w formie prognozy ostrzegawczej pokazującej, jak będzie funkcjonował układ w kolejnych okresach, gdyż poszczególne elementy systemu będą realizowane narastająco.

Sformułowanie polityki przestrzennej obszaru metropolitalnego powinno być wspólnym dorobkiem Marszałka Województwa (reprezentującego interes regionalny), Prezydenta Łodzi (reprezentującego interes miasta metropolitalnego), z udziałem samorządów lokalnych z obszarów okalających powiatów, które wyrażą gotowość do takiej współpracy.

Należy również zwrócić uwagę na potrzebę takiego rozwiązania, które uwzględni, że tok sporządzenia planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego będzie ważnym elementem formułowania koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Takie rozwiązanie wynika z założenia, że metropolie mają być głównymi obszarami koncentrującymi rozwój gospodarczy kraju. Wymaga to jednak zmian ustawowych szczególnie w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego na szczeblu regionalnym i krajowym.

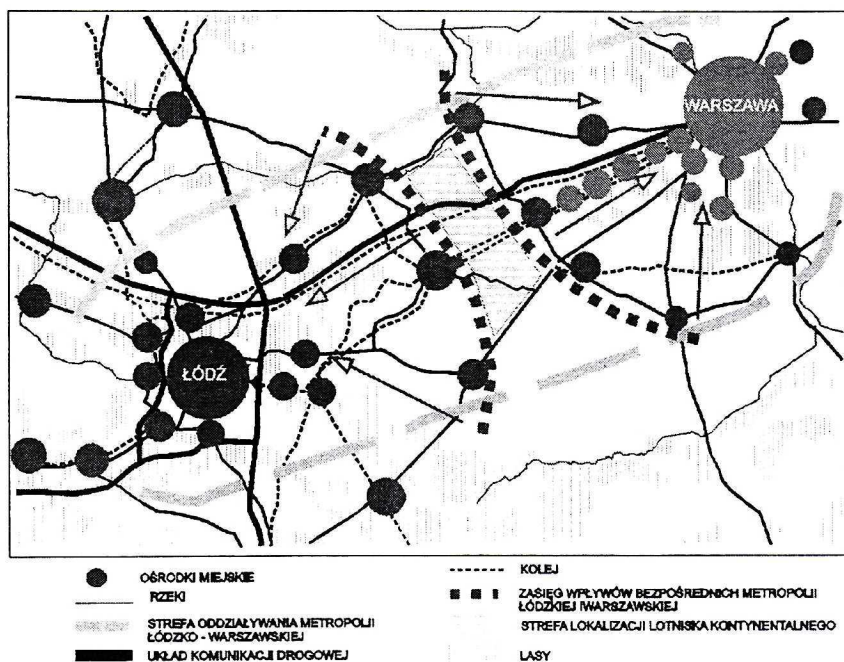
Powiązanie planowania metropolitalnego z krajowym poziomem planowania i to zarówno w jego sferze przestrzennej, jak i szeroko rozumianego rozwoju jest istotne z punktu widzenia metropolii łódzkiej. Wynika to z położenia tego obszaru w strukturze przestrzennej kraju. Należy wymienić takie elementy, jak:

- centralne położenie w przestrzeni geograficznej Polski;
- lokalizację skrzyżowania ważnych europejskich autostrad A1 i A2 i szybkiej kolei typu TGV w bezpośrednim sąsiedztwie miasta centralnego;
- korzystne lokalizacje nowego międzynarodowego lotniska w strefie między Warszawą a Łodzią;
- bliskość metropolii stołecznej, przy relacji czasowej między centrami Warszawy i Łodzi poniżej 1 godziny (po modernizacji układu kolejowego i realizacji tego odcinka autostrady A2), co jest konkurencyjne w stosunku do przemieszczeń wewnątrzmetropolitalnych.

Wyżej wymienione czynniki mogą powodować wykształcanie się większej struktury przestrzennej, jaką może być metropolia łódzko-warszawska. Ze względu na obserwowaną dążność do rozwoju przestrzennego aglomeracji warszawskiej na kierunku zachodnim, zaś łódz-

kiej na kierunku wschodnim, można spodziewać się, że pogłębią się procesy integracji i wzajemnego przenikania. Koncepcje planistyczne nie powinny przejść obojętnie w stosunku do takiego zjawiska. W planowaniu, którego model wpisany jest w regulacje ustawowe, a który ma wyłącznie odniesienia do struktur administracyjnych, za jedyne miejsce, w którym ten problem może być rozważany należy uznać koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju (ryc. 7).

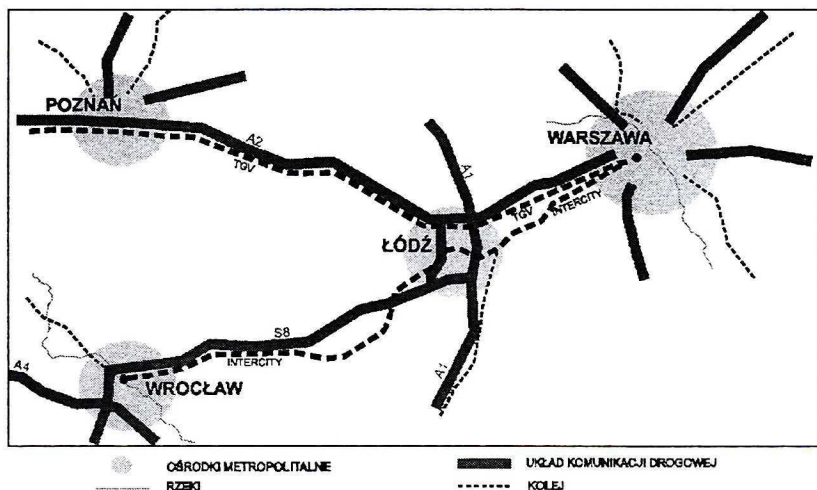
Łódzki Obszar Metropolitalny ze względu na swoje usytuowanie wykazuje również ważne powiązania z metropolią poznańską i wrocławską, szczególnie w zakresie infrastruktury transportowej. Autostrada A2 i kolej o dużych prędkościach będą powodować nową sytuację w relacji Poznań–Warszawa, czy szerzej Berlin–Warszawa. Metropolia łódzka powinna wykorzystać szansę, jaka może wyniknąć z funkcji łącznikowej, szczególnie że nakłada się to na drugą relację Warszawa–Wrocław – i dalej Praga przez Łódź z wykorzystaniem drogi ruchu szybkiego S-8 i przebudowanego układu kolejowego przechodzącego przez centrum Łodzi.



Rys. 7. Relacja metropolitalna Łodzi z Warszawą

Ta nowa sytuacja Łodzi w strukturze przestrzennej kraju powinna zostać wykorzystana dla dynamizacji jej rozwoju, jak i kształtowania jej wewnętrznej struktury przestrzennej. Dotyczy to też większości jej obszaru metropolitalnego, dlatego rysuje się szczególna rola planu zagospodarowania przestrzennego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, który powinien się skupić na nowych szansach rozwoju, a nie być tylko uszczegółowieniem planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Dotyczy to zapewne i innych obszarów metropolitalnych, ale nie są one przedmiotem prowadzonej analizy (ryc. 8).

Zarejestrowane i przedstawione kierunki zagospodarowania przestrzennego, przyjęte przez poszczególne gminy pokazują, że dążenia do przeznaczenia terenów pod różne formy zabudowy mają tendencje maksymalistyczne, szczególnie w miastach i gminach sąsiadujących z Łodzią. Tworzy to bogatą ofertę inwestycyjną na zewnątrz granic miasta centralnego już w znacznym stopniu wykorzystaną. Polityka przestrzenna zawarta w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Łodzi*, tereny przy granicy administracyjnej chroni przed zabudową. W konsekwencji granica miasta zaczyna otrzymywać realny wymiar w postaci wypełniających się zabudową terenów. Brak spójnej polityki przestrzennej, szczególnie na obszarach stykowych powoduje, że ani funkcje ochronne, ani wybór terenów pod zabudowę nie zapewniają prawidłowego rozwoju tych obszarów (ryc. 9, na wklejce).



Rys. 8. Powiązania między metropoliami

Potrzeba wielopłaszczyznowego planowania obszaru metropolitalnego i uwzględnienia jego różnych aspektów, zarówno krajowego, regionalnego, jak i lokalnego, ze szczególną rolą samorządu miasta metropolitalnego nie powinna podlegać dyskusji. Różne mogą być jednak podejścia metodologiczne i organizacyjne, co potwierdza potrzebę szerokiej dyskusji na ten temat. Występuje również potrzeba instrumentalizacji polityki przestrzennej na obszarze metropolitalnym, tak aby zapewnić ciągłość rozwiązań systemowych oraz tworzyć warunki do rozwoju funkcji metropolitalnych. Wybrane aspekty w tym zakresie przedstawia ryc. 10 (na wklejce).

Wypracowanie metod i form planowania metropolitalnego jest zadaniem niezwykle pilnym. Procesy rozwoju gospodarczego, przekształcenia społeczne, przemiany demograficzne będą się koncentrować głównie na obszarach metropolitalnych. Brak przygotowanych ram planistycznych będzie powodować chaos przestrzenny i osłabiać procesy rozwoju. Występuje potrzeba regulacji tych procesów, tak aby tworzyć warunki do rozwoju i sprzyjać pożądanym procesom przemian przestrzennych.

Literatura

- Atlas Miasta Łodzi*, praca zbiorowa, Urząd Miasta Łodzi, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź 2002.
- Bald K., 1979, *Metody sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego województwa*. Biuletyn KPZK PAN z. 106, Warszawa.
- Bald K., 1979, *Zagadnienia rozwoju Łódzkiej Aglomeracji Miejskiej*. Centre International de Formation Européene, Łódź.
- Bald K., 1982, *Reconstruction de la ciudad de Łódź y su centro*. „Aldaba”, Zaragoza.
- Bald K. (red.), 2004, *Łódzki Obszar Metropolitalny – wyzwania i problemy*, praca zbiorowa na zlecenie Prezydenta Miasta Łodzi.
- Gontarski Z., 1980, *Obszary metropolitalne w Polsce*. Biuletyn KPZK PAN, z. 109, Warszawa.
- Jałowicki B., 1999, *Metropolie*. Białystok.
- Karłowicz R., 1978, *Rozwój wielkich aglomeracji miejskich w Polsce*. PWN, Warszawa–Łódź.
- Liszewski S., 2002, *Agglomeracja miejska*. Geneza. Konserwatorium Wiedzy o Mieście, Łódź.
- Wołaniuk A., 1997, *Funkcje metropolitalne Łodzi i ich rola w organizacji przestrzeni*. Łódź.