

DANUTA STAWASZ
MAGDALENA NOWAK

Uniwersytet Łódzki

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA A ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH ŁODZI

Abstract: Technical Infrastructure in Relation to Metropolitan Functions of Lodz. As the city development is concerned, it is to be certainly stated that possessing a well developed infrastructural system can be a source of positive effects as well as a very important locational factor. It may also become a major development stimulus. Properly developed infrastructural system plays an important role in the development process of metropolitan functions. Lodz, one of the largest cities in Poland is currently entering a metropolisation stage. The city has a significant potential in order to become a metropolis. Nevertheless its infrastructure is not evolved enough and constitutes an important development barrier for its metropolitan functions. To make Lodz into a real a metropolis it is necessary to eliminate this obstacle. Thus it is important to analyse the problem thoroughly. This paper concentrates in particular on the barriers stemming from the road infrastructure which limit the development of metropolitan functions in Lodz.

1. Infrastruktura i jej wpływ na rozwój miasta

Pod pojęciem *infrastruktury* rozumie się najczęściej zbiór określonych urządzeń, sieci budynków i układów nie odnoszących się bezpośrednio do produkcji dóbr materialnych, jednak niezbędnych do realizacji samego procesu produkcyjnego (dotyczy to infrastruktury ekonomicznej, zwanej również techniczną, produkcyjną lub gospodarczą), jak również życia ludności (infrastruktura społeczna)¹.

¹ *Mata Encyklopedia Ekonomiczna*, PWN, Warszawa 1974, s. 293; por. A. M. Piłny: *Podstawowe elementy racjonalnego wykorzystywania terenów w kształtowaniu infrastruktury w aglomeracjach gospodarczych*, [w:] *Metody oceny efektywnego wykorzystania przestrzeni na potrzeby programowania rozwoju aglomeracji gospodarczych*. Ossolineum 1980, SRN 83-04-00730; A. Gin-

O ile odnośnie do infrastruktury technicznej w literaturze przedmiotu panuje zgodność co do obszaru tego pojęcia, o tyle w przypadku infrastruktury społecznej brak jest jednomyślności². Granicę będzie zatem wytyczać pełniona funkcja: społeczna (związana ze sferą usług społecznych) lub techniczna (inaczej mówiąc ekonomiczna). Do podstawowych systemów infrastruktury technicznej zalicza się: system transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego), zaopatrzenia w wodę i kanalizację, energetyczny, łączności, ochrony środowiska³, a także urządzenia gospodarki komunalnej, magazyny, chłodnie, urządzenia handlu⁴, centra logistyczne.

Infrastruktura obejmuje te urządzenia i instytucje, które są niezbędne do zapewnienia należytego funkcjonowania sektorów produkcyjnych⁵. Infrastrukturalny majątek trwały, jak stwierdza Bittnerowa⁶ „...ułatwia, a nawet warunkuje należyte funkcjonowanie procesów produkcyjnych. Ponadto, limituje możliwości zaspokojenia potrzeb ludności”. Urządzenia infrastruktury technicznej zapewniają powiązanie różnych elementów gospodarki narodowej, tj. surowców, materiałów, półfabrykatów, energii, wody, informacji. Urządzenia infrastruktury społecznej stanowią natomiast materialną podstawę zaspokajania potrzeb ludności w mieszkaniach, usługi socjalno-kulturalne i administracyjne⁷.

Jedną z charakterystycznych cech urządzeń zaliczanych do infrastruktury jest ich wpływ na procesy zachodzące w sferze społecznej życia, w sferze gospodarczej oraz przestrzennej. Oddziaływanie infrastruktury ma zawsze określony zasięg przestrzenny, a efekty tego oddziaływania koncentrują się i uwidoczniają zawsze na pewnym obszarze. Inwestycje infrastrukturalne prowadzą, bezpośrednio lub pośrednio, do rozszerzenia wydolności gospodarczej obszaru.

Inwestycje infrastrukturalne przyczyniają się do aktywizacji gospodarczej regionów. Mogą być czynnikiem decydującym o lokalizacji inwestycji produkcyjnych. Infrastruktura zwiększa możliwości przestrzennej

sbert-Gebert i in: *Infrastruktura komunalna a funkcjonowanie systemu osadniczego kraju*, [w:] *Gospodarka przestrzenna Polski. Diagnoza i rekonstrukcja*. Ossolineum, Wrocław 1984, s. 242.

² Jeden z ciekawszych podziałów infrastruktury na techniczną i społeczną przedstawił W. A. Żanin, zob. A. M. Pilny: *Podstawowe...*, op. cit.

³ Zob. J. Regulski: *Polityka komunalna*. UŁ, Łódź 1980, s. 50.

⁴ F. Winiarska, B. Winiarski: *Przedmiot oddziaływań – gospodarka narodowa*, [w:] *Polityka gospodarcza*, B. Winiarski (red.). Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2000, s. 94.

⁵ Zob. *Mała Encyklopedia Ekonomiczna*, op. cit., s. 228.

⁶ E. Bittnerowa: *Majątek trwały jako czynnik rozwoju regionu*. Studia KPZK PAN t. XX, Warszawa 1967, s. 16.

⁷ F. Winiarska, B. Winiarski: *Przedmiot oddziaływań...*, op. cit., s. 94.

intensyfikacji przepływu dóbr, usług, ludzi, kapitału, informacji. Przyczynia się do zwartości, spójności określonego terytorium, zmniejsza opór w pokonywaniu przestrzeni. Coraz częściej jest dostrzegany wpływ systemu infrastrukturalnego na stan równowagi gospodarczej. Efekty powstające na skutek rozwoju infrastruktury są źródłem wzrostu znaczenia tego systemu, a konsekwencją jest wzrost zapotrzebowania na tereny przeznaczone pod budownictwo infrastrukturalne. System infrastruktury decyduje o otwartości regionu, możliwości wykorzystywania w długim okresie zasobów zgrupowanych na pewnym terytorium.

Różna jest atrakcyjność danego obszaru nie tylko dla przedsiębiorstw, ale i dla ludności pod względem wyposażenia w urządzenia infrastrukturalne. Na obszarach o rozwiniętych systemach infrastrukturalnych lepsze są bowiem warunki życia ludności, co jest istotnym elementem przy podejmowaniu decyzji wyboru miejsca pracy i zamieszkania. O atrakcyjności danego obszaru z punktu widzenia mieszkańców decyduje bowiem z pewnością m.in. stopień wyposażenia terenu w urządzenia zaspokajające ich potrzeby. Wśród nich na czołowym miejscu znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej, które są niezbędne do zapewnienia odpowiednich warunków bytowych społeczności lokalnej. Szczególną rolę odgrywa w tym kontekście infrastruktura drogowa umożliwiająca lub ograniczająca dostępność komunikacyjną danego obszaru. Jej istnienie będzie pozwalać podmiotom gospodarczym na wybór konkretnej lokalizacji, a dla potencjalnych mieszkańców może stanowić zachętę do zamieszkania na danym obszarze. Zachowania przestrzenne ludności będą więc warunkowane stopniem i jakością infrastrukturalnego zagospodarowania terenu. Ocena tego zagospodarowania będzie podlegać porównaniom z odczuwanymi potrzebami, innymi lokalizacjami, a także pewnymi normami społecznymi wyznaczonymi przez osiągnięty rozwój gospodarczy. Warunki bytowe będzie się oceniać z punktu widzenia wartości nadawanych otoczeniu przez każdego człowieka. Odnosić się je będzie również do aktualnych warunków na innych obszarach, a także do poziomu warunków w przeszłości. Niskie walory danego miejsca powodują to, że ludzie często podejmują decyzję o migracji. O tej decyzji przesądza niski stopień zaspokojenia konkretnych potrzeb. Należy mieć przy tym na uwadze, że ludzie mają różne systemy wartości, a co za tym idzie, różne mogą być przyczyny podjęcia decyzji o zmianie miejsca zamieszkania. Potrzeby ulegają także zmianom w czasie, dlatego z punktu widzenia dostępności i jakości usług infrastrukturalnych jako elementu walorów użytkowych danego miejsca zamieszkania, konieczne jest ciągle dostosowywanie ich do

zmieniających się oczekiwań społeczeństwa. Istotna jest również potrzeba podnoszenia jakości i dostępności różnorodnych usług infrastrukturalnych, ponieważ zaniedbania w jednej sferze mogą niweczyć wysiłki i nakłady ponoszone w innej.

Infrastruktura jest źródłem efektów zewnętrznych. Zarówno człowiek, jak i podmioty gospodarcze czy organizacje są elementami szerszego systemu, czyli elementami zestawu „składników, między którymi zachodzą wzajemne stosunki i gdzie każdy składnik połączony jest z każdym innym bezpośrednio lub pośrednio”⁸. Na elementy systemu oddziałuje również jego otoczenie, czyli „te wszystkie elementy, które nie wchodzi w jego skład, ale są z nim związane, tzn. oddziałują na stan systemu lub system oddziałuje na nie”⁹. Oddziaływanie to może przybierać charakter zarówno pozytywny, jak i negatywny, czyli stwarzać szanse rozwoju dla elementów systemu lub stwarzać zagrożenia dla ich istnienia. Wpływ otoczenia, który warunkuje warunki bytowe ludności, a także kształtuje warunki prowadzenia działalności gospodarczej jest określane efektami zewnętrznymi. Działalność człowieka odbywa się bowiem zawsze w konkretnym czasie w konkretnej przestrzeni. Przestrzeń ma zazwyczaj wielu użytkowników, którzy realizują w niej różne funkcje, korzystają z niej, ale również wchodzi w interakcje z innymi użytkownikami. Między różnymi działalnościami występują bowiem współzależności, co można inaczej określić zależnością funkcjonowania ludzi i jego działań od otoczenia. Otoczenie może kształtować zależności funkcjonalne, informacyjne, gospodarcze itd.¹⁰ Efekty zewnętrzne są zatem zbiorem relacji między elementami szerszego systemu, a także między danym systemem a jego otoczeniem.

Infrastruktura może być źródłem pozytywnych efektów wewnętrznych, natomiast braki w zakresie urządzeń infrastrukturalnych są jedną z przyczyn powstawania progów rozwoju jednostek osadniczych i większych przestrzennie obszarów. Braki te mogą ponadto stanowić próg w rozwoju funkcji metropolitalnych miasta.

Okres zwrotu nakładów inwestycyjnych poniesionych na zagospodarowanie infrastrukturalne, liczony jest w latach, a nawet w dziesiątkach lat. Dlatego przedsięwzięcia infrastrukturalne powinny być projektowane i „...analizowane w kategoriach długookresowych, a wręcz międzypokoleniowych. (...) Zasadnym wydaje się teza, iż roz-

⁸ M. Bielski: *Organizacje. Istota, struktury, procesy*. Wyd. UŁ, Łódź 1992, s. 56.

⁹ Tamże, s. 59.

¹⁰ D. Stawasz: *Współczesne uwarunkowania rozwoju polskich regionów*. Wyd. UŁ, Łódź 2000, s. 134.

wój infrastruktury powinien być przede wszystkim podporządkowany dążeniu do stworzenia podstaw trwałego wzrostu gospodarczego w długim okresie"¹¹. Ważnym elementem, oprócz poziomu zagospodarowania infrastrukturalnego pod względem ilościowym, jest więc poziom infrastruktury mierzony jej nowoczesnością i jakością. Postęp technologiczny wymusza bowiem również postęp w zakresie infrastruktury. Większego znaczenia nabierają nowoczesne formy komunikacji. W związku z potrzebą coraz szybszego przemieszczania się, następuje presja na podwyższanie standardu dróg. Również wzrost świadomości ekologicznej jest impulsem wywołującym potrzeby zmian w zakresie urządzeń infrastrukturalnych.

Najogólniej mówiąc, zużycie moralne infrastruktury powodują następujące procesy¹²:

- dokonujące się zmiany technologiczne, które implikują zakres lub poziom usług infrastrukturalnych;
- zmiany w sferze regulacyjnej, które wpływają na wymogi stawiane obiektom infrastrukturalnym;
- przekształcenia ekonomiczne powodujące przeobrażenia w sferze popytu na usługi infrastrukturalne;
- zmiany zachowań użytkowników infrastruktury oddziałujące na strukturę zapotrzebowania na składniki i usługi infrastruktury.

Powyższe przemiany wskazują na konieczność formowania systemów infrastrukturalnych, które będą zapewniać nie tylko bieżące potrzeby odbiorców, ale także odpowiadać ich przyszłej skali, strukturze i charakterowi. Antycypowanie zmian w otoczeniu społecznym i gospodarczym w przypadku formowania infrastruktury wydaje się być ważne również dlatego, że często ona sama staje się przyczyną postępujących przemian. Przykładem może być wspomniany już rozwój systemów transportowych. Można bowiem założyć, że rozwój dróg przyczyni się do przemieszczania ludności, a tym samym zaowocuje wzrastającym zapotrzebowaniem na inne usługi infrastrukturalne w regionach dotychczas słabo skomunikowanych. Dostępność nowych obszarów zwiększy ich atrakcyjność tak dla mieszkańców, jak i dla inwestorów, co wymusi budowę innych obiektów infrastrukturalnych koniecznych do prowadzenia działalności gospodarczej oraz niezbędnych w codziennym życiu ludności.

¹¹ M. Ratajczak: *Znaczenie infrastruktury w procesach globalizacji i integracji regionalnej*, [w:] *Problemy wdrażania strategii rozwoju województwa wielkopolskiego*, E. Skawińska (red.), PTE, Poznań 2002, s.25-26.

¹² Tamże, s. 24.

Mając na uwadze rozwój ośrodków miejskich, należy stwierdzić, że posiadanie dobrze rozwiniętego systemu dróg będzie stanowić źródło pozytywnych efektów zewnętrznych, będzie czynnikiem lokalizacji podmiotów gospodarczych i może stać się istotnym impulsem rozwoju. Właściwie rozbudowany system dróg może umożliwić pożądane rozmieszczenie funkcji w obszarze aglomeracji. Dzięki dobrej dostępności komunikacyjnej obrzeży miasta, stanie się możliwe przeniesienie tam istotnej części funkcji mieszkaniowych, a sprawne poruszanie się po centrum miasta to szansa na rozwój w tym obszarze funkcji handlowych, usługowych, rozrywkowych i innych charakterystycznych dla metropolii.

2. Łódź jako metropolia

Metropolię można określić jako „fazę rozwoju dużych form osadniczych w procesie urbanizacji przestrzeni geograficznej”¹³. W chwili, gdy powstałe w wyniku procesów urbanizacji miasto osiągnie dojrzałość, głównie o charakterze funkcjonalnym, w wyniku działań procesów dekoncentracji równoległe z procesami koncentracji następują procesy metropolizacji. Procesy dekoncentracji powodują, że obszary śródmiejskie ulegają wyludnianiu, natomiast w wyniku procesów koncentracji powstaje centrum o wielkomiejskim charakterze, z funkcjami usługowymi o charakterze egzogenicznym. W wyniku tych przemian zaczyna powstawać metropolia oraz obszar metropolitalny.

O Łodzi jako metropolii można mówić przez pryzmat pełnionych przez nią następujących funkcji metropolitalnych¹⁴:

- administracyjna (jako siedziba władz wojewódzkich, samorządowych, rządowych, powiatowych, i innych o zasięgu regionalnym; podmioty te wpływają na procesy społeczne i gospodarcze w woj. łódzkim i poza nim);
- badań naukowych i szkolnictwa wyższego (międzynarodowy zasięg kontaktów łódzkich jednostek naukowo badawczych oraz szkół wyższych);
- szkolnictwa średniego (o zasięgu ogólnokrajowym);

¹³ S. Liszewski: *Delimitacja obszaru metropolitalnego Łodzi*, [w:] *Obszar metropolitalny Łodzi – wyzwania i problemy*. Biuletyn KPZK PAN, z. 215, Warszawa 2005, s. 28.

¹⁴ J. Kot, D. Stawasz: *Infrastrukturalne bariery rozwoju funkcji metropolitalnej na przykładzie Łodzi*, [w:] *Konkurencyjność i potencjał rozwoju polskich metropolii – szanse i bariery*. Biuletyn KPZK PAN, z. 214, Warszawa 2004, s. 129-130.

- turystyki i kultury (występowanie w Łodzi unikatowych w skali światowej zespołów urbanistycznych; organizowanie licznych międzynarodowych imprez kulturalnych; cenne zbiory muzealne);
- medyczna (usługi medyczne świadczone w Łodzi znajdują odbiorców nie tylko krajowych, ale i zagranicznych);
- targowo-wystawiennicza (organizowane imprezy targowe i wystawiennicze mają często międzynarodowy charakter);
- handlowo-logistyczna (w Łodzi znajduje się największa w Polsce stacja przeładunków kontenerowych; miasto jest ponadto położone na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych północ-południe oraz wschód-zachód co czyni transport istotną dziedziną działalności);
- turystyki i rekreacji weekendowej (głównie za sprawą zlokalizowanych na ul. Piotrkowskiej oraz w jej otoczeniu licznych, znanych w kraju pubów i restauracji, mających klientów z innych rejonów kraju, w tym także z innych miast Polski);
- wyspecjalizowanych usług okołobiznesowych (o szerokim zakresie).

Dalszy rozwój funkcji metropolitalnych Łodzi wymaga rozwoju systemu infrastrukturalnego. Bez przełamania barier infrastrukturalnych, stanowiących często progi (zarówno strukturalne, jak i funkcjonalne) rozwoju miasta, dalsze procesy metropolizacji Łodzi będą niezwykle trudne, jeśli nie niemożliwe.

3. Bariery infrastrukturalne ograniczające rozwój funkcji metropolitalnych Łodzi

Obecne braki w zagospodarowaniu infrastrukturalnym w Łodzi wynikają z tego, że w okresie powojennym, kiedy wiele zniszczonych podczas wojny miast kształtowało swój system infrastrukturalny, inwestycje w tej sferze w Łodzi, mieście, które nie uległo zniszczeniom wojennym, miały ograniczony zasięg. Odnosi się to w zasadzie do wszystkich rodzajów infrastruktury (zarówno urządzeń i obiektów służących ochronie środowiska, jak i komunikacji, mieszkalnictwa czy budynków służących realizacji funkcji publicznych i zagospodarowania przestrzeni publicznej). Dlatego też potrzeby Łodzi w zakresie zagospodarowania infrastrukturalnego są niewspółmiernie większe niż w innych dużych miastach Polski. Obszarem, który odznacza się szczególnie zaniedbaniami infrastrukturalnymi jest obszar centralny Łodzi. Obecnie w centrum miasta zlokalizowana jest przeważająca większość

miejskich urzędów i instytucji. Śródmieście Łodzi stanowi ponadto centrum rozrywkowe i handlowe, dlatego jest także potencjalną lokalizacją wielkomijskich, metropolitalnych funkcji. Główne zaniedbania wynikają z braku zmian w strukturze zagospodarowania przestrzennego centrum miasta, co utrwała w czasie istniejącą formę zabudowy. Zachowano także przedwojenny układ ulic oraz starych zasobów mieszkaniowych w centrum Łodzi. W okresie powojennym powstały duże osiedla mieszkaniowe i dzielnice przemysłowe (zlokalizowane w różnych kierunkach od centrum), którym nie towarzyszył rozwój odpowiedniego układu komunikacyjnego; powodowało to konieczność codziennych przemieszczeń ludności z miejsca zamieszkania do miejsca pracy przez obszar centralny miasta. Wprawdzie miasto podejmowało wiele inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej, nie usprawiły one jednak ruchu drogowego w Śródmieściu Łodzi.

Analiza przestrzennego rozkładu przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu infrastruktury drogowej przeprowadzonych na terenie Łodzi w latach 1989-2003¹⁵ wykazała, że największe przedsięwzięcia inwestycyjne były zrealizowane na terenie czterech z pięciu dzielnic miasta: Górnej, Polesia, Bałut i Widzewa (ościennej dzielnic miasta). W wyniku przeprowadzanych badań stwierdzono, że infrastruktura drogowa w centrum Łodzi – dzielnicy Śródmieście – uległa w ostatnich 14 latach transformacji ustrojowej i społeczno-gospodarczej – najmniejszym zmianom, w zestawieniu z zakresem inwestycji w każdej z czterech pozostałych ww. dzielnic. Przyczyna takiej alokacji środków finansowych i ich skoncentrowania wynika z tego, że główne węzły i szlaki komunikacyjne miasta (modernizowane i rozbudowywane w analizowanym okresie) znajdują się poza obszarem Śródmieścia, ale też zdeterminowana jest występowaniem w obszarze centralnym zwartej – tj. mało elastycznej – struktury przestrzennej (zabudowy, itp.), uniemożliwiającej, realizację wielkoskalowych projektów inwestycyjnych z zakresu infrastruktury drogowej. Przedsięwzięcia przeprowadzone w dzielnicy Śródmieście sprowadzały się ogólnie do modernizacji już istniejącego układu komunikacyjnego, przede wszystkim w zakresie inwestycji odtwarzających nawierzchnię ulic. Należy zauważyć, że w Śródmieściu istniały i nadal istnieją znaczne potrzeby w zakresie usprawnienia wewnątrzmijskiego ruchu drogowego. Przedsięwzięcia służące poprawie dostępności komunikacyjnej centrum oraz poprawie płynności ruchu w jego obszarze, były

¹⁵ Badania przeprowadzono w ramach grantu *Miejskie inwestycje infrastrukturalne jako czynnik stymulujący rozwój społeczno-gospodarczy łódzkiej aglomeracji*, współfinansowanego ze środków Urzędu Miasta Łodzi w latach 2003-2004, masz. powielony, Łódź 2004.

podejmowane ale w relatywnie ograniczonym zakresie – w porównaniu z innymi obszarami miasta. Do najistotniejszych w tym względzie należały: odtworzenie nawierzchni i modernizacja skrzyżowania ul. Narutowicza z ulicami Kilińskiego i POW. Największą inwestycją drogową w Śródmieściu było zmodernizowanie nawierzchni ul. Piotrkowskiej oraz przyległych do niej pasaży Schiller’a, Rubinstein’a, a także pasażu w rejonie USC¹⁶. Inwestycja ta miała jednak przede wszystkim wymiar prestiżowy – podnoszący estetykę głównej ulicy miasta. Nie wpłynęła jednak w istotny sposób na usprawnienie ruchu kołowego w centrum. Niemniej należy jednak podkreślić pozytywny wpływ podniesienia estetyki i prestiżu ul. Piotrkowskiej, osiągniętego w efekcie zrealizowanych działań inwestycyjnych, na względnie dynamiczny rozwój działalności handlowej i usługowej w budynkach zlokalizowanych przy tej ulicy. Istotnym mankamentem odnowy ciągu komunikacyjnego (głównie pieszego), jaki tworzy ul. Piotrkowska, jest jednak fragmentaryczność i ograniczony zakres podejmowanych działań. Odnowie nawierzchni ulic oraz elewacji frontowych części kamienic zlokalizowanych przy najbardziej reprezentacyjnej ulicy (przede wszystkim – najcenniejszych, zabytkowych obiektów) nie towarzyszyła kompleksowa renowacja całych budynków – ich podwórzy i wewnątrz (poza nielicznymi wyjątkami). Działania tego rodzaju nie są wprawdzie bezpośrednio związane z inwestycjami w zakresie układu komunikacyjnego, wydaje się jednak, że w odniesieniu do tej ulicy powinny być traktowane jako integralna całość, biorąc pod uwagę prestiżowy charakter ul. Piotrkowskiej.

Należy też zwrócić uwagę, że brak przedsięwzięć zmierzających do reorganizacji ruchu w centrum, nakierowanych przede wszystkim na zwiększenie udziału w przewozach publicznych środków transportu oraz umożliwiających szersze wykorzystanie alternatywnych form transportu, może w niedalekiej przyszłości doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego najbardziej newralgicznych obszarów układu komunikacyjnego – zlokalizowanych właśnie w Śródmieściu.

Analizując inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej w pozostałych czterech dzielnicach Łodzi (Górna, Bałuty, Polesie, Widzew), należy zauważyć, że w wielu przypadkach podjęcie konkretnych zadań inwestycyjnych wiązało się z zainteresowaniem prywatnych inwestorów zagospodarowaniem terenów położonych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych – arterii miasta (np. ul. Brzezińska, Rokicińska, Rzgow-

¹⁶ Przebudowa ul. Piotrkowskiej i parkingu przy USC–Śródmieście oraz przebudowa w rejonie USC ul. Mickiewicza na odcinku Al. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej (inwestycja realizowana w latach 1992-2002 przy łącznym nakładzie 10 882 530 zł).

ska). Modernizacja wielu odcinków ulic miejskich, będących zarazem drogami łączącymi wewnętrzny układ komunikacyjny miasta z systemem dróg regionalnych, krajowych i międzynarodowych, była często efektem podjęcia działań inwestycyjnych przez inwestorów prywatnych w zakresie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

Podstawowym i najistotniejszym kierunkiem rozwoju infrastruktury drogowej w Łodzi w latach 1989-2003 była modernizacja już istniejących, głównych arterii komunikacyjnych miasta zmierzająca przede wszystkim do poszerzenia pasów drogowych ulic – z jednojezdniowych na dwujezdniowe. Inwestycjom tym towarzyszyło zwykle uporządkowanie najbliższego otoczenia arterii komunikacyjnych miasta. Niestety inwestycje te niejednokrotnie były realizowane w ograniczonym zakresie – modernizacji podlegały tylko odcinki dróg leżące w granicach administracyjnych miasta.

Drugim kierunkiem działań w zakresie infrastruktury drogowej miasta było modernizowanie wewnątrzmijskich węzłów komunikacyjnych, w szczególności tych najbardziej newralgicznych, o przestarzałym układzie przestrzennym, nieprzystającym do zwiększonego natężenia ruchu, powodującym znaczne utrudnienia w przemieszczaniu się zmotoryzowanych użytkowników miasta. Działania modernizacyjne w tym zakresie polegały przede wszystkim na zwiększeniu płynności i bezpieczeństwa ruchu.

Nowe inwestycje drogowe (budowa nowych ulic) realizowane w Łodzi w latach 1989-2003 wiązały się przede wszystkim z budową wewnątrzsiedlowej sieci dróg na terenach nowej urbanizacji, pełniących funkcje mieszkaniowe. Miały one znaczenie przede wszystkim dla polepszenia warunków bytowych społeczności lokalnej nowych osiedli mieszkaniowych.

Należy zwrócić uwagę, że rozproszenie wielu inwestycji drogowych w obszarach leżących na obrzeżach miasta (Brzezińska, Stryjowska, Pabianicka, Rzgowska, Rokicińska), przy relatywnie małej liczbie i mniejszym zakresie inwestycji w centrum powoduje, że obszary zewnętrzne miasta odznaczają się lepszą dostępnością komunikacyjną w stosunku do trudniej dostępnego centrum. Sytuacja taka powoduje wyższą konkurencyjność strefy zewnętrznej miasta i otaczających terenów podmiejskich, co z kolei powoduje większe zainteresowanie tymi terenami przez potencjalnych inwestorów. Czynniki te, w dłuższym czasie, mogą sprzyjać niekorzystnemu zjawisku tzw. niekontrolowanego rozwoju miasta (*urban sprawl*) charakterystycznemu dla dużych aglomeracji znajdujących się w fazie suburbanizacji i dezurbanizacji, którego

skutkiem jest ekspansja na tereny otwarte znajdujące się w otoczeniu miasta. Rozwój dogodnych połączeń komunikacyjnych z miastami satelickimi Łodzi leżącymi w obrębie aglomeracji, wobec utrudnień komunikacyjnych występujących jednocześnie w centrum aglomeracji, powoduje tendencję do lokalizowania nowej działalności gospodarczej oraz osadnictwa (szczególnie jednorodzinnego) w gminach ościennych. W przyszłości może to stanowić istotny problem gospodarczy, społeczny i przestrzenny miasta.

Podjęte w omawianym okresie przedsięwzięcia inwestycyjne nie rozwiązały zatem problemu słabego poziomu rozwoju infrastruktury drogowej Łodzi, zwłaszcza w centrum. Podejmowane działania umożliwiły jednak w ograniczonym zakresie rozwój funkcji mieszkaniowych poza centrum miasta – przez zwiększenie dostępności komunikacyjnej słabo skomunikowanych dotychczas obszarów. Otwarcie nowych terenów spowodowało także rozwój funkcji gospodarczych na tych obszarach. Dla pełnego rozwoju funkcji metropolitalnych Łodzi należy jednak przede wszystkim oczekiwać dobrej dostępności komunikacyjnej centrum miasta, tak aby w jego obszarze mogły z powodzeniem rozwijać się funkcje o charakterze wielkomiejskim. Tymczasem Śródmieście Łodzi jest wciąż obszarem, na którym występują liczne utrudnienia w ruchu drogowym.

Konkludując, można stwierdzić, że obszar dzielnicy Śródmieście, mimo 14 lat transformacji społeczno-gospodarczej i realizacji wielu inwestycji drogowych, nadal ma istotne problemy w zakresie dostępności komunikacyjnej, a istniejąca infrastruktura drogowa nie odpowiada potrzebom użytkowników miasta. Wydaje się jednak, że realizacja usprawnień w tym zakresie będzie możliwa tylko przez podjęcie kompleksowych działań rewitalizacyjnych centrum, uwzględniających reorganizację jego struktury przestrzennej, umożliwiającą także modernizację i przebudowę układu komunikacyjnego pod kątem usprawnienia ruchu.

Obszar centrum Łodzi stanowi bardzo poważną barierę strukturalną rozwoju całego miasta. Wynika to z gęstej zabudowy wyeksploatowanych moralnie i technicznie zasobów mieszkaniowych i postprzemysłowych, zdegradowanych, zaniedbanych obiektów urbanistycznych podlegających ochronie konserwatorskiej, niewyjaśnionych stosunków własnościowych gruntów i obiektów, dużej ilości zasobów mieszkaniowych zamieszkałych przez najuboższe i patologiczne grupy społeczne. Śródmieście jest w Łodzi jednocześnie obszarem recepcyjnym miasta, którego wygląd i funkcjonalność wpływa na kompleksowy wizerunek miasta. Tym samym kształtuje prestiż miasta na arenie krajowej i między-

narodowej (przyciąga lub zniechęca inwestorów). Za najpilniejsze zadanie uważamy uporządkowanie i zagospodarowanie terenów wokół Dworca Fabrycznego. Dworce kolejowe i autobusowe są miejscem pierwszego kontaktu osób przyjeżdżających z miastem (tzw. obszary recepcyjne). Okolice Dworca Kaliskiego są uporządkowane. Wprowadzenie tam nowych form zabudowy w zasadzie jest niemożliwe i nieuzasadnione. Ruch kolejowy pasażerski w Łodzi jest przede wszystkim skoncentrowany na Dworcu Łódź-Fabryczna. Z niego codziennie odjeżdżają/przyjeżdżają pasażerowie w/z kierunku Warszawy. Jest to najważniejsze miejsce skomunikowania miasta ze stolicą i innymi miastami kraju. Także dla połączeń autobusowych o zasięgu europejskim. Zatem z tego też powodu, projektem przebudowy powinien być objęty kwartał wokół Dworca Fabrycznego ograniczony ulicami: Kilińskiego, Tuwima, Tramwajowa, Narutowicza. Jest to uzasadnione występowaniem zabudowy o charakterze nieuporządkowanym, zdewastowanymi budynkami mieszkaniowymi, wolnymi terenami. Obszar ten jest miejscem, z którego pieszo można swobodnie dojść do ul. Piotrkowskiej, Filharmonii, trzech hoteli, Teatru Wielkiego, sądu, zabytkowej cerkwi czy budynków Uniwersytetu Łódzkiego.

Drugim obszarem, którego rewitalizacja ma strategiczne znaczenie dla miasta, jest kompleksowe zagospodarowanie rejonu Placu Niepodległości, jako obszaru recepcyjnego na kierunku południowym. Obecne zagospodarowanie tego terenu nie ma charakteru wielkomiejskiego. Proponujemy opracowanie programu rewitalizacji obszaru ograniczonego układem ulic: Wólczańska, Pabianicka, Rzgowska, Sieradzka. Obszar ten zamyka od północy ciąg najbardziej reprezentacyjnej ulicy miasta – Piotrkowskiej.

Kolejnym obszarem wymagającym podjęcia prac rewitalizacyjnych jest cała ulica Kilińskiego. Stanowi ona we wschodniej części miasta ciąg komunikacyjny na linii północ-południe i jest obecnie – ze względu na istniejącą zabudowę – najistotniejszą barierą komunikacyjną w centrum. Jednocześnie w części wschodniej miasta następny równoległy ciąg komunikacyjny (wraz z trasą tramwajową) to ulice Kopcińskiego–Marzałka Rydza Śmigłego, który jest w zasadzie poza ścisłym, najbardziej zurbanizowanym terenem Łodzi. Zatem w celu udroźnienia połączenia południe-północ jedynym rozwiązaniem jest poprawa sytuacji przez przebudowę ul. Kilińskiego. Żadna z pozostałych ulic zlokalizowanych w centrum Łodzi nie jest alternatywą komunikacyjną na kierunku północ-południe na tak długim odcinku, jak ul. Kilińskiego. Ze względu na zlokalizowanie w pobliżu ul. Kilińskiego Dworca Łódź-Fabryczna i innych obiektów użyteczności publicznej o znaczeniu ponadlokalnym,

wycofanie komunikacji publicznej z ul. Kilińskiego byłoby wbrew zasadom racjonalności funkcjonowania miasta. Przebudowa ul. Kilińskiego tworzy możliwość wprowadzenia szybkiego tramwaju na kierunku północ-południe.

Ważna dla usprawnienia ciągu komunikacyjnego oraz poprawy estetyki centralnej części Łodzi jest rewitalizacja ul. Legionów od ul. Gdańskiej do Pl. Wolności. Stanowi ona ważne połączenie (głównie dla ruchu pieszego i tramwajowego) zachodniej części miasta z Pl. Wolności i ul. Piotrkowską. Przy ulicy tej zlokalizowany jest Teatr Powszechny i Muzeum Tradycji Niepodległościowych. Ulica ta na wskazanym odcinku ze względu na starą zabudowę oraz niepodejmowanie w okresie powojennym prac modernizacyjnych, nie ma charakteru wielkomiej- skiego i jest barierą strukturalno-funkcjonalną miasta.

Prezentowana kolejność obszarów przeznaczonych do realizacji odzwierciedla ich wagę w procesie przekształceń łódzkiej przestrzeni.

Przebudowa wskazanych do rewitalizacji obszarów stworzyłaby także szansę na budowę kolejnych miejsc parkingowych w centrum. Celowe jest również zagospodarowanie uwalnianych przestrzeni w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Piotrkowskiej na miejsca parkingowe i wygodne przejścia dla ruchu pieszego.

Rewitalizacja fragmentów miasta łączy się oczywiście z możliwością budowy nowych domów mieszkalnych. Zatem w Łodzi powinien być odwrócony nieporządek, zewnętrzny kierunek rozwoju. Komunalne budownictwo mieszkaniowe TBS powinno być realizowane tylko w tych fragmentach miasta, które będą rewitalizowane lub jako pojedyncze budynki, uzupełnienia po rozebranych kamienicach.

W okresie intensywnego rozwoju Łodzi, jako miasta uprzemysłowionego, niestety nie pełniła ona funkcji administracyjnych o charakterze ponadlokalnym. Dlatego nie powstawały obiekty wykorzystywane na siedziby różnych urzędów związanych z pełnieniem funkcji administracyjnych przez miasto jako siedziby regionu. W okresie powojennym zrealizowano niewielką liczbę inwestycji na potrzeby pełnienia funkcji publicznych. Większość budynków związanych z pełnieniem funkcji władzy zlokalizowano w przejętych przez państwo obiektach, będących przed wojną własnością prywatną. Powszechnie znana jest trudna sytuacja lokalowa Urzędu Miasta i jego służb, jak i władz administracji powiatowej, wojewódzkiej, regionalnej. Z tego też względu w strategicznych kierunkach inwestowania w Łodzi, powinny znaleźć się inwestycje poprawiające sytuację w tym zakresie. Obiekty użyteczności publicznej służące pełnieniu funkcji władzy o wymiarze lokalnym i ponadlokalnym po-

winy być realizowane w obszarach największej dostępności przestrzennej, najlepiej w kwartałach wskazanych do rewitalizacji.

Rozwijanie funkcji metropolitalnych miasta ogranicza baza lokalowa. Z tego powodu, dla rozwoju funkcji targowej miasta sprawą podstawową jest budowa hali konferencyjno-wystawienniczej, spełniającej obowiązujące w świecie standardy, która stwarzałaby możliwość organizowania imprez o charakterze publicznym i komercyjnym o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Przez tego rodzaju inwestycję, można uzyskać efekt w postaci kojarzenia miasta z danym obiektem. Spełniałaby ona również funkcję marketingową.

Opisane niedostatki w zagospodarowaniu infrastrukturalnym stanowią bariery rozwoju niektórych, pełnionych przez Łódź, funkcji metropolitalnych. Niewystarczające zagospodarowanie infrastrukturalne jest z pewnością progiem rozwoju turystyki i kultury w Łodzi. Dostępność centrum miasta odgrywa w tym zakresie szczególne znaczenie. Tymczasem w odniesieniu do Łodzi właśnie jej Śródmieście jest najslabiej dostępne. Łódź ma także zbyt mało obiektów wystawienniczych. Centralne położenie Łodzi w kraju stwarzałoby szansę rozwoju tej funkcji. Niestety istniejące placówki są niewystarczające. Funkcja handlowo-logistyczna mogłaby rozwinąć się w stopniu intensywnym, gdyby dostępność zewnętrzna miasta była lepsza. Takie możliwości stwarza, powstająca w Polsce, sieć autostrad.

Podsumowanie

Łódź, jako jedno z największych miast w Polsce, wkroczyła w fazę metropolizacji. Miasto ma ogromny potencjał do pełnienia wielkomijskich funkcji. Świadczą o tym m.in. takie cechy, jak to, że jest stolicą regionu, jest położona w centrum Polski, ma wiele jednostek naukowych, badawczych, placówki kulturalne, opieki zdrowotnej itd. Jednak poza możliwościami, jakie stoją przed tym miastem, ma ono do pokonania m.in. bariery infrastrukturalne, które w znacznym stopniu ograniczają obecnie jego rozwój. Jako najistotniejsze należy wskazać zaniedbania w tym zakresie obszaru centralnego Łodzi. Mimo podejmowanych przez miasto inwestycji infrastrukturalnych, poziom infrastruktury w Śródmieściu Łodzi jest wciąż na bardzo niskim poziomie. Ze względu na to, że centrum miasta jest tym obszarem, na którym koncentrują się funkcje metropolitalne, konieczne jest podjęcie działań rewitalizacyjnych, przede wszystkim właśnie na tym obszarze.