

Mariusz LAMPRECHT\*

## EWOLUCJA KWARTAŁÓW ŚRÓDMIEJSKICH ŁÓDZI W KONTEKŚCIE KURCZENIA SIĘ MIASTA. WSPÓŁCZESNE WYZWANIA

### EVOLUTION OF CENTRAL DISTRICTS IN ŁÓDŹ IN THE CONTEXT OF URBAN SHRINKAGE. CONTEMPORARY CHALLENGES

**ABSTRACT:** Łódź is a city with high-scale social problems as well as those relating to the developed environment. The solution to them is large-scale urban renewal of the central part of the city. It encompasses, among others, the 30-hectare area located in the center of Łódź. The importance of this area for the functioning of the city is crucial due to its transitional character – between the New Centre of Łódź and the railway station (under construction at the moment) and Piotrkowska Street, which is a representative, retail and historical axis of the city. This article is aimed at assessing development prospects of this area of the city and outlining steps necessary for including this part of the city in a broader revitalization process of the downtown. Due to its location, which predestines the discussed area for transitional pedestrian traffic, the considerations presented in this article contribute to the broad problem of a pedestrian-friendly city.

**KEY WORDS:** Łódź, revitalization, pedestrian traffic, pedestrian-friendly city, urban space

## Wprowadzenie

Jednym z najważniejszych wyzwań, przed którymi stoi cywilizacja człowieka, jest rozwój zrównoważony (rozwój trwały). Rozumiany jest on jako proces ciągłych zmian, w którym eksploatacja zasobów, rozwój technologiczny, kierunki inwestycji itp. są realizowane zgodnie z naszymi potrzebami, w taki jednak sposób, by nie umniejszać szans przyszłych pokoleń na dalszy rozwój. W myśl tej idei od nas zatem zależą nie tylko nasze osiągnięcia, ale także dokonania przyszłych pokoleń (zob. Our common future...).

Rozwój zrównoważony stał się elementem idei urbanistycznych takich jak: Transit Oriented Development (TOD), Compact City, New Urbanizm, Resilient City (szerzej m.in. Stangel 2013). Są one nośnikiem szeregu zasad zrównoważonego rozwoju miast.

---

\* Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, ul. Kopcińskiego 31, 90–142 Łódź, e-mail: mariusz.lamprecht@gmail.com

Należą do nich m.in.: zwarta, zintegrowana i zróżnicowana (funkcjonalnie i społecznie) struktura przestrzenna miasta oszczędnego, funkcjonalnego, przyjaznego oraz dostatniego (Szulczewska 2002). Jest to zasadniczy cel i zarazem fundament istnienia miasta – wytworzenie warunków umożliwiających realizację celów życiowych człowieka.

Miasto zrównoważone to miasto, którego struktura funkcjonalno-przestrzenna jest efektem racjonalnego gospodarowania zasobami i jednocześnie sprzyja takiemu gospodarowaniu (m.in. poszanowaniu przestrzeni oraz czasu potrzebnego na dotarcie do punktów przeznaczenia takich jak miejsca pracy, zamieszkania, rekreacji itp.). Rozwiązania przestrzenne, komunikacyjne i transportowe powinny redukować koszty ponoszone przez użytkowników miasta i zapewniać im swobodne przemieszczanie się. Rozwój miejsc pracy, dbałość o stan środowiska, inwestycje w infrastrukturę techniczną powinny umożliwiać dostatnie, zdrowe i twórcze życie oraz stymulować rozwój przedsiębiorczości. Gospodarowanie zasobami miasta powinno zapewnić dogodne warunki funkcjonowania w przestrzeni miejskiej także następnym pokoleniom.

Należy jednak pamiętać, że idea rozwoju zrównoważonego w przypadku miast odnosi się przede wszystkim do już ukształtowanych struktur zurbanizowanych, a jej realizacja wiąże się głównie z interwencjami w środowisko miejskie, uformowane bardzo często w innych realiach światopoglądowych. Jednak w świetle coraz szybszych przemian cywilizacyjnych konieczna jest „reprodukcja” przestrzeni, odnawianie i kreowanie na nowo jej walorów z uwzględnieniem potrzeb i możliwości użytkujących ją społeczeństw. Tylko w ten sposób możemy zapewnić miastom odtwarzanie i rozwój zamieszkujących je społeczności.

Jednym z wielu miast, których liczba mieszkańców od lat silnie się zmniejsza, jest Łódź. Można założyć, że proces ten nie pozostaje bez związku z jakością przestrzeni tego miasta, zwłaszcza jego śródmiejskiej części. W ostatnich latach rozpoczęta została rewitalizacja wielkoobszarowa rozległych połaci wewnętrznej, XIX-wiecznej struktury Łodzi. Ma ona być odpowiedzią na niekorzystne procesy zachodzące od wielu lat w centrum miasta, a jednocześnie wyznacza ona kolejny etap rozwoju tej jego części. W prezentowanym tekście omówione zostaną wybrane zagadnienia tego przedsięwzięcia na przykładzie fragmentu śródmieścia Łodzi. Zostaną także wskazane rozwiązania, które powinny zostać uwzględnione w procesie rewitalizacji tej części miasta.

## **Człowiek w przestrzeni miasta – wybrane zagadnienia**

Współcześnie rośnie liczba badań poświęconych życiu człowieka w środowisku zurbanizowanym. Wynika to m.in. z nowych kontekstów, w jakich upatruje się dalszy rozwój wysoko zaawansowanych społeczeństw, takich jak konieczność ograniczania konsumpcji zasobów dostępnej nam przestrzeni i przeciwstawianie rozwojowi ilościowemu nowych idei rozwoju jakościowego (zob. np. Wysocka 2003). Coraz większą wagę przywiązuje się do sposobu urządzenia przestrzeni, pamiętając, iż ma ona istotny wpływ na jakość życia jej użytkowników. Współczesne społeczeństwo wymaga „zainstalowa-

nych” w przestrzeni urządzeń i obiektów coraz lepiej dostosowanych do potrzeb. Rosnąca mobilność społeczeństwa informacyjnego i szeroki dostęp do informacji powodują, iż wartościowanie środowiska miejskiego i autoocena zajmowanej pozycji przestrzennej (szerzej zob. Szczepański, Nurek 1997) przebiegają w perspektywach znacznie szerszych niż w przeszłości. Powoduje to, iż część populacji chętniej podejmuje decyzję o przemieszczaniu się do miejsc bardziej atrakcyjnych. Sposób urządzenia i zorganizowania przestrzeni jest więc jednym z kluczowych czynników budujących jej atrakcyjność i odgrywa istotną rolę w budowaniu potencjału (także demograficznego) miast i regionów.

Odpowiedzialność za kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej jest coraz większa, bowiem rośnie dynamika jej przekształceń. Szybciej mogą się pojawiać strefy stagnacji lub zaniku, trudniej o podtrzymanie atrakcyjności obszarów miejskich. Pojawiają się także nowe priorytety w kształtowaniu środowiska zurbanizowanego. Coraz większe znaczenie mają prawa zatłoczenia, prywatności, przestrzeni osobistej i percepcji środowiskowej, wpływ hałasu, temperatury, cyrkulacji powietrza itp. Projekty budowlane oceniane są w kryteriach behawioralnych (np. poczucia bezpieczeństwa, kształtowania więzi ze społecznością współużytkowników, odpowiadania na potrzeby ludzi niepełnosprawnych) (Bell *et al.* 2004, zob. także Hall M.R., Hall E.T. 1975). Jest to efekt coraz większych możliwości, wiedzy oraz rosnącego zainteresowania następstwami życia w sztucznym, coraz bardziej zaawansowanym technologicznie i coraz ściślej nas otaczającym środowisku.

Dorobek badań poświęconych roli przestrzeni zurbanizowanych w życiu człowieka jest już znaczny (szerzej zob. Lamprecht 2016). W kontekście prezentowanych rozważań istotne są wypracowane m.in. na gruncie amerykańskim wzorce kreowania przestrzeni przyjaznej pieszym (*pedestrian friendly*), w tym sąsiedztw osiągalnych pieszo (*walkable*). Pojęcie przestrzeni przyjaznej pieszym przejawia się w licznych ideach urbanistycznych, takich jak Transit Oriented Development (TOD), Traditional Neighborhood Design (TND, zwany także Nowym Urbanizmem) czy Neo-Traditional Neighborhood Design (NTD). Są to rozwiązania mające przede wszystkim naprawić rozlane przedmieścia miast europejskich i amerykańskich, a ich celem jest wytworzenie na obszarach podmiejskich warunków funkcjonowania podobnych do panujących w XVIII- i XIX-wiecznych miastach, zanim ich przestrzeń zaczęła być modyfikowana na potrzeby ruchu motoryzacyjnego. Niemniej jednak także na gruncie polskim co najmniej od drugiej połowy XX w.<sup>1</sup> wielokrotnie poruszano zagadnienia właściwej organizacji przestrzeni śródmiejskich w miastach polskich, sięgając do wzorców zachodnich, takich jak holenderska koncepcja *woonerfu* oraz niemiecka strefa zamieszkania (*Verkehrsberuhigte Zonen*), nierzadko zresztą w odniesieniu do problemów łódzkich (np. Juchnowicz 1965, 1971, Maliszowa 1974, Kołodziej, Siemek 1983, Kołodziej 1989, Sambor *et al.* 1989, Wojtyszyn 1989).

---

<sup>1</sup> Zapisy, które nie traciły swej aktualności w odniesieniu do współczesnych miast, można znaleźć także w znacznie starszych opracowaniach. W wydanej w 1812 r. pracy S. Sierakowski stwierdził: „Drogi powinny być krótkie, wygodne, bezpieczne i piękne”.

Liczne badania wskazują, że piesze poruszanie się korzystnie wpływa na zdrowie psychiczne i fizyczne, w tym sprawność sercowo-naczyniową, zmniejszenie stresu, sprawność umysłową i kreatywność. Popularyzacja poruszania się na własnych nogach to także sposób na uniknięcie lub ograniczenie zjawiska kongestii, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, ograniczenie źródła hałasu. Z kolei przestrzenie skłaniające do używania samochodu niosą za sobą negatywne konsekwencje dla zdrowia wynikające z ograniczania aktywności fizycznej (np. wzrost otyłości, wzrost ryzyka zachorowań m.in. na cukrzycę i choroby serca), wzrostu emisji zanieczyszczeń czy zwiększonego ryzyka wypadku samochodowego spowodowanego np. furią drogową (*road rage*) (zob. np. Heath *et al.* 2012, Frumkin 2002). Jednak propagowanie ruchu pieszego wymaga nie tylko odpowiednio przygotowanych dróg, ale też m.in. łatwo osiągalnych celów, istotnych z punktu widzenia mieszkańców danego obszaru. Wymaga to więc odpowiedniej organizacji przestrzenno-funkcjonalnej miasta.

Należy także podkreślić, iż na chęć korzystania z określonych miejsc w mieście wpływa jakość przestrzeni (im lepsza jakość, tym większy wzrost aktywności opcjonalnych). Interwencje w zagospodarowanie przestrzenne, polegające na tworzeniu nowych placów, otwarciu podwórzy, uliczek i zaułków dla ruchu pieszych, poszerzeniu chodników, nasadzeniach drzew, wprowadzeniu stylowej infrastruktury, prowadzą do ożywienia ruchu budowlanego i wielokrotnego wzrostu liczby mieszkańców i użytkowników takiej przestrzeni (zob. np. Gehl 2014). Wartościowe w procesie zagospodarowania przestrzeni są także osiągnięcia proksemiki (zob. Hall 1966), które podnoszą problem użytkownika przestrzeni, dla którego przeznaczona jest dana przestrzeń, oraz relacji, jakie będą tam panowały (np. zbyt bliskie ustawienie ławek w parku może powodować, iż tylko część z nich będzie wykorzystywana). Badania nad bezpieczeństwem mieszkańców miast z kolei dowodzą, iż można ograniczać możliwość popełniania przestępstw, jeśli fizyczne otoczenie zostanie zaprojektowane w taki sposób, żeby sprzyjać zacieśnianiu więzi między mieszkańcami oraz zwiększać prawdopodobieństwo ujawnienia faktu dokonywania przestępstwa (zob. np. Jasiński 2013). Od cech środowiska zbudowanego zależą więc m.in.: atrakcyjność, dostępność, poziom bezpieczeństwa, ale także poczucie chaosu lub uporządkowania, emocje, refleksje, doświadczenia i wspomnienia itp. (Jewtuchowicz 2005, Diec 2010, Florida, Mellander, Stolarick 2011).

## Tło współczesnej rewitalizacji miasta

Problem Łodzi jako miasta wyludniającego się jest dość szeroko omawiany w literaturze przedmiotu (m.in. Szukalski 2012, 2013, Lamprecht 2013, Michalski 2014, Ogrodowczyk, Marcińczak 2014), dlatego w tym miejscu przytoczone zostaną jedynie najważniejsze fakty.

Łódź należy do grupy miast kurczących się demograficznie. Pod względem bezwzględnie spadku liczby mieszkańców znajduje się ona w czołówce miast polskich. W latach 1995–2014 utraciła ponad 117 tys. mieszkańców (ponad 14% populacji).

Trend spadkowy jest stabilny, a ubytki mieszkańców na poziomie kilku tysięcy osób występują w przedstawionym okresie co roku. Za depopulację odpowiedzialne jest zarówno ujemne saldo migracji, jak i ujemne saldo ruchu naturalnego. Ten ostatni czynnik ma jednak decydujące znaczenie i powoduje, że jest to jedno z najsilniej wyludniających się miast w Polsce. Tak znaczny wpływ przyrostu naturalnego na kształtowanie zmian liczby ludności jest, na tle innych wielkich miast Polski, wyjątkowy (Szukalski 2013). Z punktu widzenia rozwoju ilościowego demograficzne prognozy dla miasta są wyjątkowo niekorzystne, zarówno w zakresie liczby mieszkańców, jak i tempa starzenia się populacji. Najbliższe dekady mają się cechować dalszym wzrostem udziału osób w wieku powyżej 65 lat (średnio o 3,4% na każde 5 lat) – do poziomu 37,5% w 2050 r. – i postępującym wyludnianiem miasta (średnio 30 tys. osób na każde 5 lat) (Perspektywy demograficzne... 2005, Prognoza ludności Łodzi..., Bank Danych Lokalnych GUS). Wzrost odsetka osób starszych może doprowadzić do narastania na tym tle problemów społecznych. Najnowsze prognozy GUS (2014 r.) zakładają, że wyludnianie Łodzi utrzyma się do końca prognozowanego okresu (2050 r.), a jej populacja będzie liczyć wówczas poniżej 500 tys. mieszkańców (w połowie lat 80. liczyła niemal 850 tys. mieszkańców). Jak wskazuje P. Szukalski (2013), miasto to od wielu dekad cechuje się zanikiem vitalności demograficznej, a jego kurczenie się powodowane jest przede wszystkim wymieraniem mieszkańców. Łódź jest także jedynym miastem wojewódzkim, w którym mieszkańcy żyją średnio krócej niż ogół ludności województwa i kraju. Szczególnie niepokojąca jest wysoka umieralność wśród osób w wieku 20–60 lat (o kilkadziesiąt procent wyższa od średniej krajowej). Jako przyczynę tej sytuacji podaje się m.in. zły stan zdrowia mieszkańców, niską świadomość prozdrowotną i niezdrowy tryb życia (zob. np. Olszewski 2014).

Obszarem cechującym się największą depopulacją jest rozległe XIX-wieczne śródmieście Łodzi. Jest to jednocześnie obszar o silnie zdegradowanej tkance miejskiej. Szacuje się, że poważną dekapitalizacją objętych jest 725 ha terenów śródmiejskich, odsetek zabudowy o złym stanie technicznym szacowany jest na 75%, w tym do rozbiórki 20% i do kapitalnych remontów 55%. Według stanu z 2002 r. ponad 65% istniejących w centralnej części miasta mieszkań wybudowano przed 1944 r. Niemal połowa nie ma centralnego ogrzewania, co wpływa na duże zanieczyszczenie powietrza (niska emisja), 12,5% nie jest wyposażone w toaletę, niemal 30% nie ma bieżącej ciepłej wody i łazienki (Biuro ds. Inwestycji Urzędu Miasta Łodzi). Wiele obiektów środowiska zurbanizowanego Łodzi jest w stanie śmierci technicznej. Dekapitalizacja zabudowy, niedobór terenów zieleni i parkingów itp. powodują, iż są to tereny o niskiej atrakcyjności mieszkaniowej. Nie bez znaczenia są także obecne w centralnej części miasta liczne tereny poprzemysłowe będące reliktem niekontrolowanego rozwoju przemysłu w okresie industrializacji miasta.

Zły stan techniczny zabudowy świadczy o wieloletnich zaniedbaniach wobec przestrzeni i tkanki miejskiej Łodzi. Składały się na nie m.in.: brak inwestycji w śródmiejską tkankę miejską w okresie socjalistycznym (tzw. luka remontowa), zapaść gospodarcza miasta po upadku demokracji ludowej i brak środków finansowych na poprawę stanu

zagospodarowania, niski status materialny wielu mieszkańców miasta i w konsekwencji pogarszająca się jakość zasobów mieszkaniowych.

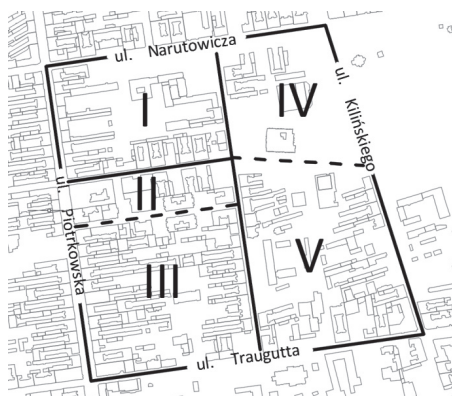
## Geneza, przekształcenia i współczesny obraz analizowanego obszaru

Omawiany obszar o powierzchni około 30 ha stanowi fragment śródmieścia Łodzi ograniczony ulicami: Narutowicza, Kilińskiego, Traugutta i Piotrkowską (rysunki 1, 2). Cechuje go, podobnie jak większość tej części miasta, typowa dla miast planowo zakładanych ortogonalna siatka ulic, która dzieli centralną przestrzeń Łodzi na regularne kwartały.



Rys. 1. Położenie omawianego obszaru na tle miasta (linią przerywaną zaznaczono ul. Piotrkowską)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Łodzi.



Rys. 2. Podział analizowanego obszaru na kwartały. Numerami oznaczono kwartały wg opisu w tekście, linią ciągłą oznaczono pierwotny podział na kwartały, linią przerywaną przebieg później powstałych ulic

Źródło: Jak w rys. 1.

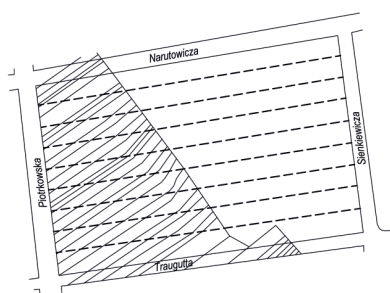
Układ ulic w śródmieściu jest w szczególności wynikiem rozplanowania Nowego Miasta i Osady Łódki stanowiących dziś rdzeń tej części miasta oraz późniejszych założeń. Kwartały miejskie, zwłaszcza w granicach Łódki, której północny skraj stanowi analizowany obszar, cechują się znaczą powierzchnią. Jak podaje S. Liszewski (*Geografia urbanistyczna* 2008), kwartały w granicach Łódki liczyły 4,9–9,7 ha (podczas gdy średnia wielkość bloku Starego Miasta w Krakowie liczy 1 ha, a Starego Miasta w Opolu 0,4 ha), natomiast działki osiągały powierzchnię 0,56–0,63 ha. O ile jednak w późniejszych latach działki ulegały wtórnej parcelacji, o tyle kształt bloków urbanistycznych przetrwał do dzisiaj w zasadniczo niezmienionej formie, determinując kontekst geometryczny, w jakim funkcjonują użytkownicy tej przestrzeni. Rusztowy układ ulic narzuca m.in. charakterystyczną dla niego miejską metrykę odległości<sup>2</sup> z określonymi konsekwencjami np. dla ruchu ulicznego.

Żywiłowy rozwój miasta spowodował dość dynamiczną przemianę zabudowy kwartałowej. Zabudowa rękodzielnicza i małomiasteczkowa, początkowo drewniana, była z czasem zastępowana zabudową mieszkaniową w postaci murowanych, kilkukondygnacyjnych kamienic czynszowych. Przemysł w okresie Łodzi wczesnoprzemysłowej, początkowo zdeterminowany lokalizacją rzek, po wprowadzeniu maszyny parowej zaczął się rozwijać w obrębie rozległych kwartałów śródmiejskich. Dośrodkowy rozwój miasta doprowadził z czasem do szczelnego wypełnienia działek miejskich bez respektowania względów urbanistycznych i sanitarnych (rysunek 3).

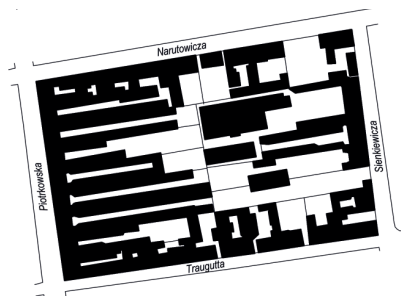
Analizowany obszar, pomimo iż stanowi element jednolitego założenia, jest wspólnie wewnętrznie dość mocno zróżnicowany, co wynika z jego stosunkowo burzliwej ewolucji. Jego strukturę przestrzenną budują: skrajny kwartał założenia Osady Łódka, sąsiadujący z wcześniej rozplanowanym Nowym Miastem (na rysunku 2 oznaczony numerem I). Jest on jednak nietypowy, bowiem został wytyczony nieco później niż wspomniana osada i jest o połowę krótszy (podobnie jak jego „bliźniak” położony po przeciwległej stronie ul. Piotrkowskiej) od pozostałych kwartałów Nowego Miasta (liczy ok. 173 × 281 m) (Koter 1969). Obszary oznaczone numerami II i III początkowo stanowiły spójną całość o rozmiarach typowych (ok. 345 × 281 m). Jednak w latach 90. XIX w. blok ten przecięto pasażem Meyera (obecnie ul. Moniuszki), pierwszą i jedyną prywatną ulicą w Łodzi<sup>3</sup>. Podobnie obszary IV i V powstały w wyniku rozdzielenia jednego bloku urbanistycznego, będącego północnym skrajem kolonii przędników,

<sup>2</sup> Metryka miejska zwana także metryką Manhattan, jest n-wymiarową rzeczywistą przestrzenią wektorową w układzie kartezjańskim, w której odległość  $d_m$  określona jest jako:  $d_m(x, y) = \sum_{i=1}^n |x_i - y_i|$  (tzn. jako suma wartości bezwzględnych różnic współrzędnych punktów). Metryka miejska odzwierciedla przestrzeń, w której poruszanie się jest możliwe wyłącznie po liniach ortogonalnych, co oznacza konieczność nadkładania drogi (przede wszystkim względem odległości euklidesowej) podczas przemieszczania się pomiędzy punktami docelowymi.

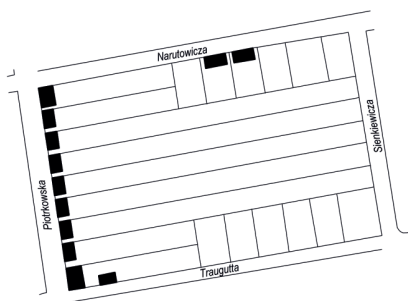
<sup>3</sup> Ulica ta była wówczas zamknięta dla ruchu publicznego. Obecnie cały zespół urbanistyczny ul. Moniuszki jest wpisany do Rejestru zabytków nieruchomości woj. łódzkiego, nr rej.: A/49 z 20.01.1971 r. W 2015 r. zespół ten (m.in. wraz z sąsiadującą ul. Piotrkowską) został uznany za pomnik historii.



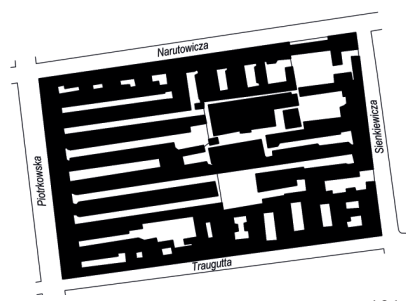
1827



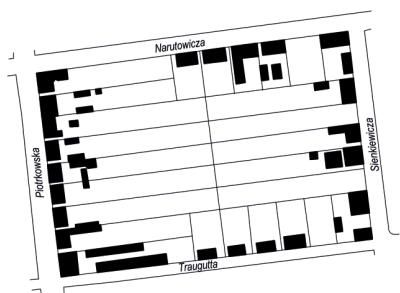
1897



1853



1914



1873



2014

Rys. 3. Ewolucja zabudowy w kwartale nr I

Źródło: Ginsbert-Gebert 1962, uzupełnione.

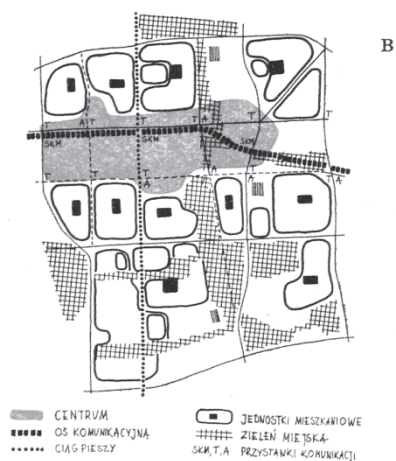
pierwszą w Łodzi, warszawsko-wiedeńską linią kolejową (dziś już na tym obszarze nieistniejącą).

W czasach drugiej wojny światowej kwartał I stał się obszarem eksperymentalnym dla okupacyjnych władz niemieckich (*Probekblock*), które z uwagi na wyjątkowo zły stan techniczny i sanitarny śródmieścia Łodzi planowały jego przebudowę. Plany przeprowadzenia wzorcowej przebudowy skończyły się jednak tylko na wyburzeniu kilku oficyn bez żadnych nowych inwestycji (szerzej zob. Bolanowski 2013). Działania te jednak, wraz z późniejszymi wyburzeniami w celu poszerzenia ulicy Narutowicza, doprowadzi-



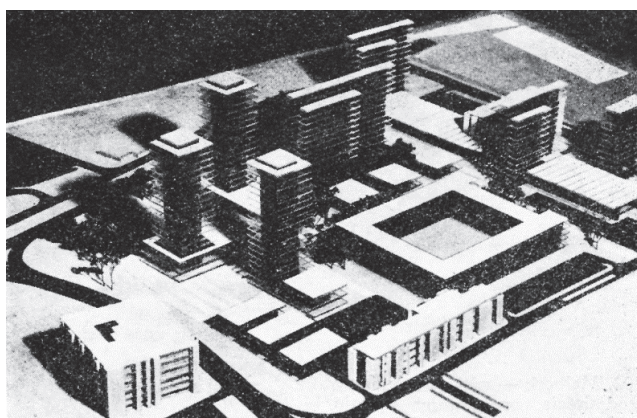
ły do uwolnienia części kwartału spod zabudowy, co umożliwiło wybudowanie na tym obszarze pierwszego łódzkiego wieżowca (tzw. Centrala Tekstylna, a obecnie siedziba łódzkiej telewizji). Wnętrze kwartału do dziś jednak pozostało niezagospodarowane.

Po drugiej wojnie światowej omawiany obszar w licznych projektach przeznaczony był przede wszystkim pod rozwój funkcji centralnych. W jego granicach lub w sąsiedztwie projektowano także średnicową linię kolejową łączącą dworce Fabryczny i Kaliski (rysunki 4, 5), jednak zmiany zabudowy objęły jego niewielkie fragmenty, a negatywna spuścizna minionych dekad jest do dziś widoczna na tym obszarze.



Rys. 4. Konkurs na centrum Łodzi, praca IUA, zespół pod kierunkiem S. Sobolewskiego. Linia przerywaną oznaczono granice omawianego obszaru

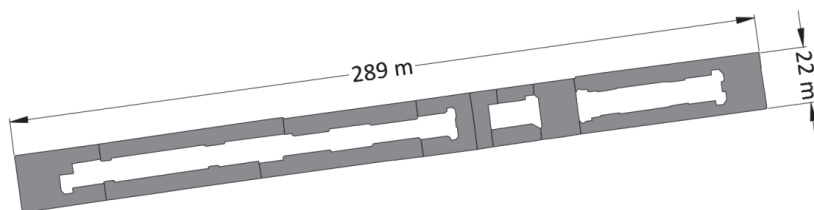
Źródło: Maliszowa 1974.



Rys. 5. Makieta fragmentu przebudowy śródmieścia (kwartał IV, widok z północnego zachodu), projekt pod kierunkiem A. Zwierki, częściowo zrealizowany

Źródło: Jak w rys. 4.

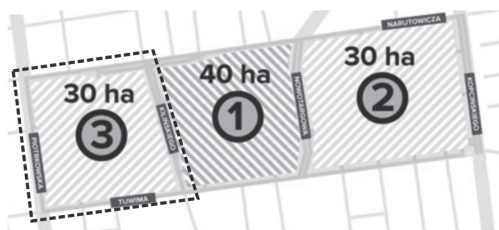
W jego obrębie występują bardzo wydłużone działki o niekorzystnych proporcjach (rysunek 6), wypełnione wewnątrz zabudową, często substandardową, oferujące niekorzystne warunki zamieszkania (brak przewietrzania, słabe nasłonecznienie, hałas potęgowany niewielkimi odległościami pomiędzy ścianami budynków, brak zieleni, prywatności itp.).



Rys. 6. Wymiary i współczesna zabudowa jednej z działek analizowanego obszaru  
Źródło: Opracowanie własne.

Degradacja tkanki miejskiej w śródmiejskiej części Łodzi oraz złe warunki życia były jednymi z głównych przyczyn rozpoczęcia przygotowań do podjęcia działań rewitalizacyjnych (zob. Uproszczony lokalny program rewitalizacji... 2004). Granice obszaru przeznaczonego do rewitalizacji ustalono ostatecznie jednak dopiero w 2016 r. (Uchwała nr XXV/589/16... 2016). Zostały one oparte (z niewielkimi zmianami) na wcześniej wyznaczonej strefie wielkomiejskiej, której zasięg wyznacza zabudowa historyczna stanowiąca centrum miasta (zob. Strategia zintegrowanego...). Z powodu rozległego obszaru wymagającego rewitalizacji (ok. 1400 ha) w centralnej części miasta wyznaczono 20 obszarów priorytetowych. Omawiany w prezentowanym tekście obszar jest według władz miejskich jednym z kluczowych, stanowi on bowiem fragment Nowego Centrum Łodzi. NCL to projekt obejmujący swym zasięgiem obszar ok. 100 ha w centralnej części miasta, podzielony na trzy strefy (rysunek 7). Strefa 1 (ok. 40 ha powierzchni) to teren przeznaczony pod funkcje kulturalne, komercyjne i mieszkaniowe. W jego granicach odbywa się budowa multimodalnego dworca Nowa Łódź Fabryczna oraz rewitalizacja pierwszej łódzkiej elektrociepłowni EC1. Strefa 2 (ok. 30 ha) przeznaczona jest na przedsięwzięcia komercyjne przy jednoczesnym zachowaniu historycznej tkanki miejskiej. Analizowany obszar stanowi strefę 3, która w projekcie przedstawiona jest jako „obszar gęstej zabudowy historycznej z przełomu XIX i XX w. w postaci kwartałów wielkomiejskich wymagających intensywnej rewitalizacji i uzupełnień” (Master plan...). Główne prace w strefie 3 przewidziane są na lata 2015–2019<sup>4</sup>. W jej obrębie zakończono już budowę drugiego z kolei woownerfu w Łodzi (ul. Traugutta), oddanego do użytku w 2015 r.

<sup>4</sup> Według wstępnych założeń projektowych dla strefy 3 przewidziane są: remont kilkunastu kamienic wraz ze zmianą zagospodarowania terenu nieruchomości, przebudowa ulicy Moniuszki oraz Traugutta na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Sienkiewicza (przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą, oświetleniem i ciągami pieszymi), przebudowa oświetlenia oraz chodników ul. Sienkiewicza na odcinku od



Rys. 7. Strefy Nowego Centrum Łodzi. Linią przerywaną oznaczono granice omawianego obszaru  
 Źródło: Master plan...

## Perspektywy rozwoju i ewolucji analizowanego obszaru

Zakładając powodzenie procesu rewitalizacji, należy się spodziewać, iż po zakończeniu budowy dworca kolejowego (planowanym na koniec 2016 r.) na omawianym obszarze nastąpi wzrost intensywności ruchu pieszego. Będzie to w dużej mierze ruch tranzytowy z dworca i okolic w kierunku ul. Piotrkowskiej<sup>5</sup> i dalszych miejsc docelowych, a także ruchu przeciwnego – w kierunku NCL, EC1 i węzła komunikacyjnego.

Dalsza planowa ewolucja kwartałów śródmiejskich Łodzi powinna być konsekwencją „predyspozycji” danego obszaru do pełnienia określonych funkcji, wynikających przede wszystkim z jego miejsca w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Położenie omawianego obszaru umożliwia mu przede wszystkim pełnienie funkcji pomostowej pomiędzy NCL (i podróznymi przybywającymi transportem kolejowym do Łodzi) a historycznym rdzeniem miasta i – poprzez ul. Piotrkowską – pozostałymi obszarami śródmieścia<sup>6</sup>. Jednak pełna realizacja tej funkcji (podobnie jak i funkcji mieszkaniowej) przez analizowany obszar jest możliwa pod warunkiem poprawy jakości zagospodarowania i organizacji przestrzeni miejskiej, uzupełnienia braków infrastrukturalnych i w konsekwencji podniesienia atrakcyjności tego obszaru jako miejsca tranzytowego (dla ruchu pieszego) i miejsca stałego zamieszkania. To zdecyduje, czy obszar ten będzie pomostem czy barierą dla ruchu „wymiennego” dwukierunkowej relacji NCL – śródmieście Łodzi.

ul. Narutowicza do ul. Tuwima, wprowadzenie nowych mebli miejskich, budowa ul. Traugutta na odcinku Sienkiewicza–Kilińskiego wraz z budową układu ulic uzupełniających w kwartale ulic: Traugutta–Sienkiewicza–Tuwima–Kilińskiego (inwestycje zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla Nowego Centrum Łodzi), budowy drogi w kwartale ulic Piotrkowska–Tuwima–Sienkiewicza–Moniuszki.

<sup>5</sup> Ulica Piotrkowska jest najważniejszą, reprezentacyjną ulicą miasta, przy której ulokowały się liczne działalności o charakterze handlowym i usługowym, a także placówki administracji publicznej.

<sup>6</sup> Tak też obszar ten jest postrzegany przez władze miejskie, które w 2011 r. zorganizowały (przez Łódzki Oddział Towarzystwa Urbanistów Polskich wraz z Miejską Pracownią Urbanistyczną w Łodzi) warsztaty urbanistyczne i konkurs „Zszywanie miasta”. Ich celem było opracowanie polityki urbanistycznej i koncepcji zagospodarowania przestrzennego tej części Śródmieścia. Autor prezentowanego tekstu był członkiem jednego z nagrodzonych zespołów projektowych (w składzie: J. Krzysztofik (kierownik zespołu), J. Pijanka, Z. Trojanowska, M. Domińczak).

Ruch pieszy należy uznać za najbardziej wartościowy rodzaj transportu, pożądany zarówno w tej, jak i pozostałych częściach śródmieścia Łodzi. Wprowadzenie na tym obszarze ruchu uspokojonego i rozwiązań promujących ruch pieszy jest kluczowe nie tylko dla powodzenia procesu rewitalizacji, ale także dla nadania omawianemu obszarowi przynależnej mu funkcji oraz rangi. Jak zwraca uwagę J. Kołodziej (1989), „realizacja idei uspokojenia ruchu sprzyja rehabilitacji struktur miejskich, gdyż umożliwia poprawę warunków środowiska mieszkaniowego, zapewnia znaczny wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu i podwyższenie komfortu przebywania we wnętrzu ulicznym oraz poruszanie się pieszo i rowerem. Dzięki temu ulica może odzyskać dawny charakter wnętrza wielofunkcyjnego, sprzyjający rozwijaniu pozytywnych relacji sąsiedzkich i integracji mieszkańców”.

Jednak aby środowisko zurbanizowane tej części miasta sprzyjało podróżom pieszym, powinno spełniać szereg kryteriów (zob. np. Forsyth, Southworth 2008), takich jak:

- niewielkie odległości do miejsc przeznaczenia – zwłaszcza na obszarach, na których podróż samochodem jest utrudniona lub na których ludzie nie posiadają samochodu,

- brak barier – przestrzeń zurbanizowana powinna być możliwa do pokonania (*traversable*) przez osoby starsze, dzieci, osoby niepełnosprawne i np. kobiety w butach na wysokich obcasach,

- bezpieczeństwo – przestrzeń w opinii jej użytkowników powinna być postrzegana jako bezpieczna i wolna od przestępstw i zagrożeń płynących ze strony zmotoryzowanego ruchu ulicznego,

- obfitość elementów infrastruktury dla pieszych – chodniki lub wydzielone trasy dla ruchu pieszego, oznakowane przejścia, meble uliczne oferujące możliwość siedzenia, drzewa oferujące cień i izolację od ruchu ulicznego itp.,

- obfitość „miejsc docelowych” (miejsc pracy, wypoczynku i rekreacji, obiektów handlowych, usługowych i gastronomicznych itp.),

- czystość i ekskluzywność otoczenia – przestrzeń przyjazna pieszym jest środowiskiem, w którym przyjemnie spędza się czas, wyposażonym w kawiarnie, sklepy, wyspecjalizowane usługi, malownicze tereny zieleni, interesujące architektonicznie ulice itp.

Wymienione cechy przestrzeni „wspomagają” podjęcie decyzji o wyborze własnych nóg jako środka transportu. Istotne znaczenie ma także suma odległości, jakie trzeba pokonać pomiędzy docelowymi miejscami w ciągu dnia, obecność innych osób na ulicach, możliwość swobodnego decydowania o kierunku marszruty, łatwość zmiany celów i możliwość wyboru najkrótszej drogi, a nie konieczność dostosowywania się do rozmieszczenia przystanków komunikacji zbiorowej lub parkingów itp. Istotna jest także możliwość osiągnięcia nadarzających się w czasie drogi nowych celów i okazji na zobaczenie czegoś innego, niż było zaplanowane, oraz możliwość swobodnej obserwacji przestrzeni.

Większość z wymienionych kryteriów jest możliwych do modelowania na poziomie projektowym. Do najczęściej pojawiających się rozwiązań i zaleceń, właściwych dla zakładanych funkcji analizowanego obszaru należą:

- dążenie do osiągnięcia optymalnych rozmiarów kwartałów urbanistycznych: im mniejsze kwartały, tym większa liczba skrzyżowań oferujących możliwość zmiany

kierunku wędrówki (jako przykład pozytywny podawana jest Wenecja posiadająca ok. 580 skrzyżowań na km<sup>2</sup>, tymczasem w strefie śródmiejskiej Łodzi jest to mniej niż 30 skrzyżowań na km<sup>2</sup>); szacuje się także, że długość boków kwartałów przekraczająca 180 m utrudnia poruszanie się pieszo i powoduje, że sąsiadujące bloki tworzą obszary wyizolowane, przy kwartałach o bokach dłuższych zalecane jest tworzenie przejść śródkwartałowych, przejścia te jednak powinny być czytelne i zachęcające do przekroczenia także osoby nieobeznane z daną częścią miasta;

– wprowadzenie bezpiecznych, z wyznaczonymi pasami ruchu dla rowerzystów, dobrze oświetlonych stref dla ruchu pieszego, uporządkowanych (z wydzielonymi strefami na różnego rodzaju meble miejskie pełniące funkcje użytkowe: porządkowe, informacyjno-komunikacyjne, dekoracyjne, obsługi podróżnych, pomagające w utrzymaniu ładu i in.), o odpowiedniej szerokości dostosowanej do intensywności ruchu pieszego<sup>7</sup>;

– oznakowane skrzyżowania ze światłami dla pieszych dającymi wystarczająco długi czas na swobodne przekroczenie ulicy także osobom poruszającym się wolno (niepełnosprawnym, starszym, matkom z małymi dziećmi itp.);

– wyposażenie przestrzeni w liczne meble miejskie umożliwiające odpoczynek i nawiązywanie kontaktów (ławki, niskie mury, przystanki autobusowe, gzymsy i występy muru) oraz istnienie „łączników” pomiędzy przestrzenią uliczną a przestrzenią wewnętrzną, takich jak kawiarniane werandy, stoły i krzesła;

– wprowadzenie zróżnicowanego użytkowania terenu (*mixed land use*) oraz utrzymywanie odpowiedniej gęstości zaludnienia powodującej wzrost intensywności ulicznego życia i wzrost bezpieczeństwa dzięki większej liczbie osób na ulicach; odpowiednia gęstość zaludnienia przyczynia się do istnienia popytu na różnorodne, także wyspecjalizowane usługi oraz decyduje np. o opłacalności miejskiego transportu zbiorowego (Rzeczyński 2010, Park 2008)<sup>8</sup>.

## Zakończenie

Łódź jest miastem o genezie średniowiecznej (prawa miejskie uzyskała w 1429 r. z rąk Władysława Jagiełły), lecz ożywienie gospodarcze, rozwój przestrzenny i demograficzny nastąpiły dopiero w XIX w. w wyniku planowej industrializacji miasta. Zasadnicze zręby rozplanowania centralnej części Łodzi są w części wynikiem myśli planistycznej, a w części efektem żywiołowego rozwoju, przede wszystkim funkcji przemysłowej i mieszkaniowej, nad którego dynamicznym przebiegiem ówczesne władze miejskie

---

<sup>7</sup> Powinny one umożliwiać swobodne wyminięcie się np. wędrujących par lub osób niepełnosprawnych. Wielu zachodnich autorów uważa, że wartością minimalną lub pożądaną jest 12 stóp, tj. ok. 3,6 m, niekiedy wskazywana jest także wartość 15–20 stóp (tj. ok. 4,5–6 m), a nawet więcej; prowadzone są także z powodzeniem eksperymenty polegające na wprowadzeniu dla pieszych osobnych pasów szybkiego ruchu.

<sup>8</sup> Wskazuje się m.in., że w warunkach amerykańskich opłacalność funkcjonowania transportu miejskiego zaczyna się od gęstości ok. 40 osób na akr (ok. 10 tys. osób na km<sup>2</sup>).

utraciły kontrolę. Rzutuje to do dziś na przestrzeń śródmiejską Łodzi, stanowiąc, wraz ze wspomnianymi zaniedbaniami okresu gospodarki centralnie sterowanej i konsekwencjami transformacji ustrojowej, poważne wyzwanie dla obecnych władz miasta.

Właściwe kształtowanie przestrzeni szczególnego znaczenia nabiera w miastach kurczących się, lub – precyzując – w strefach „zaniku” tych miast. Obszary tracące mieszkańców i podmioty gospodarcze, podupadające w warstwie fizycznej (erozja tkanki miejskiej), mogą – na zasadzie katalizy urbanistycznej, ale ze skutkiem negatywnym – decydować o przyszłości znacznie bardziej rozległych obszarów. W przestrzeniach tych rośnie udział tzw. wrażliwych grup społecznych<sup>9</sup>, bowiem na decyzje o emigracji wpływają takie uwarunkowania jak: wiek, dochód czy przedsiębiorczość (zob. Florida, Mellander, Stolarick 2011). Polityka przestrzenna i działania planistyczne w takich miejscach stają wobec mocno spolaryzowanych możliwości i potrzeb: tych, którzy pozostali w podupadających przestrzeniach, i tych, których do tych przestrzeni należy przyciągnąć.

Niewątpliwie na wyludnianie się śródmiejskiej części Łodzi ma m.in. wpływ jakości tej przestrzeni. Z uwagi na to, że o depopulacji tego miasta decyduje przede wszystkim ujemne saldo ruchu naturalnego, należy podkreślić, że ubytek ludności z obszarów śródmiejskich jest nie tyle świadectwem „ucieczki” jego mieszkańców, lecz niskiej, od wielu już lat, atrakcyjności strefy śródmiejskiej Łodzi dla potencjalnych imigrantów.

W procesie sygnalizowanego powyżej „dopasowywania” przestrzeni miasta do potrzeb jej użytkowników konieczne jest zwrócenie uwagi na te elementy środowiska zbudowanego, które tworzą „pewien wielowymiarowy konstrukt”, jakim jest jakość środowiska (Marans 2012). Są to zarówno cechy: fizyczne (estetyka budynków i przestrzeni między nimi, wielkość budynków, połączenie z resztą miasta, komunikacja wewnątrz obszaru, dostępność terenów zieleni), społeczne (bezpieczeństwo, socjalizacja mieszkańców oraz ich uprzejmość), funkcjonalne (dostępność edukacji, służby zdrowia, obiektów sportowych i rekreacyjnych, obiektów kultury lub wspomagających spędzanie wolnego czasu, obiektów handlowo-usługowych oraz transportu publicznego), jak i kontekstualne (chaos i nieporządek w okolicy, monotonia w stylach życia, zanieczyszczenie środowiska oraz stopień zadbania obiektów w okolicy) (Aiello, Ardone, Scopelliti 2010). Z jakością środowiska miejskiego wiąże się także (Gifford *et al.* 2012 za Dębek, Janda-Dębek 2013) ruchliwość (w rozumieniu zatłoczenia i ruchu ulicznego; cecha ta oddziałuje na jakość życia niekoniecznie negatywnie), zasobność (dostatkność) oraz odległość do rozmaitych „udogodnień” i usług (edukacji, służby zdrowia, terenów rekreacji, kawiarni, restauracji, sklepów itd.).

Kluczowe jest także uwzględnienie w procesie projektowania przestrzeni śródmiejskiej zasad projektowania uniwersalnego (Universal Design). Idea ta wskazuje, iż

---

<sup>9</sup> Wrażliwe grupy społeczne z punktu widzenia instytucji związanych z działalnością socjalną to m.in.: rodziny wielodzietne, osoby samotnie wychowujące dzieci, przewlekle chorzy, niepełnosprawni fizycznie lub umysłowo, osoby samotne, bezrobotne, bezdomne, nieradzące sobie materialnie, osoby z marginesu społecznego, kobiety i dzieci oraz osoby starsze (Czarnecki 2011).

projektantem przestrzeni jest każdy z nas: architekt, inwestor, wykonawca, zarządca budynku, prawodawca i urzędnik, ale także (a może przede wszystkim) użytkownik, który będzie zamieszkiwał daną przestrzeń, korzystał z przedmiotów, które ją wypełniają (Błaszak, Przybylski 2010).

## Bibliografia

- Aiello A., Ardone R., Scopelliti M., 2010, *Neighbourhood planning improvement: Physical attributes, cognitive and affective evaluation and activities in two neighbourhoods in Rome*, "Evaluation and Program Planning" 33.
- Bazy Danych Obiektów Topograficznych, Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Łodzi.
- Bell P.A., Baum A., Fisher J.D., Greene T.C., 2004, *Psychologia środowiskowa (Environmental Psychology)*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Błaszak M., Przybylski Ł., 2010, *Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalnego projektowania*, Scholar, Warszawa.
- Bolanowski T., 2013, *Architektura okupowanej Łodzi. Niemieckie plany przebudowy miasta*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź.
- Churchman A., 2003, *Is there a place for children in the city*, "Journal of Urban Design" 8(3).
- Costa-Font J., Elvira D., Mascariilla-Miró O., 2009, *Ageing in place? Exploring elderly people's housing preferences in Spain*, "Urban Studies" 46.2.
- Czarnecki B., 2011, *Przestrzenne aspekty przestępczości. Metoda identyfikacji czynników zagrożeń w przestrzeni miejskiej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok.
- Dębek M., Janda-Dębek B., 2013, *Jakość życia w przestrzeniach zurbanizowanych – definicja, podsumowanie wyników badań oraz problemy metodologiczne*, „Czasopismo Psychologiczne” t. 19, nr 2.
- Diec A., 2010, *Wzory preferencji przestrzeni architektonicznej*, [w:] *Miasto. Między przestrzenią a koncepcją przestrzeni*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Florida R., Mellander C., Stolarick K., 2011, *Beautiful places: The role of perceived aesthetic beauty in community satisfaction*, "Regional Studies" 45.1.
- Forsyth A., Southworth M., 2008, *Cities afoot – pedestrians, walkability and urban design*, "Journal of Urban Design" vol. 13, No. 1.
- Frumkin H., 2002, *Urban sprawl and public health*, "Public Health Reports" vol. 117.
- Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Geografia urbanistyczna*, 2008, red. S. Liszewski, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Ginsbert-Gebert A., 1962, *Łódź: studium monograficzne*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Hall E.T., 1966, *The hidden dimension*, Doubleday, New York.
- Hall M.R., Hall E.T., 1975, *The fourth dimension in architecture: the impact of building on behaviour. Eero Saarinen's administrative center for Deere & Company, Moline, Illinois*, Sunstone Press, Santa Fe.
- Heath G.W., Parra D.C., Sarmiento O.L., Andersen L.B., Owen N., Goenka S., Montes F., Brownson R.C., 2012, *Evidence-based intervention in physical activity: lessons from around the world*, "The Lancet" 380(9838).
- Heller C.A., 2002, *Rewitalizacja obszarów miejskich. Praktyczny przewodnik: jak opracować plan rozwoju*, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w Polsce. Projekt Bliźniaczy. Przygotowanie do wdrażania ERDF.
- Jasiński A., 2013, *Architektura w czasach terroryzmu: Miasto – przestrzeń publiczna – budynek*, Wolters Kluwer, Warszawa.
- Jewtuchowicz A., 2005, *Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Juchowicz S., 1965, *Metoda wyznaczania zasięgu obszarów centrów miejskich. Niektóre problemy ich struktury funkcjonalno-przestrzennej*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej. Architektura” nr 12, z. 15.

- Juchnowicz S., 1971, *Śródmieścia miast polskich. Studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów*, PAN, Komisja Urbanistyki i Architektury, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- Kerr J., Rosenberg D., Frank L., 2012, *The role of the built environment in healthy aging: Community design, physical activity, and health among older Adults*, "Journal of Planning Literature" 27(1).
- Kołodziej J., 1989, *Ulica w koncepcjach uspokojenia ruchu*, [w:] *Sieć uliczna*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa–Łódź.
- Kołodziej J., Siemek T., 1983, *Woonerf i strefy ruchu uspokojonego – nowe koncepcje projektowania komunikacji w obszarze mieszkaniowym (regulacje prawne i normatywne oraz uwarunkowania społeczne modernizacji wnętrza ulicznych)*, TUP, Warszawa.
- Koter M., 1969, *Geneza układu przestrzennego Łodzi przemysłowej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa. Prace Geograficzne nr 79.
- Lamprecht M., 2013, *Fluctuations in the development of cities. A case study of Lodz*, [w:] *Spatial inequality and cohesion*, red. T. Marszał, I. Pielesiak, Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Warszawa. Studia Regionalia KPZK PAN vol. 38.
- Lamprecht M., 2016, *The role of the built environment in human life. Selected issues*, "European Spatial Research and Policy" (w druku).
- Laws G., 1993, *"The land of old age": Society's changing attitudes toward urban built environments for elderly people*, "Annals of the Association of American Geographers" 83.4.
- Lennard H.L., Crowhurst Lennard S.H., 2000, *The Forgotten Child. Cities for Well-Being of Children*, A Gondolier Press Book, International Making Cities Livable Council, Carmel, California.
- Maliszowa B., 1974, *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Arkady, Warszawa.
- Marans R., 2012, *Quality of urban life studies: An overview and implications for environment-behaviour research*, "Procedia – Social and Behavioral Sciences" vol. 35.
- Master plan realizacji programu Nowe Centrum Łodzi. Streszczenie zarządcze, Deloitte, [www.uml.lodz.pl](http://www.uml.lodz.pl) (dostęp 1.06.2016).
- Michalski W., 2014, *Konkurencyjność a proces depopulacji miast na przykładzie Łodzi*, [w:] *Budowanie przewagi konkurencyjnej miast. Wyzwania przyszłości*, red. T. Domański, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Ogrodowczyk A., Marcińczak M., 2014, *Łódź – od polskiego Manchesteru do polskiego Detroit?*, [w:] *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*, red. T. Strykiewicz, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Olszewski W., 2014, *Diagnoza sytuacji demograficznej województwa łódzkiego w latach 2005–2012*, „Acta Universitatis Lodzensis. Folia Oeconomica” 6(308).
- Our Common Future. Report of the World Commission on Environment and Development, [www.un-documents.net/our-common-future.pdf](http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf) (dostęp 1.06.2016).
- Park S., 2008, *Defining, measuring, and evaluating path walkability, and testing its impacts on transit users' mode choice and walking distance to the station*, University of California, Berkeley.
- Perspektywy demograficzne województwa łódzkiego do 2030 r., 2005, Urząd Statystyczny w Łodzi, <http://lodz.stat.gov.pl> (dostęp 10.04.2015).
- Prognoza ludności Łodzi na lata 2015–2050, Urząd Statystyczny w Łodzi, <http://lodz.stat.gov.pl> (dostęp 10.04.2015).
- Rzeczyński B., 2010, *Logistyka miasta w zarysie*, Poznań.
- Sambor A., Sarna S., Więckowski M., Zalewski A., 1989, *Problemy parkowania w strukturach miejskich*, [w:] *Sieć uliczna*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa–Łódź.
- Sierakowski S., 1812, *Architektura obejmująca wszelki gatunek murowania i budowania*, t. 1, Drukarnia Akademicka, Kraków.
- Stangel M., 2013, *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Strategia zintegrowanego rozwoju Łodzi 2020+, Urząd Miasta Łodzi.
- Szczepański M.S., Nurek S., 1997, *Miasto i świat społeczny jego mieszkańców w perspektywie socjologicznej (szkielet do syntezy)*, [w:] red. J. Kaczmarek, *Współczesne przemiany struktur przestrzennych dużych miast. IX Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.



- Szukalski P., 2012, *Sytuacja demograficzna Łodzi. Zapaść demograficzna miasta i jej skutki dla przyszłości Łodzi*, Wydawnictwo Biblioteka, Łódź.
- Szukalski P., 2013, *Sytuacja demograficzna Łodzi. Porównanie z innymi wielkimi polskimi miastami, [w:] Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014–2020). Materiały z konferencji zorganizowanej przez Komisję Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej we współpracy z Ministerstwem Rozwoju, Kancelaria Senatu, Warszawa.*
- Szulcewska B., 2002, *Teoria ekosystemu w koncepcjach rozwoju miast*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, Warszawa.
- Uchwała nr XXV/589/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 10 lutego 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji miasta Łodzi, Dziennik Urzędowy Województwa Łódzkiego z dnia 14 marca 2016 r., poz. 1197.
- Uproszczony lokalny program rewitalizacji wybranych terenów śródmiejskich oraz pofabrycznych Łodzi na lata 2004–2013, Uchwała nr XXXIV/568/04 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 14 lipca 2004 r.
- Wojtyszyn B., 1989, *Organizacja funkcjonalno-przestrzenna miejskich ośrodków usługowych w aspekcie ruchu pieszego*, „Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej” nr 29.
- Wysocka E., 2003, *Wpływ społeczeństwa informacyjnego na zagospodarowanie przestrzenne*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, Warszawa.
- Załącznik do Uchwały nr XXV/589/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 10 lutego 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji miasta Łodzi, <http://uml.lodz.pl/rewitalizacja> (dostęp 1.02.2016).
- Zubrzycka-Czarnecka A., 2012, *Polityka miejska wobec starzenia się populacji miast – na przykładzie Polski, Francji i Kanady*, „Problemy Polityki Społecznej” 18.

## EWOLUCJA KWARTAŁÓW ŚRÓDMIEJSKICH ŁODZI W KONTEKŚCIE KURCZENIA SIĘ MIASTA. WSPÓŁCZESNE WYZWANIA

**ABSTRAKT:** Łódź należy do miast o wysokiej skali problemów społecznych i urbanistycznych. W ich rozwiązaniu pomóc ma rewitalizacja wielkoobszarowa wielkomiejskiej części miasta. Obejmie ona m.in. 30-hektarowy obszar położony w centrum Łodzi. Znaczenie tego obszaru dla funkcjonowania miasta jest kluczowe, będzie on bowiem strefą pośrednią pomiędzy kreowaną obecnie przestrzenią Nowego Centrum Łodzi i nowego dworca kolejowego a ulicą Piotrkowską, reprezentacyjną, handlowo-usługową ulicą i historyczną osią rozwoju miasta. Prezentowany tekst jest próbą oceny perspektyw rozwoju tej części Łodzi oraz szkicem niezbędnych działań prowadzących do włączenia omawianego fragmentu miasta w szerszy proces ożywienia śródmieścia. Z uwagi na położenie predestynujące omawiany obszar do funkcji pomostowej i rozwoju na jego obszarze ruchu pieszego w artykule szczególnie nacisk położony został na zagadnienia wpisujące się w szeroką problematykę miasta przyjaznego pieszym.

**SŁOWA KLUCZOWE:** Łódź, rewitalizacja, ruch pieszy, miasto przyjazne pieszym, przestrzeń miejska