

Koncepcja rewitalizacji i restrukturyzacji programowo-przestrzennej obszaru śródmiejskiego węzła komunikacyjnego Łódź Fabryczna

The concept of restoring and restructuring the plan and space of the Łódź Fabryczna transportation junction

Streszczenie

Celem głównym projektu było opracowanie koncepcji rewitalizacji i restrukturyzacji programowo-przestrzennej obszaru śródmiejskiego węzła komunikacyjnego Łódź -Fabryczna w kontekście współczesnych oczekiwań mieszkańców miasta, podróżnych i turystów. Ten istotny w strukturze przestrzennej miasta, położony w samym sercu Łodzi rejon czołowego dworca kolejowego i generalnie tranzytowego dworca autobusowego wciąż nie uzyskał należytej mu rangi w krajobrazie miejskim. Jego rola w kształtowaniu wizerunku miasta w oczach podróżnych i turystów jest niepodważalna. Również Łodzianie od lat oczekują uporządkowania zarówno układu komunikacji i struktury transportu publicznego, przemieszanych i nie doinwestowanych przestrzeni o charakterze publicznym, zapewnienia odpowiednich warunków podróżowania, nadania temu miejscu cech reprezentacyjności godnych rangi miasta środkowoeuropejskiego.

Abstract

The level of appeal of city buildings and public space stimulates the strength of attracting people, collaborates with the creation of a hierarchical places structure model and decides their economical competitiveness. Therefore the hypothesis with a significant role in the city spatial structure and of importance in forming a city area landscape encompassing the Łódź Fabryczna city centre road and rail hub seems to be correctly defined. This foremost train and bus transit station area situated in the very heart of Łódź had not been granted the city landscape renown it deserves. Its role in the shaping of city image in the eyes of travelers and tourists is unquestionable. The city inhabitants have also waited years for the proper arranging of the road and rail hub, the improvement of underinvested and interlaced public areas, reassurance of being provided with proper travel conditions as well as providing this place with representative qualities worthy of a Central European city.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, restrukturyzacja, śródmiejski węzeł komunikacyjny, Łódź Fabryczna

Keywords: revitalization, restructuring, a downtown hub, Łódź Fabryczna

Autorzy tego artykułu w roku 2005 wygrali konkurs na projekt badawczy, ogłoszony przez Radę Naukową przy Prezydencie miasta Łodzi, dotyczący problematyki rewitalizacji wybranych obszarów miasta w obliczu współczesnych przemian przestrzennych, społecznych, ekonomicznych wynikających ze zjawiska wszechobecnej globalizacji. Już 10 lata temu zespół autorski przystępując do udziału w konkursie, opierając się na własnych przyczynkarskich badaniach struktury architektonicznej miasta oraz analizach dokonanych przez władze w okresie międzywojennym, zauważył pilną potrzebę podjęcia wieloaspektowych badań nad modernizacją, restrukturyzacją programowo-przestrzenną czy wręcz gentryfikacją rejonu nazwanego wówczas na roboczo śródmiejskim węzłem komunikacyjnym Łódź-Fabryczna. Od momentu powtórnego

The authors of the this article won the 2005 competition for the science project "Restoration of the selected city districts in the view of current spatial, social and economical changes brought by globalization". 10 years ago, the author's team, starting to work on the project, using their own research on the city structure as well as the achievements of the interwar period noticed an immediate need to start work on modernizing, restructuring, the plan and space or even the gentrification of the region, which was called (at the time) the Łódź Fabryczna transportation junction. Since the regaining of the independence (the end of the 1980), the authorities tried to objectively assess the importance of

odzyskania niepodległości tj. od końca lat 80. ubiegłego wieku władze miasta dążyły do ustalenia i obiektywnej oceny rangi dziedzictwa kulturowego obiektów istniejących lub potencjalnie tkwiących w tym obszarze. Zbiegło się to z przewidywanym zamknięciem najstarszej łódzkiej elektrociepłowni EC-1. Okazała się ona przestarzała technologicznie i po upadku przemysłu włókienniczego jej funkcjonowanie w ramach centrum, czy precyzyjniej mówiąc terenie przylegającym do ścisłego centrum, stanowiącego obszar bezpośredniego sąsiedztwa ulicy Piotrkowskiej i najbliższych ulic równoległych do niej i ją obsługujących tj. Alei T. Kościuszki i ulicy H. Sienkiewicza, stało się dość kłopotliwe ze względu na 'blokowanie' terenów bardzo dobrych dla potencjalnych inwestorów planujących lokowanie nowych inwestycji w Łodzi. Ta lokalizacja, wraz z olbrzymim terenem należącym dotychczas do Polskich Kolei Państwowych, w sytuacji pojawienia nowych technologii informatycznych związanych z logistyką transportu towarowego, umożliwiającą rezygnację właściciela z dużych obszarów wykorzystywanych dotychczas jako zaplecze składowe, magazynowe oraz usługowe dla kolejowego transportu towarowego, legła u podstaw ogólnomiejskiej debaty dotyczącej przyszłości tego obszaru. Debata ta zbiegła się z ogólnokrajową dyskusją na temat strategii komunikacji na kierunku Warszawa-Łódź-Poznań-Wrocław i możliwości oparcia jej na ruchu ekspresowym kolei dużych prędkości. Idea ta uzyskała dość poważne poparcie Unii Europejskiej i zaistniała w ramach kreowania ogólnoeuropejskiego systemu kolei szybkiej. Powyżej opisane uwarunkowania i okoliczności otworzyły, na niespotykaną w Polsce i Europie skalę, możliwości przekształceń węzła komunikacyjnego Łódź-Fabryczna. Propozycje przekształceń uwzględniały możliwość realizacji tunelu średnicowego prowadzonego pod ścisłym centrum. Niestety badania dotyczące wartościowania przestrzeni obejmującej obszar przedmiotowego węzła komunikacyjnego były zbyt pobieżne. Prezentowany projekt miał pokazać możliwości tkwiące w innowacyjnym ale racjonalnym przekształcaniu tej, ze wszech miar atrakcyjnej, śródmiejskiej przestrzeni. Jednocześnie miał dostarczyć decydującym argumenty dotyczące konieczności przeprowadzenia przekształceń, ich zakresu i charakteru, tak aby zachować *genius loci*, tożsamość, wartość znaczeniową, historyczną, kulturową miejsca poprzemysłowego.

Potencjał tkwiący w tym obszarze był olbrzymi, a zadania jakie pełnił – odpowiedzialne. [il. 1] Przede wszystkim łączył różnorodne grupy podróżnych i rodzaje transportu publicznego. Istniejący budynek dworcowy wymagał modernizacji i rozbudowy. Brak było hal peronowych zarówno kolejowych, jak i autobusowych. Tranzytowy ruch międzynarodowych linii autobusowych był zdeorganizowany i pozbawiony jakiegokolwiek zaplecza obsługującego podróżnych. Brakowało odpowiedniego zaplecza parkingowego. Również plac dworcowy wymagał rewitalizacji i restrukturyzacji. Istniejące przejście podziemne pod skrzyżowaniem ulic J. Kilińskiego i R. Traugutta było martwe, niebezpieczne, niedostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ówczesna baza hotelowa Łodzi była wciąż niedostateczna. Analizowany obszar opracowania stwarzał znakomite możliwości lokowania tego typu obiektów na zasadzie wypełniania tradycyjnych luk budowlanych istniejących w ramach pierzei lub wolnych narożników. Rewaloryzacji wymagał kompleks zabudowy Elektrowni Miejskiej EC-1. Wobec planowanej ostatnio restrukturyzacji Placu H. Dąbrowskiego, jednego z głównych, nielicznych w Łodzi reprezentacyjnych placów wielkomiejskich, należało wyeliminować z jego rejonu istniejącą w tym obszarze pętlę autobusów miejskich, lokalizując ją np. w ra-

the existing or potential heritage in this area. This coincided with the planned closing of the oldest city heat and power plant (EC – 1). After the fall of the textile industry, the plant was situated near the down town area (Piotrkowska, H. Sienkiewicza and T. Kościuszki Avenue), which was a problem, since it "blocked" attractive investors areas. Since the advancements of transport technology, which made large storing and service areas obsolete (train transport), it became a hot topic of debate. This coincided with the nation – wide debate on the topic of Warszawa – Łódź – Poznań – Wrocław transport strategies, particularly the rapid train transport. This idea was supported by the European Union and was noted in the European system of rapid train transit. The aforementioned conditions have enabled (on a scale never before seen in Poland and Europe). possibilities of reshaping the Łódź Fabryczna transport. One of the propositions was a cross – town railway line under the down town area. Unfortunately, the study concerning the importance of the space encompassing the transport line was too superficial. The presented design was to show the possibilities of the innovative and rational reshaping of this attractive down town space. It would also provide the deciding part with arguments concerning the need for restructuring (its amount and character), in order to preserve the "*genius loci*", the identity, history, culture and importance of the post – industrial area.

The potential of this place was gigantic and its tasks important. Firstly, it connected various traveling groups and public transports. [il. 1] The existing train station required modernization and expansion. There were no train platform halls (bus as well). The Passenger International Bus Line transport was disorganized and lacked any passenger services. There were no parking lots. The train station square needed restructuring and restoration. The existing underground pedestrian passage (under the J. Kilińskiego and R. Traugutta crossing) was dead, dangerous and unsuited for handicapped people. There were too few hotels in the city. The project area provided possibilities for filling gaps such as corners or building frontages. The EC – 1 building complex required rebuilding due to the planned renewal of the H. Dąbrowski Square (one of the few, main representative Łódź Squares), the city bus function had to be moved somewhere else, perhaps joined with the down town train station bus transport function.

The science – research project, which was submitted to the competition, the existing city structure was to be organized, the city transport system optimized – the main city gate (congress, film festivals, ballet, theatre and concerts); the dialogue of it cultures festival, the science, technology and art festival, The Piotrkowska Street Foundation or many higher education schools. During the 11nd Republic of Poland there was much research con-

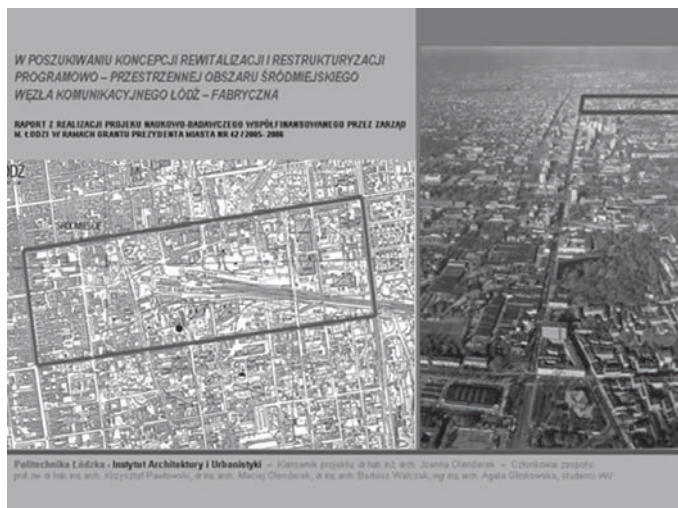
mach dworcowego śródmiejskiego węzła komunikacyjnego. W zgłoszonym do konkursu projekcie naukowo-badawczym podjęto próbę uporządkowania istniejącej struktury programowo – przestrzennej, jej rewitalizacji i restrukturyzacji w aspekcie nadania obszarowi opracowania charakteru sprawnie działającego, przyjaznego mieszkańcom, podróżnym, atrakcyjnego dla turystów śródmiejskiego węzła komunikacyjnego – centralnej bramy miasta kongresów, festiwalu filmowych, spotkań baletowych, teatralnych, koncertowych, Festiwalu Dialogu IV Kultur, Festiwalu Nauki, Techniki i Sztuki, Fundacji Ulicy Piotrkowskiej czy wielu akademickich szkół wyższych. Tym bardziej iż już w czasach Łodzi II Rzeczypospolitej kilkakrotnie sporządzono w tym zakresie interesujące opracowania studialne, jak m.in. Projekt ukształtowania okolicy Dworca Głównego z 1920 roku opracowany w Oddziale Zabudowy przy Magistracie m. Łodzi [il. 2] czy prace wyłonione w 1932 roku z Konkursu na opracowanie planu zabudowania części miasta przy Dworcu Osobowym Łódź – Fabryczna [il. 3]. Również pod kierunkiem członków zespołu autorskiego powstawały liczne projekty semestralne oraz prace dyplomowe studentów kierunku Architektura i Urbanistyka PŁ [il. 4]. A zatem reasumując, zespół autorski wierzył, że zgłaszany do konkursu o grant prezydenta Łodzi projekt naukowo-badawczy wychodził naprzeciw oczekiwaniom władz miasta, jego mieszkańców, gości festiwalowych, kongresowych czy turystów i stanowił wartościowy materiał w debacie dotyczącej formy i znaczenia przestrzeni publicznych współczesnego miasta pro publico bono oraz zasad kreatywnego ukształtowania śródmiejskiego obszaru w myśl dewizy 'Tworzymy dziś dla Łodzi jutra'. Projekt oparto na poprawnym założeniu o istotnym znaczeniu jakości przestrzeni o charakterze publicznym dla kształtowania wizerunku miasta. Stopień atrakcyjności wielkomiejskich obiektów o przeznaczeniu publicznym stymuluje intensywność procesu przyciągania ludzi, współtworzy model hierarchicznej struktury miejsc i decyduje o ich ekonomicznej konkurencyjności. Stąd przyjęta w projekcie hipoteza o znaczącej roli w strukturze przestrzennej miasta i randze w kształtowaniu krajobrazu miejskiego określonego obszaru opracowania, obejmującego śródmiejski węzeł komunikacyjny Łódź-Fabryczna została zdefiniowana słusznie. Potwierdzają ten fakt współczesne działania prowadzone w miastach europejskich, jak np. we Frankfurcie nad Menem czy Dreźnie, związane z renowacją, modernizacją, rewitalizacją, restrukturyzacją hal dworcowych i otaczających je śródmiejskich przestrzeni. Również w Berlinie, w którym w latach 50. XX wieku, w związku ze spadkiem intensywności dalekobieżnego ruchu kolejowego, zamknięto wszystkie dworce czołowe, obecnie wzniesiono

ducted on this subject, such as: the main train station area shaping project (1920), created in the city building department near the Łódź Municipality [il. 2]; many designs, recognized during the 1932 Urban Development Plan (The Łódź train station surrounding area) [il. 3]. There were many designs, created under the author's eye (term project and diplomas), by the students of The Architecture and Urban Development University [il. 4]. To sum up: the author's team believed, that the submitted science – research project (for The President's Award) would meet the needs of the authorities, citizens, festival and congress guests, tourists and was of value during the debate concerning the role of form and public space (pro publico bono) as well as rules of creative urban shaping according to the idea "Create today for the city tomorrow". The design was based on the basis of the importance of the quality of space (of public character) for shaping the city visage. The level of urban attraction (buildings and space) stimulates the intensity of gaining people, co – creates the model of hierarchical structure of places and decides the level of economical competition. Therefore the hypothesis in the design – the importance of shaping the urban environment of the Łódź Fabryczna tram station – was defined correctly. This fact is confirmed by similar improvements being made in Frankfurt or Dresden. In Berlin during the 1950's, all main train stations were closed (due to a decrease in long distance train transport); a new central train station was erected - Berlin Hauptbahnhof – Lehrterbahnhof (east – west crossing and a second tunnel – north – south). It is worth mentioning, that one of the largest investment designs in this part of Europe was born in Kraków, where the large area around the main train station was to be put to use. The design of Złote Tarasy in the central train station area is a good example of European tendencies in the 21st century. In the case of Łódź, a city situated near the crossing of two highways, A-1 and A-2, the "renaissance" of the public transport, train and bus both, gained importance – particularly in the public area of Łódź Fabryczna (servicing the customers in a variety of travel arrangements - regional, urban, tourist, one way etc.).

The design underlined various points: rational

il. 1. Granice obszaru opracowania, rysunek w zbiorach własnych / The project borders, draught in personal collection

il. 2. Projekt ukształtowania okolicy Dworca Głównego z 1920 r. opracowany w Oddziale Zabudowy przy Magistracie m. Łodzi, zdjęcie ze zbiorów własnych, oryginał w Muzeum Historii Miasta Łodzi / The 1920 Main Station area design, created in the Construction Office near the Łódź Magistrate, picture from personal collection, the original stored in the Łódź City History Museum



nowy dworzec centralny na skrzyżowaniu linii wschód – zachód i drugiego tunelu północ-południe, znanego pod nazwą Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof. Warto zaznaczyć, że jeden z największych projektów inwestycyjnych w tej części Europy narodził się w Krakowie, gdzie zamierzano zagospodarować ogromne połacie terenu wokół Dworca Głównego. Podobnie przejawem próby realizacji tendencji charakterystycznych dla Europy XXI wieku jest projekt Złotych Tarasów wybudowanych w rejonie warszawskiego Dworca Centralnego. W przypadku Łodzi, miasta leżącego w pobliżu skrzyżowania autostrad A1 i A2, zagadnienie renesansu transportu publicznego, zarówno kolejowego jak i autobusowego, nabrało szczególnego znaczenia, zwłaszcza w odniesieniu do szeroko rozumianej śródmiejskiej przestrzeni publicznej rejonu Łódź-Fabryczna obsługującej podróżnych w ruchu tranzytowym, przesiadkowym (kolej-autobus), docelowym, regionalnym, podmiejskim, miejskim lokalnym, wreszcie turystycznym czy poznawczym.

W projekcie wskazano potrzebę racjonalnego ukształtowania układu komunikacji, uporządkowania i rozbudowy istniejących struktur miejskich, rewitalizacji wartościowej kulturowo zabudowy, uszanowania dziedzictwa przyrodniczego. Złożoność problematyki wymagała przeanalizowania różnorodnych aspektów badanych zjawisk. Stosunkowo obszerny rejon analiza sięgała do tak istotnych elementów krystalizujących strukturę przestrzenną Łodzi, jak oś ulicy Piotrkowskiej, Plac im. Gen. H. Dąbrowskiego, kompleks poprzemysłowy elektrociepłowni miejskiej EC-1, obiektów atrakcyjnych turystycznie i poznawczo, świadczących o tożsamości kulturowej miasta, istotnych w procesie kształtowania wielkomiejskiego węzła komunikacyjnego. Przyjęty zakres analiz obejmował następujące aspekty badanej problematyki:

- stan techniczny infrastruktury i zabudowy;
- przyczyny i stopień degradacji przestrzeni;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne;
- struktura transportu publicznego;
- układ komunikacji dalekobieżnej, regionalnej, lokalnej, miejskiej (kolejowej, autobusowej, tramwajowej, rowerowej, pieszej);
- struktura własnościowa oraz wartości kulturowe istniejącej zabudowy i dziedzictwa przyrodniczego (kwerendy archiwalne, wizje lokalne).

Przeprowadzone analizy mogły stanowić cenny materiał bazowy dla innych badaczy tej problematyki.

Z kolei wykonane w drugiej fazie badań symulacje możliwości rewitalizacji i restrukturyzacji programowo – przestrzennej mogły służyć do wariantowych opracowań projektowych dotyczących przedmiotowego obszaru. Symulacje dotyczyły propozycji koncepcyjnych takich elementów, jak:

shaping of transport, the tidying and expansion of the existing urban structures, restoration of valuable buildings and respecting the natural heritage. The vast area of analysis encompassed the axis of Piotrkowska Street, Gen. H. Dąbrowski Square, the EC – 1 heat and power plant (postindustrial), tourist attractions (cultural identity the city), important in shaping the rank of the urban transport hub. The accepted range of research covered these points:

- the technical state of infrastructure,
- the causes and the state of area decay,
- function – space allowances,
- the structure of the public transport,
- the transport system (long distance, short distance, regional, local, urban – train, bus, tram, bicycle, pedestrian),
- proprietary structure and cultural values of the existing buildings and natural heritage (archive research, view),

The finished research could serve as a valuable basis for other researchers of this problem. The simulations of restoration and restructuring of program – space (second research phase) could be used in project variations (the subject area). The simulations applied to concept propositions of such materials as:

- restructuring the area of bus and train station with the planned regional fast train line taken into account,
- modernization of the existing train station hall and platforms,
- the organization of the train station square, city bus line, parking lots,
- the creation of an integrating transfer hub,
- restoration of the R. Traugutta Street “hotel” space,
- restoration of the downtown area between: J. Kilińskiego, R. Traugutta, H. Sienkiewicza and G. Narutowicza Street,
- the renewal of the St. Moniuszko Park to the train station park area (nature, small architecture, lighting, security),

In the last, visionary phase of the project, a model of restructuring the existing transport solutions was put forward. There were also concept designs for public utility buildings (hotels, offices, services,

il. 3. . Konkurs na opracowanie planu zabudowy części miasta przy dworcu osobowym Łódź- Fabryczna z 1932 r. zdjęcie ze zbiorów własnych, oryginał w Architektura i Budownictwo, z. 5, R. 1933, s. 154-157 The 1932 Łódź Fabryczna Stadion Area Construction Design Competition, picture from personal collection, the original In Architektura i Budownictwo, issue 5, Year 1933, page 154-157

il. 4. Projekty semestralne i prace dyplomowe studentów kierunku Architektura i Urbanistyka PŁ / Diplomas and term project by The Architecture and Urban development Łódź Technical University students



- restrukturyzacja rejonu dworca kolejowo-autobusowego z uwzględnieniem przewidywanego przebiegu trasy szybkiej kolei średnicowej;
- modernizacja istniejącego budynku dworca, hal peronowych;
- aranżacja placu dworcowego, pętli autobusów miejskich, parkingów;
- wykreowanie integracyjnego węzła przesiadkowego;
- humanizacja przestrzeni 'hotelowej' ulicy R. Traugutta;
- rehabilitacja kwartału śródmiejskiego zawartego pomiędzy ulicami: Kilińskiego, Traugutta, Sienkiewicza, Narutowicza;
- rewitalizacja Parku Miejskiego im. St. Moniuszki d. Parku Kolejowego (zieleń, mała architektura, oświetlenie, bezpieczeństwo).

W końcowej, wizjonerskiej fazie opracowania wykonano autorski model restrukturyzacji istniejących rozwiązań komunikacyjnych, projekty koncepcyjne wybranych obiektów użyteczności publicznej (hotele, biura, usługi, garaże wielkomiejskie) oraz mieszkalnych, a przede wszystkim nowej hali dworcowej kolejowo-autobusowej Łódź – Fabryczna wraz z adaptacją historycznego budynku istniejącego. [il. 4]

W ramach modelowego rozwiązania główny nacisk położono na zagadnienia kluczowe dla procesu rewitalizacji rejonu, takie jak:

- ukształtowanie funkcjonalnych i reprezentacyjnych miejskich przestrzeni publicznych;
- rozwój i koncentracja usług publicznych i komercyjnych o znaczeniu ogólno- i ponadmiejskim;
- poprawa ładu programowo-przestrzennego w istniejącej zabudowie i jej otoczeniu;
- wprowadzenie funkcji centro-twórczych;
- integracja i racjonalizacja powiązań komunikacyjnych w myśl hasła 'Łódź miastem krótkich dróg'.

Autorzy projektu modelowego starali się sprostać oczekiwaniom władz miasta, jego mieszkańców, gości festiwalowych, kongresowych, turystów i stworzyć wartościowy materiał do debaty dotyczącej formy i znaczenia przestrzeni publicznych współczesnego miasta oraz zasad kreatywnego kształtowania śródmiejskiego obszaru zgodnie z dewizą „tworzymy dziś dla Łodzi jutra”.

Czym było podjęcie tematu związanego z tak istotnym przekształceniem struktury miasta na powierzchni ponad dziewięćdziesięciu hektarów?. Jak można odnaleźć *genius loci* miejsca, które było w ramach struktur miejskich przestrzemią okalającą tereny kolejowe, przestrzemią o funkcji przemysłowo-magazynowej, z chaotycznie rozmieszczoną i technicznie słabą zabudową. W okresie międzywojennym podjęto próbę przeprojektowania budynku dworca z układu krańcowego na przelotowy lokujący w sąsiedztwie zespoły zabudowy z reprezentacyjnymi budynkami urzędów miejskich wraz z zabudową uzupełniającą w postaci budynków mieszkalnych typu apartamentowego. Nie myślano wówczas o przekształceniu tej śródmiejskiej przestrzeni w „Nowe Centrum Łodzi”, bowiem ono zawsze tradycyjnie i historycznie znajdowało się w ramach rejonu: Placu Wolności i Rynku Starego Miasta. Co prawda okres Łodzi II RP związany z powołaniem ośrodka w poczet miast wojewódzkich skutkowało próbą rozwoju miasta w kierunkach konkurencyjnych tj. wschód – zachód do historycznego traktu piotrkowskiego północ – południe, rozbudowując dzisiejsze trakty uliczne: Narutowicza – Zielona, Tuwima – Andrzeja, Jaracza – Więckowskiego, Nawrot – Zamenhoffa, Żwirki – Wigury oraz Radwańska – Orla. Podobnie doinwestowano w tym okresie południowy obszar traktu piotrkowskiego, wznosząc w rejonie Placu Niepodległości halę targową.

Obecnie podstawowym problemem w restrukturyzacji przedmiotowego obszaru jest rewitalizacja przemysłowej prze-

garages), living space and most importantly the new Łódź Fabryczna train – bus station with the inclusion of the existing, historic building. In the framework of the presented solution the importance was put on key aspects of the area renewal, such as:

- shaping the functional and representative urban public space,
- the development and connection of commercial and public services (general and regional),
- the improvement of the program – space order in the existing buildings and the surrounding area,
- the introduction of the center creative functions, integration and rationalization of transport lines in the spirit of the motto: “Łódź the city of short roads”.

The project authors attempted to meet the expectations of the city authority, inhabitants, festival and congress, guests, tourists as well as create a valuable material for various debates (the role of form and public space in a modern city, creative shaping of urban space).

What was the challenge of starting the topic of such important reshaping of the city structure (the area of almost a hundred hectares)?. How can you find the *“genius loci”* of a place which used to be a place surrounding train transport area (industrial and storage function)?. During the interwar period there was an attempt to redesign the train station from the end of the line to a transitory one, constructing representative buildings of government offices and tenements. There was no plan to change this downtown area into a “New Centre”. It was always located in the area of Wolności Square – old city market. Although the II RP period, when Łódź achieved the rank of the regional city centre, caused an attempt to develop the city in directions, which are different from the traditional Piotrkowska route; north – south or east – west when expanding present streets: G. Narutowicza – Zielona, J. Tuwima – A. Struga, Jaracza – Więckowskiego, Nawrot – L. Zamenhoffa, F. Żwirki – Wigury, Radwańska – Orla. A market hall near the independence square was erected during this period as well (southern part of the Piotrkowska Street). Presently the main problem in restructuring the subject area is the renewal of the closed EC – 1 postindustrial space. Was it a good idea to erect the so called “New Centre” in the EC -1 area?. This could disperse the function and diminish the value of the new space, which will compete with the historical one and have a negative influence on the tradition and identity of the area. The research notes concerning this location:

- *the development of the east – west setting also means investments in road and infrastructure... it is the creation of a transport tunnel, connected to the opening of the A – 1 highway,*
- *the construction of the New Łódź Centre is an important step for the further reshaping of the city, improving its value, spatial order, aesthet-*

strzeni nieczynnej EC – 1. Czy zasadnym działaniem było powołanie do istnienia w jej sąsiedztwie tzw. „Nowego Centrum”? Fakt ten może spowodować rozdrobnienie funkcji i niedowartościowanie nowej przestrzeni, która jako konkurencyjna w stosunku tradycyjnej, historycznie ukształtowanej będzie oddziaływać dezintegracyjnie, nie służąc kontynuowaniu tradycji miejsca i współtworzeniu jego tożsamości. Lokalizacja centrum powieździe się zapewne jeśli zostanie utrzymana koncepcja powiązania obszaru Łodzi i Warszawy w aglomerację metropolitalną. Warto przytoczyć zapisy dla lokalizacji centrum umieszczone w aktualnym Studium Uwarunkowań i Rozwoju: – *rozwój układu wschód-zachód to także inwestycje drogowe i infrastrukturalne..., to tworzenie korytarza komunikacyjnego związanego ze zbliżającą się realizacją autostrady A-1. – podjęte prace związane z tzw. Nowym Centrum Łodzi stanowią ważny krok dla dalszego przekształcania Łodzi, podniesienia poziomu jej atrakcyjności, ładu przestrzennego, estetyki oraz wzbogacenia funkcji metropolitalnych. W celu uzyskania właściwego efektu odnowy i uatrakcyjnienia przestrzeni centralnych Łodzi, należy przygotować program integracji inwestycji na terenie Nowego Centrum Łodzi z procesem zainwestowania w zabytkową tkankę śródmiejską dzielnic historycznych.*

- *dla zachowania tożsamości miasta, należy wykorzystać historyczny dorobek dotyczący zarówno pojedynczych obiektów oraz zespołów, jak również obszarów charakterystycznych dla różnych okresów jego dotychczasowego rozwoju; bezwzględnej ochronie i zatrzymaniu procesu destrukcji należy poddać zabytkowe centrum Łodzi natomiast generować należy procesy inwestycyjne uzupełniające braki w tkance historycznej podkreślające i wzmacniające jej cechy strukturalne*
- *podjęcie przebudowy układu kolejowego pozwoli z jednej strony na nową formę obsługi komunikacyjnej terenów wzdłuż kolei obwodowej, a z drugiej na podjęcie budowy tzw. Nowego Centrum Łodzi obejmującego fragment miasta historycznego, komunikacyjne centrum multimodalne, obszary miasta kultury i miasta biznesu, z wyjściem na kierunku wschodnim na tereny, które w powiązaniu z obszarami zielonymi dadzą możliwość lokalizacji wieloprzestrzennych zamierzeń usługowych¹.*

Konkludując, projekt finalny stał się niezastąpionym materiałem w dyskusji na temat śródmiejskiego obszaru centrum komunikacyjnego, jak i dla innych podobnych miejsc w ramach aglomeracji łódzkiej. [il. 5] Stanowił również bazę dla rozważań dotyczących realizacji połączeń komunikacyjnych węzłów autostradowych oraz optymalnej formy wprowadzania z nich ruchu samochodowego w strukturę miejską, a w tym konkretnym przypadku w sam środek Łodzi. Opracowanie stało się też materiałem pomocniczym dla władz architektonicznych miasta, analizującym możliwości lokalizacji przestrzennych punktów węzłowych i dominant wysokościowych, tak aby nie utracić historycznego charakteru zabudowy miasta.

ics and enriching the metropolitan functions. In order to achieve the desired effect of restoration and attraction (centre of Łódź), an investment integration program (New Łódź Centre) with the process of investment into the old downtown city area,

- *to preserve the identity of the city, the historical achievements of both single buildings and complexes, as well as areas characteristic for various periods of development, should be used. The historical city centre has to be protected at all costs; investment activities, which fill the gaps strengthen the structure of historical buildings,*
- *the rebuilding of the train system will enable a new form of transport service along the train line as well as the construction of the New Łódź Centre, including a part of the historical city, multimedia center, culture and business, with the east exit (when connected with green areas will allow for large spaced service buildings).¹*

To conclude – the final project became an irreplaceable material in the discussion on the subject of the urban centre transport area, along with similar places within the city borders. [il. 5] It served as an excellent basis for planning new highway crossing connections and an optimal way of introducing them into the urban structure – in this case into the exact centre of Łódź.

ENDNOTE:

¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, Urząd Miasta Łodzi, 2011.

BIBLIOGRAPHY:

1. Grant na projekt badawczy na lata 2005-2006 przyznany przez Miasto Łódź w zakresie tematu *Koncepcja rewitalizacji wybranych obszarów Łodzi z uwzględnieniem przemian przestrzennych, społecznych i ekonomicznych*, sprawozdanie z wykonania projektu przez zespół autorski w składzie Agata Glinkowska, Joanna Olenderek, Maciej Olenderek, Krzysztof Pawłowski, Bartosz Walczak - 4 egzemplarze maszynopisu do użytku władz Miasta Łodzi;
2. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Łodzi*, Urząd Miasta Łodzi, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi, Łódź 2011.

PRZYPIS:

¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, Urząd Miasta Łodzi, 2011.

BIBLIOGRAFIA:

1. Grant na projekt badawczy na lata 2005-2006 przyznany przez Miasto Łódź w zakresie tematu *Koncepcja rewitalizacji wybranych obszarów Łodzi z uwzględnieniem przemian przestrzennych, społecznych i ekonomicznych*, sprawozdanie z wykonania projektu przez zespół autorski w składzie Agata Glinkowska, Joanna Olenderek, Maciej Olenderek, Krzysztof Pawłowski, Bartosz Walczak - 4 egzemplarze maszynopisu do użytku władz Miasta Łodzi.
2. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Łodzi*, Urząd Miasta Łodzi, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi, Łódź 2011.

il. 5. Autorski projekt finalny, wizualizacja ze zbiorów własnych / The author's final design, visual presentation from personal collection

