

JAKOŚĆ PRZESTRZENI MIEJSKIEJ WOKÓŁ WYBRANYCH OBIEKTÓW ZWIĄZANYCH Z KOMUNIKACJĄ W ŁÓDZI I WARSZAWIE

Piotr Kosmowski

The quality of urban space around selected communication – related objects in Łódź and Warszawa

Abstract: Urban space in Poland has undergone not only positive transformations. The objective of the research is to determine the influence of selected communication objects on the formation of the quality of urban space on the examples from two cities: Łódź and Warszawa. The investigation included a range of methods: analysis of city plans and maps, photos and local observation. It was determined that cities in Poland, being a stage for many actors who desire to attract many users, undergo many transformations of urban space. A few examples related to communication were given, contributing towards the formation of urban terrain friendly to its users and those which are hostile to the inhabitants and other users of cities (e.g. residents, tourists).

Keywords: quality of urban space, Łódź, Warszawa

Zarys treści: Przestrzeń miejska w Polsce ulega zmianom, przy czym nie wszystkie z nich są pozytywne. Celem pracy jest poznanie wpływu wybranych obiektów komunikacyjnych na kształtowanie jakości przestrzeni miejskiej na przykładzie miast Łodzi i Warszawy. Zastosowano metody kameralne i terenowe (analizy planów miast, map, zdjęć oraz obserwacji terenowych). Stwierdzono, że w wybranych miastach, będących polem gry wielu aktorów, w celu pozyskania jak największej liczby użytkowników zachodzą liczne przeobrażenia w przestrzeni miejskiej. Wskazano kilka przykładów obiektów komunikacyjnych, które przyczyniają się do ukształtowania przestrzeni miejskiej przyjaznej dla jej użytkowników (mieszkańców, turystów) oraz takich, które nie spełniają tej funkcji.

Słowa kluczowe: jakość przestrzeni miejskiej, Łódź, Warszawa

Wstęp

Jednym z wielu wyzwań stawianych przed współczesnymi władzami miast jest umiejętne kształtowanie przestrzeni miejskiej tak, by była ona przyjazna wszystkim mieszkańcom. Przestrzeń w miastach jest kształtowana nie tylko przez decyzje władz miejskich, ale także przez innych aktorów, zarówno instytucjonalnych (z sektora publicznego i prywatnego), jak i indywidualnych (mieszkańcy). Goffman (2008), w pracy opublikowanej po raz pierwszy w 1956 r., porównuje życie w mieście do teatru życia codziennego. Według niego w mieście rządzi scena, na którą składają się: przestrzeń (z zachodzącymi w niej różnymi interakcjami), warunki wytworzone przez innych ludzi oraz wszelkie sytuacje. Do teorii Goffmana odwołuje się wielu autorów, m.in. Sagan (2000), Franta (2002). Obie autorki opisują relacje i przekształcenia zachodzące w przestrzeni publicznej współczesnych miast. Obecnie często nie przywołuje się już autora powyższej teorii, tylko korzysta z niej wręcz jako synonimu rzeczywistości, w której funkcjonujemy (np. Lisowski, Grochowski 2008).

Przestrzeń miejska jest podstawowym przedmiotem badań geografii miasta, w literaturze jest jednak różnie definiowana. Maik (1992) traktuje ją jako synonim miasta i przestrzeni zurbanizowanej. Używa tego terminu również do porównania z przestrzenią wiejską, stosując kryterium przekształcenia środowiska naturalnego w mieście. Liszewski (1997) przedstawił dwa podejścia do przestrzeni miejskiej: formalnoprawne i funkcjonalno-przestrzenne. Wskazał, że na organizację przestrzeni miejskiej mają wpływ wielorakie czynniki, które podzielił na pięć grup: prawno-własnościowe, administracyjne, morfologia miasta, organizacja funkcjonalna oraz formy organizacyjne życia społecznego. Lisowski (2007) dzieli przestrzeń miejską na fizyczną i społeczną, rozważając, jak jest ona odbierana przez użytkowników. Liszewski (1997, 2012) wskazuje na hierarchię przestrzeni i traktuje przestrzeń miejską jako podprzestrzeń przestrzeni geograficznej, odznaczającej się specyficzną organizacją i fizjonomią oraz określonym statusem prawnym. Kaczmarek, Kaczmarek (2010) stwierdzają, że przestrzeń miejską należy postrzegać nie z perspektywy obiektów i relacji ją tworzących, ale przede wszystkim z perspektywy człowieka, który spotyka się w niej z drugim człowiekiem. Możemy ją analizować przez cechy przestrzeni miejskiej, które ulegają zmianie w czasie (Liszewski 1997).

Współczesne tereny zurbanizowane przekraczają granice miast, przez co wiele terenów podmiejskich i wiejskich nabiera cech miejskich i rzeczywiście staje się ich nieformalną częścią. Brak wyraźnych granic w przestrzeni pomiędzy graniczącymi jednostkami osadniczymi powoduje, że próby opisanego wpływu obiektu na jakość przestrzeni miejskiej za pomocą istniejących definicji są trudne. Wynika to z dynamicznego wzrostu powierzchni terenów zurbanizowanych (m.in. proces *urban sprawl*), jak i nienadążania zmian prawnych za zmieniającą się rzeczywistością w celu zahamowania negatywnych zjawisk.

Kształtowanie przestrzeni miejskiej jest równoznaczne z gospodarowaniem nią. Wymaga to uwzględnienia kontekstu materialno-funkcjonalnego obszaru, a w konsekwencji racjonalności oferty organizacyjnej przestrzeni (Kaczmarek 2012). Przekształcenia przestrzeni miast zachodzą nieustannie wraz ze zmianami potrzeb i możliwości mieszkańców (Kaczmarek 2010). Atrybutem przestrzeni miejskiej jest jakość, która jest jej wartością wyrażającą się przez możliwość zaspokojenia potrzeb jej użytkowników. Ziobrowski (1992) określa jakość przestrzeni miejskiej jako zbiór występujących w tej przestrzeni uciążliwości (a wyjątkowo – także zagrożeń) i możliwości (szans) dla jego mieszkańców. Jakość może być analizowana w wielu wymiarach, gdyż jest ich tyle, ile potrzeb człowieka. Każdy użytkownik potrzebuje innych aspektów przestrzeni miejskiej, w konsekwencji postrzega ją inaczej niż pozostali. Tak rozumiana jakość przestrzeni miejskiej ulega ciągłym wielowymiarowym przekształceniom w czasie.

Badaniami nad wpływem wybranych obiektów na przestrzeń miejską zajmowało się wielu autorów. Morawska (2002) rozważała zmiany zachodzące w miastach, w których zrealizowano budowę obwodnic drogowych: przeobrażenia krajobrazu, rozlewanie miast w kierunku obwodnic, wzrost cen gruntów oraz proces wchłonięcia obwodnicy i adaptacji na miejską ulicę. Rabsztyń (2002) badał relacje między warstwami komunikacyjną i przyrodniczą w miastach, w wyniku czego stwierdził, że konieczne jest dążenie do wprowadzania ładu w przestrzeni miejskiej, korzystając z roślin w przemyślany sposób. Taczanowski (2010) analizował rolę rozwoju i modernizacji transportu tramwajowego w stymulowaniu przekształceń przestrzeni miejskiej Krakowa. Trzepacz (2010) określił wpływ lotnisk i autostrad na otaczającą przestrzeń miejską i podmiejską w aspekcie lokalnych barier dla mobilności, wpływu na rynek nieruchomości i efektów dźwiękowych. Wańkiewicz (2002) przedstawił zaś złożoność zjawisk związanych z wpływem wyboru rozwiązań transportowych na kształtowanie przestrzeni.

Cytowane tematy przedstawiają szeroki zakres badań wpływu różnorodnych obiektów (sieciowych, liniowych, powierzchniowych i punktowych) na kształtowanie jakości przestrzeni miejskiej. Na proces kształtowania przestrzeni miejskiej na potrzeby transportu i komunikacji można spojrzeć również nie tylko jako na rezultat działań użytkowników i zarządców miasta, ale też jako na narzędzie bądź etap w większym procesie przekształcania przestrzeni (Wańkiewicz 2002).

Proces kształtowania przestrzeni miejskiej zachodzi nieustannie i często uczestniczą w nim wszyscy użytkownicy miasta, nawet jeśli włodarze, z różnych powodów, ograniczają działania i decyzje do minimum. Konsekwencją działań dysponentów, a także użytkowników przestrzeni, jest nadawanie jej określonej jakości przez obiekty, na przykład dworce kolejowe, przejścia podziemne, przystanki komunikacji miejskiej, centra handlowe i inne. Dzieje się tak na skutek przeniesienia odpowiedzialności z autora decyzji na obiekt. Nie zawsze jest to

taka jakość, jak zakładali początkowo projektodawcy zmian. Celem opracowania jest poznanie wpływu wybranych obiektów komunikacyjnych na kształtowanie jakości przestrzeni miejskiej na przykładzie miast Łodzi i Warszawy pod kątem tego, kto jest ich zarządcą – kreatorem.

Materiały i metody opracowania

Analizy obiektów wykonano na podstawie planów miast (w tym archiwalnych) udostępnianych przez miasto Łódź na stronie <http://mapa.lodz.pl>. Zostały one uzupełnione i zweryfikowane na podstawie badań terenowych, co pozwoliło uwzględnić przekształcenia przestrzeni miejskiej, które dokonały się w ostatnich latach, i zlokalizować obiekty, które na planach są generalizowane, a na zdjęciach lotniczych niedostrzegalne. Badania prowadzono w roku 2013. Pomocą przy analizowaniu zachodzących zmian były istniejące w internecie strony – katalogi, na których znajdują się (udostępnione przez internautów) archiwalne plany, fotografie, widokówki (np. serwis fotopolska.eu czy blogi prowadzone przez miłośników wybranych fragmentów miast bądź hobbystów), a także archiwalne i aktualne zdjęcia lotnicze i satelitarne.

Kryteriami doboru studiów przypadków była liczba osób korzystających każdego dnia z obiektów komunikacyjnych oraz zróżnicowanie zarządzających nimi podmiotów zarówno publicznych (samorząd, spółki należące do Skarbu Państwa), jak i prywatnych, a także takich, gdzie stykają się kompetencje różnych użytkowników przestrzeni miejskiej. Zastosowanie pierwszego kryterium pozwoliło na wyznaczenie miejsc dla miasta kluczowych pod względem komunikacyjnym, z których korzystają setki osób dziennie i które dzięki temu są łatwo dostępne i umożliwiają obserwację zachowań wielu użytkowników równocześnie. Drugie kryterium umożliwiło wskazanie sposobów wpływania na jakość przestrzeni miejskiej przez różnych jej dysponentów. Wybrano siedem obiektów komunikacyjnych z Łodzi i jeden z Warszawy. Dobór ośmiu przykładów miał za zadanie ukazać różne zaniedbania, ale i możliwości rozwiązań, które podniosłyby jakość przestrzeni miejskiej.

Wyniki i dyskusja

Wybrani kreatorzy jakości przestrzeni miejskiej

Struktura urzędów miejskich i liczba wydzielonych z ich inicjatywy komórek, które mogą podejmować decyzje wpływające na jakość przestrzeni miejskiej Łodzi, jest

złożona. Są to Biuro Architekta Miasta, Biuro ds. Rewitalizacji i Rozwoju Zabudowy Miasta, Biuro ds. Inwestycji, Wydział Urbanistyki i Architektury, Wydział Gospodarki Komunalnej, Wydział Majątku Miasta, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Miejskie Przedsiębiorstwo Oczyszczania, Zakład Wodociągów i Kanalizacji, Zarząd Dróg i Transportu itd.). Po uwzględnieniu pozostałych właścicieli gruntów i potencjalnych inwestorów okazuje się, że liczba podmiotów uczestniczących w kształtowaniu jakości przestrzeni miejskiej rośnie nawet do kilkudziesięciu. Różnią się one celami realizowanych lub projektowanych działań, co wymaga kompromisu (Kaczmarek 2012). Dodatkowo proponowane rozwiązania nie zawsze są korzystne dla przyszłych użytkowników przestrzeni miejskiej.

Władze miejskie mają wiele możliwości wpływania na kierunki przekształceń miasta (jako kreatorzy jakości przestrzeni miejskiej). Do podstawowych należy wybór priorytetów i kolejności realizowanych zadań z budżetów miejskich. Kolejnym jest zachęcenie do inwestowania we wskazanych częściach miasta (np. w Łodzi tzw. Brama Miasta), a także w ramach współpracy ulepszanie funkcjonujących już obiektów. Prywatni dysponenty przestrzeni miejskiej również wpływają na jakość przestrzeni miejskiej przez nie tylko zlecenie aranżacji architektom i urbanistom, ale także zasięganie opinii psychologów, tak by wybrane miejsca przyciągały jak najwięcej potencjalnych klientów.

Użytkownicy przestrzeni mają coraz więcej możliwości i narzędzi, by współdecydować o kierunkach działań podejmowanych przez władze samorządowe. Należą do nich wybory samorządowe, które pozwalają rozliczyć dotychczasowe działania władz lub obdarzyć kredytem zaufania nowych kandydatów. Drugim instrumentem, który umożliwia wpływanie na kierunki zmian, są konsultacje społeczne dające mieszkańcom coraz większy udział w procesie podejmowania decyzji. W coraz większej liczbie miast w Polsce samorządy mają ponadto możliwość ustalania specjalnego budżetu obywatelskiego, w którego ramach mieszkańcy mogą wskazywać kierunki zmian, ustalać priorytety i proponować konkretne rozwiązania.

Wymienione narzędzia są bardzo pomocne, ale odpowiedzialność za realizację ustaleń i programów wyborczych należy do zadań władz miejskich i administracji samorządowej. Jakość przestrzeni miejskiej zależy więc głównie od władz lokalnych. Pomimo tak dużej ich odpowiedzialności brak zintegrowanego zarządzania przestrzenią w większości miast Polski utrudnia dysponentom przestrzeni (np. instytucjom publicznym) znajdowanie rozwiązań przyjaznych mieszkańcom. Użytkownicy przestrzeni miejskiej częściej dostrzegają niedogodności związane z użytkowaniem przestrzeni miejskiej, a za jej złą jakość często ganią architektów, władze miejskie czy polityków. Zwykle pomysłodawcy i twórcy obiektów pozostają anonimowi dla użytkowników przestrzeni, dlatego często zachodzi proces przeniesienia z człowieka na obiekt. Wysoka jakość przestrzeni miejskiej rzadko rodzi zachwyty i refleksje, w jaki sposób znaleziono rozwiązanie przyjazne wszystkim użytkownikom.

Studia przypadków

Szczegółowej analizie poddano osiem obiektów: siedem w Łodzi (ryc. 1) i jeden w Warszawie (ryc. 2). Były to trzy dworce kolejowe w Łodzi: Łódź Kaliska, Łódź Widzew i Łódź Żabieniec. Wybrane stacje obsługują podróżnych korzystających z pociągów pospiesznych i regionalnych nieprzerwanie od momentu ich wybudowania do dzisiaj. Jedynym wyjątkiem był okres II wojny światowej. W badaniach nie uwzględniono dworca kolejowego Łódź Chojny, który był przez prawie dziesięć lat nieczynny (2002–2011), oraz dworca Łódź Fabryczna, który jest obecnie w przebudowie i został zamknięty 15 października 2011 r. Kolejne dwa badane przykłady związane są z komunikacją miejską. Są to przystanek tramwajowy Puskina i przystanek Zbiorcza / Fabryczna). W badaniach uwzględniono również dwa inne łódzkie obiekty – wiadukt w ciągu ulicy Tramwajowej i Manufakturę. Ten ostatni to zrewitalizowany kompleks pofabryczny mieszczący między innymi centrum handlowe, na którego terenie rozważana jest budowa podziemnej stacji kolejowej na trasie tunelu średnicowego. Manufaktura to jedyny z analizowanych łódzkich obiektów w całości zarządzany przez prywatnego inwestora. Pozostałe są zarządzane przez podmioty należące albo bezpośrednio do Skarbu Państwa albo do spółek samorządowych.

Analiza uwzględni również system przejść podziemnych zlokalizowanych w centrum Warszawy. Na podstawie tego przykładu możliwe było pokazanie udanej współpracy między sektorami publicznym a prywatnym w tworzeniu przestrzeni miejskiej przyjaznej dla użytkowników. Takiego obiektu na terenie Łodzi nie ma.



Ryc. 1. Lokalizacja badanych obiektów w Łodzi

Fig. 1. Location of the studied objects in Łódź

Objaśnienia: 1 – analizowane przykłady, 2 – linie kolejowe, 3 – drogi, 4 – granice administracyjne Łodzi.

Explanations: 1 – analysed examples, 2 – railways, 3 – roads, 4 – administrative boundary of Łódź.



Ryc. 2. Lokalizacja badanego obiektu w Warszawie

Fig. 2. Location of the studied object in Warszawa

Objaśnienia: 1 – analizowany przykład, 2 – linie kolejowe, 3 – tunel kolejowy, 4 – drogi, 5 – granice administracyjne Warszawy.

Explanations: 1 – analysed example, 2 – railways, 3 – railway tunnel, 4 – roads, 5 – administrative boundary of Warszawa.

Dworzec kolejowy Łódź Kaliska

Pierwszy oficjalny pociąg Kolei Warszawsko-Kaliskiej wyruszył 15 listopada 1902 r. (Jerczyński 2003). Była to druga linia łącząca Łódź z Warszawą. Obecny budynek stacyjny oddany do użytku w 1993 r. zastąpił pierwotny, zamknięty dla podróżnych w 1983 r., a cztery lata później zburzony. Budynek dworca znajduje się pomiędzy dwoma wiaduktami, z których tylko zachodni został ukończony i jest użytkowany, co znacząco zmniejsza przepustowość stacji.

Dworzec wzniesiono pierwotnie z dala od zabudowań Łodzi, choć w granicach miasta, w sąsiedztwie lasów miejskich. Linia kolejowa miała służyć transportowi towarów i osób, a także ewentualnym transportom wojskowym. W momencie otwarcia dworca najbliższy tramwaj kończył bieg na ulicy Kopernika (około 400 m od dworca). Do dworca dojeżdżały tylko omnibusy z placu Wolności. W 1912 r. przedłużono tory tramwajowe do wiaduktu kolejowego przy dworcu, w połowie zaś lat dwudziestych XX w. dochodziły już do placu dworcowego. Na przełomie lat 1978–1979 krańcówkę (końcowy przystanek, pętlę) znajdującą się przed wejściem do dworca rozebrano w ramach przedłużania linii tramwajowej na Retkinię. Obecnie najbliższy przystanek tramwajowy znajduje się 220 m od wejścia do dworca i trzeba po drodze pokonać albo przejście podziemne, albo kładkę nad jezdnią ulicy Bandurskiego. Budynek dworcowy i infrastruktura znajdująca się przy nim nie spełniają oczekiwań podróżnych: brakuje wind, ponieważ szyby po dźwigach na perony zostały zamurowane (fot. 1), nie ma też podnośników wzdłuż schodów. Niesprawne są tablice odjazdów i przyjazdów



Fot. 1. Zamurowany szyb windy na dworcu Łódź Kaliska (fot. P. Kosmowski)
 Photo 1. Bricked-up elevator at the station Łódź Kaliska (photo by P. Kosmowski)

oraz część wyświetlaczy na peronach, na których dodatkowo wiaty są małe i nieogrzewane. Podróżni pokonują duże odległości w celu skorzystania z komunikacji miejskiej, a zwłaszcza tramwajów. Na placu przydworcowym występują liczne nierówności terenu, a przestrzeń dworca (np. drogi na perony) są źle oznaczone. Ponadto nie wszystkie kasy obsługują karty płatnicze. Na dworcu i w jego pobliżu istnieją również obiekty ułatwiające funkcjonowanie podróżnym i niewątpliwie podnoszące jakość tej przestrzeni. Są to kioski z prasą, punkt informacji turystycznej (od października 2009 r.), bankomaty, kilkanaście okienek kasowych, toalety, automaty

z ciepłymi napojami i słodyczami, mała gastronomia, schowki bagażowe. W pobliżu dworca kolejowego zlokalizowano dworzec PKS (przeniesiony tu po rozpoczęciu budowy nowego dworca Fabrycznego). Istniejące miejsca parkingowe nie zaspokajają wszystkich potrzeb, bo kierowcy parkują na każdej wolnej przestrzeni w okolicy, w tym również w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Mimo tego trudno ten obszar Łodzi zaliczyć do przestrzeni miejskiej o wysokiej jakości, a przed zarządzającymi obiektem jest jeszcze wiele kwestii do rozwiązania.

Dworzec kolejowy Łódź Widzew

Dworzec wybudowano w latach 1901–1903 przy linii kolejowej Fabryczno-Łódzkiej. Została ona otwarta dla ruchu towarowego 19 listopada 1865 r., 81 dni po podpisaniu przez cara Aleksandra II ukazu zezwalającego na utworzenie spółki akcyjnej do budowy i eksploatacji kolei z Koruszek do Łodzi (Jerczyński 2003). Jednak aż do początku XX w. jedyna stacja pomiędzy dworcem Fabrycznym a Koruszkami znajdowała się w Andrzejowie (obecnie w granicach Łodzi). Obiekt ten zmodernizowano w 2003 r. z okazji 100-lecia linii kolejowej. Z początkiem 2010 r. rozpoczęto kolejną modernizację dworca Łódź Widzew. Wzniesiono wtedy zachodnie skrzydło mieszczące obecnie kasy biletowe i informację kolejową. Na terenie przydworcowym dokonano wyburzeń, tworząc miejsce pod parking, co pozwoliło na przyjęcie znacznie większej liczby pasażerów. Obecnie przebu-

dowywane są perony. Istniejące dwa perony zostaną zastąpione przez trzy nowe zadaszone i połączone przejściem podziemnym. Koniec prac przewidywany jest w grudniu 2014 r. (*Nowa stacja...* 2013), jeszcze przed zakończeniem budowy nowego dworca Fabrycznego.

Działania modernizacyjne w dużej mierze wpłynęły na poprawę jakości przestrzeni miasta zwłaszcza w bezpośrednim sąsiedztwie dworca i na samej stacji. Wybudowano dwa parkingi samochodowe dla ponad 300 pojazdów, pętlę autobusową i postój taksówek. Użytkownicy dworca po jego przebudowie uzyskali możliwość korzystania z odnowionego i powiększonego budynku, wewnątrz którego znalazło się miejsce na: minibar, kiosk z prasą, automat z ciepłymi napojami, bankomat, skrytki bagażowe, toalety. Dworzec Łódź Widzew jako jedyny z łódzkich dworców został wyposażony w darmowy punkt dostępu do internetu. Do końca maja 2013 r. na dworcu funkcjonowała również informacja turystyczna.

Jakość przestrzeni miejskiej obniża wyłożenie części placu przydworcowego betonowymi płytami, pomiędzy którymi znajdują się duże przerwy, co utrudnia podróżnym poruszanie się po tej nawierzchni z walizkami na kółkach czy też z wózkami dziecięcymi. Część szaty informacyjnej zostało w ciągu dwóch lat od zakończenia remontu zniszczone (fot. 2). Dodatkowo zwraca uwagę brak dbałości o szczegóły w czasie prowadzonych prac remontowych, o czym świadczy między innymi umieszczenie w przestrzeni dworcowej aż pięciu rodzajów koszy na śmieci.



Fot. 2. Zniszczony drogowy znak na dworcu Łódź Widzew (fot. P. Kosmowski)

Photo 2. Destroyed signpost at the station Łódź Widzew (photo by P. Kosmowski)

Dworzec kolejowy Łódź Żabieniec

Dworzec Łódź Żabieniec jest jednym z czterech, na których zatrzymują się pociągi pociągów pospiesznych (obok dworców Łódź Kaliska, Łódź Widzew i Łódź Chojny). Został on oddany dla podróżnych 15 października 1951 r. Znajduje się na linii kolejowej łączącej dworzec Łódź Kaliska ze Zgierzem, choć pierwotnie zlokalizowano go na północ od ulicy Limanowskiego (Jerczyński 2003). Współczesną formę i lokalizację uzyskał w latach 1971–1972 po wybudowaniu w 1965 r. i poprowadzeniu wiaduktem ulicy



Fot. 3. Zniszczone zejście do przejścia podziemnego na dworcu Łódź Żabieniec (fot. P. Kosmowski)

Photo 3. Destroyed entrance to the underpass at the station Łódź Żabieniec (photo by P. Kosmowski)

Limanowskiego. W Raporcie Najwyższej Izby Kontroli z października 2008 r. (*Stan techniczny...* 2013) stwierdzono, że dworzec Łódź Żabieniec jest najgorszym dworcem w kraju, dlatego część budynków została wyremontowana w 2009 r. Modernizacja dotyczyła jedynie budynków po wschodniej części torów, a ten po zachodniej, jak i przejście podziemne, ulegają dalszej dewastacji. Kasa w wyremontowanym budynku funkcjonowała tylko przez rok. Zaniedbania ze strony zarządcy nieruchomości były tematem artykułów w prasie lokalnej, które szczegółowo opisywały stan infrastruktury dworcowej (*Dworzec Łódź...* 2013).

Dworzec i jego okolice określono jako przestrzeń o niskiej jakości. Pomimo założenia o dostępie do dworca z obu stron torów do tej pory nie dokończono budowy przejścia podziemnego pod torami, co postrzegane jest przez podróżnych negatywnie. Zdewastowane zejścia z peronów do przejścia podziemnego (powyginane poręcze), ściany pomalowane nakładającymi się na siebie graffiti, powybijane okna w budynku od strony zachodniej oraz zamknięte kasy sprawiają wrażenie miejsca opuszczonego (fot. 3). Przeczy temu jedynie restauracja otwarta w wyremontowanym budynku dworca po wschodniej stronie torów oraz wywieszony na tablicy aktualny rozkład pociągów.

Przystanek Puszkina w Łodzi

Jest to najbliższy przystanek tramwajowy znajdujący się w okolicy dworca kolejowego Łódź Widzew, a przez to uczęszczany zarówno przez wszystkich, którzy dojeżdżają

tramwajem do stacji, jak i tych, którzy chcą dotrzeć do centrum miasta tym środkiem lokomocji. Znajduje się on w odległości 420 m na południe od niego. Dotarcie do przystanku z dworca (jak i w drugą stronę) jest utrudnione przez złe oznakowanie. Ulica Adamieckiego prowadząca do przystanku nie ma chodników, jest źle oświetlona, a zimą bardzo rzadko odśnieżana.

Obecnie dojście na przystanek jest możliwe na dwa sposoby: przejściem podziemnym oraz przejściem w poziomie jezdni zlokalizowanym przy rondzie Inwalidów (trzeba nadłożyć ponad 220 m). Przejście podziemne zostało wyposażone w schody oraz ciągi pochylni umożliwiające dotarcie na platformę przystankową osobom o ograniczonej mobilności (osoby niepełnosprawne, z dużym bagażem podróжным, z wózkiem dziecięcym itd.). Na niską jakość przestrzeni miejskiej tego obiektu wpływa dewastacja przejścia podziemnego, polegająca na zniszczeniu strzałek z informacją o kierunku dotarcia do stacji kolejowej, złe oznaczenie dojścia do pochylni dla osób wysiadających na tym przystanku, a także zbyt niska wysokość platformy przystanku.

Przystanek Fabryczna / Zbiorecza w Łodzi (wiadukt nad koleją Scheiblera)

W Łodzi od wybudowania pierwszej linii kolejowej w 1865 r. systematycznie przybywało bocznic, które rozprawdzały ruch towarowy do dziesiątek zakładów przemysłowych. Jedną z nich jest linia prowadząca do zakładów Karola Scheiblera. W celu poprawy ruchu wzdłuż alei Marszałka Śmigłego-Rydza wybudowano nad nią wiadukt, na którym zlokalizowano przystanek komunikacji miejskiej (autobusowo-tramwajowy). Obecnie tą arterią (droga krajowa nr 14) prowadzony jest ruch ze skrzyżowania autostrad A1 i A2 na południe Polski. Z powodu braku odcinka autostrady A1 (pomiędzy węzłami Łódź Północ a Tuszyń) przejeżdżają tędy tysiące pojazdów dziennie. Pomimo tego, że linia kolejowa przebiega w wykopie, zbudowano nad nią wiadukt, który jest jedynym utwardzonym przejazdem nad torami w okolicy. Dla pieszych chcących przekroczyć linię kolejową wybudowano kładkę od zachodniej strony wiaduktu, lecz od wschodniej strony brakuje oznakowania, że taki obiekt istnieje, co powoduje przymus pokonania dwóch ciągów schodów na wiadukcie.

Obiekt ten, którego zadaniem było rozdzielenie ruchu (kolejowego od pozostałego) i zniwelowanie torów kolejowych jako bariery przestrzennej, nie spełnił swojego zadania. Uzyskany rezultat mógłby satysfakcjonować co najwyżej właściciela bocznic kolejowej, ale ta jest już nieczynna. Dla pozostałych użytkowników wiadukt w takiej formie jest przeszkodą i miejscem niebezpiecznym. Pomiędzy trzypasmowymi jezdniami zostały poprowadzone tory tramwajowe oddzielone barierkami i umieszczono przystanki, których platformy są bardzo wąskie i niskie. Powoduje



Fot. 4. Schody niedostosowane do osób o ograniczonej mobilności na przystanku Zbiorcza/Fabryczna (fot. P. Kosmowski)
Photo 4. Stairs unsuitable for people with reduced mobility at the bus and tram stop Zbiorcza/Fabryczna
(photo by P. Kosmowski)

to duże utrudnienie w korzystaniu dla osób o ograniczonej mobilności. Ponadto do przystanków wyznaczono przejścia dla pieszych znajdujące się zaraz po wjechaniu na szczyt wiadukt, brakuje tu sygnalizacji świetlnej, co powoduje, że miejsce to jest niebezpieczne dla podróżnych. Dochodzi tam do częstych potrażeń pieszych. Wiadukt nie jest wyposażony ani w podjazdy, ani w system wind, jedynym udogodnieniem jest pojedyncza rynna prowadząca wzdłuż jednej z barierek wszystkich schodów (fot. 4). W najbliższym czasie nie należy się spodziewać poprawy stanu technicznego obiektu, gdyż Zarząd Dróg i Transportu rozważa dopiero wyburzenie obecnego wiaduktu i budowę nowego, w którym zostanie rozgraniczony ruch komunikacji miejskiej (autobusów i tramwajów) od pozostałego przez poprowadzenie komunikacji publicznej na powierzchni terenu, a reszty ruchu estakadami (*Zburzą wiadukty...* 2013).

Wiadukt w ciągu ulicy Tramwajowej w Łodzi

Współczesny obiekt został wybudowany w latach 1935–1937. Dzięki przebudowie możliwe było przeprowadzenie linii tramwajowej łączącej torowisko na ulicy Narutowicza z ulicą Tuwima i poprowadzenie bezkolizyjnie ruchu kolejowego nad ulicą Tramwajową. Drugim powodem przebudowy było złe odwodnienie poprzedniego obiektu, które obecnie również nie funkcjonuje prawidłowo. Przejazd pod wiaduktem kolejowym jest istotnym połączeniem drogowym i pieszym

(w osi północ–południe), najbliższymi równoległymi połączeniami są: na wschód – ulica Kopcińskiego, i na zachód – ulica Kilińskiego (dla pieszych) oraz ulica Sienkiewicza (dla samochodów).

Z wiaduktu tego nie korzystają już pociągi (ostatni odjechał z dworca Łódź Fabryczna 15 października 2011 r.). Jest on jeszcze wykorzystywany przez budowniczych nowego podziemnego dworca, co powoduje, że przejście pod wiaduktem jest używane. Po przebudowie dworca Fabrycznego ruch kolejowy zostanie poprowadzony tunelami i wiadukt nie będzie używany. Przejście jest podczas opadów zalewane. W celu ograniczenia zagrożenia dla pieszych przemieszczających się chodnikami podczas opadów, na całej długości wiaduktu (60 m) po obu stronach ustawiono bariery ochronne oraz znaki drogowe ograniczające prędkość do $30 \text{ km}\cdot\text{godz.}^{-1}$ z tabliczką informacyjną – obowiązuje „w czasie występowania kałuż” (fot. 5).

Zadaniem tego obiektu było usprawnienie ruchu i zwiększenie jego bezpieczeństwa. Z powodu braku remontu odwodnienia użytkowanie tej przestrzeni jest utrudnione. Zbudowane bariery nie chronią pieszych przed ochlapaniem wodą przez przejeżdżające samochody. Problem ten pojawia się w zasadzie podczas każdego opadów deszczu.

Manufaktura

Teren po dawnej fabryce Izraela Kalmanowicza Poznańskiego został zakupiony w 1998 r. przez francuską firmę Apsys i zrewitalizowany (otwarcie nastąpiło w 2006 r.). Od podstaw wybudowano jedynie budynek galerii handlowej, pozostałe zaś zostały odrestaurowane (Jakóbczyk-Gryszkiewicz 2011). Przestrzeń Manufaktury odznacza się wysoką jakością w kilku wymiarach: dużej liczby różnorodnych drogo-



Fot. 5. Znak drogowy przed wiaduktem (fot. P. Kosmowski)

Photo 5. Road sign in front of a viaduct (photo by P. Kosmowski)

wskazów, bezpieczeństwa, jedności estetyki małej architektury. Drogowskazy i plany pomagają zorientować się, gdzie znajduje się poszukiwany obiekt. Bezpieczeństwo na terenie całej Manufaktury, zarówno wewnątrz obiektów, na parkingach, jak i na rynku, zapewniają pracownicy ochrony oraz system monitoringu. Jedność estetyki ławek, stojaków na rowery, koszy na śmieci, wizualnej strony znaków informacji przestrzennej jest zachowana na obszarze całego obiektu (wewnątrz budynków i na zewnątrz). W ten sposób prywatny inwestor pokazał, w jak wielu wymiarach można zadbać o to, by obiekt wpływał pozytywnie na jakość przestrzeni odwiedzanej przez 20 mln osób rocznie (*Ruch w nieruchomościach...* 2013). Znacznym mankamentem wyposażonego w 3,5 tys. własnych miejsc parkingowych największego w Polsce centrum handlowo-usługowo-rozrywkowego jest niewystarczająco rozbudowana komunikacja publiczna, która umożliwiałaby szybkie dotarcie do obiektu mieszkańcom miasta i regionu. Między innymi wiąże się to z dużymi odległościami od najbliższych przystanków). Szansą na polepszenie obecnej sytuacji byłoby zbudowanie tunelu średnicowego ze stacją pośrednią dla pociągów regionalnych. W ramach tego projektu rozważane są różne lokalizacje przystanków pośrednich na zachód od podziemnego dworca Łódź Fabryczna. Jedną z propozycji zakłada budowę stacji pomiędzy ulicą Drewnowską a Ogrodową (pod parkingami Manufaktury). Gdyby inwestycja została zrealizowana, byłaby postrzegana jako kolejny pozytywny aspekt oddziaływania Manufaktury na jakość przestrzeni miejskiej.

System przejść podziemnych w Centrum Warszawy

Jest to system przejść podziemnych zlokalizowanych w centrum stolicy w okolicach dworca kolejowego Warszawa Centralna. Łączy on trzy stacje kolejowe. Dwie podmiejskie, którymi są Warszawa Śródmieście Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) i Warszawa Śródmieście oraz jedna dalekobieżna (Warszawa Centralna). Jego zachodnim krańcem jest wejście na peron stacji Warszawa Śródmieście WKD. Znajduje się ono w podcieniach budynku biurowego przy Alejach Jerozolimskich (róg ulicy Żelaznej). Wschodnim krańcem jest wejście na środkowy (drugi) peron stacji Warszawa Śródmieście. Drogą podziemną (w linii prostej wzdłuż Alei Jerozolimskich) można przejść ponad 870 m. Po drodze należy jednak pokonać dziesiątki schodów, przy których nie ma żadnych ułatwień dla osób o ograniczonej mobilności, a tylko przy nielicznych są podnośniki czy rynny ułatwiające podjazd wózkom dziecięcym. Te podziemne korytarze mają kilku zarządców, którymi są kolej oraz spółka Warszawskie Przejścia Podziemne.

Na badanym obszarze można wskazać dwa miejsca, w których współpraca pomiędzy zarządcami systemu przejść podziemnych wpłynęła znacząco na jakość przestrzeni miejskiej przez umożliwienie podróży, bez konieczności wychodzenia

na powierzchnię, dostania się do Wieżowca LIM i do Centrum Handlowego Złote Tarasy. Łącznik do wieżowca Centrum LIM (znajduje się w nim m.in. Hotel Marriott) został zagospodarowany jako minigaleria handlowa z licznymi punktami handlowo-usługowymi, a łącznik do Złotych Tarasów jest przedłużeniem zachodniej galerii dworca Warszawa Centralna w kierunku północnym. W obu wypadkach obiekty te oddzielone są przeszklonymi drzwiami ruchomymi. Na powierzchni natomiast okolice stacji metra Centrum i stacji kolejowej Warszawa Śródmieście są przykładem źle zagospodarowanej i nieprzyjemnej zarówno mieszkańcom Warszawy, jak i podróżnym przestrzeni miejskiej. Brakuje tu około 110-metrowego łącznika, który zespoliłby przejścia podziemne stacji metra Centrum oraz te pod rondem Dmowskiego, a przez to wydłużył cały system przejść do prawie 1100 m. Konsekwencją braku połączenia przejść podziemnych jest konieczność pokonania dwóch ciągów schodów.

W czasie ostatnich lat jakość przestrzeni części z omawianych podziemnych korytarzy i peronów poprawiła się, najpierw przez drobne prace modernizacyjne na stacji Warszawa Śródmieście (budowa windy z poziomu ulicy na drugi – środkowy – peron), a w następnej kolejności dzięki remontom prowadzonym w 2012 r. w związku z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej. Zadbano wtedy o lepsze oznakowanie dworca, posadzki korytarzy wyposażono w linie i guzki prowadzące osoby niewidome i niedowidzące, wymieniono i zaktualizowano informacje zamieszczone na listwach informacyjnych zawieszonych pod sufitem, a także zamieszczono plany podziemnych korytarzy (co prawda tylko samego dworca Centralnego), a na ścianach i posadzce umieszczono dodatkowe strzałki z piktogramami, pomagającymi trafić na przykład do kas czy toalet. Bezpieczeństwo podróżnych zwiększa monitoring oraz liczne patrole ochrony przemierzające się stale po wszystkich dworcowych korytarzach.

Podsumowanie

Obiekty wybrane do badań stanowią przykład zarówno pozytywnych, jak i negatywnych dokonań w kształtowaniu jakości przestrzeni miejskiej. Każdy z ośmiu analizowanych przykładów przedstawia inny aspekt kształtowania jakości przestrzeni miejskiej. Wśród nich są: bezpieczeństwo użytkowników, dostępność transportowa, dostosowanie obiektów do korzystania z nich przez osoby o ograniczonej mobilności (osoby niepełnosprawne, z dużym bagażem podróżnym, z wózkiem dziecięcym itd.), dostosowanie obiektu do użytkowania w różnych warunkach atmosferycznych, dostosowanie oferty usług towarzyszących do współczesnych wymagań, odporność obiektu na dewastacje, jednorodna szata informacyjna i meble miejskie oraz umiejętność współpracy między zarządzającymi sąsiednimi obiektami.

W wielu przypadkach przestrzeń miejska nie zaspokaja podstawowej potrzeby mieszkańców – potrzeby przemieszczania się, a więc jakość tej przestrzeni jest bardzo

niska. Konsekwencją tego jest wykluczenie części społeczeństwa z możliwości jej użytkowania. Wybrane przypadki pokazały, że w niektórych sytuacjach prowadzone remonty nie likwidują barier, a wręcz tworzą nowe.

Na przykładzie systemu przejść podziemnych w Warszawie stwierdzono również, że w przestrzeni miast łatwiej i z lepszym skutkiem dla użytkowników dochodzi do współpracy pomiędzy instytucją publiczną a prywatną niż pomiędzy dwiema instytucjami publicznymi. Państwowi dysponenti obiektów często stosują rozwiązania związane z ulepszaniem jakości przestrzeni miejskiej zapożyczone od prywatnych inwestorów. Do tej kategorii należy na przykład prywatna ochrona budynków, dzięki której łatwiej jest pozyskać nowych użytkowników.

Literatura

- Dworzec Łódź Żabieniec – sceneria jak z horroru [ZDJĘCIA]*, http://lodz.gazeta.pl/lodz/1,35153,14622663,Dworzec_Lodz_Zabieniec___sceneria_jak_z_horroru__ZDJECIA_.htm (18.09.2013).
- Franta A., 2002, *Przestrzeń publiczna jako scena interakcji i komunikacji teatru życia codziennego*, [w:] W. Wicher (red.), *Przestrzeń dla komunikacji w mieście. VIII Ogólnopolska, III Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego*, Kraków, 81–90.
- Goffman E., 2008, *Człowiek w teatrze życia codziennego*, Wydawnictwo Aletheia, Warszawa.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 2011, *Łódź u progu XXI wieku*, *Studia Miejskie*, 4, 131–138.
- Jerczyński M., 2003, *Historia łódzkiego węzła kolejowego*, [w:] *Szlakiem łódzkiej kolei*, Wydawnictwo Piątek Trzynastego, Łódź, 7–113.
- Kaczmarek S., 2010, *Rewitalizacja i krajobraz miejski – kwestia społecznej odpowiedzialności*, *Studia Miejskie*, 1, 283–290.
- Kaczmarek S., 2012, *Kultura gospodarowania przestrzenią w mieście*, *Studia Miejskie*, 5, 9–17.
- Kaczmarek S., Kaczmarek J., 2010, *Aksjologia przestrzeni miejskiej – w stronę geografii moralności*, [w:] M. Madurowicz (red.), *Wartościowanie współczesnej przestrzeni miejskiej*, Wydawnictwo WGiSR UW i Urząd m.st. Warszawy, Warszawa, 31–45.
- Lisowski A., 2007, „Przestrzeń” i „percepcja” w transdyscyplinarnych badaniach miast – spojrzenie geografa, [w:] M. Madurowicz (red.), *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*, Wydawnictwo WGiSR UW, Warszawa, 17–30.
- Lisowski A., Grochowski M., 2008, *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje*, [w:] K. Saganowski, M. Zagrzejska-Fedorowicz, P. Żuber (red.), *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033*, t. 1, 217–280.
- Liszewski S., 1997, *Przestrzeń miejska i jej organizacja*, [w:] B. Domański, A. Jackowski (red.), *Geografia, człowiek, gospodarka*, IGUJ, Kraków, 55–65.
- Liszewski S., 2012, *Formy i struktury przestrzenne wielkich skupisk miejskich*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia urbanistyczna*, PWN, Warszawa, 207–253.
- Maik W., 1992, *Podstawy geografii miast*, Wydawnictwo UMK, Toruń.

- Morawska M., 2002, *Wpływ budowy obwodnic drogowych na zmiany zachodzące w przestrzeni miast*, [w:] W. Wicher (red.), *Przestrzeń dla komunikacji: VIII Ogólnopolska, III Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego*, Kraków, 221–226.
- Nowa stacja Łódź Widzew coraz bliżej*, <http://www.plk-sa.pl/komunikaty-i-wydarzenia/komunikaty-i-wydarzenia/article/nowa-stacja-lodz-widzew-coraz-blizej/> (17.09.2013).
- Rabsztyń J., 2002, *Warstwa komunikacyjna a przyrodnicza miasta*, [w:] W. Wicher (red.), *Przestrzeń dla komunikacji: VIII Ogólnopolska, III Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego*, Kraków, 267–276.
- Ruch w nieruchomościach*, <http://www.ekonomia.rp.pl/arttykul/920498.html> (17.09.2013).
- Sagan I., 2000, *Miasto scena konfliktów i współpracy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Stan techniczny i przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, <http://www.nik.gov.pl/kontrola/wyniki-kontroli-nik/kontrola,3638.html> (17.09.2013).
- Taczanowski J., 2010, *Rozbudowa i modernizacja krakowskiej sieci tramwajowej w latach 1989–2009 wobec nowych wymagań rozwoju miasta*, *Studia Miejskie*, 2, 139–152.
- Trzepacz P., 2010, *Autostrady i porty lotnicze w kształtowaniu przestrzeni miejskiej i podmiejskiej*, *Studia Miejskie*, 2, 153–165.
- Wańkiewicz W., 2002, *Potrzeby komunikacyjne a kształtowanie przestrzeni*, [w:] W. Wicher (red.), *Przestrzeń dla komunikacji: VIII Ogólnopolska, III Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego*, Kraków, 333–334.
- Zburzą wiadukty na al. Śmigłego-Rydza i ul. Przybyszewskiego w Łodzi*, <http://lodz.naszemiasto.pl/arttykul/1793215,zburza-wiadukty-na-al-smiglego-rydza-i-ul-przybyszewskiego,id,t.html> (17.09.2013).
- Ziobrowski Z., 1992, *Mierniki jakości przestrzeni miejskiej*, [w:] B. Jałowiecki (red.), *Gra o miasto*, Biuletyn KPZK PAN, 157, 97–129.

Piotr Kosmowski
Uniwersytet Łódzki
Wydział Nauk Geograficznych
Instytut Geografii Miast i Turystyki
ul. Kopcińskiego 31, Łódź 90-142
piotr.kosmowski@gmail.com

