

*Magdalena Nowak\**, *Dorota A. Sikora\*\**

**KOMUNALNE INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE W ŁODZI  
W LATACH 1990–2002  
JAKO CZYNNIK KSZTAŁTUJĄCY PRZESTRZEŃ MIASTA<sup>1</sup>**

Kształtując, przez zagospodarowanie, fizyczne ramy życia miasta, wywiera się oczywiście poważny wpływ na rozwój funkcji i struktur społecznych i gospodarczych<sup>2</sup>.

**1. WSTĘP**

Przestrzeń miasta zdeterminowana jest przez szereg czynników. Jednym z kluczowych elementów struktury przestrzennej miasta – „zwornikiem” – integrującym wszystkie elementy przestrzeni miejskiej, decydującym o ich spójności, jest sieć – system – infrastruktury miejskiej. Do infrastruktury tej zalicza się m. in. system infrastruktury drogowej, powiązany z rozwojem infrastruktury mieszkaniowej. Budowa nowych osiedli mieszkaniowych wymaga doprowadzenia do nich systemu komunikacji, w celu połączenia ich z innymi obszarami miasta. Skierowanie uwagi na te właśnie problemy wynika z faktu, iż już w latach poprzedzających rozpoczęcie przekształceń gospodarczych i społecznych w Polsce wskazywano na ogromną rolę przebudowy układu komunikacyjnego i systemu infrastruktury drogowej w procesie modernizacji i unowocześnienia struktury miasta Łodzi<sup>3</sup>. Z kolei domy tworzą tkanę miejską oraz od-

---

\* Doktorantka, Katedra Zarządzania Miastem i Regionem, Uniwersytet Łódzki.

\*\* Asystentka, Katedra Zarządzania Miastem i Regionem, Uniwersytet Łódzki.

<sup>1</sup> Niniejszy artykuł powstał w wyniku prac w ramach grantu „Miejskie inwestycje infrastrukturalne jako czynnik stymulujący rozwój społeczno-gospodarczy łódzkiej aglomeracji” pod kierunkiem dr hab. Danuty Stawasz.

<sup>2</sup> J. Regulski, *Rozwój miast w Polsce*, PWN, Warszawa 1980, s. 268.

<sup>3</sup> W. Musiał, Z. Prochowski, *Województwo łódzkie w aspekcie „Założeń planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 2000 roku”*, „Przegląd Ekonomiczno-Społeczny Miasta Łodzi” 1991, nr 10 (1985–1987), (PWN, Warszawa–Łódź), s. 109.

grywają znaczącą rolę w zagospodarowaniu urbanistyczno-architektonicznym miasta.

Dokonywanie przekształceń na polu przestrzennego zagospodarowania miasta regulowane jest przez odpowiednie przepisy prawne. Należą do nich przede wszystkim: „ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym” oraz „ustawa o samorządzie gminnym”. Wprowadzenie systemu gospodarki wolnorynkowej pociągnęło za sobą w konsekwencji także zmiany w systemie administracyjno-prawnym, wyrażające się w szczególności w ustawie z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst pierwotny: DzU 1990, nr 16, poz. 95; tekst jednolity: DzU 1996, nr 13, poz. 74 z późn. zm.). Ustawa ta stworzyła możliwość przejścia od systemu nakazowo-rozdziałczego charakterystycznego dla gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej m. in. również w obszarze obejmującym gospodarowanie infrastrukturą transportową i układem komunikacyjnym w mieście. Od tego momentu samorządy także stały się właścicielami majątku, w skład którego wchodziła infrastruktura miejska oraz komunalne zasoby mieszkaniowe. W pierwszych latach okresu transformacji duży wpływ na gospodarkę mieszkaniową miały zasady i mechanizmy poprzedniego systemu, jednak zaistniała potrzeba zmian i przeorganizowania zasad i kierunków polityki mieszkaniowej. Ważnym podmiotem polityki mieszkaniowej stał się samorząd terytorialny. Lokalny samorząd terytorialny w porozumieniu z terenowymi organami rządowej administracji ogólnej uzyskał możliwość decydowania o kluczowych sprawach w tym zakresie<sup>4</sup>. Władze lokalne, wraz z przejęciem odpowiedzialności za zadania związane z mieszkalnictwem, stanęły przed pilną koniecznością opracowania kierunków polityki mieszkaniowej, która prowadziłaby do poprawy stanu zasobów mieszkaniowych<sup>5</sup>. Ogólną sytuację mieszkaniową w Łodzi w roku 1990 można scharakteryzować następująco:

1. Brak odpowiedniej liczby mieszkań oraz przeludnienie znacznej części istniejących zasobów.
2. Nieprawidłowa struktura własności zasobów mieszkaniowych – odsetek mieszkań komunalnych we wszystkich zasobach mieszkaniowych wynosił ponad 30%.
3. Dekapitalizacja zasobów mieszkaniowych – w dużej części wynikająca z braku niezbędnych remontów przede wszystkim w zasobach starych.

<sup>4</sup> A. Szewczuk, J. Nowicka, *Regionalizacja zarządzania transportem*, „Przegląd Komunikacyjny” 1991, nr 4–5, s. 70–72.

<sup>5</sup> Por. T. Marszał, *Struktura przestrzenna wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego w Łodzi w latach 90.*, [w:] *Budownictwo mieszkaniowe w latach 90. – różnicowanie przestrzenne i kierunki rozwoju*, „Biuletyn KPZK PAN” 1999, nr 190, s. 88.

4. Wysoki odsetek mieszkań wybudowanych przed 1945 r.

5. Przestrzenna i społeczna polaryzacja warunków mieszkaniowych.

Sieć komunikacyjna, stanowiąca również jeden z najważniejszych elementów zagospodarowania przestrzennego i silnie determinująca procesy rozwoju, wymagała gruntownych zmian w swoim funkcjonowaniu. Na negatywną ocenę stanu infrastruktury transportowej i układu komunikacyjnego w Łodzi miało wpływ wiele czynników. Trudna sytuacja komunikacyjna w mieście wynikała m. in. z ukształtowanego w okresie historycznym układu ulicznego, który charakteryzował się wąskimi jego ciągami, po obu stronach których występowała zwarta, ścisła zabudowa o charakterze mieszkalnym, usługowym i przemysłowym. Ciągi te w obszarze śródmiejskim podlegały przebudowie jedynie w niewielkim stopniu. Przemysłowa i mieszkaniowa rozbudowa miasta sięgnęła natomiast poza obwodnicę kolejową, powodując tym samym konieczność podjęcia inwestycji w zakresie budowy wiaduktów oraz przekładając się na znaczne wydłużenie średniej podróży mieszkańców do centrum miasta<sup>6</sup>.

Uzyskanie przez samorząd terytorialny szeregu uprawnień pozwoliło, od momentu transformacji ustrojowej i gospodarczej, zarządzać infrastrukturą drogową oraz zasobami mieszkaniowymi miasta w sposób odpowiadający oczekiwaniom tak społeczeństwa, jak i organizacji publicznych oraz prywatnych, działającym na terenie miasta.

## 2. MIEJSKIE INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE

Obszarami inwestycyjnymi miasta w zakresie budowy komunalnych zasobów mieszkaniowych są od początku lat 90. następujące regiony:

- osiedle Liściasta,
- plac Zwycięstwa,
- ulica Nowa,
- pasmo wschodnie (Janów oraz Olechów),
- ulica Legionów.

Rozmieszczenie inwestycji w przestrzeni miejskiej przedstawiono na rys. 1.

<sup>6</sup> G. Baśtyk, *Metro w Łodzi*, „Przegląd Ekonomiczno-Społeczny Miasta Łodzi” 1991, nr 10 (1985–1987), (PWN, Warszawa–Łódź), s. 178.



Rys. 1. Miejskie inwestycje mieszkaniowe w przestrzeni miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie: T. Marszał, *Struktura przestrzenna wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego w Łodzi w latach 90.*, [w:] *Budownictwo mieszkaniowe w latach 90. – zróżnicowanie przestrzenne i kierunki rozwoju*, „Biuletyn KPZK PAN” 1999, nr 190, s. 78.

### **Dogęszczanie istniejącej zabudowy w obszarze centralnym miasta**

Nowe budownictwo komunalne polegające na dogęszczeniu istniejącej zabudowy zostało zrealizowane przy ul. Legionów, pl. Zwycięstwa oraz ul. Nowej. Inwestycje w zakresie realizacji miejskiego komunalnego budownictwa mieszkaniowego przy ulicy Nowej rozpoczęły się w 1995 r. Wybudowano 2 budynki, które zostały wkomponowane w istniejącą tam niską zabudowę. Inwestycja spowodowała uporządkowanie istniejącej zabudowy i wypełniła luki pomiędzy innymi budynkami. Ponadto w najbliższym sąsiedztwie realizowane są inne budynki mieszkalne, których inwestorem jest prywatny *developer*. Skutkiem tego jest tworzenie się w okolicy ul. Nowej oraz Dobrej enklawy mieszkań o podwyższonym standardzie. Można więc wnioskować, że w najbliższym czasie podjęte zostaną inne działania inwestycyjne, mające na celu poprawę warunków bytowych oraz estetyki kwartału ulic

Przędzalniana–Dobra–Nowa–Piłsudskiego. Również przy ul. Wodnej dobudowano do istniejącego budynku wielokondygnacyjnego segmenty A, B i C, w których zrealizowano 111 mieszkań.

Na komunikację drogową w okolicy ul. Wodnej oraz Nowej pośrednio wpłynęła przebudowa skrzyżowania ulic al. Piłsudskiego/ul. Kilińskiego, która miała miejsce w 1998 r. i była zrealizowana przy nakładzie finansowym w wysokości 250 000 zł. W 2004 r. rozpoczęto jednak kolejne prace w obrębie tego skrzyżowania, można zatem domniemywać, iż jego przepustowość jeszcze wzrośnie, wpływając pośrednio na dostępność komunikacyjną ul. Wodnej.

Przy ul. Legionów powstał 1 budynek mieszkalny dobudowany do już istniejącego w tym miejscu. Powstała w ten sposób 4-piętrowa kamienica, znajdująca się u zbiegu ul. Cmentarnej i Legionów. W 1996 r. wykonano projekt techniczny budynku. Następnie w roku 1998 wykonano roboty ziemne, fundamenty, ściany do 1 piętra, przyłączy wodno-kanalizacyjne w budynku B oraz roboty ziemne i fundamenty w budynku C. W 1999 r. oddano do eksploatacji 10 mieszkań w budynku B oraz wykonano stan surowy budynku C. W roku 2000 ostatecznie zakończono realizację inwestycji i oddano do użytkowania 15 kolejnych mieszkań. Inwestycja kosztowała 3580 tys. złotych. Projekt był częścią programu rewitalizacyjnego w obszarze ulic Cmentarna–Legionów–Mielczarskiego. Wewnątrz posesji utworzono duże podwórko z miejscami do parkowania dla mieszkańców.

W 1992 r. rozpoczęto budowę przy ul. Liściastej. Tego samego roku oddano 40 mieszkań w pierwszej części budynku 4b, natomiast inwestycję ostatecznie zakończono w roku 1993, czego efektem rzeczowym było kolejne 30 mieszkań w drugiej części budynku. Nakłady finansowe przeznaczone na tę inwestycję wyniosły 526 tys. złotych. Kolejne 2 budynki komunalne stanęły przy ul. Liściastej w 1997 i 1999 roku.

Wszystkie komunalne budynki przy ul. Liściastej zostały wkomponowane w istniejące zagospodarowanie terenu, nie odnotowano więc żadnej zmiany na skutek przyrostu liczby nowych mieszkań znajdujących się w tych budynkach.

W odniesieniu do inwestycji mieszkaniowych na osiedlu Liściasta, głównym przedsięwzięciem drogowym mającym wpływ na komunikację mieszkańców tego osiedla z centrum miasta była przebudowa skrzyżowania ul. Zgierska/ul. Liściasta, zrealizowana w 1996 r. z budżetu miasta (przy nakładzie 736 000 zł). Jest to skrzyżowanie z główną arterią łączącą centrum miasta z jego północną częścią. Przedsięwzięcie to miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu w obrębie skrzyżowania, umożliwiło sprawne włączanie się do ruchu pojazdów wyjeżdżających z ul. Liściastej, a także udrożniło ul. Zgierską, pozwalając pojazdom kierującym się do osiedla Liściasta na płynny ruch w tym kierunku. Z kolei inwestycją drogową

oddziałującą na usprawnienie komunikacji w samym osiedlu Liściasta było dofinansowanie z budżetu miasta budowy i modernizacji dróg na terenie osiedla Radogoszcz-Liściasta II – ul. Malachitowej i ul. Boksytovej. Prace związane z tym przedsięwzięciem miały miejsce w 1997 r.

Głównym obszarem inwestycyjnym gminy Łódź w zakresie budowy nowych obiektów mieszkalnych jest tzw. „pasma wschodnie” miasta, obejmujące następujące tereny: Janów-Zachód, Janów-Wschód, Olechów-Północ, Olechów-Południe.

### Janów-Zachód

Obszar ograniczony: ul. Rokicińską, Al. Ksiąząt Polskich, ul. Zagłoby oraz ul. Hetmańską (45,2 ha). Chłonność obejmuje 2500 mieszkań. W 2000 r. gmina zakończyła realizację budownictwa mieszkaniowego na tym osiedlu, oddając 494 mieszkania. Inwestycje mieszkaniowe realizowane przez gminę Łódź w obrębie ul. Ketlinga w latach 1995–2000 finansowane były ze środków budżetowych tejże gminy. Skutkiem działań inwestycyjnych na osiedlu Janów-Zachód (ul. Ketlinga) było oddanie 494 mieszkań w 9 budynkach.

Z danych Wydziału Budynków i Lokali Urzędu Miasta Łodzi wynika, że koszt budowy 1 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej w nowym budownictwie mieszkaniowym realizowanym przez gminę w roku 2000 wyniósł 2429 zł. Jest to koszt budowy łącznie z osiedlową infrastrukturą techniczną, w skład której wchodzi drogi, parkingi, chodniki, uzbrojenie osiedlowe oraz mała architektura. W latach realizacji inwestycji mieszkaniowych przy ul. Ketlinga (1995–2000) łączne nakłady na budownictwo mieszkaniowe zrealizowane w tamtym obszarze wyniosły 57 628 tys. zł. Oznacza to, że średni koszt budowy 1 budynku wyniósł 6403 tys. zł.

Skutkiem opisywanych inwestycji jest zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych prawie 500 rodzin. Ponadto dzięki nowej lokalizacji osiedla nastąpiło otwarcie terenów, poprzez budowę połączenia drogowego osiedla Janów-Zachód z ul. Rokicińską oraz częścią Olechowa. W budynkach znalazły się liczne firmy usługowe, które służą mieszkańcom osiedla. W pobliżu powstały 2 hipermarkety – budowlany oraz spożywczy. Wybudowano także nową pętlę autobusową na Janowie, co poprawiło jakość komunikacji miejskiej na tych terenach. Tereny, na których zrealizowana została inwestycja, zostały przejęte przez gminę w zasoby gruntów. Zostały one uzbrojone i skomunikowane z centrum miasta. Otwiera to możliwości inwestycji mieszkaniowych dla prywatnych *developerów* i dla spółdzielni mieszkaniowych. Ponadto rozwiązania dotyczące zagospodarowania i uporządkowania terenu nadały okolicy bardziej estetyczny wygląd, przyczyniając się do poprawy warunków bytowych na tym terenie.



### Olechów-Północ

Obszar (22,5 ha) o chłonności 1400 mieszkań. Znajduje się pomiędzy ulicami Zakładową, Hetmańską oraz Transmisyjną. Realizacja osiedla rozpoczęła się w 2000 r., a termin jej zakończenia przewidziany jest na rok 2005. W roku 2000 wykonano dokumentację techniczną dla osiedla Olechów-Północ, na co przeznaczono 99 tys. zł.

Łącznie w latach 2000–2002 na osiedlu Olechów-Północ oddano do eksploatacji 235 mieszkań. Zakończenie budowy osiedla przewidziane jest w roku 2005. Po badanym okresie, w latach 2003 oraz 2004, zrealizowano dodatkowo 4 budynki przy ul. Wojewódzkiego. W budynkach tych znajduje się 168 mieszkań. Ponadto miasto realizuje także inwestycje z zakresu infrastruktury osiedlowej (drogi, parkingi, zieleń), przez co teren ten staje się atrakcyjny dla budownictwa spółdzielczego oraz dla prywatnych *developerów*. We wschodniej części osiedla prywatny inwestor buduje osiedle domów wielorodzinnych. Inwestycje komunalne otworzyły więc tereny wschodnie oraz północne osiedla pod budownictwo innych inwestorów. Ze względu na to, że zakończenie inwestycji miejskich w zakresie budownictwa mieszkaniowego w części Olechów-Północ planowane jest w 2005 r., nie odnotowano jeszcze znaczącego wzrostu liczby podmiotów gospodarczych zlokalizowanych na tym terenie. Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej, towarzyszące budowie osiedla mieszkaniowego służą jedynie usprawnieniu dojazdów do budynków mieszkalnych oraz połączeniu poszczególnych części osiedla z głównymi ciągami komunikacyjnymi. Z pewnością jednak, ze względu na fakt lokalizowania się na tym terenie prywatnych inwestycji mieszkaniowych i migracji ludności należącej do klasy średniej z innych obszarów miasta, w najbliższych latach można spodziewać się decyzji lokalizacyjnych przedsiębiorców, świadczących usługi dla okolicznych mieszkańców.

Miasto w omawianym okresie realizowało także inwestycje drogowe, które miały wpływ na usprawnienie komunikacji drogowej w obszarze inwestycji mieszkaniowych na osiedlach Janów i Olechów. Takimi przedsięwzięciami były:

- przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Rokicińskiej 188/214,
- przebudowanie skrzyżowania wraz z budową sygnalizacji świetlnej al. Piłsudskiego/ul. Przędzalniana,
- budowa torów tramwajowych przy ul. Rokicińskiej,
- modernizacja ul. Rokicińskiej na odcinku od ul. Augustów do ul. Hetmańskiej,
- modernizacja skrzyżowania al. Piłsudskiego/ul. Niciarnianej,
- modernizacja skrzyżowania al. Piłsudskiego/ul. Sarniej.

Najistotniejszą z powyższych inwestycji była zrealizowana w latach 1998–1990 przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Rokicińskiej 188/214. Ulica Rokicińska stanowi fragment drogi wojewódzkiej nr 713 i jest zarazem jedną z głównych arterii komunikacyjnych miasta, podstawową drogą łączącą Łódź z Tomaszowem Mazowieckim i szeregiem mniejszych miast (Andrespol, Wiśniowa Góra, Rokiciny, Ujazd). Droga ta należała i należy do najczęściej uczęszczanych i zatłoczonych w mieście. Z tego też powodu przedsięwzięcie inwestycyjne, przeprowadzone w latach 1998–1999, miało na celu przede wszystkim zwiększenie przepustowości ulicy, płynności i bezpieczeństwa ruchu, i polegało na poszerzeniu pasa drogowego wraz z budową skrzyżowania w rejonie hipermarketów „Selgros” i „Obi”. Choć bezpośrednią przyczyną realizacji omawianego zadania inwestycyjnego było zlokalizowanie przy ul. Rokicińskiej 188/214 wielkopowierzchniowych obiektów handlowych „Selgros” i „Obi”, to inwestycja ta stanowi część szerszego projektu inwestycyjnego, którego celem jest modernizacja (poszerzenie pasa drogowego) ul. Rokicińskiej w granicach administracyjnych miasta. W trakcie realizacji omawianego zadania inwestycyjnego poszerzono dotychczas jednojezdniową ulicę. Obecnie ul. Rokicińska w rejonie Centrum Handlowego „Obi” i „Selgros” jest szeroką dwujezdniową ulicą o kilku (3–4) pasach ruchu w każdym kierunku. Zwiększono również bezpieczeństwo ruchu poprzez budowę sygnalizacji na skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi Centrum Handlowego i okolicznymi ulicami dochodzącymi do ul. Rokicińskiej oraz budowę krótkiego (niestety) odcinka ścieżki rowerowej. Realizacja opisywanego zadania inwestycyjnego przyniosła również pewne efekty w zakresie uporządkowania zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu ul. Rokicińskiej na omawianym odcinku – poprawę ładu przestrzennego. W chwili obecnej struktura ul. Rokicińskiej przedstawia się następująco: jest drogą dwujezdniową na odcinku od ul. Niciarnianej do ul. Augustów, za skrzyżowaniem z ul. Augustów przechodzi w wąską ulicę dwukierunkową (odcinek długości ok. 1–1,5 km) do skrzyżowania z ul. Hetmańską, w okolicy którego przechodzi ponownie w drogę dwujezdniową ciągnącą się do wysokości Centrum Handlowego, za którym, w kierunku wschodnim przechodzi ponownie w drogę dwukierunkową. Obecnie trwają prace drogowe zmierzające do poszerzenia pasa drogowego ul. Rokicińskiej na odcinku ul. Augustów–ul. Hetmańska. To zadanie inwestycyjne jest realizowane przy udziale środków finansowych UE, w ramach programu PHARE. Należy oczekiwać, iż poszerzenie pasa drogowego ul. Rokicińskiej na odcinku ul. Augustów–ul. Hetmańska będzie generowało dalszą urbanizację terenów przyległych do ul. Rokicińskiej, w szczególności rozwój zabudowy mieszkaniowej.

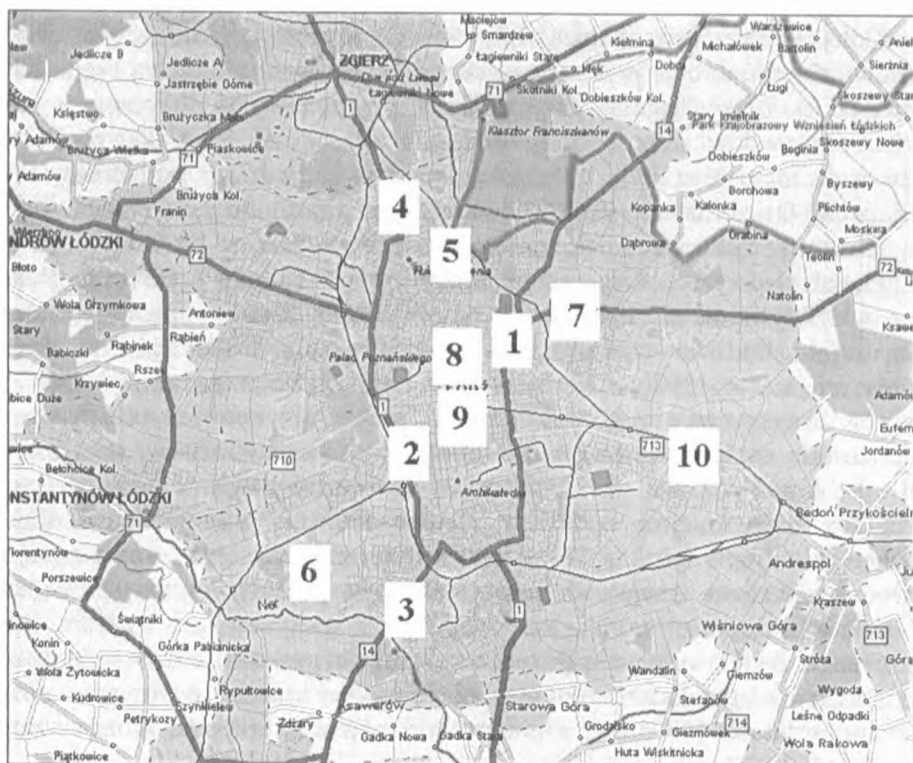


Kolejną inwestycją, mającą wpływ na dostępność komunikacyjną osiedli Janów i Olechów, była przebudowa skrzyżowania wraz z budową sygnalizacji świetlnej al. Piłsudskiego/ul. Przędzalniana. Przebudowy tej dokonano w roku 1996, przy nakładzie z budżetu miasta w wysokości 1 040 000 zł. Przedsięwzięcie to z pewnością udrożniło przepływ pojazdów i umożliwiło mieszkańcom Osiedli Janów i Olechów sprawny dojazd do i z centrum miasta. Zbliżony efekt osiągnięto za sprawą udrożnienia w 1999 r. ruchu na ul. Piłsudskiego w okolicy centrum handlowego Tulipan („Geant”). Podobne oddziaływanie na dostępność komunikacyjną, choć w mniejszym stopniu, miała budowa torów tramwajowych przy ul. Rokicińskiej, która miała miejsce w 1992 r. Zdecydowanie bardziej bezpośrednio oddziaływanie na usprawnienie ruchu drogowego pomiędzy omawianymi osiedlami a pozostałą częścią miasta miała modernizacja ul. Rokicińskiej na odcinku od ul. Augustów do ul. Hetmańskiej. Prace związane z tą inwestycją drogową miały miejsce w 2002 r. Zrealizowano je przy nakładzie finansowym w wysokości 355 474 zł. Głównym efektem tego przedsięwzięcia było usprawnienie przepływu samochodowego pomiędzy nowym osiedlem a centrum miasta.

Miasto realizowało jednak także przedsięwzięcia drogowe w oderwaniu od inwestycji mieszkaniowych. Za najistotniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 1990–2002 z punktu widzenia miasta Łodzi można uznać:

- 1) modernizację ciągu komunikacyjnego „Kopcińskiego–Strykowska” na odcinku ul. Narutowicza–ul. Wycieczkowa,
- 2) przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie Dworca Łódź-Kaliska,
- 3) przebudowę ul. Pabianickiej,
- 4) modernizację ul. Zgierskiej na odcinku od al. Włókniarzy do granic miasta,
- 5) modernizację ul. Łagiewnickiej na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Sikorskiego/ul. Świtezianki,
- 6) realizację Lotniska Łódź-Lublinek,
- 7) przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Brzezińskiej 29/35,
- 8) modernizację układu drogowo-torowego w rejonie ulic: Nowomiejskiej, Zgierskiej, Wojska Polskiego,
- 9) przebudowę ul. Piotrkowskiej i parkingu USC-Śródmieście,
- 10) przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Rokicińskiej 188/214.

Usytuowanie powyższych inwestycji w przestrzeni miejskiej przedstawiono na rys. 2.



Rys. 2. „Najważniejsze miejskie inwestycje drogowe zrealizowane w Łodzi w latach 1990–2002  
 1 – modernizacja ciągu komunikacyjnego „Kopcińskiego-Strykowska” na odcinku ul. Narutowicza–ul. Wycieczkowa; 2 – przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Dworca PKP Łódź-Kaliska; 3 – przebudowa ul. Pabianickiej; 4 – modernizacja ul. Zgierskiej na odcinku od al. Włókniarzy do granic miasta; 5 – modernizacja ul. Łagiewnickiej na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Sikorskiego/ul. Świtezianki; 6 – realizacja Lotniska Łódź-Lublinek; 7 – przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Brzezińskiej 29/35; 8 – modernizacja układu drogowo-torowego w rejonie ulic: Nowomiejskiej, Zgierskiej, Wojska Polskiego; 9 – przebudowa ul. Piotrkowskiej i parkingu USC-Śródmieście; 10 – przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Rokocińskiej 188/214

Źródło: opracowanie własne przy użyciu multimedialnej *Mapy Polski 2002 Deluxe*, Wydawnictwo Cartall, 1997–2002.

### **Modernizacja ciągu komunikacyjnego „Kopcińskiego-Strykowska” na odcinku ul. Narutowicza – ul. Wycieczkowa**

Inwestycja ta została zrealizowana w latach 2000 i 2002. Łączne nakłady finansowe wyniosły 166 410 041 zł, co czyni tę inwestycję najkosztowniejszą inwestycją drogową w Łodzi w latach 1990–2002. Jest to ciąg komunikacyjny bezpośrednio otwierający miasto dla przyjezdnych z trasy prowadzącej z War-

szawy przez Łowicz (droga krajowa nr 14) oraz z Warszawy przez Rawę Mazowiecką (droga krajowa nr 72).

Dzięki tej inwestycji wzrosła dostępność komunikacyjna zarówno miasta jako całości, jak i jego centrum, do którego dojazd ul. Strykowską został znacznie ułatwiony. Przebudowa tego ciągu komunikacyjnego rozwiązała szereg problemów komunikacyjnych, na które napotykali uprzednio kierowcy. Przede wszystkim zwiększona została przepustowość ulicy, a także mijanych skrzyżowań. Zwiększono płynność ruchu poprzez rozbudowę pasów ruchu. Wzrosło bezpieczeństwo podróżowania, zarówno z punktu widzenia prowadzących pojazdy, jak i pieszych, dzięki uporządkowanemu systemowi sygnalizacji świetlnej, co odczuwalne jest zwłaszcza na Rondzie Waryńskiego. Istotna jest także poprawa ładu przestrzennego w otoczeniu inwestycji, co wyraża się poprzez estetykę ulicy i jej sąsiedztwa wraz z pasami zieleni.

Ze względu jednak na fakt, iż inwestycja ta znajduje się w większości na terenie już zagospodarowanym, nie odnotowano znaczącego przyrostu podmiotów gospodarczych w bezpośrednim jej otoczeniu. Z pewnością jednak ułatwia ona wybór przez inwestorów terenów znajdujących się na północy dla lokalizacji przedsięwzięć, bowiem dzięki tej inwestycji zwiększyła się znacznie ich dostępność komunikacyjna. Otworzyły się bowiem tereny w części północno-wschodniej Łodzi, a więc Arturówka, Sikawy czy Nowosolnej. Inwestycja ta jest znacząca również z punktu widzenia potencjalnych mieszkańców pragnących zamieszkać poza miastem. Ciąg komunikacyjny „Kopcińskiego-Strykowska” ułatwia taki wybór, gdyż jest trasą umożliwiającą szybki dojazd do centrum Łodzi. Może to więc negatywnie wpływać na decyzje ludności o zamieszkaniu z punktu widzenia Łodzi, natomiast jeśli chodzi o ludność już zamieszkującą tereny podmiejskie, stanowić może impuls do podejmowania pracy właśnie na terenie samego miasta.

### **Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Dworca PKP Łódź-Kaliska**

Węzeł komunikacyjny w rejonie Dworca PKP Łódź-Kaliska jest najważniejszym w mieście węzłem kolejowym (główny dworzec kolejowy Łodzi) i jednym z najważniejszych węzłów drogowych na terenie miasta. W rejonie dworca PKP krzyżują się dwie wielkie arterie komunikacyjne miasta: al. Włókniarzy (fragment drogi krajowej nr 1 i drogi międzynarodowej E75) i al. Mickiewicza/al. Bandurskiego. Z tego też powodu modernizacja omawianego układu w żywotny sposób wpłynęła na zewnętrzną i wewnętrzną dostępność komunikacyjną miasta. Opisywane zadanie, realizowane w latach 1994–2002, należało do najrozleglejszych (w skali przestrzennej) inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej zrealizowanych w Łodzi po roku 1990. Do podstawowych, lokalnych, efektów zaliczyć należy znaczne usprawnienie

w zakresie płynności i bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu al. Mickiewicza/al. Włókniarzy (poprzez wbudowanie wiaduktów w al. Włókniarzy); oraz usprawnienie – rozbudowę dworca PKP wraz z nowymi wiaduktami kolejowymi nad al. Bandurskiego. Budowa wiaduktów w al. Włókniarzy przyczyniła się także do usprawnienia płynności ruchu na drodze międzynarodowej E75. W wyniku realizacji inwestycji poprawiła się również dostępność dworca PKP dla podróżnych przybywających z miasta, zarówno dla osób korzystających z transportu zbiorowego – miejskiej komunikacji publicznej (bardzo dobry dojazd liniami tramwajowymi i autobusowymi; wybudowano krańcówkę autobusową w rejonie dworca od strony al. Włókniarzy), jak i korzystających z indywidualnych środków transportu (m. in. wybudowano ogromne, choć w wyniku recesji w PKP i zmniejszenia zainteresowania podróżowaniem koleją, niewykorzystywane parkingi w okolicy dworca i krańcówki autobusowej). Realizacja omawianego zadania inwestycyjnego miała także znaczenie z punktu widzenia wewnętrznej dostępności komunikacyjnej całego miasta. W tym zakresie zdecydowanej poprawie uległa komunikacja na osi: wschodnia i zachodnia część miasta (usprawnienie komunikacji jednego z największych osiedli – „sypialni miasta” – Retkini z dzielnicą Śródmieście i dzielnicą Widzew). Poza usprawnieniami układu komunikacyjnego, realizacja inwestycji przyczyniła się także do rozwoju kilku obiektów zabudowy handlowej (stacja paliw, market „Komfort”) i usługowej w jej otoczeniu. Można przypuszczać, iż modernizacja tak istotnego dla miasta węzła komunikacyjnego wpłynęła również na lokalizację przy al. Włókniarzy, w odległości ok. 1–1,5 km na południe, trzech dużych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych typu hipermarket: „Geant”, „Praktiker”, „Castorama”.

### **Przebudowa ul. Pabianickiej**

Ulica Pabianicka stanowi część drogi krajowej nr 14 i jest zarazem jedną z najważniejszych dróg włączających lokalny, wewnątrzmijski układ komunikacyjny w system dróg krajowych. Łączy Łódź m. in. z następującymi miastami leżącymi w regionie: Pabianicami, Łaskiem, Zduńską Wolą, Sieradzem. Przedsięwzięcia inwestycyjne przeprowadzone w latach 1995–2002 (2003) miały na celu przede wszystkim zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu i polegały na poszerzeniu pasa drogowego wraz z modernizacją skrzyżowań. W trakcie realizacji omawianego zadania inwestycyjnego skomunalizowano szereg działek budowlanych, przyległych od strony północno-zachodniej do wcześniej istniejącej ulicy, co umożliwiło poszerzenie jednojezdniowej dotychczas ulicy. W chwili obecnej ul. Pabianicka, na odcinku od Ronda Lotników Lwowskich do Chocianowic, jest szeroką dwujezdniową

ulicą o kilku (3–4) pasach ruchu w każdym kierunku. Zwiększono również bezpieczeństwo ruchu poprzez budowę sygnalizacji na skrzyżowaniach z ulicami przecinającymi ul. Pabianicką, budowę przejść podziemnych oraz odcinka ścieżki rowerowej.

Realizacja opisywanego zadania inwestycyjnego przyniosła również pozytywne efekty w postaci uporządkowania zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu ul. Pabianickiej – poprawę ładu przestrzennego. W stosunkowo krótkim czasie po zakończeniu prac związanych z poszerzeniem pasa drogowego ul. Pabianickiej, w jego sąsiedztwie pojawiły się nowe inwestycje i obiekty budowlane, przede wszystkim handlowe: stacje paliw, salony samochodowe (Volkswagen, Peugeot). Niestety usprawnienia ruchu obejmują ograniczony obszar przestrzenny – droga krajowa nr 14 w okolicach pętli tramwajowej w Chocianowicach zwięża się do jednojezdniowej. W dalszej perspektywie czasowej wskazana byłaby kontynuacja przebudowy drogi nr 14 we współpracy z gminami sąsiednimi: Ksawerów i Pabianice.

### **Modernizacja ul. Zgierskiej na odcinku od al. Włókniarzy do granic miasta**

Jest to inwestycja drogowa, której zakończenie przewidywane było na rok 2004. W latach 1998–2002 na jej realizację przeznaczono 20 589 460 zł, co czyni ją czwartą z punktu widzenia wysokości nakładów poniesionych w latach 1990–2002. Realizowana była głównie z dotacji, z budżetu państwa na realizację inwestycji własnych powiatu oraz drogowej subwencji ogólnej dla miasta. Jest to odcinek drogi europejskiej E75 łączącej Łódź z północą Polski. Stanowi ona bezpośrednie połączenie miasta Łódź z miastem Zgierz. Zmodernizowany w wyniku prac odcinek ul. Zgierskiej stanowi trasę dojazdu do centrum miasta mieszkańców osiedli Radogoszcz-Wschód i Radogoszcz-Zachód. Upřednio ten odcinek ulicy cechował się bardzo niską przepustowością, kierowcy mieli do czynienia z uciążliwymi trudnościami komunikacyjnymi. Dodatkowo brak sygnalizacji świetlnych stanowił zagrożenie dla pieszych. Inwestycja ta znacznie ułatwiła komunikację na tym odcinku ulicy. Kierowcy mają do dyspozycji większą liczbę pasów ruchu i bardziej przepustowe skrzyżowania, co poprawia płynność ruchu. Tym samym wzrosła dostępność komunikacyjna miasta ze strony północnej. Mieszkańcy Zgierza podejmujący pracę w Łodzi mają obecnie ułatwiony dojazd do miasta. Inwestycja ta owocuje także lokalizacją podmiotów gospodarczych w jej otoczeniu. Znacznie wzrosła również estetyka otoczenia inwestycji dzięki estetyce samej ulicy, otaczających ją pasów zieleni i uporządkowanemu zagospodarowaniu terenów przyległych do ulicy.



### **Modernizacja ul. Łagiewnickiej na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Sikorskiego/ul. Świtezianki**

Ulica Łagiewnicka została zmodernizowana na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Sikorskiego/ul. Świtezianki w latach 1997–2001. Nakłady finansowe na realizację modernizacji wyniosły 16 398 434 zł, co plasuje to przedsięwzięcie na piątym miejscu wśród inwestycji drogowych zrealizowanych w latach 1990–2002 pod względem poniesionych kosztów. Modernizacja ul. Łagiewnickiej na tym odcinku była konieczna ze względu na liczne utrudnienia komunikacyjne wyrażające się w niskiej przepustowości i płynności ruchu. Brak było również sygnalizacji świetlnych, które oprócz znaczenia dla kierujących pojazdami stanowiły utrudnienie dla mieszkańców osiedla Julianów, leżącego po jej zachodniej stronie, a także dla mieszkańców domów jednorodzinnych zlokalizowanych po stronie wschodniej. W wyniku poszerzenia jezdni wraz ze wzrostem liczby pasów jezdni przepustowość ulicy znacznie wzrosła. W wyniku inwestycji wzrosła także dostępność komunikacyjna centrum miasta dla mieszkańców osiedla Łagiewniki, którzy przed jej realizacją mieli utrudniony dojazd do Śródmieścia. Zmodernizowana na tym odcinku ul. Łagiewnicka stanowi obecnie alternatywną w stosunku do ul. Zgierskiej drogę dojazdu do centrum Łodzi dla mieszkańców osiedla Radogoszcz-Wschód, co znacznie odciąża ruch kołowy na ul. Zgierskiej i wpływa tym samym na zwiększenie płynności ruchu pojazdów w północnej części miasta Łódź.

Modernizacja ul. Łagiewnickiej otworzyła obszary dla potencjalnych mieszkańców w jej otoczeniu, gdzie zlokalizowane są głównie domy jednorodzinne. Poprawa dostępności komunikacyjnej tego rejonu miasta stworzyła także szansę dla rozwoju działalności handlowej i usługowej, czego efektem jest powstanie centrum handlowego „Castorama” u zbiegu ul. Sikorskiego i al. Włókniarzy.

### **Realizacja Lotniska Łódź-Lublinek**

Inwestycja ta, realizowana w latach 1993–1999, miała na celu adaptację i modernizację dotychczasowego sportowego lotniska, zlokalizowanego przy Aeroklubie Łódzkim, w port lotniczy o randze krajowej, a w dalszej przyszłości (być może) europejskiej. Inwestycja ta może mieć potencjalnie długofalowe znaczenie dla rozwoju miasta. Funkcjonowanie lotniska wiąże się przede wszystkim ze zwiększeniem dostępności komunikacyjnej Łodzi – przede wszystkim dla zewnętrznych inwestorów. W chwili obecnej trudno jest jednakże zidentyfikować społeczno-gospodarcze korzyści odnoszone przez

miasto, jego społeczność, z tytułu funkcjonowania lotniska. Wydaje się, iż obecnie podaż usług transportowych świadczonych przez lotnisko zdecydowanie przewyższa popyt mieszkańców Łodzi na lotnicze usługi przewozowe. Funkcjonowanie lotniska będzie ściśle związane z rozwojem ekonomicznym miasta, nie należy jednakże oczekiwać, iż stanie się jego kreatorem. Ma ono pełnić raczej funkcje służebne względem sektora biznesu, rozwijającego się w mieście.

### **Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Brzezińskiej 29/35**

Inwestycja ta realizowana była w latach 1999–2001 ze środków budżetu miasta oraz środków „GBS Objekt 10”. Była następstwem planowanej budowy centrum handlowego przy ul. Brzezińskiej. Koszt tej inwestycji w wysokości 15 289 198 zł umiejscawia ją na siódmej pozycji pod względem nakładów finansowych wśród inwestycji zrealizowanych w latach 1990–2002.

Przebudowany układ komunikacyjny mieści się na trasie drogi krajowej nr 72, która łączy Łódź z Warszawą. Realizacja tej inwestycji przyczyniła się do zwiększonej dostępności komunikacyjnej obszarów leżących w jej otoczeniu. Tym samym stanowiła impuls do powstawania podmiotów gospodarczych wzdłuż ul. Brzezińskiej w rejonie Centrum Handlowego. Tereny te stały się też atrakcyjniejsze dla potencjalnych mieszkańców. Również obszary położone dalej na wschód stały się bardziej konkurencyjne dla lokalizacji podmiotów gospodarczych i decyzji o zamieszaniu. Zwiększony ruch pojazdów w wyniku powstania Centrum Handlowego dzięki przebudowie układu komunikacyjnego nie podlega niskiej przepustowości ulicy. Poszerzono bowiem jezdnię, wybudowano sygnalizację świetlną. Otoczenie inwestycji zyskało również pod względem estetycznym.

### **Modernizacja układu drogowo-torowego w rejonie ulic: Nowomiejskiej, Zgierskiej, Wojska Polskiego**

Przedsięwzięcie to zrealizowane zostało w latach 2000–2002, jego koszt wynosił 13 518 848 zł. Omawiana inwestycja znajduje się na terenie dzielnicy Bałuty, w okolicach Parku Staromiejskiego i Starego Rynku. Układ drogowo-torowy przed modernizacją był zaniedbany, uniemożliwiał sprawny przepływ pojazdów, stanowił także utrudnienie dla ruchu tramwajów. Jednocześnie bliskość Rynku Bałuckiego owocowała wzmożonym ruchem ludności, co przy poprzednim stanie dróg i rozwiązań komunikacyjnych stanowiło

zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. W wyniku modernizacji przepływ pojazdów kołowych i tramwajów stał się sprawniejszy, budowa sygnalizacji świetlnych umożliwiła pieszym bezpieczne poruszanie się po tym terenie. Odnowione torowiska tramwajowe przyczyniły się znacznie do poprawy warunków bytowych ludności mieszkającej w sąsiedztwie, gdyż obecnie poziom hałasu nie jest uciążliwy w stopniu, w jakim miało to miejsce uprzednio.

Ze względu na znaczenie historyczne otoczenia inwestycja ta poprawiła znacznie jego estetykę, zachęcając turystów do zwiedzania tej części Łodzi. Poprawa ładu przestrzennego w otoczeniu inwestycji może także skutkować zainteresowaniem podmiotów pragnących umiejscowić na tym obszarze działalność usługową czy handlową. Niestety obecnie ze względu na ogólne zaniedbanie stanu okolicznych budynków, zamieszkiwanych często przez spauperyzowaną część społeczności, nie zachęca do takich przedsięwzięć.

#### **Przebudowa ul. Piotrkowskiej i parkingu USC – Śródmieście**

Modernizacja ulicy Piotrkowskiej, wraz z przyległymi pasażami, sprawdziła się przede wszystkim do odnowy jej nawierzchni. No odcinku poddanym modernizacji ul. Piotrkowska ma charakter pieszego ciągu komunikacyjnego, wzdłuż którego zlokalizowane są m. in. obiekty handlu detalicznego oraz obiekty usługowe (finansowe, rozrywkowe, gastronomia i in.). Z tego też powodu znaczenie ul. Piotrkowskiej z punktu widzenia układu komunikacyjnego miasta jest niewielkie, ma ona jednak znaczący wpływ na prestiż miasta oraz lokalizację działalności gospodarczej w jej otoczeniu. Zrealizowanie omawianego zadania inwestycyjnego podniosło niewątpliwie konkurencyjność przestrzeni ul. Piotrkowskiej dla lokalizacji nowej działalności usługowej i handlowej, podnosząc zarazem rangę centrum miasta jako miejsca rozrywki, spędzania wolnego czasu, dokonywania zakupów dla społeczności mieszkańców Łodzi.

#### **Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Centrum Handlowego przy ul. Rokicińskiej 188/214**

Wpływ tej inwestycji na przestrzeń miejską zaprezentowano w części artykułu nawiązującej do podjętych inwestycji mieszkaniowych w dzielnicach Janów i Olechów.

### 3. SKUTKI INWESTYCJI KOMUNALNYCH W ŁODZI

Analiza przestrzennego rozkładu miejskich inwestycji mieszkaniowych w Łodzi, w latach 1990–2002, wykazuje, że najwięcej mieszkań wybudowano w części południowo-wschodniej miasta, na osiedlach Janów i Zachód. Przyczyn takiej lokalizacji nowego budownictwa należy upatrywać w braku terenów pod inwestycje mieszkaniowe w centralnych częściach miasta. Nowe budownictwo może być realizowane w centrum jedynie na zasadzie tzw. budownictwa „plombowego”, wypełniając luki pomiędzy istniejącymi już budynkami. Zwarta zabudowa w obszarze centralnym miasta uniemożliwia jednak realizację wielkoskalowych projektów mieszkaniowych. Jednym z nich jest budowa całego osiedla mieszkaniowego. Analizując komunalne budownictwo mieszkaniowe w Łodzi należy stwierdzić, że jego udział w liczbie wszystkich wybudowanych mieszkań wyniósł 7%. Najlepszym rokiem dla miejskich inwestycji mieszkaniowych był rok 1996, w którym do eksploatacji oddano 16% wybudowanych mieszkań w ogóle. Oceniając budownictwo mieszkaniowe z punktu widzenia środków finansowych przekazywanych w poszczególnych latach na jego realizację można stwierdzić, iż największe nakłady poniesiono w 1999 r.

Jednak miejskie inwestycje mieszkaniowe poczynione w latach 1990–2002 są zbyt małe w stosunku do potrzeb. Szacuje się, iż aby zaspokoić potrzeby mieszkaniowe osób najbardziej potrzebujących<sup>7</sup> w 2002 r. należało oddać do użytkowania ponad 5 tys. mieszkań. Biorąc pod uwagę, że nowe mieszkania komunalne przeznaczone są dla osób, które oddadzą gminie dotychczas zajmowany lokal, przy utrzymującym się niskim poziomie nowego budownictwa komunalnego, niska jest również liczba odzyskiwanych przez gminę mieszkań. Wpływa to negatywnie na stan i jakość zasobów mieszkaniowych.

Badania nad inwestycjami drogowymi podejmowanymi w latach 1990–2002 w Łodzi wskazują, iż większość z nich nakierowana była na modernizację, przebudowę i korygowanie już istniejącego, historycznie ukształtowanego układu komunikacyjnego, w mniejszym zaś stopniu skoncentrowana była na budowie nowych ciągów komunikacyjnych. Szczególnym aspektem, na który należy zwrócić uwagę, jest przebudowa śródmiejskich kwartałów miasta. Śródmieście bowiem jest najważniejszym obszarem problemowym miasta. Jego degradacja przejawia się w kilku płaszczyznach. Mieszkania w budynkach na obszarze starej zabudowy nie odpowiadają wymaganiom współczesnych rozwiązań przestrzennych, a estetyka budynków

<sup>7</sup> W roku 2002 Gmina Łódź posiadała zobowiązania mieszkaniowe wobec osób zajmujących lokale przeznaczone do rozbiórki, wyłączone z użytkowania pod inwestycje, osób czekających lub zajmujących lokale socjalne, osób po wyrokach eksmisyjnych, osób o znacznym stopniu niepełnosprawności, wychowanków domów dziecka.

jest daleka od w miarę zadowalającego poziomu. Kwestia przebudowy centrum wiąże się nierozdzielnie z koniecznością rozwiązania problemów komunikacyjnych Śródmieścia. Dlatego ważne jest poszukiwanie nowych lokalizacji dla budownictwa w obszarze centralnym miasta, gdzie tereny są już skomunikowane oraz posiadają niezbędną infrastrukturę. Przenoszenie komunalnego budownictwa na tereny zewnętrzne miasta wiąże się z ponoszeniem dodatkowych kosztów na infrastrukturę techniczną oraz skomunikowanie tych terenów z centrum miasta. W wyniku przeprowadzanych badań, stwierdzono, że infrastruktura drogowa w centrum Łodzi – dzielnicy Śródmieście – uległa w okresie ostatnich 14 lat transformacji ustrojowej i społeczno-gospodarczej najmniejszym zmianom, w zestawieniu z zakresem inwestycji w każdej z czterech pozostałych dzielnic. Przyczyna takiej alokacji środków finansowych i ich skoncentrowania wynika z jednej strony z faktu, iż główne węzły i szlaki komunikacyjne miasta (modernizowane i rozbudowywane w ciągu analizowanego okresu) znajdują się poza obszarem Śródmieścia, z drugiej natomiast zdeterminowana jest faktem występowania w obszarze centralnym zwartej – tj. mało elastycznej – struktury przestrzennej (zabudowy itp.), uniemożliwiającej realizację wielkoskalowych projektów inwestycyjnych z zakresu infrastruktury drogowej. Przedsięwzięcia przeprowadzone w dzielnicy Śródmieście sprowadzały się generalnie do modernizacji już istniejącego układu komunikacyjnego przede wszystkim w zakresie inwestycji odtwarzających nawierzchnię ulic. Należy zauważyć, iż w dzielnicy Śródmieście istniały i istnieją nadal znaczne potrzeby w zakresie usprawnienia wewnątrzmięjskiego ruchu drogowego. Przedsięwzięcia służące poprawie dostępności komunikacyjnej centrum, poprawie płynności ruchu w jego obszarze, były podejmowane, lecz w relatywnie ograniczonym zakresie – w porównaniu z innymi obszarami miasta. Do najistotniejszych w tym względzie należały: odtworzenie nawierzchni i modernizacja skrzyżowania ul. Narutowicza z ulicami: Kilińskiego i POW. Największą inwestycją drogową w Śródmieściu było zmodernizowanie nawierzchni ul. Piotrkowskiej oraz przyległych do niej pasażów: Schillera, Rubinsteina, a także pasażu w rejonie USC<sup>8</sup>. Inwestycja ta miała jednak przede wszystkim wymiar prestiżowy – podnoszący estetykę głównej ulicy miasta, nie wpłynęła jednakże w znaczący sposób na usprawnienie ruchu kołowego w centrum. Niemniej jednak należy podkreślić pozytywny wpływ podniesienia estetyki i prestiżu ul. Piotrkowskiej, osiągniętego w efekcie zrealizowanych działań inwestycyjnych, na stosunkowo dynamiczny rozwój działalności handlowej i usługowej w budynkach zlokalizowanych przy tej ulicy. Z drugiej jednak strony istotnym

<sup>8</sup> Przebudowa ul. Piotrkowskiej i parkingu przy USC-Śródmieście oraz przebudowa w rejonie USC ul. Mickiewicza na odcinku od al. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej (inwestycja realizowana w latach 1992–2002 przy łącznym nakładzie 10 882 530 zł).



mankamentem odnowy ciągu komunikacyjnego (głównie pieszego), jaki tworzy ul. Piotrkowska jest fragmentaryczność i ograniczony zakres podejmowanych działań. Odnowie nawierzchni ulic oraz elewacji frontowych części kamienic zlokalizowanych przy najbardziej reprezentacyjnej ulicy (przede wszystkim – najcenniejszych, zabytkowych obiektów) nie towarzyszyła kompleksowa renowacja całych budynków – ich podwórzy i wewnątrz (poza nielicznymi wyjątkami). Aczkolwiek działania tego rodzaju nie są bezpośrednio związane z inwestycjami w zakresie układu komunikacyjnego, wydaje się jednak, że w odniesieniu do tej ulicy powinny być one traktowane jako integralna całość, biorąc pod uwagę prestiżowy charakter ul. Piotrkowskiej.

Analizując inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej w pozostałych czterech dzielnicach Łodzi (Górna, Bałuty, Polesie, Widzew), należy zauważyć, iż w wielu przypadkach podjęcie konkretnych zadań inwestycyjnych wiązało się z zainteresowaniem prywatnych inwestorów zagospodarowaniem terenów położonych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych – arterii miasta (np. ul. Brzezińska, ul. Rokicińska, ul. Rzgowska). Modernizacja wielu odcinków ulic miejskich, będących zarazem drogami łączącymi wewnętrzny układ komunikacyjny miasta z systemem dróg regionalnych, krajowych i międzynarodowych, była częstokroć efektem podjęcia działań inwestycyjnych przez inwestorów prywatnych w zakresie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

Podstawowym i najistotniejszym kierunkiem rozwoju infrastruktury drogowej w Łodzi w latach 1990–2002 była modernizacja już istniejących, głównych arterii komunikacyjnych miasta zmierzająca przede wszystkim do poszerzenia pasów drogowych istniejących ulic – z jednojezdniowych na dwujezdniowe. Inwestycjom tym towarzyszyło zwykle uporządkowanie najbliższego otoczenia arterii komunikacyjnych miasta. Niestety inwestycje te niejednokrotnie realizowane były w ograniczonym zakresie – modernizacji podlegały jedynie odcinki dróg leżące w granicach administracyjnych miasta.

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

Nowe inwestycje drogowe (budowa nowych ulic) realizowane w Łodzi w latach 1990–2002 wiązały się przede wszystkim z budową wewnątrzosiedlowej sieci dróg na terenach nowej urbanizacji, pełniących funkcje mieszkaniowe i jako takie miały znaczenie przede wszystkim dla podnoszenia warunków bytowych społeczności lokalnej nowych osiedli mieszkaniowych. Jednak należy zastanowić się, czy lokalizacja nowych komunalnych osiedli

mieszkaniowych na terenach znacznie oddalonych od centrum miasta nie przynosi szeregu negatywnych skutków dla Łodzi. Zabudowa Łodzi staje się coraz bardziej rozproszona. Wykorzystywane do budownictwa mieszkaniowego tereny położone są w coraz większym oddaleniu od centrum miasta. Rozwój Łodzi przesuwa się więc na zewnątrz. Szacuje się, że w ciągu najbliższych 10–15 lat zwiększy się stan zabudowy jednorodzinnej, co przyczyni się do wypełnienia i uporządkowania dzisiejszych rozległych terenów rozpoczętych realizacji.

Dla zabudowy wielorodzinnej rezerwami na wypadek ewentualnych przyszłych procesów rozwojowych będą tereny dzisiejszych dzielnic mieszkaniowych. Oczywiście komunalne inwestycje mieszkaniowe są zbyt małe, aby można było mówić o ich bezpośrednim wpływie na rozwój przestrzenny miasta, jednak wyraźnie zauważalna jest tendencja do lokalizacji prywatnego budownictwa mieszkaniowego w okolicach inwestycji komunalnych. O ile wcześniejsze przygotowanie terenów pod budownictwo mieszkaniowe przez gminę ułatwia inwestycje mieszkaniowe innych inwestorów, o tyle należy zastanowić się nad włączeniem prywatnych inwestorów w partycypację w kosztach uzbrojenia obszarów oraz skomunikowania ich z centrum miasta. Rozwój miasta na zewnątrz i związane z tym wykorzystanie terenów położonych na obrzeżach miasta pod budownictwo mieszkaniowe ogranicza również możliwość wykorzystania tych terenów na lokalizację infrastruktury komunalnej, takiej jak cmentarze czy wysypiska śmieci. Dodatkowo pomiędzy centrum Łodzi a nowymi osiedlami położonymi daleko od centrum powstanie strefa przejściowa, którą trudno będzie uporządkować w krótkim czasie, bez nakładu dużych sił i środków.

#### 4. PODSUMOWANIE

Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury drogowej oraz mieszkaniowej w Łodzi w bardzo niewielkim stopniu wykazują spójność przestrzenną. Wydaje się, że podejmowane działania miały częstokroć charakter jednostkowych usprawnień, tj. dokonywane były punktowo wobec wybranych elementów – newralgicznych w układzie komunikacyjnym i wymagających pilnej interwencji. Zakres inwestycji mieszkaniowych jest niewystarczający w stosunku do istniejących potrzeb, natomiast polityka w zakresie rozwoju inwestycji komunikacyjnych nie jest skorelowana ani z polityką rozwoju budownictwa w Łodzi, ani z szeroko pojętym interesem mieszkańców. Reasumując, można powiedzieć, że, oprócz braku środków finansowych na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej i mieszkaniowej w Łodzi oraz wieloletnich zaniedbań w obszarze tego rodzaju inwestycji,

podstawowym problemem był brak polityki rozwoju miasta spójnej z polityką przestrzenną, środowiskową i społeczno-gospodarczą aglomeracji łódzkiej.

Podsumowując, można stwierdzić, iż podstawowymi, rekomendowanymi kierunkami zmian mającymi na celu poprawienie atrakcyjności lokalizacyjnej (w większości o charakterze systemowym) na początku lat 90. w zakresie infrastruktury transportowej i układu komunikacyjnego miasta były:

- włączenie Łodzi w krajowy oraz międzynarodowy układ komunikacyjny oparty o drogi ekspresowe i autostrady,
- nawiązanie lepszych (szybszych) połączeń kolejowych z największymi miastami Polski, w szczególności z Warszawą,
- budowa obwodnicy wokół strefy zurbanizowanej Łodzi lub podjęcie innych działań w zakresie reorganizacji ruchu mających na celu odciążenie Śródmieścia,
- modernizacja i wymiana na nowy miejskiego taboru komunikacji publicznej,
- rozpatrzenie możliwości nawiązania połączeń komunikacyjnych między odległymi krańcami miasta poprzez utworzenie linii kolejki miejskiej, wykorzystując do tego celu już istniejącą infrastrukturę kolei,
- poprawa stanu technicznego dróg miasta,
- podnoszenie rangi zbiorowego transportu publicznego w mieście (np. poprzez uprzywilejowanie w ruchu), jako formy komunikacji bardziej przyjaznej środowisku,
- stworzenie systemu dróg i ścieżek rowerowych, jako alternatywnej opcji komunikacyjnej dla mieszkańców miasta, umożliwiającej łatwy dojazd także do terenów wypoczynku i rekreacji na obszarach podmiejskich.

*Magdalena Nowak, Dorota Sikora*

#### **MUNICIPAL INFRASTRUCTURE INVESTMENTS AS A FACTOR DETERMINATING THE CITY SPACE – THE CASE OF ŁÓDŹ BETWEEN 1990 AND 2002**

Modern economic and social system requires that certain activities are undertaken by local government in order to create favourable conditions for the society and economy. Municipal infrastructure is one of the main stimulants of local growth. It is a keystone integrating the functional and spatial structure of the city. In the beginning of the nineties the municipal infrastructure in Łódź was a developmental barrier for the city. Both roads and housing required new investments. Reactivation of the territorial self-government changed the approach of local authorities towards infrastructure. The local government was also given financial recourses to realize its assignments. The aim of this article is to present the municipal investments in roads and housing in Łódź between 1990 and 2002. The authors present also the impact of the investments on spatial structure of the city and its developmental opportunities.