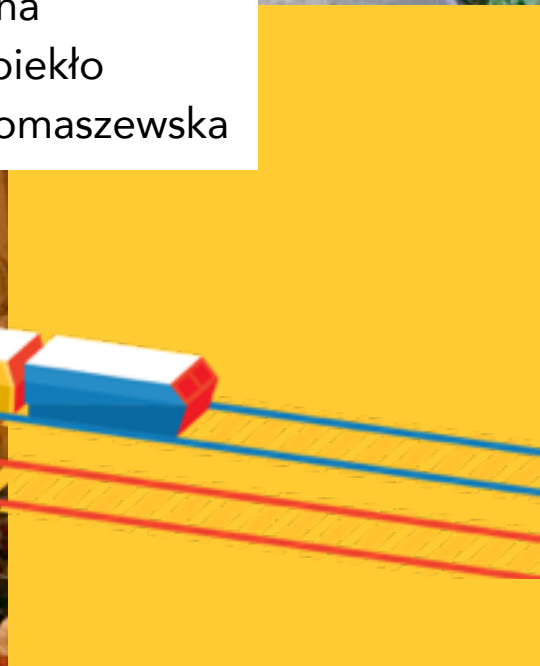
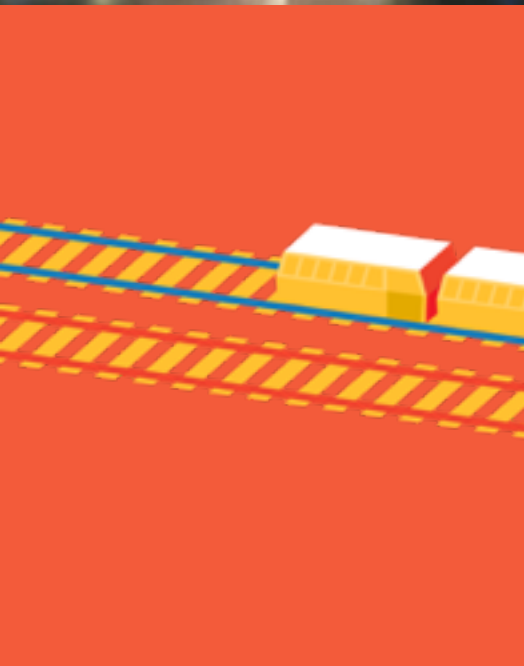


redakcja:
Marcin Feltynowski
Ewelina Kina
Beata Niepiekło
Anna W. Tomaszewska





redakcja:

Marcin Feltyński

Ewelina Kina

Beata Niepiekło

Anna W. Tomaszewska

Łódź 2012

Redakcja:
Marcin Feltynowski
Ewelina Kina
Beata Niepiekło
Anna W. Tomaszewska

Koncepcja graficzna i skład:
Jakub Zasina

Recenzja:
prof. dr hab. Aleksandra Jewtuchowicz
dr Zbigniew Przygodzki

Ilustracje:
Jakub Zasina
Wojciech Zasina

Fotografie na okładce:
Jakub Zasina

Korekta:
Magdalena Kowalczyk

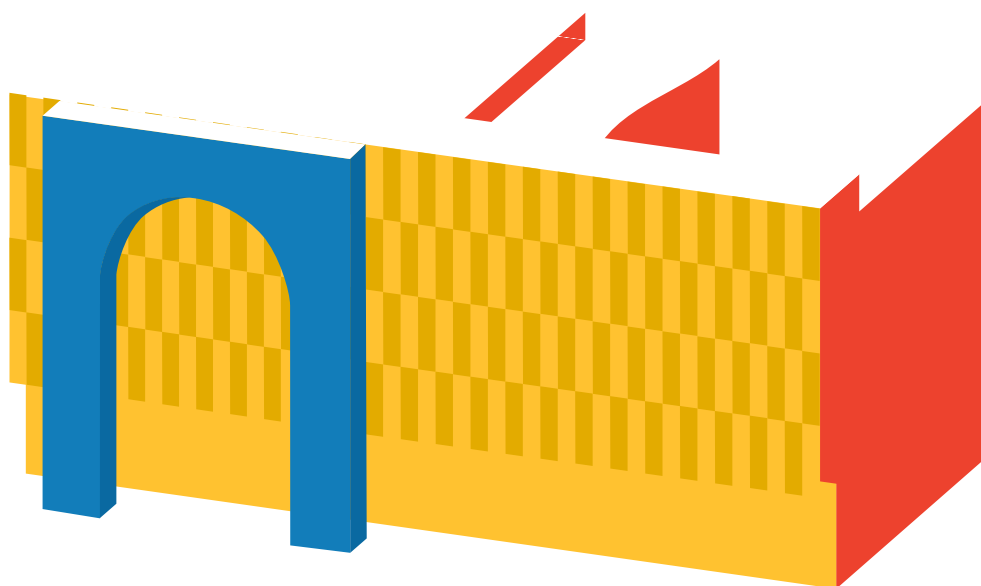
ISBN 978-83-913754-8-8

© Copyright by Studenckie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu Łódzkiego SPATIUM, Łódź 2012.

© For this edition Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska
Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2012.

Egzemplarz dostępny do bezpłatnego pobrania
na stronie internetowej:

www.spatium.uni.lodz.pl .





SPIIS TREŚCI

7 WSTĘP

Marcin Feltynowski, Ewelina Kina, Beata Niepiekło

13 O KOLEI.

WPŁYW KOLEI NA ROZWÓJ MIAST I REGIONÓW

15 LINIA KOLEJOWA JAKO STYMULATOR ROZWOJU KONURBACJI
WARSZAWSKO-ŁÓDZKIEJ

Stanisław Bereziński

25 POMYSŁY KOLEJOWE W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ.
ROZWIĄZANIA MAJĄCE USPRAWNIĆ TRANSPORT LOKALNY

Paweł Krzemiński, Izabela Piwczyk

35 WROCŁAWSKIE DWORCE KOLEJOWE W CZERAZAJ, DZIŚ I JUTRO

Iwona Palińska, Kama Wowk

45 GDZIE JEST KRAKÓW GŁÓWNY...?

Maria Dudek

55 METRO JAKO ŚRODEK KOMUNIKACJI NA TERENIE DUŻYCH MIAST

Justyna Orłowska, Aneta Smolińska

65 TRANSPORT INTERMODALNY W ŚWIETLE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO

Piotr Pierzak

75 KOLEJ TRANSZYBERYJSKA.

NAJDŁUŻSZA I NAJSŁYNNIEJSZA LINIA KOLEJOWA NA ŚWIECIE

Dorota Foryś

83 TRANSPORT SZYNOWY W ROZWOJU MIAST.

WSPÓŁCZESNE TRENDY ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU

Zbigniew Przygodzki

109 PO KOLEI.

REWITALIZACJA TERENÓW POKOLEJOWYCH

- 111 PRZEKSZTAŁCENIA SYSTEMU KOLEJOWEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO
HELSINEK JAKO POCHODNA ZMIAN FUNKCJONALNYCH
[Tomasz Bużałek](#)
- 121 PARKI NA DOBRYCH TORACH
[Urszula Cyganik, Anna Kochel](#)
- 129 HIGH LINE. REWELACYJNA POKOLEJOWA REWOLUCJA?
[Agnieszka Jędrzejak, Katarzyna Nowakowska](#)
- 139 URBANIZM KRAJOBRAZOWY, CZYLI CO PO KOLEI I PO FABRYKACH?
[Wiktor Wróblewski](#)
- 157 REWALORYZACJA OBSZARU KULTUROWEGO TERENÓW
DWORCA ŚWIEBODZKIEGO WE WROCŁAWIU
[Martyna Ziółkowska](#)
- 167 WARSZTATY JAKO KREATYWNA METODA PRACY ZESPOŁÓW
INTERDYSCYPLINARNYCH. FORMUŁA, ORGANIZACJA I PRZEBIEG WARSZTATÓW
„PO KOLEI. CZAS NA ŁÓDŹ!”
[Jakub Zasina](#)
- 191 CHARAKTERYSTYKA I OCENA KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNYCH
WYKONANYCH W RAMACH WARSZTATÓW „PO KOLEI. CZAS NA ŁÓDŹ!”
[Wiktor Wróblewski, Jakub Zasina](#)

219 PO KOLEI. CZAS NA ŁÓDŹ!

INWESTYCJE KOLEJOWE SZANSĄ NA ROZWÓJ MIASTA

- 221 ZARYS HISTORII ŁÓDZKICH DWORCÓW KOLEJOWYCH
[Marceli Boncler, Milena Ulatowska](#)
- 239 MIEJSCE I ROLA KOLEI W TRANSPORCIE ZBIOROWYM MIASTA I AGLOMERACJI
NA PRZYKŁADZIE ŁÓDZKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ
[Ewelina Kina](#)
- 263 ANALIZA PORÓWNAWCZA TRANSPORTU KOLEJOWEGO I SAMOCHODOWEGO
W AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ W KONTEKŚCIE REALIZACJI PROJEKTU
ŁÓDZKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ
[Marcin Feltynowski, Piotr Rzeńca](#)

WSTĘP

Marcin Feltynowski

Doktor nauk ekonomicznych. Adiunkt w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Specjalista w dziedzinie GIS. W czasach studenckich członek SKN SPATIUM, a od roku 2010 jego Opiekun. Członek Towarzystwa Urbanistów Polskich. W pracach naukowych zajmuje się systemami informacji przestrzennej wykorzystywanymi na poziomie lokalnym, jak również planowaniem przestrzennym oraz rozwojem lokalnym. W swoich pracach badawczych porusza również kwestie wielofunkcyjności obszarów wiejskich oraz innowacyjności w polskiej gospodarce. Autor książki „Polityka przestrzenna obszarów wiejskich. W kierunku wielofunkcyjnego rozwoju” oraz wielu publikacji naukowych. Jako swoje pasje wymienia fotografię oraz taniec.

Ewelina Kina

Asystent w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Absolwentka kierunku Gospodarka Przestrzenna. W swoich badaniach naukowych zajmuje się m.in. problematyką współczesnych uwarunkowań rozwoju regionów (gospodarka i społeczeństwo sieciowe, kapitał społeczny), czego efektem są liczne publikacje z tego zakresu oraz udział w wielu konferencjach poświęconych współczesnym problemom rozwoju miast i regionów.

Beata Niepiekło

Studentka II roku uzupełniających studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna. Członkini Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego SPATIUM. W latach 2010–2012 pełniła funkcję Redaktor Naczelnej magazynu „KWARTAŁ”, przyczyniając się do jego reaktywacji i nadania mu nowej formy. Interesuje się polityką regionalną oraz marketingiem terytorialnym. Zwolenniczka transportu pieszego oraz kryminałów Agathy Christie.

Transport, a w szczególności jego ekonomiczno-techniczne właściwości, ma ogromny wpływ na rozwój urbanistyki, sprawne funkcjonowanie miast, koncentrację lub dekoncentrację przestrzenną. Spełnia istotną rolę w życiu społeczno-gospodarczym kraju czy regionu, oddziałując na jego sieć osadniczą, kształt przestrzenny miast i osiedli, styl życia ludności, stanowiąc dodatkowo, zgodnie z teorią rozwoju regionalnego, jeden z podstawowych czynników determinujących poziom rozwoju gospodarczego. Jednocześnie systemy transportowe miast i regionów, w wyniku zmian instytucjonalnych, prawnych, technologicznych czy gospodarczo-społecznych ulegają ciągłym przeobrażeniom. Muszą odpowiadać na współczesne potrzeby społeczeństwa, jednocześnie uwzględniając coraz więcej warunków ograniczających, związanych chociażby z ochroną środowiska przyrodniczego. Konieczność respektowania ogólnoświatowych tendencji w obszarze szeroko rozumianego transportu wymusza na krajach i regionach ponowne określenie miejsca i istotności poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze potrzeb przewozowych społeczeństw oraz gospodarek. Jedną z widocznych zmian jest pójście w kierunku lepszego wykorzystania potencjału transportu szynowego, w tym kolejowego. Polska, jej regiony i miasta, w celu zapewnienia zrównoważonego, harmonijnego rozwoju nie powinny pozostać obojętne wobec postępujących przemian, mając jednocześnie świadomość ich społecznych, gospodarczych i przestrzennych konsekwencji.

Dyskusja nad powyższymi problemami została podjęta przez studentów, młodych naukowców i ekspertów z dziedziny transportu kolejowego i urbanistyki w ramach niniejszej, wielowątkowej publikacji. U jej podstaw stanęły trzy wymiary tematyczne:

- O KOLEI – mówiący o tym, jak obecność kolei i inwestycje w nie oddziałują na rozwój ekonomiczny, społeczny i przestrzenny miast i regionów;

- PO KOLEI – w którym szukano odpowiedzi na pytanie, jak zagospodarowuje i rewitalizuje się tereny pokolejowe, gdy przestają one pełnić pierwotne funkcje;
- PO KOLEI. Czas na Łódź! – dotyczący wpływu ogromnych inwestycji w transport kolejowy na przyszłość Łodzi.

W niniejszej publikacji pojawiają się stanowiska studentów gospodarki przestrzennej z różnych ośrodków akademickich w Polsce, a także przedstawicieli innych kierunków takich jak geodezja i kartografia czy architektura i urbanistyka. Artykuły przygotowali również eksperci zajmujący się transportem kolejowym oraz urbanistyką, reprezentujący środowisko naukowe oraz organizacje pozarządowe.

Autorzy artykułów poruszają różnorodne zagadnienia dotyczące kolei, opierając się w dużej mierze na sytuacji panującej w ich własnych miastach oraz przywołując godne uwagi przykłady zagraniczne. Większość prezentowanych tekstów – odnosząca się do stanu obecnego kolei, inwestycji w tym obszarze oraz ich wpływu na rozwój jednostek terytorialnych – wpisała się w wymiar tematyczny „O KOLEI”. Część autorów skupiła się na tym, co „PO KOLEI”, pisząc o sposobach zagospodarowywania i rewitalizacji terenów pokolejowych. W publikacji znalazł się również blok tematyczny dotyczący Łodzi, w którym analizie poddano inwestycje w transport kolejowy w mieście.

Mimo jednorodnej z pozoru tematyki, artykuły zebrane w publikacji prezentują szeroką gamę zagadnień związanych z transportem kolejowym. W rozdziale pierwszym poruszono szereg różnorodnych kwestii – począwszy od wpływu kolei na rozwój miast, poprzez rolę metra i transport intermodalny, na Kolei Transsyberyjskiej kończąc. Sporo uwagi poświęcono sytuacji obecnej oraz realizowanym i planowanym inwestycjom na dworcach kolejowych, stanowiących pewnego rodzaju wizytówkę miasta, a także ciekawym rozwiązaniom stosowanym na kolei, które mają na celu usprawnienie systemów komunikacyjnych w polskich aglomeracjach. W obszernym artykule zamykającym rozdział autor porusza m.in.

zagadnienie transportu szynowego w kontekście zrównoważonego rozwoju miast, wymienia korzyści, jakie płyną z wykorzystywania kolei miejskiej do obsługi komunikacyjnej aglomeracji oraz z integracji różnych systemów transportu, a także obrazuje na przykładzie Karsznic wpływ węzła kolejowego na rozwój jednostki osadniczej.

W rozdziale „PO KOLEI” przeczytać można o przekształceniach terenów pokolejowych pod inne funkcje m.in. atrakcyjne dla użytkowników przestrzenie zielone (High Line w Nowym Jorku czy parki w Berlinie, Antwerpii, Paryżu). Przedstawione zostały również podstawy teoretyczne nurtu *Landscape Urbanism* oraz przykłady jego zastosowań w praktyce. Na przykładzie Helsinek pokazano natomiast, jak można wykorzystywać tereny pokolejowe czy poportowe w procesie reurbanizacji w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju i polityką *brownfield development*. Przedmiotem analiz kolejnego artykułu jest „przywracanie do życia” terenów nieczynnego obecnie dworca kolejowego, który stanowi cenny obszar kulturowy i z pewnością zasługuje na kompleksowe działania rewaloryzacyjne. By pokazać, jak w praktyce można podejść do procesu rewitalizacji terenów pokolejowych, opisano dwa przykłady takich obszarów w Łodzi, które były przedmiotem prac grup warsztatowych podczas Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!” oraz koncepcje ich przekształcenia zaproponowane przez studentów.

Rozdział „PO KOLEI. Czas na Łódź!” otwiera artykuł zarysowujący historię kolei i budynków dworcowych w mieście oraz inwestycje związane z ich przebudową. W kolejnych artykułach uwagę skupiono na projekcie budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Przedstawiono między innymi założenia projektu, korzyści i zagrożenia z niego płynące, a także oceniono konkurencyjność kolei względem transportu indywidualnego pod kątem czasu przejazdu.

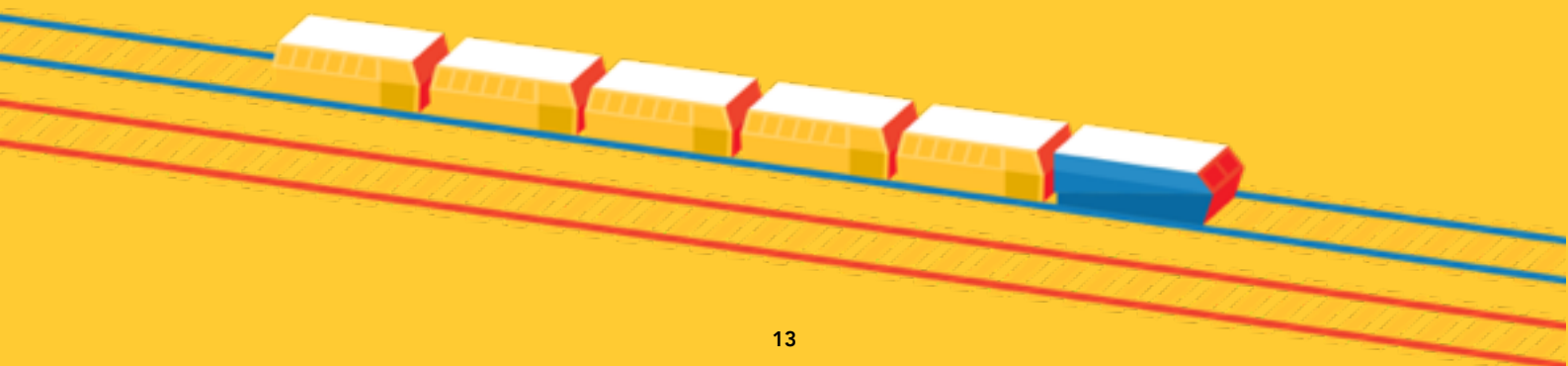
Prezentowana publikacja jest istotnym elementem procesu dydaktycznego, jak również współpracy studentów, pracowników naukowych i praktyków. Staje się ona podstawą do dalszych rozważań


nad przyszłością kolei oraz inspiracją do dyskusji i działań mających na celu sprostanie współczesnym wyzwaniom w zakresie organizacji szeroko rozumianego systemu transportu kolejowego w miastach i regionach.



O KOLEI.

WPŁYW KOLEI NA ROZWÓJ
MIAST I REGIONÓW





LINIA KOLEJOWA JAKO STYMULATOR ROZWOJU KONURBACJI WARSZAWSKO- -ŁÓDZKIEJ

Stanisław Bereziński

Student V roku Gospodarki Przestrzennej na Uniwersytecie Warszawskim. Członek Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Spatium. Zainteresowany tematyką transportu (głównie kolejowego) ze szczególnym uwzględnieniem jego wymiaru przestrzennego.

Kolej już od początku swojego istnienia odgrywa ważną rolę w transporcie pasażerów i towarów pomiędzy miastami. W poniższym artykule autor spróbuje zaznaczyć niektóre aspekty związane z koniecznością kształtowania konurbacji warszawsko-łódzkiej oraz wiodącą rolę kolei w tym procesie.

Potencjał konurbacji warszawsko-łódzkiej

Utworzenie konurbacji warszawsko-łódzkiej wynika z głęboko teoretycznych i praktycznych przesłanek, spośród których szczególnie dwie wydają się bardzo istotne: transport i ludność¹.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na fakt centralnego położenia konurbacji w skali kraju, a także w skali kontynentu. Przez sieć rozpiętą pomiędzy Warszawą a Łodzią prowadzą aż cztery spośród pięciu Transeuropejskich Korytarzy Transportowych przebiegających przez Polskę. Centralne położenie zapewnia niemalże równy czas podróży do każdego rejonu kraju, stanowiąc atrakcyjną lokalizację dla firm.

Mimo zmian zachodzących w otaczającym świecie najprostszym kryterium oceny potencjału miast jest kryterium ludnościowe. Zgodnie z nim aglomeracja warszawska licząca 2,5 mln mieszkańców, aglomeracja łódzka z 1,1 mln oraz tereny pomiędzy tymi obszarami liczące około 0,5 mln mają łączny potencjał około 4 mln mieszkańców². Taka liczba ludności stanowi dobrą przeciwwagę dla Berlina czy Kijowa.

Oprócz samego potencjału ludnościowego wartością dla tak zbudowanej konurbacji jest status stolicy miasta Warszawy, co wiąże się ze zlokalizowaniem tu centrów administracyjnych, a także z prestiżem lokalizacji siedzib firm, oraz przemysłowa przeszłość Łodzi³.

¹ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa 2005.

² Smętkowski M., *Delimitacja obszarów metropolitalnych w Polsce – nowe spojrzenie*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2004.

³ *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź 2011; *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*, Samorząd Województwa Mazowieckiego, Warszawa 2004.

Dlaczego kolej?

Postawienie na transport kolejowy może spotkać się z krytyką zwolenników innych środków transportu. Za zasadne wydaje się zatem uargumentowanie, dlaczego to właśnie kolej ma największe możliwości stymulowania rozwoju konurbacji warszawsko-łódzkiej. Dzieje się tak głównie z czterech powodów:

1. Omijanie stref kongestii – co czwarty mieszkaniec Warszawy traci dziennie około 30 minut w korkach⁴. Jeśli założymy, że stawka za godzinę pracy wynosi 8 złotych, oznacza to, że dziennie tracimy około 2,5 mln złotych. Dodatkowe 30 minut każdego dnia to możliwość późniejszego wstawania do pracy czy więcej czasu na relaks po jej zakończeniu, co znowu stanowi korzyść w postaci zwiększenia efektywności pracy. Kolej zapewnia możliwość dotarcia bezpośrednio do centrów miast, pozwalając tym samym ominąć strefy kongestii i zaoszczędzić czas.
2. Ekologia – transport kolejowy uznawany jest za jeden z najczystszych środków komunikacji, na co wskazuje wiele raportów i badań, w tym dokumenty strategiczne Unii Europejskiej, np. tzw. „Biała Księga”. Najprostszym tego przykładem może być stopień emisji CO₂ niższy niż w przypadku transportu kołowego.
3. Skala transportu – dziennie na trasie Warszawa – Łódź podróżuje ponad 10 tysięcy osób⁵. Taki potok pasażerów obsłuży aż 2500 samochodów (4 miejsca) i tylko 34 pociągi (300 miejsc) – im więcej osób podróżuje, tym wybór transportu kolejowego staje się bardziej racjonalny.
4. Historia – komunikacja kolejowa ma już swoją historię w obsłudze tego połączenia i występuje zjawisko „przyzwyczajenia”. Dodatkowo

⁴ Mucha D., *Raport z badań sondażowych pt: „Jakość życia w dużej aglomeracji miejskiej na przykładzie problemów transportowych Warszawy”*, Zakład Informatyki i Badań Jakości Środowiska, Wydział Inżynierii Środowiska, Politechnika Warszawska, s. 40.

⁵ *Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2007–2013*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy – Departament Polityki Regionalnej, Warszawa 2005.

wzdłuż linii kolejowej z Warszawy do Łodzi powstawały liczne osiedla i miasteczka, z których wiele osób dociera dziś do obu miast.

Czas podróży

Głównymi kryteriami w konkurencji o pasażera są dziś cena, czas podróży i jej komfort. Podróż pomiędzy Warszawą a Łodzią możemy odbyć samochodem (autobusem), samolotem lub pociągiem. Czas jazdy w pierwszym przypadku wynosi około 2 godzin. Doliczyć należy jednak ewentualne korki i większą wrażliwość transportu kołowego na zdarzenia losowe. Większa liczba uczestników oraz relatywnie mniejszy stopień kontroli ruchu wpływa na zwiększenie częstotliwości kolizji. Czas podróży wynosić więc będzie ostatecznie około 150 minut.

Lot samolotem pomiędzy badanymi miastami trwa około 20 minut. Czas samej podróży jest jednak znacznie dłuższy. Aby bowiem skorzystać z samolotu, trzeba dostać się na lotnisko, które najczęściej jest położone peryferyjnie. Czas dojazdu na warszawskie Okęcie z centrum miasta to około 30 minut. Następnie pasażera czeka odprawa biletowo-bagażowa trwająca około 10 minut. Po wylądowaniu należy odebrać bagaż i dojechać do centrum Łodzi, co oznacza stratę kolejnych 30 minut. Łączny czas podróży to 90 minut. Mało konkurencyjna jest natomiast cena połączenia lotniczego – około 90 zł za bilet według cennika LOT-u.

Analizując obecną ofertę przewoźników kolejowych, czas podróży z Warszawy Centralnej do Łodzi Fabrycznej wynosi około 120 minut. Do tego wyniku należy doliczyć czas niezbędny na dotarcie do dworca w mieście A i następnie z dworca do celu podróży w mieście B – po około 20 minut. Czas podróży to nawet 160 minut. Pociąg przegrywa więc nieznacznie z samochodem, biorąc pod uwagę czas. Sprawa komfortu jest dyskusyjna, gdyż samochód zapewnia nam transport „od drzwi do drzwi”, jednakże w pociągu nie musimy osobiście prowadzić, więc możemy zająć się czytaniem ulubionej książki. Biorąc pod uwagę ceny, znów wyniki są dość zbliżone. Zgodnie z cennikiem PKP normalny bilet kolejowy na trasie

Warszawa – Łódź kosztuje około 60 zł. Z Dworca Centralnego w Warszawie do Dworca Łódź Fabryczna pokonujemy odległość około 140 km. Jeśli więc założymy średnie spalanie samochodu na poziomie 6 litrów na 100 km i cenę benzyny na poziomie 6 złotych, koszt podróży wyniesie nas około 50 złotych. Należy jednak pamiętać, że obecnie prowadzona rewitalizacja tego odcinka pozwoli na skrócenie czasu jazdy koleją poniżej 65 minut. Oznacza to, że całkowity czas podróży będzie wynosił około 105 minut – byłby to czas konkurencyjny dla połączenia lotniczego.

Dalsze skrócenie czasu podróży mogłoby nastąpić przy budowie linii dużych prędkości. Projekt KDP, który na razie został odłożony, zakładał skrócenie czasu podróży pomiędzy Warszawą i Łodzią do około 35 minut⁶. Oznaczałoby to, że całkowity czas podróży kształtowałby się na poziomie 80 minut. Pamiętać jednak należy, że oferta taka wiązałaby się z droższymi biletami, zaś realizacja koncepcji oznaczałaby wydatek kilku miliardów złotych... Pytanie o opłacalność tej inwestycji pozostaje otwarte.

Plany transportowe

Skrócenie czasu podróży na linii kolejowej wynika z wewnętrznej polityki zarządcy infrastruktury i strategii przewoźnika, którym zależy na uzyskaniu jak najbardziej konkurencyjnej oferty przewozowej. Ponieważ jednak jakość infrastruktury wpływa na dostępność poszczególnych miast czy gmin, w interesie każdego z samorządów leży, aby jak najbardziej ją poprawić. Skrócenie całkowitego czasu przejazdu wymaga synchronizacji poszczególnych rodzajów transportu oraz prowadzenia wspólnej polityki zarządzania. Narzędziem, które ma umożliwić właśnie takie zarządzanie są plany transportowe, których zakres i szczegółowe ustalenia można znaleźć w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu*

⁶ Program budowy linii dużych prędkości w Polsce – uwarunkowania społeczno-ekonomiczne, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa 2010, s. 27.

*planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*⁷ oraz *Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*⁸. Od stycznia 2013 roku plany transportowe staną się obligatoryjnymi dokumentami dla dużej części samorządów, a fakultatywnymi dla pozostałych. Co więcej, dokumenty te będą aktami prawa miejscowego, co oznacza, że obok miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będą kształtować w istotny sposób działania i zarządzanie przestrzenią.

Trudno w jednoznaczny sposób wyliczyć specjalistów, którzy powinni zajmować się tworzeniem planów transportowych, z racji tego, że zakres takiego dokumentu wykracza daleko poza wiedzę, którą zgłębiają studenci transportu na uczelniach technicznych. Z punktu widzenia autora kluczowe wydaje się więc podkreślenie, że w przygotowaniu każdego z punktów załączonego poniżej artykułu 12. wspomnianej ustawy może brać udział „gospodarz przestrzenny”.

„Art. 12.

1. Plan transportowy określa w szczególności:

1. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
2. ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
3. przewidywane finansowanie usług przewozowych;
4. preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
5. zasady organizacji rynku przewozów;
6. pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
7. przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684.

⁸ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz 13.

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności:
 1. stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
 2. sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
 3. wpływ transportu na środowisko;
 4. potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
 5. potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
 6. rentowność linii komunikacyjnych;
 7. w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.”

Podsumowanie


Konieczność rozwoju konurbacji warszawsko-łódzkiej wynika z potrzeby stworzenia w kraju konkurencyjnego, lub może raczej dominującego, ośrodka miejskiego w tej części Europy. Oba miasta posiadają wystarczające zasoby, aby takiemu zadaniu sprostać. Potencjał ludnościowy powstałej konurbacji wymusza wykorzystanie masowych środków transportu. Linia kolejowa Warszawa – Łódź ma wystarczający potencjał do stania się osią rozwoju konurbacji warszawsko-łódzkiej. Aby w pełni go wykorzystać, niezbędne jest jednak skoordynowanie działań

i polityk samorządów wszystkich szczebli oraz podmiotów prywatnych, co powinno się odbywać za pomocą dokumentów strategicznych, a w szczególności na poziomie planów transportowych. Celem nadrzędnym powinno być skrócenie całkowitego czasu podróży pomiędzy centrami biegunów nowej konurbacji do poniżej 100 minut, z równoczesną poprawą dostępności terenów położonych pomiędzy nimi oraz podniesienie komfortu jazdy.

Bibliografia

- Brzeziński A., Roszkowski M., *Plan transportowy – proces przygotowania, cel i zakres w ocenie ekspertów*, Materiały z Konferencji Naukowo-Technicznej SITK RP Oddział w Warszawie „Plan transportowy w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym”, 25 XI 2009.
- Czasopismo *Rynek Kolejowy* nr 3/2012, s. 53–55; nr 4/2012, s. 52–53, Wydawnictwo Rynek Kolejowy, Warszawa.
- *Drogowe paneuropejskie korytarze transportowe*, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Biuro Studiów Sieci Drogowej, Warszawa 1999.
- *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa 2005.
- Mucha D., *Raport z badań sondażowych pt: „Jakość życia w dużej aglomeracji miejskiej na przykładzie problemów transportowych Warszawy”*, Zakład Informatyki i Badań Jakości Środowiska, Wydział Inżynierii Środowiska, Politechnika Warszawska.
- *Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2007–2013*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy – Departament Polityki Regionalnej, Warszawa 2005.
- Panasewicz B., Wasilewska E., *Transeuropejski system transportowy*, Uniwersytet Gdański.
- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego*, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódź 2011.
- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*, Samorząd Województwa Mazowieckiego, Warszawa 2004.
- *Program budowy linii dużych prędkości w Polsce – uwarunkowania społeczno-ekonomiczne*, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa 2010.
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684.

- Smętkowski M., *Delimitacja obszarów metropolitalnych w Polsce – nowe spojrzenie*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2004.
- *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2013.
- *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13.



POMYSŁY KOLEJOWE W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ

ROZWIĄZANIA MAJĄCE USPRAWNIĆ TRANSPORT LOKALNY

Paweł Krzemiński

Student I roku II stopnia Gospodarki Przestrzennej, specjalność: Rozwój miast i regionów. Członek Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Szczególnie zainteresowany tematyką transportu publicznego i architektury. Jego praca licencjacka oparła się na tematyce transportu w aglomeracji i zrównoważonego rozwoju. Na co dzień dodatkowo – fan muzyki, rowerzysta, zainteresowany elektroniką, technologiami i motoryzacją. A najważniejsze – lubi dalekie podróże (najlepiej pociągiem).

Izabela Piwczyk

Studentka I roku II stopnia Gospodarki Przestrzennej, specjalność: Rozwój miast i regionów oraz II roku I stopnia Ekonomii, specjalność: Publicystyka ekonomiczna i public relations Członkini Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Zainteresowania naukowe w dziedzinie socjologii miasta, marketingu terytorialnego i PR. Praca licencjacka poruszała problem funkcjonowania galerii handlowych w mieście jako obiektów ciekawych, a zarazem kontrowersyjnych w zakresie zarządzania przestrzenią zurbanizowaną. Osobiście – pasjonatka podróży, żeglarstwa i turystyki górskiej, amatorka pióra i łyżwiarstwa figurowego.

Władze Aglomeracji Poznańskiej borykają się z licznymi problemami związanymi z transportem, od których rozwiązania zależy efektywność systemu transportowego w rozwijającym się zespole miejskim. W niniejszym artykule przedstawiony zostanie ogólny zarys wybranych inicjatyw w trakcie realizacji lub zapisanych w *Strategii Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020*, związanych ze zintegrowaniem różnych form transportu zbiorowego takich jak: kolej metropolitalna Aglomeracji Poznańskiej, wprowadzenie tramwajów dwusystemowych oraz spektakularna budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Poznań Główny. Mają one stworzyć nową formułę dla transportu aglomeracyjnego w okolicach Poznania. Nie są pomysłami autorskimi, lecz stanowią przykłady przejmowania dobrych praktyk z innych miast.

Kolej metropolitalna Aglomeracji Poznańskiej

Integracja transportu publicznego na terenie Aglomeracji Poznańskiej ma kluczowe znaczenie dla zachowania spójności jej struktury. Niezbędne jest zapewnienie sprawnego dojazdu do Dworca Głównego w Poznaniu z miejscowości otaczających aglomerację. W 2009 roku rozpoczęła swą działalność spółka Koleje Wielkopolskie mająca obsługiwać lokalne połączenia kolejowe na obszarze województwa wielkopolskiego. Jednakże na trasach wychodzących z Poznania istnieją obecnie tylko dwie takie linie komunikacyjne (prowadzące do Wągrowca oraz do Wolsztyna). Tymczasem zarówno Poznań, jak i miasta oraz wsie Aglomeracji Poznańskiej posiadają dobry dostęp do torów i stacji kolejowych, z których jednak można korzystać pod warunkiem zakupienia osobnego biletu u regionalnego przewoźnika kolejowego. Ponadto liczba odjazdów na danych liniach jest niewystarczająca, a ich czas nie jest dostosowany do potrzeb pasażerów.

Aby niwelować opisane powyżej problemy, władze województwa wielkopolskiego we współpracy z Kolejami Wielkopolskimi planują

utworzenie kilku kolejnych linii kolejowych prowadzących do Poznania. Pozwoli to zwiększyć dostępność terenów peryferyjnych wobec obszaru centralnego aglomeracji oraz dodatkowo zdywersyfikować ofertę transportową. Istotnym czynnikiem w tworzeniu kolei metropolitalnej dla Aglomeracji Poznańskiej jest położenie i wielkość Poznańskiego Węzła Kolejowego. Centralny punkt w sieci kolejowej Poznania stanowi oś torów północ – południe, stanowiąca dojazd do Dworca Głównego. Od niej rozchodzi się promieniście dziewięć innych linii kolejowych. Dodatkowo całość połączona jest linią kolei obwodowej, dzięki której pociągi przejeżdżające przez Poznań mogą ominąć śródmieście.

W projekcie rozwoju Poznańskiej Kolei Metropolitalnej planowane jest utworzenie pięciu linii kolejowych rozchodzących się w dziewięciu kierunkach do największych miejscowości otaczających Poznań w promieniu około pięćdziesięciu kilometrów od centrum miasta. Tylko jedna spośród tychże linii ma kończyć bieg na poznańskim Dworcu Głównym, reszta natomiast będzie miała przebieg przelotowy. Jest to podyktowane zamiarem jak najmniejszego obciążania stacji, ponieważ dodatkowe postoje mogłyby doprowadzić do kongestii komunikacyjnej na szlakach dojazdowych do wspomnianego dworca. W kwestii rozkładów jazdy pociągów priorytetem jest, ażeby na każdej linii pojazdy odjeżdżały ze stacji co 30 lub nawet co 20 minut. Rozwiązanie ma prowadzić do korzyści w wymiarze zarówno ekonomicznym, jak i przestrzennym, takich jak zwiększona liczba użytkowników transportu publicznego czy zmniejszenie zatorów na drogach kołowych w Aglomeracji Poznańskiej, a w szczególności w jej obszarze centralnym. Dodatkową zachętą będą tworzone przy stacjach kolejowych parkingi typu „Parkuj i Jedź” (ang. *Park & Ride*), na których pasażerowie będą mogli pozostawić swe samochody, by w dalszą podróż udać się pociągiem¹.

¹ *Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2010, s. 92–93.



Fotografia 1. Szynobus Kolei Wielkopolskich produkcji bydgoskiej Pesy na Dworcu Letnim w Poznaniu.
Autor: Paweł Krzemiński, 17 VII 2012.

Tramwaje dwusystemowe

Połączenia z wykorzystaniem torów kolejowych staną się dodatkowo bardziej atrakcyjne, gdy do ruchu wprowadzone zostaną tramwaje dwusystemowe, czyli pojazdy poruszające się zarówno po torach tramwajowych, jak i kolejowych. Przykłady dobrych praktyk takich miast jak niemieckie Nordhausen, francuska Miluza czy amerykańskie San Diego pozwalają dostrzec, że rozwiązanie, w którym tramwaj porusza się zarówno po ulicach miast, jak i po torach kolejowych, jest korzystne. Konwencjonalny tramwaj nie może bowiem dojechać na dworcowe perony, pociągi natomiast bardzo rzadko docierają do gęsto zabudowanych śródmieść. Tramwaj dwusystemowy jest rozwiązaniem eliminującym owe ograniczenia, dzięki czemu podmiejskie stacje kolejowe w aglomeracjach zyskują bezpośrednie połączenie z obszarem centralnym zespołu miejskiego. Niewątpliwym atutem rozwiązania jest również fakt, że do jego wprowadzenia nie jest konieczna budowa nowej infrastruktury, a jedynie zakup

specjalnego taboru i dostosowanie sieci oraz przystanków do nowych potrzeb².

Występuje wiele technicznych wymogów charakteryzujących tramwaj dwusystemowy. Należy zastosować odpowiednie koła, system przetwornic i przełącznika obwodów przy zmianie napięcia (opcjonalnie można zastosować hybrydowy silnik Diesla) oraz sygnalizację i oznaczenia właściwe dla obu systemów. Ważne jest również użycie jednolitej szerokości torów (dla Poznania będzie to 1435 mm). Tramwaj dwusystemowy powinien być ponadto dostosowany do różnic wysokości peronów kolejowych i przystanków miejskich, a jego siła zderzenia musi być taka sama, jaka charakteryzuje pociągi na kolei.

Koniecznym jest stworzenie węzłów integracyjnych, które umożliwią wprowadzanie tramwajów dwusystemowych na różne trasy i urozmaicenie sieci połączeń transportu metropolitalnego. Węzły te są planowane w Poznaniu przy następujących dworcach: Główny, Starołęka i Wschód. Jedna z tras ma połączyć dzielnicę Piątkowo z podpoznańskim Luboniem, w ramach integracji linii Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST) przy dworcu Poznań Główny z siecią kolejową. W przypadku zrealizowania tego projektu spełni się pierwotne założenie budowy PST, czyli połączenie północnej i południowej części Aglomeracji Poznańskiej. Planowane jest również szybkie i bezpośrednie połączenie dwusystemowe poznańskiego dworca PKP z Portem Lotniczym Ławica. Przy jego realizacji wykorzystana zostanie dawna bocznica kolejowa do Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych w dzielnicy Wola, która stworzy odnogę linii kolejowej Poznań – Szczecin. W dalszej perspektywie przewidywane są połączenia przy pomocy tramwaju dwusystemowego z Poznania w kierunkach Murowanej Gośliny, Swarzędza, Kórnik, Puszczykowa czy Dopiewa³.

² Bresch B., *Transport w aglomeracjach miejskich zintegrowany z infrastrukturą kolejową*, SITK RP Oddział w Poznaniu, Poznań 2010, s. 8–12.

³ *Ibidem*.

Zintegrowane Centrum Komunikacyjne Poznań Główny

Poruszając temat rozwiązań kolejowych w Aglomeracji Poznańskiej, nie sposób nie wspomnieć o jednej z najbardziej spektakularnych inwestycji, jaką jest budowa i modernizacja węzła kolejowego Poznań Główny, symultanicznie związana z realizacją ulepszeń w mieście w ramach przygotowań do EURO 2012. Nowy budynek dworca, którego część została oddana do użytku przed turniejem, stanowi ażurową konstrukcję mającą nawiązywać architektonicznie do kształtu czoła jadącego pociągu. Całkowite ukończenie inwestycji planowane jest za kilka lat, a jej rezultatem będzie centrum komunikacyjne na miarę miasta pretendującego do roli metropolii. Nowy dworzec kolejowy połączony zostanie z dworcem autobusowym oraz przystankami miejskiej komunikacji tramwajowej, co ma umożliwić optymalną sprawność przemieszczania się z tego punktu do innych części miasta. Ciekawym rozwiązaniem ekonomiczno-organizacyjnym będzie integracja tego obiektu z galerią handlową.

Fotografia 2. Nowy budynek dworca głównego w Poznaniu – czerwiec 2012.

Autor: Izabela Piwczyk, 29 VI 2012.



Tendencja łączenia funkcji handlowej z komunikacyjną w Polsce jest nowa, dlatego warto poświęcić jej kilka słów. Pomysł ów związany jest z dostrzeżeniem przez inwestorów potencjału płynącego z budowy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych przy strategicznych i charakterystycznych punktach w przestrzeni miasta. Napływ potencjalnych klientów do galerii handlowej jest wówczas gwarantowany ze względu na znaczenie powiązanego z nią obiektu. Możliwe jest wygenerowanie efektu synergii i współpracy korzystnej dla obiektów dostarczających oba rodzaje funkcji. Współpraca ta odbywa się na zasadzie formuły partnerstwa publiczno-prywatnego lub do niej zbliżonej. Podmiot zainteresowany przebudową węzła komunikacyjnego zawiera umowę z prywatnym inwestorem, który wzniesie nowy dworzec, pokrywając ze swojego kapitału koszty inwestycji. W zamian partner prywatny otrzymuje grunt pod budowę galerii handlowej, która pozostanie własnością inwestora i z której przyszłe zyski będą stanowiły formę rozliczenia oraz zwrotu kapitału⁴.

Zły stan dworców kolejowych i autobusowych stanowi jeden z powszechnie dostrzeganych problemów w polskiej przestrzeni zurbanizowanej. Obiekty te zazwyczaj nie są własnością miasta, lecz spółek transportowych, których na ogół nie stać na kosztowne inwestycje i przebudowy. Problem dotyka jednak miasto, wpływając na jego negatywne postrzeganie i implikując chaos przestrzenny. Węzeł komunikacyjny ma charakter wizytówki miasta – „pierwszego wrażenia” dla przyjezdnych. Dlatego też budowa centrów komunikacyjnych zintegrowanych z funkcją handlową stanowi dla miasta korzyść w postaci poprawy wizerunku dworca jako nowoczesnego obiektu ciekawego dla odbiorcy pod względem bogactwa pełnionych funkcji i stawianego w opozycji do „straszących” polskich dworców.

⁴ *Galerie handlowe rosną na dworcach*, „Puls Biznesu”, 1 XII 2011.

Na podstawie opisanych powyżej przykładów widoczne jest, jak ważną rolę pełni infrastruktura kolejowa w rozwiązaniach komunikacyjnych wdrażanych w Aglomeracji Poznańskiej. Jednocześnie rozwiązania te obrazują widoczną ostatnio w polskich miastach tendencję do integracji różnych form transportu publicznego. Na terenie Aglomeracji Poznańskiej formule tej sprzyja przestrzenny rozkład sieci torów oraz węzłów kolejowych. Pojawiają się również nowe możliwości finansowania kosztownych inwestycji związanych z przebudową węzłów transportu publicznego, prowadzących do urozmaicenia pełnionych przez nie funkcji. W efekcie tych inwestycji powstanie atrakcyjna sieć połączeń, która wpłynie na spójność przestrzenną oraz zmniejszy kongestię komunikacyjną na całym obszarze Aglomeracji Poznańskiej.

Bibliografia

- Bresch B., *Transport w aglomeracjach miejskich zintegrowany z infrastrukturą kolejową*, SITK RP Oddział w Poznaniu, Poznań 2010.
- *Galerie handlowe rosną na dworcach*, „Puls Biznesu”, 1 XII 2011.
- *Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej – Metropolia Poznań 2020*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań 2010.



WROCŁAWSKIE DWORCE KOLEJOWE W CZORAJ, DZIŚ I JUTRO

Iwona Palińska

Studentka II roku Gospodarki Przestrzennej na Wydziale Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu. Wiecznie głodna i niewyspana, ale z wystarczającymi pokładami energii do egzystowania w dzisiejszym świecie. W SKN Planowania Przestrzennego PUZZLE działa od niedawna i mimo że znalazła się tam przypadkiem, nie żałuje, że została. Ma milion pomysłów na minutę i walczy ze swoim lenistwem, aby je w końcu zrealizować.

Kama Wowk

Studentka I roku studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna i II roku na kierunku Geodezja i Kartografia. Członkini SKN Planowania Przestrzennego PUZZLE, działającego przy Katedrze Gospodarki Przestrzennej na Uniwersytecie Przyrodniczym we Wrocławiu. Zainteresowana tematyką modernizacji oraz rewitalizacji, głównie wielkich zespołów mieszkaniowych, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Wrocławski Węzeł Kolejowy łączy dziewięć różnych kierunków linii kolejowych zbiegających się we Wrocławiu – siedem z nich obsługuje ruch pasażerski, natomiast dwie towarowy. Podstawowo układ sieci kolejowych w obszarze węzła opiera się na liniach przebiegających przez stację Wrocław Główny i dochodzących do stacji Wrocław Świebodzki, które stanowią główne osie przewozowe. Od 1842 roku wytyczano na Śląsku linie kolejowe do Oławy, Brzegu i Świebodzic, a w 1846 roku nawet do Berlina. We Wrocławiu w ciągu trzech lat wzniesiono trzy dworce kolejowe: Górnośląski (1842), Świebodzki (1843) i Dolnośląsko-Marchijski (1844). Już w 1855 roku został oddany do użytku okazały nowy Dworzec Górnośląski (Dworzec Główny), gdyż pierwszy okazał się za mały. Na przełomie lat 60. i 70. XIX wieku powstały: Dworzec Nadodrze (1868) i Dworzec Miejski Prawego Brzegu Odry (1871–1872). W następnych latach zagęszczano sieć kolejową na Śląsku i połączono ją z systemem linii europejskich, wzniesiono także liczne stacje w nowych dzielnicach Wrocławia. Kolej przyczyniła się do rozwoju turystyki i umożliwiła podróżowanie na niespotykaną wcześniej skalę. Miasto obecnie posiada 26 stacji, w tym 19 funkcjonujących. Nieodłącznym ich elementem jest różnorodność architektoniczna oraz połączenie sztuki z technologią. Mają ciekawą historię, część z nich poddano adaptacji na muzea czy teatry, niektóre zastaniemy w trakcie modernizacji lub w ruinie. Poniżej dokonano charakterystyki wybranych wrocławskich dworców.

Wrocław Główny

Pierwszą linią kolejową doprowadzoną do Wrocławia była planowana od 1836 roku Kolej Górnośląska, uruchomiona w 1842 roku na odcinku Wrocław – Oława, a następnie wydłużona przez Brzeg i Opole do wschodniej części Górnego Śląska. Pierwszym dworcem w mieście był Dworzec Górnośląski, którego funkcję (ze względu na duży ruch) przejął Wrocław Główny. Projektantem budynku był Wilhelm Grapow, architekt królewski Kolei Górnośląskich. W latach 1899–1904 dworzec

rozbudowano w stylu łączącym elementy historyzmu i secesji według projektu Bernarda Klüschego, zachowując części dotychczasowej konstrukcji. Znajdujące się na południe od dworca składy węgla zlikwidowano i na ich miejscu wybudowano pięć nowych peronów oraz trójtorową estakadę kolejową. Peron piąty, położony po południowej stronie dworca, przylegał tylko do pojedynczego toru i nakryty był własnym daszkiem pulpitowym. Osobna, znacznie mniejsza hala peronowa powstała nad wschodnim odcinkiem peronów, przeznaczonym na obsługę wagonów pocztowych. Od 1947 roku w budynku istniało kino dworcowe¹.

Obecnie dworzec jest modernizowany. W holu dworca zainstalowane zostaną schody ruchome, którymi będzie można dostać się na kondygnację +1. Z tego poziomu będzie wychodzić się na pas zieleni – ciąg spacerowy zlokalizowany pomiędzy halami peronowymi a kopułą wieńczącą hall główny. Inwestycja obejmie także plac przed dworcem, który docelowo ma zmienić się w oazę zieleni, deptak wraz z ławeczkami i miejscem do odpoczynku, ponadto odtworzone zostaną tarasy restauracyjne. Pod placem powstanie parking na ponad dwieście miejsc, a na powierzchni – parking dla rowerów. Przebudowie zostaną poddane także perony dworcowe. Zamontowany zostanie elektroniczny system informacji pasażerskiej, taśma bagażowa oraz ruchome schody².

Wrocław Świebodzki

Najstarszym z zachowanych do dzisiaj dworców kolejowych we Wrocławiu jest Wrocław Świebodzki. Jego powstanie związane jest z uruchomieniem Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzkiej, której otwarcie nastąpiło w 1843 roku. Projekt dworca należał do członków Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzkiej. Dworzec Wrocław Świebodzki od samego początku stanowił najważniejszy trzon i punkt wyjścia

¹ Zwierz M., *Wrocławskie dworce kolejowe, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006*, s. 123–129, 165–180.

² Polskie Koleje Państwowe S.A., *Informacja Prasowa PKP S.A. – Podpisanie umowy na wykonanie modernizacji dworca Wrocław Główny*, <http://www.pkp.pl/node/3663>, 21 X 2012.

wszystkich połączeń. O jego rozbudowie zaczęto myśleć dopiero w dwudziestą piątą rocznicę powstania stacji. Inwestycja objęła m.in. budowę skrzydła północnego i południowego, przebudowę części środkowej oraz gmachu głównego. Po zamknięciu wszystkich połączeń z Dworca Świebodzkiego, co miało miejsce w latach 90. XX wieku, przestał on całkowicie spełniać swoją funkcję³.

Współcześnie jest siedzibą różnych instytucji handlowych i kulturalnych. PKP wydzierżawiły pomieszczenia dworca Teatrowi Polskiemu i firmom usługowym. Na torach pojawili się handlarze. Opracowano koncepcję przebudowy i rewitalizacji dworca, który miałby być wyłączony z obsługi podróży, a stałby się obiektem handlowo-usługowym pełniącym także funkcje kulturalną i hotelową. Pojawił się również pomysł zagospodarowania terenu wokół obiektu oraz uruchomienia dworca, którego zadaniem miałyby być zapewnienie połączenia między lotniskiem a centrum miasta.

Dworzec Marchijski

Rok po kolei świebodzickiej uruchomiło swoje połączenia, pierwotnie do Legnicy, Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, które swój Dworzec Marchijski postawiło w bliskim sąsiedztwie Dworca Świebodzkiego. Rozpoczynająca się na dworcu linia kolejowa łączyła Dolny Śląsk z Berlinem, a od 1 września 1847 dodatkowym 28-kilometrowym łącznikiem także ze Zgorzelcem. Dworzec Marchijski był dworcem czołowym, składał się z dwóch wież z przylegającymi do nich budynkami w stylu neorenesansowej willi włoskiej. Pomiędzy wieżami rozpięta była trójnawowa hala mieszcząca dwa perony oraz podwójny tor pośrodku. Wraz ze wzrostem znaczenia sąsiednich stacji ruch na dworcu Marchijskim systematycznie zmniejszał się, a od 1908 roku ograniczał się już tylko do obsługi podmiejskiej linii. W następnych dziesięcioleciach rozebrano

³ Zwierz M., *op. cit.*, s. 133–154.

torowiska i wszelkie instalacje kolejowe w obrębie tego dworca, a okoliczne tereny częściowo zabudowano, na ogół obiektami tymczasowymi, albo pozostawiono jako place targowe, parkingi lub nieużytki⁴. Obecnie pozostałość po budynku dworcowym jest opuszczona i niezagospodarowana, czeka na inwestora.

Wrocław Leśnica

Kolejnym szczególnym dworcem jest Wrocław Leśnica powstały w latach 50. XIX wieku. W tym czasie stacja składała się jedynie z jednopiętrowego budynku, magazynu, niewielkiej budowli stacji spiętrzającej wody oraz toalet. W latach 90. XIX wieku dworzec Leśnica zaczął się systematycznie rozwijać. W roku 1906 rozpoczęto budowę osiedla dla pracowników kolei. Jednopiętrowy budynek stacji założono na planie prostokąta. Dworzec był murowany i tynkowany, posiadał dwuspadowy dach. Na parterze stacji znajdował się hol, kasy biletowe, poczekalnia oraz pomieszczenia służbowe, na piętrze zaś mieszkania dla pracowników stacji⁵.

Współcześnie stacja spełnia swoją pierwotną funkcję na linii Wrocław – Węglińiec. W 2011 roku zakończono prace remontowe, które objęły zabudowę dworca. Odnowiono elewację, budynek odzyskał zegar, zaopatrzony został również w monitoring, jednocześnie dostosowano obiekt do potrzeb osób niepełnosprawnych. W planach jest również ukończenie modernizacji torów, peronów, sieci trakcyjnej, obiektów inżynierskich oraz telekomunikacyjnych⁶.

⁴ *Ibidem*, s. 157–162.

⁵ *Ibidem*, s. 213–214.

⁶ Polskie Koleje Państwowe S.A., *Informacja Prasowa PKP S.A. – Wrocław Leśnica i Wrocław Kuźniki – robi się!*, <http://www.pkp.pl/node/4362>, 21 X 2012.

Wrocław Nadodrze

W wyniku powstania kolei Prawego Brzegu Odry wybudowano Dworzec Nadodrze. Swoje funkcjonowanie rozpoczął 28 maja 1868 roku, odprawiając i przyjmując pociągi na trasie z Wrocławia do Oleśnicy przez Psie Pole. Budynek dworca wzniesiono z czerwonej nieotynkowanej cegły. Trójkondygnacyjny korpus dworca posiada trzy ryzality, z czego środkowy poprzedzony jest arkadowym portykiem. Modernizację dworca rozpoczęto w 1912 roku, przebudowano tunele i perony, a także dokonano zmian w części towarowej. Po II wojnie światowej dworzec Nadodrze był pierwszym, który mógł przyjmować pociągi z kierunków wschodnich. Znamienne jest, że również tu uruchomiono pierwszą we Wrocławiu linię tramwajową⁷.

Mimo że Wrocław Nadodrze jest drugim co do wielkości dworcem w mieście, przoduje w niechlubnym rankingu najbardziej zaniedbanych miejsc Wrocławia. Jego modernizacji towarzyszy rewitalizacja i aktywizacja osiedla Nadodrze. Koncepcja Urzędu Miejskiego we Wrocławiu jest taka, aby w środku powstały pomieszczenia, w których wrocławianie będą mogli miło spędzać czas. Zaplanowano tam klub seniora, salę wielofunkcyjną oraz hostel. Nie zabraknie również wypożyczalni rowerów z parkingiem i warsztatem. Plac przed budynkiem zostanie zagospodarowany i udostępniony dla spacerowiczów z okresowymi jarmarkami i teatrem ulicznym⁸.

⁷ Zwierz M., *op. cit.*, s. 187–195.

⁸ Torz M., *Wrocław: Miasto bierze się za dworzec Nadodrze*, *Gazeta Wrocławska*, http://www.gazetawrocławska.pl/artykul/327174,wroclaw-miasto-bierze-sie-za-dworzec-nadodrze,id,t.html#czytaj_dalej, 21 X 2012.

Wrocław Brochów

Jednym z późniejszych dworców jest Wrocław Brochów, powstały w 1896 roku. Zasadniczym celem inwestycji było wyeliminowanie ruchu towarowego na osobowym Dworcu Głównym. Budynek dworca był w stosunku do ulicy nieco cofnięty, a ramy kompozycyjne tworzyły dwa domy mieszkalne, usytuowane przed nim szczytowo po bokach, oraz pozostałe budowle, ustawione kalenicowo wzdłuż pierzei ulicy. Stację pokrywała tynkowa elewacja, która dopełniona była charakterystycznymi obramowaniami okien, imitującymi kamień⁹.

Współcześnie dworzec pełni funkcję stacji osobowej i towarowej na linii Wrocław – Opole – Brzeg. W budynku stacji mieszczą się również zakłady usługowe. Stacja Wrocław Brochów zaliczana jest obecnie do grona największych stacji towarowych na Dolnym Śląsku. W 2011 roku rozpoczęto modernizację dworca. Proces ten zakłada m.in. wyremontowanie wszystkich pomieszczeń wraz z przystosowaniem ich do potrzeb osób niepełnosprawnych. Renowacja obejmie zarówno wnętrze obiektu, jak i jego fasadę. Odnowieniu zostanie poddana elewacja, występujące na niej sztukaterie, a także drewniane elementy konstrukcji szachulcowej, znajdującej się w górnej części budynku. Jednym z najważniejszych zadań jest renowacja historycznego zegara, umieszczonego na drewnianej konstrukcji szkieletowej szczytu¹⁰.

Na obszarze Wrocławia zlokalizowane są trzy duże dworce kolejowe: Wrocław Główny, Świebodzki i Nadodrze. Jednakże tylko Wrocław Główny daje możliwość dogodnego przesiadania się oraz dotarcia do centrum miasta. Ważnym zagadnieniem jest wykorzystanie kolei dla połączeń aglomeracyjnych. Uzasadnia to szczególnie duży wzrost zagospodarowania terenów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia. Są to tak zwane miasta satelity, dla których stolica Dolnego Śląska jest w stanie

⁹ Zwierz M., *op. cit.*, s. 206–208.

¹⁰ Wrocław Nowy Główny, <http://www.wroclawnowyglowny.pl>, 21 X 2012.

zapewnić usługi wyższego rzędu, będąc jednocześnie miejscem pracy, nauki, rozwoju i kultury. Obszary te są bardzo ważnym źródłem i celem przemieszczeń. Z analiz protokołów podróży dojeżdżających do pracy i szkół wynika, że największa ich liczba przemieszcza się wzdłuż odcinka linii kolejowej od stacji Wrocław Brochów przez Wrocław Główny, Wrocław Nadodrze do stacji Psie Pole oraz od stacji Wrocław Leśnica do Wrocław Główny. Należy maksymalnie wykorzystać istniejące już elementy sieci kolejowej, w tym dworce kolejowe, tym samym umożliwiając dogodne przemieszczanie się koleją w obrębie miasta, jak i w stronę miast satelickich, które, jak się okazuje, bardzo często wykorzystują transport kolejowy, aby dotrzeć do Wrocławia – miasta, od którego są częściowo uzależnione.

Bibliografia

- *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*, Biuro Rozwoju Wrocławia, Wrocław 2010.
- Zwierz M., *Wrocławskie dworce kolejowe, Muzeum Architektury we Wrocławiu*, Wrocław 2006.
- Gazeta Wrocławska, <http://www.gazetawroclawska.pl>.
- Polskie Koleje Państwowe S.A., <http://www.pkp.pl>.
- Wrocław Nowy Główny, <http://www.wroclawnowyglowny.pl>.



GDZIE JEST KRAKÓW GŁÓWNY...?

Maria Dudek

Studentka kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Finansów Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie. Od 2009 roku działa w Kole Naukowym Polityki Regionalnej, a od 2010 roku jest jego Prezesem. Trzykrotnie organizowała Ogólnopolskie Warsztaty Urbanistyczne. Co roku współorganizuje Konferencję Gospodarki Przestrzennej Space Day. Chętnie uczestniczy w Konferencjach organizowanych przez zaprzyjaźnione Uczelnie w całej Polsce.

W 2010 roku w Krakowie, po wielu debatach i dyskusjach, rozpoczęła się rozbudowa i przebudowa nowego dworca kolejowego Kraków Główny. Ma być to jeden z najnowocześniejszych tego typu obiektów w Polsce. Stanie się głównym węzłem komunikacyjnym w mieście, a podróżni będą pewni, gdzie znajduje się ich cel podróży. Czy aby na pewno nowy dworzec kolejowy będzie spełniał założone cele? Czy układ przestrzenny i funkcjonalność spełni wymagania tak wielu pasażerów oraz turystów krajowych i zagranicznych? Na te i inne pytania postaram się odpowiedzieć.

Nowy dworzec główny

Krakowska inwestycja kolejowa została przeprowadzona w ramach przygotowań do poprawiania polskiej infrastruktury transportowej przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Dlatego też oddanie budynków do użytku miało się odbyć w drugim kwartale 2012 roku. Sam dworzec w głównej mierze miał służyć przybyłym europejskim kibicom, aby ulepszyć i przyspieszyć obsługę zwiększonej liczby podróżnych i turystów. Należy podkreślić, że projekt inwestycyjny został ujęty w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Inwestycja przekroczyła zamierzony budżet – jej wartość wyniosła ponad 130 milionów złotych. Autorem projektu jest Agencja Architektoniczna Centrum sp. z o.o. Generalny wykonawca prac został wyłoniony w drodze przetargu i zostało nim Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego „BUDUS” S.A. z Katowic¹. Nowoczesny krakowski Dworzec Główny to jedna z planowanych inwestycji, która odbywa się w ramach budowy Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego. Będzie to główny punkt transportowy nie tylko Krakowa, ale całego województwa małopolskiego. Ten główny węzeł komunikacyjny będzie łączył ze sobą nie tylko linie kolejowe, ale także: podziemny krakowski tramwaj, parking samochodowy, dworzec autobusowy oraz port lotniczy

¹ Polskie Koleje Państwowe S.A., *Dworzec kolejowy Kraków Główny*, <http://www.pkp.pl/krakowglowny>, 20 VIII 2012.

w Balicach. Wszystkie elementy tego centrum połączone zostaną ruchomymi schodami, platformami, windami oraz tradycyjnymi klatkami schodowymi. Przestrzeń dla pasażerów zostanie zorganizowana na powierzchni 12 tysięcy metrów kwadratowych. Hall główny będzie zawierał między innymi: kasy biletowe, centra obsługi klienta, skrytki bagażowe, miejskie punkty informacyjne, bankomaty, kafejki oraz kioski prasowe. Projekt zapewnia pasażerom kolei możliwość szybkiego i sprawnego dostępu do innych środków komunikacji publicznej. Stwarza dobrą ofertę przesiadkową np. z transportu kolejowego do autobusowego. Kolejowy Dworzec Podziemny projektowany jest jako przestrzeń komunikacyjno-usługowo-handlowa.

Krakowskie Centrum Komunikacyjne jest wyzwaniem inżynierskim, ponieważ wszystkie wymienione inwestycje znajdują się będą na wielu poziomach. Najniżej usytuowany jest już funkcjonujący Krakowski Szybki Tramwaj (na poziomie -2). Piętro wyżej znajduje się tunel samochodowy oraz obecnie powstająca hala Dworca Głównego z dolnym poziomem Regionalnego Dworca Autobusowego (RDA). Natomiast na poziomie 0 – górny poziom RDA. Również w tej części przechodzą torry kolejowe, zaś nad torami powstał parking samochodowy².

Według Polskich Kolei Państwowych na nowym dworcu znacznie polepszy się jakość usług. Będzie więcej przestrzeni dla pasażerów, więcej kas i tablic informacyjnych. Podróżni bez problemu dotrą do każdego punktu dzięki wyraźnemu oznakowaniu. Łatwiej będzie można przejść z peronów na parking samochodowy, do Galerii Krakowskiej, na dworzec autobusowy i do tramwaju. Ponadto na dworcu działać będzie punkt odprawy bagażowej pasażerów wybierających się szynobusem do portu lotniczego w Balicach.

Na pewno nowy dworzec dobrze spełni funkcję transportową. Będzie sprzężony z innymi środkami komunikacji zbiorowej. W jednym miejscu

² Krakowskie Inwestycje, <http://krakowskieinwestycje.pl/>, 20 VIII 2012.

zostanie zlokalizowana niezbędna infrastruktura komunikacyjna uzupełniająca. Stare perony kolejowe zostaną unowocześnione, a zadanie po odnowieniu nie będzie już straszyć, lecz zapraszać turystów do podróżowania.

Stary budynek dworca przestanie służyć pasażerom. Jeśli zagospodarowanie go nie zainteresuje władz miasta lub samorządu województwa, nie wyklucza się, że zostanie zaoferowany prywatnym przedsiębiorcom. W konsekwencji może to doprowadzić do budowy nowego centrum handlowego w ścisłym centrum miasta.

Główny hall dworca jest „kręgosłupem komunikacyjnym” zbierającym ruch z następujących elementów infrastruktury:

- Dworca Podziemnego,
- peronów,
- holu kasowego,
- parkingu,
- podziemnego przystanku szybkiego tramwaju,
- Regionalnego i Miejskiego Dworca Autobusowego,
- wschodniego placu przed dworcem,
- Galerii Krakowskiej.

Problem dostępności dworca

Wejście główne do dworca będzie znajdowało się nie od Starego Miasta, lecz od wschodniej strony, gdzie znajduje się dolna płyta Regionalnego Dworca Autobusowego, tunel samochodowy oraz przejście do Galerii Krakowskiej. Czy aby na pewno główne wejście do dworca, tak ważnego punktu w tkance miejskiej, stanie się widoczne dla każdego podróżnego? Myślę, że nie. Planowane wejście jest po drugiej stronie głównego miasta. Nie ma do niego dobrego dojazdu samochodowego, a także brak oznakowań, które wskazywałyby drogę.

Niestety – to, co zrozumiałe dla mieszkańców Krakowa, jak i dla znających projekt, jest niezrozumiałe, a wręcz nieczytelne



Rysunek 1. Wyjście z tunelu od strony Starego Miasta w kierunku Dworca Głównego.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Earth.

dla odwiedzających i przesiadających się, którzy nie są zorientowani w tym terenie. Aby dotrzeć ze Starego Miasta na dworzec, musimy pokonać labirynt tuneli i ciągów komunikacji pieszej, zdając się jedynie na instynkt i zdawkowe informacje pojawiające się po drodze. Znajdując się na placu Jana Nowaka Jeziorańskiego, czyli idąc ze Starego Miasta w stronę Dworca Głównego, nie będziemy w stanie określić celu podróży, którym są perony kolejowe. Pierwsze, co ukazuje się przechodniom wychodzącym z przejścia podziemnego prowadzącego ze Starego Miasta, to Galeria Krakowska. Gmach dworca, mimo że zamyka jedną pierzeję placu, nie jest w tej chwili wystarczająco widoczny. Sytuację tę obrazuje Rysunek 1. Niebieska linia wskazuje pożądaną ścieżkę podróźnego, który zmierza w stronę dworca. Czerwona natomiast obrazuje konieczną drogę na perony.

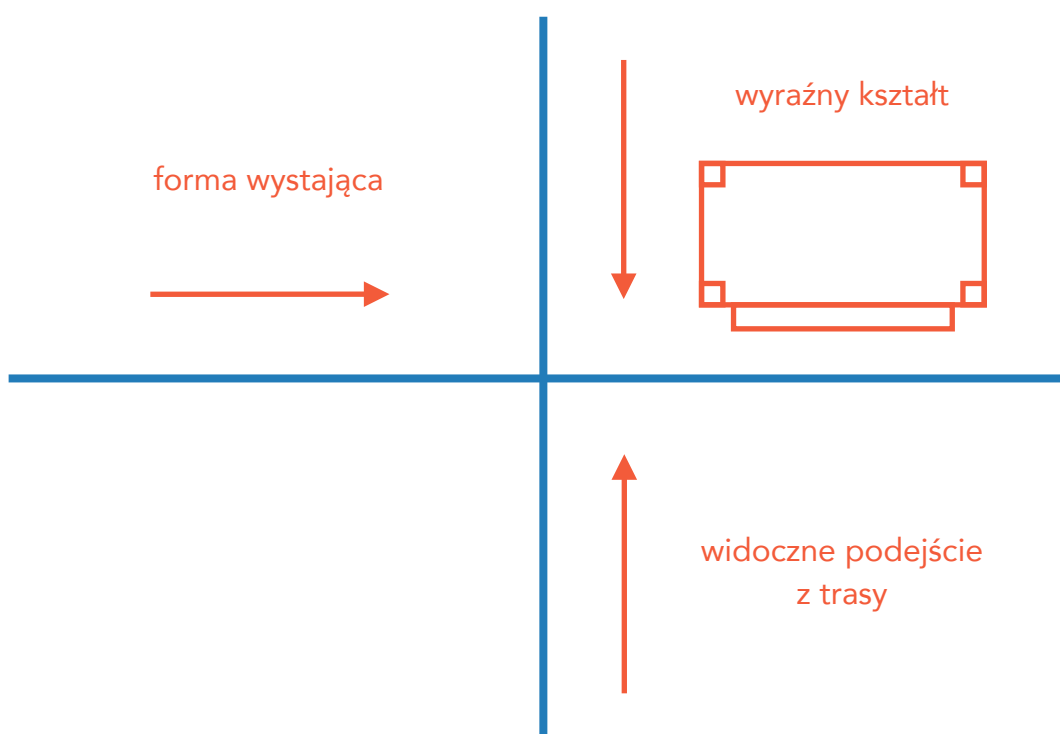
Kierując się teorią Christophera Alexandra dotyczącą lokalizacji budynków głównych w mieście oraz ich formy³, można łatwo stwierdzić, że projektowana inwestycja będzie pod tym względem wybrakowana.

³ Alexander Ch., *Język wzorców. Miasta, Budynki, Konstrukcja* (tyt. org. *A Pattern Language*), Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008, s. 488–493.

Budynek główny musi być tak usytuowany, aby ludzie zdawali sobie sprawę z tego, że się do niego zbliżają, a po jego ujrzeniu pierwszą rzeczą, jaka powinna być widoczna, jest wejście główne bądź jakiś sygnał mówiący o położeniu tego wejścia. Alexander mówi o tym, że kiedy wiemy, gdzie znajduje się wejście główne, działamy automatycznie, nie musimy zaprzętać sobie głowy myśleniem o nim. Wchodzimy bez zastanowienia, nie musimy uważnie obserwować otoczenia tylko po to, żeby nie zgubić drogi. Poruszając się, każdy świadomie lub nieświadomie opracowuje z pewnym wyprzedzeniem swoją trasę po to, by wybrać jak najkrótszą drogę. Jeżeli wejścia do budynku nie widać, w chwili gdy staje się widoczny sam gmach, nie sposób opracować swej trasy. Aby było to możliwe, należałoby zobaczyć wejście jak tylko dostrzeże się budynek. Rysunek 2. przedstawia zasady Christophera Alexandra dotyczące wejścia głównego, które według mnie powinny mieć zastosowanie również w Krakowie.

Jak łatwo zauważyć, wymienione wyżej zasady nie znajdują zastosowania w projektowanym rozwiązaniu dla węzła Krakowskiego

Rysunek 2. Zasady wyznaczania wejścia głównego według Christophera Alexandra.
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Alexander Ch., *Język wzorców. Miasta, Budynki, Konstrukcja* (tyt. org. *A Pattern Language*), Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008, s. 488–493.



Centrum Komunikacyjnego. Brak jest czytelności i łatwości w dojściu do stacji Kraków Główny.

Gdyby władze miasta przed rozpoczęciem inwestycji w tej części miasta chciały zainspirować się dobrze funkcjonującymi zagranicznymi realizacjami, idealne rozwiązanie znalazłyby w Berlinie, Turynie czy Mediolanie. Hauptbahnhof w Berlinie moim zdaniem idealnie połączył funkcje komercyjne i transportowe, ponieważ współdziałają ze sobą bez dominacji którejs z nich. Natomiast w Krakowie głównym problemem staje się galeria handlowa, ponieważ funkcja transportowa jest w dużej części zdominowana przez Galerię Krakowską i to ona staje się budynkiem głównym, choć powinno być odwrotnie.

W przypadku zwartej tkanki miejskiej najlepszym rozwiązaniem wydaje się być stosowany w centrach miast włoskich dworzec czołowy. Tak jest właśnie w przypadku Turynu czy Mediolanu. Idąc od strony ścisłego centrum, wychodzimy bezpośrednio na wymuszoną funkcjonalnym układem peronów szeroką główną fasadę, w której zgodnie z teorią Christophera Alexandra bardzo wyraźnie zaznaczone jest wejście główne.

Dworzec główny jest bardzo ważnym elementem miasta. Należy tak go zaprojektować, aby był widoczny z dużej odległości. Podróżujący, kierując się w stronę dworca, powinien od razu wiedzieć, gdzie ma się udać. Układ zaproponowany w Krakowie wiąże się z zagubieniem w przestrzeni miejskiej. Podziemny dworzec będzie niewidoczny, nieczytelny, a także – jak wiadomo – nie został on zrealizowany w wyznaczonym terminie. Tak więc podróżującym kibicom nie ułatwił przemieszczania się w trakcie trwania EURO 2012.

Bibliografia

- Alexander Ch., *Język wzorców. Miasta, Budynki, Konstrukcja* (tyt. org. *A Pattern Language*), Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008.

- Krakowskie Inwestycje, <http://krakowskieinwestycje.pl/>.
- Polskie Koleje Państwowe S.A., <http://www.pkp.pl/krakowglowny>.



METRO JAKO ŚRODEK KOMUNIKACJI NA TERENIE DUŻYCH MIAST

Justyna Orłowska

Studentka II roku studiów uzupełniających magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna (specjalność: Rozwój miast i regionów) oraz Zarządzanie (specjalność: Zarządzanie inwestycjami i nieruchomościami) na Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu. Jako wieloletni wiceprezes Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej brała udział w licznych badaniach naukowych oraz organizowała przedsięwzięcia skierowane do studentów. Swoje zainteresowania wykorzystuje również w konsultingowej organizacji studenckiej PBDA consulting, która działa w przestrzeni pomiędzy światem biznesu i edukacji. Jej największą pasją są podróże i turystyka.

Aneta Smolińska

Studentka II roku studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Członkini Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej, w którym pełniła funkcję sekretarza. Interesuje się zagadnieniami planowania przestrzennego oraz przemysłów kreatywnych. Chętnie powraca do rodzinnego miasta na Mazurach, gdzie odpoczywa, jeżdżąc na rowerze. W wolnym czasie realizuje swoje pasje kulinarne.

Transport a rozwój miast

Problematykę związków transportu i rozwoju sieci osadniczej rozpatrywać można w wielu aspektach. Najważniejszym czynnikiem, który wpływa na powstanie i rozwój aglomeracji jest jednak czynnik transportu. Zwracając uwagę na historyczne zmiany w sieci osadniczej, można zauważyć, że w okresie industrialnym wprowadzono środki masowego transportu oraz mechanizacji produkcji, które wyzwoliły procesy osadnicze o charakterze skupiającym, dając w efekcie różnego typu układy aglomeracyjne¹. Natomiast w okresie postindustrialnym dominowały procesy koncentracji osadnictwa, będące wynikiem ówczesnych ograniczeń możliwości komunikacyjnych i wytwórczych. Czasy współczesne to początek okresu metropolizacji, będącego wynikiem masowego wprowadzenia indywidualnych środków transportu. W tym czasie nastąpił wzrost automatyzacji produkcji i rozwoju środków przekazywania informacji i energii. W celu przeprowadzenia analizy dotyczącej wpływu komunikacji na rozwój miasta należy skupić się na zagadnieniach związanych ze zmianami w obszarze miasta, liczbie ludności i gęstości zaludnienia, a także kształcie przestrzennym miasta².

Szybki wzrost obszaru miasta możliwy jest dzięki wprowadzeniu i rozwojowi komunikacji wewnątrzmięskiej. W jej kolejnych formach, o coraz to większej szybkości przewozu i zdolności przewozowej, następuje nie tylko wzrost obszaru miasta, ale i zmiany w rozmieszczeniu ludności na jego terytorium związane z zabudową nowych obszarów. Poprzez szybszy przyrost obszaru miasta niż ludności maleje gęstość zaludnienia. Coraz szybsze środki komunikacyjne tj. metro i kolej miejska umożliwiają dojazd z dalszych odległości. Wzdłuż ich linii tworzą się pasy ciężenia do punktów komunikacyjnych, które wpływają na zmiany kształtu miasta,

1 Sochorzewski W., *Rola transportu w kształtowaniu aglomeracji miejsko-przemysłowych* [w:] *Transport w dużych aglomeracjach miejskich: Krajowa Konferencja*, Polska Akademia Nauk, Warszawa 1975, s. 5.

2 Ciesielski M., Kaczmarek W., Gługiewicz Z., *Transport miejski*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 1991, s. 15.

w wyniku czego jego zasięg rozszerza się wzdłuż linii komunikacyjnych. Budowa metra i szybkiej kolei umożliwia obsługę komunikacyjną dużych potoków pasażerskich. Sprawdza się ona w bardzo dużych miastach oraz w miastach dużych o wyraźnych głównych ciągach pieszych.

Podsystemy szybkiej kolei miejskiej

Burzliwy rozwój miast i aglomeracji, a także narastające potrzeby rozwojowe i różne potrzeby rozwiązywania problemów komunikacyjnych spowodowały wiele niejasności w literaturze fachowej w zakresie szybkiej komunikacji szynowej. Używane terminy tj. metro i tramwaj mogą być różnie rozumiane w różnych źródłach, najczęściej definiuje się owe środki transportu jako szybką kolej miejską (SKM), system bezkolizyjnych tras komunikacji szynowej na terenie miast i aglomeracji³. Do SKM należą następujące podsystemy (Rys. 1): metro, premetro, tramwaj pospieszny, szybka kolej regionalna.

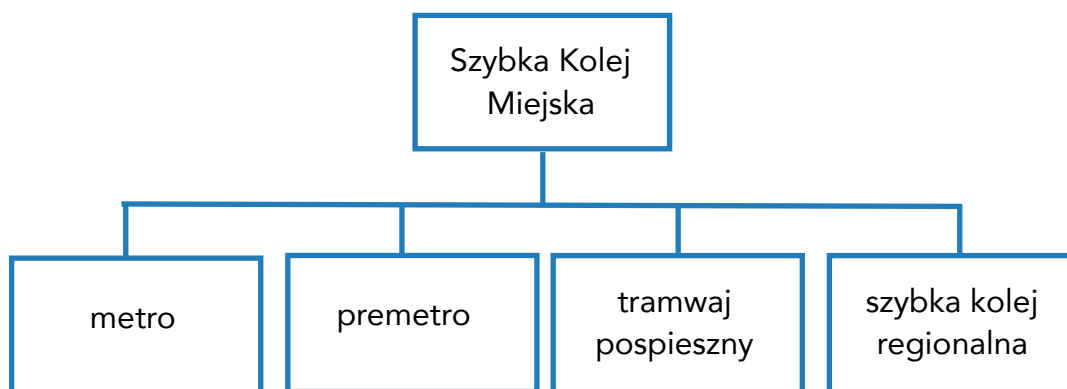
Tramwaj pospieszny obejmuje bezkolizyjne trasy tramwajowe, które obsługiwane są przez tabory nadające się również do eksploatacji na normalnej części tramwajowej. Linie tramwaju pospiesznego znajdują się najczęściej w centrum lub na innych obszarach śródmieścia, gdzie prowadzone są do tuneli. Zdolność przewozowa tramwajów osiąga kilkadziesiąt tysięcy pasażerów na godzinę w jednym kierunku.

Zdolności przewozowe premetra są znacznie wydajniejsze niż tramwaju. Odcinki tunelowe tramwaju pospiesznego są tak budowane, aby możliwe było w przyszłości wprowadzenie wagonów o większej szerokości niż tramwaje, które mogą być połączone w pięciowagonowe pociągi.

Szybka kolej regionalna (SKR⁴) stworzona jest do pasażerskiej obsługi aglomeracji miejskich, zwłaszcza do połączenia rejonów peryferyjnych i obszarów podmiejskich ze śródmieściem. Linie te są

³ Ostaszewicz J., Rataj M., *Szybka komunikacja miejska, Inżynieria Komunikacyjna*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 22–26.

⁴ Pojęciu SKR odpowiada angielski termin Rail Rapid Transit lub Regional Rail Transit bądź niemiecki termin S-Bahn.



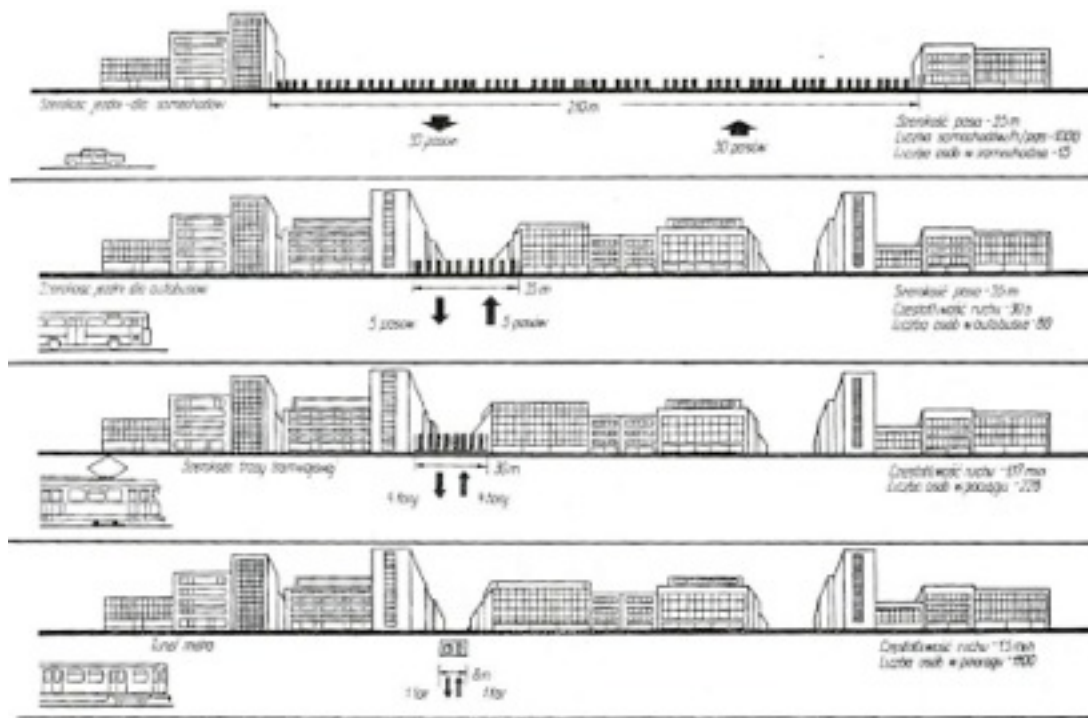
Rysunek 1. Podział Szybkiej Kolei Miejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ostaszewicz J., Rataj M., *Szybka komunikacja miejska*, Inżynieria Komunikacyjna, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s. 23.

całkowicie wydzielone z transportu indywidualnego, za wyjątkiem przejścia przez samo centrum. Odległości między przystankami wynoszą zazwyczaj 1000 m w śródmieściu, a na obszarach poza centrum 1500–2000 m, a nawet 3000 m.

Kolej podmiejska przeznaczona jest do dowozu osób mieszkających poza miastem do centralnych dzielnic miasta. W odróżnieniu od SKR, kolej podmiejska jest częścią ograniczoną krajowej sieci kolejowej.

Metro jest to podziemna, bezkolizyjna kolej elektryczna prowadzona w tunelu całkowicie lub na wielu odcinkach tras (np. na obszarze śródmieścia). Jest niezależna od innych podsystemów SKM i kolei podmiejskich, obsługiwana jest przez specjalny tabor o znacznej prędkości i dużej pojemności. Sieć linii metra jest najczęściej ograniczona do administracyjnych granic miasta i rzadko składa się z odcinków daleko wybiegających poza centrum. Linie tworzą układ sieciowy, jednakże trasy krzyżują się na różnych poziomach. Pasażerowie mają ułatwiony specjalny system przesiadania. Prędkość maksymalna wynosi zazwyczaj od 70 do 90 km/h. Jeśli chodzi o prędkość komunikacyjną wynosi ona najczęściej 30–40 km/h i jest uzależniona od odległości między



Rysunek 2. Potencjalna oszczędność terenów w przypadku budowy tunelu metra.

Źródło: Rataj M., *Społeczno-ekonomiczna efektywność budowy szybkiej kolei miejskiej*, Instytut Kształtowania Środowiska, Warszawa 1982.

przystankami, które wynoszą zwykle od 600 do 1200 m. Sieć linii metra jest często uzupełniana siecią linii regionalnych, dzięki czemu możliwe jest zapewnienie sprawnej obsługi całej aglomeracji.

Znaczenie metra

Powszechnie uważa się, że metro stanowi najlepszy masowy środek komunikacji na terenie dużych miast. Ze względu na znaczną pojemność charakteryzuje się wysoką zdolnością przewozową, która wynosi 50 000 pasażerów w jednym kierunku na godzinę. W przypadku, kiedy linia metra znajduje się pod poziomem terenu w podziemnych tunelach, może ona zastąpić komunikację tramwajową lub autobusową, które wymagają budowy wielopasowych jezdni lub wielotorowej nawierzchni tramwajowej. Ze względu na występowanie metra w tunelach przebiegających pod ulicami, szerokość ulic może być bardzo ograniczona, a w skrajnym przypadku może ona nieznacznie przekraczać szerokość tunelu w planie⁵.

⁵ Grodecki W., *Dlaczego budować pod ziemią?*, „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne” 2(29) Marzec – Kwiecień 2010.

To stwierdzenie odnosi się do tuneli dwutorowych, wykonywanych metodą odkrywkową (Rys. 2).

Porównanie niezbędnych terenów, zajmowanych przez komunikację indywidualną, autobusową i tramwajową dla osiągnięcia zdolności przewozowej metra ukazuje, że najbardziej oszczędnym środkiem komunikacji pod względem zajmowania pasów komunikacyjnych jest metro. Jednej linii metra odpowiadają 4 tory komunikacji tramwajowej, 5 pasów ruchu komunikacji autobusowej oraz 30 pasów ruchu komunikacji indywidualnej.

Przykłady rozwiązań

Dobrym przykładem pozytywnego wpływu budowy metra na rozwój miasta jest przykład Warszawy. Tamtejsze metro jest stosunkowo młodym systemem kolei podziemnej. Po 25 latach prac, 25 października 2008 r., zakończono budowę pierwszej linii warszawskiego metra. Linia ta przebiega przez dzielnice Ursynów, Mokotów, Śródmieście, Żoliborz i Bielany. Obejmuje ona 23,1 km, łącząc północną i południową część lewobrzeżnej Warszawy z centrum miasta. Czas przejazdu na całej linii wynosi 38 minut i 20 sekund. Trasa kolei podziemnej wpłynęła na rozwój dzielnic stolicy. Kilkanaście lat temu obszar obecnej stacji „Kabaty” zajmowany był głównie przez pola. Teraz powstają tam liczne restauracje, supermarkety, osiedla. W sąsiedztwie stacji „Natolin” znajduje się zespół pałacowo-parkowy, w którym mieści się siedziba Kolegium Europejskiego. Blisko stacji „Imielin” znajduje się natomiast m.in. Multikino czy kompleks sportowo-rekreacyjny SGGW. Dzielnica Mokotów, przez którą przebiega metro, jest najczęściej wybierana przez deweloperów. Ostatni odcinek zlokalizowany jest w dzielnicy Bielany – zwanej „zielonymi płucami” Warszawy, ze względu na rozległy obszar parków i lasów – gdzie przy stacji „Młociny” powstaje kilka osiedli⁶.

⁶ Czerniawska A., *Metro a rozwój warszawskich dzielnic*, Krajowy Rynek Nieruchomości, http://artykuly.krn.pl/Metro-a-rozwoj-warszawskich-dzielnic-2_0_1286.html, 6 VI 2012.

Kolejnym wartym uwagi przykładem jest metro w Paryżu. Składa się ono z szesnastu linii, których łączna długość wynosi 221,6 km. Sprawia to, że jest ono jednym z największych w Europie, posiada bowiem przewagę nad metrem berlińskim oraz londyńskim. W przeciwieństwie do metra londyńskiego, nie obejmuje swoim zasięgiem przedmieść, obsługa ta należy do Szybkiej Kolei Regionalnej. Jest najbardziej znane i doceniane dzięki wykorzystanej w nim sztuce kutego żelaza, składającej się na 86 secesyjnych wejść do metra, zaprojektowanych przez Hectora Guimarda⁷.

Innym przykładem jest metro w Tokio. Tworzy ono sieć trzynastu linii o łącznej długości 312,4 km. Jest to najrozleglejszy system na świecie, z którego codziennie korzysta prawie 8 mln pasażerów. Wielkość sieci metra związana jest z wielkością aglomeracji tokijskiej, która obejmuje 23 dzielnice. Metro tokijskie prowadzi ruch w relacjach wewnątrzmijskich, rozprawdza po mieście ruch dochodzący na dworce, a także prowadzi ruch w relacjach między miastem i strefą podmiejską⁸. Metro w Tokio jest przykładem transportu, gdzie kobiety mogą podróżować w specjalnie wydzielonych dla nich wagonikach. Ma to zapobiec aktom nachalnego obmacywania, z którymi w Japonii walczy się od lat. W wagonikach jeżdżą specjaliści strażnicy. Zwracają oni uwagę mężczyznom, którzy przeoczyli na peronie napis: wejście tylko dla kobiet. Ma to jednak skutki uboczne, ponieważ kobiety, które nie poruszają się tymi wagonikami uważane są za „kobiety lekkich obyczajów”⁹.

Bibliografia

- Sochorzewski W., *Rola transportu w kształtowaniu aglomeracji miejsko-przemysłowych* [w:] *Transport w dużych aglomeracjach miejskich: Krajowa Konferencja*, Polska Akademia Nauk, Warszawa 1975.

⁷ Discover France!, *The Paris Metro*, http://www.discoverfrance.net/France/Paris/Paris_metro.shtml, 13 VII 2012.

⁸ *Metro w Tokio*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Metro_w_Tokio, 6 VI 2012.

⁹ Newczyński K., *Metro nie tylko do jeżdżenia*, TravelAdvisor, <http://traveladvisor.pl/2011/09/metro-nie-tylko-do-jezdzenia/>, 6 VI 2012.

- Ciesielski M., Kaczmarek W., Gługiewicz Z., *Transport miejski*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 1991.
- Ostaszewicz J., Rataj M., *Szybka komunikacja miejska*, Inżynieria Komunikacyjna, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
- Rataj M., *Spoleczno-ekonomiczna efektywność budowy szybkiej kolei miejskiej*, Instytut Kształtowania Środowiska, Warszawa 1982.
- Grodecki W., *Dlaczego budować pod ziemią?*, „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne” 2(29) Marzec – Kwiecień 2010.
- Czerniawska A., *Metro a rozwój warszawskich dzielnic*, Krajowy Rynek Nieruchomości, http://artykuly.krn.pl/Metro-a-rozwoj-warszawskich-dzielnic-2_o_1286.html.
- Discover France!, *The Paris Metro*, http://www.discoverfrance.net/France/Paris/Paris_metro.shtml.
- *Metro w Tokio*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Metro_w_Tokio.
- Newczyński K., *Metro nie tylko do jeżdżenia*, TravelAdvisor, <http://traveladvisor.pl/2011/09/metro-nie-tylko-do-jezdzenia/>.



TRANSPORT INTERMODALNY W ŚWIETLE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO

Piotr Pierzak

Absolwent kierunku Logistyka na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. W czasach studenckich członek Studenckiego Koła Naukowego OPTEAM. Obecnie Process Manager w firmie Procter and Gamble.

W artykule zostały omówione zagadnienia dotyczące znaczenia zrównoważonego rozwoju w kontekście szans wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce. Promocja form zrównoważonego rozwoju zakłada, że należy eliminować wzrost zagrożeń generowanych przez transport drogowy. Jedną z form rozwoju zrównoważonego jest promocja kolejowych przewozów towarów. W pracy zostały zaprezentowane aspekty ekonomiczne związane z transportem intermodalnym oraz bariery uniemożliwiające znaczący rozwój systemu intermodalnego w Polsce.

Zrównoważony rozwój transportu

W ostatnich latach można zaobserwować zwiększone zainteresowanie zjawiskiem zrównoważenia dla funkcji planowania systemu transportowego¹. Zrównoważony rozwój (ang. *sustainable development*), określany również mianem trwałego rozwoju, w odniesieniu do transportu może być określany jako minimalizacja użycia środków transportu szkodliwych dla środowiska oraz ludzi. Wzrost potrzeb przewozowych, generowany przez procesy społeczno-gospodarcze, a zaspokajany przez środki transportu w głównej mierze z pomocą transportu drogowego, implikuje wiele negatywnych efektów dla środowiska. Silna dominacja transportu drogowego, widoczna w ciągu ostatnich 20 lat, stała się bodźcem do poszukiwania rozwiązań optymalizujących procesy transportowe.

Wstrzymanie szans rozwoju w kierunku rozwoju zrównoważonego może nieść za sobą daleko idące konsekwencje. Trzeba zdać sobie sprawę, że przyrost sieci dróg nie jest wprost proporcjonalny do przyrostu liczby drogowych środków transportu. Dążenie do odciążenia dróg poprzez korzystanie z alternatywnych środków transportu oraz zmniejszenie generowania kosztów zewnętrznych ma na celu wyeliminowanie negatywnych skutków wywoływanych przez transport drogowy.

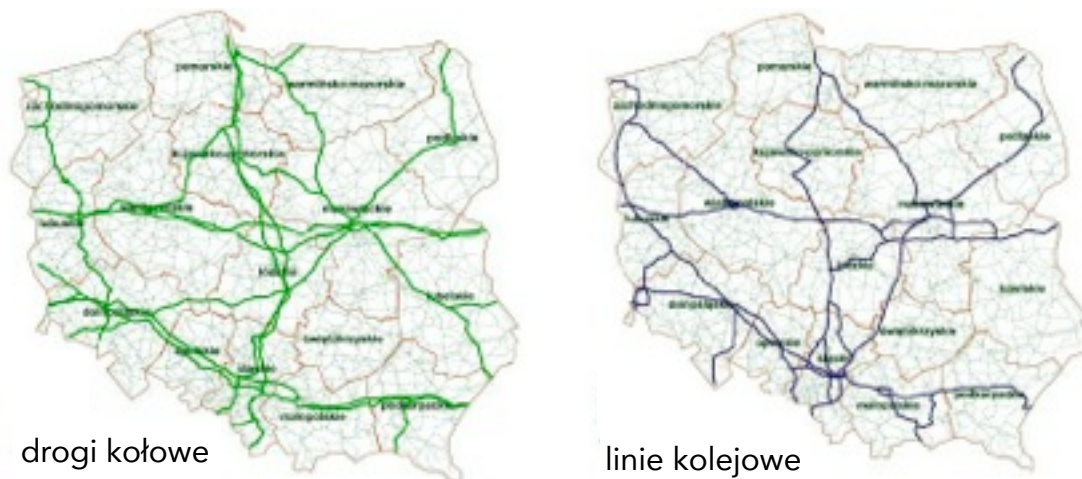
¹ Litman T., Burwell D., 2006, *Issues in sustainable transportation*, Int. J. Global Environmental Issues, Vol. 6, No. 4, s. 331–347.

Zrównoważony rozwój jest podstawowym celem polityki Unii Europejskiej. Integracja procesów społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych ma na celu budowę długotrwałej pozytywnej relacji rozwoju społeczeństw oraz powiększania ich dobrobytu. Celem polityki transportowej państwa jest zdecydowane poprawienie jakości oferowanych usług transportowych oraz stała rozbudowa sieci zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Dobrze funkcjonujący system transportowy decyduje o jakości warunków życia oraz rozwoju społeczno-gospodarczym. Dostępność jako miara łatwości dotarcia do celu stanowi o możliwie jak najszybszych i dostępnych cenowo aspektach wyboru środka transportu. Dlatego też optymalizacja procesów transportowych z zakresu przemieszczania towarów, ludzi oraz informacji ma za zadanie integrowanie zadań, dążących do zrównoważenia transportu.

Zrównoważony rozwój można rozpatrywać w czterech aspektach: społecznym, ekonomicznym, przestrzennym oraz ekologicznym. Są one realizowane w warunkach członkostwa w Unii Europejskiej i powinny być podporządkowane podstawowym zasadom w zakresie wolnego, równego rynku, demokratycznego systemu decyzyjnego oraz ochrony środowiska naturalnego, środowiska człowieka oraz kultury. W myśl tych zasad w Białej Księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” wydanej w marcu 2011 roku, można wyodrębnić główne cele przyczyniające się do wdrożenia planów zrównoważonego rozwoju. Jednym z nich – najważniejszym z punktu widzenia niniejszego artykułu – jest cel brzmiący następująco: Zintegrowane systemy intermodalnego transportu osobowego i towarowego (centra logistyczne, nowoczesne terminale)².

Biała Księga jasno określa kierunek rozwoju transportu. Optymalizacja procesów transportowych, racjonalne korzystanie ze środków

² *White Paper*, Rada Unii Europejskiej, 29 marca 2011.



Rysunek 1. Drogi kołowe i linie kolejowe transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.
 Źródło: Jacyna M., *Projekt rozwojowy nt. Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w UE*, Warszawa 2010.

transportu w zgodzie ze środowiskiem czy zmniejszenie generowanych zanieczyszczeń to tylko niektóre z celów, jakie przed państwami członkowskimi postawiła Rada Unii Europejskiej.

Transport, jako możliwość przemieszczania, pełni strategiczną rolę dla rozwoju państwa, daje przy tym zatrudnienie wielu osobom oraz generuje z podatków dochód narodowy. Biała Księga, kształtująca europejską politykę transportową, w bardzo dużym stopniu uwzględnia znaczenie transportu kolejowego, który generuje wiele pozytywnych relacji z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju m.in.: zwiększa ładowność, ogranicza powstawanie zjawiska kongestii w miastach oraz cechuje się mniejszą zajętością przestrzeni. W latach 80. XX wieku we Wspólnocie Europejskiej powstała koncepcja transeuropejskich sieci (TEN), mająca na celu stworzenie jednolitego rynku infrastruktury. Częścią koncepcji transeuropejskich sieci jest Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T).

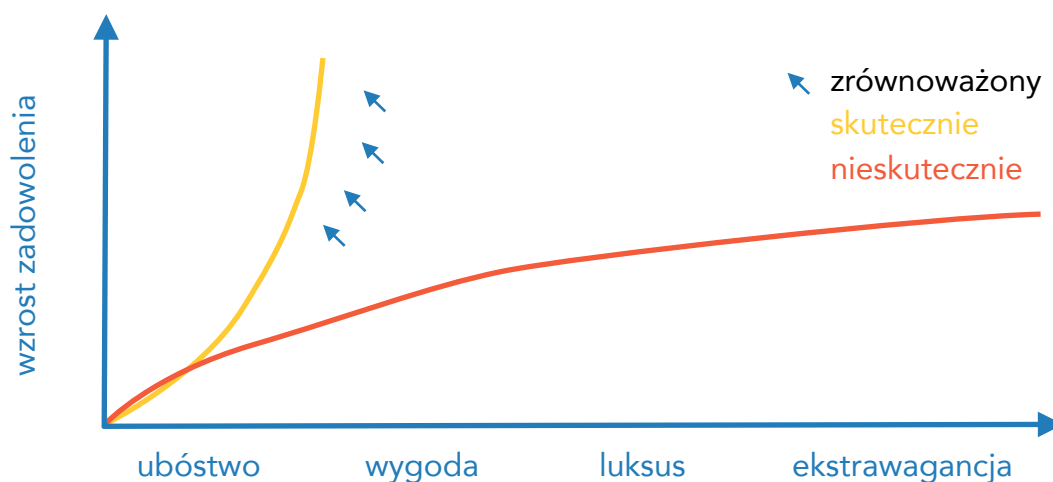
Powyższe rysunki przedstawiają wyznaczone sieci drogowe oraz kolejowe TEN-T w Polsce. Ich zadaniem ma być zwiększenie przepustowości na sieciach infrastruktury liniowej oraz punktowej, rozbudowa tej sieci,

a dokładnie zwiększenie jakości usług infrastrukturalnych, zachęcenie do intermodalności pomiędzy różnymi środkami transportu, tak, aby było to ekonomicznie uzasadnione. By możliwe było dobre zarządzanie i wykorzystanie sieci TEN-T, potrzeba ciągłych inwestycji infrastrukturalnych w stopniu inwestycyjnym 60:40 (drogi – kolej). Jest to jedyna szansa na osiągnięcie celów zakładanych przez Politykę Transportową Państwa, Białą Księgę oraz inne koncepcje wspierające zrównoważony rozwój transportu.

W odniesieniu do sfery transportowej, zrównoważenie powinno narzucać pewne wymogi z zakresu bezpieczeństwa i ochrony, w której będziemy mieli na uwadze maksymalną efektywność zasobów (środków transportu) przy założeniu dostępności cenowej na potrzeby konsumpcji tych zasobów oraz dostępności infrastruktury liniowej oraz punktowej. Głównymi kategoriami sfery zrównoważenia transportu są mobilność oraz dostępność.

Kategoria dostępności ma na celu umożliwienie użytkownikom uzyskania dostępu do pożądanego usługi. Powinna ona obejmować zdolność do mobilności, wykorzystanie terenu (lokalizacja). Sposób planowania oparty o kategorię dostępności zakłada stosowanie rozwiązań takich jak zmniejszanie kongestii dzięki ograniczeniu możliwości dojazdu do centrum transportem indywidualnym czy też promocja transportu zbiorowego. Rozwiązania te jak najbardziej wpisują się w sposoby zrównoważenia.

Dotychczas transport był postrzegany głównie w kategoriach ruchów fizycznych (Rys. 2). Trzeba jednak zwrócić uwagę, że jeśli zrównoważony rozwój maksymalizuje efektywność w oparciu o dobra materialne, które dostarczają satysfakcji, przy relatywnie niskim poziomie konsumpcji, to zrównoważony rozwój transportu maksymalizuje satysfakcję przypadającą na jednostkę mobilności (środek transportu). W Zielonej Księdze z 1992 roku na temat wpływu transportu na środowisko uznaje się, że termin „mobilność zrównoważona” dotyczy mobilności lub ruchu komunikacyjnego, który umożliwia realizację, za pomocą transportu,

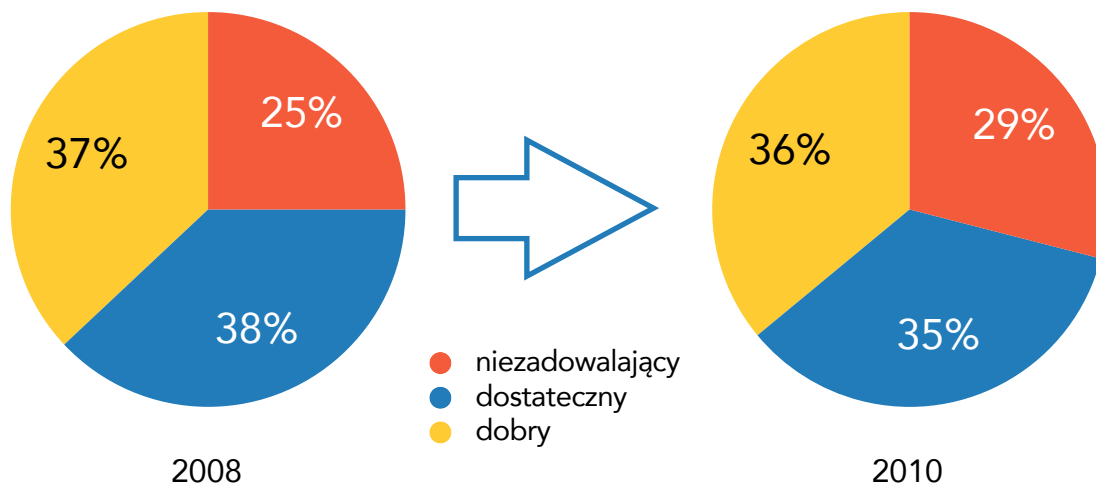


Rysunek 2. Rozwój zrównoważony transportu – wzrost dóbr materialnych i mobilności.
Źródło: Litman 2006.

istotnych społecznych i ekonomicznych funkcji, jednocześnie ograniczając jego negatywny wpływ na środowisko.

Transport intermodalny – szanse i bariery rozwoju

Stan infrastruktury ma bardzo duży wpływ na rozwój przewozów w każdej gałęzi transportu. Stan infrastruktury kolejowej w Polsce z roku na roku coraz bardziej się pogarsza – jest to wynikiem niskich nakładów inwestycyjnych na kolej kosztem nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę liniową drogową. Nierównowaga w nakładach infrastrukturalnych powoduje pogorszący się stan infrastruktury kolejowej, co przekłada się na ilość przewożonych towarów transportem kolejowym. Bardzo silnie działające lobby drogowe wyparło z rynku usług przewozów materiałów drobnicowych rynek kolejowy. Ten niekorzystny trend przejmowania ruchu towarowego może doprowadzić do istotnego wzrostu ruchu na drogach (kongestia), potrzeb ciągłej rozbudowy sieci dróg, znacznie wyższych nakładów na utrzymanie ciągów komunikacyjnych,



Rysunek 3. Ocena stanu technicznego torów linii kolejowych w Polsce w latach 2008 i 2010.
Źródło: PKP PLK S.A.

poważnych problemów z zagospodarowaniem przestrzennym oraz zmniejszenia bezpieczeństwa na drogach.

Zaniedbania generowane przez niewystarczające inwestycje doprowadziły do znacznego spadku udziału transportu kolejowego. Stan infrastruktury liniowej, jak i punktowej od lat 90. zaczął drastycznie się pogarszać. Wtedy długość linii kolejowych wynosiła 24 100 km. W 2008 roku eksploatowanych było już tylko 19 201 km. Wskutek stopniowej degradacji infrastruktury kolejowej spada prędkość dopuszczalna na liniach kolejowych. Przyczynia się to bezpośrednio do spadku konkurencyjności kolei względem transportu drogowego, ale również do ponoszenia przez przewoźników wyższych kosztów operacyjnych związanych z obiegiem taborów, większym zużyciem energii oraz koniecznością zatrudnienia większej liczby drużyn trakcyjnych. Dane PKP PLK (stan na 2010 r.) przedstawiają stan infrastruktury kolejowej w następujący sposób: 36% linii jest w stanie dobrym, wymagana jest jedynie ich konserwacja, wymiana pojedynczych elementów; stan 35% linii określony jest jako dostateczny – wymagają wymiany nawierzchni

do ok. 30%, co przekłada się bezpośrednio na prędkości rozkładowe; 29% linii jest w stanie niezadowalającym, co oznacza konieczność kompleksowej naprawy całej nawierzchni. Niestety, jak pokazuje Rysunek 3, powolna degradacja infrastruktury liniowej w Polsce postępuje. Innymi barierami rozwoju transportu intermodalnego mogą być³:

- Niewystarczająco rozbudowana sieć terminali intermodalnych oraz niska jakość i złe parametry infrastruktury większości istniejących obiektów. Obecnie występuje znaczna komasacja terminali w niektórych aglomeracjach (np. Śląsk, terminale portów polskich) przy jednoczesnym niedoborze infrastruktury punktowej tego typu w wielu rejonach Polski.
- Brak rozwiniętych centrów logistycznych z infrastrukturą kolejową, które w krajach Europy Zachodniej stanowią nie tylko elementy obsługi towarów, ale również generatory skonteneryzowanych ładunków.
- Brak wsparcia władz państwowych i lokalnych dla rozwoju centrów logistycznych, które byłyby obsługiwane przez transport kolejowy (np. udział kapitałowy w przedsięwzięciach, pomoc w pozyskiwaniu terenów inwestycyjnych, finansowanie infrastruktury komunikującej obiekty z otoczeniem).
- Niesprzyjająca polityka w zakresie stawek dostępu dla pociągów intermodalnych do infrastruktury liniowej – zbyt wysokie ceny powodujące wysokie koszty przewoźników, a tym samym ograniczenie konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego.
- Niskiej jakości infrastruktura liniowa – powodująca zbyt niskie prędkości pociągów towarowych, by nawiązać konkurencję z transportem drogowym.
- Niewystarczająca liczba unormowań prawnych sprzyjających rozwojowi transportu jednostek intermodalnych oraz brak systemowego wsparcia finansowego transportu kombinowanego przez państwo.

³ Zielaśkiewicz H., *Transport intermodalny – stan obecny i bariery rozwoju*, prezentacja z seminarium eksperckiego kampanii „Tiry na tory”, 29 XI 2011, s. 12.

- Niedobór systemów informatycznych kompleksowo wspierających łańcuchy logistyczne z udziałem jednostek intermodalnych.

Transport intermodalny stanowi jedynie 2,5–3% ładunków przewożonych koleją, z czego 98% stanowią kontenery. Aby mówić o skutecznym wzroście przewozów w tej gałęzi transportu, potrzebna jest duża pomoc państwa w promocji zrównoważonego rozwoju. Reasumując, pogłębiająca się różnica pomiędzy inwestycjami w ostatniej dekadzie doprowadziła do dużej zapaści w stanie infrastruktury liniowej oraz punktowej transportu kolejowego. Minister Nowak po objęciu teki Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wskazał, że kolej ma do odegrania kluczową rolę w kształtowaniu sieci przewozów na terenie Polski. Można mieć nadzieję, że wzrost nakładów na infrastrukturę kolejową w Polsce pozwoli na znaczne zwiększenie prędkości na liniach kolejowych towarowych, co wpłynie na zwiększenie konkurencyjności pomiędzy kolejową a drogową gałęzią transportu.

Bibliografia

- Litman T., Burwell D., 2006, *Issues in sustainable transportation*, Int. J. Global Environmental Issues, Vol. 6, No. 4.
- Jacyna M., *Projekt rozwojowy nt. Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w UE*, Warszawa 2010.
- *White Paper*, Rada Unii Europejskiej, 29 marca 2011.
- Zielaśkiewicz H., *Transport intermodalny – stan obecny i bariery rozwoju*, prezentacja z seminarium eksperckiego kampanii „Tiry na tory”, 29 XI 2011.
- PKP Polskie Linie Kolejowe, <http://www.plk-sa.pl/>.



KOLEJ TRANSYBERYJSKA

NAJDŁUŻSZA I NAJSŁYNNIEJSZA LINIA KOLEJOWA NA ŚWIECIE

Dorota Forys

Studentka III roku Gospodarki Przestrzennej na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Opolskiego. Członkini Studenckiego Koła Naukowego Zrównoważonego Rozwoju „oikos Opole” oraz Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej. Lubi stawiać czoła nowym wyzwaniom, aktywnie spędzać wolny czas, tańczyć i nawiązywać nowe znajomości. Interesuje się tematyką zrównoważonego rozwoju, planowaniem przestrzennym, a także rozwojem lokalnym.

W dzisiejszych czasach można przemieszczać się za pomocą różnych środków transportu. Jednym z nich jest kolej. Pomimo że w wielu regionach traci ona na znaczeniu, istnieją jeszcze miejsca, gdzie jej priorytet zostaje zachowany. Jednym z przykładów jest Kolej Transsyberyjska, określana również jako „Great Siberian Way” („Wielka Syberyjska Droga”), „Transsib” czy też „Magistrala Transsyberyjska”. Celem artykułu jest przybliżenie problematyki związanej z funkcjonowaniem tej kolei. Dotyczy on zarówno krótkiej historii jej powstania, jak i zagadnień związanych z jej obsługą pasażerską.

Geneza i historia powstania

Głównym celem budowy tej magistrali było połączenie części europejskiej Rosji z Syberią, gdyż znajdowały się tam ważne ośrodki przemysłowe. Chcąc przemierzyć szlak z Moskwy do Władywostoku, należy liczyć się z faktem, że podróż ta zajmuje 6 dni i 17 godzin, bowiem trasa liczy 9288,2 km. W podróży tej minie się 87 miast oraz przetnie 16 dużych rzek azjatyckich, w tym Wołgę, Ob i Jenisej. Trasa Kolei Transsyberyjskiej zyskała swój obecny kształt już w 1956 roku. Zaczyna się w Moskwie, następnie prowadzi przez Jarosław – Kirow – Perm – Jekaterinburg – Tiumeń – Omsk – Nowosybirsk – Krasnojarsk – Irkuck – Ułan-Ude – Czyta – Skoworodino – Chabarowsk – Ussyryjsk, i kończy się we Władywostoku.

W roku 1857 generał-gubernator Murawjow-Amurski rozpoczął rozważania nad budową kolei, która połączyłaby Syberię z Europą. Plany te zaczęły się ziszczać w 1886 roku za sprawą imperatora Aleksandra III. Chciał on przede wszystkim rozbudować infrastrukturę w Rosji. Dnia 19 maja 1891 roku w Czelabińsku i we Władywostoku zaczęła się jej budowa. Podczas realizacji tej inwestycji ucierpiało bądź poniosło śmierć wielu pracowników, a już w lipcu 1903 roku można było korzystać ze szlaku Kolei Transsyberyjskiej. Jako ostatni został uruchomiony odcinek wokół Bajkału, stąd schyłek roku 1904 uznaje się za końcowy etap

powstawania Kolei Transsyberyjskiej. Kwota, która została wydana na budowę, była ogromna, wyniosła prawie 1,5 mld złotych rubli. Istotną inwestycją było zelektryfikowanie Magistrali Transsyberyjskiej, gdyż przyczyniła się ona do usprawnienia ruchu kolejowego (25 grudnia 2002 r.)¹.

Kolej Transsyberyjska była budowana odcinkami, stąd jej części mają różne nazwy, pochodzące od krain geograficznych, przez jakie przebiegają poszczególne linie. Należą do nich: Linia Ussyryjska, Linia Amurska, Linia Zachodniosyberyjska, Linia Środkowsyberyjska, Linia Krugobajkalska, Linia Zabajkalska, Linia Transmandżurska, Linia Południowo-Mandżurska, Linia Transmongolska i Bajkalsko-Amurska Magistrala².

Rodzaje i wyposażenie pociągów

Na trasie Kolei Transsyberyjskiej kursuje kilka rodzajów pociągów. Najbardziej wygodne, nowoczesne i najszybsze są pociągi firmowe. Kursują one na bardzo długich odcinkach (300–400 km bez zatrzymywania się), ich postoje liczą maksymalnie 30 minut, co przekłada się na to, że podróż nimi zajmuje najmniej czasu. Niestety nie prowadzą one wagonów klasy trzeciej. Innym rodzajem pociągów są pociągi międzynarodowe. Standard ich wyposażenia i funkcjonowania jest taki sam, jak w pociągach firmowych, jednakże dodatkowo kursują one na trasach międzynarodowych. W pociągach pospiesznych wagony i przedziały są mniej nowoczesne i wygodne. Zatrzymują się na większej liczbie stacji, a ich postoje są dłuższe. W swym taborze nie posiadają wagonów klasy pierwszej.

W wagonach każdej z trzech klas można znaleźć specjalne miejsce na bagaż dla każdego pasażera, znajdujące się nad lub pod łózkami, a pod oknem składany stolik. Jednak posiadają one pewne cechy indywidualne. Wagony klasy pierwszej, tzw. wagony Lux lub spalnyje, składają się z dziewięciu zamykanych od wewnątrz przedziałów dwuosobowych.

¹ Szul Ł., *Kolej Transsyberyjska*, http://www.rosjapl.info/rosja/kolej_transsyberyjska.php, 14 III 2012.

² EYAND TRAVEL, *Poszczególne odcinki*, http://transsib.com.pl/poszczególne_odcinki.html, 27 III 2012.

W każdym przedziale można włączyć radio. Przedziały wagonów klasy drugiej (kupe, kupiejnyje) są czteroosobowe i również zamykane od wewnątrz. Wyposażone są w dwa łóżka dolne i dwa łóżka górne. W dzień piętrowe łóżka można złożyć do góry. Wagony klasy trzeciej różnią się od poprzednich tym, że zamiast zamykanych przedziałów posiadają boksy sześćosobowe. W każdym z nich umiejscowione są trzy łóżka dolne i trzy łóżka górne³.

Występowanie kilku typów pociągów oraz trzech klas skutkuje zróżnicowaniem cen biletów na Kolej Transsyberyjską. Tabela 1 przedstawia cennik ustalony według biura turystycznego EYAND TRAVEL.

	najtańsza klasa, najtańsze pociągi	2 klasa, najtańsze pociągi	1 klasa, najszybsze pociągi
1. Moskwa – Irkuck	3 klasa 135 €	2 klasa 245 €	1 klasa 550 €
2. Irkuck – Ułan Bator	2 klasa 205 €	2 klasa 205 €	1 klasa 285 €
3. Ułan Bator – Pekin	2 klasa 165 €	2 klasa 165 €	1 klasa 215 €
4. Moskwa – Pekin (przez Ułan Bator)	(nieodostępna)	2 klasa 570 €	3 klasa 860 €
5. Irkuck – Władywostok	3 klasa 130 €	2 klasa 239 €	1 klasa 655 €
6. Moskwa – Władywostok	3 klasa 215 €	3 klasa 435 €	3 klasa 695 €

Tabela 1. Kolej Transsyberyjska – ceny biletów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: EYAND TRAVEL, *Kolej Transsyberyjska – ceny biletów*, http://kolej-transsyberyjska.pl/bilety_kolejowe_odcinki_glowne.html, 15 III 2012.

³ LosWiaheros, *Kolej Transsyberyjska*, <http://www.loswiaheros.pl/w-realu/42-wywiady/161-kolej-transsyberyjska?start=2>, 12 III 2012.

Z powyższych danych wynika, że bilety klasy drugiej są o około połowę tańsze od biletów klasy pierwszej, jednak około dwa razy droższe od klasy trzeciej. Na trasie Irkuck – Pekin nie kursują wagony klasy trzeciej, w związku z czym koszty podróży są relatywnie wysokie. Na całej trasie Moskwa – Władywostok istnieje możliwość zarezerwowania wagonu 1, 2 lub 3 klasy. W każdą cenę wliczona jest rezerwacja miejsca leżącego w wagonie sypialnym i pościel. Osoba, która rezerwuje większą liczbę biletów może uzyskać rabat. Kolej ma możliwość zmiany podanych cen⁴.

Warunki podróży

Podróż Koleją Transsyberyjską jest dla pasażerów szansą do poznania innych kultur i podziwiania pejzaży. Pasażerowie cenią sobie przede wszystkim możliwość nawiązania niezapomnianych znajomości. Przez całą dobę mogą bezpłatnie nalewać sobie wrzątek z wielkiego samowara znajdującego się na początku każdego wagonu. W korytarzu i w przedziałach obowiązuje zakaz palenia. Osoby, które chcą zapalić, mogą to zrobić w miejscu do tego wyznaczonym bądź w restauracji. Odpady wyrzuca się do kontenera znajdującego się naprzeciwko toalety⁵. Jako zwyczaj przyjęło się opuszczanie przedziału przez mężczyzn w czasie, gdy kobiety chcą zmienić ubranie. W całej Rosji pociągi kursują według czasu moskiewskiego, dzięki czemu fakt pokonywania ośmiu stref czasowych jest praktycznie nieodczuwany przez pasażerów. Każdego dnia pociąg zatrzymuje się na przynajmniej jeden dłuższy postój (od 30 do 45 minut). Jest to dobra okazja, by rozprostować kości i przejść się po peronie. Można tutaj zaopatrzyć się w prosty posiłek (m.in. czeburjaki, pirożki, bułoczki), robiony własnoręcznie przez tzw. „babuśki”, a także w chleb, kielbasę czy pomidory, by samodzielnie zrobić sobie kanapkę. Na niektórych stacjach można poczuć się jak na bazarze, gdyż oprócz

4 EYAND TRAVEL, *Kolej Transsyberyjska – ceny biletów*, http://kolej-transsyberyjska.pl/bilety_kolejowe_odcinki_glowne.html, 15 III 2012.

5 EYAND TRAVEL, *W wagonie i w przedziale*, http://kolej-transsyberyjska.pl/w_wagonie_i_w_przedziale.html, 14 III 2012.

jedzenia istnieje możliwość zakupu ubrań czy maskotek. Ceny są wygórowane, więc większość klientów się targuje.

Pasażerowie Kolei Transsyberyjskiej czasem narzekają na trudności związane z kąpielą. Owszem, można w pociągu skorzystać z prysznicy, jednak zazwyczaj, aby tego dokonać, należy przedostać się przez pociąg składający się z trzydziestu wagonów. Ponadto kabina często jest już zajęta bądź nieczynna. Zatem wszyscy myją się w umywalkach, co bywa nie lada wyzwaniem. W większości wagonów nie otwierają się okna, co dla niektórych może okazać się dużym utrudnieniem⁶.

Ważnymi osobami w pociągu Transsybiru są specjaliści konduktorzy – prowadnicy. Pracują oni na zmiany 8-godzinne. Każdy pociąg ma dwie takie osoby, które odpowiedzialne są za sprawdzanie biletu, zaganianie po postoju do wagonu, wydawanie pościeli, utrzymywanie toalet w czystości oraz za to, by wrzątek w samowarze miał odpowiednią temperaturę. Ponadto, w przypadku awantury wzywają milicję. Jeśli kogoś dopadnie gwałtowna choroba, prowadnica wezwie lekarza na najbliższą stację⁷.

W podróż Koleją Transsyberyjską warto wybrać się wczesnym lub późnym latem. Przede wszystkim dlatego, że istnieje wtedy możliwość podziwiania pięknych, zmieniających się krajobrazów oraz nawiązania wielu znajomości. Kolejne podróże można zaplanować w okresie zimowym. Niestety szyby zazwyczaj są wtedy zaparowane bądź zamrożone, gdyż wewnątrz i na zewnątrz pociągu panuje duża różnica w temperaturze. Jednak jest to pora, gdy ceny biletów są najniższe, a przy okazji całkowicie odkrywa się tajniki podróżowania koleją⁸. Podróż Koleją Transsyberyjską to coś więcej niż zwykła przejażdżka, a zarazem niezapomniane wyzwanie. Pomimo że w tak długiej podróży pociągiem można odczuć pewne

6 Skieterska A., *Magistrala Transsyberyjska*, <http://www.skieter.net/kolej.html>, 12 III 2012.

7 Książek M., *Kolej Transsyberyjska*, <http://podroze.gazeta.pl/podroze/1,114158,1403199.html?as=2>, 12 III 2012.

8 EYAND TRAVEL, *Kiedy najlepiej wybrać się w podróż Koleją Transsyberyjską?*, http://transsib.com.pl/kiedy_jechac.html, 15 III 2012.

uciążliwości, każdy powinien się w niej odnaleźć i wybrać optymalną opcję podróżowania dla siebie.

Bibliografia

- Szul Ł., *Kolej Transsyberyjska*, http://www.rosjapl.info/rosja/kolej_transsyberyjska.php.
- EYAND TRAVEL, <http://transsib.com.pl>.
- LosWiaheros, *Kolej Transsyberyjska*, <http://www.loswiaheros.pl/w-realu/42-wywiady/161-kolej-transsyberyjska?start=2>.
- Skieterska A., *Magistrala Transsyberyjska*, <http://www.skieter.net/kolej.html>.
- Książek M., *Kolej Transsyberyjska*, <http://podroze.gazeta.pl/podroze/1,114158,1403199.html?as=2>.



TRANSPORT SZYNOWY W ROZWOJU MIAST

WSPÓŁCZESNE TRENDY ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU

Zbigniew Przygodzki

Adiunkt w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Podstawowa specjalizacja naukowa to: ewolucja i organizacja środowisk przedsiębiorczości (w tym polityka klastrowa), kapitał ludzki i społeczny w rozwoju regionów oraz nowoczesne metody zarządzania miastem i regionem. Drugim ważnym obszarem zainteresowań są problemy związane z właściwym zagospodarowaniem i zarządzaniem przestrzeniami publicznymi w miastach, w szczególności wyzwania w zakresie kształtowania rozwiązań transportowych zgodnych z ideą transportu zrównoważonego.

Wstęp

Transport jest zaliczany do najstarszych czynników lokalizacji jednostek przestrzennych i czynników determinujących koncentracje ludności w przestrzeni. Ma ogromny wpływ na lokalizację i wzajemne rozmieszczenie miast oraz związki funkcjonalne w aglomeracjach. System transportowy miasta ulega przeobrażeniom i rozwojowi dzięki zmianom instytucjonalnym, technologicznym, prawnym, gospodarczym i społecznym. Sprawny system transportowy powinien być dopasowany do rozmiaru, charakteru i zróżnicowania przestrzennego potrzeb transportowych na danym terenie, interpretując i łącząc wszystkie funkcje spełniane przez miasto. Funkcje te determinują połączenia komunikacyjne kształtowane przez czynniki społeczno-gospodarcze, zagospodarowanie przestrzenne, liczbę układów przestrzennych, procesy demograficzne, model konsumpcji, rozmieszczenie ludności w aglomeracji, rozmieszczenie miejsc pracy i nauki, a także rozmieszczenie funkcji handlowych i przemysłowych. Funkcjonowanie transportu odgrywa ogromną rolę w funkcjonowaniu całokształtu stosunków społeczno-gospodarczych na danym terenie¹.

Jednym z pierwszych środków transportu zabezpieczającym potrzeby mobilności mieszkańców obszarów zurbanizowanych był transport szynowy. W wielu przypadkach stanowił podstawową determinantę rozwoju ośrodków miejskich, w innych – przyczyniał się do wzmocnienia procesów rozwojowych, określając często ich charakter. Transport szynowy jest ważnym obszarem gospodarki stanowiącym wspólnie istotny element zrównoważonego rozwoju miast. W Zielonej Księdze Unii Europejskiej, która wskazywała kierunki nowej mobilności w miastach, podkreślono, że narastające problemy płynności ruchu pasażerskiego należy rozwiązywać poprzez tworzenie inteligentnych i bezpiecznych

¹ Dziadek S., *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, PWN, Warszawa 1991, s. 24.

systemów transportowych właśnie w oparciu o transport szynowy². Oczekuje się, że upowszechnienie tego typu rozwiązań doprowadzi do wzrostu rentowności podmiotów gospodarczych o charakterze przewozów mieszanych (innych niż tylko operatorów transportu drogowego). Ponadto transport szynowy charakteryzuje się znacznie mniejszymi nakładami finansowymi w porównaniu do transportu samochodowego, biorąc pod uwagę aspekt ekologiczny, co stanowi obecnie jeden w ważniejszych priorytetów polityki rozwoju UE³.

Rodzaje i przewagi transportu szynowego

Transport szynowy występuje w wielu odmianach w zależności do funkcji i celów, w jakich jest wykorzystywany oraz odległości punktów docelowych. Najbardziej podstawowa klasyfikacja dzieli transport szynowy ze względu na sposób wykorzystania środków transportu na transport towarowy oraz pasażerski, który może mieć charakter zarówno ponadkrajowy, krajowy, regionalny, jak i lokalny. Ze względu na uwarunkowania infrastrukturalne i koszty własne⁴ transport ten w odniesieniu do ludzi zawsze ma charakter transportu zbiorowego, natomiast w odniesieniu do towarów – transportu masowego. Typowy podział rodzajowy transportu szynowego obejmuje kolej, metro oraz tramwaje.

Kolej była pierwszym efektywnym środkiem masowego transportu lądowego. Transport kolejowy charakteryzuje się przede wszystkim tym, że jego środki transportu poruszają się po wytyczonym dla nich torze kolejowym. Przy czym można wskazać tutaj znaczny poziom zróżnicowania rodzajowego⁵. Wśród licznych podziałów często wskazuje się na klasy-

² Zielona Księga. Kierunki nowej mobilności w mieście, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM (2007) 551 wersja ostateczna, Bruksela 2007, s. 9.

³ Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2007, s. 31.

⁴ Przeliczone na jednostkę transportową, a nie na pasażera czy ładunek.

⁵ Szerzej: Topik K., *Infrastruktura transportu kolejowego*, Oficyna Wydawnictwa Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009, s. 30.



Fotografie 1. i 2. Kolej linowa w Grenoble.

Autor: Zbigniew Przygodzki.

fikację dotyczącą rodzaju stosowanego napędu, który pozwala wyróżnić kolej: parową, elektryczną, spalinową, konną czy linową.

Pod względem rodzaju toru, po którym porusza się tabor kolejowy (środek transportu), wskazać można kolej⁶: wąskotorową, normalnotorową (zwykle o szerokości toru 1435 mm), szerokotorową, zębatą, kolej z taborem ogumionym, magnetyczną czy jednoszynową (np. wagonikową, gondolową, krzeselkową). W odniesieniu do przestrzeni silnie zurbanizowanych podkreśla się dużą rolę transportu szynowego o charakterze aglomeracyjnym i miejskim. Mowa tutaj o kolei aglomeracyjnej (inaczej kolei podmiejskiej) i kolei miejskiej. Dość często w obecnych warunkach, dążąc do optymalizacji dostępności przestrzeni, organizowane są systemy szybkich kolei, stąd nazwy: Szybka Kolej Regionalna (SKR)⁷ oraz Szybka Kolej Miejska (SKM). Obydwa rodzaje charakteryzują się wysoką częstotliwością obsługi linii we wskazanym obszarze aglomeracji/miasta, bezkolizyjnością torowisk, ujednoliconym i zintegrowanym systemem ukierunkowanym również z perspektywy

⁶ Topik K., *op. cit.*, s. 26.

⁷ Przykładami są m.in.: S-Bahn w Berlinie, S-tog w Kopenhadze, RER w Paryżu.

wyposażenia infrastrukturalnego na wysoki komfort realizacji podróży i zabezpieczenie potrzeb transportowych pasażera. Rozwój szybkiej kolei z jednej strony jest ściśle związany z procesami silnej urbanizacji i efektami zatłoczenia, a z drugiej strony możliwościami technologicznymi. Poziom integracji gałęziowej współczesnych systemów transportowych powoduje, że dość trudno odróżnić szybką kolej (w szczególności miejską) od metra czy szybkiego tramwaju. Metro stanowi jeden z najszybszych rodzajów kolei miejskiej⁸. Wśród powodów, które zdeterminowały jego powstanie były potrzeby związane z koniecznością zapewnienia szybkiej komunikacji miejskiej, przy jednoczesnej niwelacji zakłóceń w ruchu na ulicach wielkich miast. Kolej i metro są przeznaczone do obsługi większych potoków pasażerskich wzdłuż jednego kierunku, na większe odległości. Tramwaj to pojazd szynowy, który charakteryzuje się tym, że porusza się w ruchu mieszanym po jezdni lub na wydzielonym albo niezależnym torowisku i służy do obsługi większych potoków, ale na mniejsze odległości, bardziej rozproszone⁹. Wśród podstawowych cech odróżniających kolej miejską od kolei konwencjonalnej, poza miejscem wykonywania pracy przewozowej, jest konieczność wykorzystywania w przewozach taboru o określonych właściwościach¹⁰:

- występowanie składów bezprzedziałowych, umożliwiających przewóz większej liczby pasażerów, przy jednoczesnym zapewnieniu większego poczucia bezpieczeństwa osobistego,
- oferowanie zarówno miejsc siedzących, jak i stojących,
- wyposażenie w dużą liczbę drzwi automatycznych występujących z obu stron pojazdów, umożliwiających swobodne wsiadanie i wysiadanie.

8 Wojcieszak J., *Komunikacja tramwajowa w Polsce*, „Technika Transportu Szynowego” nr 9, Łódź 2003, s. 31–50.

9 Freidberg J., *W metropoliach metro nie musi być lepsze od tramwaju*, „Przegląd komunikacyjny” nr 4–6/2010, s. 62.

10 Pietrzak K., *Analiza możliwości uruchomienia szczecińskiej kolei metropolitalnej*, „Transport miejski i regionalny” nr 8/2012, s. 26.

Współcześnie można zauważyć rosnącą popularność tego środka transportu w aglomeracjach głównie dzięki identyfikowanym przewagom tramwaju jako środka transportu. Można tutaj wymienić takie zalety jak¹¹:

- niższe koszty społeczne związane z jego eksploatacją względem samochodu osobowego czy nawet autobusu,
- optymalizacja dostępności przestrzennej zgodnie z celem zrównoważenia transportowego miasta – transport tramwajowy pozwala w stosunkowo łatwy sposób utrzymać priorytet pieszego w przestrzeni miejskiej,
- możliwość realizacji przebiegu linii tramwajowych niezależnie od systemu ulic (większa dostępność przestrzenna),
- mniejsza terenochłonność infrastruktury tramwajowej względem samochodu osobowego czy nawet autobusu przy wyższych współczynnikach dotyczących pojemności przewozowej, czyli również mniejszych kosztach jednostkowych,
- większy poziom bezpieczeństwa ze względu na uregulowany (sztywny) tor jazdy,
- mimo wyższej ceny zakupu (względem autobusu), zazwyczaj jest środkiem tańszym w eksploatacji,
- niższe koszty amortyzacji infrastruktury i taboru z uwagi na długowieczność i trwałość inwestycji,
- z uwagi na charakterystykę napędu oraz minimalizację sił tarcia na torach jest środkiem energooszczędnym,
- jest znacznie mniej szkodliwy dla środowiska z perspektywy emisji zanieczyszczeń do powietrza (w tym hałasu), wód i gleb – przyczynia się do poprawy warunków ekologicznych w mieście,
- niższy poziom awaryjności silników elektrycznych,
- wyższy poziom bezpieczeństwa w czasie jazdy, dzięki zastosowaniu czuwaka i hamulców bezpieczeństwa dostępnych dla pasażerów,

¹¹ Szeroko na ten temat pisze J. Wesółowski, *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008, s. 79–87.



Fotografie 3. i 4. Priorytetyzacja pieszego w przestrzeni miasta przy zabezpieczeniu odpowiedniego poziomu dostępności przestrzennej w Grenoble (3.) i Nicei (4.).

3. Autor: Zbigniew Przygodzki.

4. Źródło: J. Wesółowski, *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008, s. 72.

- tramwaj może wykorzystywać zarówno infrastrukturę miejską, jak i połączenia z koleją aglomeracyjną (można w tym kontekście także programować rozwiązania w zakresie ruchu mieszanego).

Natomiast wśród przewag właściwych dla transportu kolejowego wymienić należy między innymi:

- wyższy poziom bezpieczeństwa przewozu osób i towarów,
- zdecydowanie mniejsze koszty zewnętrzne w porównaniu do transportu drogowego¹²,
- korzystny wpływ na procesy integracji społeczno-gospodarczej i przestrzennej regionu (w odniesieniu do kolei regionalnych)¹³,
- trwałość wynikająca z charakteru inwestycji w majątek nieruchomy¹⁴,
- niezawodność, systemy te w niewielkim stopniu podlegają zakłóceniom ze strony czynników zewnętrznych¹⁵,

¹² Koszty zewnętrzne transportu szacuje się na ok. 10% PKB, z czego 90% tej kwoty generowane jest przez transport drogowy, ponieważ drogami przewożone jest ok. 75% wszystkich towarów. Źródło: *Dlaczego polskie drogi są jak seks bez zabezpieczeń?*, Folder kampanii „Tiry na tory”, Instytut Spraw Obywatelskich.

¹³ Szerzej: Beim M., Heilmann M., *Kształtowanie regionalnych strategii rozwoju transportu kolejowego na przykładzie Nadrenii-Palatynatu*, „Przegląd komunikacyjny” nr 3/2012, s. 20–22.

¹⁴ Freidberg J., *op. cit.*, s. 62.

¹⁵ *Ibidem*, s. 62.



Fotografie 5. i 6. Priorytetyzacja pieszego w przestrzeni miasta przy zabezpieczeniu odpowiedniego poziomu dostępności przestrzennej w Montpellier.

Autor: Zbigniew Przygodzki.

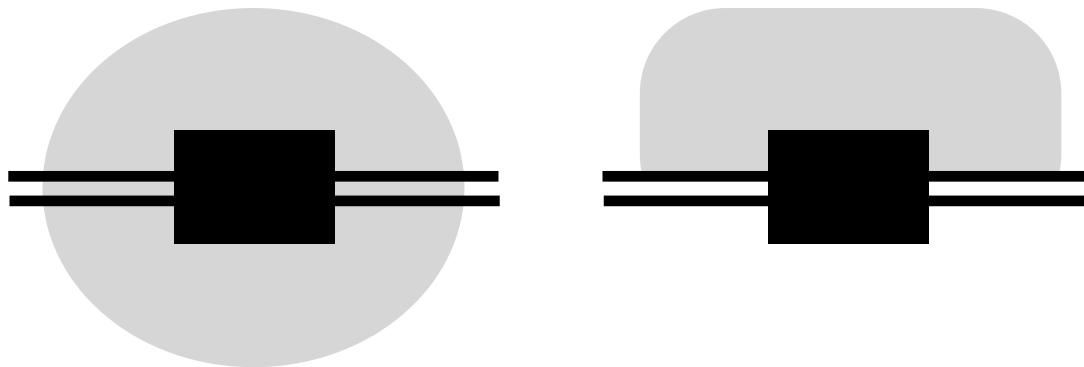
- możliwość przewozu znacznie liczby pasażerów (zdolność przewozowa kolei miejskiej waha się w zależności od częstotliwości ruchu od 12 do 60 tysięcy pasażerów na godzinę)¹⁶,
- ograniczony negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Funkcja miastotwórcza transportu szynowego – – ujęcie retrospektywne

Transport szynowy pełni funkcję miastotwórczą przynajmniej z trzech perspektyw. Po pierwsze, w ujęciu historycznym był główną determinantą rozwoju miast, w których zlokalizowano węzły transportowe (w szczególności o znaczeniu ponadregionalnym).

Po drugie, transport szynowy był determinantą rozwoju miast przemysłowych w XVIII i XIX wieku, których rozwój bazował na surowcach transportochłonnych (przykładem może być tutaj Łódź). Po trzecie, począwszy od lat dziewięćdziesiątych, w czasach dominacji transportu samochodowego jest ważnym elementem tworzącym

¹⁶ Porównywalnie zdolność przewozowa dla transportu autobusowego wynosi 6–12 tysięcy pasażerów na godzinę; dla tramwajów konwencjonalnych: 9–16 tysięcy pasażerów na godzinę; dla tzw. szybkich tramwajów: 10–20 tysięcy pasażerów na godzinę. Podobne przewagi dostrzec można w zakresie prędkości: kolej miejska: 40–80 km/h; autobus: 10–25 km/h; tramwaj konwencjonalny: 10–20 km/h; szybki tramwaj: 25–40 km/h. Źródło: Pietrzak K., *op. cit.*, s. 26.



Rysunek 1a. Wpływ węzła transportu kolejowego na formę przestrzenną osadnictwa.

Model.

Źródło: opracowanie własne.

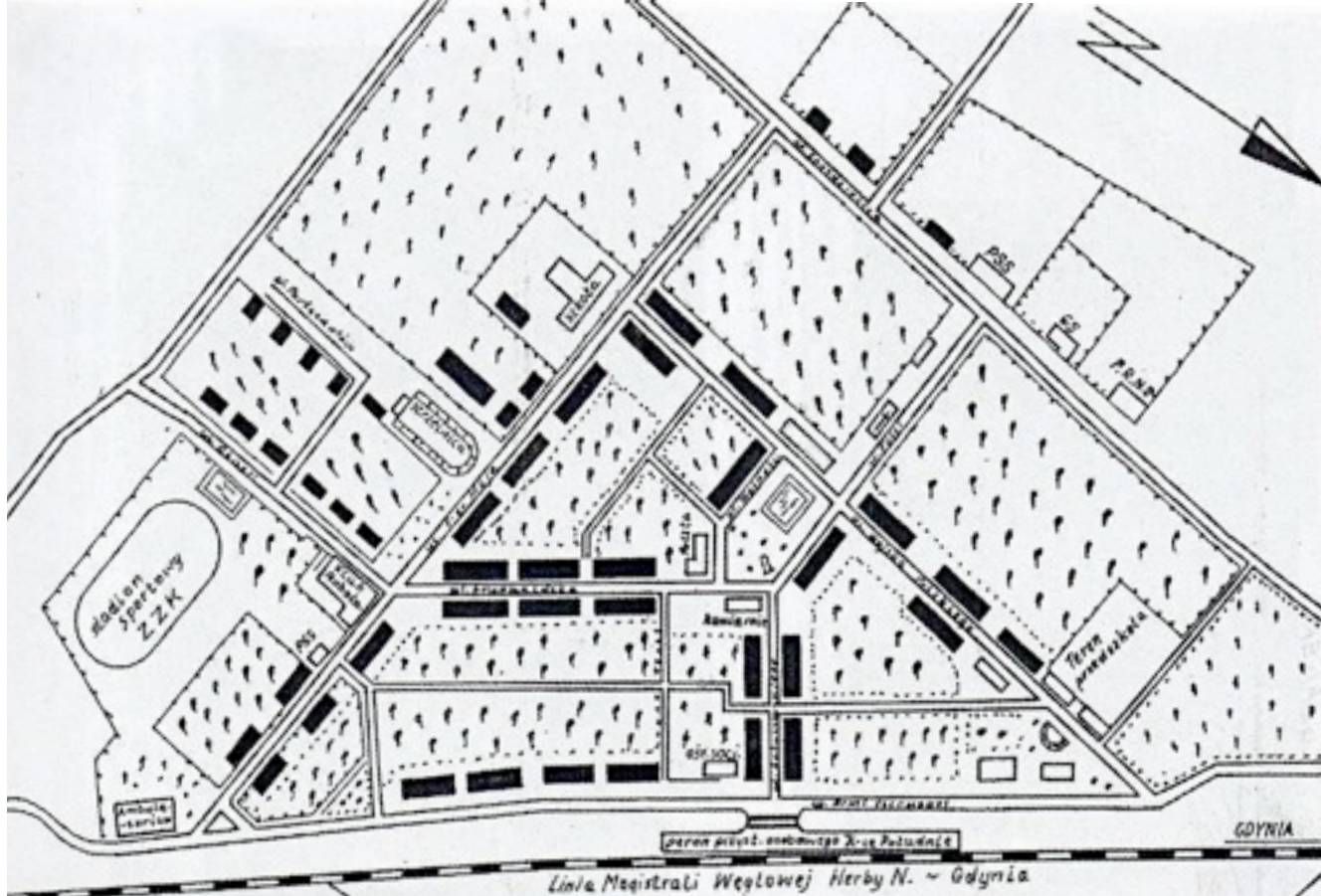
„kręgosłup” funkcjonowania systemu miejskiego. Szczególnie w obliczu narastających problemów w zakresie kongestii transportowej w dużych aglomeracjach – szczególnie w tych systemach, gdzie stosowana jest podstawowa zasada poprawnej organizacji systemów transportowych – *różne rodzaje transportu nie konkurują ze sobą o przestrzeń.*

Transport szynowy jako czynnik miastotwórczy w ujęciu historycznym był nie tylko narzędziem determinującym rozwój funkcji egzo- i endogenicznych w mieście, o charakterze usługowym czy przemysłowym. Można także obserwować przykłady miast, gdzie kolei sama w sobie stanowiła podstawowy czynnik rozwoju miasta. Jednym z takich przykładów jest historia rozwoju węzła Karsznice, obecnie dzielnicy Zduńskiej Woli w województwie łódzkim.

Karsznice były małą, bardzo starą wioską. Pierwsza wzmianka o wsi pochodzi z 1386 r. i dotyczy Mikołaja de Karsnicze, Carsnicz¹⁷. Jeszcze w pierwszej połowie XIX wieku Karsznice były małą wsią z folwarkiem, gdzie znajdowało się 8 domów, 106 mieszkańców, natomiast folwark składał się z 6 budynków murowanych i 9 drewnianych. Na początku XX wieku liczba mieszkańców wzrosła do 177 (w 1921 r.)¹⁸. W tym okresie władze centralne zdecydowały o budowie i lokalizacji linii kolejowej

17 Marszałek W., *Na Sieradzkich szlakach*, „Kwartalnik regionalnej pracowni krajoznawczej w Sieradzu” nr 1/53/1999/XIX, Sieradz 1999, s. 56–59.

18 *Ibidem*.



Rysunek 1b. Wpływ węzła transportu kolejowego na formę przestrzenną osadnictwa. Szkic orientacyjny osiedla Karsznice z 1967 r.
 Źródło: Śmiałowski J., *Zakład taboru Polskich Kolei Państwowych w Zduńskiej Woli – Karsznicach*, Biblioteka, Zduńska Wola – Karsznice 1996, s.196.

łączącej Śląsk z Bałtykiem przebiegającej przez Karsznice. Celem był transport węgla kamiennego do portów. W okresie wielkiego kryzysu (od 1929 roku) rozpoczęła się budowa osiedla dla pracowników w Karsznicach, ponieważ miała tam powstać również parowozownia. Do Karsznic zaczęli ścinać osadnicy, głównie z północnej Polski. Pierwsi robotnicy mieszkali w prowizorycznych wagonach stojących na bocznicach. Budowa osiedla dla kolejarzy była konieczna. Jednak z uwagi na fakt, że państwo polskie w okresie kryzysu gospodarczego nie było w stanie samodzielnie wykonać tak wielkiej inwestycji, powołano Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe, które otrzymało od rządu polskiego koncesję na budowę linii kolejowej i osiedla kolejarskiego¹⁹. Parowozownia karsznicka od momentu swego powstania stała się czynnikiem miastotwórczym. Jej rozwojowi towarzyszył rozwój osiedla, budowa bloków,

¹⁹ Poradowski R., *Zduńska Wola i okolice*, Urząd Miasta Zduńska Wola, Zduńska Wola 2000, s. 12–13.

rozbudowa ulic, sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz cała towarzysząca infrastruktura techniczna, społeczna i kulturalna. Pierwsze bloki oddano do użytku w 1933 roku. Do wybuchu wojny wybudowano w sumie 22 bloki. Pierwsi osadnicy, dotychczas zatrudnieni w parowozowniach Zajązkowa, Torunia i Bydgoszczy, przybyli 23 lutego 1933 roku. Przyjechali specjalnym pociągiem, przywożąc także wszystkie swoje rzeczy osobiste. Łącznie w tym roku przybyło do Karsznic około 170 pracowników wraz z rodzinami. Pochodzili ze wszystkich stron Polski, w tym również z kresów wschodnich. Osadników nie odstraszały trudne warunki życia: w wielu blokach początkowo brakowało prądu i wody, ulice pogrążone były w ciemnościach, do najbliższego sklepu było ponad 7 km, w Karsznicach nie było szkoły. Osiedle jednak od początku było budowane według określonego planu urbanistycznego, który zakładał stworzenie kompleksowego zespołu mieszkalnego zaspokajającego wszystkie potrzeby mieszkańców. Osiedle rozbudowane jest wzdłuż torów linii kolejowej, stosunkowo blisko parowozowni, czyli miejsca pracy mieszkańców. Bloki ze stromymi dachami stoją wzdłuż regularnej siatki ulic, w taki sposób, by między nimi zmieściły się liczne ogródki działkowe dla mieszkańców. Praktycznie od początku swojego istnienia osiedle posiada przychodnię zdrowia, boisko sportowe, dom kultury, centralny skwer, oczyszczalnię ścieków, zespół basenów przeciwpożarowych. W latach powojennych powstała szkoła podstawowa i zawodowa, tymczasowy kościół oraz nowe sklepy. Osiedle stało się samowystarczalne pod względem zatrudnienia i zaspokajania potrzeb bytowych mieszkańców²⁰. Do roku 1973 Karsznice mają wyjątkowy administracyjny status osiedla – nie są ani miastem, ani wsią. Są unikalnym zespołem urbanistyczno-architektonicznym, zamieszkiwanym przez jedną grupę zawodową – kolejarzy i ich rodziny²¹. Mimo bliskości Zduńskiej Woli Karsznice żyły własnym rytmem zgodnym ze specyfiką

20 Dobrzycka E., Kacała A., Makara K., Skalska-Makara E., Szlachetka E., *Nasza Ojcowizna, Patron, Zduńska Wola* 2003, 45.

21 Poradowski R., *op. cit.*, s. 16.



Fotografie 8. i 9. Wieś Karsznice oraz stacja PKP - Karsznice kiedyś.

Źródło: <http://lepczynski.eu/strona/galerie/zdjecia-dawnej-zdunskiej-woli.html>



Fotografie 10. i 11. Stacja PKP - Karsznice dziś.

Autor: Zbigniew Przygodzki.



Fotografie 12. i 13. Osiedle Karsznice dziś.

Autor: Zbigniew Przygodzki.

pracy kolejarzy. Zarówno w okresie międzywojennym, jak i później, aż do lat osiemdziesiątych, zawód kolejarza, szczególnie maszynisty, był elitarny i dobrze opłacany.

Rozwijający się węzeł kolejowy wywierał znaczący wpływ na rozwój społeczności lokalnej nie tylko dlatego, że stanowił miejsce pracy i generowania dochodów. Oddziaływał także w sposób bezpośredni na: wykształcenie lokalnej społeczności (choć nie tylko mieszkańców), jakość życia z perspektywy zaangażowania w realizację funkcji kulturalnych, rekreacyjno-sportowych, społecznych oraz dyfuzję i produkcję wiedzy i innowacji. Organizowano liczne projekcje filmów w miejscowym kinie, wyjazdy do teatrów, muzeów i na wystawy do innych ośrodków²².

Deficyt wykwalifikowanych robotników w Karsznicach zrodził potrzebę uruchomienia szkoły o profilu zawodowym, gdzie działając w ramach porozumienia, lokomotywnia, wagonownia i stacja PKP zobowiązały się do prowadzenia praktyk zawodowych dla uczniów²³. Lokomotywnia, wagonownia i inne służby węzła od początku swego istnienia stały się ośrodkami życia politycznego i społecznego-kulturalnego²⁴ dla osiedla i dla okolicznych wiosek. Powstał tu: Związek Zawodowy Kolejarzy „Rodzina Kolejowa”, Związek Zawodowy Maszynistów, Klub Techniki i Racjonalizacji oraz Kolejowe Przynależenie Wojskowe²⁵. Powstały w 1961 roku Klub Techniki i Racjonalizacji odegrał znaczącą rolę

22 Zakupiono nawet nowoczesną aparaturę projekcyjną dla kina „Kolejarz”, którą następnie przystosowano do wyświetlania filmów szerokoekranowych. [Matyjas E., *Działalność ZZPK w Parowozowni, a następnie w oddziale trakcji PKP w Karsznicach w latach 1945–1985.*]

23 W sumie po 25 latach działalności szkołę opuściło: 147 absolwentów o specjalności ślusarz taboru kolejowego, 212 absolwentów o specjalności elektromonter taboru kolejowego, 1712 absolwentów o specjalnościach elektromonter taboru kolejowego, mechanik urządzeń kolejowych i operator ruchowo-przewozowy kolei. [Archiwum Urzędu Miasta Zduńska Wola, *Okręgowe oceny sytuacji gospodarczej 1973–1974.*]

24 Dane źródłowe: Skansen Taboru Kolejowego Zduńska Wola – Karsznice.

25 Śmiałowski J., *Ruch Oporu w Karsznicach*, Towarzystwo Przyjaciół Zduńskiej Woli, Zduńska Wola 1985, s. 7–8.

wspomagającą wykonywanie zadań produkcyjnych²⁶. Swą działalność związaną z promowaniem nowoczesnych rozwiązań i upowszechnianiem wiedzy, a także integracją środowiska branżowego prowadziło także działające tutaj zakładowe koło Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK)²⁷.

Lokomotywnia i cały węzeł karsznicki, jako jedno z kilku ogniw na newralgicznej dla gospodarki polskiej magistrali węglowej Śląsk–Porty, odgrywały w mieście znaczącą rolę. Sprawna praca służb kolejowych bezpośrednio oddziaływała na rozwój węzła²⁸. W 1973 roku Karsznice zostały włączone do miasta Zduńska Wola. Wówczas liczyły już 3080 mieszkańców²⁹. Od połowy lat osiemdziesiątych kolej towarowa dotknięta została kryzysem, spowodowanym przede wszystkim konkurencją ze strony transportu kołowego.

Wyzwania w zakresie integracji funkcjonalnej transportu szynowego – uwarunkowania współczesności

Transport jest elementem łączącym miasto w układzie funkcjonalnym i przedstawia ośrodek miejski jako system współzależności zachodzących pomiędzy poszczególnymi jego elementami. Wszystkie ruchy ładunków i ludzi, wykonywane w celu zaspokajania czynności ekonomicznych i gospodarczych danego regionu uznawane są za procesy transportowe, które oddziałują na obszar funkcji, planowania przestrzennego i rozwoju miast. System transportowy miasta potrzebuje miejsc, które zostaną

26 Biuletyn Informacji Publicznej, Powiat Zduńskowolski, Becker, Bydgoszcz 2009, s. 20. KTiR działa obecnie przy Zakładzie Taboru. Marszałek W., *Na Sieradzkich szlakach*, „Kwartalnik regionalnej pracowni krajoznawczej w Sieradzu” nr 1/53/1999/XIX, Sieradz 1999, s. 57.

27 Kozłowski J., *Opowieści z miasta nad Brodnią*, Verte, Zduńska Wola 2010, s. 24.

28 Dla przykładu w okresie dwudziestolecia trakcji elektrycznej w latach 1965–1985 pracownicy drużyn elektrowozowych przejechali 26 000 000 km, przewożąc w tym czasie 420 mld bttkm przy średnim ciężarze pociągów 1800 ton. Oznacza to, że połowa węgla z polskich kopalń kierowana do portów transportowana była przez lokomotywnię Karsznice. Dane źródłowe: Skansen Taboru Kolejowego Zduńska Wola – Karsznice.

29 Archiwum Urzędu Miasta Zduńska Wola, *Okręgowe oceny sytuacji gospodarczej 1973–1974*.

wykorzystane pod budowę infrastruktury, a więc torowisk, ulic, miejsc parkingowych. Ten typ infrastruktury technicznej obejmuje elementy materialne, takie jak sieć drogowa, środki i urządzenia transportowe, obiekty zaplecza technicznego oraz elementy niematerialne (mające istotny wpływ na prawidłowe funkcjonowanie systemu), w skład których wchodzi zasady organizacji ruchu drogowego, przepisy finansowe i inne³⁰.

Sieć transportowa ośrodka zurbanizowanego powstaje sukcesywnie i stopniowo, poprzez budowę nowych odcinków i ulepszanie już istniejących. Jest pojęciem obejmującym działalność i funkcjonowanie wszystkich rodzajów i gałęzi transportu. Za jej sprawą mają szansę zostać zintegrowane wszystkie obszary funkcjonalne ośrodka zurbanizowanego. Stanowisko takie zostało przedstawione i przyjęte między innymi przy okazji nieformalnego spotkania ministrów rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku w 2007 roku. W Karcie Lipskiej podkreślono, „że do poprawy jakości życia, warunków lokalnych i środowiska może znacznie przyczynić się zrównoważony, dostępny i niezbyt kosztowny transport miejski, posiadający skoordynowane połączenia z sieciami transportu regionalnego”³¹.

Biorąc pod uwagę problemy i wyzwania, przed którymi stoją współczesne miasta w zakresie transportu, wydaje się, że słusznie promowany jest rozwój systemów opartych na wykorzystaniu transportu szynowego. Problemy te związane są przede wszystkim z procesami:

- suburbanizacji,
- gwałtownego wzrostu liczby samochodów osobowych
(w latach 2001–2012 liczba samochodów wzrosła o 71%³²),

30 Mayer B., *Systemy komunikacyjne w aglomeracji*, Prace Wydziału Transportu i Łączności nr 7, US Szczecin 1995, s. 106.

31 Karta lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, w dniach 24–25.05.2007 r.

32 Na podstawie danych GUS liczba pojazdów mechanicznych w 2001 roku wynosiła ok. 10,5 mln, natomiast w roku 2012 już ok. 18 mln.

- rosnącego zapotrzebowania na transport ciężarowy, który zdominowany jest przez transport drogowy,
- zjawisk kongestii w sieciach i punktach transportowych,
- zawłaszczania przestrzeni publicznych przez środki transportu kołowego indywidualnego itd.,
- degradacji estetycznej miast i spadku wartości renty gruntowej w centralnych dzielnicach,
- obniżenia poziomu bezpieczeństwa i wzrostu zagrożeń dla życia człowieka.

Jednym z dobrych przykładów tego typu interwencji może być koordynacja systemów kolejowych z innymi rodzajami transportu oraz budowa nowoczesnych systemów transportu szynowego w aglomeracjach. Koordynacja systemów transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu powinna uwzględniać następujące podsystemy ³³:

- powiązania zewnętrzne miasta, metropolii i regionu (kolej, metro, tramwaje, autobusy, lotniska, system drogowy i parkingi P&R),
- powiązania wewnętrzne (metro, tramwaje, autobusy, system drogowy, ścieżki rowerowe i piesze, parkingi uliczne i wydzielone oraz P&R),
- tranzyt (powiązania krajowe i międzynarodowe) – to ruch w niewielkim stopniu związany z miastem, zatem należy go w pewnym stopniu oddzielić od przestrzeni miejskiej,
- oraz powiązania wspierające, np. autobusy.

Systemy transportu kolejowego obsługują w aglomeracjach dwa rodzaje przewozów³⁴:

- przewozy podmiejskie (przejazdy na odległość do 15 km, w czasie do 30 minut),
- przewozy regionalne (przejazdy na odległość do 70 km, w czasie od 30–60 minut).

³³ Freidberg J., *op. cit.*, s. 62.

³⁴ Janecki R., Krawiec S., *Koncepcja budowy pozycji kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb Aglomeracji Górnośląskiej*, „Transport miejski i regionalny” nr 10/2011, s. 2.

Rynek przewozów podmiejskich i regionalnych odgrywa bardzo istotną rolę jako składnik całego rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Koleje podmiejskie i regionalne w Europie przewożą około 90% ogółu pasażerów transportu kolejowego. Natomiast wskaźnik zrealizowanej pracy przewozowej w pasażerokilometrach stanowi prawie 50% pracy przewozowej w skali roku w europejskim transporcie kolejowym. Ponadto ok. 24% europejskich sieci kolejowych obsługiwanych jest wyłącznie przez operatorów sieci podmiejskich i regionalnych³⁵. Niestety w polskich warunkach transport kolejowy od lat dziewięćdziesiątych nieustannie traci na znaczeniu na rzecz transportu drogowego. Wskaźnik struktury przewozu ładunków w 2005 roku kształtował się na poziomie 21,9% w zakresie transportu kolejowego i 52,5% w zakresie transportu drogowego, natomiast w 2010 roku wskaźniki te kształtowały się już na poziomie odpowiednio: 15,4% i 70,4%³⁶. Transport kolejowy przez ostatnie lata był ewidentnie zmarginalizowany z perspektywy inwestycji rozwojowych. W okresie 1995–2011 średnioroczne wydatki na infrastrukturę kolejową wynosiły niespełna 1,6 mld zł, podczas gdy wydatki na infrastrukturę transportu drogowego kształtowały się na poziomie 7,7 mld zł. Dopiero od 2012 roku planowany jest realny wzrost wydatków na infrastrukturę kolejową do poziomu 5,1 mld zł w 2012, 8,1 mld zł w 2013 roku i 8,8 mld zł w 2014 roku. W tym samym czasie wzrosła też wartość inwestycji dokonywanych w infrastrukturę drogową w 2012 roku do poziomu 29,3 mld zł, ale w 2013 planowany jest znaczny regres do poziomu 12,3 mld zł³⁷. W ostatnich latach można natomiast dostrzec wyższy poziom zainteresowania samorządów zwiększaniem wykorzystania transportu szynowego w przewozach pasażerskich. Sytuacja ta poprawia się jednak bardzo powoli w zakresie systemów kolejowych,

³⁵ *Ibidem*, s. 3.

³⁶ Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego 2012 na podstawie danych GUS.

³⁷ Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego 2012 na podstawie danych ZDG TOR.

niewo bardziej dostrzegalne są zmiany zachodzące w transporcie tramwajowym³⁸.

Dobrym przykładem rozwiązań proponowanych w aglomeracjach są typowe systemy tramwajowe oraz systemy szybkich tramwajów czy tramwajów regionalnych. Systemy miejskie i aglomeracyjne charakteryzują się często bezkolizyjnością, dużym stopniem integracji z innymi systemami transportowymi wewnątrzmijskimi, w szczególności autobusowym, rowerowym i pozostałym kolejowym. Charakteryzują się też znacznym poziomem automatyzacji procesów sterowania ruchem. Niejednokrotnie integracja ta oznacza współdzielenie infrastruktury transportowej w celu poprawy sprawności obsługi pasażera lub wydłużenia trasy przejazdu, adekwatnie do rozległości występowania związków funkcjonalnych, niezależnie od granic administracyjnych jednostek terytorialnych. Przykładem może być tutaj jeden z elementów procesu integracji komunikacji zbiorowej w aglomeracji krakowskiej, a mianowicie integracja szybkiego tramwaju z koleją i komunikacją autobusową o zasięgu regionalnym i krajowym w węzle przesiadkowym na dworcu głównym. Integracja ta, podobnie jak charakterystyka węzła kolejowego w Warszawie (Dworzec Centralny) ma znacznie bardziej zaawansowany charakter. Przestrzenie te można nazwać „węzłami mobilności”, czyli miejscami składającymi się z funkcjonalnego i dużego węzła przesiad-

38 Jednak i w tym zakresie nie brak „kroków wstecz”, nawet mimo podejmowania na pierwszy rzut oka nowoczesnych i pożądaných inwestycji. Przykładem może być tutaj planowana inwestycja w zakresie modernizacji i przebudowy trasy W-Z w Łodzi. Jej elementem jest inwestycja w zakresie modernizacji linii tramwajowej, gdzie z czterech planowanych wariantów dokonano wyboru wariantu przebiegu linii tramwajowej w dotychczasowym układzie komunikacyjnym. W części wschodniej przebieg trasy nie ma niestety optymalnej lokalizacji, zaproponowana alternatywa w wariantcie III z pewnością wygenerowałaby wyższy poziom popytu na ten rodzaj przewozów w kierunku centrum, a na pewno uruchomiłaby popyt, który w obecnym czasie ma jedynie właściwości popytu potencjalnego. Trudno tłumaczyć, że determinantą wyboru jest w tym przypadku wyższy koszt związany z koniecznością budowy częściowo nowego odcinka sieci tramwajowej, ponieważ koszt wariantu przyjętego do realizacji wynosi 623 149 316 zł, a korzystniejszego (zdaniem autora) wariantu III – 667 325 012 zł. Zatem przy tak rozległej inwestycji i daleko idących skutkach to jedynie różnica rzędu 7%. [*Plany rozbudowy i modernizacji trasy tramwajowej w relacji Wschód-Zachód Retkinia-Widzew (Olechów), Materiały informacyjne, Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi, 2012.*]

kowego oraz towarzyszących mu obiektów usługowych³⁹. Węzły mobilności z racji znacznie bardziej rozległych funkcji, jakie można tam zidentyfikować, są również dobrym narzędziem ożywiania czy „zszywania” miasta. Realizacja nowoczesnych inwestycji w zakresie transportu tramwajowego wywołuje liczne zmiany w przestrzeniach transportowych miasta. Dla przykładu w projekcie inwestycyjnym dotyczącym budowy Łódzkiego Tramwaju Regionalnego uwzględniano dwa rodzaje przesłanek ekonomicznych zarówno o charakterze zewnętrznym, jak i wewnętrznym, do których należą⁴⁰:

- poprawa zewnętrznej dostępności metropolii poprzez realizację intermodalnych węzłów przesiadkowych,
- rozwój infrastruktury technicznej i wzrost jakości w przewozach regionalnych,
- wzrost dostępności komunikacyjnej centralnej części metropolii,
- potencjalny wzrost popytu dla efektywnej komunikacji zbiorowej w kierunku północnym,
- zmniejszenie nakładów finansowych na system komunikacji miejskiej poprzez wdrożeniu nowoczesnego i energooszczędnego taboru.

Zakładano przy tym osiągnięcie określonych efektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych związanych ze⁴¹:

- skróceniem czasu podróży pasażerów,
- minimalizacją kosztów eksploatacji pojazdów komunikacji miejskiej,
- zmniejszeniem liczby wypadków,
- zwiększeniem poczucia bezpieczeństwa ruchu,

39 Kruszyna M., *Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności*, „Przegląd komunikacyjny” nr 10/2012, s. 35.

40 Giedryś A., Wnuk P., *Łódzki Tramwaj Regionalny – stan obecny przygotowań do realizacji przedsięwzięcia* [w:] *Łódzkie Forum Regionalne Transportu Publicznego*, Materiały konferencji naukowo-technicznej, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej – Oddział w Krakowie, Nr 69 (zeszyt 120), Łódź 2005, s. 99–100.

41 „Studium Wykonalności Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Zadanie 1, Etap I: Łódź. Wdrożenie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Łódzkiej”. Dokument dla potrzeb aplikacji o środki ZPORR w Działaniu 1.6. „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach miejskich”, Wersja 4 poprawiona według uwag Ministerstwa Gospodarki i Pracy z 18 maja, 13 lipca oraz 1 września, MPK – Łódź Sp. z o.o., Łódź 2005, s. 14–15, 22.

- zmianą poglądów mieszkańców i decydentów dotyczących właściwej obsługi komunikacyjnej poszczególnych obszarów,
- redystrybucją kosztów podróży między poszczególnymi grupami społecznymi,
- zmianą zachowań komunikacyjnych,
- ograniczeniem emisji hałasu,
- wykluczeniem emisji szkodliwych do biosfery gazów związanych ze spalaniem paliw na skutek zmiany preferencji transportowych w wyborze środka transportu na ŁTR,
- eliminacją emisji substancji szkodliwych dla środowiska wodnego,
- wyeliminowaniem emisji substancji szkodliwych dla środowiska gruntowego, np. metali ciężkich lub substancji ropopochodnych,
- eliminacją emisji pyłów i gazów do atmosfery,
- zminimalizowaniem szkodliwego oddziaływania gazów i pyłów na pobliskie tereny zielni, w tym obiektów podlegających ochronie konserwatora przyrody,
- eliminacją negatywnego wpływu gazów na dobra kultury, materialnie podlegające ochronie konserwatora zabytków.

Elementy te jednoznacznie wskazują na szeroki zasięg oddziaływania inwestycji, determinując zmiany zarówno po stronie podaży, jak i popytu determinowanego potrzebami transportowymi o zróżnicowanym terytorialnie charakterze.

Procesom integracji w zakresie obsługi miast powinien podlegać także transport towarowy. Jest to proces zdecydowanie trudniejszy do realizacji, jednak możliwy i pożądany zarówno w zakresie procesów transportowych bezpośrednich, od drzwi do drzwi, ze specjalnymi urządzeniami za i wyładunku, oraz od węzła do węzła z tworzeniem i dystrybucją małych ładunków. Integracja ta przebiega zarówno na poziomie infrastrukturalnym, między innymi z wykorzystaniem lokalnych centrów dystrybucji towarów (terminali miejskich) czy szerzej bardziej efektywnych centrów transportu towarowego, jak i na poziomie

organizacyjnym przede wszystkim między przewoźnikami⁴². Transport towarów w mieście jest koniecznym założeniem i przesłanką jego sprawnego funkcjonowania. Do podstawowej infrastruktury transportowej (w miastach) na potrzeby przewozu towarów i ładunków zalicza się: drogi i ulice z całym ich wyposażeniem służącym do organizacji ruchu kołowego, parkingi, miejsca przeładunku, miejsca postojowe oraz sygnalizację świetlną. Do realizacji transportu potrzebna jest także odpowiednia struktura i środki transportu, na które składają się przede wszystkim pojazdy, urządzenia i wyposażenie służące sprawnej organizacji załadunku, przewozu i wyładunku. W tym aspekcie transport towarów (ładunków) powinien być zintegrowany, warunkujący płynność przepływu ładunków do miejsc przeznaczenia (odbiorców)⁴³. Przykłady rozwiązań w tym zakresie można wskazać w Zurychu (tramwaj towarowy służy tam do wywózki odpadów ponadgabarytowych), w Dreźnie – CarGoTram (służy do zaopatrzenia zakładów Volkswagena oraz zapewniania dostaw towarów do licznych sklepów w mieście)⁴⁴, tramwaj towarowy w Amsterdamie, Monachium (CargoTram), Regensburgu (RegLog)⁴⁵.

W skali międzyregionalnej, krajowej i ponadkrajowej procesy integracji transportu szynowego należy rozumieć w kontekście powszechnego wykorzystania transportu kombinowanego, intermodalnego czy multimodalnego. Integracja oznacza również w tym zakresie optymalizację poprzez zmniejszenie udziału transportu drogowego w przewozach ogółem na rzecz pozostałych, bardziej opłacalnych środków transportu (uwzględniając pełną kategorię kosztów, włącznie z kosztami zewnętrznymi pomijanymi przez indywidualnych przewoźników).

42 Schaffeler U., Wichser J., *Miejski transport ciężarowy i logistyka miejska*, Materiały dydaktyczne z dziedziny wewnętrzmiejskiego transportu towarowego, www.eu-portal.net, 2002.

43 Szymczak M., *Logistyka miejska*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2008, s. 50–51.

44 Tundys B., *Logistyka miejska. Koncepcje, systemy, rozwiązania*, Difin, Warszawa 2008, s. 244–248.

45 Kauf S., *Logistyka jako narzędzie redukcji kongestii transportowej w miastach*, LogForum, Elektroniczne czasopismo naukowe z dziedziny logistyki, vol. 6/2010, Issue 1, No 4.

Podsumowując, w polskich miastach można dziś ponownie obserwować renesans transportu szynowego. Coraz częściej dokonywane są nowoczesne modernizacje istniejących linii oraz budowy nowych odcinków systemów tramwajowych. W kilku aglomeracjach buduje się, modernizuje lub planowane są inwestycje z zakresu integracji kolei regionalnych z transportem miejskim. Działania w obszarze transportu szynowego w znacznie większym zakresie determinują świadomość potrzeby i warunków tworzenia zrównoważonych systemów transportowych, nawet niż inwestycje w obszarze komunikacji zbiorowej autobusowej. Można przyjąć, że od tempa tych zmian w dużej mierze zależeć będzie poziom dostępności przestrzennej terytoriów silnie zurbanizowanych, w szczególności dotkniętych problemami kongestii transportowej.

Bibliografia

- Beim M., Heilmann M., *Kształtowanie regionalnych strategii rozwoju transportu kolejowego na przykładzie Nadrenii-Palatynatu*, „Przegląd komunikacyjny” nr 3/2012.
- Biuletyn Informacji Publicznej, Powiat Zduńskowolski, Becker, Bydgoszcz 2009.
- *Dlaczego polskie drogi są jak seks bez zabezpieczeń?* Folder kampanii „Tiry na tory”, Instytut Spraw Obywatelskich.
- Dobrzycka E., Kacała A., Makara K., Skalska-Makara E., Szlachetka E., *Nasza Ojcowizna*, Patron, Zduńska Wola 2003.
- Dziadek S., *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, PWN, Warszawa 1991.
- Freidberg J., *W metropoliach metro nie musi być lepsze od tramwaju*, „Przegląd komunikacyjny” nr 4–6/2010.
- Giedryś A., Wnuk P., *Łódzki Tramwaj Regionalny – stan obecny przygotowań do realizacji przedsięwzięcia* [w:] *Łódzkie Forum Regionalne Transportu Publicznego*, Materiały konferencji naukowo-technicznej, Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej – Oddział w Krakowie, Nr 69 (zeszyt 120), Łódź 2005.
- Janecki R., Krawiec S., *Koncepcja budowy pozycji kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb Aglomeracji Górnośląskiej*, „Transport miejski i regionalny” nr 10/2011.

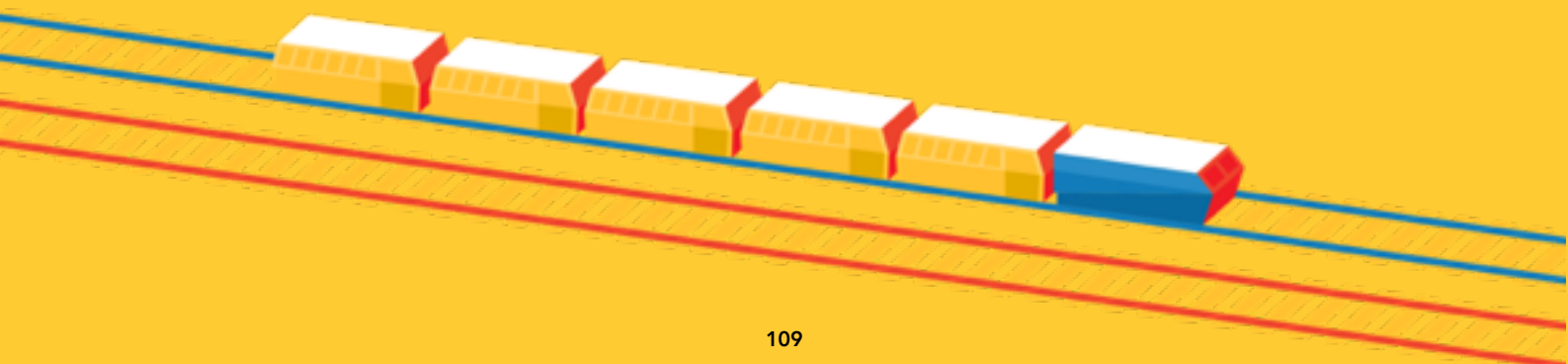
- Karta lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, w dniach 24–25.05.2007.
- Kauf S., *Logistyka jako narzędzie redukcji kongestii Transportowej w miastach*, LogForum, Elektroniczne czasopismo naukowe z dziedziny logistyki, vol. 6/2010, Issue 1, No 4.
- Kozłowski J., *Opowieści z miasta nad Brodnią*, Verte, Zduńska Wola 2010.
- Kruszyna M., *Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności*, „Przegląd komunikacyjny” nr 10/2012.
- Marszałek W., *Na Sieradzkich szlakach*, „Kwartalnik regionalnej pracowni krajoznawczej w Sieradzu” nr 1/53/1999/XIX, Sieradz 1999.
- Matyjas E., *Działalność ZZPK w Parowozowni, a następnie w oddziale trakcji PKP w Karsznicach w latach 1945–1985*.
- Mayer B., *Systemy komunikacyjne w aglomeracji*, Prace Wydziału Transportu i Łączności nr 7, US Szczecin 1995.
- Pietrzak K., *Analiza możliwości uruchomienia szczecińskiej kolei metropolitalnej*, „Transport miejski i regionalny” nr 8/2012.
- *Plany rozbudowy i modernizacji trasy tramwajowej w relacji Wschód – Zachód Retkinia – Widzew (Olechów)*. Materiały informacyjne, Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi, 2012.
- Poradowski R., *Zduńska Wola i okolice*, Urząd Miasta Zduńska Wola, Zduńska Wola 2000.
- Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego 2012 na podstawie danych GUS.
- Schaffeler U., Wichser J., *Miejski transport ciężarowy i logistyka miejska*, Materiały dydaktyczne z dziedziny wewnątrzmijskiego transportu towarowego, www.eu-portal.net, 2002.
- *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2007.
- Studium Wykonalności Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Zadanie 1, Etap I: Łódź. Wdrożenie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Łódzkiej. Dokument dla potrzeb aplikacji o środki ZPORR w Działaniu 1.6. „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach miejskich”, Wersja 4 poprawiona według uwag Ministerstwa Gospodarki i Pracy z 18 maja, 13 lipca oraz 1 września 2005, MPK – Łódź Sp. z o. o., Łódź 2005.
- Szymczak M., *Logistyka miejska*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań 2008.
- Śmiałowski J., *Ruch Oporu w Karsznicach*, Towarzystwo Przyjaciół Zduńskiej Woli, Zduńska Wola 1985.
- Topik K., *Infrastruktura transportu kolejowego*, Oficyna Wydawnictwa Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2009.


- Tundys B., *Logistyka miejska. Koncepcje, systemy, rozwiązania*, Difin, Warszawa 2008.
- Wesołowski J., *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008.
- Wojcieszak J., *Komunikacja tramwajowa w Polsce*, „Technika Transportu Szynowego” nr 9, Łódź 2003.
- *Zielona Księga. Kierunki nowej mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM (2007) 551 wersja ostateczna, Bruksela 2007.



PO KOLEI.

REWITALIZACJA TERENÓW
POKOLEJOWYCH





PRZEKSZTAŁCENIA SYSTEMU KOLEJOWEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO HELSINEK JAKO POCHODNA ZMIAN FUNKCJONALNYCH

Tomasz Bużalek

Absolwent Wydziału Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego i członek-założyciel stowarzyszenia Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu (IPT). Zajmuje się badaniem zagadnień zrównoważonego rozwoju systemów transportowych, transportu miejskiego i jego znaczenia dla rozwoju miast oraz zagadnień organizacyjno-technicznych systemów transportu szynowego. W ramach działalności społecznej popularyzuje wiedzę na temat zrównoważonej mobilności.

Helsinki to miasto o dziewiętnastowiecznym rodowodzie. Początkiem dynamicznego rozwoju było wyznaczenie go na stolicę ówczesnego Wielkiego Księstwa Finlandii w 1812 roku. Od tego momentu następował konsekwentny wzrost demograficzny i przestrzenny miasta, a później całego zespołu miejskiego. Liczba ludności zwiększyła się od kilkunastu tysięcy mieszkańców w I połowie XIX wieku, przez 100 tysięcy około roku 1900, po nieco ponad milion mieszkańców współcześnie. Tak dynamiczne zmiany, będące następstwem rozwoju funkcji administracyjnych, portowych, przemysłowych, a następnie pogłębiane depopulacją terenów wiejskich w kraju i rozwojem funkcji metropolitalnych, nie mogły obyć się bez rozwoju wysokosprawnego systemu transportowego¹. System ten przeszedł nie tylko zdecydowaną rozbudowę, ale też przemiany organizacyjne i funkcjonalne.

Rozwój transportu kolejowego w XIX wieku podporządkowany był potrzebom przewozów towarowych. Pierwsza linia (zwana potem główną) i czołowy dworzec w Helsinkach powstały w 1862 roku i umożliwiły dojazd do miasta Hämeenlinna położonego na progu Pojezierza Fińskiego. Tym samym utworzone zostało połączenie umożliwiające transport produktów fińskiego przemysłu drzewnego z głębi lądu częściowo drogą wodną, a tam, gdzie było to niemożliwe – koleją. Osiem lat później powstała, jako odnoga od linii głównej, strategiczna linia do Sankt Petersburga (wówczas – wiodącego miasta regionu tak pod względem politycznym, jak i gospodarczym), a następnie linia Hyvinkä – Karjaa – Hankoo (najkrócej zamarzający port w kraju). Co znamienne, linie te prowadzone są nie wzdłuż nadbrzeżnych pasm osadniczych, ale w głębi lądu, w takim oddaleniu, aby znalazły się poza zasięgiem ostrzału okrętów. W XIX wieku powstały też rozbudowane systemy bocznic obsługujących wszystkie porty na terenie Helsinek, w tym linia okólna obiegająca

¹ Westerholm J., *Populating Finland [w:] Fennia 180: 1–2*, Geographical society of Finland, Helsinki 2002, s. 123–140.

położone na półwyspie miasto². Tym samym w wiek XX Helsinki weszły bez wykształconego węzła kolejowego, z jedną, ślepo zakończoną linią kolejową słabo zintegrowaną z przestrzenią miasta, a ukierunkowaną na transport towarów.

Wskutek znikomych możliwości wykorzystania kolei do obsługi transportu wewnętrznego w roku 1890 pojawiły się pierwsze linie tramwaju konnego, który dekadę później przeszedł elektryfikację. Do lat 20. XX wieku powstała gęsta sieć obejmująca swoim zasięgiem całe miasto oraz zaczynające się pojawiać pierwsze suburbia. Tramwaj zapewnił obsługę terenów w promieniu ok. 7–8 km od Rynku. W 1903 roku nastąpiła przełomowa zmiana – oddana do użytku została linia nadbrzeżna łącząca Helsinki bezpośrednio z dawną stolicą kraju – Turku. Linia nie miała takiego znaczenia strategicznego, jak poprzednie, za to sprzyjała urbanizacji obszarów przylegających do relatywnie gęsto rozmieszczonych stacji, gwarantujących możliwość dojazdu. Podobny proces zaczął zachodzić wzdłuż linii głównej, uzupełnianej sukcesywnie o kolejne stacje.

Duże zmiany zaszły w latach 50. XX wieku. Ograniczeniu poddano system tramwajowy, a jednocześnie rozpoczęła się intensywna i chaotyczna urbanizacja peryferii miasta, zwłaszcza pasm nadbrzeżnych. Tereny te dostępne były przede wszystkim samochodem i siecią połączeń autobusowych. Już dekadę później zaczęto dostrzegać problem niekontrolowanej suburbanizacji, wskutek czego pod koniec lat 60. powstają zarówno duże obszarowo plany zagospodarowania przestrzennego, jak i koncepcje obsługi powstającej aglomeracji koleją ciężką, głównie metrem³. Na przełomie lat 60. i 70. nastąpiła elektryfikacja węzła helsińskiego (a tym samym rozpoczęła się w ogóle elektryfikacja fińskiej kolei) i uruchomienie kolei aglomeracyjnej opartej na dwuwagonowych zespołach

² *Finnish Railway Statistics 2011. Statistics of the Finnish Transport Agency 8/2011*, Finnish Transport Agency, Helsinki 2011.

³ Vuori P., Tikkanen T., Selander P. (red.), *2009 Helsinki alueittain. Helsingfors områdesvis. Helsinki by District, Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2010.*



Rysunek 1. Sieć kolei ciężkiej (w tym metra) w aglomeracji Helsinek wraz z datami uruchomienia poszczególnych odcinków na tle ważniejszych współczesnych obszarów zurbanizowanych.
 Źródło: opracowanie własne.

trakejnych kursujących na dwóch istniejących liniach. W 1972 roku oddaniem trzeciego toru pomiędzy stacjami Pasila i Tikkurila na linii głównej rozpoczął się także proces zwiększania przepustowości tras oraz rozdzielania ruchu lokalnego i ruchu dalekiego zasięgu. W 1975 roku do użytku oddana została pierwsza w historii kraju linia kolejowa przeznaczona wyłącznie do obsługi ruchu pasażerskiego – ośmiokilometrowe odgałęzienie od linii nadbrzeżnej, planowane początkowo

jako linia metra, stanowiące oś zrealizowanego planowo pasma osadniczego Haaga – Vantaa⁴. W latach 80. wschodnie pasmo nadbrzeżne zostało spięte i wzmocnione pierwszą (i jedyną) linią metra – w większości naziemną (Rys. 1).

Na początku XXI wieku nastąpiła zasadnicza zmiana struktury transportowej aglomeracji. Definitywnie zlikwidowano zarówno porty znajdujące się na terenie miasta (w 2008 roku zadania przeładunku towarów przejął nowy port Vuosaari zlokalizowany na przedmieściach Helsinek), jak i obsługującą je infrastrukturę kolejową. Dawne tereny portowe stały się w ten sposób cenną rezerwą terenu położonego blisko centrum miasta, dającą możliwość reurbanizacji i zabudowy połączonej z nadaniem nowych funkcji. Podobną rezerwą stanowiły tereny stacji postojowych, placów przeładunkowych i zespołów bocznic kolejowych. Ich odzyskanie możliwe było dzięki budowie jeszcze w latach 60. dużego zespołu stacji postojowej i przeładunkowej Ilmalla położonej na osuszonych terenach na północ od stacji Pasila (Rys. 2).

Obszary poddawane rewitalizacji traktowane są indywidualnie, w zależności od lokalnych walorów związanych z położeniem. Zawsze jednak jest to zabudowa planowa, wedle ściśle określonych kryteriów dotyczących tak rozplanowania, jak i zakładanych funkcji. Zawsze też realizacja poprzedzona jest lub wynika z zapewnienia dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza transportem publicznym. W przypadku większości realizacji przed lub równoległe z zabudową powstają nowe linie tramwajowe, które odpowiadają za zapewnienie takiej dostępności transportu publicznego, która pozwala zminimalizować użycie samochodu – szczególnie niepożądanego w strefie centralnej miasta⁵. Plany uwzględniają też powstanie systemów terenów zielonych, które często stają się naturalnymi korytarzami dla transportu niezmotoryzowanego. Dąży się też do wykorzystania innych

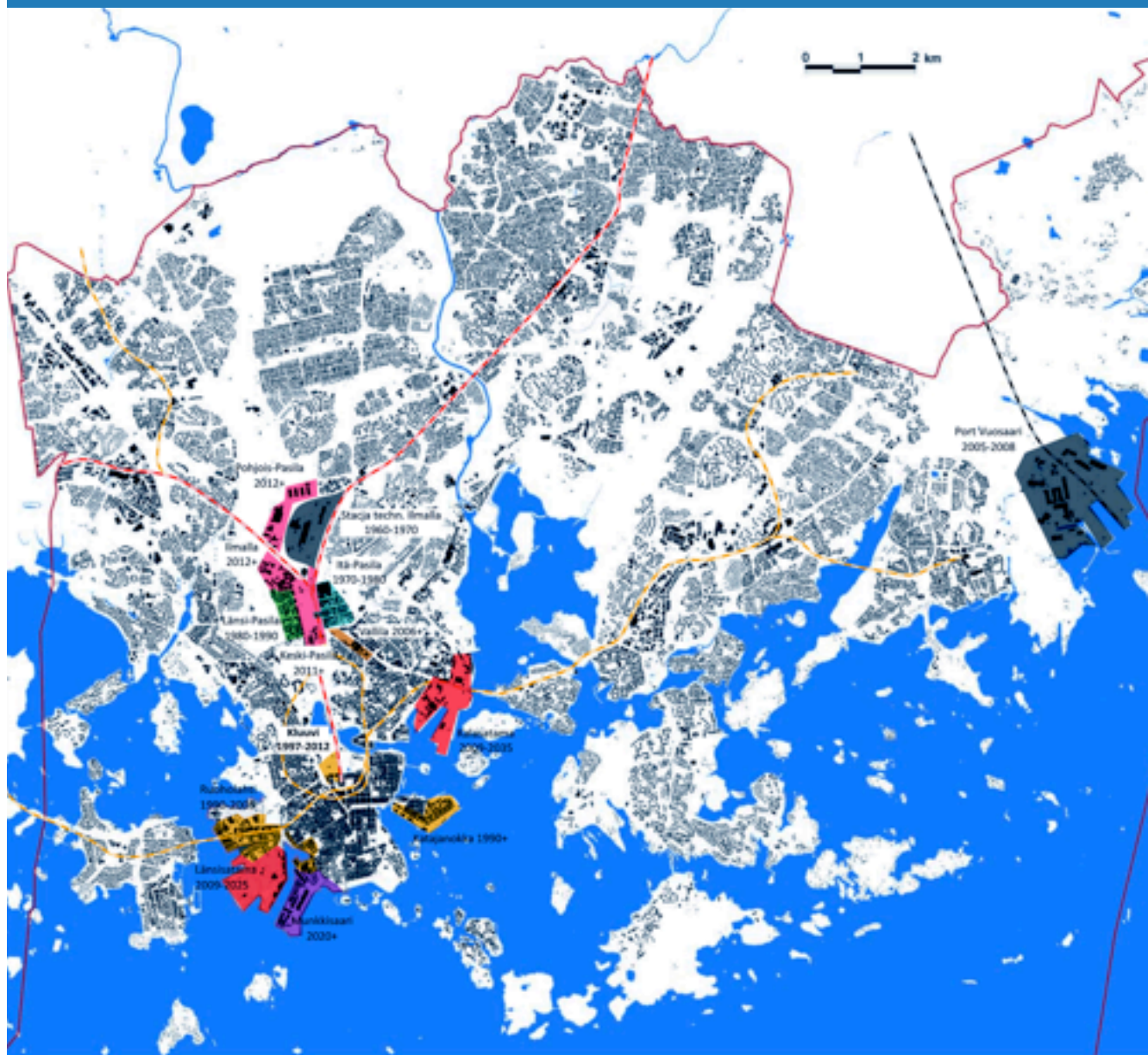
4 Hirvonen S., *Ruraali urbaani. Vantaan kaupunkisuunnittelun historia, Vantaan Kaupunki, Porvoo 2005.*

5 *Public transport planning guidelines in Helsinki, HKL Planning Unit, Helsinki 2007.*

właściwości poszczególnych funkcji, np. infrastrukturę transportu publicznego lokuje się centralnie dla skrócenia dróg dojazdu, a budynków biurowych używa jako bufora rozdzielającego budynki mieszkaniowe i uciążliwą infrastrukturę drogową. Unika się też tworzenia zespołów monofunkcyjnych (np. biurowych), które powodują skrajnie nierównomierne obciążenie systemu transportowego i przestrzeni publicznych w ciągu doby. Zmierza się także do stworzenia w ramach każdego projektu wewnętrznej, zróżnicowanej struktury wraz z powstaniem centrum dzielnicy (usługi społeczne, handel) czy obiektów o silnej funkcji w skali

Rysunek 2. Ważniejsze obszary podlegające rewitalizacji i służące reurbanizacji obszaru Helsinek z uwzględnieniem docelowej sieci kolei ciężkiej, w tym metra.

Źródło: opracowanie własne na podkładzie zaczerpniętym z materiałów Biura Planowania m. Helsinki, http://www.hel.fi/wps/wcm/connect/b6c485804a17a7a2803ee83d8d1d4668/LSA_projektialue_s.jpg?MOD=AJPERES&mod=-324177327.





Fotografia 1. Osiedle Pasila. Na pierwszym planie teren dawnej stacji postojowej po demontażu torowiska przygotowany do inwestycji deweloperskich. W tle – pociąg kolei aglomeracyjnej i skład kategorii Intercity na dziesięciorowym odcinku pomiędzy stacjami Helsinki i Pasila.
Autor: Tomasz Bużalek, 14 IX 2010.

całego miasta. Pozwala to na skrócenie średniego czasu dojazdów, co promuje transport pieszy, publiczny i zbiorowy. Ogół działań planistycznych prowadzi do wzmocnienia roli transportu publicznego i „miękkiego”, co przekłada się na budowę bardziej zrównoważonego systemu transportowego⁶.

Obszary poportowe (Katajanokka, Länsisatama, Kalasatama) ze względu na walory krajobrazowe i przyrodnicze związane z obecnością brzegu morskiego w większym stopniu zabudowywane są obiektami mieszkalnymi. Obszary pokolejowe (Kluuvi, Pasila, Vallila), położone blisko stacji kolejowych zapewniających dojazd – w większym stopniu otrzymują funkcje usługowe, w tym biurowe (Fot. 1). Specjalny charakter miała realizowana od połowy lat 90. XX wieku zabudowa dawnych torów bocznowych przylegających do dworca głównego (osiedle Kluuvi), gdzie powstały wyłącznie budynki użyteczności publicznej – filharmonia, dom prasy, muzeum sztuki nowoczesnej oraz hotel. Resztę obszaru poświęcono

⁶ Wesołowski J., *Transport miejski: ewolucja i problemy współczesne*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź 2003.

na tereny zielone zachowujące ciągłość przestrzenną sięgającą poza granice administracyjne miasta⁷.

System kolejowy aglomeracji Helsinek przeszedł głęboką ewolucję i zmianę funkcjonalną. W ciągu 40 lat wykształcił się wysokosprawny system transportu szynowego składający się z sieci tramwajowej, jednej linii metra i kolei aglomeracyjnej funkcjonującej w oparciu o linie istniejące i nowo budowane. Kolej aglomeracyjna stała się czynnikiem krystalizującym procesy urbanistyczne zachodzące na terenie aglomeracji. Tereny poportowe i pokolejowe stanowiły wartościową rezerwę dobrze dostępnego terenu, a ograniczenie funkcji związanych z obsługą portów i ich przeniesienie poza obręb miasta pozwoliło na uwolnienie tych rezerw. Odzyskane tereny wykorzystywane są w procesie reurbanizacji i służą wzmocnieniu funkcji metropolitalnych, a ich zagospodarowywanie poprzedzone jest silnym nasyceniem obszaru infrastrukturą transportu publicznego, czyniąc funkcjonowanie aglomeracji bliższym idei zrównoważonego rozwoju.

Bibliografia

- *Finnish Railway Statistics 2011. Statistics of the Finnish Transport Agency 8/2011*, Finnish Transport Agency, Helsinki 2011.
- Hirvonen S., *Ruraali urbaani. Vantaan kaupunkisuunnittelun historia*, Vantaan Kaupunki, Porvoo 2005.
- *Public transport planning guidelines in Helsinki*, HKL Planning Unit, Helsinki 2007.
- Vuori P., Tikkanen T., Selander P. (red.), *2009 Helsinki alueittain. Helsingfors områdesvis. Helsinki by District*, Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2010.
- Wesołowski J., *Transport miejski: ewolucja i problemy współczesne*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź 2003.
- Westerholm J., *Populating Finland [w:] Fennia 180: 1–2*, Geographical society of Finland, Helsinki 2002, s. 123–140.
- Witryna internetowa Kolei Fińskich (VR), <http://www.vr.fi>, 15 IV 2012.

⁷ Witryna internetowa wydziału planowania m. Helsinki, <http://ksv.hel.fi/en>, 17 IV 2012.

- Witryna internetowa Helsingin seudun liikenne, <http://www.hsl.fi>, 15 IV 2012.
- Witryna internetowa wydziału planowania m. Helsinki, <http://ksv.hel.fi/en>, 17 IV 2012.



PARKI NA DOBRYCH TORACH

Urszula Cyganik

Studentka IV roku Gospodarki Przestrzennej i III roku Ochrony Środowiska na Uniwersytecie Przyrodniczym we Wrocławiu. Mówią o niej, że ciągle gdzieś się spieszy, coś musi załatwić. Nigdy nie rozstaje się z aparatem fotograficznym – zawsze jest coś do uchwycenia. Ma milion pomysłów na minutę, dlatego jak tylko może, działa w różnych organizacjach – SKN Planowania Przestrzennego PUZZLE, ESN Uniwersytetu Przyrodniczego, tańczy i śpiewa w Zespole Pieśni i Tańca „Jedliniok”. Gdy tylko znajdzie chwilę dla siebie, łapie za dobrą książkę i znika na kilka godzin.

Anna Kochel

Studentka II roku studiów inżynierskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu. Podjęcie działalności w kole Planowania Przestrzennego uważa za jedną ze swoich najlepszych decyzji. Fascynuje ją życie arabskich kobiet i książki na ten temat. Miłośniczka wieczorów z horrorami i chipsami. Uwielbia gotować, a jeszcze bardziej jeść. Wyznaje zasadę, że z życia trzeba czerpać pełnymi garściami.

Od wielu lat planiści, architekci i urzędnicy zastanawiają się, co zrobić z nieużytkowanymi obszarami pokolejowymi, takimi jak: nieczynne dworce, stare torowiska czy inne obiekty związane z obsługą transportu kolejowego. Sposobów na ich zagospodarowanie jest wiele, najbardziej popularnym w Polsce – bardzo cenionym w środowisku „złomiarzy” – jest rozbiórka torów i sprzedaż ich na złomowisku...

Jednakże podążając za proekologicznymi trendami panującymi na świecie, jak i za zasadą zrównoważonego rozwoju, coraz częściej obszarom tym nadaje się nowe znaczenie – „nowy wymiar”, przekształcając je w nowoczesne parki, zieleńce czy promenady. Jedną z najbardziej znanych rewitalizacji takich terenów jest park High Line w Nowym Jorku powstały w 2009 roku. Jednak jak się okazuje, w Europie moda na przekształcanie terenów pokolejowych w zielone przestrzenie nastąpiła dużo wcześniej. Przykładów jest bardzo wiele. Takie miasta jak Kopenhaga, Antwerpia, Birmingham, Paryż, Berlin i inne już dawno zainwestowały w rewitalizację terenów kolejowych i przekształciły je w nowe, atrakcyjne miejsca wypoczynku mieszkańców. W artykule przedstawiono najciekawsze z nich.

Berlin

Tutaj do utworzenia zielonej oazy wykorzystano teren związany z dawnym dworcem kolejowym. Stacja Tempelhof, obszar o łącznej powierzchni około 18 ha, powstała już w latach dwudziestych XX wieku i stanowiła jedną z najstarszych tego typu stacji w Berlinie. Przez wiele lat służyła Kolei Niemieckiej zarówno jako zajezdnia, jak i stacja przeładunkowa. Już w roku 1996 zaczęto wdrażać pomysł utworzenia na tym obszarze parku. Projekt zakładał uporządkowanie terenu oraz pozostawienie możliwie dużej liczby artefaktów świadczących o dawnej funkcji transportowej. Posiadający liczne atrakcje Natur-Park Schöneberger Südgelände stał się miejscem spotkań i wypoczynku wielu berlińczyków. Stanowi on rekompensatę za ingerencję w naturę w wyniku rozwoju infrastruktury w mieście.

Cały teren podzielony został na 3 strefy: społeczną, ochrony krajobrazu i ochrony przyrody. W pierwszej z nich odnaleźć można wieżę ciśnień, nieczynną nastawnię zwrotnicową czy starą lokomotywę – będące śladami historii tego miejsca; hale zostały na nowo zagospodarowane i obecnie stanowią miejsce wystaw; natomiast w ciepłe wieczory na zewnątrz urządzone jest kino letnie. W części, w której postanowiono chronić krajobraz, pozostawiono możliwość naturalnej sukcesji roślinności, która wkracza na dawne torowisko. Ostatnią część stanowi naturalnie zarastający obszar ochrony, w którym zarówno zwierzęta, jak i rośliny odnaleźć mogą siedlisko umożliwiające rozwój.

Na terenie całego parku do utworzenia ścieżek spacerowych wykorzystano dawne torowiska – ich usytuowanie 50 cm nad ziemią pozwala chronić naturę. Kompozycja roślinna została w znacznym stopniu oparta na naturalnej sukcesji i zbiorowiskach gatunków.

Paryż

W 1989 r. powstała tutaj bardzo ciekawa i warta naśladowania z punktu widzenia planistyki promenada, zwana Promenade Plantée. Utworzono ją na terenie nieczynnego odcinka kolejowego, łączącego stację Bastille ze stacją de Vincennes. Ruch pieszy prowadzony jest dawnymi nasypami i wiaduktami kolejowymi, a także dla zachowania ciągłości – ponad komercyjnymi budynkami usługowymi. Promenada ciągnie się przez 4,7 km długości.

Poszczególne jej fragmenty projektowali różni projektanci, między innymi Pierre Coblentz, Patrice Berger, Jacques Vergely i Philippe Mathieux, tak więc oferuje ona różnorodne rozwiązania przestrzenne. Promenade Plantée miesza obszary dzikiej roślinności, które powstały wzdłuż linii kolejowej z bardziej nowoczesnymi zadbanymi terenami.

Każdy z odcinków promenady ma zróżnicowaną formę i funkcję. Na zachodnim krańcu promenada wznosi się 10 metrów nad okolicę i tworzy wiadukt des Arts. Powstał on po odnowieniu i oszkleniu opuszczonego



Fotografia 1. Natur-Park Schöneberger Südgelände w Berlinie.
Autor: Anna Osińska, 6 IX 2011.

wiaduktu Daumesnil. Oryginalne czerwone łuki ceglane ciągną się przez 1,5 km. W łukach wiaduktu znajdują się sklepy, zakłady rzemieślnicze i galerie, a także restauracje i kawiarnie. Wiadukt został oddany do publicznego użytku w 1998 roku, mimo że całkowicie wykończony był dopiero w roku 2000.

Integralnym elementem Promenade Plantée jest również Jardin de Reuilly, ogród zajmujący miejsce dawnego dworca towarowego. Ogród obejmuje 1500 m², zawiera pięknie obsadzone tarasy, chodniki, ogród różany, plac zabaw dla dzieci i kawiarnię na świeżym powietrzu.

Promenade Plantée stała się rozpoznawalną wizytówką miasta, przyczyniającą się do rozwoju całej 12. dzielnicy Paryża. Wykorzystując pozostałości po dawnej działalności, uzyskała swój indywidualny charakter. Spacer promenadą jest dobrym sposobem, żeby zobaczyć z ciekawej perspektywy rzadko odwiedzaną część miasta.

Antwerpia

Na terenie opuszczonej zajezdni kolejowej powstała interesująca przestrzeń parkowa – Spoor Noord. Park jest dziełem projektantów włoskiego Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò we współpracy z innymi projektantami.

W 2005 roku rozpoczęto prace realizacyjne związane z przekształcaniem zdegradowanego terenu w „zielone płuca” miasta. W maju 2008 roku oddano do użytku publicznego zachodnią część parku, natomiast latem 2009 roku gotowa była jego wschodnia część. Na obszarze 11 ha zaprojektowano park miejski, mający 1,6 km długości ze wschodu na zachód.

Park Spoor Noord to ogromna zielona łąka – miejsce sprzyjające relaksowi, ale umożliwiające również uprawianie sportu czy też organizację imprez kulturalnych. Zróżnicowany program wypoczynkowy zapewniają liczne place zabaw, skatepark, szlaki rowerowe i piesze, zbiorniki wodne z fontannami i taras letni. Zwłaszcza wschodnia część parku zawiera wiele obiektów sportowych, są tam boiska do gier zespołowych, a także polana do puszczania latawców oraz stoły do ping-ponga.

Dawne zabudowania obsługujące stację kolejową zmodernizowano, wprowadzając nowe funkcje biurowe, wystawiennicze. Odbываły się tam różnego rodzaju wystawy modeli, a nawet targi owiec. W zmodernizowanych budynkach powstała też nowa hala sportowa.

Każde z tych miejsc tworzy kolejne w mieście przestrzenie do odpoczynku, przybliża mieszkańców do natury, a w odrodzonych

małych ekosystemach po kilku latach można odnaleźć rzadkie okazy fauny i flory.

A co w Polsce?

Nieczynne linie kolejowe, zarośnięte torowiska, rozkradzione trakcje kolejowe – taki obraz każdy z nas spotyka w swoim otoczeniu. Od wielu lat problem ten pozostaje nierozwiązany, a mienie PKP niszczy w oczach. Na samym Dolnym Śląsku istnieje kilkanaście nieczynnych tras kolejowych, które samorządowcy z chęcią przekształciliby w szlaki rowerowo-pieszne. W Jedlinie-Zdroju przewidywano rewitalizację starego dworca i najdłuższego w Polsce tunelu kolejowego. Inny przykład pochodzi z Mirska i Gryfowa, gdzie zamierzano przejąć nieużytkowaną linię kolejową do Świeradowa-Zdroju i zrobić na niej trasę rowerową, a później przedłużyć ją do Jindrichovic w Czechach. Problemem jest fakt, że w świetle polskiego prawa spółka PKP nie może przekazać swego mienia we władanie jednostek samorządu terytorialnego, a one nie mają funduszy na wykup tych terenów i przekształcenie ich według swoich planów – tak oto koło się zamyka, a nieruchomości PKP popadają w ruinę. Istnieją jednak przykłady, które pokazują, że upór w działaniu przynosi efekty. Dzięki interwencji i motywacji mieszkańców, działaczy społecznych i radnych zostały utworzone m.in. następujące trasy rowerowe:

- Ząbkowice Śląskie – Srebrna Góra,
- Lwówek Śląski – Wleń.

To jednak kropla w morzu możliwości, jakie dają tereny pokolejowe na obszarze Polski. Miejmy nadzieję, że już wkrótce zmienią się przepisy i takie inwestycje staną się powszechne. A sposobem na zagospodarowanie terenów kolejowych nie będzie tylko tworzenie w ich miejsce dróg rowerowych.

Bibliografia

- Grün Berlin, *Natur-Park Schöneberger Südgelände*, <http://www.gruen-berlin.de/parks-gaerten/natur-park-suedgelaende/>.
- *La promenade plantée*, <http://www.promenade-plantee.org/>.
- Paris – Walking – Tours, *Promenade Plantee*, <http://www.paris-walking-tours.com/promenadeplantee.html>.
- *Park Spoor Nord*, <http://www.antwerpen.be/eCache/ABE/23/212.html>.



HIGH LINE

REWELACYJNA POKOLEJOWA REWOLUCJA?

Agnieszka Jędrzejak

Studentka II roku studiów uzupełniających magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna ze specjalnością Rozwój miast i regionów. Od drugiego roku studiów działa w Studenckim Kole Naukowym Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, pełniąc m.in. funkcję wiceprezesa ds. naukowych. Jej zainteresowania to: innowacje, kultura, design, marketing terytorialny, przestrzenie publiczne, przeobrażenia miast.

Katarzyna Nowakowska

Studentka II roku studiów uzupełniających magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu. Szczególnie interesuje ją temat konkurencyjności miast i regionów. Druga miłość to nieruchomości, jest w drodze do zdobycia licencji zarządcy. Przez ponad dwa lata przewodniczyła działalności Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej UEP. Ma duszę organizatora. Od niedawna miejska rowerzystka.

HISTORY
INITIATIVE
GOVERNMENT
HOLISTIC APPROACH

LIVE
IDENTITY
NATURE
ENTREPRENEURSHIP

Rysunek 1. Różne aspekty dotyczące High Line zaszyfrowane w jej nazwie.
Źródło: opracowanie własne.

Wszyscy kochamy parki, zaś infrastruktura kolejowa kojarzy się raczej z ciężkością i stalowym chłodem. Jednak jak się okazuje, połączenie tych dwóch elementów za pomocą nowoczesnego projektowania może stworzyć nową jakość w przestrzeni miasta. O spontanicznym działaniu na rzecz dzielnicy, o tym, jak wykorzystywać lokalną historię w przekształcaniu miasta, czyli o rewelacyjnej pokolejowej rewolucji na linii High Line w Nowym Jorku przeczytacie w niniejszym artykule.

History

Początki infrastruktury kolejowej, która stała się podstawą High Line sięgają roku 1874, kiedy to w celu transportowania towarów, głównie żywności, poprowadzono linię kolejową biegnącą przez portowo-przemysłowe dzielnice Chelsea i Meatpacking District w Nowym Jorku. Początkowo biegła w sposób tradycyjny – ulicami miasta. Dochodziło do tak wielu wypadków śmiertelnych, że 10. Ulica została ogłoszona Aleją Śmierci. Aby zapobiec kolejnym katastrofom, zatrudniono osoby, które konno jechały przed pociągiem, machając czerwoną flagą, by ostrzegać przed niebezpieczeństwem. Jednak sposób ten nie przyniósł spodziewanych efektów – na torach nadal ginęli przechodnie. Dlatego też w roku 1920 postanowiono podnieść linię na wysokość ok. 6 metrów. Tak powstała pieczołowicie zaprojektowana infrastruktura kolejowa, która nie kolidowała z transportem kołowym (unikala kolizji na 105 skrzyżowaniach), a jednocześnie wjeżdżała wprost do fabryk i magazynów, dostarczając na miejsce potrzebne towary. Podnoszenie linii trwało 5 lat. Było to wówczas najbardziej optymalne rozwiązanie dla miasta ze wspomnianych wcześniej względów bezpieczeństwa, ale również usprawniło ówczesną logistykę. W takiej postaci linia funkcjonowała przez ponad pół wieku. Jednak stopniowy wzrost popularności ciężarowego transportu kołowego w latach 50. skutkowałam zmniejszeniem liczby przewozów kolejowych, szczególnie na High Line. W latach 60. południowa część linii została zdegradowana. Ostatni pociąg przejechał High Line w roku 1980.

Anegdota mówi, że ostatni kurs odbył się w Święto Dziękczynienia, a towarem, który transportowano były mrożone indyki.

Initiative

W latach 90., kiedy dzielnica przechodziła generalną gentryfikację, władze miejskie postanowiły wyburzyć nieużytkowaną estakadę. Niedługo po ujawnieniu tej informacji, podczas spotkania osiedlowego mieszkańcy wyrazili chęć ratowania wiaduktu. Spotkali się tam 36-letni pisarz Joshua David oraz 29-letni pracownik spółek technologicznych – Robert Hammond. Stali się oni inicjatorami procesu ocalenia linii. Po konkursie na zagospodarowanie wiaduktu, na który wpłynęło 720 różnorodnych projektów z 36 krajów, władze miasta wraz z *Friends of the High Line* – stowarzyszeniem, w skład którego weszli inicjatorzy akcji oraz miesz-kańcy okolic linii, wybrały projekt pracowni James Corner Field Operations i Diller Scofidio + Renfro. Pomysł parku pełnego zieleni pośród industrialnej infrastruktury zdeklasował konkurentów. Całość wiaduktu podzielono na trzy części. Pierwsza (od Gansvoort St. do West 20th St.) została otwarta w czerwcu 2009 roku, druga (od West 20th St. do West 30th St.) dokładnie dwa lata później, w czerwcu 2011 roku. Obecnie trwają prace nad realizacją ostatniego fragmentu (od West 30th St. do West 34th St.). Jak widać, linia nie była użytkowana wiele lat i inicjatywa, by zmienić jej funkcję powstała dopiero, gdy pojawiło się zagrożenie jej likwidacji. Niemniej jednak, zapomniany element architektury dzielnicy był jej ważnym składnikiem, co potwierdza fakt, jak mieszkańcy walczyli o jego ocalenie. Ponadto, spontaniczne działanie w celu ocalenia tej unikatowej traktacji kolejowej przekształciło się w coś znacznie ważniejszego i trwalszego. Było to zjednoczenie okolicznych mieszkańców i wytworzenie wspólnoty lokalnej, która skupia się wokół parku. *Friends of the High Line* to dziś stowarzyszenie, które wraz z zarządcą parków miasta dba o zielen, organizuje liczne atrakcje oraz zbiera fundusze na utrzymanie parku w należywym stanie.



Rysunek 2. Widok na linię kolejową z 17th Street.
Źródło: <http://www.thehighline.org/>.

Government

W kontekście przemian, jakie zaszły na High Line nie bez znaczenia było zaangażowanie władz. Jak to bywa w przypadku wielu projektów, początkowo osoby zarządzające miastem nie były przychylnie nastawione do pomysłu. Wynikało to w głównej mierze z faktu, iż tereny z jednej strony należały do miasta, z drugiej do różnych spółek kolejowych. Ponadto nie widziano znaczących korzyści w rewitalizacji obszaru. Przełom nastąpił w marcu 2002 roku, kiedy to stowarzyszeniu *Friends of the High Line* udało się zdobyć poparcie władz miasta. Wykonane badania i analizy udowodniły, że przekształcenie niniejszego terenu przyniesie wymierne efekty, np. w postaci podatków od nowo powstałych nieruchomości



Rysunek 3. Widok na tętniący życiem park High Line.
Źródło: <http://www.thehighline.org/>.

w okolicy. Ponadto władze lokalne przekonały do pomysłu władze federalne, dzięki czemu możliwe było wypracowanie wspólnej polityki i przyspieszenie działań.

Holistic approach

Kolejnym, niezwykle ważnym aspektem był sposób, w jaki podchodzono do rewitalizacji High Line. Od samego początku założono, że ma być to projekt, w który zaangażowane zostaną różne grupy interesariuszy. Ponieważ pomysł powstał wśród grupy mieszkańców, konieczne było przekonanie do niego władz różnego szczebla. Gdy udało się tego dokonać, postanowiono zorganizować konkurs na najlepszy projekt. Brali w nim udział zarówno projektanci, architekci, planiści, jak również urbaniści. Dodatkowo konsultowano się z mieszkańcami terenów oraz organizacjami pozarządowymi. Pozwoliło to na stworzenie rozwiązania, które jest nie-

zwykle nie tylko z uwagi na walory architektoniczne, ale także ze względu na różnorodność pełnionych funkcji.

Live

Niekwestionowanym sukcesem ocalenia zapomnianej niegdyś trakcji jest fakt, że tętni ona życiem bez względu na porę roku czy dnia. Park jest miejscem odpoczynku zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. Przyjaciele High Line organizują cykliczne i spontaniczne inicjatywy, takie jak np. w czwartki i piątki grupa przewodników na Field Station opowiada o historii obiektu, parkowym designie i sztuce. Przy pomocy Amatorskiego Stowarzyszenia Astronautów w letnie wieczory odbywa się oglądanie nieba przez teleskopy między 12. a 14. Ulicą. Poza tym popularne są performance lokalnych artystów czy warsztaty gotowania dla dzieci. Odbyła się tu również wspólna kolacja dla mieszkańców okolic trakcji. Dodatkowo High Line działa w sieci, prowadząc e-sklep z gadżetami High Line i tym samym zbierając fundusze na jej utrzymanie.

Identity

Działanie podjęte przez mieszkańców Manhattanu dotyczące ratowania High Line było aktem wyrażającym ich przynależność do miejsca, w którym żyją. Mimo iż straciła swoje pierwotne, istotne znaczenie nadal stanowiła ona ważny element tożsamości tej części miasta. Wpisywała się ona w industrialny charakter dzielnicy. Właśnie ten czynnik obudził w mieszkańcach sprzeciw wobec jej likwidacji. Tożsamość danego miejsca jest oczywistym warunkiem odróżnienia jednej przestrzeni od innej i w tym przypadku jej zachowanie było kluczowym elementem działań wokół trakcji. Dziś, podczas procesów przemiany miast w dobie coraz bardziej odczuwalnej ograniczoności przestrzeni, wiele elementów dawnej infrastruktury zyskuje nowe funkcje. Nierzadko następuje wydobywanie sentymentalnych odczuć dotyczących danych miejsc bądź próba zmiany

ich wizerunku na bardziej pozytywny. W Nowym Jorku oba te zabiegi udały się wręcz doskonale.

Nature

Jedną z wielu idei, które przyświecały projektantom i pomysłodawcom projektu było uporządkowanie tego miejsca przy jednoczesnym zachowaniu jego charakteru – trochę dzikiego, „nieokiełznanego”. Udało się to między innymi dzięki zieleni. Postanowiono bowiem, że nowo sadzone gatunki roślin mają przypominać te, które rosły tu wcześniej. Zainstalowano systemy nawadniające, sprowadzono specjalną glebę oraz zasadzono setki kwiatów, traw i drzew, które kwitną w różnych porach roku. Pozwala to cieszyć się przyrodą przez cały rok. O utrzymanie tak dużej ilości zieleni dba nie tylko miasto, ale także wolontariusze i członkowie stowarzyszenia *Friends of the High Line*. Zaangażowanie tych osób doceniają miliony turystów odwiedzających rocznie park.

Entrepreneurship

Jak już zostało wcześniej wspomniane, High Line to nie tylko koncepcja rewitalizacji dawnej linii kolejowej – to rewitalizacja całego obszaru w pobliżu. Powstanie parku ożywiło okolicę. Zbudowano hotele, mieszkania, apartamenty i biurowce. Swoje siedziby przeniosło tam lub otworzyło wiele firm. Wraz z nowymi inwestycjami do okolicy zaczęło sprowadzać się lub przychodzić coraz więcej ludzi. By zaspokoić ich rosnące potrzeby, otwierano kolejne galerie, restauracje czy kawiarenki. Wszystkie te działania spowodowały, że wartość nieruchomości w okolicy wzrosła, do kasy miasta zaczęło spływać więcej podatków, a ludzie mieli nowe miejsca pracy.

Sposób, w jaki dokonano rewitalizacji tego obszaru jest wyjątkowy. Widać w nim wspaniałą ideę, która pozwoliła zjednoczyć wielu, tak różnych, ludzi. Od samego początku bowiem starano się nie tylko uratować

kawałek historii miasta, ale także stworzyć jej kolejny rozdział.
I jak pokazuje tętniące na co dzień życiem High Line – udało się!

Bibliografia

- The official Web site of the High Line and Friends of the High Line, <http://www.thehighline.org/>.


Rysunek 4. Widok na park High Line.

Źródło: <http://www.thehighline.org/>.





Rysunek 5. Widok na park High Line.
Źródło: <http://www.thehighline.org/>.



URBANIZM KRAJOBRAZOWY, CZYLI CO PO KOLEI I PO FABRYKACH?

Wiktor Wróblewski

Architekt, doktorant w Instytucie Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej. Asystent w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego. Zajmuje się analizą struktur miejskich, trendami w projektowaniu urbanistycznym oraz wykorzystaniem technik CAD i GIS planowaniu przestrzennym. Urbanofil i *flâneur*. Lubi wysiąść w porcie lub na dworcu w nieznanym mieście bez mapy, bez przewodnika, ani harmonogramu zwiedzania, aby sprawdzić, czy miasto samo, swoim układem i symbolami, prowadzi go w swoje najważniejsze miejsca.

Rola krajobrazu w rozwoju miast

Landscape Urbanism (LU), jako teoria rozwoju miast, pojawił się pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Termin został wprowadzony przez Petera Collony, aby nazwać trend zalecający projektowanie miasta raczej poprzez organizację powierzchni horyzontalnych niż poprzez konstruowanie budynków. Pierwsza konferencja LU odbyła się w Chicago w 1997 roku. Zarówno trend, jak i termin stały się popularne dzięki pracom Charles'a Waldheima, kierownika katedry architektury krajobrazu Wyższej Szkoły Projektowania (GSD) Uniwersytetu Harvarda. Waldheim twierdzi, że krajobraz jest kamieniem węgielnym wszelkiej zabudowy. To nie architektura, a krajobraz jest czynnikiem, wokół którego można projektować miasto, osiągając oczekiwany porządek urbanistyczny. Krajobraz jest soczewką, przez którą współczesne miasto jest reprezentowane oraz medium, poprzez które jest ono zbudowane¹. Krajobraz napędza procesy tworzenia miasta, co pokazuje przykład Central Parku w Nowym Jorku. Mimo to jest on wciąż traktowany „osobno” od zabudowy, technologii i infrastruktury. Zdaniem Waldheima takie podejście to stary sposób myślenia wąskimi specjalizacjami. Krajobrazowi przypisuje się zatem centralne znaczenie w projektowaniu, a samo projektowanie staje się praktyką hybrydową, wymagającą współpracy wielu specjalistów². W założeniu twórców termin *Landscape Urbanism* ma ilustrować wyżej opisany sposób myślenia o planowaniu urbanistycznym.

Termin *Landscape Urbanism* jest tłumaczony, w nielicznych polskich publikacjach, jako URBANISTYKA KRAJOBRAZOWA. Wydaję się przy tym, że polskie słowo URBANISTYKA nie oddaje w pełni ambicji nurtu. Charles Waldheim, tak jak przedstawiciele dadaizmu, futuryzmu i innych znanych

¹ Waldheim Ch., *A Reference Manifesto* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, s. 11.

² Corner J., *Terra Fluxus* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, s. 23.

prądów w estetyce i kulturze, zaczyna od deklaracji programowej URBANIZMU³ KRAJOBRAZOWEGO zatytułowanej „Manifest”.

Angielski termin *landscape* odnosi się do obrazu terenu o pokryciu naturalnym w odróżnieniu od na przykład pejzażu miejskiego czy morskiego, na co w języku angielskim są odrębne określenia – *townscape* czy *seascape*. Słowo krajobraz w terminie URBANIZM KRAJOBRAZOWY może i powinno być rozumiane, tak jak w języku angielskim, jako URBANIZACJA KRAJOBRAZEM, czyli łączenie dwu przeciwnych pojęć, mianowicie urbanistyki i krajobrazu⁴ lub jako URBANIZACJA KRAJOBRAZU, czyli wyciekanie miasta⁵.

Urbanizm krajobrazowy jest przedstawiany jako jedyny nurt łączący krajobraz i urbanizację – dwa przeciwieństwa, które jak w dialektyce heglowskiej teza i antyteza, w wyniku ścierania się przeciwieństw, dają syntezę. Zdaniem Cornera te przeciwieństwa są jak dwa chromosomy X i Y, z których powstanie nowe życie⁶. Takie projektowanie z natury rzeczy staje się hybrydową praktyką⁷, wymaga współpracy wielu specjalistów – nie tylko architektów czy architektów krajobrazu. *Landscape* i *cityscape* powinny się przeplatać, krajobraz powinien penetrować miasto, a miasto może wyciekać.

3 Należy zauważyć, że pojęcie urbanizmu jako idei społecznej funkcjonuje od 1938 roku w publikacji amerykańskiego socjologa Louis'a Wirth'a *Urbanism as a way of life* i jest współcześnie wskazywane jako idea społeczno-gospodarcza przyszłości; był kapitalizm, był socjalizm, będzie urbanizm. [Nawrotek K., *Urbanizm jako ideologia*, „Kultura Miasta. Miasto w Kulturze” nr 1/2008.]

4 „landscape drives the process of city formation” (Corner J., *op. cit.*, s. 24.)

5 „The debate is not only concerned with bringing landscape into cities but also with the expansion of cities into surrounding landscape” (*Ibidem*, s. 25.)

6 *Ibidem*, s. 24.

7 *Ibidem*, s. 23.

Tło społeczne, gospodarcze i przestrzenne idei urbanizmu krajobrazowego

Analizując północnoamerykańskie nurty urbanistyczne, należy mieć na uwadze różnice kulturowe w porównaniu z tradycją europejską. Umiłowanie wolności jednostki i w szczególności święte prawo własności w amerykańskim społeczeństwie budzi bunt wobec ograniczeń i utrwała przekonanie, że prawo własności jest związane z prawem do zabudowy, co skutkuje krytyką planowania strefowego powszechnego w Europie. Stąd wiele obszarów w USA rozwinęło się bez *zoningu*, czyli strefowego planu miejscowego⁸. Po drugie należy pamiętać o ogromnej roli samochodu – nie tylko jako podstawowego środka transportu, ale również sposobu na wjechanie do restauracji i kina typu drive-in, czy „pójścia” na spacer do parku. Z takich postaw wyłaniają się silniejsze niż w Europie zjawiska suburbanizacji i dezurbanizacji oraz wynikające z nich uwarunkowania: zmniejszenie gęstości zabudowy, pogłębianie samochodozależności, co z kolei prowadzi do ekstensywnego użytkowania przestrzeni publicznych.

Zwolennicy urbanizmu krajobrazowego zwracają uwagę na dynamikę rozwoju miast. Na początku XX wieku na świecie było tylko 16 miast powyżej 1 miliona mieszkańców, a na koniec wieku ich liczba wynosiła ponad 500. Zjawisko to opisane jest jako ekonomiczny i technologiczny *blitzkrieg*⁹, który wciąż nie zwalnia. Na przykład prognozuje się dalszy, szybki rozwój 13 milionowego Los Angeles. W ciągu 25 lat miasto ma się rozrosnąć do 26 mln¹⁰.

8 Szczególnym przypadkiem jest Houston – ostatecznie z dużych miast USA wciąż nieposiadające planu strefowego, po trzykrotnym odrzuceniu projektów w głosowaniach w latach 1948, 1962 i 1993.

9 niem. wojna błyskawiczna. Potocznie zmasowane uderzenie w strategicznych kierunkach przy wykorzystaniu wszelkich dostępnych środków technicznych i organizacyjnych, bez zatrzymywania w celu umocnienia przyczółków, lecz nieustannie prac w przód, ścigając ustępujące siły.

10 Corner J, *op. cit.*, s. 27–28.



Rysunek 1. Miasto jako jajko – diagram trzech jajek Cedric'a Price'a ilustruje obecną sytuację przestrzenną miast.
Źródło: *The Landscape Urbanism Reader*, s. 56.

Wielu projektantów uważa urbanizm krajobrazowy za właściwą odpowiedź na postępującą deindustrializację miast, upadek tradycyjnych fabryk z produkcją taśmową, a czasami nawet całkowite zaprzestanie produkcji przemysłowej. Według nich upadek ten jest efektem postfordowskich, elastycznych modeli produkcji.

Dziś miasto już nie jest producentem dóbr, lecz samo stało się produktem i towarem kulturowym. Obserwuje się zmianę marki i wizerunku miast. Dotąd wizerunek miasta był związany z konkretną fabryką działającą w określonej branży, jego koloryt tworzyli zamieszkujący je fachowcy w danej dziedzinie. Obecnie architektura poprzemysłowa staje się jedynie scenografią do gier miejskich. Wprowadzanie nowych nieprodukcyjnych funkcji kulturowych (turystyka, rekreacja, rozrywka itp.) w przestrzenie pofabryczne prowadzi do unifikacji wyglądu różnych dotąd miast. Mieszkańcy postindustrialnych, wcześniej bardzo różnorodnych miast tracąc specjalizację, upodabniają się do siebie; już ich nie wyróżnia ani praca, ani sposób spędzania wolnego czasu. Według Waldheima



Rysunek 2. Łódź – architektura pofabryczna jako scenografia nowych funkcji:

- a) adaptacja przędzalni Poznańskiego na hotel, źródło: porr.pl;
- b) adaptacja Elektrowni Łódzkiej EC1 na muzeum techniki, źródło: pracownia-wisniewski.com;
- c) adaptacja przędzalni Scheiblera na lofty, źródło: rigips.pl.

to krajobraz jako wielowartościowe, różnorodne medium oferuje nową, niezunifikowaną tożsamość wyglądu miast¹¹.

Krytyka modernizmu i tradycyjnie myślących architektów, a także idei nurtu nowego urbanizmu¹² jest punktem wyjścia do postulowanych rozwiązań krajobrazowych. Wszystkim wcześniejszym koncepcjom wytykana jest przesadna wiara w formę i porządek, brak kontroli czwartego wymiaru procesów rozwojowych, czyli czasu, a także nieuwzględnianie interakcji i wpływów kapitału. Jak to ujął Waldheim, urbanizm krajobrazowy jest odpowiedzią na denaturalizację miast w okresie industrializacji. Zwraca on uwagę, że nawet na wizualizacjach tradycyjnych architektów brak jest drzew. Natomiast nowy urbanizm jest krytykowany w szczególności za zbyt doktrynalny nakaz zagęszczania miast. Waldheim nie zgadza z tą doktryną i określa ją jako neoklasyczną ideę traktującą XX-wieczną myśl urbanistyczną jako anomalie.

¹¹ Waldheim Ch., *op. cit.*, s. 15.

¹² *New Urbanism* – postmodernistyczny nurt nostalgiczny w urbanistyce północnoamerykańskiej rozwijający się od lat 80. XX wieku. Promuje przeniesienie tradycyjnych, europejskich wzorów miejskości – tj. wielofunkcyjną zabudowę pierzejową wokół przyjaznych dla pieszych przestrzeni publicznych, zamiast domku z ogródkiem i podróży samochodem do centrum handlowego.



Rysunek 3. Lafayette Park, Detroit – realizacja projektu przeobrażenia perły modernizmu Mies'a van der Rohe, zgodnie z zasadami urbanizmu krajobrazowego – stan w roku 1957 (u góry) i 2001 (dolne fotografie).

Źródło: Waldheim Ch., *Landscape Urbanism* [w:] *CNU19 Live Blog – Closing Plenary*, CNU.org, Madison 2011, s. 129–132.

Spoiwem powstającej szkoły urbanistyki stał się krajobraz umożliwiający powrót do natury, który jednocześnie wnosi nowy język i model dyskursu. Jest nowym medium formy miejskiej przywracającym społeczne wymiary przestrzeni. O swoim eseju „Krajobraz jako urbanizm” Waldheim pisze: „Tutaj tendencje urbanizmu krajobrazowego wyłaniają się w dyskursie architektów w odpowiedzi na gospodarcze, społeczne i kulturowe zmiany otaczające deindustrializację.”¹³ James Corner twierdzi, że ta odpowiedź jest możliwa dzięki rozwojowi wiedzy dotyczącej środowiska i ogromnemu wzrostowi świadomości ekologicznej¹⁴.

¹³ Waldheim Ch., *op. cit.*, s. 16, tłumaczenie autora.

¹⁴ Corner J., *op. cit.*, s. 23.



Rysunek 4. Lake Park, Ontario.
 Źródło: Waldheim Ch. 2011 s. 87–88.

Cele i tezy urbanizmu krajobrazowego

Celem nurtu *Landscape Urbanism* jest zniesienie tradycyjnej opozycji: natura – kultura oraz krajobraz – miasto, często rozumianej jako dobry naturalny krajobraz – złe kulturowe miasto¹⁵. W procesach zachodzących w organizmie miasta w czasie i przestrzeni zabudowa i infrastruktura są tak samo ekologiczne jak rzeki i lasy z punktu widzenia całego ekosystemu, czyli środowiska, w którym żyjemy.

James Corner, autor artykułu zatytułowanego „Terra Fluxus”, podaje zasady urbanizmu krajobrazowego niezbędne w projektowaniu¹⁶:

1. CZASOPRZESTRZEŃ. Planowanie miasta to nie tylko nadanie kształtu i formy. Musi odbywać się w oparciu i w zgodzie z tendencjami i procesem rozwojowym społeczności lokalnej, a więc nie tylko w przestrzeni, ale i w czasie. Często sam proces tworzenia i życia miasta, jego aspekt socjologiczny, jest ważniejszy niż fizyczny kształt i forma.

¹⁵ „Landscape urbanists [...] create new and unforeseen recombinations and hybridizations, liberating the urban design discipline from the current, hopeless, binary opposition of past and present, town and country, in and out.” (Shane G., *The Emergence of Landscape Urbanism* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, s. 65.).

¹⁶ Corner J., *op. cit.*, s. 30–32.

2. **EKOLOGIA.** Landscape Urbanism jest mocno zakorzeniony w wiedzy o środowisku i ekosystemie, w którym ma być realizowany projekt. Wynika to z przekonania, że nasze życie jest splecione ze środowiskiem, zatem nie można go pominąć w procesie tworzenia nowego środowiska zurbanizowanego.
3. **HORYZONTALNOŚĆ¹⁷.** Urbanizm krajobrazowy zakłada, że każdą strukturę pionową można zastąpić formą poziomą bez utraty wrażenia miejskości. Organizacja przestrzeni w oparciu o horyzont, zamiast zainteresowania pionowymi strukturami kubaturowymi, zakłada pełne wykorzystanie topografii terenu i nowe podejście do infrastruktury.
4. **INFRASTRUKTURA.** Założeniem jest ograniczenie użycia infrastruktury, mniejszy nacisk na drogi, kolej i lotniska. Infrastruktura jest powiązana „organicznie” z naturą i jest traktowana jako część ekosystemu. Lotniska, koleje i drogi mogą zarastać trawą, jeżeli przestają być używane.
5. **METODA.** Podejście urbanistów krajobrazowych jest oparte na wpisywaniu projektów w kontekst czasu, przestrzeni i środowiska. Metodologia jest zatem z założenia multidyscyplinarna, ze względu na zaangażowanie wielu specjalistów. Techniki projektowania powinny być dostosowane do środowiska. Proponując zmiany w przestrzeni, powinno się uwzględniać zmiany w czasie. Corner ubolewa, że jak mu się wydaje, wszyscy projektanci interesują się przede wszystkim zagęszczaniem zabudowy i podkreśla rolę wyobraźni.

17 „These (horizontal) surfaces constitute the urban field when considered across a wide range of scales, from a sidewalk to the street to the entire infrastructural matrix of urban surfaces. [...] roofs and grounds become one and the same.” (Corner J., *op. cit.*, s. 30.)

Przykłady praktyki urbanizmu krajobrazowego

Christophe Girot pisze, że urbanizm krajobrazowy jest terminem wprowadzonym, żeby opisać badania nad zurbanizowanymi krajobrazami miast drugiej połowy XX wieku, często pokracznymi i nieprzyjemnymi dla oka¹⁸. Waldheim dodaje, że „praktyki urbanistyki krajobrazem wyłaniają się jako użyteczne ramy w kontekstach najbardziej odpowiednich do miejsc dotkniętych porzucaniem, toksycznością i patologią społeczną w wyniku wzrostu przemysłu, przenoszącego się do bardziej korzystnych lokalizacji.”¹⁹

High Line stanowi znakomity przykład rozwiązania problemu sformułowanego przez G. Shane’a, co zrobić z porzuconymi fabrykami, hektarami terenów wokół opuszczonych domów pracowników. Co zrobić, żeby potężne miasta skurczyły się i wróciły do krajobrazu?²⁰

*Drosscape*²¹, artykuł A. Bergera, jest próbą odpowiedzi na to pytanie. W amerykańskich miastach w 2005 roku zidentyfikowano i opisano 600 000 miejsc zdegradowanych ekologicznie i porzuconych. Deindustrializacja nie może być jednak badana w izolacji od innych zjawisk, bo temu procesowi towarzyszy najszybszy, nie notowany w dotychczasowej historii proces urbanizacji. Ponowne włączenie tzw. krajobrazów odpadowych w tkankę miasta jest wyzwaniem XXI wieku. Zadaniu temu, według Bergera, są w stanie sprostać jedynie ci, którzy wykazują zrozumienie zarówno dla krajobrazu, jak i urbanizacji i w procesie projektowania operują jednym i drugim²².

18 „landscape urbanism is a term that has been coined to depict the study of urbanized landscapes of the second half of the twentieth century [...] often insensitive, and unpleasant to the eye.” (Girot Ch., *Vision in Motion: Representing Landscape in Time* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, s. 89.).

19 Waldheim Ch., *op. cit.*, s. 17.

20 „question facing American postindustrial cities in the wake of Fordism is what to do about the abandoned factories, acres of vacant workers’ housing, and redundant commercial strips. How should once mighty cities shrink and recede back into the landscape?” (Shane G, *op. cit.*, s. 58).

21 proponuję tłumaczenie terminu *krajobraz odpadowy*.

22 Berger A., *Drosscape* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, s. 199.



Rysunek 5. High Line, Nowy Jork – widok w kierunku południowym, realizacja przebiegała w trzech etapach od 2009 do 2011 roku.
Źródło: The High Line Symposium, Londyn 2012, meredithgunderson.com.



Rysunek 6. High Line to linia kolejowa z połowy XIX wieku poprowadzona przez centrum Nowego Jorku, a) w 1929 roku ze względów bezpieczeństwa ruchu przeniesiona na estakadę. Towary z Alabamy były nią dostarczana bezpośrednio do fabryk i magazynów.
b) od lat 90. nieużytkowana, porastając chwastami, stała się inspiracją i wyzwaniem dla urbanisty krajobrazu Jamesa Cornera
Źródło: thehighline.org.



Rysunek 7. High Line to duma nurtu LU, międzynarodowy konkurs urbanistyczny wygrał projekt zespołu Field Operations J. Cornera.
Źródło: skyscrapercity.com.



Rysunek 8. High Line, Nowy Jork – realizacja idei LU przyniosła nową, zieloną przestrzeń publiczną miasta na poziomie +1.
Źródło: thehighline.org.



Rysunek 9. Louisville Waterfront Park, Louisville, Kentucky – projekt Hargreaves Associates, realizowany w trzech etapach 1999, 2004 i 2005, odzyskuje 29 hektarów opuszczonego przemysłowego nabrzeża rzeki Ohio poprzez ponowne zaaranżowanie terenu jako przestrzeni publicznych: główny Festival Plaza z fontanną koło estakady, a przy linii brzegowej bardziej intymne przestrzenie wyodrębnione ukształtowaniem rzeźby terenu.

Źródło: hargreaves.com.

Uwagi końcowe

Propozycje rozwiązań urbanistów krajobrazowych są szeroko komentowane przez przedstawicieli nowego urbanizmu – bardzo silnego w USA ruchu wzywającego do odnowy miast. Z dużym uznaniem nowych urbanistów spotyka się rozbudowana metodologia analiz uwarunkowań środowiskowych uwzględniająca czwarty wymiar procesu, czyli czas, a także dobre wyczucie aktualnych możliwości i zależności finansowych w miastach. Natomiast zarzuty wysuwane są wobec próby szukania zasady w chaosie oraz mało nowatorskiego stwierdzenia, że miasto to ekosystem. W warstwie przestrzennej niechęć i wątpliwości oponentów budzi aprobata rozlewania miasta i rozwiązania zamieniające wieżowce w morzu parkingów na wysokościowce pośród lasów.

Z punktu widzenia Europejczyka i mieszkańca Łodzi – miasta, którego przemysł włókienniczy runął w latach 1990–1992 w sposób równie spektakularny jak przemysł samochodowy w Detroit, manifest Waldheima wydaje się być utopią. Doktrynalna urbanizacja krajobrazem jest niemożliwa. Sam krajobraz nie wytworzy ani miasta, ani poczucia miejskości, chyba że jest to pierwszy krok dłuższego procesu. Natomiast pozostawianie



Rysunek 10. „Lower Don Lands” Toronto, projekt konkursowy zespołu STOSS z Chris’em Reed’em, 2007 – przekształcenie toksycznych przemysłowych obszarów na tereny mieszkaniowe dla 30 tys. mieszkańców zgodnie z zasadami urbanizmu krajobrazowego.
Źródło: Źródło: Waldheim 2011, s. 97.



cennych kompleksów zieleni przy projektowaniu nowych dzielnic miasta nie jest jednak niczym nowym. Kiedy na przełomie XIX i XX wieku budowano Łódź, pozostawiono wiele różnego rodzaju terenów zielonych: od lasu miejskiego przez parki, do ogrodów wokół willi fabrykanckich, a także w podwórkach kamienic przy ulicy Piotrkowskiej i ulicach przyległych. Jak się wydaje pozostawiano je w przekonaniu, że takie środowisko wniesie do zabudowy wysoką jakość życia, zdrowie, równość szans oraz szybki rozwój ekonomiczny, a więc to wszystko, czym obecnie chwali się urbanizm krajobrazowy²³.

Z drugiej jednak strony niewątpliwą zasługą teoretyków i projektantów LU jest całkowicie nowatorskie podejście do rekultywacji i przywracania miastu porzuconych terenów przemysłowych będących skutkiem trwającej transformacji miast przemysłowych. Transformacja ta przyniosła elastyczną produkcję i konsumpcję oraz globalny kapitał i decentralizację. Szybkie w realizacji i niskobudżetowe rozwiązania wprowadzania krajobrazu tj. wprowadzania roślinności na tereny, gdzie stoją puste fabryki i magazyny trzeba uznać za sukces.

Niskobudżetowa inwestycja, jaką jest tymczasowe zagospodarowanie krajobrazem, zachowuje rezerwy i daje szanse na przyszły rozwój miasta.

23 „Such environments will bring civility, health, social equity and economic development to the city.” (Corner J., *op. cit.*, s. 24.)



Rysunek 11. Daniel Tal: From Industrial Wasteland to Community Park, proces utylizacji zielenią odpadowego krajobrazu przemysłowego. Źródło: asla.org.

Wydaje się, że z powodzeniem mogłoby być stosowane w Łodzi znacznie szerzej.

Osobnego omówienia wymaga problem rozlewania miasta. Waldheim na 19. Kongresie Nowego Urbanizmu ubolewał, iż przeciwnicy nurtu kojarzą urbanistów krajobrazu jedynie z wyciekaniem miasta i że jest to nieporozumienie. Jest to jego zdaniem krzywdząca ocena, gdyż, jak pokazano na przykładach, LU to nie tylko urbanizacja krajobrazu²⁴. Ponadto urbaniści krajobrazowi traktują samo rozlewanie jako rodzaj odpadu przy wzroście organizmu, jakim jest miasto²⁵. Jest rzeczą naturalną, że wszystkie organizmy w procesie rozwoju produkują odpady, a im szybciej rosną, tym więcej odpadów wytwarzają.


O ile można się zgodzić, że liczba odpadów jest miarą szybkości postępu cywilizacyjnego, to jednak nie można nie zauważyć, że sprawność w ich utylizacji odzwierciedla poziom kultury społeczeństwa.

24 „Landscape urbanism is not merely a discussion on the design of new territorial morphologies that merge infrastructure, commerce, and information systems, but the exploration of their social, political, and cultural impact in a reinterpretation of public space, wherever and whatever that may be.” (Lyster C., *Landscapes of Exchange: Re-articulating Site [w:] The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006, s. 235.).

25 „The phrase „urban sprawl” and the rhetoric of pro- and anti-urban sprawl advocates all but obsolesce under the realization that there is no growth without waste. ‘Waste landscape’ is an indicator of healthy urban growth.” (Berger A., *op. cit.*, s.203.).

Bibliografia

- Berger A., *Drosscape* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Corner J., *Terra Fluxus* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Girot Ch., *Vision in Motion: Representing Landscape in Time* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Lyster C., *Landscapes of Exchange: Re-articulating Site* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Nawratek K., *Urbanizm jako ideologia*, „Kultura Miasta. Miasto w Kulturze” nr 1/2008.
- Shane G., *The Emergence of Landscape Urbanis* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Waldheim Ch., *A Reference Manifesto* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Waldheim Ch., *Landscape Urbanism* [w:] *CNU19 Live Blog – Closing Plenary*, CNU.org, Madison 2011, <http://www.cnu.org/closecnu19>.
- Waldheim Ch., *Landscapes as Urbanism* [w:] *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.
- Waldheim Ch. (red.), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.



REWALORYZACJA OBSZARU KULTUROWEGO TERENÓW DWORCA ŚWIEBODZKIEGO WE WROCŁAWIU

Martyna Ziółkowska

Rodowita wrocławianka, absolwentka Liceum Ogólnokształcącego nr V (klasa biologiczno-chemiczna), a od 2009 roku studentka dwóch kierunków – Gospodarki Przestrzennej oraz Architektury i Urbanistyki na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej. Na co dzień działa w Studenckim Kole Naukowym Gospodarki Przestrzennej oraz Studenckim Kole Naukowo-Badawczym GIS, bierze udział w konferencjach i warsztatach urbanistycznych, a od 2012 roku prowadzi współpracę z Wydziałem Nauk Medycznych Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego. Zainteresowania: architektura, urbanistyka, socjologia, filmoznawstwo i literatura piękna.



Fotografia 1. Widok na kompleks Dworca Świebodzkiego.
W tle wieża dawnego Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego.
Autor: Martyna Ziółkowska, 27 IX 2011.

Wprowadzenie

Kompleks Dworca Świebodzkiego i Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego położony na Przedmieściu Świdnickim (Śródmieście) to niezwykle cenny obszar kulturowy, w bezpośrednim sąsiedztwie ścisłego centrum Wrocławia. Teren ograniczony placem Orłąt Lwowskich, ulicami Robotniczą, Nabycińską i Tęczową reprezentuje pozostałość po dwóch XIX-wiecznych kompleksach obsługujących kolej pasażerską i towarową. W czasach świetności przestrzenie publiczne wokół dworców służyły jako reprezentacyjne miejsca spotkań zraszające nie tylko pasażerów, ale również mieszkańców miasta.

Bezpośrednią pobudką do podjęcia tematu kompleksowej rewitalizacji obszarów dawnego Dworca Świebodzkiego i Dolnośląsko-Marchijskiego była tegoroczna organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej (EURO 2012). Wraz z przyływem środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej we Wrocławiu podjęto szereg działań budowlanych mających na celu usprawnienie ruchu w mieście oraz połączeń z innymi miejscowościami w aglomeracji. W tym celu przeprowadzono szereg analiz komunikacji zbiorczej i indywidualnej. Jednym z etapów badawczych były prognozy zmiany strumienia napływu ludności do Wrocławia¹. Dokonano stosownych symulacji uwzględniających określone

¹ „Koncepcja obsługi pasażerów z wykorzystaniem dworca kolejowego Wrocław Świebodzki” przygotowana przez Zarząd PKP S.A., Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Miasto Wrocław.

obiekty w mieście generujące ruch. Po przeliczeniu liczby podróżnych na liczbę niezbędnych wagonów pociągowych, Zarząd Polskich Kolei Państwowych S.A., Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego oraz Miasto Wrocław jednogłośnie podjęli decyzję o przywróceniu dawnej funkcji Dworcowi Świebodzkemu.

W przypadku wznowienia roli dawnego dworca, istnieje realna szansa na odbudowę wizerunku tej części miasta, poprawę systemu funkcjonalnego przestrzeni oraz przywrócenie dawnej wartości kulturowej. Rosnące zainteresowanie zarządu PKP S.A., mediów i wreszcie mieszkańców miasta terenami Dworca Świebodzkiego, skłoniło autorkę artykułu do podjęcia tematu rewaloryzacji tego rejonu. Wnikliwe opracowania sporządzone przez autorytety wielu dziedzin (historia, architektura, urbanistyka, planowanie przestrzenne, budownictwo, transport, socjologia) oraz własne analizy (przeprowadzone w oparciu o inwentaryzację terenu) ułatwiły zebranie stosownych wniosków konserwatorskich niezbędnych w procesie rewitalizacji przestrzeni. Szczegółowy zakres badań, postulaty prac restauracyjnych oraz propozycje konkretnych rozwiązań urbanistycznych, zostały opisane w autorskiej pracy inżynierskiej sporządzonej na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej². Zadaniem niniejszego artykułu jest natomiast krótkie sprawozdanie z przeprowadzonych prac, zainteresowanie szerszej grupy odbiorców problemem kompleksu Dworca Świebodzkiego oraz zaangażowanie Czytelnika w procesy rewitalizacji cennych kulturowo przestrzeni miejskich.

Założenie

Postępująca degradacja cennej kulturowo przestrzeni publicznej Dworca Świebodzkiego wymaga pełnego zakresu działań rewaloryzacyjnych.

² Ziółkowska M., *Rewaloryzacja obszaru kulturowego dawnych terenów Dworca Świebodzkiego i Dolnośląsko-Marchijskiego*. Praca inżynierska pod patronatem prof. dr hab. inż. arch. Grażyny Balińskiej, Wrocław 2012.

Cel i zakres pracy

Ochrona i poprawa wizerunku prestiżowego założenia Dworca Świebodzkiego i Dolnośląsko-Marchijskiego (Przedmieście Świdnickie, Stare Miasto, Wrocław).

Materiał i metody

Dla celów pracy dokonano wizji lokalnej, inwentaryzacji terenu, analizy piśmiennictwa.

Ze względu na niezwykle cenny charakter istniejącego założenia oraz perspektywy dalszego rozwoju komunikacji (powrót pociągów na tory, uruchomienie zintegrowanego węzła przesiadkowego), tereny dawnych dworców potraktowano jako obszar o dużym potencjale przestrzennym, gospodarczym i społecznym oraz podjęto próby analizy struktury przestrzennej w kontekście kulturowym i funkcjonalnym. Następnie wyniki przeprowadzonych badań wykorzystano, sporządzając katalog działań konserwatorskich i opracowując przykładowy sposób zagospodarowania cennych historycznie terenów. Postawiono sobie za cel podkreślenie wartości kulturowej przestrzeni, poprawę stanu technicznego oraz podniesienie atrakcyjności wizualnej elementów wskazanych zespołów urbanistycznych. Ponadto starano się utworzyć na nowo bezpieczną, przyjazną przestrzeń publiczną służącą zarówno podróżnym, jak i mieszkańcom miasta. Opracowano koncepcję dla ludzi, a nie dla samochodów, pamiętając jednak o poprawie dostępności komunikacyjnej obszaru i stworzeniu odpowiedniej liczby miejsc parkingowych spełniających oczekiwania użytkowników.

Wyniki badań

Obecnie obszar opracowania znajduje się na przecięciu głównych traktów komunikacyjnych w mieście. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się osiem punktów obsługi komunikacji zbiorowej – autobusowej

i tramwajowej, a w granicach opracowania większość terenu zajmują miejsca postojowe dla taksówek i samochodów komunikacji indywidualnej. Po dawnych reprezentacyjnych założeniach parkowych nie pozostało żadnego śladu. W miejscu XIX-wiecznej zieleni urządzonej stoją nielegalnie zaparkowane pojazdy. Prestiżowe przedpole Dworca Świebodzkiego zajmuje szeroki sięgacz przeznaczony jako podjazd pod wejście główne oraz... kolejne miejsca postojowe dla samochodów. Najbardziej zatrważająco przedstawiają się dawne tory kolejowe. Z XIX-wiecznej infrastruktury pozostały zaledwie resztki szyn. Teren jest zapuszczony, zaniedbany, zarośnięty niepielęgowaną roślinnością. Jako funkcję wiodącą przejął obsługę cyklicznego cotygodniowego targowiska. W ciągu tygodnia świeci zaś pustką i stanowi scenę dla szerzącej się demoralizacji. To miejsce spotkań marginesu społecznego, przestrzeń sprzyjająca upojeniu środkami odurzającymi oraz postępującej dewastacji. Niewiele lepiej prezentuje się zabudowa dawnego taboru kolejowego, spichlerzy oraz budynku obsługującego ruch podróżnych – Dworca Świebodzkiego. Mimo niewątpliwych walorów estetycznych budynki pozostają w złym stanie technicznym i są odbierane przez użytkowników z uzasadnioną obojętnością. Oferta kulturowa reprezentowana przez nieczynny dworzec jest stosunkowo uboga – sprowadza się do oddziału teatralnego i kameralnego domu kultury. Do obiektów o charakterze rozrywkowym zaliczają się liczne lokale taneczne oraz dwa kluby nocne cieszące się złą reputacją wśród społeczności. Ponadto w obrębie murów przeważają usługi handlu.

Jeśli o obecnej wartości kulturowej kompleksu Dworca Świebodzkiego można powiedzieć niewiele, tak o rejonie wokół Dworca Dolnośląsko-Marchijskiego nie można powiedzieć absolutnie nic. Z dawnego okazałego założenia pozostały jedynie hale magazynowe oraz wschodnia część północnego skrzydła dworca obsługującego ruch pasażerski. Tereny towarzyszące zabytkowym obiektom zostały zajęte przez prowizoryczne miejsca parkingowe oraz niskie, parterowe budynki oferujące

ubogi zakres usług. Co się zaś tyczy pozostałości po Dworcu Marchijskim, obecnie nie pełnią one żadnych funkcji. Budynek z północną wieżyczką nie jest w ogóle użytkowany, o czym mogą świadczyć zamurwane otwory okienne i drzwiowe.

Podsumowanie

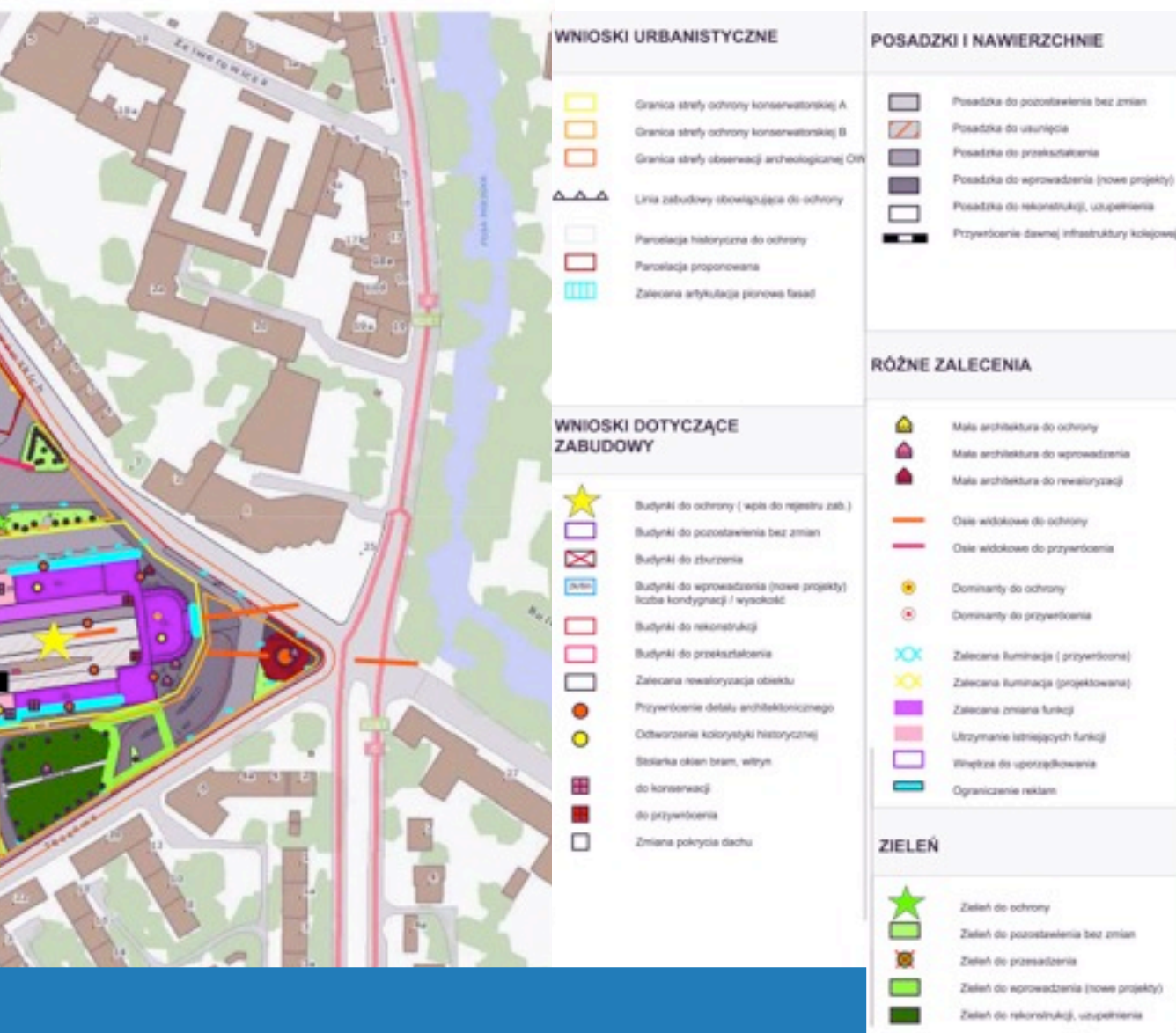
Na chwilę obecną tereny podworcowe, będące przedmiotem artykułu, stanowią wstydlivy temat, który niechętnie się porusza. Mimo doskonałej lokalizacji (świetne skomunikowanie z resztą miasta, bliskie sąsiedztwo ścisłego centrum), wspaniałej, barwnej historii oraz niewątpliwych walorów estetycznych zastanej zabudowy, przestrzeń wokół dworców jest zaniedbana, oferta funkcjonalna nie spełnia oczekiwań użytkowników, a dyspozycja komunikacyjna jest nieadekwatna do współczesnego strumienia ruchu w mieście.

Autorka publikacji proponuje proste zabiegi konserwatorskie prowadzące się do renowacji obiektów o słabym stanie technicznym, pielęgnacji istniejącej zieleni, wprowadzeniu małej architektury (zatwierdzonej przez Architekta Wrocławia w Katalogu Mebli Miejskich) i ponownym rozdysponowaniu funkcji na terenie opracowania. Do śmielszych propozycji należą rekonstrukcje obiektów o dużych walorach architektonicznych (budynek „Szwajcarki”³ czy zachodnie skrzydło Dworca Marchijskiego) oraz reorganizacja terenów zielonych wzdłuż ul. Tęczowej. Godnym rozpatrzenia wydaje się wznowienie historycznej funkcji Dworca Świebodzkiego. Powrót pociągów na tory kolejowe bez wątpienia przyspieszyłby procesy rewitalizacji zdewastowanego kompleksu, nie wspominając o usprawnieniu komunikacji zbiorowej w granicach miasta i województwa.

³ „Szwajcarka” to nieistniejący dziś, XIX-wieczny budynek pełniący rolę hotelu dla pracowników kolejowych i ich rodzin. Poza miejscami noclegowymi dysponował zapleczem gastronomicznym, restauracją z miejscem na pianino, salą do gry w bilard itp. [Zwierz M. (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006.]



Z podobnych założeń wyszedł Marszałek Województwa Dolnośląskiego, sugerując Zarządowi PKP S.A. uruchomienie istniejących linii kolejowych (przebiegających przez obszar opracowania) w ramach programu Dolnośląskiej Kolei Dojazdowej. Ze względu na silny napływ ludności do Wrocławia oraz problemy komunikacji w granicach miasta, pomysł przywrócenia roli dworcowi wydał się logiczny. W 2011 roku, po siedmiu latach badań, Zarząd PKP S.A. przy udziale Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego oraz Miasta Wrocław, szczęśliwie ukończył wstępną „Koncepcję obsługi pasażerów z wykorzystaniem dworca kolejowego Wrocław Świebodzki”. W tym samym roku ogłoszono wyniki przetargu na zagospodarowanie omawianych terenów



Rysunek 1. Wnioski konserwatorskie sporządzone w oparciu o przeprowadzone badania. W legendzie wymieniono sugerowane działania w celu rewitalizacji przestrzeni publicznej.
Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem podkładu ze strony www.wrosip.pl.

kolejowych⁴. Pierwszą nagrodę zdobył zespół składający się z „Biura Projektowo-Inżynierskiego Redan” i „Biura Architektonicznego Metropolis”. Śmiałe, kolorowe wizualizacje zachwycają oczy, jednak wydają się mało realne. Zwycięski projekt zakłada drogie przebudowy, a główna idea budzi wiele kontrowersji w gronie architektów i historyków, a także samych mieszkańców miasta. Do odważnych pomysłów należy m.in. adaptacja Dworca Świebodzkiego na galerię handlową przy równoczesnej budowie nowego budynku obsługi pasażerów, projekt parkingu podziemnego położonego bezpośrednio pod placem Orłąt Lwowskich czy nowoczesna aranżacja przestrzeni (świecząca pajęczyna zawieszona nad wejściem głównym do Dworca Świebodzkiego, modernistyczny plac

⁴ Wizualizacje zwycięskiego projektu dostępne na stronie: <http://www.pkp.pl/node/4727>.

otaczający cenny historycznie kompleks). Być może ze względu na kontrowersyjne rozwiązania oraz brak dostatecznych funduszy, prognozowany termin realizacji projektu jest przedawniony. Mimo zapewnień Zarządu PKP S.A. prace budowlane nie tylko nie zostały ukończone przed wydarzeniem sportowym EURO 2012, ale dotychczas w ogóle nie ruszyły. Obecnie temat rewitalizacji obszaru kolejowego ucichł – władze PKP S.A. nie wypowiadają się publicznie w tej kwestii, media milczą, a wrocławianie z niecierpliwością wyczekują rozpoczęcia jakichkolwiek prac budowlanych. Wszyscy jednak wyrażają jednogłośnie aprobatę dla przywrócenia dawnej funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego oraz dostrzegają nagłą potrzebę przeprowadzenia prac konserwatorskich na obszarze ujętym w temacie niniejszego artykułu.

Bibliografia

- Małachowicz E., *Ochrona środowiska kulturowego*, t. I i II, PWN, Warszawa 1988.
- Małachowicz E., *Konserwacja i rewaloryzacja architektury w środowisku*, PWN, Warszawa 2008.
- Ostrowski W., *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, wyd. Arkady, Warszawa 1980.
- Ziółkowska M., *Rewaloryzacja obszaru kulturowego dawnych terenów Dworca Świebodzkiego i Dolnośląsko-Marchijskiego*. Praca inżynierska pod patronatem prof. dr hab. inż. arch. Grażyny Balińskiej, Wrocław 2012.
- Zipsler T. z zespołem, *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław*, Biuro Rozwoju Miasta U. M. Wrocławia, Politechnika Wrocławska, Wrocław 1996.
- Zwierz M. (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006.
- „Koncepcja obsługi pasażerów z wykorzystaniem dworca kolejowego Wrocław Świebodzki” przygotowana przez Zarząd PKP S.A., Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Miasto Wrocław.



WARSZTATY JAKO KREATYWNA METODA PRACY ZESPOŁÓW INTERDYSCYPLINARNYCH.

FORMUŁA, ORGANIZACJA I PRZEBIEG WARSZTATÓW „PO KOLEI. CZAS NA ŁÓDŹ!”

Jakub Zasina

Student II roku uzupełniających studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Członek, a w latach akademickich 2010/2011 i 2011/2012 Przewodniczący SKN SPATIUM. Koordynator części warsztatowej w ramach Ogólnopolskiej Konferencji i Warsztatów Studenckich „pO KOLEI. Czas na Łódź!”. Spełnił swoje wielkie marzenie i zamieszkał w Łodzi, o której najchętniej opowiedziałby całemu światu. Mieszczuch, aktywista, freelancer. Zafrapowany historią urbanistyki, architekturą współczesną, międzywojennym modernizmem i typografią. Rozpoczyna przygodę z proceduralnym modelowaniem trójwymiarowych miast. Całoroczny rowerzysta. Współpracuje z instytucjami publicznymi i organizacjami pozarządowymi w zakresie kultury miejskiej i ochrony zabytków.

Wprowadzenie

W dniach 18–22 kwietnia 2012 roku Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny Uniwersytetu Łódzkiego gościł studentów kierunku Gospodarka Przestrzenna z wielu różnych ośrodków akademickich w kraju za sprawą odbywających się w tych dniach Ogólnopolskiej Konferencji i Warsztatów Studenckich „pO KOLEI. Czas na Łódź!”. Interdyscyplinarny charakter Warsztatów, jaki nadali wydarzeniu organizatorzy, wynikał z łączenia w ich programie elementów urbanistyki, ekonomii, zarządzania strategicznego, marketingu i socjologii. Wiedza i doświadczenie z tych dziedzin miały posłużyć uczestnikom do stworzenia koncepcji programowo-przestrzennych rewitalizacji obszarów pokolejowych zlokalizowanych w Łodzi.

Organizatorem Konferencji i Warsztatów było działające na Wydziale od roku 2002 Studenckie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego SPATIUM (SKN SPATIUM). Koło to zrzesza studentów interesujących się zagospodarowaniem przestrzennym – zwłaszcza miast – i angażujących się w działalność społeczną na rzecz Łodzi.

Niniejszy artykuł ma za zadanie przedstawić PROCES DECYZYJNY, w którym uczestniczyli organizatorzy Warsztatów – a więc zarówno członkowie SKN SPATIUM, jak i pracownicy naukowo-dydaktyczni Wydziału (pełniący funkcję opiekunów merytorycznych przedsięwzięcia oraz jurorów) i niejako zaprezentować organizację Warsztatów „od kuchni”. Scharakteryzowanie podejmowanych decyzji pozwoli na przedstawienie tego, w jaki sposób przesądzano o formule, organizacji i przebiegu Warsztatów po to, aby uzyskać określone efekty dydaktyczne.

W artykule zawarto informacje dotyczące genezy Warsztatów, ich efektów dydaktycznych, grup warsztatowych, postawionego przed nimi zadania, obszarów stanowiących przedmiot ich prac, a także relację z przebiegu wydarzenia i jego ocenę z punktu widzenia uczestników i organizatorów. Mimo znacznej obszerności artykułu nie porusza on kilku

aspektów przedsięwzięcia, dlatego autor odsyła osoby szczególnie zainteresowane Warsztatami do 16. numeru Magazynu SKN SPATIUM „KWARTAŁ”, który w całości został poświęcony temu wydarzeniu¹.

Geneza organizacji Warsztatów

Członkowie SKN SPATIUM od początku działalności Koła byli organizatorami ogólnopolskich wydarzeń z zakresu gospodarki przestrzennej. Z punktu widzenia marketingu sztandarowymi „produktami” Koła były cykle konferencji „Rozwój miast i regionów w procesie integracji europejskiej” oraz „Miasto w gospodarce opartej na wiedzy”. Ostatnia z tych konferencji odbyła się jednak w roku akademickim 2008/2009. Warto również wiedzieć, że Koło nigdy wcześniej nie podjęło się organizacji warsztatów studenckich o zasięgu krajowym, ograniczając swoją aktywność na tym polu do Łodzi. Jednocześnie spatiumowicze (jak potocznie określa się członków SKN SPATIUM) aktywnie uczestniczyli w wydarzeniach organizowanych przez ich koleżanki i kolegów w innych ośrodkach akademickich. Wzrost częstotliwości uczestnictwa kołowiczów w ogólnopolskich konferencjach i warsztatach nastąpił w roku akademickim 2010/2011, a w roku kolejnym uległa ona podwojeniu. Wskutek nawiązania nowych kontaktów z przedstawicielami takich ośrodków jak Poznań, Wrocław czy Warszawa, członkowie Koła postanowili samodzielnie zorganizować wydarzenie o randze ogólnopolskiej i zaprosić tym razem studentów do Łodzi. Czas ku temu był właściwy z dwóch powodów. Po pierwsze, spatiumowicze od dłuższego czasu silnie angażowali się w jego życie i realizowali coraz bardziej złożone przedsięwzięcia. CHEĆ DALSZEJ PROFESJONALIZACJI DZIAŁALNOŚCI, PODNOSZENIA POPRZECZKI JAKOŚCIOWEJ I WYZNACZANIA NOWYCH STANDARDÓW w znacznym stopniu przyczyniła się do podjęcia decyzji o organizacji Konferencji i Warsztatów. Po drugie, wielu spośród studentów uczących się w tym czasie w innych

¹ KWARTAŁ, nr 16 (03/2012), Łódź 2012.

ośrodkach akademickich nigdy wcześniej nie gościło w Łodzi, natomiast ciekawiło ich to, jakim miejscem jest „miasto włókniarzy” ze względu na coraz popularniejsze w środowisku planistów informacje na temat dokonującej się w jego przypadku gospodarczej przemiany. Okazja do POKAZANIA WŁASNEGO MIASTA szerszemu gronu była dla kołowiczów bardzo kusząca.

Wstępny pomysł na opisywaną w artykule Konferencję i Warsztaty pojawił się na początku roku akademickiego 2011/2012. Kołowicze podjęli wtedy decyzję o organizacji tego przedsięwzięcia i nadaniu mu priorytetu w kontekście wszelkiej prowadzonej wtedy przez Koło działalności. „pO KOLEI. Czas na Łódź!” stał się najważniejszym projektem realizowanym przez studentów w tym roku akademickim, dlatego też do jego organizacji przystąpiono jeszcze jesienią roku 2011 z zamiarem przeprowadzenia Konferencji i Warsztatów wiosną roku następnego. W tym celu utworzono siedmioosobową grupę koordynacyjną oraz zaangażowano czworo dydaktyków (doktorów i doktorantów), którzy sprawowali opiekę merytoryczną nad przedsięwzięciem. Choć początkowo nie dokonano rozdziału organizacyjnego między Konferencją a Warsztatami, na dalszym etapie prac wydzielono koordynatora dedykowanego części warsztatowej przedsięwzięcia.

Pomysł doprecyzowywano. Intencją organizatorów było zaproponowanie uczestnikom NOWEJ FORMUŁY PRZEDSIĘWZIĘCIA ORAZ TREŚCI, które w ramach niego miały zostać poruszone. Dlatego też z pomocą zaprzyjaźnionych kół naukowych prześledzono profile kształcenia na kierunku Gospodarka Przestrzenna na innych krajowych uczelniach po to, aby zwerfikować, co „świeżego” ośrodek łódzki może zaproponować osobom przyjezdnym. Spisano również wrażenia kołowiczów z uczestnictwa w podobnych wydarzeniach poza Łodzią. Dzięki temu udało się podjąć decyzję odnośnie głównego celu organizacji Warsztatów – miało nim być „zarażenie” uczestników ideą „wielkomiejskości” oraz interdyscyplinarnym, wielowątkowym podejściem do rewitalizowania zdegradowanych

obszarów miejskich, gdyż uznano oba aspekty za mocne strony programu studiów realizowanego na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego.

Dzięki przeprowadzonym dyskusjom zdecydowano o ostatecznym profilu tematycznym Konferencji i Warsztatów, który miał składać się z trzech wątków:

- O KOLEI

Jak obecność kolei i inwestycje w nie oddziałują na rozwój ekonomiczny, społeczny i przestrzenny miast i regionów?

- PO KOLEI

Jak zagospodarowuje i rewitalizuje się tereny pokolejowe, gdy przestają one pełnić pierwotne funkcje?

- PO KOLEI. Czas na Łódź!

Czy ogromne inwestycje kolejowe zapewnią Łodzi sukces i jak wpłyną na przyszłość miasta?

Konferencję i Warsztaty wpisano zatem w kontekst lokalny, jak i krajowy oraz zagraniczny, co miało zachęcić uczestników do porównywania zjawisk zachodzących w różnych miejscach. Nadany wydarzeniu tytuł miał być chwytliwy i łatwo zapamiętywalny, ale jego rolą było również informowanie potencjalnie zainteresowanych studentów o tym, że otrzymują oni zaproszenie do przyjazdu do Łodzi. Stąd też wybór padł właśnie na nazwę „pO KOLEI. Czas na Łódź!”, która oddawała treść merytoryczną przedsięwzięcia oraz wskazywała na to, że Łódź będzie kolejnym ośrodkiem akademickim, w którym zbiorą się wspólnie studenci kierunku Gospodarka Przestrzenna.

Zakładane efekty Warsztatów

Zadaniem, jakie postawili przed sobą organizatorzy, było wyposażenie uczestników Warsztatów w wiedzę oraz umiejętności z zakresu projektowania urbanistycznego, rewitalizacji miast i zarządzania strategicznego. Ponadto celem było ukształtowanie wśród studentów pożądanych przez

organizatorów postaw w pracy zawodowej gospodarza przestrzeni. Z punktu widzenia PROJEKTOWANIA URBANISTYCZNEGO organizatorom zależało na „zarażeniu” uczestników ideą wielkomiejskości. W związku z tym zamierzano tak przeprowadzić Warsztaty, aby ich program poruszał – wydawałoby się, podstawowe – kwestie mówiące o tym, czym jest miejskość, jaką formę i atrybuty miasto powinno posiadać, jakie funkcje ono pełni oraz czym charakteryzuje się miejski styl życia. Poszukiwanie odpowiedzi na te pytania miało przełożyć się na finalny kształt projektów powstających w ramach Warsztatów. Pod kątem REWITALIZACJI OBSZARÓW MIEJSKICH chciano zwrócić przede wszystkim uwagę na konieczność podchodzenia do tego zagadnienia w interdyscyplinarny, kompleksowy sposób, po to aby otrzymywać lepszej jakości przedsięwzięcia naprawcze. Z kolei położenie nacisku na zagadnienia ZARZĄDZANIA STRATEGICZNEGO miało uwrażliwić studentów na potrzebę szczegółowego diagnozowania jednostek terytorialnych, analizowania ich otoczenia, a także osadzania planów ich rozwoju w trendach lokalnych, krajowych i światowych.

Tym, co dodatkowo chciano „sprzedać” uczestnikom, było szerokie rozumienie pojęcia „KONTEKSTU”. Podkreślając rolę zarówno kontekstu fizycznego, jak i społeczno-kulturowego, gospodarczego, komunikacyjnego czy historycznego (w różnym zakresie przestrzennym), zamierzano pokazać wielość aspektów, jakie powinno się mieć na uwadze przy podejmowaniu skutecznych decyzji planistycznych. Organizatorzy nie ukrywali też, że zapraszając studentów do ŁODZI, chcieli wykorzystać tę okazję do zapoznania ich z historią, teraźniejszością i planami na przyszłość miasta. Chęć ta spowodowana była tym, że wśród organizatorów dominowali miłośnicy Łodzi zaangażowani w działalność społeczną na rzecz miasta oraz przekonaniem, że Łódź jest interesującym studium przypadku ośrodka silnie podlegającego procesom transformacji gospodarczej i stanowi „wdzięczny” przedmiot badań dla młodych adeptów Gospodarki Przestrzennej.

Skład grup warsztatowych

Ważnym założeniem było celowe rozdzielanie przyszłych uczestników między różne grupy warsztatowe, tak aby stworzyli oni INTERDYSCYPLINARNE ZESPOŁY składające się z osób o różnym profilu wykształcenia i z różnych ośrodków akademickich. Założenie to poczyniono ze względu na chęć stworzenia w zespołach atmosfery sprzyjającej wymianie wiedzy i doświadczeń między uczestnikami oraz chęć przygotowania uczestników do pracy ze specjalistami z różnych branż w przyszłej karierze zawodowej. Interdyscyplinarny skład grup warsztatowych był odpowiedzią organizatorów na zróżnicowanie profili kształcenia na kierunku Gospodarka Przestrzenna w kraju, gdyż jest on wykładany na uczelniach społecznych, ekonomicznych, przyrodniczych i technicznych. Ostatecznie, w drodze rekrutacji, uczestnikami Warsztatów stali się studenci następujących uczelni (w kolejności alfabetycznej):

- Politechniki Łódzkiej,
- Politechniki Warszawskiej,
- Politechniki Wrocławskiej,
- Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie,
- Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie,
- Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu,
- Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu,
- Uniwersytetu Łódzkiego,
- Uniwersytetu Opolskiego,
- Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu.

W procesie rekrutacji mocno ograniczono liczbę studentów uczących się na łódzkich uczelniach – mimo faktu, że Warsztaty miały odbyć się w Łodzi – gdyż chciano dać przyszłym zespołom możliwość świeżego spojrzenia na Łódź i jej tkankę. Natomiast nowością w organizacji tego typu przedsięwzięć było WŁĄCZENIE LICEALISTÓW w prace grup warsztatowych po to, aby mogli oni w praktyce przekonać się, jak wygląda studio-

wanie Gospodarki Przestrzennej. Łącznie utworzono sześć dziewięcio-osobowych grup warsztatowych, w skład których weszło po sześciu studentów z uczelni zlokalizowanych poza Łodzią, po dwóch studentów z uczelni łódzkich oraz po jednym licealiście.

Każdej grupie warsztatowej przypisano OPIEKUNA, którym był członek SKN SPATIUM. Rolą opiekunów było zapoznanie grup z przydzielonymi im obszarami warsztatowymi. Ich pomoc skupiła się też na odpowiadaniu na pytania i wątpliwości uczestników związane z danym obszarem lub z Łodzią jako całością. Zobowiązano ich z jednej strony do nie-sugerowania grupom jakichkolwiek rozwiązań projektowych, a z drugiej do propagowania miejskiego stylu życia.

Opis zadania warsztatowego

Przy formułowaniu zadania warsztatowego zdecydowano, że uczestnicy zostaną postawieni przed JEDNYM, za to ZŁOŻONYM I KOMPLEKSOWYM ĆWICZENIEM, wymagającym poświęcenia większej ilości czasu, niż zazwyczaj oferuje się na tego typu wydarzeniach. Stąd też postanowiono, że całość przedsięwzięcia – tj. Konferencja, Warsztaty oraz program im towarzyszący – będzie odbywała się na przestrzeni aż pięciu dni, co było wyróżnikiem na tle zwyczajowych dwu- lub trzydniowych wydarzeń. Charakter i skala zadania miały zostać dopasowane do rozmiarów zespołów warsztatowych i czasu trwania samych Warsztatów.

Uczestnicy otrzymali następującą treść zadania: *„Wyobraźcie sobie, że jesteście urbanistami-mieszczuchami, którym Łódź jest szczególnie bliska. Cenicie sobie wielkomiejski styl życia. Chcecie przekonać Prezydent Miasta Łodzi do zaangażowania sił w rewitalizację jednego z dwóch terenów pokolejowych w naszym mieście. Waszym zadaniem jest stworzenie KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNEJ takiego obszaru. Aby propozycja była kompleksowa, pracujecie w interdyscyplinarnych grupach warsztatowych, w których każdy dysponuje innymi doświadczeniami i wiedzą, przez co wzajemnie się uzupełniacie. Do pro-*

jektowania urbanistycznego podejście szerzej, bowiem połączycie je z elementami ekonomii, socjologii, marketingu i zarządzania strategicznego. Efektami finalnymi Waszej pracy będą makieta urbanistyczna i prezentacja komputerowa. Zanim jednak one powstaną, będziecie mieli do wykonania szereg czynności”.

Organizatorzy na właściwą realizację zadania dali uczestnikom 48 godzin. W tym czasie należało sprostać kolejnym ETAPOM, na które złożyły się:

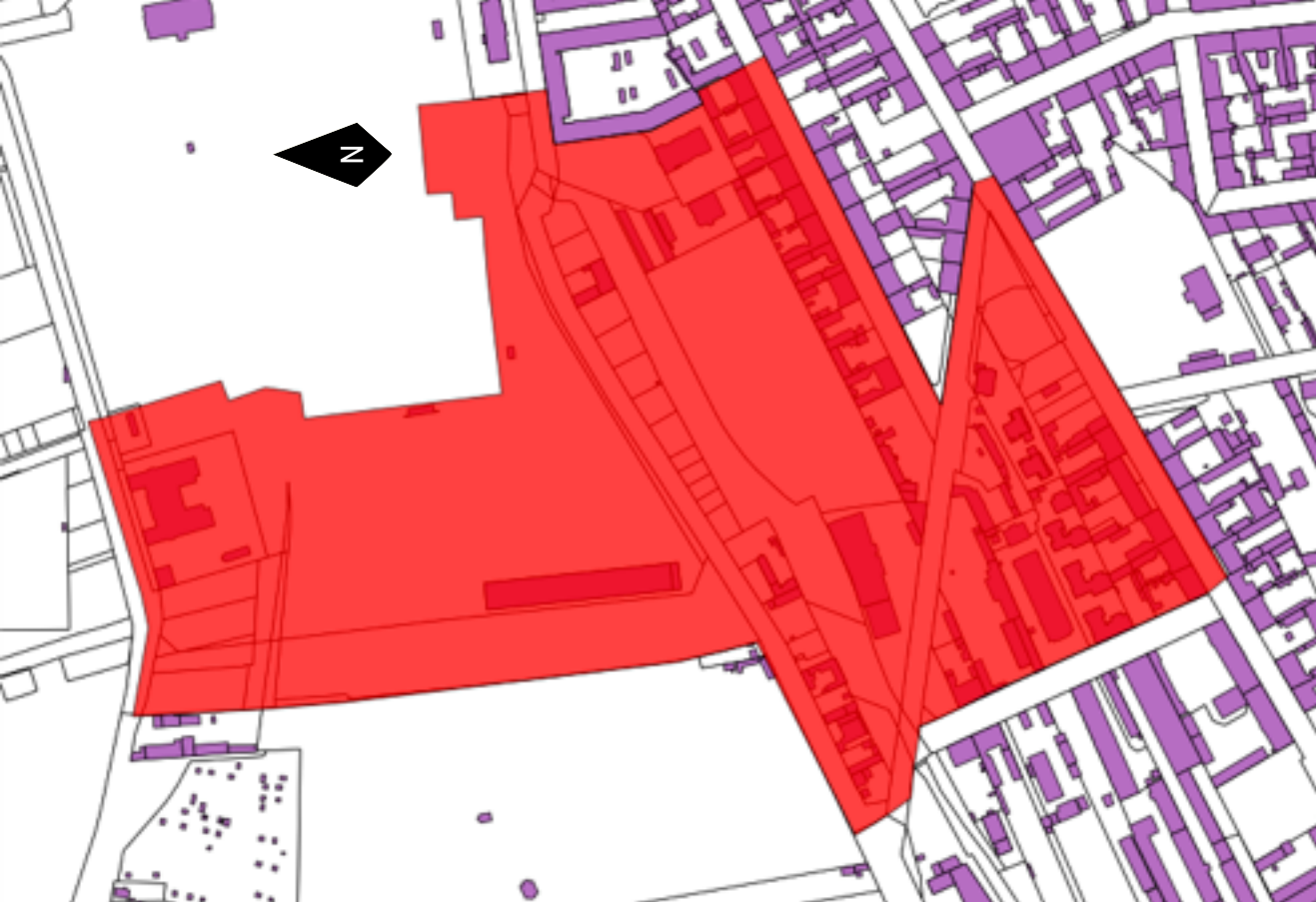
- przygotowanie do inwentaryzacji urbanistycznej, polegające na zapoznaniu się z materiałami dostarczonymi uczestnikom przez organizatorów oraz na ich obróbce przed wyjściem w teren;
- inwentaryzacja urbanistyczna, w ramach której gromadzono materiał fotograficzny oraz nanoszono na mapę zaobserwowane informacje dotyczące m.in. zabudowy, działek ewidencyjnych, zieleni, komunikacji, życia społecznego;
- analiza zebranego materiału, ocena i wnioski;
- analiza SWOT, przy pomocy której należało uporządkować obserwacje i wnioski, a na jej podstawie dokonać wyboru działań niezbędnych dla przeprowadzenia rewitalizacji obszaru;
- projektowanie, składające się z tworzenia właściwej koncepcji programowo-przestrzennej rewitalizacji obszaru, w tym podejmowania decyzji odnośnie przestrzeni publicznych i zabudowy, funkcji, wymiaru marketingowego;
- analiza interesariuszy, której zadaniem było określenie grup interesariuszy z danego obszaru oraz przygotowanie się na ich reakcje na zaproponowaną koncepcję programowo-przestrzenną;
- budowanie makiety;
- przygotowanie i ogłoszenie prezentacji końcowej.

Jasno określony został PRZEDMIOT OCENY koncepcji przygotowanych przez grupy warsztatowe. Jurorzy zobowiązali się do ustalenia werdyktu z pomocą poniższej skali:

- 50% – część przestrzenna, w tym:
 - 5% – kompletność i rzetelność materiału zebranego na etapie „inwentaryzacji” i „analiz”,
 - 20% – kształt, układ i powiązania przestrzeni publicznych,
 - 15% – wpisanie się w kontekst miejsca oraz w kontekst całości miasta,
 - 10% – kompozycja: osie, widoki, linie prowadzące wzrok oraz podkreślające je dominanty;
- 50% – część programowa, w tym:
 - 25% – element zarządzania strategicznego (analiza SWOT),
 - 25% – elementy ekonomiczno-socjologiczno-marketingowe.

Członkowie Koła we współpracy z pracownikami naukowo-dydaktycznymi Wydziału przygotowali dla uczestników Warsztatów ZESTAW MATERIAŁÓW, które miały ułatwić pracę zespołów oraz poszerzyć ich wiedzę na temat obszarów projektowych. Na zestawy te złożyły się:

- mapy „podkład” (z wyrysowanymi strukturą działek ewidencyjnych i rzutami zabudowań; na tych mapach powstawały finalne makiety), mapy „do inwentaryzacji” (które zabierano w teren, aby nanosić na nich informacje), mapy „zasięg opracowania” (przedstawiające zakres obszarów warsztatowych), mapy „stan własności” (przedstawiające informacje o stanie własności nieruchomości z obszarów), mapy „środowisko kulturowe” (ukazujące obiekty ujęte w rejestrze i ewidencji zabytków);
- płyty DVD z dodatkowymi materiałami źródłowymi na temat obszarów, tj. z historycznymi mapami, zdjęciami lotniczymi, ortofotomapami, pocztówkami, fotografiami oraz aktualnymi dokumentami planistycznymi miasta. Materiały te zostały zebrane nie tylko po to, aby zwiększyć świadomość uczestników o terenie, w którym przyszło im działać,



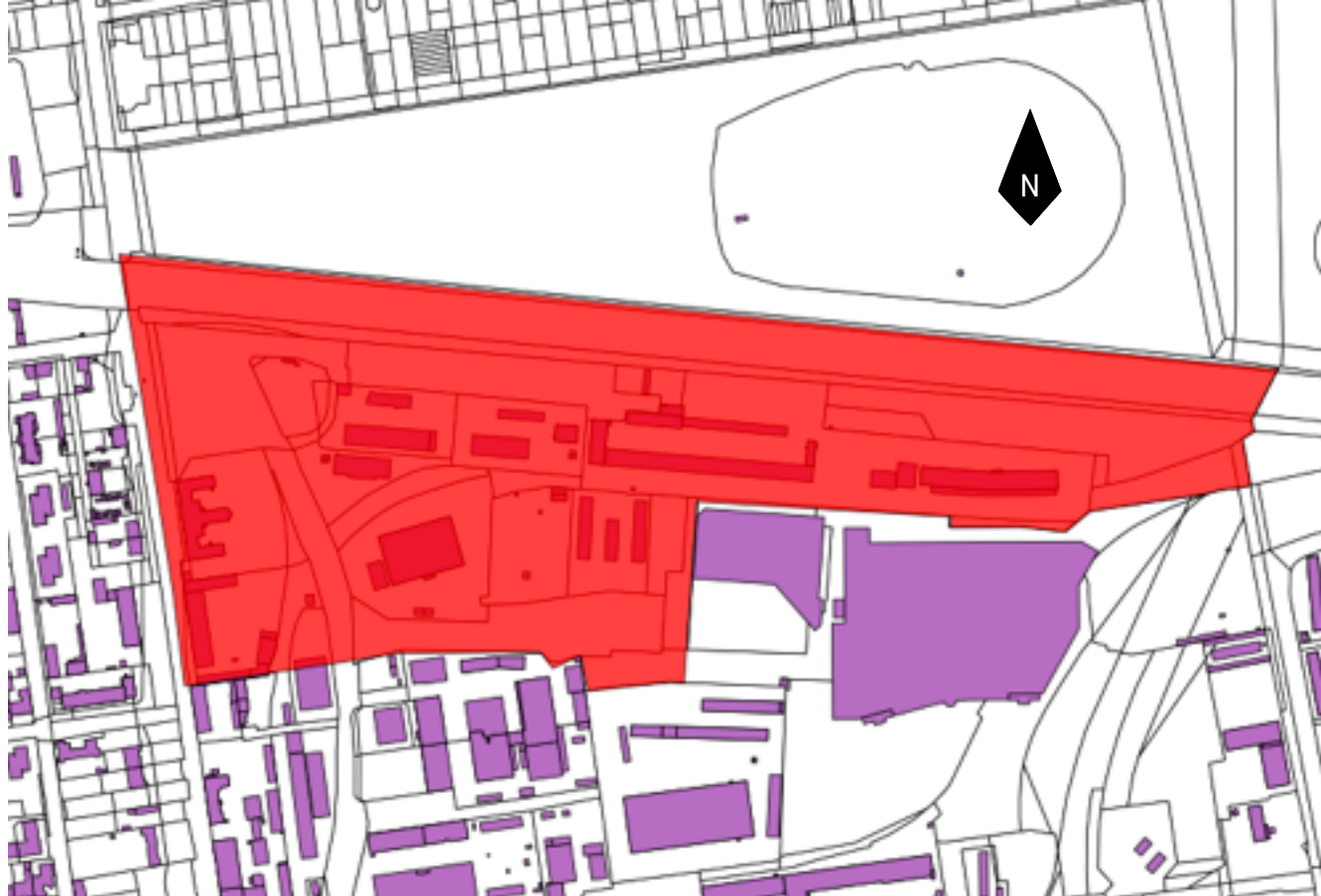
Rysunek 1. Mapa z wyrysowanym zakresem obszaru I.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.

ale także w celu wypracowania wśród uczestników umiejętności analizowania dużych zbiorów informacji i ich selekcjonowania;

- szczególną uwagę należy skupić na ostatnim z elementów opisywanych zestawów, jakim był „PORADNIK [...]”². Ta 56-stronicowa publikacja miała na celu usystematyzowanie wiedzy – jaką zdobywali uczestnicy Warsztatów w trakcie ich trwania – po to, aby mogli ją skuteczniej zastosować na korzyść swoich rozwiązań projektowych. W związku z tym tematy poruszane w publikacji skupiały się na ewolucji struktury przestrzennej Łodzi, zasadach projektowania urbanistycznego, zarządzania strategicznego i rewitalizacji. Każdemu zespołowi przekazano jeden egzemplarz poradnika oraz udostępniono jego elektroniczną wersję.

Poza tym zespoły miały do dyspozycji pianki modelarskie, nożyki, nożyczki, pisaki, kredki, ołówki, taśmy klejące, kleje i linijki, czyli materiały niezbędne do zbudowania makiet.

² Boryczka E. M., Sokołowicz M. E., Wróblewski W., Zasina J., *Poradnik dla uczestników Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!”*, Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2012.



Rysunek 2. Mapa z wyrysowanym zakresem obszaru II.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.

Charakterystyka obszarów warsztatowych

Podstawowym KRYTERIUM WYBORU obszarów warsztatowych był pokolejowy charakter miejsca oraz wysoki poziom degradacji technicznej lub społecznej jego tkanki. W pierwszym etapie wyselekcjonowano sześć potencjalnych obszarów, które mogłyby stać się przedmiotem prac projektowych w ramach Warsztatów, natomiast ostatecznie pozostawiono dwa z nich. Wśród wstępnie rozpatrywanych miejsc znalazły się m.in. obszar Księżego Młyna, okolice dworców Łódź Kaliska i Łódź Chojny czy tereny pofabryczne zlokalizowane przy ulicy Niciarnianej (wzdłuż jej południowego przebiegu). Po zinwentaryzowaniu każdego z tych miejsc oraz przeanalizowaniu ich historii, teraźniejszości oraz potencjałów rozwojowych do właściwych prac wybrano dwa obszary: pierwszy – okolice CH Manufaktura oraz drugi – okolice parku 3 Maja.

Obszar I ograniczony był ul. Drewnowską – CH Manufaktura – ul. Ogrodową – ul. Mielczarskiego – ul. Cmentarną – ul. Legionów – ul. Jerzego – cmentarzem Starym (Rys. 1). Obszar II natomiast rozciągał



Fotografie 1-4. Fotografie wybranych miejsc z obszaru I.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM, 18 III 2012.

się między parkiem 3 Maja – ul. Konstytucyjną – CH Tulipan – ul. Wydawniczą – ul. Kopcińskiego (Rys. 2). Decyzję o wyborze obu obszarów podjęto ze względu na liczne podobieństwa między nimi, co pozwoliło na ich porównywanie. Wśród CECH WSPÓLNYCH wyróżniono m.in.:

- lokalizację w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i w północnej części historycznego śródmieścia Łodzi,
- lokalizację tuż przy terenach „zielonych” (obszar I – cmentarz Stary i tereny wolne od zabudowy na północ od ul. Drewnowskiej, obszar II – park 3 Maja),
- pokolejowy charakter (obszar I – funkcjonowały tu bocznic kolejowe obsługujące dawne zakłady I. Poznańskiego, obszar II – przebiegała tędy linia kolejowa prowadząca do dworca Łódź Fabryczna, funkcjonowały tu również bocznic kolejowe),



Fotografie 5-8. Fotografie wybranych miejsc z obszaru II.

Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM, 18 III 2012.

- niewystarczające zainwestowanie i zły stan techniczny lub estetyczny,
- potrzebę rewitalizacji,
- intensywne przekształcenia na przełomie wieków XX i XXI, które doprowadziły do zmiany ich pierwotnych funkcji (lokalizacja działalności gospodarczej o charakterze głównie handlowym),
- sąsiedztwo hipermarketów (w obu przypadkach hipermarkety „Real”, obszar I – w ramach CH Manufaktura, obszar II – w ramach CH Tulipan),
- zewnętrzne granice w postaci planowanych nowych korytarzy komunikacyjnych (obszar I – ulica Karskiego, obszar II – ulica Konstytucyjna),
- plany, według których pod obszarami miały docelowo biec tunele kolejowe (obszar I – tunel łączący dworce Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska, obszar II – tunel łączący dworce Łódź Fabryczna i Łódź Widzew).

W obrębie obszaru I znalazły się zarówno dawne zabudowania fabryczne I. Poznańskiego, które dziś funkcjonują jako CH Manufaktura, jak i budownictwo śródmiejskie datowane na koniec XIX wieku (Fot. 1–4). Z kolei obszar II charakteryzował się zdecydowanie mniejszą intensywnością zabudowy, gdyż składały się na niego przede wszystkim zabudowania magazynowe i handlowe (Fot. 5–8). W momencie organizacji Warsztatów oba miejsca miały jednak przed sobą duże potencjały rozwojowe. W obu przypadkach warunkowane było to relatywnie atrakcyjną lokalizacją (obszar I przy CH Manufaktura, obszar II przy docelowym tzw. Nowym Centrum Łodzi), planowaniem tam nowych inwestycji kolejowych oraz wciąż dużą ilością powierzchni wolnej od zabudowy.

Organizacja i przebieg Warsztatów

Warsztaty rozpoczęły się od PRZEDSTAWIENIA ZADANIA uczestnikom, co nastąpiło w czwartek 19 kwietnia 2012 roku. Warto wiedzieć, że organizatorzy wcześniej celowo nie informowali studentów ani o treści, ani o zakresie zadania. Uczestnicy dysponowali jedynie wiedzą na temat tego, z kim znaleźli się w grupie projektowej oraz który z członków SKN SPATIUM był opiekunem ich grupy. W ramach wprowadzenia do Warsztatów (Fot. 9) uczestnicy dowiedzieli się zatem, co mieli wykonać w ciągu następujących dwóch dni, co miało być przedmiotem oceny ich prac przez jury oraz jakim obszarom mieli poświęcić swoją uwagę. Zapoznani zostali ponadto z materiałami przygotowanymi dla nich przez organizatorów. Kilkunastominutowa prezentacja zawierała wiele szczegółowych informacji, a także ukazywała znaczny zakres prac zaplanowanych do wykonania w ramach Warsztatów. W związku z tym organizatorów nie zdziwiła pierwsza reakcja ze strony studentów. Wielu z nich wyrażało opinię, że w otrzymanym czasie nie będą w stanie zrealizować wszystkich etapów zadania. Organizatorzy przekonani jednak o słuszności swoich wcześniejszych decyzji nie dokonali zmian w przebiegu Warsztatów.



Fotografia 9. Wprowadzenie do Warsztatów.

Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM, 19 IV 2012.

Mając na uwadze zróżnicowanie uczestników pod względem wiedzy z zakresu gospodarowania przestrzenią, uwarunkowaną studiowaniem na uczelniach różnego typu, tuż po prezentacji zadania warsztatowego zorganizowano BLOK REFERATÓW, który tę wiedzę miał uzupełnić i uporządkować, aby zespoły warsztatowe mogły sprawnie realizować zadanie. W pierwszej prezentacji autor niniejszego artykułu przedstawił proces rozwoju przestrzennego Łodzi wraz z ewolucją jej śródmiejskiej zabudowy, co miało na celu uwrażliwienie uczestników na ducha [łac. *genius loci*] Łodzi. Trzy kolejne referaty wygłosili jurorzy. Na zmiany zachodzące w projektowaniu urbanistycznym zwrócił szczególną uwagę mgr inż. arch. Wiktor Wróblewski, który scharakteryzował dobre i złe praktyki w planowaniu rozwoju miast oraz skupił uwagę na uzyskiwaniu efektu wielkomiejskości w urbanistyce. Zadaniem trzeciego referatu, wygłoszonego przez dra Mariusza E. Sokołowicza, było zapoznanie uczestników z ekonomicznym i marketingowym wymiarem rewitalizacji. Natomiast mgr Ewa M. Boryczka pokazała, jak stosować analizę SWOT do diagnostyki jednostki terytorialnej. Treści wygłoszone w referatach

zostały przez ich autorów rozbudowane i zamieszczone we wspomnianym wcześniej „Poradniku [...]”.

Piątek 20 kwietnia był dniem, w którym rozpoczęły się właściwe prace zespołów. W pierwszej kolejności przygotowywano się do przeprowadzenia INWENTARYZACJI URBANISTYCZNEJ: na otrzymanych poprzedniego dnia mapach studenci wyrysowywali granice obszarów, a następnie mapy te cięli na mniejsze arkusze, co miało im ułatwić sporządzanie notatek w terenie. Zapoznawali się ponadto z przyjętym na potrzeby Warsztatów systemem oznaczeń, który został ustandaryzowany w każdej z grup, aby jurorzy mogli skuteczniej porównywać efekty prac zespołów z tego etapu. Po przeprowadzeniu tych czynności studenci wyruszyli w trasę po obszarach warsztatowych według wcześniej wyznaczonych przez organizatorów tras. Odpowiedzialni za utrzymanie właściwego kursu byli opiekunowie poszczególnych grup, których zadaniem było na tym etapie zapoznawanie uczestników z historią mijanych po drodze miejsc oraz zwracaniem uwagi na wybrane zjawiska przestrzenne. Inwentaryzacja przeprowadzana w ramach Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!” polegała przede wszystkim na gromadzeniu materiału fotograficznego oraz



Fotografia 10. Prace grup warsztatowych.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM, 20 IV 2012.

zbieraniu informacji o zabudowie (np. stan techniczny i estetyczny, liczba kondygnacji), działkach ewidencyjnych (np. dominująca funkcja), zieleni, komunikacji (np. przebieg ciągów pieszych, lokalizacja przystanków transportu zbiorowego) i miejsc spotkań lokalnych społeczności. Wybrane grupy przeprowadzały z własnej inicjatywy sondaże wśród mieszkańców i użytkowników obszarów warsztatowych, których wyniki później wykorzystywały w pracach projektowych.

Do dyspozycji grup oddano łącznie sześć sal dydaktycznych w murach Wydziału Ekonomiczno-Socjologicznego Uniwersytetu Łódzkiego po to, aby każdemu z zespołów zapewnić oddzielne i komfortowe WARUNKI PRACY (Fot. 10). Można powiedzieć, że sale te stały się tymczasowym domem dla uczestników Warsztatów w piątek 20 i sobotę 21 kwietnia, gdyż spędzili oni w nich wyjątkowo dużą ilość czasu: nie tylko wieczorem zostawali w nich dłużej, niż im wstępnie proponowano, ale także przychodzili rano pracować znacznie wcześniej. Na Wydziale uczestnicy wykonywali kolejne etapy zadania projektowego, choć warto zauważyć, że niektóre z grup postępowały według innej kolejności niż ta zaproponowana przez organizatorów.

Przyglądając się pracom poszczególnych grup, można było zauważyć, że część z uczestników znała się ze sobą już z wcześniejszych konferencji lub warsztatów studenckich i ułatwiało im to wspólną pracę. Ciekawe z punktu widzenia zakładanych efektów dydaktycznych były WEWNĘTRZNE PODZIAŁY OBOWIĄZKÓW w poszczególnych grupach. Zazwyczaj studenci zajmowali się tymi fragmentami zadania warsztatowego, w których zdobyli wcześniej najwięcej doświadczenia. Grupy pracowały więc na zasadzie zespołu specjalistów z jasno określonymi obowiązkami między uczestnikami. Wewnątrz zespołów raczej nie wyłaniali się liderzy jako pojedyncze jednostki – częściej obserwowano dwu- lub trzyosobowe „grupy przywódcze”, które porządkowały prace zespołu i dbały o spójność wspólnych działań. W opinii opiekunów grup warsztatowych ich „podopieczni” nie doświadczali w trakcie realizacji zadania czegoś,

co można byłoby określić mianem „kryzysu” – stopniowo zajmowali się kolejnymi elementami, choć zdecydowanie zintensyfikowali swoje działania w sobotę 21 kwietnia na kilka godzin przed terminem oddania koncepcji programowo-przestrzennych. Wówczas wielu grupom udało się ostatecznie sformułować założenia projektowe i przystąpić do wizualizowania pomysłów.

W ciągu całego procesu wykonywania zadania uczestnicy mogli liczyć na KONSULTACJĘ ich pomysłów z jurorami. To właśnie w trakcie dyskusji między obiema stronami starano się rozwiewać wszelkie wątpliwości młodych projektantów. To wtedy prowadzono spory o słuszność przyjmowanych rozwiązań. Nie zawsze grupy warsztatowe godziły się ze zdaniem jurorów i odpowiednio to argumentując, wprowadzały w życie pomysły, do których były przekonane, co zostało zauważone i później docenione przez jury.

Ostatnim etapem zadania było WYGŁOSZENIE PREZENTACJI KOŃCOWEJ (Fot. 11), w ramach której należało zapoznać jurorów, organizatorów, a przede wszystkim członków pozostałych grup warsztatowych z opracowanymi koncepcjami programowo-przestrzennymi. Reprezentanci każdego z zespołów posłużyli się w tym celu nie tylko zbudowanymi makietami, ale też prezentacjami multimedialnymi, co było niewątpliwym atutem w warunkach, w jakich przyszło referować studentom – sala była relatywnie długa, więc nie każdy szczegół makiety był widoczny dla osób zasiadających w dalszych rzędach. Prezentacje podzielono na dwa bloki – najpierw przedstawiono koncepcje dotyczące obszaru II, następnie koncepcje związane z obszarem I. Choć początkowo planowano, że pytania do autorów koncepcji będą zadawać wyłącznie jurorzy (po to, aby móc upewnić się co do decyzji podjętych w pracach projektowych przez grupy), to na prośbę samych uczestników możliwość zadawania pytań pojawiła się również po stronie studentów. Wydłużyło to czas trwania obu bloków prezentacji i całego podsumowania Warsztatów. Jak się okazało, debatowali między sobą przede wszystkim sami studenci, którzy będąc



Fotografia 11. Wygłaszanie prezentacji końcowych.

Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM, 21 IV 2012.

bardzo przywiązani do swoich propozycji, polemizowali z rozwiązaniami przyjętymi przez inne grupy. Gorącą dyskusję musiano w końcu przerwać z uwagi na ograniczenia czasowe, aby jurorzy mogli podjąć ostateczne decyzje i ogłosić swój werdykt. Debata ta kontynuowana była także po ogłoszeniu wyników, gdyż część uczestników uznała DECYZJĘ JURY za kontrowersyjną. Za najlepiej spełniającą kryteria oceny przyjęte przez organizatorów jury uznało koncepcję programowo-przestrzenną grupy II. Drugą pod tym względem propozycją okazała się koncepcja zespołu I, natomiast miejsce trzecie przypadło koncepcji grupy IV.

Ocena Warsztatów

W ocenie Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!” organizatorom pomogły prowadzone na bieżąco OBSERWACJE prac zespołów warsztatowych, a także INTERNETOWA ANKIETA skierowana do uczestników tuż po zakończeniu Konferencji i Warsztatów.

Organizatorom udało się zaprojektować, a następnie przeprowadzić złożone przedsięwzięcie, nadać mu nową formułę i duży zakres – zarówno czasowy, jak i merytoryczny. Większość z decyzji podjętych na etapie

projektowania Warsztatów okazała się właściwa. Wśród nich wymienić można m.in.:

- poruszenie tematyki kolei w aspekcie rozwoju miast i aglomeracji, zagospodarowywania terenów pokolejowych oraz zwrócenie szczególnej uwagi na Łódź i proces jej przekształceń społeczno-gospodarczych w wymiarze przestrzennym,
- położenie nacisku na interdyscyplinarne podejście do projektowania urbanistycznego i procesów rewitalizacyjnych oraz na powiązanie ich z zarządzaniem strategicznym,
- zorientowanie na respektowanie szeroko definiowanego kontekstu w wyżej wymienionych czynnościach,
- stworzenie wielospecjalnościowych grup warsztatowych, w których uczestnicy wzajemnie się od siebie uczyli,
- postawienie studentów przed jednym, dużym i kompleksowym zadaniem warsztatowym zamiast kilkoma mniejszymi, a także jasne określenie kolejnych etapów tego zadania,
- organizacja Warsztatów w dłuższym okresie czasu niż standardowo przyjmowany dla tego typu wydarzeń akademickich,
- przydzielenie grupom warsztatowym opiekunów ze strony SKN SPATIUM,
- umożliwienie konsultowania wypracowanych pomysłów z ekspertami na etapie ich projektowania,
- wybór takich obszarów warsztatowych, które rzeczywiście wymagały kompleksowych programów rewitalizacyjnych, jednocześnie wykazując spore potencjały rozwojowe i możliwości wielorakiego zagospodarowania,
- przekazanie uczestnikom szczegółowych informacji o obszarach warsztatowych,
- organizacja tzw. „wprowadzenia do Warsztatów” oraz opracowanie „Poradnika [...]” z uwagi na różny profil wykształcenia studentów,
- zagwarantowanie komfortowych warunków pracy grupom warsztatowym oraz materiałów technicznych.

Mimo pozytywnych aspektów organizacji Warsztatów ich uczestnicy wskazali na kilka kwestii, które ich zdaniem należałoby dopracować lub zmodyfikować. Były to między innymi:


- niewystarczająca ilość czasu przydzielona na realizację zadania warsztatowego,
- zbyt wysoki poziom jego trudności,
- zaproponowanie dwóch obszarów warsztatowych zamiast jednego, wspólnego dla wszystkich grup,
- nierównomierne poświęcanie czasu grupom warsztatowym przez ekspertów,
- wydruk map na zbyt śliskim papierze, co utrudniało nanoszenie na nich notat,
- nieuwzględnienie w materiałach technicznych kalek (kreślarskich/szkicowych).

Opinie te skłoniły organizatorów do powtórnego prześledzenia procesu organizacji Warsztatów. Z wieloma z uwag zgodzono się, natomiast z kilkoma polemizowano, np. czas zaplanowany na wykonanie zadania warsztatowego oraz poziom jego trudności pozostały w oczach organizatorów optymalne, ponieważ większości z grup udało się wypracować dobrej jakości koncepcje programowo-przestrzenne. Organizatorzy nie przewidzieli tego, że coraz powszechniejsze jest wykorzystywanie nowych technologii przez studentów i że rodzi to nowe potrzeby. W związku z czym nie udostępnili oni zespołom projektowym podkładów map w edytowalnej formie cyfrowej, gdy tymczasem zaobserwowano zapotrzebowanie na tego typu działanie.

Przy ocenie Konferencji i Warsztatów dużą wagę skupiono na EWALUACJI WEWNĘTRZNEJ. W tym celu odbyto spotkania w gronie członków Koła i jego opiekunów naukowych. W zależności od terminu, spotkania miały charakter bardziej lub mniej formalny i dotyczyły innych sfer realizacji projektu. A wątków do przedyskutowania było rzeczywiście sporo, gdyż projekt „pO KOLEI. Czas na Łódź!” był najbardziej złożonym

i wielowątkowym przedsięwzięciem zrealizowanym w historii SKN SPATIUM. Czas jego trwania wyniósł 12 miesięcy – od grudnia roku 2011 (kiedy przystąpiono do jego realizacji) do grudnia roku 2012 (kiedy wydano 16. numer magazynu „KWARTAŁ” oraz publikację pokonferencyjną). W jego organizację zaangażowanych było 4 pracowników naukowo-dydaktycznych oraz 14 członków Koła (z których jedna osoba była koordynatorem całości, sześć osób koordynowało jego poszczególne fragmenty, a także sześć było opiekunami grup warsztatowych, przy czym jedna osoba mogła pełnić więcej niż jedną funkcję). Zespół SKN SPATIUM tworzył i wymieniał między sobą większość dokumentów oraz planował swoje działania „w chmurze”, korzystając z różnych narzędzi on-line. Dużą rolę przypisano również oprawie wizualnej zarówno Konferencji, jak i Warsztatów, dzięki czemu wszystkim „wyprodukowanym” na ich potrzeby materiałom nadano zunifikowany wygląd.

Podsumowując, Warsztaty „pO KOLEI. Czas na Łódź!” okazały się pouczające nie tylko dla ich uczestników, ale także dla samych organizatorów przedsięwzięcia. Obie strony wyniosły dzięki nim doświadczenia, na podstawie których łatwiej będzie im podejmować nowe wyzwania. Autor artykułu ma nadzieję, że zawarte w nim treści okażą się przydatne dla osób, które chciałby zorganizować w przyszłości przedsięwzięcia podobne do Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!”.



CHARAKTERYSTYKA I OCENA KONCEPCJI PROGRAMOWO- PRZESTRZENNYCH WYKONANYCH W RAMACH WARSZTATÓW „PO KOLEI. CZAS NA ŁÓDŹ!”

Wiktor Wróblewski

Architekt, doktorant w Instytucie Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej. Asystent w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego. Zajmuje się analizą struktur miejskich, trendami w projektowaniu urbanistycznym oraz wykorzystaniem technik CAD i GIS planowaniu przestrzennym. Urbanofil i flâneur. Lubi wysiąść w porcie lub na dworcu w nieznanym mieście bez mapy, bez przewodnika, ani harmonogramu zwiedzania, aby sprawdzić, czy miasto samo, swoim układem i symbolami, prowadzi go w swoje najważniejsze miejsca.

Jakub Zasina

Student II roku uzupełniających studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Członek, a w latach akademickich 2010/2011 i 2011/2012 Przewodniczący SKN SPATIUM. Koordynator części warsztatowej w ramach Ogólnopolskiej Konferencji i Warsztatów Studenckich „PO KOLEI. Czas na Łódź!”. Spełnił swoje wielkie marzenie i zamieszkał w Łodzi, o której najchętniej opowiedziałby całemu światu. Mieszczuch, aktywista, freelancer. Zafrapowany historią urbanistyki, architekturą współczesną, międzywojennym modernizmem i typografią. Rozpoczyna przygodę z proceduralnym modelowaniem trójwymiarowych miast. Całoroczny rowerzysta. Współpracuje z instytucjami publicznymi i organizacjami pozarządowymi w zakresie kultury miejskiej i ochrony zabytków.

Wprowadzenie

Sześć interdyscyplinarnych, studenckich zespołów opracowało koncepcje programowo-przestrzenne rewitalizacji jednego z dwóch obszarów pokolejowych w Łodzi podczas Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!” zorganizowanych przez Studenckie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego w kwietniu 2012 roku¹.

Uczestnicy warsztatów poszukiwali odpowiedzi na pytanie, jak przekształcić nieużytkowane tereny pokolejowe i przyległe do nich tereny dawnych magazynów, uwzględniając zarówno uwarunkowania przestrzenne, jak i aspekty społeczne i ekonomiczne, związane z jednej strony z realnymi potrzebami aktualnych i przyszłych użytkowników, a z drugiej strony – uwzględniające możliwość realizacji projektów z punktu widzenia prawnego, finansowego i społecznego.

Podstawowym kryterium oceny części urbanistycznej był cel zadania postanowiony przez organizatorów warsztatów – przywrócenie ładu przestrzennego, wpisanie w kontekst Łodzi oraz równoważenie rozwoju przestrzennego. Innymi słowy, organizatorom chodziło o wywołanie uczucia wielkomiejskości oraz zwiększanie efektywności użytkowania infrastruktury miasta i usług komunalnych w opracowywanym terenie.

Ład przestrzenny oraz rozwój zrównoważony są to kategorie, których rozumienie nie jest jednorodne zarówno w literaturze przedmiotu, jak i w praktyce zarządzania miastem. Stąd różne rozłożenie akcentów przez uczestników z różnych ośrodków znalazło przestrzenne odbicie w opracowaniach zespołów warsztatowych, omówionych w dalszej części artykułu.

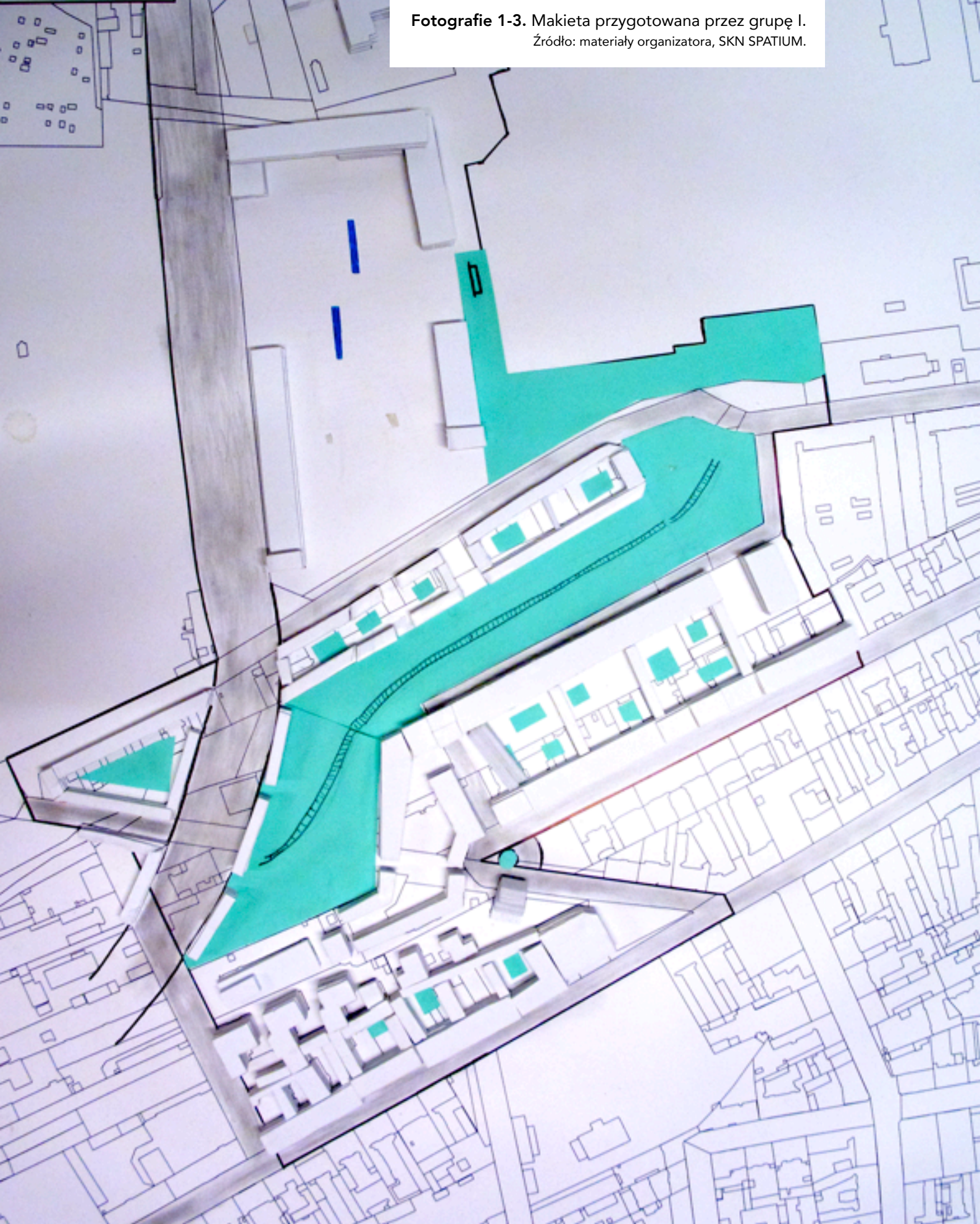
¹ Szczegółowy opis Warsztatów zawarto w artykule: Zasina J., *Formuła, organizacja i przebieg Warsztatów „pO KOLEI. Czas na Łódź!”*, s. 167 niniejszej publikacji.

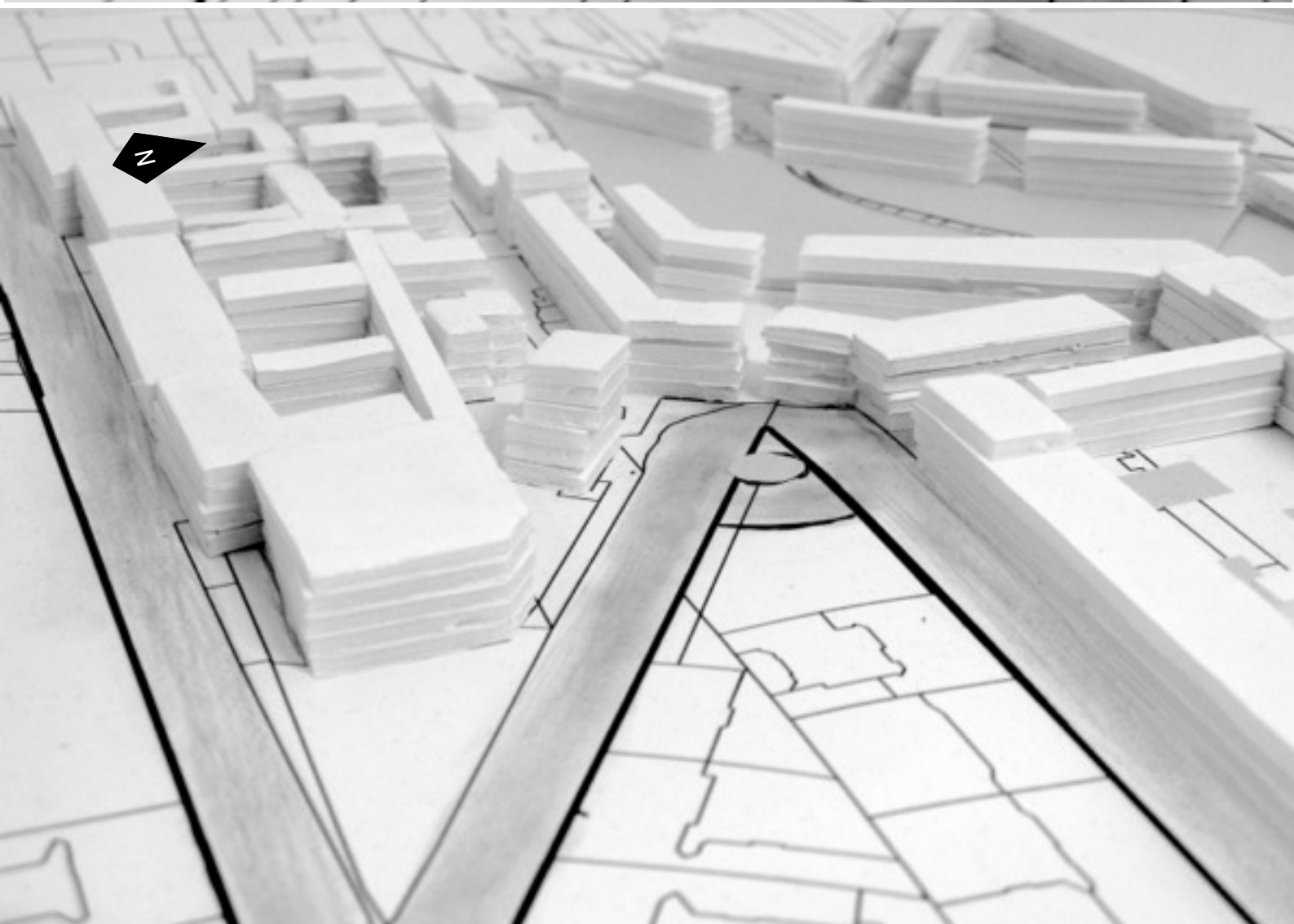
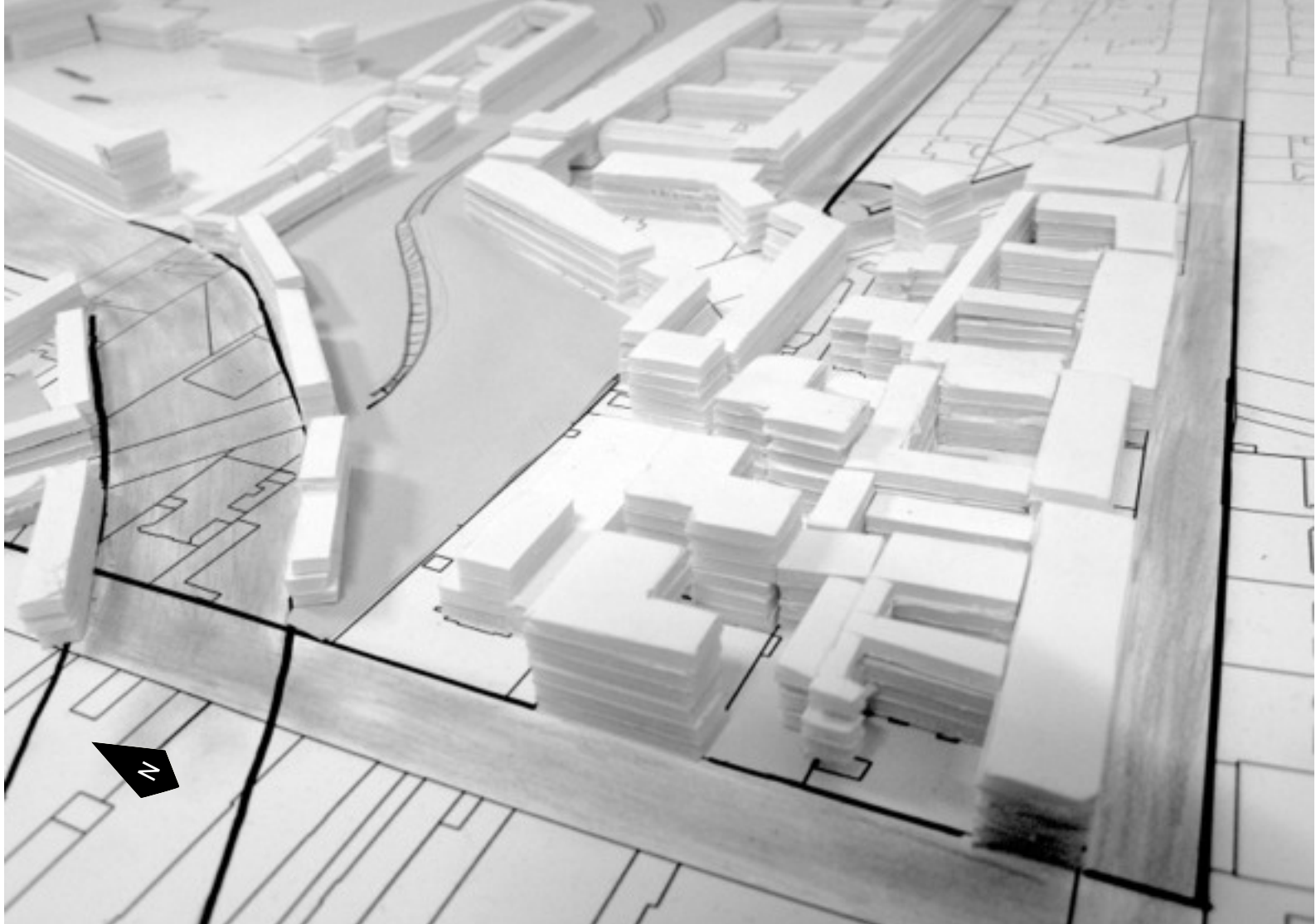
Grupa I (miejsce II) – „Węzeł”

Koncepcja dotyczyła I obszaru warsztatowego. Grupa skupiła się na rozwiązaniu pośrednim między intensywnym a ekstensywnym zagospodarowaniem terenu. Propozycja motywowana była przewidywanymi trudnościami w pozyskaniu środków finansowych na realizację przedsięwzięcia o większej skali wobec powszechnie znanych tendencji demograficznych miasta. Zaplanowane w koncepcji nowe obiekty mają za zadanie uczytelnić granice między przestrzeniami prywatnymi i publicznymi, porządkując wygląd tego fragmentu Łodzi. Autorzy postanowili uzupełnić zabudowę od strony ul. Legionów tak, aby utworzyć z niej zwartą pierzeję. Nowe i duże kubaturowo obiekty zaplanowano w miejscu, w którym znajdowały się parkingi CH Manufaktura. Bryły te umieszczono w pobliżu ul. Karskiego, której docelowy przebieg grupa uwzględniła w swojej pracy. Przy skrzyżowaniu tej ulicy z ul. Cmentarną i ul. Ogrodową stworzono nowy kwartał zabudowy. Natomiast samą ul. Cmentarną podzielono na dwa krótsze odcinki, co wiąże się z prawdopodobnie najbardziej istotnym elementem koncepcji. Jest nim wytyczenie rozległego terenu zieleni na południe od przebiegu ul. Ogrodowej, który to rozpoczynałby się przy charakterystycznym „meandrze” tej ulicy, a kończył w pobliżu kościoła św. Jerzego. Samą świątynię tym samym wyeksponowano tak, że domknęła ona całe założenie przestrzenne od strony zachodniej. Opisywany teren zieleni został obudowany zwłaszcza od strony południowej, co pozwoliło na zasłonięcie podwórek kamienic czynszowych wzniesionych przy ul. Mielczarskiego (ponadto zlikwidowano większość oficyn na tym odcinku). W zamyśle autorów ten fragment Łodzi miałby nosić nazwę „Węzeł”, która nawiązywałaby do łączenia na tym obszarze ludzi, komunikacji, historii i tradycji. Przewidywano przeznaczenie mieszkaniowe lub usługowe obiektów. Członkowie grupy podkreślali możliwość wykorzystania tymczasowych rozwiązań do podniesienia jakości przestrzeni miasta.



Fotografie 1-3. Makieta przygotowana przez grupę I.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.





Przyjęte rozwiązania przestrzenne okiem jury

wzbudziło uznanie	wzbudziło dyskusje
<ul style="list-style-type: none">• ślad boczniczy jako oś założenia parkowego• domknięcie powiększonych podwórek przy ul. Mielczarskiego• zieleń izolująca zaplecze Manufaktury od ul. Ogrodowej	<ul style="list-style-type: none">• proporcje – dość wąski kwartał zabudowy na południe od ul. Ogrodowej i dość duży plac na północ od ul. Ogrodowej

Skład grupy I

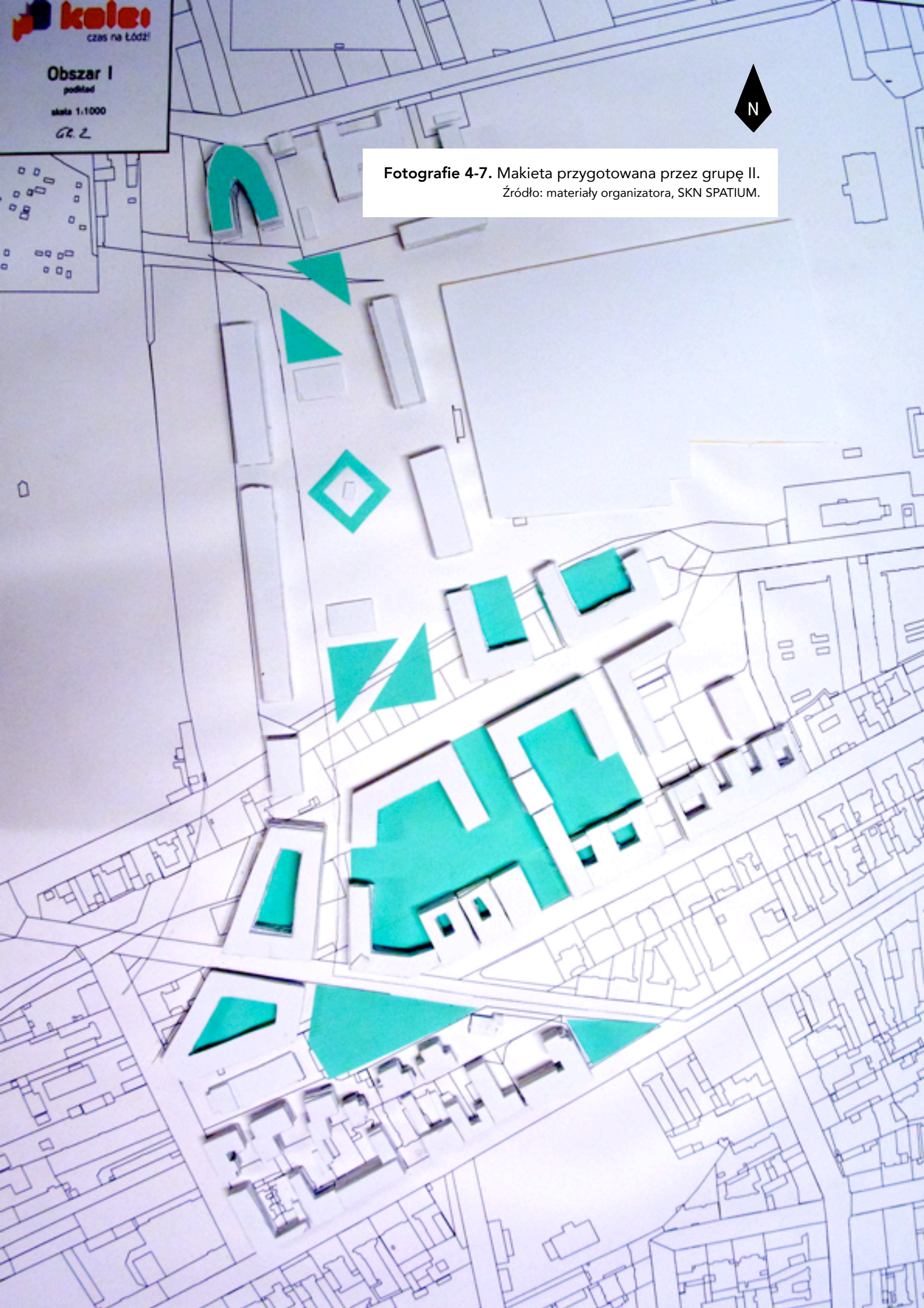
- Hubert Horynek – Politechnika Warszawska
- Anna Mośkiewicz – SGGW w Warszawie
- Michał Wójcik – SGGW w Warszawie
- Maria Dudek – Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie
- Agnieszka Jędrzejak – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Urszula Cyganik – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
- Magdalena Miszczyk – Politechnika Łódzka
- Joanna Zdradek – Uniwersytet Łódzki
- Martyna Góreczna – XXV Liceum Ogólnokształcące w Łodzi
- opiekun: Monika Figlus – SKN SPATIUM

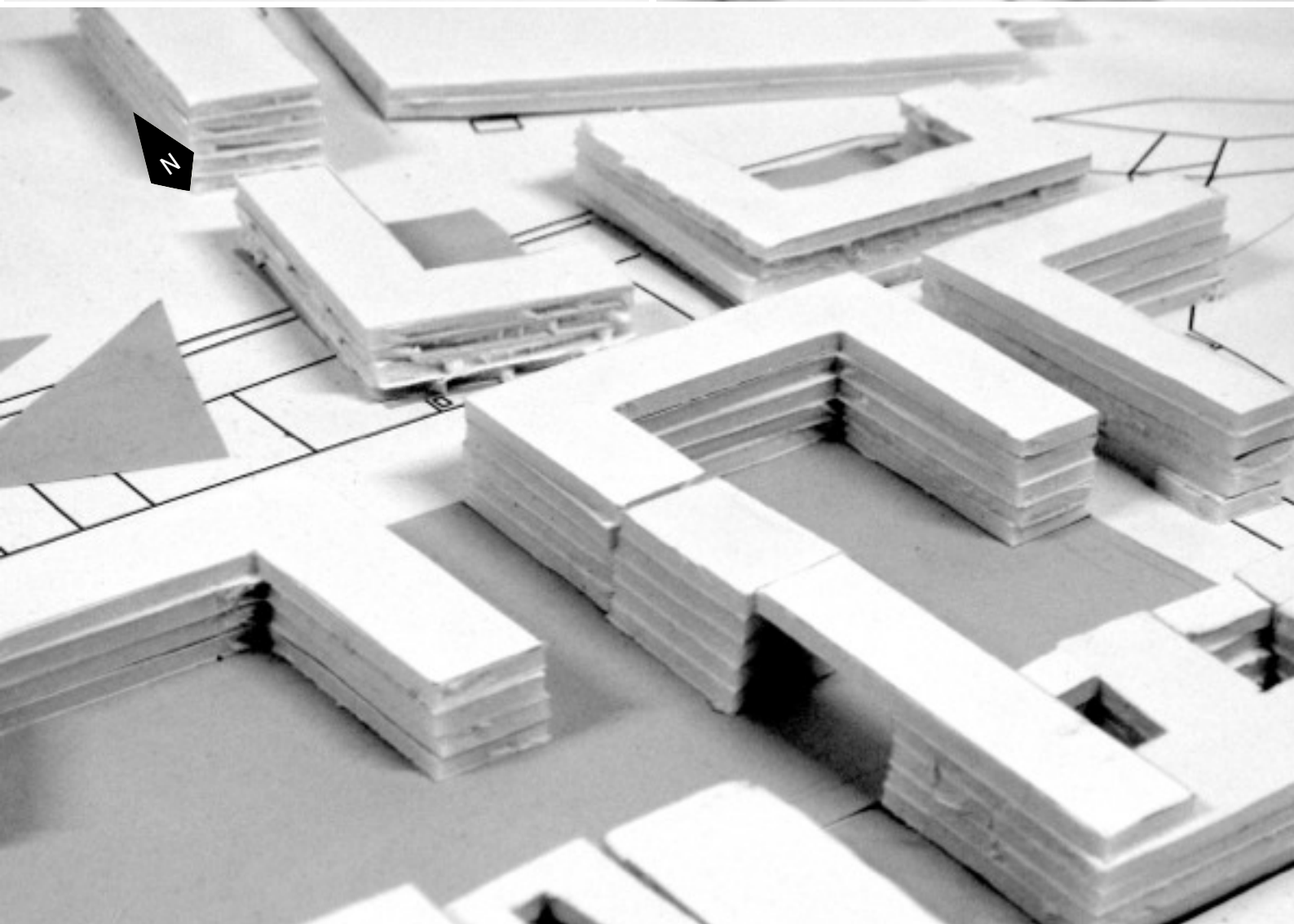
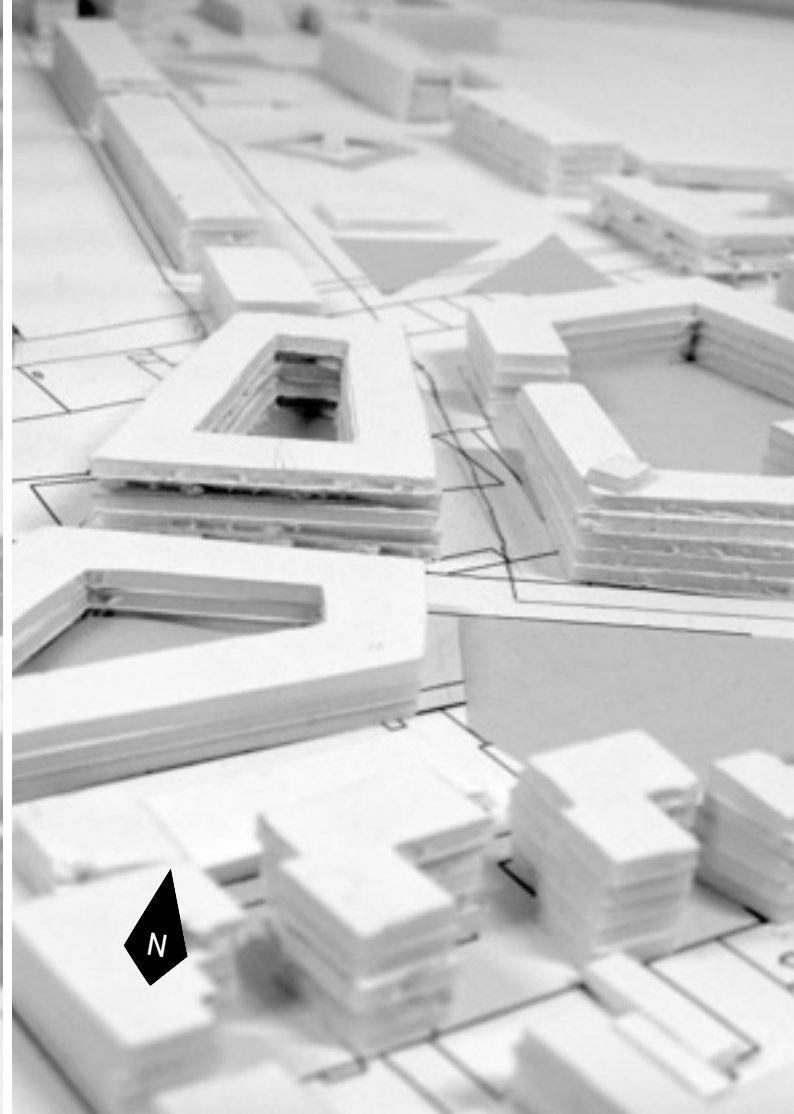
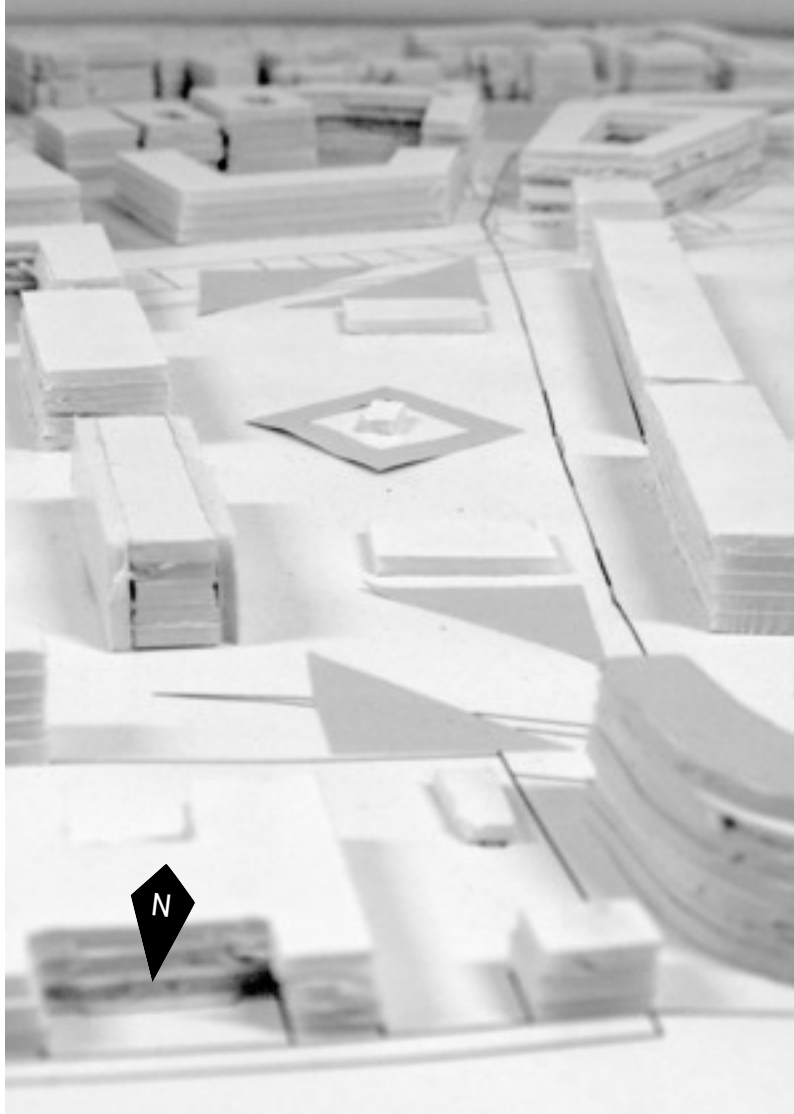
Grupa II (miejsce I) – „Węzły”

Koncepcja dotyczyła I obszaru warsztatowego. Jej autorzy przedstawili wizję miasta skończonego, intensywnie zainwestowanego. Jednym z celów tego zespołu warsztatowego było dogęszczenie zabudowy. Zamiar ten spełniono poprzez wprowadzenie nowych kubatur na terenie dawnego boiska treningowego ŁKS, a także lokując znaczną liczbę obiektów na terenie parkingów CH Manufaktura. W narożu ulic Drewnowskiej i Karskiego zlokalizowano budynek biurowo-usługowy stanowiący dominantę przestrzenną założenia ze względu na jego mocne wyeksponowanie od północno-zachodniej strony miasta. Operując kwartałami zabudowy obrzeżnej, dokonano rozdzielenia przestrzeni publicznej od prywatnej. Zespołowi projektowemu udało się stworzyć układ powiązanych ze sobą przestrzeni publicznych: nowy plac zlokalizowany w miejscu parkingów CH Manufaktura sprzężony został z placem przed kościołem św. Jerzego (świątynię wyeksponowano i podniesiono jej znaczenie w przestrzeni). Członkowie grupy, jako jedyni z osób analizujących obszar I, uznali funkcjonujące w nim powiązania komunikacyjne za nieefektywne. W związku z tym zdecydowali się na przemodelowanie systemu transportowego przy okazji wprowadzenia w koncepcję docelowego przebiegu ul. Karskiego. Przebieg ul. Ogrodowej został zmieniony w taki sposób, aby zdegradować ją do rangi drogi lokalnej obsługującej wyłącznie teren opracowania (poprowadzono ją w śladzie dawnej bocznic kolejowej). Zdecydowano także o zmianie przebiegu linii tramwajowej z ul. Cmentarnej – według koncepcji miała ona kierować się nie na krańcówkę „Koziny”, ale na północ po to, aby obsłużyć planowany podziemny przystanek kolei konwencjonalnej oraz nowe zabudowania biurowo-usługowe skupione na miejscu parkingów CH Manufaktura (i dalej na zachód ul. Drewnowską lub na północ planowaną ul. Karskiego). W opinii jurorów koncepcja spełniła najważniejszy cel postawiony przez samych autorów, jakim było połączenie dwóch różnorodnych fragmentów obszaru: północnego i południowego. Z tego



Fotografie 4-7. Makieta przygotowana przez grupę II.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.





powodu studenci nadali nowej dzielnicy nazwę „Węzły”. Nazwę tę uzasadniano również semantycznymi odniesieniami do historycznej dzielnicy „Wiązowa”. Na pytanie o możliwość zrealizowania koncepcji w rzeczywistości studenci wskazywali na prawdopodobne zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej miejsca w przypadku faktycznego wybudowania w nim podziemnego przystanku kolei.

Przyjęte rozwiązania przestrzenne okiem jury	
wzbudziło uznanie	wzbudziło dyskusje
<ul style="list-style-type: none"> • zmiana przebiegu ul. Ogrodowej w śladzie bocznic • nowy plac jako wnętrze kierunkowe z liniami wyprowadzającymi wzrok w kierunku południowym • przeprowadzenie linii tramwajowej z ul. Cmentarnej przez wnętrze placu i dalej na północ do ul. Nowo-Karskiego • stworzenie węzła przesiadkowego na placu • atrakcyjna zabudowa pierzejowa kwartałów pomiędzy ul. Mielczarskiego a Nowo-Ogrodową • zastąpienie nową zabudową zaplecza Manufaktury 	<ul style="list-style-type: none"> • dość duże wymiary nowego placu

Skład grupy II

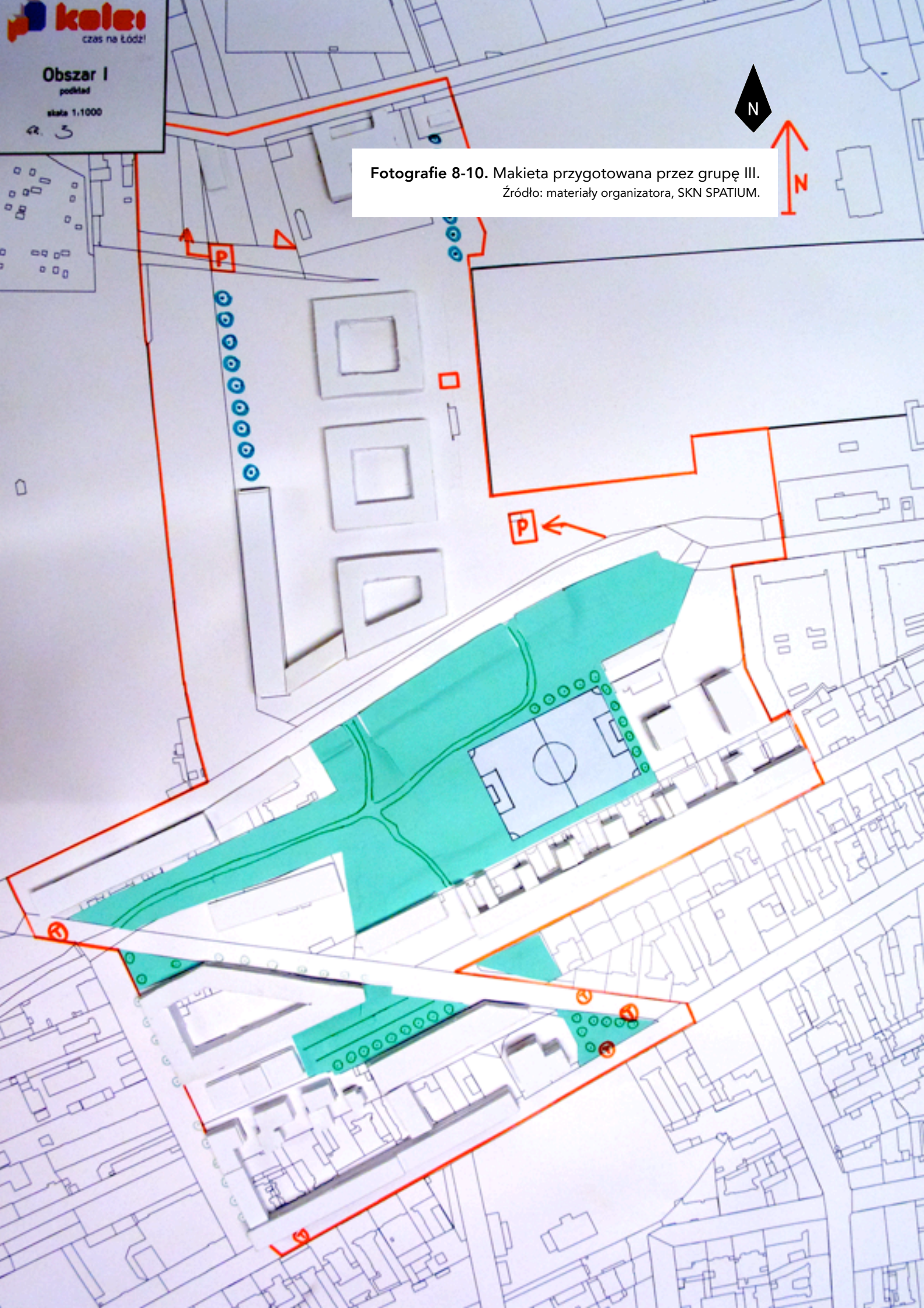
- Anna Jakoniuk – Politechnika Warszawska
- Monika Szczypiorska – SGGW w Warszawie
- Ewa Niebudkowska – SGGW w Warszawie
- Tomasz Litwin – Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie
- Katarzyna Nowakowska – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Iwona Palińska – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
- Janusz Górny – Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
- Kamil Hałaczekiewicz – Uniwersytet Łódzki
- Anna Nowak – Publiczne Liceum Ogólnokształcące Uniwersytetu Łódzkiego
- opiekun: Jakub Zasina – SKN SPATIUM

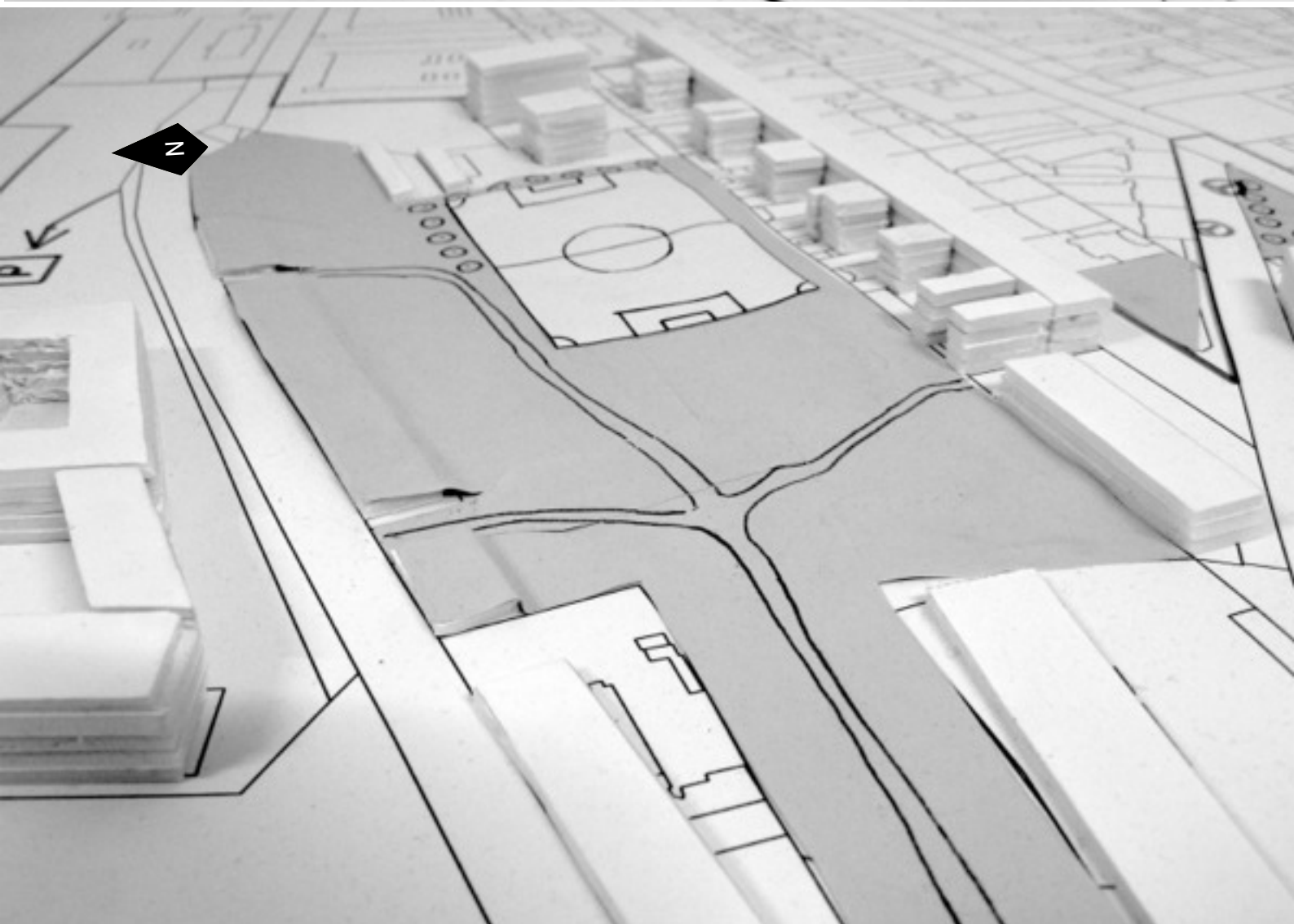
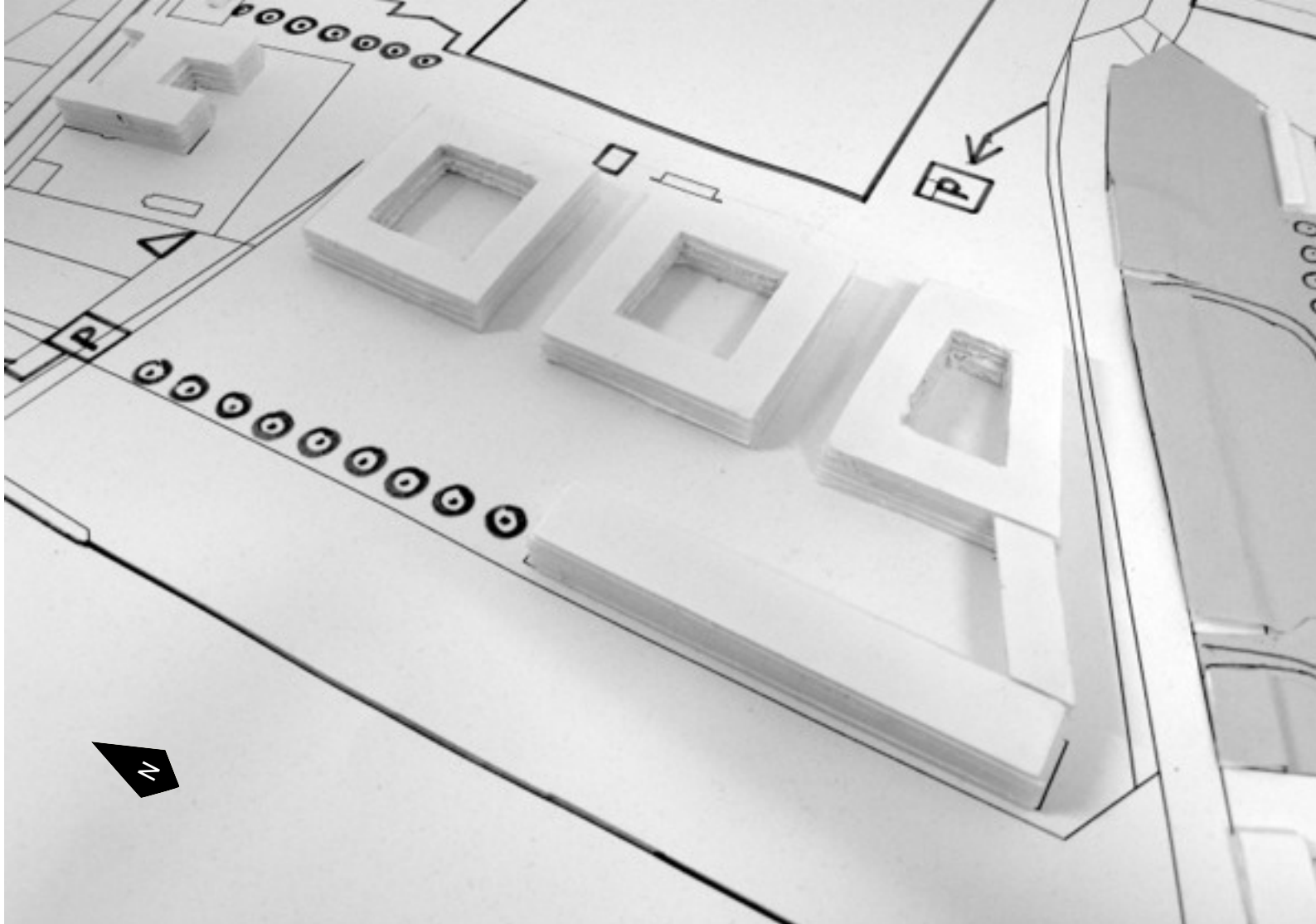
Grupa III – „Strefa 009”

Koncepcja dotyczyła I obszaru warsztatowego. Członkowie tej grupy w swojej analizie zwrócili uwagę na problem rewitalizowania zdegradowanych fragmentów Łodzi: miejsc wymagających kompleksowej interwencji jest w niej tak wiele, że niejako „konkurują” one ze sobą o uwagę i zainteresowanie mieszkańców, władz i inwestorów. W związku z tym autorzy zdecydowali się przygotować koncepcję, charakteryzującą się relatywnie niskim wskaźnikiem intensywności zabudowy, jako potencjalnie możliwą do pełnego zrealizowania. Największą kubaturowo propozycją była „Strefa 009”, czyli trzy nowe kwartały zabudowy zlokalizowane na miejscu parkingów CH Manufaktura połączone z istniejącym na tym obszarze budynkiem pomagazynowym. Ich zestawienie stworzyło formę przestrzenną zbliżoną do zapisu „009”. Nowa zabudowa pojawiła się ponadto wzdłuż ul. Ogrodowej oraz przy ul. Cmentarnej. Podobnie jak w przypadku dwóch wcześniejszych grup, także i tutaj zaprojektowano plac przed kościołem św. Jerzego poprzez usunięcie z tego miejsca istniejącej zabudowy. Koncepcja ta jest nieco zbliżona do efektu uzyskanego przez grupę I ze względu na położenie dużego nacisku na strefę zieleni i funkcję rekreacyjną. Strefa ta miałaby rozciągać się na południe od ul. Ogrodowej między ul. Cmentarną a domami robotniczymi przynależnymi dawniej do zakładów I. Poznańskiego. Zdecydowano się na odseparowanie terenu zielonego od ul. Ogrodowej poprzez stworzenie specjalnych nasypów ziemnych. Grupa warsztatowa świadomie wykorzystywała szpalery drzew do rozgraniczania kolejnych fragmentów przestrzeni. Jej członkowie nie ustosunkowali się jednak do planowanego przebiegu ul. Karskiego. Zespół projektowy podkreślał społeczne aspekty rewitalizacji i przestrzegał przed potencjalną gentryfikacją tego fragmentu miasta. Jego przedstawiciele okazali się ponadto zwolennikami przeszczepiania kreatywnego potencjału gromadzonego coraz częściej w Łodzi na zachowania i styl życia lokalnych społeczności.



Fotografie 8-10. Makieta przygotowana przez grupę III.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.





Przyjęte rozwiązania przestrzenne okiem jury

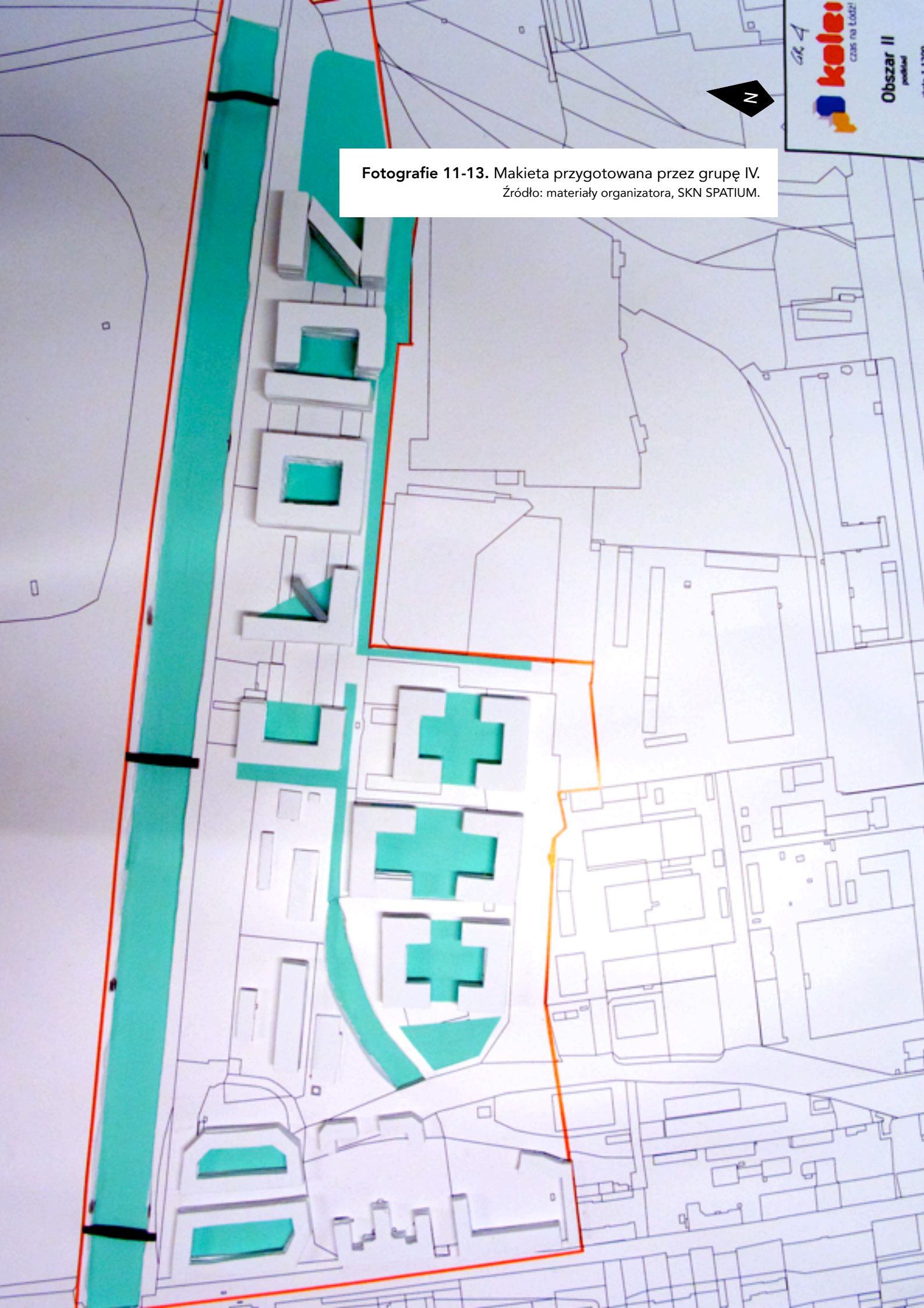
wzbudziło uznanie	wzbudziło dyskusje
<ul style="list-style-type: none">• użycie form ziemnych i zieleni jako taniej, tymczasowej południowej pierzei ul. Ogrodowej• społeczna wrażliwość zespołu na sprawy obecnych mieszkańców obszaru	<ul style="list-style-type: none">• brak odniesienia do projektowanego przedłużenia ul. Karskiego• otwarcie na parking i zaplecze Manufaktury

Skład grupy III

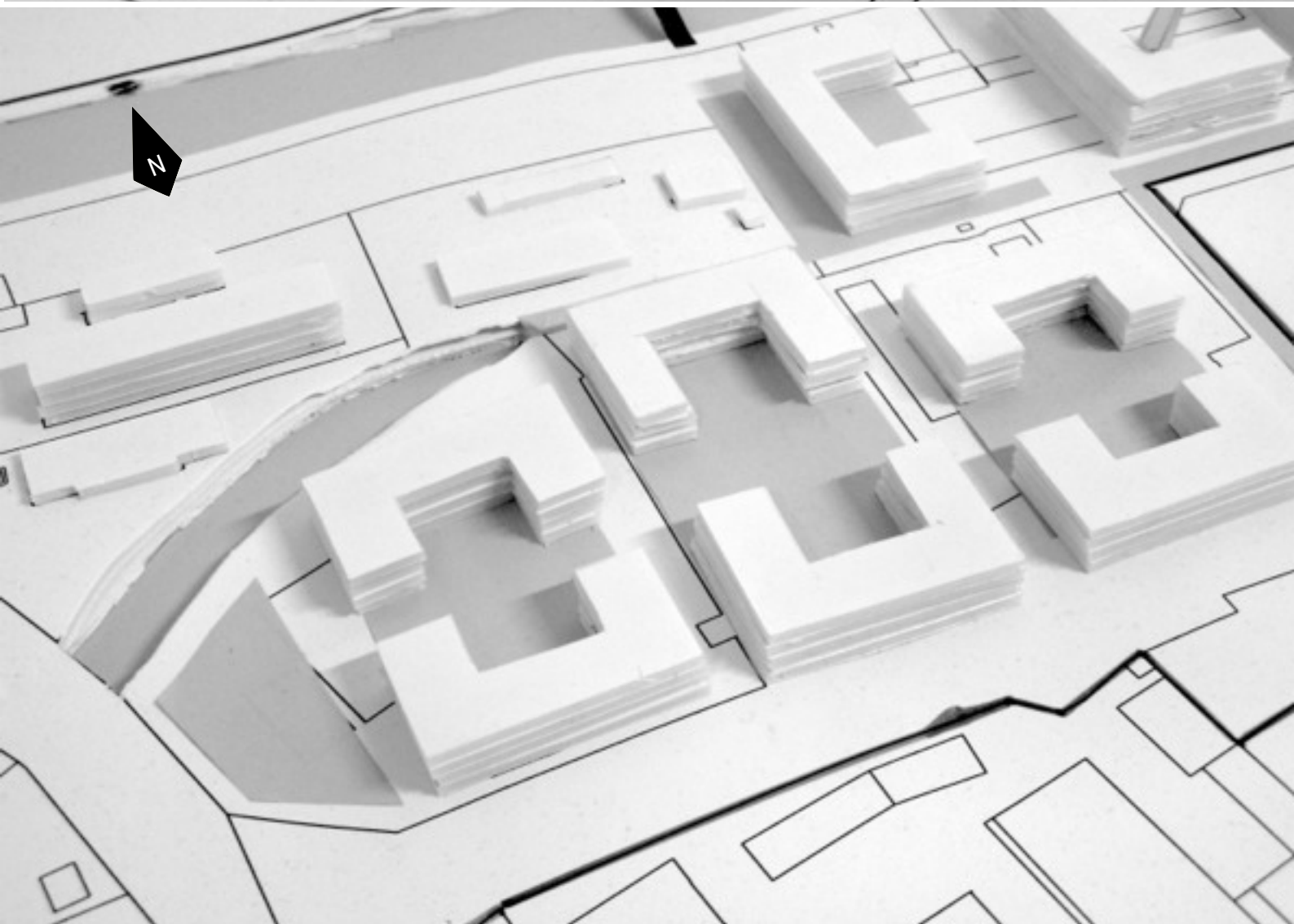
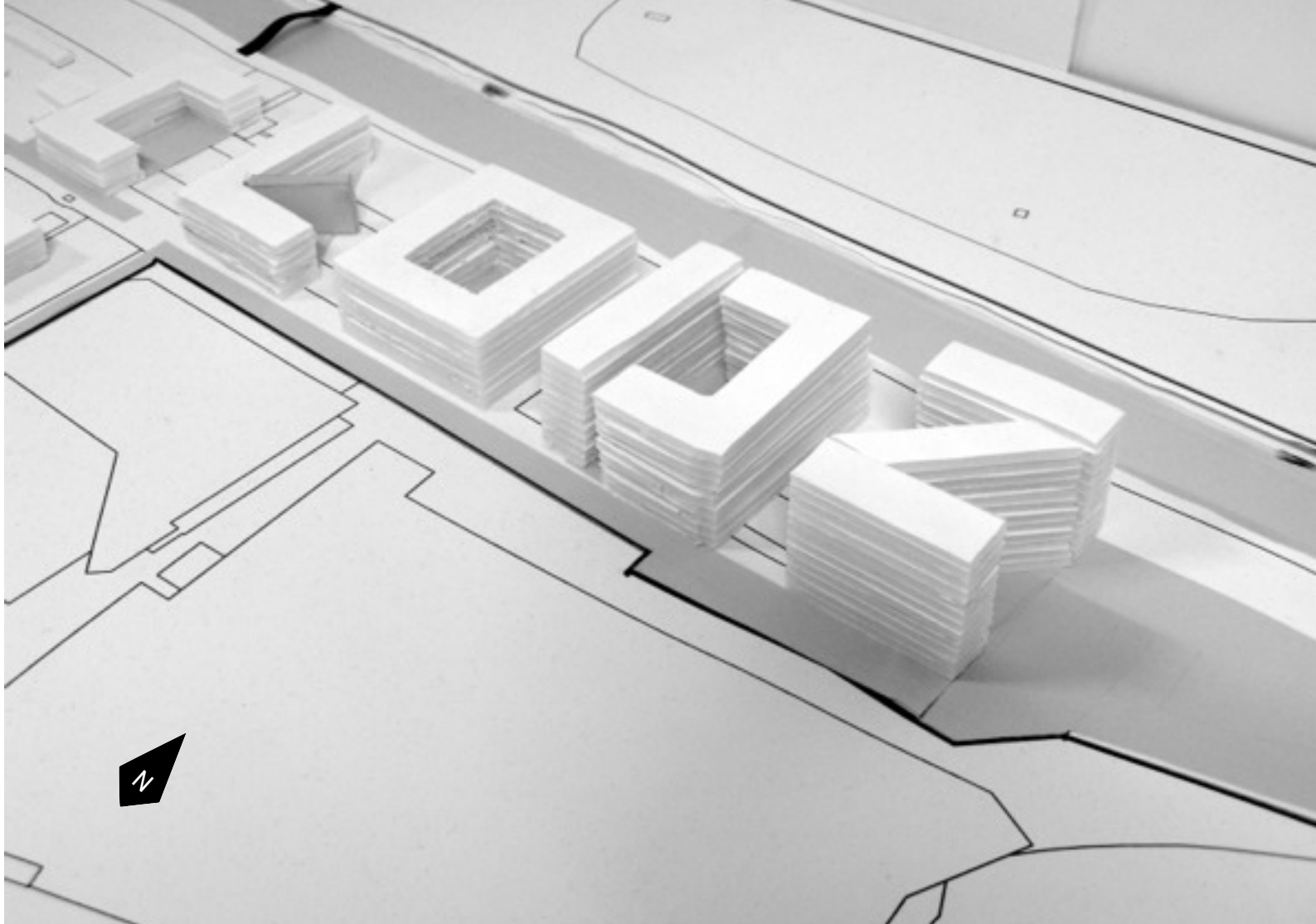
- Łukasz Jędrychowski – Politechnika Warszawska
- Anna Witkiewicz – SGGW w Warszawie
- Michał Gal – SGGW w Warszawie
- Magdalena Kopec – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Marek Szponik – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Anna Kochel – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
- Magdalena Świerczek – Politechnika Łódzka
- Wojciech Baranowski – Uniwersytet Łódzki
- Emila Pasikowska – XIII LO w Łodzi
- opiekun: Katarzyna Pasikowska – SKN SPATIUM

Grupa IV (miejsce III) – „ŁODZ”

Koncepcja dotyczyła II obszaru warsztatowego. Studenci przygotowujący ten projekt skupili się na kształtowaniu przestrzeni głównie za pomocą kwartałów zabudowy. W konsekwencji obiekty wolno stojące są nieliczne. Użycie kwartałów zabudowy pierzejowej pozwoliło na czytelne zdefiniowanie przestrzeni publicznej i jej odgraniczenie od przestrzeni prywatnej. W ten sposób dogęszczono fragment obszaru zlokalizowany bezpośrednio przy ul. Kopcińskiego oraz tereny nieużytków – tj. te umiejscowione w południowej części obszaru warsztatowego oraz te rozciągające się wzdłuż dawnej linii kolejowej. Ostatni z wymienionych fragmentów ma też intrygującą formę – jego zabudowa układa się w napis „ŁODZ”, co w opinii autorów miało być atrakcyjnym rozwiązaniem widocznym z lotu ptaka czy na zdjęciach satelitarnych. Mniejszymi kubaturowo obiektami dopełniono natomiast teren międzywojennego gimnazjum, czym podkreślono jego terytorium. Zespół projektowy zdecydował się pozostawić część z zabudowań usługowo-magazynowych w północnej części obszaru. W koncepcji grupy IV charakterystyczne jest to, że wysokość zabudowy rośnie w kierunku wschodnim, a więc w miarę oddalania się od centrum miasta, co stanowiło wyjątek na tle rozwiązań proponowanych przez inne zespoły studenckie. Autorzy koncepcji zdecydowali o likwidacji krańcówki autobusowej przy ulicy Tuwima na rzecz przedłużenia linii autobusowych w kierunku wschodnim. Wąwóz, utworzony w wyniku docelowego przeniesienia linii kolejowej prowadzącej na dworzec Łódź Fabryczna w podziemny tunel, postanowiono przeznaczyć pod funkcję rekreacyjną i wzbogacić tym samym założenie parku 3 Maja. Terenem zielonym uczyniono również pozostałość po bocznicie kolejowej przy ul. Magazynowej.



Fotografie 11-13. Makieta przygotowana przez grupę IV.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.



Przyjęte rozwiązania przestrzenne okiem jury


wzbudziło uznanie	wzbudziło dyskusje
<ul style="list-style-type: none">• likwidacja krańcówki autobusowej i przedłużenie linii autobusowej przez cały obszar• czytelny układ intensywnej zabudowy	<ul style="list-style-type: none">• pozostawienie w części zachodniej 6 budynków magazynowych o dyskusyjnych walorach estetycznych, historycznych i funkcjonalnych• narastająca wysokość zabudowy od centrum miasta w kierunku wschodnim• dosłowne, literalne (przez co nieco infantylne) potraktowanie zadania „wpisania się w Łódź”

Skład grupy IV

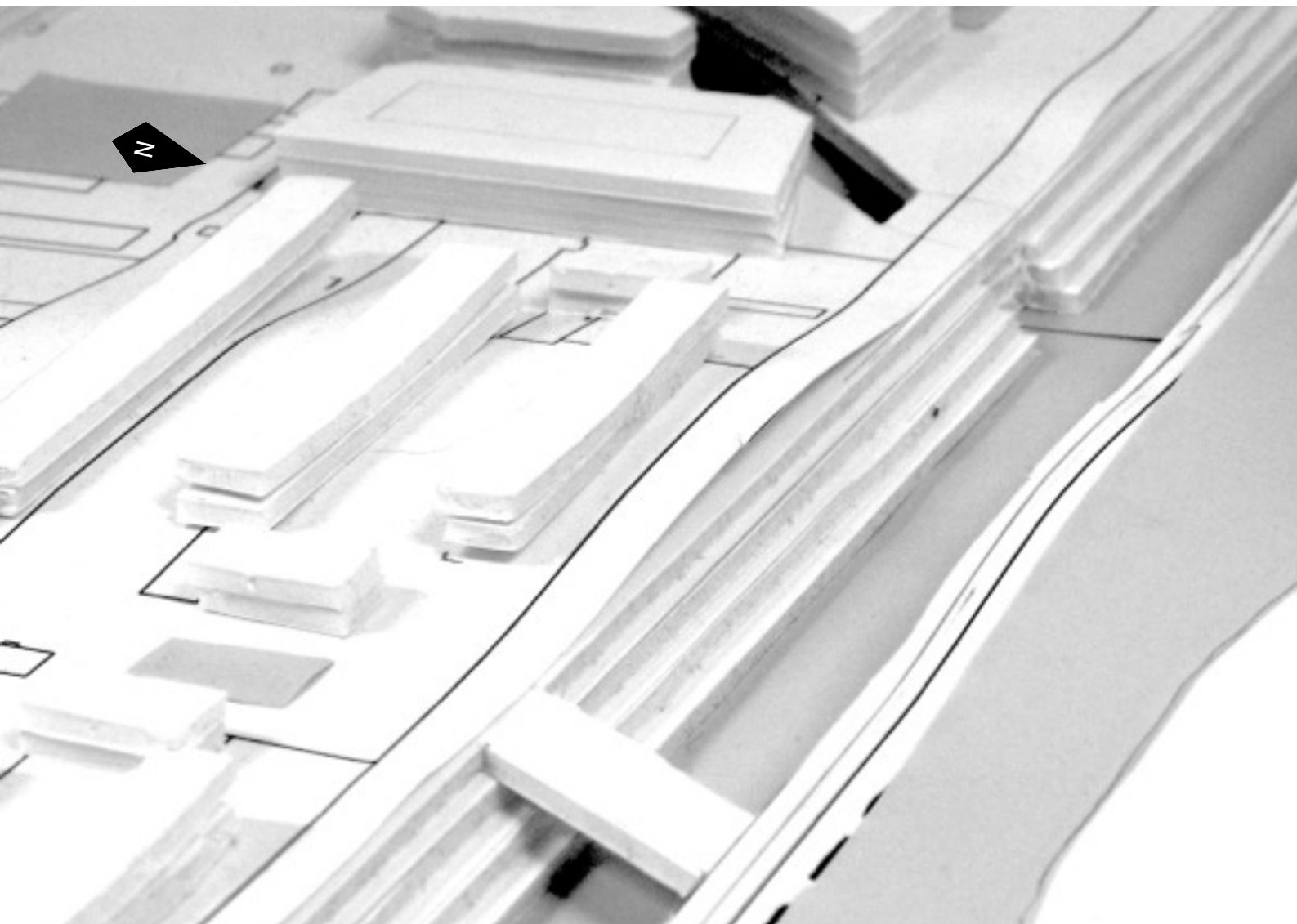
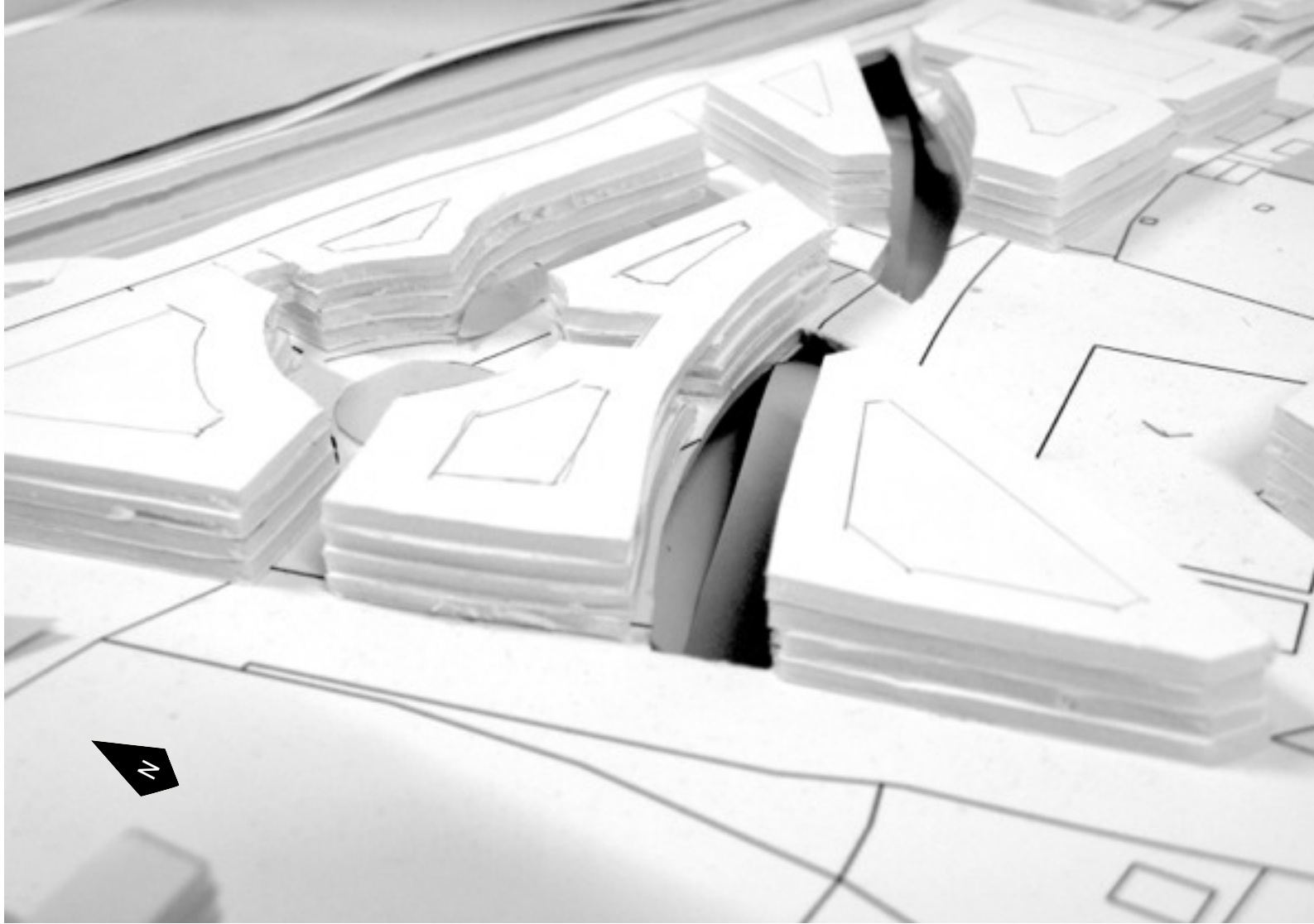
- Magdalena Miąsko – Politechnika Warszawska
- Magdalena Mayer – Politechnika Wrocławska
- Aleksandra Szymańska – SGGW w Warszawie
- Paweł Krzemiński – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Marta Kin – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Kama Wowk – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
- Aleksandra Piasecka – Politechnika Łódzka
- Kamila Rychlik – Uniwersytet Łódzki
- Filip Dorociński – Publiczne Liceum Ogólnokształcące Politechniki Łódzkiej
- opiekun: Olga Zuchora – SKN SPATIUM

Grupa V – „Kolej na zieleni”

Koncepcja dotyczyła II obszaru warsztatowego. Członkowie tej grupy zdecydowali się podzielić przydzielony im obszar na dwie części: zachodnią – gęściej zabudowaną oraz wschodnią – o niższym współczynniku intensywności. Część zachodnia została wypełniona kwartałami zwartej zabudowy. Nowe zabudowania zdecydowano się zaplanować w miejscach poprzednich oraz terenów nieużytkowanych. Charakterystycznym elementem tej koncepcji jest oparcie zabudowy o kolisty plac w północno-zachodniej części założenia. Jedną z ulic wychodzących z tego placu miała otwierać widok na ciekawe w opinii autorów zabudowania fabryczne dawnego Polmosu. Z zabudowy jednorodzinnej szeregowej, na wzór angielski na małych działkach, składała się natomiast część wschodnia opracowania. Ich ułożenie miało na celu zapewnienie możliwie dużej prywatności w sąsiedztwie, jakim było centrum handlowe, oraz zasłonięcie zaplecza wielkogabarytowej hali. Decyzję o zróżnicowaniu formy zabudowy w części zachodniej i wschodniej tłumaczono realiami ekonomicznymi i tendencjami demograficznymi. Za pretendującą do skupienia w sobie większego kapitału uznano część zachodnią z uwagi na jej bezpośrednie sąsiedztwo z planowanym tzw. Nowym Centrum Łodzi. Zabudowa jednorodzinna była według zespołu uzasadniona na tym obszarze ze względu na występowanie takiej właśnie formy zabudowy w niedalekiej odległości – po północnej stronie parku 3 Maja. Autorzy koncepcji postanowili stworzyć nową linię tramwajową poprowadzoną wzdłuż wąwozu, aby zwiększyć dostępność komunikacyjną tego obszaru. Jednocześnie likwidacji uległa krańcówka autobusowa. Warto zwrócić uwagę na to, że grupa V jako jedyna zajmująca się tym obszarem podjęła się prac projektowych w pełni uwzględniających topografię terenu. Jej członkowie, wykorzystując różnicę wysokości terenu, zagłębili bocznice kolejową i połączyli ją z wąwozem. Oba te miejsca miały służyć rekreacji. Grupa skupiła swą uwagę zwłaszcza na aspektach ekologii, a swój obszar nazwała „Kolej na zieleni”.

The image shows a detailed architectural site plan of a building complex. The plan is drawn with black lines on a light background. A physical model of the buildings is placed on top of the plan, with some parts of the model highlighted in a vibrant teal color. A north arrow is located in the upper right corner of the plan. The model shows various building footprints, courtyards, and a central circular feature. The teal highlights are on a curved structure, a rectangular area, and a circular area, suggesting these are the focus of the design or the model's construction.

Fotografie 14-16. Makieta przygotowana przez grupę V.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.

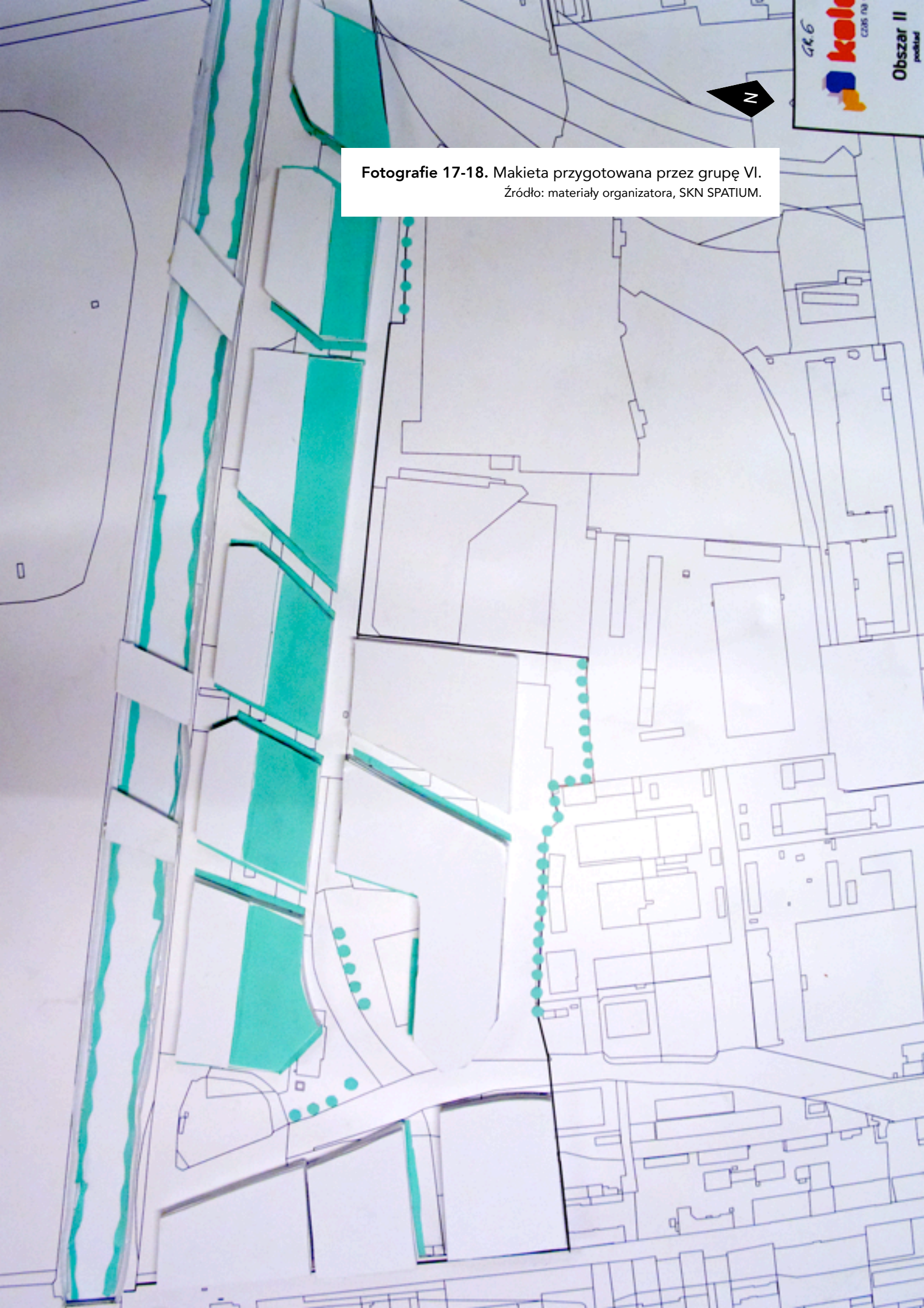


Przyjęte rozwiązania przestrzenne okiem jury	
wzbudziło uznanie	wzbudziło dyskusje
<ul style="list-style-type: none"> • likwidacja krańcówki autobusowej i wprowadzanie linii tramwajowej wzdłuż wąwozu • wykorzystanie różnic wysokości terenu • szeregowa zabudowa jednorodzinna na małych działkach, w kontekście osiedla Radiostacja po drugiej stronie parku 3 Maja • zasłonięcie zabudową strefy dostaw centrum handlowego • różnorodność form i funkcji zabudowy 	<ul style="list-style-type: none"> • kompozycyjne rozchwianie zachodniej części – chęć uchwycenia wielu zależności utrudniła wykrystalizowanie czytelnej struktury • dość duży plac w części zachodniej

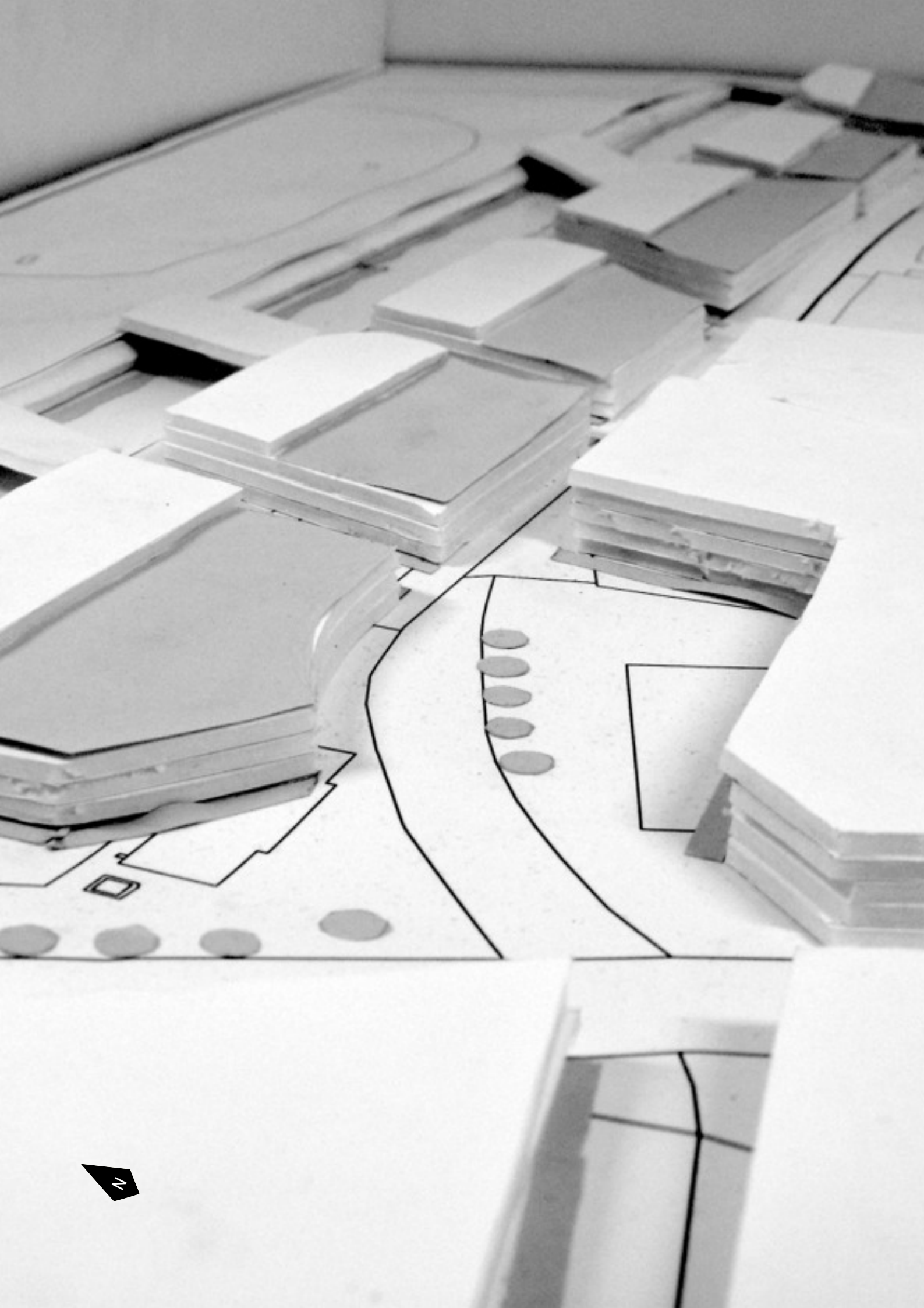
Skład grupy V
<ul style="list-style-type: none"> • Agnieszka Kuklińska – Politechnika Warszawska • Katarzyna Leszek – Politechnika Warszawska • Joanna Łapińska – SGGW w Warszawie • Justyna Orłowska – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu • Aneta Smolińska – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu • Bartłomiej Zięba – Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu • Karolina Miler – Politechnika Łódzka • Monika Orzeł – Uniwersytet Łódzki • Andrzej Matusiak – ZSP nr 19 w Łodzi • opiekun: Natalia Ufnalska – SKN SPATIUM

Grupa VI – „Zielone zacisze”

Koncepcja dotyczyła II obszaru warsztatowego. Jej autorzy jako jeden z ważniejszych problemów tego fragmentu Łodzi wskazali jego wybitnie niemiejski charakter, ale także zwrócili uwagę na ciekawie urozmaicone ukształtowanie terenu w porównaniu z resztą miasta. W przedstawionej koncepcji jej autorzy operowali dużymi kubaturowo obiektami, którymi wyznaczali kwartały. Składające się na nie zabudowania miały być wyższe wzdłuż „wąwozu kolejowego”, a niższe od strony południowej założenia. Planowano również, aby na dachach niższych zabudowań tworzyć ogrody, co miało zarówno pod kątem funkcjonalnym, jak i wizualnym bezpośrednio nawiązywać do kontekstu całego obszaru, jakim jest park 3 Maja. Wątki ekologii oraz zrównoważonego rozwoju były charakterystyczne dla narracji przedstawicieli grupy podczas finalnej prezentacji pomysłu. Wąwóz chciano w tym przypadku przekształcić w promenadę, która miałyby stać się także najważniejszą przestrzenią publiczną założenia. Nad nią miały znaleźć się szerokie kładki prowadzące do parku 3 Maja. Zwraca uwagę główna przestrzeń publiczna – plac w części zachodniej, jednak czytelność jego kształtu zaburza pozostawiona w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego placu istniejąca krańcówka autobusowa. W koncepcji komunikację publiczną pozostawiono w ogóle niezmienionym stanie. W opinii autorów nowo projektowana dzielnica ma mieć charakter mieszkaniowy, a jako szanse na jej realizację wymieniano m.in. bliskość szkoły, ważnych linii komunikacyjnych, terenów zielonych i centrum miasta (jako atutów przemawiających za zamieszkaniem w tym miejscu młodych rodzin z dziećmi), czy też bliskość kampusu akademickiego Uniwersytetu Łódzkiego (jako czynnika przemawiającego za osiedleniem się tutaj studentów). Sugerowaną nazwą obszaru było „Zielone zacisze”.



Fotografie 17-18. Makieta przygotowana przez grupę VI.
Źródło: materiały organizatora, SKN SPATIUM.



Przyjęte rozwiązania przestrzenne okiem jury

wzbudziło uznanie	wzbudziło dyskusje
<ul style="list-style-type: none">• szpalery drzew izolujące od trudnego sąsiedztwa• liczne, atrakcyjne, kierunkowe otwarcia krajobrazowe na park• zielone dachy/tarasy w południowej części kwartałów• dobra lokalizacja i proporcje placu w części zachodniej	<ul style="list-style-type: none">• pozostawienie nowego założenia z obsługą komunikacją zbiorową, jak w stanie istniejącym• żelazna konsekwencja w unifikacji formy

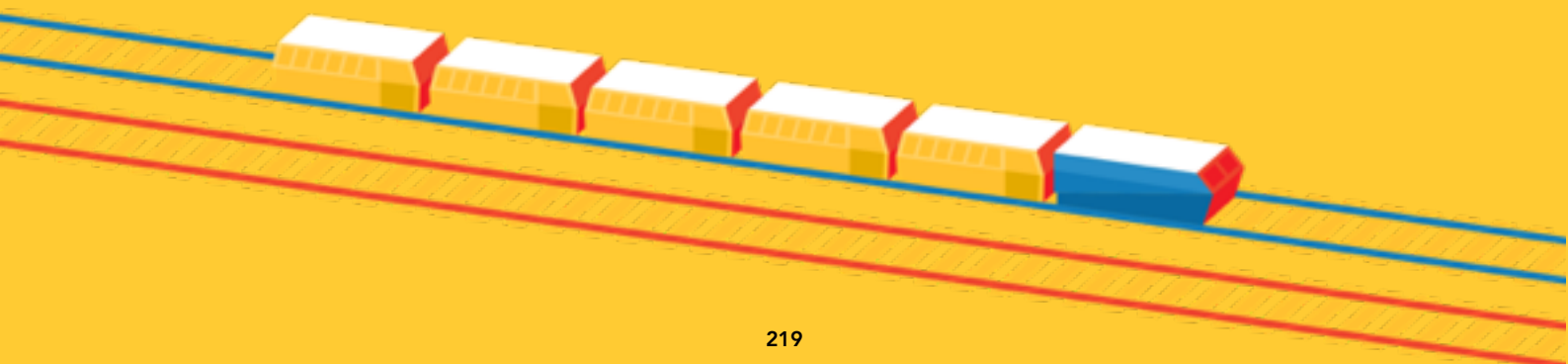
Skład grupy VI

- Alicja Bełdycka – Politechnika Warszawska
- Aleksandra Zmitrowicz – SGGW w Warszawie
- Marta Wylot – SGGW w Warszawie
- Izabela Piwczyk – Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu
- Dorota Foryś – Uniwersytet Opolski
- Izabela Tarnowska – Politechnika Łódzka
- Michał Striżko – Uniwersytet Łódzki
- Anna Świder – XXV LO w Łodzi
- opiekun: Magdalena Kowalczyk – SKN SPATIUM



PO KOLEI. CZAS NA ŁÓDŹ!

INWESTYCJE KOLEJOWE
SZANSĄ NA ROZWÓJ MIASTA





ZARYS HISTORII ŁÓDZKICH DWORCÓW KOLEJOWYCH

Marceli Boncler

Student II roku studiów licencjackich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Członek SKN SPATIUM. Uwielbia wycieczki rowerowe. Uważa, że jazda na rowerze daje swobodę, niezależność, przyjemność i przede wszystkim sprawia, że wszędzie jest bliżej. Ponadto interesuje się historią, a w wolnej chwili zajmuje się modelarstwem redukcyjnym.

Milena Ulatowska

Studentka II roku studiów licencjackich na kierunkach Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym oraz Kulturoznawstwo spec. filmoznawstwo na Wydziale Filologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Członkini SKN SPATIUM. Urodzona w Łodzi i tu też głęboko zakorzeniona. Człowiek o gargantuicznym apetycie na życie. Miłośniczka niemego kina, horrorów, kotów oraz książek. Lubi wieczorne spacerowanie i odkrywanie nowych miejsc w rodzimym mieście.

Wynalezienie kolei wywarło duży wpływ na rozwój cywilizacji. Wraz z budową nowych sieci komunikacyjnych coraz łatwiej i szybciej można było pokonywać ogromne odległości. Nie tylko ludzi, ale i tony towarów, zaczęto przewozić parowozami, przyczyniając się do tańszej i szybszej wymiany.

Za początek kolejnictwa uważa się wydarzenia z początku XIX wieku, które zachodziły w Anglii ogarniętej rewolucją przemysłową. W 1804 roku Richard Threvithick jako pierwszy stworzył parowóz poruszający się po szynach jednej z brytyjskich hut. Pierwsza publiczna linia kolejowa została zbudowana w 1825 roku, łącząc Darlington z oddalonym o 16 kilometrów Stockton. Początkowo po torach kursowały zarówno parowozy, jak i zaprzęgi konne. Pomysłodawcą i wykonawcą tego przedsięwzięcia był George Stephenson, który również projektował nowe modele lokomotyw. Pomysł budowy drogi żelaznej okazał się na tyle dobry, że Stephensonowi powierzono budowę linii kolejowej pomiędzy górniczym Manchesterem a portem w Liverpool. Oficjalne otwarcie linii kolejowej Liverpool – Manchester nastąpiło 15 września 1830 roku. Przyjmuje się, że od tego dnia zaczęła się na świecie era kolei¹.

Już 5 lat później powstał pomysł budowy pierwszej linii kolejowej w Królestwie Polskim – „Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”. Trasa została wytyczona według projektu Stanisława Wysockiego i miała przebiegać przez: Warszawę – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów (Ruda Guzowska) – Skierniewice – Koluszki – Piotrków Trybunalski – Radomsko – Częstochowę – Poraj – Myszków – Zawiercie – Ząbkowice – Strzemieszyce Południowe – Granicę (Maczki).

Wizja Wysockiego – budowy ponad 300-kilometrowej linii kolejowej – zakładała, że w przyszłości powstanie wielki system kolejowej sieci

¹ Historia Kolei, http://historiakolei.fm.interia.pl/html/autor_www.html, 18 XI 2012.

europiejskiej, a Polska miałaby stać się głównym centrum handlowym w Europie Środkowej, łącząc Europę Zachodnią z Rosją².

Ostatni odcinek z Częstochowy do granicy w Maczkach ukończono 1 kwietnia 1848 roku. Już wtedy pojawiały się pomysły budowy odcinka kolei łączącej „Wiedenkę” z Łodzią, w której od 1820 roku liczba ludności wzrosła z 1 800 do ponad 15 000 mieszkańców w 1850 roku. Zabiegali o to głównie fabrykanci i kupcy, którzy w kolei dostrzegli tani i dogodny środek transportu będący niezbędnym warunkiem dalszego rozwoju Łodzi. Wszak już w starożytności wiadomo było, że podstawą rozwoju danego regionu jest nie tylko położenie, ale i infrastruktura transportowa. W 1858 roku zrodził się pomysł, aby linia Bydgoska przebiegała przez Łódź. Został on jednak odrzucony przez władze carskie. Powodem takiej decyzji był fakt, iż ówczesnej władzy nie zależało na rozwoju ziem Królestwa Polskiego, na których mogłyby powstać ośrodki przemysłowe stanowiące konkurencję dla ośrodków rosyjskich.

Jednak ciągle starania łodzian przyniosły efekt w postaci zatwierdzenia przez Czar Aleksandra 30 lipca 1865 roku wniosku budowy „Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej”. Miesiąc później, po zatwierdzeniu statutu Towarzystwa mającego podjąć się budowy linii, przystąpiono do prac budowlanych. Odcinek wynoszący 27 kilometrów z Koluszek do Łodzi (Dworzec Centralny – Łódź Fabryczna) wybudowano w zaledwie trzy miesiące od wydania koncesji. Na tej trasie wzniesiono przystanek w miejscowości Andrzejów. Stację Łódź Fabryczna wykonano z myślą późniejszej rozbudowy linii kolejowej w kierunku Kalisza. Niestety względy administracyjne pokrzyżowały plany. Dwadzieścia lat później wybudowano boczną linię wokół Łodzi od stacji Widzew do stacji Łódź Karolew. Odcinek ten miał wyłącznie charakter towarowy³.

² Bułajewski S., *150 lat Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej*, <http://sp5qwj.neostrada.pl/teksty/kolej.html>, 18 XI 2012.

³ Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa 1995, s. 222.



Rysunek 1. Łódź Fabryczna z okresu II wojny światowej.
Źródło: archiwum J. Zasiny.

Potrzeby transportowe Łodzi stale rosły. W pierwszej połowie lat 60. XIX wieku narodziła się inicjatywa budowy linii kolejowej łączącej Warszawę z Kaliszem. Różne grupy handlowców i przedsiębiorców ubiegały się o połączenie drogą żelazną tych miast. Jednak tym razem opór ze strony władz rosyjskich był jeszcze silniejszy. Problemem była kwestia obronna. Rosja obawiała się, że podczas wojny kolej może pomóc wrogowi w szybkim przemieszczaniu się w głąb kraju. Dopiero 14 kwietnia 1900 roku została zatwierdzona koncesja dla Towarzystwa Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej na budowę linii „Drogi Żelaznej Warszawa – Kalisz”, po tym jak władze Rosji wpadły na pomysł budowy kolei szerokotorowej o rozstawie szyn 1520 mm (na większości linii w Europie rozstaw szyn wynosił 1435 mm). Ostatecznie plan trasy miał przebieg: Warszawa – Błonie – Sochaczew – Łowicz – Głowno – Stryków – Zgierz – Łódź – Pabianice – Łask – Zduńska Wola – Sieradz – Błaszki – Opatówek – Kalisz. Budowę nowej linii zakończono uroczyście siedem miesięcy później – 15 listopada. Nowa trasa, licząca 254 kilometry, przebiega na zachód od Łodzi. Dzięki tej inwestycji powstał nowy dworzec Łódź Kaliska. Istnienie dwóch szerokości torów okazało się kłopotliwe. W grudniu

1914 roku, po ustabilizowaniu się frontu, zmieniono rozstaw szyn na normalny, czyli 1435 mm⁴.

W dwudziestoleciu międzywojennym ukończono budowę linii kolejowej na trasie Łódź Widzew – Zgierz – Kutno, usprawniając ruch pociągowy na północy miasta. Dzięki temu „domknięto” sieć linii kolejowych okalających Łódź ze wszystkich stron.

W Łodzi obecnie funkcjonują cztery dworce: Łódź Chojny, Łódź Kaliska, Łódź Widzew oraz Łódź Żabieniec. Dodatkowo czynne są dwie stacje: Łódź Lublinek i Łódź Olechów. Ponadto w przebudowie znajduje się główny łódzki dworzec – Łódź Fabryczna, a także stacja Łódź Niciarniana. W dalszej części artykułu przedstawiona jest historia wyżej wymienionych dworców.

Łódź Chojny

Stację Łódź Chojny oddano do użytku w 1903 roku w ramach projektu obwodowej linii okalającej miasto od południa. Przez długi okres była jedną z najważniejszych stacji kolejowych w Łodzi, w której granice wieś szlachecka Chojny została włączona w 1906 roku. Na stacji zatrzymywały się pociągi kursujące na trasie Lublin – Świnoujście, Warszawa – Paryż oraz Praga – Moskwa.

Dopiero w latach 90. XX wieku nastąpił upadek znaczenia dworca, który trwał do 2011 roku, kiedy to zaczęto remontować główny budynek wraz z torami przechodzącymi przez stację w związku z przebudową dworca Łódź Fabryczna. W ramach modernizacji trasy kolejowej pomiędzy Łodzią Widzewem a Łodzią Kaliską wyremontowano perony, przejazd kolejowy na ulicy Kilińskiego, odnowiono elewację dworca, w którym utworzono kasę biletową i poczekalnię. Uruchomiono również połączenie autobusowe stacji z centrum Łodzi⁵.

⁴ Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S., *op. cit.*, s. 219–221.

⁵ Polskie Koleje Państwowe S.A., *Informacja prasowa PKP S.A. OGN w Łodzi – Modernizacja linii objazdowej Łódź Widzew – Łódź Chojny – Łódź Kaliska*, <http://www.pkp.pl/node/5181>, 18 XI 2012.

Obecnie na stacji zatrzymują się m.in. pociągi relacji: Warszawa – Łódź, Gdynia – Kraków, Szczecin – Kraków, Wrocław – Warszawa⁶.

Łódź Fabryczna

Obszar dworca Fabrycznego znajduje się w centrum Łodzi około 500 metrów na wschód od ulicy Piotrkowskiej przy ulicy Kilińskiego.

Budowę nowego dworca zaczęto dopiero po trzech latach od otwarcia linii kolejowej Fabryczno-Łódzkiej, łączącej miasto z Żelazną Koleją Warszawsko-Wiedeńską w Koluszkach. Aż do 1868 roku istniały tymczasowe perony, które znajdowały się między ulicami Kilińskiego a Sienkiewicza. Nowy dworzec został wybudowany według projektu Adolfa Schimmelpfeninga w prostym klasycystycznym stylu, typowym dla architektury przemysłowej⁷.

Stację Łódź Fabryczna zbudowano jako przelotową z myślą późniejszego przedłużenia linii w kierunku Kalisza, jednakże nigdy nie zrealizowano tego założenia ze względu na trudności w wytyczeniu torów przez miasto.

O ile budowa 26-kilometrowego odcinka linii kolejowej trwała 3 miesiące, o tyle budowa pozostałych obiektów związanych z koleją przebiegała bardzo powoli, co niekorzystnie wpływało na rozwój miasta. Przede wszystkim brakowało magazynów na towary oraz przestrzeni pomiędzy torami, a ich liczba również była niewystarczająca.

Na początku XX wieku rozbudowano dworzec w kierunku ulicy Kilińskiego. Do starego dworca dobudowano nowy, bardziej reprezentacyjny, trzykondygnacyjny budynek z wieżyczką. Niestety dojazd do stacji był mało atrakcyjny. Prowadził pomiędzy magazynami i składami węgla.

⁶ Moje Miasto, *Dworzec na Chojnach wkrótce przyjmie pierwszych pasażerów*, <http://www.mmlodz.pl/388627/2011/10/4/dworzec-na-chojnach-wkrotce-pryjmie-pierwszych-pasazerow?category=news>, 18 XI 2012.

⁷ Jerczyński M., Roszak T., *Szlakiem łódzkiej kolei*, Wydawnictwo Piątek Trzynastego, Łódź 2003, s. 18.



Fotografia 1. Plac budowy nowego dworca Łódź Fabryczna.
Widok z ulicy Składowej (5 czerwca 2012 roku).
Na zdjęciu widać prace rozbiórkowe starego budynku dworca.
Autor: Marcei Boncler, 5 VI 2012.

W latach 30. XX wieku nastąpiła kolejna przebudowa dworca, mająca na celu dostosowanie go do potrzeb wynikających z rosnącego natężenia ruchu kolejowego (głównie na linii Łódź – Warszawa). Styl głównego budynku odnosił się do neorenesansu i nawiązywał do dekoracji zastosowanej podczas pierwszej przebudowy⁸. W owym okresie zaczęły znikać okoliczne magazyny i składy węgla, a na nowo wytworzonej przestrzeni utworzono plac z zielenią, nadając w ten sposób bardziej reprezentacyjny charakter tej części miasta. Istniały bardziej ambitne plany dotyczące przebudowy dworca, lecz wielki kryzys gospodarczy nie pozwolił na ich realizację.

W okresie międzywojennym czas przejazdu z dworca Fabrycznego do Warszawy trwał ok. 2 godzin 30 minut. W 1934 roku na trasę wyjechały eksperymentalne pociągi tzw. LUX – Torpedy, dzięki którym czas przejazdu skrócił się do 1 godziny 30 minut. Pociągi osiągały prędkość dochodzącą do 130 km/h. Kres pociągom ekspresowym położył wybuch II wojny światowej. Na następny, spektakularny skok jakościowy w komunikacji trzeba było poczekać 15 lat, a na powtórzenie przedwojennego rekordu – aż do roku 1988⁹.

⁸ *Ibidem*, s. 33.

⁹ *Ibidem*, s. 36.



Rysunek 2. Wizualizacja projektu nowego dworca Łódź Fabryczna.
Źródło: <http://dworzec.lodz.pl/>.

W związku z budową Nowego Centrum Łodzi 16 października 2011 roku nastąpiło zamknięcie dworca, a w czerwcu 2012 roku zburzono główny budynek. Plany zakładają modernizację linii Łódź – Warszawa, wydrążenie podziemnych tuneli, mających połączyć Łódź Fabryczną z Łodzią Kaliską. Obecnie trwają prace nad wykopem, w którym ma powstać podziemna stacja kolejowa. Nowy dworzec składać się będzie z trzech poziomów. Na poziomie –2, znajdującym się 16,5 metra pod ziemią, ma powstać stacja kolejowa z czterema peronami i ośmioma torami. Jeden z peronów będzie przystosowany do obsługi szybkich pociągów, poruszających się po linii „Y”, która połączy Warszawę, Łódź, Kalisz, Wrocław oraz Poznań. Pozostałe trzy perony obsługiwać będą pociągi TLK, regionalne oraz wojewódzkie. Poziom –1 przeznaczony będzie na poczekalnię, kasy biletowe, część komercyjną, przystanki autobusowe oraz parkingi dla samochodów. Na poziomie ulicy znajdują się główne wejścia do budynku. Otwarcie nowego dworca przewidywane jest na rok 2015¹⁰.

¹⁰ Nowa Łódź Fabryczna, *O inwestycji*, <http://www.nlf-b2.pl/>, 18 XI 2012.

Łódź Kaliska

Największy obecnie dworzec kolejowy Łodzi położony jest w zachodniej części miasta. Posiada 6 częściowo zadaszonych, czynnych peronów.

Dwukondygnacyjny budynek dworca został wzniesiony w 1902 roku w stylu secesyjnym według projektu architekta Czesława Domaniewskiego. Przed wejściem znajdowały się wysokie schody, nadające mu monumentalny charakter. Natomiast nad wejściem umieszczono zegar. Wewnątrz posiadał on wiele charakterystycznych dla tego nurtu w sztuce detali m.in. mosiężne wykończenia i kryształowe szyby w drzwiach. Na terenie dworca funkcjonowało kino „Dworcowe”¹¹.

Tuż po II wojnie światowej, dnia 28 września 1946 roku, miała tutaj miejsce katastrofa kolejowa. Do tragedii doszło z winy dyżurnego stacji. Niezgodnie z przepisami zatrzymał on pociąg osobowy, na który wjechał pociąg pośpieszny z Wrocławia. W wyniku tego zderzenia wykoleił się parowóz pociągu pośpiesznego. Zginęło 21 pasażerów, a 42 doznało ciężkich obrażeń¹².

W pierwszej połowie lat 90. XX wieku rozpoczęto przebudowę dworca. W 1994 roku w miejscu starego budynku wybudowano nowy modernistyczny dworzec. Przebudowano również wiadukty przechodzące nad ulicą Mickiewicza, które zwięzały w tym miejscu łódzką trasę W-Z, łączącą Centrum miasta z Retkinią. Niestety przebudowa nie została w pełni ukończona. W 1997 roku do użytku oddano zachodni wiadukt, natomiast pod koniec przebudowy wschodniego wiaduktu, prace przerwano z przyczyn finansowych¹³.

11 Koboжек G., *Łódź – Kalendarium XX wieku*, Wydawnictwo Piątek Trzynastego i Muzeum Historii Miasta Łodzi, Łódź 2005, s. 91.

12 *Moje Miasto*, *Katastrofa kolejowa na stacji łódź kaliska*, <http://www.mmlodz.pl/349118/2008/9/27/wrzesnia---katastrofa-kolejowa-na-stacji-lodz-kaliska?category=news>, 18 XI 2012.

13 Jerczyński M., Roszak T., *op. cit.*, s. 86–87.



Rysunek 3. Łódź Kaliska z okresu II wojny światowej.
Źródło: archiwum J. Zasiny.

Wraz z przebudową dworca Łódź Fabryczna przewidziana jest budowa tunelu średnicowego. Według planów miałby on przebiegać pod centrum Łodzi, łącząc dworzec Łódź Fabryczna z Łodzią Kaliską.

Łódź Kaliska Towarowa

Kilkaset metrów od dworca Łódź Kaliska znajduje się dziś już nieczynny dworzec towarowy, dawniej znany jako Łódź Karolew, który od lat 70. XX wieku jest częścią Dworca Kaliskiego. Wybudowany w 1903 roku w stylu carskim, dworzec mieści się pomiędzy torami (tzw. dworzec wyspowy). Obok dworca Łódź Widzew i Łódź Chojny był jednym z trzech dworców na trasie kolei obwodowej. Pełnił on ważną funkcję przeładunkową, ponieważ w tym miejscu łączyły się tory o rozstawie normalnym i szerokotorowym.

Dworzec odgrywał większą rolę przez pierwsze kilkanaście lat. Obsługiwał ok. 20% wszystkich towarów przywożonych do Łodzi. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej powoli zaczął tracić na znaczeniu na skutek rozwoju położonego niedaleko dworca Łódź Kaliska oraz ujednolicenia rozstawu torów kolejowych. Już w dwudziestoleciu

międzywojennym ruch na stacji oscylował w granicy zaledwie 100 pasażerów rocznie¹⁴.

Ostatecznie stacja kolejowa Łódź Karolew została scalona na początku lat 70. XX wieku z Łodzią Kaliską, zmieniając nazwę na Łódź Kaliska Towarowa. Miała nadal funkcjonować jako stacja przeładunkowa, jednak w rzeczywistości przestała istnieć, a budynki i cała infrastruktura kolejowa zaczęła niszczeć. Pod koniec XX wieku budynek dworca zaadaptowano na mieszkania, lecz po kilku latach wybuchł pożar, doprowadzając do uszkodzenia budynku i zmuszając lokatorów do przeprowadzki. Od 2005 roku stacja pełni jedynie funkcję rozjazdu kolejowego. Pech nie opuszcza tego miejsca. We wrześniu 2012 roku doszło do kolejnego pożaru, który pochłonął znaczną część dachu¹⁵.

Mimo że budynek dworca wpisany jest do rejestru zabytków, nie ma żadnych planów dotyczących jego odbudowy.

Łódź Lublinek

Na Lublinku w latach 40. XX wieku powstała nowa stacja przedwęzłowa, która posiadała dwie parterowe nastawnie. Jako mieszkania dla pracowników służyły baraki oraz murowane, dwurodzinne budynki, tak zwane bliźniaki¹⁶.

Lublinek w roku 1987 miał swój wielki dzień. W tym roku Ojciec Święty Jan Paweł II przybył z wizytą na łódzkie lotnisko. Wszystkie budynki najważniejszej wtedy łódzkiej stacji zostały na nowo pomalowane i odrestaurowane.

Dziś na tej stacji jest nieczynna poczekalnia, która znajdowała się w budynku nastawni. Stacja istnieje do dnia dzisiejszego ze względu na to,

¹⁴ *Ratujmy Łódź Karolew!*, <http://boatlife.blox.pl/2011/11/Ratujmy-Lodz-Karolew.html>, 18 XI 2012.

¹⁵ *Express ilustrowany, Pożar stacji kolejowej Łódź Karolew*, http://expressilustrowany.pl/pozar-stacji-kolejowej-lodz-karolew-film-zdjecia,artykul.html?material_id=5057906f142d5c3303000000, 18 XI 2012.

¹⁶ Jerczyński M., Roszak T., *op. cit.*, s. 63.

iż jest stacją towarową, która kiedyś obsługiwała betoniarnię, cegielnię oraz składowisko kruszywa. Obecnie obsługuje tylko cegielnię. Jej lokalizacja nie wpłynęła pozytywnie na mieszkańców pobliskiego osiedla na Retkini, ponieważ kolej nie zgadzała się na utworzenie tutaj przystanku osobowego.

Obecnie jest to jedna z najmniejszych stacji na kolejowej mapie miasta. Pełni rolę przystanku kolejowego, na którym zatrzymują się pociągi podmiejskie jadące do Sieradza.

Stacja Lublinek i Żabieniec pozostały ostatnimi w mieście dworcami z mechanicznie nastawianymi zwrotnicami.

Łódź Niciarniana

Stacja Niciarniana usytuowana jest pomiędzy dworcami Łódź Widzew a Łódź Fabryczna. Dworzec został zbudowany w 1954 roku na potrzeby okolicznych fabryk. Obecnie przystanek jest zamknięty na czas przebudowy Łodzi Fabrycznej. Po modernizacji stacja znajdować się będzie pod ziemią¹⁷.

Łódź Olechów

W marcu 1940 roku w Łodzi rozpoczęła się realizacja planu budowy nowej stacji rozrządowej z parowozownią. Zaczęto od wysiedlania osadników ze wsi Olechów, Feliksin, Jędrzejów i Augustów. Roboty ziemne zaczęły się we wrześniu 1940 roku, a w listopadzie 1942 roku swoją pracę rozpoczęła parowozownia z wieżą ciśnień z wypalanej, klinkierowej cegły wraz z grupą innych potrzebnych obiektów. Budowle tej stacji cechowała surowość ceglanych elewacji. Większość budynków była długimi, niskimi barakami, z których część istnieje do dzisiaj. Rozbudowa tej stacji wiązała się z innymi inwestycjami na pozostałych stacjach węzła oraz na przyległych liniach kolejowych. Stacja niestety nie spełniała jednak wszystkich wymogów

¹⁷ *Ibidem*, s. 71–72.

i większość prac manewrowych musiała być skupiona na stacji Łódź Widzew.

W 1948 roku podjęto się dalszej rozbudowy stacji na Olechowie. Kilka budynków widzewskiej parowozowni zostało przerobionych na wagonownię, w celu napraw wagonów. Układ torów został doprowadzony do końca, umożliwiając tym samym pełną eksploatację, ponadto dobudowany został drugi tor szlakowy oraz powiększono osiedle mieszkalne dla pracowników stacji¹⁸.

W latach 70. XX wieku rozpoczęło się przystosowywanie stacji do nowego układu kierunków transportowych. W związku z tym podjęto się remontu i modernizacji stacji. Stare perony zostały zmienione dla przyszłego ruchu pasażerskiego i wybudowano na nich trzy nowe budynki dworców o stalowej konstrukcji według takiego samego projektu – mianowicie: Łódź Olechów Wiadukt, Łódź Olechów Wschód, Łódź Olechów Zachód. Czwarty przystanek – Łódź Olechów Las Elektrowozownia nie posiadał budynku.

W 1987 roku na tej stacji ruszyła największa łódzka inwestycja kolejowa, która dotyczyła koncentracji pracy kolei na zautomatyzowanych stacjach rozrządowych. W tym celu podjęto się kolejnych prac ulepszających stację. W 1989 roku, dokładnie 31 maja nastąpiło oddanie stacji Łódź Olechów do użytku po pracach elektryfikacyjnych.

Ruch pasażerski na stacji ustał zupełnie w maju 2001 roku. Dziś dworzec ten stanowi ruinę, natomiast budynek przystanku Łódź Olechów Wiadukt został podpalony przez wandalów¹⁹.

W czerwcu 2012 roku wykarczowano trawy, odnowiono perony i zamontowano tablice informacyjne. Od 8 grudnia 2012 roku

¹⁸ *Ibidem*, s. 59–61.

¹⁹ *Ibidem*, s. 82–83.

po wprowadzeniu nowego rozkładu Przewozów Regionalnych na stacji mają zatrzymywać się pociągi²⁰.

Łódź Widzew

Stacja na Widzewie została wybudowana w latach 1901–1903. Mieści się na Drodze Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, która powstała w 1865 roku. Lokalizacja Widzewa na ówczesnej wsi była korzystna dla wyprowadzenia kolei obwodowej, która miała omijać miejską zabudowę. Stacja ta pełniła rolę pierwszej stacji rozrządowej i postojowej²¹.

Kiedy Polska w 1918 roku odzyskała niepodległość po 123 latach od rozbiorów dokonanych przez Austrię, Prusy i Rosję, węzeł łódzki wymagał przystosowania do nowego kierunku przewozów, podobnie jak cała polska sieć kolejowa. Łódź nie miała linii, która kierowałaby się w stronę Torunia, dlatego też planowano rozbudowę. Jednak zdecydowano, że z Widzewa przez Zgierz do Kutna powstanie nowa linia. Miała ona zapewnić wylot z Łodzi.

Pierwsze prace dotyczące wytyczania trasy z Widzewa do Zgierza zaczęto w roku 1919. Jednak z braku pieniędzy postęp był dość nierównomierny. Droga została otworzona dla ruchu tymczasowego dnia 15 października 1926 roku. Linia ta służyła tylko dla ruchu towarowego. W latach 1940–1941 podjęto dalszą rozbudowę stacji jako sortowni wagonów i połączono ją Olechowem dwutorową łącznicą²².

W latach 1954–1970 dokonano etapowej elektryfikacji wężła przebiegającego przez dworzec. Modernizacja zajęła wiele czasu, ponieważ Łódź Widzew ma bardzo rozbudowany układ torów. Na wysokości dworca obecnie jest ich szesnaście. Ponadto w latach 70. XX wieku wokół dworca powstawało osiedle Widzew Wschód.

20 Dziennik Łódzki, *Pociągi zatrzymają się na stacji Łódź Olechów*, <http://www.dzienniklodzki.pl/artukul/669937,pociagi-zatrzymaja-sie-na-stacji-lodz-olechow,id,t.html>, 12 XI 2012.

21 Jerczyński M., Roszak T., *op. cit.*, s. 54–58.

22 *Ibidem*, s. 62–65.

Kolejne modernizacje dworca również następowały stopniowo od 1973 do 1983 roku. Na początku żwirowe perony przekształcono w asfaltowe. Później zajęto się modernizacją nastawni oraz wymianą torów. Widzew ze stacji towarowej stał się punktem, który obsługiwał wielkie osiedla mieszkaniowe. Z czasem jednak stacja bardzo podupadła i czekała na swoją ponowną rolę w historii, która nastąpiła w nowym tysiącleciu.

W 1993 roku na południowej ścianie dworca odsłonięto tablicę pamiątkową, upamiętniającą czwórkę harcerzy poległych w tym miejscu 4 września 1939 roku.

W 2003 roku odbył się gruntowny remont budynku dworca, który przetrwał w niezmiennym kształcie wszystkie modernizacje stacji. W setną rocznicę oddania jej do użytku została odsłonięta kolejna tablica pamiątkowa na ścianie północnej, która miała wyrażać podziękowanie dla pracowników i budowniczych stacji, którzy przyczynili się do jej powstania sto lat wcześniej²³.

Kolejna modernizacja rozpoczęła się 7 stycznia 2010 roku. Miała to być gruntowna przebudowa całego dworca. Remont ten związany był z przejęciem ruchu kolejowego na czas budowy dworca podziemnego Łódź Fabryczna. Całkowita modernizacja dworca Łódź Widzew została zakończona 23 października 2010 roku. Od tego czasu jest to najbardziej nowoczesny i z najlepszą siecią komunikacyjną dworzec w Łodzi. W przyszłości, w 2014 roku ma tu się znajdować przystanek Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej²⁴. Stacja na Widzewie jest przykładem ciągłego dostosowywania się układu linii kolejowych do aktualnych potrzeb transportowych miasta.

²³ *Ibidem*, s. 74–80.

²⁴ Polskie Koleje Państwowe S.A., *Informacja prasowa PKP S.A. OGN w Łodzi – rozpoczęcie prac przy dworcu Łódź Widzew*, <http://www.pkp.pl/node/3269>, 12 XI 2012; Polskie Koleje Państwowe S.A., *Informacja Prasowa PKP S.A. – Otwarcie nowego dworca Łódź Widzew*, <http://www.pkp.pl/node/4491>, 12 XI 2012.

Łódź Żabieniec

Łódź Żabieniec znajduje się w północno-zachodniej części miasta na osiedlu Teofilów w dzielnicy Bałuty. Zbudowana w 1945 roku stacja początkowo zajmowała się tylko obsługą ruchu towarowego. Sześć lat później wybudowano przystanek osobowy. Od lat 50. XX wieku stacja zyskiwała na znaczeniu wraz z rozwijającym się osiedlem Teofilów. Na początku lat 70. XX wieku postanowiono o rozbudowie małej stacji. Nowy dworzec wraz z peronami i przejściem podziemnym oddano do użytku w 1972 roku. Dzięki przebudowie Łódź Żabieniec stał się czwartym co do wielkości łódzkim dworcem. Duży ruch na stacji wynikał również z powodu bliskiego sąsiedztwa licznych zakładów i fabryk, w wyniku czego wybudowano 34 bocznic zakładowe²⁵.


Łódź Żabieniec, tak jak większość łódzkich dworców, stracił na znaczeniu w latach 90. XX wieku. Obecnie, mimo przeprowadzonych remontów, budynek dworca Łódź Żabieniec jest zamknięty od 2010 roku.

Bibliografia

- Jerczyński M., Roszak T., *Szlakiem łódzkiej kolei*, Wydawnictwo Piątek Trzynastego, Łódź 2003.
- Kobojek G., *Łódź – Kalendarium XX wieku*, Wydawnictwo Piątek Trzynastego i Muzeum Historii Miasta Łodzi, Łódź 2005.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa 1995.
- Dziennik Łódzki, <http://www.dzienniklodzki.pl>.
- Express ilustrowany, <http://expressilustrowany.pl>.
- Historia Kolei, http://historiakolei.fm.interia.pl/html/autor_www.html.
- Bułajewski S., *150 lat kolei Warszawsko-Wiedeńskiej*, <http://sp5qwj.neostrada.pl/teksty/kolej.html>.
- Moje Miasto, <http://www.mmlodz.pl>.
- Nowa Łódź Fabryczna, *O inwestycji*, <http://www.nlf-b2.pl/>.

²⁵ Jerczyński M., Roszak T., *op. cit.*, s. 70–71.

- Polskie Koleje Państwowe S.A., <http://www.pkp.pl>.
- *Ratujmy Łódź Karolew!*,
<http://boatlife.blox.pl/2011/11/Ratujmy-Lodz-Karolew.html>.



MIEJSCE I ROLA KOLEI W TRANSPORCIE ZBIOROWYM MIASTA I AGLOMERACJI NA PRZYKŁADZIE ŁÓDZKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

Ewelina Kina

Asystent w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Absolwentka kierunku Gospodarka Przestrzenna. W swoich badaniach naukowych zajmuje się m.in. problematyką współczesnych uwarunkowań rozwoju regionów (gospodarka i społeczeństwo sieciowe, kapitał społeczny), czego efektem są liczne publikacje z tego zakresu oraz udział w wielu konferencjach poświęconych współczesnym problemom rozwoju miast i regionów.

Wstęp

Miasta i aglomeracje są systemami, które można porównać do wielkich żywych organizmów, w których system transportowy pełni rolę układu krwionośnego warunkującego życie nowoczesnego miasta czy zespołu miejskiego. Miasto jest systemem, którego nie sposób rozpoznać wyłącznie poprzez opis jego elementów. Konieczna jest również, bądź nawet jest zwłaszcza, analiza relacji pomiędzy poszczególnymi podsystemami, które w konsekwencji definiują poziom warunków bytowania i gospodarowania. Podstawowym warunkiem sprawnego funkcjonowania oraz rozwoju tego systemu jest względna równowaga jego poszczególnych podsystemów. Dodatkowo przestrzenna koncentracja handlu, przemysłu, usług i ludzi na stosunkowo niewielkim oraz ograniczonym obszarze miast rodzi szereg problemów związanych z ogólnym funkcjonowaniem tych obszarów. Jednym z nich jest problem związany ze sprawną organizacją procesów przemieszczania szeroko rozumianych zasobów. Oczywiście podstawą do rozwiązania owego problemu jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, jednak myślenie jedynie prostymi kategoriami rozbudowy bądź modernizacji infrastruktury transportu w mieście sprawdza się już jedynie w wąskim zakresie, ponieważ, według badań, rozbudowa i zwiększenie przepustowości infrastruktury transportu w miastach w konsekwencji generuje nowy ruch i nie wpływa w znaczący sposób na poprawę mobilności¹. Pamiętając cały czas o złożoności miejskiego systemu, najwłaściwszym rozwiązaniem wyżej przedstawionych problemów jest wypracowanie zintegrowanego podejścia do organizacji przepływów zasobów w mieście. Kwestia wydaje się o tyle istotna, że to właśnie sprawne funkcjonowanie miasta, zapewnione między innymi przez swobodę i efektywność przepływów towarów i osób na jego obszarze, w znaczący sposób decyduje o jego konkurencyjności. Potwierdzeniem tej hipotezy

¹ Szymczak M., Transport w podnoszeniu konkurencyjności lokalnej na przykładzie miasta Poznania [w:] Konkurencyjność regionalna. Konceptje – strategie – przykłady, Łaźniewska E., Gorynia M. (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012, s. 201–203.

może być fakt, że jedną z miar konkurencyjności miasta jest jego zdolność do przyciągania inwestycji i nowych mieszkańców. Badania potwierdzają², że jednym z najważniejszych czynników lokalizacji zakładów produkcyjnych jest bliskość głównych dróg w strefie ciężeni metropolitalnych, co gwarantuje dostępność transportową miasta i jego obszarów peryferyjnych³. Powstaje zatem pytanie, jaka rola powinna zostać przypisana kolei w zakresie zapewniania dostępności miast i zespołów miejskich? Czy rozwój transportu kolejowego w aglomeracji powinien stanowić jeden z głównych strategicznych celów rozwojowych? Jeśli tak, to jakie warunki powinien spełniać, by odpowiadać na współczesne potrzeby użytkowników?

Celem niniejszego opracowania jest podjęcie próby ustosunkowania się do wyżej postawionych pytań. W pierwszej części uwaga Czytelnika zostanie zwrócona na istotność transportu kolejowego dla rozwoju miasta i aglomeracji w kontekście budowania jego konkurencyjności, uargumentowana dodatkowo wskazaniem miejsca transportu kolejowego w polskich dokumentach strategicznych. W drugiej części artykułu rozważania zostaną odniesione do konkretnego przykładu inwestycji realizowanej w województwie łódzkim – budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej jako przykładu chęci przywrócenia pozycji priorytetowej dla transportu kolejowego w obsłudze miasta i aglomeracji.

Transport kolejowy jako strategiczny cel rozwoju

Znaczenie transportu kolejowego w budowaniu konkurencyjności miasta i regionu

Zagadnienia związane z szeroko pojętą konkurencyjnością zostały zapoczątkowane w zachowaniach przedsiębiorstw, które w obliczu funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej zostały zmuszone

² Domański B., Guzik R., Gwosdz K., Konkurencyjność i ranga wielkich miast Polski w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych, „Biuletyn KPZK PAN” NR 192 (2000), s. 99–100.

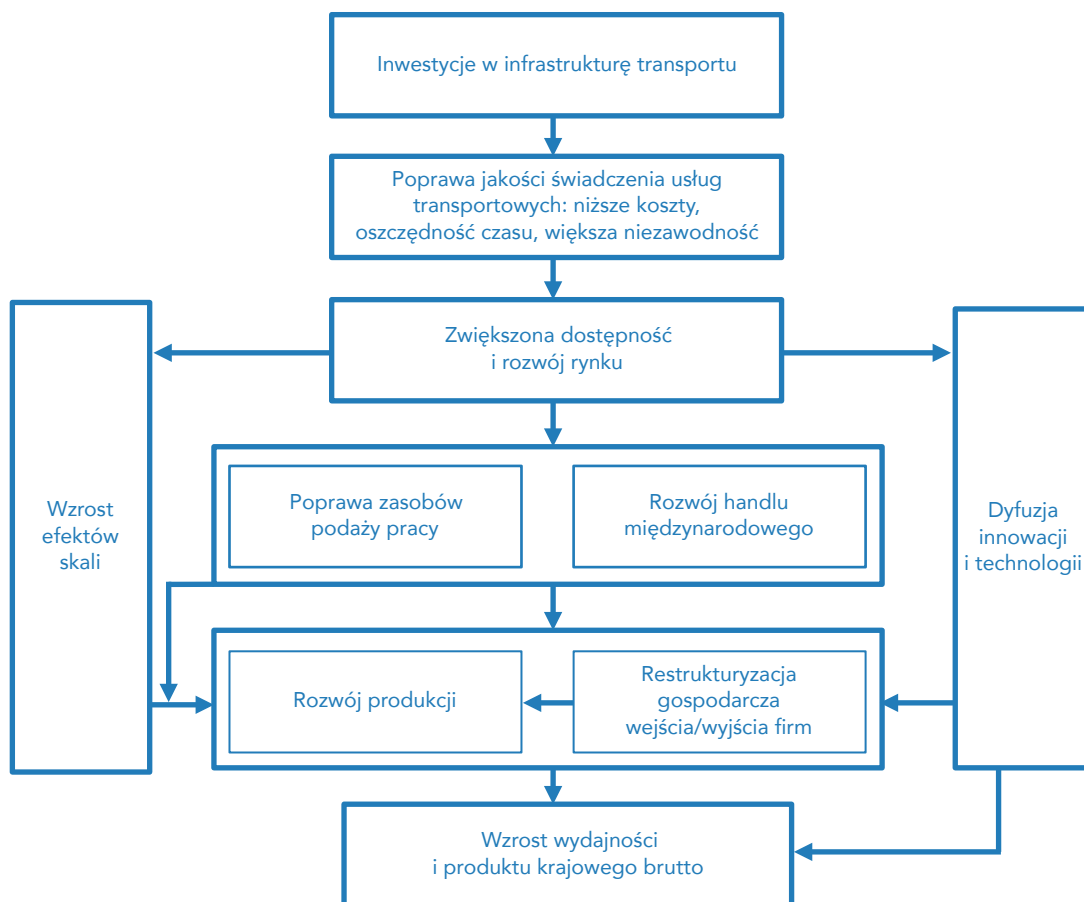
³ Szymczak M., op. cit., s. 201–203.

do poszukiwania sposobów uzyskania i utrwalenia swojej przewagi wobec innych podmiotów gospodarczych działających w podobnym zakresie. Jednak z czasem pojęcie to zaczęło być stosowane w coraz szerszym kontekście i odnoszone już nie tylko do podmiotów w skali mikro-ekonomicznej, ale również regionów, krajów czy całych ugrupowań państw.

W literaturze przedmiotu można spotkać wiele różnych podejść do definiowania samego pojęcia konkurencyjności⁴, zarówno w wymiarze mikro, mezo czy makro, jak i efektów bycia konkurencyjnym bądź czynników konkurencyjności, gdyż pod wpływem współczesnych ewolucyjnych przemian społeczno-gospodarczych ich ranga ulega zmianie. Bez wątplenia jednak jednym z podstawowych czynników decydujących o poziomie konkurencyjności danego obszaru jest jego dostępność transportowa, o której oprócz położenia geograficznego decyduje również wyposażenie i jakość składników infrastruktury transportu. Słaba dostępność komunikacyjna generuje szereg problemów o charakterze społecznym, jak i gospodarczym. Ogranicza mobilność społeczeństwa, ale przede wszystkim stanowi istotną barierę w prowadzeniu działalności gospodarczej. Dodatkowo dostępność stała się determinantą internacjonalizacji miast, tworzenia sieci miast współpracujących, partnerskich. Ogólny mechanizm obrazujący kierunki oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych w zakresie transportu na wzrost gospodarczy przedstawia Rysunek 1.

W pierwszej kolejności (oprócz ilościowego wzrostu wyposażenia infrastrukturalnego) inwestycje te prowadzą do poprawy jakości świadczenia usług transportowych, zwiększając ową szeroko rozumianą dostępność. Ta w konsekwencji sprzyja wymianie handlowej i przepływowi

4 Ogólnie można przyjąć, że w ujęciu regionalnym konkurencyjność interpretuje się jako zdolność do przystosowywania się zarówno w sferze ekonomicznej, jak i społecznej do ciągle zmieniających się warunków, co pozwala na poprawę bądź przynajmniej utrzymanie posiadanej pozycji we współzawodnictwie między regionami. [Winiarski B., Konkurencyjność: kryterium wyboru czy kierunek strategii i cel pośredni polityki regionalnej [w:] Konkurencyjność regionów, Klamut M. (red.), Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1999, s. 9.]



Rysunek 1. Inwestycje w infrastrukturę transportu i wzrost gospodarczy.

Źródło: OECD (2003), *Decoupling transport demand and economic growth*; adapted from Larkshmanan, 2002 [za:] *Building Competitive Regions. Strategy and Governance*, OECD Publishing, Paris 2005, s. 52.

zasobów pracy, dyfuzji innowacji oraz technologii i stwarza możliwości korzystania z ekonomii skali. Z kolei te procesy wpływają na efektywność produkcji i procesów dystrybucji, pogłębiają specjalizację produkcji. W konsekwencji szereg pozytywnych bodźców wynikających z inwestycji w infrastrukturę transportu prowadzi do wzrostu produktywności działalności gospodarczej.

Kwestie związane z organizacją i zarządzaniem transportem publicznym w regionie są istotne zarówno z punktu widzenia podnoszenia jego konkurencyjności, ale i przeciwdziałania takim negatywnym zjawiskom społeczno-przestrzennym jak wykluczenie społeczne, problem peryferyjności, wynikającym głównie z ograniczonego dostępu do usług transportowych oraz słabej integracji z europejskim systemem transportowym. Dobrze zaplanowany i zorganizowany transport zbiorowy w mieście, aglomeracji czy regionie stanowi swojego rodzaju „lokomotywę”

rozwoju danego obszaru. B. Grad tezę tę udowadnia poprzez określenie czynników, które łączą konkurencyjność regionu z konkurencyjnością transportu publicznego zaznaczając, że wśród głównych transportowych atrybutów konkurencyjności regionu jako podstawowa wymieniana jest dostępność transportowa. W polityce transportowej Unii Europejskiej właśnie dostępność transportowa regionu wskazywana jest jako jeden z podstawowych czynników, które determinują trwały i dynamiczny rozwój gospodarki europejskiej⁵. Dodatkowo nowe uwarunkowania polityczne i gospodarcze w Europie XXI wieku pociągnęły za sobą liczne inne istotne zmiany w warunkach funkcjonowania europejskiego transportu. Zmiany te doprowadziły do sytuacji, w której musi nastąpić ponowne określenie miejsca i istotności poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze potrzeb przewozowych społeczeństwa oraz gospodarki. Szczególnie istotne w tym zakresie okazały się takie zjawiska, jak postępująca integracja, globalizacja oraz szereg ograniczeń ekologicznych. To właśnie one w największym stopniu generują nowe potrzeby, wymagania, oczekiwania względem systemów transportowych. Generalnie, oznaczają one potrzebę szybszych oraz bezpieczniejszych przemieszczeń dóbr i ludzi na dalekie odległości. Dodatkowo coraz powszechniejsze i wszechobecne nowe technologie w procesach produkcyjnych oraz zmiany w strukturach łańcuchów dostaw wymuszają większą elastyczność, koordynację i integrację poszczególnych gałęzi transportu. Z kolei ograniczenia ekologiczne, postulujące zasadę zrównoważonego rozwoju, usytuowały ją jako nadrzędną, determinującą rozwój wszelkich dziedzin działalności człowieka, w tym oczywiście również transportu. W odpowiedzi na powyższe uwarunkowania rozwoju europejskiego systemu transportowego została wskazana konieczność lepszego wykorzystania potencjału transportu szynowego, głównie

⁵ Grad B., *Koncepcja rozwiązań organizacyjno-zarządczych regionalnego transportu publicznego w innowacyjnym regionie – aspekt konkurencyjności* [w:] *Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie*, *Niedzielski P., Tomank R. (red.), Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12 (2010)*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010, s. 54–56.

kolejowego, zarówno w odniesieniu do systemów już istniejących, jak również w stosunku do nowych generacji tego transportu⁶. Współcześnie to właśnie sprawnie funkcjonujący, zintegrowany i nowoczesny system transportu szynowego (w tym kolejowego) decyduje o możliwości budowania przewag konkurencyjnych miast i aglomeracji, głównie dzięki zagwarantowaniu szybkiego przepływu dużych potoków pasażerskich.

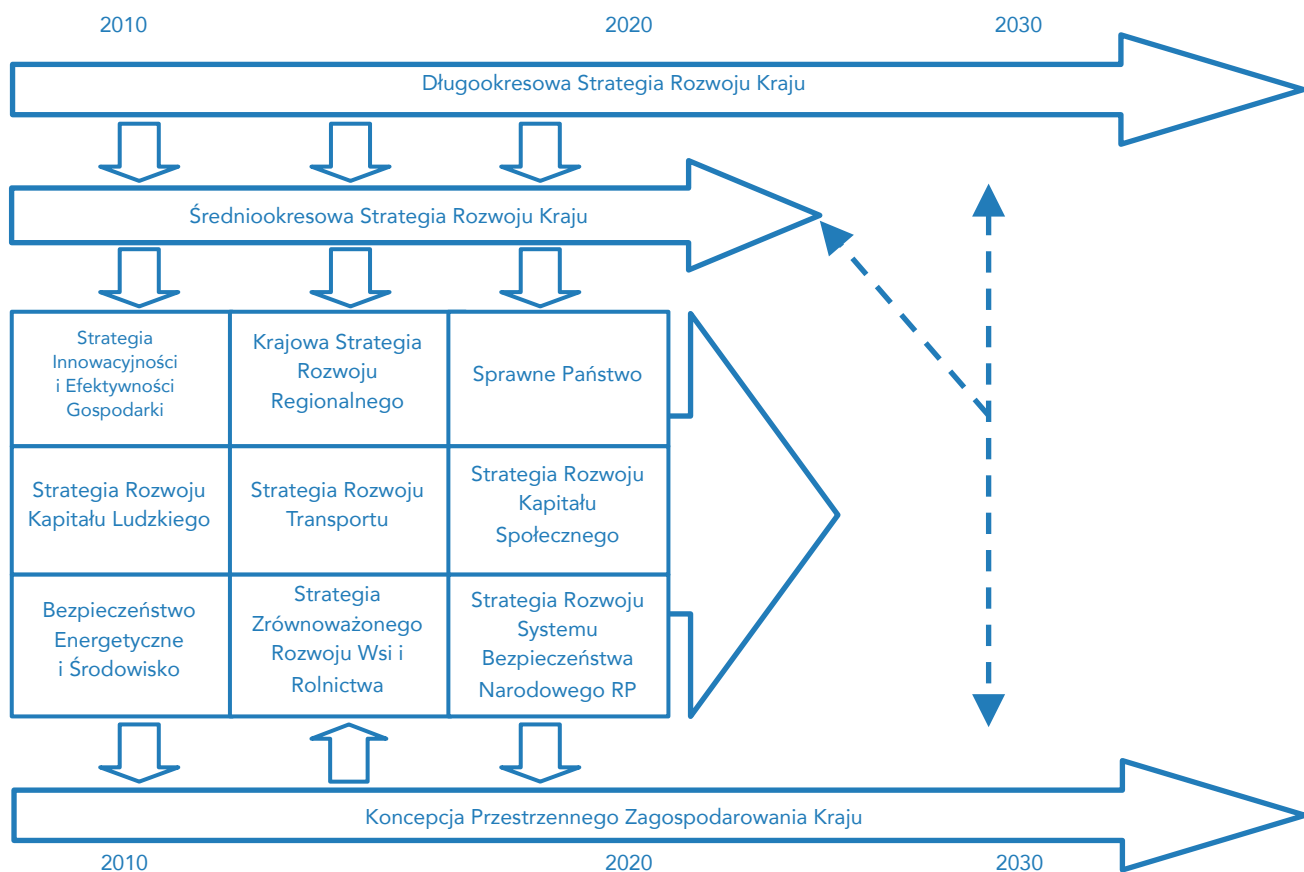
Miejsce transportu kolejowego w polskich dokumentach strategicznych

Poprzedzając analizę dokumentów strategicznych poświęconych kwestiom transportowym, a w szczególności kolei, należy zwrócić uwagę na to, że obecnie Polska znajduje się w bardzo szczególnym momencie w ramach kształtowania ogólnej polityki rozwoju. Aktualnie ma bowiem miejsce przygotowywanie i porządkowanie dokumentów strategicznych nowej generacji, uwzględniających uwarunkowania oraz kierunki rozwoju określone w bieżących europejskich dokumentach strategicznych. Zgodnie ze znowelizowaną ustawą z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁷ oraz przyjętym przez Radę Ministrów w 2009 roku, a zaktualizowanym w 2011 roku *Planem uporządkowania strategii rozwoju*⁸ podstawowe ramy nowego porządku strategicznego stanowi Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju oraz, w zakresie planowania przestrzennego, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Ich uzupełnieniem, uszczegółowieniem jest Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju (obecnie stanowi ją *Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015*) oraz dziewięć strategii sektorowych, w tym również Strategia

⁶ Zamkowska S., Zwiększenie potencjału kolei jako działanie w kierunku zrównoważonego transportu [w:] Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie, Niedzielski P., Tomank R. (red.), Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, „Problemy Transportu i Logistyki” nr 12 (2010), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010, s. 293–294.

⁷ Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, Dz.U. z 2006 r. Nr 226, poz. 1658.

⁸ Plan uporządkowania strategii rozwoju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.



Rysunek 2. Nowy porządek dokumentów strategicznych w Polsce.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (Projekt)*, Warszawa 2011, s. 6.

Rozwoju Transportu. To właśnie transport w ramach Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju jest wskazywany jako jeden z podstawowych czynników determinujących rozwój społeczno-gospodarczy kraju, a wraz z rozwojem regionalnym stanowi tzw. Filar terytorialnego równoważenia rozwoju (dyfuzji). *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku* ma zastąpić przyjęty w 2005 roku aktualnie obowiązujący dokument pt. *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*.

Zagadnienia związane z rozwojem transportu kolejowego w Polsce regulują następujące dokumenty strategiczne⁹:

- *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 kwietnia 2007 r. (obecnie aktualizowana) – średniookresowy dokument strategiczny, przedstawiający główne kierunki przekształceń transportu kolejowego w kraju;
- *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 19 grudnia 2008 r. (obecnie aktualizowany) – długofalowa strategiczna koncepcja rozwoju transportu kolejowego w Polsce oparta na 6 celach strategicznych;
- *Dokument implementacyjny porządkujący do 2015 r. wdrażanie „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* przyjęty w kwietniu 2010 roku (obecnie aktualizowany) – dokument stanowiący narzędzie wdrażania Master Planu;
- *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do 2015 roku* (projekt po konsultacjach społecznych, mający zastąpić Strategię dla transportu kolejowego do 2013 roku);
- *Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce* przyjęty przez Radę Ministrów 19 grudnia 2008 roku;
- *Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce*, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 6 marca 2007 roku;
- *Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą do 2015* – program stanowiący wypełnienie zapisów *Dokumentu implementacyjnego porządkującego do 2015 r. wdrażanie „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”* w obszarze „Infrastruktura”.

⁹ Dokumenty te znajdują się na różnym etapie opracowywania, realizacji bądź aktualizacji. Opracowanie na podstawie: Pieriegud J., *Analiza dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju transportu kolejowego w Polsce – założenia a realizacja*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 7–8/2012, s. 104–105.

Uogólniając, w dokumentach tych wskazywane i podkreślane są głównie cele/ działania mające prowadzić do: poprawy jakości usług świadczonych na rzecz pasażerów, zwiększenia dostępności transportowej kraju i regionów, zagwarantowania dostępu do transportu kolejowego osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się, minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko.

W pierwszym odbiorze wielość dokumentów strategicznych określających kierunki rozwoju transportu kolejowego w Polsce może napawać optymizmem. Jednak analiza treści wyżej przedstawionych planów i programów (szczególnie tych opracowanych najwcześniej, a nie uaktualnionych) pozwala zbudować jedynie ogólny, postulowany obraz transportu kolejowego w kilkunastoletniej perspektywie czasowej i niestety rozwiewa nadzieję na poprawne, systemowe podejście do zarządzania rozwojem transportu kolejowego. Część programów cechuje bardzo ogólna, czasem wręcz lakoniczna, forma zapisu celów strategicznych, częste rozbieżności pomiędzy założeniami, działaniami i przydzielonymi na nie środkami, utrudniające realizację celów strategicznych, brak wskaźników do pomiaru i oceny realizacji celów bądź brak powiązania konkretnych wskaźników z danymi celami.

Kolejnym wyzwaniem w zakresie strategicznego podejścia do rozwoju transportu (w tym również kolejowego) jest konieczność opracowania do końca lutego 2014 roku planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Obowiązek ten mają jednostki samorządu terytorialnego, tj.: gminy powyżej 50 tys. mieszkańców, powiaty powyżej 80 tys. mieszkańców i wszystkie województwa¹⁰. Plan ten, jako akt prawa miejscowego, będzie stanowić podstawę wszelkich działań jednostki samorządu terytorialnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego na jej terenie, przy czym uwzględniając strukturę samorządu

¹⁰ Art. 9 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

terytorialnego, plan transportowy niższego rzędu musi być zgodny z planem transportowym wyższego rzędu.

Inwestycje kolejowe w Łódzkiem – – Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Proces kształtowania łódzkiego węzła kolejowego rozpoczął się w 1866 roku, kiedy to została doprowadzona do Łodzi pierwsza linia kolejowa – linia kolei fabryczno-łódzkiej, odgałęziająca się od kolei warszawsko-wiedeńskiej w Koluszkach¹¹. W początkowych planach linia ta miała przecinać miasto i prowadzić dalej w stronę Kalisza, jednak ze względu na ówczesną politykę władz rosyjskich dotarła ona jedynie do Łodzi, a jej przedłużenie zostało odłożone w czasie¹². Dopiero w 1902 roku doprowadzono do Łodzi linię kolei warszawsko-kaliskiej, a jej stacje zlokalizowano na terenach peryferyjnych względem obszarów zabudowanych miasta. Już ukształtowana tkanka miejska uniemożliwiła połączenie „stacji fabrycznej” ze „stacją kaliską” – linie powiązано kolejną obwodową ze stacją na Chojnach. W takiej postaci łódzki węzeł kolejowy przetrwał do końca I wojny światowej. Wtedy inż. Szenfeld zaproponował projekt rozbudowy węzła obejmujący obwodnicę miasta i wyprowadzenie z miasta już istniejących linii (do Kalisza, Łowicza i Koluszek) oraz nowych linii kolejowych¹³ mających objąć swym zasięgiem wszystkie podłódzkie miasta. W okresie okupacji miała miejsce budowa stacji rozrządowej na Olechowie wraz z tzw. dużą obwodnicą miasta i wtedy łódzki węzeł kolejowy zyskał obecny kształt. Kolejna dobudowa to:

11 Raczyński J., Łódzki węzeł kolejowy, „Technika Transportu Szynowego” nr 9/1997, [za:] Klemba S., Uwarunkowania budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, „Przegląd Komunikacyjny” nr 3–4/2011, s. 112.

12 Stację końcową kolei zlokalizowano na obszarze pomiędzy obecną ul. Kilińskiego i Targową, natomiast tory doprowadzono do obecnej ul. Sienkiewicza.

13 W kierunkach: północnym do Kutna, zachodnim do Poznania, południowo-wschodnim do Piotrkowa, południowym do Zagłębia, północno-zachodnim do Skierniewic. Z całego projektu zrealizowana została jedynie linia Łódź Widzew – Kutno.

- rok 1951 – przystanki osobowe Łódź Niciarniana na linii „fabrycznej” i Łódź Żabieniec na linii „kaliskiej”,
- rok 1973 – przystanki Stoki i Arturówek na linii Łódź Widzew – Kutno.

Taka organizacja węzła kolejowego w Łodzi powodowała, że pociągi dalekobieżne Wschód (Warszawa) – Zachód zatrzymywały się jedynie na peryferyjnym dworcu Kaliskim (co ze względu na jego położenie z dala od centrum było niedogodne dla mieszkańców). Z kolei pociągi dalekobieżne Północ – Południe objeżdżały Łódź po Kolei Obwodowej, marnując dużo czasu na przejazd przez węzeł łódzki. Wszystkie te uwarunkowania powodowały, że kolej regionalna nie miała istotnego znaczenia w ruchu regionalnym.

Obecnie infrastruktura kolejowa w Łodzi obejmuje 5 głównych linii kolejowych uzupełnionych dodatkowo trzema łącznicami. Miasto dysponuje sześcioma stacjami kolejowymi. Zarówno stan infrastruktury liniowej, jak i punktowej przeznaczonej do obsługi pasażerów na terenie Łodzi jest daleko niezadowalający. Jednak perspektywy na przyszłość są optymistyczne. Przysłowiowym „światłem w tunelu” dla rozwoju i integracji transportu kolejowego w Łodzi i aglomeracji może okazać się projekt „Budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” (ŁKA).

Główne założenia i cele projektu

Pierwsze koncepcje budowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej pojawiły się w marcu 2008 roku w odpowiedzi na zdiagnozowanie takich problemów jak widoczne przesunięcie ludności z Łodzi poza jej granice czy szybki wzrost kongestii w układzie drogowym aglomeracji. Jeszcze tego samego roku przedstawiono Koncepcję rozwoju transportu kolejowego w regionie łódzkim do 2030 roku oraz opracowano projekt Strategii rozwoju transportu pasażerskiego w regionie łódzkim, by w roku 2010 powołać do życia „Łódzką Kolej Aglomeracyjną” Sp. z o.o.¹⁴

¹⁴ Informacje zaczerpnięte z oficjalnej strony internetowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o.: <http://lka.lodz.pl>, 10 XI 2012.

Lokalizacyjnie projektem objęty jest obszar Aglomeracji Łódzkiej określony powiatami: miasto na prawach powiatu Łódź, łódzki wschodni, zgierski, pabianicki, brzeziński oraz dodatkowo korytarzami transportowymi poza wymienionymi powiatami, ale także należącymi do strefy oddziaływania Aglomeracji Łódzkiej w kierunku miejscowości: Zduńska Wola, Sieradz, Kutno i Łowicz w powiatach: łączycki, kutnowski, łowicki, łaski, zduńskowolski, sieradzki¹⁵.

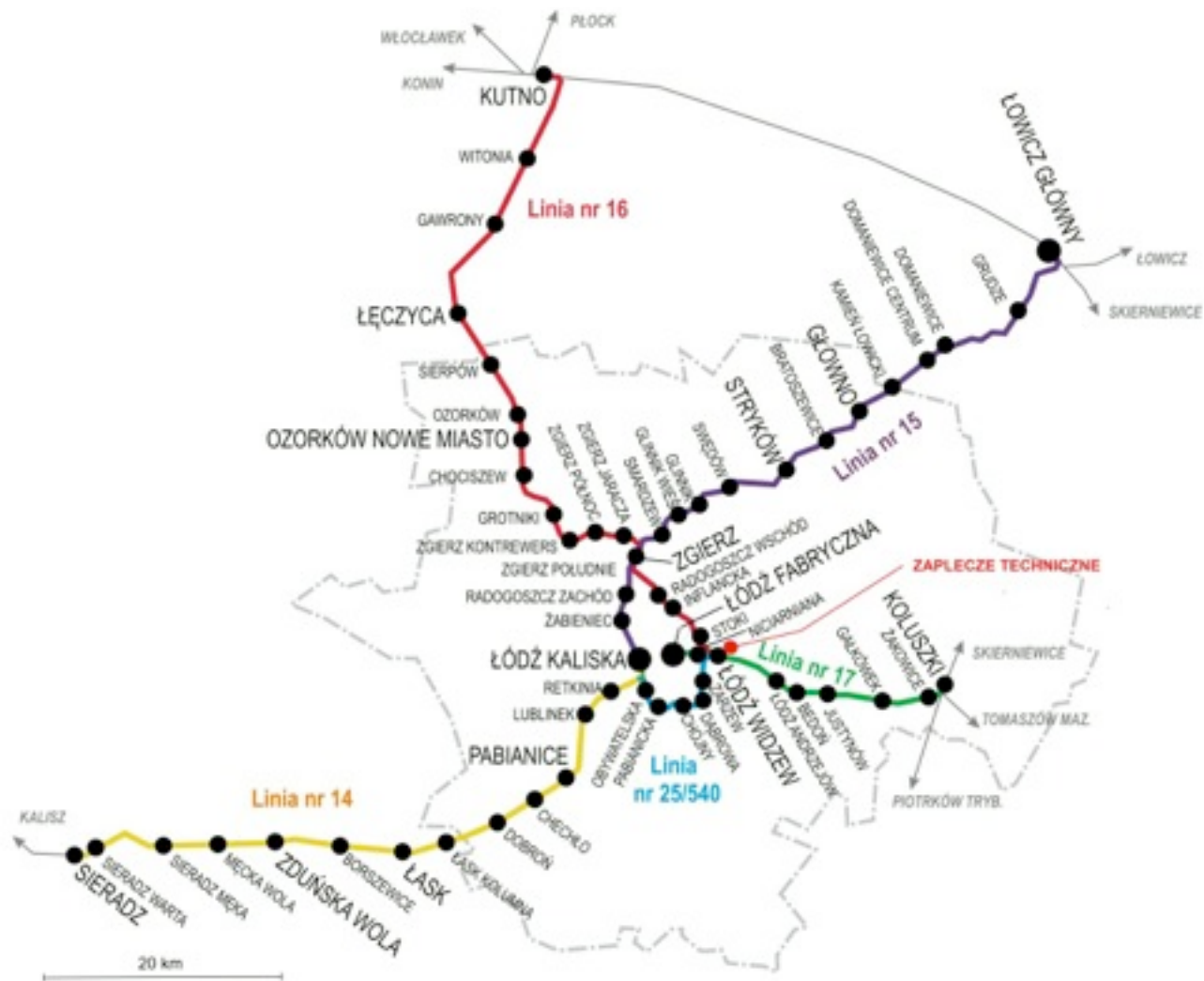
Pierwszy etap realizacji projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej rozpoczął się w marcu bieżącego roku od prac modernizacyjnych na stacjach kolejowych w Głownie i Strykowie (linia nr 15), łącznie ma zostać przebudowanych dziewięć przystanków kolejowych. Kolejny etap to budowa Tunelu Średnicowego łączącego Dworzec Fabryczny z Dworcem Kaliskim. Planowana długość tunelu to ok. 11 km. Ma on służyć zarówno kolei aglomeracyjnej, kolei regionalnej, jak i kolei ponadregionalnej dla połączeń w relacjach: Kraków/Katowice – Łódź – Bydgoszcz/Poznań – Szczecin; Warszawa – Łódź – Wrocław. Od początku projekt ten wzbudzał dyskusje, głównie dotyczące rozstrzygnięć w sprawie stacji pośrednich. W planach tunel ma zaczynać się 16,5 metrów pod ziemią za peronami nowego dworca Łódź Fabryczna. Skręcając w okolicy skrzyżowania alei Włókniarzy i ulicy Drewnowskiej, zakończy się za Kozinami, aby wyprowadzić ruch w stronę dworca Łódź Kaliska i dworca Łódź Żabieniec.

Jako główne cele projektu „Budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” wskazywane są¹⁶:

- wzrost jakości i efektywności przewozów;
- punktualność, niezawodność i wyższa częstotliwość kursowania pociągów;
- skrócenie czasu podróży;
- poprawa bezpieczeństwa i zmniejszenie ryzyka wypadków;
- poprawa stanu środowiska w otoczeniu linii;

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.



Rysunek 3. Zasięg terytorialny projektu „Budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”.
 Źródło: <http://www.lka.lodz.pl/index.php/projekt-7-3-19-budowa-systemu-lka-etap-1/lokalizacja-projektu>.

- zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania taboru;
- eliminacja barier architektonicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- poprawa wygody podróżnych.

Uogólniając, cele te można zamknąć w trzech podstawowych grupach związanych ze: wzrostem atrakcyjności inwestycyjnej województwa łódzkiego (1), ochroną i poprawą stanu środowiska (2) oraz podniesieniem atrakcyjności transportu publicznego w aglomeracji przez rozwój infrastruktury technicznej (3).

Realizacja tych celów ma zatem szansę poprawić obecną niekorzystną sytuację w zakresie podaży i popytu na przewozy aglomeracyjne i regionalne. Jeśli chodzi o przewozy aglomeracyjne to są one właściwie

prowadzone jedynie w trzech kierunkach: do Koluszek, Kutna i Sieradza, natomiast średnia szacunkowa wielkość potoków pasażerskich na wlotach do Łodzi z kierunku „koluszkowskiego” to ok. 3 tys. osób na dobę w jednym kierunku, z kierunku „sieradzkiego” ok. 0,9 tys., natomiast z kierunku „kutnowskiego” ok. 0,6 tys. Zatem łączna dobową liczbą pasażerów (w obu kierunkach) obsługiwanych przez kolej aglomeracyjną to ok. 9 tys. osób. Dla porównania, z kierunków obsługiwanych przez transport kolejowy, autobusy PKS i przewoźnicy prywatni dowożą do miasta szacunkowo ok. 38 tys. osób na dobę. Natomiast na tych samych drogach wlotowych do Łodzi, również w kierunkach obsługiwanych przez kolej, oszacowano średnio ok. 85 tys. samochodów osobowych na dobę, co może oznaczać średniodobowo nawet ponad 100 tys. pasażerów¹⁷. Dane te pokazują, jak niewielki jest udział kolei w obsłudze transportu zbiorowego.

Projekt „Budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” jest pierwszym etapem budowy systemu transportu szynowego, obejmującego aglomerację łódzką w powiązaniu z innymi systemami:

- regionalnym w granicach województwa łódzkiego;
- ponadregionalnym, w tym planowanym kolei dużych prędkości;
- tramwajem miejskim oraz regionalnym.

Niżej przedstawiona tabela prezentuje listę projektów komplementarnych (już zrealizowanych i planowanych do realizacji) z projektem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

¹⁷ Klemba S., op. cit., s. 13.

Projekty zrealizowane	„Łódzki Tramwaj Regionalny Zgierz – Łódź – Pabianice, Zadanie I, Etap I – Łódź”;
	Modernizacja linii Warszawa – Łódź I etap. nr projektu SPOT/1.1.1/82/04. Lata 2006–2008; odcinek Skierniewice – Łódź Widzew;
	Przebudowa drogi krajowej nr 1 – Aleja Włókniarzy (przebieg obok dworca Łódź Kaliska);
	Program wykorzystania obszarów rekreacyjnych Łodzi w celu stworzenia Regionalnego Centrum Rekreacyjno-Sportowo-Konferencyjnego – etap I „Hala Widowiskowa” (lokalizacja obok dworca Łódź Kaliska).
Projekty proponowane do realizacji wg POIiŚ działanie 7.3	Rozbudowa i modernizacja trasy tramwajów relacji Wschód – Zachód (Retkinia – Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem;
	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego w centralnej strefie miasta Łodzi poprzez zastosowanie systemów telematycznych.
Inne projekty do realizacji finansowane ze środków unijnych	Rewitalizacja linii kolejowej Nr 15 Bednary – Łódź Kaliska i budowa połączenia kolejowego do Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta, realizowana przez PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013;
	RPO Województwa Łódzkiego, Oś priorytetowa 1, zakup 3 szt. zmodernizowanego taboru do przewozów regionalnych EN 57;
	Modernizacja linii Warszawa – Łódź II etap – Lot A, Odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice, odcinek o długości 57,5 km nr projektu POIiŚ 7.1–24.1;
	Modernizacja linii Warszawa – Łódź II etap, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Widzew ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca dla odprawy podróżnych nr projektu POIiŚ 7.1–24.2;
	Modernizacja linii Warszawa – Łódź II etap – Lot C, pozostałe roboty nr projektu POIiŚ 7.1–24.3;
	Budowa, przebudowa przystanków na trasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez utworzenie intermodalnych przystanków z ŁKA (nr projektu 54 M-Pk-N);
	Projekt POIiŚ 7.1.26 – „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości” Połączenie Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań. Projekt budowy linii został zaakceptowany decyzją rządową 19 grudnia 2008;
	Rozbudowa Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta;
Rewitalizacja EC1 i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne (otoczenie Dworca Łódź Fabryczna).	
Inne projekty	Modernizacja linii kolejowych 16 i 33 Zgierz – Płock (zadanie przewidziane do realizacji przez PKP PLK S.A, 2013–2015). Odnowienie i przywrócenie prędkości 100 km/h na linii nr 16 na odcinku Zgierz – Kutno;
	Prace odtworzeniowe na linii 25 w km 1,8–6,4 (zadanie realizowane przez PKP PLK S.A., 2012). Odnowienie i przywrócenie prędkości 100/80 km/h na linii nr 25 na odcinku Łódź Chojny – Łódź Kaliska;
	Budowa drugiego toru na liniach Łódź – Kutno i Łódź – Łowicz (zadania realizowane przez PKP PLK S.A., 2015–2020);
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 14 Łódź Retkinia – Gajewniki (zadania realizowane przez PKP PLK S.A., 2015–2020).

Tabela 1. Lista projektów komplementarnych z ŁKA.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://lka.lodz.pl>.

W konsekwencji projekty te mają przyczynić się do kompleksowej modernizacji węzła kolejowego i pomóc rozwiązać problemy wynikające z jego historycznego ukształtowania. Jeszcze jakiś czas temu pojawiały się głosy i opinie, że w całym okresie istnienia kolei żelaznej w Łodzi dopuszczono się wielu zaniechań, które do dziś decydują o niskiej roli transportu kolejowego w regionie łódzkim, a miasto przez stulecia nie zdołało wykształcić węzła kolejowego na miarę ośrodka takiej wielkości¹⁸.

Podstawowe korzyści i zagrożenia realizacji projektu

Projekt „Budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” realizowany jest dla osiągnięcia konkretnych korzyści, które w najprostszym ujęciu można zakwalifikować do jednej z dwóch podstawowych grup. Pierwsze to korzyści społeczno-gospodarcze, zarówno w skali mikro, mezo, jak i makroekonomicznej, drugie natomiast to szeroko rozumiane korzyści związane z ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem. W pierwszej grupie znajdują się przede wszystkim pozytywne efekty polegające na ukierunkowaniu procesu urbanizacji w aglomeracji w pożądanym kierunku wzdłuż głównych ciągów transportowych. W konsekwencji pomoże to zagwarantować wysoką efektywność całego systemu transportu publicznego w regionie. Kolejne korzyści, najbardziej widoczne dla mieszkańców Łodzi i aglomeracji, to te związane z poprawą warunków przejazdów, ich większą dostępnością, niezawodnością, jakością, szeroko rozumianą mobilnością, generujące szereg pozytywnych efektów społecznych i gospodarczych (zmniejszenie bezrobocia, wyrównywanie szans – ułatwienie dostępu do edukacji, kultury, sportu osobom z mniej zurbanizowanych obszarów, eliminacja barier architektonicznych dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi).

¹⁸ Wesołowski J., Łódź – niechciany węzeł kolejowy Centralnej Polski, „Technika Transportu Szybnego” nr 12/2003, [za:] Klemba S., op. cit., s. 12.

Kolejna grupa to ogólne korzyści środowiskowe. Dzięki spełnieniu unijnych norm z zakresu ochrony środowiska inwestycja ma nie naruszać i nie ingerować w walory środowiskowe i krajobrazowe terenów, na których będzie realizowana. Dodatkowo, dzięki zintegrowaniu z innymi systemami komunikacyjnymi, ma przyczynić się do realizacji idei równoważenia transportu, głównie poprzez zwiększenie udziału transportu zbiorowego (w tym przede wszystkim transportu kolejowego, będącego jednym z najbardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu) w ogólnym systemie transportu w mieście i aglomeracji. Stworzony nowoczesny i mobilny łańcuch podróży, dostępny dla wszystkich grup użytkowników komunikacji, wykorzystujący najnowocześniejsze, komfortowe dla użytkowników rozwiązania np. w zakresie węzłów przesiadkowych czy systemu informacji pasażerskiej, ma zapewnić pozytywne oddziaływanie na środowisko i umożliwić zrównoważony rozwój transportu¹⁹.

Jednak aby mogły zaistnieć te wszystkie wyżej przedstawione korzyści, należy mieć świadomość pewnych zagrożeń, które mogą utrudniać ich osiągnięcie, by ewentualnie w porę im zapobiec. Pierwszym zagrożeniem dla powodzenia realizacji systemu ŁKA może okazać się budowa tunelu średnicowego o przepustowości uniemożliwiającej prowadzenie ruchu regionalnego z dużą częstotliwością (np. rezygnacja z czterech torów na rzecz dwóch) bądź rezygnacja z niektórych przystanków. Kolejnym potencjalnym problemem może okazać się modernizacja, a następnie utrzymanie już istniejących linii kolejowych przebiegających przez Łódź. Zagrożeniem może być również brak odpowiedniego skomunikowania, powiązania transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu miejskiego. Należy również zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia zagrożenia związanego z trudnością wypracowania porozumień taryfowych – może to generować wyższe koszty

¹⁹ Opracowanie na podstawie materiałów informacyjnych dostępnych na oficjalnej stronie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej <http://lka.lodz.pl>.

podróżowania, jednocześnie zniechęcając pasażerów do wyboru tej opcji transportu²⁰.

Zrozumienie tych kwestii jest o tyle istotne, ponieważ powinno ono pomóc wykształcić systemowe myślenie o realizowanym projekcie. Uświadomić to, że zaniedbanie, niedopilnowanie, niedoinwestowanie bądź w najgorszym razie pominięcie któregoś z etapów, elementów przedsięwzięcia jest praktycznie jednoznaczne z jego niepowodzeniem. Poszczególne części projektu warunkują funkcjonowanie jego pozostałych elementów, decydując tym samym o ogólnej atrakcyjności inwestycji.

Podsumowanie

O miejscu transportu kolejowego w systemie transportowym danego miasta czy aglomeracji decydują określone czynniki, wśród których szczególnie istotne to: kształt układu sieci kolejowej i jego dostosowanie do obecnych i przyszłych potrzeb aglomeracji oraz ilościowe i jakościowe walory oferty przewozowej, której dobre dopasowanie do potrzeb, oczekiwań i wymagań mieszkańców (użytkowników) skutkuje większym udziałem kolei w przewozach aglomeracyjnych. W aglomeracjach, w których proces kształtowania sieci kolejowej był ściśle powiązany z rozwojem ich struktury przestrzennej do dziś układ ten może stosunkowo sprawnie obsługiwać główne potoki ruchu do i z aglomeracji. Jednak ogólnie widoczny spadek intensywności inwestycji w rozbudowę sieci kolejowej w aglomeracjach w drugiej połowie XX wieku oraz polityka przestrzenna w miastach niektórych aglomeracji lokalizująca wiele aktywności na terenach peryferyjnych, pozbawionych dostępu do kolei, doprowadziła do sytuacji, że układy sieci kolejowej praktycznie we wszystkich aglomeracjach wymagały bądź nadal wymagają określonych uzupełnień. Dodatkowo należy pamiętać, że często oferta w zakresie przewozów kolejowych dostępna w poszczególnych aglomeracjach jest

20 Klemba S., Uwarunkowania budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, „Przegląd Komunikacyjny” nr 3-4/2011, s. 15.

odzwierciedleniem strategii rozwoju, sytuacji finansowej regionu czy pewnych tendencji spadkowych w publicznym transporcie zbiorowym na rzecz indywidualnego²¹. Ta ostatnia negatywna tendencja może się odwrócić, jeśli kolej spełni warunek atrakcyjności dla usługobiorców, zarówno indywidualnych, jak i zbiorowych. Wówczas transport kolejowy ma szansę odzyskać bądź zdobyć czołową pozycję w ogólnym systemie transportowym²².

Postulaty te w przypadku aglomeracji łódzkiej mają zostać zrealizowane między innymi dzięki Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Ogólna idea tego samorządowego projektu jest prosta: ŁKA ma być ofertą taniego i wygodnego dojazdu dla mieszkańców miast województwa łódzkiego realizowaną poprzez dwadzieścia szynobusów kursujących po Łodzi i okolicach, zintegrowaną z sieciami publicznego transportu o zasięgu lokalnym, regionalnym, krajowym, międzynarodowym czy systemem transportu indywidualnego. Tak zorganizowany transport kolejowy jest w stanie spełniać swoją funkcję integracyjną obszaru, umożliwić zrównoważony rozwój całej aglomeracji i przede wszystkim przyczynić się do poprawy jej pozycji konkurencyjnej jako miejsca zamieszkania, lokalizowania nowych zakładów produkcyjnych czy prowadzenia działalności gospodarczej.

Należy jednak zwrócić uwagę na istotne głosy ostrzegające, że między innymi w wyniku braku porozumienia pomiędzy głównymi decydentami w obszarze planowanych inwestycji, szansa ta może zostać zaprzepaszczona. Zagrożenie nietrafionymi decyzjami w odniesieniu do trasowania linii, określenia częstotliwości przejazdów, czy dopuszczenia ruchu mieszanego pociągów dalekobieżnych i lokalnych na torach lokalnych linii średnicowej mogą doprowadzić do sytuacji, w której wysokim kosztem

21 Janecki R., Krawiec S., *Koncepcja odbudowy pozycji kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb aglomeracji górnośląskiej*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 10/2011, s. 5.

22 Paprocki W., *Rola transportu kolejowego we współczesnej polskiej gospodarce*, TRAKO Konferencja Kolej – Integracja – Europa, Międzynarodowe Targi Gdańskie, Gdańsk 2003, s. 22.


zostanie stworzone „wąskie gardło” sieci kolejowej ograniczające możliwości jej rozwoju. Zatem, z jednej strony widoczna jest szansa stworzenia wydajnego, skonsolidowanego węzła kolejowego, jakiego funkcjonowanie można obserwować w większości dużych miast europejskich. Z drugiej zaś strony, wykorzystanie tej szansy w sposób, który nie będzie generował późniejszych barier rozwojowych może okazać się ogromnym wyzwaniem i „sprawdzianem” dla miasta i aglomeracji.²³

Bibliografia

- *Building Competitive Regions. Strategy and Governance*, OECD Publishing, Paris 2005.
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K., *Konkurencyjność i ranga wielkich miast Polski w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych*, „Biuletyn KPZK PAN” NR 192 (2000).
- Grad B., *Koncepcja rozwiązań organizacyjno-zarządczych regionalnego transportu publicznego w innowacyjnym regionie – aspekt konkurencyjności* [w:] *Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie*, Niedzielski P., Tomank R. (red.), Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, „Problemy Transportu i Logistyki” nr 12 (2010), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010.
- Janecki R., Krawiec S., *Koncepcja odbudowy pozycji kolejowych przewozów regionalnych w obsłudze potrzeb aglomeracji górnośląskiej*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 10/2011.
- Klamut M. (red.), *Konkurencyjność regionów*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1999.
- Klemba S., *Uwarunkowania budowy systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 3–4/2011.
- Łązniewska E., Gorynia M. (red.), *Konkurencyjność regionalna. Koncepcje – strategię – przykłady*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012.
- Niedzielski P., Tomank R. (red.), *Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12 (2010), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010.
- Oficjalna strona internetowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o., <http://lka.lodz.pl>.

²³ Wesołowski J., *O co chodzi w tunelu średnicowym*, <http://rzecznik.dlalodzi.info/aktualnosci/321-tunel-srednicowy-jacek-wesolowski>, 19 XII 2012.

- Paprocki W., *Rola transportu kolejowego we współczesnej polskiej gospodarce*, TRAKO Konferencja Kolej – Integracja – Europa, Międzynarodowe Targi Gdańskie, Gdańsk 2003.
- Pieriegud J., *Analiza dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju transportu kolejowego w Polsce – założenia a realizacja*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 7–8/2012.
- *Plan uporządkowania strategii rozwoju*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.
- *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju* (Projekt), Warszawa 2011, s. 6.
- Raczyński J., *Łódzki węzeł kolejowy*, „Technika Transportu Szynowego” nr 9/1997, [za:] Klemba S., *op. cit.*
- Szymczak M., *Transport w podnoszeniu konkurencyjności lokalnej na przykładzie miasta Poznania* [w:] *Konkurencyjność regionalna. Koncepcje – strategię – przykłady*, Łązniewska E., Gorynia M. (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012.
- *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym*, Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13.
- *Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, Dz.U. z 2006 r. Nr 226, poz. 1658.
- Wesołowski J., *Łódź – niechciany węzeł kolejowy Centralnej Polski*, „Technika Transportu Szynowego” nr 12/2003, [za:] Klemba S., *op. cit.*
- Wesołowski J., *O co chodzi w tunelu średnicowym*, <http://rzecznik.dlalodzi.info/aktualnosci/321-tunel-srednicowy-jacek-wesolowski>, 19 XII 2012.
- Winiarski B., *Konkurencyjność: kryterium wyboru czy kierunek strategii i cel pośredni polityki regionalnej* [w:] *Konkurencyjność regionów*, Klamut M. (red.), Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1999.
- Zamkowska S., *Zwiększenie potencjału kolei jako działanie w kierunku zrównoważonego transportu* [w:] *Innowacje w transporcie. Organizacja i zarządzanie*, Niedzielski P., Tomank R. (red.), Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 602, Problemy Transportu i Logistyki nr 12 (2010), Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010.



ANALIZA PORÓWNAWCZA TRANSPORTU KOLEJOWEGO I SAMOCHODOWEGO W AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ W KONTEKŚCIE REALIZACJI PROJEKTU ŁÓDZKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

Marcin Feltynowski

Doktor nauk ekonomicznych. Adiunkt w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Specjalista w dziedzinie GIS. W czasach studenckich członek SKN SPATIUM, a od roku 2010 jego Opiekun. Członek Towarzystwa Urbanistów Polskich. W pracach naukowych zajmuje się systemami informacji przestrzennej wykorzystywanymi na poziomie lokalnym, jak również planowaniem przestrzennym oraz rozwojem lokalnym. W swoich pracach badawczych porusza również kwestie wielofunkcyjności obszarów wiejskich oraz innowacyjności w polskiej gospodarce. Autor książki „Polityka przestrzenna obszarów wiejskich. W kierunku wielofunkcyjnego rozwoju” oraz wielu publikacji naukowych. Jako swoje pasje wymienia fotografię oraz taniec.

Piotr Rzeńca

Magister geografii. Asystent w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Od 2011 r. członek Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Znawca atrakcji turystycznych Polski i nie tylko. Współautor przewodnika turystycznego po województwie łódzkim. Wykładowca na kursach pilotów wycieczek. Interesuje go historia urbanistyki, układy przestrzenne miast. Zafascynowany jest niepowtarzalnymi zabytkami i kulturą Rumunii. W swoich pracach naukowych zajmuje się badaniem procesów tematyzacji przestrzeni geograficznej i czynników rozwoju miast. Wolne chwile spędza aktywnie, uprawia biegi na orientację. Jego pasją są piesze wędrówki tam, gdzie nie jest płasko.

Aglomeracja łódzka stanowi klasyczny przykład aglomeracji monocentrycznej, którą tworzy zespół wzajemnie powiązanych jednostek osadniczych, składających się z centralnej jednostki osadniczej, którą jest Łódź oraz miast i miejscowości wiejskich znajdujących się w jej otoczeniu. W skład obszaru aglomeracji wchodzi również obszary wiejskie, których rolą jest uzupełnianie funkcji występujących na obszarze zurbanizowanym. Jest to widoczne szczególnie w przypadku funkcji rolniczej, leśnej i rekreacyjno-wypoczynkowej¹.

We współczesnych polskich aglomeracjach zachodzą intensywne procesy odśrodkowe przejawiające się ucieczką ludności z centrum układu do strefy podmiejskiej. Gwałtowna suburbanizacja wywołuje liczne problemy, m.in. natury komunikacyjnej, objawiające się przede wszystkim wydłużaniem czasu dojazdu mieszkańców obszarów zewnętrznych do rdzenia aglomeracji, jak i do mniejszych ośrodków satelickich. Jeśli problemy mieszkańców nie zostaną rozwiązane poprzez zapewnienie im sprawnie działającej obsługi komunikacyjnej, Łódzki Obszar Metropolitalny nie wyjdzie z „wieku dziecięcego” i pozostanie zbiorem słabo i niefunkcjonalnie powiązanych obszarów zurbanizowanych. Rozwój przestrzenny i demograficzny aglomeracji nie jest bowiem warunkiem wystarczającym do przekształcenia jej w obszar metropolitalny. Podstawową cechą obszaru metropolitalnego jest integracja funkcjonalna i zewnętrzne funkcje metropolitalne².

Czynnikiem mającym spełniać rolę przeciwwagi dla procesów dezintegracji przestrzennej może stać się Łódzka Kolej Aglomeracyjna. W tym miejscu pojawia się pytanie zasadnicze, na które autorzy tego opracowania chcą odpowiedzieć – czy ŁKA może być w przyszłości

1 Szerzej: Leszczycki S., Eberhardt P., Heřman S., *Aglomeracje miejsko-przemysłowe w Polsce 1966–2000*, „Biuletyn KPZK PAN” nr 67, Warszawa 1971; Markowski T., Marszał T., *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe*, KPZK PAN, Warszawa 2006; Liszewski S. (red.) *Geografia urbanistyczna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008.

2 T. Markowski, T. Marszał, *op. cit.*, s. 14–15.

alternatywnym środkiem transportu w aglomeracji łódzkiej względem indywidualnej komunikacji samochodowej przy uwzględnieniu obecnej wiedzy na temat przewidywanych czasów przejazdów pociągiem kolei aglomeracyjnej i samochodem osobowym?

Linie kolejowe w obszarze aglomeracji łódzkiej

Rozwój dróg kolejowych na obszarze dzisiejszej aglomeracji łódzkiej rozpoczął się w połowie XIX wieku. Pierwszą linią kolejową biegnącą przez województwo łódzkie była zbudowana w latach 1845–1848 tzw. kolej warszawsko-wiedeńska, która jednak omijała Łódź w odległości około 25–30 km. Najbliższą stacją kolejową były Rokiciny. W 1966 roku do miasta doprowadzono kolej „łódzko-fabryczną” łączącą Koluszki przez Bedoń ze stacją Łódź Fabryczna. Drugą ważną inwestycją kolejową była tzw. linia kaliska łącząca Warszawę z Kaliszem przez Łowicz, Głowno, Stryków, Zgierz, Łódź, Pabianice, Zduńską Wolę i Sieradz, realizowana w latach 1903–1905. Większość stacji powstawała na odległych peryferiach terenów miejskich. Wynikało to z ówczesnej polityki władz rosyjskich względem Królestwa Polskiego i założeń rosyjskiej strategii wojskowej.

Główne dworce kolejowe w Łodzi nie zostały spięte bezpośrednim odcinkiem torów (tzw. kolej średnicowa). Dynamiczny rozwój miasta spowodował, że linia kolejowa łącząca Łódź Fabryczną z Łodzią Kaliską powstała wzdłuż granic Łodzi pod koniec XIX w., z konieczności „wypchnięta” na południe od terenów zabudowanych. Zamknięcie kolejowego pierścienia wokół miasta od wschodu nastąpiło w 1923 roku, kiedy pobudowano linię kolejową do Kutna.

Po II wojnie światowej linie kolejowe wychodzące poza granice ówczesnej Łodzi stanowiły ważne korytarze transportowe wykorzystywane w dużej mierze przez dojeżdżających do pracy pracowników zakładów przemysłu lekkiego. Do połowy lat 60. XX w. w ruchu pasażerskim wykorzystywana była wschodnia nitka kolei obwodowej, łącząca Zgierz ze stacją Łódź Widzew. Z kolei w latach 70. i 80. XX w. z połączeń licznie

korzystały również osoby dokonujące w sklepach metropolii zakupów niedostępnych poza nią towarów.

Ważnym elementem kolei aglomeracyjnej jest łódzka kolej obwodowa. Aktualnie łączy ona najważniejsze stacje kolejowe miasta: Fabryczna (w przebudowie), Widzew, Chojny, Żabieniec oraz przystanki: Andrzejów, Niciarniana (w przebudowie), Lublinek. Marginalne znaczenie mają przystanki Olechów i Olechów Wiadukt, służące pracownikom kolejowego terminala kontenerowego, natomiast zlikwidowane, zniszczone bądź nieczynne są następujące: Andrzejów (Szosa), Arturówek, Dąbrowa Przemysłowa, Kaliska Towarowa, Olechów Wschód, Olechów Zachód, Radogoszcz, Stoki, Widzew Janów.

Na uwagę zasługuje również fakt, że wewnątrz kolejowego pierścienia w Łodzi funkcjonowało wiele bocznic kolejowych biegnących do jurydyk przemysłowych, należących m.in. do I. Poznańskiego i K. Scheiblera. Tymi drogami dostarczano surowce przerabiane w wielkich kompleksach fabrycznych, a następnie wywożono wyprodukowane tkaniny i gotową odzież. Po upadku przemysłu włókienniczego bocznice kolejowe straciły rację bytu i w większości zostały zlikwidowane, rozebrane lub zdemastrowane. Ślady po ich istnieniu są w przestrzeni miasta nadal dość wyraźne. Wydaje się, że w latach 90. XX w. nie została wykorzystana szansa włączenia części nieużytkowanych kolei przemysłowych w system komunikacyjny Łodzi bądź przekształcenia ich fragmentów chociażby w atrakcje turystyczne.

Ważnym szynowym środkiem transportu w aglomeracji łódzkiej są tramwaje podmiejskie, które w latach 1901–1930 połączyły Łódź z okolicznymi mniejszymi miastami (Pabianice, Ozorków, Lutomiersk, Tuszyn itd.). Tramwaje podmiejskie nazywano popularnie „kolejami dojazdowymi”. W 1908 roku powstało towarzystwo o nazwie Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe. Na części linii przez jakiś czas nie było trakcji elektrycznej, jeździły więc tramwaje parowe, m.in.

do cegielni w Kruszowie k. Tuszyna³. Linie tramwajowe odegrały bardzo ważną rolę w integracji kształtującej się na przełomie XIX i XX w. (ówczesnej) aglomeracji łódzkiej, ułatwiając nie tylko dostęp do Łodzi mieszkańcom miast i wsi położonych w strefie podmiejskiej miasta⁴, ale również umożliwiając łodzianom m.in. wyjazdy rekreacyjne w obszary leśne.

Projekt Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej częściowo nawiązuje do niewcielonej w życie koncepcji połączeń tramwajowych z miastami położonymi w większej odległości od Łodzi. Jeszcze przed I wojną światową planowano bowiem budowę linii tramwajowych z Łodzi do Brzezina, a nawet Zduńskiej Woli i Piotrkowa Trybunalskiego. Większość linii podmiejskich działa do dziś. Zlikwidowano tylko tramwaje do Aleksandrowa Łódzkiego (1991 r.), do Rzgowa (1993 r.) i Tuszyna (1978 r.).

Zarys projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej



Chęć rozwoju kolei aglomeracyjnej wynikać może z założenia, że pociąg jest jednym z najbardziej bezpiecznych rodzajów transportu. Jednocześnie jest to ten ze środków transportu, który może być bardziej przyjazny dla środowiska i efektywniejszy w porównaniu z komunikacją samochodową. Łódzka Kolej Aglomeracyjna poprzez przewidywany wpływ na ograniczenie indywidualnej komunikacji samochodowej stanowić może istotny czynnik ograniczający degradację środowiska naturalnego, a także przyczyniać się do zachowania spójności przestrzennej „pełnącej” na zewnątrz strefy zurbanizowanej.

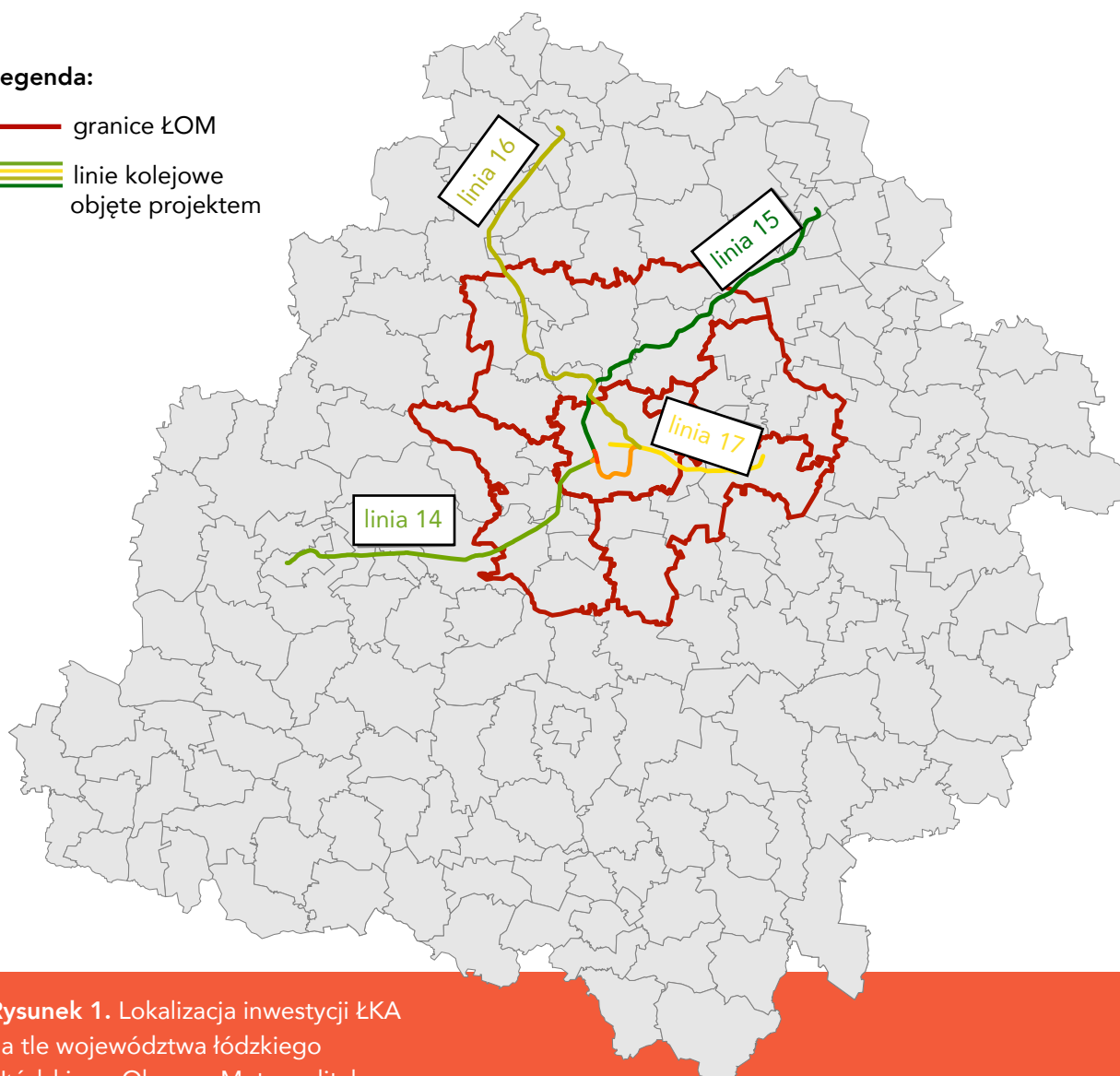
W literaturze przedmiotu wskazuje się, że transport kolejowy wymaga dużych nakładów na infrastrukturę, dlatego też możliwość jego realizacji uzależniona jest od wsparcia proponowanego przez Unię

³ Mokras-Grabowska J., Rzeńca P., *Region łódzki. Przewodnik turystyczny*, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź 2007.

⁴ Liszewski S. (red.), *Funkcja regionalna Łodzi i jej rola w kształtowaniu województwa. Zarys monografii województwa łódzkiego*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź 2001.

Legenda:

-  granice ŁOM
-  linie kolejowe objęte projektem



Rysunek 1. Lokalizacja inwestycji ŁKA

na tle województwa łódzkiego
i Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentacji ŁKA.

Europejską⁵. W unijnym programie „Infrastruktura i Środowisko” zarezerwowano znaczne kwoty na rozwój transportu przyjaznego środowisku (przede wszystkim transportu szynowego) w dziewięciu największych aglomeracjach kraju. W przypadku projektu „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” będzie on więc współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Podstawą możliwości uzyskania tego rodzaju finansowania jest chociażby fakt, że w przypadku ŁKA mamy do czynienia z niższym bądź porównywalnym stopniem wydzielania dwutlenku węgla na osobę (Tabela 1.).

⁵ Daildyka S., Lingaitis V., *A Study On The Options Of Means For Railway Passenger Transportation* [w:] *Transport Problems: An International Scientific Journal*. March 2012, Vol. 7 Issue 1, s. 53–62.

Odcinek ŁKA	kg CO ₂ /pasażera	
	Pociąg	Samochód
Łódź – Sieradz	4,7	7,1
Łódź – Łowicz	6,9	7,0
Łódź – Koluszki	1,6	3,5
Łódź – Kutno	7,6	7,4

Tabela 1. Emisja CO₂ na pasażera w transporcie kolejowym i samochodowym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu EcoPassenger, <http://www.ecopassenger.org/>.

Zakres i cel badań

Z założeń projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wynika, że ruch kolejowy na jej liniach będzie wykraczał poza obszar Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, jednak należy uznać, że największa jego część związana będzie z obszarami z najbliższego otoczenia Łodzi. Dane statystyczne zgromadzone zostały podczas badań terenowych⁶ na obszarze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego wskazanego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego. Odbywały się one na obszarze czterech powiatów okalających miasto centralne ŁOM. Wyniki należy uznać za wiążące z uwagi na fakt, że ŁOM wpisuje się swoimi granicami w obszar aglomeracji łódzkiej.

W badaniach związanych z wykorzystaniem pociągu w celu komunikacji na obszarze ŁOM uczestniczyło 3300 respondentów, którzy wypowiedzieli się w zakresie wykorzystania różnych rodzajów transportu zbiorowego. Ankietowani zostali poproszeni o wskazanie, z jaką częstotliwością korzystają ze środka transportu, jakim jest pociąg. Odpowiedzi, które można uznać za poprawne udzieliło 3175 respondentów.

⁶ Badania terenowe odbyły się w ramach ćwiczeń terenowych studentów I roku USM, na kierunku: gospodarka przestrzenna, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny UŁ, w miesiącach kwiecień – czerwiec 2012 r., pod kierunkiem prof. dr hab. A. Nowakowskiej.

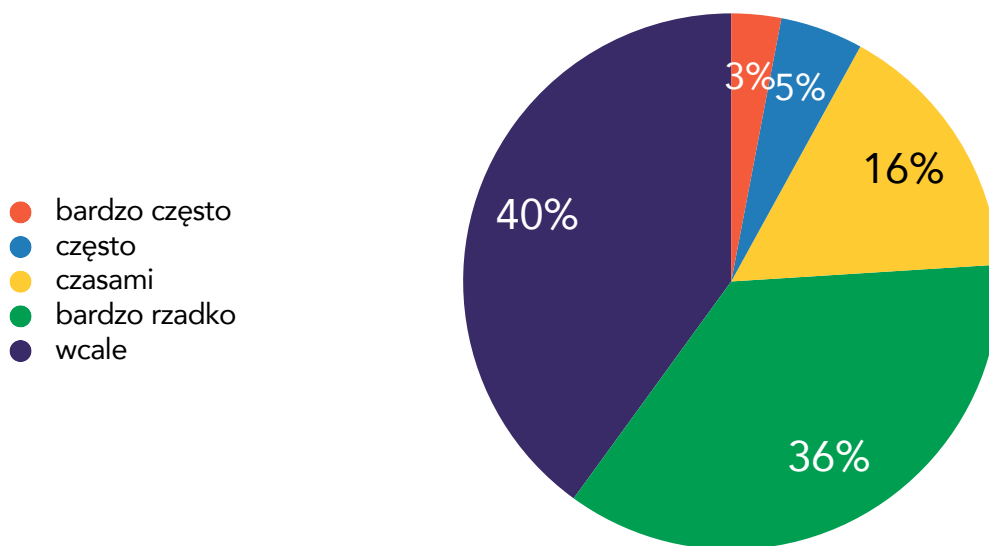
Ważnym elementem badań związanym z budową ŁKA była ocena czasów przejazdu pomiędzy ważniejszymi stacjami, które pozwolą na skomunikowanie obszaru aglomeracji. Obok czasów przejazdu pociągów, które zaczerpnięte zostały z rozkładów jazdy zawartych na stronach internetowych PKP⁷, wykorzystano również portal Google Maps⁸ w celu oceny czasów przejazdu pomiędzy stacjami przy użyciu samochodu. Oprogramowanie Google stanowi jedno z bardziej zaawansowanych spośród ogólnodostępnych narzędzi wykorzystywanych w sieci Internet do celów planowania podróży. Jednym z elementów należących do oprogramowania jest wskazywanie czasu przejazdu samochodem. Ten element portalu został wykorzystany w badaniach porównawczych, dzięki czemu można było dokonać analiz czasów przejazdu.

Porównanie czasów przejazdu

Prezentowane wyniki badań miały na celu ocenę wykorzystania pociągu jako środka transportu przez osoby mieszkające na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Najliczniejszą grupę stanowiły osoby niekorzystające z usług związanych z transportem kolejowym. Osoby te stanowiły 40% ankietowanych. 60% ankietowanych w swoich odpowiedziach wskazywało, że ich preferencje transportowe związane są z potrzebą korzystania z pociągów. Należy jednak uznać, że najliczniejsza grupa respondentów bardzo rzadko korzysta z usług kolei. Osoby te stanowiły 36% badanych. Wskazanie „czasami” zostało zaznaczone przez 16% osób. Taki rozkład ankietowanych wskazuje, że osoby korzystające często lub bardzo często z usług PKP stanowią zaledwie 8% grupy badawczej. Badaniu nie podlegały powody, dla których respondenci korzystają z usług oferowanych przez PKP na trasach, które w przyszłości

⁷ Podstawą danych o czasach przejazdu była strona <http://rozklad-pkp.pl>, stan 10 XI 2012.

⁸ Portal GOOGLE MAPS dostępny pod adresem <http://maps.google.pl>, stan 10 XI 2012.



Rysunek 2. Częstotliwość wykorzystania pociągu przez mieszkańców ŁOM.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników ankiety

„Potencjał i powiązania funkcjonalne w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym”.

będą stanowić podstawę komunikacji w przypadku Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Analiza czasów dojazdu pozwala stwierdzić, że na liniach numer 14 i 17, odpowiednio w kierunku Sieradza i Koluszek, przejazdy kolejną pozwalają na osiągnięcie korzystniejszych czasów dojazdu niż miałyby to miejsce przy użyciu samochodu. Różnice w czasie przejazdu widoczne są szczególnie na trasie Łódź Widzew – Koluszki. Użyta w badaniu metoda pozwala na stwierdzenie 14-minutowej różnicy na korzyść pociągu tej relacji. W konsekwencji tego należy uznać, że połączenie kolejowe na tej trasie jest konkurencyjne i pozwoli na poprawę standardu podróży na trasach pomiędzy Łodzią a częścią powiatu łódzkiego wschodniego.

W przypadku połączenia kolejowego Łódź Kaliska – Sieradz nie można mówić o tak spektakularnych różnicach w czasach przejazdu pociągiem czy samochodem. Analiza została przeprowadzona w odniesieniu do czasu przejazdu między Łodzią a Łaskiem i kolejno Zduńską Wolą i Sieradzem. Należy podkreślić, że oddalanie się od Łodzi powoduje zacieranie różnicy w czasie przejazdu. W przypadku Łasku

różnica w czasie przejazdu wynosi pięć minut na korzyść pociągu. Przejazd do Zduńskiej Woli pozwala na zaoszczędzenie trzech minut w odniesieniu do pokonania tej samej trasy samochodem. Kiedy podróżni docierają na miejsce docelowe, wskaźnik czasu dojazdu wykazuje różnicę jedynie jednej minuty. Przypadek ten pokazuje, że trasa numer 17 w kierunku zachodnim od granic miasta przy obecnych uwarunkowaniach infrastrukturalnych promuje podróże przy użyciu indywidualnego środka transportu.

Ważną informacją wynikającą z dokumentacji projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej jest fakt, że na odcinku Łódź – Sieradz pociągi będą rozwijać wyższe prędkości, dzięki czemu da się uzyskać czas przejazdu na poziomie 52 minut. Plany odnoszące się do redukcji czasu przejazdu mają być zrealizowane do 2018 r. Zmniejszenie czasu przejazdu pozwoli na podniesienie zainteresowania transportem zbiorowym na trasie do Sieradza. Przewiduje się również zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego, wynikającego z wykorzystania kolei do celów codziennego dojazdu do pracy i szkoły, czyli migracji wahadłowych.

Kolejną trasą, która będzie stanowić wsparcie dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej jest linia Łódź Kaliska – Kutno. Wykracza ona podobnie jak linia Łódź – Sieradz poza granice ŁOM, co pozwoli na połączenie z miastem centralnym regionu gmin znajdujących się dalej od Łodzi. Obecne czasy dojazdu prezentowane w rozkładach jazdy PKP nie nastrajają pozytywnie. Wynika to z faktu, że na tej trasie jedynie na odcinku Łódź – Zgierz pociągi mogą konkurować z czasem dojazdu do punktów docelowych osiąganym przez samochód. Dojazd do Ozorkowa zajmuje około ośmiu minut więcej. Na odcinku Łódź – Łęczyca pociągi tracą niewiele czasu do transportu indywidualnego, gdyż różnica wynosi około czterech minut. Znaczną różnicę w czasie dojazdu widać natomiast w przypadku odcinka Łódź – Kutno, gdzie czas dojazdu pomiędzy środkami transportu różni się o osiemnaście minut. Poprawa jakości trasy przejazdu oraz realizacja projektów towarzyszących Łódzkiej Kolei

Aglomeracyjnej może doprowadzić do zwiększenia konkurencyjności środka transportu, jakim jest pociąg na trasie Łódź – Kutno.

Ostatni z uwzględnionych w projekcie odcinków kolejowych związany jest z trasą Łódź Kaliska – Łowicz Główny. W przypadku tej trasy można mówić o najmniejszej konkurencyjności pociągu w stosunku do samochodu. Na całej trasie różnica czasu przejazdu sięga ponad godzinę. Wynika to z inwestycji, które prowadzone są obecnie na tym odcinku tras kolejowych. W momencie prowadzenia analiz dojazd do punktu docelowego tj. Łowicza odbywał się przy użyciu dwóch rodzajów transportu, a mianowicie pociągu i busów, które na odcinku Glinnik – Stryków przewożą pasażerów pomiędzy stacjami kolejowymi. W informacji PKP wskazane jest, że na tym odcinku podróżni mogą spotkać się z utrudnieniami w zakresie przewozu rowerów. Należy więc uznać, że czas dojazdu dwukrotnie dłuższy niż możliwy do osiągnięcia poprzez wykorzystanie samochodu, nie wpływa zachęcająco na podróżnych, którzy mają możliwość wyboru środka transportu. Należy podkreślić, że jedynie do stacji Zgierz można było dotrzeć w czasie krótszym od wskazywanego przez oprogramowanie Google.

Perspektywy projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Wyniki płynące z badania pozwalają stwierdzić, że wykorzystanie kolei na obszarze aglomeracji łódzkiej może stać się elementem wspierającym zrównoważony rozwój w regionie. Godne podkreślenia jest również to, że władze spółki ŁKA z nadzieją patrzą w przyszłość związaną z rozbudowującą się infrastrukturą kolejową w regionie. Większość przewidywań zawartych w projekcie uzależniana jest od postępów w pracach związanych z przebudową i dostosowaniem do nowych warunków i jakości podróży z wykorzystaniem pociągu. Istotnym elementem będzie również poprawa jakości usług rozpatrywana z perspektywy lepszego zaplecza taboru, który oprócz wygody podróżnych będzie w stanie zagwarantować bezpieczeństwo dla użytkowników.

Elementem stanowiącym czynnik przyciągający podróżnych stanie się również skrócenie czasu dojazdu oraz możliwość skorzystania z usług dostępnych na obszarach innych dużych miast. Do takich inwestycji zaliczyć można chociażby lokalizację samoobsługowych wypożyczalni rowerów miejskich, które pozwalają na kontynuację podróży do miejsc docelowych na terenie większych miast. Jak wskazują autorzy projektu ŁKA, ważnym elementem w rozwoju kolei może być wykorzystanie tramwaju jako komplementarnego środka transportu w przestrzeni miejskiej. Elementy te będą miały mniejsze znaczenie z perspektywy ośrodków miejskich i wiejskich, do których docierać będzie kolej aglomeracyjna. Należy jednak uznać, że odległości w przestrzeni ośrodków miejskich znajdujących się na trasie przejazdu nie będą wymagać tego rodzaju inwestycji, z uwagi na lepszą dostępność tych przestrzeni.

Istotną decyzją w trakcie tworzenia nowego systemu komunikacyjnego ŁOM, którego częścią będzie Łódzka Kolej Aglomeracyjna, byłoby stworzenie węzłów przesiadkowych na przecięciu linii kolejowych z liniami tramwajowymi, a także autobusowymi. Powstałe w ten sposób tzw. „huby” odgrywałyby rolę aglomeracyjnych węzłów umożliwiających sprawną zmianę wykorzystywanego środka transportu. Węzły te, wyposażone również w parkingi dla samochodów osobowych i rowerów, pozwalałyby zmieniać kierunki przemieszczeń z promienistych w zewnętrznej strefie obszaru metropolitalnego na koncentryczny po linii kolei obwodowej Łodzi i rusztowy w centralnej części rdzenia aglomeracji. Niebagatelne znaczenie dla rozwoju gospodarczego aglomeracji łódzkiej może mieć usprawnienie dojazdów do Strykowa. Ten największy, położony w centrum Polski węzeł autostradowy staje się ważnym obszarem koncentracji miejsc zatrudnienia mieszkańców aglomeracji.

Należy również podkreślić, że rozwijająca się infrastruktura drogowa nie jest w stanie sprostać rosnącym potrzebom transportowym mieszkańców Łodzi oraz powiązanych z nią terenów aglomeracji. Dlatego należy rozwijać infrastrukturę kolejową, która stanie się alternatywą dla komu-

nikacji samochodowej na obszarze aglomeracji łódzkiej. Obok wymiernych efektów w postaci infrastruktury ważnym elementem będzie efekt poznawczy projektu ŁKA. Wynika to bowiem z szeroko zakrojonej akcji promocyjnej projektu, jak również możliwości uczestniczenia w nim pracowników kolei. Dzięki tego rodzaju przedsięwzięciom ważnym elementem staje się również podnoszenie poziomu kapitału ludzkiego w regionie oraz świadomości w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Bibliografia

- Dailydka S., Lingaitis V., *A Study On The Options Of Means For Railway Passenger Transportation* [w:] *Transport Problems: An International Scientific Journal*. March 2012, Vol. 7 Issue 1.
- Leszczycki S., Eberhardt P., Heřman S., *Agglomeracje miejsko-przemysłowe w Polsce 1966–2000* [w:] *Biuletyn KPZK PAN nr 67*, Warszawa 1971.
- Liszewski S. (red.), *Funkcja regionalna Łodzi i jej rola w kształtowaniu województwa. Zarys monografii województwa łódzkiego*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź 2001.
- Liszewski S. (red.), *Geografia urbanistyczna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008.
- Markowski T., Marszał T., *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe*, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa 2006.
- Mokras-Grabowska J., Rzeńca P., *Region łódzki. Przewodnik turystyczny*, Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Łódzkiego, Łódź 2007.
- EcoPassenger, <http://www.ecopassenger.org/>.
- Google Maps, <http://maps.google.pl>.
- <http://rozklad-pkp.pl>.



spatium.uni.lodz.pl

ISBN 978-83-913754-8-8



Studenckie Koło Naukowe
Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu Łódzkiego



Uniwersytet
ŁÓDZKI