

Rola transportu w rewitalizacji – analiza na przykładzie tunelu średnicowego w Łodzi



dr inż. arch.
MONIKA MARIA CYSEK-PAWLAK
 Politechnika Łódzka
 Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska
ORCID: 0000-0002-8175-6779

Artykuł podejmuje zagadnienie roli transportu w rewitalizacji na przykładzie z miasta Łodzi. Celem jest weryfikacja hipotezy dotyczącej kluczowej roli transportu w procesie odnowy obszarów zdegradowanych.

Tematowi zależności między transportem a rewitalizacją poświęcono liczne prace naukowe. Na arenie międzynarodowej uwagę zwracają przeglądy dotyczące miast europejskich, w tym Aten, Bratysławy, Brukseli, Helsinek, Lyonu, Madrytu, Manchesteru, Newcastle, Stuttgartu, Walencji, Wiednia czy Zurychu [1], [2]. Dodatkowo powstały opracowania charakteryzujące podejście krajowe: francuskie [3], włoskie [4], niemieckie [5] czy osadzone w kontekście specyfiki Wielkiej Brytanii [6], [7]. W literaturze krajowej można zidentyfikować trendy badawcze rozwijające się wokół zagadnień związanych z rewitalizacją infrastruktury transportu wodnego śródlądowego [8], kolejnictwem [9], [10] oraz infrastrukturą tramwajową [11]. Manuskrypt wpisuje się zaś w refleksję rozpoczętą przez Daniela Ogródnika [12], dotyczącą architektury podróży w rewitalizacji miejskiej. Dokonując przeglądu literatury, warto również zaznaczyć, iż sama autorka podejmowała już temat zrównoważonego transportu w kontekście Nowego Urbanizmu i jego zastosowania na przykładzie łódzkim [13].

Cele i metody

Zagadnienie transportu w rewitalizacji jest tematem obszernym i złożonym. Celem niniejszej publikacji jest przedstawianie problematyki na wybranym przykładzie z miasta Łodzi. Praca weryfikuje hipotezę dotyczącą kluczowej roli transportu w procesie odnowy obszarów zdegradowanych. Studium przypadku wykorzystuje metodę badania interpretacyjnego, którą zastosowano, opisując politykę miejską zidentyfikowaną w ostatniej dekadzie w Łodzi. Następnie wykorzystano metodę logicznej argumentacji i syntezy badanych problemów strategicznego transportu w mieście. Całość podejmowanych analiz odnosi się do oceny jakościowej

wpływu wdrażanego projektu tunelu średnicowego na proces rewitalizacji zdegradowanej tkanki miejskiej. Zastosowano kilka technik: wizyty na miejscu, studium dokumentacji, zbieranie i kompilacja baz danych.

Wyniki

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi przyjęte uchwałą Nr LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r. wraz



Przystanek Łódź Śródmieście
wizualizacja

Rys. 1. Wizualizacja przystanku Łódź Śródmieście; źródło: <http://tunel-laczypolske.pl/> [dostęp: 18.08.2022]



Przystanek Łódź Polesie
wizualizacja

Rys. 2. Wizualizacja przystanku Łódź Polesie; źródło: <http://tunel-laczypolske.pl/> [dostęp: 18.08.2022]



Przystanek Łódź Polesie
wizualizacja

Rys. 3. Wizualizacja przystanku Łódź Polesie; źródło: <http://tunnel-laczypolske.pl/> [dostęp: 18.08.2022]

z późniejszymi regulacjami polityki przestrzennej zakłada rozwój miasta do wewnątrz [14]. W ślad za regulacjami planistycznymi wdrażane są projekty rewaloryzujące strukturę układu komunikacyjnego w Łodzi, wśród których na szczególną uwagę zasługuje Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – największa tego typu inwestycja w kraju. Dodatkowo realizowane są wielkoskalowe inwestycje komunikacyjne: dworzec multimodalny Łódź Fabryczna, tunel średnicowy i tunel dalekobieżny (CPK). Warto zwrócić uwagę, że wymienione inwestycje koncentrują się w centrum miasta.

Inwestycja Udrożnienia Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), Etap II, Odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec jest kontynuacją prac restrukturyzacyjnych centralnego dworca w Łodzi. Tunel średnicowy o łącznej długości ok. 7,5 km połączy

ma dworzec Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec [15]. Całkowita długość realizowanych torów to ok. 17 km, na co składają się również odcinki w zagłębieniu. W inwestycji kluczową rolę odgrywają tarcze drążące przebiccia pod ziemią (TBM). Tunel średnicowy zawiera dwie podstawowe składowe: dwutorowy tunel od stacji Łódź Fabryczna, przez przystanki Łódź Śródmieście i Łódź Polesie do rejonu ulicy Odolanowskiej oraz cztery tunele jednotorowe od komory rozjazdowej w kierunku Łódź Żabieniec i Łódź Kaliska.

Powstający układ komunikacyjny Y obejmuje oprócz obiektów inżynierskich trzy przystanki osobowe [15]. Łódź Śródmieście zlokalizowany będzie w rejonie ulic Zielonej, Zachodniej i alei Kościuszki. Przystanek będzie miał 3 poziomy podziemne, w tym antresolę handlowo-usługową. Jedno z wyjść

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi wraz z późniejszymi regulacjami polityki przestrzennej zakłada rozwój miasta do wewnątrz.

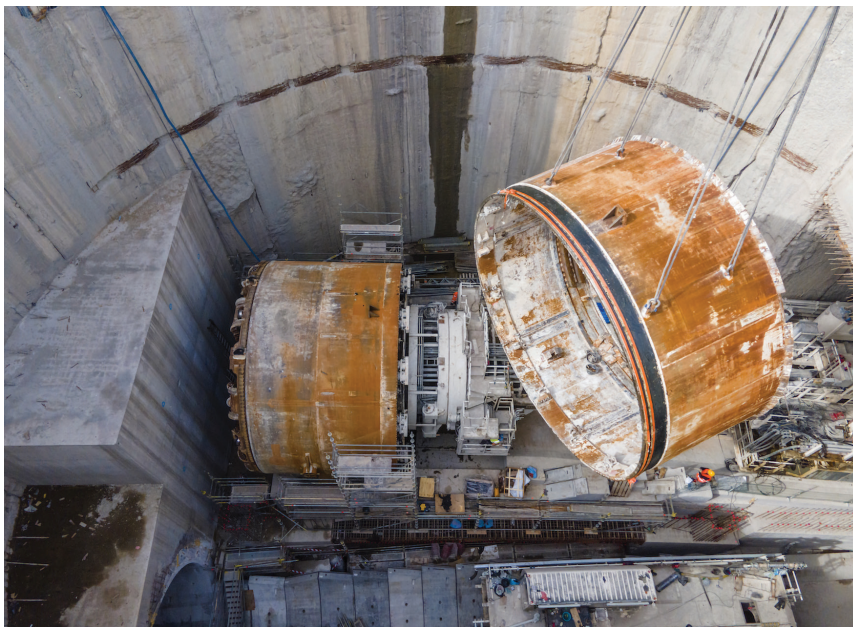
skierowane jest w stronę ulicy Piotrkowskiej, tak by ułatwić komunikację do najważniejszego traktu pieszego miasta. Obiekt Łódź Śródmieście realizowany jest w ścisłym centrum, w otoczeniu obiektów historycznych, dlatego niezbędne jest prowadzenie prac ze szczególnym poszanowaniem zastanego kontekstu historycznego. Przystanek Łódź Polesie zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie poprzemysłowego zespołu Manufaktura – funkcjonującego dziś jako kompleks usługowo-handlowo-kulturowy. Najdalej od rdzenia strefy wielkomiejskiej zlokalizowany będzie trzeci przystanek Łódź Polesie.

Wnioski

Zasadnicze elementy omawianej inwestycji są zlokalizowane w centralnej części struktury zbudowanej miasta Łódź. Dwa z trzech przystanków otoczone są historyczną tkanką. Znaczące inwestycje transportowe stanowią generator dla innych zamierzeń budowlanych rewaloryzujących przestrzeń publiczną – chodniki, sieć trakcyjna czy układ drogowy. Tworzenie atrakcyjnego środowiska



Rys. 4. TBM Faustyna drążąca tunel między Łódź Fabryczna a Łódź Kaliska; źródło: <http://tunnel-laczypolske.pl/> [dostęp: 18.08.2022]



Rys. 5. TBM Faustyna w przygotowaniu do działania; źródło: <http://tunel-laczypolske.pl/> [dostęp 18.08.2022]

(od)budowanego umożliwia rozwój kapitału prywatnego, przyciągniętego przez atrakcyjne warunki środowiskowe. Przyjęte przez Sud Architekt Polska rozwiązania projektowe przystanków odpowiadają na potrzebę nowoczesnego obrazu miejsca w poszanowaniu zastanej tkanki miejskiej. Stal, duże przeszklenia i zieleń pozwalają stworzyć zrównoważone tło dla historycznej zabudowy. Związek między następującymi w Łodzi procesami rewitalizacyjnymi i budową tunelu średnicowego jest widoczny we wzroście dostępności obszarów zurbanizowanych. Zrewitalizowane obszary uzyskają pełny wymiar atrakcyjności dopiero wtedy, gdy będą w sprawny sposób skomunikowane wewnątrz i na zewnątrz miasta, z dużymi ośrodkami metropolitalnymi – co zapewnią omawiany projekt. Obszar zrewitalizowany w swej istocie powinien być użytkowany przez różne grupy docelowe, dlatego tak ważne jest zwiększenie dostępności osiągnięte w duchu zrównoważonego rozwoju. Na koniec warto zwrócić uwagę na dynamikę projektu – właściwą projektom rewitalizacyjnym. Od przedstawiania koncepcji Metra Łódź do zakończenia budowy w 2023 miną dwie dekady. Czas realizacji nakłada się z intensyfikacją działań rewitalizacyjnych w strukturę zbudowaną miasta – Rewitalizacja Obszarowa Centrum Miasta, a efekty prowadzonych przekształceń z pewnością będą obserwowane długo po zakończeniu inwestycji.

Bibliografia

- [1] Aspa Gospodini, 2005, Urban development, redevelopment and regeneration encouraged by transport infrastructure projects: The case study of 12 European cities, *European Planning Studies*, 13(7), 1083-1111, DOI: 10.1080/09654310500242121.
 [2] Graeme Evans, Steve Shaw, 2001, Urban leisure and transport: Regeneration effects, *Retail Leisure Property* 1, 350-372, DOI: 10.1057/palgrave.rlp.5090132.

- [3] Aurélie Mahieux, Lucia Mejia-Dorantes, 2017, Regeneration strategies and transport improvement in a deprived area: what can be learnt from Northern France?, *Regional Studies*, 51(5), 800-813, DOI: 10.1080/00343404.2016.1177174.
 [4] Gloria Pellicelli, Silvia Rossetti, Barbara Casellia, Michele Zazzi, 2022, Urban regeneration as an opportunity to redesign Sustainable Mobility. Experiences from the Emilia-Romagna Regional Call, *Transportation Research Procedia*, 60, DOI 10.1016/j.trpro.2021.12.074.
 [5] Yoon Jeung Jang, Joo Yeon Go, Seungil Lee, 2011, Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of Hafen City in Germany and Shinagawa Station in Tokyo, *International Journal of Urban Sciences*, 15:3, 187-199, DOI: 10.1080/12265934.2011.
 [6] Chiara Ravagnan, Francesca Rossi, Masoumeh Amiriaf, 2022, Sustainable Mobility and Resilient Urban Spaces in the United Kingdom. Practices and Proposals, *Transportation Research Procedia*, 60, 164-171.
 [7] Andrew Church, 1990, Transport and urban regeneration in London Docklands: A victim of success or a failure to plan?, *Cities*, 7(4), 289-303.
 [8] Michał Pluciński, 2012, Identyfikacja i analiza wybranych korzyści i kosztów niemierzalnych związanych z rewitalizacją infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, *Logistyka*, 3.
 [9] Danel Zauski, 2007, Strategie rozwoju kolei a rewitalizacja struktur miejskich, *Przegląd Komunikacyjny*.
 [10] Elżbieta Komarzyńska-Świeściak, Paweł Kirschke, 2019, The issue of integration of elevated transport routes in the areas of historic polish cities. Example of the modernization of a cross-city railway line in the śródmieście district of Kraków, *Czasopismo Techniczne*, 12 (10), 35-57.
 [11] Stanisław Pochwała, 2015, Rewaloryzacja zabytkowych zajezdni tramwajowych: tramwaju konnego i tramwaju elektrycznego wąskotorowego na krakowskim Kazimierzu w latach 2006-2007, *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie. Seria: Materiały Konferencyjne*, 287-313.
 [12] Daniel Ogrodnik, 2005, Architektura podróży w rewitalizacji miejskiej – przypadek krakowskiego Zabłocia, *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 102, 71-82.
 [13] Monika Maria Cysek-Pawlak, 2019, Testing the new urbanism principle of sustainable transport in the contemporary redevelopment projects. Lessons from Clichy-Batignolles in Paris and the station area in Lodz, *Journal of Urban & Regional Analysis*, 11(1), 35-52.
 [14] Anna Aneta Tomczak, Sylwia Krzysztofik, 2021, Enhancing resilience in a post-industrial city through the urban regeneration of the downtown district. A case study of part of downtown Lodz called Nowa Dzielnica, *IOP Conference Series: Materials Science & Engineering*, 1203(1), 1-10.
 [15] <http://tunel-laczypolske.pl/> [dostęp: 30.04.2022].

DOI: 10.5604/01.3001.0015.9921

PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA

Cysek-Pawlak Monika Maria, 2022, Rola transportu w rewitalizacji – analiza na przykładzie tunelu średnicowego w Łodzi, „Builder” 10 (303). DOI: 10.5604/01.3001.0015.9921

Streszczenie: Artykuł podejmuje zagadnienie roli transportu w rewitalizacji na przykładzie z miasta Łodzi. Celem jest weryfikacja hipotezy dotyczącej kluczowej roli transportu w procesie odnowy obszarów zdegradowanych. Studium przypadku wykorzystuje metodę badania interpretacyjnego, którą zastosowano, opisując politykę miejską zidentyfikowaną w ostatniej dekadzie w Łodzi. Następnie wykorzystano metodę logicznej argumentacji i syntezy badanych problemów strategicznego transportu w mieście. Całość podejmowanych analiz odnosi się do oceny jakościowej wpływu wdrażanego projektu tunelu średnicowego na proces rewitalizacji zdegradowanej tkanki miejskiej. Zastosowano kilka technik: wizyty na miejscu, studium dokumentacji, zbieranie i kompilacja baz danych. Wyniki badań ujawniają podstawę projektu tunelu średnicowego w Łodzi, wskazując na kluczową rolę omawianej inwestycji transportowej w procesie rewitalizacji zdegradowanego terenu.

Słowa kluczowe: Łódź, rewitalizacja, transport, tunel średnicowy

Abstract: THE ROLE OF TRANSPORT IN URBAN REGENERATION – CASE STUDY OF LODZ'S CROSS-CITY RAILWAY TUNNEL. The research takes up the role of transport in urban regeneration on the example of the city of Łódź. The aim is to verify the key role of transport in the process of restoring degraded areas. The case study uses the method of interpretative research, which was used to describe the urban policy identified in the last decade in Łódź. Then, the method of logical argumentation and synthesis of the analyzed problems of strategic transport in the city was used. All the undertaken analyzes refer to the qualitative assessment of the impact of the implemented cross-city tunnel project on the process of urban regeneration of degraded urban tissue. Several techniques were used: site visits, documentation studies, collection and compilation of databases. The results of the research reveal the project of the cross-city tunnel in Łódź, pointing to the key role of the discussed transport investment in the process of urban regeneration of the degraded area.

Keywords: Łódź, urban regeneration, transport, cross-city tunnel