

Marek SOBCZYŃSKI
Anita WOLANIUK
Uniwersytet Łódzki

WSPÓŁCZESNE TENDENCJE PRZEMIAN CENTRÓW DUŻYCH MIAST POLSKI NA PRZYKŁADZIE ŁÓDZI, GDAŃSKA I KRAKOWA

CONTEMPORARY TRENDS IN CITY CENTRE TRANSFORMATION OF BIG CITIES IN POLAND. THE CASE OF ŁÓDŹ, GDAŃSK AND CRACOW

ABSTRACT: This article aims to show the problem of city centre transformation in the 21st century, in three Polish cities Cracow, Gdańsk and Łódź. Transformation consists in condensation and conversion of space centre or in creating typical for city centers urban complexes in their nearest area. Cracow is conducting project of building New Town, which is the extension of the Old Town centre in the eastern direction. Gdańsk, on the areas of the former Gdańsk Shipyard, northern to the Old Town, implements project for Young City, and in Łódź in the vicinity of the city centre, on the postindustrial area is being realized project of New Center of Łódź.

KEY WORDS: city centre, transformation, Łódź, Gdańsk, Cracow

Geneza powiększania i przemieszczeń centrów miast europejskich

Zgodnie z twierdzeniem M. Kiełczewskiej-Zaleskiej (1972, s. 155) dzielnica śródmiejska powstaje w wyniku tendencji dośrodkowych, ogniskujących najważniejsze funkcje miasta w bliskim ze sobą sąsiedztwie, jako dzielnica interesów, grupująca nie tylko handel, ale także wielostronne usługi i instytucje centralne. Taka koncentracja niesie ze sobą zazwyczaj zwiększenie ruchu i wymaga szczególnych rozwiązań komunikacyjnych. W dużych miastach dzielnica śródmiejska jest jeszcze bardziej wyrazista, staje się przestrzenią nazywaną *city* lub CBD (*Central Business District*), tracąc przy tym stopniowo funkcję mieszkaniową na rzecz przestrzeni biurowych (Wolaniuk 2008). Jednak często stara infrastruktura dzielnicy śródmiejskiej nie była w stanie przy-

jąc nowych funkcji. Już od starożytności ujawnia się tendencja do przekształcania centrów ośrodków miejskich przez kolejnych uprawnionych do tego decydentów w celu poprawy ich funkcjonalności, dopasowania do postępującego rozwoju cywilizacyjnego lub jedynie w celu powiększenia ich obszaru. W Rzymie przykładem może być zabudowa Pola Marsowego za panowania cesarza Oktawiana Augusta. Nierzadko celem takiego działania jest także ambicja decydenta, by upamiętnić swą osobę w historii miasta (np. Beaubourg w Paryżu, zwane Centrum Georges'a Pompidou). Współcześnie analogiczne procesy zachodzą w centrum Berlina (Trzepacz 2006). Szybko rozwijające się metropolie europejskie dążą także do powiększenia obszaru śródmiejskiego poprzez rewitalizację obszaru poprzemysłowego, czego dobrym przykładem jest realizowany od 1996 r. program Lyon Confluence w drugiej co do wielkości aglomeracji Francji.

Podobne procesy, choć zapewne mniej intensywnie i znacznie później niż w krajach Zachodu, przebiegały również w miastach położonych na ziemiach polskich.

Uwarunkowania historyczne rozwoju Krakowa, Gdańska i Łodzi

Przestrzeń zajmowana przez Kraków od momentu lokacji w 1257 r., położona na lewym brzegu Wisły na północ od Wzgórza Wawelskiego i Okołu, dość szybko okazała się zbyt szczupła na potrzeby rozrastających się funkcji egzogenicznych (Tobiasz 1974, s. 19, 37). Dalszy rozrost Krakowa ograniczany był zarówno przez przebieg cieków, zbiegających się koło miasta i rozlewających się w liczne koryta, jak i przez otaczające miasto mury obronne. Dlatego w bliskim sąsiedztwie Krakowa lokowano konkurencyjne wobec niego ośrodki miejskie – Kazimierz (1335 r., w jidysz Kuzmir), Florencję (1366 r., od XV w. Kleparz), a na prawym brzegu Wisły – Josephstadt (1784 r., po polsku Podgórze). Trzeba jednak powiedzieć, że do czasu wyburzenia staromiejskich murów po 1820 r. i zastąpienia ich miejskimi ogrodami, zwanymi Plantami, większość instytucji centralnych Krakowa nadal rezydowała w jego centrum. Jeszcze w 1866 r. cały Kraków zajmował powierzchnię zaledwie 5,77 km², przy czym aż 37% zabudowy miasta znajdowało się w obrębie Plant (Purchla 1979, s. 21). Poza stary obszar miasta (Stare Miasto) zabudowa miejska wychodziła szerzej jedynie na tzw. przedmieściach: Kleparzu (przyłączonym w 1792 r.), Wesołej (od 1639 r. stanowiącej jurysdykcję szlachecką) i w mniejszym stopniu na Stradomiu (przyłączonym w 1800 r.) zdominowanym przez ogrody. Była to jednak aż do lat 80. XIX w. zabudowa niska, głównie drewniana. Pomimo włączenia Kazimierza w granice Krakowa (w 1791 r.) pozostawał on *de facto* odrębnym organizmem miejskim aż do czasu zburzenia murów miejskich w 1820 r., a Podgórze nadal pozostawało odrębnym miastem i przyłączono je do Krakowa dopiero w 1915 r.

Nadanie miastu przez władze austriackie szerokiej autonomii na mocy Tymczasowego statutu gminy dla stołecznego miasta Krakowa z 1866 r. pozwoliło na dynamiczną rozbudowę miasta. Pojawił się jednak nowy czynnik ograniczający rozwój przestrzenny,

analogiczny do zburzonych niedawno murów obronnych, w postaci realizowanej w latach 1863–1865 forsownej fortyfikacji Krakowa przekształcającej miasto w twierdzę (Purchla 1979, s. 13–18). Nową linię fortów umiejscowiono w odległości 600–800 m od Rynku Głównego, położonego w centrum Starego Miasta, wyznaczając tym samym przestrzeń dostępną do zabudowy pod nowo tworzone śródmieście, mające przejąć funkcje centralne (Bogdanowski 2001). Lata 90. XIX w. i początek XX w. to okres intensywnej zabudowy wielkomiejskiej tych przestrzeni, co przyniosło powiększenie śródmieścia Krakowa w kierunku północnym i wschodnim wokół Rynku Kleparskiego i Dworca Głównego, wybudowanego w 1844 r. wraz z doprowadzeniem do Krakowa kolei krakowsko-górnośląskiej. Okres 1862–1871 przyniósł też miastu poważny wzrost liczby mieszkańców – o 10 tys. osób, co wobec faktu, że cała populacja metropolii nie przekraczała nadal 50 tys., było przyrostem znaczącym i wymuszało rozwój terenów mieszkaniowych. Głównym ośrodkiem nowego centrum stała się przestrzeń pomiędzy pl. Matejki a pl. Kolejowym (obecnie pl. Nowaka-Jeziorańskiego), gdzie umiejscowiło swą siedzibę Starostwo. Nowe centrum wyposażono też w dostosowaną do jego potrzeb infrastrukturę komunikacyjną. W okolicach dworca kolejowego połączono dwie śródmiejskie obwodnice, otaczającą Stare Miasto równolegle do Plant, całkowicie domkniętą oraz tylko częściowo ukształtowaną (w postaci tzw. alei trzech wieszczów), otaczającą nowo zabudowane przestrzenie miasta, ale ograniczoną od zewnątrz nową linią fortyfikacji. Wówczas to Kraków urósł do rangi dużego miasta, gdyż w 1908 r. przekroczył 100 tys. mieszkańców. Wzdłuż obwodnicy otaczającej Planty powstały najważniejsze budowle siedzib instytucji centralnych, a przy obwodnicy przecinającej Stare Miasto – także budynek Rady Miejskiej. Wprowadzona w 1875 r. komunikacja omnibusowa, a następnie od 1882 r. tramwajowa (elektryfikowana od 1901 r.) nie wykorzystywała jednak obwodnic, lecz przebiegała ulicami Starego Miasta i wokół Rynku Głównego. Na wewnętrznej obwodnicy tramwaj pojawił się o wiele później, a na obwodnicy zewnętrznej nigdy go nie wprowadzono, choć powstała ona na miejscu rozebranej w 1911 r. kolei obwodowej. Taki układ śródmieścia, stopniowo wypełniającego bez reszty zewnętrzną obwodnicę, przetrwał w zasadzie aż do końca panowania komunizmu, pomimo spektakularnych prób obniżenia jego rangi, np. w postaci wzniesienia konkurencyjnego miasta robotników na wschodzie (Nowej Huty) wyposażonego we własne centrum i sztuczne podtrzymywanie funkcji centrum Podgórze.

Podobnie potoczyły się losy przemieszczeń śródmieścia Gdańska. Pochodzące z 997 r. pierwsze informacje o Gdańsku (wizyta św. Wojciecha) dotyczą okresu przemiany osady rybackiej istniejącej od VII w. w gród obronny książąt pomorskich, lokowany ok. 1050 r. W 1223 r. nastąpiła pierwsza lokacja Gdańska, kolejna – w 1377 r. i obie dotyczyły przestrzeni określanej dziś jako Stare Miasto. W okresie pomiędzy tymi lokacjami nastąpiło już pierwsze przesunięcie centrum tego ośrodka osadniczego, kiedy w 1227 r. wzniesiono na południe od Starego Miasta – Vicus Theutonicus, nazwane później Prawym Miastem (Rechtstadt), a po 1945 r. – Głównym Miastem, które przejęło większość funkcji reprezentacyjnych (śródmiejskich) Gdańska. Podobnie

jak to miało miejsce w Krakowie, w opozycji do Gdańska władze krzyżackie założyły w 1380 r. – na wschód od Głównego Miasta u ujścia Motławy do Leniwki (Martwej Wisły) – Młode Miasto (Jungstadt). Młode Miasto miało być konkurencją dla gospodarki hanzeatyckiego Gdańska (Tölle 2006, s. 199). Jednak w odróżnieniu od Kleparza czy Kazimierza w Krakowie ta jednostka osadnicza przetrwała tylko do 1455 r., kiedy gdańszczanie doszczętnie ją zrujnowali, a teren ten przez kilka kolejnych wieków pozostał niezabudowany jako obronne przedpole miasta. Dopiero w XIX w. obszar Młodego Miasta zajął pod budowę stoczni Johan Klawitter (obecnie Stocznia Gdańska i Stocznia Remontowa).

Kolejną konkurencyjną jednostką osadniczą w Gdańsku był Osiek, powstały na początku XIV w. pomiędzy obecnymi ulicami Stolarską, Igielnicką, Podwalem Staromiejskim oraz Kanałem Raduni i Zamczyskiem (grodem) jako osada podgrodzka, która w latach 1312–1454 stanowiła odrębny organizm miejski. Osiek posiadał własny ratusz, lecz jego ubodzy mieszkańcy nie doczekali się nigdy kościoła, niemniej funkcjonował już wówczas targ (jarmark dominikański). W pewnym oddaleniu od Gdańska rozwinęły się także inne ośrodki osadnicze, stopniowo wchłaniane przez metropolię, z których każdy posiadał wyodrębnione własne centrum.

Od 1261 r. na północny zachód od Gdańska powstała osada Vriezst (Wrzeszcz), później przemianowana w Langfuhr. Od 1412 r. wieś była już własnością gdańszczan i przybierała stopniowo charakter rezydencjonalny, choć z początkiem XIX w. pojawił się w niej też drobny przemysł. Już w 1807 r., pod rządami napoleońskimi, przyłączono Wrzeszcz do Gdańska, a w 1872 r. połączono go z miastem tramwajem konnym. Jeszcze bardziej na północ, wokół założonego w 1186 r. klasztoru cystersów, rozwinęła się niewielka osada Oliwa. Wieś Oliwa znalazła się w latach 1807–1813 na terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Przyspieszony rozwój wsi nastąpił po 1864 r., gdy włączono do niej sąsiednie tereny, doprowadzono połączenie kolejowe, a w 1874 r. podniesiono ją do rangi odrębnego miasta i uruchomiono tramwaj konny. Od 1901 r. Oliwa uzyskała połączenie tramwajowe z Wrzeszczem i Jelitkowem, co dało początek przekształcaniu miasta w kąpielisko. Od 1920 r. zarówno Oliwa, jak i Wrzeszcz weszły w skład Wolnego Miasta Gdańska, jednak Oliwa aż do 1926 r. pozostawała odrębnym miastem.

Cechą charakterystyczną rozwoju przestrzennego Gdańska jest powstawanie kolejnych ośrodków węzłowych tego zespołu na podobieństwo paciorków nanizanych na linię o przebiegu południowy wschód – północny zachód, równoległe do morza, przy względnie stałym oddaleniu od brzegu morskiego. Centra ośrodków konkurencyjnych wobec Gdańska powstawały w pobliżu ich głównych dworców kolejowych, w przestrzeni ograniczonej przez linię kolejową i główny trakt drogowy Gdańsk–Sopot. Tak było zarówno we Wrzeszczu, jak i w Oliwie. Jedynie w Sopocie, którego Gdańsk nie zdołał już wchłonąć, centrum rozwinęło się w kierunku przeciwnym – pomiędzy linią kolejową a morzem.

Kraków i Gdańsk powstały z połączenia kilku organizmów miejskich, co nadawało im od wieków średnich charakter aglomeracji, natomiast Łódź w swojej znacznie krót-

szej historii doświadczyła przemieszczania centrum miasta, przy czym zasadniczym kierunkiem tego procesu była linia północ–południe wzdłuż tzw. traktu piotrkowskiego. Łódź uzyskała status miasta w 1423 r. i przez pięć wieków funkcjonowała jako niewielki ośrodek rolniczo-rzemieślniczy pełniący funkcje lokalne. Od XV w. do lat 20. XIX w. centrum Łodzi stanowił rynek Starego Miasta położony na północnym stoku doliny Łódki, którego południowa pierzeja była niezabudowana, co podkreślało otwartość, agrarny charakter miasta. Zabudowa wokół rynku była niska i drewniana, a nazwy wychodzących z jego otoczenia ulic – Drewnowska, Stodolniana – odzwierciedlały ich funkcje i materiały, z jakich składała się zabudowa.

Układ przestrzenny XVII- i XVIII-wiecznej Łodzi obejmował rynek o wymiarach 105 × 85 m, a także leżący na północ od niego nieco większy plac Kościelny z kościołem parafialnym (Koter 2002). Wokół placu i rynku przechodziły główne trakty handlowe z Lutomska do Brzeziny i z Piotrkowa Trybunalskiego przez Zgierz do Łęczycy (Rosin 1980). Zaniebane miasteczko o powierzchni 12 km² liczyło w 1793 r. zaledwie 191 osób i 44 drewniane domy, dlatego też w latach 1793–1794 władze pruskie nosiły się z zamiarem odebrania Łodzi praw miejskich (Rynkowska 1970). Zbawienna dla Łodzi okazała się przeprowadzona przez Prusaków w 1798 r. sekularyzacja dóbr kościelnych, która przyczyniła się do znacznego ożywienia gospodarczego.

W okresie Królestwa Polskiego dzięki przeprowadzonym reformom gospodarczym, w tym rozwojowi przemysłu, Łódź została podniesiona 18 września 1820 r. do rangi tzw. miasta fabrycznego. Ówczesny prezes komisji Województwa Mazowieckiego R. Rembieliński okazał się głównym architektem Łodzi przemysłowej. To dzięki niemu w latach 1821–1823 wybudowano na południe od Starego Miasta osadę sukienniczą Nowe Miasto (Koter 2002). Uzyskała ona klasycystyczny, prostokątny układ z centralnie wytyczonym ośmiobocznym rynkiem, wokół którego zlokalizowano 4 bloki urbanistyczne. Rynek Nowego Miasta stał się nową jednostką urbanistyczną Łodzi z okazałym ratuszem miejskim (zachował się do dziś) i nowym centrum miejskim.

Usytuowanie Nowego Miasta na osi traktu piotrkowskiego rozpoczęło jego dalszy, południkowy rozwój, a powierzchnia miasta wzrosła do 15,4 km². Wytyczone w Nowym Mieście 184 działki szybko zostały zasiedlone i brakowało miejsc dla napływających do Łodzi osadników. Dlatego też w latach 1824–1827 wybudowano według koncepcji R. Rembielińskiego osadę lniano-bawełnianą Łódka o typowo kolonijnym układzie przestrzennym (powierzchnia miasta wzrosła do 22,05 km²). Usytuowano ją także wzdłuż traktu piotrkowskiego, a ulicą oddzielającą Nowe Miasto od osady Łódki była ul. Dzielnia – obecnie ul. Narutowicza. Trzon przemysłowy osady stanowiły posiadła wodno-fabryczne na Jasieni, w których sąsiedztwie powstała w 1828 r. osada płóciennicza Ślązaki.

W 1828 r. odcinek traktu piotrkowskiego łączącego Nowe Miasto z osadą Łódka zyskał nazwę ul. Piotrkowskiej. W kolejnych latach w dolinie Jasieni doszło do powstania potężnej jurydyki przemysłowej L. Geyera i K. Scheiblera. Od końca lat 20. XIX w. główną osią urbanistyczną miasta stała się ul. Piotrkowska skupiająca domy tkaczy, okazałe kamienice

czynszowe, fabryki, luksusowe sklepy, hotele, teatry. Stała się ona niekwestionowanym forum życia miejskiego, gdzie ścierała się bieda z bogactwem, gdzie pojawiały się pierwsze nowinki techniczne – latarnie gazowe, maszyny prądowórcze, tramwaje (1898 r.).

Szybka zabudowa otoczenia ul. Piotrkowskiej sprawiła, że w 1840 r. wytyczono na wschód od niej Nową Dzielnicę z centralnym placem – Wodnym Rynkiem, a na południe od niego powstał pierwszy w Łodzi park publiczny – Park Źródlika. Mimo wielu wolnych terenów obszar Nowej Dzielnicy (powierzchnia Łodzi wynosiła wtedy 27,39 km²) nie przejął funkcji centrotwórczych. W ciągu bardzo krótkiego czasu doszło do przeniesienia centrum Łodzi z Rynku Starego Miasta na Rynek Nowego Miasta, a następnie na ul. Piotrkowską, która pełni funkcje centrum do dzisiaj. Rozwój urbanistyczny od przełomu XIX/XX w. odbywał się wokół głównej osi urbanistycznej – ul. Piotrkowskiej w obszarze wewnętrznym tzw. kolei obwodowej.

W 1866 r. Łódź uzyskała połączenie kolejowe z Koruszkami, w 1868 r. powstał dworzec Łódź Fabryczna (tory prowadziły prosto do fabryki), a w latach 1900–1902 wybudowano linię tzw. kaliską i Dworzec Łódź Kaliska. Około 1850 r. Łódź liczyła 16 tys. mieszkańców, w 1883 r. – 100 tys. mieszkańców (wyprzedzając tym samym Kraków i Gdańsk), w 1897 r. – 200 tys. mieszkańców, a ok. 1900 r. – 321 tys. Oznacza to, że w latach 1850–1900 wskaźnik wzrostu ludności wyniósł 2006% (Ginsbert 1962, tab. 3) i był to najwyższy wskaźnik wzrostu wśród największych miast europejskich.

Pod koniec XIX w. i w pierwszej dekadzie XX w. Łódź była największym ośrodkiem przemysłu włókienniczego w Królestwie Polskim. Powstały wówczas dwie jurysdykcje przemysłowe, w dolinie Łódki na zachód od Nowego Miasta – jurysdyka I.K. Poznańskiego i w dolinie Jasieni – jurysdyka K. Scheiblera (Księży Młyn).

Wielkokapitalistyczny rozwój przemysłowy Łodzi przerwała I wojna światowa (w 1914 r. miasto liczyło 473,4 tys. mieszkańców, w 1918 r. – 342 tys.). Władze okupacyjne włączyły do miasta w 1915 r. sąsiadujące z nim przedmieścia, w tym m.in. wieś Bałuty (liczyła 100 tys. mieszkańców) przylegającą do Starego Miasta i na południu Chojny (powierzchnia miasta wzrosła do 58,75 km²).

W okresie międzywojennym (w 1919 r.) Łódź została stolicą województwa, uzyskała połączenia tramwajowe z sąsiednimi miastami – Rudą Pabianicką, Tuszymem, Konstantynowem Łódzkim i Lutomią (wcześniej, w 1907 r., miała połączenie tramwajowe z Pabianicami i Zgierzem, w 1909 r. – z Aleksandrowem Łódzkim), powstało wiele imponujących budowli, np. gmach Sądu Okręgowego przy pl. Dąbrowskiego i rogu ul. Narutowicza, gmach PAST przy al. Kościuszki 12, szpital im. I. Mościckiego, nowe osiedla mieszkaniowe – ZUS na Chojnach, osiedle Montwiłła-Mireckiego na Polesiu Konstantynowskim, willowe osiedla urzędnicze i oficerskie na Julianowie, przy ul. Tkackiej i Zagajnikowej (obecnie ul. Kopcińskiego). Doszło do dalszego zabudowywania terenów wewnątrz kolei obwodowej, w obszarze śródmiejskim.

W okresie II wojny światowej w wyniku eksterminacyjnej polityki okupanta liczba mieszkańców zmniejszyła się z 672 tys. do 300 tys., w utworzonym getcie w granicach Starego Miasta przebywało ok. 200 tys. osób pochodzenia żydowskiego. W czasie

II wojny światowej okupanci zwiększyli powierzchnię Łodzi do 212 km², włączając do miasta m.in. Rudę Pabianicką.

W okresie gospodarki centralnie planowanej, socjalistycznego uprzemysłowienia miasto wzbogaciło się o nowe dzielnice przemysłowe i o szereg osiedli mieszkaniowych zbudowanych z wielkiej płyty. Od 1945 r. liczba mieszkańców wzrastała do 1989 r. (ponad 850 tys.), po czym z roku na rok malała.

Obecnie powierzchnia Łodzi wynosi 295 km² i zamieszkuje ją 755 tys. osób. W latach 70. XX w. przecinając ul. Piotrkowską ul. Główną – której nazwa adekwatna była do pełnionej funkcji (wywożono nią towary wyprodukowane w Łodzi do stacji kolejowej w Rokicinach) – poszerzono, dzięki czemu stała się ona główną osią o przebiegu wschód–zachód i zyskała nazwę al. Piłsudskiego, a po zachodniej stronie ul. Piotrkowskiej – al. Mickiewicza. Na skrzyżowaniu tych najważniejszych arterii śródmiejskich zlokalizowano w okresie gospodarki centralnie planowanej słynny dom handlowy Central I i II, a także powstała pierwsza wysoka zabudowa w obszarze śródmieścia – osiedle mieszkaniowe Manhattan.

W okresie Łodzi rolniczej od XV w. do lat 20. XIX w. centrum miasta stanowił Rynek Starego Miasta. Po wybudowaniu Nowego Miasta centrum przeniosło się do tego nowomiejskiego obszaru o klasycystycznym układzie, związanego z traktem piotrkowskim. Wytyczona ul. Piotrkowska stała się nie tylko osią urbanistyczną XIX-wiecznego rozwoju miasta, przy której powstała kolejna osada – Łódka, ale także miejscem zamieszkania łódzkich fabrykantów, robotników, artystów, bankierów, aktorów, prawników, lekarzy *etc.* Bardzo szybko stała się wizytówką Łodzi, powstały przy niej znamienite budynki, które zachowały się do dziś, natomiast zmieniają się ich użytkownicy i funkcje.

Od momentu powstania – od lat 20. XIX w. – ul. Piotrkowska pełni funkcje centrum Łodzi, mimo ogromnego rozwoju ludnościowego i przestrzennego miasta. Natomiast zarówno rynki Starego i Nowego Miasta, jak i inne rynki zlokalizowane przy ul. Piotrkowskiej były za małe, ażeby mogły pełnić funkcje społeczne, by mogły być na nich organizowane imprezy dla mieszkańców. Łódzkie instytucje centrotwórcze, administracji państwowej, kościelnej, finansowej, doradztwa podatkowego i prawnego zlokalizowane są w blokach przy ul. Piotrkowskiej i jej pierzejach. Od środkowego odcinka ul. Piotrkowskiej, wyznaczonego na północy przez ul. Struga – Tuwima po Radwańską-Brzeźną na południu, zaczyna się wykształcać CBD. Placówki kulturalne, takie jak teatry, kina, filharmonia, mają rozproszoną lokalizację.

Przemiany centrów miast polskich na przełomie XX i XXI wieku

Przemiany ustrojowe, które objęły Polskę w ostatniej dekadzie XX w., nie pozostały bez wpływu na funkcjonowanie centrów dużych miast, jednak w pierwszej ich fazie ograniczano się jedynie do adaptacji istniejących struktur śródmiejskich do nowych

funkcji i potrzeb. Dopiero przełom wieków przyniósł na tym polu znaczące zmiany. W wielu ośrodkach miejskich ujawniła się ograniczona zdolność istniejących centrów do obsługi nowych zadań, które pojawiły się wraz ze zmianą ustroju społeczno-ekonomicznego kraju. Rozwiązania tej sytuacji, które zastosowano w dużych polskich miastach, dają się sprowadzić zasadniczo do dwóch tendencji: zagęszczania i przekształcania istniejącej substancji centrum lub wznoszenia całych kompleksów urbanistycznych o charakterze śródmiejskim w najbliższym sąsiedztwie dotychczasowych centrów, z wykorzystaniem do tego albo obszarów słabiej zabudowanych, albo często sąsiadujących z centrami (od XIX w.) terenów przemysłowych. Jako przykłady takich działań J. Parysek (2006, s. 53) przywołuje poznańskie obiekty Stary Browar i Kupiec Poznański, wrocławską Galerię Dominikańską i stołeczne Złote Tarasy, wspominając też o podobnych inwestycjach w Szczecinie i Gdyni. Zwracano też uwagę na przemiany centrum Wrocławia związane z lokalizacją galerii handlowych (Kajdanek 2006).

Do zilustrowania omawianych tendencji planistycznych posłużą autorom przykłady procesów zachodzących w XXI w. w omówionych już pod względem historii rozwoju przestrzennego trzech polskich miastach: Krakowie, Gdańsku i Łodzi, przy czym dwa ośrodki wymienione jako pierwsze reprezentują odpowiednio dwie wspomniane wcześniej tendencje planistyczne, natomiast Łódź jest ciekawym przykładem ich umiejętnego połączenia. Obszar zainteresowania autorów obejmuje centralną strefę (A) badanych miast – jeśli oprzeć się na klasyfikacji zaproponowanej przez S. Liszewskiego (2006, s. 45) – którą identyfikuje się z obszarem śródmieścia. Miejscami jednak nowe inwestycje wkraczają także w strefę drugą (B), również zwartej zabudowy miejskiej, ale o silnie zróżnicowanych funkcjach, nierzadko też przemysłowych.

Centrum Krakowa zaczęło się powiększać w XIX w. na północ i północny wschód od Starego Miasta i Plant. Tendencja ta utrzymała się również w XX w., a przyspieszenie tego procesu nastąpiło w połowie wieku za sprawą budowy Nowej Huty (1949 r.) i przyłączenia tego miasta jako dzielnicy do Krakowa w 1951 r. Pierwotnie zamierzano umieścić w okolicy Ronda Mogińskiego nowy dworzec kolejowy, bliżej Nowej Huty, lecz z tej koncepcji zrezygnowano. Jak się wydaje, pewien wpływ na plany rozwoju śródmieścia po II wojnie światowej miały działania okupantów niemieckich. Niemcy planowali budowę monumentalnej dzielnicy rządowej (miasto spełniało rolę stolicy Generalnego Gubernatorstwa) na południowy zachód od Starego Miasta, za Wisłą w dzielnicy Dębniki. W opozycji do tego projektu władze komunistyczne postawiły jednak na rozwój w kierunku Nowej Huty. Stopniowo środek ciężkości śródmieścia przesunął się z zachodniej strony Dworca Głównego na stronę wschodnią. Pierwszą oznaką tego procesu była lokalizacja przy ul. Lubicz operetki krakowskiej i Regionalnej Dyrekcji PKP, a następnie w latach 70. przebudowa Dworca Głównego, w wyniku której uruchomiono tzw. dworzec wschodni (wyjście ze stacji kolejowej w kierunku Nowej Huty) i doprowadzenie do niego linii tramwajowej (ul. Lubomirskiego) oraz wzniesienie przy Rondzie Mogińskim całego kompleksu instytucji wymiaru sprawiedliwości i hotelu Ibis (obecnie hotel Chopin). Rozbudowano też kompleks Wyższej Szkoły Ekonomicznej

(obecnie Uniwersytet Ekonomiczny). Dokonano wówczas również przebudowy układu komunikacyjnego śródmieścia, włączając ul. Kamienną i ul. Prandoty oraz szerokie aleje Marchlewskiego (dziś Beliny-Prażmowskiego) i Powstańców Warszawy (dziś Powstania Warszawskiego) w system drugiej obwodnicy (funkcjonującej dotychczas tylko po stronie zachodniej śródmieścia jako ciąg tzw. alei trzech wieszczów – Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego).

W latach 80. XX w. przy Rondzie Mogiłskim zlokalizowano swoistą dominantę sylwety miasta – wielokondygnacyjny (24 piętra, 92 m wysokości) gmach biurowy NOT, którego budowy nigdy nie ukończono, pozostawiając go w formie betonowo-stalowego szkieletu, którym nadal pozostaje (potocznie zwany szkieletorem). Decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ze stycznia 2009 r. gmach ten może ostatecznie mieć wysokość 102,5 m, co oznacza brak zgody na proponowane przez obecnego inwestora TreiMorfa podwyższenie go do 140 m (*Szkieletor...* 2009). Okres transformacji ustrojowej przyniósł kolejny impuls do rozwoju nowego centrum. Gmachy biurowe z lat 70., wzniesione naprzeciwko Ogrodu Botanicznego (najbardziej wschodniej jednostki przestrzennej XVIII-wiecznego Krakowa) wzdłuż al. Powstania Warszawskiego, zamieniono na siedziby banków, a później także ulokowano tam wydziały Urzędu Miasta i Biuro Rozwoju Krakowa. Około 200 m na południe od nich, przy Rondzie Grzegórzeckim, zlokalizowano najwyższy obecnie obiekt Krakowa – Cracovia Business Center (zwany potocznie „Błękitkiem”, ma 105 m wysokości, lecz tylko 20 pięter), przeznaczony pierwotnie na centrum wydawnictw prasowych, ale zaplanowany tak nieudolnie, że główna hala nie mogła pomieścić nowoczesnych maszyn drukarskich. Znacznie rozbudowano sądy, a już w XXI w. ulokowano tu jedną z centralnych instytucji wymiaru sprawiedliwości – jedyną w kraju szkołę aplikantcką. Nowe funkcje przestrzeni położonej na pograniczu dzielnic Wesoła i Grzegórzki pomiędzy Rondem Mogiłskim i Rondem Grzegórzeckim wymusiły kolejną przebudowę systemu komunikacyjnego. Jednocześnie przenoszenie centrum ku wschodowi umożliwiło przebudowę i rewaloryzację jego zachodniej części, bardzo już niefunkcjonalnej, położonej pomiędzy pl. Matejki, Politechniką Krakowską i Dworcem Głównym. Najważniejszymi inwestycjami w nowym centrum są: Krakowski Szybki Tramwaj (KST) – na wschodzie, Krakowskie Centrum Komunikacyjne (KCK) wraz z Galerią Krakowską, tworzące łącznie Nowe Miasto – na zachodzie oraz Galeria Kazimierz i Wiślane Tarasy – na południu.

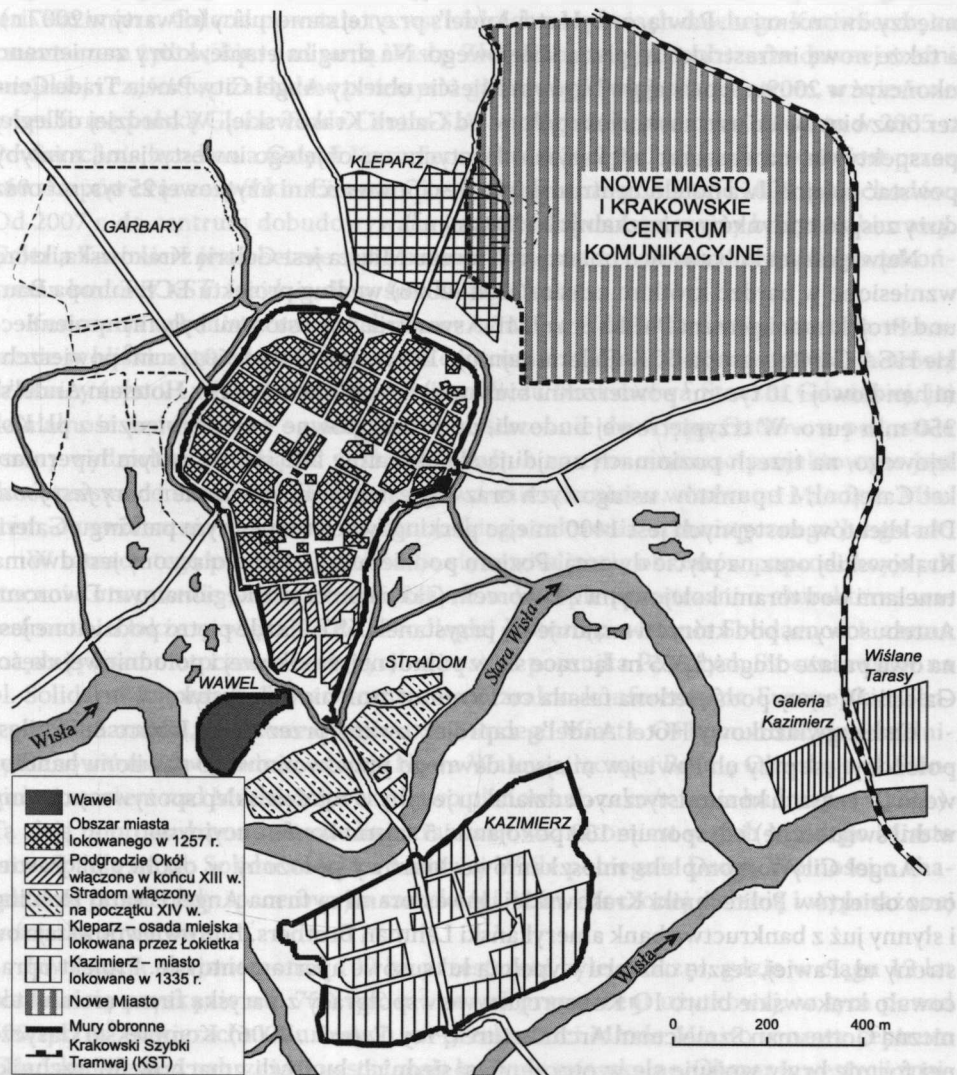
Inwestycję budowy KST podjęto jeszcze w latach 70. XX w., podczas przebudowy Dworca Głównego, gdzie zaplanowano przeprowadzenie linii tramwajowej poniżej poziomu torów pod dworcem, a ponad peronami wybudowano obszerny parking. Do początku lat 90. udało się wybudować jedynie 180 m tunelu, pierwotnie planowanego jako linia metra o przebiegu równoleżnikowym. Z budowy metra ostatecznie zrezygnowano i dopiero po 1995 r. prace nabrały tempa. W grudniu 2008 r. uruchomiono pierwszą linię KST, która biegnie z Krowodrzy na północy miasta przez okolice Politechniki Krakowskiej, gdzie tramwaj wykorzystuje tunel o długości 1538 m, wyłaniając się na powierzchnię dopiero na całkowicie przebudowanym Rondzie Mogiłskim (pozostało-

ści po dawnym bastionie austriackiej twierdzy). W tunelu znajdują się dwa przystanki tramwajowe, a w skali kraju cała konstrukcja ustępuje długością tylko warszawskiemu metru i stołecznej kolei średnicowej. Przebudowano także ulicę Lubicz łączącą Stare Miasto z Rondem Mogiłskim i dalej na wschód z Nową Hutą, a przede wszystkim al. Powstania Warszawskiego, którą KST jedzie do Ronda Grzegórzeckiego.

Dalszy fragment KST, oddany do użytku jako pierwszy w 2000 r., położony jest na prawym brzegu Wisły (w Podgórzu) i biegnie aż do Kurdwanowa. Do 2011 r. oba te odcinki ma połączyć linia poprowadzona przez ul. Kotlarską i wzniesiony w 2001 r. nowy most na Wiśle (most Kotlarski). Tym samym linia KST połączy nie tylko południe z północą miasta, ale również dwa wielkie centra handlowe – Galerię Krakowską na północnym zachodzie nowego centrum i Galerię Kazimierz na południu. Czwarty etap budowy KST (do 2013 r.) doprowadzi linię tramwajową do dzielnicy Rybitwy, położonej na prawym brzegu Wisły naprzeciwko Nowej Huty. Tak więc KST stanie się główną linią komunikacji miejskiej o przebiegu południkowym wyłaniającego się nowego centrum (Miejscowy plan... 2006a, 2006b). Liniami równoleżnikowymi pozostają dwa zmodernizowane połączenia tramwajowe Krakowa z Nową Hutą – północne ulicami Lubicz–Mogiłska i południowe ul. Grzegórzecką i al. Pokoju. Na południe od tej drugiej linii, nad samą Wisłą, na słabo dotąd zagospodarowanych fragmentach Grzegózek (dawne zakłady metalurgiczne Zieleniewskiego i obszary magazynowe), buduje się już nowa dzielnica *Wiślane Tarasy* o kaskadowym układzie luksusowych apartamentowców (*Wiślane Tarasy* 2009). Drugi zespół mieszkalny *Złota Brama* powstanie na osi nowohuckiej, pomiędzy Grzegórkami i Dąbiem na obszarze dawnych zakładów odlewniczych (Stor 2009). Wraz z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej i mieszkaniowej postępuje stopniowo rewitalizacja całych bloków w kolejnych dzielnicach (Stare Miasto, Kazimierz, jurydyka Lubicz, Podgórze, Zabłocie i Nowa Huta) (Pietrzyk 2009).

Drugą z najważniejszych inwestycji nowego centrum to intermodalne Krakowskie Centrum Komunikacyjne, na które składają się nieco tylko zmodernizowany kolejowy Dworzec Główny (wykorzystujący trzy poziomy) oraz wzniesiony na wschód od niego nowoczesny dwupoziomowy Regionalny Dworzec Autobusowy (rys. 1). W tym punkcie znajdują się zatem trzy najważniejsze węzły komunikacji publicznej nie tylko Krakowa, ale też całego regionu (komunikacja kolejowa, autobusowa i tramwajowa). W skład tego kompleksu poza wspomnianym już tunelem tramwajowym wchodzi także wybudowany w 2007 r. tunel drogowy (Kalinowskiego) łączący zachodnią i wschodnią stronę centrum, rozdzielonego szerokimi w tym miejscu na ponad 200 m torowiskami kolejowymi. Nowy dworzec autobusowy oddano do użytku w 2005 r. przy ul. Wita Stwosza, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego. Połączono tu stanowiska regionalnej komunikacji autobusowej PKS z autobusową komunikacją zagraniczną (obie na górnym poziomie) oraz miejską komunikacją autobusową (poziom naziemny) i tramwajową, a także kolejami regionalnymi i dalekobieżnymi (poziom podziemny). Oba dworce mają też bezpośrednie połączenia autobusowe i kolejowe z Międzynarodowym Portem Lotniczym im. Jana Pawła II w Balicach, przy czym połączenie kolejowe

we realizuje specjalna nowa linia szybkiej kolei (15 minut jazdy) o dużej częstotliwości kursowania (35 par pociągów dziennie).



Rys. 1. Nowe Miasto, Krakowskie Centrum Komunikacyjne, KST, Galeria Kazimierz i Wiślane Tarasy na tle jednostek morfogenetycznych Krakowa z XIV w.

Źródło: opracowanie własne.

Na zachód od KCK położony jest obszar ograniczony torami kolejowymi, ul. Pawią, pl. Kolejowym i wiaduktem przy ul. 29 Listopada, nazwany w projekcie inwestycyjnym

Nowym Miastem, obejmujący powierzchnię 20 ha (*Nowe Miasto...* 2009). Realizacja projektu została podzielona na dwa etapy. Na pierwszym etapie, ukończonym w 2006 r., oddano do użytku centrum handlowo-rekreacyjne Galeria Krakowska, położone pomiędzy dworcem i ul. Pawią, oraz Hotel Andel's przy tej samej ulicy (otwarty w 2007 r.), a także nową infrastrukturę placu kolejowego. Na drugim etapie, który zamierzano ukończyć w 2009 r., powstają w Nowym Mieście obiekty Angel City, Pawia Trade Center oraz biurowiec usytuowany na północ od Galerii Krakowskiej. W bardziej odległej perspektywie, na obszarze większym od dotychczas objętego inwestycjami, miałyby powstać kolejne dwa hotele, centrum biurowe o powierzchni użytkowej 25 tys. m² oraz duży zespół budynków mieszkalnych (30 tys. m²).

Największym kubaturowo obiektem Nowego Miasta jest Galeria Krakowska, którą wzniesiono w bardzo krótkim czasie (2004–2006) według projektu ECE Europa Bau-und Projektmanagement Polska oraz IMB Asymetria. Inwestorami były firmy niemieckie HGA Capital i grupa ECE. Galeria zajmuje 123 tys. m² (w tym 60 tys. m² powierzchni handlowej i 10 tys. m² powierzchni biurowej) i pochłonęła (wraz z Hotelem Andel's) 250 mln euro. W trzypiętrowej budowlu, do której główne wejście wiedzie z pl. Kolejowego, na trzech poziomach znajdują się aktualnie 262 sklepy, w tym hipermarket Carefour, 11 punktów usługowych oraz 22 restauracje, kawiarnie i bary *fast food*. Dla klientów dostępnych jest 1400 miejsc parkingowych na płatnym parkingu Galerii Krakowskiej oraz na płycie dworca. Poziom podziemny Galerii połączony jest dwoma tunelami pod torami kolejowymi z Dworcem Głównym oraz z Regionalnym Dworcem Autobusowym, pod którymi znajduje się przystanek KST. Każde piętro podzielone jest na dwa pasaże długości 325 m łączące się w północnej, środkowej i południowej części Galerii. W nocy podświetlona fasada co 15 minut zmienia kolorystykę.

Czterogwiazdkowy Hotel Andel's, zaprojektowany przez firmę Jestico & Whiles, położony jest przy ul. Pawiej w miejscu dawnego przydworcowego pawilonu handlowego (w czasach komunistycznych działał tu jedyny w mieście sklep spożywczy czynny w dni świąteczne) i dysponuje 159 pokojami i 5 salami konferencyjnymi.

Angel City to kompleks mieszkaniowo-biurowy położony w okolicy ul. Pawiej oraz obiektów Politechniki Krakowskiej. Inwestorami są firma Angel Poland Holding i słynny już z bankructwa bank amerykański Lehman Brothers. Biurowiec powstaje od strony ul. Pawiej, resztę obszaru wypełnią luksusowe apartamentowce. Projekt opracowało krakowskie biuro IQ Konsorcjum we współpracy z paryską firmą architektoniczną Gottesman Szmelcman Architecture (*Przy Galerii...* 2006). Kompleks o klasycznej formie bryły wpisuje się w otoczenie sąsiednich budowli gmachów Politechniki i zabudowy ul. Warszawskiej. Elewacje wykończono naturalnymi materiałami (cegłą ceramiczną, drewnem) i uzupełniono detalami ze szkła i metalu.

Pawia Trade Center to duży budynek o powierzchni handlowej 400 m² oraz 3200 m² klimatyzowanej powierzchni biurowej klasy A, wraz z podziemnym parkingiem, budowanym na rogu ul. Pawiej i ul. Ogrodowej naprzeciw Galerii Krakowskiej. Ukończenie tej inwestycji planowane jest na 2010 r.

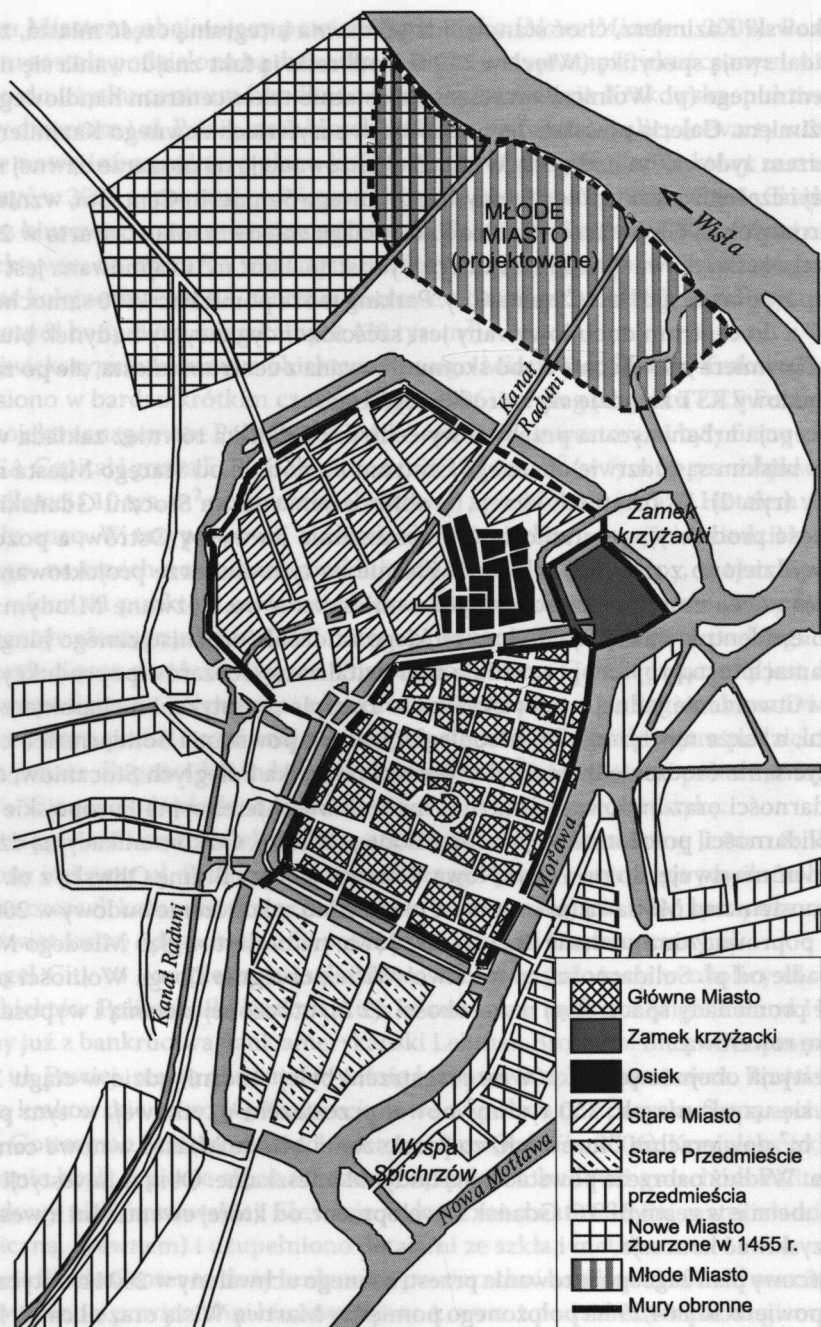
Krakowski Kazimierz, choć stanowi już od dawna integralną część miasta, zachowuje nadal swoją specyfikę (Więclaw 1999). Podkreśla ją fakt znajdowania się na nim placu centralnego (pl. Wolnica) z ratuszem, a ostatnio także centrum handlowego Galerii Kazimierz. Galeria powstała na wschodnich peryferiach dawnego Kazimierza, za cmentarzem żydowskim nad samą Wisłą. Zlokalizowano ją na obszarze dawnej rzeźni miejskiej i częściowo zakładów przemysłu gumowego Semperit. Centrum, wzniesione przez firmę polską Globe Trade Centre S.A. w ciągu zaledwie roku, otwarto w 2005 r. Powierzchnia handlowa Galerii Kazimierz wynosi 36,2 tys. m² i zajmowana jest przez 160 sklepów oraz zespół kin Cinema City. Parking może pomieścić 1800 samochodów. Od 2007 r. do centrum dobudowywany jest sześciokondygnacyjny budynek biurowy. Galeria Kazimierz jest obecnie słabo skomunikowana z centrum miasta, ale po zakończeniu budowy KST znajdzie się w środku jego trasy.

Koncepcja urbanistyczna przebudowy centrum Gdańska również zakłada wzniesienie w bliskim sąsiedztwie obecnego centrum na północ od Starego Miasta nowej dzielnicy (rys. 2). W ostatnich latach, w obliczu bankructwa Stoczni Gdańskiej, jej działalność produkcyjną ograniczono przestrzennie do wyspy Ostrów, a pozostałe tereny wydzielono z majątku zakładu. Właśnie na tym obszarze projektowane jest nowoczesne centrum handlowo-usługowo-mieszkaniowe, nazwane Młodym Miastem, co ewidentnie nawiązuje do krzyżackiego założenia urbanistycznego Jungstadt.

W ramach tego projektu przewiduje się rewitalizację obszarów poprodukcyjnych stoczni i utworzenie jednej z największych w Europie przestrzeni o charakterze waterfrontu, a także nawiązanie do nieodległej historii powstania Solidarności, czemu ma służyć samo otoczenie inwestycji w postaci pomnika Poległych Stoczniovców na pl. Solidarności oraz budowane centrum muzealno-konferencyjne Europejskie Centrum Solidarności, położone u wejścia do Młodego Miasta. Oś komunikacyjną dzielnicy stanowić ma dwujezdniowa aleja Nowa Wałowa, łącząca Bramę Oliwską z ul. Sienicką i mostem nad Motławą (początkowo planowano zakończenie budowy w 2009 r.). Tą aleją poprowadzona zostanie linia tramwajowa, natomiast w głąb Młodego Miasta prostopadle od pl. Solidarności ku Martwej Wiśle pobiegnie Droga Wolności o charakterze promenady spacerowej o szerokości 42 m, otoczonej zielenią i wyposażonej w ścieżkę rowerową.

Inwestycja obejmie ponad 100 ha przestrzeni byłej stoczni, gdzie w ciągu 12 lat planuje się uzyskanie ok. 750 tys. m² nowej przestrzeni użytkowej, w tym ponad 500 tys. m² powierzchni biurowych, co przekształci Młode Miasto w nowe centrum Gdańska. Wzdłuż nabrzeża powstają mają budynki mieszkalne. Obszar inwestycji znajduje się obecnie w gestii BPTO Gdańsk Development, od której ewentualni inwestorzy mogą uzyskiwać koncesje.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony w 2004 r. dotyczy obszaru o powierzchni 64,29 ha położonego pomiędzy Martwą Wisłą oraz ulicami: Rybaki Górne, Wałową, Jana z Kolna, Gdyńskich Kosynierów, torami kolejowymi i węzłem komunikacyjnym Brama Oliwska (Uchwała nr XXVII... 2004). Na obszarze 8,62 ha pla-



Rys. 2. Młode Miasto na tle jednostek morfogenetycznych Gdańska z XV w.

Źródło: opracowanie własne.

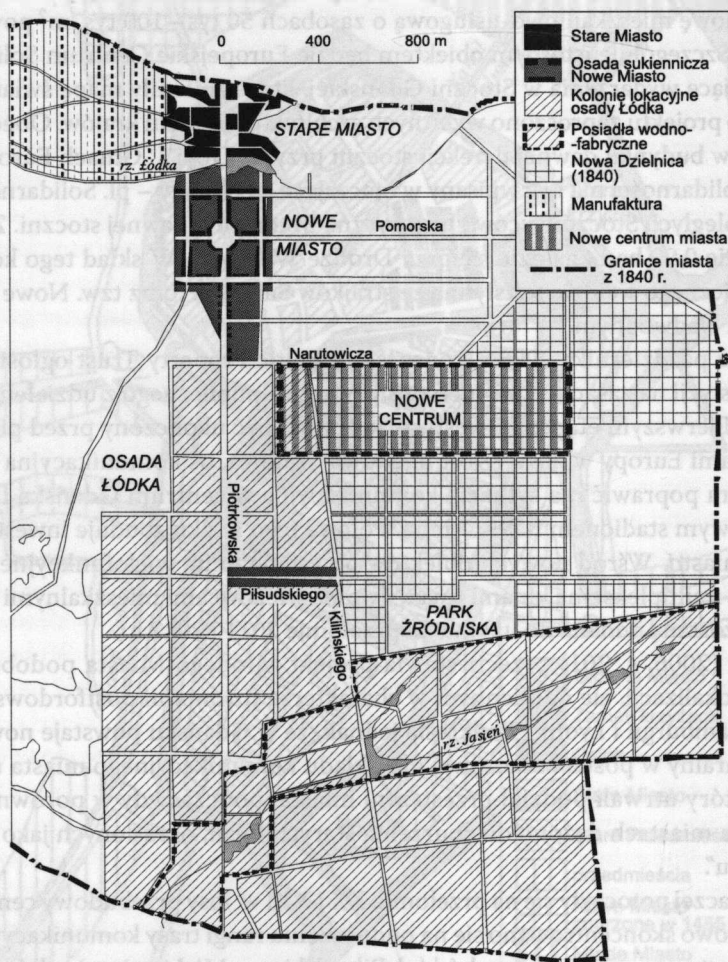
nuje się wybudowanie obiektów usługowych o łącznej powierzchni 2 tys. m², z przeznaczeniem na handel, szpitale, domy opieki społecznej i domy dziennego pobytu. Zabudowa mieszkaniowo-usługowa zajmie 15,62 ha planowanej w projekcie inwestycji, przy czym udział powierzchni przeznaczonej pod usługi nie powinien być niższy niż 20% i nie wyższy niż 70%. Jedynie w obiektach chronionych jako zabytki kultury materialnej (postoczniove) usługi mogą je wypełnić w całości. Budynki mieszkalne muszą dostarczyć od 150 tys. do 250 tys. m² powierzchni użytkowej. Na obszarze 1,9 ha ma powstać infrastruktura usług oświaty podstawowej (wzdłuż ul. Rybaki Górne). Natomiast obszar wzdłuż ul. Wałowej i ul. Nowej Wałowej o powierzchni 10,95 ha przeznaczono także na zabudowę mieszkaniowo-usługową o zasobach 50 tys.–100 tys. m² powierzchni użytkowej. Szczególnie istotnym obiektem będzie Europejskie Centrum Solidarności, upamiętniające wydarzenia w Stoczni Gdańskiej, które zmieniły mapę świata. Do realizacji tego projektu zaproszono wybitnych architektów z wielu krajów. Obecnie centrum działa w budynku dawnej dyrekcji stoczni przy ul. Doki 1. Gmach Europejskiego Centrum Solidarności ma być wpisany w otaczające go objekty – pl. Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniovców i historyczną Bramę nr 2 dawnej stoczni. Zajmie on powierzchnię 0,99 ha i znajdzie się przy Drodze Wolności. W skład tego kompleksu architektonicznego wejdzie też słynna ze strajków Sala BHP oraz tzw. Nowe Pobrzeże z Bulwarem Nadwodnym.

W końcu października 2008 r. konsorcjum Baltic Property Trust ogłosiło rozpoczęcie inwestycji na zasadach partnerstwa prywatno-publicznego z udziałem kapitału duńskiego. Pierwszym etapem inwestycji, który ma być ukończony przed piłkarskimi mistrzostwami Europy w 2012 r. jest ul. Nowa Wałowa, oś komunikacyjna Młodego Miasta, która poprawić ma sytuację komunikacyjną w centrum Gdańska i połączyć miasto z nowym stadionem Baltic Arena. Połowę tego szlaku zbuduje inwestor, drugą połowę – miasto. Wśród nowych obiektów powstaną m.in. wielofunkcyjne centrum handlowe, z multipleksem i kinami Imax, dwoma wieżowcami mieszkalnymi i biurowcem, które zostaną oddane do użytku na przełomie 2011 i 2012 r.

A. Tölle (2006, s. 201) przeciwstawia projekt Młodego Miasta podobnym pod względem lokalizacji, ale odmiennym w charakterze fizjonomii postfordowskim projektom w Hamburgu i Lyonie. Podkreśla jednak, że w Gdańsku powstaje nowy obiekt infrastrukturalny w postaci kluczowej dla układu komunikacyjnego miasta ul. Nowej Wałowej, który utrwali podział przestrzeni miasta, podczas gdy w porównywanych przez autora miastach dążono do zburzenia starych form, określonych jako „grzechy modernizmu”.

Nieco inaczej potoczyły się na przełomie XX i XXI w. losy przebudowy centrum Łodzi. Początkowo skoncentrowano się na podnoszeniu rangi trasy komunikacyjnej przecinającej miasto ze wschodu na zachód (ul. Piłsudskiego–Mickiewicza), gdzie na odcinku pomiędzy al. Kościuszki i ul. Sienkiewicza kreowano nowe centrum miasta. Składały się na to budowa Galerii Łódzkiej, Hotelu Ibis, kina Silver Screen, centrum Orange Plaza, przeniesienie siedziby władz województwa, a także nieudana rewitalizacja dawnych

wizytówek Łodzi – domów handlowych Central I i II oraz Juventus. Mankamentem tej przestrzeni był brak możliwości odegrania roli miejskiej „agory”. Brak w Łodzi dużej, wolnej przestrzeni publicznej, w której mogłyby się odbywać różne imprezy ogólnomiejskie, dostrzegła francuska firma Apsys, która przeprowadziła udaną rewitalizację byłej jurydyki przemysłowej I.K. Poznańskiego zlokalizowanej w północnej części śródmieścia Łodzi, *vis à vis* Starego Miasta (rys. 3). Wybudowane centrum kulturalno-rozrywkowo-handlowe o oddającej łódzki klimat nazwie Manufaktura z centralnie usytuowanym rynkiem okazało się największym i najczęściej odwiedzanym miejscem



Rys. 3. Manufaktura, centrum przy al. Piłsudskiego oraz Nowe Centrum na tle jednostek morfogenetycznych Łodzi z połowy XIX w.

Źródło: opracowanie własne.

publicznym. Projekt centrum, autorstwa designerskiej firmy Virgile i Stone z Londynu współpracującej z biurem architektonicznym z Lyonu Sud Architectes, zakładał „unię przeszłości z przyszłością” i cel ten został zrealizowany. W XIX-wiecznym kompleksie przemysłowym zachowane zostały historyczne rozmieszczenie obiektów i obiekty objęte ochroną konserwatorską, a zlikwidowano część zniszczonych urządzeń kolejowych i magazynowych (Bińczyk 2006). Natomiast wolną przestrzeń wypełniły obiekty o nowoczesnej architekturze. Manufaktura została oddana do użytku w maju 2006 r. Funkcja kulturalna spełniana jest m.in. w Muzeum Fabryki, Muzeum Sztuki – ms², Muzeum Historii Miasta Łodzi. Dla funkcji rozrywkowej zarezerwowano 3-hektarowy rynek, na którym odbywają się imprezy muzyczne, plenerowe, Centrum Rozrywki i Rekreacji, oferujące ściankę wspinaczkową, kręgielnię, fitness club, 14 sal kinowych i pierwsze w Łodzi kino trójwymiarowe Imax, a także liczne restauracje, puby i dyskotekę zlokalizowaną w zabytkowym budynku elektrowni. Funkcja handlowa skupiona jest przede wszystkim w dwupoziomowym centrum handlowym, w którym na powierzchni 110 tys. m² znajduje się 220 butików, 30 sklepów średniopowierzchniowych, hipermarkety Real i Leroy-Merlin. Obok galerii handlowej w zabytkowym obiekcie byłej niciarni zlokalizowano aleję rzemieślników, sklepy z antykami, kawiarnie, restauracje. Projektowane w ciągu 5 lat założenie zostało udostępnione do użytku po 4 latach budowy, a jej ostatnim etapem jest oddany do użytku w maju 2009 r., mieszczący się w budynku starej przędzalni, czterogwiazdkowy Hotel Andel's (wspólny element dla nowych przestrzeni centrum w Łodzi i Krakowie). Hotel oferuje 220 pokoi typu standard, 53 typu *suites*, 4 pokoje *maisonettes*, 1 apartament prezydencki, 7 sal konferencyjnych, salę balową, basen, usługi spa i inne.

Manufaktura uznawana jest za największą rewitalizację terenów postindustrialnych w Europie. Obejmuje obszar 270 tys. m², w tym 90 tys. m² powierzchni zmodernizowanej i 95 tys. m² nowych powierzchni usługowych. Renowacji poddano 50 tys. m² ceglanych fasad, posadzono 600 drzew, a pracę w omawianym kompleksie znalazło 3 tys. osób (*Manufaktura...* 2009). Rynek Manufaktury tętni życiem przez cały rok. Odbywają się na nim bardzo różne imprezy – począwszy od sylwestra, po Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy, koncerty łódzkich filharmoników, zimą organizowane jest tu lodowisko, a latem – namiastka plaży. Tak jak za czasów I.K. Poznańskiego, Manufaktura stała się rentowna, tętni życiem i stanowi nowy walor turystyczny miasta. Między Manufakturą i pl. Wolności (były Rynek Nowego Miasta) kursuje bezpłatny tramwaj kołowy.

Powstanie Manufaktury przyczyniło się do osłabienia funkcji handlowej ul. Piotrkowskiej – część sklepów przeniosła się do niej, a część po prostu upadła. Wyrażną „nadreprezentację” na głównej ulicy Łodzi osiągnął natomiast sektor finansowo-bankowy. Przez pierwsze dwa lata od otwarcia Manufaktury ul. Piotrkowska zaczęła wprawdzie podupadać, jednak nowe inicjatywy, podejmowane m.in. przez Fundację Ulicy Piotrkowskiej, otwieranie nowych galerii, restauracji i pubów, organizacja wielu imprez – wydają się powstrzymywać złą passę. Fakt, że na ul. Piotrkowskiej, zgod-

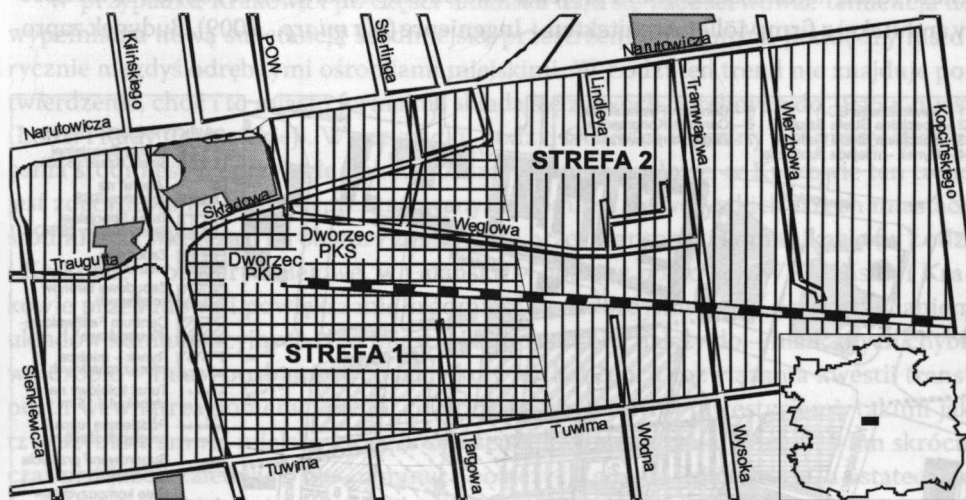
nie z sugestią Sztaudyngera, jest „wszystko” (począwszy od szewca, piekarni, poprzez luksusowe sklepy, banki, pomniki, aleję Gwiazd, liczne urzędy administracji publicznej), że jest ona jednocześnie tradycyjnym łódzkim miejscem spacerów, odpoczywania w sąsiadujących ze sobą restauracjach i pubach – skłania do prognozowania, że ulica utrzyma swą rangę i ruchliwość na niej nie tylko mieszkańców, ale także turystów. Za ul. Piotrkowską przemawia fakt jej otwarcia i inności, natomiast Manufaktura, tak jak to było w XIX w., jest miastem w mieście i nie ma już tej perspektywy, co ponad 4-kilometrowa ul. Piotrkowska.

Niemniej w dalszym ciągu brakuje w Łodzi centrum, w którym można by organizować liczne łódzkie festiwale, przeglądy filmowe, kongresy naukowe w połączeniu z przestrzenią ogólnodostępną, siecią parkingów, siecią handlową i gastronomiczną. Dlatego też w 2004 r. powstał pomysł budowy Nowego Centrum Łodzi, realizowanego w ramach przyjętego przez Radę Miasta 14 lipca 2004 r. „Uproszczonego lokalnego programu rewitalizacji wybranych terenów śródmiejskich oraz pofabrycznych Łodzi na lata 2004–2013”. Program Nowe Centrum Łodzi został przyjęty przez Radę Ministrów Uchwałą nr XVII/279/07 z 28 sierpnia 2007 r. Nowe Centrum o powierzchni 90 ha, zamkniętej ulicami: Tuwima, Narutowicza, Sienkiewicza i Kopcińskiego, zlokalizowane jest w obszarze śródmieścia, wewnątrz kolei obwodowej z Dworcem Fabrycznym, na wschód od ul. Piotrkowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie Filharmonii Łódzkiej i Teatru Wielkiego przy ul. Narutowicza. Pomysłodawcą tego projektu była Fundacja Sztuki Świata, założona m.in. przez amerykańskiego reżysera D. Lyncha, zafascynowanego łódzką architekturą przemysłową, współwłaściciela Grupy Atlas (producenta klejów do tapet) A. Walczaka i dyrektora Festiwalu Camerimage M. Żydowicza. Zgodnie z Uchwałą Rady Ministrów z 28 sierpnia 2007 r. „celem programu jest wykreowanie nowego obszaru funkcjonalnego centrum miasta poprzez:

- stworzenie dostępnych, bezpiecznych i atrakcyjnych dla mieszkańców i turystów przestrzeni publicznych;
- rewitalizację obszarów poprzemysłowych i kolejowych;
- stworzenie nowych przestrzeni do inwestowania;
- wzmocnienie funkcji metropolitalnych;
- wzmocnienie funkcji kulturalnej;
- zachowanie istotnych elementów tkanki urbanistycznej stanowiących o tożsamości i historii tego obszaru;
- stworzenie multimedialnego węzła komunikacyjnego (kolei wysokich prędkości, kolei regionalnej, komunikacji autobusowej oraz komunikacji miejskiej)”.

Realizacja projektu obejmuje dwie strefy. W strefie pierwszej o powierzchni ok. 30 ha dominować będzie całodobowa funkcja kulturalna i składa się na nią: rewitalizacja najstarszej łódzkiej elektrociepłowni (EC-1) i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne, Specjalna Strefa Kultury ze Specjalną Strefą Sztuki, rynek, Centrum Festiwalowe i przebudowany, ukryty pod ziemią Dworzec Fabryczny (rys. 4). Strefa druga o powierzchni ok. 60 ha obejmować będzie obiekty komercyjne związane z realizacją projektu.

Nowe Centrum Łodzi finansowane będzie ze środków prywatnych, które częściowo pokryją wydatki związane z inwestycjami publicznymi. Przebudowa Dworca Fabrycznego i jego otoczenia zostanie przeprowadzona przez PKP S.A. i PKP PLK S.A., a jego konstrukcja pozwoli w przyszłości (po 2014 r.) na włączenie Dworca w system szybkiej kolei Wrocław–Warszawa i projektowanego przebiega całego centrum Łodzi tunelem linii średnicowej. Urząd Miejski przeprowadzi projekt „Rewitalizacja EC-1 i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne”, finansowany w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO) 2007–2013 (Załącznik do uchwały... 2007). Do najważniejszych obiektów projektowanego Nowego Centrum należą: Specjalna Strefa Kultury, w której zorganizowana zostanie Specjalna Strefa Sztuki, Rynek Katarzyny Kobro (światowej sławy łódzkiej rzeźbiarki), Centrum Festiwalowo-Kongresowe, rewitalizacja stuletniej elektrociepłowni EC-1 i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne (rys. 5). Ideą Specjalnej Strefy Kultury jest nawiązanie do „czterech kultur” tworzących Łódź przemysłową, co znajdzie odzwierciedlenie w nazwach ulic wychodzących ze wspomnianego rynku: Polskiej, Niemieckiej, Żydowskiej i Rosyjskiej. Zakłada się, że w Specjalnej Strefie Sztuki



Rys. 4. Nowe Centrum Łodzi – lokalizacja i podział na strefy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika do uchwały... 2007.

dominować będą funkcje: wystawiennicza, muzealna, galeryjna, archiwizacyjna, edukacyjna i rekreacyjna, a w rozległej przestrzeni publicznej zlokalizowane zostaną: wielofunkcyjne audytorium dla 350 osób, sala wielofunkcyjna dla ok. 160 osób, centrum edukacji o powierzchni ok. 1600 m², i dodatkowe przestrzenie wystawiennicze o powierzchni 500 m². Strefa ekspozycji w Specjalnej Strefie Sztuki zajmie powierzchnię ok. 15–20 tys. m², a strefa powierzchni magazynowych i zaplecza technicznego – ok.

5 tys. m². Pod centralnie usytuowanym Rynkiem Katarzyny Kobro znajdzie się infrastruktura komunikacyjna, w tym Dworca Fabrycznego. Przy Rynku planowana jest Hala Kongresowo-Festiwalowa. Z poziomu Rynku będzie wejście do zrewitalizowanej i zaadaptowanej do celów kulturalno-artystycznych EC-1.

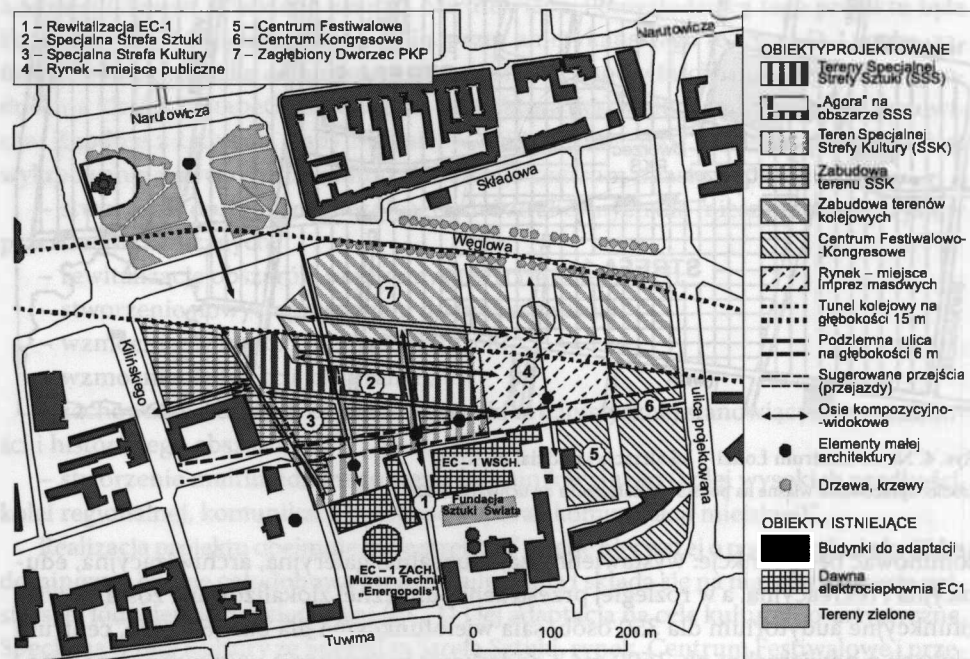
Zrewitalizowana EC-1 składać się będzie z 3 ogniw:

1. EC-1 Wschód – której gospodarzem będzie Fundacja Sztuki Świata, mająca w niej swoją siedzibę, obejmie również biura Festiwalu Camerimage, galerię, Teatr Dźwięku, Teatr Elektroniczny, bibliotekę, kawiarnię, księgarnię książki artystycznej, a także wrota otwierające się podczas specjalnych uroczystości;

2. EC-1 Zachód – zdominowane zostanie przez Muzeum Techniki, roboczo nazwane „Energopolis”, z Centrum Nauki i Ogrodem Nauki oraz Historycznym Parkiem Tematycznym;

3. EC-1 Południowy Wschód – pełniące funkcję „okna medialnego”, będzie wyposażone w salę do realizacji transmisji telewizyjnych, sale serwerów, pomieszczenia biurowe i czytelnię multimedialną.

Autorem planu architektonicznego Nowego Centrum Łodzi jest luksemburski architekt R. Krier, natomiast autorami projektu budynku Specjalnej Strefy Sztuki są niemieccy architekci z firm Möller Architekten + Ingenieure (*Na miarę...* 2009). Budynek zapro-



Rys. 5. Plan zagospodarowania przestrzennego Nowego Centrum Łodzi

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika do uchwały... 2007.

jektowany dla Specjalnej Strefy Sztuki, określony jako „cylinder nieskończoności”, ma kształt długiego poziomego sześcianu, który otacza szklana powłoka cylindra sprawiająca wrażenie lekkości i unoszenia się budynku.

Podsumowanie

Omówione powyżej trzy spośród licznych przykładów przebudowy, rewitalizacji i poszerzania centrów dużych miast Polski wydają się reprezentować do pewnego stopnia wspólne, a także częściowo odmienne trendy panujące w tym względzie w naszym kraju.

We wszystkich trzech badanych miastach nowe przestrzenie centrum nakładają się częściowo na najstarsze jednostki morfogenetyczne tych miast (na Kleparz w Krakowie, na Młode Miasto w Gdańsku oraz na Stare i Nowe Miasto w Łodzi). Nowe założenia przestrzenne centrów oddalone są od najstarszych jednostek osadniczych względnie nieznacznie (najdalej, bo o nieco ponad 1 km, w Krakowie).

W przypadku Krakowa i po części Gdańska daje się zaobserwować tendencja do wypełniania nową substancją śródmiejską przestrzeni położonych pomiędzy historycznie niegdyś odrębnymi ośrodkami miejskimi. W Łodzi ten trend nie znajduje potwierdzenia, choć i to miasto formalnie składa się z dwóch odrębnych do 1945 r. miast (Łodzi i Rudy Pabianickiej). W przypadku Łodzi i Gdańska wyraźny jest proces rozciągania śródmieść na przyległe do nich obszary poprzemysłowe; w Krakowie ten trend jest zdecydowanie słabiej reprezentowany. Natomiast we wszystkich trzech miastach śródmieścia wkraczają na obszary zajmowane przez transport i komunikację (w Łodzi i Krakowie – obszary kolejowe, w Gdańsku – obszary portowe). W Gdańsku i Krakowie przebudowa i powiększanie śródmieść są skoordynowane z przekształcaniem układów komunikacyjnych tych miast. Natomiast Łódź należy do – nielicznych chyba w Europie – miast pozbawionych jakiegokolwiek koncepcji rozwiązania kwestii transportu wewnątrzaglomeracyjnego, co skutkuje chybionymi inwestycjami, takimi jak tzw. szybki tramwaj miejski, który w założeniu miał na odcinku ponad 20 km skrócić czas przejazdu zaledwie o ok. 10 minut i połączyć Zgierz z Pabianicami, a ostatecznie mniej więcej o tyle właśnie go wydłużył i nie przekroczył granic Łodzi.

Prezentowane w niniejszym opracowaniu przykłady przekształceń centrów miast i ich bezpośredniego sąsiedztwa wpisują się w szerszy trend, występujący w większości dużych polskich aglomeracji. Nie można jednak zapominać, że sporadycznie zdarzają się również całkowicie odmienne koncepcje zagospodarowania przyległych do śródmieść obszarów, które na skutek przemian ustrojowych utraciły swe dotychczasowe funkcje. Ciekawym przykładem może być rozpoczęta w 2001 r. w Gdyni inwestycja planistyczna Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, gdzie na ponad 6 ha obszarów poprodukcyjnych nadal utrzymana zostaje ta sama funkcja, choć podniesiona na znacznie wyższy poziom technologiczny (Borkowska 2003).

Bibliografia

- Al, 2006, *Przy Galerii Krakowskiej powstaje osiedle Angel City*, „Gazeta. Dom”, z 29 XI.
- Bińczyk A., 2006, *Od manufaktury do „Manufaktury” – nowa przestrzeń Łodzi*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 211–220.
- Bogdanowski J., 2001, *Dawna Twierdza Kraków – dziś podstawa systemu zieleni miasta*, „Ziemia”, s. 33–46.
- Ginsbert A., 1962, *Łódź. Studium monograficzne*, Łódź.
- Kajdanek K., 2006, *Nowe przestrzenie Centrum? O znaczeniu galerii handlowych w obrazie przestrzennie-funkcjonalnym centrum miasta Wrocławia*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 255–264.
- KD, 2009, *Szkieletor na 102 i pół*, „Kraków. Dwutygodnik Miejski”, nr 2, s. 10.
- Kiełczewska-Zaleska M., 1972, *Geografia osadnictwa. Zarys problematyki*, PWN, Warszawa.
- Koter M., 2002, *Łódź i okolice w I połowie XIX w.*, [w:] S. Liszewski (red.), *Atlas Miasta Łodzi*, plansza IV, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Liszewski S., 2006, *Nowe przestrzenie w miastach (na obszarach zurbanizowanych)*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 35–48.
- Manufaktura – O nas – Apsys*, 2009, <http://www.manufaktura.com/PL/apsys.asp>
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Nowopłaszowskiej, 2006a, Urząd Miasta Krakowa, Biuro Planowania Przestrzennego.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Zabłocie, 2006b, Urząd Miasta Krakowa, Biuro Planowania Przestrzennego.
- Na miarę XXI wieku*, 2009, Serwis UML, <http://www.uml.lodz.pl/index.php?str=1732&id=14089>
- Nowe Miasto i Krakowskie Centrum Komunikacyjne*, 2009, http://www.krakowskieinwestycje.pl/index.php?option=18&action=articles_show&art_id=312 (8.04).
- Parysek J., 2006, *Stare i nowe obszary miast polskich*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 49–62.
- Pietrzyk S., 2009, *Zlikwidować betonową pustynię*, „Kraków. Dwutygodnik Miejski”, nr 4, s. 6–7.
- Purchla J., 1979, *Jak powstał nowoczesny Kraków. Studia nad rozwojem budowlanym miasta w okresie autonomii galicyjskiej*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Rosin R., 1980, *Łódź – dzieje miasta*, PWN, Warszawa.
- Rynkowska A., 1970, *Ulica Piotrkowska*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Stor A., 2009, *Grzegórzecki renesans*, „Domiporta”, nr 6, s. 3.
- Tobiasz M., 1974, *Pierwsze wieki Krakowa*, Wojewódzki Ośrodek Informacji Turystycznej, Kraków.
- Tölle A., 2006, *Kształt i funkcje nowych kwartałów śródmiejskich na obszarach nadwodnych. Francusko-niemiecko-polskie porównanie*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 193–202.
- Trzepak P., 2006, *Przekształcenia przestrzeni urbanistycznej Berlina w drugiej połowie XX wieku*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 377–388.
- Uchwała nr XXVIII/904/04 – Rady Miasta Gdańska z 30 września 2004 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności, 2004, Urząd Rady Miasta Gdańsk, <http://www.gdansk.pl/architektura.612,2027.html>
- Więclaw J., 1999, *Zmiany funkcji dzielnicy Kazimierz w Krakowie w świetle współczesnych przekształceń społeczno-gospodarczych*, „Folia Geographica, ser. Geographica-Oeconomica”, vol. 29/30 (1996/1997), s. 125–147.
- Wiślane Tarasy*, 2009, Inter-bud Developer, <http://www.wislanetarasy.pl/inwestycja.html> (8.04).
- Wolaniuk A., 2008, *Centra miast*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia urbanistyczna*, Wydawnictwo UŁ, Łódź, s. 283–320.
- Załącznik do uchwały nr XVII/279/07 Rady Miejskiej w Łodzi z dn. 28 sierpnia 2007 r., 2007, Rada Miasta Łodzi.

WSPÓŁCZESNE TENDENCJE PRZEMIAN CENTRÓW DUŻYCH MIAST POLSKI NA PRZYKŁADZIE ŁODZI, GDAŃSKA I KRAKOWA

ABSTRAKT: Już od wczesnej starożytności ujawnia się tendencja do przekształcania centrów ośrodków miejskich przez kolejnych uprawnionych do tego decydentów w celu poprawy ich funkcjonalności, dopasowania do postępującego rozwoju cywilizacyjnego lub jedynie powiększenia ich obszaru. W Rzymie przykładem może być zabudowa Pola Marsowego za panowania cesarza Oktawiana Augusta. Nierzadko celem takiego działania jest także żywiona przez decydenta ambicja upamiętnienia swej osoby w historii miasta (np. Beaubourg w Paryżu, zwane Centrum Georges'a Pompidou).

Przemiany ustrojowe, które objęły Polskę w ostatniej dekadzie XX w., nie pozostały bez wpływu na funkcjonowanie centrów dużych miast, jednak w pierwszej ich fazie ograniczano się jedynie do adaptacji istniejących struktur śródmiejskich do nowych funkcji i potrzeb. Dopiero przełom wieków przyniósł na tym polu znaczące zmiany. W wielu ośrodkach miejskich ujawniła się ograniczona zdolność istniejących centrów do obsługi nowych zadań, które pojawiły się wraz ze zmianą ustroju społeczno-ekonomicznego kraju. Rozwiązania tej sytuacji, które zastosowano w polskich dużych miastach, dają się sprowadzić zasadniczo do dwóch tendencji – zagęszczania i przekształcania istniejącej substancji centrum lub wznoszenia całych kompleksów urbanistycznych o charakterze śródmiejskim w najbliższym sąsiedztwie dotychczasowych centrów, z wykorzystaniem do tego obszarów słabiej zabudowanych lub często sąsiadujących z centrami terenów przemysłowych.

Do zilustrowania omawianych tendencji planistycznych służą autorom przykłady procesów zachodzących w XXI w. w trzech polskich miastach: Krakowie, Gdańsku i Łodzi, przy czym dwa ośrodki wymienione jako pierwsze reprezentują odpowiednio dwie wspomniane wcześniej tendencje planistyczne, natomiast Łódź jest ciekawym przykładem ich umiejętnego połączenia.

SŁOWA KLUCZOWE: centrum miasta, transformacja, Łódź, Gdańsk, Kraków