

Iwona PIELESIAK\*

## DEZINTEGRACJA PRZESTRZENI ŁÓDZI W ŚWIETLE BADAŃ SPOŁECZNYCH<sup>1</sup>

### DISINTEGRATION OF URBAN SPACE IN ŁÓDŹ IN THE LIGHT OF SOCIAL SURVEY

**ABSTRACT:** Contemporary big cities are affected by progressing disintegration of their space. In this paper an attempt was made to analyse the perception of the scale and scope of this process on the basis of a survey with urban space users in Łódź. The interviewees indicated hardly accessible places, as well as barriers that discouraged them from moving around certain areas of the city, adding justifications to their opinions. The analyses were also supposed to reveal whether, according to public opinion, in Łódź there are places of limited accessibility which ought to be allowed for public use. The results indicate a key role of transportation and adjoining infrastructure for both processes – integration and fragmentation of urban space. Furthermore, they suggest that the perception of urban space cohesion relies visibly on the subjective sense of security within the city.

**KEY WORDS:** disintegration, urban space, social survey

## Wprowadzenie

Dezintegracja przestrzeni miejskiej jest objaśniana jako proces rozzłonkowania struktury przestrzenno-funkcjonalnej danego ośrodka zurbanizowanego, mogącego w konsekwencji doprowadzić do niekontrolowanego rozpraszania zabudowy (Furman 2004). U jego źródeł leżą współczesne przemiany w społeczeństwie masowym, pogłębiająca się komercjalizacja przestrzeni, a także ewolucja w zakresie projektowania urbanistycznego i architektonicznego (Dymnicka 2008, Rembowska 2010).

Według Andrzeja Baranowskiego (2007) dezintegracja przestrzeni miejskiej objawia się, gdy w procesie projektowania urbanistycznego w analogiczny sposób podchodzi

---

\* Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, ul. Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź, tel. 42 635 45 78, e-mail: i.pielesiak@geo.uni.lodz.pl

<sup>1</sup> Artykuł został zrealizowany przy wsparciu grantem dla młodych naukowców i doktorantów Uniwersytetu Łódzkiego.

się do zagospodarowywania „miejsc” oraz „nie-miejsc”, tzw. przestrzeni przepływów (tranzytowych). Pierwsze z wymienionych typów są przeznaczone dla konkretnych grup społecznych, np. mieszkańców, są użytkowane z dużą częstotliwością i sprzyjają rozwijaniu więzi międzyludzkich. Można je wspólnie określić jako „tożsamościowe, relacyjne i historyczne” (Augé 2010, s. 53). Z kolei „nie-miejsca” nie służą wspólnotom, lecz osobom przebywającym w danej przestrzeni chwilowo. Są one anonimowymi przestrzeniami rotacji, w których możliwości budowania trwałych relacji społecznych są ograniczone. Należą do nich: centra handlowe, obiekty związane z transportem – autostrady, dworce, terminale lotnicze, ale także obozy przejściowe dla uchodźców (Augé 2010, Dymnicka 2011).

O dezintegracji przestrzeni zurbanizowanej mówi się również w nawiązaniu do innych elementów zagospodarowania, które nie są morfologicznie i funkcjonalnie dopasowane do swojego otoczenia. Tego rodzaju obiekty także mogą rodzić w uczestnikach życia miejskiego poczucie dyskomfortu, niepewności oraz irytację, zmniejszając ich skłonność do przebywania w wybranych obszarach. Przykładami takich zniechęcających miejsc są, obok nowoczesnych obiektów komercyjnych, grodzone osiedla mieszkaniowe (Urbaniak 2010).

W świetle zachodzących od końca lat 80. XX w. gwałtownych przemian w sferze społecznej i gospodarczej polskich miast, a także w związku ze znaczącymi zmianami w podejściu do planowania przestrzennego skala i zakres dezintegracji przestrzeni zurbanizowanej stają się istotnymi zagadnieniami badawczymi. W szczególności dotyczy to miast, których funkcjonowanie zostało silnie wytrącone ze stanu względnej równowagi upadkiem gospodarki centralnie planowanej oraz następującymi po nim przemianami okresu transformacji ustrojowej.

Jednym z ośrodków najwyraźniej dotkniętych upadkiem gospodarki socjalistycznej jest Łódź – trzecie co do liczby mieszkańców miasto Polski. Z uwagi na specyfikę rozwoju gospodarczego w ujęciu historycznym (gwałtowna industrializacja w XIX w., trudna restrukturyzacja gospodarcza na przełomie XX i XXI w.) oraz na obecnie oddziałujące czynniki i procesy (globalne kryzysy ekonomiczne, konkurencja pozostałych dużych miast) Łódź nadal boryka się z poważnymi problemami natury społeczno-ekonomicznej, odciskającymi wyraźne piętno na lokalnym zagospodarowaniu. Ośrodek ten, zamieszkały przez 703,2 tys. osób (dane GUS dla 2015 r.), doświadcza pogłębiającej się depopulacji, co wiąże się zarówno z ujemnym przyrostem naturalnym, jak i z migracjami (Szukalski 2012, 2013, 2014, Lamprecht 2013, Ogrodowczyk, Marcińczak 2014). Nie mniej istotnymi dotyczącymi go problemami są ubóstwo i segregacja społeczna, fizyczna fragmentaryzacja przestrzeni miejskiej czy inne niepożądane efekty gentryfikacji (Liszewski, Marcińczak 2012, Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Marcińczak, Wolaniuk 2014, Holm, Marcińczak, Ogrodowczyk 2015, Szafrąńska 2012). Na wymienione zjawiska nakładają się skutki wieloletniego niedoinwestowania komunalnych zasobów mieszkaniowych, infrastruktury technicznej i przestrzeni publicznych. W przypadku Łodzi ważkim problemem jest również niedostateczne wykorzystanie ekonomicznych i kulturowo-krajobrazowych walorów obiektów poprzemysłowych, co objawia się w ich

ekstensywnym użytkowaniu, porzucaniu czy też wyburzaniu (Pielesiak 2015). W efekcie powstają ugory miejskie, przyjmujące często bardzo rozległe formy, odseparowujące od siebie pozostałe elementy zagospodarowania miasta.

Duża złożoność i dynamika przytoczonych procesów może sugerować, iż Łódź boryka się ze stosunkowo silną dezintegracją terytorium w wymiarze obiektywnym. W związku z powyższym przyjęto hipotezę badawczą, w świetle której Łódź jest mało spójna terytorialnie także w wymiarze subiektywnym – w opinii indywidualnych użytkowników przestrzeni miejskiej. Do takiego przypuszczenia skłaniają m.in. wyniki badań percepcji przestrzeni miejskiej Łodzi Pauliny Tobiasz-Lis (2008). Analizując szkice wyobrazeniowe mieszkańców miasta, zauważyła ona bowiem, iż stosunkowo niewielu respondentów postrzegało jego terytorium jako pewną całość. W miarę czytelna okazała się struktura centralnej części miasta, podczas gdy obszary peryferyjne Łodzi były uświadamiane w znacznie mniejszym stopniu. Należy jednak podkreślić, iż nie wynikało to jedynie z doświadczania problemów w zagospodarowaniu przestrzeni miasta, lecz było prawdopodobnie w znacznym stopniu uwarunkowane miejscem zamieszkania respondenta, indywidualnymi zdolnościami orientacji w przestrzeni czy manualnymi predyspozycjami w zakresie sporządzania szkiców.

## Cel i metody badawcze

Dotychczasowe badania dezintegracji przestrzeni Łodzi w wymiarze obiektywnym były prowadzone w ramach studiów nad gettoizacją przestrzeni (Tobiasz-Lis 2010, 2011, 2012), a w niewielkim zakresie terytorialnym także w odniesieniu do ugorów miejskich (Sobczyński, Wosiak 2002). Generalnie jednak realizowano je jako wątek poboczny, poruszany w ramach procesów segregacji społecznej (Frykowski 2004, Marcińczak 2007, 2009, Marcińczak, Musterd, Stępiak 2012), w tym w szczególności powstawaniu enklaw biedy (Warzywoda-Kruszyńska, Jankowski 2013). W pewnym zakresie subiektywny wymiar tego zagadnienia był w przedmiocie analiz w badaniach wyobrażeń przestrzeni miejskiej i ich przemian autorstwa Tobiasz-Lis (2008, 2013).

W artykule podjęto się rozwinięcia dorobku wymienionych badaczy o kwestię społecznej percepcji procesów dezintegracji przestrzeni miejskiej, postrzeganej przez pryzmat dostępności miasta dla publicznego użytkowania. W tego rodzaju badaniach geografowie chętnie odwołują się do metody analizy map wyobrazeniowych zaproponowanej przez Kevina Lyncha. Mimo jej niewątpliwych walorów poznawczych, aby bardziej szczegółowo uchwycić elementy dezintegrujące strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta, zdecydowano się na wykorzystanie wywiadu kwestionariuszowego. Lynch (2011, s. 174) zauważył bowiem, iż elementy rzadko bądź wcale nie rysowane przez respondentów na szkicach wyobrazeniowych znacznie częściej są wymieniane w trakcie wywiadów.

Wybrana metoda również niesie za sobą pewne ograniczenia. Dotyczą one np. nierealnego założenia, iż rozumienie pytania w kwestionariuszu i odpowiedzi na nie zawsze jest tożsame dla respondenta, ankietera i osoby analizującej dane. Z drugiej

strony wywiad kwestionariuszowy jest uznanym, użytecznym narzędziem poznania poglądów i opinii publicznej, które pozwala na badanie dużych populacji (Babbie 2013).

W kontekście prezentowanego w artykule badania wywiad ten miał służyć identyfikacji miejsc i elementów zagospodarowania, które mogą negatywnie wpływać na spójność struktury przestrzennej Łodzi. Równocześnie podjęto próbę ustalenia przyczyn postrzegania danych miejsc/obiektów za dezintegrujące terytorium miasta.

Z uwagi na ograniczenia finansowo-organizacyjne wywiad, mający charakter badania wstępnego, objął 350 użytkowników przestrzeni publicznych Łodzi. Fakt ten, podobnie jak dobór ankietowanych, sprawił, że uzyskane wyniki nie są reprezentatywne. Z drugiej strony zgromadzone dzięki projektowi opinie są stosunkowo liczne, co daje pewien pogląd na postrzeganie dezintegracji przestrzeni miasta. W związku z tym przytoczone wyniki mogą zostać wykorzystane m.in. przez władze samorządowe w procesie kształtowania lokalnej polityki przestrzennej (np. w zakresie zachęcania mieszkańców do użytkowania przestrzeni „opuszczonych” czy też likwidacji lub ograniczania uciążliwości barier architektonicznych).

Badanie przeprowadzono jesienią 2014 r. Z uwagi na to, iż poza podjętym w artykule tematem uwzględniało ono także gromadzenie opinii na temat roli i zagospodarowania przestrzeni publicznych Łodzi, zastosowano w nim celowy dobór respondentów. Rozmowy były prowadzone w obrębie 18 rozpoznawalnych, intensywnie użytkowanych placów, pasażów i parków<sup>2</sup> miasta (rysunek 1).

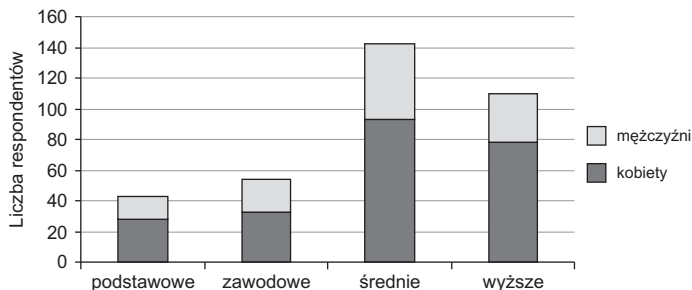


Rys. 1. Przestrzeń publiczną Łodzi, w których przeprowadzono badanie ankietowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Atlas miasta Łodzi* 2012, Rykiel 1999.

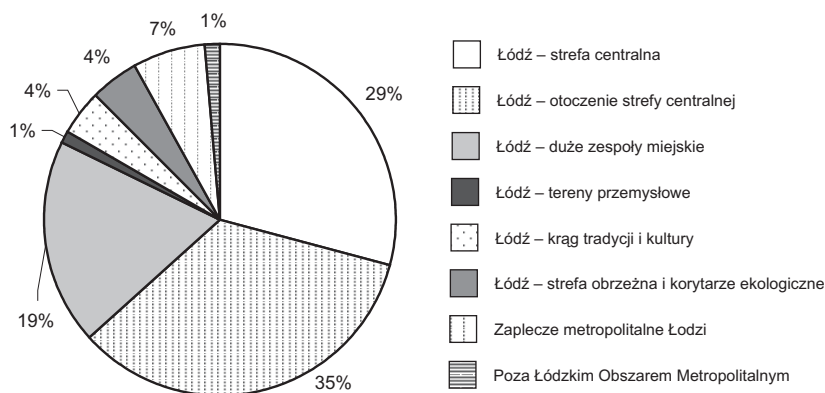
<sup>2</sup> Place: Dąbrowskiego, Niepodległości, Wolności, Słoneczny, Staromiejski; parki: Helenów, J. Matejki, Ocalałych, J. Piłsudskiego, J. Poniatowskiego, H. Sienkiewicza, Staromiejski, S. Staszica, Szarych Szeregów, Widzewska Górka, Źródlińska; pasaże: Schillera i Rubinsteina.

Większość ankietowanych stanowiły młode, wykształcone kobiety (rysunek 2), zamieszkujące głównie centralną część Łodzi i dzielnice do niej przylegające, a także wielkie osiedla mieszkaniowe (rysunek 3).



Rys. 2. Respondenci według płci i wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

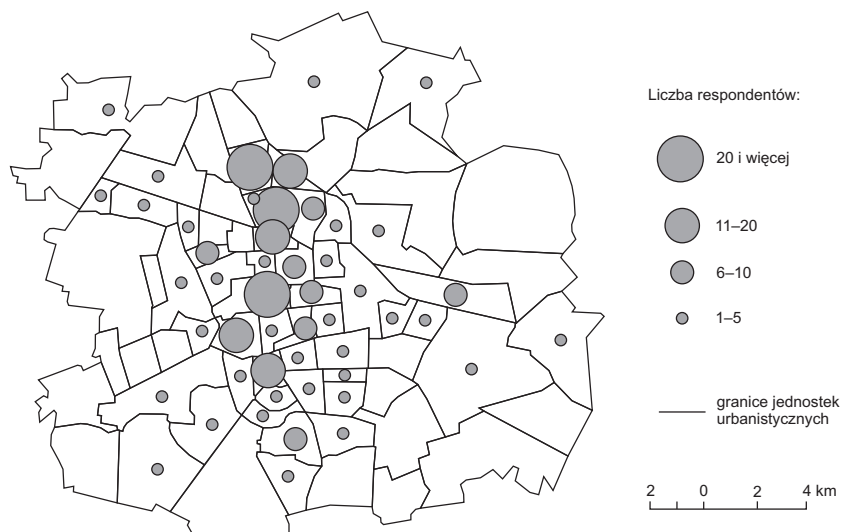


Rys. 3. Respondenci według miejsca zamieszkania

Źródło: Jak w rys. 2.

Za wyjątkiem dużych osiedli mieszkaniowych przestrzenny rozkład miejsc zamieszkania ankietowanych w pewnym stopniu odzwierciedla zróżnicowanie gęstości zaludnienia w mieście (rysunek 4). Poza Łodzią zamieszkiwało jedynie 29 respondentów. Do tej grupy należały przede wszystkim osoby dojeżdżające do miasta z metropolitalnego zaplecza – 4 ościennych powiatów.

Respondenci byli pytani, czy jakieś miejsca/obszary w Łodzi wydają się im trudno dostępne i czy dostrzegają na terenie miasta bariery/przeszkody, które utrudniają im dotarcie do pewnych miejsc lub też zniechęcają do poruszania się w pewnych obszarach. W badaniu uwzględniono również pytanie o to, czy jakieś miejsca/obszary w Łodzi, do których dostęp jest obecnie ograniczony, powinny zostać włączone do



Rys. 4. Przestrzenna struktura zamieszkania respondentów z Łodzi

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych, *Atlas miasta Łodzi* 2012, Rykiel 1999.

publicznego użytkowania. Kwestionariusz zawierał metryczkę uwzględniającą wiek, płeć i wykształcenie. Dodatkowo zaznaczono w nim, czy rozmowa była prowadzona z osobą niepełnosprawną lub opiekunem małego dziecka, gdyż taki stan może ograniczać swobodę poruszania się w przestrzeni miejskiej. Biorąc pod uwagę cel badania, respondenci zostali również zapytani o najczęściej wybierany sposób poruszania się w Łodzi. Przyjęto bowiem, iż dobór środka lokomocji może w znaczący sposób wpływać na percepcję dostępności.

## Dezintegracja przestrzeni Łodzi – wyniki badań

Gospodarka centralnie planowana realizowana na zrębach kapitalistycznie zindustrializowanej Łodzi, podobnie jak transformacja ustrojowa zainicjowana pod koniec XX w., specyficznie ukształtowały zarówno strukturę społeczną, jak i zagospodarowanie przestrzenne miasta. Przez długi okres centrum Łodzi było pozbawione dostatecznych funduszy na utrzymanie i rozwój infrastruktury oraz zabudowy mieszkaniowej, co w dużej mierze wynikało z ówczesnego priorytetowego traktowania zlokalizowanych poza nim dużych osiedli mieszkaniowych oraz terenów przemysłowych. Z tego też względu przedwojenne budownictwo czynszowe uległo znacznej degradacji, a wielu przedstawicieli średniej i wyższej klasy społecznej wyprowadziło się ze strefy centralnej. Od rozpoczęcia okresu transformacji społeczno-gospodarczej zaczęto w mieście dostrzegać przejawy gentryfikacji fasadowej i kieszeniowej. Z biegiem czasu doprowadziły one do selektywnej regeneracji, gettoizacji, a w rezultacie – do fragmentaryzacji

tkanki miejskiej. Ostatecznie negatywne procesy nie ominęły również stref zewnętrznych – z czasem i na tych obszarach dostrzeżono pogarszanie się społecznego statusu mieszkańców, czemu towarzyszyły suburbanizacja i gentryfikacja (Marcinićzak 2007).

Kolejnym problemem przyczyniającym się do rozczłonkowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta jest mnogość opuszczonych kamienic, terenów i obiektów przemysłowych i innych ugorów miejskich. Porzucone budownictwo, głównie czynszowe, skupia się zasadniczo w centralnej części miasta, podczas gdy pozostałe typy ugorów koncentrują się także w bardziej odległych częściach Łodzi.

Oprócz miejsc pozbawionych aktywności ekonomicznej fragmentaryzacji tkanki miejskiej sprzyjają obiekty infrastruktury technicznej. Choć służą one przemieszczaniu ludności i dóbr, z definicji sprzyjając integracji terytorialnej, ich nagromadzenie bądź nieodpowiednia forma architektoniczna bywają trudną do pokonania barierą fizyczną dla mniej mobilnych użytkowników (osób starszych, niepełnosprawnych, poruszających się pieszo opiekunów małych dzieci). W Łodzi taką barierą, zwłaszcza dla niezmotywowanych użytkowników miasta, mogą być szerokie arterie komunikacyjne kolejowe i kołowe okalające śródmieście, odseparowujące je od zewnętrznych dzielnic mieszkaniowych. Nadal też nierozwiązany do końca problemem są nierówne chodniki, wysokie krawężniki czy brak podjazdów i ramp dla osób niepełnosprawnych.

Każdy z wymienionych aspektów dezintegracji został dostrzeżony przez respondentów biorących udział w badaniu, choć zdecydowana większość (blisko 3/4 ogółu ankietowanych) nie wskazała w Łodzi miejsc czy obiektów, które wydały się im trudno dostępne. Należy jednak podkreślić, że do tej grupy należały głównie osoby młode i bardziej mobilne. Można zatem przypuszczać, że w przypadku przeprowadzenia badania reprezentatywnego odsetek osób dostrzegających w mieście miejsca trudno osiągalne mógłby być znacznie wyższy.

Do położonych na terenie Łodzi miejsc oraz obiektów ocenionych jako odległe/ trudno dostępne respondenci zaliczyli wybrane dzielnice/ jednostki urbanistyczne, obiekty infrastruktury technicznej – drogi, stacje kolejowe i rondo, a także tereny rekreacji i centra handlowe (tabela 1).

Nie dostrzeżono wyraźnego związku między typem wskazanego obiektu bądź miejsca a płcią, wiekiem czy miejscem zamieszkania ankietowanej osoby.

Respondenci wyjaśniali, że pewne obszary miasta są trudno dostępne lub wydają się im dalekie z uwagi na problemy transportowe, jakie wiążą się z dotarciem do nich (rysunek 5). Nie był to jednak jedyny sposób, w jaki postrzegano słabą dostępność. Rozumiano ją także poprzez pryzmat braku poczucia bezpieczeństwa w danym miejscu (15 odpowiedzi). W 10 przypadkach wiązało się to z przeświadczeniem, że pewne fragmenty miasta są niedostatecznie oświetlone („ciemne”). Pojedyncze osoby wskazywały na osiedla grodzone oraz istnienie pustych, zaniedbanych terenów przemysłowych/ kolejowych jako przyczyny uznania wskazanych miejsc za trudno dostępne.

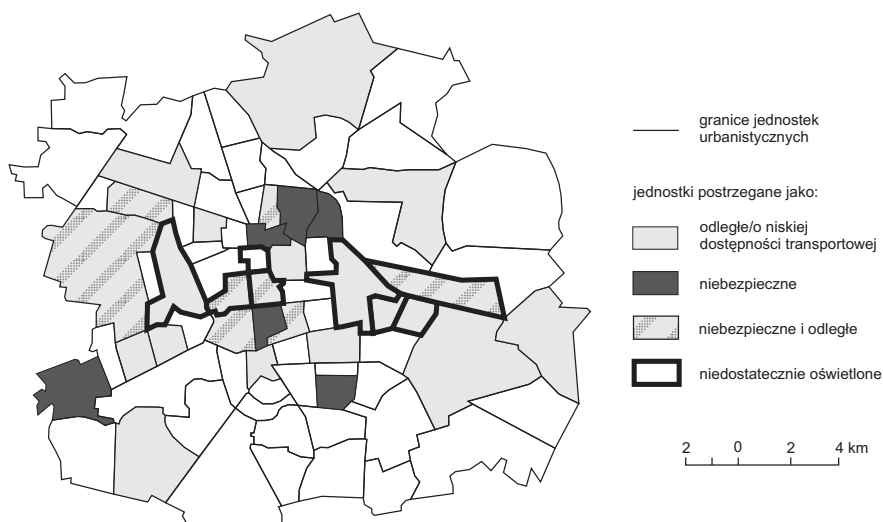
Przestrzenny rozkład miejsc postrzeganych przez respondentów jako „niebezpieczne” oraz „ciemne” w pewnym stopniu odzwierciedla strukturę obszarów, w których zgłaszanych jest najwięcej przestępstw, o czym szerzej pisał Stanisław Mordwa (2011,

Tabela 1

## Miejsca trudno dostępne w Łodzi w opinii respondentów

Typ miejsca	Nazwa i liczba wskazań	Liczba wskazań ogółem
Dzielnica/osiedle	Retkinia (9); Bałuty (6); Centrum, Janów, Widzew (4); Księży Młyn, Polesie, Stare Miasto, Teofilów (po 3); Olechów (2); Andrzejów, Cyganka, Dąbrowa, Doły, Górna, Lublinek, Nowe Złotno, Ruda, Smulsko, Zarzew, Złotno (po 1)	52
Ulica	Trasa W–Z, Piotrkowska, Tymienieckiego (po 2); al. Włókniarzy, Felsztyńskiego, Franciszkańska, Gdańska, Kilińskiego, Manewrowa, Marmurowa, Włókiennicza, Zawiszy (po 1)	15
Inny obiekt infrastrukturalny	stacje kolejowe: Łódź Kaliska, Łódź Fabryczna (po 2), Łódź Żabieniec (1); inne: Rondo Solidarności, estakada Tuwima-Kopcińskiego (po 1)	7
Pozostałe	centra handlowe: Port Łódź (7), IKEA (1), Galeria Łódzka (1); miejsca rekreacji: Las Łagiewnicki (3), Stawy Stefańskiego (2) i Jana (1), Park im. J. Piłsudskiego (2), Arturówek, Lunapark, ZOO, ogród botaniczny, park im. S. Staszica i Źródlika I (po 1); inne: Atlas Arena, Górniak, Teatr Wielki, Wydział Filologiczny UŁ, cała Łódź (po 1)	27

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



Rys. 5. Obszary w Łodzi postrzegane przez respondentów jako trudno dostępne

Źródło: Jak w rys. 4.

2013). Respondenci w badaniu przeszacowali jednak zagrożenie na terenie Nowego Józefowa, Lublinka, Henrykowa i Janowa, bagatelizując je z kolei (w porównaniu do oficjalnych danych na temat liczby i struktury przestępstw) w rejonie Marianowa czy Romanowa.



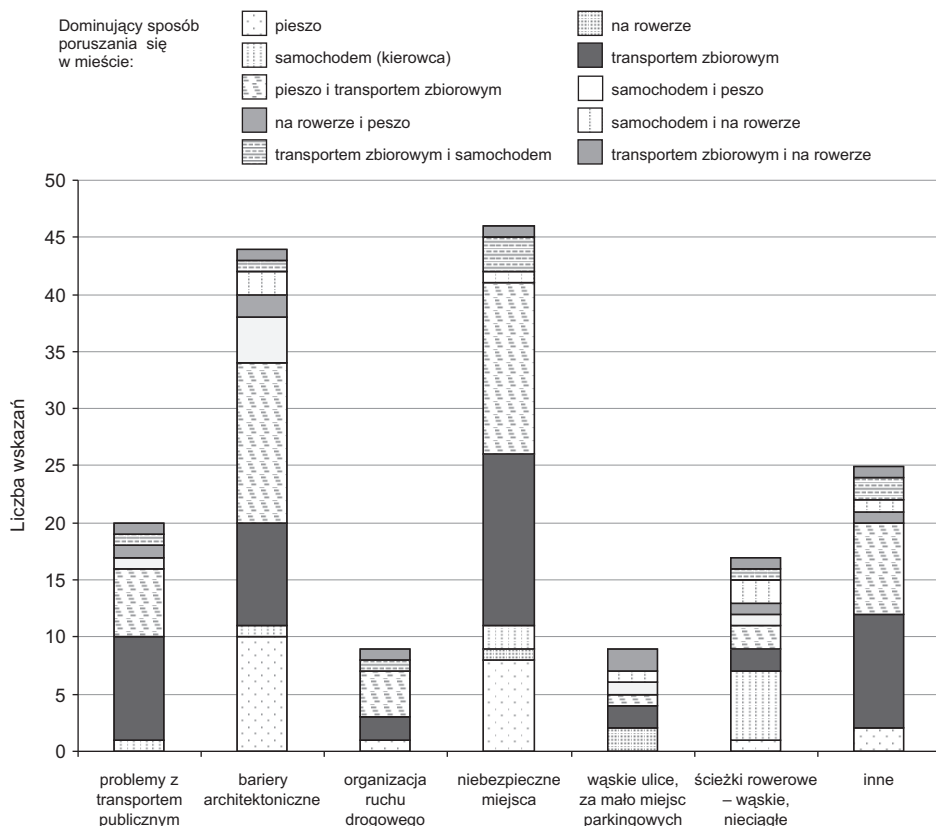
Respondenci zostali również zapytani, czy dostrzegają w Łodzi jakieś bariery/przeszkody, które utrudniają im dotarcie do pewnych miejsc lub zniechęcają do poruszania się w pewnych obszarach. W tym przypadku udziały odpowiedzi twierdzących i przeczących były zbliżone, wynosząc odpowiednio 48,6% i 46,3%. Za główną barierę dla eksploracji przestrzeni miejskiej uznano, ponownie, poczucie zagrożenia (13,1% odpowiedzi twierdzących), ale również przeszkody architektoniczne (12,6%) – wysokie krawężniki, nierówne chodniki, brak ramp dla wózków inwalidzkich oraz poręczy dla osób niepełnosprawnych. Część odpowiedzi dotyczyła także organizacji ruchu drogowego. W tym przypadku krytykowano przede wszystkim niedostateczną liczbę przejść dla pieszych oraz zbyt szybką zmianę sygnalizacji drogowej, utrudniającą przedostanie się w porę na drugą stronę jezdni. Wymienione powyżej uwagi są o tyle interesujące, że nie zgłosili ich wyłącznie respondenci z większymi trudnościami w poruszaniu się. Nikt z ankietowanych nie określił się jako osoba niepełnosprawna (co może jednak wynikać z niechęci do deklaracji na ten temat), a jedynie 7,1% respondentów przyznało, że opiekuje się dzieckiem do lat 3. Zarówno miejsca postrzegane jako niebezpieczne, jak i bariery architektoniczne zniechęcały przede wszystkim pieszych i osoby podróżujące na ogół środkami komunikacji zbiorowej (rysunek 6).

Interesujące stwierdzenia respondentów dotyczyły ścieżek rowerowych w mieście. Część ankietowanych stwierdziła bowiem, iż są one nazbyt wąskie i nieciągłe. Takie opinie nie były jednak zgłaszane przede wszystkim przez osoby deklarujące częstą jazdę rowerem, a głównie przez kierujących samochodami. Można się zastanawiać, czy ten obraz nie jest przejawem stereotypowego myślenia o zagospodarowaniu Łodzi w zakresie infrastruktury rowerowej sprzed realizacji szeregu inwestycji w tej dziedzinie.

Zupełnie inne odpowiedzi uzyskano, zadając respondentom pytanie, czy jakieś miejsca/obszary w Łodzi, do których dostęp jest obecnie ograniczony, powinny być ich zdaniem włączone do publicznego użytkowania. Zdecydowana większość – 3/4 ankietowanych – nie wskazała takich miejsc. Twierdząco odpowiedziało 27 osób, w większości sugerujących włączenie do publicznego użytkowania większej liczby obiektów poprzemysłowych (fabryk, pałaców i ich otoczenia). Dotyczyło to w szczególności dawnych zakładów przemysłowych na Księżym Młynie oraz przy ul. Kopernika. Sugerowano w ich przypadku adaptację na wzór strefy OFF Piotrkowska (skupienia działalności kulturalnej i gastronomii w kompleksie obiektów poprzemysłowych w centralnej części miasta). Pojedyncze głosy dotyczyły również udostępnienia podwórzy w łódzkich kamienicach oraz przystosowania do publicznego użytkowania niezagospodarowanych działek wzdłuż ulicy Pomorskiej.

## Uwagi końcowe

Biorąc pod uwagę uzyskane wyniki, przyjęta przez autorkę hipoteza badawcza raczej nie może być zweryfikowana pozytywnie. W aspekcie percepcji dostępności przestrzeni miejskiej Łódź nie jawi się bowiem respondentom jako ośrodek silnie zdezintegrowa-



Rys. 6. Czynniki zniechęcające do poruszania się w pewnych obszarach Łodzi w opinii respondentów (według dominującego sposobu podróżowania)

Źródło: Jak w rys. 2.

ny. Należy jednakże wziąć pod uwagę kwestię niedostatecznej reprezentatywności przeprowadzonego badania. Z uwagi na zawyżony w analizowanej populacji udział osób młodych, a przez to bardziej mobilnych, postrzeganie skali i zakresu rzeczowego czynników dezintegrujących może być zaniżone.

W opiniach ankietowanych użytkowników przestrzeni najsilniej zniechęcające do eksplorowania pewnych obszarów Łodzi okazały się bariery fizyczne (związane głównie z infrastrukturą transportową), a także poczucie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego. Kolejnym istotnym czynnikiem dostrzeżonym przez respondentów był dystans fizyczny. Za dalekie, a przez to trudno dostępne, nie zostały uznane jednak wyłącznie obszary zlokalizowane peryferyjnie w stosunku do centrum miasta (do tej grupy zaliczono jedynie Las Łagiewnicki, Andrzejów, Chocianowice i Żółtno). Dla wielu osób „dalekie” były: najstarsza, centralna część miasta oraz tereny rozległych, postsocjalistycznych osiedli mieszkaniowych i dzielnic przemysłowych (Retkinia, Widzew, Olechów, Teo-

filów). Raczej nie budzi kontrowersji spostrzeżenie, że fragmenty miasta zajęte przez blokowiska czy porzucone przez przemysł są postrzegane przez osoby „z zewnątrz” jako trudne w orientacji. W przypadku dzielnic centralnych Łodzi zauważono z kolei, iż percepcja dystansu była nie tyle wynikiem fizycznego oddalenia od centrum czy jego niedostatecznego powiązania infrastrukturalnego z dzielnicami peryferyjnymi, lecz była uwarunkowana subiektywnym poczuciem zagrożenia.

Rezultaty przeprowadzonego badania mogą być nieco zastanawiające także w innej kwestii. Wywiad był prowadzony w okresie realizacji kilku wielkoskalowych przedsięwzięć infrastrukturalnych, które znacząco obniżyły płynność ruchu drogowego w mieście, utrudniając poruszanie się w jego obrębie zarówno użytkownikom pojazdów indywidualnych, jak i pasażerom środków komunikacji zbiorowej. W tej sytuacji można byłoby się spodziewać znacznie silniejszej niż zaobserwowana krytyki barier infrastrukturalnych i organizacji ruchu w mieście. Z kolei wyższe od spodziewanego okazało się poczucie zagrożenia w mieście, mimo iż według oficjalnych danych Łódź zaliczana jest do względnie bezpiecznych ośrodków zurbanizowanych (Mordwa 2013). Należy ona jednak do grona miast dużych, w których obserwuje się silniejsze poczucie anonimowości, większą powierzchowność stosunków społecznych, niskie poczucie przynależności do wspólnot lokalnych, a także mniej rygorystyczną kontrolę społeczną (Barczykowska 2011). Czynniki te, w powiązaniu z indywidualnymi predyspozycjami psychicznymi respondentów i ich doświadczeniami życiowymi, mogły istotnie wpłynąć na wzmocnienie poczucia zagrożenia w Łodzi.

## Bibliografia

- Atlas miasta Łodzi*, 2012, <http://www.mapa.lodz.pl/atlas/atlas.htm> (dostęp 15 września 2015).
- Augé M., 2010, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Babbie E., 2013, *Podstawy badań społecznych*, przeł. W. Betkiewicz *et al.*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Baranowski A., 2007, *Miejsce jako mikrośrodowisko codzienne*, „Czasopismo Techniczne. Architektura” 3-A.
- Barczykowska A., 2011, *Kapitał społeczny a zjawiska patologii społecznej w mieście*, Impuls, Kraków.
- Dymnicka M., 2008, *Fragmentaryzacja przestrzeni miejskiej – próby rekonstrukcji*, „Studia Regionalne i Lokalne” t. 33, z. 3.
- Dymnicka M., 2011, *Od miejsca do nie-miejsca*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Sociologica” t. 36.
- Furman S., 2004, *Polska w przestrzeni europejskiej: perspektywa miejska*, „Studia Regionalne i Lokalne” t. 17, nr 3.
- Frykowski M., 2004, *Zróżnicowanie przestrzenne statusu społecznego mieszkańców Łodzi*, „Studia Regionalne i Lokalne” t. 15, nr 1.
- Holm A., Marcińczak S., Ogrodowczyk A., 2015, *New-build gentrification in the post-socialist city: Łódź and Leipzig two decades after socialism*, „Geografie” t. 120, nr 2.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., Marcińczak S., Wolaniuk A., 2014, *Gentrification processes in the city*, [w:] *Society and space in contemporary Poland in Łódź University geographical research*, red. T. Marszał, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Lamprecht M., 2013, *Fluctuations in the development of cities. A case study of Lodz*, [w:] *Spatial inequality and cohesion*, red. T. Marszał, I. Pielesiak, Polska Akademia Nauk, Warszawa. *Studia Regionalia KPZK PAN* t. 38.

- Liszewski S., Marcińczak S., 2012, *Geografia gentryfikacji Łodzi: studium dużego miasta przemysłowego w okresie posocjalistycznym*, [w:] *Procesy gentryfikacji w mieście. XXV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Lynch K., 2011, *Obraz miasta*, przeł. T. Jeleński, Archivolta, Kraków.
- Marcińczak S., 2007, *The socio-spatial structure of post-socialist Łódź, Poland. Results of National Census 2002*, "Bulletin of Geography. Socio-Economic Series" No. 8.
- Marcińczak S., 2009, *Proces segregacji społecznej w Łodzi w okresie transformacji ustrojowej: lata 1988–2002*, [w:] *Duże i średnie miasta polskie w okresie transformacji. XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Marcińczak S., Musterd S., Stępnik M., 2012, *Where the grass is greener: social segregation in three major Polish cities at the beginning of the 21<sup>st</sup> century*, "European Urban and Regional Studies" vol. 19, No. 4.
- Mordwa S., 2011, *Przestępstwa w przestrzeni publicznej. Przykład Łodzi*, [w:] *Człowiek w przestrzeni publicznej miasta*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Mordwa S., 2013, *Przestępczość i poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni miejskiej. Przykład Łodzi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Ogrodowczyk A., Marcińczak S., 2014, *Łódź – od polskiego Manchesteru do polskiego Detroit?*, [w:] *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*, red. T. Stryjakiewicz, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Pielesiak I., 2015, *Managing 'ordinary heritage' in Poland: Łódź and its post-industrial legacy*, "European Spatial Research and Policy" t. 22, No. 2.
- Rembowska K., 2010, *Integracja i dezintegracja społeczno-przestrzenna. Współczesny wymiar problemu*, [w:] *Łódzka metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej*, red. A. Suliborski, Z. Przygodzki, Biblioteka, Łódź.
- Rykiel Z., 1999, *Przemiany społeczno-przestrzennej struktury miasta polskiego a świadomość terytorialna jego mieszkańców*, Continuo, Wrocław. Prace Geograficzne PAN 170.
- Sobczyński M., Wosiak A., 2002, *Ugory miejskie, tereny zielone oraz inwestycje z ostatniej dekady XX w. w strukturze użytkowania ziemi dzielnicy pomocniczej Katedralna w Śródmieściu Łodzi*, [w:] *Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany. XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Szafrąńska E., 2012, *Gentryfikacja wielkich osiedli mieszkaniowych – nowe zjawisko czy nadużycie terminologiczne*, [w:] *Procesy gentryfikacji w mieście. XXV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Szukalski P., 2012, *Sytuacja demograficzna Łodzi. Zapasa demograficzna Miasta i jej skutki dla przyszłości Łodzi*, Biblioteka, Łódź.
- Szukalski P., 2013, *Sytuacja demograficzna Łodzi. Porównanie z innymi wielkimi polskimi miastami*, [w:] *Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014–2020)*, Kancelaria Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa.
- Szukalski P., 2014, *Depopulacja dużych miast w Polsce*, „Demografia i Gerontologia Społeczna. Biuletyn Informacyjny” nr 7.
- Tobiasz-Lis P., 2008, *Wyobrażenia kobiet i mężczyzn o przestrzeni Łodzi*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Socio-Oeconomica” 9.
- Tobiasz-Lis P., 2010, *Osiedla grodzone w Łodzi formą dezintegracji terytorialnego systemu społecznego miasta*, [w:] *Łódzka metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej*, red. A. Suliborski, Z. Przygodzki, Biblioteka, Łódź.
- Tobiasz-Lis P., 2011, *Osiedla grodzone w Łodzi: przyczyny i konsekwencje zjawiska*, "Space – Society – Economy" No. 10.
- Tobiasz-Lis P., 2012, *Social relations in gated communities based on the city of Łódź*, "Space – Society – Economy" No. 11.
- Tobiasz-Lis P., 2013, *Zmiany wyobrażeń mieszkańców Łodzi o przestrzeni miasta*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Urbaniański R., 2010, *Przestrzeń publiczna – powód do dumy czy frustracji?*, „Czasopismo Techniczne. Architektura” 3-A, t. 106, z. 6.

---

Warzywoda-Kruszyńska W., Jankowski B., 2013, *Ciągłość i zmiana w łódzkich enklawach biedy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

## DEZINTEGRACJA PRZESTRZENI ŁODZI W ŚWIETLE BADAŃ SPOŁECZNYCH

**ABSTRAKT:** Współczesne duże miasta podlegają postępującej dezintegracji w wymiarze przestrzennym. W artykule podjęto próbę analizy percepcji jej skali, zakresu rzeczowego oraz terytorialnego w oparciu o wywiad kwestionariuszowy z użytkownikami przestrzeni Łodzi. Respondenci wskazali miejsca trudno dostępne oraz bariery zniechęcające do poruszania się w pewnych obszarach miasta, wyjaśniając przyczyny swojego postrzegania. Przeprowadzone analizy miały również dać odpowiedź na pytanie, czy w Łodzi istnieją miejsca o ograniczonej dostępności, które w opinii publicznej powinny zostać włączone do publicznego użytkowania. Uzyskane wyniki wskazują na kluczową rolę transportu i jego infrastruktury w procesie integracji, ale także i fragmentaryzacji przestrzeni miejskiej. Sugerują one również, iż percepcja spójności terytorium ośrodka zurbanizowanego wiąże się z subiektywnym poczuciem bezpieczeństwa w jego obrębie.

**SŁOWA KLUCZOWE:** dezintegracja, przestrzeń miejska, badania społeczne