

Joanna FISZER

Wydział Architektury, Politechnika Warszawska

WPLYW DECYZJI FUNKCJONALNYCH I PRZESTRZENNO – KOMUNIKACYJNYCH NA KSZTAŁT ULIC LEŻĄCYCH W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA ULICY PIOTRKOWSKIEJ W ŁODZI

Streszczenie. Ulica Piotrkowska, która kiedyś stanowiła główny trakt komunikacyjny, a w latach 1993 - 97 stała się pasażem pieszym, dziś pełni rolę wizytówki miasta. Stanowi ogromny kontrast dla innych ulic centrum Łodzi, których przestrzeń przedstawia obraz degradacji i zaniedbania. Całościowe spojrzenie na przemiany zachodzące w centrum miasta pokazuje, jakie decyzje przestrzenne wpłynęły na jego dzisiejszy wygląd.

HOW THE DECISIONS ON FUNCTIONALITY AND TRAFFIC SPACE ARRANGEMENT INFLUENCE LAYOUT OF THE STREETS IN THE AREA OF PIOTRKOWSKA STREET IN ŁÓDŹ

Summary. Piotrkowska Street is the most significant street in Łódź. It used to be an axis of the city, as reveals plan from the year 1823, nowadays it is an element that creates character of the city. In the years 1993 - 97 its northern part became pedestrian area.

The global look over the changes that occurred in the city centre shows how the decisions on space arrangement influenced its present appearance.

Some decisions on functionality and space, taken after the year 1960, effected in development of arterial roads in the historical area of the city. In fact, carrying out the ambitious ideas resulted in demolishing significant part of the city compact settlement, which cultural value has been remarked in the end of XX century.

Due to the widening of Zachodnia Street at the fragment of four quarters, well-like courtyards typical for Łódź has been deprived of their frontages. New public space has been arranged into random layout in the form of open courtyards that are placed deep into quarters. As a result of developing wide arterial roads West-East, there has been created space of new type, spoiling value of existing settlement.

Since the time of closing Piotrkowska Street for the traffic, Zachodnia - Kościuszki Street became the most important arterial road of the city centre. Together with perpendicular streets and Sienkiewicza Street it forms a traffic and parking system for Piotrkowska Street, as it was established by former decisions.

Fundament planu współczesnej Łodzi stanowią trzy, powstałe w różnych okresach czasu, organizmy miejskie, o różnym charakterze funkcjonalnym i przestrzennym. Leżące na trakcie piotrkowskim średniowieczne miasteczko z rynkiem i placem kościelnym stało się załącznikiem aglomeracji. W roku 1823 na południe od niego zostało wytyczone Nowe Miasto - osada sukienników z osmiokątnym rynkiem. Ulice, wyznaczające kwartały zabudowy wokół niego

(Zachodnia, Południowa, Wschodnia i Północna), przecinały się pod kątem prostym, a podział na parcele narzucał równomierne rozmieszczenie przy nich zabudowy. Na wschodzie rozciągały się ogrody sukiennicze.

W latach 1824-27 dalej na południe powstała osada Łódka, złożona z odrębnych części, pełniących określone funkcje. Lokalizacja w dolinie rzeki Jasień głównych obiektów przemysłowych wpłynęła na kształt północnej części osady, która wzdłuż traktu piotrkowskiego sięgała aż do Nowego Miasta. Biegące równolegle do traktu piotrkowskiego ulice stworzyły po obu jego stronach szerokie pasy terenu przeznaczone na działki dla tkaczy, dalej dla prządków. Powstały długie i wąskie parcele, na których przy ulicy budowano domy, a z tyłu znajdowały się ogrody. Układ ten stanowi przykład przemysłanych i jasnych rozwiązań urbanistycznych [3]. Wraz z upływem czasu i rosnącą liczbą ludności przekształcał się i rozrastał, często chaotycznie, tworząc przestrzenny nieład. W wielu miejscach planowane i przemysłane decyzje dały rezultat w postaci zdegradowanej przestrzeni centrum miasta.

W 1840 roku liczba mieszkańców wzrosła do 15 500. Zaplanowano wówczas Nową Dzielnicę, powiększając obszar miasta. Znalazły się tu prostokątny Rynek i park miejski. Ulica Główna, o układzie wschód-zachód, była trzonem nowego założenia.

Około 1880 roku zaplanowano zabudowę terenów leżących po zachodniej stronie miasta. Została wytyczona prostopadła siatka ulic, ale nie dokonano scalenia i nowego podziału gruntów rolnych. Spowodowało to, że w regularnej tkance miasta zachowały się historyczne podziały własnościowe, utrwalone skośnie budowanymi oficynami. Ulica Piotrkowska była głównym traktem komunikacyjnym, ruch lokalny mieszał się na niej z ponadlokalnym. Była najatrakcyjniejszą ulicą, przy której powstawały obiekty handlowe, przemysłowe, finansowe, administracji publicznej oraz kamienice i pałace. Początkowo domy powstawały na frontach działek, pozostawiając wnętrza kwartałów niezabudowane. Z czasem zabudowa sięgnęła w głąb działek w postaci oficyn ciągnących się wzdłuż granic. Ponieważ trudno było zabudować tak szerokie kwartały, zaczęły pojawiać się wtórne podziały, m.in. w postaci odcinków ulic o układzie równoleżnikowym po wschodniej stronie ul. Piotrkowskiej.

W latach 70. XIX w. wytyczono ulicę, pełniącą dziś istotną rolę w układzie komunikacyjnym centrum Łodzi. Na przedłużeniu ulicy Zachodniej powstała ulica Spacerowa, przecinając w połowie długie działki, dając możliwość zabudowy dotychczasowego wnętrza kwartałów. Ulica Spacerowa stała się reprezentacyjną aleją, przy której powstały szybko okazałe budowle publiczne, bogate domy mieszczan oraz fabryki.

Wyjątkowy charakter ulicy podkreślała obsadzona szpalerami drzew promenada rozdzielająca jezdnie [1].

W latach 1939-45 w dolinie rzeki Łódki, pomiędzy Starym Miastem i Nowym Miastem wyburzono zabudowę, aby utworzyć tereny zielone i odseparować powstające getto. Wyburzone zostały wszystkie synagogi, również, będąca arcydziełem, Synagoga Reformowana przy Promenadzie, gdzie do dziś pozostał pusty plac na rogu ul. Narutowicza.

Lata 60. i 70. XX w. przyniosły znaczące zmiany w strukturze centrum miasta.

Intencją autorów ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi z roku 1956 było przebudowanie „wadliwie zabudowanego, szeroko rozumianego śródmieścia”[2]. Plan wprowadza m.in. arterie międzydzielnicowe, w których istotnym elementem jest wewnętrzny układ śródmiejski czterech ulic: Zachodniej, Narutowicza, Sterlinga i Głównej.

Kolejny plan z 1961 r. kontynuuje zamierzenia poprzedniego planu. Pojawia się sugestia likwidacji linii tramwajowej na ul. Piotrkowskiej. Po 1961r. rozpoczęła się przebudowa śródmiejskich ulic, mająca na celu zwiększenie przepustowości poprzez poszerzenie jezdni. Realizacja projektu jest niemożliwa bez zniszczenia części historycznej zabudowy [2].

W połowie XX w. ul. Zachodnia była wąską ulicą. Zwarta zabudowa po obu stronach nadawała jej miejski charakter. Domy powstające i przekształcane na przełomie wieków ukazywały różnorodność rozwiązań i bogactwo dekoracji. Poszerzono ją wyburzając fronty budynków, skutkiem czego w rejonie centrum ulica nie ma wschodniej ściany. Linia zabudowy jest nieregularna, w ścisły sposób związana z kształtem podwórek. Otwierające się wnętrza tworzą przypadkowe przestrzenie (fot. 1 i 2).

Decyzje podjęte przez autorów planu zagospodarowania z roku 1972 zaowocowały m.in. realizacją w 1978 r. tzw. trasy W - Z, przebiegającej ulicą Główną. Jej szerokość zwiększono do 100 metrów, wyburzając istniejące budynki (fot. 3 i 4). Powstała nowa jakościowo przestrzeń urbanistyczna. Trasa stała się granicą centrum miasta od strony południowej, co było podobno zamierzeniem autorów planu.

Jeszcze w roku 1969 w wyniku konkursu na Śródmiejską Dzielnicę Mieszkaniową przystąpiono do opracowania planów budynków mieszkalnych o wysokości do 24 kondygnacji. Wyburzono liczne stare kamienice, a w ich miejsce wybudowano nowe bloki, które znacznie przewyższają wysokością otaczającą zabudowę, jednocześnie skalą dopasowują się do skali ulicy Głównej.

W części północnej ruch wschód - zachód skupia się na ulicy Narutowicza, którą planowano w latach 60. poszerzyć i poprowadzić na niej dwie jezdnie. Planu nie zrealizowano w całości. Ulica dwujezdniowa kończy się przy Sienkiewicza. W pobliżu Piotrkowskiej

zachowuje oryginalną szerokość 15 m dzięki zatrzymaniu rozbiórki kamienic pod koniec lat 80. Około 2 km w kierunku zachodnim ulica Narutowicza ponownie się rozszerza do dwóch jezdni. Pozostałością tych działań jest wycofana linia zabudowy powstających wówczas obiektów (fot.5). Na wolnych terenach po wyburzonych domach, w miejscu, gdzie miała być druga jezdnia, utworzono parkingi. Ponieważ wciąż nie ma decyzji co do szerokości ulicy, stojące przy niej kamienice nie są remontowane i w części są opuszczone.

Obecnie ciąg Zachodnia-Kościuszki jest najważniejszym w obrębie centrum ciągiem komunikacyjnym pn-pd. Mniejszą rolę odgrywają: wiecznie zakorkowana ulica Kilińskiego, której szerokość i obecność linii tramwajowej ograniczają swobodny przejazd samochodów, oraz wąska ulica Sienkiewicza o ruchu jednokierunkowym, która wyprowadza ruch w kierunku północnym.

Od czasu zamknięcia dla ruchu kołowego północnego odcinka ul. Piotrkowskiej w latach 1993 - 97 ulica Zachodnia - Kościuszki, wraz z poprzecznymi ulicami i ulicą Sienkiewicza, stanowi system obsługi komunikacyjnej i parkingowej dla ul. Piotrkowskiej. Wszystkie niezabudowane place wykorzystuje się jako parkingi.

Obecny kształt opisanych ulic ilustruje, jak pogorszyła się jakość przestrzeni publicznej na skutek decyzji, mających w zamierzeniu przynieść poprawę jakości środowiska miejskiego. Ulica Spacerowa z przestrzeni reprezentacyjnej przekształciła się w przestrzeń techniczną. Ulica Zachodnia w obrębie Nowego Miasta utraciła swoją wschodnią pierzeję. Podwórkowa zabudowa nie występuje jako wątek urbanistyczny, lecz stanowi obraz zdegradowanej przestrzeni i do dzisiaj nie zdecydowano, jak przywrócić jej utracony porządek. Na ślepych ścianach umieszcza się reklamy. Mocowane bez sensu i ładu tablice reklamowe dopełniają obraz chaosu. Wyrazem niewłaściwych decyzji jest powstawanie obiektów o formach i funkcji niedostosowanych do otoczenia (fot.6 i 7).

Niewyjaśnione kwestie własności oraz brak obowiązujących planów zagospodarowania centrum, uwzględniających zachowanie wartości kulturowych, wpływają na nie zmieniający się stan zdegradowanych terenów i dalsze niszczenie zabudowy przy ulicy Narutowicza.

Charakter ulicy Głównej sprawia, że Piotrkowska utraciła ciągłość, dzieląc się na deptak - po północnej stronie, i mniej atrakcyjną część - po stronie południowej. Przez wiele lat szeroka ulica nie miała oprawy architektonicznej. Dopiero niedawno przy Piotrkowskiej i Sienkiewicza powstała zabudowa nawiązująca wysokością do historycznej, tworząc południową pierzeję.



1.



2.

Fot.1 i 2. Ulica Zachodnia; po wyburzeniach pozostały oficyny i ślepe ściany



3.



4.

Fot. 3 i 4. Skrzyżowanie ulic Piotrkowskiej i Piłsudskiego (Główniej) obecnie i przed poszerzeniem ul. Głównej

(zdjęcia pochodzą z serwisu www.lodz.pl)



5.

Fot.5. Poszerzona ulica Narutowicza - widać cofniętą linię zabudowy, w tle pierwotna szerokość ulicy.



6.



7.

Fot.6 i 7. Ulica Zachodnia: funkcja i forma jako wyraz niewłaściwych decyzji (fot.3 - autokomis w historycznym centrum miasta, fot.4 - pawilon handlowy nie nawiązujący do istniejącej architektury)

Literatura

1. Praca zbiorowa pod red. Liszewskiego S.: Atlas miasta Łodzi, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź 2002.
2. Ostrowski W.: Miscellanea łódzkie, nr 2, 1984r.
3. Ostrowski W.: Świetna karta z dziejów planowania w Polsce 1815-1830, TUP, Warszawa 1949.