



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: Marcin Owczarek

Poziom kształcenia: studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Kierunek studiów: Architektura

Specjalność/profil: -

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim: Miasto przywrócone. Rewitalizacja obszarów przemysłowych w Łodzi

Tytuł pracy w języku angielskim: The city restored. Revitalization of post-industrial areas in Łódź

Opiekun pracy: dr inż. arch. Magdalena Rembeza

OŚWIADCZENIE dotyczące pracy dyplomowej zatytułowanej: Miasto przywrócone. Rewitalizacja obszarów poprzemysłowych w Łodzi

Wydział: Wydział Architektury

Kierunek: Architektura

Poziom kształcenia: studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Typ pracy: praca dyplomowa magisterska

1. Oświadczenie dotyczące samodzielności pracy

Świadoma(y) odpowiedzialności karnej z tytułu naruszenia przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2509, z późn. zm.) i konsekwencji dyscyplinarnych określonych w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1571, z późn. zm.),¹ a także odpowiedzialności cywilnoprawnej oświadczam, że przedkładana praca dyplomowa została opracowana przeze mnie samodzielnie.

Niniejsza praca dyplomowa nie była wcześniej podstawą żadnej innej urzędowej procedury związanej z nadaniem tytułu zawodowego.

Wszystkie informacje umieszczone w ww. pracy dyplomowej, uzyskane ze źródeł pisanych i elektronicznych, zostały udokumentowane w wykazie literatury odpowiednimi odnośnikami zgodnie z art. 34 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

2. Oświadczenie o stosowaniu narzędzi GenAI

Oświadczam, iż praca została wytworzona samodzielnie i bez wykorzystania narzędzi GenAI

25.04.2025, Marcin Owczarek

Data i podpis lub uwierzytelnienie w portalu uczelnianym Moja PG

**) Dokument został sporządzony w systemie teleinformatycznym, na podstawie §15 ust. 3b Rozporządzenia MNiSW z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie studiów (Dz.U. z 2020 r. poz. 853). Nie wymaga podpisu ani stempla.*

¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce:

Art. 312. ust. 3. W przypadku podejrzenia popełnienia przez studenta czynu, o którym mowa w art. 287 ust. 2 pkt 1–5, rektor niezwłocznie poleca przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego.

Art. 312. ust. 4. Jeżeli w wyniku postępowania wyjaśniającego zebrany materiał potwierdza popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 5, rektor wstrzymuje postępowanie o nadanie tytułu zawodowego do czasu wydania orzeczenia przez komisję dyscyplinarną oraz składa zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

STRESZCZENIE

Praca magisterska poświęcona jest problematyce rewitalizacji miasta Łodzi, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni poprzemysłowych. Obszary te stanowią główny element historii i tożsamości miasta, którego rozwój przypadł na początkowy okres epoki industrialnej. Fabryki lokalizowane najczęściej w śródmiejskiej przestrzeni pod wpływem zatraconej funkcji, zaczynają ulegać stopniowej degradacji. Ze względu na ich skalę stanowią realny problem w kreowaniu nowych, centralnych części miasta.

Praca podejmuje próbę szczegółowego zdefiniowania problemów dotyczących tej przestrzeni oraz sposobów ich rewitalizacji. W celu zbadania zagadnienia, dokonano analizy przykładów współczesnych miast oraz tego, jakie podejścia zastosowały w związku z tą problematyką. Zgłębiając historię Łodzi i jej rewitalizacji, można było przeanalizować obecnie niezagospodarowaną przestrzeń poprzemysłową w celu sporządzenia projektu jej rewitalizacji w myśl zasad zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: Rewitalizacja, Łódź, przestrzenie poprzemysłowe, zrównoważony rozwój

ABSTRACT

This master's thesis explores the issue of urban revitalization in the city of Łódź, with a particular focus on post-industrial areas. These spaces constitute a key element of the city's history and identity, as Łódź developed rapidly during the early industrial era. Former factories, most commonly located in central urban areas, have lost their original function and are gradually falling into disrepair. Due to their scale and strategic location, they pose a significant challenge in the process of creating new, vibrant city centers.

The thesis aims to identify the specific problems affecting these post-industrial sites and examines potential strategies for their revitalization. To better understand the issue, a comparative analysis of contemporary cities and their approaches to similar challenges was conducted. By delving into the history of Łódź and its revitalization efforts, the study provides the foundation for a conceptual design proposal for the redevelopment of a currently unused industrial area, guided by the principles of sustainable development.

Main words: revitalization, Łódź, post-industrial areas, sustainable development

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ BADAWCZA	6
1. Wstęp i cel pracy	6
2. Tło historyczne- rewitalizacja obszarów poprzemysłowych	6
2.1. Kryzys jako podstawa zmian: historyczne tło rewitalizacji poprzemysłowej	7
2.2. Pionierskie idee urbanistyczne w procesie przemian miast przemysłowych	7
2.2.1. Miasto liniowe	8
2.2.2. Miasto ogród	9
3. Współczesna problematyka rewitalizacji terenów poprzemysłowych	11
3.1. Rewitalizacja a elementy rozwoju miast	12
3.1.1. Definicja i role rewitalizacji miast	12
3.2. Klasyfikacja zdegradowanych obszarów poprzemysłowych	13
3.3. Procesy oraz sposoby wprowadzanych przemian	14
4. Studia współczesnych przykładów rewitalizacji dawnych obszarów przemysłowych	15
4.1. King's Cross Center w Londynie	15
4.2. Żyrardów	17
4.3. Wnioski	19
5. Rewitalizacja terenów poprzemysłowych w Łodzi	20
5.1. Powstanie miasta przemysłowego i rozwoju terenów fabrycznych	20
5.2. Krajobraz poprzemysłowy: geneza rewitalizacji	22
5.3. Obecny proces rewitalizacji Łodzi	23
6. Analizy	24
6.1. Urbanistyczne	24
6.1.1. Lokalizacja obszaru projektowego w strukturze Łodzi	25
6.1.2. Ranga i waloryzacja przestrzeni	25
6.1.3. Analiza funkcji obiektów i przeznaczenia terenu	26
6.1.4. Analiza komunikacji	27
6.1.5. Analiza historycznego krajobrazu przemysłowego	28
6.1.6. Analiza systemów zieleni miejskiej	31
6.1.7. Zapisy aktów prawa miejscowego	33
6.2. Synteza analiz i wnioski projektowe	35
II. CZĘŚĆ PROJEKTOWA	36
1. Opis koncepcji projektowej	36
1.1. Podstawa opracowania	36
1.2. Idea projektowa	37

2. Konsultacje społeczne w procesie projektowym	38
2.1. Wyniki badania ankietowego.....	38
3. Koncepcja urbanistyczna	43
3.1. Program funkcjonalny.....	43
3.2. Warianty przekształceń.....	44
3.2.1. Wariant o najmniejszej intensywności	44
3.2.2. Wariant o największej intensywności.....	45
3.2.3. Wariant ostateczny.....	46
3.3. Masterplan	47
3.3.1. Uwarunkowania planistyczne a rozwiązania projektowe.....	47
3.3.2. Kształt i rodzaj zabudowy.....	49
3.3.3. Obszary rekreacji i przestrzenie błękitno-zielone	51
3.3.4. Komunikacja	52
4. Koncepcja architektoniczna	53
4.1. Adaptacja historycznej zabudowy.....	54
4.1.1. Nawarstwienia historyczne	54
4.1.2. Sposób adaptacji.....	55
4.2. Zagospodarowanie terenu	58
4.3. Układ funkcjonalno-przestrzenny	58
4.4. Dobór materiałów wykończeniowych	60
III. PODSUMOWANIE	61
1. Spis literatury	62
2. Spis źródeł internetowych.....	62
3. Spis dokumentów.....	63
4. Załączniki.....	63
4.1. Plansza 1.....	64
4.2. Plansza 2.....	65
4.3. Plansza 3.....	66
4.4. Plansza 4.....	67
4.5. Plansza 5.....	68
4.6. Plansza 6.....	69
4.7. Plansza 7.....	70
4.8. Plansza 8.....	71

I. CZĘŚĆ BADAWCZA

1. Wstęp i cel pracy

Era epoki industrialnej stanowi stosunkowo młody etap historii naszego świata, lecz jest ona kluczowym elementem współczesnych mniejszych bądź większych miast. Obraz rozwijających się w tym okresie miast, często wzbudza wiele uczuć; od zachwyty nad architekturą fabryk, po złość fabrykantów związaną z późniejszym upadkiem dużego przemysłu. Należy na tej podstawie wyciągnąć wnioski, dzięki którym będzie można zachować dobre wspomnienia, naprawiając popełnione błędy.

Wybór przedmiotu badań umotywowany jest próbą zmierzenia się z obecnie panującym procesem rewitalizacji zaniedbanych poprzemysłowych obszarów miast, na przykładzie miasta Łodzi. Praca jest próbą podjęcia tematu, czy możliwe jest projektowanie miasta odpowiadającego nie tylko na współczesne potrzeby ludzi, ale również te mogące pojawić się w najbliższej przyszłości. Próbuje ona zdefiniować, jakie są obecne problemy mieszkańców miast poprzemysłowych oraz jak rozwijać miasto przyszłości w oparciu o proces rewitalizacji.

Efektom finalnym przeprowadzonej pracy będzie wykreowanie koncepcji urbanistycznej i architektonicznej miasta przyszłości na terenach objętych programem rewitalizacji w pofabrycznej części miasta Łodzi, w dolinie dawnej rzeki Jesień.

2. Rewitalizacja obszarów poprzemysłowych na przestrzeni lat

Dynamika rozwoju technicznego, którą obserwujemy nieustannie od połowy wieku XVIII była możliwa dzięki opracowaniu maszyny parowej przez James'a Watta w 1763 roku oraz późniejszym zastosowaniu jej w przemyśle i transporcie. Rozwój techniczny wykreował potrzebę tworzenia nowych ośrodków pracy o nieznanej wcześniej skali, które zaczęły znacząco dominować w XIX-wiecznym krajobrazie miejskim. Masowa migracja ludzi ze wsi do miast w poszukiwaniu pracy zaczęła przyczyniać się do często niekontrolowanego rozwoju nowopowstających aglomeracji, której skutki możemy zaobserwować do tej pory. Zaczęły pojawiać się potrzeby szybkiej budowy dużej ilości miejsc do zamieszkania przez pracowników fabryk, najlepiej w możliwie jak najmniejszej odległości od niej. Powstające wówczas fabryki ze względów na swoją powierzchnię oraz zwartą zabudowę śródmiejską, były sytuowane na terenach odległych od zamieszkałych już rejonów miast. Pracodawcy w odpowiedzi na te problemy zaczęli tworzyć miasteczka pracownicze przeznaczone dla pracowników danej wytwórni, np: osiedle Nikiszowiec w Katowicach czy Księży Młyn.

Wynalezienie przez Richard'a Trevithick'a w 1804 roku lokomotywy parowej oraz powstanie w tym samym roku pierwszej linii tramwajowej Swansea & Mumbles Railway, otworzyło nowe perspektywy zastosowania wynalazków w transporcie publicznym. Zmieniając podejście do projektowania, zwiększając skalę proponowanych założeń. Tworząc silną relację miasto-transport, która z biegiem czasu zaczęła zmieniać transport szynowy w drogi samochodowe. Przestrzenie na typowanych trasach z czasem ulegały zurbanizowaniu, często wykorzystując główne trakty w celach handlowych.

Nagle odejście od przemysłu oraz wojny doprowadzały do stopniowego upadku niegdyś silnie działających fabryk czy zakładów. Konsekwencjami tego było pozostawienie dużych

obiektów niezagospodarowanymi, zaś budynki mieszkalne w stanie wymagającym naprawy. Brak nowych miejsc pracy dla dawnych pracowników i pracownic fabryk sprawiał, że bezrobocie wzrastało. Spowodowało to narastanie problemów nie tylko ekonomicznych, lecz również społecznych, wśród których można wymienić kradzieże czy dysproporcje klas społecznych.

2.1. Kryzys jako podstawa zmian: Początki rewitalizacji terenów pofabrycznych

Genezy stopniowego odchodzenia od przemysłu możemy doszukiwać się w światowym kryzysie gospodarczym po I wojnie światowej w latach 1929, który spowodował rozregulowanie ogólnoświatowego handlu oraz przemysłu. Koszty wydobycia, transportu oraz samych surowców zaczęły stawać się coraz droższe, w konsekwencji doprowadzając do zwiększenia ceny produkcji. Szło za tym zmniejszanie kadr pracowniczych nawet o 2/3. Dodatkową przyczyną pogłębiającą problemy wcześniejszego modelu przemysłowego zaczął być kryzys energetyczny. Wcześniejsze metody produkcji oparte głównie na maszynach parowych czy kołach wodnych zaczęły być coraz mniej wydajne w stosunku do coraz silniej wzrastającego popytu na dane wyroby. Istniała zatem konieczność opatentowania nowych sposobów pozyskiwania i wykorzystania energii. Ze względu na przystosowanie pierwotnych budynków fabryk do wcześniejszych sposobów produkcji, nierentowne bądź niemożliwe było przeprowadzenie modernizacji przystosowujących do nowych standardów przemysłowych. Chaotyczne i często nieskoordynowane wielkie przestrzenie przemysłowe stanowiły barierę dla rozwijających się wokół nich miast. Sama ich lokalizacja (przeważnie w centrach miast) uniemożliwiała sprawny transport surowców oraz wyrobów. Rodziło to problem z nawiązywaniem umów i przeprowadzeniem transakcji na szeroką skalę, doprowadzając do spadku jakości i konkurencyjności danej fabryki.

Konsekwencjami nakładających się jednocześnie czynników stało się stopniowe bankructwo wytwórni, bądź celowe zamykanie fabryk ze względów ekonomicznych. Opustoszałe tereny zostały stopniowo przejmowane przez miasta. Ze względu na swoją wielkość, skażenie środowiska sposobami produkcji oraz nieład kompozycyjny w szerszej strukturze miasta, zaczęły zaburzać krajobraz miejski. Dodatkowa niechęć lokalnego społeczeństwa do dawnych miejsc pracy spowodowana wyzyskiem pracowniczym, przyczyniała się do rezygnacji z prób ponownego wykorzystania opuszczonych obiektów. Zapomniane przestrzenie z biegiem czasu zaczęły ulegać stopniowej degradacji. Obiekty były niszczone przez wandalów i okradane przez złodziei.

Przestrzenie poprzemysłowe stały się jednymi z pierwszych obszarów, na których możemy zaobserwować początki przeprowadzanych współczesnych procesów rewitalizacyjnych. Procesów związanych z kompleksowym ożywianiem i przemianami społeczno-gospodarczymi rejonów miast mających problem z tymi sektorami.

2.2. Pionierskie idee urbanistyczne w procesie przemian miast przemysłowych

Przeanalizowane poniżej przykłady przedstawiają najbardziej wyróżniające się i kluczowe przykłady idei ery industrialnej mierzących się z problemami niekontrolowanego i chaotycznego rozwoju miast tego okresu. Pokazując początki myślenia o skoordynowanym, wielkopowierzchniowym planowaniu i rozwoju współczesnego, miejskiego krajobrazu. Nie ograniczając się jedynie do kompozycji miejskiej, ale organizacji i rodzajów transportu oraz kwestii związanych z własnością i podziałem obszarów miejskich.

2.1.1. Miasto liniowe

Idea kreowania nowych terenów zabudowy i obszarów zurbanizowanych pod nazwą miasto liniowe (z hisz. *la ciudad lineal*) została opracowana w 1882 roku przez hiszpańskiego inżyniera Arturo Sorya y Mate na potrzeby projektu obrzeży miasta Madrytu. Projekt miał początkowo obejmować długość ok. 50km i w przyszłości łączyć się z innymi, podobnymi odcinkami w jeden, wspólny organizm. Projekt miał być propozycją rozwiązania problemów XIX wiecznego Madrytu, jednakże ze względu na swoją uniwersalność stał się on jednym z „pionierskich idei” urbanistycznych tego okresu. Niestety projekt nie doczekał się swojej pełnej realizacji. Arturo Sorya y Mate zrealizował jedynie fragment całego planu o długości ok. 5km, który został oddany do użytku w 1897 roku. Ze względu na późniejszą urbanizację obecnie odcinek projektu jest ledwo widoczny we współczesnej strukturze miejskiej.

Sama idea miasta linearnego zakładała powstawanie nowych ośrodków mieszkalnych, rozciągających się wzdłuż centralnego rdzenia, który stanowiłby główną linię komunikacji. Oś miała być obsługiwana przez zbiorowy transport publiczny w postaci szybkich kolei bądź tramwaju [1.1].

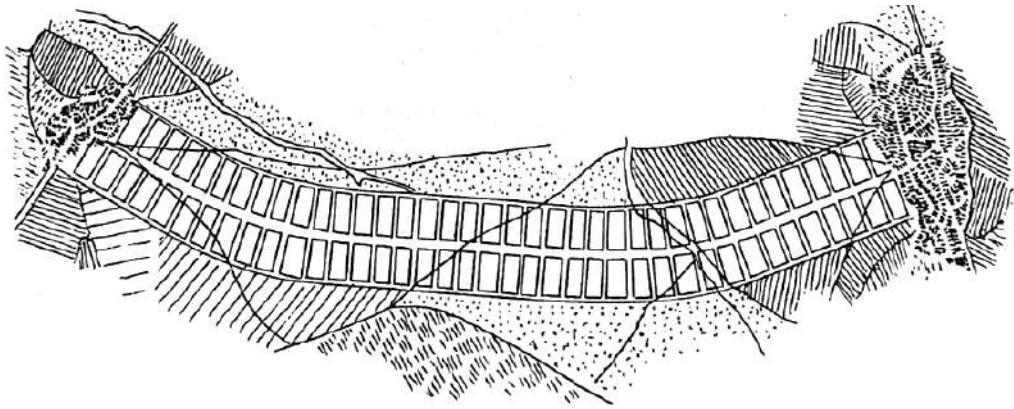


Ilustracja 2: Przekrój ideowy Arturo Sorya y Mate, źródło: <https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2022/09/28/019-ciudad-lineal-de-madrid1.jpg> (dostęp: 04.05.2023)

Układ kompozycyjny w proponowanej idei oparty jest na punktach stanowiących miejsce pracy dla mieszkańców, okręgi usługowe (w tym oświata oraz instytucje kulturowe), obszary rolne, bądź przestrzenie łączące skupiska obiektów użyteczność i przestrzeni publicznych. Punkty łączyłyby się ze sobą swobodnie kreowaną osią kompozycyjną, wzdłuż której po obydwu stronach miałyby się rozciągać pasy pod zabudowę mieszkalną. Pasy następnie byłyby podzielone na osobne parcele budowlane z zieloną przestrzenią półpubliczną od wewnętrznej strony i prywatnymi ogródkami od zewnątrz. Trzonem głównej osi miał być 40m obszar linii kolejowych, obsługujących obustronny ruch pojazdów. Centralna przestrzeń komunikacyjna została by ogrodzona po obydwu stronach ciągami wysokiej zieleni kompozycyjnej lub zielonymi parkami. Kliny między częściami zieleni i prywatnych parceli miały stanowić drogi dla pieszych i pojazdów konnych. Plan zakładał nie tylko wprowadzenie dróg wzdłuż osi, ale również prostopadłych do nich dróg dojazdowych.

Sposób kompozycji i parcelacji na tej podstawie gruntów nie jest przełomowym elementem idei, bowiem podobieństw do zaproponowanego systemu możemy się doszukać między innymi w XIII wiecznych formach rozkładu łańcuchowego na terenach pruskich. Na ich podstawie,

wydzielano siedliska prostopadle do przebiegającej głównej drogi komunikacyjnej. Długość przebiegu drogi najczęściej wyznaczały warunki terenowe. Rewolucyjne i innowacyjne w proponowanym projekcie stało się oparcie głównej osi komunikacyjnej na szybkim środku transportu publicznego, nie występującym dotychczas w nowo projektowanych miastach. Otwierało to możliwość zwiększenia skali nowych siedlisk, pozwalając mieszkańcom na swobodną komunikację na dalekie dystanse, poprzez nie wykorzystywane dotychczas masowo tramwaje czy metro, jednocześnie zapewniając nowe miejsca pracy oraz sektory usługowe. Niewątpliwie ważnymi elementami w projekcie są przestrzenie zielone o zróżnicowanym przeznaczeniu; od szpalerów drzew kompozycyjnych do pól uprawnych i prywatnych ogródków. Ze względu na zaniedbany krajobraz miejski w okresie XIX wieku spowodowany chaotycznym sposobem budowy miast, skażone środowisko przez obszary fabryczne, myśl o kompleksowym wprowadzeniu zieleni miejskiej stanowiło przełom w dyskusji o przyszłości miast fabrycznych. Projekt Arturo Soria y Mata jest swego rodzaju jedną z pierwszych prób strefowania miast, które z biegiem czasu zaczęło się rozbudowywać i przeradzać w nowe idee. [1.2].

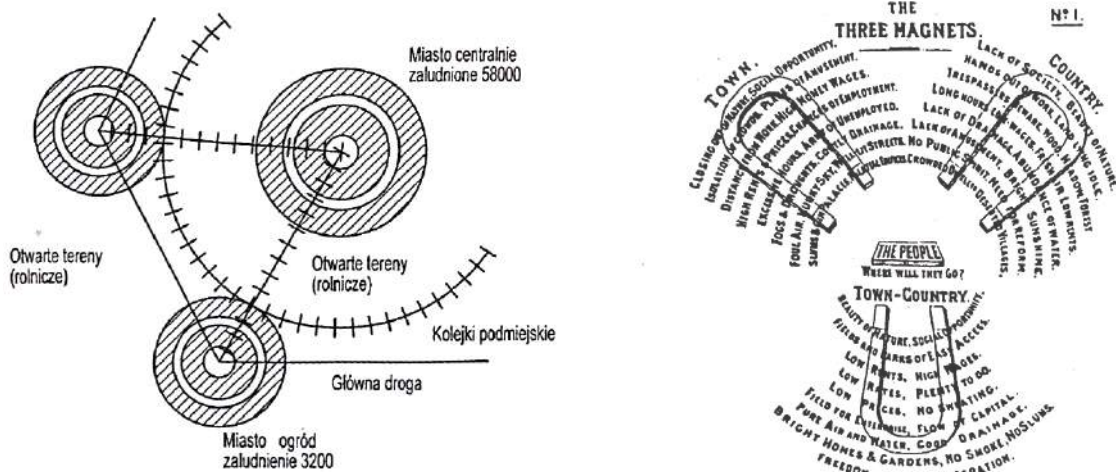


Ilustracja 1: Model miasta liniowego według koncepcji Arturo Soria y Mata z 1882 roku

2.1.2. Miasto ogród

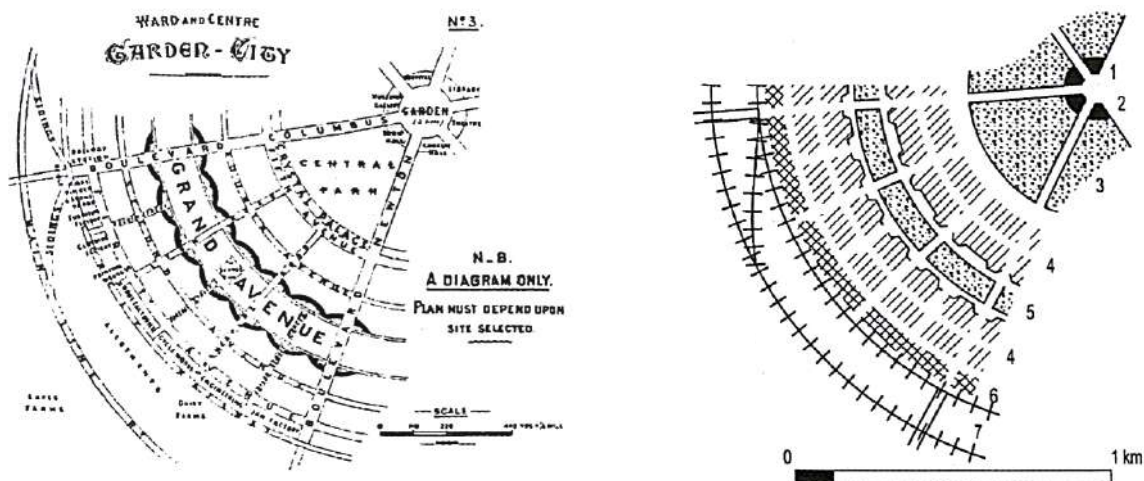
Jest to jedna z najbardziej wyróżniających się koncepcji urbanistycznych okresu XIX wieku. Wraz z ideą miasta liniowego Arturo Soria y Mata uznawane za jedną z dwóch pionierskich założeń planowania i rozwoju miast. Opracowana i opublikowana w 1898 roku na łamach książki *„Tomorrow: a peaceful path to real reform”* przez Ebenezera Howarda koncepcja Garden city (miasto-ogród) zawierała schematy i opis propozycji nowej urbanizacji. Wielka Brytania w okresie przemysłowym ulegała drastycznym zmianom miejskim ze względu na masowe migracje ludzi ze wsi do miast. Jak pisze Aleksander Bohm: „W 1801 r. Londyn liczy 1 milion mieszkańców, a pięćdziesiąt lat później liczba ta wzrasta dwukrotnie. W 1881 r. Londyn ma już 4 miliony mieszkańców (...)” [1.1]. Pokazuje to jak dużym problemem stało się przeludnienie miast a w konsekwencji spadek jakości życia w nim. Howard dostrzegając problemy obszarów gęsto zabudowanych i piękno naturalnego wiejskiego krajobrazu, postanawia połączyć obydwa środowiska. Pomysł opierał się na zachowaniu najcenniejszych elementów miasta i wsi oraz naprawę tych zaniedbanych, przedstawiając je w postaci „trzech magnesów”. Ze względu na trud-

ne warunki naprawy już zabudowanych przestrzeni miejskich skale projektów poszerzają swój zasięg o sąsiednie niezabudowane rejony podmiejskie. Miasto ogród jako jedno z pierwszych koncepcji stara się kontrolować sposób rozrastania się miast. Dobry dostęp do miejsc pracy i jednocześnie unikalny styl życia w wiejskim krajobrazie miał stanowić „magnes” przyciągający ludzi z miast na tereny podmiejskie [1.3].



Ilustracja 3: A- Hierarchizacja i kompozycja miast ogrodów, B- Trzy magnesy Howarda (miasto, wieś, miasto-wieś)

Założeniem koncepcji było wykreowanie wokół centralnego 58 tysięcznego miasta mniejszych 32 tysięcznych aglomeracji (miast satelickich) połączonych ze sobą szynowym transportem publicznym. Zastosowano pierścienie, z których każdy z nich pełni inną funkcję a okręgi zwiężając się ku dołowi, rozkładają wielkości poszczególnych sektorów miejskich. Od



Ilustracja 4: A- Rysunek Howarda z drugiego wydania książki, B- Ilustrowany schemat funkcjonalny Howarda

zewnątrznej strony znajdowałyby się ogródki działkowe, stanowiące obejmę dla przemysłowego okręgu miejskiego. Oddzielone drogą publiczną od kwartałów zabudowy z zielonymi przestrzeniami wewnątrz. Mimo stosunkowo intensywnej zabudowy kwartałowej od wewnętrznej strony

znajdowałyby się szeroki program funkcjonalny w postaci: placów zabaw dla dzieci, kortów tenisowych czy zieleni urządzonej. Cztery pasy zabudowy mieszkaniowej są przedzielone przez szeroki pas zielonych przestrzeni publicznych w postaci parków lub skwerów, uzupełnione o małą architekturę, m.in. ławki. Zwieńczeniem całego układu są obiekty użyteczności publicznej, usytuowane w samym centrum założenia wokół głównego placu. Budynki publiczne będące lokalnymi dominantami posiadałyby połączone z nimi wydzielone zielone parki [1.2].

3. Współczesna problematyka rewitalizacji terenów poprzemysłowych

Pojęcie rewitalizacji w dobie współczesnej zaczyna przewijać się coraz częściej w poruszanej tematyce przemian urbanistycznych. Samo pojęcie rewitalizacja uległo i dalej ulega przemianom w próbie jej zdefiniowania. Zwiększa się zarówno skala przeprowadzanych procesów oraz rodzaj przestrzeni, których ona dotyczy. Rozpoczynając od remontów i modernizacji pojedynczych obiektów, stopniowo rozszerzając działania do roli gospodarczych i społecznych objętych procedurami prawnymi. Początków podejmowania prób rewitalizacji można doszukiwać się w przekształceniach dzielnic z XX wieku, czy procesach przemian dużych państw m.in. Francji oraz Wielkiej Brytanii. Obecnie proces ten obejmuje szerokie spektrum przemian miast, które mu podlegają i są rozłożone w długim okresie czasu.

Termin rewitalizacja na obszarach Polski zaczął pojawiać się stosunkowo niedawno. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku otworzyło nowe możliwości na zdobycie niezbędnych środków do przeprowadzania kompleksowych przemian miast. Początkowo związanych głównie z pracami urbanistyczno-konserwatorskimi mającymi na celu przywrócenie zatraconych wartości miast po II Wojnie Światowej. Przykładem takich przemian może być Wielka Odbudowa Warszawy czy rekonstrukcja Starego Miasta w Gdańsku. Stopniowo zmieniając swój zakres i rodzaj obszarów poddawanych rewitalizacji [1.3][1.4].

Obecnie jednymi z przestrzeni najczęściej poddawanych procesowi rewitalizacji w miastach są historyczne obiekty oraz tereny produkcji przemysłowej. Szczególnie miasta historyczne związane z przemysłem epoki industrialnej, m.in. Londyn, Manchester, gdzie możemy obserwować dużą ingerencję tego przemysłu w struktury miejskie. Ze względu na utracenie swojej pierwotnej funkcji pozostały przestrzeniami niezagospodarowanymi w procesach urbanizacji XX wieku. Często zaniedbane zaczęły stopniowo tracić na wartości i przyczyniać się do zaludniania tych obszarów przez uboższą część społeczeństwa. Skala obszarów, ilość obiektów zabytkowych, skażone środowisko oraz problemy społeczne osób obecnie zamieszkujących te tereny, stanowią idealne miejsce do wprowadzenia kompleksowych przemian dotyczących nie tylko tych części, ale również całego miasta. Stosunkowo młode zabytki i obszary do nich należące zaczynają stanowić bariery współczesnych miast, jak również zaniedbane powoli popadają w ruinę. Procesy rewitalizacji mają sprawić, aby tereny nie tylko odzyskały dawny blask, poprawiły jakość życia miejskiego, lecz również przyczyniły się do rozwoju gospodarczego przez pozyskanie nowych inwestorów [1.4] [1.5].

3.1. Rewitalizacja a elementy rozwoju miast

Gama procesów, jakim poddawane są struktury dawnych budynków lub ich zespołów jest szeroka a ich znaczenie różni się w zależności od przeprowadzanych działań. Przede

wszystkim zmienia się skala, za którą idzie złożoność danego zagadnienia. Na tej podstawie możemy wyróżnić pojęcia takie, jak [1.6]:

Remont: działania mające na celu przywrócenia stanu początkowego eksploatowanym budynkom lub im zespołom.

Modernizacje: rozbudowany proces remontowy o wprowadzanie dodatkowych nowych, sprawniejszych elementów, często podnoszących komfort życia.

Rewaloryzacje: działania remontowe lub modernizacyjne obiektów o szczególnej wartości historycznej. Taki proces oprócz naprawy, również ma na celu wyeksponowanie wartości zabytków. Często wiąże się to z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych badań w celu zaznajomienia się ze wszystkimi elementami budowli lub ich zespołów.

Rewitalizacja: rozumiana jest między innymi, jako szeroki kompleks działań przeprowadzanych na obszarze miasta. Działania te są skoncentrowanych w starszych rejonach, wyróżnionych jako obszary dotknięte kryzysem. Celem procesu jest za pomocą remontów, modernizacji, rewaloryzacji podnieść poziom społeczny i gospodarczy miast.

Trzeba pamiętać, że rewitalizacja jest bardziej złożonym zagadnieniem, które nie ogranicza się jedynie do wyżej podanej definicji. Jej znaczenie może być inaczej rozumiane w kontekście zróżnicowanych obszarów jej wprowadzania.

3.1.1. Definicja i role rewitalizacji

Termin rewitalizacji od lat stanowi wyzwanie dla badaczy próbujących zdefiniować i objąć całą problematykę idącą za tym zagadnieniem. Samo pojęcie nieustannie ewoluuje, kierując swoją uwagę na poszczególne aspekty. Ze względu na jego złożoność w celu otrzymania pełnego współczesnego obrazu zagadnienia rewitalizacji trzeba wziąć pod uwagę zbiór poszczególnych definicji i rozpatrywać je w kontekście przeprowadzanych działań. Dwa z ośmiu wyróżnionych źródeł przez A. Jadach- Sepiolo podają definicję jako [1.4] [3.1]:

Rewitalizacja miast polskich: *Skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania i ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.*

Ustawa o rewitalizacji: *Rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy poprzez działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji.*

Wnioskując wyżej przytoczone definicje, możemy stwierdzić, że rewitalizacja jest jest długoterminowym procesem prowadzonym etapami na obszarze miejskim. Interesariuszami biorącymi w nim udział są m.in.: mieszkańcy gminy, organy władzy publicznej, organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy czy właściciele nieruchomości. Wdrażane przemiany mają odbywać się w wyznaczonych obszarach zdegradowanych, na których zaobserwowano niski poziom rozwoju społecznego i ekonomicznego lub stosunkowy spadek poziomu.

Według ustawy o rewitalizacji tereny w stanie kryzysowym zaliczane są w całości, albo częściowo do większych obszarów, w których monitorowany jest ich stan względem całego

miasta. Na tej podstawie wyznacza się obszary rewitalizacji, obejmując rejon o największym nasileniu tego wskaźnika. Łączna wielkość powierzchni przeprowadzanej rewitalizacji jest ograniczona i nie może przekraczać 20% powierzchni gminy., przy czym również obejmować więcej niż 30% jej mieszkańców. Takie zapisy są spowodowane tym, że proces przemian jest skoncentrowany terytorialnie.

Rola rewitalizacji może się różnić w zależności od miasta, dla którego jest wprowadzana. Miasta posiadają różną charakterystykę budowaną na przestrzeni lat, wykształcającą problemy z jakimi muszą się mierzyć. Mimo wszystko działania rewitalizacyjne mają prowadzić do poprawy jakości funkcjonowania miasta i życia mieszkańców. Osiągnięcie tego jest możliwe poprzez wyznaczenia celów, które mimo zróżnicowanych problemów miast, można zaklasyfikować do jednej z grup [1.6] [3.2]:

1 Rozwój gospodarczy- polegający na powstawaniu nowych miejsc pracy, promowaniu przedsiębiorczości, promocji miasta i rozwój turystyki.

2 Rozwój społeczny- zapobiegający zachowaniom patologicznym, przestępczym, wykluczeniu społecznemu. Rezultatem działań jest zwiększenie bezpieczeństwa w mieście.

3 Rozwój Urbanistyczny i architektoniczny- przeprowadzanie remontów, modernizacji, rewaloryzacji, lub konserwacji obiektów lub ich zespołom, również zabytkowym, mające na celu podnieść jakość sylwety miasta.

4 Rozwój infrastruktury technicznej- poprawa połączeń komunikacji drogowej oraz sieci technicznych.

5 Poprawa środowiskowa naturalnego- zapobieganie jego degradacji, polepszenie stanu istniejącego, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

3.2. Klasyfikacja obszarów poprzemysłowych

Przeprowadzane procesy rewitalizacji obejmują wiele rodzajów terenów, które posiadają swoją własną, często złożoną problematykę. Począwszy od stopnia degradacji danych obszarów, przez ilość i rodzaje wdrażanych przekształceń. W celu uzyskania jak najlepszego rezultatu z przeprowadzanych przedsięwzięć, należy dostosować je do charakterystyki danego obszaru. Klasyfikacja ich może następować ze względu na pełnione obecnie albo w przeszłości funkcje danego terenu lub okres czasowy w jakim został ten teren początkowo zagospodarowany.

Przykładowo tereny rewitalizacji możemy podzielić na: Obszary mieszkaniowe, często małych lub średnich miast, gdzie nie wykształcono rozbudowanej struktury śródmiejskiej. Również należąca do nich zabudowa historycznych kwartałów lub dzielnic w większych jak i średniej wielkości miastach; Obszary wielofunkcyjne, w których skład wchodzi obszary mieszkaniowe śródmiejskie, jak również zespoły krajobrazowe. Zaliczają się do nich m.in.: cmentarze, tereny sportowe, rekreacja czy ogrody działkowe. Często nie posiadają one sprecyzowanych struktur, lecz przez pełnioną funkcję obszarowo skoncentrowane w danym rejonie miasta; Obszary infrastrukturalne, związane z przemysłem lekkim i ciężkim, wykopaliskami lub infrastruktura techniczna. Do tego typu obszarów zaliczają się: tereny poprzemysłowe, portowe, dawnych tras kolejowych wraz z ich infrastrukturą; Obszary militarne, w tym kompleksy fortyfikacji i koszarowe czy tereny dawnych poligonów. Głównie występujących poza obszarami śródmieścia.

Niezamieszkane tereny poprzemysłowe posiadają szerokie spektrum ich klasyfikacji, których wspólnym mianownikiem jest fakt, że zatraciły swoją pierwotną funkcję. Często obiekty

bądź trakty zlokalizowane w kluczowych dla rozwoju fragmentach miasta stanowią barierę funkcjonalną. Dodatkowym aspektem jest posiadanie przez te struktury rangi zabytku. Wdrażana na tych terenach rewitalizacja ma na celu nadanie nowej funkcji i rangi, przez ich właściwe zagospodarowanie. Klasyfikacja obszarów możemy podzielić na te związane z przemysłem lekkim i ciężkim lub pełniących funkcje magazynową [1.7]. W zależności od rodzaju ich występowania koniecznością będzie dopasowanie odpowiednich narzędzi do skali zastanych problemów. Przykładami problemów podczas wdrażanych przemian może być: skażenie terenu, likwidacja i projekt nowych instalacji technicznych, obiekty posiadające strukturę trudną do umieszczenia w nich nowej funkcji.

3.3. Procesy oraz sposoby wprowadzanych przemian

Dobranie odpowiedniego rodzaju wdrażanych działań jest kluczowym elementem pracy nad programem rewitalizacyjnym. Proces ten w kontekście obszarów pofabrycznych charakteryzuje się odnową tkanki miejskiej, przywracając lub nadając jej nowe funkcje, jednocześnie stabilizując systemy gospodarcze i społeczne. Charakterystyczny dla terenów poprzemysłowych jest spadek wartości ziem sąsiadujących z pustostanami pofabrycznymi. Konsekwencją tego jest zamieszkiwanie tych rejonów przez ludzi o niskim statusie ekonomicznym. Niski poziom ekonomiczny mocno powiązany jest z trudną sytuacją społeczną m.in.: bezrobociem, wykluczeniem społecznym, tworzeniem się środowisk patologicznych. Krajobraz tego rodzaju przestrzeni miejskich traci na atrakcyjności, zniechęcając nowych mieszkańców. Dodatkowymi aspektami są często problemy z nieuregulowanymi własnościami gruntów, jak również rygorystyczne regulacje ochrony zabytków, odpychające tym samym potencjalnych inwestorów [1.8].

Jednym ze sposobów naprawy obszarów zdegradowanych w miastach pofabrycznych jest tworzenie warunków poprawiających poziom ekonomiczny mieszkańców. Może się to odbywać poprzez rozwój usług w bliskim sąsiedztwie, tworzących nowe miejsca pracy. Idzie za tym powstawanie nowych obiektów lub adaptacja nieużytków poprzemysłowych do nowych potrzeb. Oprócz zapewnienia większej ilości miejsc dla potencjalnych pracowników, taki zabieg ma na celu podnieść rangę miasta oraz jakości jego krajobrazu. Obiekt może stać się atrakcją dla odwiedzających miasto turystów.

Rozwój sektora usługowego związanego z turystyką jest jednym z najczęściej obserwowanych przykładów przemian nieużytków pofabrycznych w procesie rewitalizacji. Zadaniem przeprowadzonych procesów jest wyeksponowanie dziedzictwa industrialnego stanowiącego atrakcję turystyczną. Zaliczają się do niej zarówno obiekty, jak i całe struktury urbanistyczne czy kompozycje zieleni. Przykładami nowych funkcji kulturowych i turystycznych wprowadzanych w obiekty poprzemysłowe są: muzea dziedzictwa przemysłowego, centra sztuki, punkty informacji turystycznej, kina bądź puste przestrzenie ekspozycyjne. Program turystyczny musi być dopasowany do oczekiwań rynku na danym obszarze a sama turystyka może mieć wiele rodzajów, jak np: biznesowa czy wypoczynkowa. Dobierając je odpowiednio do zapotrzebowania, miasto może się uaktywnić i dalej rozszerzać pakiety wprowadzając nowe elementy na miejskich szlakach turystycznych [1.9].

Stosowane w procesach rewitalizacyjnych narzędzia takie jak: remont, modernizacja czy rewaloryzacja nie tylko obiektów i ich zespołów podnosi jakość nie tylko niezagospodarowanych dotąd przestrzeni. Domy zamieszkałe często przez niższą warstwę społeczną są nie-

dostosowane lub zaniedbane, wtedy celem przeprowadzonych działań jest ich naprawa. Zabiegi nie ograniczają się wyłącznie do zabudowy o charakterze mieszkaniowym lecz również do elementów przestrzeni publicznej, infrastruktury technicznej czy układów komunikacyjnych. Wdrażane zmiany zwiększają atrakcyjność i podnoszą jakości życia w samym mieście. Poprawa tych elementów ma związek ze zwiększeniem się konkurencyjności miasta. Wzrost konkurencyjności rozumiany jest, jako poprawa struktury gospodarczej rewitalizowanego miasta, względem państw Unii Europejskiej [1.10].

Przeprowadzanie procesy nie muszą występować pojedynczo, lecz mogą się ze sobą wzajemnie przeplatać, zwiększając tym samym obszary przeprowadzanych przemian. Trzeba jednak pamiętać, iż każdy z wymienionych wyżej procesów wiąże się z dużymi funduszami na przeprowadzenie owych przemian. Mimo współfinansowania przedsięwzięć przez Unię Europejską proces rewitalizacji obejmuje też fragmenty terenów, należących do prywatnych inwestorów nie posiadających funduszy na wdrożenie inicjatywy.

4. Studia współczesnych przykładów rewitalizacji dawnych obszarów przemysłowych

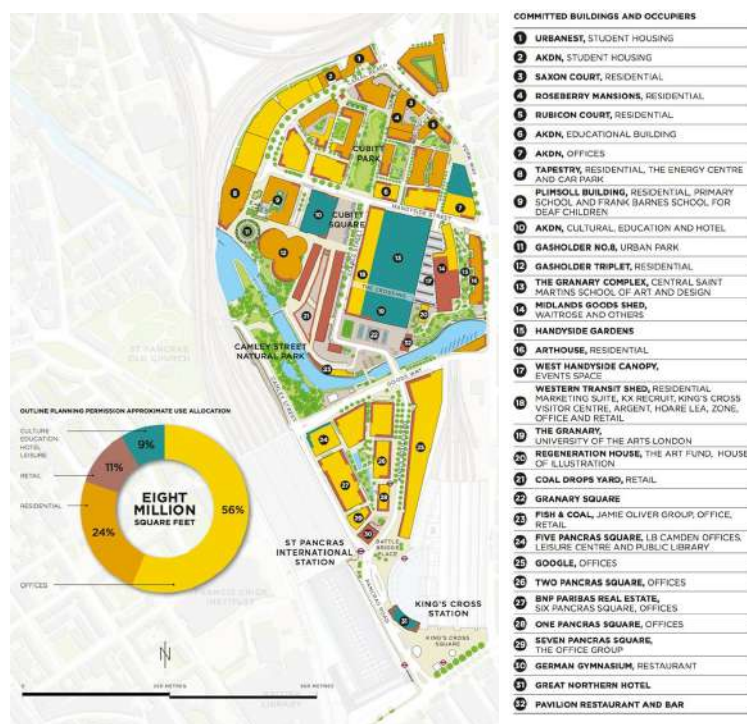
Do przeprowadzenia studium wyselekcjonowano przykłady miast posiadających historię przemysłową, które po przeprowadzeniu procesu rewitalizacji na obszarach poprzemysłowych ożywiły zatracony krajobraz miasta. Analiza ma celu pokazać proces i sposoby wdrażanych przemian na zdegradowanych, dawnych terenach produkcyjnych oraz rezultaty przeprowadzanych działań.

4.1. King's Cross Center w Londynie

Dzielnica Londynu, zlokalizowana w jego środkowej części w bliskiej odległości od historycznej osady Londinium w centrum miasta. King's Cross pierwotnie zlokalizowany był obok pól York Way, wzdłuż szlaku Kentish Town stanowiącego główny kierunek migracji mieszkańców z miasta w celach wypoczynkowych. Budowa Kanału Regenta zakończona w 1820 roku pozwoliła połączyć King's Cross z ośrodkami przemysłowymi w północnej części miasta, dając możliwość jego rozwoju. Od 1824 na tych obszarach zaczynają pojawiać się pierwsze zakłady fabryczne, stopniowo zanieczyszczające środowisko. Wzniesienie w 1830 r. na skrzyżowaniu przy Battel Bridge pomniku Króla Jerzego IV nadaje nazwę okolicy „*King's Cross*” (z ang. *Królewskie Skrzyżowanie*). Rozwój dzielnicy nastąpił w 1852 roku, kiedy założono na jej obszarze dworzec London Station, który stanowił przystanek końcowy Great Northern Railway. Początkowo stacja była wykorzystywana w celach hotelarskich z czasem rozwijając się do funkcji targowej i magazynowej. Na początku lat 60 XIX wieku mieszkalnictwo w King's Cross było już mocno rozwinięte, duże zapotrzebowanie na mieszkania doprowadziło do wydzierżawienia robotnikom przestrzeni do budowy domów we własnym zakresie. Rozwój przemysłu kolejowego doprowadził do zburzenia niektórych budynków mieszkalnych na cele przeprowadzonych działań. Koniecznością było zapewnienie nowej przestrzeni dla pracowników, więc w 1864 roku Industrial Dwellings Society zbudowało Stanley Building a Great Northern Railway zespoły budynków przy New Battle Bridge Road. Rozwijający się przemysł w I połowie XX wieku ze względu na zniszczenia powojenne zaczyna stopniowo upadać. Następuje nacjonalizacja kolei po II wojnie świa-

towej i lokalne szlaki kolejowe przestają być używane, gdy pozostałe obiekty przemysłowe popadają w stopniową ruinę [2.1].

Obszar będący kluczowym elementem wiktoriańskiego miasta, pod koniec lat 80 XX wieku staje się nieużytkiem a cena czynszów mieszkalnych osiąga najniższy poziom w Londynie. Pierwszym krokiem, dającym nadzieję na ożywienie King's Cross, była rozpoczęta w 2001 roku budowa tunelu Rail Link i rewaloryzacja stacji Saint Pancras nadając mu rolę głównego węzła komunikacyjnego w Londynie. Miał on łączyć sześć linii metra w jego centrum, stanowiąc największy punkt przesiadkowy w tym rejonie. Odnowiona stacja Saint Pancras International została otworzona w 2007 roku a w 2012 oddano do użytku stację King's Cross. Lokalizacja tak istotnego elementu komunikacyjnego stała się wyróżniającym elementem na tle miasta, zapewniającą nowe przestrzenie inwestycyjne. Przeprowadzana analiza chłonności dla wizji rozwoju miasta obszaru rewitalizacji, ukazała możliwość zapewnienia dużej powierzchni mieszkalnej i usługowej na niezagospodarowanym terenie. Wytypowany plan generalny w 2006 roku wyznaczył: obszary przeprowadzanych przemian, obiekty poddane adaptacji lub rewaloryzacji oraz źródła finansowania wraz ze sposobami generowania zysków. Pozwolono na budowę 10 głównych przestrzeni publicznych, regenerację i adaptację 20 zabytkowych obiektów i budowę 2000



Ilustracja 5: Plan i układ rewitalizowanego obszaru King's Cross [Źródło: <https://www.neighbourhoodguidelines.org/land-value-capture-kings-cross-london-uk/> data dostępu: 13.09.2024]

mieszkań. Istotnym elementem było przejęcie terenów King's Cross przez spółkę London, Argent Continental Railways i DHL pod nazwą King's Cross Central, która rozpoczęła prace budowlane w połowie 2007 roku. Teren zaczął się również rozwijać kulturalnie i artystycznie, na obszary dawnego Kompleksu Granary'ego przeniesiono Uniwersytet Artystyczny w Londynie. Firmy ogólnosiwiatowe, takie jak Google czy Universal Music zaczęły zakładać swoje siedziby, dodatkowo rozwijając przestrzenie publiczne wokół obiektów biurowych [2.2] [2.3].

Sposoby przeprowadzania rewitalizacji dzielnicy King's Cross skupiały się na ożywieniu niezagospodarowanego fragmentu centralnego Londynu. Taki cel został osiągnięty przez wygenerowanie centralnego węzła komunikacji publicznej na obszarze zabytkowego dworca. Pozwoliło to na uatrakcyjnienie samego obszaru, ale również przywrócenie funkcjonalności tego rejonu. Sporządzenie planu generalnego zapewniającego odpowiednie środowisko miejskie pozwoliło nie tylko uzyskać przestrzeń atrakcyjną dla mieszkańców, ale również turystów. Zaangażowanie światowej klasy architektów i urbanistów do przeprowadzenia adaptacji, jak np: Alison Brooks czy Thomas Heatherwick pozwoliło dodatkowo wydobyć potencjał King's Cross.



Ilustracja 6: A- Nocny widok na kanał, B- Widok na zaadaptowane zbiorniki gazowe. [Źródło: <https://www.kingscross-co.uk/green-infrastructure/> data dostępu: 13.09.2024]

Zastosowanie takich zabiegów przyczyniło się do dużego rozwoju dzielnicy, który dalej trwa. Obszar dawnych obiektów wiktoriańskich nabiera charakteru istotnej przestrzeni publicznej nie tylko w skali lokalnej jak również krajowej a nawet światowej. Rozwijające się King's Cross w szybkim tempie staje się jedną z najbardziej atrakcyjnych dzielnic Londynu, zapewniającą miejsca do pracy, mieszkania i szeroką gamę usług.

4.2. Żyrardów

Miasto zlokalizowane obecnie w województwie mazowieckim należące do aglomeracji warszawskiej. Początkowo powstaje w 1829 roku jako osada fabryczna na terenach Rudy Guzowskiej. Celem zabiegu było utworzenie nowoczesnych zakładów wyrobów lnianych przez *Karol Scholtz i spółkę* rozpoczynając swoją działalność w 1833 roku. Nowo powstała osada zyskuje nazwę Żyrardów, od pomysłodawcy maszyn do przędzenia lnu Philipa de Girarda. Wokół osady z biegiem lat zaczęła się formować zabudowa miejska, dzięki czemu w 1916 r. Żyrardów przyjmuje prawa miejskie. Zakład fabryczny prężnie działający na przestrzeni lat zaczyna stopniowo popadać w kryzys. Ostatecznie w 1990 roku na skutek wprowadzonych regulacji gospodarczych, wiele państwowych przedsiębiorstw zaczyna upadać ze względu na zbyt dużą konkurencję z zagranicy. Również żyrardowska Fabryka Wyrobów Lnianych w 1997r. ogłasza swój upadek [2.4]. Miasto przemysłowe o niespotykanej na skalę europejską zachowanej w ok. 95% historycznej tkance, zaczyna podupadać. Konsekwencjami owych zdarzeń było drastyczne zwiększenie się bezrobocia w mieście, stopniowe zatracanie wartości dawnych obiektów fabrycznych jak również problemy ekonomiczne miasta [2.4].

Dziedzictwo poprzemysłowe Żyrardowa, niezagospodarowane historyczne obiekty, problemy społeczno-ekonomiczne związane z brakiem nowych miejsc pracy oraz zły stan techniczny obiektów mieszkalnych, stanowiły potencjał dla miasta na dołączenie do programów re-

witalizacji dofinansowanych przez Unię Europejską. Rozpoczęto prace nad opracowaniem programu rewitalizacji. W 2004 roku Lokalny Plan Rewitalizacji został zatwierdzony przez Radę Miasta, określając tym samym ich zakres i źródła finansowania. Program składał z trzech etapów wdrażanych kolejno na przestrzeni lat. Obszarami przeprowadzanych zmian miały być tereny dawnej osady fabrycznej wraz obszarami sąsiednimi wchodzącymi w jej skład oraz wytypowane najbardziej zaniedbane obiekty mieszalne.

Początkowo działaniami przeprowadzonymi przez samorząd były remonty i modernizacje trzech szkół, rewaloryzacja paru miejskiego im. Karola Augusta Dirtricha. Następnym wdrożonym zabiegiem była rewaloryzacja i adaptacja obiektów Rysury i kręgielni na nową funkcję artystyczno-kulturalną. Pierwszym zadaniem zrealizowanym już przez prywatnego inwestora była rewaloryzacja i adaptacja Starej Przędzalni II do funkcji mieszkaniowo-usługowej, która okazała się sukcesem dla Żyrardowa. Powodem tego podjęto się adaptacji znacznie większej i bardziej rozbudowanej Starej Przędzalni do funkcji mieszkaniowej z szerszą gamą usług nie tylko w części parterowej. Ze względu na zainteresowanie przemianami dawnych fabryk w ośrodki wielofunkcyjne w 2007 roku przystąpiono do adaptacji obiektów Nowej Hali na rzecz tzw. Loftów de Girarda. Był to największy projekt adaptacyjny w mieście, który ze względu na bankructwo prywatnej spółki inwestycyjnej nie został dokończony. Obecnie na obszarze dawnych loftów znajduje się Muzeum Lniarstwa im. Filipa de Girarda [2.5].



Ilustracja 7: Widok na starą przędzalnię [Źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/%C5%BByrard%C3%B3w/> data dostępu: 13.09.2024]

Główną strategią przyjętą przez Żyrardów przy procesie rewitalizacji był rozwój sektora turystycznego, mającego na celu aktywację gospodarki miasta. Zapewniając tym samym nowe miejsca pracy mieszkańcom. Przeprowadzenie działań regeneracyjnych dawnych obiektów fabrycznych i wprowadzenie nowych funkcji ożywiło niezagospodarowane przestrzenie, dodatkowo podnosząc rangę miasta oraz jego promowanie. Uzyskany tytuł pomnika historii pozwolił miastu zaklasyfikować się wysoko w hierarchii polskich zabytków. Dodatkowo dołączenie do Europejskiego Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego zapewniło jego promocję na skalę europejską jego walorów turystycznych.

Rozwijana wraz z pierwszą strategią rozwoju mieszkalnictwa skupiała się nie tylko na poprawie jakości już zamieszkałych obiektów i ich zespołów, ale również na wprowadzeniu

funkcji mieszkalnej do adaptowanych budynków pofabrycznych. Dzięki takim zabiegom mieszkańcom poprawiano warunki życia, jednocześnie zachęcając nowych potencjalnych nabywców mieszkań.



Ilustracja 8: Widok na podwórko robotników [Źródło: <https://www.zyrardow.pl/pierwsze-dwa-podwórka-robotnicze-przejecha-gruntowna-rewitalizacje/> data dostępu: 13.09.2024]

Efektom przeprowadzonych działań jest podniesienie jakości krajobrazu miasta i jego funkcjonalności. Adaptacje niezagospodarowanych przestrzeni pozwoliły na jej nowe wykorzystywanie m.in. w celu rozwoju kultury i sztuki oraz aktywację turystyki. Jak podaje Michał Matysiak, na przestrzeni czterech lat można zaobserwować ponad pięciokrotny wzrost liczby turystów, świadczący o znacznym podniesieniu atrakcyjności zabytków miasta [2.5]. Jednakże trzeba pamiętać, że rewitalizacja jest procesem długoterminowym a przeprowadzone działania w Żyrardowie są zbyt wczesne, aby jednoznacznie ocenić przeprowadzone działania.

4.3. Wnioski

Przeprowadzona analiza na zbliżonym obszarze, lecz w różnej skali miast, pokazuje istotę problemu idącą wraz z przeprowadzanym procesem rewitalizacji. Sposób jej przeprowadzenia różni się w stosunku do rangi miasta oraz rangi państwa na tle Europy. Możemy zaobserwować różnice w przeprowadzanym procesie rewitalizacji, zarówno pod kątem spójności wdrażanego planu, jak również mnogości rozwijających się na danym terenie sektorów. Znacząca jest również jakość przeprowadzanych działań w trakcie uaktywniania zatraconej przestrzeni. Począwszy od sporządzonych i rozwijających się planów przez jakość nowych struktur urbanistycznych i architektonicznych, aż po jakość przeprowadzonych działań.

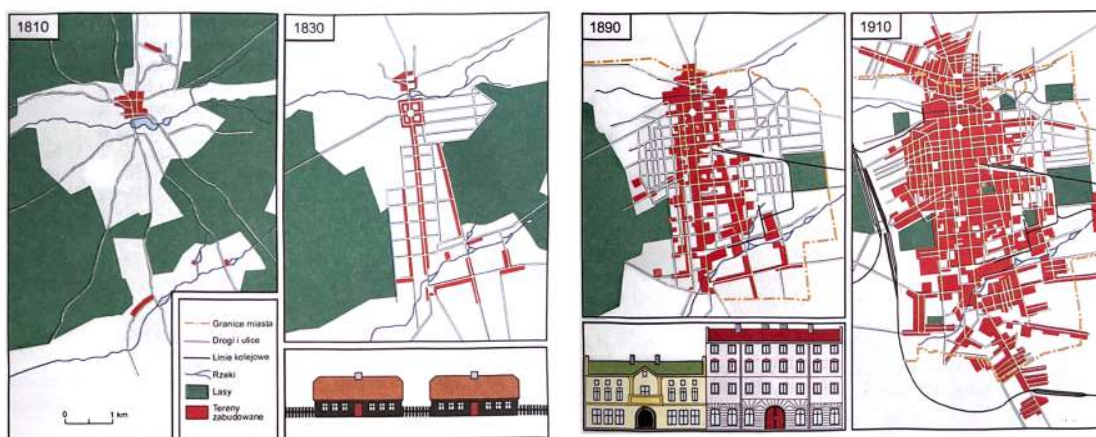
5. Rewitalizacja terenów poprzemysłowych w Łodzi

Dla uzyskania pełnego obrazu przeprowadzanych obecnie przemian Łodzi, należy początkowo zgłębić tło historyczne. W jaki sposób na przestrzeni lat obszary rewitalizacji były kształtowane i jakie dziedzictwo niosą ze sobą. Stopniowo zgłębiając system współczesnych procesów oraz poddając ocenie jakość przeprowadzonych do tej pory działań.

5.1. Powstanie miasta przemysłowego i rozwoju terenów fabrycznych

Początek istnienia obszarów Łodzi nie został do tej pory szczegółowo zbadany. Przyпуска się, że pierwsze osady mogły powstać między XIII a XIV wiekiem. Pierwsze wzmianki na temat Wsi Łodzi pochodzą z pierwszej połowy XIV wieku. Następnie wieś przeniesiono na prawo śradzkie w 1387 roku, tworząc stołectwo. W 1414 roku nadano jej prawa miejskie przypisując miastu nazwę Łódź od nazwy doliny rzeki Łódki, na której znajdowała się dawna wieś. Ze względu na niezbyt korzystne warunki do uprawy oraz nie uwzględnianie miejscowości w istotnych szlakach handlowych, spada jej ranga. Ponowny rozwój miasta następuje w latach 1550-1650. Handel przez problemy rolnicze zaczyna skupiać się na rzemiośle, gdzie Łódź zaczyna stanowić atrakcyjne miasto dla okolicznych wyrobników z różnych dziedzin. Niestety mała skala działań oraz pożary jarmarków doprowadzają do upadku działalności miasta. Sekularyzacja ziem przez władze Pruskie w 1798 roku przyczynia do przejęcia ziem na własność skarbu państwa. Zaludnianie obszaru przez osady olenderskie, powoduje zwiększenie liczby mieszkańców miasta a w konsekwencji ożywienie systemu gospodarczego [2.6].

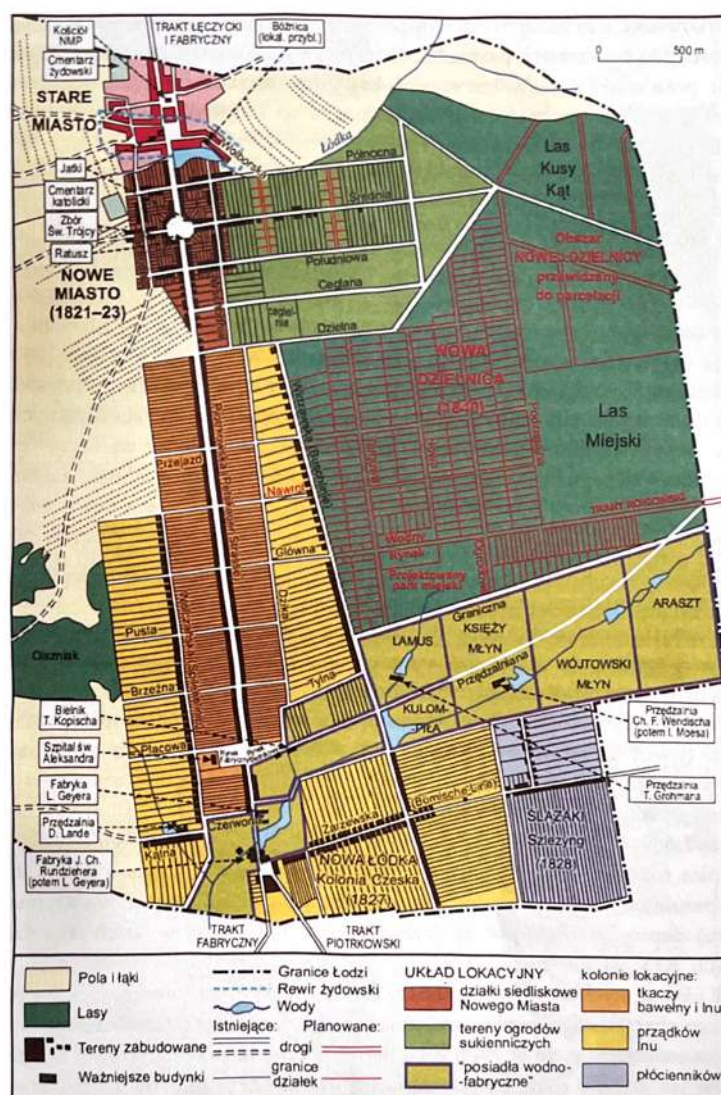
Epoka powstania przemysłu jest dla miasta Łodzi gwałtownym awansem zarówno rozwojowym jak i gospodarczym. Jak podkreśla pierwszy monograf Łodzi Oskar Flatt: „*Nie ma w całym kraju miasta, które by tyle co Łódź zawdzięczało przemysłowi, miasta, które z zupełnej nicości podniosło się na ten stopień zamożności i rozwoju*”. Sam rozwój wytwórczości w okresie I połowy XIX w. wynikał z inicjatywy Królestwa Kongresowego mającej na celu uprzemysłowienie Polski. Na tej podstawie zostają wytypowane miasta posiadające potencjał wprowadzenia okręgów przemysłowych. Sporządzona komisja do spraw utworzenia rządowych okręgów rękodzielniczych, przeprowadzała wizje lokalne, mające na celu sprawdzenie warunków tere-



Ilustracja 9: Rozwój Łodzi na przestrzeni lat 1810-1910 według Salamona J. I Wesołowskiego J. [Źródło: Koter, 2009]

nowych pod zabudowę fabryczną. Wystawienie raportu z wizyty prezesa komisji R. Rembielińskiego, doprowadza do sporządzenia projektu fabrycznego na terenach Łodzi, ze względu na: odpowiednie warunki i klasy glebowe, występowanie zasobów rzecznych Łódki i Jesieni, dobrą retencję wód opadowych i bliskość terenów leśnych. Nieuporządkowana struktura części rolnej i miejskiej musi zostać poddana regulacjom planowym [1.13] [2.7].

W drugiej połowie lat 30 XIX w. Rembeliński postanawia zgeometryzować strukturę miejską do postaci prostokątnych siatek ulic. Nowo powstała zabudowa miała być stawiana według klucza jednego z wybranego typowego rodzaju zabudowy. Uregulowano kształt sieci komunikacji rozciągniętej między ośmiobocznym Placem Kościelnym i Rynkiem Miejskim a Nowym Miastem. Po przeciwnych stronach ulicy Piotrkowskiej pasma kolonii rozdzielczych miały zostać wzbogacone o obiekty rękodzielnicze, scalające Osadę Łódkę z Nowym Miastem. Wydzielone trakty następnie dzielono na posesje według dwóch rodzajów: rozciągnięte sposobem wiejskim, wzdłuż traktu głównych ulic; wyodrębnionych, peryferyjnych działek ogrodowych. Pościadła na południowej granicy miasta miały za zadanie dostarczyć wodę i energię dużym zakładom tkackim [1.11] [2.8] [2.9].



Ilustracja 10: Łódź w 1840 roku, rekonstrukcja według Kotera M. i Wesolowskiego J. [Źródło: Koter, 2009]

Przemiana rodzaju produkcji, ze względu na brak zaopatrzenia w sprzęt stopniowo sprowadza pozostałe miasta przemysłowe na niższą pozycję. Realizowany plan przemian w

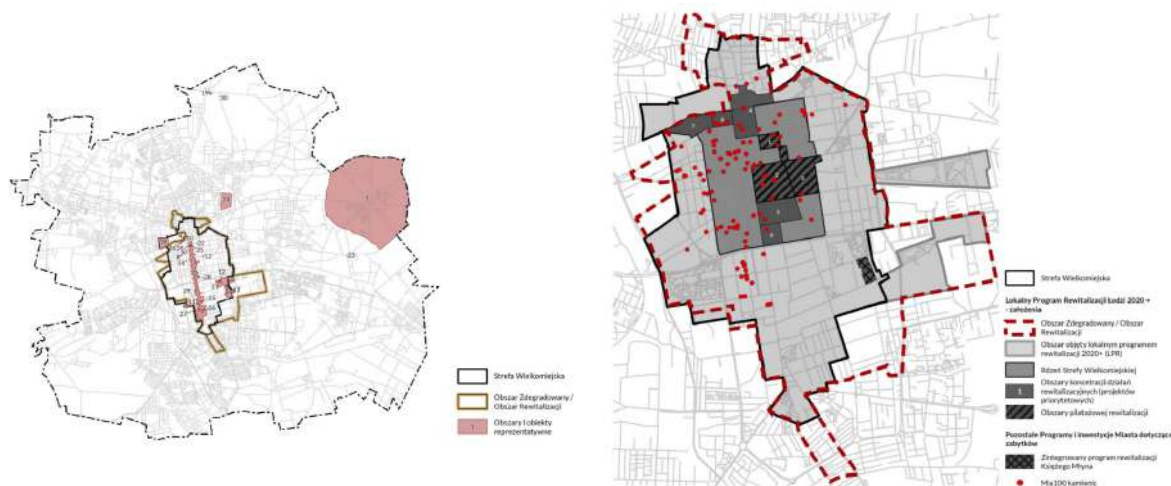
Łodzi i jej pozycja pozwala na utworzenie nowej manufaktury bawełnianej. Skala procesów przemian włókienniczych w Królestwie Polskim została poddana analizie i jak podaje Gryzelda Missalowa na tej podstawie wytypowano dwa rodzaje powstawania przedsiębiorstw włókienniczych. Pierwszym jest rozpad mniejszych wytwórni przechodzących w manufaktury, które z biegiem czasu ulegały centralizacji w konsekwencji przeistaczając się w fabryki. Drugim jest powstawanie od razu wielkopowierzchniowych zakładów, które na przestrzeni lat ulegały mechanizacji. Okręg Łodzi należąc do pierwszej kategorii, stosunkowo gwałtownie w porównaniu do reszty miast, przeszedł z etapu manufaktur do fabryk [1.11] [2.10].

W 1840 roku Łódź dominuje jako ośrodek przemysłowy i postanawia rozszerzyć granice miasta. Doprowadza to do niekontrolowanego rozwoju miasta w kierunku południowym, wzdłuż doliny rzeki Jesieni. Plany zagospodarowania z okresu rękodzielniczej Łodzi, przestają odpowiadać na nowe potrzeby miasta wielkoprzemysłowego, uniemożliwiając jego prawidłowy rozwój. Coraz większe zapotrzebowanie na mieszkania powoduje intensyfikację zabudowy w śródmieściu. Stopniowo rozwijający swoje zakłady Izrael Poznański skupuje ziemie w dolinie rzeki Łódki tworząc w latach 1872-1892 największą na północy miasta fabrykę bawełny. Od strony południowej miasta, Karol Scheibler przejmuje ziemie w dolinie rzeki Jesień, tworząc jurdykę przemysłową zwaną „*królestwem Scheiblera*” [1.12] [2.10].

5.2. Historyczny krajobraz poprzemysłowy: geneza rewitalizacji Łodzi

W okresie lat dziewięćdziesiątych restrukturyzacji ulegają gospodarki miast, usługi zaczynają stopniowo wypierać przemysł a wielkie zakłady państwowe upadają. Dla Łodzi, jako miasta przemysłowego, rodzi to ogromną stopę bezrobocia, która z biegiem czasu zaczyna się coraz bardziej zwiększać. W 1990 roku odnotowano, że 5,7% mieszkańców miasta to ludzie bezrobotni, przy czym 9,4% z tych osób stanowiły osoby w wieku produkcyjnym. Liczba na przestrzeni lat zwiększała się a w roku 2002 stopa bezrobocia wyniosła 7,9%, w tym 12,2% to osoby w wieku produkcyjnym. Takie dane są efektem masowych zwolnień pracowników w dawnych zakładach fabrycznych, szczególnie związanych z włókiennictwem. Świadczy o tym fakt, że około 50% osób bezrobotnych w 2002 roku stanowiły kobiety, które były licznie zatrudniane w fabrykach włókienniczych. Dodatkowo pracownicy miejskich zakładów często byli niskopłacani a po zakończeniu działalności danej fabryki nie dostawali pomocy od miasta [1.13].

Brak oszczędności, nowych miejsc pracy zaczął sprowadzać ludzi na skraj ubóstwa. Ze względu na rosnącą biedę, mieszkańcy sięgają coraz częściej po pomoc państwa. Bezrobotni Łodzianie korzystają z opieki społecznej w celu zaspokojenia swoich podstawowych potrzeb życiowych. Według danych z 2003 roku, udzielono pomocy ponad 29 tysięcy zgłoszonym osobom. Na podstawie tych samych danych sporządzono rozkład przestrzenny, według którego najwięcej zgłoszeń pochodziło kolejno z dzielnic: Bałuty, Górnej i Polesia. Natomiast w stosunku zgłoszeń do liczby mieszkańców danego obszaru, na pierwszym miejscu jest dzielnica Śródmieście, następnie dzielnica Polesie. Wzrost biedy w mieście zaczął generować społeczne problemy, na czele których najbardziej dokuczliwa jest przestępczość. Statystyki milicyjne ukazują ponad dwukrotny wzrost przestępczości w latach od 1989 do 1999. Od tego czasu zaobserwowano jej unormowanie z wynikiem około 35 tysięcy przestępstw rocznie, przy czym 71% z nich stanowią zbrodnie kryminalne. Dodatkowym problemem wynikającym z bezrobocia obja-



Ilustracja 11: A- Obszar i obiekty reprezentatywne, B- schemat obszarów rewitalizacji [Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi]

wiają się w wynikach dzieci w nauce. Zaobserwowano występowanie niższych wyników w egzaminach szkół podstawowych na obszarach poddanych rewitalizacji niż po za nimi.

Oprócz komplikacji gospodarczych i społecznych, Łódź dotknięta jest problemami związanymi z degradacją krajobrazu miejskiego. Zarówno ze względu na niekontrolowany rozwój miasta przemysłowego w XIX i XX wieku, jak również przez zniszczenia spowodowane przez II wojnę światową. Taki wizerunek wpływa na odbiór miasta, przez co krajobraz Łodzi kojarzony jest w sposób negatywny. Jak podają badania ankietowe wykonane w końcówce lat 90, łodzianie nie mają preferencji względem wyboru dzielnic do zamieszkania. Najchętniej wybieranym dzielnicami do życia, są zdaniem ankietowanych Bałuty i Widzew. Natomiast miejscem najchętniej odwiedzanym przez mieszkańców zostało Śródmieście.

5.3. Rewitalizacji Łodzi na przestrzeni lat

Zdegradowany krajobraz Łodzi oraz narastające problemy bezrobocia, stawał się coraz bardziej problematyczny dla drugiego najliczniejszego miasta Polski w 2000 roku. Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, proces rewitalizacji nie był objęty regulacjami prawnymi i zależał od działań podejmowanych przez samorząd miejski oraz prywatnych inwestorów. Na tej podstawie początkowe przemiany zdegradowanych obszarów śródmiejskich ograniczały się do lokalnych przemian, głównie niezagospodarowanych pustostanów. Przykładami działań samorządowych tego okresu są m.in.: modernizacje i renowacje poszczególnych kamienic w obrębie ulicy Piotrkowskiej, Muzeum Historii Miasta w pałacu I. Poznańskiego czy Muzeum Włókiennictwa w fabrykach L. Greyera. Natomiast do działań prywatnych inwestorów zalicza się: Adaptacja fabryki Kindermanna na hotel Fokus czy adaptacje dawnych zakładów I. Poznańskiego na rzecz parku handlowego Manufaktura. Przeprowadzone działania okazały się skuteczne, podnosząc tym samym rangę miasta, jednocześnie eksponując w odpowiedni sposób przemysłowy charakter Łodzi [1.13].

Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej został sporządzony Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006 i Zintegrowany Program Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006. Zapewniło to możliwość ubiegania się o fundusze unijne na cele Lokalnych Programów Rewitali-

zacji. Dzięki temu Łódź 14 lipca 2004 roku przystąpiła do „Programu rewitalizacji terenów śródmiejskich oraz pofabrycznych Łodzi na lata 2004-2013”. Program napisany w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju zawierał: granice przeprowadzanych zmian, wytypowane obszary zdegradowane, część analityczną wraz z wnioskami.

Do terenów pilotażowych, pierwszego etapu zintegrowanej rewitalizacji zaliczono obszar północno-wschodniej części miasta od skrzyżowania ul. Piotrkowskiej i al. Piłsudskiego. Przeprowadzony proces miał na celu m.in. wyeksponowanie przestrzeni reprezentatywnych w centrum miasta i zmniejszenie konfliktów komunikacyjnych miasta. Do pozostałych etapów przemian priorytetowych zaliczono: Dworzec Fabryczny i otoczenie wraz z ulicą Narutowicza, Styk *Manufaktury* z zabudową śródmieścia, Wodny rynek i Księży Młyn.

Następcą wdrażanych wcześniej programów przemian, jest uchwalony w 2016 roku „Gminny Program Rewitalizacji miasta Łodzi”. Został sporządzony na podstawie ustawy o rewitalizacji, która określa obszar, zasady oraz sposoby przeprowadzania procesu rewitalizacji. Program zawiera szczegółowe diagnozy obszarów kryzysowych pod względem społecznym, gospodarczym i przestrzennym [1.14] [3.3].

6. Analizy

Ze względu na zróżnicowanie charakteru procesów rewitalizacji jakiemu poddawane jest miasto Łódź oraz problematyki związanej z przemianą niezagospodarowanych przestrzeni pofabrycznych, konieczne jest rozdzielenie analiz na dwie skale; Pierwsza pokazująca relację i rolę terenu projektowego w tkance miejskiej, druga zawężona do kołnierza obszarów sąsiadujących z miejscem projektu.



Ilustracja 12: Schemat lokalizacji działki projektowej w strukturze Łodzi [opracowanie własne]

6.1. Urbanistyczne

Przeprowadzone analizy mają na celu sprawdzenie nie tylko stanu obecnego Łodzi, ale również pokazać kierunki jego rozwoju oraz przebieg i sposoby procesu rewitalizacji. Sformułowanie na tej podstawie wniosków oraz ich zbiorcza hierarchizacja.

6.1.1. Lokalizacja obszaru projektowego w strukturze Łodzi

Teren projektowy znajduje się na styku dwóch części Łodzi, strony zachodniej Śródmieścia oraz wschodniej Widzewa, na krańcu ścisłego centrum miasta. Położony jest w dużym kwartale ulic: ks. bp. Wincentego Tymienieckiego, Piotrkowskiej, Przędzalnianej, Milanowskiej. Przecięty pośrodku przez ulice płk. Jana Kilińskiego, stanowiącą rdzeń obszaru opracowania.

Lokalizacja obszaru stanowi mało wyróżniające zwieńczenie ciągu ulicy Piotrkowskiej, oraz historycznego przemysłowego układu urbanistycznego. Fragment terenu projektowego od wschodniej strony dobrze skomunikowanej ulicy Kilińskiego jest ostatnim elementem nie poddanym adaptacji w obszarze dawnej fabryki *Uniontex-u*.

6.1.2. Ranga i waloryzacja przestrzeni

Bliskie sąsiedztwo terenu projektowego z dwoma pomnikami historii oraz obiekty i układy urbanistyczne wpisane do rejestru zabytków, świadczą o wysokiej randze historycznej miejsca projektowego na mapie Łodzi. Ważne jest to, aby uwytłoczyć zabytkową tkankę w nowych projektowanych strukturach. Ślad pofabryczny na analizowanym obszarze jest widoczny przez dużą ilość dominant kubaturowych będącymi dawnymi lub obecnymi obiektami przemysłowymi. Na obszarze dostrzega się małą ilość dominant wysokościowych oraz akcentów przestrzennych.



Ilustracja 13: Schemat atraktorów [opracowanie własne]



Ilustracja 14: Analiza kompozycji [opracowanie własne]

Szachownicowy układ dróg posiadających swoją pierwotną kompozycję z czasu ich pierwotnego projektowania, tworzy dużą ilość ciągów widokowych. Zależnie od rejonu występowania ciągów możemy mówić o ich pozytywnym lub negatywnym odbiorze.

Pozytywną cechą analizowanego obszaru mimo lokalizacji w ścisłym centrum jest duża ilość parków miejskich posiadających bardzo wysoką wartość krajobrazową oraz historyczną. Dodatkowo zieleń również stanowi wypełnienie niektórych z ciągów widokowych w postaci szpalerów drzew.

6.1.3. Analiza funkcji obiektów i przeznaczenia terenu

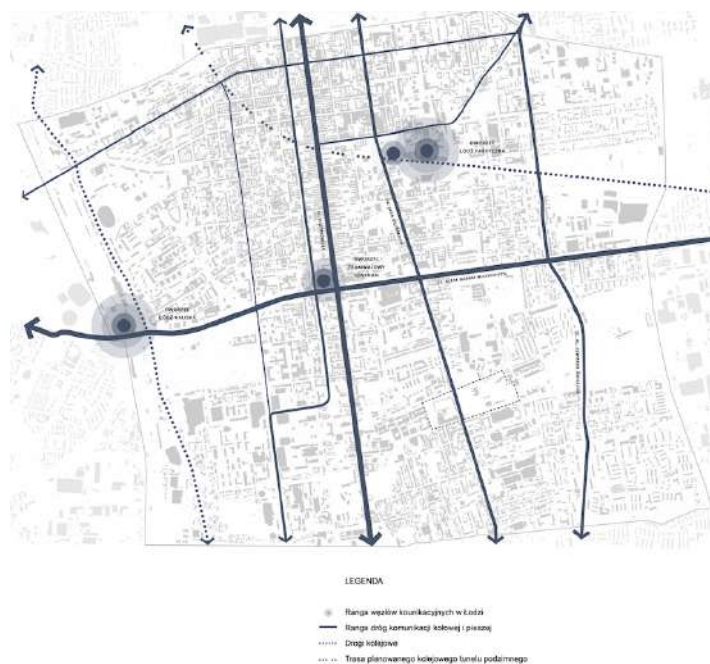
Na analizowanym obszarze można zaobserwować dużą ilość terenów związanych z przemysłem oraz usługami przemysłowymi. Formując się w jeden pas są przecięte terenami usług sportu i rekreacji. Pojawiające się usługi są mało zróżnicowane, rozłożone równomiernie na całym obszarze w postaci wolnostojących obiektów lub dopełniające kwartały zabudowy. Kwartały zabudowy często pomimo zwartej pierzei oprócz funkcji mieszkalnej, mieszają się w parcelacji z innymi funkcjami, głównie usługowymi i przemysłowymi. Zabudowa mieszkaniowa większości przypadków posiada lokale usługowe w parterach. W analizowanym terenie pojawiają się niezagospodarowane przestrzenie, nie posiadające wyznaczonej przez Miejskowy Plan Zagospodarowania Terenu funkcji. Dodatkowo występują ruiny stanowiące dziedzictwo przemysłowe Łodzi, jak również puste, obecnie niezagospodarowane obiekty. Wyróżniającym czynnikiem jest stosunkowo duża powierzchnia terenów zielonych należących do parków miejskich. Lokalnie występują również niewielkie powierzchniowo zbiorniki wodne o funkcji retencyjnej.



Ilustracja 15: Analiza funkcji obiektów i przeznaczenia terenu [opracowanie własne]

6.1.4. Analiza komunikacji

Ze względu na rozszerzające się działania rozwoju miasta należy zwrócić uwagę na problematykę komunikacji zarówno w większej skali jak również w najbliższym obrębie projektowym. Kluczowymi dla Łódzkiej komunikacji pieszej i publicznej są ciągi dróg ulicy Piotrkowskiej i Jana Kilińskiego. Zarówno ze względu na ich historyczny charakter, jak również prosty układ przestrzenny, czy dobrą komunikację pieszą, kołową i szynową. Na skrzyżowaniu ulicy Jana Kilińskiego powstaje współczesne centrum fabrycznej części Łodzi, wraz z dworcem Fabrycznym i EC-1. Obecnie przeprowadzane są prace budowlane tunelu podziemnego łączącego



Ilustracja 16: Schemat komunikacji [opracowanie własne]

Dworzec Fabryczny z Dworcem Kaliskim, umożliwiając tym samym zarówno komunikację wewnątrz miasta jak i dojazd spoza jego obszaru.

Ulica Piotrkowska, jako jeden z czterech najważniejszych dziedzictw Łodzi, stanowi szlak turystyczny prowadzący od kompleksu Manufaktury i Park Staromiejski, przez Plac Róży po Muzeum Włókiennictwa i Park Reymonta kończąc na Placu Niepodległości. Przecięta jest ona przez główną trasę komunikacji kołowej i szynowej poprowadzoną wzdłuż Alei Adama Mickiewicza. Aleja łączy ze sobą dworce Łódź Kaliska i Łódź Widzew; stadiony Atlas Areny, Łódzkiego Klubu Sportowego oraz Widzewa Łódź. Prowadząc bezpośrednio na obwodnicę Łodzi i autostradę A-1. Na skrzyżowaniu ulic Piotrkowskiej i Alei Adama Mickiewicza zlokalizowany jest centralny dworzec tramwajowy.



Ilustracja 17: Analiza komunikacji [opracowanie własne]

Obszar projektowy jest dobrze skomunikowany zarówno przez drogi kołowe oraz szynowe. Ulica Tyminieckiego stanowi bardzo dobre połączenie z ulicą Piotrkowską i Jana Kochanowskiego. Dzięki nim możemy skomunikować się bezpośrednio z głównymi ośrodkami miasta za pomocą dróg samochodowych czy komunikacji miejskiej. Uwagę zwraca mało rozwinięta sieć szlaków rowerowych, która posiada nieskoordynowane powiązania. Nie zachęcają one do porzucenia samochodu na rzecz rowerów, czy hulajnóg elektrycznych. Szachownicowy układ połączeń komunikacyjnych, nie zachęca również pieszych do spacerowania chodnikami, a istniejące szlaki znajdujące się w przestrzeniach parkowych nie mając ze sobą ścisłego połączenia.

6.1.5. Analiza historycznego krajobrazu przemysłowego

Znaczącymi elementami dla rozwoju przemysłowego Łodzi były płynące przez miasto rzeki: Jesień oraz Łódka. Wyznaczały one sposoby rozplanowania osad przemysłowych, kształtujących w późniejszym czasie układ miasta. Od czasów wczesnych osad łódzkich dolina rzeki

Jesień była wykorzystywana do upraw oraz napędzania lokalnych młynów. Ze względu na odpowiednie warunki przyrodnicze doliny, wzdłuż niej w II połowie XIX wieku postanowiono utworzyć obszar „Posiadła Wodno-Fabryczne”. Rozciągające się połacie terenu o długości 2,5km zlokalizowane były w południowej części miasta, między ulicą Piotrkowską a wsią Widzew. Wzdłuż osi ulicy Przędzalnianej (obecnie ulicy Tymienieckiego) obszar został podzielony na sześć posiadłości: 1 Bielnikowo-Maglowe, 2 Lamusa, 3 Kulompila, 4 Młyn Księżego, 5 Młyn Wójtowski, 6 Araszt [2.10].

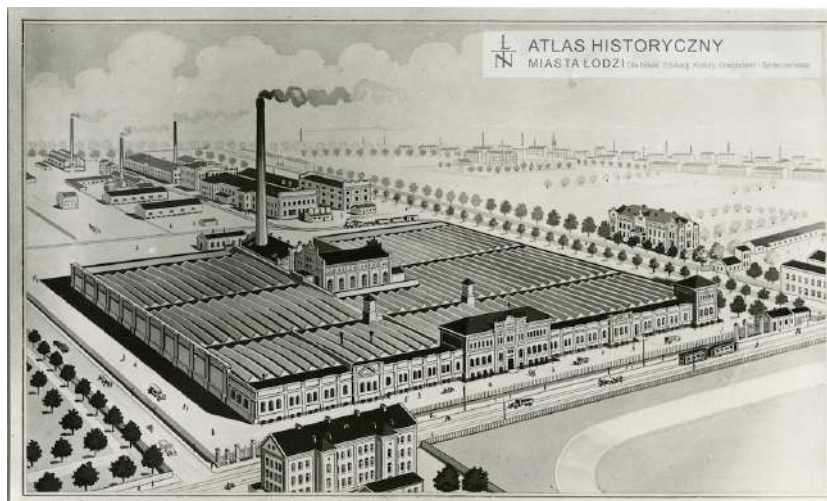
Odpowiednie warunki naturalne doliny rzeki przyczyniły się do powstania w ok. 1828 roku *Zakładów Płócienniczych Tytusa Kopisch’a* a w 1840 zakładów Traugutt’a Grohmann’a. Postawiona w 1853 roku czterokondygnacyjna przędzalnia na posiadłości Księżego Młyna, stała się największą inwestycją na tych obszarach. Poprzez skalę produkcji, obszary Księżego Młyna zaczynają stanowić potencjał inwestycyjny. Stopniowo przejmujący posiadła, Karol Scheibler postanawia na tych terenach otworzyć kompleks fabryk wraz z miasteczkiem dla ich pracowników. Dzięki czemu od 1869 kompleks zaczyna rozrastać się na niespotykaną w Łodzi skalę, rozbudowując się o osiedle robotnicze, sklepy fabryczne, szkołę, straż pożarną, boisko sportowe czy szpital św. Anny. Do tej pory żyzny krajobraz obszarów doliny rzeki Jesień zaczyna być coraz bardziej zabudowane w kierunku ulicy Piotrkowskiej. Między innymi przez nowy kompleks Scheiblera przy ulicy Kilińskiego, gdzie Nowa Tkalnia zajęła większość posiadłości Bielnikowo-Maglowych.



Ilustracja 18: Zakłady Scheiblera, widok od strony północno-zachodniej [źródło: zb. Ikonografii CMW]

Konkurujące ze sobą sąsiednie zakłady Ludwika Grohmann’a oraz Karola Scheiblera, po kryzysie wywołanym przez I wojnę światową, dokonały fuzji. Efektem tego było powstanie *Zjednoczonych Zakładów Włókienniczych K. Scheiblera i L. Grohmann’a*, w skład których wchodziła większość posiadłości obydwu przedsiębiorców. Dzięki połączeniu wspólnych sił w 1921 roku, przędzalnie bawełny zaczęły stanowić wysoką pozycję na europejskim rynku. Po wybuch II wojny światowej zakłady natychmiast upadły a obiekty fabryczne zostały przejęte i wykorzystywane przez nazistów [2.10].

Po zakończonej wojnie w 1945 roku następuje nacjonalizacja fabrycznych przedsiębiorstw, przez co niemożliwe staje się przejęcie zakładów przez prywatnych inwestorów. Najmłodszy obiekt wchodzący w skład dawnych Zjednoczonych Zakładów (Nowa Tkalnia) zostaje włączona do *Łódzkich Zakładów Przemysłu Bawełnianego nr 1 im. Obrońców Pokoju "Uniontex"*. Nadanie numeru 1 zakładom, miało na celu przedstawić je jako wzorcowe. Przedsiębiorstwa oferują dla pracowników stołówkę oraz rozbudowany kompleks przychodni. Zaś dla dzieci pracowników żłobek i przedszkole, adaptując na te potrzeby sąsiadujące pustostany po-fabryczne. W 1987 roku podczas pielgrzymi do Polski Jan Paweł II odwiedza zakłady *Uniontex'u*, błogosławiąc pracujących włóknianki.



Ilustracja 19: Zakłady Scheiblera, widok na Nową Tkalnię [źródło: zb. Ikonografii CMW]

Przedsiębiorstwo w 1989 roku zostaje sprywatyzowane a problemy finansowe zaczynają narastać. Zakup nowych sprzętów włókienniczych stał się nieopłacalny, stopniowo zadłużając firmę. Przekształcenie *Uniotex'u* w Spółkę Aukcyjną, jak i dzierżawienie części magazynowej, nie przyniosło zamierzonych efektów, w konsekwencji doprowadzając w grudniu 2010 roku do ogłoszenia upadku działalności. Od tego czasu kompleksy fabryczne między ulicą Piotrkowską a Kilińskiego, popadały w stopniową ruinę. Obecnie na tych terenach przeprowadzany jest proces rewitalizacji pod nazwą *Fuzja*. W ramach, której *Echo Invesment* zamierza zaadaptować



Ilustracja 20: A- Jan Paweł II odwiedza zakłady *Uniontex* [źródło: Archidiecezja Łódzka], B- Wjazd do dawnej Nowej Przędzalni w okresie strajków [źródło: Kujawska M]

14 zabytkowych obiektów oraz Ogród św. Anny. Plan rewitalizacji nie obejmuje jednak dużego kompleksu dawnej Nowej Tkalni znajdującego się między ogrodami a ulicą Kilińskiego [2.11].

Teren projektowy zlokalizowany jest na obszarze dawnych posiadłości Bielnikowo-Maglowych i Kolupia. Historyczna ulica Kilińskiego stanowi pionową oś rozdzielającą dwa obszary. Cała analizowana przestrzeń jest objęta ochroną krajobrazową o różnej wartości w zależności od danego rejonu. Tak więc obszary I strefy ochrony obejmują najważniejsze obiekty będące pomnikami historii, strefa II chroni obiekty i układy urbanistyczne, strefa III fragmenty obiektów i elementy otoczenia, strefa IV krajobrazu historycznego. Dodatkowo znajdują się w nim granice pomnika „Łódzkiego Wielokulturowego Krajobrazu Miasta Przemysłowego”, w których skład wchodzi m.in.: ciąg ulicy Piotrkowskiej oraz zakłady i osiedle robotnicze na Księżym Młynie. Wśród wpisanych zarówno do rejestru zabytków jak i gminnej ewidencji zabytków, występują obiekty reprezentatywne, kluczowe dla miejskiej sylwetki. Oprócz budynków również ochronie poddane są historyczne kompozycje zieleni urządzonej.



Ilustracja 21: Analiza historyczna [opracowanie własne]

Przestrzeń projektowa znajduje się w istotnym położeniu historycznego miasta Łodzi. Częściowo stanowiących obszar pofabryczny a częściowo mało zagospodarowane tereny przyfabryczne. Na podstawie analiz można wysnuć wniosek, że na przestrzeni lat nie wyklarowała się jednolita struktura zabudowy i zagospodarowania rozciągniętej między ulicą Kilińskiego a zachodnim skrzydłem przędzalni na Księżym Młynie, na obszarze dawnych posiadłości Kulma. Przez co pierwotny pas posiadłości wodno-fabrycznych jest widocznie rozerwany.

6.1.6. Analiza systemów zieleni miejskiej

Rozrastanie miasta przemysłowego na terenach Łodzi przyczyniło się nie tylko do zanieczyszczenia obszarów około fabrycznych, jak również do stopniowego zatracania terenów zielonych na rzecz coraz bardziej gęstej zabudowy śródmiejskiej. Obraz Łodzi z czasów pierwszych osadników stopniowo zostaje zdegradowany a naturalnie wytworzone połączenia zaczy-



Ilustracja 22: Schemat połączeń zieleni [opracowanie własne]

nają zanikać. Elementami przyrody wypełniającymi zabudowany krajobraz stają się: parki miejskie, zielone dziedzińce i zieleń uliczna. Obecnie jak podają autorzy Studium Uwarunkowań: „Parki miejskie, stanowiące niezmiennie od kilku lat 2% powierzchni miasta oraz prawie 30% terenów zieleni urządzonej, posiadają najwyższe walory przyrodnicze i krajobrazowe w mieście”. Dodatkowo autorzy zwracają uwagę na niski procent zieleni urządzonej w zwartej zabudowie kwartałów śródmiejskich, której udział nie przekracza 1% [3.5].



Ilustracja 23: Analiza zieleni [opracowanie własne]

Przeważającym kierunkiem przepływu wiatrów w Łodzi jest wiatr z sektora zachodniego i lokalnie występującego wschodniego. Sytuowanie zabudowy w kierunku osi północ-południe pozwoli na sprawną wymianę powietrza w mieście i uniknięcia tak zwanej miejskiej wyspy ciepła. Dodatkowo przyczynia się do tego koncentracja zwartej zabudowy w centrum a rozluźnienie zabudowy na granicy miasta. Brak lub mała ilość korytarzy powietrza na osi wschodnio-zachodniej oraz mała liczba niepołączonych ze sobą terenów zielonych. Wprowadzenie zabudowy na obszarach dolin rzecznych może powodować zatrzymywanie swobodnego przepływu mas powietrza.

Kluczowe dla miasta jest szukanie połączeń przyrodniczych i wykorzystywanie naturalnego potencjału obszarów. Obecnie poprzerywane szlaki zieleni nie stanowią w większości jednego wspólnego systemu. Szczególnie między największymi parkami i ogrodami miejskimi, które nie tylko stanowią ważny element systemu przyrodniczego, ale również są istotnymi przestrzeniami krajobrazowymi i historycznymi. Zauważalna mała ilość zbiorników wodnych, nie sprzyja zatrzymywaniu wody opadowej w mieście [3.5].

Obszar projektowy rozciąga się wzdłuż doliny dawnego ujścia rzeki Jesień, która ze względu na jej urbanizację, straciła swoją naturalną ciągłość. Pojawiający się na jej dawnym szlaku Park Reymonta, nie posiada połączenia z występującym dalej parkiem Jana Kilińskiego i Stawem przy ulicy Przędzalnianej. Pomimo gęstej zabudowy śródmiejskiej teren bogaty jest w zieleń dziko rosnącą oraz urządzoną. Zieleń wysoka stanowi istotny element krajobrazu w postaci występujących ciągów szpalerów drzew oraz pomników przyrody [3.5].

6.1.7. Zapisy aktów prawa miejscowego

Wyznaczony obszar projektu w całości znajduje się w granicach Gminnego Programu Rewitalizacji miasta Łodzi, który obejmuje obszar Śródmieścia i fragmenty spoza Strefy Wielkomiejskiej. Program rewitalizacji łączy się dodatkowymi programami, w których skład wchodzi m.in.: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Łodzi, Strategia przestrzennego rozwoju Łódź 2020+ czy Krajowym programem ochrony zabytków na lata 2023-2026 [3.6].



Ilustracja 24: Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru 1 [uchwała o miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego]

Teren objęty projektem znajduje się jednocześnie na dwóch obszarach, dla których został uchwalony Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Pierwszy mniejszy: rejon ulic Piotrkowskiej, ks. bp. Wincentego Tymienieckiego, Jana Kochanowskiego i Milionowej; drugi większy rejon alei: Marszałka Józefa Piłsudskiego i Edwarda Śmigłego-Rydza oraz ulic: Milionowej, Jana Kilińskiego, Fabrycznej i Przędzalnianej. Fragmentami rejonu pierwszego wchodzącego w skład terenu projektowego jest: 5.1.ZP/ 6.1.PP/ 6.2.U/ 6.3.MWU/ 6.4.MWU/ 6.5.MWU/ 3KDD/ 2KDZ+T; rejonu drugiego: 5.1.PP/ 5.2.MWU/ 5.3.MWU/ 5.4.US/ 5.5.MWU/ 5.4.US/ 7.2.KS/ 7.4.KS/ 4KDD [3.7].



Ilustracja 25: Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru 2 [uchwała o miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego]

Szczególną uwagę ustawodawca zwraca na ochronę: dziedzictwa kulturowego, układów urbanistycznych oraz zabytków należących do dawnych zespołów fabrycznych. Nowa zabudowa ma uzupełniać w odpowiedni i nieszkodliwy sposób krajobraz uwytatniając historyczne obiekty. Istotny w tym jest kolor materiałów wykończeniowych elewacji. Zakazuje się ekspozycji urządzeń technicznych służących wentylacji lub kominów na elewacji lub dachach bez ich przesłon. Uzupełnienie istniejących struktur miejskich zgodnie z wyznaczonymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy oraz zapewnienie nowej jakości przestrzeni publicznych. Istotnym elementem jest uwytatnienie dawnej bocznic kolejowej w postaci ciągu pieszego lub w projektowanej posadzce [3.7].

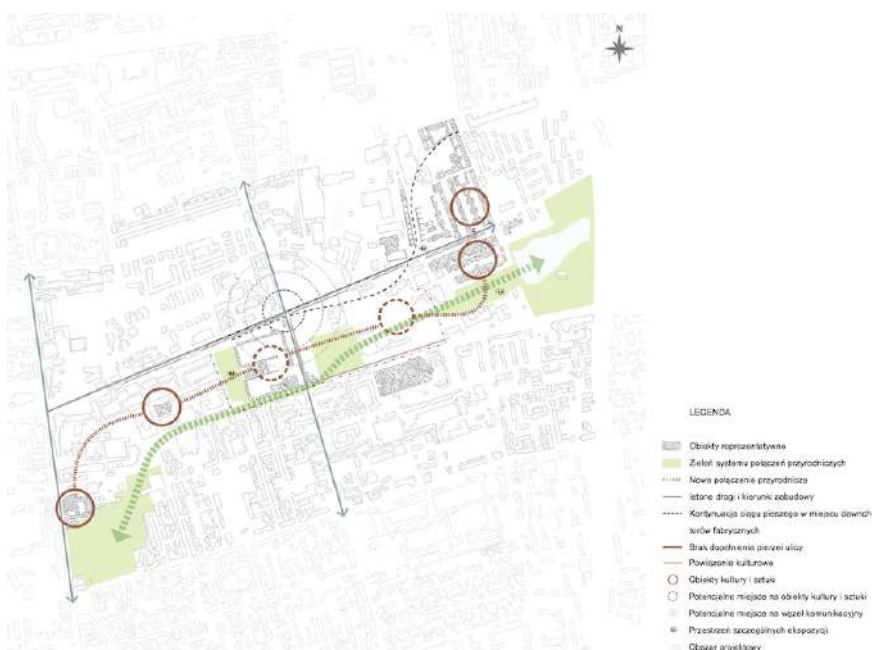
Drugim ważnym czynnikiem w zapisach planu jest dbałość o istniejącą zielen i restrykcje związane z zanieczyszczeniem środowiska. Zachowanie i uzupełnienie istniejących ciągów szpalerów drzew zgodnie z rysunkami planu. Dbałość o nisko emisyjność nowej zabudowy. Retencjonowanie wód opadowych przy jak najmniejszym odprowadzaniu jej do kanalizacji deszczowej. Strefy oznaczone na rysunku symbolami MW/U i U są chronione akustycznie przepisami dopuszczalnego poziomu hałasu.

Projektowane obiekty mogą pełnić funkcję w zależności od przeznaczenia terenu. Na rejon objęty Miejscowym Planem jest możliwość sytuowania m.in.: obiektów usługowych wielkopowierzchniowych, usług sportu, mieszkalnych, mieszkalno-usługowych. Dodatkowymi formami przeznaczenia terenu są: tereny dróg publicznych, tereny placów publicznych, tereny uli-

cy zbiorczej z torowiskiem tramwajowym, tereny dróg rowerowych. Ustanawia się również powierzchnię ograniczoną wysokościową ze względu na lotnisko Łódź-Lublinek.

6.2. Synteza analiz i wnioski projektowe

Wynikiem chaotycznego rozwoju Łodzi w okresie przemysłowym, szczególnie w rejonie dawnej doliny Jesieni jest obecnie rozczłonkowana struktura urbanistyczna rozciągnięta między ciągiem ulicy Piotrkowskiej a dawnymi Posiadłami Księżego Młyna. Obszar dawnej fabryki Uniontexu oraz rejon sąsiadujący z nim od strony wschodniej, zaburzają połączenie między dwoma łódzkimi pomnikami historii. Konsekwencjami idącymi za niezagospodarowaną przestrzenią są: niska atrakcyjność ciągu ulicy Kilińskiego, brak spójności kompozycyjnej, brak wyraźnych przestrzeni publicznych.



Ilustracja 26: Synteza analiz [opracowanie własne]

Jedno z dwóch istotnych elementów wykazanych przez analizy to połączenie zielonych przestrzeni miejskich, które są obecnie zatracone. Głównie problem dotyczy pasa doliny dawnej rzeki Jesień, która przez przemiany przemysłowe straciła istotną wartość środowiskową Łodzi. Obecnie miasto dotykają konsekwencje niekontrolowanego rozwoju pod koniec XIX wieku w postaci niskiej wymiany powietrza. Niesie to za sobą konsekwencje pozostawiania w atmosferze dużej ilości zanieczyszczeń oraz tworzenie tzw. miejskich wysp ciepła. Dodatkowo mała liczba zbiorników wodnych doprowadza do nieprawidłowej retencji wody w mieście.

Drugim istotnym elementem jest kreujący się ciąg kulturowy w dotychczas niezagospodarowanych rejonach. Odpowiednio przeprowadzona przemiana może doprowadzić do wytworzenia silnego ciągu usługowego wzdłuż ulicy Kilińskiego oraz Tymienieckiego. Takie połączenie pozwoliłoby na dodatkową aktywację już wprowadzonych wcześniej adaptacji.

II. CZĘŚĆ PROJEKTOWA

1. Opis koncepcji projektowej

Projekt koncepcyjny skupia się w głównej mierze na stworzeniu wizji urbanistycznej dla obszaru dawnych ziem „*Królestwa Karola Scheiblera*” oraz projekcie architektonicznym pokazujący sposób adaptacji jednej z przemysłowych i zabytkowych fabryk nazwaną „Nową tkalnią”.

Obszar projektowy znajduje się w granicach *Gminnego Planu Rewitalizacji Łodzi* jak również zlokalizowany jest na skraju terenów śródmiejskich. Obszar dawnych terenów rzeki Jasień jest swego rodzaju „świadkiem” przemysłowego dziedzictwa Łodzi i stanowi kluczowy element nie tylko historyczny, ale również środowiskowy.

1.1. Podstawa opracowania

Przedmiotem opracowania projektu urbanistyczno-architektonicznego, były dawne tereny przyrzeczne, rozciągnięte wzdłuż rzeki Jasień. Przed otrzymaniem praw miejskich, na obszarze tych ziem zlokalizowane były młyny zasilane przepływem rzeki. Z biegiem czasu zostały one przekształcone w osady rzemieślnicze. Rozwój Łodzi przemysłowej związany z wynalazkiem silników i maszyn parowych zdefiniował lokalizację największych zakładów fabrycznych wzdłuż największych koryt rzek miasta. Konsekwencją tych działań była regulacja naturalnych cieków wodnych na potrzeby dużych zakładów. Taka sytuacja miała również miejsce na opracowywanym przeze mnie terenie projektowym, na obszarach ziem należących wtedy do zakładów Karola Scheiblera. Na ich obszarze powstał budynek *Nowej Tkalni* wraz z należącymi do niej budynkami maszynowni i stróżówki oraz trakt kolejowy Scheiblera. Naturalne koryto rzeki zostało wprowadzone pod ziemię systemami kanałowymi, mającymi na celu regulowanie przepływu wody na potrzeby fabryk.

Sieć połączeń wód podziemnych z biegiem czasu coraz bardziej się rozrastała, doprowadzając w konsekwencji do zmniejszenia poziomu wody w naturalnym zbiorniku przy fabryce. Dawało to również możliwość zagospodarowania przestrzeni nad sieciami kanalizacyjnymi. Fabrykant decyduje o zasypaniu zbiornika retencyjnego, kreując na jego miejscu stadion dla pracowników fabryki.

Na przestrzeni ponad stu lat zakres funkcjonalny terenów nie uległ zmianie a poszczególne funkcje zaczęły się rozrastać. Fabrykanci Scheibler i Grohmann łączą swoje siły i tworzą potęgę włókienniczą, rozbudowując swoje zakłady fabryczne. Obok stadionu powstaje otwarty basen „*Włókniarza*” należący do *Zjednoczonych Zakładów Włókienniczych*.

Na przełomie wieku XX i XXI zakłady włókiennicze *Uniontex* mieszczące się na obszarze dawnej Nowej Tkalni upadają. Basen zostaje zasypany a obok stadionu powstaje Szkoła mistrzostwa sportowego, która adaptuje tereny miejskie na potrzeby treningów piłki nożnej.

Od 2004 roku budynek dawnej fabryki Scheiblera popada stopniowo w ruinę. Szkoła sportowa ze względu na brak miejsc adaptuje coraz więcej obszarów, jednocześnie odcinając teren śródmiejski o wymiarach ok. 400x250m. Stanowi on kontynuację szlaku przemysłowego zakładów Karola Scheiblera i ze względu na rozwój obszaru Księżego Młyna oraz obecnej Fuzji stanowi to problem nie tylko funkcjonalny, ale również komunikacyjny.

Zasypanie pierwotnego koryta rzeki i zbiornika wodnego oraz wprowadzenie cieku wody pod ziemię, w dobie trwającego kryzysu klimatycznego ma drastyczne konsekwencje dla go-

spodarki wodnej. Obszar jest nieustannie zalewany wodą opadową, która nie może się zmieścić w zbiornikach retencyjnych a zewnętrzna warstwa ziemi nie jest w stanie wchłonąć takiej ilości wody. Skutkiem tego jest powstające na poziomie terenu lustro wody sięgające nawet 50cm. Woda wykorzystując naturalne ukształtowanie terenu spływa wprost na zabytkową strukturę pofabryczną. Obecnie, aby zapobiec naturalnemu spływowi wody, zastosowano wał ziemny stanowiący półśrodek do odprowadzenia wody w kierunku pobliskiego Parku Jana Kilińskiego. Mimo zastosowania bariery, woda opadowa zatrzymuje się wzdłuż ulicy Kilińskiego i Wincentego Tymienieckiego powodując przestoje w jej funkcjonowaniu.

Szkoła Mistrzostwa Sportowego na dziś dzień ma zbyt małą ilość przestrzeni treningowych. Wykorzystuje ona 6 boisk treningowych piłki nożnej i 3 mniejsze boiska do siatkówki, będące niespójnie zagospodarowane. Obiekty administracji zlokalizowane zostały w bliskim położeniu zakopanych kanałów wodnych. Sam teren szkoły ogrodzony jest murem i odcina pieszych od lepszej komunikacji m.in. z *Miejskim Centrum Medycznym* oraz kwartałami mieszkalnymi. Estetyka nie zachęca przypadkowego przechodnia do eksploracji obrzeży szkoły, mimo iż ulice, wzdłuż których jest ona zlokalizowana są jednymi z bardziej istotnych dróg dla miasta (ulica Jana Kilińskiego i Wincentego Tymienieckiego). Historyczny charakter oraz rewitalizacja sąsiednich obszarów stopniowo zaczyna nabierać charakteru mieszkaniowo-usługowego. Światło jupiterów stanowi realną barierę dla nowo powstałych mieszkań oraz zanieczyszcza światłem naturalne sąsiedztwo (Park Jana Kilińskiego). Woda nie jest odprowadzana prawidłowo, z tego powodu regularnie wylewa i pozostaje na obszarze boisk sportowych. Realna potrzeba wymusza odstępowanie fragmentów boisk pod stworzenie zbiorników retencyjnych w dość chaotyczny sposób.

Piłka nożna staje się coraz bardziej popularnym sportem w Łodzi, z tego względu istnieje realna potrzeba odpowiedzi na zastałą sytuację. Wymaga to lepiej zorganizowanych i większych przestrzeni treningowych, stanowiących spójność funkcjonalną i krajobrazową. Dla porównania można przytoczyć przykład Akademii Piłkarskiej Legia Warszawa, która wykorzystuje 9 pełnowymiarowych boisk treningowych i 6 mniejszych boisk pomocniczych. Posiadają prawidłowo zagospodarowaną przestrzeń i są wkomponowane w krajobraz wsi Urszulin.

Zaproponowane przeze mnie założenie zakłada przeniesienie *Szkoły Mistrzostwa Sportowego* na inny teren zgodny ze sposobem funkcjonalnym i krajobrazowym. Na te cele można wyznaczyć kilka obszarów znajdujące się w bliskim sąsiedztwie śródmieścia, ale stanowiące część podmiejską. Proponowane przeze mnie dwa tereny to: 1 działka numer P21 39/25 przy ulicy Konstantynowskiej w dzielnicy Polesie, 2 działki numer W36 79-91 przy ulicy Mahoniowej w dzielnicy Widzew. Na uwolnionych terenach obiekty administracji szkoły zostaną wkomponowane w nowe struktury urbanistyczne.

1.2. Idea projektowa

Głównym motywem projektu było przywrócenie pierwotnego charakteru miejsca i wyeksponowanie zabytkowych struktur fabrycznych, tworząc tym samym spójny ciąg dziedzictwa przemysłowego Łodzi. Wyznaczając najważniejsze elementy, istotne nie tylko obecnie, ale również w perspektywie przyszłości. Dziedzictwo historyczne i środowisko przyrodnicze stanowiły główne aspekty w trakcie prac nad projektem.

Ideą projektową było odkrycie podziemnego biegu rzeki i przywrócenie jej do stanu przed jej zakopaniem i zabudową. Zwracając uwagę na jej duże znaczenie dla tych obszarów nie tylko obecnie, ale przede wszystkim w przyszłości. Dodatkowe wyposażenie przestrzeni o zbiornik retencyjny, pozwoli rozłożyć ilość wody w systemie rzeczny i zapewnić lepsze zagospodarowanie wód opadowych. W przypadku wystąpienia silnych opadów atmosferycznych umożliwić bezpieczne zatrzymanie nadmiaru wody. Przywrócenie stałego zwierciadła wody wzduż ulicy Jana Kilińskiego, dodatkowo podkreśli fasadę zabytkowej fabryki, tym samym scali wizualnie przestrzeń.

Szanując historyczny charakter dawnych terenów aktywności fizycznej pracowników fabryk, chciałbym kontynuować tę ideę otwierając przestrzenie tak, aby każdy mógł obcować z historią przez sport. Było dla mnie ważne, żeby nowe obiekty i przestrzenie publiczne zawierały elementy promocji rekreacji ruchowej. Chcąc połączyć funkcjonalnie obszar Księżego Młyna, Nowej Tkalni i Fuzji przebieg historycznego traktu kolei Scheiblera zostanie wyeksponowany i będzie stanowić spójny, wizualny ciąg przestrzeni publicznej.

Adaptując obiekt zabytkowy, zależało mi na takim przeprowadzeniu działań, żeby dodatkowe elementy były, możliwe do dekonstrukcji i nie uszkadzały przy tym historycznej struktury. Nowa zabudowa musi czerpać inspirację z historii epoki przemysłowej i ją eksponować.

2. Konsultacje społeczne w procesie projektowym

Podjmując się projektu rewitalizacji obszarów zdegradowanych, jednym z jej kluczowych elementów jest zapewnienie mieszkańcom realnego udziału w kreowaniu nowych przestrzeni. W tym celu organ administracyjny ustala konsultacje mają charakter wspólnej pracy nad rozwojem miasta i gminy.

W trakcie procesu projektowego chciałem zawrzeć element konsultacji społecznych, dając możliwość wypowiedzenia się o swoich potrzebach i oczekiwaniach względem nowych przestrzeni. Tym samym uwzględniając sugestie mieszkańców w finalnym projekcie.

2.1. Wyniki badania ankietowego

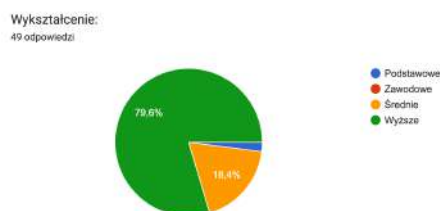
Badanie ankietowe pod tytułem „Udział mieszkańców w procesie przemian terenów po-fabrycznych w Łodzi” zostało przeprowadzone drogą internetową na przełomie października i grudnia 2024 roku. Ankietowane były osoby zamieszkałe na obszarze miasta Łodzi lub osoby zamieszkujące peryferie miasta. W ankiecie wzięło udział 49 osób z czego 61,2% stanowiły kobiety a 38,8% mężczyźni. Ankietowani zostali podzieleni na 4 grupy wiekowe: 1. poniżej 18 lat - 0% 2. między 18-26 lat - 24,5% 3. między 27-50 lat - 42,9% 4. powyżej 50 lat - 32,7%.



Wykres 1,2: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 1 i 2 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

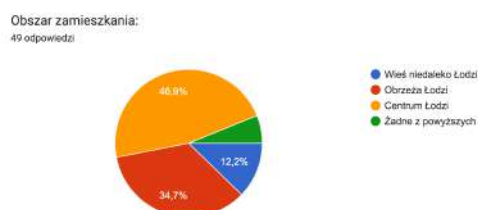
Znacząca większość, bo aż 79,6% osób ankietowanych posiada wykształcenie wyższe. Pozostała grupa osób zaznaczyła, że posiada jedynie wykształcenie średnie.

Większość ankietowanych wskazała, że zamieszkuje obszar śródmiejski, jak również



Wykres 3: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 3 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

obrzeża Łodzi. Nieliczni zaznaczali dalszą odległość zamieszkania.



Długość czasu zamieszkania osób biorących udział w ankiecie była niezbędną do oceny

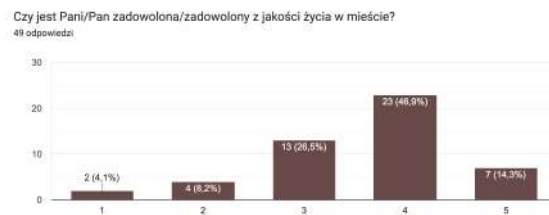
Wykres 4: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 4 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

jakości opinii przy odpowiadaniu na zadawane pytania. Około 60% ankietowanych mieszka w Łodzi całe życie, a 20% ponad 6 lat. Trzecią najliczniejszą grupę stanowiły osoby mieszkające od 1 roku do 5 lat aż 16,3%.



Wykres 5: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 5 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

Na wykresie numer 6 przedstawiono jak bardzo w skali od 1 do 5, mieszkańcy są zadowoleni z jakości życia w mieście. Wynika z niego, że większość osób jest usatysfakcjonowana z życia w Łodzi lub na jej obrzeżach, podając odpowiedź 4 i 5.



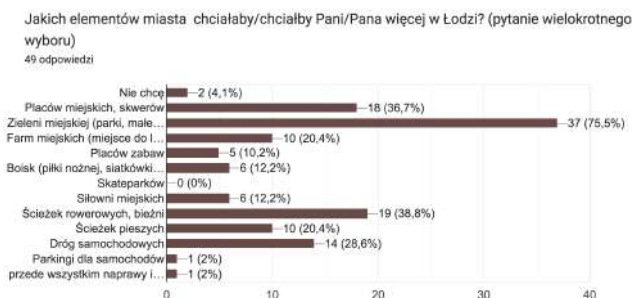
Wykres 6: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 6 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

Łodzianie zostali poproszeni o wytypowanie jednego lub więcej elementów przestrzeni publicznej, będących dla mieszkańców najbardziej atrakcyjnymi zarówno pod kątem wizualnym oraz funkcjonalnym. Najwięcej, bo aż 85,7% osób zaznaczyło odpowiedź „zielen miejska (parki, małe zbiorniki wodne, łąki kwietne, szpalery drzew, itp.)”. Na drugim miejscu znalazły się „historyczne budynki” - 65,3%, na trzecim odpowiedź „ścieżki rowerowe, bieżnie” - 36,7%.



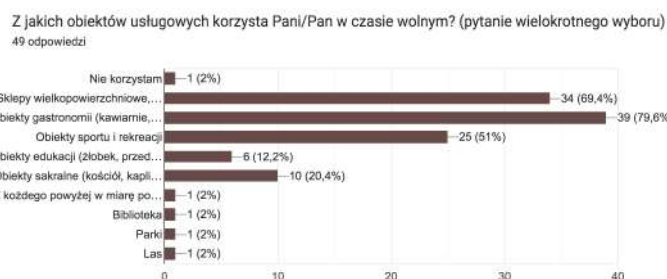
Wykres 7: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 7 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

W następnym pytaniu ankietowani mieli odpowiedzieć na pytanie, „których z wyżej wymienionych elementów chcieliby więcej w przestrzeni publicznej?” Uzyskane wyniki są zbliżone do wcześniej otrzymanych odpowiedzi. Mieszkańcy najczęściej zaznaczali odpowiedź „zielen miejska (parki, małe zbiorniki wodne, łąki kwietne, szpalery drzew, itp.)” - 75,5%. Drugą najczęściej wybieraną opcją zostało „ścieżki rowerowe, bieżnie” - 38,8% oraz trzecie miejsce z wynikiem 36,7% dla odpowiedzi „placów miejskich, skwerów”. Na tej podstawie można stwierdzić, że istnieje potrzeba rozwijania zielono-błękitnych przestrzeni publicznych z elementami umożliwiającymi promowanie codziennej aktywności fizycznej. Dodatkowym wnioskiem jest potrzeba rozwoju połączeń komunikacji pieszo-rowerowej na obszarze miasta.



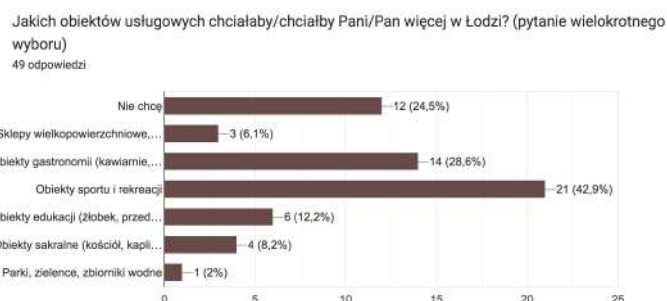
Wykres 8: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 8 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

Nieodłącznym elementem centrotwórczym oraz organizacji procesu przemian jest kwestia usług towarzyszących nowym przestrzeniom publicznym. Kluczowe zatem było uzyskanie odpowiedzi od mieszkańców, z czego najczęściej korzystają obecnie w czasie wolnym od pracy. Najczęściej ankietowani zaznaczali odpowiedź „Obiekty gastronomii (kawiarnie, restauracje, bistra, itp.)” - 79,6%. Zaraz po nich na drugim miejscu z wynikiem 69,4% znalazły się „sklepy wielkopowierzchniowe, galerie handlowe”. Równie często wykorzystywane przez mieszkańców w czasie wolnym są „obiekty sportu i rekreacji” - 51%.



Wykres 9: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 9 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

Kontynuacją wyżej postawionego pytania było sprawdzenie jakich nowych przestrzeni usługowych ankietowani chcieliby w swoim mieście. Najliczniej wskazywaną odpowiedzią zostały „obiekty sportu i rekreacji” - 42,9%, wskazując na istotny problem zarówno dostępu oraz ilości takich obiektów w Łodzi.



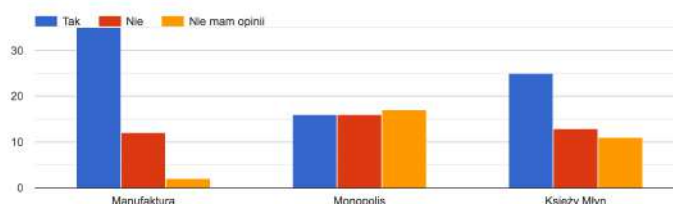
Wykres 10: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 10 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

Ankieta miała również na celu wykazanie czy przemiany dawnych terenów poprzemysłowych, z punktu widzenia mieszkańców były korzystne. W pytaniu zostały wymienione trzy kluczowe dla miasta obszary, które odnowiono w takim odstępie czasu, żeby mieszkańcy mogli mieć na ich temat swoje opinie. Pierwszym wskazanym obszarem była *Manufaktura* zlokalizowana w dawnych zakładach fabrycznych Izraela Poznańskiego, które obecnie zostały przekształcone na wielkopowierzchniowe, centrum handlowo-usługowe. Jest najwcześniej zrewitalizowanym obiektem wśród dwóch pozostałych. Ankietowani wskazywali, że chętnie odwiedzają to miejsce i mają na jego temat wyrobioną opinię. Następnym obszarem było *Monopolis* mieszczące się w trzecim co wielkości zakładzie przemysłowym w Łodzi, specjalizującym się w wy-

tworzeniu napojów alkoholowych. Przestrzeń najpóźniej oddana do nowego użytku publicznego z pozostałych obiektów, mieszcząca obecnie przestrzeń usługową oraz biurową. Mieszkańcy w większości nie mają jeszcze na jej temat wyrobionej opinii, pozostałe głosy są równe jeżeli chodzi o odbiór przestrzeni. Ostatnim przykładem jest obszar *Księży Młyn*, stanowiący dawne tereny przemysłowe Karola Scheiblera. Rewitalizacja terenów dawnych posiadłości jednego z dwóch największych przemysłowców Łodzi, nie ogranicza się do jednego zamkniętego obszaru fabrycznego, ale również miasteczka dla mieszkańców dawnej fabryki. Sam proces przemian dalej trwa i planowane są następne inwestycje. Obszar łączy ze sobą wiele funkcji usług: oświaty, sportu i rekreacji, biurowych oraz publicznych. Dodatkowo powstają tam nowe mieszkania a domy obecnie zamieszkane są poddawane renowacji. Z odpowiedzi ankietowanych wynika, że lubią odwiedzać to miejsce, jednakże nie wszyscy mają jeszcze o nim wyrobioną opinię.

Wykresy 12 oraz 13 pokazują, że większość ankietowanych jest za adaptacją danych

Czy chętnie Pani/Pan odwiedza poniżej przedstawione lokalizacje?



Wykres 11: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 11 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

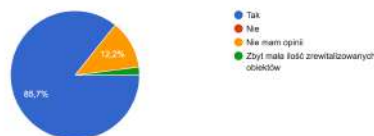
zakładów przemysłowych oraz, że są zadowoleni z przeprowadzanych przemian tych przestrzeni.

Na koniec ankietowani mieli możliwość otwarcie odpowiedzieć na pytanie „co chcieliby

Czy przemiana dawnych, opuszczonych obiektów i terenów fabrycznych jest Pani/Pana zdaniem dobrym pomysłem? 49 odpowiedzi



Czy jest Pani/Pan zadowolona/zadowolony z przeprowadzanych w mieście przemian opuszczonych obiektów dawnych fabryk? 49 odpowiedzi



Wykres 12 i 13: Wyniki badania ankietowego. Pytanie 12 i 13 [źródło: <https://docs.google.com/forms>]

zmienić w swoim mieście?”. Najczęściej poruszaną kwestią była zła organizacja komunikacji –głównie kołowej. Ludzie zauważali, że remonty są częstą przeszkodą w codziennej komunikacji. Wraz ze wzrostem zapotrzebowania na sprawniejszą komunikację kołową, wiąże się potrzeba większej ilości miejsc postojowych. Ankietowani zwracali również uwagę na mało rozwiniętą alternatywę w postaci dróg rowerowych czy sieci komunikacji publicznej. Małą ilość rowerów miejskich oraz stanowisk postojowych dla rowerów i hulajnóg. Inną najczęściej poruszaną kwestią była zieleń miejska oraz przestrzeń do wspólnego spędzania czasu podając przykłady m.in. placów zabaw. Wskazywano na potrzebę kontaktu z wodą i miejsc do odpoczynku na

świeżym powietrzu. Istotnym element krytyki stanowiła estetyka. Mieszkańcy zwracają uwagę na niewykorzystane przestrzenie popadające w ruinę oraz zaniedbane już istniejące osiedla mieszkaniowe.

3. Koncepcja urbanistyczna

Zakłada ona wspólne połączenie rewitalizowanych przestrzeni poprzemysłowych, których spoiwem ma być rzeka Jasień oraz przebieg dawnej kolei Scheiblera. Przestrzeń ma oferować różnorodność funkcji i jej sposobu gospodarowania, ale jednocześnie stanowić spójność wizualną. Wprowadzona zabudowa jest ściśle powiązana z warunkami środowiskowymi przy jednoczesnym poszanowaniu historii przemysłowej. Projektowana będzie dla wszystkich grup wiekowych i dostępna dla osób z niepełnosprawnościami.

3.1. Program funkcjonalny

Zgodnie z wcześniej przedstawionymi ideami oraz przeprowadzonym badaniem ankietowym, projektowane funkcje mają przyciągać nie tylko mieszkańców Łodzi, ale również turystów. Ma ona stanowić spójność z funkcjami sąsiednimi i uzupełniać je o nowe. Możemy wyróżnić i omówić podstawowe rodzaje funkcji jakie będą rozplanowane na obszarze.

Mieszkalnictwo- dedykowana jest przede wszystkim osobom powyżej 30 roku życia, zarówno z dziećmi jak i bez nich. W drugiej kolejności osoby starsze też stanowią istotną grupę docelową wraz z osobami poniżej 30 roku życia. Zabudowa ze względu na warunki środowiskowe nie może być zbyt intensywna, a jej wysokość występuje w przedziale od 3 do 5 kondygnacji.

Usługi- założenie multifunkcyjne, obejmuje takie rodzaje usług jak: handel, gastronomia, biura szczególnie dla branż kreatywnych, sport, rękodzielnictwo. Lokalizowane będą w przyziemiach obiektów z ekspozycją na główne trakty komunikacyjne lub jako wolnostojąca zabudowa czy tereny sportu i rekreacji. Docelowo zapewnieni nowym i okolicznym mieszkańcom 15 minutowe dojście do istotnych punktów usługowych, potrzebnych w codziennym funkcjonowaniu.

Błękitno-zielona infrastruktura- projektowana zieleń powinna stanowić przedłużenie istniejących ciągów zieleni miejskiej, tworząc spójny, ekologiczny korytarz. Wyposażenie przestrzeni publicznych w staw i pomocnicze niecki retencyjne, rowy bioretencyjne wzdłuż biegu rzeki Jasień i Lamus, ogrody deszczowe oraz rowy infiltracyjne wzdłuż rzeki Lamus. Wprowadzenie zielonych stropodachów i odprowadzanie wody deszczowej do zbiorników retencyjnych. Wysokie trawy i rośliny magazynujące nasadzone w rejonach narażonych na rozlew wody ze zbiorników oraz szpalery drzew, zostaną poprowadzone wzdłuż głównych dróg pieszo-rowerowych. W przestrzeniach półpublicznych zostaną zasadzone drzewa liściaste oraz postawione szklarnie do miejskich upraw. Mieszkania na parterach będą miały do dyspozycji prywatne zielone tarasy odseparowane krzewami od części wspólnej [3.4].

Komunikacja- projektowana głównie z myślą o ruchu pieszym i rowerowym. Przewiduje się rozbudowę istniejącej sieci dróg rowerowych, zintegrowanych funkcjonalnie z nową zabudową. Drogi samochodowe zostaną doprowadzone do kwartałów mieszkalnych i obiektów usługowych, jednakże ciągi będą podlegały ograniczeniom prędkości do 30 km/h. Nawierzchnia asfaltowa zostanie zredukowana do minimum, a reszta dróg przyjmie charakter woonerf-ów ze

zwalniaczami prędkości. Kwartale mieszkalne zostaną wyposażone w parkingi samochodowe i rowerowe, zarówno podziemne oraz naziemne. Dodatkowo dla mieszkańców nowych terenów jest dostępny garaż wielopoziomowy, mający na celu zachęcić mieszkańców do drobnej i codziennej aktywności fizycznej. Ważne jest także wprowadzenie szeroko rozwiniętej sieci powiązań pieszych oraz pieszko-rowerowych w postaci kładek lub utwardzonych powierzchni żwirowo-piaszczystych.

Infrastruktura techniczna- przewidywana jest gruntowna przebudowa sieci infrastrukturalnych, związanych z kanałami wodnymi, sieciami instalacji elektrycznej oraz energii cieplnej. Przywrócenie pierwotnego biegu rzeki, będzie wiązać się z usunięciem istniejących kanałów podziemnych, przez które obecnie ona przepływa. Zwrócenie uwagi na estetykę dawnych rozwiązań technicznych i modernizację sieci elektrycznych, stanowiących na chwilę obecną barierę założeń dla obszarów pofabrycznych oraz odciążenie kanalizacji deszczowej i odprowadzenie jej do zbiorników retencyjnych, umożliwi absorpcję wody w grunt. Konieczne będzie zwrócenie uwagi na wprowadzane oświetlenie, aby nie zanieczyszczało obszarów, na których mogą się znajdować zwierzęta. Warto pamiętać, że kwestia rewitalizacji nieodłącznie powiązana jest z problemami społecznymi. Dla zapewnienia bezpieczeństwa na terenie zostanie wprowadzone regulowane, nocne oświetlenie miejskie. Oprawy oświetleniowe będą skierowane ku dołowi, emitując światło o długości fal powyżej 500 nm i dominującej ciepłej barwie 4000-5000 K.

3.2. Warianty przekształceń obszaru

Początek rozważań nad projektem toczył się wokół sposobu zagospodarowania odkrytej rzeki oraz rozmiaru i kształtu głównego zbiornika retencyjnego. W celu odsłonięcia dawnego ciekłu wody konieczne było przeanalizowanie przebiegu systemu kanałowego na podstawie przekrojów terenowych.

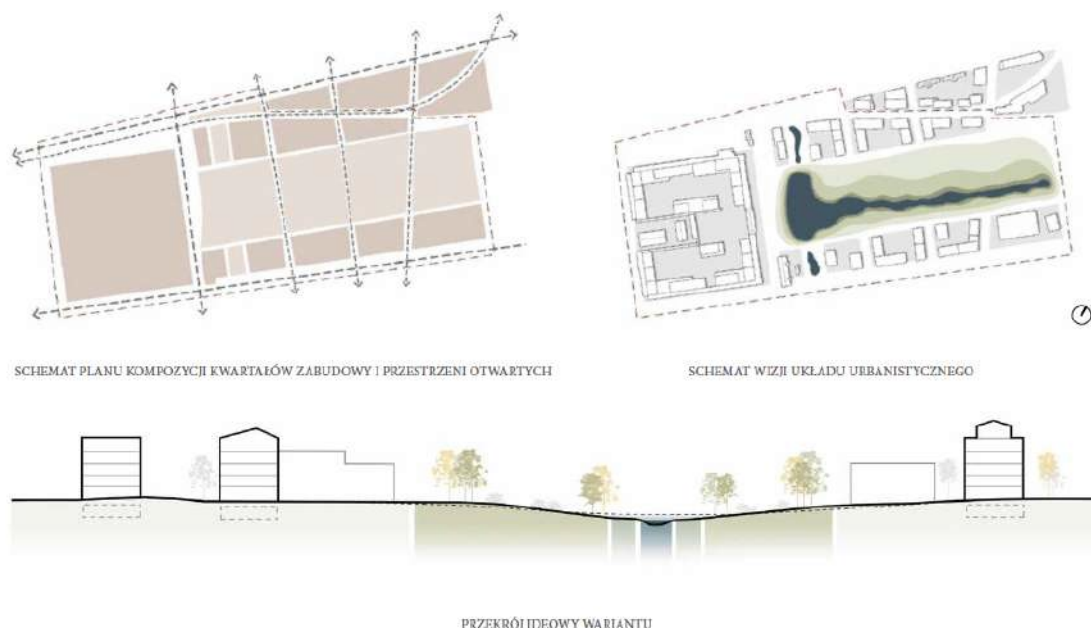
Określenie wymiarów odkrywki należy powiązać z szacowaną ilością nowej zabudowy obszaru i jej typologią. Im większa intensywność i gęstość nowej zabudowy, tym głębszy powinien być zbiornik oraz ciąg rzeczny, a obszar rozlewu wody usytuowany niżej względem projektowanych budynków. Bazą do powstania wizji projektowych było określenie przebiegu głównych ciągów komunikacji i podziału gruntów, tworząc „ruszt” projektowanej zabudowy. Wkomponowanie obiektów polegało na znalezieniu stosunku między rozmiarem systemu wodnego a ilością wprowadzanej zabudowy. Na tej podstawie wytypowano warianty skrajne: o najmniejszej oraz największej wprowadzanej intensywności. Celem tego działania było sprawdzenie jak będzie komponowała się przestrzeń z otoczeniem w granicznych przypadkach oraz odnalezienie między nimi kompromisu, tworząc wariant pośredni.

3.2.1. Wariant o najmniejszej intensywności

Zakłada on, że większość projektowanego obszaru będzie stanowiła zieleń retencyjna a nadmiar wody będzie odprowadzany. Zbiornik wodny będzie delikatnie odkryty, o nieznacznym spadku terenu po obydwu stronach w jego kierunku. Ze względu na małą liczbę wprowadzonych obiektów, będą mogły mieć one większą liczbę kondygnacji oraz dawać możliwość wprowadzenia budynków o większej kubaturze. Zabudowa mieści się w proponowanych ramach, komponując się z otoczeniem.

Zaletami tego rozwiązania jest mniejsza ilość prac ziemnych związanych z odtworzeniem dawnej rzeki i zmniejszenie kosztów, poprzez wprowadzenie obiektów kubaturowych można zagospodarować większą część zieleni retencyjnej na potrzeby usług sportu i rekreacji jak np. boiska czy otwarte baseny.

Istotnymi do uwzględnienia wadami proponowanego wariantu są aspekty estetyczne i finansowe. Duża ilość zielonych przestrzeni może zostać niezagospodarowana, doprowadzając w konsekwencji do jej zaniedbania. Dodatkowo wprowadzona zabudowa może nie przynieść wystarczającego zwrotu finansowego przeprowadzonego przedsięwzięcia, ze względu na małą ilość proponowanych usług.



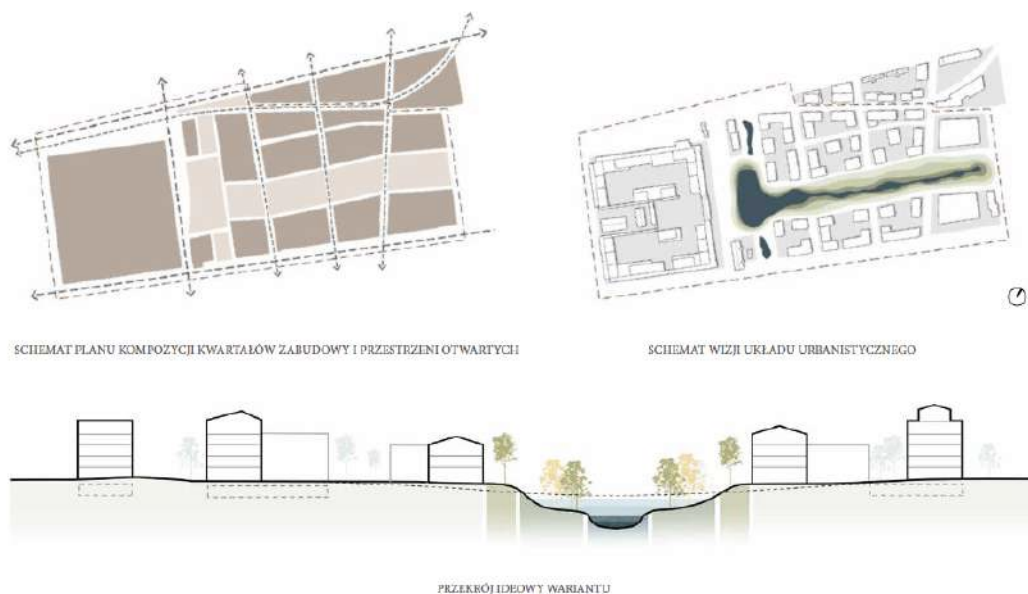
Ilustracja 27: Schemat wariantu 1 [opracowanie własne]

3.2.2. Wariant o największej intensywności

Na obszarze przeważa zabudowa a kwestia przestrzeni zielonych zostaje sprowadzona do wymaganego minimum. Układ urbanistyczny dopasowany jest do proponowanego otwarcia rzeki. Kompozycja zakłada stosowanie zabudowy kwartałowej rozluźnionej, o mniejszej wysokości oraz sytuowanie usług głównie w parterach. Większa liczba obiektów skutkuje zmniejszeniem ilości zieleni retencyjnej, przez co zachodzi konieczność odprowadzania wody opadowej. Konsekwencją takiego zabiegu jest zwiększenie głębokości ciągu rzecznej i głównego zbiornika retencyjnego. Wprowadzenie znaczącej różnicy w wysokości między nową zabudową a ciekim wody, umożliwi zabezpieczyć teren przed wylaniem rzeki.

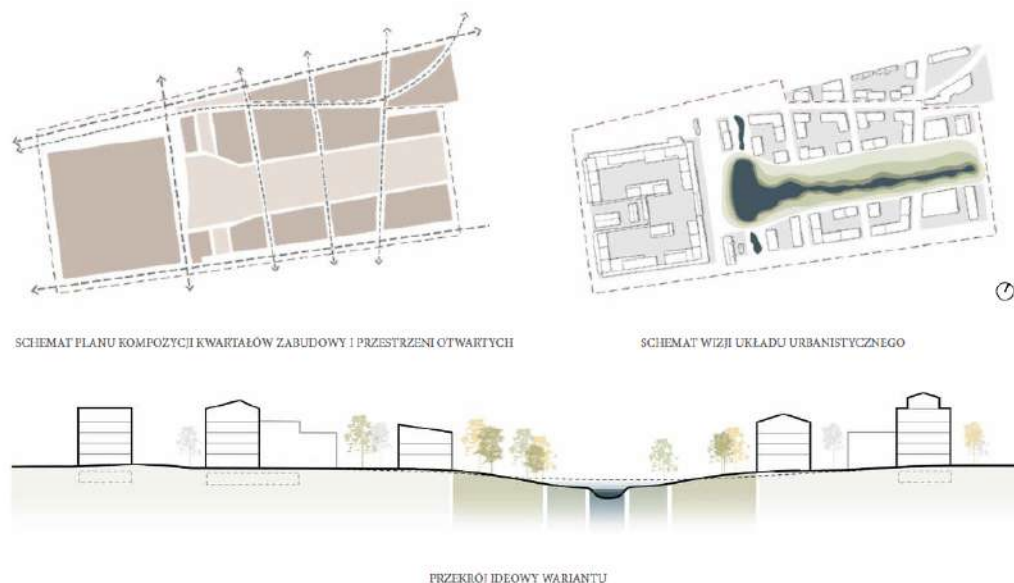
Niewątpliwą zaletą rozwiązania jest maksymalna eksploatacja uwolnionego obszaru. Możliwe uzyskanie dużego zwrotu finansowanego przedsięwzięcia. Większa liczba budynków da możliwość rozbudowy wachlarza usług i może zachęcić w większym stopniu potencjalnych, nowych inwestorów.

Wadami założenia są głównie aspekty przyrodnicze. Woda może zacząć wylewać w niekontrolowany sposób. Mała liczba zieleni retencyjnej będzie uniemożliwiać naturalne magazynowanie wody poza zbiornikami. Ze względu na istniejące wschodnio-zachodnie przepływy powietrza, zabudowa może hamować naturalną wentylację i powiększać istniejące, miejskie wyspy ciepła. Ze względu różnic wysokości między przyrzeczem a resztą obszaru, uniemożliwi dostęp dla osób z niepełnosprawnościami do przestrzeni publicznych.



Ilustracja 28: Schemat wariantu 2 [opracowanie własne]

3.2.3. Wariant ostateczny



Ilustracja 29: Schemat wariantu 3 [opracowanie własne]

Na podstawie dwóch skrajnych założeń zostaje stworzony wariant pośredni, łączący pozytywy i eliminujący negatywy wcześniejszych propozycji. Zachowanie czytelnego układu kompozycji urbanistycznej dopasowanej do stanu obecnego, eksponując obszar pofabryczny. Możliwość wprowadzenia różnego typu obiektów, zarówno małych i wielkopowierzchniowych zapewnia różnorodność funkcji. Taki układ sprawia, że potencjalni nowi inwestorzy mają więcej możliwości inwestycyjnych. Racjonalne zwiększenie ilości zabudowy, umożliwia pozostawienie pasów zieleni retencyjnej, co nie wpływa znacząco na zwiększenie odprowadzanej wody w systemie. Jednocześnie nie jej ilość nie wymusza dużych różnic w poziomie gruntu, co przekłada się na niższe koszty prac ziemnych. Zastosowane rozwiązania sprzyjają tworzeniu ogólnodostępnych przestrzeni publicznych wzdłuż nadbrzeża rzeki, do których dostęp nie będzie utrudniony. Rozmiar przestrzeni zielonych jest również w stanie pomieścić mniejsze otwarte boiska czy korty, które miałyby charakter publiczny lub stanowiły część terenów usług sportu.

3.3. Masterplan

W ramach opracowania dalszej szczegółowej, urbanistycznej koncepcji przestrzennej postanowiono rozwinąć wariant pośredni, spośród trzech, wyżej zaproponowanych możliwości. Taka decyzja wynika z faktu, że prezentuje on najbardziej wyważoną opcję między dobrem środowiska przyrodniczego a nową zabudową. Pozwala rozwinąć strukturę urbanistyczną, nie stanowiąc tym samym barier dla ekosystemu odkrytej rzeki.



Ilustracja 30: Widok aksonometryczny na projektowane założenie [opracowanie własne]

3.3.1. Uwarunkowania planistyczne a rozwiązania projektowe

Granice opracowanego obszaru projektowego obejmują dwa Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego o numerach 113 i 115. Plan miejscowy o numerze 105, obejmuje fragment zabytkową fabrykę Karola Scheiblera, kończąc się wzdłuż ciągu ulicy Jana Ki-

lińskiego. Dugi Plan miejscowy o numerze 115 obejmuje tereny obecnej Szkoły Mistrzostwa Sportowego oraz teren zabytkowej kamienicy po przeciwnej stronie ulicy Kilińskiego.

Projekt urbanistyczny zakłada odejście od obecnie przyjętego dla obszaru numer 115 Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i przedstawienie alternatywnej koncepcji jego zagospodarowania. Argumentem do podjęcia takich decyzji jest dbałość o istotny dla historii Łodzi dawny bieg rzeki Jasień oraz ochrona naturalnego środowiska przyrodniczego. Ze względu na polemikę z istniejącym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego dla fragmentu projektowanego obszaru, istotnym aspektem przy wprowadzaniu zmian zagospodarowania i nowej kubatury, było uwzględnienie wytycznych ze *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego*. Wytyczne uwzględniały nie tylko ogólne zasady kształtowania i ochrony istniejącego środowiska naturalnego, ale również szczegółowe wytyczne dla danego obszaru. Wymogi stanowiły ramę dla przyjętych rozwiązań a obszarowe regulacje obejmują między innymi [3.4] [3.5]:

- Konieczność zachowania elementów o wysokiej wartości przyrodniczej, użytków zielonych oraz błękitnych i dbałości o ich bioróżnorodność.
- Zakaz sytuowania budynków w systemach powiązań korytarzy ekologicznych czy odgradzanie cieków wodnych
- Tworzenie nowych powiązań między terenami aktywnymi biologicznie i umożliwienie migrację zwierząt
- Zapewnienie maksymalnej powierzchni biologicznie czynnej w zwartej tkance zabudowy śródmiejskiej
- Komponowanie przestrzeni publicznych w otoczeniu zieleni

Wytyczne szczegółowe zostały sporządzone dla konkretnych obszarów miasta tworząc Karty Ustaleń. Zakres opracowanego projektu należy do kategorii terenów przeznaczonych pod zabudowę dla strefy wielkomiejskiej a jego wytyczne zapisane są na karcie jednostki funkcjonalno-przestrzennej „Zespołu zabudowy wielofunkcyjnej doliny rzeki Jasień”. Wymogi, które zostały uwzględnione w projektowanej koncepcji to między innymi [3.5]:

- Minimalna powierzchnia biologicznie czynna równa 5% całkowitej powierzchni terenu
- Maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy brutto 2,5
- Wysokość zabudowy powinna być dopasowana do historycznej tkanki urbanistycznej i nie przekraczać wysokości 21m. Dozwolone jest miejscowe zwiększenie wysokości zabudowy do 25m pod warunkiem dostosowania się do zapisanych wytycznych.
- Zapewnienie dostępu dla mieszkańców do parków lub zieleni urządzonej
- Priorytet dla zrównoważonych form transportu i przeprowadzenie działań mających na celu: uspokojenie ruchu samochodowego, promowanie i usprawnianie komunikacji pieszej i rowerowej czy zwiększenie ilości miejsc do poprawy kondycji fizycznej
- Zapewnienie odpowiedniej obsługi miejsc postojowych dla samochodów: od 0,5-1,5 miejsca postojowego na mieszkanie i od 5-15 miejsc postojowych na każde 1000m² powierzchni użytkowej.

Projekt architektoniczny wchodzący również w zakres opracowania urbanistycznego został zaprojektowany zgodnie z przedstawionymi wytycznymi dla Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego numer 113 spełniając między innymi takie warunki jak [3.6]:

- Maksymalna powierzchnia zabudowy nie przekraczająca 60%
- Wskaźnik intensywność zabudowy w granicach od 1,5 do 3,1 i 3,6 dla drugiej działki
- Minimalnej ilości powierzchni biologicznie czynnej 10%
- Dopuszczenie budowy parkingów naziemnych do dwóch kondygnacji i maksymalnej powierzchni ich zabudowy do 70%
- Maksymalnej wysokości zabudowy do 22m z możliwym miejscowym zwiększeniem wysokości zabudowy do 25m pod warunkiem dostosowania się do zapisanych wytycznych
- Minimalna wysokość parteru od strony elewacyjnej to 4m
- Stosowanie dachów płaskich lub o maksymalnym kącie nachylenia do 25%
- Planowanie przestrzeni publicznych wzdłuż szlaku pieszo-rowerowego dawnej kolei Scheiblera
- Lokalizacja przestrzeni, upamiętniającej wizytę Jana Pawła II w Polsce, o minimalnej wielkości 700m²

3.3.2. Kształt i rodzaj zabudowy

Ze względu na wyżej przedstawione wytyczne, nowo projektowana zabudowa musiała zostać dopasowana do otoczenia zarówno pod kątem wysokości oraz intensywności. Projekt zakłada stopniowanie form zabudowy, poprzez kształtowanie zwartych pierzei od strony ulicy i głównych ciągów komunikacyjnych, jednocześnie rozluźniając i otwierając je w stronę terenów błękitno-zielonych. Dopasowanie nowej kompozycji do otoczenia wymagało przeanalizowania form istniejących kwartałów i ustalenie typologii sąsiedniej zabudowy.

Charakterystyczne dla sąsiedztwa projektowanej przestrzeni, były wzdłużne, zwarte układy kamienic zorientowane w kierunku północno-południowym oraz wielkoskalowe przestrzenie przemysłowe lub poprzemysłowe. Układ podziałów przestrzennych przybiera formę siatki, lokalnie zdeformowanej przez przestrzenie zielone.

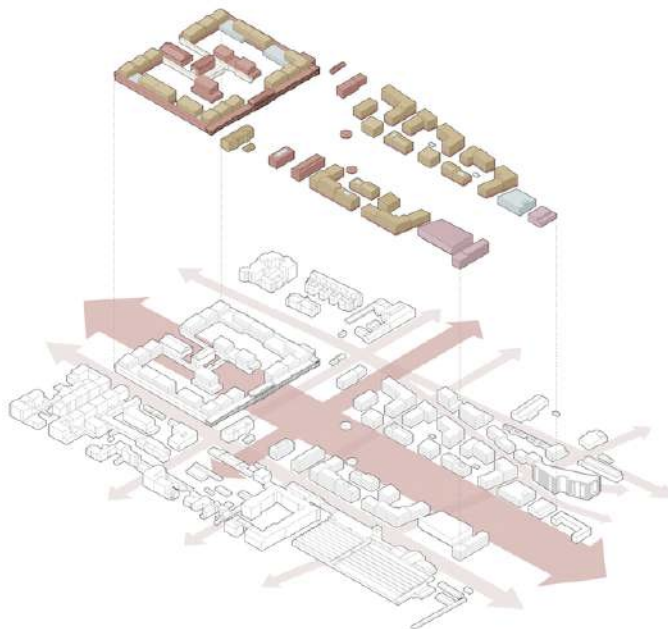
Projekt zachowuje prostą kompozycję podziału przestrzeni na kształt zbliżony do siatki. Rdzeń kompozycji stanowi główna oś biegnąca wzdłuż otwartego biegu rzeki Jasień i przecinając się z drugą osią biegnącą wzdłuż rzeki Lamus. Zabieg kompozycyjny wynika nie tylko z występowania barier naturalnych, ale również z ekspozycji historycznego obiektu Nowej Tkalni Scheiblera. Tym samym przez wprowadzanie nowych obiektów, wytwarza się kształt poprawiający przepływ mas powietrza w kierunku wschodnio-zachodnim, charakterystyczny dla dolin rzecznych w Łodzi. Nowa zabudowa nie przewyższa wysokości sąsiedniej i przyjmuje zakres od 4 do 6 kondygnacji. Nie dominuje nad historycznymi obiektami a lokalne przewyższenia występują w narożnikach kwartałów.

W projekcie występują trzy typy zabudowy: korytarzowa, sekcyjna i punktowa. Taki zabieg zwiększa różnorodność i pozwala dostosować układ przestrzenny do warunków nasłonecznienia. Zabudowa korytarzowa lokalizowana głównie w zwartych pierzejach, umożliwia lepsze zagospodarowanie podłużnej przestrzeni. Zabudowa sekcyjna występuje modułowo i występuje zazwyczaj wzdłuż wózników lub w narożnikach otwartych kwartałów. Elastyczne formy modułu sekcyjnego stanowi również forma uzupełnienia adaptowanej przestrzeni pofabrycznej. Zabudowa punktowa występuje pojedynczo, stanowiąc dopełnienie kompozycji zwartych kwartałów.

Proponowane nachylenie kalenicy dachów wynika z potrzeb kompozycji krajobrazowej jak i również z sąsiedniej typologii obiektów złożenia projektowego. W projekcie zastosowano 4 typy dachów: dach płaski, dach pulpitowy do 20%, dach dwuspadowy o nachyleniu do 20% oraz dla koncepcji architektonicznej dach szedowy. Od strony pierzei ulic zastosowano w większości dachy płaskie, podkreślając miejski charakter przestrzeni. Zwiększanie nachylenia kalenicy odbywa się zgodnie ze zmianą charakteru krajobrazu. Od strony otwartych przestrzeni zielonych stosowano dachy dwuspadowe oraz pulpitowe skierowane kalenicą równolegle do ciągów pieszo-rowerowych.

Na poziomie parterów zlokalizowano funkcje usługowe, aktywizujące przestrzeń publiczną rozciągniętą wzdłuż głównych ulic. Przewiduje się występowanie m.in. lokali gastronomicznych, przestrzeni biurowych, usług rzemieślniczych czy handlu. Elementem spajającym historię miejsca i jego przyszłość jak również, stanowiącym promocję aktywności fizycznej jest hala sportowa oraz kryty basen. Są to obiekty o większej kubaturze, wzbogacone o zielone, oraz ogólnodostępne siłownie i boiska miejskie.

Ograniczając koszty ekonomiczne i środowiskowe związane z budową rozległych parkingów podziemnych, mieszkańcy mają dodatkowo możliwość parkowania swoich samochodów w wielopoziomym garażu oddalonym maksymalnie o 400m w rzucie poziomym od najdalej położonej zabudowy mieszkaniowej. Zabieg ma na celu promocję codziennej aktywności fizycznej, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości parkowania dla osób posiadających samochód.



Ilustracja 31: Schemat izometryczny głównych kierunków zabudowy i funkcji obiektów [opracowanie własne]

Uzupełniając program zrównoważonego projektu była lokalizacja szklarni miejskich. Zostały one zaprojektowane na poziomie terenu, stanowiącego części przestrzeni półpublicznej, dostępnej dla wszystkich mieszkańców kwartału oraz na dachach wybranych obiektów. Szklar-

nie nadają charakter przestrzeni i wzbogacają mikroklimat. Mogą również stanowić element rozwoju wspólnoty nowych mieszkańców.

3.3.3. Obszary rekreacji i przestrzenie błękitno-zielone

W ramach rozwinięcia przewodnich myśli przy kształtowaniu przestrzeni publicznych, położono nacisk na stworzenie rozbudowanej infrastruktury rekreacyjno-sportowej w otoczeniu zieleni urządzonej. Obszar lokalizacji największych przestrzeni ogólnodostępnych rozłożony jest wzdłuż odkrytego koryta rzeki. Aktywności dostępne są dla różnych grup wiekowych i dla osób z niepełnosprawnościami. Wśród zaprojektowanych elementów, znalazły place zabaw, zapewniające inny rodzaj atrakcji dla dzieci starszych i młodszych, boiska sportowe w większej i mniejszej skali. Wyróżnić możemy m.in.: boisko typu „orlik” do gry w piłkę nożną, boisko do gry w padla, boisko do kosza 3x3 osoby jak i boiska do tenisa stołowego. Oprócz tego wprowadzono dwa rodzaje siłowni miejskich. Jedna wyposażona w elementy do ćwiczeń na własnym ciężarze ciała oraz siłownię skierowaną dla seniorów. Wzdłuż dwóch głównych ciągów zlokalizowano altany mogące stanowić drobne lokale usługowe lub zadaszone przestrzenie społeczne. Zapewniono również otwarte przestrzenie integracyjne zorganizowane jako polany piknikowe i strefy z siedziskami.

Układ rekreacyjny współgra z przywróconym, naturalnym krajobrazem, który buduje przestrzenne ściany i podłogę kompozycji urbanistycznej. Projekt przewiduje rozbudowany system retencji wód opadowych i odpowiednią gospodarkę istniejących wód powierzchniowych. Na te potrzeby zaplanowano układ łąk kwietnych połączonych z ogrodami deszczowymi, stosowanie roślinności hydrofitowej wzdłuż brzegu rzeki. Zbiorniki retencyjne w części pofabrycznej, wykorzystywane jako miejsce upamiętnienia wizyty Jana Pawła II, czy fontanny wewnątrz kwartałów. Obszar, którym biegnie koryto rzeczne ma zapewniony obszar chroniący nową zabudowę przed jej zalaniem w wyniku zmian klimatu i gwałtownego podniesienia poziomu wody z rzekach. W celu ograniczenia ilości wód w systemie, na większości budynków zastosowano dachy



Ilustracja 32: Schemat retencji wody [opracowanie własne]

zielone, wchłaniające część wody opadowej. Nadmiar wody zarówno z obiektów, jak i dróg jest odprowadzany grawitacyjnie w kierunku głównego zbiornika. Zastosowany system drenażowy w

częściach, gdzie występują ogrody deszczowe, także jest podłączony do głównego zbiornika. Nadmiar wód w rzece może rozkładać się na sąsiednie dwa mniejsze zbiorniki a dopiero ich nadmiar do kanalizacji burzowej.

Zieleń stanowi dopełnienie założenia i oprócz aspektów ekologicznych jest częścią kompozycji wizualnej. W projekcie założono wzbogacenie głównych ciągów pieszo-rowerowych szpalerami drzew, kontynuujących rytm sąsiedniego drzewostanu, oraz uzupełnienie przestrzeni rekreacji i kwartałów mieszkalnych, drzewami swobodnie rosnącymi. Założono grodzienie żywopłotami prywatnej przestrzeni tarasowej w kwartałach mieszkalnych. Zieleń zaprojektowana jest z myślą o połączeniu jej z już istniejącą zielenią, tworząc nowe ciągi ekologiczne. Całość tworzy zintegrowany z sąsiednim otoczeniem system, odporny na ekstremalne zjawiska pogodowe, ale również sprzyja codziennym aktywnościom fizycznym i integracji ludzi.



Ilustracja 33: Synteza powiązań zieleni [opracowanie własne]

3.3.4. Komunikacja

Według idei przewodniej dla projektowanego założenia o priorytecie dla ruchu pieszego i rowerowego, zastosowano narzędzia do usprawnienia systemu połączeń i zachęcenia mieszkańców do wyboru tego rodzaju przemieszczania się. Lokalizacja obszaru w śródmieściu Łodzi przy dogodnej komunikacji publicznej, dodatkowo może sprzyjać promocji i rozwojowi transportu publicznego.

Ruch samochodowy ograniczono do niezbędnego minimum, projektując go w taki sposób, aby zapewnić ewentualny bezproblemowy dojazd do kluczowych przestrzeni np. dla pojazdów uprzywilejowanych. Z tego powodu na drogach asfaltowych wyznaczono strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h a wzdłuż jezdni zastosowano spowalniacze ruchu oraz zwężenia. Drugim sposobem na ograniczenie prędkości samochodów, było wprowadzenie woonerfów z pierwszeństwem dla ruchu pieszego i rowerowego. Taki zabieg pozwolił na zwężenie dróg samochodowych i poszerzenie pasów zieleni kompozycyjnej wzdłuż głównych ciągów. Pomimo ograniczeń samochody dalej są w stanie się przemieszczać i dojechać do kwartałów mieszkalnych, miejsc postojowych czy obiektów usługowych.

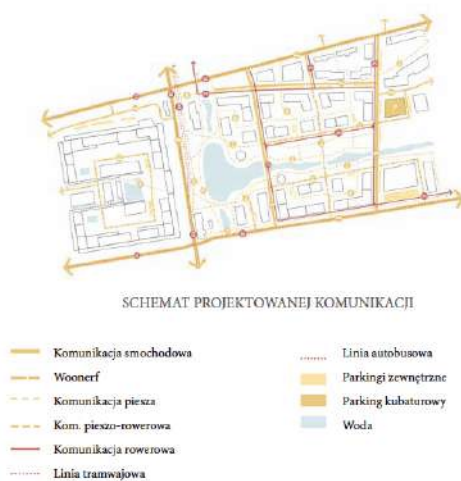
Na obszarze projektowym, wzdłuż głównych ulic oraz przy obiektach usługowych, rozmieszczono strefy parkingowe dla samochodów osobowych z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych. Teren zaopatrzone w dwa parkingi dla autobusów, przewidziane na wycieczki tury-

styczne oraz obsługę wydarzeń masowych w hali sportowej. Dla kwartałów mieszkaniowych zostały zaprojektowane: parkingi wspomagające, kryte parkingi naziemne i podziemne oraz wolnostojący wielopoziomowy garaż. Miejsca postojowe zlokalizowane w otwartych zewnętrznych przestrzeniach zostaną wykonane z geokratki w celu infiltracji wody oraz zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej.

Główne ścieżki piesze założenia zaprojektowano w sposób upraszczający komunikację z kluczowymi elementami życia codziennego. Zapewniają one bezproblemowy dostęp do najważniejszych usług i przestrzeni publicznej, ograniczenie kąta nachylenia nawierzchni w celu łatwiejszego dostępu dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami. Nawierzchnia ścieżek przybiera formę zależną od rodzaju przestrzeni i kontekstu otoczenia. Drogi z kostki brukowej występują w strefach centralnych a w obrębie rekreacji publicznej drogi żwirowo-piaskowe.

Ważnym elementem projektu jest ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż odkrytej rzeki. Na jego drodze zlokalizowane są istotne dla założenia przestrzenie publiczne. Zapewnia on również szybszą komunikację między zachodnio-północnym fragmentem obszaru i południowo-wschodnim, łącząc przystanek tramwajowy z ośrodkiem zdrowia.

Ścieżki pieszo-rowerowe stanowią uzupełnienie systemu komunikacji dróg rowerowych wprowadzonego w projekcie. Zakłada on uproszczenie komunikacji i doprowadzenie jej do osiedli mieszkalnych oraz lokali usługowych. Ma to na celu promocję komunikacji rowerowej i wsparcie polityki niskoemisyjnego transportu.



Ilustracja 34: projektowanej komunikacji [opracowanie własne]

4. Koncepcja architektoniczna

Przedmiotem opracowania koncepcji architektonicznej jest adaptacja zabytkowego obiektu pofabrycznego „Nowej Tkalni”, należącego pierwotnie do łódzkiego fabrykanta Karola Scheiblera. Dawna fabryka stanowi główny element ekspozycji dla założenia urbanistycznego, zlokalizowanego po przeciwnej stronie ulicy Jana Kilińskiego i spaja funkcjonalnie obydwie przestrzenie w jedną. Kryteria przyjęte w projekcie urbanistycznym pozostają niezmienione i dodatkowo rozbudowane o kwestie związane z problematyką dostosowania obiektu zabytkowego do nowej funkcji.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zakłada podział wielkoskalowej przestrzeni na dwa tereny mieszkaniowo-usługowe, przedzielone pasem przestrzeni publicznej z towarzyszącymi jej usługami. Projekt koncepcyjny zakłada zagospodarowanie całego obszaru tkalni i stworzenie obiektu wielofunkcyjnego, łącząc ze sobą wydzielone tereny.

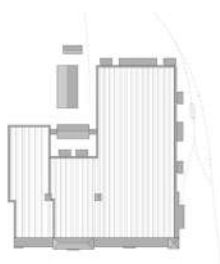
Motywy przewodnim pozostaje temat wody, który również w historycznym obiekcie pełnił swoją kluczową rolę. Lokalizacja zakładów włókienniczych w tym obszarze, wynikała z wykorzystania naturalnego biegu rzeki Jasień do zasilania maszyn parowych. Ciek rzeki przechodzi pod murami fabryki i wychodzi po przeciwnej stronie. Rzeka biegnie wzdłuż maszynowni, gdzie ponownie schodzi pod ziemię i kontynuuje swój bieg w kierunku południowo-zachodnim.

4.1. Adaptacja historycznej zabudowy pofabrycznej

Celem adaptacji jest zapobieganie stopniowej degradacji historycznego obiektu, który z biegiem czasu ulega zniszczeniu. Teren obecnie stanowi wycinek dużego fragmentu przestrzeni śródmiejskiej, który uniemożliwia skuteczną komunikację pieszych i rowerzystów. Na obszarze znajduje się duża ilość zanieczyszczeń, pochodzących zarówno z czasów kiedy obiekt funkcjonował, jak również tych spowodowanych wandalizmem. Zanieczyszczenia przenikają w głąb gleby i spływają do systemu rzeczno. Rolą przeprowadzonych zabiegów jest odwrócenie negatywnych skutków degradacji i stworzenie wyjątkowej przestrzeni reprezentacyjnej, zarówno dla obszaru Fuzji jak i ulicy Jana Kilińskiego.

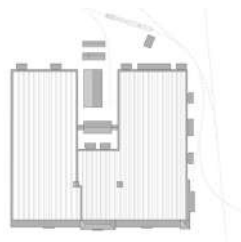
4.1.1. Nawarstwienia historyczne

Na przestrzeni lat obiekt ulegał przemianom związanym z modernizacją jego wewnętrznych struktur oraz sąsiedniej zabudowy i infrastruktury mu towarzyszącej. Pierwotny kształt fabryki zbudowanej w 1889 roku nie jest dokładnie znany, jej wygląd został zdefiniowany na podstawie mapy Jasińskiego z 1910 roku. Najprawdopodobniej skrzydło południowe ze względu na brak dostępnych technologii i odpowiednich zabezpieczeń koryta rzeki Jasień, było mniej rozbudowane względem północnego. Na mapie widać również pierwotną trasę kolei transportu surowców wraz z pomniejszym sąsiednim magazynem.



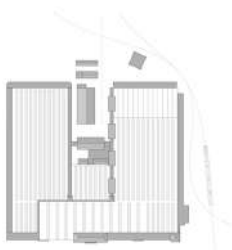
Ilustracja 35: Rzut dachu fabryki Scheiblera z 1889 roku [opracowanie własne]

Symetryczny kształt fabryki, znany ze zdjęć reklamowych jest już widoczny na mapach z 1920 roku. Obiekt posiadał rozbudowaną część południowego skrzydła oraz sieć kolei Scheiblera wraz z sąsiednimi magazynami wspomagającymi.



Ilustracja 36: Rzut dachu fabryki Scheiblera z 1910 roku

Po okresie I i II wojny światowej, bydynek nie odniósł dużych obrażeń a same zakłady zostały przejęte przez państwo. Modernizacja przemysłu wymusza dostosowanie fabryk do nowych systemów produkcji. W okresie przemian politycznych można zaobserwować dużą ilość dobudowanych elementów do pierwotnej tkanki fabryki. Nastąpiła zmiana dachu i wprowadzenie konstrukcji żelbetowych w obiekcie. Kolej zaczęła stopniowo zanikać i zaczynały zwiększać się przestrzenie magazynowe.



Ilustracja 37: Rzut dachu fabryki Scheiblera z 1989 roku [opracowanie własne]

Ogłoszenie upadku firm w 2004 przyczyniło się do stopniowej degradacji zabudowy. Na przestrzeni 20 lat, duża część dachu ze świetlikami uległa zniszczeniu, z tego powodu frontowa ściana stopniowo zaczęła się kruszyć. Szyny kolejowe zostały skradzione a magazyny sąsiednie rozebrane.



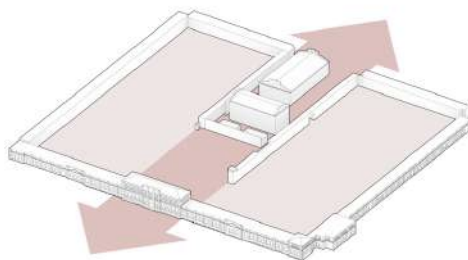
Ilustracja 38: Rzut dachu fabryki Scheiblera z 2024 roku [opracowanie własne]

4.1.2. Sposób adaptacji

Projekt zakłada adaptację fabryki, przy jak najmniejszej ingerencji nowej zabudowy w jego strukturę w taki sposób, aby można było dokonać demontażu nowych elementów bez szkód dla zabytku. Możliwe do demontażu nawarstwienia wykonane w latach 80 zostaną zniesione,

odslaniając pierwotną formę fabryki. W celu poprawy komunikacji wewnątrz zamkniętego obiektu zostaną wprowadzone kontrolowane otwarcia w miejscach kluczowych lub tam, gdzie nastąpiła degradacja historycznej struktury. Elementy związane z historią miejsca zostaną wydobyte w trakcie prac i wkomponowane lub ponownie użyte w nowej strukturze. Prace zakładają gruntowny remont dachów, odróżniając ich formę od pierwotnie zastosowanych rozwiązań.

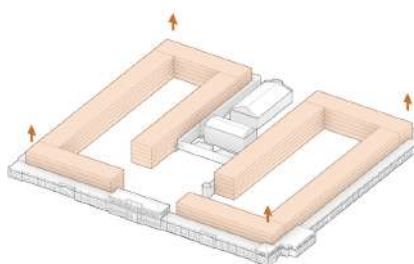
Stworzenie spójnej struktury architektoniczno-urbanistycznej będzie możliwe dzięki do-



Ilustracja 39: Pierwszy rysunek schematyczny pokazujący proces adaptacji dawnej fabryki [opracowanie własne]

stosowaniu odpowiedniej wysokości dla całego założenia. Pierwszym etapem kreacji było utworzenie ścian pierzei o stałej wysokości, dostawionych do istniejących obiektów pofabrycznych.

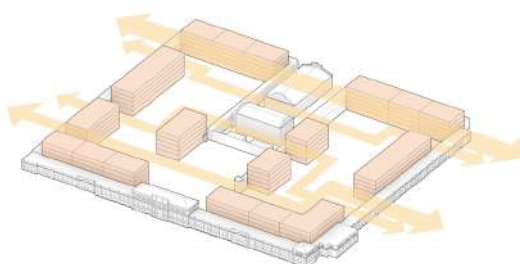
Następnie struktura została rozbita na pomniejsze sekcje w celu lepszego doświetlenia przyszłych mieszkań i wnętrz kwartałów. Zabieg pozwolił również na zwiększenie możliwości



Ilustracja 40: Drugi rysunek schematyczny pokazujący proces adaptacji dawnej fabryki [opracowanie własne]

dopasowania się do układu przestrzennego parterów zabytkowej fabryki względem wyższych kondygnacji.

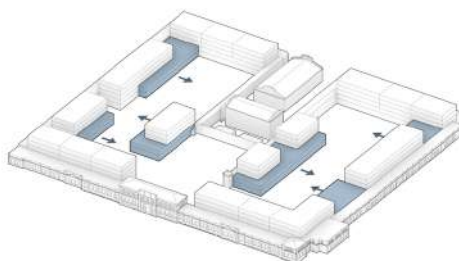
Wyposażenie zabudowy w niezbędne dla funkcji mieszkalnej garaże bez zagłębiania ich w podłoże, będzie możliwe poprzez poszerzenie części parterowych, zapewniających wyż-



Ilustracja 41: Trzeci rysunek schematyczny pokazujący proces adaptacji dawnej fabryki [opracowanie własne]

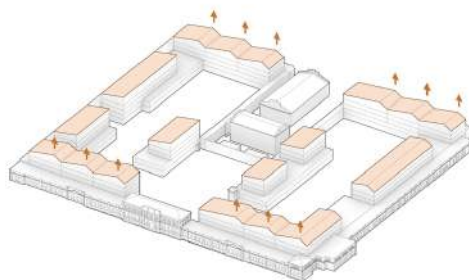
szym kondygnacjom dodatkowy taras. Lokalizacja parkingów naziemnych wynika z istniejących ścian pełnych zabytkowej fabryki i ich sposobu zagospodarowania bez znacznej ingerencji.

Kształt dachów stanowi współczesną interpretację pierwotnie występujących w fabryce dachów szedowych, charakterystycznych dla XIX i XX wiecznych fabryk. Kształt został jednolicie nałożony na całą strukturę zapewniając wizualną spójność.



Ilustracja 42: Czwarty rysunek schematyczny pokazujący proces adaptacji dawnej fabryki [opracowanie własne]

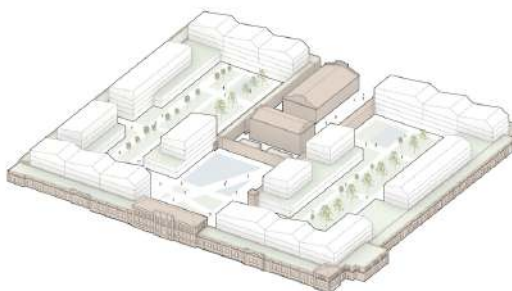
Efektem finalnym jest spójna i multifunkcyjna przestrzeń, wyposażona w niezbędne do życia elementy, posiadająca zarówno część zamkniętą mieszkalno-usługową oraz otwarte tereny rekreacyjne publiczne i półpubliczne.



Ilustracja 43: Piąty rysunek schematyczny pokazujący proces adaptacji dawnej fabryki [opracowanie własne]

4.2. Zagospodarowanie terenu

Plan zagospodarowania opiera się na idei integracji przestrzeni publicznej, usług oraz infrastruktury błękitno-zielonej. Zapewnia spójność kompozycji, w którym człowiek, kultura i na-



Ilustracja 44 Rysunek schematyczny pokazujący stan dawnej fabryki po adaptacji [opracowanie własne]

tura tworzą jedną całość. Usługi w parterach mają za zadanie aktywizować przestrzeń wspólną dziedzińców i tworzyć jej unikalny kameralny charakter. Życie publiczne nie odbywa się jedynie w obiektach, ale rozciąga się w kierunku wewnętrznym oraz zewnętrznym.

Sercem założenia jest centralny pas przestrzeni publicznej o szczególnym znaczeniu historycznym. Układ ma stanowić ścieżkę pamięci pokazując związek wody z powstania przemysłu na ziemiach Łodzi. Przestrzeń wzbogacono o miejsce upamiętnienia wizyty Jana Pawła II w zakładach dawnego Uniontexu.

Znaczenie wody w strukturze urbanistycznej ma nie tylko charakter ekologiczny, ale posiada również wymiar historyczny. Centralnym punktem kompozycji jest zbiornik wody połączony z systemem rzeczny. Pełni on rolę żywego pomnika pamięci, dając możliwość kontemplacji i miejsca wspólnych spotkań. Odsłonięta rzeka stwarza warunki do przedstawienia działania maszyny parowej w obiekcie dawnej maszynowni oraz tworzy przestrzeń integracji społecznych. Dodatkowo w kwartałach zastosowano pomniejsze fontanny pełniące rolę pomocniczych zbiorników retencyjnych i stanowiących wartość estetyczną.

Zieleń występująca na terenie została zagłębiona poniżej poziomu terenu, tworząc formę małych niecek retencyjnych. Zieleń została wzbogacona roślinnością retencyjną, łąkami kwietnymi czy drzewami kompozycyjnymi. Wśród projektowanych niecek przewidziano tarasowe przestrzenie integracyjne z siedziskami i formami małej architektury.

Dojazd do kwartałów czy parkingów naziemnych odbywa się przez woonerfy, stanowiące rolę ulicy, na której pierwszeństwo ma pieszy i rowerzysta. Całość nawierzchni wewnątrz, wykonana jest z podłużnych płyt betonowych, które zostały pozyskane z wcześniej rozebranych posadzek fabryki. Nawierzchnię zaprojektowano tak, aby przepuszczała wodę opadową, tworząc przerwy długości 5 cm między płytami i uzupełniając je trawą. Na obszarze projektowym zostały przewidziane miejsca parkingowe wspomagające usługi oraz mieszkania. Zlokalizowano je zarówno wewnątrz układu, jak i na zewnątrz. Cała powierzchnia parkingów zewnętrznych dla uzyskania większej powierzchni wchłaniającej wodę, zostanie wykonana z geokratki.

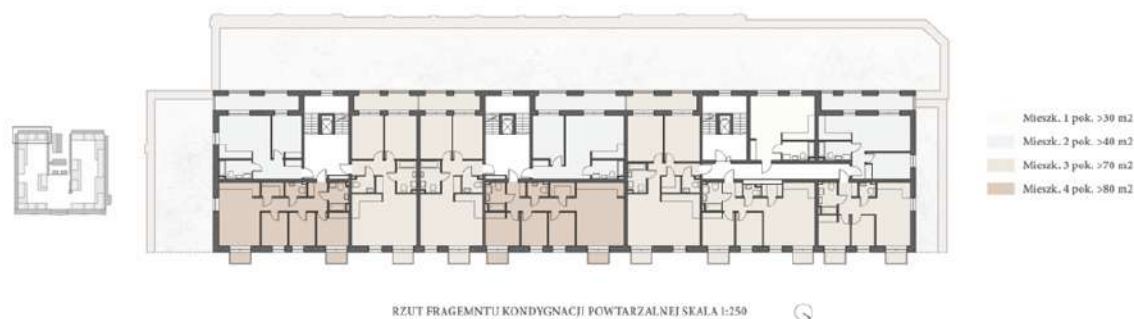
4.3. Układ funkcjonalno-przestrzenny

Partery założenia architektonicznego podzielono na dwa rodzaje: zamkniętych przestrzeni parkingowych oraz otwartych parterów usługowych, stanowiących kontynuację usług od zewnętrznej strony. Pozwoli to na maksymalizację powierzchni usługowych oraz zapewni mniejszą ingerencję w historyczne obiekty.

Kondygnacja powtarzalna złożona jest z zabudowy sekcyjnej, pozwalając zapewnić lepsze doświetlenie oraz zwiększenie jakości mieszkań. Program przewiduje w większości mieszkania od dwóch do czterech pokoi, ale również uwzględnia mieszkania jednopokojowe. Projektowane budynki oferują szeroki wachlarz rozwiązań, umożliwiając dostosowanie go do indywidualnych potrzeb przestrzeni przynależnych. Nowi mieszkańcy mają wybór mieszkań z balkonem, loggie lub tarasów na kondygnacjach pośrednich.

4.4. Dobór materiałów wykończeniowych

Materiały elewacyjne dobierane są na podstawie ich kompozycji z historyczną strukturą założenia. Ważne, aby komponowały się z nią jednocześnie tworzyły jej wizualne zróżnicowanie w celu określenia, gdzie kończy się tkanka historyczna a zaczyna nowa zabudowa.



Ilustracja 45 Rysunki funkcjonalne wybranych fragment założenia [opracowanie własne]

Uzupełnienie pozostałości pofabrycznych musi odbywać się zgodnie ze sztuką konserwacji i stanowić formę reintegracji. Z tego powodu nowa stolarka okienna i drzwiowa musi być, jak najbardziej zbliżona do pierwotnej lub w przypadku istniejących elementów uzupełniona o wyraźnie zaznaczone nowe elementy.

Elewacja nowej zabudowy zostanie wykonana z płyt betonowych, kolorem nawiązując do naturalnej cegły fabryki. Dachy szedowe zostaną wykonane w systemie łączącym na rąbek metalowe płyty. Ich kolor będzie nawiązywać do elewacji nowych obiektów. Przyjęcie takich rozwiązań estetycznych jest spójne z wytycznymi przyjętymi dla nowo projektowanych obiektów na tym obszarze [3.6].



Ilustracja 46 Przekrój oraz fragmenty elewacji projektowanych obiektów [opracowanie własne]

III. PODSUMOWANIE

Rewitalizacja obejmuje szeroki zakres działań mających na celu wyprowadzenie miasta z panującego w nim kryzysu. Niniejsza praca przedstawia obraz rewitalizacji w zakresie prac głównie skoncentrowanych na próbie przywrócenia zdegradowanego środowiska naturalnego, którego konsekwencje widoczne są nie tylko dzisiaj, ale przede wszystkim mogą się zwiększać w przyszłości. Obszary przemysłowe ze względu na szybki pierwotny rozwój w niekontrolowanym tempie, znacząco przyczyniły się pogłębienia tych problemów. Niewątpliwie przekłada się to na jakość życia w mieście oraz wizerunek miasta.

Łódź jako miasto, które zostało założone z myślą o rozwoju przemysłu powinno pielęgnować swoją historię i przywracać nieużywane fabryki tworząc w nich nowe unikatowe przestrzenie zachęcające nowych użytkowników. Niezagospodarowane przestrzenie pofabryczne stanowią nie tylko barierę wizualną, ale również funkcjonalną. Rozwój i renowacja struktur przekłada się na tworzenie nowych miejsc pracy w sektorach usługach, powiązanych z przestrzeniami publicznymi. W konsekwencji rozwija to gospodarkę miasta i kreuje pozytywny wizerunek.

Tereny poddawane procesowi rewitalizacji często zmagają się z szeroko rozumianymi problemami społecznymi. Wspólna troska o środowisko i kulturę może stanowić istotny początek do tworzenia więzi, poczucia wspólnoty oraz wzajemnego poszanowania dobra.

IV. BIBLIOGRAFIA

1. Spis literatury

1. Bohm A., 2006; *Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu: o czynniku kompozycji*. Kraków, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
2. Kostrzewska M., 2009; *Miasta europejskie na przestrzeni dziejów*. Gdańsk, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
3. Wisłocka I., 1975; *Dom i miasto jutra*. Warszawa, Wydawnictwo Arkady.
4. Jardach-Sepiolo A., Sobiech-Grabka K., 2016; *Podmioty prawne w strategicznym planowaniu przestrzennym i rewitalizacji*. Warszawa, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.
5. Musielak K., red., 2014; *Rewitalizacja: przewodnik po łódzkim centrum wiedzy*. Łódź, Urząd Miasta Łodzi.
6. Lorens P., red., 2016; *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast w kontekście przemian społeczno-gospodarczych*. Biuletyn: zeszyt 264. Warszawa, Polska Akademia Nauk: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.
7. Lorens P., 2010; *Rewitalizacja miast: planowanie i realizacja*. Gdańsk, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
8. Lorens P., 2013; *Rewitalizacja miast w Polsce: pierwsze doświadczenia*. Gdańsk, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
9. Kołodziej P., red., 2007; *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast Polski*. Gdańsk, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
10. Bryx M., Jadach-Sepiolo A., red., 2009; *Rewitalizacja miast w Niemczech*. Kraków, Wydawnictwo IRM.
11. Ślodziak J., 2012; *Historia planowania i budowania miast*. Opole, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
12. Missalowa G., 1975; *Studia nad powstaniem Łódzkiego okręgu przemysłowego 1815-1870*. Łódź, Wydawnictwo Łódzkie.
13. Dumała K. i in., 1988; *Miasto i kultura polska doby przemysłowej*. Wrocław, Zakłady Narodowe im. Ossolińskich.
14. Boryczka E., red.; *Rewitalizacja: przewodnik Łódzkie Centrum Wiedzy*. Łódź, Wydawnictwo UMK.

2. Spis źródeł internetowych

1. Hadeer AbdelShakour Ali, i in., 2020; *Economic Development of historic districition through adaptive reuse: The case study of King's Cross regeneration project in London* [online]. Kair: Ain Shams University. Dostęp w: https://journals.ekb.eg/article_182935_7138424397c9dad753e174877153e15e.pdf?fbclid=IwY2xjawFRqrBleHRuA2FibQI-xMAABHdorqmJRe7yQ-aWCNQcrZmHpAm4I3CKDj7v_mXgZR7AUIQGEBZt_V6dQfw_aem_7vOfo-Un95_1Z8qzwoYc5A [Dostęp: 10.09.2024]
2. *Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance* [online]. Dostęp w: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/529921469672181559/pdf/69256-REVISED-ENGLISH-PUBLIC-RR-Toolkit-EN-New-report-date-2017-12-27.pdf> [Dostęp: 10.09.2024]
3. King's Cross: Coal Drop Yard. *The history of King's Cross* [online]. Dostęp w: <https://www.kingscross.co.uk/history-kings-cross-area> [Dostęp: 10.09.2024]
4. Matysiak M., 2010; „Lofty de Girarda” jako przykład rewitalizacji dawnych zakładów przemysłowych w Żyrardowie. *Rocznik Żyrardowski, Tom VIII* [online]. Dostęp w: https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Rocznik_Zyrardowski/Rocznik_Zyrardowski-r2010-t8/Rocznik_Zyrardowski-r2010-t8-s589-609/Rocznik_Zyrardowski-r2010-t8-s589-609.pdf [Dostęp: 10.09.2024]
5. Matysiak M., 2013; *Rewitalizacja jako szansa ożywienia turystycznego miasta Żyrardów* [online]. Warszawa: Akademia Finansów i Biznesu Vistula. Dostęp w: <https://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-3da-65ff5-7ee8-4397-80e2-cac100e18a71> [Dostęp: 10.09.2024]
6. Kotor M., Kulesza M., 2010; *The study of urban form in Poland* [online]. Łódź: Katedra Geografii Politechnicznej i Studiów Regionalnych, Uniwersytet Łódzki. Dostęp w: <https://journal.urbanform.org/index.php/jum/article/view/3957/3272> [Dostęp: 10.09.2024]
7. Wesołowski J., Walczak B.M.; Okres Łodzi fabryczno-przemysłowej (1830-1914). *Budowa przemysłowej potęgi, 05.08* [online]. Dostęp w: <https://atlas.ltn.lodz.pl/> [Dostęp: 10.09.2024]
8. Kazimierczak J.; *Kształtowanie przestrzeni publicznej centrum miast w kontekście rewitalizacji terenów po przemysłowych* [online]. Łódź: Uniwersytet Łódzki. Dostęp w: https://www.researchgate.net/publication/332866323_Rewitalizacja_terenow_poprzemyslowych_a_integralnosc_przestrzeni_centralnej_w_Lodzi [Dostęp: 10.09.2024]
9. Koter M.; Okres Łodzi rękodzielniczo-manufakturowej (1823-18278). *Struktura przestrzenno-funkcjonalna miasta Łodzi wg. stanu z 1828, 04.08* [online]. Dostęp w: <https://atlas.ltn.lodz.pl/> [Dostęp: 10.09.2024]

10. Salm J., Dankowska M.; Okres Łodzi fabryczno-przemysłowej (1830-1914). *Zespoły przemysłowe w dolinie rzeki Jesień*, 05.11 [online]. Dostęp w: <https://atlas.ltn.lodz.pl/> [Dostęp: 10.09.2024]
11. Krystkowski T., Walczak B.M.; Łódź w okresie PRL. *Nowe tereny i obiekty przemysłowe okresu PRL*, 09.05 [online]. Dostęp w: <https://atlas.ltn.lodz.pl/> [Dostęp: 10.09.2024]

3. Spis dokumentów

1. Ustawa z dnia 9 październik 2015 o rewitalizacji
2. Organizacja Narodów Zjednoczonych, Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 przyjęta w dnia 25 września 2015 r.
3. Uchwała nr. XXXV/916/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 września 2016 r. w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Rewitalizacji miasta Łodzi.
4. Uchwała nr. 136 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030
5. Uchwała nr. LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r. W sprawie przyjęcia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łodzi.
6. Uchwała nr. VI/213/19 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 6 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei: Adama Mickiewicza i Tadeusza Kościuszki i ulic: Łąkowej, Marii Skłodowskiej-Curie, Stefana Żeromskiego, Andrzeja Struga, Gdańskiej, Mikołaja Kopernika i Wólczańskiej
7. Uchwała nr. III/58/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei: Marszałka Józefa Piłsudskiego i Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza oraz ulic: Milionowej, Jana Kilińskiego, Fabrycznej i Przędzalnia-nej.

4. Załączniki