

# Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi z 2002 r.

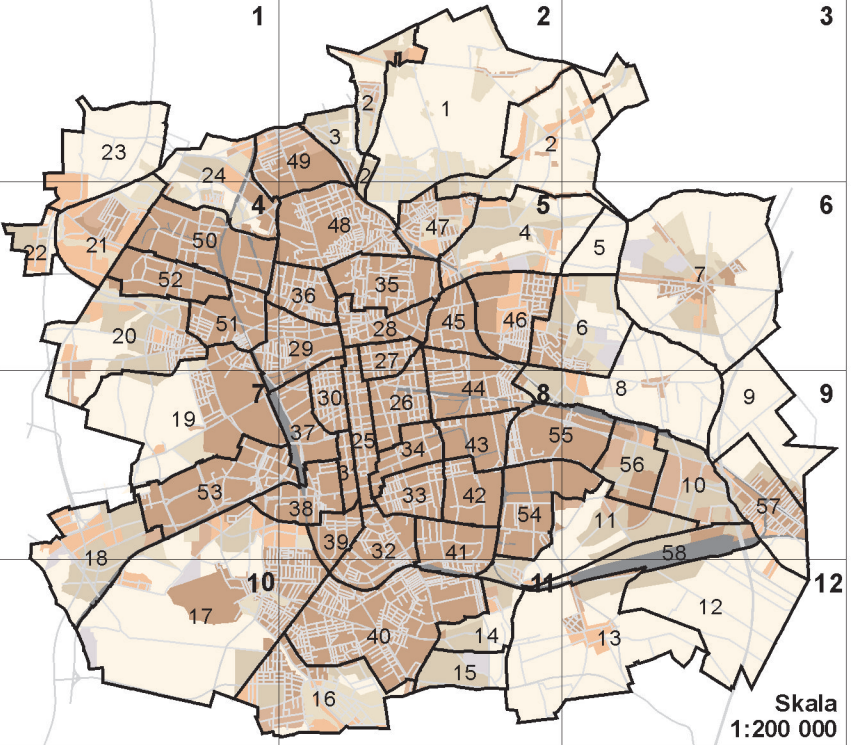
## - ogólne zasady kształtowania i użytkowania przestrzeni miejskiej

**A. Objaśnienia do legendy:** 1 – granice i numery wyodrębnionych jednostek przestrzennych; 2 – korytarze ulic istniejących i planowanych; 3 – tereny kolejowe; 4 – tereny lotniska „Lublinek”; 5 – tereny zwartej i rozproszonej strefy zurbanizowanej (U) miasta, dostępnej – z uwzględnieniem wymogów ochrony dziedzictwa historycznego przyrodniczego oraz innych obowiązujących przepisów (w tym w formie aktów prawa miejscowego) – do inwestowania bez szczególnych warunków (11 938 ha); 6 – tereny strefy niezurbanizowanej (N), naturalnej – w granicach której obowiązuje zakaz wszystkich form zabudowy, w tym także służącej czasowemu użytkowaniu terenów (10 394 ha); 7 – częściowo zabudowane tereny strefy niezurbanizowanej – NB-U (843 ha), dla których podtrzymuje się ustaloną w planach zagospodarowania przestrzennego dostępność do inwestowania bez szczególnych warunków; 8 – tereny strefy niezurbanizowanej NBA (839 ha) i NBAN (579 ha) o rozpoczętych już procesach urbanizacyjnych, których pełne udostępnienie do celów zabudowy (wraz z określeniem, w miarę potrzeb, przeznaczenia i intensywności zagospodarowania) powinno nastąpić z pierwszeństwem zorganizowanych form działań inwestycyjnych, obejmujących w szczególności wyposażenie i urządzenie układu terenów publicznych; 9 – wolne od zabudowy tereny strefy niezurbanizowanej – NA (1111 ha) i NAN (1679 ha), których pełne udostępnienie do celów zabudowy (wraz z określeniem przeznaczenia i intensywności zagospodarowania) powinno nastąpić z pierwszeństwem zorganizowanych form działań inwestycyjnych, obejmujących w szczególności wyposażenie i urządzenie układu terenów publicznych; 10 – tereny strefy niezurbanizowanej zagrożone degradacją przez formy użytkowania i zagospodarowania występujące w otoczeniu: NDAK (839 ha) – obszary o wysokiej jakości krajobrazu i NDAW (319 ha) – obszary dolin rzecznych – których rewitalizacja powinna nastąpić z pierwszeństwem zorganizowanych form działań inwestycyjnych obejmujących całe tereny stref oraz NDAL (542 ha) – tereny leśne, dla których ustala się zakaz wprowadzania wszelkich form nowej zabudowy, z wyłączeniem tych których możliwości wynikają z przepisów szczególnych; 11 – tereny strefy niezurbanizowanej ND (245 ha) mogące stwarzać zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, lub wrażliwe na zagrożenie formami zagospodarowania terenów, w otoczeniu których zmiany w zagospodarowaniu lub użytkowaniu mogą następować z pierwszeństwem zorganizowanych form działań inwestycyjnych; – **zasięg** terenów o cechach miejskich, z zagospodarowaniem wymagającym (w przewadze) rehabilitacji i rewitalizacji ze względów historycznych i kulturowych (725 ha); 12 – w granicach strefy zurbanizowanej – 715 ha; 13 – w granicach strefy niezurbanizowanej, naturalnej – 10 ha; – **zasięg** terenów o cechach miejskich oraz terenów o cechach miejskich nie w pełni wykształconych (początkowa faza urbanizacji), wymagających (w przewadze) rehabilitacji ze względów przestrzennych, użytkowych i technicznych (2235 ha); 14 – w granicach strefy zurbanizowanej – 2117 ha; 15 – w granicach strefy niezurbanizowanej, naturalnej – 118 ha; – **zasięg** terenów złe (w przewadze) zagospodarowanych, nie wykorzystanych lub zdegradowanych, wymagających głębokich przekształceń i zagospodarowania (2286 ha); 16 – w granicach strefy zurbanizowanej: 1893 ha, 17 – w granicach strefy niezurbanizowanej, naturalnej – 393 ha; – **zasięg** terenów stwarzających (w przewadze) różnorodne formy zagrożeń dla środowiska przyrodniczego i krajobrazu otwartego, wymagających działań dla rehabilitacji i rewitalizacji otoczenia oraz przywrócenia ładu przestrzennego (1549 ha); 18 – w granicach strefy zurbanizowanej 334 ha, 19 – w granicach strefy niezurbanizowanej, naturalnej – 1215 ha; – **zasięg** pozostałych terenów zabudowanych strefy niezurbanizowanej: 20 – tereny rozproszonej zabudowy usługowej, szklarniowej, zabudowy związanej z obsługą komunikacji i innej, o cechach niekorzystnych dla środowiska przyrodniczego i krajobrazu – wymagające przekształceń i uporządkowania; 21 – tereny strefy niezurbanizowanej, zajęte przez zabudowę o charakterze (w przewadze) wiejskim; ...– **zasięg** terenów dolin rzecznych, wymagających bezwzględnej ochrony przed zabudową i formami zagospodarowania konfliktowymi z warunkami środowiska przyrodniczego; 22 – położonych w granicach strefy zurbanizowanej U; 23 – położonych w granicach stref NB-U, NBA, NBAN, NA, NAN, ND, NDAK, NDAW i NDAL; 24 – położonych w granicach strefy niezurbanizowanej, naturalnej N; ...– **zasięg** terenów zielonych: 25 – tereny zieleni miejskiej, leśnej i parkowej, podlegające ochronie oraz inne tereny zielone o dobrym i zadowalającym (w przewadze) stanie zagospodarowania, wymagające ochrony (razem: 3 79 ha); 26 – cmentarze (193 ha), objęte bezwzględną ochroną, 27 – tereny urządzeń sportowych (138 ha), wymagające utrzymania, 28 – tereny ogrodów działkowych (845 ha), kwalifikujących się – w przewadze – do restrykturyzacji i ochrony.

**Uwaga:** Linie niebieskie grubsze wyznaczają granicę zasięgu swartego obszaru zainwestowania o charakterze miejskim – strefy zurbanizowanej (U); linie niebieskie cieńsze – granicę zasięgu terenów strefy zurbanizowanej, położonych peryferyjnie i zagospodarowanych ekstensywnie (poza swartą strefą zainwestowania o charakterze m

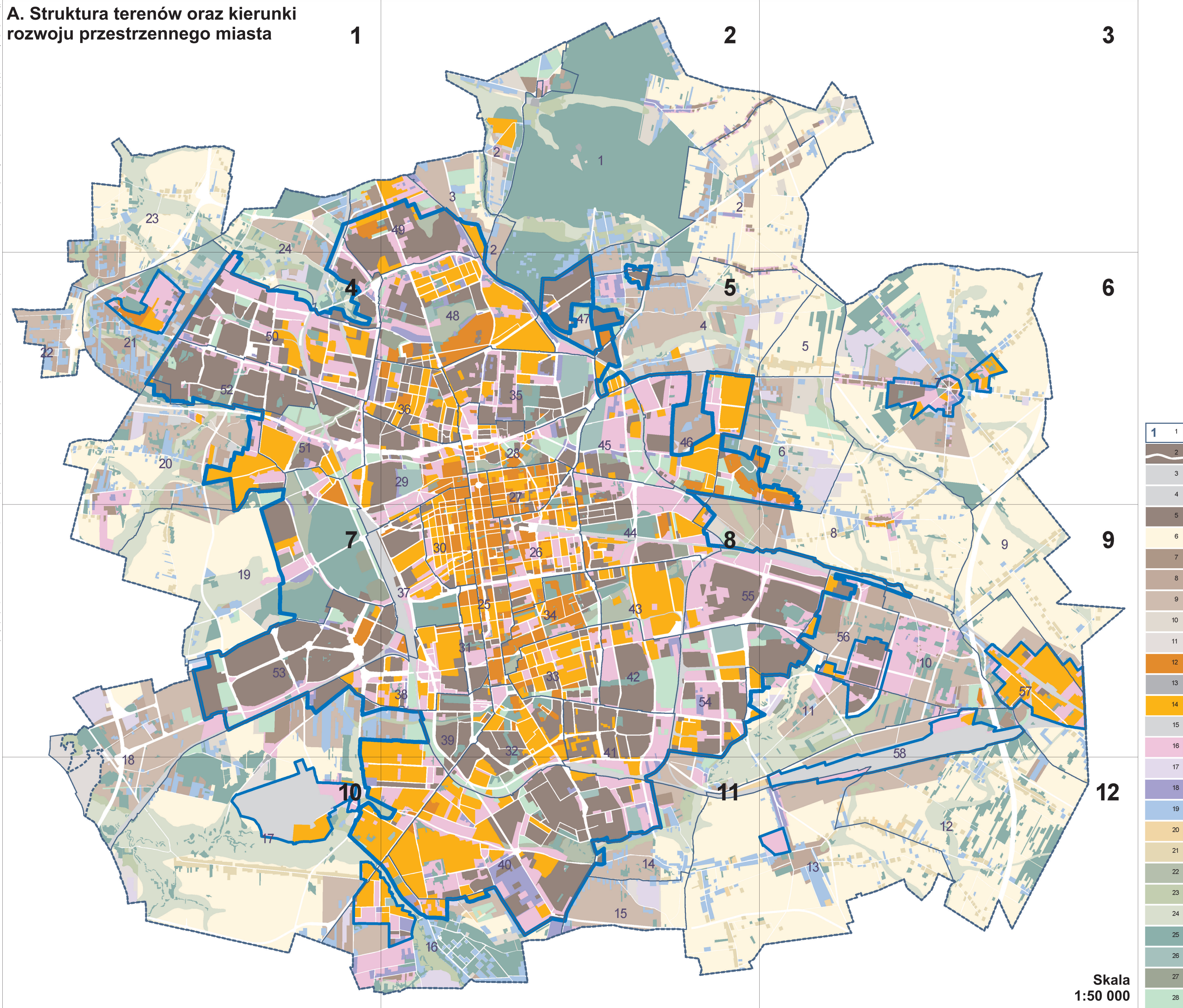
**B. Objaśnienia do legendy:** 1 – granice i numery wyodrębnionych jednostek przestrzennych, 2 – główne ulice miejskie, 3 – tereny kolejowe, 4 – zasięg terenów strefy zurbanizowanej U, 5 – zasięg terenów strefy niezurbanizowanej NB-U, 6 – zasięg terenów strefy niezurbanizowanej NBA i NBAN, 7 – zasięg terenów strefy niezurbanizowanej NA i NAN, 8 – zasięg terenów strefy niezurbanizowanej NDAK, NDAW i NDAL, 9 – zasięg terenów strefy niezurbanizowanej ND, 10 – zasięg terenów strefy niezurbanizowanej, naturalnej N, 11 – granice i numery sekcji podziału mapy miasta.

### B. Podział mapy miasta na sekcje oraz wyodrębnione jednostki przestrzenne



Mirosław Wiśniewski

### A. Struktura terenów oraz kierunki rozwoju przestrzennego miasta





## ATLAS MIASTA ŁODZI

### Plansza XLVI. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, część I

#### Ogólne zasady kształtowania i użytkowania przestrzeni miejskiej

*Mirosław Wiśniewski*

Plan miasta Łodzi

**Wstęp.** System sterowania gospodarką przestrzenną w Polsce – w myśl Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 7 lipca 1994 r. i zgodnie z zasadą suwerenności samorządów lokalnych – rozdziela gestie administracji państwowej i samorządowej oraz znosi hierarchiczność procesu planowania. Polityka przestrzenna państwa realizowana jest poprzez uwzględniane w planach miejscowych – ustalone na podstawie *koncepcji polityki przestrzennej kraju oraz planów zagospodarowania przestrzennego województw* – zadania rządowe, wchodzące w skład programów zadań służących do realizacji ponadlokalnych celów publicznych, sporządzanych przez organy władzy państwowej. Dokumentami obowiązującymi – związanymi bezpośrednio z realizacją celów polityki przestrzennej państwa – są *rejestry zadań rządowych*.

Aktami prawa lokalnego obowiązującymi powszechnie na terenach gmin, a służącymi realizacji celów polityki przestrzennej, mają być *miejsceowe plany zagospodarowania*, uchwalone zgodnie z Ustawą z 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym. Ważność miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych na podstawie ustawy o planowaniu przestrzennym z 12 lipca 1984 r., została poddana limitowi czasu. W celu określenia własnej polityki przestrzennej gminy sporządzają – obowiązkowo – *studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin*. Studia te podlegają uzgodnieniom z organami administracji państwowej, lecz nie powodują instytucjonalnych zobowiązań ani nie stanowią przepisów gminnych. Studia, traktowane jako pierwsza faza procesu planistycznego, służą w szczególności oszacowaniu silnych i słabych stron gminy, określeniu zachodzących w niej procesów, ich dynamiki i tendencji oraz wyrażeniu określenia stanu rzeczy w „punkcie zerowym” – wyjściowym dla zarządzania przestrzenią według zasad prawa. Istotą „punktu zerowego” jest zmiana „filozofii” planu miejscowego, którego podstawą powinna być konstatacja stanu istniejącego, służąca ustaleniu zasad postępowania niesprzecznego z pożądanymi stanami przyszłymi, nie zaś model projektowanego stanu przyszłego, służący ustaleniu zadań związanych z jego realizacją. Dlatego treść *Studium* sprowadza się w pierwszym rzędzie do stwierdzeń opartych na analizie stanu istniejącego (w tym analizy realizacji ustaleń wcześniej obowiązujących planów), nie zaś do zbilansowania tego, co – dotąd planowane – nie zostało zrealizowane.

Jest oczywiste, że w opracowaniu *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi* uwzględnione zostały zasady rozwoju zrównoważonego (*sustainable development*), zgodnie z przyjętą w społeczności międzynarodowej – jako obowiązującą – tzw. „zintegrowaną procedurą zarządzania środowiskiem” (IEM – Integrated Environmental Management), która zawiera w sobie ocenę oddziaływania na środowisko (EIA – Environmental Impact Assessment), ocenę ryzyka środowiskowego (EnRa – Environmental Risk Assessment) oraz ocenę strategii środowiska (SEA) – co oznacza konieczność poddawania planowanych działań weryfikacji poprzez określenie skutków dla środowiska.

**Opracowanie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miastaŁodzi zostało przyjęte Uchwałą Nr LXXVII/1793/02 Rady Miejskiej w Łodzi z 3 kwietnia 2002 r.**

Plan miasta Łodzi

**Uwarunkowania rozwoju zagospodarowania przestrzennego Łodzi; cele polityki przestrzennej** (treść wg załącznika do Uchwały Nr LXXVII/1793/02 Rady Miejskiej w Łodzi)

**Podstawowe elementy diagnozy stanu zagospodarowania i funkcjonowania miasta** (wielkości wg bilansu istniejącego stanu użytkowania i zagospodarowania terenów): 1) struktura zagospodarowania Łodzi, 2) obraz stanu strefowej struktury przestrzennej miasta, 3) infrastruktura techniczna – układ ulicno drogowy Łodzi, 4) infrastruktura techniczna – uzbrojenie terenów, 5) zabudowa, 6) zieleń miejska, 7) środowisko kulturowe – fizjonomia miasta, 8) przestrzeń publiczna, 9) otoczenie miasta – strefa nieurbanizowana, 10) ambicje.

Plan miasta Łodzi

**Struktura zagospodarowania Łodzi.** Podstawę merytoryczną sformułowania celów polityki przestrzennej stanowi diagnoza stanu zagospodarowania i funkcjonowania miasta, przedstawiona w dokumentacji opracowania *Studium uwarunkowań* oraz zdefiniowany w niej obraz struktury przestrzennej form zagospodarowania i użytkowania terenów Łodzi, uwzględniający zarówno zidentyfikowane strefowanie form zagospodarowania miasta, jak i wyrażający jego podstawowy podział na strefę zurbanizowaną (strefę zainwestowania o charakterze miejskim – U) i strefę nieurbanizowaną (naturalną – N).

W strukturze przestrzennej miasta wyodrębniają się: 1) zespół śródmiejski, obejmujący najstarszą – najwyżej wykrystalizowaną i uformowaną przestrzennie centralną część strefy zurbanizowanej, 2) strefa wewnętrzna miasta, ograniczona terenem kolei obwodowej, obejmująca obszar otóżsamiany jako „Stara Łódź” w granicach z 1939 r., 3) położone na zewnątrz kolei obwodowej strefy nowych dzielnic mieszkaniowych i przemysłowo-skladowych oraz zabudowy jednorodzinnej, 4) równie silnie co ekstensywnie zabudowywane tereny strefy nieurbanizowanej.

**Obszar strefy zurbanizowanej (U)** zajmuje 12 857 ha (44% powierzchni miasta, w tym – 10 890 ha obszaru zwartej i 1967 ha terenów zagospodarowanych ekstensywnie – peryferyjnych i rozproszonych). Powszechnie uznawanym kryterium „miejśkości” odpowiada w pełni tylko zespół śródmiejski – najstarsza część strefy, położona wewnątrz kolei obwodowej. Zachowując charakter prostej, dziewiętnastowiecznej regulacji przestrzennej, tworzy unikalny zespół urbanistyczno-architektoniczny „miasta czterech kultur” i jest jednym z ważniejszych atutów Łodzi. Powierzchnia najpełniej uformowanych części śródmieścia (718 ha) stanowi około 2,5% całej powierzchni miasta i mniej niż 6% obszaru strefy zurbanizowanej. Razem z innymi terenami zagospodarowanymi w sposób zbliżony do kompleksowego, jakkolwiek z mniejszym udziałem cech miejskich (razem 3597 ha) i terenami zieleńi miejskiej położonymi w obrębie strefy zurbanizowanej (1114 ha), stanowi to 42% powierzchni obszaru strefy zurbanizowanej. Pozostałe 58% obszaru strefy zajmują tereny o nie zakończonych procesach urbanizacyjnych i przypadkowych formach zagospodarowania.

**Tereny strefy nieurbanizowanej (N)** zajmują 16 465 ha (około 56% obszaru miasta), w tym tereny zabudowy zagrodowej – 551 ha (ponad 3% strefy N). Ekstensywnie zabudowywane tereny położone poza zwartym obszarem strefy zurbanizowanej U (peryferyjne i rozproszone tereny strefy zurbanizowanej oraz różnorodne inne formy zabudowy rozproszonej) i tereny niezabudowane, zdegradowane, zajmują razem blisko czwartą część obszarów otwartych Łodzi.

**Infrastruktura techniczna – układ ulicno-drogowy Łodzi.** Na łączną długość dróg, wynoszącą w granicach miasta około 1600 km, przypada około: 678 km dróg o nawierzchni bitumicznej, 112 km dróg o nawierzchniach innych, utwardzonych (łącznie 790 km – nie-

pełna połowa – dróg o nawierzchniach utwardzonych i bitumicznych), 437 km (ponad 27%) dróg o nawierzchniach nie rejestrowanych oraz 372 km (ponad 22%, co stanowi prawie czwartą część dróg miasta) dróg o nawierzchni gruntowej. Drogi gruntowe – o statusie ulic – stanowią piątą część dróg strefy zurbanizowanej i trzecią część dróg strefy nieurbanizowanej miasta.

**Transport i przemieszczenia.** Infrastruktura systemu transportowego Łodzi charakteryzuje się brakiem w pełni uformowanych ciągów łączących podstawowe części struktury zagospodarowania miasta, brakiem specjalizacji układu, wyczerpywaniem przepustowości tras, niskimi parametrami technicznymi w obszarze śródmiejskim oraz niskimi parametrami technicznymi większości wylotów. Wydolność układu jest szczególnie niska w obszarze centralnym i śródmiejskim. Na trasach bez wydzielonych torowisk narasta konflikt między ruchem samochodowym i tramwajowym. Parkowanie przykrawężnikowe zmniejsza przepustowość ulic.

Węzeł kolejowy PKP w Łodzi nie zapewnia – zarówno w relacjach ogólnopolskich (np. Wrocław – Łódź – Warszawa), jak i regionalnych – wystarczających standardów obsługi powiązań pasażerskich i towarowych. Zmniejszeniu ulega udział PKP i komunikacji tramwajowej w transporcie zbiorowym podmiejskim. Wzrasta udział komunikacji autobusowej.

Zmodernizowane lotnisko Lublinek umożliwiła połączenia lotnicze tylko w relacjach krajowych i śródkoouropojskich; dalsze powiązania międzynarodowe zapewnia dopiero lotnisko Okęcie w Warszawie.

**Infrastruktura techniczna – uzbrojenie terenów. Strefa zurbanizowana.** Łącznie, w zasięgu całej strefy zurbanizowanej (zwartej i rozproszonej), tereny w pełni wyposażone w sieci uzbrojenia zajmują 7593 ha (ponad 59% strefy U – niecałe 26% powierzchni miasta), tereny wyposażone w sieci uzbrojenia, jednak z istotnymi niedoborami (brak wystarczającej gęstości sieci, niskie standardy techniczne) – 2 463 ha (ponad 19% strefy U – ponad 8% powierzchni miasta), tereny wyposażone w stopniu niewystarczającym (pozbawione kanalizacji lub w ogóle nie wyposażone) zajmują jeszcze 2 801 ha (niecałe 22% strefy U – niecałe 10% powierzchni miasta).

**Uzbrojenie terenów. Strefa nieurbanizowana.** Na terenach bez dostępu do kanalizacji w zasięgu sieci wodociągowej pozostaje 3175 ha, a w zasięgu sieci gazowej 945 ha. Na 165 ha terenów pozostających w zasięgu możliwości uzbrojenia w kanalizację (jakkolwiek w formie ograniczonej pod względem standardów obsługi), z dostępu do wodociągu korzysta 47 ha, z dostępu do sieci gazowej – 40 ha. Na terenach możliwych do pełnego skanalizowania – zajmujących około 137 ha – bez dostępu do wodociągu pozostaje 16 ha, bez dostępu do sieci gazowej – 98 ha.

Stan wyposażenia miasta nadal cechuje wiele niedostatków. Część z nich wyraża się brakami ilościowymi i jakościowymi, część – związana jest z trudnymi do usunięcia przyczynami natury strukturalnej, a część – jest refleksem zjawisk jeszcze bardziej skomplikowanych (np. poziom zużycia energii elektrycznej jest niższy od podobnego wskaźnika „cywilizacyjnego” w dużych miastach Polski). Główne problemy wynikają jednak z braku zharmonizowania rozwoju poszczególnych systemów oraz z różnego stopnia zasięgu terytorialnego i kompletności każdego z nich. Strefa zurbanizowana miasta nie dysponuje – na całym swym obszarze – pełnym, odpowiadającym powszechnie uznawanym standardom i spełniającym wszystkie wymogi terenu budowlanego wyposażeniem w sieci uzbrojenia miejskiego oraz w pełni urządzonym układem komunikacyjnym. Przy dostępie do sieci elektroenergetycznych w całym obszarze miasta, tak określonym kryterium odpowiada, w przybliżeniu, zasięg terenów wyposażonych co najmniej w kompletną sieć wodociągowo-kanalizacyjną oraz gazową i (lub) ciepłowniczą. W obrębie strefy zurbanizowanej tymczasem pozostają tereny nie w pełni uzbrojone (poza zasięgiem wyposażenia „kompletnego” – bez jednego lub kilku rodzajów uzbrojenia), zaś w obszarze strefy nieurbanizowanej – rozproszone tereny strefy zurbanizowanej uzbrojone tylko częściowo.

**Zabudowa.** Prawie cała stara Łódź – śródmieście, dawne przedmieścia (dziś – w najbliższym otoczeniu śródmieścia) oraz część nowszych zespołów przemysłowych – jest obszarem o zainwestowaniu w znacznej mierze zdekapitalizowanym. Pozostałe zainwestowanie – głównie stanowiące połowę zabudowy Łodzi zespoły zabudowy mieszkaniowej – pochodzi z ostatniego półwiecza. Jego stan techniczny oraz wartość kulturowa są zróżnicowane. Obiekty i zespoły zrealizowane w ciągu pierwszych 10–15 lat powojennych wyróżniają się odrębnym „stylem”, często – na pograniczu modernizmu i realizmu socjalistycznego. Zbudowane techniką tradycyjną – pozostają w zadowalającym na ogół stanie technicznym. Tworzące większość nowego stanu posiadania miasta zespoły i obiekty – wznoszone, z użyciem dominującej prefabrykacji, od końca lat pięćdziesiątych do początku lat osiemdziesiątych – charakteryzują się znaczną monotonią i przeciętnymi wartościami technicznymi. Stanowiąca główny atut Łodzi zabudowa historyczna (w tym również z okresu międzywojennego) zajmuje niewielką część powierzchni miasta. Duży procent zabudowy powstałej przed pierwszą wojną światową reprezentuje przy tym mierną wartość techniczną. Jej większość – oficy, zabudowa peryferyjna – realizowana była zwykle w niskich standardach technicznych i od dawna oczekuje poważnych prac rehabilitacyjnych oraz modernizacji.

**Zieleń miejska.** Wykorzystująca elementy istniejącego tu pierwotnie środowiska leśnego, jest częścią struktury miasta o najwyższej jakości. Tereny urządzonych parków i cmentarzy (1114 ha w obrębie całej strefy zurbanizowanej) uzupełnia porażająca ilość zieleńi rozproszonej – we wnętrzach kwartałów, nawet w samym centrum – i słabo eksponowanej w pejzażu miasta. Stanowi to ważny, lecz mało wykorzystywany atut Łodzi. Złożony problem stanowią ogrody działkowe – o wielkim znaczeniu społecznym i nikłej funkcji gospodarczej, zajmujące często tereny o niewspółmiernie wysokich korzyściach lokalizacyjnych.

**Środowisko kulturowe – fizjonomia miasta.** Łódź tworzy rozległy, luźny konglomerat niedawno zabudowanych obszarów funkcjonalnych o niewykształconym systemie przestrzeni publicznych, zgrupowanych wokół także nie w pełni uformowanego historycznego śródmieścia, z mało zmienioną – często samorządnie ukształtowaną (a w świeżej jeszcze historii – podmiejską) – strefą pośrednią oraz chaotycznie (razem z wjazdami do miasta) zabudowywaną strefą zewnętrzną, podmiejską. Ze względu zwartością historycznego śródmieścia szczególnie kontrastuje rozluźniona tkanka osiedli mieszkaniowych. Rozrzućność sposobu wykorzystania terenu – zwłaszcza poza wewnętrznym obszarem miasta – tworzy krajobraz z wyraźną „specjalizacją funkcji”, lecz nie miejski. Wielkiej przestrzeni, ale małej skali. Krajobrazy „stare” i „nowe” nie wykazują podobieństwa, a nawet – powinowactwa. Całość – poza śródmieściem i nielicznymi wyjątkami pozbawiona jeszcze wyrazu architektonicznego i przestrzennej spójności – reprezentuje obraz niejednorodny.

**Przestrzeń publiczna.** Układ przestrzenny Łodzi pozostaje ubogi, pozbawiony rozmachu, charaktery wielkomiejskiego. Poza jedyną w skali miasta klarowną kompozycję przestrzenną – osią Piotrkowskiej zakończonej ośmiobocznym placem – i kilkoma fragmentarycznie zrealizowanymi próbami kreacji zespołów o zindywidualizowanym, harmonijnym charakterze, walory krajobrazowe rozwiązań urbanistycznych są znikome – brak osi i założeń organizujących przestrzeń, podkreślających punkty i wytyczających kierunki.

Kształt przestrzeni publicznej (a właściwie jego brak, co ma swe źródło w zasadach modernistycznej kreacji środowiska miejskiego) w części poza śródmieściem nie spełnia należycie funkcji ram życia społecznego, nie zapewnia także mieszkańcom tych dzielnic prywatności. Ze względu na skalę nowych realizacji – dotyczy to większości obszaru miasta, w tym również styku starej części Łodzi z nowymi dzielnicami.

**Otoczenie miasta – strefa nieurbanizowana.** Przy niedostatku koncentracji oraz cech „miejśkości” strefy zurbanizowanej miasta, strefa nieurbanizowana w coraz mniejszym stopniu utrzymuje swój charakter naturalny. Degradujące presji urbanizacyjnej poddawane są kolejne obszary wyłączane z produkcji rolnej; podnosi się stopień zużyciwnia nieodnawialnych zasobów przestrzeni, objawiający się postępującą degradacją środowiska i krajobrazu. Proces – na całym obszarze miasta – powodowany jest ekspansją „urbanizacji parcelacyjnej” i chaotycznym rozprzestrzenianiem się zabudowy. Wskazuje to na brak uregulowań, w interesie publicznym, funkcjonowania mechanizmów ekonomicznych ożywiających gospodarke gruntami.

Plan miasta Łodzi

**Ogólne cele rozwoju w sferze polityki społeczno-gospodarczej (...); Ogólne cele rozwoju w sferze gospodarki przestrzennej (...); Uwarunkowania realizacji ogólnych celów rozwoju w sferze gospodarki przestrzennej** – problemy rozwoju i poprawy jakości struktury przestrzennej miasta: 1) szanse i atuty wobec przyszłości oraz dążeń do integracji miasta i regionu z Unią Europejską, 2) problemy poprawy warunków i jakości życia oraz wydyskania dynamiki rozwojowej, 3) problem zrównoważenia procesu rozwojowego – koncentracji i przywrócenia spójności przestrzennej miasta, 4) problem poprawy jakości przestrzeni miejskiej – przywrócenia ładu przestrzennego oraz „miejśkości”, 5) Problem eliminacji zagrożeń i ochrony środowiska przyrodniczego oraz poprawy jakości strefy nieurbanizowanej, 6) problem koordynacji rozwoju podsystemów i obszarów miejskich, 7) problem potrzeb w zakresie modernizacji i restrukturyzacji miasta, 8) problem skuteczności planowania oraz podstawowych zasad rozwoju i restrukturyzacji miasta, 9) problem jakości planowania i zarządzania – podstawowych wartości oraz podstawowych zasad polityki przestrzennej;

**Szanse i atuty wobec przyszłości oraz dążeń do integracji miasta i regionu z Unią Europejską.** Łódź – położona w środku Polski, ale pozostająca, z racji uwarunkowań historycznych, poza układem najważniejszych krajowych i regionalnych powiązań drogowych i kolejowych – zyskuje wielką szansę odnalezienia się w środku ciężkości planowanych przedsięwzięć państwa w zakresie podstawowej infrastruktury komunikacyjnej. Silny impuls rozwojowy stworzył także decyzje zmieniające podział terytorialny kraju. Duże obszarowo województwo może przyczynić się do poważnego rozwoju funkcji metropolitalnych Łodzi, położonej w jego geograficznym centrum i wyposażonej w infrastrukturę – zarówno administracyjną, jak i kulturalną – niezbędną dla pełnienia funkcji stolicy regionu. Oferowane tu istotne korzyści koncentracji wynikają z faktu, że Łódź już jest funkcjonującym osiemsetty-sięcznym zbiorowiskiem ludzi, które dysponuje stosunkowo dobrze rozwiniętymi, z rezerwami w źródłach zaopatrzenia, systemami infrastruktury technicznej – zwłaszcza wystarczającymi źródłami zaopatrzenia w wodę i energię – jest bliskie rozwiązania najpoważniejszych problemów związanych z unieszkodliwianiem i odprowadzaniem ścieków oraz – dysponuje możliwościami rozwiązania problemów gospodarki odpadami. Jeśli tylko powstające możliwości zostaną zdyskontowane – wielkość i potencjał miasta umożliwią dalszą rozbudowę – ilościową i jakościową – jego funkcji gospodarczych, naukowych, kulturalnych i usługowych. W dzisiejszym stanie zagospodarowania przestrzennego Łódź zawiera rezerwy terenów (w znacznym stopniu uzbrojonych, lecz niedostatecznie wykorzystanych lub wymagających przebudowy) wystarczające dla realizacji – w ramach procesu wewnętrznych przekształceń – zarówno potrzebnej liczby mieszkań w zabudowie wielorodzinnej (miejskiej), jak i obiektów usługowych oraz produkcyjnych. Dysponuje także – w obrębie strefy zurbanizowanej i poza nią – znacznymi obszarami które, odpowiednio wyposażone i wykorzystane, mogą zaspokoić każdy wzrost popytu na tereny zabudowy jednorodzinnej. Innym atutem Łodzi są realne możliwości przygotowania dobrze wyposażonych i doskonale skomunikowanych terenów dla rozwoju nowych stref aktywności, w tym – terenów o wysokich walorach środowiskowych i krajobrazowych. Najważniejszym wreszcie – w kategoriach cywilizacji europejskiej – walorem miasta jest jej dziewiętnastowieczna, zachowana w jeszcze niezmienionym stanie na obszarze 1500 hektarów, architektoniczno-urbanistyczna „całość”. Łódź – tworząc z pozostałymi miastami aglomeracji prawdziwie unikalny zespół architektury XIX w. – stoi przed wielkim wyzwaniem zagospodarowania tego dziedzictwa kulturowego. Najważniejszym i najbardziej owocnym dziełem będzie tu wykreowanie, w naturalnym nawiązaniu do wątków historii, miejsca kontaktów różnych kultur które miasto stworzyły. Łódź – stolica regionu – nie może, także dla tego regionu, pozostać tylko „regionalną”. Uczestnictwo w kulturze, jej tworzenie – to najważniejszy probierz „miejśkości” i w dłuższej perspektywie ta sfera będzie traktowana jak podstawowy „czynnik miastotwórczy”, na równi ze sferą gospodarczą.

Najważniejsza szansa Łodzi nadal wynika z jej korzystnego położenia, największą barierą rozwojową jest brak wystarczająco silnie rozwiniętych związków komunikacyjnych i gospodarczych z bliższym i dalszym otoczeniem. Racją bytu Łodzi jest zatem – poza bezdyskusyjnym wzmocnieniem powiązań o zasięgu regionalnym, tak istotnym dla pełnionych przez nią funkcji metropolitalnych – wykorzystanie perspektyw jakie tworzy planowany węzeł autostrad A-1, A-2 i drogi ekspresowe S-14 i S-8 (w tym powiązanie z lotniskiem w Łasku). Odpowiednio do tego rozbudowane – razem z modernizacją łódzkiego węzła kolejowego – możliwości powiązań kolejowych oraz włączenie w europejską sieć TGV, mogłyby zapewnić szansę budowy węzła logistycznego o randze europejskiej. Trzecia szansa – wzajemnie korzystnej współpracy z Warszawą – może stworzyć bardzo szybkie bezpośrednie połączenie kolejowe obu miast (z czasem przejazdu do 40 minut), zapewniające także (razem z połączeniami autostradowymi) sprawną obsługę międzynarodowego portu lotniczego (Okęcia lub nowego, położonego pomiędzy obu miastami). Taki program – w istocie bez możliwości wskazania dobrej alternatywy – musi wymagać, po raz drugi w historii Łodzi, interwencji państwa i koordynacji działań w skali kraju.

Plan miasta Łodzi

**Podstawowe cele polityki przestrzennej związanych z tworzeniem warunków rozwoju; Podstawowe cele programowe – zadania, służące realizacji celów polityki przestrzennej.**

**Podstawowe cele polityki przestrzennej związane z tworzeniem warunków rozwoju.** Ogólnie określone cele rozwojowe miasta powinny uwzględniać, zgodnie z jego istotą, nadrzędną potrzebę budowy – uznającego wspólnotę celów – społeczeństwa obywatelskiego oraz obejmując szeroko rozumianą poprawę warunków życia. Oznacza to, między innymi, potrzebę uczynienia miasta bardziej atrakcyjnym – wygodnym, przyjaznym i bezpiecznym oraz pięknym; miastem akceptowanym i wiążącym ze sobą. Droga do tego celu wiedzie poprzez podnoszenie poziomu życia – poprawę stanu istniejącego, poprawę funkcjonowania struktur i systemów, ciągle dostosowywanie do zmieniających się warunków – oraz poprzez rozwój nauki i kultury. Najważniejsze u progu nowego stulecia wyzwanie cywilizacyjne dla społeczności samorządowej i dla jej przyszłego rozwoju, wynika ze znaczenia potrzeby zrównoważenia całego procesu rozwojowego i uporządkowania stanu zagospodarowania przestrzeni Łodzi oraz wytworzenia, w harmonii z przyrodą, wysokiej jakości ram życia. W świetle rozpoznania najważniejszych uwarunkowań oraz najważniejszych problemów rozwoju i poprawy funkcjonowania struktury przestrzennej miasta przyjmuje się, że dla spełnienia celów polityki społeczno-gospodarczej, rozwiązania problemów rozwojowych oraz zaspokojenia potrzeb i aspiracji mieszkańców Łodzi – należy:

- Podjąć wielkie wyzwanie uczynienia z Łodzi – na jej 600-lecie (i 200-lecie Łodzi przemysłowej) – metropolii europejskiej. Wykorzystać daleko idącą wspólnotę interesów z interesami gmin regionu i aglomeracji, oraz miasta stołecznego Warszawy, w przyspieszaniu realizacji programów rządowych dla ukształtowania silnych związków z otoczeniem i otwarcia na zewnętrzne powiązania komunikacyjne drogowe, kolejowe (ze szczególnym uwzględnieniem połączeń z Warszawą) i lotnicze, stwarzające, poprzez możliwość budowy węzła logistycznego o randze międzynarodowej, szansę pełnego zdyskontowania korzyści położenia i własnych atutów miasta dla rozwoju usług i funkcji metropolitalnych centrum regionu.
- Odzyskać dynamikę rozwojową Łodzi – zapewnić atrakcyjną ofertę pracy i zamieszkania oraz warunki dla stałego procesu tworzenia coraz wyższej jakości przestrzennej miasta i podnoszenia poziomu jego społecznej akceptacji.
- Zrównoważyć rozwój przestrzenny Łodzi – zahamować proces rozpraszania i podporządkować przyszłe działania potrzebie odbudowy spójności miasta. Doprowadzić, dla stworzenia warunków racjonalnego rozwiązywania problemów, do wyodrębnienia w obszarze miasta i wypełnienia treścią odpowiadającą powszechnie uznawanym standardom, dwu podstawowych stref: rzeczywistej strefy zurbanizowanej (U), w pełni wyposażonej i zapewniającej możliwość nieskrępowanego inwestowania w zakresie zgodnym z celami polityki przestrzennej oraz strefy nieurbanizowanej, naturalnej (N), z zasady chronionej przed rozszerzaniem zabudowy.
- Skoordynować i podnieść poziom rozwoju systemów uzbrojenia miejskiego i stref zagospodarowania miasta – w tym usunąć sprzeczności rozwojowe „problemowych obszarów” miasta, wyrównać poziom rozwoju systemów transportowych i standardy obsługi – oraz zapewnić warunki rozwoju infrastruktury w obszarach strefy nieurbanizowanej (strefach NA oraz NBA) wyodrębnionych dla stworzenia możliwości przyszłego powiększenia zasięgu strefy zurbanizowanej.
- Zapewnić warunki stymulujące i regulujące procesy modernizacji oraz restrukturyzacji Łodzi, w tym warunki związane z uzyskiwaniem wszelkich form pomocy finansowej – z budżetu państwa i z funduszy europejskich – dla rehabilitacji i rewitalizacji historycznych obszarów zurbanizowanych oraz zespolenia z nimi reszty terenów miasta. Stworzyć warunki wykorzystywania historycznych zespołów urbanistyczno-architektonicznych Łodzi dla kreacji nowych funkcji i usług metropolitalnych.
- Wykreować wysoką jakość środowiska zurbanizowanego – zapewnić zagospodarowanie i ochronę najbardziej wartościowego dziedzictwa kulturowego oraz uznać podstawowej wagi potrzebę uformowania czytelnego i bogatego systemu przestrzeni publicznych miasta i potrzebę programów upiększenia miasta. Pospieszyć z kontynuacją i poszerzeniem kompleksowych działań restrukturyzacyjnych i rehabilitacyjnych w całym obszarze śródmieścia, którego znaczenie integrujące społeczność miasta jest nie do przeszacowania. Wykreować, w formie kompleksowej i spektakularnej realizacji przedsięwzięcia architektoniczno-urbanistycznego, wspólneszy symbol Łodzi ilustrujący determinację społeczności miasta w dziele budowy nowej jakości życia.
- Zharmonizować zagospodarowanie najbardziej wartościowego dziedzictwa przyrodniczego miasta, wyeliminować zagrożenia i zapewnić warunki ochrony środowiska naturalnego oraz zaprowadzenia – w obszarze strefy nieurbanizowanej stanowiącym, jako całość terenów dotąd niezabudowanych, bezcenne dobro publiczne – ład przestrzennego, w tym ukształtowania wysokiej jakości parkowych form krajobrazu terenów otwartych i uporządkowania otoczenia wjazdów do miasta.
- Wdrożyć i konsekwentnie utrwaćć system wartości, służący budowie obywatelskiej wspólnoty miejskiej i stanowiący podstawę polityki przestrzennej – w tym zasadę i kryteria równoważenia bilansu korzyści oraz zasadę i kryteria równoważenia rozwoju środowiska przyrodniczego i kulturowego – co wyraża także potrzebę szczególnego uwzględnienia kategorii dobra publicznego, oraz potrzebę osiągnięcia pełnej konsolidacji społecznej wokół programu rozwoju Łodzi.
- Wdrożyć i konsekwentnie stosować – w procesie planowania i realizacji polityki przestrzennej – podstawowe zasady rozwoju i restrukturyzacji miasta – w tym zasadę koncentracji działań i zasadę potęgowania efektów w oparciu o jednoczesność i wielokierunkowość działań. Podnieść – z uwzględnieniem możliwości poprawy skuteczności planowania przestrzennego oraz możliwości wpływania na rozwój systemu prawnego – jakość i skuteczność instrumentów realizacji polityki przestrzennej. Opracowaniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (tworzących powszechnie obowiązujące lokalne regulacje prawne) – dla zapewnienia zgodności przebiegu procesu rozwojowego z celami polityki przestrzennej i spełnienia związanych z ich realizacją wymogów formalno-prawnych – objąć sukcesywnie cały obszar miasta.
- Doprowadzić do ustalenia precyzyjnego podziału kompetencji uczestników procesu rozwojowego oraz sformułowania zadań i programów służących realizacji ponadlokalnych i lokalnych celów publicznych. Listę zadań i programów – z określaniem działań o charakterze priorytetowym – skoordynować z całością problemów planowania i polityki przestrzennej miasta, sąsiadujących gmin oraz programami zadań rządowych.

Plan miasta Łodzi

**Podstawowe cele programowe – zadania służące realizacji celów polityki przestrzennej.** Warunkiem zgodnego z ogólnymi celami, w sferze polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej, wszechstronnego zharmonizowania procesu rozwojowego miasta jest zatrzymanie i odwrócenie niekorzystnych tendencji i – przy maksymalnym zdyskontowaniu wszystkich szans – wyeliminowanie słabych stron i zagrożeń oraz rozwinięcie walorów miasta. Osiągnięcie takiego stanu rzeczy równoznaczne jest z realizacją najważniejszych celów programowych i zadań) sformulowanych na podstawie rozpoznanych (sprzyjające i ograniczające) uwarunkowania rozwoju miasta.

Odpowiednio do ustalonych ogólnych celów polityki przestrzennej, przyjęta została lista szczegółowych celów programowych dotyczących: 1) kształtowania związków z otoczeniem oraz w sferze wewnętrznej, 2) równoważenia rozwoju przestrzennego – wyrównywania i koordynowania poziomu rozwoju stref zagospodarowania oraz odyskwiwania spójności przestrzennej miasta, 3) wyrównywania i koordynowania poziomu rozwoju systemów infrastruktury – w zakresie uzbrojenia miejskiego oraz systemów transportowych (komunikacji zbiorowej i indywidualnej), 4) modernizacji oraz restrukturyzacji miasta, 5) kreowania wysokiej jakości środowiska zurbanizowanego i ochrony dziedzictwa kulturowego, 6) harmonijnego zagospodarowywania dziedzictwa przyrodniczego miasta, zaprowadzania ład u przestrzennego w obszarze strefy nieurbanizowanej i zapewniania warunków ochrony środowiska naturalnego, 7) wdrażania i konsekwentnego utrwalania systemu wartości, służącego budowie obywatelskiej wspólnoty miejskiej, 8) planowania przestrzennego oraz realizacji bieżącej (9) i przyszłej polityki (10) przestrzennej gminy.

# XLVI