

ISSN 2082-8675

nr 30 (01/2026)

KWARTAŁ

MAGAZYN Sztuki SPATIAM



| | |
|--|-----------|
| Wpływ rewitalizacji miejskich przestrzeni publicznych na subiektywne poczucie bezpieczeństwa użytkowników: Przykład śródmieścia Łodzi | 2 |
| Łódzkie drewniaki: Rozmowa z Radkiem „Redmanem” Stępnem | 23 |
| Molozol, muchozol, sanitozol: Czy mural reklamowy może być zabytkiem? | 34 |
| Perspektywy dla zrównoważonej mobilności w Łodzi: Jak wykorzystać potencjał transportu szynowego? | 43 |
| Do tego numeru pisali | 60 |

Wydawca:

Studenckie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego SPATIUM
przy Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym

adres korespondencyjny: ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 3/5, 90-255 Łódź
adres e-mail oraz kontakt do redakcji: spatium@uni.lodz.pl lub kwartal@uni.lodz.pl

strona internetowa: spatium.uni.lodz.pl

Facebook: facebook.com/SKNSPATIUM

Instagram: instagram.com/skn_spatium/

Redaktor Naczelny:

Jakub Majewski

Opieka merytoryczna:

dr Jakub Zasina

Okładka:

Bez tytułu
Jakub Majewski

Redakcja:

Hubert Borkowski
Stefan Snawadzki

Koncepcja graficzna i skład:

AGENT PR

Magazyn w formie elektronicznej dostępny na stronie internetowej SKN SPATIUM.

Drogie czytelniczki i drodzy czytelnicy!

Całym zespołem redakcji Magazynu z dumą prezentujemy 30. numer KWARTAŁU. W tym jubileuszowym wydaniu mamy przyjemność zaprezentować teksty wybitnie łódzkie – o barwnej przeszłości miejsc, zmianach jakie zachodzą dziś i nadziejach na przyszłość. Łódzki krajobraz to palimpsest; skrywa w sobie wiele tajemnic, nieoczywistych skarbów i wyjątkowych historii. W zgiełku remontów, budów i ruchu dźwigów łatwo o nich zapomnieć, w KWARTALE o nich przypominamy. Numer otwieramy badaniem nad wpływem rewitalizacji na subiektywne poczucie bezpieczeństwa w przestrzeniach publicznych. Następnie zwracamy wzrok na mniej oczywiste dziedzictwo w łódzkiej przestrzeni miejskiej. W wywiadzie fotograf Radek „Radman” Stępień mówi o swojej pasji, łódzkiej architekturze drewnianej, o tym jak trwa i znika. Dalej dowiadujemy się, gdzie znaleźć fantastyczne murale – reklamy z czasów, gdy na półkach brakowało towarów i jaki może je czekać los. Na koniec zastanawiamy się nad przyszłością łódzkich tramwajów i kolei, które, w dobie wielkich inwestycji, wciąż dręczą demony z bliższej lub dalszej przeszłości. Ufamy, że lektura okaże się ciekawa, odkrywczą i inspirująca.

Redakcja KWARTAŁU

Masz pomysł na artykuł, esej lub recenzję? Dostrzegłaś/eś jakieś ciekawe działania związane z gospodarką przestrzenną? Chcesz się podzielić swoimi przemyśleniami na ważny temat? Przeprowadziłaś/eś badania i chciałybyś/chciałbyś zaprezentować światu ich wyniki? Chciałybyś/Chciałbyś opowiedzieć o przestrzeni poprzez swoje fotografie? Zostań współtwórczynią/współtwórcą KWARTAŁU! Propozycję współpracy kierujemy do wszystkich: zarówno studentów, absolwentów, wykładowców i osób aktywnych społecznie – z Łodzi, jak i z innych ośrodków

akademickich. Na teksty czekamy pod adresem kwartal@uni.lodz.pl. Napisz do nas, a w odpowiedzi zwrotnej prześlemy Ci niezwłocznie wskazówki, którymi powinnaś/powinieneś się kierować przysyłając do nas swój tekst. Czekamy na Ciebie!

**zostań
współtwórczynią/
współtwórcą
KWARTAŁU**

Natalia Bogdańska

Wpływ rewitalizacji miejskich przestrzeni publicznych na subiektywne poczucie bezpieczeństwa użytkowników: Przykład śródmieścia Łodzi

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, poczucie bezpieczeństwa, przestrzeń publiczna, rewitalizacja, Łódź

Abstrakt: Miasta odgrywają kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa, które obejmuje zarówno jego obiektywny poziom, jak i subiektywne poczucie bezpieczeństwa. W kontekście Łodzi, duże znaczenie mają działania rewitalizacyjne w zdegradowanych przestrzeniach publicznych wdrażane na szeroką skalę w ostatnich latach. Celem badania prezentowanego na łamach tego artykułu było ustalenie, w jaki sposób zagospodarowanie zrewitalizowanych przestrzeni publicznych w Łodzi wpływa na poczucie bezpieczeństwa ich użytkowników. Analizie poddano 3 zrewitalizowane przestrzenie publiczne w śródmieściu Łodzi. Badanie składało się z 3 etapów. Początkowo – na podstawie literatury – stworzono katalog stymulant i destymulant poczucia bezpieczeństwa w przestrzeniach



© by the author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Funding information: Not applicable. **Conflicts of interests:** None. **Ethical considerations:** The Author assures of no violations of publication ethics and takes full responsibility for the content of the publication.

publicznych. Następnie odszukano archiwalne i wykonano nowe, autorskie zdjęcia analizowanych przestrzeni. Na koniec przeprowadzono badanie ankietowe. Uzyskane wyniki wskazują, że proces rewitalizacji przyczynił się do zminimalizowania liczby destymulant i zwiększenia liczby stymulant poczucia bezpieczeństwa w analizowanych przestrzeniach. Zaobserwowano poprawę ich estetyki i stanu utrzymania, ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz pieszo-rowerowego oraz zwiększenie liczby mebli miejskich i miejsc aktywności społecznej. W większości przypadków, zdaniem respondentów, poczucie bezpieczeństwa w tych przestrzeniach jest większe po rewitalizacji niż było przed nią. Interesujące jest jednak, że mimo tych miejscowych usprawnień, respondenci nie zauważają zmian w poziomie bezpieczeństwa w Łodzi ogółem na przestrzeni ostatnich lat. Badanie ujawniło też, że poczucie bezpieczeństwa jest wysoce subiektywne, a jego największymi stymulantami i destymulantami są inni użytkownicy przestrzeni. Rekomenduje się dalsze badania w obranym temacie, a praca prezentuje możliwości usprawnienia ich metodyki.

The impact of revitalisation of urban public spaces on the subjective sense of safety of users: The example of Lodz's city centre

Abstract: Cities play a pivotal role in ensuring safety both on a objective and subjective level. In Lodz context, urban revitalisation of degraded public spaces is a process of a significance. The aim of presented research was to assess the impact of public space redesign on users subjective feeling of safety. 3 cases of revitalised public spaces in Lodz city centre were analysed. The research had 3 phases. Firstly I prepared a literature-based catalogue of positive and negative stimuli on analysed spaces users' feeling of safety,

then I collected archive and contemporary footage of analysed spaces, and I conducted a questionnaire. The results show that urban revitalisation process minimalised negative stimuli and had a positive effect on users feeling of safety. A decline in car traffic volume, aesthetic and maintenance improvement, and rise in number of street furniture and social activity spaces was observed. In most cases, the responses expressed a raised feeling of safety after the urban revitalisation process. Interestingly, no increase in the overall feeling of safety in the city of Lodz was noted. The research has also shown that the feeling of safety in public spaces is highly subjective and its' major positive and negative stimuli is the presence of other users. Further research on the topic is recommended, and possible directions of methodical improvements are presented in the article.

Keywords: safety, sense of security, public space, revitalisation, Lodz

Wprowadzenie

Miasta są centrami życia społecznego, gospodarczego i kulturalnego, a ich przestrzeń – od ulic i placów po parki i pasaże – pełni wiele funkcji i stanowi przedmiot projektowania urbanistycznego. W centrum tego projektowania znalazł się człowiek, a wśród jego potrzeb kluczową rolę odgrywa bezpieczeństwo. Można wyróżnić 2 jego wymiary: bezpieczeństwo (rzeczywisty poziom zagrożeń) oraz poczucie bezpieczeństwa (subiektywna ocena jednostki). To drugie pokazuje, że nie chodzi jedynie o brak obiektywnych zagrożeń, ale także o odczucie komfortu i spokoju, w dużej mierze kształtowane przez otaczającą przestrzeń.

Łódź – miejsce prowadzenia badania prezentowanego na łamach tego artykułu – to miasto o historii silnie związanej z przemysłem włókienniczym. Kryzys gospodarczy i upadek tradycyjnych gałęzi przemysłu sprawiły, że konieczna stała się transformacja zdegradowanych obszarów. Szansą adaptacji do nowych realiów okazała się rewitalizacja. Proces ten nie ogranicza się do odnowy architektonicznej, lecz obejmuje również poprawę jakości życia mieszkańców. Jego celem jest tworzenie funkcjonalnych i przyjaznych przestrzeni odpowiadających współczesnym potrzebom. Kluczowym elementem oceny sukcesu rewitalizacji jest wpływ zagospodarowania miejskich przestrzeni publicznych na poczucie bezpieczeństwa ich użytkowników.

Celem artykułu jest ustalenie, jak zagospodarowanie przestrzeni publicznych i ich rewitalizacja wpływają na poczucie bezpieczeństwa. Analizie poddano zrewitalizowane obszary Śródmieścia w Łodzi. Wybrano 9 przestrzeni należących

do obszaru zdegradowanego określonego w Gminnym Programie Rewitalizacji. W ostatnich latach były one przedmiotem intensywnych działań, co czyniło je dogodnym obiektem badań.

Artykuł składa się z trzech sekcji. Pierwsza omawia znaczenie przestrzeni publicznych, ich typy, funkcje oraz rolę rewitalizacji. Druga dotyczy bezpieczeństwa – wyjaśnia jego znaczenie, przedstawia teorie i koncepcje oraz katalog czynników wpływających na poczucie bezpieczeństwa. Trzecia sekcja opisuje metodykę przeprowadzonego badania i prezentuje jego wyniki. Całość kończą wnioski.

Rola i znaczenie przestrzeni publicznych w kształtowaniu życia miejskiego

Miasta stanowią złożone struktury różnego typu przestrzeni, wśród których, za Newmanem (1996), wyróżnia się przestrzenie: publiczną, półpubliczną, półprywatną oraz prywatną. Niniejszy artykuł skupia się na pierwszej z nich.

Przestrzenie publiczne to pojęcie wielowymiarowe. Naukowcy z różnorodnych dyscyplin podchodzą do analizy tego zagadnienia odmiennie. W ujęciu socjologicznym są to przestrzenie społeczne, w których zachodzą relacje między jednostkami. Ujęcie morfologiczne skupia się na wymiarze przestrzennym. Natomiast ujęcie funkcjonalne przypisuje wytyczonym już przestrzeniom konkretne funkcje, którym służą (Mantey, 2019). Ta złożoność utrudnia jednoznaczne zdefiniowanie przestrzeni publicznych. Jednakże za Lorenssem (2010, s. 6) za przestrzeń publiczną możemy uznać: „fragment przestrzeni miejskiej, który – przez sposób swojego urządzenia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej – jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego oraz inne potrzeby społeczne korzystających z niego zbiorowości, pozostając jednocześnie fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych osób”. Tak definiowana przestrzeń publiczna, uznawana jest za łącznik między przestrzenią fizyczną oraz sferą społeczną.

Miejskie przestrzenie publiczne odgrywają kluczową rolę w jakości życia mieszkańców. Są nie tylko elementem krajobrazu urbanistycznego – kształtującym wizerunek miasta (Kaźmierczak, 2016) – lecz także miejscem spotkań i aktywności. Badacze wskazują, że odpowiednio zaprojektowane przestrzenie wspierają zacieśnianie więzi społecznych (Wysocki, 2009), a nawet wpływają na poprawę zdrowia psychicznego (Widłak-Langer, 2024).

Do najważniejszych form przestrzeni publicznych należą place, ulice i tereny zieleni. Place, zgodnie z ujęciem socjologicznym (Gehl, 2014), to przestrzenie pozostawiania, które umożliwiają zatrzymanie się i spędzenia czasu. Rynki, pełniące historycznie funkcję handlową i administracyjną (Kubalska-Sulkiewicz, 2003), dziś są także ważnym elementem budującym charakter miasta (Rogowska, 2016). Ulice, pierwotnie piesze, w wyniku rozwoju motoryzacji straciły swój społeczny wymiar, jednak współcześnie dąży się do ich odzyskania poprzez ograniczanie ruchu kołowego (Mbazuigwe & Kimic, 2021). Parki, skwery i zieleńce stanowią z kolei przeciwwagę dla zwartej zabudowy, wpływając korzystnie na samopoczucie i zdrowie mieszkańców (Trzaskowska & Adamiec, 2017).

Przestrzenie publiczne pełnią wiele funkcji: komunikacyjną, handlową (Manthey, 2019), rekreacyjną (Ustawa, 2004), kulturalną czy kompozycyjną (Ossowicz, 2009). Wielofunkcyjność wpływa na zwiększenie ich atrakcyjności oraz sprzyja podejmowaniu w nich aktywności opcjonalnych – spacerów, spotkań czy udziału w wydarzeniach. Wysoka jakość i różnorodność tych miejsc sprzyja zaś budowaniu więzi społecznych i podnoszeniu komfortu życia w mieście (Gehl, 2014).

Utrzymanie wysokiej jakości miejskich przestrzeni publicznych wymaga ich systematycznego rozwoju i pielęgnacji, a tam, gdzie przestrzenie utraciły swoje funkcje – działań rewitalizacyjnych. Rewitalizacja jest to proces przywracania ich funkcjonalności, atrakcyjności i równowagi społeczno-gospodarczej (Strzelecka, 2011). Wynika on z konieczności przeciwdziałania degradacji oraz dostosowania przestrzeni do zmieniających się potrzeb użytkowników. Degradacja przestrzeni publicznych może objawiać się ich zaniedbaniem fizycznym (np. zniszczona infrastruktura, brak zieleni, zaśmiecenie), utratą funkcji społecznych (np. spadek aktywności mieszkańców, poczucie braku bezpieczeństwa) lub gospodarczych (np. upadek lokalnego handlu i usług). Przyczynami tego stanu mogą być między innymi starzenie się infrastruktury, zmiany demograficzne (np. odpływ mieszkańców, koncentracja problemów społecznych), dekapitalizacja obszaru, błędy planistyczne czy niedostateczne inwestycje w utrzymanie. Rewitalizacja obejmuje działania społeczne, gospodarcze, przestrzenne i kulturowe, które wzajemnie się przenikają. Jej celem jest poprawa jakości życia mieszkańców, ożywienie aktywności ekonomicznej, ochrona dziedzictwa oraz kształtowanie przyjaznego środowiska (Boryczka, 2016). Mimo wysokich kosztów, rewitalizacja sprzyja rozwojowi miasta, ogranicza zjawiska patologiczne, zwiększa poczucie wspólnoty i czyni przestrzenie publiczne miejscami, o które mieszkańcy chcą dbać (Salata et al., 2015).

Bezpieczeństwo w mieście: Między subiektywnym odczuciem a projektowaniem przestrzeni

Według Słownika Języka Polskiego PWN bezpieczeństwo oznacza „stan braku zagrożenia” (PAN, 2019). Mordwa (2016) poszerza to rozumienie, wskazując, że jest to „uniezależnienie od jakiegokolwiek zagrożenia realnego lub wyobrażanego, a dotyczącego sytuacji aktualnej, albo mogącej wystąpić w przyszłości”. W literaturze wyróżnia się 2 zasadnicze wymiary bezpieczeństwa. Pierwszym z nich jest wymiar obiektywny, mierzony danymi statystycznymi, np. wskaźnikami przestępczości. Drugim jest natomiast wymiar subiektywny, czyli indywidualne poczucie jednostki, zależne od jej doświadczeń, wieku, płci i otoczenia (Czapska, 2012; Maik, 1995).

Potrzeba bezpieczeństwa zajmuje drugie miejsce w piramidzie Masłowa (1954), co pokazuje jej fundamentalne znaczenie w hierarchii potrzeb człowieka. Brak zaspokojenia tego wymiaru przyczynia się do powstawania ukrytych kosztów, związanych z przewlekłym stresem i strachem. Te z kolei mogą przekładać się na ograniczanie aktywności społecznych, a nawet pogorszenie stanu zdrowia (Hammen, 2005; Spruill, 2010). Warto dodać, że poczucie bezpieczeństwa jest często niezależne od rzeczywistego poziomu zagrożeń. Media, stereotypy czy przekazy międzypokoleniowe mogą kształtować obraz przestrzeni jako niebezpiecznej, nawet jeśli dane statystyczne nie potwierdzają wysokiego poziomu przestępczości (Gehl, 2014; Kern, 2023).

W badaniach nad bezpieczeństwem przestrzeni miejskich wskazuje się na szereg koncepcji teoretycznych, które podkreślają związek między sposobem kształtowania środowiska a zachowaniami jego użytkowników. Ich wspólnym mianownikiem jest założenie, że przestrzeń nie jest neutralna – jej organizacja może zaś sprzyjać zachowaniom prospołecznym i ograniczać zjawiska patologiczne, takie jak wandalizm czy przestępczość.

Jedną z najczęściej przywoływanych teorii jest CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design (Newman, 1996). Koncepcja ta zakłada, że odpowiednie projektowanie przestrzeni może wpływać na zachowania jednostek i sprzyjać zapobieganiu przestępczości. Jej istotą jest wzmacnianie poczucia terytorializmu, czyli poczucia przynależności i gotowości do obrony danej przestrzeni, a także zapewnienie naturalnej obserwacji poprzez wzajemną widoczność użytkowników w czasie wykonywania codziennych czynności. Równie ważne jest wyraźne rozgraniczanie przestrzeni prywatnych i publicznych, dbałość o estetykę

i utrzymanie ładu, wspieranie aktywności zgodnych z przeznaczeniem miejsca oraz stosowanie technicznych środków bezpieczeństwa, takich jak monitoring, oświetlenie czy odpowiednie zabezpieczenia. W latach 90. XX wieku koncepcja CPTED została rozwinięta o tzw. drugą generację, która większy nacisk kładzie na budowanie relacji społecznych i współodpowiedzialność mieszkańców za wspólną przestrzeń (Czapska, 2012).

Z CPTED powiązana jest teoria wybitych szyb Wilsona i Kellinga (1982), która podkreśla znaczenie dbałości o porządek i stan techniczny przestrzeni. Autorzy ci wykazali, że tolerowanie drobnych przejawów wandalizmu, takich jak wybite okna, prowadzi do eskalacji nieładu i wzrostu przestępczości. Zaniedbane otoczenie wywołuje poczucie zagrożenia i zachęca do kolejnych wykroczeń, podczas gdy szybka reakcja i utrzymywanie ładu wzmacniają poczucie bezpieczeństwa mieszkańców i ograniczają ryzyko dalszej degradacji.

Koncepcja Saville'a (2009) rozwija podejście CPTED, akcentując rolę społeczności lokalnych w kształtowaniu bezpiecznych przestrzeni. Zgodnie z tym podejściem bezpieczne miasto to nie tylko dobrze zaprojektowana przestrzeń, ale także środowisko społeczne, w którym użytkownicy czują się współodpowiedzialni za jej utrzymanie. Kluczowe jest tu zaangażowanie mieszkańców, współpraca z władzami lokalnymi, służbami porządkowymi i innymi interesariuszami, co pozwala na budowanie zrównoważonych i odpornych społeczności.

Sposób kształtowania miejskich przestrzeni publicznych i ich elementy mogą zarówno wzmacniać, jak i osłabiać subiektywne poczucie bezpieczeństwa. Stymulanty poczucia bezpieczeństwa to czynniki sprzyjające pozytywnym doświadczeniom i ograniczające ryzyko wystąpienia zagrożenia (tabela 1). Natomiast destymulanty mogą generować dyskomfort, poczucie niepewności lub chaos w odbiorze przestrzeni (tabela 2). Ich przykłady zamieszczone zostały w tabelach, których celem jest usystematyzowanie kluczowych elementów, kształtujących poczucie bezpieczeństwa. Tabele pozwalają na identyfikację praktycznych rozwiązań projektowych oraz obszarów wymagających poprawy. Zestawienie obejmuje zarówno aspekty fizyczne, jak i czynniki społeczne.

Tabela 1. Stymulanty poczucia bezpieczeństwa w przestrzeniach publicznych

| Przykłady | Badaczki i badacze |
|---|--|
| Odpowiednie oświetlenie | J. Czapska; J. Gehl; L. Kern; O. Newman; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Zachowana estetyka (ład i porządek) | J. Czapska; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Jasne oznaczenie granic i wejść | J. Czapska; J. Gehl; O. Newman; J. Zabawa- -Krzypkowska, |
| Czytelność przestrzeni, w tym ciągów pieszych | J. Gehl; B. Hiller; O. Newman; J. Zabawa- -Krzypkowska |
| Obniżenie wysokości budynków (do 3 kondygnacji) | P. P. Brantingham; A. Coleman; O. Newman |
| Przestrzenie pozytywne (przymknięte), zawierające krawędzie | J. Gehl; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Jednoznaczność przynależności – brak przestrzeni niczych | P. P. Brantingham; A. Coleman; E. Wood; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Dobra widoczność z okien (możliwość naturalnej obserwacji) | E. Wood; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Miejsca rekreacji i aktywności (place zabaw, mała architektura itp.) | A. Coleman; E. Wood; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Obecność ludzi | J. Gehl; J. Jacobs |
| Zróżnicowanie funkcji | A. Coleman; J. Gehl; J. Jacobs |
| Aktywne fasady, funkcje usługowe w parterach | A. Coleman; J. Gehl; J. Jacobs; O. Newman; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Stan utrzymania i wygląd | P. P. Brantingham; O. Newman; George L. Kelling & James Q. Wilson |
| Elementy odporne na wandalizm i zniszczenia | A. Coleman; E. Wood; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Monitoring, nadzór zorganizowany | L. Kern; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Mała architektura zachęcająca do pozostawiania | J. Zabawa-Krzypkowska |
| Niskie ogrodzenia, murki, żywopłoty | J. Zabawa-Krzypkowska |
| Fizyczne zabezpieczenia (kamery, szlabany, alarmy) | J. Zabawa-Krzypkowska |

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2. Destymulanty poczucia bezpieczeństwa w przestrzeniach publicznych

| Przykłady | Badaczki i badacze |
|---|--|
| Anonimowość | J. Czapska, K. Racoń-Leja & K. Kwiatkowski |
| Nadmierne zagęszczenie ludzi (tłok) | J. Czapska; M. Czyński |
| Przeciążenie poznawcze – przebodźcowanie (hałas, kolorowe billboardy, graffiti) | J. Czapska; M. Setkowicz; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Zaśmiecenie, zanieczyszczenie przestrzeni | J. Czapska; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Miejsca mało uczęszczane, słabo skomunikowane | P. P. Brantingham; A. Coleman; B. Hiller; O. Newman; E. Wood |
| Zawłaszczenie przez bezdomnych | J. Zabawa-Krzypkowska |
| Zły stan utrzymania przestrzeni | B. Czarnecki; M. Setkowicz; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Zarośla, gęsta nieuporządkowana roślinność | B. Czarnecki; L. Kern; M. Setkowicz |
| Zakamarki, tereny wyizolowane | B. Czarnecki; L. Kern; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Zbyt duża skala przestrzeni | J. Gehl; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Przejścia nieformalne | B. Hiller; O. Newman |
| Elementy ograniczające pole widzenia | L. Kern; K. Racoń-Leja & K. Kwiatkowski |
| Nierówności gospodarcze i społeczne | J. Gehl |
| Ciemne, zaniedbane, zamknięte bramy | B. Czarnecki; J. Gehl; M. Setkowicz |
| Przerwy w ciągłości zabudowy | J. Zabawa-Krzypkowska |
| Bezokienne ściany | B. Komar; J. Zabawa-Krzypkowska |
| Przejścia podziemne | J. Zabawa-Krzypkowska |
| Nadmiar oznak obronności (kamery, zakazy itp.) | J. Zabawa-Krzypkowska |
| Nadmierny ruch kołowy, zawłaszczenie terenu przez samochody | B. Czarnecki; J. Gehl; J. Zabawa-Krzypkowska |

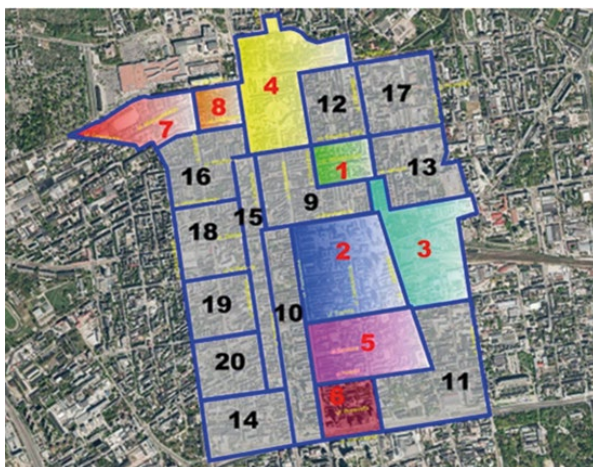
Źródło: Opracowanie własne.

Powyższe przykłady mogą być odbierane w odmienny sposób przez poszczególne jednostki. Tabelaryczny katalog stymulant i destymulant służy do obiektywnej oceny poczucia bezpieczeństwa. To jest jednak silnie uwarunkowane i może różnić się między użytkownikami. Dlatego tak ważne jest, aby w procesie urządzania przestrzeni publicznych uwzględnić również zdanie mieszkańców, którzy stanowią najliczniejszą grupę użytkowników w mieście.

Metodyka badania

Łódź, przez dekady centrum polskiego włókiennictwa, po upadku przemysłu w końcu XX w. pogrążyła się w kryzysie. Zamknięcie zakładów doprowadziło do bezrobocia, degradacji tkanki miejskiej i pogłębienia problemów społecznych. Opuszczone fabryki i kamienice wpływały negatywnie na estetykę i bezpieczeństwo miasta (Jakóbczyk-Gryszkiewicz, 2011). Odpowiedzią na te problemy stał się proces rewitalizacji, realizowany w ramach Gminnego Programu Rewitalizacji (od 2004 r., obecnie w wersji 2026+). Program obejmuje 20 śródmiejskich kwartałów uznanych za obszary zdegradowane. Jego głównym celem jest „ograniczenie zdiagnozowanych poprzednio negatywnych zjawisk społecznych oraz powiązanych z nimi problemów gospodarczych, przestrzenno-funkcjonalnych i technicznych” (Zarząd Inwestycji Miejskich w Łodzi, b.d.).

Rycina 1. Mapa przedstawiająca podział obszarów zdegradowanych w Łodzi



Źródło: Zarząd Inwestycji Miejskich w Łodzi. (b.d.).

Celem badania było ustalenie wpływu zagospodarowania przestrzeni publicznych śródmieścia Łodzi poddanych rewitalizacji na poczucie bezpieczeństwa ich użytkowników. Proces badawczy obejmował 3 etapy. Pierwszym etapem był przegląd literatury – ukierunkowany na stworzenie katalogu stymulant i destymulant poczucia bezpieczeństwa użytkowników w miejskich przestrzeniach publicznych (zob. tabele 1 i 2). W drugim etapie wykonano dokumentację fotograficzną – zestawiono zdjęcia archiwalne wybranych przestrzeni publicznych Łodzi z autorskimi fotografiami wykonanymi współcześnie, już po zakończeniu

działań rewitalizacyjnych. Fotografie wykonywano w zbliżonych kadrach, co pozwoliło na obiektywne porównanie przemian. Ostatni etap obejmował badanie ankietowe, przeprowadzone z wykorzystaniem internetowego formularza.

Formularz ankiety zawierał 33 pytania (zamknięte i otwarte), w tym 13 opartych na dokumentacji fotograficznej łódzkiej przestrzeni publicznych przed i po rewitalizacji. Przygotowano 2 wersje ankiety z odmiennym doбором zdjęć, aby uniknąć oceniania tej samej przestrzeni w obu stanach. Archiwalne zdjęcia zostały pobrane z portalu rewitalizacji Łodzi, a następnie odwzorowane przez autorkę w możliwie najbardziej zbliżonych warunkach i perspektywie. Respondentami byli głównie mieszkańcy Łodzi oraz osoby ją odwiedzające, ale udział mogli wziąć także niezaznajomieni z miastem. Pilotaż (5 osób) pozwolił na oszacowanie czasu wypełnienia na ok. 15 minut oraz na skorygowanie błędów. Badanie właściwe trwało 9 dni – od 15 do 23 kwietnia 2025 r.

Analizie poddano 9 przestrzeni publicznych śródmieścia Łodzi, znajdujących się w granicach obszaru zdegradowanego zdefiniowanego w Gminnym Programie Rewitalizacji. W niniejszym artykule przedstawione zostaną 3 z nich:

- ulica Włókiennicza (widok od strony ulicy Gdańskiej),
- pasaż Majewskiego (widok od strony ulicy Włókienniczej),
- park Moniuszki (widok w stronę ulicy Narutowicza).

Charakterystyka respondentów

W badaniu wzięło udział 80 osób – po 40 dla każdej wersji formularza. Jego wypełnienie zajęło średnio 8 minut. To znacznie krócej niż 15 minut, które wykazał pilotaż. Wpływ na to mógł mieć fakt, iż prawie połowa ankietowanych nie odpowiedziała na fakultatywne pytania otwarte, które stanowiły znaczną część ankiety.

Respondentami były głównie kobiety (64%), mężczyźni stanowili 36%. Większość ankietowanych znajdowała się w grupie wiekowej 18–35 lat (76%). Kolejne grupy wiekowe to: 36–50 lat (14%), 51–65 lat (9%) i powyżej 65 lat (1%). Silna nadreprezentacja młodych dorosłych mogła wynikać z internetowej formy badania, bardziej dostępnej dla osób aktywnych cyfrowo. 61% respondentów miało wykształcenie średnie, 36% wyższe, a tylko 2% – podstawowe lub zawodowe. Pokazuje to stosunkowo wysoki poziom wykształcenia wśród respondentów, co mogło przełożyć się na ich refleksyjność w odpowiedziach.

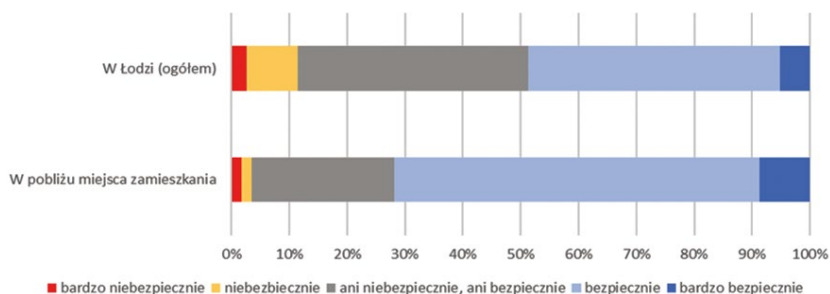
71% badanych to mieszkańcy Łodzi. Pozostałe 29% zamieszkiwało inne miejscowości – głównie w województwie łódzkim (57% na wsi, 13% w miastach). 30% osób pochodziło z miast spoza województwa. Wśród mieszkańców Łodzi największą grupę stanowili mieszkańcy Bałut (33%) i Śródmieścia (28%), dalej Polesia (21%) i Widzewa (14%). Najmniejszą reprezentację miała dzielnica Górna (4%). Respondenci spoza Łodzi zostali zapytani o częstotliwość odwiedzin miasta: 52% bywało w Łodzi kilka razy w tygodniu, 17% kilka razy w miesiącu, 22% kilka razy w roku, a 9% nigdy wcześniej nie odwiedziło miasta.

Wyniki badania

Poczucie bezpieczeństwa w przestrzeniach Łodzi

Respondenci ocenili w badaniu ankietowym poziom bezpieczeństwa w Łodzi. Niemal połowa (49%) uznała miasto za bezpieczne i bardzo bezpieczne, 40% wybrało odpowiedź neutralną, a 12% oceniło Łódź jako niebezpieczną i bardzo niebezpieczną (wykres 1). Wyraźnie lepiej wypadła ocena najbliższego otoczenia ankietowanych – 72% czuło się tam bezpiecznie, a tylko 4% niebezpiecznie (wykres 1). Sugeruje to, że znajomość i częsta obecność w danej przestrzeni wzmacnia poczucie bezpieczeństwa.

Wykres 1. Ocena poziomu poczucia bezpieczeństwa w Łodzi (ogółem) oraz w pobliżu miejsca zamieszkania respondenta



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W opinii 49% badanych poziom bezpieczeństwa w Łodzi w ostatnich latach nie zmienił się, 31% dostrzega poprawę, a 21% spadek. Najbardziej niebezpieczną dzielnicą uznane zostały Bałuty (41% wskazań), a najbezpieczniejszą Śródmieście (47%). Górna uzyskała najwięcej ocen neutralnych (51%).

Aż 74% respondentów było świadkami niebezpiecznych zdarzeń na terenie Łodzi (kradzieże, włamania, napady), z czego 55% kilkakrotnie. 45% nigdy nie doświadczyło takich sytuacji osobiście, 26% doświadczyło ich raz, a 23% wielokrotnie.

Najczęściej deklarowanymi obawami respondentów w związku z przebywaniem w przestrzeniach publicznych w Łodzi okazały się: obecność osób pod wpływem środków odurzających (54 wskazania), pobicie (33), kradzież (27), napad rabunkowy (24) i gwałt (23) (wykres 2).

Wykres 2. Źródła obaw mieszkańców Łodzi z punktu widzenia bezpieczeństwa w jej przestrzeniach publicznych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W kontekście samoobrony 49% respondentów zadeklarowało, że nigdy nie nosi przy sobie odpowiednich akcesoriów, jednak pozostałe 51% przyznało, że robi to z różną częstotliwością – od „rzadko” po „zawsze”.

Poczucie bezpieczeństwa w zrewitalizowanych przestrzeniach Łodzi

Dalsza część analizy dotyczy eksperckiej oceny przemian wybranych przestrzeni publicznych przez pryzmat katalogu stymulant i destymulant (wcześniejsze tabele 1 i 2) oraz oceny poziomu poczucia bezpieczeństwa respondentów w tych przestrzeniach na podstawie przedstawionych im zdjęć sprzed i po rewitalizacji.

Pierwszym z przykładów jest ulica Włókiennicza, znajdująca się w pierwszym obszarze zdegradowanym (rycina 1). Przed rewitalizacją odnotowano tu przewagę

stymulant, m.in.: oświetlenie, jasne oznaczenie granic, czytelność ciągów pieszych, dobrą widoczność z okien, brak przestrzeni niczych, a także wysokość zabudowy do 3 kondygnacji (tabela 1). Do destymulant zaliczono: brakumeblowania oraz miejsc sprzyjających aktywności (co mogło zniechęcać użytkowników do dłuższego przebywania), oraz zły stan utrzymania i zawłaszczenie terenu przez samochody (rycina 2).

Proces rewitalizacji wprowadził istotne zmiany. Ograniczono ruch samochodowy, pojawiło się liczne umebłowanie (ławki, stojaki rowerowe), a także wzrósł poziom estetyki przestrzeni. Wprowadzono niską oraz wysoką zieleń, choć na zdjęciu autorskim – ze względu na porę roku – widoczna jest tylko niska (rycina 2). Ulica stała się bardziej przyjazna pieszym i rowerzystom, co powinno przyczynić się do ożywienia tej przestrzeni i podniesienia poziomu poczucia bezpieczeństwa.

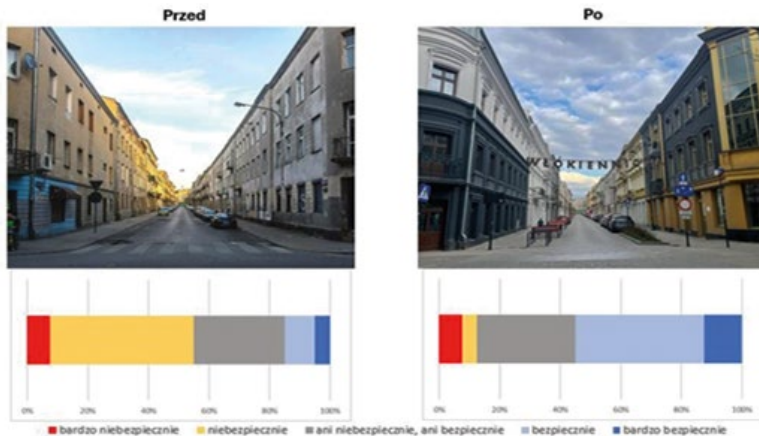
Spośród analizowanych przestrzeni, ulica Włókiennicza została oceniona najbardziej negatywnie (przed rewitalizacją). Ponad połowa (56%) respondentów czułaby się tu niebezpiecznie – w tym 8% bardzo niebezpiecznie. Do destymulant poziomu poczucia bezpieczeństwa zaliczyli oni głównie: zły stan utrzymania przestrzeni, obecność osób potencjalnie niebezpiecznych, zaniedbane bramy i wąską „skalę” ulicy, określaną przez nich jako „kanion”. Przed rewitalizacją tylko 15% badanych uznało przestrzeń za bezpieczną (w tym 5% za bardzo bezpieczną), a pozytywne opinie wynikały głównie ze znajomości miejsca. Opinie te ukazują, że mimo przewagi stymulant (na podstawie katalogu), badani nie czuliby się tu bezpiecznie. Niski poziom estetyki i strach przed osobami pod wpływem środków odurzających był u nich tak silny, że nie odnieśli się do czynników, które zgodnie z teorią powinny oddziaływać pozytywnie na ich poczucie bezpieczeństwa.

Po rewitalizacji nastąpił wzrost ocen pozytywnych – 56% ankietowanych uznało ulicę Włókienniczą za bezpieczną, w tym 13% za bardzo bezpieczną. Kluczowe okazały się: wysoki poziom estetyki, znajomość miejsca oraz ograniczony ruch samochodowy, bliskość centrum, pora dnia, a także brak zaułków czy anonimowości. 13% ankietowanych nadal uznało, że ulica nie jest bezpieczna – w tym 8%, że jest bardzo niebezpieczna. Swoje odczucia motywowali złą sławą ulicy i obecnością osób pod wpływem środków odurzających. W tym przypadku również została zwrócona uwaga na skalę przestrzeni – ankietowani twierdzili, że ulica jest zbyt wąska.

Analiza poczucia bezpieczeństwa na ulicy Włókienniczej wykazała, iż znacząca okazała się szerokość ulicy – zdaniem wielu była ona zbyt wąska, co budziło ich

dyskomfort. Przykład ten dowodzi, że mimo zmian przestrzennych, a nawet zmiany w strukturze społecznej mieszkańców okolicy, nie zawsze da się całkowicie zmienić sposób postrzegania przestrzeni.

Rycina 2. Ocena poziomu poczucia bezpieczeństwa przed rewitalizacją i po jej zakończeniu (ulica Włókiennicza)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Następnie przeanalizowano stymulanty i destymulanty poczucia bezpieczeństwa na pasażu Majewskiego. Znajduje się on również w zasięgu pierwszego obszaru zdegradowanego (rycina 1). Zgodnie z tabelą 1 – przed rewitalizacją – jedyną stymulantą było występowanie krawędzi (przestrzeń pozytywna). Obserwowano za to wiele destymulant: zawłaszczanie terenu przez samochody, bezkienne ściany, zły stan utrzymania przestrzeni, przejścia nieformalne oraz zakamarki, a także brak oświetlenia i czytelności ciągów pieszych. Nie występowały tu różnicowanie funkcji oraz aktywne fasady. Brakowało meblowania i miejsc rekreacji (tabela 2). Przestrzeń ta nie zachęcała zatem do spędzania czasu w jej wnętrzu (rycina 3).

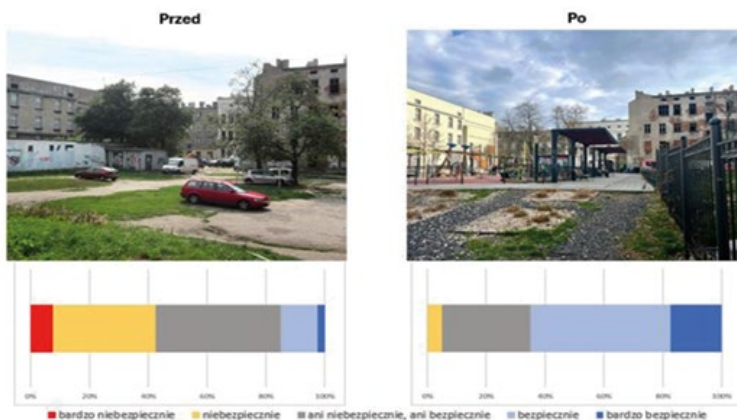
W ramach procesu rewitalizacji, przerwę w zabudowie między ulicą Włókienniczą a Jaracza zaadaptowano na pasaż. Dużą część przestrzeni zajął nowo wybudowany plac zabaw, pojawiły się ławki oraz oświetlenie. Przestrzeń została zamknięta dla samochodów. Uporządkowano także zieleni i usunięto fragmenty zabudowy ograniczające pole widzenia. Ciągi piesze stały się czytelne, a poziom estetyki znacząco wzrósł (rycina 3).

Przed rewitalizacją 43% respondentów oceniło przestrzeń jako niebezpieczną – w tym 8% za bardzo niebezpieczną. Ich negatywna ocena motywowana była obecnością opuszczonych budynków, które mogły być zasiedlane przez – jak ujął to jeden z respondentów – „margines społeczny”. Obawy wzbudzał także zły stan utrzymania przestrzeni oraz obecność osób pod wpływem substancji psychoaktywnych. Pozytywne oceny pochodziły głównie od ankietowanych znających to miejsce.

Przestrzeń pasażu Majewskiego po rewitalizacji zyskała znacznie wyższe oceny. 66% ankietowanych oceniło ją pozytywnie – w tym 18% bardzo pozytywnie. Na poprawę poziomu poczucia bezpieczeństwa wpływała obecność placu zabaw, utożsamianego z obecnością rodzin z dziećmi. Ważne były także ogrodzenie oraz świeżo wyremontowany stan przestrzeni. Negatywne oceny dotyczyły przede wszystkim opuszczonego budynku oraz domniemanej obecności osób pod wpływem środków odurzających.

Przykład ten pokazuje, jak zmiana sposobu zagospodarowania przestrzeni wpływa na percepcję użytkowników. Choć opuszczony budynek nie zniknął, po rewitalizacji nie odgrywał już tak istotnej roli w ocenie respondentów. Priorytetem stała się dla nich przestrzeń przeznaczona dla dzieci. Przemiana ta ukazuje, jak istotne są przestrzenie aktywności i rekreacji dla wzrostu poczucia bezpieczeństwa ich użytkowników.

Rycina 3. Ocena poziomu poczucia bezpieczeństwa przed rewitalizacją i po jej zakończeniu (pasaż Majewskiego)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Analizie poddano również przestrzeń parku Moniuszki, zlokalizowanego na terenie trzeciego obszaru zdegradowanego (rycina 1). Przed rewitalizacją przeważały tam destymulanty poczucia bezpieczeństwa: gęsta roślinność i nieczytelne granice przestrzeni. Obecne były także elementy ograniczające pole widzenia, a funkcje nie były zróżnicowane. Niemożliwa była również naturalna obserwacja z okien. Obszar charakteryzował się średnim stanem utrzymania (tabela 2). Do pozytywnych czynników zaliczyć można było umeblowanie sprzyjające dłuższemu pobytowi oraz obecność oświetlenia i czytelność ciągów pieszych (rycina 4).

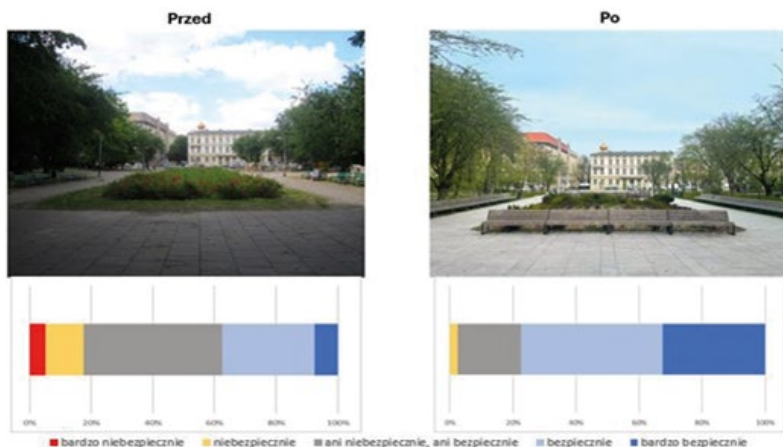
Rewitalizacja parku wyeliminowała niektóre z wcześniej zaobserwowanych destymulant. Zieleń została uporządkowana, a granice przestrzeni stały się bardziej czytelne. Usunięto elementy ograniczające pole widzenia, a stan utrzymania parku uległ poprawie. Dodano także więcej ławek, dzięki czemu z przestrzeni może korzystać większa liczba osób (rycina 4).

Przed rewitalizacją przestrzeń parku Moniuszki oceniło pozytywnie tylko 38% respondentów. Główną stymulantą dla badanych był sam fakt, iż przestrzeń jest parkiem. Dodatkowo zwracali oni uwagę na obecność ludzi, porę dnia, estetykę miejsca oraz uporządkowaną zieleń. Negatywny wpływ miała natomiast możliwość spotkania obcych i bezdomnych ludzi, a także brak oświetlenia.

Rewitalizacja parku spowodowała znaczną poprawę ocen – 78% respondentów uznało przestrzeń za bezpieczną – w tym 33% za bardzo bezpieczną. Ankietowani ponownie motywowali swoją ocenę formą zagospodarowania przestrzeni (park), a także obecnością ludzi i miejsc do odpoczynku, otwartą przestrzenią, dobrym stanem utrzymania oraz porą dnia. Jediną wskazaną destymulantą była możliwość spotkania tam osób w kryzysie bezdomności.

Przebieg rewitalizacji parku Moniuszki – widoczny na zdjęciach – w procesie rewitalizacji nie uległ drastycznym zmianom, ale ocena poziomu poczucia bezpieczeństwa badanych zmieniła się diametralnie. Przykład ten sugeruje, że poprawa bezpieczeństwa nie zawsze wymaga dużej ingerencji. Istotne są nie tylko same elementy wyposażenia, lecz także ich wygląd i stan. Miejsca do odpoczynku istniały już wcześniej, lecz dopiero po rewitalizacji zaczęto je postrzegać jako istotne dla poczucia bezpieczeństwa.

Rycina 4. Ocena poziomu poczucia bezpieczeństwa przed rewitalizacją i po jej zakończeniu (park Moniuszki)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Zakończenie

Bezpieczeństwo jako istotny czynnik jakości życia, zajmuje ważne miejsce w polityce miejskiej. Samorządy chcąc zatrzymać obecnych mieszkańców, a także przyciągnąć nowych, powinny traktować je priorytetowo. Szczególne znaczenie ma ono w przestrzeniach publicznych, które powinny być dostępne dla wszystkich i sprzyjać interakcjom społecznym. Właśnie tam należy koncentrować działania poprawiające poczucie bezpieczeństwa. Jednym z najefektywniejszych narzędzi poprawy bezpieczeństwa jest rewitalizacja. Dzięki kompleksowemu podejściu, które wykracza poza aspekty fizyczne, obejmując także działania społeczne i ekonomiczne, rewitalizacja kształtuje pozytywne odczucia i zwiększa poczucie przynależności do społeczności wśród mieszkańców. Poprawa estetyki, oświetlenia i funkcjonalności zaniedbanych obszarów przekłada się na większe zaufanie do otoczenia, redukcję lęku i zachęca do aktywnego korzystania z miejskich przestrzeni publicznych. W ten sposób rewitalizacja staje się nie tylko działaniem urbanistycznym, ale realną inwestycją w dobrobyt i jakość życia mieszkańców.

W Łodzi, mieście o unikalnej historii i intensywnych procesach rewitalizacyjnych, zbadano wpływ zagospodarowania wybranych przestrzeni publicznych na subiektywne poczucie bezpieczeństwa ich użytkowników. Założono przy tym, że projekty rewitalizacyjne, które wdrożono w Łodzi w ostatnich latach, nie tylko

wyeliminowały zagrożenia, lecz przede wszystkim ukształtowały pozytywny obraz przestrzeni publicznych. Postanowiono zatem ustalić, czy obiektywne zmiany w obszarze stymulant i destymulant poczucia bezpieczeństwa znalazły przełożenie na zmiany subiektywnego bezpieczeństwa użytkowników w przestrzeniach poddanych rewitalizacji.

Przeprowadzone badanie wykazało, że proces rewitalizacji we wszystkich analizowanych przestrzeniach przyczynił się do zminimalizowania liczby destymulant poczucia bezpieczeństwa, a zarazem do poszerzenia palety jego stymulant. Rewitalizacja spowodowała głównie: poprawę estetyki i stanu utrzymania przestrzeni, ograniczenie ruchu samochodowego oraz wprowadzenie priorytetyzacji ruchu pieszo-rowerowego. Częstą destymulantą, którą udawało się wyeliminować, był również brak lub niedostatek oświetlenia oraz zbyt gęsta lub zaniedbana roślinność. Rewitalizacja sprzyjała także zwiększeniu ilości ludzi przebywających w przestrzeniach (będących jedną ze stymulant poczucia bezpieczeństwa) dzięki inwestycjom w umeblowanie miejskie oraz miejsca aktywności (takie jak place zabaw).

Przeprowadzone badanie wykazało wyższe poczucie bezpieczeństwa respondentów w przestrzeniach po rewitalizacji względem poczucia bezpieczeństwa respondentów w tych przestrzeniach przed rewitalizacją. Co ciekawe, mimo, iż badanie przeprowadzone na konkretnych przykładach przestrzeni wykazało wyższe poczucie bezpieczeństwa po rewitalizacji, to respondenci zapytani bezpośrednio o zmianę poziomu bezpieczeństwa w Łodzi ogółem na przestrzeni ostatnich lat oznajmili w większości, że nie uległo ono zmianie.

Respondenci najczęściej uzasadniali swój wysoki poziom poczucia bezpieczeństwa w konkretnych przestrzeniach obecnością innych ludzi. Czynnikiem ten stanowił również najczęściej przytaczaną destymulantę, ale w tym przypadku chodziło o obecność konkretnych grup osób: nietrzeźwych i w kryzysie bezdomności. Poczucie bezpieczeństwa okazało się więc kwestią bardzo subiektywną, zaś jego istotną stymulantą jak i destymulantą okazali się sami ludzie. Pozytywny lub negatywny wpływ danej osoby na poczucie bezpieczeństwa wydaje się zależeć od tego, do której grupy zostanie ona zakwalifikowana przez konkretną jednostkę. Dlatego rewitalizacja powinna obejmować nie tylko zmiany zagospodarowania przestrzennego, ale również aspekt społeczny funkcjonowania przestrzeni publicznych.

Prezentowane badanie dostarczyło wstępne wnioski, jednak istnieją możliwości uzyskania precyzyjniejszych wyników. Rekomenduje się, aby przyszłe badania objęły próbę trafniej – pod względem wieku i płci – odzwierciedlającą populację Łodzi, szczególnie seniorów, którzy stanowili niedoreprezentowaną grupę. Poza strukturą próby słabością przeprowadzonego badania były także autorskie zdjęcia, które nie zawsze idealnie odwzorowywały zdjęcia archiwalne. Zmienne warunki atmosferyczne, pory roku oraz same przeobrażenia przestrzeni to przeszkody trudne do pokonania w każdym badaniu tego rodzaju. Warto zatem w przyszłości podejmować próby udoskonalania metody pozyskiwania materiału badawczego. Ciekawą perspektywą byłoby również poszerzenie badania o analizę odpowiedzi przez pryzmat cech socjodemograficznych respondentów. Jedną z takich cech, jest znajomość danego miejsca przez badanego, która silnie koreluje z poprawą poczucia bezpieczeństwa w danej przestrzeni. Jest to istotna kwestia, która wymaga dalszych badań w tym kierunku.

Bibliografia

- Boryczka, E. (2016). Rewitalizacja miast. [w:] Z. Przygodzki (red.), *EkoMiasto#Zarządzanie. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 167–194.
- Czapska, J. (red.). (2012). *Zapobieganie przestępczości przez kształtowanie przestrzeni*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Gehl, J. (2014). *Miasta dla ludzi*. Kraków: RAM.
- Hammen, C. (2005). Stress and depression. *Annual review of clinical psychology*, 1, 293–319.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz, J. (2011). Łódź u progu XXI wieku. *Studia miejskie*, 4, 131–138.
- Każmierczak, B. (2016). Miejska przestrzeń publiczna jako element wizerunku miasta uzdrowiskowego. *Edukacja Biologiczna i Środowiskowa*, 2, 21–30.
- Kelling, G. L., & Wilson, J. Q. (1982). Broken Windows. The police and neighborhood safety. *The Atlantic*.
- Kern, L. (2023). *Miasto dla kobiet*. Wołowiec: Wydawnictwo Czarne.
- Kubalska-Sulkiewicz, K. (2003). *Słownik terminologiczny sztuk pięknych* (4. wyd.). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Lorens, P. (2010). Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej. [w:] P. Lorens & J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista, 6–20.
- Maik, W. (1995). Socio-spatial analysis of crime and delinquency. A case study of Toruń. *Urban and regional issues in geographical research in Poland and Italy*, 91–98.
- Mantey, D. (2019). *Wzorec miejskiej przestrzeni publicznej w konfrontacji z podmiejską rzeczywistością. Przykład podwarszawskich suburbiów*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Maslow, A. (1954). *Motivation and personality*. New York: Harper & Row.

- Mbazuigwe, M., & Kimic, K. (2021). Współczesne tendencje zwalczania zagrożeń dla pieszych w projektowaniu ulic miejskich—Aspekty funkcjonalne, społeczne i środowiskowe. *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury*, 49, 333–346.
- Mordwa, S. (2016). Subiektywne poczucie zagrożenia a zachowania obronne mieszkańców Łodzi. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 23(1), 151–170.
- Newman, O. (1996). *Defensible Space Principles*. [w:] *Creating Defensible Space*. U.S. Department of Housing and Urban Development Office of Policy Development and Research, 9–30.
- Ossowicz, T. (2009). *Przestrzenie publiczne w sferze dyskusji*. Konferencja naukowa nt. przestrzeni publicznej, Poznań.
- PAN. (2019). Bezpieczeństwo. *Wielki Słownik Języka Polskiego PAN*. <https://wsjp.pl/haslo/podglad/83399/bezpieczenstwo>
- Rogowska, M. (2016). Przestrzeń publiczna w mieście – Zagadnienia wybrane. *Studia KPZK PAN*, 170, 158–164.
- Salata, T., Wilkosz-Mamcarczyk, M., Palicki, S., Gerus-Gościewska, M., Gościewski, D., Prus, B., Gawroński, K., Konieczna, J., Jaroszewicz, J., & Król, K. (2015). *Interpretacja danych przestrzennych jako forma stymulowania partycypacji społecznej*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie.
- Saville, G. J. (2009). SafeGrowth: Moving Forward in Neighbourhood Development. *Built Environment*, 35(3), 386–402.
- Spruill, T. (2010). Chronic Psychosocial Stress and Hypertension. *Current Hypertension Reports*, 12, 10–16.
- Strzelecka, E. (2011). Rewitalizacja miast w kontekście zrównoważonego rozwoju. *Budownictwo i Inżynieria Środowiska*, 2(4), 661–668.
- Trzaskowska, E., & Adamiec, P. (2017). Zielen jako element podnoszący atrakcyjność i jakość przestrzeni publicznych. *Acta Scientiarum Polonorum Administratio Locorum*, 111–123.
- Ustawa (2004). *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*. Dz.U. z 2004 r. nr 92 poz. 880.
- Widłak-Langer, M. (2024.11.05). Wzrost satysfakcji z życia: Wpływ zieleni na poprawę samopoczucia. *PSYCHE TEE*. <https://psychetee.pl/2024/11/05/wzrost-satysfakcji-z-zycia-wplyw-zieleni-na-poprawe-samopoczucia/>
- Wysocki, M. (2009). *Dostępna przestrzeń publiczna*. Kraków: Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego.
- Zarząd Inwestycji Miejskich w Łodzi. (b.d.). „Rewitalizacja obszarowa” jako szansa na zmianę sposobu zagospodarowania ciągów komunikacyjnych i obszarów stanowiących pasy drogowe i tereny do nich przylegające. Łódź: Urząd Miasta Łodzi.

Agnieszka Glińska

Łódzkie drewniaki: Rozmowa z Radkiem „Redmanem” Stępnem

Niegdyś popularny, tani typ zabudowy, dziś znak przeszłości. Drewniaki. To właśnie o nich rozmawiałam z Radkiem „Redmanem” Stępnem.

Pierwsze drewniane domy rękodzielnicze pojawiły się w Łodzi w latach 1825–1826. Zamieszkiwali w nich tkacze, sukiennicy. Najczęściej były to budynki na planie prostokąta kryte prostym, najczęściej dwuspadowym dachem. W środku mieściły się: izba warsztatowa, izba mieszkalna, izba na poddaszu oraz kuchnia. Takie mieszkania, ze względu na oszczędność miejsca, nie były rozkładowe. Oznacza to, że trzeba było przechodzić przez pokoje, żeby dostać się do innych (Rutkowska-Siuda, 2023, ss. 410–411). Domy z lat 20. i 30. XX wieku również budowano pragmatycznie, bez detali architektonicznych. Powstawały z drewna, ponieważ był to najtańszy i najbardziej dostępny budulec. Taki dom mógł zaprojektować każdy, nawet mało doświadczony budowniczy. Wznoszenie tych budynków było stosunkowo proste. W obliczu słabo wykwalifikowanej kadry i szybkiego napływu nowych mieszkańców Łodzi były to istotne czynniki. Zakładano, że drewniaki to formy przejściowe, zanim powstaną na ich miejscu domy murowane. W rzeczywistości ten proces przebiegał wolniej (tamże, s. 412).

Radek „Redman” Stępień jest prowadzącym facebookowy fanpage „Drewniana Łódź”, człowiekiem z Bałut, pasjonatem Łodzi, fotografem, osobą znaną z projektów takich jak „Łódź Nieoczywista”, „Redman Reaktywacja”, „Festiwal Eksploracji Miejskiej” czy „Bałucki Kalendarz”, a od 2024 roku radnym osiedla Teofilów-Wielkopolska.



© by the author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Funding information: Not applicable. **Conflicts of interests:** None. **Ethical considerations:** The Author assures of no violations of publication ethics and takes full responsibility for the content of the publication.

Drewniana Łódź to fanpage na Facebooku, na którym Redman umieszcza wykonane przez siebie fotografie łódzkich drewniaków. Jak można przeczytać na stronie, projekt powstał dzięki otrzymaniu stypendium artystycznego Miasta Łodzi z 2023 roku. W ramach Drewnianej Łodzi „Redman” przeprowadził spacery miejskie, prelekcje oraz wernisaże swoich fotografii przedstawiających łódzką drewnianą zabudowę (Drewniana Łódź, b.d.).

Drewniaki były z Radkiem od dawna. Dzieciństwo spędził w drewniaku, który dopiero później przekształcono w dom murowany. Jego dziadek wprowadził się tam w latach 50. XX wieku, ale budynek prawdopodobnie stał w tym miejscu dużo wcześniej.

Fotografia 1. Drewniak przy ulicy Błękitnej 19, w tle wieża kościoła św. Wojciecha



Źródło: Praca własna (2025).

Dlaczego zdecydował się umieścić stronę o drewniakach akurat na Facebooku? Chodziło o określenie docelowej grupy odbiorców. Postawił na siłę nostalgii. Odbiorcami mogłyby być osoby wciąż mieszkające w drewniakach, a może takie, które od kilkudziesięciu lat nie widziały budynku, z którym były związane.

Spytałam „Redmana” o proces pozyskiwania materiałów na fanpage.

Generalnie wtedy, jak to robiłem, to, mówię: „A! Tu jeszcze nie byłem”. Patrzyłem sobie na Google Street View... Poza tym, wiesz, podejrzewałem, że tam mogą być drewniaki, czyli mówimy o takich osiedlach typowo starszych, domkowych, czyli, powiedzmy, Bałuty, moje okolice rodzinne, Chojny, Ruda Pabianicka, Stare czy Nowe Rokicie. To są obrzeża Łodzi, gdzie często są takie domki prawie że wiejskie. Po prostu sobie brałem jeden rejon na tapet i tam jechałem. Często brałem sobie rower, bo, wiesz, po tych uliczkach dużo chodzenia by było. Bo założmy, że idziesz sobie ulicą, patrzysz: „O! Tam z daleka jest drewniak!”. Idę, skręcam sobie w inną uliczkę, później widzę kolejny, na kolejnym rogu ulicy... I wiesz, to się tak później z takiego planu stricte robi chaotyczne: jedziesz, robisz zdjęcia, skręcasz w różne ulice, więc rower był bardzo fajnym sposobem. Mogłem sobie jakiś taki pewny plan budować i sobie jechać uliczka po ulicze i po prostu te drewniaki fotografować.

Fotografia 2. Drewniak przy ulicy Chłodnikowej 6



Źródło: Praca własna (2025).

Podczas wypraw fotograficznych nie obyło się bez kontaktów z mieszkańcami drewnianej zabudowy. Ludzie najczęściej najpierw reagowali nieufnie, ale kiedy dowiadywali się o intencjach autora, reagowali pozytywnie. Dostrzegali wartość upamiętnienia i udokumentowania starej zabudowy. Czasem jednak zdarzały się

nieprzyjemne sytuacje, kiedy mieszkańcy wyraźnie sprzeciwiali się fotografowaniu ich posesji, mimo, iż polskie prawo nie zabrania robienia zdjęć z ulicy. Takimi zakazami są objęte na przykład specyficzne obiekty wojskowe i ich infrastruktura.

Byłam ciekawa, czy ludzie mieszkający w drewniakach są do siebie podobni, czy może to zupełnie różnorodna grupa. Z obserwacji „Redmana” są to raczej osoby uboższe lub niższa klasa średnia. O pozostawianiu w takim domku prawdopodobnie decyduje przywiązanie do konkretnego budynku, sentyment.

Taki specyficzny przykład miałem kiedyś na Bałutach, na Zgierskiej. Budynek drewniany, w którym myślałem, że tam już dawno nikt nie mieszka, bo generalnie przód już zabity na amen. Podczas tego spaceru po Bałutach okazało się, że pani fajkę paliła przed oknem. Zapytałem, że myślałem, że tu już nikt nie mieszka. A babka powiedziała, że starych drzew się nie przesadza, że ona tu jako jedyna mieszka, została. Ma swój klucz, którym zamyka wszystkie drzwi, żeby nikt, żaden bezdomny nie wszedł. Po prostu ona chce już do śmierci tu mieszkać i nie chce żadnych przeprowadzek, już nie chce żadnych zmian. I wie, że słabo wygląda ten budynek z zewnątrz, ale to jest jej kąt, i tyle.

Radek wspomina, że istnieją jednak wyjątki: ludzie, którzy remontują swoje drewniaki.

Chociaż teraz mi się zdarzyły takie sytuacje, że mój kolega, po prostu, z sentymentu sobie wyremontował drewniak. Po prostu, rozmawiałem z nim, to był ciekawy wątek, bo się zastanawiałem, jaka to jest kasa w ogóle, o jakiej kasie mówimy. On powiedział, że to kasowo się nie różni od remontu budynku zaniedbanego, betonowego czy ceglanego. Po prostu, trzeba wymienić wszystkie drewniane elementy, które, wiadomo, mocno pracują i mocno się zużywają, więc je wszystkie musiał, po prostu, wymienić na nowe. Ale sam kształt i sposób położenia desek zostawił pierwotny. Po prostu, chciał mieć drewniak, bo taki miał, po prostu, kaprys, żeby tak zrobić i sobie wyremontował.

Redman prowadził w ramach Drewnianej Łodzi spacerów. Przychodziły na nie głównie starsze osoby, wiedzione nostalgią.

Bardziej starsze osoby, kwestia nostalgii, właśnie wychowywania się w miejscu, które było pełne drewniaków. Te osoby, które przychodziły, to właśnie same, tak jak ja, założymy, wychowały się w drewniaku. A jak już widziały, że, założymy, spacerowałem po danym osiedlu, to, po prostu, chciały się dowiedzieć czegoś więcej.

Fotografia 3. Drewniak przy ulicy Ireny 45



Źródło: Praca własna (2025).

Młode osoby pojawiają się na spacerach „Redmana” bardzo rzadko, nad czym ubolewa.

*Z przykrością to mówię, ale, po prostu, widzę po samych spacerach, że nawet przy tych moich łódzkich, zainteresowanie zwykle się zaczyna gdzieś tam na wieku, powiedzmy, trzydzieści wzwyż. Jak zobaczę jakąś młodszą osobę dwudziestoparoletnią albo nawet poniżej dwudziestego roku życia, to bardzo mnie to ciekawi, co ją przeko-
nało do tego, żeby przyjść na ten spacer po Łodzi. Bo też mi zależałoby na tym, żeby takie osoby przychodziły. Myślę, że potrafię się dogadać z młodymi ludźmi. Uważam też, że bym potrafił ich zachęcić do zgłębiania historycznych tematów, więc szkoda, że właśnie tak mało osób w młodszym wieku się interesuje. Sądzę, że niektóre osoby by się bardzo mocno zdziwiły formą moich spacerów i też tym, co na nich przekazuję.*

Obecnie drewniaki są raczej w złym stanie. Część ocieplono, przez co zatraciły pierwotny wygląd.

Zwykle są to budynki, które są remontowane bardzo chałupniczo... „Remontowane” to duże słowo. Doraźne naprawy. Powiedzmy, mamy drewniany budynek z altanką, to w takich budynkach mało kto zmienia szyby, jak się wybija. Po prostu wstawia tam kawałek dytki, co rzutuje na estetyce tych budynków. Często to są budynki, których

deski frontowe od ulicy są bardzo mocno wyeksploatowane. Można bardzo łatwo zobaczyć, jak dawno był robiony remont, bo często takie zjawisko falowania budynku, czyli te deski już się odkształcają. I jak patrzy się na front budynku, to widać, że takie fale się robią w deskach. Tak procentowo to myślę, że to bym powiedział tak, z 20% jest w stanie dobrym, rzadko bardzo dobrym, bo to muszą być budynki świeżo wyremontowane, bardzo mało. Później masz taką bardzo dużą ilość w stanie zadowalającym, czyli, powiedzmy, są jakieś usterki, jakieś wybite okna, elementy dachu, to jest po prostu tak sztukowane na bieżąco, byle było, ale budynek się trzyma kupy. A, założymy, nie wiem, 20–30% budynków to są już takie można powiedzieć ruiny albo blisko ruiny, czyli, powiedzmy, część pozwalana. Widać, że za chwilę się zawali albo, po prostu, pustostan opuszczony po spaleniu albo nadający się tylko, założymy, do rozbiórki.

Zresztą takie budynki bardzo szybko są rozbierane, bo większość tych budynków nie jest traktowane jako zabytki, więc są, bez patrzenia na nostalgię, burzone i po prostu zapominają o nich. Zburzyć, zapomnieć i tyle.

Fotografia 4. Drewniak przy ulicy Strażniczej 30/32



Źródło: Praca własna (2025).

Jak powinny być traktowane łódzkie drewniaki? Nie ma na to jednego sposobu.

Mówię pragmatycznie, nie będę się sentymentem kierował, bo jakbym się kierował sentymentem, to bym powiedział, że każdy budynek, który ma jakiś ciekawy kształt i świadczy o historii Łodzi, powinien być zachowany. Ale niestety to nie jest takie proste, bo te budynki po pierwsze, to są czasy, dany moment w Łodzi. To jest maksymalnie, powiedzmy, II połowa XIX wieku, a najczęściej to jest XIX–XX wiek, ten przekrój. I te budynki ciężko podpiąć pod temat zabytków, bo to muszą być budynki jakieś finezyjne. Na przykład budynki drewniane sakralne, czyli powiedzmy kościół na ulicy Włóknarzy i kościół na ulicy Ogrodowej. To są dwa drewniane. Albo Mileszki. Choć Mileszki to jest temat słaby, spalił się całkowicie. Ale te pozostałe kościoły drewniane oryginalne – na Włóknarzy i na Ogrodowej – zdecydowanie powinny zostać zabytkami, bo są budynkami oryginalnie drewnianymi. Tak samo kapliczki, założymy, w łągiewnikach, które stoją w środku lasu, też budowane drewniane. Ewidentnie trzeba je zostawić, bo są bardzo stare. Willa Meyera na Brusie też jest taka typu letniskowa, letniskowe domy na ulicy Popioły, zdecydowanie powinny być zostawione.

Ale powiedzmy, jeżeli mamy przykłady łódzkie, ulica Targowa, taki budynek bardzo typowy dla drewniaków, czyli parter, część mieszkalna użytkowa, dobudówka piętrowa, zwykle tam były jakieś manufaktury, jakieś zakłady kuśnierskie, szewcy, albo jakieś takie małe manufaktury, to taki zwykły drewniak, ciężko go podpiąć pod zabytek. Moje zdanie jest takie, że, idąc tym tropem, jeżeli by taką najczęstszą zabudowę drewnianą określać jako zabytek, to by pewnie można było zrobić z miasta skansen. A czy to jest dobry nurt, żeby robić z tego miasta skansen? Niekoniecznie.

Moim zdaniem właśnie fajnie, fajną drogą jest właśnie to, co zrobili w Muzeum Włókiennictwa, że zrobili upamiętnienie, napisane są konkretne adresy, na które te budynki stały. Ta wystawa, która, nie wiem, czy byłaś w środku, no to to robi wrażenie. I to jest czymś takim namacalnym, że gdyby bardzo młoda osoba chciałaby sobie wyobrazić, jak jego babcia albo mama mieszkała w dzieciństwie, to może sobie pójść, zobaczyć, wszystkie rzeczy.

Zdarzają się sytuacje, że ktoś, zamiast burzyć, chciałby przenieść drewniany dom w bezpieczne miejsce, do muzeum. Niestety, Centralne Muzeum Włókiennictwa, oferujące już wystawę na temat mikrohistorii mieszkańców drewniaków, nie ma miejsca na przyjmowanie kolejnych budynków.

Tak, to było na Brusie. Jakiś deweloper chciał opłacić przeniesienie drewnianego budynku willowego, bo miał przeznaczyć teren pod nowe budownictwo. No i generalnie nawet napisali do mnie na stronę, ja nawet puściłem temat, napisałem [...] do Centralnego Muzeum Włókiennictwa, że jest taka sytuacja. Ona powiedziała, że bardzo chętnie, tylko że kwestia, że już tam nie mają miejsca wokół muzeum. Jeżeli byśmy się, po prostu, uparli na to, żeby parę budynków jeszcze jakby upamiętnić w formie, założymy, nie wiem, przenieść dla ich dobra, tak jak właśnie w Muzeum Włókiennictwa, to trzeba było, po prostu, znaleźć jakieś miejsce przy jakiejś innej jednostce kulturalnej, żeby to, po prostu, zrobić i jakieś formę finansowania, żeby to przenieść.

Ale tak wiesz, biorąc pod uwagę, że miasto musi się rozwijać, no to generalnie takie zwykłe budyneczki... Nie bawiłbym się w te sentymenty, po prostu dałbym pole do wypowiedzenia się ludziom, którzy znają się na historii architektury i żeby oni realnie ocenili fachowym okiem, czy to jest budynek na tyle oryginalny, żeby go zostawiać, czy jeden z wielu w tej tkance miejskiej.

Fotografia 5. Drewniak przy ulicy Wdzięcznej 13



Źródło: Praca własna (2025).

Redmanowi zależy na tym, żeby jego projekt – Drewniana Łódź – dotarł do jak największego grona odbiorców, wywołał rozmowy, przywołał wspomnienia. Pierwotnie projekt miał też przedstawiać historie ludzi związanych z drewniakami, podobnie, jak

zrobiono to właśnie we wspomnianym muzeum. Ale nie udało się to ze względu na ograniczony czas. Nie jest to projekt na jedną osobę, a co najmniej dwie.

Ta strona w domyśle miała być bardziej rozbudowana, bo to miał być też element takiego mojego projektu, historie miały być powiązane z historiami ludzkimi, czyli to co robi Centralne Muzeum Włókiennictwa, ale z czasem to odpuściłem. Stwierdziłem, że po pierwsze musiałbym mieć kolejną osobę do współpracy, która by też zajęła się, powiedzmy, spotykaniem z tymi ludźmi. Bo, mówię, z tym czasem u mnie krucho. Też stwierdziłem, że to już jest w Muzeum Włókiennictwa, dublowanie tego pomysłu jest zbędne. Myślę, że jest fajne to, że mimo tego, że temat teoretycznie niszowy, rozwinął się na tyle, że ludzie oglądają moją stronę. Czasem się dziwię i chciałbym się dowiedzieć, dlaczego akurat dany drewniak bardziej przypadł ludziom do gustu albo mniej. Zwykły drewniak tak złapie za serce kogoś, nie wiem, jakieś dobre skojarzenia przywoła, że po prostu ludzie klikają, komentują dane miejsce, dany budynek.

Fotografia 6. Drewniak przy ulicy Wiośnianej 4



Źródło: Praca własna (2025).

Znaczący, jedyne, co mnie, że tak powiem, martwi, to właśnie to, co poruszałem na początku, czyli docieranie do ludzi. Bo niestety jeszcze nie wymyślono takiego sposobu dotykania do ludzi, który był uniwersalny. I założymy, dużo rzeczy się bierze na zasadzie zasięgów. Jakbym miał, założymy, powiedzmy, nie wiem, zasięgi na Facebooku,

powiedzmy, rzędu nawet, nie wiem, kilkudziesięciu tysięcy, a mam teraz chyba niecałe sześć, to myślę, że jeszcze bardziej to poszło do ludzi.

I bardziej by to ludzie, wiesz, fajny odzew był. Ludzie, ale jeszcze wiele osób nie wie, że założymy, nie wiem, ktoś taki jak ja, nie wiem, trafił na jakiś budynek z ich dzieciństwa i nie wiem, zachwycił go jakiś detal albo element tego budynku. I myślę, że fajne z tego konwersacje by wyszły.

Choć „Redman” podkreśla, że zależy mu na zasięgach, to nie chodzi tu o tak zwany „internetowy fame” czy poklask. Zależałoby mu na popularyzacji tematu.

Ale zobaczymy, na razie nie poddaję, robię swoje, więc sprawiedliwość, fakty przede wszystkim. Nie robię tego właśnie pod kogoś i dla czegoś, tylko, po prostu, robię to, bo lubię, więc mam nadzieję, że kiedyś to już eskaluje do takich zasięgów, że będę mógł stwierdzić, że czuję się spełniony w tym temacie. Wiesz co, ludzie bardzo mocno myślą pojęcia. [...] Jeżeli ja udostępniam materiały na jakichś grupach, to wiele ludzi myśli pojęcia, że to jest szukanie poklasku, czy jakiegoś właśnie fame’u internetowego. Ale nie, to tylko i wyłącznie chodzi o dotarcie do ludzi.

Fotografia 7. Dawny budynek OSP Łaskowice



Źródło: Praca własna (2025).

Dotarcie do ludzi [to] jedyne, co mnie trochę smuci. Widzę nawet na tej mojej stronie fotograficznej ogólnie łódzkiej, jak, założmy, w porównaniu z jednym z innych fanpage'ów o podobnej tematyce, jak się klika i jak ludzie podchodzą do zdjęć danych miejsc. Ja przez czternasty już rok fotografuję Łódź, z gorszym, lepszym skutkiem. I wiem po contencie, który daje ludziom, że gdybym miał, nie wiem, powiedzmy, zasięgi rządu stu tysięcy, to myślę, że to byłaby petarda. Ja sam widzę po jakości materiału, ile ciekawostek potrafię wygenerować w ciągu, nie wiem, miesiąca, dwóch czy kwartału. Jest naprawdę, moim zdaniem, bardzo dużo takich rzeczy, których ludzie nie wiedzą. Ale szkoda, że dalej to jest temat niszowy, bo mówię, siedem tysięcy zasięgów, powiedzmy, to jest bardzo malutko.

W obliczu znikającej starej łódzkiej drewnianej zabudowy trzeba będzie zastanowić się nad tym, które obiekty będą dla nas ważne z punktu widzenia zachowania dziedzictwa kulturowego. Kto wie, być może doczekamy się jakiejś formy ochrony kolejnych obiektów łódzkiej architektury drewnianej. Tymczasem można odwiedzać fanpage Drewniana Łódź, brać udział w spacerach miejskich i rozmawiać ze świadkami historii pamiętającymi czasy świetności drewniaków.

Bibliografia

Drewniana Łódź (b.d.). Facebook. Dostęp dnia 2025.07.28 ze źródła: <https://www.facebook.com/drewnianalodz>

Rutkowska-Siuda D. (2023). Architektura Łodzi 1829–1914. [w:] Kita, J. (red.) *Łódź poprzez wieki. Historia miasta. Tom 2 1820–1914*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Jan Nawrocki

Molozol, muchozol, sanitozol: Czy mural reklamowy może być zabytkiem?

Reklama na murach miast

Reklama w przestrzeni miejskiej budzi duże emocje. W miastach rażą nas agresywne, zaśmiecające krajobraz banery i billboardy. Brak skutecznych regulacji prawnych lub niechęć do stosowania już istniejących powoduje, że duża ilość reklam wielkoformatowych umieszczana jest w przestrzeni publicznej bez wiedzy i zgody władz lokalnych powodując chaos estetyczny (Najwyższa Izba Kontroli, 2024). Jednak w przeszłości reklama wielkoformatowa przyjmowała w polskich miastach zgoła odmienną postać – murali, czyli malowideł wykonanych na ścianach budynków.

Współczesne murale to często efektowne dzieła sztuki, które przyciągają uwagę i stają się atrakcjami turystycznymi. Ale kilkadziesiąt lat temu murale częściej pełniły funkcję reklamy (fotografia 1). Reklamy dość specyficznej, ponieważ w epoce socjalizmu i gospodarki centralnie planowanej, miały one charakter użytkowy, a nie konkurencyjny (Perczak, 2020).

Murale reklamowe PRL-u, bo o nich tu mowa, dziś sukcesywnie znikają z przestrzeni miast. Większość z nich została zamalowana albo zastąpiona przez nowe



© by the author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Funding information: Not applicable. **Conflicts of interests:** None. **Ethical considerations:** The Author assures of no violations of publication ethics and takes full responsibility for the content of the publication.

budynki wypełniające luki w pierzejach. Te, które pozostały, są często w opłakanym stanie. Pojawia się zatem pytanie: Co z nimi zrobić? Lepiej je zamalować, odrestaurować, a może nie reagować wcale?

Fotografia 1. Chorzów, ulica Bytomska. Reklama środków piorących Alboril pochodząca najprawdopodobniej sprzed II wojny światowej



Źródło: Autor nieznany (data nieznaną), Narodowe Archiwum Cyfrowe.

Murale w PRL-u: Estetyczna wizytówka przedsiębiorstw

W Polsce Ludowej murale reklamowe stały się charakterystycznymi elementami krajobrazu miejskiego. W epoce, w której reklama nie miała funkcji czysto komercyjnej, powstawały wielkoformatowe malowidła mające raczej informować czy przypominać o określonych wyrobach czy markach, niż potęgować konsumpcjonizm, negowany przecież przez socjalistyczny ustrój. Murale promowały często nie konkretne produkty, ale całe przedsiębiorstwa. W późniejszych latach stały się także świadectwem sztuki artystycznego ich twórców, którzy za pośrednictwem projektu starali się ukazać swój warsztat. Chcąc się zaprezentować od jak najlepszej strony, artyści projektujący murale przemycali w nich najnowsze trendy sztuki użytkowej, ponieważ efekt ich pracy stanowił swoistą wizytówkę i był przepustką do kolejnych zleceń. Ponadto każdy projekt muralu podlegał ocenie komisji artystycznych, a w niektórych większych miastach, takich jak Łódź, również opinii miejskiego plastyka (Stępień, 2010).

Na przestrzeni lat wygląd malowanych na ścianach reklam ewoluował. W swojej książce Stępień (2010) wyróżnia trzy generacje murali. Pierwsza (lata 50. do połowy

lat 60.) opierała się na schematycznych rysunkach, oszczędności w formie i prostej typografii. Druga (lata 60. i 70.) to bardziej złożona kompozycja, produkty niepokazywane wprost, ale za pomocą nawiązań, ciekawsze czcionki i – w porównaniu z pierwszą generacją – znacznie żywsze kolory. Trzecia generacja (od lat 80.), z której najwięcej malunków przetrwało jeszcze na ścianach kamienic, charakteryzowała się skomplikowaną kompozycją, żywymi kolorami i najbardziej – w porównaniu z wcześniejszymi – abstrakcyjnymi wzorami. Przekaz reklamowy był mało konkretny, a liternictwo wysublimowane. Takie zmiany podyktowane były głównie przemianami politycznymi, większą świadomością artystów i lepszymi możliwościami technicznymi.

Dlaczego właśnie murale?

Popularność murali w realiach PRL-u wynikała z kilku czynników. Po pierwsze, wiele miast wciąż nosiło ślady wojennych zniszczeń – puste ściany budynków, które straciły sąsiednie zabudowania, stanowiły doskonałe podłoże dla malowideł. Po drugie, władze dążyły do estetyzacji przestrzeni miejskiej i widziały w muralach sposób na ożywienie surowych, modernistycznych osiedli czy na zagospodarowanie pustych elewacji bocznych kamienic (fotografia 2).

Fotografia 2. Mural „Morze, żywi i bogaci” w Helu



Źródło: J. Góralczyk (2018), Wikimedia Commons.

Po drugie, w epoce ograniczonych możliwości druku i emisji telewizyjnych, reklama malowana na murach była skutecznym sposobem na dotarcie do szerokiej publiczności. Jej przekaz był trwały – w przeciwieństwie do gazet czy plakatów murale nie znikwały po kilku dniach. Co ciekawe, to właśnie z powodu trwałości murale rzadko zawierały treści propagandowe (Stasiak, 2016). Głównym powodem rezygnacji z przypisywania im tej funkcji, jaki wymienia się w literaturze przedmiotu, było późniejsze przekształcanie zamieszczonych na nich socjalistycznych haseł – mających umacniać wiarę w ustrój – w dowcipne wersje poprzez dodawanie do nich skojarzeń czy tworzenie rymowanek. Przykładem takiej gry słownej jest hasło „Socjalizm = Pokój”, do którego dokładano „Kapitalizm = 3 pokoje z kuchnią”. Takie skojarzenia szybko utrwały się w świadomości przechodniów, tym samym psując zamierzony efekt propagandowy (Stępień, 2010).

Kultowe murale PRL-u

W czasach socjalizmu powstało wiele murali, które do dziś budzą nostalgię. Wśród nich warto wyróżnić dwa murale z warszawskiej Pragi. Pierwszy z nich – mural „Jubiler” – reklamował produkty sprzedawane w sklepach „Jubiler”. Mural z dominującym niebieskim kolorem przedstawiał schematyczny zegarek na pasku, wzorzysty napis „Jubiler” oraz hasła „zegary”, „zegarki”, „budziki”. Był jednym z ciekawszych i najlepiej zachowanych murali reklamowych w stolicy, jednak został zamalowany w połowie 2019 roku. Mimo wielu starań warszawskich aktywistów miejskich „Jubiler” do dziś nie powrócił na swoje pierwotne miejsce. Drugi – mural „Foton” – powstał jako reklama przedsiębiorstwa produkującego materiały fotograficzne. Na niebieskim tle, po lewej stronie, widnieje logo firmy. Nad nim znajduje się napis „błony fotograficzne” zapisany po polsku, rosyjsku oraz angielsku. Po prawej stronie przez malowidło przebiegają klisze filmowe. Ten mural również został zamalowany, jednak dzięki staraniom praskich aktywistów wrócił na swoje miejsce. Pokazuje to, że niektóre murale z PRL-u cieszą się szczególnym sentymentem. Oba wspomniane wcześniej murale doczekały się swego rodzaju hołdu w postaci ich kolażu, który również powstał na Pradze niedaleko ich oryginalnych lokacji. Niestety po trzech miesiącach zastąpiła go reklama.

Łódź też ma swoje kultowe murale. Przykładem jest tu mural „Motyl” (fotografia 3) – reklama PEWEX-u, sklepu z towarami luksusowymi dostępnymi za dolary, który był symbolem marzeń o zachodnim stylu życia. Malowidło przedstawia kolorowego, stylizowanego motyla oraz napis „Przedsiębiorstwo Eksportu Wewnętrznego

PEWEX poleca atrakcyjne towary importowane”. Budynek, na którym znajduje się mural, do dziś nazywany jest przez mieszkańców „Motylem”, co uwiidacznia, jak duży wpływ na tożsamość miejsca potrafi mieć taki malunek.

Fotografia 3. Mural „Motyl” w Łodzi



Źródło: Praca własna (2025).

Oprócz murali reklamowych pojawiały się także te o charakterze społecznym i propagandowym. Jako przykład posłużyć może koszaliński mural z hasłem „Nauka + Praca = Dobrobyt” stworzony z myślą o mobilizowaniu młodych obywateli do wytężonej pracy. Dziś mógłby wywołać uśmiech na twarzach niektórych przechodniów (Urbanowicz, 2024).

Czy murale PRL-u to zabytki?

Zabytkiem według polskiego prawa jest twór człowieka stanowiący świadectwo minionej epoki, którego zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową (Ustawa, 2003). Wartości historyczne to między innymi: autentyczność materiału i formy; namacalne odzwierciedlenie historii, czyli historyczny charakter i także funkcja obiektu czy wartość dokumentu historii wynikająca z przekazywania jej przez obiekt przyszłym pokoleniom. Wartości artystyczne to, najprościej mówiąc, cechy plastyczne obiektu. Wartości naukowe odnoszą się natomiast do cech zabytku jako przedmiotu badań oraz wartości edukacyjnej. Zabytkiem będzie zatem materialny świadek przeszłości,

wyróżniający się swoją historią i znaczeniem przestrzennym (rola obiektu w szerszym krajobrazie), istotnym dla nauki i kultury (Witwicki, 2007).

PRL-owskie murale są namacalnym świadectwem epoki, pokazują tamtejsze realia gospodarcze oraz społeczne, a także prezentują estetykę epoki socjalizmu. Są formą komunikacji wizualnej PRL-u. Jako dzieła artystów grafików można im przypisać wartości artystyczne, murale-reklamy traktuje się jako elementy sztuki użytkowej (Drozdowski, 2024). Reklamom tym można również przypisać wartość naukową, ponieważ stanowią historyczne przykłady grafiki użytkowej. Poza tym mają wspomniane wcześniej wartości przestrzenne – pokazują, w jaki sposób starano się uatrakcyjnić miejski krajobraz.

W kontekście społecznym murale były często dobrze rozpoznawalnymi i łatwymi w identyfikacji miejscami na mapie miasta, dzięki czemu dla mieszkańców stanowiły swoiste punkty orientacyjne. Badacze twierdzą ponadto, że estetyczne i zadbane murale pobudzają mieszkańców „ozdobionego” budynku do dbałości o swoją przestrzeń dzięki silniejszej identyfikacji z najbliższym otoczeniem (Stattucki, 2019).

Ostatnim zagadnieniem, często poruszonym w kontekście ochrony PRL-owskich malowideł, jest proces ich szybkiego zanikania w przestrzeni miejskiej. To właśnie z tego ostatniego powodu oraz przez wzgląd na potrzebę zachowania wartości artystycznych i historycznych do rejestru zabytków ruchomych województwa mazowieckiego wpisany został warszawski mural z ulicy Targowej 22 (MWKZ, 2020). Malowidło to – nazywane czasem „muchozolem” – przedstawia reklamę Zakładów Chemicznych Azot w Jaworznie. Grafika zajmuje dwie ściany kamienicy (fotografia 4). Na większej ścianie przedstawiono wzór złożony z powtarzających się elementów, które kształtem przypominają dwa rzędy puszek aerozoli, podpisanych kolejno: „molozol”, „muchozol”, „sanitozol” – są to nazwy oferowanych przez przedsiębiorstwo preparatów bio- i owadobójczych. Na mniejszej, bocznej elewacji widać kolejną puszkę preparatu, od której odchodzi biały trójkąt przypominający strumień rozpylanego preparatu. Element ten, zmieniający się w pas, który przechodzi na większą ścianę kompozycji, łączy mural w całość. Wojewódzki Konserwator Zabytków w uzasadnieniu decyzji wskazał, że mural zaprojektowano według zasad reklamy socjalistycznej, a jego zadaniem było nie tylko promowanie produktów, lecz także kształtowanie gustu estetycznego społeczeństwa. Mural wpisany został do rejestru dzięki wysiłkom stowarzyszenia „Porozumienie dla Pragi”, obecnie trwają starania o jego odrestaurowanie (BO Warszawa, 2021).

Fotografia 4. Mural „Muchozol” w Warszawie



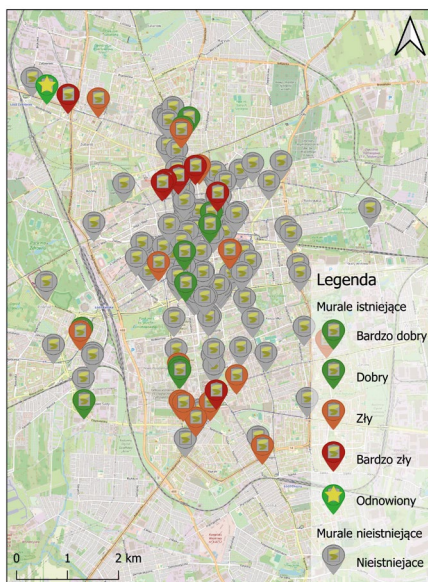
Źródło: Panek (2012), Wikimedia Commons.

Trudne dziedzictwo: Zachować czy zniszczyć?

Okres, w którym powstawały murale-reklamy PRL-u, czyli od lat 50. do 90. XX wieku, mimo że przez część osób wspominany z nostalgią, zwykle nie kojarzy się pozytywnie. Braki produktów w sklepach, system kartkowy i długie kolejki to tylko część codzienności epoki socjalizmu. W tym kontekście, murale z okresu PRL-u budzą skrajne emocje. Dla jednych są symbolem minionego ustroju, który lepiej zostawić w zapomnieniu. Dlatego w przypadku malowideł PRL-u możemy mówić o tzw. „trudnym” dziedzictwie (Banaszkiewicz & Owsianowska, 2015). Trudne dziedzictwo to taka spuścizna, której jako społeczeństwo wolelibyśmy nie dziedziczyć po przodkach lub którą wolelibyśmy wręcz wymazać z pamięci. Problem dotyczy nie tylko murali, ale i wielu innych elementów architektury czy sztuki użytkowej PRL-u. Dla drugich murale epoki socjalizmu są wartościowe, łączą w sobie wiele światów: są przedmiotem troski lokalnych aktywistów, fascynują miłośników wzornictwa PRL-u, są tematem książek i artykułów. Pojawiają się także na miejskich gadżetach i pamiątkach, stając się symbolem lokalnej tożsamości. Takie przykłady można mnożyć. W ich kontekście porusza się kwestie estetyki, tożsamości lokalnej, ale też dylemat w zakresie oceny murali: czy są one sztuką użytkową, czy reklamą bez większej wartości. Jak pokazują liczne przykłady, to

mieszkańcy mają największy wpływ na stan murali reklamowych i poprzez budżety obywatelskie czy działania lokalnych organizacji pozarządowych doprowadzić mogą do ich zachowania albo odrestaurowania.

Mapa 1. Istniejące i nieistniejące murale PRL w Łodzi



Źródło: Praca własna – mapa-murale.netlify.app (2025).

W mojej ocenie murale reklamowe PRL-u to coś więcej niż zwykłe malowidła – to kawałek historii zapisany na ścianach miast. Kiedyś były one nieodłącznym elementem miejskiego krajobrazu (mapa 1), a dziś stanowią zapomniany, choć ponownie odkrywany fragment naszej kulturowej tożsamości. Ich zachowanie lub renowacja to niełatwa sprawa, zakrawająca często o spór z zarządcą budynku, na którym malowidło widnieje (MWKZ, 2019). Murale jako trudne dziedzictwo to zatem sprawa do rozważania nie tylko dla ekspertów, ale przede wszystkim dla społeczeństwa. Od tego, jak postrzegane będą one przez mieszkańców miast, zależy, czy w przyszłości będziemy mogli podziwiać je na ulicach, czy tylko na archiwalnych fotografiach. Czy warto je chronić? Odpowiedź na to pytanie pozostaje otwarta, ale czasu na decyzje jest coraz mniej.

Bibliografia

- Banaszkiewicz, M., & Owsianowska, S. (2015). Trudne dziedzictwo a turystyka. O dysonansie dziedzictwa kulturowego. *Turystyka Kulturowa*, 11, 6–24.
- BO Warszawa. (2021, maja 28). Ratujmy mural Muchozol dla Pragi. *Budżet Obywatelski Warszawa*. Dostęp dnia 2025.11.10 ze źródła: http://bo.um.warszawa.pl/processes/na-rok-2022/f/8/projects/25685?component_id=8&locale=pl&participatory_process_slug=na-rok-2022
- Drozdowski, A. (2024). Reklama kolejowa i murale jako przykład projektowania graficznego na zlecenie Banku Pekao S.A. w latach 1945–1989. [w:] A. Pawłowska, K. Stefański, & M. Milerowska (red.), *Ars inspiratio. Studia dedykowane Profesor Eleonorze Jedlińskiej*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 413–431.
- MWKZ (2019.07.19). Oświadczenie w sprawie murali „Foton” i „Jubiler” na kamienicy przy ul. Targowej 15. *Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków*. Dostęp dnia 2023.03.24 ze źródła: <http://mwkz.pl/archiwum-aktualnosci-lista/1306-owiadczenie-w-sprawie-murali-foton-i-jubiler-na-kamienicy-przy-ul-targowej-15>
- MWKZ (2020.07.10). Praski mural trafił do rejestru zabytków. *Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków*. Dostęp dnia 2023.12.03 ze źródła: <http://mwkz.pl/archiwum-aktualnosci-lista/1377-praski-mural-trafi-do-rejestru-zabytkow>
- NIK (2024). *Zarządzanie reklamą w przestrzeni publicznej*. Warszawa: Najwyższa Izba Kontroli.
- Perczak, J. E. (2020). Polish socialist advertising in 1945–1989: Status and sources of and outlooks for the research. *Media Biznes Kultura*, 2(9), 131–148.
- Stasiak, A. (2016). Mural i jego rola w przestrzeni zurbanizowanej. [w:] J. Flizikowski, R. Nowakowski, & K. Pawłowski (red.), *Integracja sztuki i techniki w architekturze i urbanistyce* (T. 4/2). Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy, 83–90.
- Statucki, P. M. (2019). Jak badać murale z perspektywy socjologicznej? Przykład Łodzi. *Człowiek i Społeczeństwo*, 48, 107–122.
- Stępień, B. (2010). *Łódzkie murale: Niedoceniona grafika użytkowa PRL-u*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy.
- Urbanowicz, K. (2024). *Sztuka na ulicach: Koszalińskie murale z czasów PRL*. Koszalin: Koszalińska Biblioteka Publiczna.
- Ustawa (2003). *Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*. (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 282, 782, 1378).
- Witwicki, T. (2007). Kryteria oceny wartości zabytkowej architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków. *Ochrona Zabytków*, 1, 77–98.

Jakub Majewski

Perspektywy dla zrównoważonej mobilności w Łodzi: Jak wykorzystać potencjał transportu szynowego?

Wprowadzenie

Jak udowodniły doświadczenia krajów zachodnich z drugiej połowy XX wieku, wykorzystanie samochodów indywidualnych jako głównego środka mobilności w mieście jest nieekonomiczne ze względu na ich wielką przestrzeniochłonność. W miastach, w których przestrzeń jest ograniczonym zasobem, inwestycje w infrastrukturę drogową i parkingową konkurują o tę przestrzeń z innymi sposobami zagospodarowania terenu. Poza tym, miejsca takie jak place i ulice, które służyły wcześniej rekreacji i handlowi, zamierały wskutek wypełnienia ich samochodami. W Łodzi, w której głównym typem przestrzeni publicznych pozostają ulice, konflikt ten jest tym bardziej nieunikniony. Samochody zajmują przestrzeń przeznaczoną dla pieszych i zieleni – chodniki są zablokowane, a trawniki rozjeżdżane. Im więcej aut wjeżdża do miasta, tym bardziej uciążliwe jest poruszanie się po nim. Dotyczy to nie tylko pasażerów komunikacji zbiorowej i samych kierowców, którzy stoją w zatorach na drodze, ale także pieszych i rowerzystów, którym



© by the author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Funding information: Not applicable. **Conflicts of interests:** None. **Ethical considerations:** The Author assures of no violations of publication ethics and takes full responsibility for the content of the publication.

przeszkadza hałas i zanieczyszczenia emitowane przez dużą ilość samochodów. Efektywną mobilność miejską jest w stanie zagwarantować jakościowy transport zbiorowy. Jak go budować w Łodzi?

Uwarunkowania historyczne

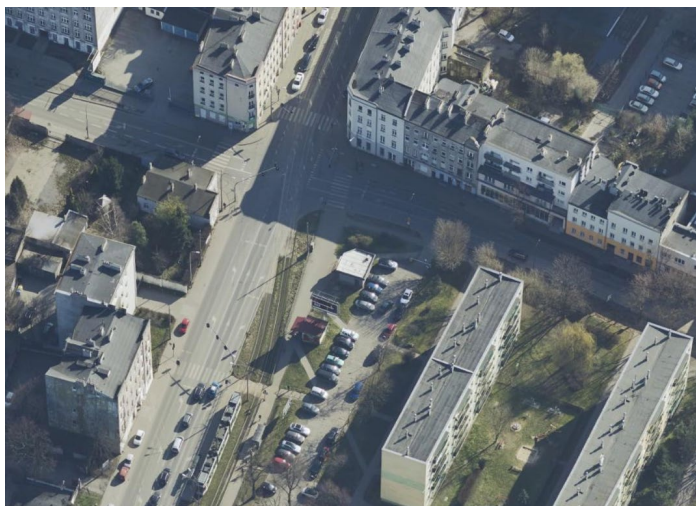
Z perspektywy historycznej, Łódź ma długą i chlubną tradycję związaną z transportem zbiorowym. Łódź była pionierem w wykorzystaniu tramwajów elektrycznych – uruchomiła je w 1896 roku jako pierwsze miasto w zaborze rosyjskim, nie odstając pod tym względem od innych dużych miast europejskich (Jerczyński, 2003). Rozwój sieci tramwajowej miał tutaj szczególną rolę w tworzeniu powiązań funkcjonalnych między rozwijającymi się miastami okręgu przemysłu włókienniczego – Ozorkowa, Zgierza, Aleksandrowa, Pabianic – a Łodzią (Dobrodziej, 1986).

Również kolej była czynnikiem, który wpłynął na dynamiczny rozwój ośrodka. W 1863 roku doprowadzono kolej do śródmieścia Łodzi (linia Fabryczno-Łódzka), a następnie w 1903 roku Łódź zyskała kolejne połączenie z miastami w regionie poprzez linię łączącą Kalisz z Warszawą. Podjęto wtedy również decyzję o budowie kolei obwodowej, tj. linii kolejowej okrążającej miasto. Połączyła ona linię Fabryczno-Łódzką z linią Kaliską. Jej przebieg wytyczono poprzez tereny łódzkich przedmieść – Karolewa, Marysina czy Chojen – co przyspieszyło ich urbanizację (Jerczyński, 2003). Budowa kolei była przedsięwzięciem trudnym, podczas którego zawarto wiele kompromisów, uwzględniających różne interesy własnościowe i polityczne. Przykładem była brzemienna w skutki decyzja o uczynieniu Łodzi Fabrycznej stacją czołową (jej przekształcenie w stację przelotową następuje dopiero teraz poprzez budowę tunelu średnicowego). Ostateczne ukształtowanie się sieci kolejowej było wynikiem inwestycji okrojonych i – jak się szybko okazało – za małych jak na rosnące potrzeby miasta. Mimo ponawianych wielokrotnie deklaracji o przebudowie łódzkiego węzła kolejowego pozostał on w zasadniczo niezmienionym kształcie z przełomu XIX i XX wieku do naszych czasów. Położenie kolei „na uboczu” miasta sprawiło, że długo nie odgrywała ona roli w lokalnym ruchu pasażerskim.

Po II wojnie światowej miasto starano się przebudować na modłę modernistyczną. Budowano szerokie arterie komunikacyjne i wprowadzono wyraźny podział funkcjonalny fragmentów przestrzeni miejskiej. Jednak ponieważ z tego punktu widzenia właściwie prawie cała dotychczasowa strefa zurbanizowana Łodzi wymagałaby interwencji, istniejącej tkanki miejskiej nie zmieniono w tak dużym stopniu. Plany o wyburzaniu całych kwartałów śródmiejskich zderzyły się

z rzeczywistością (Pakuła, 2019). Przykładowo, ze względu na oszczędności, nawet na nowo budowanych osiedlach zostawiano kamienice pośrodku wytyczonej na wprost drogi. Do najważniejszych zmian tego okresu zaliczają się przebiecie trasy północ-południe wzdłuż ulicy Zachodniej oraz poszerzenie ulicy Głównej (obecnie trasy W-Z). Mimo powojennej rozbudowy Łódź w znacznej mierze zachowała swoją dawną specyfikę przestrzenną – pozostała dużym, zwartym ośrodkiem, z rozległym śródmieściem o rzadkiej sieci wąskich ulic. Wysiętek inwestycyjny przede wszystkim skupił się na przebudowie zaniedbanych przedmieść, wskutek którego nowe dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe otoczyły ściśle zabudowane śródmieście. To ukształtowało nowy rytm potoków pasażerskich w przestrzeni i w czasie (tłok w szczytach przewozowych związanych z przemieszczaniem się między osiedlami a zakładami pracy w związku z modelem pracy zmianowej).

Fotografia 1. Ulica Limanowskiego. Przykład typowej dla łódzi sytuacji – ulica została poszerzona, a torowisko wydzielone od jezdni, lecz dopiero po wyjeździe z gęsto zabudowanego śródmieścia. Na terenie zaniedbanych przedmieść ulokowano osiedla mieszkaniowe, które miały być obsługiwane przez nowy standard dróg



Źródło: <https://ortofoto.mapa.lodz.pl>

W wielu miastach powojenna rozbudowa wiązała się z większym wykorzystaniem autobusów, jako że na nowo zabudowywanych terenach nie istniała sieć tramwajowa. W Łodzi natomiast w przełomie lat 1960. i 1970. nadal znaczną większość – bo 85% pasażerów – przewoziły tramwaje. Dla porównania w 1969 roku w Warszawie

było to 56%, a w Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu około 70% (ZPGKMŁ, 1971). Równocześnie infrastruktura tramwajowa była w znacznie gorszym stanie niż w innych miastach i wymagała natychmiastowej wymiany. Większość torowisk nie była wydzielona od jezdni, co wraz z napływem aut na ulice skutkowało przestojami.

W obliczu rosnącego obciążenia sieci transportowej przyjęto, że żeby sprostać tym wyzwaniom, tramwaje muszą funkcjonować inaczej niż dotychczas – z transportu lokalnego, niezbyt szybkiego, ale docierającego „pod drzwi” miały stać się podobne do modelu *light rail*. Modelowo jak najwięcej dróg miało zostać poszerzone, by tramwaje poruszały się niezależnie od aut, a w innych przypadkach transport tramwajowy miał być zastąpiony przez PKS i PKP. W raporcie dla władz miasta wprost pisano: „winna nastąpić dalsza stopniowa likwidacja trakcji tramwajowej w śródmieściu (...) oraz powiązaniach z niektórymi miastami aglomeracji”, „pilna potrzeba włączenia obwodnicy kolejowej do układu komunikacyjnego i zwiększanie ilości pociągów lokalnych” (ZPGKMŁ, 1971, s. 12).

W praktyce jednak obsługa kolejowa na linii obwodowej nie zwiększyła się. Inwestycje mieszkaniowe i transportowe w mieście łąpały wieloletnie opóźnienia. W latach 1980. już wyraźnie zarysował się dysonans – na poziomie planistycznym widniały ambitne wizje budowy metra oraz szerokich arterii przecinających miasto, a w praktyce w pogrążonym w letargu gospodarczym mieście z obsługą rosnącej populacji ledwo nadążały przestarzałe autobusy i tramwaje (Dobrodziej, 1986).

Zapoczątkowane w PRL procesy przyspieszyły znacznie w okresie transformacji ustrojowej. Wraz z restrukturyzacją spółek komunalnych następowały cięcia w usługach oferowanych przez MPK Łódź oraz likwidacja torowisk tramwajowych. Doprowadziło to do obniżenia dostępności transportowej dużej części aglomeracji. Degradacji tej uległy zwłaszcza peryferyjne położone miejscowości jak też pewne obszary wewnątrz zurbanizowanej strefy Łodzi, np. Złotno, Ruda, Rokicie. Równocześnie drastycznie wzrosła ilość samochodów osobowych na ulicach miasta. Prowadzone w latach 1990. i 2000. inwestycje – w oparciu o wspomniane wcześniej plany – skupiały się na poprawie jakości i przepustowości sieci dróg dla ruchu kołowego, co napędzało znane z Zachodu zjawisko ruchu indukowanego (*induced demand*).

Przyjęta w 1997 roku polityka transportowa miasta zakładała odwrócenie tych tendencji. Remedium na nie miało być zrównoważone podejście – radykalna poprawa jakości transportu wraz z uwzględnieniem potrzeby rozbudowy infrastruktury drogowej – szczególnie tras dla uciążliwego tranzytu. Wskazano, że

w obszarze śródmiejskim, który miał odzyskać walory przestrzenne i prestiż, ruch samochodowy powinien być ograniczony, a transport zbiorowy otrzymałby priorytet (UMŁ, 1997). Taka polityka kreowałaby mobilność dopasowaną do walorów struktury przestrzennej miasta – zwartości zabudowy, ludzkiej skali i gęstej sieci tramwajowej.

Fotografia 2. Ulica Łągiewnicka. W 1998 roku usunięto torowisko tramwajowe na rzecz drugiej jezdni, dzięki czemu powstała trasa obwodowa dla Drogi Krajowej 72



Źródło: Praca własna (22.04.2025).

Inwestycje, reformy i plany

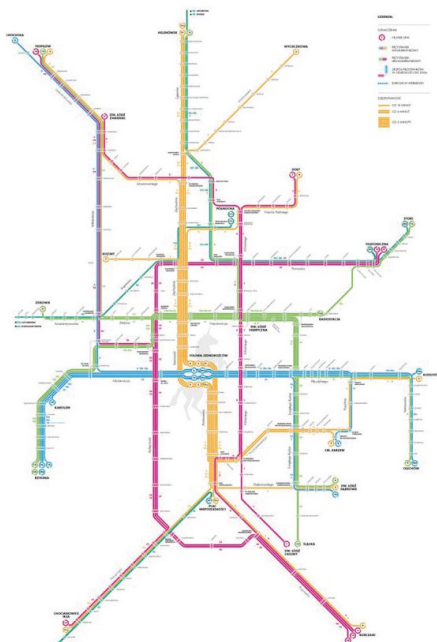
Problem z jakością infrastruktury ciągnął się za Łodzią dalej, utrudniając progresywne założenia polityki. Po transformacji ustrojowej podjęto próbę unowocześnienia taboru – w 2001 Łódź jako pierwsze miasto w Polsce zakupiło nisko-podłogowe tramwaje modelu Cityrunner. Niemniej fizyczna przebudowa dróg i torowisk musiała być priorytetem.

Dużą inwestycją w łódzką sieć tramwajową był zrealizowany w latach 2006–2008 remont kapitalny trasy północ-południe, nazwanej wtedy Łódzkim Tramwajem Regionalnym (ŁTR). W założeniu podniesiona do standardu szybkiego tramwaju miała zostać trasa pomiędzy Zgierzem a Pabianicami, jednak w ramach programu udało się wyremontować tylko odcinek wewnątrz Łodzi. Już wtedy ujawniły się

problemy, które cechują współczesne interwencje publiczne w tódzki transport. Na trasie nie wzrosła częstotliwość kursów ani prędkość przejazdu. De facto nie zmienił się charakter trasy, ponieważ tramwaje nie mają na niej priorytetu w sygnalizacji. Nie zrealizowano też inwestycji towarzyszących, które mogłyby zwiększyć wykorzystanie trasy, takich jak parkingi P+R.

Najważniejszą inwestycją ostatnich lat była jednak przebudowa trasy W-Z, w ramach której powstał Dworzec Tramwajowy Piotrkowska Centrum (znany jako Stajnia Jednorożców) oraz trasa na Olechów. Ciężko jednak uznać projekt za jednoznaczny sukces, gdyż jednocześnie zwiększono atrakcyjność trasy W-Z dla samochodów poprzez budowę tunelu czy dobudowę lewoskrętów kosztem przystanków, które przerzucono za skrzyżowania.

Rycina 1. Mapa połączeń tramwajowych po reformie Łódź łączy z roku 2017



Źródło: MPK Łódź.

Reforma Łódź łączy z 2017 roku zakładała częstotliwość wszystkich linii tramwajowych miejskich oraz głównych linii autobusowych co 12 minut. Głównym założeniem reformy było uporządkowanie linii i nakierowanie ich na nowe węzły

przesiadkowe na Dworcu Fabrycznym i Stajni Jednorożców (rycina 1). Na głównych arteriach łączona częstotliwość kursowania miałaby wynosić nawet do 2 minut (ŁTR na odcinku od ulicy Legionów do placu Reymonta). Nigdy jednak nie wprowadzono jej założeń w pełni. Od 2017 roku w Łodzi trwały długie remonty ważnych arterii, takich jak Śmigłego-Rydza (2018–2021, 2022–2024), Przybyszewskiego (2023–2025), Wojska Polskiego (2021–2024), Północna (2022–2024), Legionów i Cmentarna (2022–2024). To zmuszało MPK do długo-trwałych zmian w trasowaniu i zawieszania linii. Ze względu na jeszcze większą ilość remontów dróg zbiorczych, trasy autobusowe (w tym zastępcze), również ulegały częstym zmianom. W efekcie spadła punktualność i zaufanie do transportu publicznego w Łodzi.

Sytuacja zupełnie wymknęła się spod kontroli, gdy lata zaniedbań wzięty naraz zniwo. W latach 2018–2019 kryzys infrastrukturalny doprowadził do zamknięcia szeregu torowisk, w szczególności połączeń podmiejskich. Istnieje duże ryzyko, że na stałe. Obecnie bowiem nie planuje się remontu i wznowienia połączeń do Ozorkowa ani do Lutomska. Ponadto do dzisiaj wiele odcinków łódzkich tras tramwajowych jest wyłączonych z eksploatacji (ulice Zielona i Srebrzyńska). W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – tj. narzędzia realizacji inwestycji w miejskich obszarach funkcjonalnych finansowanych ze środków funduszy europejskich na lata 2021–2027 – Łódź zabezpieczyła środki tylko na część planowanych wcześniej inwestycji tramwajowych. Z planów wykluczono projekt budowy linii tramwajowej do Centrum Zdrowia Matki Polki oraz remonty ciągów na alei Żeromskiego/Politechniki i ulicy Konstanytownskiej. Realizacji doczeka się natomiast remont torowiska w ulicy Warszawskiej, a na wniosek miasta Zgierza wyremontowany zostanie odcinek linii ozorkowskiej w granicach tego miasta (tabela 1).

Tabela 1. Stan realizacji inwestycji w sieć tramwajową aglomeracji łódzkiej

| Odcinek do przebudowy | Stan na 11.05.2026 | Nowy odcinek | Stan na 11.05.2026 |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| Aleksandrowska | Ogłoszono przetarg | Broniewskiego | W trakcie realizacji |
| Rzgowska (Broniewskiego – Kurczaki) | Ogłoszono przetarg | Kopcińskiego – Węglowa | Przetarg rozstrzygnięty |
| Warszawska | Ogłoszono przetarg | Rzgowska do ICZMP | Realizację odłożono po 2027 |
| Srebrzyńska | Ogłoszono przetarg | Włóknarzy – stacja Łódź Koziny | Realizację odłożono po 2027 |

Tabela 1 (cd.)

| Odcinek do przebudowy | Stan na 11.05.2026 | Nowy odcinek | Stan na 11.05.2026 |
|--|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| Franciszkańska (Boj. Getta Warszawskiego – Północna) | W trakcie realizacji | Wróblewskiego | Proponowana w Studium |
| Zielona (Wólczarska – Legionów) | Zabezpieczono finansowanie | Marysińska | Proponowana w Studium |
| Legionów (Żeligowskiego – Włókniarzy) | Zabezpieczono finansowanie | Retkińska | Proponowana w Studium |
| Konstantynowska | Odłożono, zastępczo remont doraźny | Pomorska – CKD | Proponowana w Studium |
| Politechniki/ Żeromskiego | Odłożono, zastępczo remont doraźny | Kopcińskiego – Rondo Solidarności | Proponowana w Studium |
| Kurak – Proboszczewice (Zgierz) | Zabezpieczono finansowanie | Palki – Pankiewicza | Proponowana w Studium |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie portalów Transport Publiczny (dostęp z dnia 17.01.2026 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/szukaj.html?searchVal=tag:%20tramwaje%20w%20%C5%81odzi>) oraz Rynek Infrastruktury (dostęp z dnia 11.05.2026 ze źródła <https://www.rynekinfrastruktury.pl/szukaj.html?searchVal=geotag:%20%C5%81%C3%B3d%C5%BA>).

W kontekście rozwiązania bolączek transportowych miasta często przytacza się budowę „łódzkiego metra”, czyli tunelu średnicowego. Od 2019 roku PKP realizuje pod Łodzią tę wielką inwestycję, polegającą na budowie tunelu kolejowego między stacją Łódź Fabryczna a stacjami Łódź Żabieniec i Łódź Kaliska. To pozwoli na trasowanie pociągów dalekobieżnych przez główne dworce Łodzi, a także na uruchomienie nowych relacji w ramach aglomeracji. W ramach tej inwestycji powstają 3 nowe podziemne przystanki kolejowe – Łódź Koziny (przy ulicy Kasprzaka), Łódź Polesie (przy Manufakturze) oraz Łódź Śródmieście (skrzyżowanie ulicy Zielonej i alei Kościuszki) – które mają szansę stać się popularnymi węzłami przesiadkowymi kolej-komunikacja miejska. Przejazd podziemną koleją do centrum z osiedli – takich jak Widzew czy Teofilów – będzie konkurencyjny czasowo z samochodami indywidualnymi. Tunel oraz podziemne stacje są w dużej mierze już wykonane, lecz po katastrofie budowlanej kamienicy przy alei 1 Maja 23 położonej na trasie tunelu, prace maszyn wstrzymano w związku z koniecznością ustabilizowania gruntu.

Obecnie sytuacja transportowa Łodzi nie prezentuje się zatem optymistycznie – wychodzenie z kryzysu infrastrukturalnego idzie mozolnie, budowa tunelu

średnicowego jest opóźniona, a komunikacja miejska nie doświadczyła zapowiadanego skoku jakościowego mimo następujących po sobie inwestycji. Przede wszystkim po stronie decydentów miejskich nie widać woli nadania sprawie transportu zbiorowego priorytetu.

Wewnętrzne obwodnice

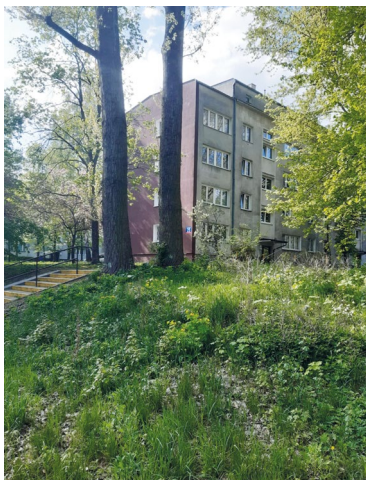
Często podnoszonym argumentem przeciwko wprowadzeniu priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla tramwajów (tzw. zielonej fali) jest brak odpowiedniej ilości tras samochodowych. Argumentuje się, że doszłoby do paraliżu na łódzkich drogach (Nykiel, 2024).

Założenia planistyczne miasta od lat powielają zapisy o budowie wewnętrznej obwodnicy, która miałaby rozłożyć ruch samochodowy w śródmieściu i umożliwić ustanowienie strefy ze specjalnym priorytetem transportu zbiorowego w ścisłym centrum. Warto tutaj zaznaczyć, że Łódź jest pierwszym miastem w Polsce, które może korzystać z pełnej zewnętrznej obwodnicy – składającej się z autostrad A1, A2 i dróg ekspresowych S8 i S14. Obecne założenia nie są tak radykalne, jak z czasów poprzedniego Studium, które proponowało cztery obwodnice. Obowiązujące zapisy z 2018 roku zakładają realizację jednej wewnętrznej obwodnicy, co i tak jednak wymagałoby budowy dwóch dużych arterii północ-południe. Uchwała nr LII/1605/21 z dnia 22 grudnia 2021 roku nadała ich realizacji priorytet, dodatkowo wyróżniając w Studium „Obszary przestrzeni publicznej, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (...) przewidziane dla ustalenia przebiegu projektowanych dróg” (SUIKZP 2018). Są to trasy nazywane roboczo Karskiego i Konstytucyjna – jako że mają stanowić przedłużenia tych dróg. Każda z nich przecina tereny aktywne biologicznie, które w mieście i tak są już mocno pofragmentowane. Trasy Karskiego i Konstytucyjna pochłonęłyby osiedlowe zieleńce, co wiąże się z trudnymi do oszacowania kosztami społecznymi. Zmieniłyby się charakter obrzeży osiedli, które utraciłyby status ekotonu (granicy między siedliskiem miejskim a mniej zurbanizowanym), wzrosłoby też zanieczyszczenie światłem i hałasem. Dla osiedli Pojezierska, Żubardź, Zarzew i Dąbrowa, gdzie duży udział mieszkańców stanowią osoby starsze, oznaczałoby to poważne pogorszenie warunków życia.

Budowa tych wielokilometrowych dróg byłaby też bardzo droga, zwłaszcza, że nie można uzyskać na nią dofinansowania unijnego. Koszty budowy to jednak nie wszystko. Warto zaznaczyć, że w Łodzi zachodzi szybka depopulacja, a utrzymanie infrastruktury będzie coraz bardziej obciążać budżet. Przede wszystkim jednak nie ma pewności, że budowa wewnętrznej obwodnicy poprawi sytuację na

łódzkich drogach. Jak udowodniła praktyka, zwłaszcza z miast Ameryki Północnej, dodawanie nowych odcinków dróg może wydłużyć czas przejazdu, zamiast go skrócić – zjawisko to nazywane jest paradoksem Braessa (Nykiel, 2024).

Fotografia 4. Osiedle przy ulicy Zbiorczej na Starym Widzewie. W tym miejscu przechodziłaby Trasa Konstytucyjna



Źródło: Praca własna (22.04.2025).

Propozycje usprawnień

Czy obecnym bolączkom Łodzi da się jakoś zaradzić? Mimo, iż sytuacja jest trudna, istnieje wiele prostych i niekosztownych rozwiązań, których wdrożenie szybko usprawniłoby przemieszczanie się po mieście. Jak wskazuje Wolański (2022), to właśnie działania miękkie są kluczowe w poprawie jakości transportu zbiorowego. Do tej pory działania samorządów w Polsce miały ograniczoną skuteczność, ponieważ skupiały się na dużych inwestycjach, a zaniedbywano obsługę pasażerską – zmniejszono ilość kursów i linii. Duży zastrzyk unijnych pieniędzy pozwalał na rozbudowę infrastruktury służącej transportowi zbiorowemu niejako „przy okazji” inwestycji w infrastrukturę drogową, na czym często korzystali bardziej kierowcy niż pasażerowie. W praktyce można było wybudować np. nowe centrum przesiadkowe i jednocześnie nie zwiększać oferty przewozowej obsługiwanej z jego pomocą. Problem ten szczególnie zarysował się w chronicznie niedoinwestowanej Łodzi, gdzie środki unijne na zrównoważony transport widziano często właśnie jako szansę na dokonanie kosztownych modernizacji istniejących i budowy nowych dróg.

Zmianą na plus mogą być wprowadzane plany zrównoważonej mobilności miejskiej (*sustainable mobility plan*, SMP/PZMM), wymagane przy ubieganiu się o dofinansowanie unijne. Zawierają one dokładną analizę, strategię działań wraz ze sposobem wdrażania i monitoringu. W Łodzi za przygotowanie tego planu odpowiadało stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny. Na jego łamach wskazano, że dla aglomeracji łódzkiej działania miękkie miałyby największe oddziaływanie – określono je jako „łatwe wygrane” (ŁOM, 2024).

Poniżej przedstawiono propozycje działań na rzecz zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności transportu zbiorowego stanowiące syntezę posulatów pojawiających się w przestrzeni publicznej (Nykiel, 2024), dokumentach strategicznych (MPU, 2018; ŁOM, 2024) i autorskich refleksji. Uwzględniono rozwiązania o charakterze miękkim, jak i „twardym” – infrastrukturalnym.

Czytelny rozkład jazdy

Tu kluczową rolę odegrała reforma z 2017 roku, jednak generalne remonty sieci zmniejszyły czytelność – należy powrócić do spójnej wizualnie, akuratelnej informacji. Obecnie w Łodzi nie ma nawet oficjalnej mapy połączeń MPK (od 2022 roku zniknęła zupełnie ze stron internetowej urzędu, z przystanków i pojazdów). Zwłaszcza w czasie dużego natężenia inwestycji, informacja pasażerska musi być sprawna. Dlatego kluczową rolę musi pełnić informacja pasażerska reagująca na zdarzenia w czasie rzeczywistym. Należy zadbać o stan techniczny przystankowych tablic informacyjnych, które bardzo często mają awarie.

Priorytet dla tramwajów na skrzyżowaniach

Wielka skala inwestycji sprawiła, że większość łódzkich ulic z torowiskami ma już nowoczesny system sygnalizacji świetlnej, umożliwiający inteligentne zarządzanie ruchem (ITS). Pozwala on na elastyczne rozwiązania dopasowane do charakterystyki ruchu w czasie i przestrzeni, w tym na wprowadzenie priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach. Rozwiązanie to będzie niskokosztowe, ale przy wprowadzaniu spotka się z oporem użytkowników samochodów, dlatego trzeba jasno komunikować jego społeczne korzyści (Nykiel, 2024).

Organizacja ruchu

Centralne odcinki sieci tramwajowej znajdują się w historycznie ukształtowanym, gęsto zabudowanym śródmieściu, w którym możliwości wydzielania torowisk nie ma. Jednocześnie główne ulice śródmiejskie, na których występują tory, są też istotne dla ruchu kołowego. W Studium (MPU, 2018) uwzględniono tę potrzebę

wyznaczając śródmiejskie ulice, na których dla usprawnienia przejazdów tramwajów należy wprowadzić ruch uspokojony (Zielona/Narutowicza, Kilińskiego, Legionów, Gdańska). Zmiany te do tej pory wprowadzono tylko częściowo.

Integracja taryfowa

W aglomeracji łódzkiej funkcjonuje kilku przewoźników, dlatego ważne jest, by opłaty za przejazd były jak najprostsze i ujednolicone. Cieszyć powinien fakt, że procesy integracyjne zachodzą, mimo, że są nieskoordynowane. Mieszkańcy Pabianic i Zgierza mają opcje wykupienia biletów miesięcznych wspólnych z Łodzią, ale już np. na linii tramwajowej do Zgierza obowiązuje jedynie łódzki bilet MPK. Osiągnięciem jest to, że w Łodzi obowiązuje honorowanie biletów MPK w pociągach ŁKA w granicach miasta. Do tego istnieje też Wspólny Bilet Aglomeracyjny, który pozwala mieszkańcom województwa korzystać z transportu lokalnego w danym mieście oraz kolei w ramach jednej miesięcznej opłaty. Dotychczasowe osiągnięcia pokazują, że wprowadzenie jednolitej taryfy przejazdowej jest możliwe. Możliwość swobodnego podróżowania po Łodzi i aglomeracji bez zastanawiania się, który bilet jest honorowany w danym pojeździe, zdecydowanie zwiększyłaby atrakcyjność transportu zbiorowego.

Linie autobusowe uzupełniające sieć kolejowo-tramwajową

Racjonalizacja marszrut mogłaby polegać na ustanowieniu prymatu linii tramwajowych nad autobusowymi, w tym ograniczenia dublowania się ich w śródmieściu. Rolą autobusów byłoby zapewniać dostęp do stacji szybkiego transportu szynowego mieszkańcom od nich oddalonym. Szczególna nieefektywność pojawia się na stacjach kolejowych, które są położone w oddaleniu od centrów dzielnic (Zabieniec, Widzew, Dąbrowa, Radogoszcz Wschód i Zachód). Żeby stacje te obsługiwały jak najpełniej wielkie zespoły mieszkaniowe, na których obrzeżach się znajdują, potrzeba połączeń autobusowych zintegrowanych z odjazdami pociągów.

Trzeba przy tym zwrócić uwagę, że retrasowanie linii autobusowych wiąże się z dużymi zmianami dla mieszkańców osiedli obsługiwanych przez nie i nie należy podejmować takich działań, jeżeli komunikacja szynowa nie jest już rzeczywiście dostatecznie sprawna i szybka.

Obecnie Łódź – w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem na komunikację zastępczą podczas remontów sieci tramwajowej – ma rozbudowaną i odmłodzoną flotę autobusową. Ten potencjał w średnio- i długookresowej perspektywie

może być wykorzystany do odtworzenia regularnych połączeń na przedmieściach oraz do miejscowości przyległych.

Mimo, że Łódź wychodzi z wieloletniego niedoinwestowania, usprawnienie transportu zbiorowego nastąpi dopiero przy starannie wyselekcjonowanych działaniach twardych (inwestycjach w infrastrukturę), które pozwolą lepiej wykorzystać potencjał istniejącej sieci.

Budowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych z koleją

Przez lata kolej i komunikacja miejska funkcjonowały niezależnie od siebie, niejako wzajemnie się ignorując. Wielka zmiana nastąpiła, gdy na tory wjechała Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Dzięki ŁKA kolej obwodowa stała się częścią transportu zbiorowego – jak się okazało, bardzo atrakcyjną. Czas przejazdu kolei przez miasto jest konkurencyjny z samochodami, a wraz z oddaniem tunelu średnicowego pociąg będzie najwygodniejszym sposobem dostania się do centrum. Znaczenie kolei niewątpliwie rośnie i będzie rosnąć. Według ustaleń PZMM największym priorytetem będzie więc właśnie współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców aglomeracji. Do tej coraz atrakcyjniejszej kolei zapewnić trzeba jak najlepszy dostęp.

Szansą na udany węzeł przesiadkowy było przedłużenie torowiska wzdłuż ulicy Strykowskiej do stacji Łódź Marysin. Szybki tramwaj jadący z gęsto zaludnionego osiedla Doły podwoziłby pasażerów pod sam peron kolejowy, skąd kursuje ŁKA. Niestety przy cięciu kosztów przy modernizacji linii zrezygnowano akurat z tego wyjątkowo korzystnego rozwiązania. Integracja tramwaju z koleją byłaby też możliwa na przystanku Łódź Stoki. Zaledwie parusetmetrowy odcinek nowego torowiska zapewniłby komfortowe połączenie z jednym z największych szpitali w mieście. Umożliwiłoby to też ułożenie linii 17, 18 i 45 w sposób bardziej odpowiadający potokom pasażerskim, obecnie trasowanym na leżącej na uboczu pętli przy ulicy Telefonicznej.

Mimo wszystko przestrzenne umiejscowienie sieci względem osiedli sprawia, że pojawia się problem przesiadki związany z koniecznością dojścia i oczekiwania na inny środek transportu (np. krótki przejazd tramwajem dwa przystanki z głębi osiedla Dąbrowa na pociąg). W wielu przypadkach atrakcyjną czasowo opcją dojazdu na stację kolejową byłaby przejażdżka rowerem (Nykiel, 2024). Dlatego węzły powinny uwzględniać dużą rolę mikromobilności – na stacjach przesiadkowych powinny być dobrze wyposażone parkingi rowerowe, gdzie można

je bezpiecznie zostawić, a także stacje roweru miejskiego/hulajnóg. Do stacji kolejowych powinny zostać doprowadzone drogi rowerowe oraz ciągi piesze – szczególnie istotne jest udostępnienie peronów z obu stron torów.

Fotografia 5. Przystanek kolejowy Łódź Stoki



Źródło: Praca własna (22.04.2025).

Zwiększenie elastyczności sieci

Dzięki rozjazdom na skrzyżowaniach i odcinkom łącznikowym, przewoźnik ma większą elastyczność w trasowaniu tramwajów. Podczas prowadzonych remontów uwidacznia się problem brakujących relacji skrajnych – kierowanie tramwajów objazdami jest trudne lub niemożliwe. Przykładem takiego miejsca jest skrzyżowanie Wojska Polskiego/Zgierska, gdzie w ulicę Wojska Polskiego tramwaje mogą wjechać tylko od północy, od strony Bałut, a nie Śródmieścia. Gdy więc dojdzie do wstrzymania ruchu na ulicy Franciszkańskiej, nie będzie można uruchomić bezpośredniej trasy tramwajowej łączącej Doły z centrum miasta. Problemy w awaryjnym kierowaniu ruchu powodować może też zmniejszona liczba zajezdni (obecnie funkcjonują dwa duże obiekty, Chocianowice i Telefoniczna). Od lat wskazuje się, że demontaż łączników (jak Wróblewskiego/Czerwona) i rozjazdów na skrzyżowaniach jest błędem. Należy je odbudować, a także dodawać nowe. Tylko jeden projekt, który umożliwi nowe relacje tramwajów, jest obecnie w trakcie realizacji – jest to połączenie na ulicy Broniewskiego.

Przywrócenie i rozbudowa połączeń z podłódzkimi miejscowościami, będącymi generatorami ruchu

W przypadku przeprowadzenia badania ruchu, należałoby uwzględnić ocenę ekonomicznej efektywności odbudowy tramwajów podmiejskich do Rzgowa i Aleksandrowa Łódzkiego. Handlowo-wystawiennicze funkcje Rzgowa o skali ponadlokalnej są potencjalnie wielkim generatorem ruchu, mimo to nie istnieje sprawne połączenie komunikacyjne między tą infrastrukturą a Łodzią. Oba miasta – Rzgów i Aleksandrów – nie mają też połączeń kolejowych ani własnej komunikacji autobusowej. Gminy Rzgów i Aleksandrów są jednocześnie jednymi z najszybciej suburbanizujących się terenów łódzkiej aglomeracji. Brak dostępu do jakościowego transportu publicznego na tych terenach będzie zatem stanowić znaczne obciążenie dla ruchu drogowego w Łodzi.

Podmiejskie linie tramwajowe pełniły ważną funkcję w kształtowaniu się aglomeracji i są potrzebne do dziś. Są unikalnym atutem, który może przybliżyć aglomerację łódzką do stanu zrównoważonej mobilności. Jednak ze względu na brak woli politycznej i trudności w finansowaniu obecnie można sądzić, że utracone połączenia tramwajowe do najbardziej oddalonych miast nie są do odzyskania. W takim przypadku musi zastąpić je regularna i sprawna komunikacja autobusowa. Własną komunikację zbiorową planuje utworzyć Konstaktywów Łódzki – powinna ona włączyć w swoją sieć Lutomiersk.

Niemniej należy poważnie rozważyć także kwestię wznowienia połączeń z Ozorkowem i Lutomierskiem ze względu na duże znaczenie tramwaju w komunikacji międzygminnej, tj. na istniejące powiązania funkcjonalne w obszarze metropolitarnym Łodzi (np. przystanek w Słowiku zapewnia dostęp do ogródków działkowych używanych przez mieszkańców całej aglomeracji).

Linie transportu szynowego jako czynnik ukierunkowania rozwoju przestrzennego (*transit-oriented development, TOD*)

W przypadku Łodzi jest to przede wszystkim możliwość rewitalizacji śródmieścia. Terenem z dużym natężeniem inwestycyjnym, zwłaszcza mieszkaniowym, a zaniedbanym transportowo, jest południowa część śródmieścia, w tym obszary Politechnicznej oraz Księżego Młyna. Od czasu zamknięcia torów na ulicach Wróblewskiego i Czerwonej obniżyła się elastyczność sieci tramwajowej. Na wskazanym obszarze brakuje linii w relacji wschód-zachód. Co ciekawe, problem ten był zauważony już dawno. Pierwotny plan miejscowy z 2008 roku dla byłych

terenów fabrycznych Geyera zakładał TOD, nowe kwartały zabudowy z linią tramwajową i parkiem publicznym. Obecny MPZP rezygnuje z tej ambitnej wizji.

Z kolei pytanie, czy na Księży Młyn powinien być doprowadzony tramwaj, pozostaje bez odpowiedzi. Przybliżyć ją może najbliższe badanie ruchu. Ostatni raz kwestia była podnoszona w 2019 roku, jednak wniosku o dofinansowanie unijne dla takiej inwestycji nie złożono. Przede wszystkim jednak planów takiej rozbudowy sieci szynowej nie ma w Studium i nic nie wskazuje na razie, żeby miały pojawić się w Planie Ogólnym w 2026 (dokumencie, który zastąpi Studium).

Na potrzeby eseju przygotowano mapę w usłudze Google Maps (LINK, kod QR obok), na której zebrano propozycje istniejące w przestrzeni publicznej oraz zapisy planistyczne realizujące wizję zintegrowanego i szeroko dostępnego transportu szynowego, zapewniającego zrównoważoną mobilność całej aglomeracji. Linie przedstawiono zgodnie z obowiązującymi założeniami reformy Łódź łączy. Uwzględniono też zmiany w rozkładzie wprowadzone później (jak przebieg nowej linii 18) oraz nowe torowiska przewidziane w Studium. Postulowany przebieg linii jest jedynie orientacyjny. Na mapie znajdują się również trasy pociągów ŁKA oraz wybrane i potencjalnie istotne węzły przesiadkowe autobusowe.

Rycina 2. Kod QR do mapy



Źródło: Praca własna.

Podsumowanie

Łódź charakteryzuje się gęstą siecią tramwajową, stosunkowo zwartą strukturą przestrzenną i śródmiejskim układem drogowym w mniejszym stopniu przebudowanym wg zasad modernistycznej urbanistyki, w porównaniu do innych miast tej wielkości. W związku ze zmniejszającą się liczbą mieszkańców, wzrosnie obciążenie kosztami utrzymania infrastruktury. O ile więc jakość infrastruktury musi ulec znaczącej poprawie, należy priorytetyzować te projekty, które przy jak najniższym nakładzie kosztów przyniosą wymierne korzyści ekonomiczne i społeczne. Realizacja wewnętrznej obwodnicy, mającej odciążać ruch kołowy z głównych ciągów tramwajowych w śródmieściu, jest przedsięwzięciem wysoce kosztownym i problematycznym. Dlatego kluczowe znaczenie dla poprawy jakości transportu zbiorowego w Łodzi będzie mieć integracja środków transportu z uwzględnieniem mikromobilności, co można osiągnąć w dużej mierze za pomocą działań miękkich (poprawy informacji pasażerskiej i integracji rozkładów). Natomiast priorytet inwestycyjny miasta powinien być nadany budowie węzłów multimodalnych kolei z siecią tramwajową i autobusową.

Bibliografia

- Dobrodziej, M. (1986). Łódzka komunikacja publiczna. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Oeconomica* 58, 33–53.
- Jerczyński, M. (2003). *Szlakiem łódzkiej kolei. Historia łódzkiego węzła kolejowego*. Łódź: Wydawnictwo Piątek Trzynastego.
- ŁOM (2024). *Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040)*. Łódź: Łódzki Obszar Metropolitalny.
- MPU (2018). *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi*. Łódź: Miejska Pracownia Urbanistyczna.
- Nykiel, K. (2024). *Raport strażniczy na temat transportu zbiorowego w Łodzi w kontekście realizacji polityki transportowej miasta*. Łódź: Instytut Spraw Obywatelskich.
- Pakuła, R. (2019). *Miastoprojekt – Łódź swojemu miastu. Konkursy – projekty – realizacje*. Łódź: Dom Wydawniczy Księży Młyn.
- Rynek Kolejowy (2026.01.16). *Łódzki tunel średnicowy. PKP PLK tłumaczy błędy wykonawcy* [video]. Dostęp dnia 2026.01.16 ze źródła: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/lodzki-tunel-srednicowy-pkp-plk-w-wideo-oswiadczeniu-tlumaczy-126317.html>
- Transport Publiczny (2025.03.24). *Łódź: Zaczęła się przebudowa krańcówki w parku Staromiejskim*. Dostęp dnia 2026.01.17 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-ruszyla-przebudowa-krancowki-86446.html>
- Transport Publiczny (2025.04.03). *Łódź. Tramwaj do ICZMP poza planami miasta. Lista inwestycji jest dłuższa*. Dostęp dnia 2026.01.16 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-tramwaj-do-iczmp-pozza-planami-miasta-86571.html>
- Transport Publiczny (2025.04.06). *Łódź. Są środki na Zieloną, Legionów i Warszawską. A co z resztą inwestycji?* Dostęp dnia 2026.01.16 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-sa-srodkami-na-zielona-legionow-warszawska-87146.html>
- Transport Publiczny (2025.08.31). *Łódź. Na Wróblewskiego miejsce tramwaju zastąpi parking. Co w przyszłości?* Dostęp dnia 2026.01.17 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-na-wroblewskiego-miejsce-tramwaju-zastapi-parking-co-w-przyszlosci-88074.html>
- Transport Publiczny (2025.11.05). *Zgierz: Tramwaj 46 ma wrócić w połowie 2029 r.* Dostęp dnia 2026.01.17 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/zgierz-tramwaj-46-ma-wrocic-w-polowie-2029-r--88689.html>
- UMŁ (1997). *Polityka transportowa dla miasta Łodzi*. Łódź: Urząd Miasta Łodzi.
- UMŁ (2008). *Uchwała nr XL/084/08 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 24 września 2008 r.* Łódź: Urząd Miasta Łodzi.
- Wolański, M. (2022). *Skuteczność interwencji publicznej w zakresie mobilności miejskiej*. Warszawa: Wydawnictwo SGH.
- ZPGKMŁ (1971). *Stan komunikacji zbiorowej i zamierzenia rozwojowe do roku 1975*. Łódź: Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej Miasta Łodzi.

do tego numeru pisali



Agnieszka Glińska

Studentka II roku uzupełniających studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Absolwentka Socjologii I i II stopnia. W polu jej zainteresowań łąduje to, co ją otacza: miasto, zieleń miejska, dziedzictwo osiedli wielkopłytowych i ukryte wokół bloków drewniaki.



Jakub Majewski

Student III roku studiów licencjackich kierunku EkoMiasto na Wydziale Biologii i Ochrony Środowiska oraz Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego, członek SKN SPATIUM. Interesuje się historią przestrzeni miejskich i tym, jak funkcjonuje w nich życie na co dzień. W wolnym czasie lubi włączyć się po Łodzi.



Natalia Bogdańska

Absolwentka studiów licencjackich na interdyscyplinarnym i międzywydziałowym kierunku EkoMiasto na Uniwersytecie Łódzkim. Interesuje się zmianami klimatu oraz oddziaływaniem przestrzeni na człowieka. W wolnych chwilach podróżuje i jeździ konno.



Jan Nawrocki

Student II roku studiów magisterskich na kierunku Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego. Absolwent interdyscyplinarnego kierunku EkoMiasto prowadzonego przez Wydział Biologii i Ochrony Środowiska. Członek SKN SPATIUM. Interesuje się planowaniem przestrzennym uwzględniającym zmiany klimatu oraz dziedzictwem kulturowym.



Studenckie Koło Naukowe
Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu Łódzkiego



**UNIWERSYTET
ŁÓDZKI**