

O ŁODZI PRZY OKAZJI KONKURSU NA EC1

Nareszcie stało się to, o czym marzyłem od lat – dyskusja publiczna na temat architektury, urbanistyki i przyszłości Łodzi. Pretekstem do dyskusji stał się konkurs na EC1. Sam konkurs nie jest tak ważny jak „nowe” spojrzenie na Łódź i jej problemy, o których pisał arch. Mirosław Wiśniewski. Te problemy to w uproszczeniu:

1. niska intensywność zabudowy w centrum i okolicach (w obrębie kolei obwodowej)
2. komunikacja (wewnątrz miasta i tranzyt międzydzielnicowy)
3. bałagan urbanistyczny.

Wszystkie trzy wymienione problemy ściśle się ze sobą wiążą i są skutkami tych samych wydarzeń.

Ad 1.

Pierwszy problem to głównie zaszłość historyczna. Łódź powstała jako osada rolniczo – przemysłowa i stąd podzielona jest na takie duże kwartały (kwartał - obszar zamknięty z czterech stron ulicami). Potrzebne były duże działki do uprawy. Kwartał miast amerykańskich, które powstały w podobny sposób i w tym samym czasie, jest 9 razy mniejszy niż łódzki. Wnętrza łódzkich kwartałów są wypełnione komórkami, barakami, kiepskimi oficynami i nieużytkami, ale z powodu braku ulic są całkowicie niedostępne. Potrzebne są szybko plany restrukturyzacyjne, obejmujące przede wszystkim śródmieście. Przykładem takiego planu są działania arch. Roba Kriera w rejonie dworca Łódź Fabryczna i EC1. Główną decyzją projektową jest zlikwidowanie bariery torów kolejowych, które zakłócają harmonijny rozwój i utrudniają komunikację.

Ad 2.

Jeżeli chodzi o komunikację, to należy jeszcze raz wspomnieć o zbyt rzadkiej siatce ulic. Druga rzecz to trudne do pokonania bariery. Przede wszystkim to wspomniane już tory do dworca Łódź Fabryczna i ulice Ogrodowa i Północna oraz brak kontynuacji ulic Sienkiewicza i al. Kościuszki. Jeżeli chodzi o tranzyt między dzielnicami, to myślę, że należy wrócić do szybkiego tramwaju na osi wschód – zachód alejami Piłsudskiego i Mickiewicza (ta wspaniała idea, o której kiedyś było głośno, upadła po cichu i kto za to odpowiada ?). Jest to realna alternatywa dla kolei średnicowej, która, moim zdaniem jest pomysłem nierealnym, koszmarnie drogim i niepotrzebnym. Bo jakie problemy miałby rozwiązać pociąg jadący pod całym śródmieściem żeby połączyć dwa dworce kolejowe ? Nazwa kolej średnicowa (od średnicy) sugeruje, że mamy tory dokoła miasta. Okazuje się, że nie jest to do końca prawda. Tzn. tory okalają miasto, ale nie można nimi podróżować dookoła. Potrzeba naprawdę niewielkiej, w porównaniu do tunelu pod Śródmieściem, ilości pieniędzy aby uruchomić kolej miejską obwodową. Należy również odnowić i rozbudować istniejące już dworce oraz zbudować nowe stacje. Do tego trzeba zwiększyć ilość (niezależnie od wszystkiego) przejazdów przez tory, zwiększając dostęp do osiedli mieszkaniowych (Teofilów, Retkinia, Widzew). Koszt tej inwestycji będzie o wiele mniejszy niż koszty kolei średnicowej. Tory łączące Łódź Widzew z Łodzią Fabryczną trzeba po prostu zlikwidować. To dużo tańsze rozwiązanie. Czynnikiem centrotwórczym w tym miejscu i tak nie jest kolej, ale nowy projekt EC1 oraz bliskość ul. Piotrkowskiej.

Ad 3.

Centrum Łodzi ma bardzo prosty a jednocześnie unikalny w Europie układ urbanistyczny. Posiada 3 generalne założenia : prostokątna siatka ulic, ścisła pierzejowa zabudowa z wypełnionymi, często podkreślonymi architektonicznie narożnikami. Główną osią kompozycyjną jest ul. Piotrkowska. Długoletnie chaotyczne i nieprzemyślane działania powojenne, trwające do tej pory, niszczą ten układ. Dla przykładu: zniszczone budynki frontowe po poszerzeniu ul. Zachodniej i ul. Narutowicza, ul. Zamenhoffa między

Piotrkowską a al. Kościuszki, DH „Magda” itp. Nowe realizacje, które powinny kontynuować ścisłą śródmiejską zabudowę, niestety są tanimi tandetnymi wolnostojącymi blokami rodem z osiedli podmiejskich. Są odsunięte od ulicy, nie tworzą tkanki miejskiej i pogłębiają bałagan urbanistyczny. Najbardziej charakterystyczne przykłady tych działań to budynki JW Construction między ul. Tymienieckiego a Tylną, osiedle Comfort przy ul. Tylnej, budynek Philipsa. Są jeszcze w Łodzi miejsca szczególne, które powinny być wizytówką miasta, a są wyjątkowo zdegradowane pod każdym względem. To okolice dworca Łódź Fabryczna, rejon dworca Łódź kaliska (- główny dworzec kolejowy Łodzi) i tzw. Manhattan z byłymi domami handlowymi Hermes i Juventus.

Nie podoba mi się wyjątkowo określenie używane w stosunku do różnych nowych inwestycji, w tym do EC1, - „nowe centrum”. Łódź nie potrzebuje nowych centrów. Łódź już ma, albo niestety miała centrum – ul. Piotrkowską. „Nowe centra”, takie jak Manufaktura, są odwrócone do miasta tyłem i nie łączą się z niczym. Łódź potrzebuje raczej harmonijnego rozwoju centrum na coraz szerszy obszar. To ma być spójna, wysokiej jakości tkanka miejska, a nie wyspy luksusu w morzu ubóstwa.

Na koniec temat konkursu. Nagrodzona praca posiada niewątpliwą zaletę – po raz pierwszy zauważono, że wartość architektury postindustrialnej to nie tylko mury, ale także urządzenia i instalacje. To coś, co twórcy Manufaktury w swej próżności bezpowrotnie zmarnowali.

08.01.2008