

Jacek Wesołowski

Wielkogabarytowy handel śródmiejski - zaleta czy wada?

W wielu miastach, które w jakimś stopniu uległy „suburbanizacji”, upadkowi śródmieść towarzyszy exodus śródmiejskiego handlu. Pogląd, jakoby z dużym handlem nierozzerwalnie związana jest wysoka dostępność samochodem, a pewnie od istniejącej zabudowy wyeliminuje wiele potencjalnych konfliktów związanych z codziennym funkcjonowaniem, wydaje się dominować przy ustalaniu lokalizacji takich zespołów. Od dłuższego czasu kierowali się nim także wszyscy, którzy zdecydowali się budować „galerie handlowe” w Łodzi. Wyraźnie już widać, że obok historycznego śródmieścia powstał układ popularnych centrów, które wytworzyły dla niego zabójczą konkurencję. Z Piotrkowskiej wynoszą się już nawet księgarnie, powstaje przy niej monokultura małych banków, sklepów z telefonami, gastronomii i klubów, przetykana tu i ówdzie handlem typu „wszystko za dwa złote”. Celem tego tekstu jest zademonstrowanie, że nowoczesność wcale nie zmusza do eliminacji wielkogabarytowego handlu ze śródmieść i że dobrze współistnieje on ze starszą wielofunkcyjną strukturą, nie wyłączając tradycyjnego handlu.

Klimatyzowane, na ogół czystsze i bezpieczniejsze wnętrza „galerii handlowych” są miejscem, w którym chętnie przebywa wielu, jeśli nie większość mieszkańców miasta, najwyraźniej przedkładając blichtr komercji znanych firm handlowych nad walory autentycznej i zróżnicowanej atmosfery miasta. Prawdopodobnie walka z tym wyborem nie ma sensu, bo stanowi on swego rodzaju „ducha czasu”, dobrze korespondując ze stanem względnej stabilizacji i dostatku, które przyszyły po biednych latach 90. XX wieku.

Jednakże, widok opuszczonych od lat trzykondygnacyjnych sklepów po ok. 3000 m² każdy, które wzniesiono przy ulicy Piotrkowskiej w latach 90., może wskazywać, że większy handel w śródmieściu nie może się utrzymać. Czy jest to znak czasu, na który nie sposób nic poradzić, czy też specyfika Łodzi?

Proces deglomeracji handlu jest faktem właściwie w całej Europie, jednak niekoniecznie oznacza on jego zanik w śródmieściach. Nadal w wielu miastach istnieją ludne ulice handlowe, w których wiele sklepów trwa od dziesiątków lat, często od dawna nie zmieniający wystroju. Istnieje zakotwiczona w śródmieściach kategoria handlu wyspecjalizowanego, trwająca mocą tradycji i mająca ugruntowaną markę. Może to być zarówno luksusowy londyński „Fortnum & Mason”, jak i mały secesyjny sklep z herbatą przy jednej z ulic Porto [Il. 1, 2]. Ale gigantyczne „antymiaasta” peryferyjnego handlu są również faktem, z którym te stare kompleksy zmagają się z różnym skutkiem, wyznaczonym zarówno przez racjonalną specyfikę infrastruktury transportu, jak i mniej racjonalną, ale kto wie czy nie ważniejszą, geografiami przyzwyczajęń mieszkańców i ich „poczucia miejskości”. Tam, gdzie to poczucie wydaje się słabsze, walka o trwanie handlu śródmiejskiego nie odbywa się bez użycia form obrony obcych tradycji, bo pochodzących z arsenału stworzonego przez modernistów – ze wszystkimi kosztami, ale też na ogół z sukcesem.



Il. 1. Porto – handel wyspecjalizowany:
sklep z herbatą (fot. autora, 2010)



Il. 2. Lyon – handel wyspecjalizowany:
antykwarjat (fot. autora, 2008)

Jeśli prawdą jest, że na tle Europy miasta brytyjskie podległy szczególnie mocno procesom „suburbanizacji” i kształtowania się „CBDs” (związanej z eliminacją mieszkańców ze śródmieść), to ich doświadczenia mogą być szczególnie interesujące. Wolno sądzić, że większość z nich odniosła znaczny sukces w zapewnieniu trwałości, a czasem w przywracaniu intensywnego życia w centrach. Mimo odsunięcia stref mieszkaniowych na peryferie i istnienia „jałowych” pierścieni śródmiejskich, ulice ich centrów żyją i pełne są ruchu pieszych – również w weekendy. Jest to w dużej mierze związane z aktywnością handlową, z faktem, że nie tylko nie uciekły z nich sklepy, ale że wręcz przybyło ich w ostatnim czasie. Sądzić można, że stało się to możliwe dzięki – z jednej strony modernizacji sieci transportu publicznego, który bezpośrednio penetruje strefę centralną miasta, wchodząc w obręb strefy pieszej, a z drugiej – dzięki dużym galeriom handlowym, które zbudowano zanim jeszcze do tej modernizacji doszło. Ich sama obecność, mimo że mogła być szkodliwa dla pewnej części starszych sklepów śródmiejskich, na dłuższą metę miała jednak w synergiczny sposób sprzyjać aktywności starszych form handlu – i tak się chyba stało. Trudno jednak nie zastrzec,

że obecny stan śródmieść jest wynikiem wielu złożonych działań, których wielkobaturowy handel był tylko elementem, ale elementem ważnym.

Stanowią one wielkie założenia, wyposażone w okazałe parkingi, ale mimo to wstawione bezpośrednio w śródmiejską strukturę i bezpośrednio przyległe do historycznych ulic handlowych. Wpisanie to dokonało się zresztą z różną zręcznością – te najstarsze mają często strefy tylne dekomponujące przestrzeń i charakter ulic; wiążą się one z zapleczem parkingowym i dostawczym. Nie musi tak być – celem niniejszego tekstu nie jest jednak szczegółowa analiza sposobów architektonicznych ukształtowania „galerii śródmiejskich”, ile zwrócenie uwagi na ich obecność i wpływ, który wywierają na miasto.

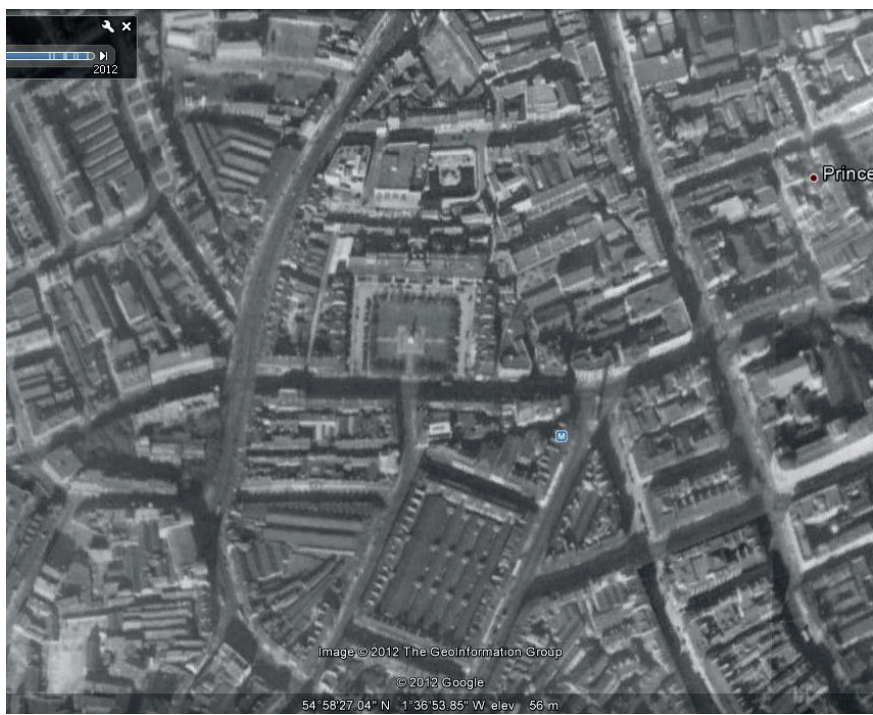
Jedną z pierwszych tego rodzaju inwestycji był zespół handlowy Eldon Square w angielskim Newcastle upon Tyne, otwarty w 1977 roku. [Il. 3, 4] Starano się, by kompleks 130 tys. m² powierzchni użytkowej, zajmujący niemal dziesięć kwartałów, uhonorował tradycję miejsca w postaci zielonego placu (jednego z typowych dla klasycznej brytyjskiej urbanistyki), który dał zespołowi nazwę. Tym niemniej z całej pierwotnej zabudowy pozostała tylko jedna, georgiańska pierzeja (dziś raczej by tak nie postąpiono).

Poza „Eldon Square” mamy w centrum Newcastle kilka flankowanych mniejszymi i większymi sklepami ulic, stanowiących albo strefę pieszą albo ulicę używaną zwykle przez autobusy. Część tych ulic stanowi podręcznikowe założenia architektoniczne z II ćwierci XIX wieku (Grey Street). W obrębie kwartałów mieści się duże kryte targowisko, niezwykle popularne (Grainger Market), dwa kryte dziewiętnastowieczne pasáže o bogatym wystroju (nieco mniej popularne), jest też kilka domów towarowych. Jeden z nich, Fenwicks, ma się na tyle dobrze, że nie zarzucił tradycji bożonarodzeniowej dekoracji wystaw, znanej w całej w północnej Anglii [Il. 5].

Żywotności centrum sprzyjają działania na rzecz eliminacji nadmiaru ruchu kołowego, rekompensowane budową metra. Jego otwarcie w 1981 roku stanowi jeden z klasycznych przykładów dostosowania sieci elektrycznej kolei podmiejskiej do geografii centrum miasta. W jej wyniku położone obrzeżnie stacje dopełnione zostały kilkoma stacjami podziemnymi, położonymi dokładnie w centrum układu – również w bezpośrednim sąsiedztwie „Eldon Square” [Il. 6]. Ta infrastruktura pozwala staremu centrum konkurować z dwoma potężnymi zespołami handlowymi zbudowanymi na dalszych peryferiach miasta, konkurować – jak wolno sądzić po liczbie przechodniów – skutecznie. Nie stało się to jednak „samo”, ale dzięki rewitalizacji pod nazwą „Grainger Town Project”, podjętej w latach 90.¹ Jej niezbędność wydaje się wskazywać, że sama obecność wielkogabarytowego handlu nie jest skutecznym czynnikiem przeciwdziałania upadkowi tradycyjnych centrów handlowych – który w tym wypadku trwał nieprzerwanie od lat 60. Czy jednak ono samo mogłoby tak dobrze funkcjonować w tym poprzemysłowym mieście bez towarzyszącego „Eldon Square”?

Liverpool dostarcza wielu przykładów dużych zespołów handlowych z różnych epok. Najstarszy, „St John’s Shopping Centre” z 1969 roku (33 tys. m² powierzchni sprzedaży), którego „kanciastą” formę z trudem wpisano w skomplikowany układ kwartałów, skutecznie zniszczył jedną stronę reprezentacyjnego placu.

¹ Ogólnie o rewitalizacji Newcastle na witrynie *Cool Geography*, URL: www.coolgeography.co.uk (III, 2014); także Fred Robinson, Ian Zass-Ogilvie, *Sustaining Regeneration: Grainger Town Review 2010*, Policy Research Group, St Chad’s College, Durham University; URL community.dur.ac.uk/chads/prg/Grainger%20Town%20Review.pdf (III, 2015).

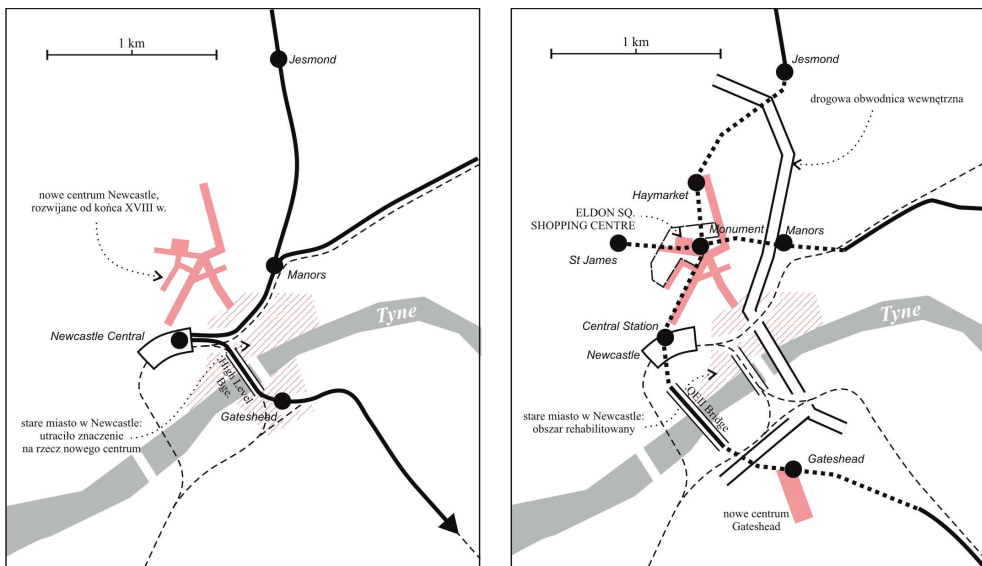


II. 3. Newcastle upon Tyne – widok lotniczy okolic Eldon Square w 1945 roku (Google Earth)



II. 4. Newcastle upon Tyne – widok satelitarny okolic Eldon Square w 2012 roku (Google Earth)

Il. 5. Newcastle upon Tyne – wystawa domu towarowego Fenwick's
(fot. Chris Philips, 2007, CC, Flickr)



Il. 6. Newcastle upon Tyne – sieć kolei Tyneside Electrics z 1904 roku i sieć Tyne & Wear Metro
w kontekście śródmieścia (rys. autora)

Nic nie pomogło, że przy placu sukcesywnie wznoszono od II ćwierci XIX wieku okazałe budowle kulturalne, w tym St George's Hall – jeden z symboli miasta. Po przeciwnej stronie brutalna superstruktura, charakterystyczna dla epoki, w której powstała, akcentowana betonową wieżą radiową, kontrastuje z drobną skalą śródmiejskiej zabudowy. Szpetne tyły handlowego monstrum wychodzące na klasycystyczne forum St George's Hall maskuje się dzisiaj w oczekiwaniu na ewentualną przebudowę [Il. 7]. Można długo krytykować sztywność modernistycznej budowli i dezynwolturę projektantów – ale być może „St John's Centre” pozwolił jakoś przetrwać śródmieściu dwadzieścia lat kryzysu związanego z upadkiem gospodarczych filarów portowego miasta.

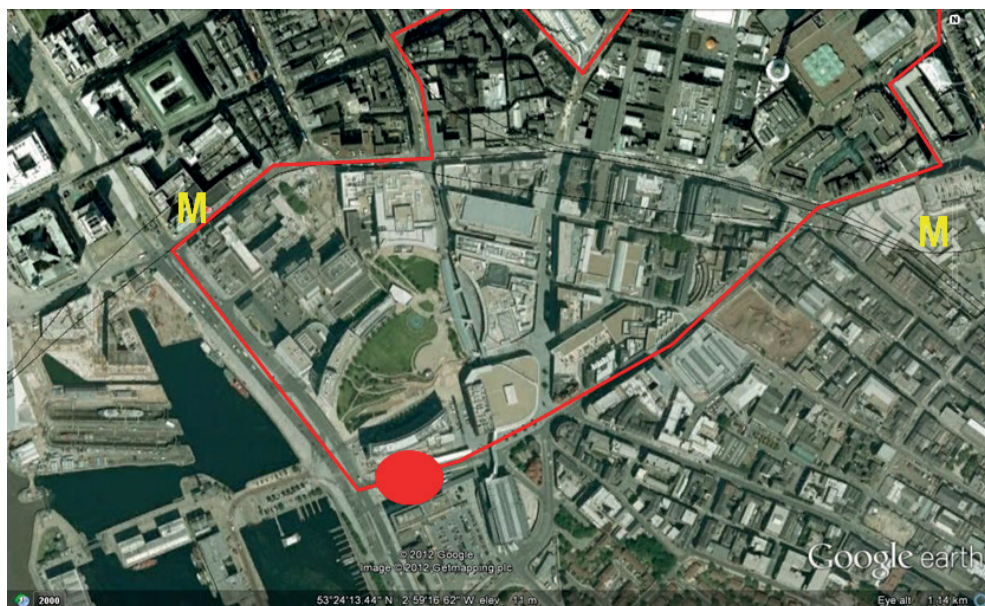


Il. 7. Liverpool – maskowanie tyłu kompleksu
St John's Shopping Centre (fot. autora 2011)

Początek XXI wieku przyniósł Liverpoolowi wielkie handlowe ożywienie. Inwestycje są znacznie lepiej wpisane w kontekst miasta, a nawet – zajmując tereny od wojny słabo zagospodarowane – tworzą nowe konteksty śródmiejskie. 15 tys. m² powierzchni sklepów w „Metquarter” z 2006 roku, zbudowanym na kanwie gmachu dawnej poczty całkowicie przez prywatnych inwestorów, stanowi pełen kwartał śródmiejski (większy niż otaczające kwartały historyczne) w zasadzie bez stron martwych. „Liverpool ONE” z 2008 roku stanowi największy w Brytanii zespół handlowy (130 tys. m² powierzchni sprzedażnej) o bardzo tradycyjnej formie kwartałów i nieprzekrytych ulic [Il. 8, 9]. Jego osnową są dwa wielkie domy towarowe zbudowane od podstaw. Kompleks stanowi naturalną kontynuację struktury miasta, i wzbogaca ją o urządzone skwer, rozmaite otwarcia i przejścia, rozwiązane ciekawie, bo mające pokonać znaczne nierówności terenowe. Dzielnica żyje również po zamknięciu sklepów, za sprawą bogatej oferty gastronomicznej związanej z zielonym placem. Jest tam również niewielki element zabudowy mieszkaniowej i hotelowej. Całość stanowi rodzaj pomostu między starym śródmieściem, a nabrzeżem portowym, w tym szczególnie z zabytkowym Prince Albert Dock, którego adaptacja była jednym z głośnych osiągnięć miasta jeszcze w latach 80. XX wieku. Dalsze zagospodarowanie nabrzeża jest wciąż kontynuowane, a jego najnowszym komponentem jest ekspresjonistyczne muzeum miejskie.

Liverpool zdecydowanie odmłodził się, stając się przy okazji miejscem zakupów, jednym z najpopularniejszych w kraju. Stało się to całkowicie bez inwestycji w system drogowy, przy efektywniejszym wykorzystaniu transportu publicznego. Kanwą tego ostatniego jest aglomeracyjna kolej podziemna, której nadano obecny kształt jeszcze w 1976 roku, jak też system autobusowy oplatający śródmieście intensywnie obsługiwaną pętlą. Okazuje się,² że infrastruktura ta jest w stanie zapewnić 53% udział transportu publicznego w porannym szczycie przy 37% udziale samochodu. Nieco ponad 10% przemieszczeń odbywało się pieszo – co przy naturze miasta trzeba uznać za znaczny sukces. Struktura modalna w okresie pozaszczytowym jest bardzo podobna. Nic więc dziwnego, że w tej sytuacji inwestycje handlowe tej wielkości bazują głównie na klientach nie używających samochodu. Ich jak najściślejsze powiązanie z przestrzenią centralnych ulic i placów ma kluczowe znaczenie. Tym niemniej „Liverpool ONE” oferuje około 3 tys. miejsc parkingowych zgrupowanych w trzech zespołach. Wypada, że urządzono jedno miejsce na 43 m² sklepów.

² Mott MacDonald, *Monitoring of Modal Choice into Merseyside Centres, 2009/2010 Monitoring Report, Local Transport Plan Merseyside*, URL: <http://www.letstravelwise.org> [V 2013], s. 32 nn.



II. 8 Liverpool – zespół "Liverpool One" na zdjęciu satelitarnym (Google Earth, 2012), z zaznaczeniem podziemnych stacji kolei aglomeracyjnej i pierścienia autobusowego z dworcem



II. 9. Liverpool – zespół "Liverpool One" po zamknięciu sklepów; wejście na skwer (fot. autora, 2011)

Nie ma chyba większego miasta w Brytanii, gdzie nie byłoby dużej galerii handlowej w centrum. Manchester ma swój „Arndale Centre”, Bristol – „Broadmead” i „Cabot Circus”, Birmingham – „Bullring”. Nie ma go chyba tylko stolica, ale ta zachowała tradycyjne domy towarowe. Centra podlegają stale modernizacjom i stale też powstają nowe. Te przemiany też są świadectwem żywotności. Liverpool jest przykładem, że idea centrum handlowego w przestrzeni śródmiejskiej jest wciąż aktualna. W Brytanii przybierają one największe rozmiary wśród innych krajów Europy Zachodniej.

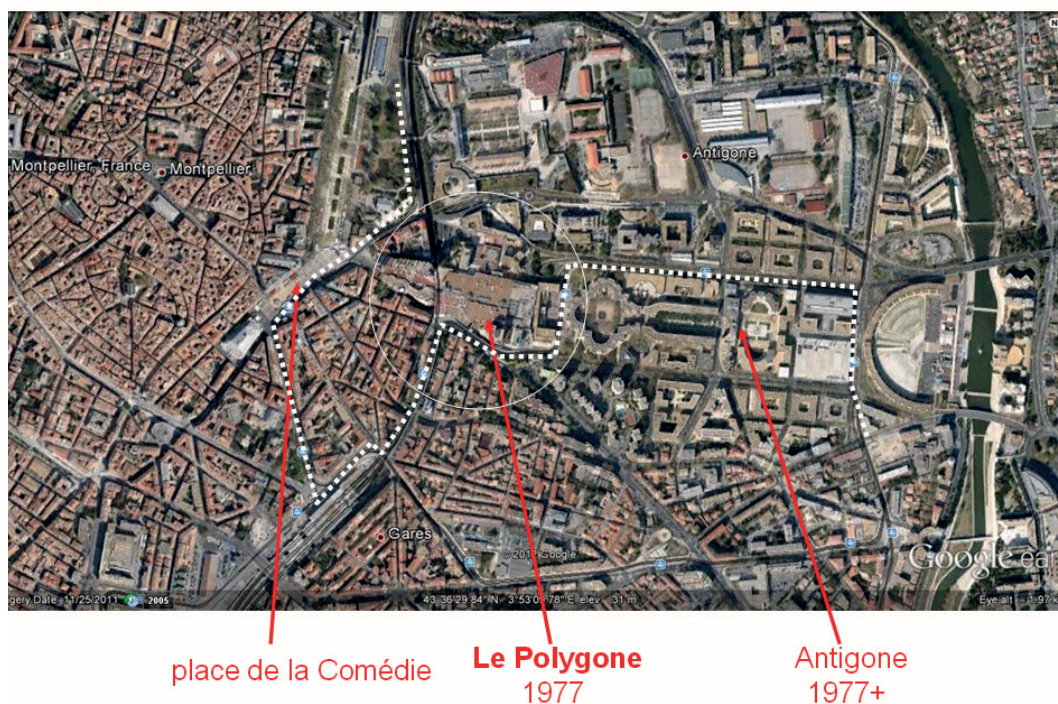
We Francji nieco już „przykurzonym”, ale nadal wartym uwagi, jest zespół „Le Polygone” w Montpellier, otwarty już w 1977 roku, a później rozbudowany [Il. 10, 11]. Stosunkowo wysoki stopień zabezpieczenia w parkingi (2 tys. miejsc parkingowych wobec 42 tys. m² powierzchni całkowitej) wynikał z trendów „dostosowywania miast do potrzeb samochodu”, popularnych w tym czasie. Szczególnie interesująca jest urbanistyczna koncepcja, z której „Le Polygone” powstał. Pełni on bowiem funkcję strukturalnego zwornika łączącego stare centrum i całkowicie nową dzielnicę „Antigone”, wznoszoną jednocześnie na terenach powojkowych. Zespół handlowy ukierunkowany jest głównym pasażem na centralny plac miasta – Place de la Comédie, do którego dochodzi się szeroką pieszą ulicą. Starą strukturę podano klientom „Polygone” niemal na tacy.

Przełom wieków przyniósł w Montpellier (jak wszędzie we Francji) reorientację myślenia o transporcie. W centrum uwagi stał się wprowadzany ponownie do miasta tramwaj, którego pierwsza linia opłotła „Polygone”, obsługując go z obu końców osi. Wielki sukces mierzony dwu-i-półkrotnym wzrostem przewozów transportu publicznego na przestrzeni pierwszej dekady XXI wieku³ pozwala sądzić, że znaczna część użytkowników zespołu rekrutuje się dzisiaj spośród niezmotoryzowanych.

W miastach niemieckich wpisywane w śródmieścia kompleksy handlowe są na ogół mniejsze, ale często liczniej występują. Widok głównej ulicy Kassel (196 tys. mieszkańców), Obere Königsstraße, wypełnionej tłumem przechodniów w dzień poświęceńnych wyprzedaży wydaje się świadczyć, mimo szczególnej pory, jak popularnym miejscem pozostała dla robienia zakupów [Il. 12]. Nie szczędzi się pieniędzy na świąteczne dekoracje, porozwieszane wysoko nad przewodami tramwajowymi. Jest to ulica kilku dużych zespołów handlowych, z których najstarszy – „Galeria Kaufhof” (17 tys. m² powierzchni sprzedażnej) jest klasycznym domem towarowym. Nowsze, albo ostatnio przebudowane, zespoły mają raczej charakter krytych pasażów. W zakresie obsługi transportowej różnią się one od siebie dość zasadniczo. „Kurfürsten Galerie” z 2003 roku (11 tys. m² powierzchni sprzedażnej, 650 miejsc parkingowych), wzniesiony nad parkingiem, który był w tym miejscu już w 1993 roku, wykazuje się wysokim współczynnikiem 17 m² na miejsce postojowe. Natomiast „City-Point” otwarty w nowej formie w 2002 roku na miejscu domu towarowego z 1963 roku (20 tys. m²; 220 miejsc parkingowych) ma aż 90 m² na miejsce.

Obsługę transportową zapewnia im wszystkim racjonalnie zorganizowany system tramwajowy, dla którego ciąg Königsstraße jest kręgosłupem, rozwiązany w postaci klasycznej strefy pieszo-tramwajowej [Il. 13].

³ Marc le Tourneur, *Les transports à Montpellier. Planification & cadre institutionnel*, na witrynie URL: <http://www.planbleu.org> [V 2013].



II. 10. Montpellier – zespół „Le Polygone” jako zwornik między śródmieściem a nową dzielnicą Antigone (Google Earth, 2011); pokazano przebieg pierwszej linii tramwajowej



II. 11. Montpellier – styk zespołu „Le Polygone” z Place de la Comédie (Google Earth, 2011)



Il. 12. Kassel – Obere Königsstraße w dzień wyprzedaży poświątecznych (fot. autora, 2007)



Il. 13. Kassel – Königsstraße w układzie linii tramwajowych stanowi główną linię przez śródmieście (mapa: Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG)

Odbudowane śródmieście Drezna (530 tys. mieszk.), przypominające formą raczej osiedle niż dawne kwitnące miasto pełne wąskich ulic i wysokich domów, stanowi szczególnie trudny przypadek w procesie rewitalizacji. Po 1990 roku, w obliczu groźby konkurencji „antymiaasta”, przyjęto strategię modernizacji śródmieścia między innymi drogą wprowadzania wielkogabarytowego handlu w quasi-osiedlową strukturę Altstadt. „Altmarkt-Galerie”, otwarta w 2002 roku została zbudowana wewnątrz wielkiego kwartału obudowanego obrzeżnie domami mieszkalnymi [Il. 14]. Rzadko zdarza się wejście główne do dużej galerii handlowej umieszczone za wysoką łukową bramą w stalinowskim budynku mieszkalnym [Il. 15]. Wbudowanie dużego kompleksu na zapleczu domów mieszkalnych, które zapewne większość mieszkańców traktowała jako kameralne podwórze nie mogło być politycznie łatwe do przeprowadzenia. Pokazuje jednak, że w Dreźnie, ciężko dotkniętym wojną i poddanym kontrowersyjnej odbudowie, dobru śródmieścia nadano rangę nadrzędną nad partykularnymi interesami mieszkańców. Po kolejnej rozbudowie kosztem wyburzenia jednej pierzei, ukończonych w 2011 roku, zespół osiągnął powierzchnię 48 tys. m² powierzchni sprzedażnej. W kompleksie znalazł się też odbudowany po wojnie dom towarowy z 1930 roku, obecnie stanowiący niewielką część całości. Wielkie przemiany objęły też po 1990 roku kompleks Prager Straße – strefy pieszej i śródmiejskiego kompleksu, modelowego dla NRD-owskiej modernistycznej urbanistyki. Jeszcze w latach 90. swój dom towarowy zbudował „Karstadt” na niezagospodarowanych pustkach, a w 2009 – powstała „Centrum-Galerie”, stanowiąc drugą tego typu budowlę w drezdeńskim śródmieściu. Niewielkie centrum handlowe wzniesiono też jako część wypełnienia luki między Prager Straße a Dworcem Głównym.

Niezniszczony w czasie wojny centrum Erfurtu (206 tys. mieszkańców) oferuje rzadką w Niemczech przestrzeń centralną z zabudową historyczną, zgrupowaną wzdłuż doskonale zorganizowanej strefy pieszo-tramwajowej – ulicy-placu Anger [Il. 16]. Wśród zabudowy wyróżnia się centrum handlowe „Anger 1” (dawny secesyjny „Kaufhaus Römischer Kaiser”), który po wielkiej rozbudowie w początkach XXI wieku uzyskał 23 tys. m² powierzchni. Zapleczem parkingowym jest 770 miejsc, co daje 1 miejsce na około 30 m² powierzchni zespołu.

Jak zwykle w Niemczech, Anger stanowi główny węzeł sieci tramwajowej, na tyle silny, że większość sklepów i instytucji obywateli odbywa się bez specjalnie urządzonych parkingów albo z minimalnymi parkingami. Wyznacznikami są wzniesione na przestrzeni ostatniej dekady trzypiętrowy sklep odzieżowy sieci „Breuninger” (parking na około 25 miejsc) oraz podobnej wielkości księgarnia sieci „Hugendubel”, zajmująca eksponowany narożnik na Anger i epatująca kontrastującą współczesną formą [Il. 17, 18]. Poza nimi malownicze ulice centrum Erfurtu, zwłaszcza te, które przebiegają tory tramwajowe, usiane są licznymi sklepami. Całość tworzy jedno z najbardziej witalnych i atrakcyjnych śródmieść, jakie spotkać można w średniej wielkości mieście niemieckim [Il. 19].



Il. 14. Drezno – „Altmarkt Galerie” po rozbudowie (Google Earth, 2011)



Il. 15. Drezno – wejście od Altmarkt (fot. autora, 2010)



Il. 16. Erfurt – zdjęcie satelitarne centrum (Google Earth, 2006); B – dom towarowy Breuninger, H – księgarnia Hugendubel



Il. 17 Erfurt –księgarnia Hugendubel (fot. autora, 2007)



Il. 18 .Erfurt – widok na plac Anger z księgarni Hugendubel (fot. autora, 2007)



Il. 19 .Erfurt – ruch na Schloßerstraße (fot. autora 2007)

Dynamika przemian wielkokubaturowych sklepów potrafi być znaczna i niewątpliwie świadczy o ich prężności. Zeil we Frankfurcie stał się w I połowie XX wieku ulicą domów towarowych, a tradycja ta się utrzymała w toku powojennej odbudowy. W toku przebudowy sieci tramwajowej na przełomie lat 70. i 80. dla utrzymania funkcji ulicy właśnie pod nią przeprowadzono czterotorowy tunel średnicy S-Bahn i szybkiego tramwaju, a na jej obu końcach, oddalonych o około 600 m urządzono duże stacje. Właśnie tuż przy jednej z nich, „Hauptwache”, powstał w 2009 roku „MyZeil” – zespół nowego typu obejmujący nie tylko centrum handlowe, ale i rekreację z pływalnią. Wzniesiono go na miejscu budynków powstałych zaledwie pięć lat wcześniej, które wyburzono. Niecodzienna forma zespołu, będąca triumfem nieskrępowanej wyobraźni architektonicznej i technicznej perfekcji (proj. arch. Massimiliano Fuksas z Rzymu) musiała być bardzo kosztowna i świadczy o atrakcyjności lokalizacji [il. 20, 21]. 55 tys. m² powierzchni obsługuje też największy w mieście parking podziemny na ponad 1000 miejsc. Wskaźnik 1 miejsca na około 50 m² powierzchni plasuje się w grupie skromniejszych, bardziej typowych dla metropolii niż dla miast rzędu Kassel czy Erfurtu. Parking ten najbliższy jest też znajdującej się obok, znacznie mniejszej i starszej (1992 rok) „Zeilgalerie”, której atrakcją turystyczną jest widok na śródmieście z dachu. Warto zwrócić uwagę, że Zeil jest dostępny transportem publicznym bezpośrednio nie tylko w skali miasta, czemu służy tramwaj, ale i całego silnie zurbanizowanego regionu Rhein-Main, czemu służy kolej aglomeracyjna S-Bahn [il. 22].

Mamy więc wystarczająco wiele przykładów dowodzących, że wielkogabarytowy handel w śródmieściach nie tylko nie jest przeszłością, jak w wielu miastach północnoamerykańskich, ale wręcz się rozwija w kierunku form coraz bardziej wymyślnych. Nawet jednak w USA poszukuje się przynajmniej architektonicznej namiastki handlowej galerii dla ożywienia starych śródmieść. Przykładem może być stare centrum Las Vegas, cierpiące wskutek przewagi przerośniętych „strips”, gdzie ulokowały się znane powszechnie kasyna i hotele. Nowo zbudowany dach nad galerią ma przyciągnąć odwiedzających feerią niecodziennego oświetlenia [il. 23]. Najwyraźniej atrakcyjna forma architektoniczna obiektów śródmiejskich ma stanowić istotny atut w porównaniu z handlowym „antymiastem” peryferii, którego głównym atutem na ogół jest duży i bezpłatny parking.

Cechą wszystkich opisanych obiektów jest sąsiedztwo bezpośrednie z przestrzenią tradycyjnych ulic handlowych. Nie da się tego porównać do sytuacji w Łodzi, gdzie oba śródmiejskie zespoły – „Manufaktura” i „Galeria Łódzka” – oddzielone są od Piotrkowskiej nie tylko dystansem kilkusetmetrowym, ale i wymyślonymi przez urbanistów i inżynierów komunikacji fizycznymi barierami. W tym wypadku o naturalnej synergii nie może być mowy. Nawet gdyby te ostatnie zniknęły i gdyby wytworzono klarowne i wygodne połączenia strukturalne, to sam fizyczny dystans stawia możliwość synergii pod znakiem zapytania.

Wygodny dojazd transportem publicznym to jeden z podstawowych warunków funkcjonowania handlu śródmiejskiego. Stworzenie dobrego systemu transportu obejmuje zarówno działania bieżące, jak też działania strategiczne i długofalowe. Interes śródmieścia ma priorytet nad względami techniczno-organizacyjnymi samych sieci transportowych, co szczególnie widać w przypadku linii średnicowych kolei aglomeracyjnych. Już we Frankfurcie dobrą obsługę Zeil zapewniono dzięki zmniejszeniu odległości między stacjami do niecałych 600 m. Na nowozbudowanej średnicy w Lipsku wielkości te spadają nawet do 450 m [il. 24, 25].



Il. 20. Frankfurt nad Menem – plac Hauptwache, Zeil i zespół „MyZeil”; zdjęcie satelitarne (Google Earth, 2009)



Il. 21. Frankfurt nad Menem – fasada „MyZeil” (fot.: Brian Robert Marshall, 2010, CC, Wikimedia Commons)



Il. 23. Las Vegas – pasaż Fremont Street wieczorem
(fot.: City of Las Vegas, 2011, PD, Wikimedia Commons)

Decyduje o tym umieszczenie stacji „Markt” dokładnie pod głównym placem Starego Miasta, bezpośrednio przy zabytkowym Ratuszu. Jak czytamy w opisie inwestycji na stronach Deutsche Bahn: *dzięki poprowadzeniu szynowej komunikacji regionalnej pod centrum, a szczególnie dzięki urządzeniu przystanku Markt, lipskie „City” uzyskuje pozytywne impulsy dla dalszej urbanizacji*. Można domniemywać, że jego budowa wiąże się z zachwianiem równowagi, jaką było urządzenie wielkiej galerii handlowej w obrębie Dworca Głównego, który co prawda nie jest daleko, ale od Starego Miasta oddziela go szeroka ruchliwa ulica. Mamy więc tutaj podręcznikowy przykład współdziałania kolei państwowej w rewitalizacji śródmieścia.

Nie da się tego niestety powiedzieć w przypadku Łodzi. Planowana przy okazji budowy linii dużych prędkości podziemna linia średnicowa mająca również skonsolidować sieć kolei aglomeracyjnej i regionalnej miała być, przynajmniej w oczach jej administratora (którym jest Urząd Marszałkowski), również sposobem na bezpośrednią obsługę historycznego śródmieścia. Podobnie jak to się dzieje w przypadku większości sieci S-Bahn miała ona być kręgosłupem skupiającym większość linii. Dzięki stacji położonej w rejonie Al. Kościuszki i Piotrkowskiej miało dojść do integracji tej kolei z „kręgosłupem” sieci tramwajowej czyli linią, której nadano niedawno obiecującą nazwę Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Stacja ta położona około 800 m od Dworca Fabrycznego mogłaby, przy umiejętnym usytuowaniu, stanowić też stymulator rozwoju i zagospodarowania wakujących i zaniedbanych fragmentów ścisłego centrum [il. 26, 27]. Wstępne studium linii średnicowej pokazało, że takie rozwiązanie jest technicznie możliwe⁴.

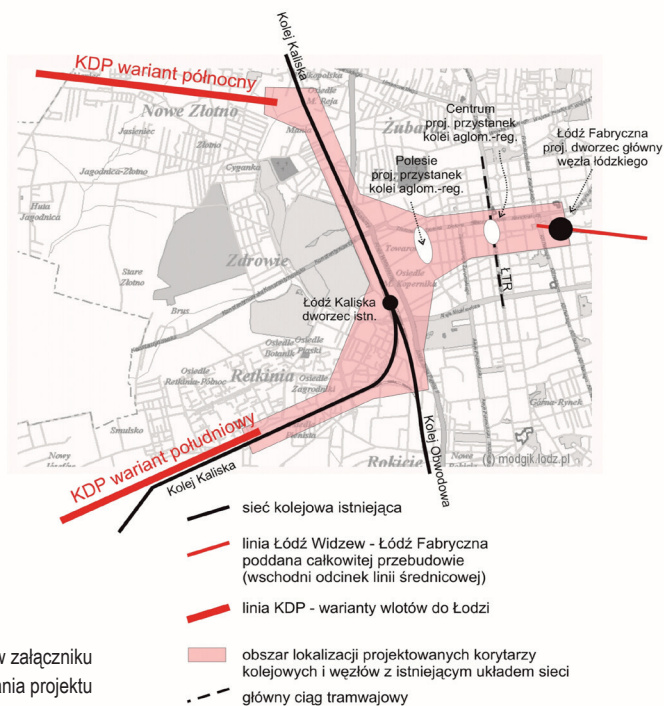
⁴ Analiza warunków budowy kolejowego tunelu średnicowego pod centrum Łodzi, SITK Łódź; kier. zespołu: Jan Raczyński, dla: Zarząd Dróg i Transportu, 2008; *Studium wykonalności dla przedsięwzięcia inwestycyjnego „budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” – Etap I*, SITK Łódź; kier. zespołu: Jan Raczyński, dla: Urząd Marszałkowski w Łodzi, 2009.



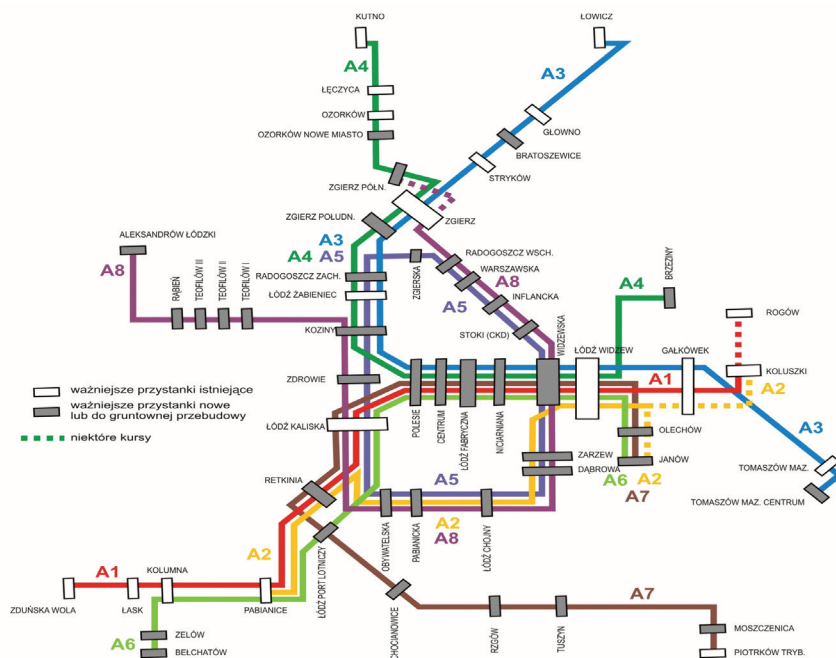
Il. 24. Lipsk – średnica kolejowa (źródło Deutsche Bahn AG)



Il. 25. Lipsk – budowa stacji Markt (fot. autora, 2008)



Il. 26. Łódź – stacje śródmiejskie w załączniku do porozumienia w sprawie finansowania projektu linii średnicowej, rok 2009

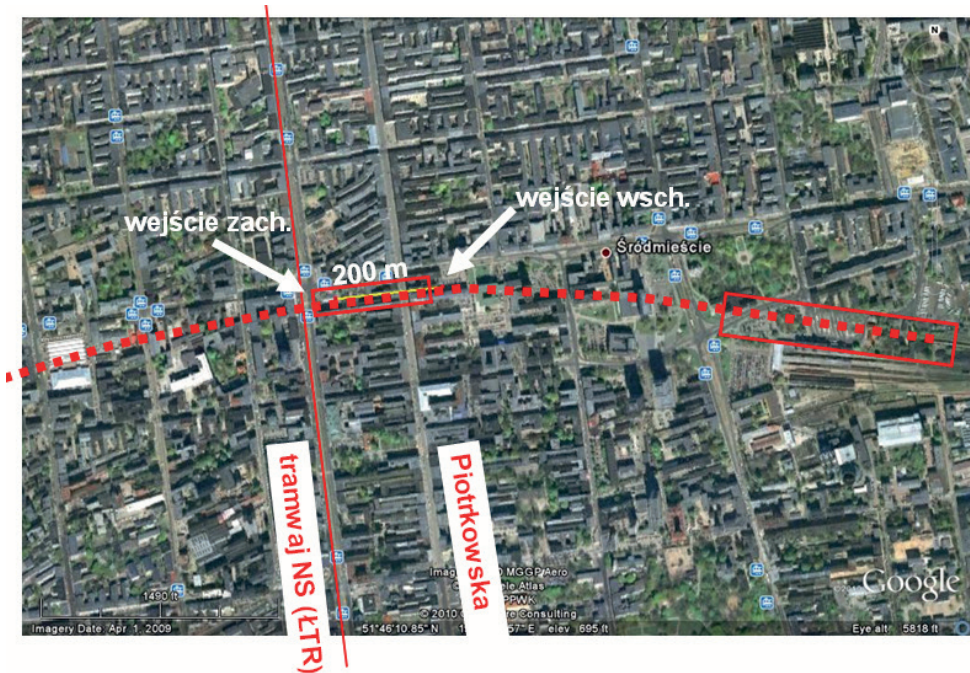


Il. 27. Łódź – linia średnicowa w układzie docelowym kolei aglomeracyjnej – jeden z wariantów
(Studium wykonalności dla przedsięwzięcia inwestycyjnego „budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”
– Etap I, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, 2009)

Niestety, blokada przez władze racjonalnego korytarza wylotowego dla linii dużych prędkości w świetle przestrzeganych na PKP przepisów uniemożliwia (a w rzeczywistości znacznie utrudnia) wykonanie stacji pośrednich w starym centrum. Korytarz tunelu został jednak tak wytyczony, by narzucić taką stację w obrębie zespołu „Manufaktura”. Otrzymujemy w efekcie linię średnicową⁵, która bardzo niewiele wniesie do rewitalizacji miasta, pomoże natomiast nowym konkurencyjnym ośrodkom – „Manufakturze” i zespołowi wokół projektowanego nowego Dworca Fabrycznego, tzw. „Nowemu Centrum Łodzi”. Dodatkowo projektowane tunele kolejowe dają układ mało elastyczny, a po uwzględnieniu kosztów stacji, byłyby dużo droższe [il. 28].

Rezygnując ze stacji w ścisłym centrum, władze miasta uniemożliwiają efektywną integrację kolei regionalno-aglomeracyjnej z siecią tramwajową i, co może ważniejsze, eliminują jeden z głównych czynników mogących służyć rewitalizacji. Jest to niezgodne z współczesną doktryną kształtowania systemów transportowych, która stawia kwestię integracji międzysystemowej na szczycie wymagań. Projekt tunelu przypomina praktykę wiktoriańską, w której prywatni właściciele kolei mieli swoje partykularne interesy w kontekście konkurencji w transporcie, a środki techniczne były ograniczone. Kluczowa negatywna rola miasta w powstaniu tego stanu rzeczy dowodzi, że upadek centrów odbywa się niejako na własne życzenie, czyli z towarzyszeniem kontynuacji błędnych polityk przynoszących ciąg błędnych decyzji.

⁵ Studium wykonalności tej linii, wykonane dla Polskich Linii Kolejowych, Urzędu Marszałkowskiego i Urzędu Miasta Łodzi przez konsorcjum firm SENER z Hiszpanii i Kolprojekt z Polski, ukończone w 2012 roku.



II. 28. Łódź – najbardziej pożądana lokalizacja stacji Centrum na linii średnicowej
(rys. autora, 2012)

Istnienie handlu wielkogabarytowego w kontekście śródmiejskim nie jest oczywiście wolne od trudności i wad. Pierwsza wątpliwość dotyczy skali. Czy rzeczywiście synergiczne działanie (a właściwie zdolność „wyciągnięcia” publiczności z dużej „galerii” w przestrzeń tradycyjnych ulic handlowych) upoważnia do bagatelizowania możliwości powstania zbyt dużej i niszczącej konkurencji. Kwestia skali ma również aspekt estetyczno-funkcjonalny – zbyt wielka prowadzić może do powstania monokultury, martwej po zamknięciu sklepów i wizualnie mniej atrakcyjnej od klimatu tradycyjnej ulicy. Frankfurcki Zeil, mimo prężności ekonomicznej, jest również takim przykładem. Wielkie kompleksy handlowe są upostaciowieniem dysproporcji skali architektoniczno-urbanistycznej – chociaż wiele zależy tu od szczegółowego rozwiązania formalnego. Skalę można często ukryć w otoczeniu zróżnicowanej zabudowy mniejszej skali. Samemu zespołowi niczego to nie ujmuje, ponieważ z natury rzeczy jest on bardziej niż na zewnątrz zwrócony do środka, do wewnętrznych pasażów. W „Metquarter” posunęto się nawet do wykorzystania samych fasad stojących wcześniej budynków.

Istotnym problemem może być trudność z organizacją ruchu dostawczego, który nie powinien być mieszany z ruchem pieszych na ulicach handlowych, ale korzystać z wjazdu przyległego do ulicy przeznaczonej dla intensywniejszego ruchu kołowego. Mniejsze zespoły (jak te we Frankfurcie) bywają jednak obsługiwane od strony ulic bocznych, choć niebędących głównymi elementami infrastruktury ruchu pieszego. W jeszcze większym stopniu są z nimi powiązane parkingi. Przy założeniu rotacji dziewięćdziesięciminutowej pięćsetmiejscowy parking potrafi wygenerować w godzinę 750 pojazdów na wjeździe, co daje znaczne obciążenie ulicy. Jest więc oczywiste,

że większość zespołów śródmiejskich nie może opierać się na dużych kompleksach parkingowych, ale na transporcie publicznym.

Jakiegolwiek nie byłyby trudności związane z istnieniem handlu wielkokubaturowego w śródmieściach, nie ulega wątpliwości, że są one zgodne „z duchem czasów”. Publiczność je lubi, a szczególną przewagę zyskują w miastach źle zarządzanych i źle urządzonych, bez znaczącego ruchu turystycznego, który stanowiłby o żywotności przestrzeni centralnych. Ograniczona siła nabywcza mieszkańców również decyduje o tym, że nie ma miejsca dla wielu alternatywnych centrów handlowych. W tej sytuacji ofiarą pada tradycyjny handel w śródmieściach. Należy wątpić w możliwość odbudowy rangi śródmieść bez komponentu takich sklepów, których publiczność oczekuje.