

Opracowanie zestawu analiz i diagnoz dotyczących kryteriów wyboru miejsc zamieszkania w Łodzi w ramach Projektu pn. Opracowanie modelu prowadzenia rewitalizacji obszarów miejskich na wybranym obszarze w Mieście Łodzi współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej, Europejskiego Funduszu Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013.



Diagnoza warunków zamieszkania dla obszaru pilotażowego

Zawartość

1. Analiza danych zastanych oraz wyników wizji lokalnej	4
Podstawowe informacje o obszarze pilotażowym	4
Analiza urbanistyczna potencjału obszarów pilotażowych	12
Stan techniczny budynków i stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną	22
Poziom dostępności usług komercyjnych i usług publicznych w obszarze pilotażowym	36
Komunikacja miejska i infrastruktura drogowa w obszarze pilotażowym	37
Elementy ekosystemu, tereny zielone i rekreacyjne	42
2. Atrakcyjność obszaru pilotażowego dla mieszkańców - wyniki badania IDI	45
Historia mieszkaniowa badanych i ich rodzin	45
Poziom zadowolenia badanych z miejsca, w którym mieszkają	47
Stan techniczny budynków i stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną	49
Najbliższe otoczenie budynków	53
Udogodnienia znajdujące się w najbliższym otoczeniu, które pozwalają badanym zaspokajać ich podstawowe życiowe potrzeby	55
Poziom dostępności usług komercyjnych, handlu oraz usług publicznych	55
Funkcjonowanie komunikacji miejskiej	56
Dostępność placówek edukacyjnych	57
Dostępność placówek kulturalnych	58

Dostępność miejsc zielonych i terenów rekreacyjnych.....	59
Infrastruktura rowerowa i samochodowa.....	60
Zalety i wady mieszkania w wybranym miejscu w opinii mieszkańców.....	62
Stopień, w jakim obszar zamieszkania odpowiada preferencjom mieszkaniowym łódzian i łódzianek.....	64
Opinie mieszkańców na temat centrum Łodzi oraz propozycje działań nakierowanych na podniesienie atrakcyjności centrum miasta	66
3. Wnioski i rekomendacje.....	69
Podsumowanie wyników badania IDI w obszarze pilotażowym	69
Podsumowanie wyników analizy danych zastanych oraz obserwacji standaryzowanej z uwzględnieniem opinii mieszkańców	79
4. Spis tabel wykresów, rysunków i map	82

1. Analiza danych zastanych oraz wyników wizji lokalnej

Podstawowe informacje o obszarze pilotażowym

Obszar pilotażowy jest fragmentem Rdzenia Strefy Wielkomiejskiej. Składa się z trzech rejonów określonych w ramach projektu rewitalizacji centrum Łodzi, jako tereny działań priorytetowych.

Mapa 1 Obszar pilotażowy



Pierwszy rejon obszaru pilotażowego obejmuje część ulic: Rewolucji 1905r., Kilińskiego, Jaracza, Wschodniej oraz całą ulicę Włókienniczą. W rejonie tym na

podstawie obserwacji standaryzowanej zidentyfikowano 85 obiektów mieszkalnych. Obszar zamieszkiwany jest przez 1957 osób. W skład drugiego rejonu wchodzi fragmenty ulicy: Piotrkowskiej, Narutowicza, Kilińskiego, Traugutta, Sienkiewicza, Tuwima oraz cała ulica Moniuszki. Mieści się tam 68 obiektów mieszkalnych. Liczba ludności tego obszaru wynosi 3038. W rejonie trzecim znajdują się fragmenty ulic: Kilińskiego, Jaracza, POW, Narutowicza, Tuwima, Targowej, a także cała ulica Knichalskiego oraz Składowa. Znajduje się tam 135 obiektów mieszkalnych, w których mieszka 1500 osób.

W ramach obserwacji standaryzowanej przeprowadzono analizę stanu technicznego, z uwzględnieniem podłączonej infrastruktury technicznej, wszystkich budynków mieszkalnych znajdujących się w trzech rejonach obszaru pilotażowego. Łącznie sprawdzono 288 obiektów położonych przy czternastu ulicach.

Tabela 1 Obiekty mieszkalne w obszarze pilotażowym

Rejon	Ulice	Liczba obiektów mieszkalnych	% obiektów mieszkalnych w obszarze pilotażowym
I	Jaracza	22	7,64%
	Kilińskiego	11	3,82%
	Rewolucji	20	6,94%
	Włókiennicza	21	7,29%
	Wschodnia	11	3,82%
	Ogółem	85	29,51%
II	Kilińskiego	14	4,86%
	Narutowicza	17	5,90%
	Piotrkowska	46	15,97%
	Sienkiewicza	26	9,03%
	Traugutta	12	4,17%
	Tuwima	20	6,94%
	Ogółem	135	46,88%
III	Kilińskiego	13	4,51%
	Knichalskiego	2	0,69%
	Narutowicza	23	7,99%
	POW	3	1,04%
	Składowa	8	2,78%
	Targowa	4	1,39%
	Tuwima	15	5,21%

	Ogółem	68	23,61%
--	--------	----	--------

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Mapa 2 Zagospodarowanie terenu w pierwszym obszarze pilotażowym



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 3 Zagospodarowanie terenu w drugim rejonie obszaru pilotazowego



źródło: opracowanie własne



WWW.REWITALIZACJA.CENTRUMWIEDZY.ORG
E-MAIL: REWITALIZACJA@UML.LODZ.PL
TEL.: +48 (42) 638-57-58
FAX: +48 (42) 638-57-29

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ UNIE EUROPEJSKĄ Z PROGRAMU OPERACYJNEGO POMOC TECHNICZNA 2007-2013



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓRNOŚCI



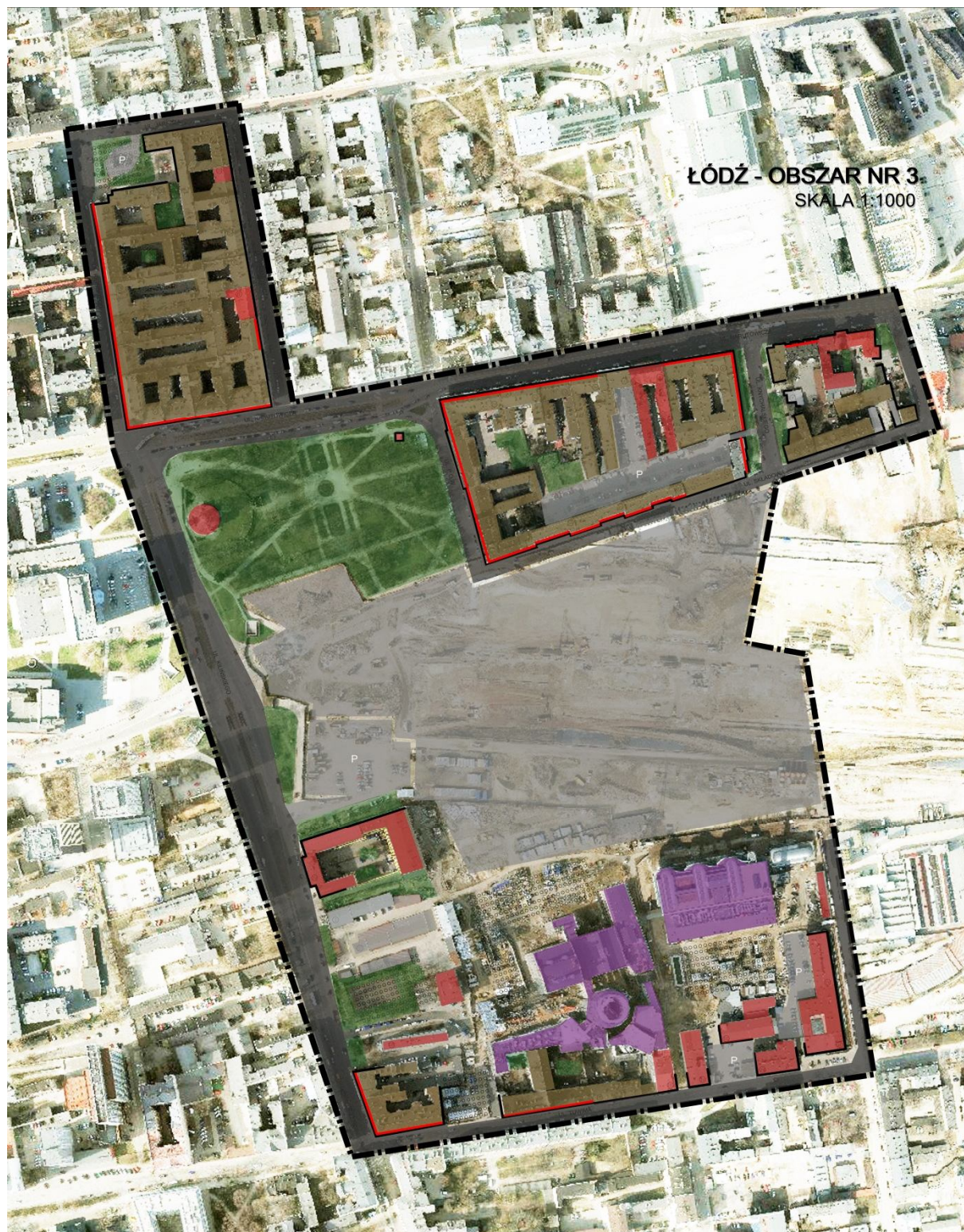
MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



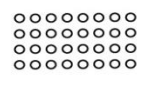
Mapa 4 Zagospodarowanie terenu w trzecim rejonie obszaru pilotażowego



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 1 Legenda do map zagospodarowania terenu

LEGENDA:

	GRANICA OPRACOWANIA
	PIERZEJA ZABUDOWY
	USŁUGI W PARTERZE
	ZABUDOWA USŁUGOWA
	ZABUDOWA MIESZKANIOWA
	ZABUDOWA GOSPODARCZA
	ZABUDOWA PRZEMYSŁOWA
	DROGA
	UKŁAD KOMUNIKACJI WEWNĘTRZNEJ (PARKINGI)
	ZIELEŃ
	WYSOKOŚĆ KONDYGNACJI
	OBSZARY POTENCJALNYCH TERENÓW PUBLICZNYCH / PARKINGÓW

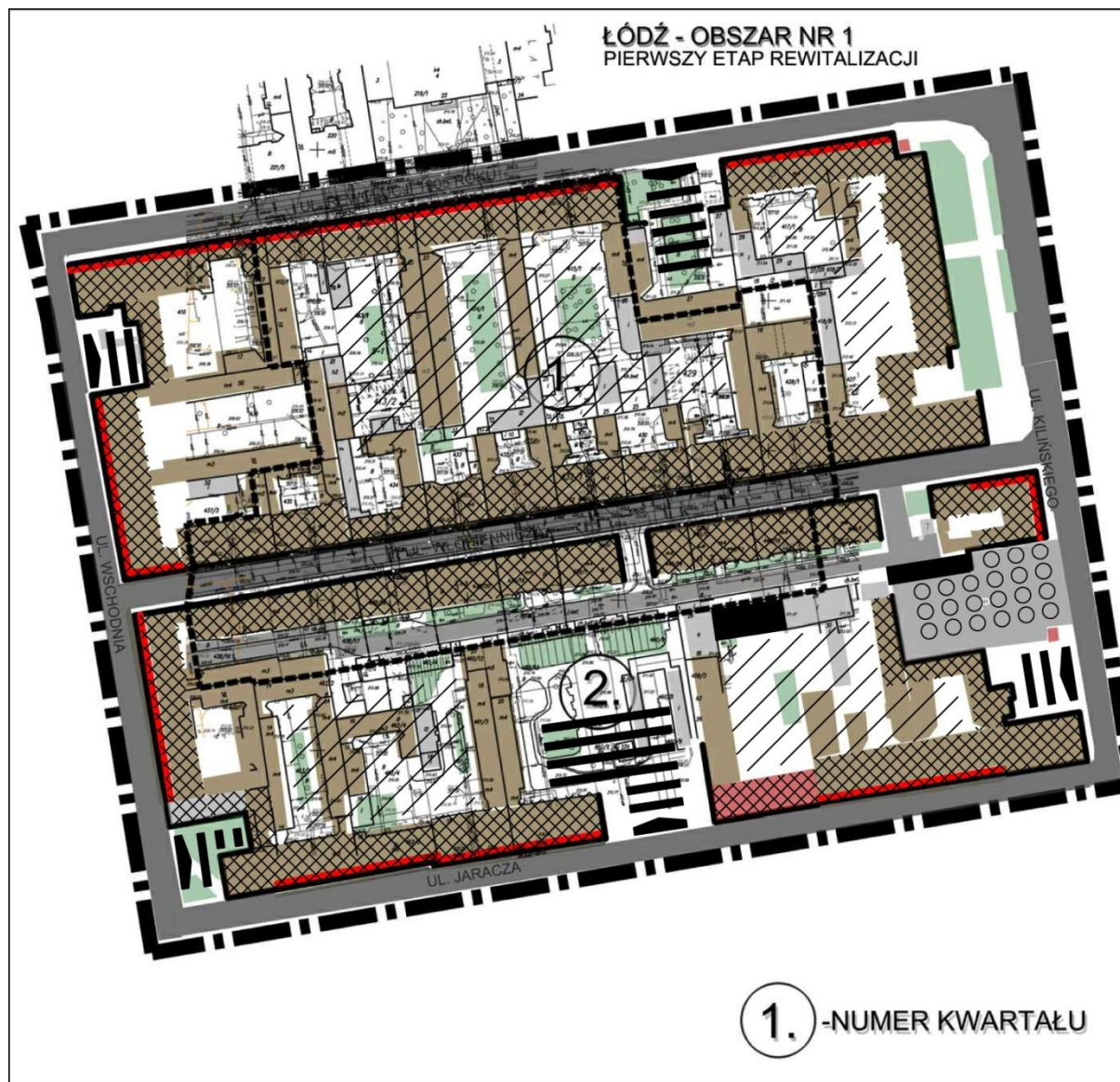
Źródło: Opracowanie własne

Analiza urbanistyczna potencjału obszarów pilotażowych

Działania w zakresie planowanej rewitalizacji powinny obejmować przede wszystkim:

- Dopelnienie istniejącej zabudowy, remonty, naprawy istniejącej zabudowy mieszkaniowej;
- Przebudowy/adaptacji (w tym np. nadbudowy) istniejących oficyn;
- Rewaloryzacji zaplecza zabudowy w tym: likwidację substandardów i prowizorek, tworzenie przestrzeni dostępnych;
- Tworzenia przestrzeni publicznych poprzez: wytwarzanie wnętrz urbanistycznych dostępnych, tworzenie przejść pieszych, tworzenie urządzonych terenów zielonych, tworzenie obszarów przeznaczonych dla dzieci i osób starszych, uporządkowanie sprawy miejsc parkingowych.

Mapa 5 Analiza przestrzeni rejonu pierwszego wraz z sugerowanymi zmianami



powierzchnia obszaru – 77 667m²

powierzchnia komunikacji – 19 564m²

kwartał nr 1:

- powierzchnia kwartału – 29 448m²
- powierzchnia zabudowy – 17 268m²
- powierzchnia całkowita usług – 1 410m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 52 500m²

- pow. terenów do przekształceń – 2 598m²

kwartał nr 2:

- powierzchnia kwartału – 28 655m²
- powierzchnia zabudowy – 14 326m²
- powierzchnia całkowita usług – 5 600m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 37 550m²
- pow. terenów do przekształceń – 5 921m²

część kwartału nr 1 do rewitalizacji w pierwszym etapie :

- powierzchnia całkowita usług – 1 850m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 30 340m²

część kwartału nr 2 do rewitalizacji w pierwszym etapie:

- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 10 950m²

kwartał nr 1 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 7 400m²

kwartał nr 2 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 4 950m²

Mapa 6 Analiza przestrzenna rejonu drugiego wraz z sugerowanymi zmianami



powierzchnia obszaru – 415 829m²

powierzchnia komunikacji – 137 922m²

kwartał nr 1:

- powierzchnia kwartału – 55 510m²
- powierzchnia zabudowy – 24 368m²
- powierzchnia całkowita usług – 52 550m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 57 870m²
- pow. terenów do przekształceń – 7 100m²

kwartał nr 2:

- powierzchnia kwartału – 22 670m²
- powierzchnia zabudowy – 14 487m²
- powierzchnia całkowita usług – 13 090m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 36 630m²
- pow. terenów do przekształceń – 1 167m²

kwartał nr 3:

- powierzchnia kwartału – 91 041m²
- powierzchnia zabudowy – 39 216m²
- powierzchnia całkowita usług – 16 700m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 118 000m²
- pow. terenów do przekształceń – 9 684m²

kwartał nr 4:

- powierzchnia kwartału – 90 579m²
- powierzchnia zabudowy – 33 698m²
- powierzchnia całkowita usług – 38 700m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 104 370m²
- pow. terenów do przekształceń – 13 764m²

kwartał nr 5:

- powierzchnia kwartału – 40 812m²
- powierzchnia zabudowy – 9 909m²
- powierzchnia całkowita usług – 57 400m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki - 19 110m²
- pow. terenów do przekształceń – 9 094m²
- powierzchnia obszaru – 415 829m²
- powierzchnia komunikacji – 137 922m²

kwartał nr 1 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 22 450m²

kwartał nr 3 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 36 700m²

kwartał nr 4 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 30 700m²
- powierzchnia obszaru – 396 193m²
- powierzchnia komunikacji – 78 702m²
- powierzchnia innej komunikacji – 106 160m²

Mapa 7 Analiza przestrzenna rejonu trzeciego wraz z proponowanymi zmianami



powierzchnia obszaru – 396 193m²

powierzchnia komunikacji – 78 702m²

powierzchnia innej komunikacji – 106 160m²

kwartał nr 1 :

- powierzchnia kwartału – 31 412m²
- powierzchnia zabudowy – 21 253m²
- powierzchnia całkowita usług – 8 500m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 89 780m²
- pow. terenów do przekształceń – 2 194m²

kwartał nr 2:

- powierzchnia kwartału – 32 317m²
- powierzchnia zabudowy – 17 880m²
- powierzchnia całkowita usług – 17 530m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 61 840m²

kwartał nr 3:

- powierzchnia kwartału – 9 154m²
- powierzchnia zabudowy – 5 031m²
- powierzchnia całkowita usług – 3940m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 14 020m²

kwartał nr 4:

- powierzchnia kwartału – 101 537m²
- powierzchnia zabudowy – 31 376m²
- powierzchnia całkowita usług – 37 140m²
- powierzchnia całkowita mieszkaniówki – 18 310m²
- pow. terenów do przekształceń – 17 764m²

powierzchnia obszaru – 77 667m²

powierzchnia obszaru do rewitalizacji – 25 300m²

powierzchnia komunikacji – 19 564m²

kwartał nr 1 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 15 750m²

kwartał nr 2 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 10 700m²

kwartał nr 4 :

- powierzchnia terenów wymagających działań naprawczych – 25 650m²

Rysunek 2 Legenda do map dotyczących analizy urbanistycznej rejonów obszaru pilotażowego

LEGENDA:



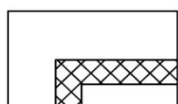
GRANICA OPRACOWANIA



PIERZEJA ZABUDOWY



USŁUGI W PARTERZE



ZABUDOWA WYMAGAJĄCA REMONTÓW



UZUPEŁNIENIE ZABUDOWY



TERENY WYMAGAJĄCE DZIAŁAŃ
NAPRAWCZYCH (LIKWIDACJA
SUBSTANDARTÓW I PROWIZOREK,
WPROWADZENIE ZIELENI I OBSZARÓW
Z URZĄDZENIAMI DLA OSÓB
STARSZYCH I DZIECI)



TWORZENIE WNĘTRZ
"URBANISTYCZNYCH"



OBSZARY TWORZONYCH MIEJSC
PARKINGOWYCH



KIERUNKI PRZEJŚĆ, CIĄGÓW PIESZYCH

Stan techniczny budynków i stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną

Podczas wizji lokalnej obserwatorzy dokonali oceny szeregu elementów składających się na ogólny poziom warunków mieszkaniowych w danym obiekcie. Pierwszym aspektem, który został poddany ocenie był stan wizualny budynku. W ramach tej kategorii zwracano uwagę na elewację zewnętrzną oraz wewnętrzną, drzwi wejściowe do budynku, stolarkę okienną w częściach wspólnych i mieszkaniach. Na podstawie wyników obserwacji stworzono indeks składający się z sumy ocen (1 - 5) poszczególnych elementów wymienionych wcześniej. Najwyższą wartość indeksu uzyskały ulice: Piotrkowska, Tuwima, Narutowicza oraz Polskiej Organizacji Wojskowej. Najgorzej pod względem wizualnym ocenionymi ulicami są: Składowa, Targowa, Wschodnia oraz Włókiennicza.

Tabela 2 Średnia wartość indeksu oceny wizualnej budynku według ulic¹

	ulica													
	Piotrkowska	Tuwima	Narutowicza	POW	Traugutta	Knychałskiego	Rewolucji	Sienkiewicza	Kilińskiego	Jaracza	Składowa	Targowa	Wschodnia	Włókiennicza
wartość indeksu oceny wizualnej budynku	17,61	16,09	15,35	15,33	15,00	15,00	14,10	14,00	12,82	12,68	11,75	11,50	9,55	9,43

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Obserwatorzy oceniali również oznaczenia adresowe budynków, umieszczenie skrzynek pocztowych oraz stan domofonów do bram wejściowych, do klatek schodowych i na piętrach. Oceny w ramach tych kategorii podsumowano w indeksie mierzącym jakość infrastruktury administracyjnej. Najlepiej oznaczone budynki ze sprawnymi i dobrze podpisanymi domofonami oraz skrzynkami pocztowymi spotkać

¹ Wartość indeksu może mieścić się w przedziale 4-20. Zgodnie z testem F oraz testem Bonferroniego wartość indeksu jest zróżnicowana zarówno pod względem rejonów, jak i ulic. Istotność statystyczna na poziomie 0,05

można na ulicach: Wschodniej, Piotrkowskiej, Knychalskiego, Narutowicza, Rewolucji 1905r. oraz Tuwima. Ulicami, na których większość budynków w zakresie infrastruktury administracyjnej wykazuje liczne braki są: Składowa, Targowa i Włókiennicza.

Tabela 3 Średnia wartość indeksu infrastruktury administracyjnej budynku według ulic²

	ulica													
	Wschodnia	Piotrkowska	Knychalskiego	Narutowicza	Rewolucji	Tuwima	POW	Jaracza	Kilińskiego	Traugutta	Sienkiewicza	Składowa	Targowa	Włókiennicza
Wartość indeksu infrastruktury administracyjnej	18,18	17,54	17,00	17,00	16,75	16,57	15,67	15,23	15,11	14,58	13,96	13,25	11,75	9,90

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W ramach badań sprawdzono również stan ocieplenia elewacji budynków. Jest to element technologiczny wpływający na komfort użytkowania lokalów przez mieszkańców, a ponadto wiąże się z oszczędnościami, ze względu na niższe koszty ogrzewania mieszkania. Dla mieszkańców Łodzi niskie koszty utrzymania mieszkania są drugim pod względem istotności czynnikiem wpływającym na wybór miejsca zamieszkania³. Studenci uważają ten aspekt za najważniejszy⁴. Najlepiej oceniono stan ocieplenia elewacji na ulicach: Piotrkowskiej, Tuwima, Traugutta, Narutowicza oraz Polskiej Organizacji Wojskowej. Najniższą wartość przypisano obiektom przy ulicy Wschodniej. Obserwacje wykazują, iż obiekty znajdujące się w tej lokalizacji posiadają znacznie gorszy stan ocieplenia elewacji niż pozostałe rejony, a zatem powinny być uwzględnione w pierwszej kolejności w przypadku realizacji projektów zmierzających do poprawy tego aspektu budownictwa mieszkalnego.

² Wartość indeksu może mieścić się w przedziale 4-20. Zgodnie z testem F oraz testem Bonferroniego wartość indeksu jest zróżnicowana zarówno pod względem rejonów, jak i ulic. Istotność statystyczna na poziomie 0,05

³ Na podstawie badań CAPI na reprezentatywnej próbie mieszkańców Łodzi (N=1500)

⁴ Na podstawie badań CATI na reprezentatywnej próbie łódzkich studentów (N=500)

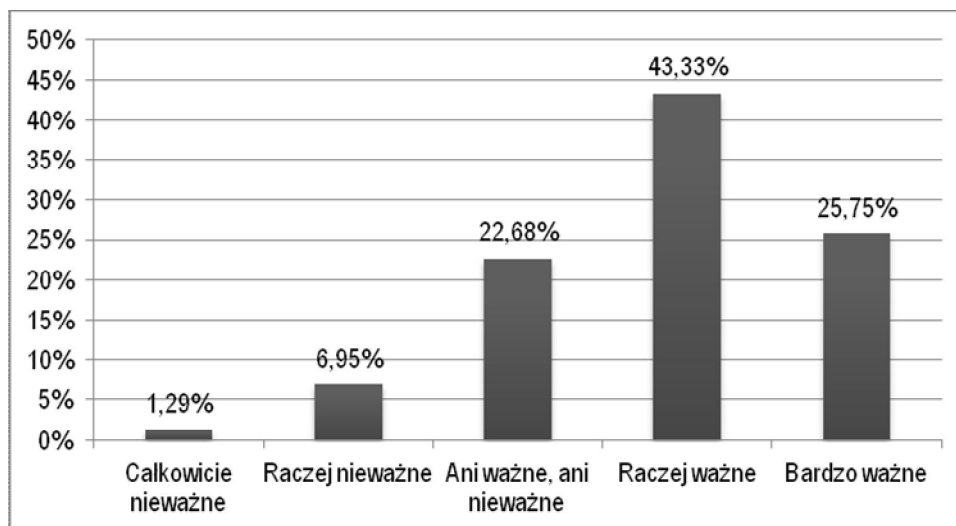
Tabela 4 Stan ocieplenia elewacji budynków mieszkalnych w obszarze pilotażowym według ulic⁵

	ulica													
	Piotrkowska	Tuwima	Traugutta	Narutowicza	POW	Sienkiewicza	Kilińskiego	Knychałskiego	Składowa	Targowa	Jaracza	Rewolucji	Włókniennicza	Wschodnia
Ocieplenie elewacji	3,41	3,11	3,08	3,03	3,00	2,65	2,58	2,50	2,50	2,50	2,36	2,15	2,05	1,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Następnym elementem poddanym analizie są balkony, które zdaniem jednego na czterech mieszkańców Łodzi (25,75%) są bardzo ważne przy podejmowaniu decyzji o wyborze miejsca zamieszkania. Ponad dwie piąte łódzianek i łódzian jest zdania, że występowanie balkonu i jego jakość są raczej ważne podczas podejmowania decyzji o zakupie nowego lokalu. Mniejszość mieszkańców (22,68%) odniosła się do tego aspektu wyposażenia lokalu obojętnie, a tylko ośmiu na stu badanych (8,24%) uznało, że jest to element nieważny.

Wykres 1 Ocena istotności występowania balkonu, przy wyborze miejsca zamieszkania⁶



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

⁵ Wartość oceny mieści się w przedziale 1-5

⁶ Na podstawie badań CAPI na reprezentatywnej próbie mieszkańców Łodzi (N=1500)

W obszarze pilotażowym średnia ocena występowania i stanu technicznego balkonów wyniosła 2,7. Wynik ten świadczy o raczej niskiej atrakcyjności analizowanego rejonu, pod względem tej cechy. Obserwatorzy najwyżej ocenili balkony znajdujące się na ulicach: Piotrkowskiej (29% powyżej średniej dla całego obszaru pilotażowego), Tuwima (20% powyżej średniej dla całego obszaru pilotażowego) oraz Traugutta (17% powyżej średniej dla całego obszaru pilotażowego). Negatywnie na tle całego obszaru pilotażowego pod względem występowania i jakości balkonów wyróżniają się następujące ulice: Wschodnia (36% poniżej średniej dla całego obszaru pilotażowego), Włókiennicza (26% poniżej średniej dla całego obszaru pilotażowego) oraz Jaracza (16% poniżej średniej dla całego obszaru pilotażowego). Najbardziej negatywne oceny dotyczą ulic z rejonu pierwszego i należy nadmienić, że jest to rejon, który uzyskał najniższą średnią, odbiegającą w znacznym stopniu od średniej dla pozostałych rejonów.

Wykres 2 Średnia ocena występowania i jakości balkonów w obiektach mieszkalnych według ulic⁷

	ulica													
	Wschodnia	Włókiennicza	Jaracza	Targowa	Kilińskiego	Składowa	Sienkiewicza	Rewolucji	Narutowicza	Knychałskiego	POW	Traugutta	Tuwima	Piotrkowska
Ocena występowania i stanu Balkonów	1,73	2,00	2,27	2,50	2,53	2,63	2,65	2,80	2,85	3,00	3,00	3,17	3,26	3,48

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Obiekty mieszkalne w obszarze pilotażowym poddane zostały także obserwacji pod kątem infrastruktury związanej z poruszaniem się, w tym uwzględniającej potrzeby osób niepełnosprawnych. Na podstawie oceny aspektów takich jak: dojście do budynku, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, windy, stan schodów, podjazdy dla wózków dziecięcych oraz progi, stworzono indeks infrastruktury związanej z przemieszczaniem się. Wartość wskaźnika okazała się bardzo niska dla wszystkich ulic. Uzyskane wyniki pozwalają na wnioskowanie, iż zdewastowana

⁷ Ocena mieści się w przedziale 1-5.

i niedostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz matek z dziećmi infrastruktura jest dużym problemem w obszarze pilotażowym. Najwyżej pod względem dostępności i wygody poruszania się oceniono budynki znajdujące się przy ulicy Piotrkowskiej oraz Rewolucji 1905r. Najniższe oceny pod względem tego aspektu przestrzeni przyznano obiektom przy ulicach: Włókienniczej oraz Składowej.

Tabela 5 Średnia wartość indeksu oceny infrastruktury związanej z przemieszczaniem się⁸

	ulica													
	Piotrkowska	Rewolucji	Tuwima	Narutowicza	Traugutta	POW	Knychałskiego	Sienkiewicza	Targowa	Jaracza	Wschodnia	Kilińskiego	Składowa	Włókiennicza
średnia wartość indeksu oceny infrastruktury związanej z przemieszczaniem się	12,78	12,65	12,03	12,00	11,83	11,67	11,50	11,42	11,25	11,14	11,09	11,03	10,88	8,76

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wyraźnie kontrastującą częścią Łodzi są ulice: Włókiennicza, Składowa, Targowa, dla których średnia ocena stopnia wyposażenia w infrastrukturę jest na znacznie niższym poziomie niż w rejonach większych ulic takich jak: Piotrkowska, Tuwima, Narutowicza.

⁸ Wartość indeksu mieści się w przedziale 7-35. Zgodnie z testem F oraz testem Bonferroniego wartość indeksu jest zróżnicowana zarówno pod względem rejonów, jak i ulic. Istotność statystyczna na poziomie 0,05

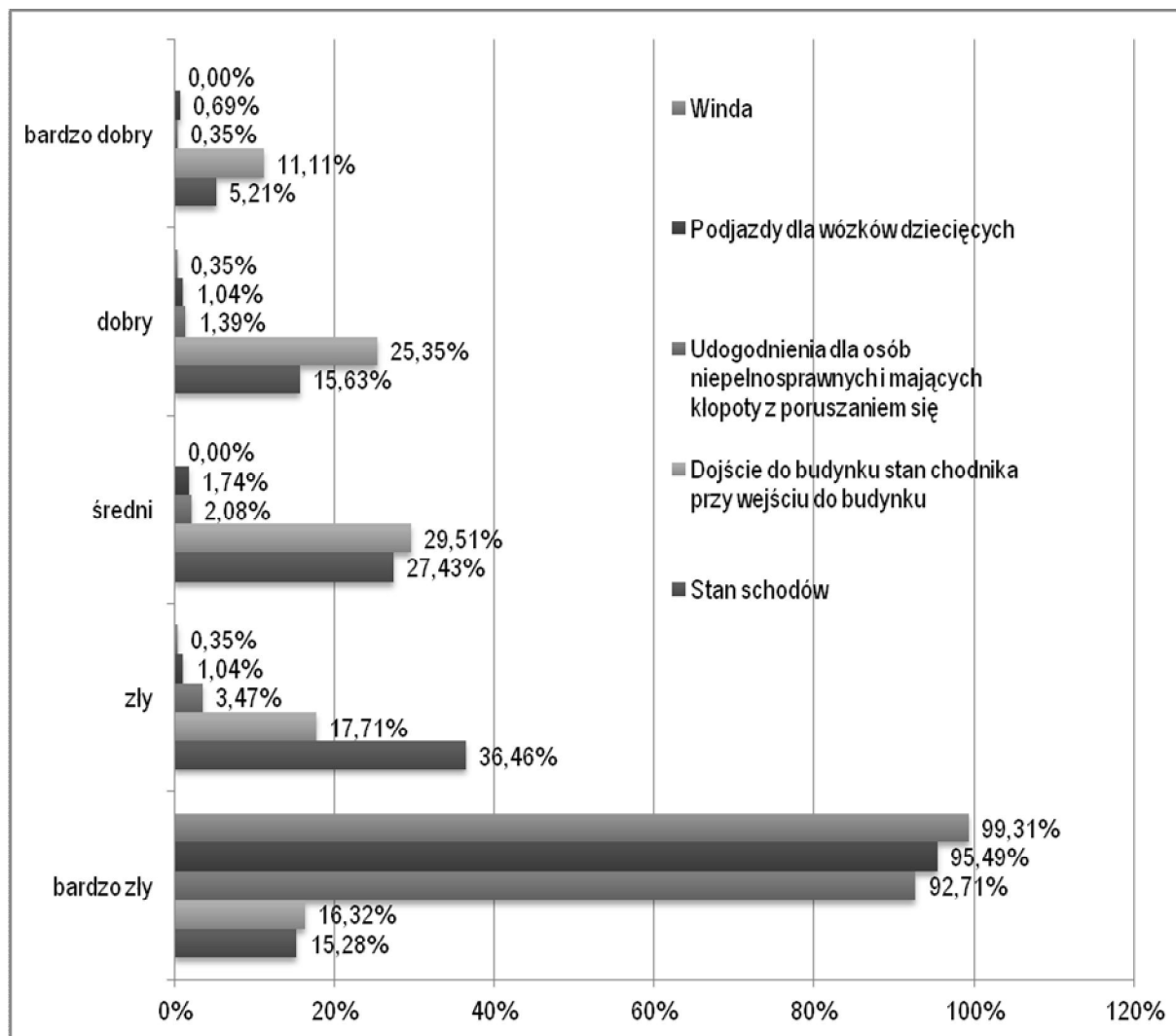
Mapa 8 Zróżnicowanie średniej oceny infrastruktury związanej z przemieszczaniem się i dostępnością obiektów mieszkalnych, według ulic



Rozkład ocen, które tworzą tak negatywny obraz analizowanych obiektów pod względem infrastruktury związanej z przemieszczaniem, wskazuje na największe deficyty obszaru pilotażowego, do których w zdecydowanej większości budynków (ponad 90%) zaliczyć można: stan wind, podjazdów dla wózków oraz udogodnień dla osób niepełnosprawnych (mających kłopoty z poruszaniem się). Elementy te oceniono bardzo źle. Oznacza to, że wymienione elementy infrastruktury w tych obiektach nie występują lub są w stanie technicznym nie pozwalającym na bezpieczne jej wykorzystanie. Prawdopodobnie jest to jedną z głównych przyczyn, dla której ludzie w wieku starszym, mieszkający w innych rejonach Łodzi, obawiają

się przeprowadzenia do centrum miasta. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami⁹, czterech na pięciu respondentów w wieku powyżej 55 lat (77%) nawet hipotetycznie nie jest zainteresowana zamieszkaniem w Śródmieściu.

Wykres 3 Oceny poszczególnych kategorii związanych z przemieszczaniem się i dostępnością budynków

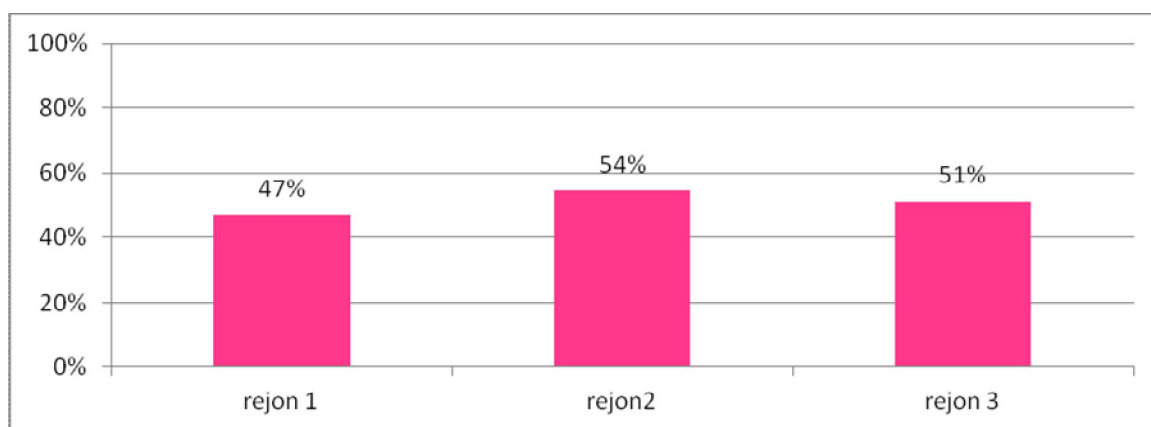


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

⁹ Badania CAPI na reprezentatywnej próbie mieszkańców Łodzi (N=1500)

W celu porównania ogólnej poszczególnych obszarów posłużono się indeksem łączącym wszystkie opisywane powyżej czynniki¹⁰. Najniższą wartość indeksu uzyskał rejon pierwszy (44,53). Najwyżej obserwatorzy ocenili rejon drugi (51,69). Trzeci obszar uzyskał średnią ocenę ogólną (48,54). Należy zauważyć, iż ogólnie rejony uzyskały ogólną ocenę oscylującą wokół 50% maksymalnej oceny.

Wykres 4 Indeks jakości zamieszkania w obszarze pilotażowym



Źródło: opracowanie własne

¹⁰ Wartość indeksu mieści się w przedziale 19-95. Zgodnie z testem F oraz testem Bonferroniego wartość indeksu jest zróżnicowana zarówno pod względem rejonów, jak i ulic. Istotność statystyczna na poziomie 0,05

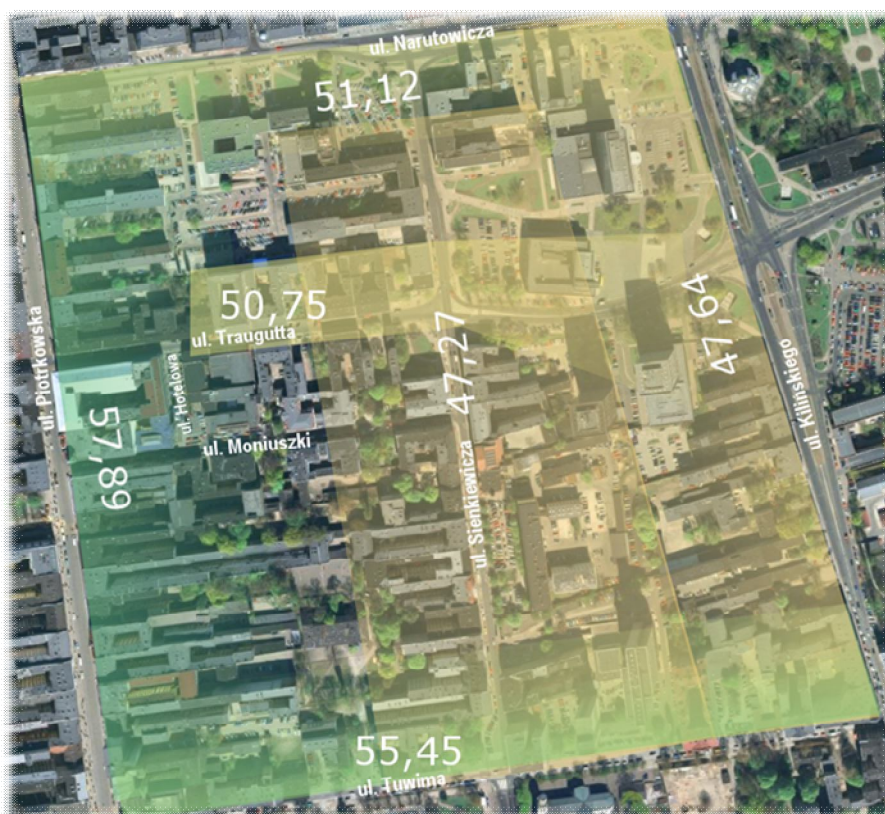
W rejonie pierwszym najbardziej zaniedbaną ulicą według oceny badaczy jest ulica Włokiennicza. Ulica ta uzyskała najniższą średnią ocen ze wszystkich w całym obszarze pilotażowym. Najwyższą ocenę ogólną odnotowano w przypadku ulicy Rewolucji 1905 r.

Mapa 9 Indeks ogólnej oceny budynków mieszkalnych według ulic w rejonie pierwszym



W obszarze drugim najbardziej wyróżniającymi się pozytywnie ulicami jest Piotrkowska oraz Tuwima. Najniższe oceny w tym rejonie otrzymały ulice: Sienkiewicza i Kilińskiego.

Mapa 10 Indeks ogólnej oceny budynków mieszkalnych według ulic w rejonie drugim



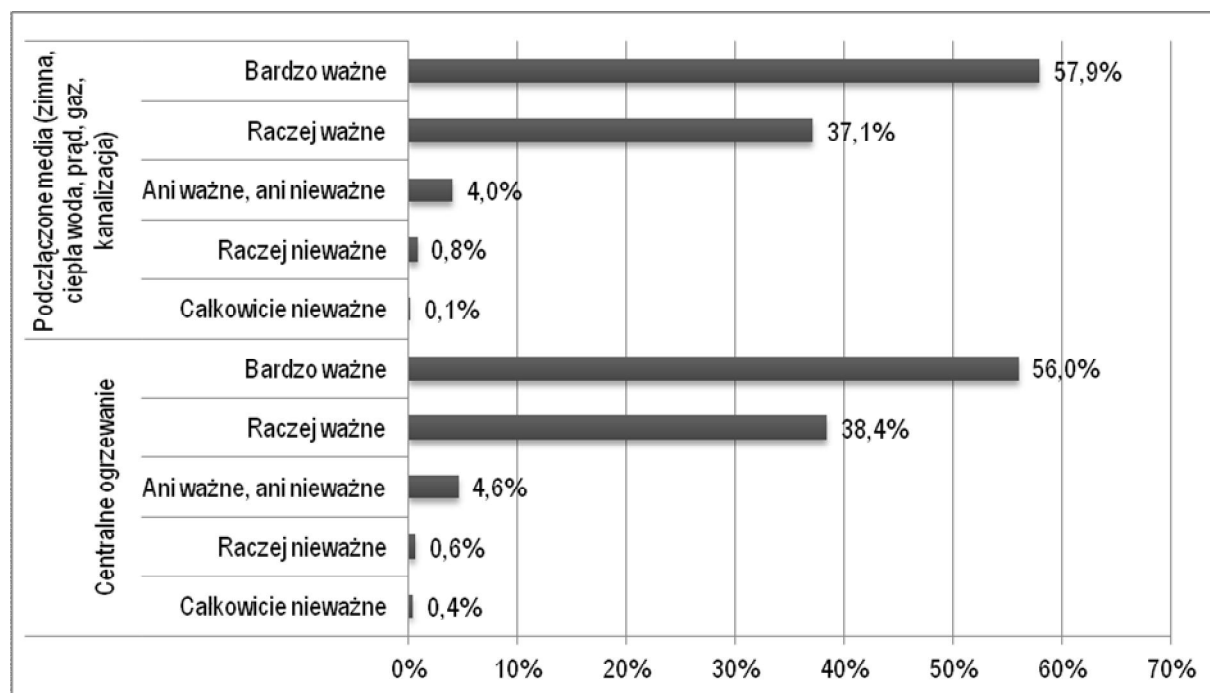
W rejonie trzecim najlepiej prezentują się budynki na ulicach Narutowicza, Tuwima oraz Knychalskiego. Zdecydowanie gorzej ocenione zostały obiekty znajdujące się na ulicy Kilińskiego oraz Składowej. Najniższą średnią ocen odnotowano w przypadku ulicy Targowej.

Mapa 11 Indeks ogólnej oceny budynków mieszkalnych według ulic w rejonie trzecim



W wyniku wizji lokalnej zidentyfikowano również poziom wyposażenia w infrastrukturę techniczną budynków mieszkalnych z obszaru pilotażowego. Zgodnie z badaniami, które zostały przeprowadzone wśród mieszkańców Łodzi¹¹, jest to bardzo istotny aspekt oceny warunków mieszkaniowych. Zdaniem ponad połowy respondentów (57,9%) podłączenie mediów (zimna i ciepła woda, prąd, gaz oraz kanalizacja) jest warunkiem bardzo ważnym dla komfortu mieszkańców i wpływa w znacznym stopniu na decyzje o wyborze mieszkania. Ponad jedna trzecia badanych (37,1%) uważa ten aspekt za raczej ważny. Tylko jeden na stu mieszkańców (0,9%) jest zdania, że nie jest to element istotny dla oceny warunków mieszkaniowych. Podobny rozkład odpowiedzi uzyskano na pytanie o dostępność w obiekcie centralnego ogrzewania. Ponownie zdecydowana większość (94,4%) badanych potwierdza, że jest to determinanta, którą braliby pod uwagę przy ewentualnym wyborze nowego mieszkania.

Wykres 5 Poziom Istotności infrastruktury technicznej budynku dla mieszkańców Łodzi, przy ocenie warunków mieszkaniowych w danym budynku



¹¹ Badania CAPI na reprezentatywnej grupie mieszkańców Łodzi N=1500

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Odnosnie do infrastruktury technicznej budynków na analizowanym obszarze, największe braki odnotowano w przypadku centralnego ogrzewania oraz podłączenia ciepłej wody z wodociągu. W rejonie drugim żaden obiekt nie posiada tych udogodnień. W przypadku rejonu pierwszego pojedyncze obiekty zlokalizowane na ulicy Rewolucji 1905r. oraz Jaracza są wyposażone w te elementy infrastruktury technicznej, zaś w rejonie trzecim można wskazać jeden taki budynek, położony na ulicy Targowej. Mieszkańcy niemalże wszystkich budynków w obszarze pilotażowym mają dostęp do zimnej wody z wodociągu. W rejonie pierwszym zlokalizowano dwa obiekty nie posiadające dostępu do zimnej wody z wodociągu. Mieszczą się one przy ulicy Jaracza. W rejonie drugim jeden taki budynek znajduje się na ulicy Kilińskiego. Braki w podłączeniu do instalacji gazowej występują we wszystkich rejonach, jednakże są to pojedyncze przypadki dotyczące budynków znajdujących się przy ulicach: Jaracza, Włókienniczej, Kilińskiego, Narutowicza, Piotrkowskiej, oraz Targowej. Sieć kanalizacyjna na analizowanym obszarze jest dobrze rozwinięta, ale w rejonie pierwszym na ulicach: Rewolucji 1905r. (2) oraz Włókienniczej (3) mieszczą się obiekty, które nie posiadają podłączenia do kanalizacji miejskiej. W rejonie drugim i trzecim zlokalizowano pojedyncze obiekty, w których brakuje podłączenia do sieci kanalizacji mieszczą się one na ulicach: Kilińskiego (1) oraz Targowej (2). Dostępność telewizji kablowej i sieci Internetowej w obszarze pilotażowym jest wysoka. Braki w tym zakresie dotyczą poszczególnych budynków zlokalizowanych na ulicach: Jaracza, Włókienniczej, Kilińskiego, Narutowicza, Piotrkowskiej oraz Targowej.

Tabela 6 Podłączenie budynków do poszczególnych elementów infrastruktury

				Centralne ogrzewanie		Zimna woda z wodociągu		Ciepła woda z wodociągu		Sieć gazowa		Kanalizacja		Telewizja kablowa		Sieć internetowa	
				Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie
rejon	I	ulica	Jaracza	1	21	20	2	1	21	20	2	22	0	20	2	20	2
			Kilińskiego	0	11	11	0	0	11	11	0	11	0	11	0	11	0
			Rewolucji	1	19	20	0	2	18	20	0	18	2	18	2	18	2
			Włókiennicza	0	21	21	0	0	21	19	2	18	3	21	0	21	0
			Wschodnia	0	11	11	0	0	11	11	0	11	0	11	0	11	0
			Rejon I	2	83	83	2	3	82	81	4	80	5	81	4	81	4
	II		Kilińskiego	0	14	13	1	0	14	13	1	13	1	13	1	13	1
			Narutowicza	0	17	17	0	0	17	16	1	17	0	16	1	16	1
			Piotrkowska	0	46	46	0	0	46	45	1	46	0	45	1	45	1
			Sienkiewicza	0	26	26	0	0	26	26	0	26	0	26	0	26	0
			Traugutta	0	12	12	0	0	12	12	0	12	0	12	0	12	0
			Tuwima	0	20	20	0	0	20	20	0	20	0	20	0	20	0
	III		Rejon II	0	135	134	1	0	135	132	3	134	1	132	3	132	3
			Kilińskiego	0	13	13	0	0	13	13	0	13	0	13	0	13	0
			Knyszalskiego	0	2	2	0	0	2	2	0	2	0	2	0	2	0
			Narutowicza	0	23	23	0	0	23	23	0	23	0	23	0	23	0
			POW	0	3	3	0	0	3	3	0	3	0	3	0	3	0
			Składowa	0	8	8	0	0	8	8	0	8	0	8	0	8	0
			Targowa	1	3	4	0	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2
			Tuwima	0	15	15	0	0	15	15	0	15	0	15	0	15	0
	Rejon III		1	67	68	0	1	67	66	2	66	2	66	2	66	2	
Ogółem				3	285	285	3	4	284	279	9	280	8	279	9	279	9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Poziom dostępności usług komercyjnych i usług publicznych w obszarze pilotażowym

Dostęp do usług komercyjnych oraz publicznych jest ważną zaletą mieszkania w mieście. Blisko dwie piąte mieszkańców (37,73%) Łodzi wskazuje, iż ten element jest najważniejszym pozytywnym aspektem lokalizacji ich mieszkania¹². W obszarze pilotażowym zlokalizowano 276 różnych obiektów usługowych. Najwięcej jest ich w rejonie pierwszym (98), a najmniej w rejonie drugim (87). Średnio w rejonie pierwszym na jeden punkt usługowy przypada 757 mieszkańców, w obszarze drugim 1268 mieszkańców, a w rejonie trzecim 619 mieszkańców. Największa dostępność do usług występuje zatem w rejonie trzecim, podobna sytuacja w tym aspekcie warunków mieszkaniowych jest w rejonie pierwszym. Zdecydowanie gorsza dostępność punktów usługowych występuje w rejonie drugim, gdzie na jeden punkt usługowy przypada blisko dwa razy więcej mieszkańców niż w pozostałych rejonach.

Tabela 7 Liczba punktów usług komercyjnych i publicznych w poszczególnych rejonach

Punkt usług komercyjnych / usług publicznych	Rejon		
	I	II	III
Żłobki	2	2	1
Przedszkola	2	1	2
Szkoły	4	4	4
Świetlice środowiskowe	1	1	1
Domy dziennego pobytu	1	2	1
Domy kultury	4	4	4
Sklepy odzieżowe i obuwnicze	5	4	4
Małe sklepy spożywcze	5	5	5
Warzywniaki	5	5	5
Piekarnie	5	5	4
Drobne rzemiosło	3	2	3
Kioski	5	4	4
Teatry	4	4	4
Muzea	3	4	4
Kina	5	3	3
Kluby	5	4	5
Puby, bary	5	4	4
Restauracje	5	4	5
Boiska	3	3	4

¹² Badania CAPI na reprezentatywnej próbie mieszkańców Łodzi N=1500

Lodowiska	1	1	1
Baseny	4	2	2
Siłownie	2	3	3
Przychodnia zdrowia	2	2	3
Urzędy	4	2	3
Restauracje	5	4	4
Punkty gastronomiczne (np. obiady domowe)	3	4	4
Biblioteki	4	3	3
Sklepy wielko-powierzchniowe	1	1	1
Ogółem	98	87	91

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Komunikacja miejska i infrastruktura drogowa w obszarze pilotażowym

Mieszkańcy Łodzi nisko oceniają funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Jeden na czterech respondentów (26,47%) wskazał tę cechę, jako podstawową wadę miasta. W obszarze pilotażowym znajduje się jeden przystanek kolei, siedem przystanków tramwajowych oraz sześć przystanków autobusowych.

Tabela 8 Liczba przystanków komunikacji miejskiej w poszczególnych rejonach

Rejon	Przystanki		
	kolei	tramwajowe	autobusowe
I	0	2	2
II	0	3	4
III	1	2	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Dostępność połączenia rejonów obszarów pilotażowych z pozostałymi częściami miasta jest dobra. Do większości rejonów Łodzi można dojechać komunikacją miejską nie przesiadając się więcej niż trzy razy. Podobnie komunikacja funkcjonuje w drugą stronę, tj. z obszarów peryferyjnych do obszaru pilotażowego.

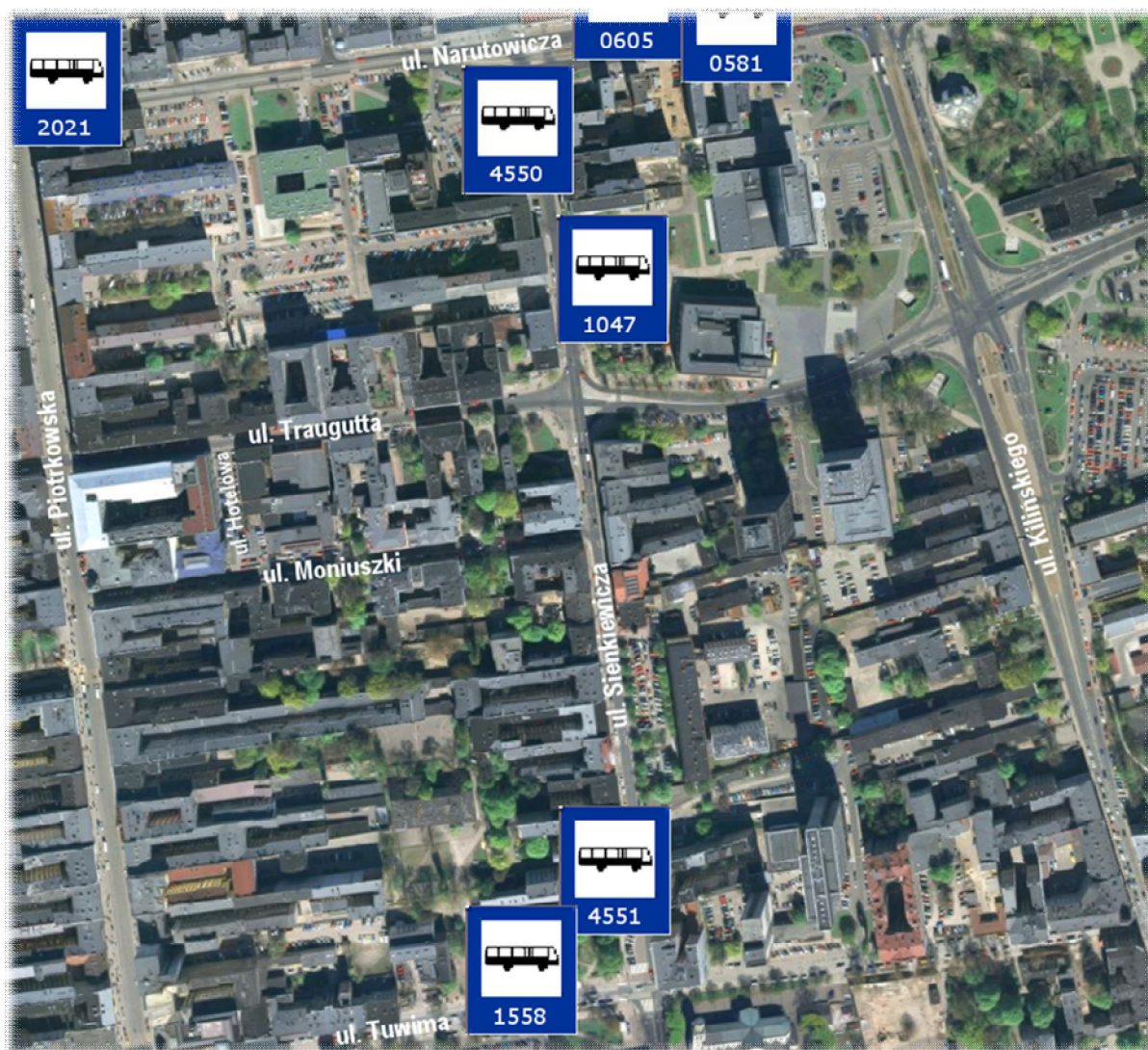
Budynki mieszkalne w rejonie pierwszym mają dogodny dostęp do przystanków autobusowych i tramwajowych. Zgodnie z obserwacjami odległość oscyluje pomiędzy 100-400 metrów. Oznacza to, iż wszyscy mieszkańcy tego rejonu są w stanie dotrzeć do przystanku komunikacji miejskiej w czasie krótszym niż 15 minut.

Mapa 12 Przystanki MPK na terenie rejonu pierwszego



W rejonie drugim obszaru pilotażowego dostępność przystanków komunikacji miejskiej również jest bardzo dobra. Najkrótsza odległość pomiędzy budynkiem mieszkalnym, a przystankiem komunikacji miejskiej wynosi 40 metrów, a najdłuższa 400 metrów.

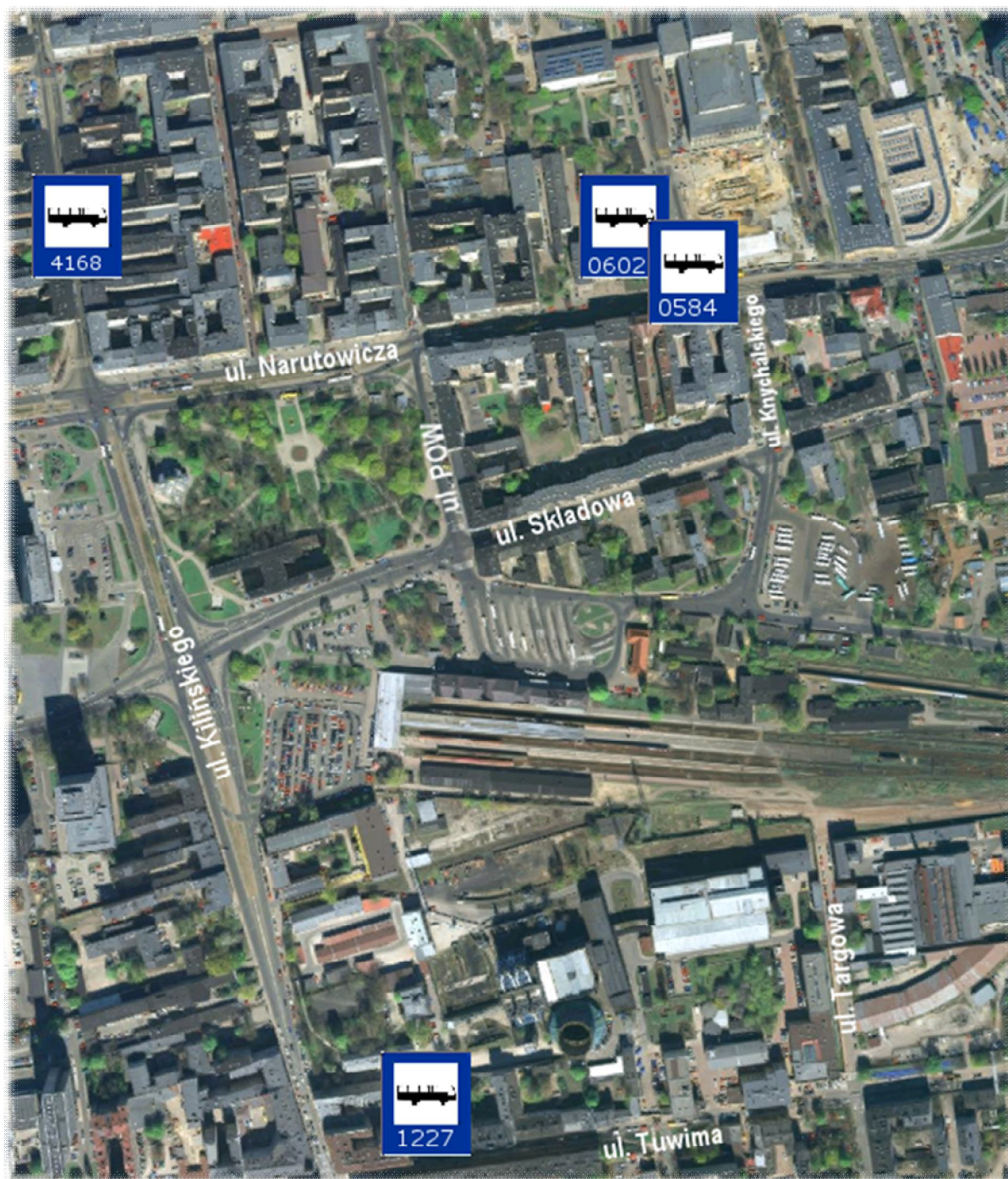
Mapa 13 Przystanki MPK na terenie rejonu drugiego



Mieszkańcy rejonu trzeciego także mają dobry dostęp do przystanków komunikacji miejskiej. Najkrótsza odległość pomiędzy budynkiem mieszkalnym, a przystankiem komunikacji miejskiej wynosi na tym obszarze 50 metrów. Mieszkańcy obiektów

położonych najdalej od sieci komunikacji miejskiej mają do pokonania dystans 400 metrów.

Mapa 14 Przystanki MPK na terenie rejonu trzeciego



W obszarze pilotażowym znajdują się trzy postoje taksówek. Obserwatorzy podczas wizji lokalnej zidentyfikowali łącznie siedem miejsc, gdzie kierowcy pozostawiają swoje samochody pomimo braku wytyczonego parkingu. Na całym obszarze pilotażowym znajduje się tylko jeden parking strzeżony przy ulicy Piotrkowskiej 64. Na analizowanym terenie występują stojaki dla rowerów, których łącznie jest jedenaście. Stacja benzynowa dostępna jest przy ulicy Tuwima. W obrębie całego obszaru pilotażowego nie spotkano się z ani jedną miejską wypożyczalnią rowerów.

Tabela 9 Liczba poszczególnych obiektów infrastruktury drogowej na obszarze pilotażowym

	Rejon		
	I	II	III
Postoje taksówek	1	1	1
Parkingi „na dziko”	3	2	2
Parkingi strzeżone	0	1	0
Stojaki dla rowerów	4	3	4
Wypożyczalnie rowerów	0	0	0
Stacje benzynowe	0	1	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W ocenie obserwatorów dostępność bezpłatnych miejsc parkingowych jest bardzo zła szczególnie w rejonach pierwszym i trzecim. Tylko trochę lepiej sytuacja wygląda w przypadku miejsc parkingowych płatnych, badacze ocenili ich dostępność we wszystkich rejonach na poziomie raczej niewystarczającym. Nadal niewiele jest kontrapasów rowerowych, które pojawiły się na razie tylko w rejonie drugim.

Tabela 10 Ocena dostępności poszczególnych elementów infrastruktury drogowej

Dostępność miejsc parkingowych płatnych	2	2	2
Dostępność miejsc parkingowych bezpłatnych	1	2	1
Dostępność kontrapasów rowerowych	1	2	1

Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Elementy ekosystemu, tereny zielone i rekreacyjne

Przeciętna odległość od terenu zielonego na obszarze, którego można usiąść i odpocząć wynosi 400 - 500 metrów. Miejsce, na które można wyprowadzić psy zlokalizowane jest w odległości nie większej niż 300m od miejsca zamieszkania. Obszary rekreacyjne znajdują się natomiast w odległości około 700 - 800 metrów od miejsca zamieszkania. Odległość miejsca zamieszkania od najbliższego dużego parku wynosi 200-500 metrów. Place zabaw zlokalizowane są nie dalej niż 400 - 500 metrów od budynków mieszkalnych. Przyuliczna zieleń znajduje się w pobliżu większości obiektów, w odległości nie większej niż 100 metrów.

Wymienione powyżej elementy przestrzeni miejskiej zostały przez obserwatorów ocenione najslabiej w rejonie pierwszym. Niemalże wszystkie obiekty znajdujące się w tym rejonie są w bardzo złym stanie. W przypadku rejonu drugiego wskazano na średnią jakość obszarów rekreacyjnych oraz dużych parków. Trzeci obszar wyróżnia się dużym zadbanym parkiem, który zdecydowanie wpływa pozytywnie na atrakcyjność tej części Łodzi. Należy podkreślić, iż ogólna ocena terenów zielonych i rekreacyjnych jest raczej niska. Wpływ na to ma przede wszystkim niewielka ich powierzchnia oraz wysoki stopień zaśmiecenia i zdewastowania tej przestrzeni.

Mieszkańcy Łodzi najwyżej ocenili zapotrzebowanie na miejsca zielone takie jak: duże parki i skwery, w których znajdują się ławki, gdzie można usiąść i odpocząć na

świeżym powietrzu. Blisko 70% osób uznało, że są to elementy, które wpłynęłyby na decyzję o wyborze przez nich lokalizacji nowego mieszkania. Preferencje mieszkaniowe łódzianek i łódzian w tym zakresie tylko w niewielkim stopniu mogą być zaspokojone w ramach obszaru pilotażowego. Najbardziej oczekiwania mieszkańców spełnia rejon III, w którym znajdujące się obiekty zostały stosunkowo wysoko ocenione pod względem ich jakości.

Tabela 11 Średnia odległość i ogólna ocena terenów zielonych i rekreacyjnych w rejonie

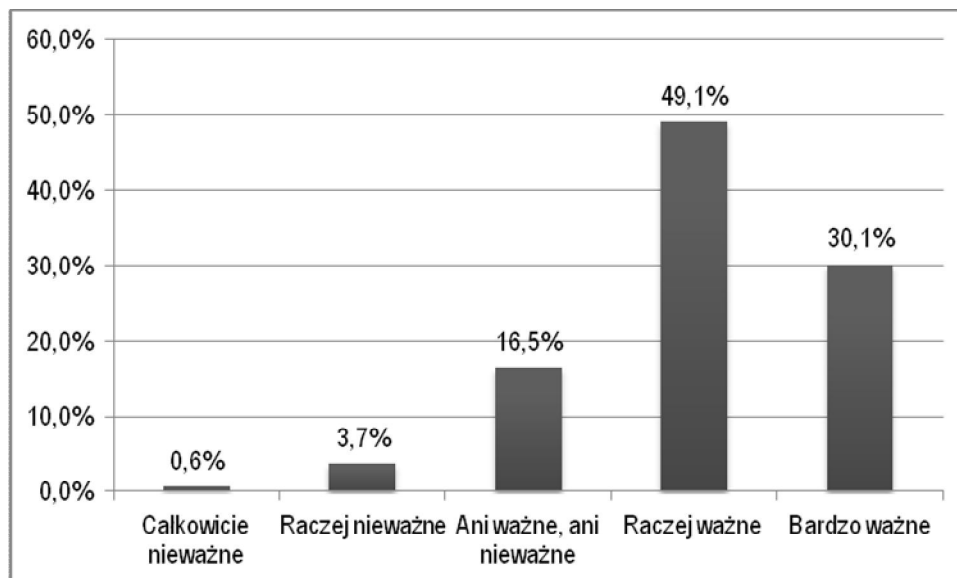
Rejon	Miejsca zielone, gdzie znajdują się ławki, można na chwilę usiąść i odpocząć	Miejsca, na które można wyprowadzić psy	Obszary rekreacyjne	Duże parki	Place zabaw dla dzieci	Zieleń przyuliczna (duże drzewa, trawniki itp.)
Średnia odległość (m)						
I	500	300	800	400	500	100
II	400	300	700	500	400	100
III	400	200	800	200	400	100
Ogólna ocena dla rejonów (1-5)						
I	1	1	1	1	1	3
II	1	1	3	3	2	3
III	2	1	1	4	1	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Zdaniem niemalże jednej trzeciej respondentów biorących udział w badaniu CAPI¹³ (30,1%) dobre doświetlenie mieszkania jest czynnikiem niezwykle istotnym przy ocenie warunków mieszkaniowych. Blisko połowa badanych (49,1%) raczej zwraca uwagę na ten aspekt przestrzeni. Tylko co piąty respondent nie uważa, aby ten element był istotny dla ogólnej oceny warunków mieszkaniowych.

¹³ Badanie CAPI na reprezentatywnej próbie mieszkańców Łodzi N=1500

Wykres 6 Stopień istotności dobrego oświetlenia (światłem słonecznym) mieszkania przy ocenie warunków mieszkaniowych, przez mieszkańców Łodzi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Obserwatorzy ocenili, iż mieszkania w obszarze pilotażowym mają wystarczający dostęp światła słonecznego. Problemy ze zacienionymi wnętrzami pojawiają się jedynie w przypadku lokali na parterze. Największym mankamentem wskazanym przez mieszkańców obszaru pilotażowego jest jednak hałas. Zdaniem obserwatora jego poziom jest bardzo wysoki i obniża w znacznej mierze poczucie komfortu podczas przebywania w tym rejonie miasta. Jakość powietrza oraz czystość otoczenia została oceniona przez obserwatorów na przeciętnym poziomie.

Tabela 12 Ogólna ocena elementów ekosystemu w rejonach obszaru pilotażowego

Rejon	Ogólna ocena elementów ekosystemu			
	Doświetlenie mieszkań	Cisza	Czystość	Jakość powietrza
I	4	1	3	3
II	4	1	2	3
III	4	1	3	3

Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

2. Atrakcyjność obszaru pilotażowego dla mieszkańców - wyniki badania IDI

Historia mieszkaniowa badanych i ich rodzin

Niemal wszyscy mieszkańcy Łodzi, którzy wzięli udział w badaniu w obszarze pilotażowym, mieszkali na terenie miasta od urodzenia. Pozostała część z nich deklarowała, iż przeprowadziła się do Łodzi w między czasie i mieszka w niej od co najmniej 10 lat. Zdecydowana większość badanych przyznała również, że Łódź jest ich miastem rodzinnym. Osoby, które przeprowadziły się do miasta czyniły to zazwyczaj w dzieciństwie. Z kolei respondenci, którzy zamieszkali w Łodzi w późniejszym wieku, jako przyczyny wskazali poszukiwanie pracy lub przeprowadzkę do partnera, który pochodził z miasta.

„Bo w okolicach Łodzi można pracę szybciej znaleźć i większe miasto od Włocławka i większość można sport są bo we Włocławku jest mało sportowych klubów, można do kina iść większe jest rozpoznanie.”

„No po pierwsze duże miasto wiadomo, łatwiej było o pracę i w ogóle lepszy klimat był.”

Dominująca część osób uczestniczących w wywiadach stwierdziła, że ich rodzice nie pochodzili z Łodzi. Respondenci, których rodzice byli rdzennymi mieszkańcami Łodzi uważali, że ich rodzice dobrze wspominali swoje czasy dzieciństwa i młodości. Część z nich wspominała o trudnościach, jakie dotyczyły ludzi po zakończeniu wojny, o biedzie.

„Trudno mi powiedzieć, ale raczej bardzo trudno bo to był okres wojny i mama i tata przeżyli wojnę, tata młodym chłopcem był i poszedł do lasu a mama była w obozie dla przejściowych takich.”

Jako przyczynę przeprowadzki rodziców wskazywali na ogół ich migrację ze wsi do miasta oraz fakt, iż Łódź była miastem oferującym wysoką jakość życia – dawała możliwość zdobycia pracy oraz mieszkania. Było to miasto, które pręźnie się rozwijało i stwarzało perspektywy.

„(...) wydaje mi się, że rynek pracy był bardziej chyba sprzyjający wtedy w tamtym czasie...”

Podobne przyczyny migracji do Łodzi wskazywano w przypadku dziadków, którzy zdecydowali się zamieszkać w mieście.

„To było miasto przemysłowe kiedyś i było łatwiej o pracę i mieszkania chyba państwo dawało wtedy.”

„Babcia chciała się usamodzielnąć, pamiętam jak opowiadała mi historię, że przyszła na piechotę z tej wioski do Łodzi, miała tu jakiegoś krewnego zdaje, że to był wujek i zaczęła u niego pracować w sklepie i była bardzo dumna z tego faktu, że mogła wynająć mieszkanie czy pokój, że sama zarabiała tu pieniądze, a po prostu w tej wiosce no nie miała takich możliwości. Pewnie czekało ją jakieś takie życie mniej może dla kobiety takie ciekawe gospodyni wiejskiej domowej. Tutaj wydaje mi się że ona miała takie poczucie, że może się usamodzielnąć i być taką panią swojego losu utrzymywać się wieść takie miejskie życie więc to było chyba atrakcyjne dla niej.”

„Wtedy było dużo pracy i za pracą przyjechali przede wszystkim. Wtedy Łódź się rozwijała także pewnie też dlatego.”

Niektórzy podczas wywiadu wspominali, że dawniej Łódź tętniła życiem w ciągu dnia oraz wieczorami. We wspomnieniach respondentów, ich rodziców i dziadków miasto było pełne zieleni, zadbane – kamienice były odnowione. Jednocześnie badani zwracali uwagę, że po wojnie miasto ulegało stopniowemu niszczeniu. Część respondentów stwierdzała, że należy dostrzec, iż obecnie miasto zmienia się na korzyść, m.in. dzięki wykorzystaniu środków unijnych, ulice są odnawiane, powstają deptaki. Mimo to podkreślano kilkakrotnie kwestię powolnego zaniku więzi społecznych i wzajemnej uprzejmości ludzi. Zdaniem części mieszkańców dawniej ludzie mieszkający w Łodzi byli bardziej przyjaźni. W mieście czuli się również bardziej bezpiecznie niż dzisiaj.

„Ale kiedyś pamiętam jak przyjeżdżałam jeszcze jako dziecko do Łodzi to Piotrkowska, tłumy ludzi było na Piotrkowskiej nawet wieczorami sklepy pootwierane, lodziarnie w ogóle cukiernie... Kamienice jakie piękne są odnowione przecież te jak nie raz tak idę to tak lubię stanąć i popatrzeć na górę jak wygląda.”

„Ja i moi rodzice wspominamy jak wyglądała Piotrkowska, stare miasto gdzie było pełno zieleni, gdzie było gdzie usiąść miasto żyło, bo była praca, były szkoły, przedszkola i żłobki i to było bardzo ważne.”

„Było bardziej zielono, było więcej drzew to na pewno.”

„Trochę, prawdopodobnie podobna do dzisiejszej. Piotrkowska była bardziej miejscem ruchliwym w tej chwili ludzie nie chodzą tylko na Piotrkowską, ale również do manufaktury albo do galerii. Wszystko było miejsce bardziej ruchliwym centrum Łodzi po prostu.”

„(...) Łódź była bardziej przyjazna, śmielsza, bezpieczniejsza, weselsza ludzie się witali uśmiechali teraz natomiast jest takie egoistyczne podejście (...), ale jeżeli chodzi o wystrój miasta to nie ma co porównywać – teraz po tych wszystkich unijnych pieniądzach itd. to Łódź pięknie naprawdę. Są niedobory jeszcze np. w tych budynkach starych te meliny pijackie, te wszystkie psy, które powinny być w jakiś sposób konsekwencje wyciągane wobec ludzi. Ale jeżeli chodzi o atmosferę wołałam tamtą, bo np. byłam młodą dziewczyną gdzieś z zabawy wracałam o 2 w nocy i ja spokojnie mogłam sobie przejść, a teraz w tej chwili o 10 już się boję no to jest ta różnica, mimo, że dużo policji itd., ale ta policja jest w ogóle nieskuteczna, a już straż miejska to już powinno być zlikwidowane.”

Poziom zadowolenia badanych z miejsca, w którym mieszkają

Zdecydowana większość respondentów z obszaru pilotażowego jest zadowolona ze swojego miejsca zamieszkania przynajmniej w stopniu umiarkowanym. Badani uzasadniali podaną ocenę między innymi atrakcyjną lokalizacją, dobrym skomunikowaniem obszaru z innymi dzielnicami miasta, dużą liczbą imprez kulturalnych.

„Jest to centrum Łodzi, mam wszędzie bliżej niż Ci co mieszkają na peryferiach miasta. Łatwiejszy dostęp do sklepów do placówek oświatowych.”

„Mam wszędzie blisko, łatwo stąd dojechać w różne miejsca.”

„Wszystko jest blisko, PKM jeździ często nie tak jak na obrzeżach gdzie jeden autobus jest co 20 minut.”

„Z jednej strony zadowolona z tego, że to jest centrum Łodzi mam wszystko w zasięgu, ale nie ma ogrzewania są piece albo gazowe w związku z tym raczej w centrum tak nie powinno być.”

„Jestem zadowolona, że mieszkam w centrum i to jest ciekawa lokalizacja, mogę uczestniczyć w życiu kulturalnym jest blisko, dużo ciekawych rzeczy się dzieje tutaj w centrum Łodzi, łatwo się spotkać tak łatwo jest złapać kontakt, dalej można się poruszać rowerem to jest też fajne.”

„Ogólnie rzez biorąc tak, mimo że jest tak jak jest, ale szara Łódź myślę, że ma potencjał jednak. Gdyby była dobrze zarządzana.”

„Podoba mi się to, że jest dużo budynków rekreacji, można łatwo wszędzie dojechać, dużo sklepów, ulice w miarę.”

Osoby, które były niezadowolone z obecnego miejsca zamieszkania, jako powód podawały stary i zaniedbany budynek. Wskazano również na problem bezrobocia, niskie poczucie bezpieczeństwa, zaniedbane otoczenie.

„To co mnie odstrasza to jest to są chuligani wałęsający się po ulicach albo dużo osób pod wpływem alkoholu, ulice pełne odchodów psich, zaniedbane trawniki trochę mało zieleni w centrum, chociaż doceniam to, że są parki, że w Łodzi jest dużo tych parków, ale myślę, że jeśli chodzi o trawniki i drzewa myślę, że mogło by być trochę lepiej. Jest trochę niebezpiecznie i też klimat niedobrego rynku pracy nie jest łatwo z pracą to jest jedno z największych wskaźników bezrobocia w Polsce z takich dużych miast no i to się czuje, odczuwam to też na sobie czasami, więc mamy rynek pracodawców, pracodawca może wszystko...”

Na problemy otoczenia wskazywały również osoby, które deklarowały, iż są zadowolone ze swojego miejsca zamieszkania.

„Głównym problemem tego miasta to jest patologia, która występuje cały czas te sklepy z alkoholem, takie jest prawo, które są tam do 24, blisko szkoły tak jak u nas, ja mówię akurat o naszym przypadku. To jest przykre, otoczenie byłoby o wiele fajniejsze, sympatyczniejsze ludzie i w ogóle kamienice by lepiej też wyglądały gdyby otoczenie było bardziej kulturalne no, bo to też butelki są potłuczone na chodnikach, sama Pani wie co się dzieje w tym mieście.”

W opinii badanych najważniejsze czynniki, które wpływają na wybór miejsca zamieszkania przez ludzi to:

- *Dobre połączenia komunikacyjne;*
- *Lokalizacja, tj. przede wszystkim bliskość: miejsca zatrudnienia, szkoły, kościoła, urzędów, sklepów, restauracji, placówek służby zdrowia, ośrodków kulturalnych;*
- *Obecność terenów zielonych – parków, lasów, skwerów;*
- *Rozwijający się rynek pracy, oferujący zatrudnienie;*
- *Spokojną i cichą okolicę;*
- *Cena mieszkań;*
- *Warunki mieszkaniowe – komfort mieszkań;*
- *Infrastruktura drogowa (stan dróg, ilość miejsc parkingowych, ilość i jakość dróg rowerowych);*
- *Czystość okolicy;*
- *Możliwości rozwoju;*

- *Atmosfera miasta;*
- *Oferta kulturalna (kina, muzea, galerie, teatry, etc.);*
- *Niski poziom zanieczyszczeń;*
- *Otoczenie oraz tradycja miejsca zamieszkania.*

„Otoczenie i tradycja związana z tym miejscem, jest takie określenie duch miejsca. Ważny jest ten kontekst historyczny czyli pielęgnowanie właśnie tej tkanki starej, która nas otacza tak uważam. My nie jesteśmy Krakowem, więc nie możemy się równać, ale Łódź ma swoją specyficzną atmosferę i o to trzeba zadbać. Wiadomo otoczenie też jest ważne no ludzie są ważni też, którzy mnie otaczają. Przyjemnie jest mieszkać z ludźmi, którzy są mili i uprzejmi niż z ludźmi dziwnymi.”

Te same czynniki, jako najważniejsze dla siebie, wymieniali respondenci. Jeśli chodzi o czynniki, które sprawiają, że ludzie są zadowoleni ze swojego miejsca zamieszkania, to podkreślano, iż wpływają na to zarówno wymienione wcześniej aspekty, jak i ogólna atmosfera miejsca zamieszkania, tj. pewnego rodzaju klimat społeczny, uprzejmość oraz przyjazność mieszkańców, a także obecność zieleni czy ilość słońca.

„Prawdopodobnie dużo zieleni, blisko park, dla starszych ludzi kościoł, ale szczególnie tam gdzie jest dużo zieleni.”

„Myślę, że ilość słońca, chociaż tego się nie da zmienić, to jak wygląda, ten dojazd, czy można zaparkować auto czy nie można, czy ludzie są mili (...).”

Według respondentów dzięki wskazanym elementom ludzie są zadowoleni ze swojego miejsca zamieszkania, ponieważ składają się one na dobre warunki życia.

Stan techniczny budynków i stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną

Mieszkańcy Łodzi, którzy uczestniczyli w badaniu jakościowym obszaru pilotażowego nie oceniali wysoko ogólnego stanu zamieszkałych przez siebie budynków. Najczęściej powtarzały się oceny średnie oraz niskie. Powodami negatywnych ocen był na ogół zaniedbany wygląd budynku, jego wiek, brak remontu (w tym elewacji).

Część mieszkańców wspominała o prowadzonych aktualnie remontach, dzięki którym stan budynków znacząco się polepsza.

„Tutaj tylko balkony nam zrobili, ale elewacja nigdy ani od podwórka, ani od ulicy nigdy nie było robione.”

„Była remontowana, nie jest w najgorszym stanie, ale już przydałoby się. Są jasne kolory, wiadomo, pastelowa jest ta część Łodzi, także przydałoby się częstsze odświeżanie.”

Budynki najczęściej nie były ocieplane lub były ocieplane w sposób częściowy (np. szczytowa część budynku). Mieszkania ogrzewane są przez mieszkańców indywidualnie, często za pomocą pieców kaflowych, ale również poprzez ogrzewanie elektryczne i gazowe.

„Różnie indywidualnie, kiedyś tu były piece kaflowe, każdy miał piec kaflowy na węgiel itd., pozostałości jeszcze są, ale każdy sobie teraz indywidualnie robi albo gazowe, albo jakiś kominek sobie robi, albo się dogrzewa tymi piecykami.”

Zarówno klatki schodowe, jak i piwnice oraz strychy oceniane są w sposób bardzo zły. Od dawna nie były remontowane, na klatkach odpasają tynki ze ścian, schody są w bardzo złym stanie – kruszą się, pękają, poręcze często są niestabilne, brakuje w nich elementów.

„(...) administracja musiałaby się tym zainteresować też klatkami schodowymi, bo schody są niebezpieczne dla niektórych starszych ludzi.”

„Drażni mnie to, że po prostu, że kamienica coraz bardziej się sypie i że poręcze na klatkach schodowych np. mają ubytki np. poręcze się trzęsą, bo kiedyś ktoś nie wiem zabrał czy ukradł pewien detal z poręczy ten metalowy i ona się teraz nie trzyma do lastryku do podłogi i się chwieje i u mnie jest to samo, ubytki w tkance generalnie poręczy i tej zabytkowej tkanki tych wszystkich detali to mnie drażni też, i że to coraz bardziej znika, bo jak byłem tam od Pomorskiej jak się wchodzi to tam jest bardzo piękna balustradka, bo tam budynek, który przylega do Solnej i Pomorskie to w XIX w. budowany i tam są jeszcze bardziej wymyślne te detale tych poręczy i widzę coraz większe braki tam, że prawdopodobnie złomiarze przychodzą jak ktoś nie zamknie klatki schodowej to przychodzą w nocy piłują i wycinają (...).”

Strychy są zaniedbane, często osiedlają się w nich ptaki, są słabo zabezpieczone, zdarzają się w nich kradzieże.

„Strychy trochę lepiej niż w piwnicy, nie ma wilgoci na strychach, ale już od wielu lat mamy te okienka pcv wymienione no to gołębie się już tam nie gromadzą chyba, że ktoś tam sobie

otworzy, pójdzie na strych i otworzy no to gołębie wlatują i znów się tam robi, że tak powiem bałagan. (...) Kiedyś już trzeba było oczyścić te strychy i z powrotem. Jakaś powinna być kara, że nie wolno takich rzeczy nosić tam na ten strych. Strych to strych powinien być, żeby pościel zanieść, bieliznę zanieść żeby wyschła bo zimą gdzie, latem to mogę sobie tu na balkonie ale zimą to się nosiło na strych, a teraz Pani pójdzie to brudno na strychu tam w ogóle są niektórzy ludzie to tacy bałaganiarze i brudasy, jak co tego to się nie chce zanieść na dół bo ma bliżej na górę i zanieś sobie na górę. Po malowaniu po wszystkich te wszystkie takie odpady.”

„Fatalnie, bo nie były remontowane tam woda leci dachy są i ściany boczne z tego co widzę u sąsiadów woda leci i w budynku jest wilgoć.”

Piwnice najczęściej oceniane były najniżej, jako nadające się do generalnego remontu – są pełne wilgoci, nierzadko występują w nich szkodniki, m.in. szczury. Większość budynków nie ma wind.

„Piwnice są jeszcze gorsze no po prostu tam wie Pani przez całe lata ludzie tylko węgiel trzymali albo chowali jakieś przedmioty więc tam się wilgoć ciągle gromadziła, gromadzi i tam jest zimno, mokro, pająki, pajęczyny i nie przyjemnie w ogóle tam się przebywa. (...) tam kiedyś było otwarte znaczy się takie kraty, a teraz zrobili klapy takie, że powietrze nie dochodzi i to właściwie pogorszyło ich stan tak naprawdę. Miało być lepiej.”

W budynkach występują zawsze następujące media: woda zimna, prąd i kanalizacja. Nieco rzadziej wymieniano wodę ciepłą i gaz. Najczęściej istnieje w nich również możliwość podłączenia się do Internetu oraz telewizji kablowej.

„Indywidualnie, nie wiem jak inni tam jakie mają opcje ale tutaj indywidualnie każdy, ja mam swój Internet mobilny indywidualny więc nie jestem podłączony do sieci takiej. Jest Toja.”

Na ogół w opisywanych budynkach nie występują szczególne udogodnienia związane z samymi mieszkaniami. Jako udogodnienia wskazywano jedynie balkony w części z nich. Według respondentów budynki są w nienajlepszym stanie i nie nadają się na ogół do zamieszkania przez osoby niepełnosprawne ruchowo, starsze, przez osoby mające kłopoty z poruszaniem się. Najłatwiej, zdaniem badanych, byłoby zamieszkać osobom mającym małe dzieci, korzystające z wózków. Wynika to przede wszystkim z braku wind czy specjalnych podjazdów dla wózków, ale również z wysokości mieszkań, które przekładają się na dużą liczbę schodów oraz wysokości samych stopni. Zdaniem badanych w przypadku części budynków istniałaby możliwość zamieszkania przez wskazane grupy mieszkańców lokali położonych na

parterach tych budynków. Dotyczy to jednak wyłącznie wybranych budynków, gdyż część z nich posiada schody również na tych poziomach. Inny czynnik, który zniechęciłby rodziców z małymi dziećmi do mieszkania w opisywanych budynkach, jest brak miejsca do zabaw dla dzieci.

„No raczej nie. W dzisiejszych czasach jak myśli się o udogodnieniach takich dla niepełnosprawnych no to tutaj nie ma takich udogodnień. Schody normalne, trzeba się wspinać, jak to kamienica (...).”

„Nie, nie ma (...) zabrali całe podwórko, bardzo duże podwórko zabrali po to, żeby samochody sobie parkowały nawet dzieci nie mają się gdzie bawić. Był taki mały skwerek taki ogródeczek, gdzie można było sobie usiąść dzieci mogły się pobawić, poczytać no, ale niestety.”

Jako czynniki najbardziej utrudniające mieszkanie w budynku respondenci wymieniali:

- Zły stan budynków, który wpływa również na estetykę, ale przede wszystkim poziom bezpieczeństwa mieszkańców (sypiące się mury, zaniedbana elewacja, spadające gzymsy);
- Małe podwórka;
- Dymiące kominy;
- Brak miejsc parkingowych;
- Brak dbałości administracji o zachowanie zabytkowej tkanki budynków (np. usuwanie oryginalnych drewnianych bram i wymienianie ich na nowe, metalowe, niszcząc oryginalną ewaluację, niszczenie zabytkowych kraników na wodę itp.);
- Mało terenów zielonych, brak trawników i niszczące skrawki zieleni otaczającej budynki – umierające drzewa, które są bez opieki;
- Zniszczone chodniki;
- Brak ogrzewania systemowego bądź centralnego;
- Hałas, związany z dużym natężeniem ruchu pieszego i drogowego;
- Problemy w poruszaniu się, z uwagi na duże zagęszczenie ruchu w centrum miasta;

- Brak zamykanych bram/klatek;
- Brudne podwórka i ulice.

Z kolei czynnikami, które najbardziej odpowiadają mieszkańcom są:

- Lokalizacja budynku;
- Wielkość, przestronność oraz wygodny rozkład mieszkań;
- Względnie niskie koszty utrzymania mieszkania;
- Dobre skomunikowanie lokalizacji.

Najbliższe otoczenie budynków

Przeważająca część badanych mieszkańców obszaru pilotażowego stosunkowo nisko ocenia najbliższe otoczenie zamieszkiwanych przez siebie budynków. Problemem są przede wszystkim podwórka wewnętrzne – szare, na ogół pozbawione zieleni, często brudne. Ponadto są niewielkie, brakuje miejsca zabaw dla dzieci. Mieszkańcy przeważnie sami zajmują się podwórkami i dbają o ich czystość. Chodniki wokół budynku często są zniszczone i nierówne. W najlepszym stanie są zwykle chodniki przed frontem budynku. W wielu przypadkach przestrzeń zajmowana jest przez samochody, z uwagi na brak innych miejsc postojowych w okolicy budynków. Dużym problemem dla mieszkańców jest również hałas, związany zarówno z ruchem samochodowym, jak i dużą liczbą osób poruszających się pieszo. Związane jest to z usytuowaniem w centrum miasta, bliskością miejsc rozrywki i, tym samym, ludźmi pod wpływem alkoholu, którzy zakłócają spokój mieszkańców.

„No tak wewnętrzne podwórko samochód na samochodzie, psy się załatwiają, trzeba patrzeć pod nogi jak się idzie.”

„Podwórka są najmniej efektowne, każde podwórko należałoby gruntownie odnowić. (...) chodnik przed budynkiem jest super.”

„Gdyby to było wyremontowane, odrestaurowane gdyby o to zadbano to fajnie naprawdę fajnie.”

„[Wewnętrzne podwórko, przyp.] No to jest ulana betonowa i stoją tam samochody i na tym się kończy.”

„[Wewnętrzne podwórko, przyp.] Jest rozkopane, ale nie wiem tam były jakieś roboty wykonywane. W dosyć dobrym stanie, to znaczy nie ma tam niczego niebezpiecznego, ani niczego strasznego brzydkiego, ale nie jest zbyt zadbane i kilka osób posadziło jakieś kwiatki wydaje mi się, że też się włączę w to, to już zależy od mieszkańców można tam coś po prostu zorganizować jeżeli ktoś będzie miał ochotę.”

„[Chodnik, przyp.] Został teoretycznie wyremontowany, ale ten remont mi się nie podoba, ponieważ podjazdy zostały zdewastowane w ramach tego remontu. Tak to wygląda wjazd się popsuł chodnik mamy nowy.”

Biorąc pod uwagę ogólne wrażenie, jakie sprawiają budynki, mieszkańcy na ogół oceniają je, jako zabytkowe, atrakcyjne, z ładnymi frontami, ale bardzo zaniedbane, brudne, niejednokrotnie kruszące się. Powtarzały się opinie, że budynki wymagają remontu, malowania.

„Bardzo ładny front, w środku jest trochę szaro, ale jest zadbana czysta.”

„Zniszczona elewacja od frontu kiepsko to wygląda ogólnie.”

„Wydaje mi się, że jest dość ciekawy w porównaniu z innymi budynkami, nie jest złe miejsce, z zewnątrz wygląda dość efektownie wiadomo jest zakurzony, ale są ładne balkony, i dość ładne wykończenia wydaje mi się, że jest dość ciekawy.”

„Kamienica potrzebuje remontu, jest do odnowienia.”

„Trochę szara i trochę obskurna no znaczy generalnie rokuje na przyszłość ta kamienica, że może być piękną kamienicą po prostu jeśli zostanie odnowiona, na razie to jest w coraz bardziej opłakanym stanie.”

„Tynk spadający, okna niepowymieniane, drzwi też, brama brzydka.”

„Jest zaniedbany, obdrapany, ogólnie jest w złym stanie.”

Pozytywne opinie na temat stanu budynków pojawiały się rzadko i dotyczyły jednostkowych kamienic, które zostały odremontowane.

Udogodnienia znajdujące się w najbliższym otoczeniu, które pozwalają badanym zaspokajać ich podstawowe życiowe potrzeby

W najbliższej okolicy miejsca zamieszkania osób uczestniczących w badaniu obszaru pilotażowego znajdują się zarówno małe sklepy spożywcze, jak również piekarnie, warzywniaki, kioski i punkty usługowe (np. fryzjer, szewc). Rzadziej występują duże sklepy (super i hipermarkety), jednak żaden z badanych nie twierdził, że odczuwa brak tego typu sklepów w swojej bezpośredniej okolicy. Większość wskazanych punktów znajduje się w odległości 50-100 metrów od budynku zamieszkania badanych.

Znaczna część respondentów deklarowała również, że w otoczeniu ich miejsca zamieszkania znajdują się miejsca, w których mogliby tanio zjeść obiad. Na ogół są to bary szybkiej obsługi.

„No są jest ten bar chiński jeden i drugi, i obiady domowe takie polskie są już trochę dalej, ale chiński bar jest blisko.”

Poziom dostępności usług komercyjnych, handlu oraz usług publicznych

W najbliższym otoczeniu badanych mieszkańców obszaru pilotażowego znajdują się również puby, restauracje, kluby, kawiarnie oraz inne miejsca, w których możliwe jest spędzanie czasu wolnego. Miejsca te są dostępne zarówno dla badanych, jak i osób z ich sąsiedztwa.

„Na placu Wolności jest taka kawiarenka niby tam gdzie hot-dogi, kawa od razu i na tej zasadzie, ale, takie kawiarenki z prawdziwego zdarzenia to nie tutaj w pobliżu.”

Wśród wymienianych punktów usługowych znalazły się zakłady: fryzjerski, szewski, ślusarski, zegarmistrzowski, krawiecki, a także punkt ksero, pralnia chemiczna, punkt naprawy rowerów.

„(...) tutaj w pobliżu na Kilińskiego za nami jest (...) sklep i usługa, że rowery naprawiają. To jest akurat dobre, bo ja jestem rowerzystą więc dla mnie to jest idealna sytuacja, to tylko to więcej nie wiem co to za usługi tutaj mogą być.”

„Fryzjer jest pod 51, to jest mój szef, i tam dalej będzie też fryzjer, tutaj w tej bramie też jest fryzjer, ale szewca nie widziałem nigdy.”

Respondenci nie wskazywali na żadne usługi, których brakuje w ich okolicy. Zwracali niejednokrotnie uwagę na to, że coraz więcej zakładów usługowych jest zamykanych, ponieważ popyt na tego rodzaju usługi spada. Mieszkańcy najczęściej korzystają z usług oferowanych przez punkty usytuowane w galeriach handlowo - usługowych. Brak punktów usługowych w najbliższym otoczeniu nie stanowi dla mieszkańców problemu.

„Właśnie takich punktów usługowych to już nie ma takich jak były, że był szklarz, że było jakieś obuwanie tu i ówdzie a teraz to już coraz mniej właściwie już tego nie ma. Z tradycyjnych takich usług.”

„Z pewnością nie ma takich rzemieślniczych punktów, wydaje mi się, że nie ma fryzjera jakoś blisko, ale w zasadzie w takiej najbliższej okolicy tak nie ma tych punktów jednak są niedaleko, nie muszę jakiegoś wielkiego wysiłku wykonywać żeby dotrzeć, po prostu pójść sobie troszkę dalej.”

„Nie brakuje, wszystko jest.”

„Fryzjerów jeden przy drugim, a szewców to już nie ma bo się nie opłaca, buty po 19 zł to po co reperować.”

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej

Większość badanych mieszkańców obszaru pilotażowego korzysta z komunikacji miejskiej regularnie (codziennie).

„Codziennie jeżdżę do szkoły.”

„Prawie codziennie.”

Najczęściej osoby te korzystają z tramwajów i autobusów. Przystanki komunikacji miejskiej znajdują się blisko budynków zamieszkałych przez respondentów – na ogół jest to poniżej 100 metrów. Maksymalna wskazana odległość wynosiła ok. 500 metrów.

„Kilkadziesiąt metrów dosłownie, blisko, bardzo blisko.”

„Niezbyt daleko. Do 5 minut.”

Wśród wskazywanych kierunków, w jakie najłatwiej i najszybciej dojechać mieszkańcom z ich miejsca zamieszkania, wymieniano:

- Centrum;
- Śródmieście;
- Bałuty;
- Radogosz;
- Doły;
- Teofilów;
- Górna.

Niektórzy respondenci deklarowali, iż z centrum wszędzie można łatwo dojechać.

„Mieszkam w Śródmieściu, więc wszędzie mam łatwy dostęp.”

„W zasadzie w każdą.”

„Wszędzie tak samo, to jest centrum Łodzi.”

„Dojechać tak, do centrum, no my jesteśmy w centrum, ale do tego najściślejszego śródmieścia, w ogóle pieszo się idzie na Piotrkowską, ale najłatwiej teraz dojechać no to np. na Doły (...) nie ma problemu z komunikacją.”

Dostępność placówek edukacyjnych

W przeważającej części badani mieszkańcy obszaru pilotażowego deklarowali, iż w ich okolicy znajdują się zarówno żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazjalne, średnie, niedaleko znajduje się również uniwersytet. Zdecydowanie najmniej występuje oddziałów dla najmłodszych dzieci, tj. żłobków.

„[Żłobek, przyp.] Tutaj jest nie daleko. I przedszkole jest na Narutowicza.”

„Szkoły to będą koło mnie i jest jeszcze uniwersytet, szkoła podstawowa, szkoła średnia i szkoła podstawowa na Rewolucji. Jest trochę tego, ale mogłoby być więcej.”

Wskazywano zarówno na szkoły publiczne, jak i prywatne. Respondentom trudno było dokonywać oceny poziomu nauczania w tych placówkach, ponieważ nie mieli z nimi kontaktu.

„Nie wiem, nie mam małych dzieci.”

„Ciężko mi powiedzieć myślę, że średnio.”

„[Poziom, przyp.] Jest porównywalny z innymi placówkami.”

„Ciężko mi powiedzieć, nie uczęszczałam.”

Dostępność placówek kulturalnych

Zgodnie z wypowiedziami respondentów w najbliższej im okolicy występują różnego rodzaju placówki kulturalne. Wskazywano zarówno biblioteki, jak i kina, teatry, operę, muzea oraz filharmonię.

„No jest „Buła” całkiem niedaleko, więc 20 min na piechotę, dawno nie byłam w bibliotece, ale jest teatr wielki bardzo blisko widzę go przez okno, teatr Jaracza. Mam naprawdę stosunkowo blisko do różnych takich punktów jak muzeum, muzeum sztuki.”

„Jest Polonia to na Piotrkowskiej, ale to też blisko, tutaj na Narutowicza jest, kina są blisko.”

„Teatr to tak na Północnej, my bywamy najczęściej na Północnej w operetce, Teatr Wielki na placu Dąbrowskiego też blisko.”

„Filharmonia na Narutowicza przy kinie.”

„No tutaj jest dom seniora tak jak dla mnie, jest tutaj Łódzki dom kultury, raczej z tym nie ma problemu.”

„Biblioteka jest na Andrzeja Smuga, są księgarnie, biblioteka jest kolejna koło mnie przy 6 Sierpnia, przy Pruchnika i muzeum sztuki jest i muzeum w Manufakturze.”

„Kino jest, filharmonia, teatr muzyczny, wielki, powszechny. Jest tutaj co nieco.”

Wymieniane punkty znajdowały się w odległości do kilku przecznic (1,5 km). Dotarcie pieszo do najdalej oddalonych ośrodków kulturalnych zajmuje mieszkańcom, zgodnie z ich deklaracjami, ok. 20 minut.

„Też blisko w zasięgu 5, 10 minut się idzie.”

„Tak, powiedzmy 10 minut na pieszo.”

„Całkiem jest niedaleko.”

„Do kina nie mam daleko, bo mogę tutaj przychodzić do MDKu.”

Dostępność miejsc zielonych i terenów rekreacyjnych

Zgodnie z wypowiedziami respondentów w najbliższej okolicy ich miejsca zamieszkania znajdują się tereny zielone, w których można usiąść i odpocząć, wyjść na spacer, czy wyprowadzić psa.

„Park Sienkiewicza, przepiękny, łącznie z palmiarnią. Z pieniędzy unijnych przepięknie przerobiony, rewitalizowany, będą wykończone chodniki.”

„Park Helenów i Park Staromiejski, można tam sobie usiąść z psem.”

„Tak, park przy Dworcu Fabrycznym i tutaj nawet zrobili, że można usiąść koło ZIP, to też fajna sprawa. Przydałoby się więcej, przy Teatrze Wielkim. (...) Parki są tutaj koło nas, na Narutowicza, na Matejki, trochę można wybrać.”

„Tutaj 200 metrów za 6 Sierpnia, tak 200 do 300 metrów taki skwerek, plac Rubinsztajna, dwa przystanki tramwajowe przy Fabrycznym Dworcu jest park.”

Są to przede wszystkim parki i skwery oddalone o ok. 100 - 300 metrów. W opinii respondentów do wielu z nich można w krótkim czasie dojść na piechotę (2 - 5 minut), dostępne są również wygodne połączenia komunikacji miejskiej z dalszymi terenami rekreacyjnymi.

„Kilkadziesiąt metrów, góra 200.”

„Blisko jest do jednego parku, do drugiego także.”

„Tak, łatwo można dojechać.”

Wśród wymienianych udogodnień, umożliwiających uprawianie sportów znalazły się:

- Baseny;
- Siłownie;
- Boiska, orliki;
- Ścieżka zdrowia w parku;
- Siłownia plenerowa.

„Zaraz blisko jest basen, dawno tam nie byłem.”

„Tak, dokładnie, biegi, rower, spacer do Łagiewnik.”

„Jest, jak jest róg Sienkiewicza i tam jest szkoła podstawowa i jest otwarte boisko, orlik.”

Wskazane miejsca są ogólnodostępne dla mieszkańców i znajdują się blisko budynków mieszkalnych.

„Tak, młodzież może tam wejść bez problemu.”

„Dla młodzieży tak.”

Infrastruktura rowerowa i samochodowa

Mieszkańcy wyrażali różne opinie na temat możliwości poruszania się samochodem po obszarze pilotażowym. Większość z nich była jednak zdania, że w chwili obecnej jest to dość trudne, przede wszystkim ze względu na stopień natężenia ruchu drogowego oraz prowadzone prace remontowe w centrum miasta. Zdaniem części badanych, biorąc pod uwagę istniejące warunki drogowe, korzystniejsze jest używanie innych środków transportu, np. rowerów lub komunikacji miejskiej.

„Przejazd przez Łódź jest teraz trochę skomplikowany ze względu na remonty, ale Łódź była najprostszym miastem w poruszaniu się, jeśli chodzi o samochody (...) w Warszawie czy innych miastach to jest fatalnie.”

„Bardzo ciężko jest, lepiej wybrać komunikację miejską.”

„Ciężko się jeździ, duże korki, dużo zmian organizacji ruchu, często remonty...”

„[Rowerem, przyp.] Już dużo lepiej, choć też nie ma udogodnień, ale na pewno szybciej niż samochodem.”

„Ciężko się jeździ po śródmieściu (...) w godzinach szczytu jest bardzo ciężko. (...) Dobrze się jeździ rowerem.”

„Ciężko, a wieczorem jest niebezpiecznie dla ludzi starszych. W ogóle za dużo tego trochę, tych samochodów...”

W przypadku ruchu samochodowego problem stanowi również niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, zarówno płatnych, jak i bezpłatnych.

„No za mało tutaj na pewno.”

„Nie jest wystarczająca, w śródmieściu chyba nigdy nie będzie wystarczająca, bo co z tego, że jest za nami za plecami duży parking, no jest płatny parking i jeszcze tam od Browaru tam koło Browaru jest parking no, ale są przepełnione te parkingi no, bo samochodów jest tyle, że po prostu każdy będzie zawsze narzekał, że zawsze za mało albo płatny, samochodów jest tak dużo, no, ale nie jest źle...”

„Niedobrze. Nie można nigdzie zaparkować, nie można zaparkować w innym miejscu niż tam, gdzie ma się wykupiony abonament.”

W pobliżu miejsca zamieszkania części badanych znajdują się drogi rowerowe, nie byli oni jednak w stanie zidentyfikować żadnych kontrapasów dla rowerzystów. Liczba oraz jakość istniejącej infrastruktury drogowej dla rowerów jest ich zdaniem niewystarczająca. Zwrócono również uwagę na to, że korzystając z tego środka transportu należy zachować szczególną ostrożność.

„Też średnio, trzeba uważać na auta. Lepiej jeździć ścieżkami rowerowymi, ale w centrum ich nie ma.”

„Mogłoby być troszkę więcej ścieżek rowerowych albo pasów dla rowery, przyjemnie się jeździ po centrum, ale jak np. się jeździ po Piotrkowskiej, albo dla trasy rowerów to wtedy bardzo fajnie, szybko korzystam z tego, ale nie jeżdżę po jezdni raczej chyba, że w niedzielę, kiedy jest bardzo mały ruch, boję się kierowców i wolałabym żeby był wydzielony pas albo ścieżka rowerowa.”

„[Drogi rowerowych, przyp.] No właśnie nie ma tu w pobliżu i to jest problem.”

„Tu w pobliżu kontrapasów nie ma, kiedyś był zrobiony przez ten krótki odcinek Wschodniej w stronę parku na ulicy został wytyczony pas, ale to był po prostu zły pomysł, bo samochodom utrudniało ruch za szeroki pas zrobili na ulicy dla rowerów więc on został właściwie zlikwidowany.”

„Jest kontra pas jeden na ul. POW chyba i jeżdżę tam pasem czasem, ale on jest bardzo krótki i stoją na nim samochody znaczy parkują sobie, to nie jest dobry pomysł żeby tam parkować, ale do ścieżki muszę dojechać właśnie bliżej Piotrkowskiej czy tam pod Manufakturę, więc przydałyby się jakieś ścieżki w tych mniejszych ulicach znaczy mniejszych Narutowicza jest szeroka a nie ma tam o dziwo nic dla rowerów no w tych takich pobocznych uliczkach tak nie tylko Piotrkowska.”

Zdaniem mieszkańców w wielu punktach znajdują się również stojaki na rowery, m.in. przy budynkach użyteczności publicznej.

„Stoją na Piotrkowskiej, bardzo dużo przy każdym urzędzie.”

„No są te stojaczki. To miasto Łódź postawiła te stojaczki z inicjatywy Pani Prezydent, przy szkole te stojaczki. (...) i przy liceum, ale to są takie małe stojaczki na jeden rowerek, to tam nikt nie korzysta z tego, a raczej rzadko kiedy.”

Zalety i wady mieszkania w wybranym miejscu w opinii mieszkańców

Badanych mieszkańców obszaru pilotażowego poproszono o wskazanie mocnych i słabych stron ich miejsca zamieszkania, tj. elementów, które utrudniają mieszkanie oraz tych, które podnoszą atrakcyjność miejsca zamieszkania. Po raz kolejny podkreślono zaletę lokalizacji budynków, dzięki której bardzo łatwo można dotrzeć do każdego miejsca w Łodzi - punktów użyteczności publicznej, sklepów czy ośrodków kulturalnych. Osoby uczestniczące w wywiadach wymieniały jednak więcej wad obszaru, niż jego zalet (Tabela 13).

Tabela 13. Zalety i wady obszaru zamieszkania

Zalety obszaru	Wady obszaru
Lokalizacja (bliskość instytucji, sklepów, szkół, miejsc zatrudnienia, ośrodków kulturalnych i rekreacyjnych)	Zanieczyszczenie powietrza
Dobre skomunikowanie dzielnicy (obecność środków komunikacji, bliskość przystanków, dobra jakość połączeń)	Zbyt mała liczba miejsc postojowych dla samochodów
Możliwość korzystania z terenów zielonych, miejsc rekreacji i sportu	Brak zamykanych bram do budynków
Bliskość parku i innych terenów zielonych	Wysokie ceny czynszu
-	Wygląd otoczenia budynków
-	Problemy z ogrzewaniem budynków
-	Mała liczba dróg rowerowych
-	Hałas, duże natężenie ruchu samochodowego
-	Zbyt duża liczba sklepów z alkoholem
-	Duża liczba osób nadużywających alkoholu
-	Niskie poczucie bezpieczeństwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania jakościowego IDI mieszkańców obszaru pilotażowego

Pozytywne cechy obszaru pilotażowego w wypowiedziach badanych mieszkańców:

„Dla mnie to są pozytywy okropne dlatego, że ja tu nie mieszkam rok czy dwa tylko tyle lat – więc wszędzie blisko dlatego mówię na pieszo wszędzie można dojść, na ulicy Kilińskiego cała komunikacja jeździła począwszy od 1 skończywszy na jakiejś tak 16 czy 17, więc dostęp bardzo dobry. Na Tuwima były kiedyś tramwaje, autobusy do tej pory są także na Piłsudskiego tak samo jeździły tramwaje, czy łączność komunikacyjna idealna no i sklepy też i parki blisko, i do teatru blisko, i do kina blisko także jeżeli chodzi o to – ja uwielbiam śródmieście.”

„Dostępność wszystkiego i możliwość uprawiania sportów.”

„Blisko do restauracji, kawiarni do punktów usługowych itd.”

„Wszędzie jest blisko, dużo kawiarni, pubów, dużo miejsc rozrywki. Generalnie wszędzie jest łatwy dostęp.”

Negatywne cechy obszaru pilotażowego w wypowiedziach badanych mieszkańców:

„(...) najbardziej mi przeszkadzają lumpy (...) i bym marzyła, żeby było w Łodzi każda brama zamknięta.”

„Budynki są zaniedbane, za mało zieleni na podwórkach.”

„Myślę, że hałas, zbyt duża liczba samochodów.”

„(...) jest dużo takich co proszą na piwo, zaczepiają, nie ma gdzie zaparkować samochodem.”

„Hałas intensywny. (...) Czynniki społeczne są takie negatywne.”

„Te sklepy z alkoholem i chuliganów, jak lato przyjdzie proszę Panią to całą noc sklep czynny, rano się idzie to pełno butelek potłuczonych w ogóle od chipsów od tego bałagan taki jak chodzą całe noce i wulgarnie się wyrażają i krzyczą jak nie wiem.”

„(...) za mało jest bezpieczeństwa według mnie, mało jest patroli czy policji, czy straży miejskiej. W sumie takie minusy mieszkania w Śródmieściu.”

Mieszkańcy na ogół twierdzili, że poleciliby swoje miejsce zamieszkania jako budynek odpowiedni dla studentów oraz osób w średnim wieku, które są aktywne zawodowe, z uwagi na atrakcyjną lokalizację (m.in. bliskość uczelni) i obszar bardzo dobrze skomunikowany. W budynkach mogłyby również odnaleźć się młode pary z małymi dziećmi, mimo braku odpowiednich miejsc do zabawy dla najmłodszych na terenie podwórek czy udogodnień pozwalających na łatwe przenoszenie wózka dziecięcego.

„[Dla młodych par z dziećmi, przyp.] Zależy z jakimi dziećmi, niektóre dzieci potrzebują spokoju a tu Piotrkowska jest taką ulicą, że powinna być rozrywkowa i uważam, że nawet za wcześnie się czasami robi cicho. Dla dzieci może średnio, ale dla studentów jak najbardziej.

Zdaniem większości z nich budynki nie są wskazane do zamieszkania dla osób starszych, emerytów, rencistów czy osób niepełnosprawnych, ze względu na ich stan, brak wind czy jakichkolwiek udogodnień dla tych grup. Mieszkania są wysokie, podobnie jak stopnie na klatkach schodowych, w związku z czym utrudniają takim osobom poruszanie się. Ponadto niektórzy respondenci zwracali uwagę na wysokie ceny czynszu w budynkach znajdujących się w obszarze pilotażowym.

„Myślę, że najmniej dla emerytów.”

„Nie, trudne ze względu na to, że jest za drogi czynsz, jeżeli tam ma 520, a są takie mieszkania, że mają po 700 to przepraszam, a jak się ma 1000, 1100 to urwanie głowy.”

„Nie, no nie koniecznie. Zwłaszcza tak jak mówiłam schody i te rzeczy są to jakieś zapory dla starszych osób.”

Stopień, w jakim obszar zamieszkania odpowiada preferencjom mieszkaniowym łódzian i łódzianek

Obszar zamieszkania, w mniejszym lub większym stopniu, odpowiada wszystkim uczestnikom badania, jednak budynki nie spełniają wszystkich preferencji mieszkaniowych respondentów. Jako wymieniane preferencje mieszkaniowe można wskazać następujące elementy:

- Lokalizacja budynku;
- Skomunikowanie;
- Poziom bezpieczeństwa dzielnicy;
- Przestronność, wielkość i układ mieszkania;
- Dostępność mediów w mieszkaniu (woda ciepła i zimna, gaz, prąd, telewizja, Internet);
- Bliskość zieleni;
- Spokój i czystość okolicy;

- Sposób ogrzewania mieszkania (preferowane centralne lub systemowe);
- Stan i wygląd budynku;
- Ceny i koszty utrzymania mieszkań;
- Nasłonecznienie mieszkania;
- Dostęp do rozrywek, które oferuje miejsce zamieszkania;
- Standard mieszkania.

Najistotniejszą kwestią dla respondentów jest to, że ich mieszkania znajdują się w bardzo dobrej lokalizacji, są na ogół duże i przestronne. Badani podkreślali jednak potrzebę podjęcia działań, dzięki którym budynki oraz cały obszar stałyby się bardziej bezpieczne i atrakcyjne.

„Tak, jakby zrobili remont kamienicy – zostaję i nigdzie nie chcę iść.”

„Na pewno wyremontować, poprawić stan budynku.”

„Chciałbym żeby był całkowity remont, wyremontowane podwórko, klatka schodowa.”

„Więcej zieleni, większa czystość, więcej wydarzeń jakichś.”

„Dla mnie jest za mało zieleni, to jest podstawowa rzecz. Taka forma jak w tej chwili, za mało Piotrkowska żyje za mało jak w dniu dzisiejszym rynku dzielnicy. Bardzo dobra forma ludzie tego potrzebują, widać zainteresowanie, więc powinna bardziej żyć. Oprócz ogródków powinno się coś jeszcze dziać w takiej formie.”

„Tak jak wcześniej mówiłem, żeby podwórko było sympatyczniejsze, więcej zieleni i ładnie to wszystko zaprojektowane. Dla mnie niewiele trzeba, żeby ten kontekst piękna architektury był zachowany tej tkanki jeszcze urozmaiconej zielenią.”

„Unowocześnić budynek, docieplić przede wszystkim, no i zadbać – ogrodzenie drzewa i miejsce dla dzieci.”

Przede wszystkim wskazywali na konieczność podniesienia estetyki budynków, odnowienia elewacji, ale również wykonania niezbędnych remontów wewnątrz budynków, o których wspomniano we wcześniejszej części raportu, tj. m.in. dokonanie niezbędnych napraw i konserwacji klatek schodowych, strychów i piwnic (podrozdział 0). Jak wynika z zebranego materiału, według mieszkańców należałoby także zadbać o odgrodzenie podwórek za pomocą bram, wprowadzenie zieleni na podwórka wewnętrzne, jak również zorganizowanie miejsca do zabaw dla

najmłodszych (takich jak place zabaw). Ważnym elementem jest także uregulowanie kwestii związanych z ociepleniem budynków oraz sposobem ich ogrzewania.

Wielu mieszkańców podnosiło również temat bezpieczeństwa publicznego oraz obecności chuliganów i osób pod wpływem alkoholu, które przebywają w przestrzeni publicznej - narzucają się innym mieszkańcom i stanowią dla nich potencjalne zagrożenie.

„Generalnie właśnie ruch samochodów na pewno wpływa, myślę, że mógłby być trochę bardziej ograniczony, fajne rozwiązanie wprowadzono na 6 sierpnia, ale to, co mi najbardziej przeszkadza to są właśnie ludzie niebezpieczni, oprócz rewitalizacji budynków czy dróg, nawierzchni warto byłoby się zająć osobami wykluczonymi biednymi dziećmi, które chodzą brudne po ulicy zaczepiają ludzi, chuliganami, no i jakoś może tą młodzież trochę zaopiekować się stworzyć jakieś zajęcia dla tych dzieciaków i młodzieży, żeby nie było niebezpieczne. (...) Znajoma mi osoba została zaatakowana na ulicy Jaracza (...). Wydaje mi się, że to jest najgorsze... gdyby trochę o to zadbać, to już odnowienie ulic czy budynków to już szczegół, czyli smród moczu na skrzyżowaniu Jaracza i Wschodniej jest trochę przeszkadzający, no i co wcześniej mówiłam, troszkę zieleni, żeby te trawniczki były takie bardziej zadbane, to ma wpływ na sposób życia na jakość życia, docenia się to.”

Opinie mieszkańców na temat centrum Łodzi oraz propozycje działań nakierowanych na podniesienie atrakcyjności centrum miasta

Zdaniem badanych mieszkańców, w celu podniesienia atrakcyjności centrum Łodzi, należałoby podjąć następujące działania:

- Zwiększyć poziom bezpieczeństwa mieszkańców poprzez zwiększenie liczby patroli policji i straży miejskiej;
- Zniwelować hałas, np. poprzez wprowadzenie wyciszenia szyn tramwajowych oraz ograniczenie ruchu samochodów w ścisłym centrum;
- Zwiększyć liczbę miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, np. wybudować parkingi podziemne;
- Podnieść poziom dbałości o czystość okolicy – m.in. poprzez karanie osób zanieczyszczających ulice, rozmieszczenie pojemników na psie odchody;

- Zwiększyć przestrzeń zajmowaną przez tereny zielone – wysadzanie drzew, trawników;
- Centrum miasta powinno oferować miejsca pracy dla ludzi;
- Poprawić atrakcyjność dzielnicy, odnowić estetykę budynków;
- Zwiększyć liczbę miejsc przeznaczonych dla najmłodszych, np. placów zabaw;
- Obniżyć wysokość czynszu w mieszkaniach;
- Wprowadzić udogodnienia dla rowerzystów, przede wszystkim zwiększyć liczbę dróg rowerowych.

„No wie Pani teraz jak są, robią linie tramwajowe, wyciszone te główne ulice, nie powinno być takiego ruchu czyli niech by te tramwaje jeździły jak np. w Gdańsku to są wyciszone szyny specjalną gumą to niemiecką gumą oni to wzięli na praktykę a to wyszło bardzo zdało egzamin i to by było w Łodzi, to jest wie Pani wyciszony nikomu nie przeszkadza. Parkingi jakby były no bardziej bezpiecznie. Bezpiecznie przede wszystkim jakby było. W miarę jest, ale mogłoby być to bezpiecznie, straż powinna być wtedy, kiedy powinna być, a nie jak kogoś dorwie i mu wrębie mandat, ale powinno być właśnie więcej straży po obiedzie czy tak wieczorem, a ich nie ma no w parkach powinna być straż powinna polikwidować te różne pijaństwa, tego piwa itd. no i te psy, i te psy. Niech każdy ma psa, kto chce nawet, 10 ale musi sprzątać. Pies to tak jak dziecko trzeba się opiekować tak psem jaki i dzieckiem.”

„Więcej zieleni, musiałyby być parkingi poziome, żeby samochody gdzieś stały.”

„Gdyby elewacje ładnej wyglądały, to automatycznie Łódź byłaby ładniejsza.”

„Gdyby ludzie mieli pracę, to myślę, że nie będą się wyprowadzać z Łodzi.”

„Więcej zieleni, bezpieczeństwa (...), miejsca parkingowe, place zabaw dla dzieci.”

„Trzeba zmienić otoczenie – zakazać wjeżdżać autom do centrum, żeby ludzie mogli tam chodzić. Bezpieczniej by było i może pozamykać część sklepów alkoholowych.”

„Więcej zieleni, więcej miejsc parkingowych, lepsza lokalizacja ruchu samochodowego, więcej udogodnień dla rowerzystów.”

„Jak przyjdzie lato to policja powinna trochę częściej przejeżdżać tutaj gdzie te sklepy alkoholowe są i tą młodzież no po prostu wygonić ich do domu, żeby nie hałasowali i nie brudzili. (...) Żeby ta ochrona i policja była no wiadomo ludzie mieszkają tacy, jacy mieszkają. Nie chodzi o to żeby gorszych ludzi wyprowadzić, a zostawić lepszych, ale żeby po prostu no zachować porządek jakąś kulturę to jest wtedy miło się mieszka w takim miejscu nie tylko standard, że jest pięknie i miło w mieszkaniu, ale żeby otoczenie różnych ludzi, sąsiadów było przyjemniejsze.”

„Żeby ładnie wyglądało, żeby rewitalizacja postępowała najskuteczniej i najszybciej, żeby po prostu ta tkanka śródmiejska była odnowiona naprawdę w sposób profesjonalny, zadowolający to ja bym był szczęśliwy.”

„To znaczy rzeczywiście można byłoby pomyśleć o tym żeby kosze i pojemniki dla piesków były tu poustawiane tak ładnie zakamuflowane, żeby to ładnie wyglądało nie i tyle nie wiele tam trzeba w sumie.”

„Przede wszystkim obniżyć czynsz, ten czynsz jest za drogi.”

„Myślę, że powinno być bezpieczniej, bo wydaje mi się, że to jest czynnik no też cena gra rolę, ale powiedzmy, że w podobnej cenie można znaleźć gdzieś mieszkanie gdzieś w osiedlu, które jest spokojniejsze, bezpieczniejsze i dlatego ludzie się wyprowadzają. Chodzi o tych takich lokatorów, tego nie ma tu w naszej kamienicy, ale słyszałam o tym, bo to widać po prostu, jak się idzie ulicą, są ludzie, którzy na pewno w ogóle nie płacą za mieszkanie, no są właściwie już w takim stanie, że tylko niszczą budynki i nie umilają życia innym, a nadal korzystają z tego i mieszkają z lokatorami pozostałymi, którzy dbają o czystość, nie chodzą i nie siedzą cały czas pijani w podwórzu, płacą ten czynsz. Wydaje mi się, że ktoś, kto ma do wyboru blok gdzie będzie czysto i zadbane no to przeprowadzę się z tego powodu...”

„Więcej miejsc pracy, żeby się nie wyprowadzali z miasta ogólnie mam nadzieję, że to centrum gdzieś tam przy dworcu się zacznie także gdzieś tu będzie się więcej działo, że jakieś nowe miejsca pracy się pojawią.”

3. Wnioski i rekomendacje

Podsumowanie wyników badania IDI w obszarze pilotażowym

Na podstawie zebranego materiału jakościowego z badania obszaru pilotażowego można wyciągnąć następujące wnioski:

Historia mieszkaniowa badanych i ich rodzin

- *Niemal wszyscy mieszkańcy, którzy wzięli udział w badaniu obszaru pilotażowego to rdzenni Łódzianie. Pozostała część z nich deklarowała, iż mieszka w nim od minimum 10 lat, co w przypadku respondentów oznaczało na ogół większą część ich życia.*
- *Zdecydowana większość badanych przyznała, że Łódź jest ich miastem rodzinnym.*
- *Główną przyczyną migracji do Łodzi (badanych, ich rodziców oraz dziadków) były: poszukiwanie pracy, przeprowadzka do partnera będącego mieszkańcem Łodzi, migracja ze wsi do miasta w poszukiwaniu lepszego życia, rozwój miasta Łodzi gwarantującego wysoką jakość życia.*
- *We wspomnieniach respondentów, ich rodziców i dziadków Łódź była miastem tętniącym życiem, zadbanym, pełnym zieleni, bezpiecznym, w którym istniały silne więzi społeczne pomiędzy mieszkańcami.*

Poziom zadowolenia badanych z miejsca, w którym mieszkają

- *Zdecydowana większość respondentów z obszaru pilotażowego jest zadowolona ze swojego miejsca zamieszkania co najmniej w stopniu umiarkowanym. Wysokie oceny uzasadniano przede wszystkim poprzez atrakcyjną lokalizację, bardzo dobre skomunikowanie obszaru z innymi dzielnicami miasta, dużą liczbę imprez kulturalnych.*
- *Osoby, które były niezadowolone z obecnego miejsca zamieszkania, jako powód podawały zły stan budynku zamieszkania oraz jego okolicy. Wskazano również na problem bezrobocia, niskie poczucie bezpieczeństwa.*

- *W opinii badanych najważniejsze czynniki, które wpływają na wybór miejsca zamieszkania przez ludzi to: dobre połączenia komunikacyjne, lokalizacja (przede wszystkim bliskość miejsca zatrudnienia, szkoły, kościoła, urzędów, sklepów, restauracji, placówek służby zdrowia, ośrodków kulturalnych), obecność terenów zielonych (parków, lasów, skwerów), rozwijający się rynek pracy, oferujący zatrudnienie, spokojną i cichą okolicę, niską cenę mieszkań oraz kosztów ich utrzymania, dobre warunki mieszkaniowe (standard, komfort mieszkań), infrastruktura drogowa (stan dróg, ilość miejsc parkingowych, ilość i jakość dróg rowerowych), czystość okolicy; możliwości rozwoju; przyjazna atmosfera miasta, bogata oferta kulturalna (kina, muzea, galerie, teatry, etc.), niski poziom zanieczyszczeń, otoczenie oraz tradycja miejsca zamieszkania.*
- *Jeśli chodzi o czynniki, które sprawiają, że ludzie są zadowoleni ze swojego miejsca zamieszkania, to podkreślano, iż wpływają na to zarówno wymienione wcześniej aspekty, jak i ogólną atmosferę miejsca zamieszkania, tj. pewnego rodzaju klimat społeczny, uprzejmość oraz przyjazność mieszkańców, a także obecność zieleni czy ilość słońca.*

Stan techniczny budynków i ich stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną

- *Mieszkańcy Łodzi, którzy uczestniczyli w badaniu jakościowym obszaru pilotażowego nie oceniali wysoko ogólnego stanu zamieszkałych przez siebie budynków. Najczęściej powtarzały się oceny średnie oraz niskie. Powodami negatywnych ocen był na ogół zaniedbany wygląd budynku, jego wiek, brak remontu (w tym elewacji).*
- *Budynki najczęściej nie były ocieplane lub były ocieplane w sposób częściowy (np. szczytowa część budynku).*
- *Mieszkania ogrzewane są przez mieszkańców indywidualnie, często za pomocą pieców kaflowych, ale również poprzez ogrzewanie elektryczne i gazowe.*
- *Zarówno klatki schodowe, jak i piwnice oraz strychy oceniane są bardzo źle. Od dawna nie były remontowane, na klatkach odpasają tynki ze ścian, schody są w bardzo złym stanie – kruszą się, pękają, poręcze często są niestabilne, brakuje w nich elementów.*

- *Strychy są zaniedbane, często osiedlają się w nich ptaki, są słabo zabezpieczone, zdarzają się w nich kradzieże.*
- *Piwnice najczęściej oceniane były najniżej, jako nadające się do generalnego remontu – są pełne wilgoci, nierzadko występują w nich szkodniki, m.in. szczury.*
- *Większość budynków nie ma wind.*
- *W budynkach występują zawsze następujące media: woda zimna, prąd i kanalizacja. Nieco rzadziej wymieniano wodę ciepłą i gaz. Najczęściej istnieje w nich również możliwość podłączenia się do Internetu oraz telewizji kablowej.*
- *Na ogół w opisywanych budynkach nie występują szczególne udogodnienia związane z samymi mieszkaniami.*
- *Według respondentów budynki są w nienajlepszym stanie i nie nadają się na ogół do zamieszkania przez osoby niepełnosprawne ruchowo, starsze, przez osoby mające kłopoty z poruszaniem się. Najłatwiej, zdaniem badanych, byłoby zamieszkać osobom mającym małe dzieci, korzystające z wózków. Wynika to przede wszystkim z braku wind czy specjalnych podjazdów dla wózków, ale również z wysokości mieszkań, które przekładają się na dużą liczbę schodów oraz wysokości samych stopni.*
- *Jako czynniki najbardziej utrudniające mieszkanie w budynku respondenci wymieniali:*
 - *zły stan budynków, który wpływa również na estetykę, ale przede wszystkim poziom bezpieczeństwa mieszkańców (sypiące się mury, zaniedbana elewacja, spadające gzymsy),*
 - *małe podwórka, dymiące kominy,*
 - *brak miejsc parkingowych, brak dbałości administracji o zachowanie zabytkowej tkanki budynków (np. usuwanie oryginalnych drewnianych bram i wymienianie ich na nowe, metalowe, niszcząca oryginalna ewaluacja, niszczenie zabytkowych kraników na wodę, itp.),*
 - *mało terenów zielonych, brak trawników i niszczące skrawki zieleni otaczającej budynki – umierające drzewa, które są bez opieki,*
 - *zniszczone chodniki,*
 - *brak ogrzewania systemowego bądź centralnego,*
 - *hałas, związany z dużym natężeniem ruchu pieszego i drogowego,*

- *problemy w poruszaniu się, z uwagi na duże zagęszczenie ruchu w centrum miasta,*
- *brak zamykanych bram/klatek,*
- *brudne podwórka i ulice.*
- *Czynnikami, które najbardziej odpowiadają mieszkańcom są:*
 - *lokalizacja budynku,*
 - *wielkość, przestronność oraz wygodny rozkład mieszkań,*
 - *względnie niskie koszty utrzymania mieszkania,*
 - *dobre skomunikowanie lokalizacji.*

Najbliższe otoczenie budynków

- *Przeważająca część badanych mieszkańców obszaru pilotażowego stosunkowo nisko ocenia najbliższe otoczenie zamieszkiwanych przez siebie budynków.*
- *Problemem są przede wszystkim podwórka wewnętrzne – szare, na ogół pozbawione zieleni, często brudne. Są niewielkie, brakuje miejsca zabaw dla dzieci. Chodniki wokół budynku są często zniszczone i nierówne.*
- *W najlepszym stanie są zwykle chodniki przed frontem budynku.*
- *W wielu przypadkach przestrzeń zajmowana jest przez samochody, z uwagi na brak innych miejsc postojowych w okolicy budynków.*
- *Dużym problemem dla mieszkańców jest hałas, związany zarówno z ruchem samochodowym, jak i dużą liczbą osób poruszających się pieszo. Związane jest to z usytuowaniem w centrum miasta, bliskością miejsc rozrywki i, tym samym, ludźmi pod wpływem alkoholu, którzy zakłócają spokój mieszkańców.*
- *Biorąc pod uwagę ogólne wrażenie, jakie sprawiają budynki, mieszkańcy na ogół oceniają je, jako zabytkowe, atrakcyjne, z ładnymi frontami, ale bardzo zaniedbane, brudne, niejednokrotnie kruszące się. Powtarzały się opinie, że budynki wymagają remontu, malowania.*
- *Pozytywne opinie na temat stanu budynków pojawiały się rzadko i dotyczyły jednostkowych kamienic, które zostały odremontowane.*

Udogodnienia znajdujące się w najbliższym otoczeniu, które pozwalają badanym zaspokajać ich podstawowe życiowe potrzeby

- W najbliższej okolicy miejsca zamieszkania osób uczestniczących w badaniu obszaru pilotażowego znajdują się zarówno małe sklepy spożywcze, jak również piekarnie, warzywniaki, kioski i punkty usługowe (np. fryzjer, szewc). Rzadziej występują duże sklepy (super i hipermarkety), jednak żaden z badanych nie twierdził, że odczuwa brak tego typu sklepów w swojej bezpośredniej okolicy.
- Większość wskazanych punktów znajduje się w odległości 50-100 metrów od budynku zamieszkania badanych.
- Większość respondentów deklarowała, że w otoczeniu ich miejsca zamieszkania znajdują się miejsca, w których mogliby tanio zjeść obiad. Na ogół są to bary szybkiej obsługi.

Poziom dostępności usług komercyjnych, handlu i usług publicznych

- W najbliższym otoczeniu badanych mieszkańców obszaru pilotażowego znajdują się puby, restauracje, kluby, kawiarnie oraz inne miejsca, w których możliwe jest spędzanie czasu wolnego. Miejsca te są dostępne zarówno dla badanych, jak i osób z ich sąsiedztwa.
- Wśród wymienianych punktów usługowych znalazły się zakłady: fryzjerski, szewski, ślusarski, zegarmistrzowski, krawiecki, a także punkt ksero, pralnię chemiczną, punkt naprawy rowerów.
- Respondenci nie wskazywali na żadne usługi, których brakuje w ich okolicy. Zwracali niejednokrotnie uwagę na to, że coraz więcej zakładów usługowych jest zamykanych, ponieważ popyt na tego rodzaju usługi spada. Mieszkańcy najczęściej korzystają z usług oferowanych przez punkty usytuowane w galeriach handlowo-usługowych.
- Brak punktów usługowych w najbliższym otoczeniu nie stanowi dla mieszkańców problemu.

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej

- Większość badanych mieszkańców obszaru pilotażowego korzysta z komunikacji miejskiej, dominująca część z nich czyni to regularnie (codziennie).
- Respondenci najczęściej korzystają z tramwajów i autobusów.
- Przystanki komunikacji miejskiej znajdują się blisko budynków zamieszkałych przez respondentów – na ogół jest to poniżej 100 metrów. Maksymalna wskazana odległość wynosiła ok. 500 metrów.
- Według badanych centrum miasta jest bardzo dobrze skomunikowane ze wszystkimi dzielnicami Łodzi.

Dostępność placówek edukacyjnych

- W przeważającej części badani mieszkańcy obszaru pilotażowego deklarowali, iż w ich okolicy znajdują się żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazjalne i średnie, niedaleko znajduje się również Uniwersytet.
- Zdecydowanie najmniej występuje oddziałów dla najmłodszych dzieci, tj. żłobków.
- Wskazywano zarówno na szkoły publiczne, jak i prywatne.
- Respondentom trudno było dokonywać oceny poziomu nauczania w tych placówkach, ponieważ nie mieli z nimi kontaktu.

Dostępność placówek kulturalnych

- Zgodnie z wypowiedziami respondentów w najbliższej im okolicy występują różnego rodzaju placówki kulturalne. Wskazywano zarówno biblioteki, jak i kina, teatry, operę, muzea oraz filharmonię.
- Wymieniane punkty znajdowały się w odległości do kilku przecznic (1,5 km). Dotarcie pieszo do najdalej oddalonych ośrodków kulturalnych zajmuje mieszkańcom, zgodnie z ich deklaracjami, ok. 20 minut.

Dostępność miejsc zielonych i terenów rekreacyjnych

- Zgodnie z wypowiedziami respondentów w najbliższej okolicy ich miejsca zamieszkania znajdują się tereny zielone, w których można usiąść i odpocząć, wyjść na spacer, czy wyprowadzić psa.
- Są to przede wszystkim parki i skwery oddalone o ok. 100-300 metrów. W opinii respondentów do wielu z nich można w krótkim czasie dojść na piechotę (2-5 minut), dostępne są również wygodne połączenia komunikacji miejskiej z dalszymi terenami rekreacyjnymi.
- Wśród wymienianych udogodnień, umożliwiających uprawianie sportów znalazły się: baseny, siłownie, boiska, orliki, ścieżka zdrowia w parku, siłownia plenerowa.
- Wskazane miejsca są ogólnodostępne dla mieszkańców i znajdują się blisko budynków mieszkalnych.

Infrastruktura rowerowa i samochodowa

- Mieszkańcy wyrażali różne opinie na temat możliwości poruszania się samochodem po obszarze pilotażowym. Większość z nich była jednak zdania, że w chwili obecnej jest to dość trudne, przede wszystkim ze względu na stopień natężenia ruchu drogowego oraz prowadzone prace remontowe w centrum miasta.
- Zdaniem części badanych, biorąc pod uwagę istniejące warunki drogowe, korzystniejsze jest wykorzystywanie innych środków transportu, np. rowerów lub komunikacji miejskiej.
- W przypadku ruchu samochodowego problem stanowi również niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, zarówno płatnych, jak i bezpłatnych.
- W pobliżu miejsca zamieszkania części badanych znajdują się drogi rowerowe, nie byli oni jednak w stanie zidentyfikować żadnych kontrapasów dla rowerzystów.
- Liczba oraz jakość istniejącej infrastruktury drogowej dla rowerów jest ich zdaniem niewystarczająca. Zwrócono również uwagę na to, że korzystając z tego środka transportu należy zachować szczególną ostrożność.
- Zdaniem mieszkańców w wielu punktach znajdują się również stojaki na rowery, m.in. przy budynkach użyteczności publicznej.

Zalety i wady mieszkania w wybranym miejscu w opinii mieszkańców

- *Jako mocne strony (zalety) obszaru pilotażowego, jako miejsca zamieszkania wymieniano: lokalizację (bliskość instytucji, sklepów, szkół, miejsc zatrudnienia, ośrodków kulturalnych i rekreacyjnych), dobre skomunikowanie dzielnicy (obecność środków komunikacji, bliskość przystanków, dobra jakość połączeń), możliwość korzystania z terenów zielonych, miejsc rekreacji i sportu, bliskość parku i innych terenów zielonych.*
- *Jako słabe strony (wady) obszaru pilotażowego, jako miejsca zamieszkania wymieniano: zanieczyszczenie powietrza, zbyt małą liczbę miejsc postojowych dla samochodów, brak zamykanych bram do budynków, wysokie ceny czynszu, wygląd otoczenia budynków, problemy z ogrzewaniem budynków, małą liczbę dróg rowerowych, hałas, duże natężenie ruchu samochodowego, zbyt dużą liczbę sklepów z alkoholem, dużą liczbę osób nadużywających alkoholu, niskie poczucie bezpieczeństwa.*
- *Mieszkańcy na ogół twierdzili, że poleciliby swoje miejsce zamieszkania jako budynek odpowiedni dla studentów oraz osób w średnim wieku, które są aktywne zawodowo, z uwagi na atrakcyjną lokalizację (m.in. bliskość uczelni) i obszar bardzo dobrze skomunikowany. W budynkach mogłyby również odnaleźć się młode pary z małymi dziećmi, mimo braku odpowiednich miejsc do zabawy dla najmłodszych na terenie podwórek czy udogodnień pozwalających na łatwe przenoszenie wózka dziecięcego.*
- *Zdaniem większości z nich ich budynki nie są wskazane do zamieszkania dla osób starszych, emerytów, rencistów czy osób niepełnosprawnych ze względu na stan budynków, brak wind czy jakichkolwiek udogodnień dla tych grup. Mieszkania są wysokie, podobnie jak stopnie na klatkach schodowych, w związku z czym utrudniają takim osobom poruszanie się. Ponadto niektórzy respondenci zwracali uwagę na wysokie ceny czynszu w budynkach znajdujących się w obszarze pilotażowym.*

Stopień, w jakim obszar zamieszkania odpowiada preferencjom mieszkaniowym łódzian i łódzianek

- *Obszar zamieszkania, w mniejszym lub większym stopniu, odpowiada wszystkim uczestnikom badania, jednak budynki nie spełniają wszystkich preferencji mieszkaniowych respondentów.*
- *Jako wymieniane preferencje mieszkaniowe można wskazać następujące elementy:*
 - *lokalizacja budynku,*
 - *skomunikowanie,*
 - *poziom bezpieczeństwa dzielnicy,*
 - *przestronność, wielkość i układ mieszkania,*
 - *dostępność mediów w mieszkaniu (woda ciepła i zimna, gaz, prąd, telewizja, Internet),*
 - *bliskość zieleni,*
 - *spokój i czystość okolicy,*
 - *sposób ogrzewania mieszkania (preferowane centralne lub systemowe),*
 - *stan i wygląd budynku,*
 - *ceny i koszty utrzymania mieszkań,*
 - *nasłonecznienie mieszkania,*
 - *dostęp do rozrywek, które oferuje miejsce zamieszkania,*
 - *standard mieszkania.*
- *Najistotniejszą kwestią dla respondentów jest to, że ich mieszkania znajdują się w bardzo dobrej lokalizacji, są na ogół duże i przestronne.*
- *Badani podkreślali potrzebę podjęcia działań, dzięki którym budynki oraz cały obszar stałyby się bardziej bezpieczne i atrakcyjne.*
- *Mieszkańcy wskazywali na konieczność podniesienia estetyki budynków, odnowienia elewacji, ale również wykonania niezbędnych remontów wewnątrz budynków, tj. m.in. dokonanie niezbędnych napraw i konserwacji klatek schodowych, strychów i piwnic.*
- *Według mieszkańców należałoby także zadbać o odgrodzenie podwórek za pomocą bram, wprowadzenie zieleni na podwórka wewnętrzne, jak również zorganizowanie miejsca do zabaw dla najmłodszych (takich jak place zabaw).*

- *Ważnym elementem jest także uregulowanie kwestii związanych z ociepleniem budynków oraz sposobem ich ogrzewania.*
- *Wielu mieszkańców podnosiło temat bezpieczeństwa publicznego oraz obecności chuliganów i osób pod wpływem alkoholu, które przebywają w przestrzeni publicznej, narzucają się innym mieszkańcom i stanowią dla nich potencjalne niebezpieczeństwo.*

Opinie mieszkańców na temat centrum Łodzi oraz propozycje działań nakierowanych na podniesienie atrakcyjności centrum miasta

- *Zdaniem badanych mieszkańców w celu podniesienia atrakcyjności centrum Łodzi należałoby podjąć następujące działania:*
 - *zwiększyć poziom bezpieczeństwa mieszkańców poprzez zwiększenie liczby patroli policji i straży miejskiej;*
 - *zniwelować hałas, np. poprzez wprowadzenie wyciszenia szyn tramwajowych oraz ograniczenie ruchu samochodów w ścisłym centrum;*
 - *zwiększyć liczbę miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, np. wybudować parkingi podziemne;*
 - *zwiększyć poziom czystości okolicy – m.in. poprzez karanie osób zanieczyszczających ulice, rozmieszczenie pojemników na psie odchody;*
 - *zwiększyć przestrzeń zajmowaną przez tereny zielone – wysadzanie drzew, trawników;*
 - *centrum miasta powinno oferować miejsca pracy dla ludzi;*
 - *poprawić atrakcyjność dzielnicy, odnowić estetykę budynków;*
 - *zwiększyć liczbę miejsc przeznaczonych dla najmłodszych, np. placów zabaw;*
 - *obniżyć wysokość czynszu w mieszkaniach;*
 - *wprowadzić udogodnienia dla rowerzystów, przede wszystkim zwiększyć liczbę dróg rowerowych.*

Podsumowanie wyników analizy danych zastanych oraz obserwacji standaryzowanej z uwzględnieniem opinii mieszkańców

Obserwacja standaryzowana i analiza danych zastanych pozwoliła na zidentyfikowanie obiektywnych wskaźników jakości przestrzeni obszaru pilotażowego, w kontekście warunków mieszkaniowych. Wnioski i rekomendacje zostały przedstawione w poniższej tabeli w postaci odpowiedzi na pytania badawcze.

Tabela 14 Wnioski i rekomendacje opracowane na podstawie analizy danych zastanych oraz wyników obserwacji standaryzowanej

Pytanie badawcze	Wnioski i rekomendacje
Jaki jest stan techniczny budynków i ich stopień wyposażenia w infrastrukturę techniczną, w obszarze pilotażowym?	Poziom stan techniczny budynków w obszarze pilotażowym należy określić, jako raczej niski. Szczególne deficyty występują w zakresie udogodnień dla matek z dziećmi i osób niepełnosprawnych (posiadających problemy z poruszaniem się). W wielu miejscach brakuje podłączenia do ciepłej wody z wodociągu oraz centralnego ogrzewania. Wciąż zdarzają się obiekty, w których nie ma kanalizacji. W najgorszym stanie technicznym znajduje się rejon pierwszy, a w szczególności ulica Włókiennicza.
Jaki jest poziom dostępności usług komercyjnych, handlu i usług publicznych w obszarze pilotażowym?	Poziom dostępności usług komercyjnych i usług publicznych na terenie całego obszaru pilotażowego jest dobry. Większość mieszkańców wskazuje ten element, jako podstawową zaletę zamieszkania w Łodzi. W każdym rejonie obszaru pilotażowego znajduje się przynajmniej jeden działający punkt z każdego rodzaju, spośród tych, które zostały uwzględnione w analizie. Poza usługami handlowymi, mieszkańcy mają bezproblemowy dostęp do instytucji kultury oraz służby zdrowia.
Jak funkcjonuje komunikacja miejska w obszarze pilotażowym?	Mieszkańcy zwracają uwagę, iż komunikacja miejska działa słabo. Jednakże analiza ilościowa i obserwacje wykazują, że ilość przystanków i odległości od nich są na satysfakcjonującym poziomie.

W jakim stopniu obszar pilotażowy odpowiada preferencjom mieszkaniowym łódzian i łódzianek?	Obszar pilotażowy w niskim stopniu odpowiada preferencjom mieszkaniowym łódzianek i łódzian. Mieszkańcy miasta w dużym stopniu zwracają uwagę na standard mieszkania oraz podłączenie mediów. Należy podkreślić, iż na analizowanym obszarze znajdują się budynki o niskim poziomie estetyki elewacji i bez podłączenia bieżącej wody ciepłej z wodociągów oraz centralnego ogrzewania. Zgodnie z wynikami badania CAPI dla większości mieszkańców są to minima, które muszą zostać spełnione, aby dana lokalizacja mogła zostać wzięta pod uwagę przy planach przeprowadzki. Najmniejszym dopasowaniem stanu faktycznego do preferencji mieszkaniowych charakteryzuje się rejon pierwszy, a w szczególności ulica Włókiennicza. Ważnym aspektem wymagającym poprawy jest również poziom hałasu i czystości obszaru pilotażowego. Można to osiągnąć poprzez ograniczenie ruchu samochodowego w godzinach szczytu, w niektórych częściach miasta. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż w obecnym stanie technicznym obiekty mieszkalne w obszarze pilotażowym nie spełniają warunków umożliwiających komfortowe zamieszkanie w nich osób niepełnosprawnych, czy też starszych. Zły stan chodników, brak udogodnień dla niepełnosprawnych ogranicza możliwości wprowadzenia się tych osób w rejony Śródmieścia. Najbardziej odpowiadającym preferencjom łódzianek i łódzian fragmentem obszaru pilotażowego jest rejon drugi, a w szczególności ulica Piotrkowska. Wynika to głównie z wyróżniającego się na tle pozostałych ulic poziomu estetyki tego miejsca oraz lepszego stanu technicznego budynków.
Jakie są mocne i słabe strony obszaru pilotażowego, w kontekście warunków mieszkaniowych?	Do mocnych stron obszaru pilotażowego, w kontekście warunków mieszkaniowych należy przede wszystkim dostępność punktów usługowych komercyjnych i publicznych. Ponadto większość budynków posiada podłączenie do telewizji kablowej i szerokopasmowego Internetu. Słabe strony obszaru pilotażowego to: zły stan techniczny

	budynków, duży poziom hałasu i niska jakość terenów zielonych. W niektórych obiektach brakuje również podstawowych elementów infrastruktury technicznej (kanalizacja, zimna woda z wodociągu). Niemalże wszystkie budynki w obszarze pilotażowym nie posiadają centralnego ogrzewania i nie są podłączone do ciepłej wody z wodociągu.
--	---

4. Spis tabel wykresów, rysunków i map

Tabela 1 Obiekty mieszkalne w obszarze pilotażowym	5
Tabela 2 Średnia wartość indeksu oceny wizualnej budynku według ulic	22
Tabela 3 Średnia wartość indeksu infrastruktury administracyjnej budynku według ulic	23
Tabela 4 Stan ocieplenia elewacji budynków mieszkalnych w obszarze pilotażowym według ulic	24
Tabela 5 Średnia wartość indeksu oceny infrastruktury związanej z przemieszczaniem się	26
Tabela 6 Podłączenie budynków do poszczególnych elementów infrastruktury	35
Tabela 7 Liczba punktów usług komercyjnych i publicznych w poszczególnych rejonach	36
Tabela 8 Liczba przystanków komunikacji miejskiej w poszczególnych rejonach	37
Tabela 9 Liczba poszczególnych obiektów infrastruktury drogowej na obszarze pilotażowym	41
Tabela 10 Ocena dostępności poszczególnych elementów infrastruktury drogowej	42
Tabela 11 Średnia odległość i ogólna ocena terenów zielonych i rekreacyjnych w rejonie	43
Tabela 12 Ogólna ocena elementów ekosystemu w rejonach obszaru pilotażowego	44
Tabela 13. Zalety i wady obszaru zamieszkania	62
Tabela 14 Wnioski i rekomendacje opracowane na podstawie analizy danych zastanych oraz wyników obserwacji standaryzowanej	79
Wykres 1 Ocena istotności występowania balkonu, przy wyborze miejsca zamieszkania	24

Wykres 2 Średnia ocena występowania i jakości balkonów w obiektach mieszkalnych według ulic.....	25
Wykres 3 Oceny poszczególnych kategorii związanych z przemieszczaniem się i dostępnością budynków	28
Wykres 4 Poziom Istotności infrastruktury technicznej budynku dla mieszkańców Łodzi, przy ocenie warunków mieszkaniowych w danym budynku	33
Wykres 5 Stopień istotności dobrego oświetlenia (światłem słonecznym) mieszkania przy ocenie warunków mieszkaniowych, przez mieszkańców Łodzi.....	44
Mapa 1 Obszar pilotażowy	4
Mapa 2 Zagospodarowanie terenu w pierwszym obszarze pilotażowym.....	7
Mapa 3 Zagospodarowanie terenu w drugim rejonie obszaru pilotażowego	8
Mapa 4 Zagospodarowanie terenu w trzecim rejonie obszaru pilotażowego.....	10
Mapa 5 Analiza przestrzeni rejonu pierwszego wraz z sugerowanymi zmianami.....	13
Mapa 6 Analiza przestrzenna rejonu drugiego wraz z sugerowanymi zmianami.....	15
Mapa 7 Analiza przestrzenna rejonu trzeciego wraz z proponowanymi zmianami ...	18
Mapa 9 Zróżnicowanie średniej oceny infrastruktury związanej z przemieszczaniem się i dostępnością obiektów mieszkalnych, według ulic.....	27
Mapa 10 Indeks ogólnej oceny budynków mieszkalnych według ulic w rejonie pierwszym.....	30
Mapa 11 Indeks ogólnej oceny budynków mieszkalnych według ulic w rejonie drugim	31
Mapa 12 Indeks ogólnej oceny budynków mieszkalnych według ulic w rejonie trzecim	32
Mapa 13 Przystanki MPK na terenie rejonu pierwszego.....	38
Mapa 14 Przystanki MPK na terenie rejonu drugiego.....	39
Mapa 15 Przystanki MPK na terenie rejonu trzeciego	40
Rysunek 1 Legenda do map zagospodarowania terenu.....	11

Rysunek 2 Legenda do map dotyczących analizy urbanistycznej rejonów obszaru pilotażowego..... 21