

MICHAŁ KOWALSKI  
PAULINA ROR-MAZIARZ  
BARTOSZ BARTOSIEWICZ

Uniwersytet Łódzki

**PROBLEMY REWITALIZACJI ŚRÓDMIEŚCIA  
W KONTEKŚCIE  
KONCENTRYCZNIE UKSZTAŁTOWANEGO  
UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO  
(PRZYKŁAD BRZEZIN)**

**Abstract: The Problems of the Inner City Urban Regeneration in the Context of Concentric Shaped Transportation System (Example of Brzeziny).** The main goal of this article is to identify the problems encountered during the process of creation of redevelopment concepts of inner city area, arising from the historically evolved transportation network of small town and proposed new structure of road linkages, on the example of Brzeziny.

The analyses will focus on the scheme of spatial development of town since the very beginning of its development, through the consecutive transformations and existing transportation system, with indication of barriers of its development in central area of town. As the result of the analyses a proposal of general directions of possible transformations of transportation structure of town is created, mainly concerning road system, bicycle and pedestrian paths networks.

**Key words:** Brzeziny, transport problems, urban regeneration, Lodz Metropolitan Area, small towns.

## **Wprowadzenie**

*Rewitalizacja* jest obszernym pojęciem, łączącym w sobie wiele teorii i działań, które rozpatrywane są wielopłaszczyznowo. Interdyscyplinarne podejście do tego zagadnienia nie powinno jednak zacięrać szczegółowych analiz dotyczących pojedynczych elementów mających wpływ na poprawę jakości przestrzeni, ponieważ często jeden czynnik istotnie wpływa na ogół działań zmierzających do implementacji narzędzi wspomagających rewitalizację.

Poważnym problemem, który w znacznym stopniu ogranicza możliwości rewitalizacji śródmieść małych miast jest ich koncentryczny układ. W dużych ośrodkach charakter ten ulega zatarciu, gdyż uniemożliwia prawidłowy rozwój przestrzenny. W układzie koncentrycznym ośrodek rozwija się wokół centrum, które skupia większość usług ogólnomiejskich. Wraz z rozwojem miasta następuje przeciążenie centrum, będące wynikiem wzmożonego ruchu samochodowego. Przeniesienie głównych potoków ruchu ze śródmieścia na obszary peryferyjne względem niego jest zatem podstawowym zadaniem, które umożliwi podjęcie działań rewitalizacyjnych.

Istnieje kilka możliwości odejścia od koncentrycznego układu komunikacyjnego w małych miastach. W niektórych jednostkach zostały wykształcone ciągi, które po odpowiedniej zmianie organizacji ruchu mogą zostać wykorzystane jako swoista obwodnica śródmiejska. Przeniesienie potoków ruchu ze śródmieścia na jego obrzeża może następować według różnych modeli. Przy wdrażaniu tych schematów organizacji ruchu należy zachować szczególną ostrożność, gdyż całkowite wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum małych miast może nieść za sobą przeniesienie funkcji śródmiejskich na inne, lepiej skomunikowane obszary. Może to w konsekwencji doprowadzić do degradacji śródmieścia zamiast jego uatrakcyjnienia.

Inną grupą osiedli o układzie koncentrycznym, są miasta z wytyczonymi ulicami wokół śródmieścia, które nie tworzą spójnego, zamkniętego ringu. W miastach do 10 tys. mieszkańców ta niespójność może być zażegnana przez intensywniejsze wykorzystanie śródmieścia na cele komunikacyjne. W miastach od 10 do 20 tys. mieszkańców tego typu rozwiązanie może przynieść negatywne efekty, wskutek większego ruchu lokalnego, który byłby kanalizowany w centralnej części miasta. Niemniej jednak całkowite wyłączenie śródmieść z ruchu samochodowego mogłoby w znacznym stopniu ograniczyć pełnioną przez nie funkcję w strukturze miasta, dlatego aby zapobiec takiej sytuacji należy wprowadzić na tych terenach ruch samochodowy ograniczający się do docelowych przyjazdów klientów oraz wyjazdów gospodarczych.

W Polsce po latach zaniedbań inwestycyjnych w sferze infrastruktury transportu poważnym problemem w małych miastach jest brak obwodnic wyprowadzających ruch tranzytowy z centrów miast. Przemodelowanie układu transportowego w miastach tego typu jest niezbędnym działaniem, które musi zostać zrealizowane przed podjęciem inicjatywy rewitalizacyjnych.

Celem prezentowanego opracowania jest przedstawienie propozycji działań, w zakresie infrastruktury transportu, które powinny poprzedzić proces rewitalizacji śródmieścia małego miasta na przykładzie Brzezin. Przedstawione propozycje są wynikiem przeprowadzonych obserwacji terenowych oraz analizy obowiązujących dokumentów planistycznych.

## 1. Położenie miasta

Brzeziny to małe miasto liczące ponad 12 tys. mieszkańców<sup>1</sup>. Leży w woj. łódzkim, jest siedzibą powiatu ziemskiego. Ośrodek znajduje się w zasięgu oddziaływania Łodzi i odgrywa ważną rolę w lokalnej sieci osadniczej. Przez miasto przebiega droga krajowa nr 72 łącząca Konin z Rawą Mazowiecką (przez Turek, Uniejów, Łódź, Brzeziny, Jeżów) Droga ta jest jednym z dwóch głównych połączeń między Łodzią a Warszawą. Natężenie ruchu na odcinku przebiegającym przez miasto sięga 16 tys. pojazdów na dobę<sup>2</sup>. Przez miasto przebiega również droga wojewódzka relacji Ozorków–Stryków–Brzeziny, łącząca wspomnianą drogę krajową z autostradą A2 w kierunku Poznania. Natężenie ruchu na tej drodze wynosi ok. 4 tys. samochodów na dobę<sup>3</sup>. Szkielet układu drogowego Brzezin uzupełniają: droga wojewódzka relacji: Brzeziny–Koluszki–Ujazd o natężeniu wynoszącym ok. 6,5 tys. pojazdów na dobę<sup>4</sup> oraz droga wojewódzka relacji Brzeziny–Jamno (o natężeniu ruchu, mierzonym w obrębie miasta, ponad 3 tys. pojazdów na dobę<sup>5</sup>). Wszystkie wymienione drogi zbiegają się w śródmieściu Brzezin lub w jego najbliższym otoczeniu.

## 2. Rozwój przestrzenny Brzezin

Koncentryczny układ komunikacyjny jest najczęściej wynikiem historycznego rozplanowania miasta. Brzeziny to przykład miasta o średniowiecznym układzie urbanistycznym, nieznacznie zmodyfikowanym w późniejszym czasie, m.in. przez likwidację ulic wychodzących z rynku (w północnej części w wyniku niekorzystnych warunków hydrogeologicznych, a w południowo-wschodniej części w wyniku wprowadzenia zabudowy przedłużającej południową pierzeję rynku) (por. ryc. 1).

Na początku XIV w. Brzeziny miały już dobrze rozwiniętą strukturę miasta lokacyjnego. W dokumencie z 1332 r. jest mowa o mieście Brzeziny wraz z jego przedmieściami i wsią o tej samej nazwie. Miasto lokacyjne posiadało plac rynkowy o trapezoidalnym kształcie, z którego odchodziło 8 ulic. Drogi te zaczynały swój bieg w narożnikach rynku. Już w tych czasach przez rynek przebiegały fragmenty ważnych dla Brzezin traktów<sup>6</sup>. W XVI w. została założona nowa jednostka osadnicza nazwana Nowym Miastem, położona na południe od starego miasta, przy trakcie z Piotrkowa Trybunalskiego do Łowicza (obecnie jest to ul. św. Anny). Obszarem węzłowym tego założenia był rynek o kształcie prostokąta leżącego na osi północ-południe. W tym samym stuleciu lokowano kolejne miasto. Był to Szydłowiec powstały wokół wyty-

<sup>1</sup> *Bank Danych Regionalnych*. GUS.

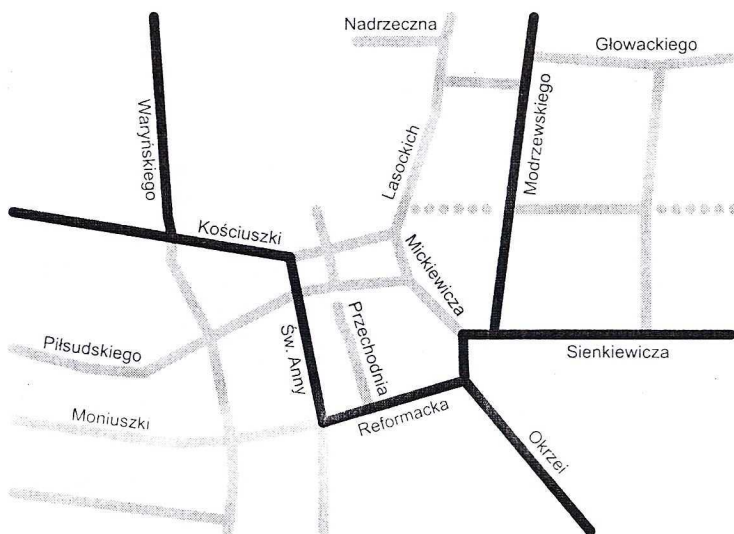
<sup>2</sup> Dane według Generalnego Pomiaru Ruchu GDDKiA z 2005 r.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> Kulesza (2001), s. 186.



Ryc. 1. Schemat układu komunikacyjnego śródmieścia Brzezin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Badziak (1997); Kulesza (2001); Kołodziej (2006), (ryc. 1-4).

czonego rynku o dość dużych rozmiarach, znajdującego się nieopodal obecnego skrzyżowania ulic Słowackiego i Waryńskiego. Powstanie tej jednostki osadniczej wiąże się z budową grobli na Mroźnicy i osuszeniu przyległych do niej terenów bagiennych. Szydłowiec, przez groblę, miał połączenie ze Starym Miastem.

Całość tego złożonego średniowiecznego układu uzupełniały przedmieścia: Górki, Zielonka i „osiedle dominialne”. Pierwsze z nich położone było na północny-wschód od rynku Starego Miasta, drugie leżało na zachód od rynku Nowego Miasta, zaś trzecie znajdowało się na południe od kościoła farnego i łączyło się ze Starym Miastem przez dzisiejszą ulicę Piłsudskiego (por. ryc. 2)<sup>7</sup>.

Poza średniowiecznymi elementami morfologii miasta na jego współczesny kształt złożyły się także późniejsze etapy rozwoju przestrzennego (m.in. powstanie terenów klasztornych o.o. Reformatów<sup>8</sup>, osady przemysłowej „Lasocin”<sup>9</sup>, oraz osiedli mieszkaniowych: jedno- i wielorodzinnych).

<sup>7</sup> Badziak (1997), s. 517-518.

<sup>8</sup> W związku ze sprowadzeniem do Brzezin w 1627 r. zakonu O.O. Reformatów ówczesny współwłaściciel miasta przekazał na jego działalność dużą nieruchomość wypełniającą wschodni fragment przestrzeni między Starym a Nowym miastem (obecnie okolice ulicy Reformackiej, Okrzei i Sportowej).

<sup>9</sup> W 1815 r. powstała osada Lasocin, która w pierwotnych zamierzeniach miała stać się kolonią lub nawet nowym miastem sukienniczym. Powstała ona w trójkącie między dzisiejszymi ulicami M. Curie-Skłodowskiej, Wojska Polskiego oraz Kilińskiego. Lasocin z wcześniej ukształtowaną tkanką miejską łączył się wzdłuż współczesnej ulicy Lasockich, która w północnym przebiegu *de facto* wchodziła w skład osady. U zbiegu ulic Lasockich, M. Curie-Skłodowskiej i Wojska Polskiego pobudowano drewniany kościół ewangelicki.



- |   |   |   |                                    |
|---|---|---|------------------------------------|
| + | kościóły  | — | droga krajowa                      |
| — | rzeki   | — | inne drogi                         |
| ■ | Nowe Miasto   | ■ | Stare Miasto                       |
| ■ | Szydłowiec  | ▨ | przedmieście „Górki”               |
| ▨ | osada „Lasocin”   | ▨ | przedmieście „dominalne”           |
| ▨ | przedmieście „Zielonka”                                     | ▨ | tereny klasztoru o.o. Reformatorów |
| ⋯ | hipotetyczna lokalizacja wsi przedlokacyjnej według Bergman |   |                                    |
| ⋯ | hipotetyczna lokalizacja wsi przedlokacyjnej według Kuleszy |   |                                    |

Ryc. 2. Relikty rozplanowania przestrzennego na obszarze Brzeziny

Średniowieczne procesy osadnicze ukształtowały śródmieście Brzeziny pozostawiając w jego planie wiele elementów, które odpowiednio wykorzystane mogą stanowić podstawę do planu przebudowy układu drogowego wewnątrz miasta, choć obecnie układ urbanistyczny śródmieścia znajduje się pod ochroną konserwatorską, przez to historyczne podziały działek oraz wytyczone ulice nie mogą być przekształcane.

### **3. Istniejące projekty przebudowy układu komunikacyjnego miasta**

Od wielu lat w opracowaniach planistycznych uwzględnia się powstanie obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 72, jednak liczne przeszkody wynikające z braku środków finansowych oraz zgody części mieszkańców regionu na przeprowadzenie trasy uniemożliwiają realizację tych inwestycji. Obecnie lokalizację obwodnicy miasta w zakresie szczegółowym reguluje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, jednak w wyniku opracowanych analiz i projektów wydaje się, że proponowane rozwiązanie nie będzie realizowane. Współcześnie trwają prace nad wyborem jednego z czterech wariantów przebiegu obwodnicy, której przebudowa jest niezbędna do rozpoczęcia procesu rewitalizacji śródmieścia. Umożliwi ona skuteczne skanalizowanie ruchu tranzytowego i „wyprowadzenie” go z historycznej tkanki miejskiej<sup>10</sup>.

W nieobowiązujących już planach miejscowych, projektowana była również droga umożliwiająca ominięcie śródmieścia od północy. Ulica ta miała połączyć ul. Głowackiego od ul. Modrzewskiego, przez skrzyżowanie z ul. Lasockich, z ul. Nadrzeczną i przebiegać dalej na zachód, przez dolinę Mroźcy, do ul. Waryńskiego. Obecne dokumenty planistyczne nie uwzględniają już tej drogi.

### **4. Proponowane zmiany układu komunikacyjnego miasta**

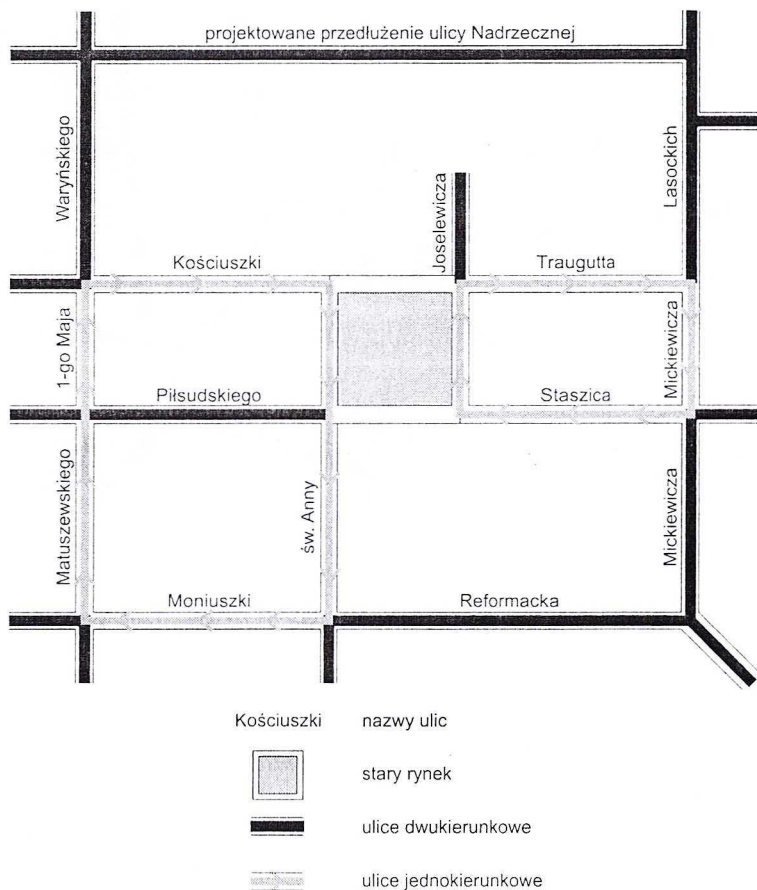
Zakładając, że w najbliższej przyszłości zostanie zrealizowana budowa obwodnicy miasta, natężenie ruchu kołowego w śródmieściu zostanie znacznie ograniczone. Zmniejszy to znacznie emisję spalin, siłę drgań oraz hałas. Dodatkowo, inwestycja ta wpłynie istotnie na poprawę bezpieczeństwa na drogach w centrum miasta.

Budowa obwodnicy nie rozwiąże jednak problemów komunikacyjnych w śródmieściu Brzezin związanych z ruchem lokalnym. Potrzebne są odpowiednie zapisy planistyczne i inwestycje drogowe mające na celu stworzenie obwodnicy śródmiejskiej, wyprowadzającej ruch ze ścisłego centrum. O ile na południe od śródmieścia rolę tę może odgrywać ulica Reformacka, o tyle na północy wskazane jest powrócenie do koncepcji budowy mostu na Mroźcy, który umożliwiłby poprowadzenie drogi o przebiegu równoleżnikowym na północ od śródmieścia. Wdrożenie tego rozwiązania umożliwiłoby odejście od koncentrycznego układu komunikacyjnego miasta, co odciążałoby śródmieście również w zakresie lokalnego ruchu samochodowego.

Dzięki realizacji tych dwóch kluczowych inwestycji otwiera się duże pole manewru w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych na obszarze postulowanej rewitalizacji. Umożliwiłoby to bowiem zamknięcie dla ruchu samochodowego połu-

---

<sup>10</sup> *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe...*

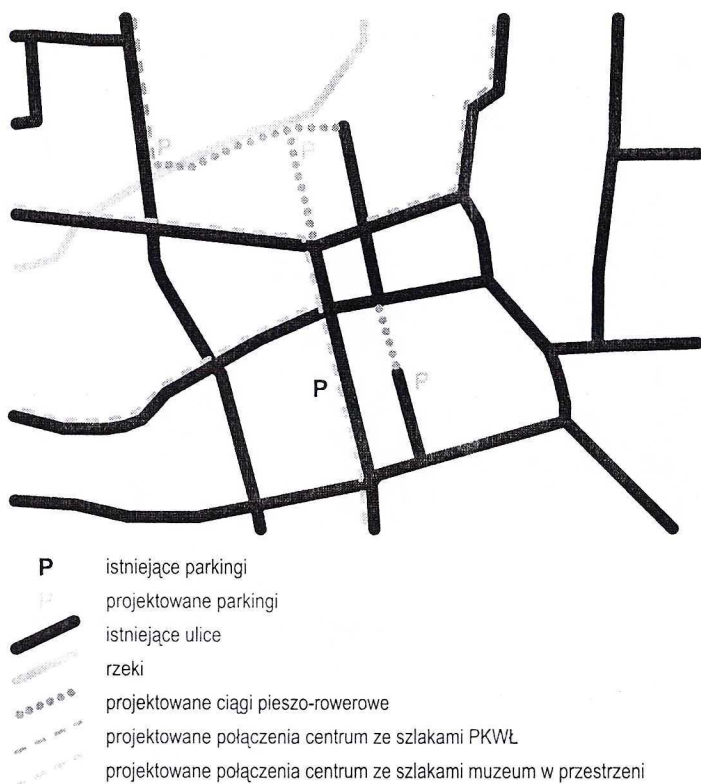


Ryc. 3. Model docelowego układu komunikacyjnego śródmieścia Brzeziny

dniowej i północnej części rynku, pozostawiając tylko uspokoiony ruch jednokierunkowy w jego zachodniej i wschodniej części.

Ulica biegnąca wzdłuż zachodniej pierzei rynku (obecnie fragment drogi krajowej nr 72) mogłaby zostać przekształcona w wąską jednokierunkową drogę prowadzącą ruch z południa na północ. Wymagałoby to zmiany organizacji ruchu na ul. Matuszewskiego i fragmentów ulic: Żeromskiego, Kościuszki i Moniuszki. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego we wschodniej części rynku byłoby możliwe przez zmianę organizacji ruchu na ulicach: Staszica, Mickiewicza i Traugutta. Efektem tych zmian byłby cyrkulacyjny układ komunikacyjny we wschodniej i zachodniej części śródmieścia (por. ryc. 3).

Przeprowadzenie tych zmian wraz z rewitalizacją rynku wpłynęłoby pozytywnie na atrakcyjność turystyczną zabytkowego śródmieścia oraz ożywiło pod względem gospodarczym ten rejon miasta. Wiązałoby się jednocześnie z potrzebą wygospodarowania nowych miejsc parkingowych. Według autorów mogłyby one powstać



Ryc. 4. Schemat projektowanych ścieżek pieszo-rowerowych w śródmieściu

wzdłuż ul. Przechodniej, Joselewicza i Waryńskiego, oraz ul. Św. Anny, gdzie dodatkowo potrzebny byłby remont istniejącego parkingu.

Całość nowego układu komunikacyjnego centralnej części miasta uzupełniałyby ciągi pieszo-rowerowe nawiązujące do pierwotnego – średniowiecznego układu i stanowiłyby swego rodzaju rekonstrukcję zabytkowej tkanki miasta (por. ryc. 4). Jeden z ciągów, projektowany w południowej części rewitalizowanego obszaru i ciągnący się z południowo-wschodniego narożnika rynku, mógłby łączyć się z ul. Przechodnią, przy której znajdowałaby się jedna ze śródmiejskich stref parkowania. Drugi szlak pieszo-rowerowy, wychodzący z północno-zachodniego narożnika rynku i zmierzający ku północy, mógłby łączyć się z kolejnym ciągiem biegnącym promenadą wzdłuż Mroźcy, łączącym równoleżnikowo ul. Joselewicza z ul. Waryńskiego. Rozwiązanie to umożliwiłoby powiązanie ze sobą dwóch stref parkowania, jednej przy ul. Joselewicza i drugiej przy ul. Waryńskiego.

Postulowane ciągi pieszo-rowerowe powinny być również zintegrowane ze szlakiem turystycznym Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich, biegnącym, w okolicach ul. Waryńskiego – w pobliżu granicy miasta. Wymagałoby to poprowadzenia szlaku biegnącego tą ulicą w kierunku centrum.

W okolicach Brzeziny jest obecnie realizowany projekt pt. *Muzeum w przestrzeni – wielokulturowe korzenie regionu łódzkiego*<sup>11</sup>. Niezwykle ważne z punktu widzenia powodzenia wspomnianego projektu jest jego powiązanie z centrum Brzeziny. Dlatego też autorzy proponują wytyczenie dodatkowych miejskich szlaków turystycznych biegnących ulicami: Łódzką i Kościuszki do kościoła farnego, a z tego miejsca dwóch jego odnóg, jednej biegnącej ul. Piłsudskiego i drugiej ul. Kościuszki. Ponownie łączyłyby się one w rynku Starego Miasta. Pierwsza z nitek projektowanej trasy przebiegałaby przez wieś przedkolacyjną w pobliżu kościołów: p.w. św. Krzyża i św. Ducha, zaś druga prowadziłaby przez dawne „przedmieście dominialne”, gdzie obecnie siedzibę ma muzeum regionalne. Z rynku szlak powinien być następnie poprowadzony ul. św. Anny w kierunku rynku Nowego Miasta i dalej na południe ul. św. Anny, lub na południowy-wschód ul. Sportową i ul. Okrzei w kierunku szlaku *Muzeum w przestrzeni*.

## Podsumowanie

Koncentryczny układ komunikacyjny nie jest typowy dla małych miast w Polsce, ale większość z nich, tak jak i Brzeziny, boryka się z problemem wyprowadzenia ruchu tranzytowego, który przebiega, przez ich centralną część, najczęściej rynek. Jednocześnie w wielu ośrodkach lokalnych są obecnie opracowywane projekty rewitalizacyjne, które będą wymagały przede wszystkim przekształcenia układu komunikacyjnego.

Przeprowadzenie tego procesu wymaga pokonania kilku podstawowych barier, przede wszystkim pozyskania środków finansowych na tak kapitałochłonne przedsięwzięcie. Ponadto, należy wyznaczyć nowe tereny o funkcji komunikacyjnej i na tej podstawie przekształcić obecny układ komunikacyjny. Następnie, odciążone centrum staromiejskie należy włączyć w sieć ciągów pieszych i rowerowych, co poprawi jego dostępność oraz wpłynie na atrakcyjność turystyczną.

Podsumowując, poprawna identyfikacja barier transportowych stojących na przeszkodzie procesom rewitalizacyjnym oraz znalezienie i przeprowadzenie efektywnych działań mających na celu ich pokonanie wydaje się obecnie kluczowym priorytetem dla małych miast w Polsce.

---

<sup>11</sup> Projekt *Muzeum w przestrzeni – wielokulturowe korzenie regionu łódzkiego* jest wspólnym pomysłem gmin: Brzeziny, Dmosin, Jeżów, Rogów i miasta Brzeziny z powiatu brzezińskiego oraz gminy Kozłuszki z powiatu łódzkiego wschodniego, zakładającym stworzenie koncepcji oraz wytyczenie szlaków turystycznych. Głównym celem projektu jest podniesienie turystycznej i rekreacyjnej atrakcyjności gmin biorących w nim udział, przez wykorzystanie historii i tradycji regionu. Podstawą jest zbudowanie produktu turystycznego, na podstawie wydarzenia, jakim była bitwa prusko-rosyjska z 1914 r. w historiografii znana jako Operacja Łódzka, lub Bitwa pod Brzezynami. Główną atrakcją ma być szlak prezentujący miejsca związane z tą bitwą. Dodatkowo, projektowane są jeszcze trzy szlaki: przyrodniczy, kulturowy oraz szlak kulinarny.

## Literatura

- Badziak K. (red.), 1997, *Brzeziny: dzieje miasta do 1995 roku*. Zarząd Miasta Brzeziny, Oddział Łódzki Polskiego Towarzystwa Historycznego, Brzeziny-Łódź.
- Dziadek S., 1991, *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Kołodziej J., 2006, *Odkrycia archeologiczne na tzw. Krakówku (XIV-XVII w.)*. „BIS Brzeziński Informator Samorządowy: Brzeziny, Dmosin, Jeżów, Rogów”, nr 35, (187).
- Kulesza M., 2001, *Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedrozbiorowym: dawne województwa łęczyckie i sieradzkie*. UŁ, Łódź.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Brzeziny*. Oprac.: Murawska E., Brzeziny 1999-2000.
- Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe budowy obwodnicy Brzezin w ciągu drogi krajowej nr 72 etap II*. Biuro projektowo-badawcze dróg i mostów Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o.
- Uchwała nr XXVII/120/04 Rady Miasta Brzeziny z 29 listopada 2004 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Brzeziny*.

### Strony internetowe:

- Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji: [www.siskom.waw.pl](http://www.siskom.waw.pl).
- Główny Urząd Statystyczny: [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl).
- Urząd Miasta Brzeziny: [www.brzeziny.pl](http://www.brzeziny.pl).
- Gmina Koluszki: [www.koluszki.pl](http://www.koluszki.pl).