



DOI: 10.21005/pif.2017.29.C-02

CITY CENTRE AS THE FORUM OF URBAN ACTIVITY – REACTIVATION OF URBAN SPACE

CENTRUM MIASTA JAKO FORUM MIEJSKIEJ AKTYWNOŚCI – REAKTYWACJA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Anna Majewska

dr inż. architekt

Politechnika Warszawska
Wydział Geodezji i Kartografii
Katedra Gospodarki przestrzennej i Nauk o Środowisku Przyrodniczym

ABSTRACT

Historical urban systems of cities are currently frequently associated with the “centre” – the centre of various services and place of the greatest activity of the residents. Unfortunately, city squares, constituting the “heart of the city”, serve people less and less, and are dominated by cars. The phenomenon can be observed based on the example of Mińsk Mazowiecki, a city with “two market squares”, where in spite of the conducted so-called revitalisation of the medieval square, it does not fulfil the assumed centre-forming role in the spatial structure of the city.

Key words: city centre, Mińsk Mazowiecki, revitalisation, spatial development.

STRESZCZENIE

Historyczne układy urbanistyczne miast, często utożsamiane są współcześnie z "centrum"- ośrodkiem wielorakich usług i miejscem największej aktywności mieszkańców. Niestety, place miejskie, stanowiące "serce miasta", coraz mniej służą ludziom, zdominowane przez samochody. Zjawisko to można zaobserwować na przykładzie Mińska Mazowieckiego, miasta z "dwoma rynkami", gdzie mimo przeprowadzonej tzw. rewitalizacji średniowiecznego placu, nie spełnia on zakładanej roli centrotwórczej, w strukturze przestrzennej miasta.

Słowa kluczowe: centrum miasta, Mińsk Mazowiecki, rewitalizacja, rozwój przestrzenny.

1. INTRODUCTION

Historically, cities developed at commercial trails, and later markets which have become the place of exchange of goods. Today, the oldest historical urban systems are usually associated with the "city centre" - the centre of various services and place of urban activity reflecting social relations in a given area and everyday life of people [2, p. 263], [11, p. 311]. The spatial structure of Polish cities, distorted by the idea of Socialist realism and modernism, is currently facing the difficulties related to chaotic building development and commercialisation of space [9, p. 38], [4, p. 23]. With the development of the automotive industry, the streets and squares of the "centre" gradually transformed into transport corridors where pedestrians had less and less rights. Following the example of Copenhagen [3, p.9-18], however, more and more cities, also in Poland, decide to transform the city centre into "traffic calmed zones" or pedestrian passages. Numerous forms of revalorisation of historical squares in the "centre" are undertaken. Unfortunately, in addition to aesthetic changes, no attempts are made to alter the functional development of ground floors of public buildings. Bringing life back to the "centre" and returning it to the residents should occur through interdisciplinary activities aimed at not only the introduction of spatial order in such regions, but also through steering of the location of service facilities, and incorporation of public spaces into a single structure at the scale of the entire city.

A good example of a city in which the "centre" moved with subsequent stages of its spatial development is Mińsk Mazowiecki near Warsaw, called the "city with two squares" (medieval and Renaissance). Like many cities in the zone of influence of large urban centres (in this case Warsaw), it is subject to strong pressure of urbanisation. The urban development is made more dense, and new areas are urbanised on the outskirts of the city. The city centre is characterised by the variability of forms of building development (not always attractive) and common presence of large-size advertisements and billboards. The objective of the paper is the analysis of problems and possibilities of reactivation of the historical cradle of the city remaining "forgotten", and possible corrective measures. The adopted methods of work have a character of analysis and conclusion. The research covers the performance of detailed studies and analyses of the existing building development based on own inventory and studied of cartographic and planning documents. The diagnosis of the existing state provides the basis for drawing conclusions concerning the development of public spaces aimed at returning them to the residents. Such guidelines can be of universal character, useful for the revalorisation of similar historical urban structures for the purpose of bringing life back to "dead space", and preserving their local identity.

2. CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF MIŃSK MAZOWIECKI

2.1. CITY DESCRIPTION

Mińsk Mazowiecki is a medium-sized poviat city (approximately 40 thousand residents), incorporated into the Warsaw Metropolitan Area. It is located approximately 39 km east of Warsaw, at railway Warsaw-Moscow (former Terespol Railway) and national road No. 92 (former so-called Brzeski tract or Warsaw road, currently ul. Warszawska). From the end of the 19th century, the city fulfilled an important industrial function. It is currently dominated by the sector of commerce, real estate management, building industry, and industrial processing. Due to its favourable location in terms of transport, the number of residents systematically grows. Many residents commute to workplaces in the capital. The source of spatial conflicts is the main road (ul. Warszawska) with high traffic intensity, generating difficulties for residents. North of the boundary of the city, a ring road was constructed, constituting a fragment of motorway A2. The ring road was expected to reduce urban traffic. As a result of a defective design of motorway exits, however, the intensity of traffic in ul. Warszawska did not decrease. The structure of the city (area of 1318 ha) is quite compact. It is dominated by single family housing from the pre-war

period (unfortunately subject to strong destruction) and modern ones built in different styles. Multi-family and service building development is particularly concentrated in the middle (central) part of the city. They are so-called blocks of flats from the Socialist period, supplemented with buildings constructed after 1990. The modern physiognomy of the city was dominated by multi-family and single-family housing with very diverse dimensions and architectonic style. This results in spatial chaos and lack of individualism (it is particularly visible in the city centre). Streets are dominated by cars, and public spaces are not very friendly for pedestrians (Fig. 1, 2).



Fig.1 Ul. Kościuszki – central street of the city, building development from the 1990's – no pedestrian areas. Source: Phot. Anna Majewska, 2016.

Ryc. 1 Ul. Kościuszki - centralna ulica miasta, zabudowa z lat 90. XX w. - brak miejsca dla pieszych. Źródło: Fot. Anna Majewska, 2016



Fig.2 Ul. Warszawska – dominated by cars and dividing the city in half. Source: Phot. Anna Majewska, 2016

Ryc. 2 Ul. Warszawska - zdominowana przez samochody i dzieląca miasto na pół. Źródło: Fot. Anna Majewska, 2016

2.2. HISTORICAL BACKGROUND

The modern layout of the city comprises three complexes: medieval *Mensko*, Renaissance *Sendomierz*, and a district related to the construction of the railway and railway station from the turn of the 19th and 20th century. The city's development was determined by its location at an important commercial trail from Warsaw towards Brześć and Ruthenia, and in 1421 it obtained city rights. The city developed laterally to the Srebrna River, in the direction from north to south. A modest plan was prepared with a rectangular market square (nowadays so-called Old Market Square). Its western side was adjacent to the river, and northern to the Warsaw tract, where a wooden church was built (today it is a brick church). On the axis of the road to Warsaw (ul. Topolowa), the palace of the owners of the city – the Miński Family – was constructed. In the 18th century, the Górki village was incorporated to the city, where a small market square was designated. On the other bank of the Srebrna River, in 1549, another city was founded, namely *Sendomierz*, with a rectangular market square (pl. Kilińskiego) and the surrounding building development in the square shape [5], [1, p.18-20] [7, p. 36-38]¹. The Karczewski tract ran from the middle of the southern side of the market square, along the axis (ul. Piłsudskiego). Out of the two cities separated by the Srebrna River, with market squares at a distance of only 200 m from each other, Mińsk turned out to be stronger. It absorbed *Sendomierz*. The regulation and paving of the "Warsaw road" (1818-1823) contributed to the economic development of Mińsk, although the new course of the road² strength-

1 The first trade settlement the trace of which is preserved in the shape of early medieval oval (ul. Kościelna). It developed on the right bank of the Srebrna River, at the river crossing and crossing of roads to Karczewie and from Warsaw to Siedlce. City rights based on the Kulm law - Jan from Gościańczyce – later the Minsk Family. *Sendomierz* private foundation of Mikołaj Wolski, *Sendomierz* Castellan.

2¹ the road obtained a new course excluding ul. Topolowa on the axis of which the palac was located. The tract run slightly diagonally through the northern edge of the Old Market Square, "cutting off the church".

ened the separation of the church and the park and palace complex from both of the market squares for many years. Modern traffic intensity and transformation of the former tract into a transit road results in a division of the historical urban plan, literally dividing the city “in half”. Further dynamic development of the city was related to the construction of the Terespol Railway (1866-67). Mińsk became an important industrial city, and in 1866 the seat of the Nowomiński powiat³. The city centre shifted towards the south and south west, with the main urban tract – ul. Karczewska (Piłsudskiego) running towards the railway station from the former Sandomierski market square. The area of the medieval city with the old market square gradually lost importance. Parcelation concerned the western and southern areas between the Warsaw road and building development of the old Mińsk, and rail tracks which developed a new city centre with the main street ul. Kościuszki (such a system functions until today) [1, p. 22]. At the beginning of the 19th century the city had a population of 529, in 1880 approximately 3 thousand, and in 1939 – 15 thousand. This is the greatest leap in the development of the city⁴. The layout of the historical streets and squares of the city, together with the preserved residential (wooden houses and tenement houses) and service buildings⁵, constitute the evidence of the cultural heritage of the city (see Fig. 3).

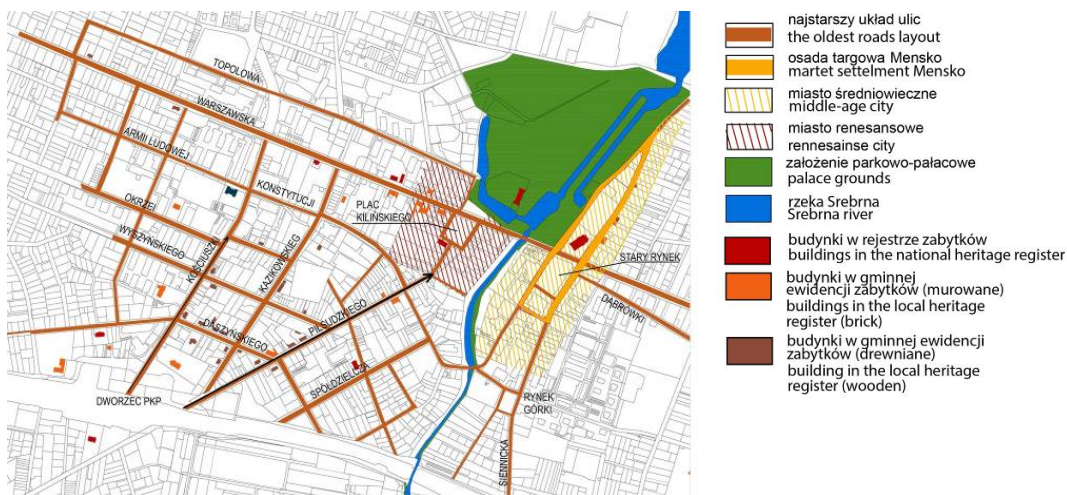


Fig. 3. Historical spatial pattern of the city with objects with cultural values. Source: own elaboration based on historical and urban planning studies[1],[5], [8]

Ryc. 3 Historyczny układ przestrzenny miasta z obiektami o wartościach kulturowych. Źródło: opracowanie własne na podstawie studiów historyczno-urbanistycznych oraz opracowań [1], [5], [8]

3. THE OLDEST CITY CENTRE – DIAGNOSIS OF THE EXISTING STATE

The building development of Mińsk largely survived the period of World War II. The most serious destruction concerned the area of wooden buildings in the ghetto located within the former medieval city (from the river to the market square). Therefore, this part of the city has been subject to strong transformations (Fig.4, 5). Due to the connection between the Sandomierz market square (pl. Kilińskiego) and the railway station (ul. Piłsudskiego)

³ The tsarist authorities changed the name to Nowo-Mińsk. At the end of the 19th century, south of the rail tracks, the largest industrial plant existing until today was constructed., namely Filia Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Machin i Odlewów K. Rudzki i Spółka w Warszawie (Fabryka Urządzeń Dźwigowych S.A.) as well as Zakład Przemysłu Metalowego I. Folgenesta,

⁴ In 1945, the city had a population of 10.5 thousand residents, in 1960 – approximately 20 thousand, in 1994 – approximately 34 thousand, and in 2010 – approximately 38.7 thousand. The area also increased – in 1967 it amounted to 832 ha, in 1986 -1311 ha, and in 2008 - 1318 ha – data obtained from the Municipal Office.

⁵ Among others parish church of the Birth of the Blessed Virgin Mary, Catholic Mariavite church, park and palace of the Dernałowicz Family, currently community centre, former starostwo, building of the National Education Commission, post office.

developed still in the 19th century, the square constitutes the supplementation of the modern city centre, although functions concentrated here do not correspond in terms of importance to those in the pre-war period⁶. The Old Market Square located on the other side of the Srebrna River remained on the side of the centre (Fig. 3, 6, 7a).



Fig. 4 Fragment of the city plan from 1930, showing building development around the Old and Sandomierski Market Squares. Source: Files of the City of Mińsk Maz, ref. 1975, Archive of the capital city of Warsaw /Otwock

Ryc. 4 Fragment planu miasta z 1930r. ukazujący zabudowę wokół Rynku Starego i Sandomierskiego. Źródło: Akta Miasta Mińsk Maz, syg. 1975, Archiwum m.st. Warszawy/Otwock



Fig. 5 Fragment of the city plan from 1960 with new multi-family building development introduced in the 1950s. Source: POGiK in Mińsk Maz

Ryc. 5 Ryc. 7 Fragment planu miasta z 1960 r. z nową zabudową wielorodzinną, wprowadzoną w latach 50. XX w. Źródło: POGiK w Mińsku Maz.

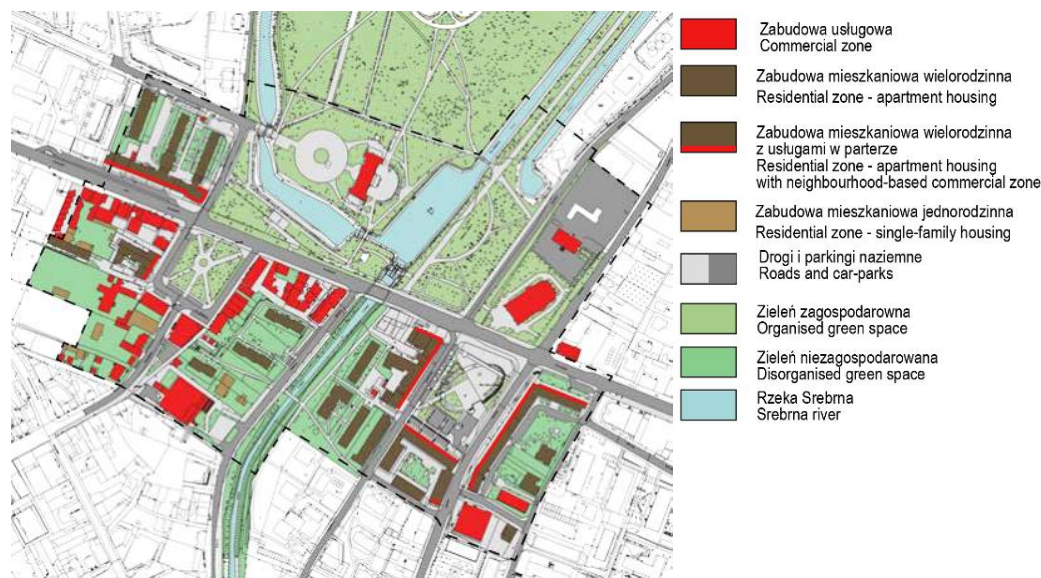


Fig. 6 Urban planning inventory of the oldest part of the city with two market squares: Stary and Sandomierski-2016.. Source: own elaboration on the basic map

Ryc. 6. Inwentaryzacja funkcjonalna najstarszej części miasta z dwoma rynkami: Starym i Sandomierskim-2016. Źródło: opracowanie własne na mapie zasadniczej.

The post-war reconstruction plans assumed the introduction of multi-family housing in the area of the medieval city and around the old market square in place of the wooden single-family houses located on narrow plots with preserved medieval parcellation. This changed the physiognomy of this historical square entirely (Fig. 4, 5). The conserva-

⁶ The tenement house, built in 1847 in accordance with the design by H. Marconi, hosted the seat of the Mińsk powiat (currently Sanitary and Epidemiological Station).

tion guidelines for the first plan from 1951 [7, p. 36-38] proposed ascribing different functions to the squares in Mińsk: commercial (Old Market Square), social (Górki Market Square), and administrative (Sendomierz Market Square). The guidelines were not implemented. Three-storey multi-family housing (part in the style of Socialist realism from the 1950's, and a younger part) completes the building development around the square well, although the former parcellation divisions were entirely destroyed. On the east side, the rhythm of the building development imitates them to a certain degree, whereas the west side, constructed in modern times, does not correspond with the former parcellation division. The dominant of the church is preserved on the axis of the square in spite of cutting it off by the national road (Fig. 6). The market square of Renaissance Sendomierz was transformed into a city square in the 19th century. The building development of the west and partly east side of the market square was destroyed during the war. Right after the war, an additional road connection was introduced running from the south-east corner (currently after constructing a service building here, it was liquidated) (Fig. 6) The pre-war building development emphasising the axial character of the exit from ul. Piłsudskiego (former ul. Karczewskiej) was destroyed, and its remains and new elements with different styles and dimensions cause spatial chaos in this important place (Fig.7c).



Fig. 7. Old city of. Mińsk - a), b) Old Square and Sendomierski Square separated from the park with barriers and cars, c) Exit from ul. Piłsudskiego – spatial chaos, d) Undeveloped 200 m fragment of ul. Warszawska connecting both of the market squares. Phot. A. Majewska 2016

Ryc. 7. Stare centrum Mińska - a) b) -Stary Rynek i rynek sendomierski w otoczeniu odgradzających barier i samochodów, c) wylot ul. Piłsudskiego - chaos przestrzenny, d) Niezagospodarowany 200 m fragment ul. Warszawskiej łączącej dwa rynki. fot. A. Majewska 2016

The Old Market Square was subject to the process of so-called revalorisation several years ago. New pavement and green areas were introduced, and part of the area was designated for a parking lot. The space, however, it not eagerly visited by the residents. Lack of proper management and spatial chaos along the fragment of ul. Warszawska (Fig.7d) connecting both of the historical squares, and additionally the presence of steel barriers separating the road with intensive traffic, making it impossible for pedestrians to cross the road (and on the side of the park anaesthetic temporary pavilions and advertisements), causes loss of landscape and functional connections between both of the squares with the palace and spatial coherence of this part of the city (Fig.7b). Manage-

ment of the east bank of the Srebrna River is not associated with the area of the park and squares due to the introduction of boulevards with benches. This reduces their role in the structuring of connections of public spaces of the city.

4. ANALYSIS OF THE POSSIBILITIES OF REACTIVATION OF HISTORICAL SQUARES

The two described historical city squares in Mińsk have constituted the most important public space and place of contact of residents for centuries. Currently, in spite of the conducted revalorisation works, in the opinion of residents, they are not friendly spaces. Planning cities was traditionally done in accordance with the order "life-space-buildings". This tendency is currently inverted [3, p. 198], considering that *cars can deprive streets of their identity and social life* [8, p. 237]. In many cities, the road network is restructured by means of removing parking places and creating pedestrian passages, cycling paths, and traffic calmed zones [3, p. 11]. One of the most important tasks aimed at "returning to life of urban space" are therefore changes related to transport (directing transit traffic to the city's ring road, change of category of ul. Warszawska, and liquidation of steel barriers), and reduction of traffic and parking spaces for cars on the squares. The city's life is largely affected by the outskirts of the city, and particularly attractive ground floors of buildings. Walking in space where ground floors are monotonous, changing not more seldom than every 5-6 m is not interesting for the users [3, p. 77]. The analysis of the management of the Mińsk market squares showed that a serious problem concerns "passive barriers" and service ground floors of buildings, separated from the interior parts of squares with roads with car traffic and parking spaces. The functions of the service facilities on ground floors of the buildings on the edges of squares are also not very interesting for the users⁷ (Fig. 8).



Fig.8 Old Market Square and Kilińskiego Square, Functional inventory of the oldest part of the city, with marked active and passive facades. Source: own elaboration on the basic map.

Ryc.8. Zagospodarowanie Starego rynku (a) i Placu Kilińskiego (b)- bierne i aktywne fasady. Źródło: opracowanie własne na mapie zasadniczej

- parkingi
car parks
- bierne fasady
passive facade
- aktywne fasady
active facade
- bariery odgradzające ul. Warszawską
fences dividing Warszawska street

⁷ Several grocery stores, three hair stylists, laundry, second-hand and Chinese clothing shops, "Kasa Stefczyka" Lombard, post office

One gastronomic point functions on the old square, and another on pl. Kilińskiego, both with no beer gardens outside the buildings due to road traffic. Both of the market squares also require not only careful maintenance of pavements and green areas (which is obviously also important), but also management of the aesthetics of facades and functional diversity of the service facilities in order to provide residents with the possibility of an attractive way of spending their free time.

5. FINAL CONCLUSIONS

Modern cities willing to provide their residents with comfort of life and enable conducting diverse social activities must strive for the reactivation of the urban space. Centres of cities and districts are frequently depopulated degraded spaces, particularly if they are historical districts with building development not meeting modern standards, but often reflecting the cultural landscape of the city. Negative accumulated throughout years phenomena in central zones can be corrected as a result of revitalisation works. They lead to the “retrieval of space” for residents and potential tourists [6, p. 52]. Mińsk Mazowiecki is a city with a high potential for development. Its number of residents is continuously growing, and the demographic structure is favourable – dominated by people in the productive age and children – potential users of urban spaces. The discussed market squares cannot be called “degraded space”. On the contrary, attempts of the city authorities to improve the quality of the space are evident. However, activities aimed at the elimination of tedious car traffic and increase of the attractiveness and multi-functionality of the space management are lacking, although necessary for creating friendly urban space [8, p. 236], [3, p. 75]. The development of local urban landscape expressing the specific genius loci of a given place is also of particular importance [10, p. 38].



Fig. 9. Forum of urban activity. a) Barcelona st. Jaume Square, b) Trois, Old Market Square. Source: Phot. A. Majewska 2013

Ryc. 9. forum miejskiej aktywności. a) Barcelona plac. św. Jaume b) Trois, Rynek miejski. Źródło: Fot. A. Majewska 2013

CENTRUM MIASTA JAKO FORUM MIEJSKIEJ AKTYWNOŚCI - REAKTYWACJA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

1. WSTĘP

Historia rozwoju miast pokazuje, że powstawały one przy szlakach handlowych, a później rynkach, które stały się głównym miejscem wymiany towarowej. Najstarsze, historyczne układy urbanistyczne, utożsamiane są dziś często z "centrum miasta" -ośrodkiem wielorakich usług i miejscem miejskich aktywności, które odzwierciedla stosunki społeczne na danym obszarze i codzienne życie ludzi [2, str. 263], [11, str. 311]. Struktura przestrzenna miast polskich, zniekształcana poprzez idee socrealizmu i modernizmu obecnie zmagają się z trudnościami związanymi z chaotycznym zagospodarowaniem i komercjalizacją przestrzeni [9, str. 38], [4, s. 23]. Wraz z rozwojem motoryzacji, ulice i place "centrum" coraz bardziej zmieniały się w korytarze transportowe, w których piesi mieli coraz mniej praw. Jednak, za przykładem Kopenhagi [3, str.9-18], coraz więcej miast, również w Polsce, decyduje się na przekształcenie centrum miasta w strefy "uspokojonego ruchu" lub piesze pasáže. Podejmowane są też liczne próby rewaloryzacji historycznych placów "centrum". Niestety, często poza zmianami estetycznymi, nie próbuje się ingerować w zagospodarowanie funkcjonalne parterów budynków przyulicznych. Przywracanie życia "centrum" i oddanie go mieszkańcom, powinno odbywać się poprzez działania interdyscyplinarne mające na celu nie tylko wprowadzenie ładu przestrzennego w tych rejonach, ale również poprzez sterowanie lokalizacją obiektów usługowych oraz powiązaniem przestrzeni publicznych w jednolitą strukturę w skali całego miasta.

Dobrym przykładem miasta, w którym "centrum" przemieszczało się wraz z kolejnymi etapami jego rozwoju przestrzennego, jest podwarszawski Mińsk Mazowiecki, "miasto o dwóch rynkach" (średniowiecznym i renesansowym). Jak wiele miast w strefie wpływów dużych ośrodków miejskich (w tym wypadku Warszawy) podlega on silnej presji urbanizacyjnej. Dogęszczana jest zabudowa miejska oraz urbanizowane są nowe tereny, na obrzeżach miasta. Centrum miasta charakteryzuje się różnorodnością form zabudowy (nie zawsze atrakcyjnej) oraz upowszechnieniem wielkoformatowych reklam i szyldów. Celem pracy jest analiza problemów i możliwości reaktywacji, pozostającego na uboczu historycznego załączka miasta oraz propozycja działań naprawczych. Przyjęte metody pracy mają charakter analityczno - wnioskowy. Badania obejmują wykonanie szczegółowych studiów i analiz istniejącego zagospodarowania, na podstawie własnej inwentaryzacji oraz studiów opracowań kartograficznych i planistycznych. Część wnioskowa pracy, oparta jest o diagnozę stanu istniejącego, co jest podstawą do wyciągnięcia wniosków dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych, aby przywrócić je mieszkańcom. Wytyczne te mogą mieć charakter uniwersalny, przydatny dla rewaloryzacji podobnych historycznych struktur miejskich, aby ożywić często "martwą przestrzeń", a także zachować ich lokalną tożsamość.

2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU MIŃSKA MAZOWIECKIEGO

2.1. Charakterystyka miasta

Mińsk Mazowiecki to miasto powiatowe o średniej wielkości (ok. 40 tys. mieszkańców), zaliczone do Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego. Położone jest ok. 39 km na wschód od Warszawy, przy linii kolejowej Warszawa – Moskwa (dawna Kolej Terespol-ska) oraz drodze krajowej nr 92 (dawny trakt tzw. Brzeski lub szosa warszawska, obecnie ul. Warszawska). Miasto od końca XIX w. pełniło ważną funkcję przemysłową, obecnie dominują tu: sektor handlowy, obsługi nieruchomości, budownictwa, przetwórstwa przemysłowego. Korzystne położenie komunikacyjne powoduje, że liczba mieszkańców systematycznie wzrasta. Wielu mieszkańców dojeżdża do pracy, do stolicy. Źródłem konflik-

tów przestrzennych jest arteria (ul. Warszawska), o znacznym natężeniu ruchu, która generuje utrudnienia dla mieszkańców. Na północ od granicy miasta powstała obwodnica, stanowiąca fragment autostrady A2, która w założeniu miał odciążać ruch miejski, jednak w wyniku wadliwego zaprojektowania zjazdów autostradowych, nie zmniejszyła się intensywność ruchu na ul. Warszawskiej. Struktura miasta (powierzchnia to 1318 ha) jest dość zwarta. Dominuje tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, są to budynki drewniane przedwojenne (ulegają one niestety silnej destrukcji) oraz współczesne murywane o różnych stylach. Zabudowa wielorodzinna i usługowa skoncentrowana jest głównie w środkowej (centralnej) części miasta. Są to tzw. bloki z czasów socjalistycznych, uzupełnione budynkami, które powstały po 1990 r. Współczesna fizjonomia miasta została zabudowana przez zabudowę wielorodzinną i jednorodziną o bardzo różnorodnych gabarytach i wystroju architektonicznym, co powoduje chaos przestrzenny i brak indywidualizmu (jest to szczególnie widoczne w centrum miasta). Na ulicach dominuje ruch samochodowy, a przestrzenie publiczne nie są zbyt przyjazne dla pieszych.(ryc.1,2)

2.2. Uwarunkowania historyczne

Współczesny układ miasta tworzą właściwie trzy zespoły: średniowieczne *Mensko*, renesansowy *Sendomierz* oraz dzielnica związana z budową kolei i dworca, z przełomu XIX i XX w. Rozwój miasta, lokowanego w 1421 r., uwarunkowany był położeniem przy ważnym trakcie handlowym, z Warszawy w kierunku Brześcia i Rusi. Miasto rozwijało się równoległe do rzeki Srebrnej, w kierunku północ - południe. Wytyczono skromny plan z prostokątnym rynkiem (dziś tzw. Stary Rynek), którego zachodnia pierzeja oparta była o rzekę, a północna o trakt warszawski, przy którym zlokalizowano drewnianą farę (obecnie jest to kościół murywany). Na osi drogi do Warszawy (ul. Topolowa) usytuowano pałac właścicieli miasta - Mińskich. W XVIII w. do miasta przyłączono wieś Górki, gdzie wytyczono mały plac rynkowy. Na drugim brzegu rzeki Srebrnej, w 1549 r., powstało drugie miasto *Sendomierz*, z prostokątnym rynkiem (pl. Kilińskiego) i otaczającym go układem zabudowy w kształcie kwadratu [5], [1, str.18-20], [7, str. 36-38]⁸. Z środka południowej pierzei rynku, osiowo, wychodził trakt karczewski (ul. Piłsudskiego). Z dwóch miast, przedzielonych rzeką Srebrną, których rynki oddalone były od siebie tylko o 200 m, silniejszym okazał się Mińsk, który wchłonął *Sendomierz*. Regulacja i utwardzenie "szosy warszawskiej" (1818-1823), wpłynęła na rozwój gospodarczy Mińska, jednak nowy przebieg drogi⁹ na wiele lat utwalił odcięcie kościoła i założenia parkowo - pałacowego od dwóch rynków. Współczesne natężenie ruchu samochodowego i przekształcenie dawnego traktu w drogę tranzytową, powoduje przecięcie historycznych założeń miejskich, dosłownie dzieląc miasto "na pół". Dalszy, dynamiczny rozwój miasta związany był z budową Kolei Terespolskiej (1866-67). Mińsk staje się ważnym miastem przemysłowym, a w 1866 r. siedzibą powiatu nowo-mińskiego¹⁰. Środek ciężkości miasta przesuwa się w kierunku południowym i południowo zachodnim, z głównym ciągiem miejskim - ulicą Karczewską (Piłsudskiego) wyprowadzoną w kierunku dworca kolejowego z dawnego rynku sendomierskiego (ryc.3). Stopniowo tereny miasta średniowiecznego ze starym rynkiem tracą na znaczeniu. Parcelowane były tereny zachodnie i południowe pomiędzy szosą warszawską i zabudowaniami starego Mińska, a torami kolejowymi, które to utworzyły nowe centrum miasta, z główną ulicą Kościuszki (układ ten funkcjonuje do dziś) [1, str. 22]. Miasto na początku XIX w. zamieszkiwało 529 osób, w 1880 r. ok. 3 tys. A w 1939 r. - 15 tys. mieszkańców. W całej historii miasta jest to jego największy skok

⁸ Pierwsza osada targowa, której ślad zachował się w kształcie wczesnośredniowiecznej owalnicy (ul. Kościelna), rozwinęła się na prawym brzegu rzeki Srebrnej, w miejscu przeprawy i skrzyżowanie dróg do Karczewia i z Warszawy do Siedlec. Lokacja, na prawie chełmińskim - Jan z Gościańczy. - później rodzina Mińskich. *Sendomierz* fundacja prywatna Mikołaja Wolskiego, kasztelana sendomierskiego.

⁹ drodze nadano nowy przebieg z wyłączeniem ul. Topolowej, na osi której znajdował się pałac. Trakt przeciął lekkim ukosem północną pierzeję Starego Rynku, "odcinając kościół"

¹⁰ władze carskie zmieniły nazwę na Nowo - Mińsk. Po południowej stronie torów powstał największy, istniejący do dziś, zakład Filia Towarzystwa Akcyjnego Fabryki Machin i Odlewów K. Rudzki i Spółka w Warszawie (Fabryka Urządzeń Dźwigowych S.A.) oraz Zakład Przemysłu Metalowego I. Folgenesta,

rozwojowy¹¹. Układ historycznych ulic i placów miasta, wraz z zachowanymi budynkami mieszkalnymi (domy drewniane i kamienice) oraz usługowymi¹². dziś stanowią o dziedzictwie kulturowym miasta (p. ryc. 3).

3. ANALIZA MOŻLIWOŚCI REAKTYWACJI HISTORYCZNYCH PLACÓW

Opisane dwa historyczne mińskie place miejskie przez wieki pełniły rolę najważniejszej przestrzeni publicznej i miejsca kontaktów społecznych mieszkańców. Obecnie, mimo przeprowadzonych prac rewaloryzacyjnych, w opinii mieszkańców, nie są to przestrzenie przyjazne zachęcające do odwiedzania. W planowanie miast, które tradycyjnie odbywało się zgodnie z porządkiem "życie - przestrzeń - budynki", współcześnie następują odwrócenie tych tendencji [3, str. 198]. Mając na uwadze, że *samochody są w stanie pozbawić ulice własnej tożsamości i życia społecznego* [8, str. 237]. W wielu miastach, restrukturyzuje się sieć uliczną, usuwając miejsca postojowe i tworząc piesze pasaże, ścieżki rowerowe i strefy uspokojonego ruchu [3, str. 11]. Jednym z najważniejszych zadań mających na celu "przywrócenie życia przestrzeni miejskiej", są więc zmiany transportowe (skierowanie ruchu tranzytowego na obwodnice miejską, zmiana kategorii ulicy Warszawskiej i likwidacja stalowych barier), oraz ograniczenie ruchu i postoju samochodów indywidualnych na placach.

Duży wpływ na życie miejskie mają tzw. krawędzie miasta, szczególnie atrakcyjne partery budynków. Chodzenie tam gdzie partery są monotonne, zmieniające się rzadziej niż 5-6 m jest dla uczestników przestrzeni nieciekawe [3, str. 77]. Analiza zagospodarowania mińskich placów wykazała, że ich znaczącym problemem są "bierne fasady" oraz usługowe partery budynków, odgrudzone od wnętrza placów ulicami z ruchem samochodowym i miejscami postojowymi. Również funkcje lokali usługowych, w parterach budynków, w pierzejach placów, nie są dla użytkowników zbyt interesujące¹³. (ryc. Na starym rynku funkcjonuje jeden lokal gastronomiczny, a na pl. Kilińskiego drugi, oba bez "ogródków" na zewnątrz lokalu, gdyż uniemożliwia to ruch uliczny. Na obydwu rynkach niezbędna jest też dbałość nie tylko o zagospodarowanie posadzek i terenów zieleni, (co też jest oczywiście ważne), ale o estetykę fasad i różnorodność funkcjonalną lokali usługowych, aby zapewnić mieszkańcom możliwość atrakcyjnego spędzenia czasu.

4. WNIOSKI KOŃCOWE

Współczesne miasta, chcąc zapewnić mieszkańcom komfort życia i umożliwić prowadzenie różnych aktywności społecznych, muszą dążyć do reaktywacji przestrzeni miejskiej. Centra miast i dzielnic, które świadczą o kulturowym krajobrazie miasta, to często wyludniająca się przestrzeń zdegradowana, szczególnie, gdy są to dzielnice historyczne z zabudową, która nie spełnia współczesnych standardów. W wyniku prac rewitalizacyjnych, negatywne, skumulowane przez lata zjawiska w strefach centralnych można naprawiać i w efekcie dochodzi do "odzyskiwania przestrzeni" dla mieszkańców i potencjalnych turystów [6, str.52]. Mińsk Mazowiecki to miasto dużym potencjale rozwojowym. Jego liczba mieszkańców ciągle się zwiększa, a struktura demograficzna jest korzystna – przeważają tu ludzie w wieku produkcyjnym i dzieci - potencjalni użytkownicy miejskich przestrzeni. Trudno nazwać dwa opisane place "przestrzenią zdegradowaną", przeciwnie widać starania Władz miasta o dobrą jakość tej przestrzeni. Jednak zabrakło działań mających na celu eliminację uciążliwego ruchu samochodowego i dbałość o podniesienie

¹¹ w 1945 r. miasto liczyło 10,5 tys. Osób, w 1960 - ok. 20 tys., w 1994 – ok. 34 tys., a w 2010 – około 38,7 tys. Obszar, który w 1967r. wynosił 832 ha, w 1986r. -1311 ha, a w 2008r. 1318 ha - dane z Urzędu Miasta.

¹² m. in. kościół parafialny pw. Narodzenia NMP, kościół mariawitów, założenie parkowe i pałac Dernałowiczów (ostatnich właścicieli miasta) obecnie dom kultury, starostwo, budynek Komisji Edukacji Narodowej, poczta.

¹³ Kilka sklepów spożywczych, trzech fryzjerów, pralnia, sklepy z używaną i chińską odzieżą, "Kasa Stefczyka" lombard, poczta

atrakcyjności i wielofunkcyjności zagospodarowania, co jest niezbędne do stworzenia przyjaznej przestrzeni miejskiej [8, str. 236], [3, str. 75]. Szczególne znaczenie ma też *tworzenie lokalnego krajobrazu miejskiego, wyrażającego specyficzne genius loci danego miejsca* [10, str. 38].

BIBLIOGRAPHY

- [1] Benko M.: Sandomierz miasto nieznane, czasopismo, w: Miasto nr 12, Polskie Wydawnictwa Gospodarcze, Warszawa, 1951, s. 18-22
- [2] Chmielewski, J.M.: Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2001, s. 263. ISBN: 83-7207-534-4
- [3] Gehl J.: Miasta dla ludzi. Wydawnictwo RAM, Kraków. 2014, ISBN: 978-83-928610-4-1
- [4] Gzell S., Wykłady o współczesnej urbanistyce. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa. 2015. ISBN: 978-83-7814-327-7
- [5] Kłosek Kozłowska D.: Wytyczne urbanistyczno - konserwatorskie opracowane do Planu Miejsowego Mińska Maz., Warszawa, 1994, maszynopis i rysunek w archiwum Urzędu Miasta
- [6] Karwińska, A. Gospodarka Przestrzenna. Uwarunkowania społeczno - kulturowe, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2008. ISBN: 978-83-01-15445-5.
- [7] Lutostańska A., Mińsk Mazowiecki - Jedno Miasto?. Studium historyczno - urbanistyczne Mińska Mazowieckiego i Sandomierza. Wydawnictwo Towarzystwa Przyjaciół Mińska Mazowieckiego, Mińsk Maz., 2012. ISBN: 978-83-9287-48-9-8
- [8] Montgomery Ch., 2015, Miasto szczęśliwe. Wydawnictwo "Wysoki Zamek", Kraków. ISBN: 978-83-941434-2-8
- [9] Paszkowski Z., Miasto Idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną. Wyd. Universitas, Kraków, 2011, ISBN: 978-83-242-1656-7
- [10] Pluta K.: Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2012, ISBN 978-83-7814-044-3
- [11] Wolaniuk A.: Centra miast, w: Liszewski S., Geografia urbanistyczna. PWN, Warszawa, 2012 s. 301-341, ISBN: 978-83-01-17024-0
- [12] Z materiałów kartograficznych: plan miasta z 1861r. i 1960r., mapa zasadnicza w wersji cyfrowej z 2010r - PODGiK Mińsk Maz, plan miasta z 1928r. - Archiwum m.st. Warszawy oddział w Otwocku

AUTHOR'S NOTE

XZ PhD, Eng. of Architecture Anna Majewska is a graduate of the Architecture Department of Warsaw University of Technology; currently she is an associate professor in the Department of Spatial Management and Environment Sciences of the Institute of Geodesy and Cartography in the Warsaw University of Technology. She teaches design classes from the urban studies and the spatial planning in the area of interest and researches is the history of the urban studies and the building rehabilitation.

O AUTORZE

Dr inż. arch. Anna Majewska jest absolwentką wydz. Architektury PW, obecnie jest adiunktem w Katedrze Gospodarki Przestrzennej Wydziału Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej. Prowadzi zajęcia projektowe z urbanistyki i planowania przestrzennego. W sferze zainteresowań i prac badawczych znajdują się przeobrażenia historycznych struktur urbanistycznych, w tym centrów miast oraz rehabilitacja zabudowy.

Kontakt | Contact: anna_majewska@vp.pl)