
Problemy funkcjonowania placu miejskiego w Karczewie w świetle współczesnych potrzeb lokalnej społeczności

Izabela Sobierajska, Małgorzata Ewa Sikorska

STRESZCZENIE

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie współczesnych problemów zagospodarowania i funkcjonowania Rynku Zygmunta Starego w Karczewie, ze szczególnym uwzględnieniem historycznych nawarstwień i aspektów jego rozwoju, związanych z wielowiekową tradycją handlową rynku.

Lokacyjny rynek karczewski od końca XVI wieku do początku wieku XX był główną przestrzenią reprezentacyjną oraz przede wszystkim targową miasta. Zlokalizowany został na zachód od wcześniejszego placu targowego, jeszcze przedlokacyjnego. W XVIII wieku znowu na zachód, tym razem od Rynku, powstał kolejny plac miejski, również będący targowiskiem. Wszystkie 3 przestrzenie placów położone były przy głównym szlaku handlowym wschód-zachód, prowadzącym do przeprawy przez Wisłę.

W drugiej połowie wieku XX Rynek został przekształcony z przestrzeni historycznie targowej na przestrzeń wielofunkcyjną, na którą niejako składają się: zieleniec, parking miejski oraz przestrzeń służąca dla organizacji imprez masowych. Te funkcje różnorodnie wprowadzone w różnych częściach rynku spowodowały w efekcie jego całkowicie niespójny obraz, spotęgowany przez zabudowę zrealizowaną w centrum przestrzeni rynku w pierwszej i drugiej połowie XX wieku – dzielącą rynek na 3 główne części o wspomnianych funkcjach. Charakter i jakość tej zabudowy nie odpowiada randze centralnego planu miejskiego, który przestał być na co dzień główną i tętniącą życiem przestrzenią publiczną miasta.

Dodatkowo na obniżenie znaczenia placu wpływa fakt, że główne centrum administracyjne miasta zlokalizowane jest obecnie około 250-300 metrów na zachód od Rynku.

Kolejnym ważnym problemem jest ruch tranzytowy, także ciężki, prowadzony śladem dawnego traktu handlowego na kierunku wschód-zachód przez centrum miasta, w tym przez przestrzeń Rynku.

Artykuł zawiera ogólne sugestie proponowanych działań rewitalizacyjnych, mających na celu ujednoczenie kompozycyjne obszaru całego Rynku, wskazując potencjalne błędy, które pojawiły się przy podobnych działaniach obejmujących historyczne place miejskie.

Wprowadzenie

Współczesny Karczew to małe miasteczko, położone na południowy wschód od Warszawy, będące siedzibą gminy miejsko-wiejskiej. Ludność miasta liczy około 10,3 tys. mieszkańców, zaś całej gminy – około 16 tys. mieszkańców.

W swojej długiej historii, od XIII wieku do czasów współczesnych, miasto przeszło wiele faz rozwoju – od małej wioski poprzez renesansowe lokacyjne miasteczko handlowe, główną osadę handlową rozległych dóbr ziemskich. W wieku XX miasto przeżyło rozbudowę o duże osiedla wielorodzinne, co doprowadziło do przestrzennego „sklejenia” Karczewa z rozwijającym się na północ od niego, młodym i 3-krotnie już większym Otwockiem.

Znaczny spadek znaczenia Karczewa w sieci osadniczej na przestrzeni ostatnich 100 lat, jak i silne poczucie lokalnego patriotyzmu mieszkańców miasta i gminy, skutkują poszu-

kiwaniami lokalnej tożsamości, podkreśleniem odrębności lokalnej społeczności, zwłaszcza przez mieszkańców osiadłych tutaj od pokoleń.

Jednym z najważniejszych aspektów tych oczekiwań jest poszukiwanie tożsamości samego miasta Karczewa, w tym jego centralnych przestrzeni publicznych, silnie zdegradowanych na przestrzeni ostatnich 70 lat. Układ tych przestrzeni tworzą dwa główne place miejskie: przedlokacyjny plac „Starego Miasta” oraz lokacyjny, renesansowy Rynek Zygmunta Starego, nanizane na historyczny trakt prowadzący do przeprawy przez Wisłę. Przez stulecia obie te przestrzenie pełniły funkcje reprezentacyjne oraz targowe, zanikłe w połowie XX wieku. Od tego czasu znaczenie tych przestrzeni w mieście zmalało, a dodatkowo wprowadzona w przestrzeń rynku renesansowego nowa, mało wartościowa zabudowa, doprowadziła do sztucznego i całkowicie przypadkowego podziału tego rynku. Przeprowadzenie rewitalizacji placu to teraz jedno z głównych zadań, stojących przed władzami gminy. Przed analogicznymi wyzwaniem staje obecnie szereg miast historycznych w Polsce, w których place miejskie, po utracie pierwotnej funkcji, przestają pełnić znaczącą rolę w przestrzeni miejskiej.

Artykuł ma wskazać możliwe kierunki i zasady rewitalizacji Rynku Zygmunta Starego w Karczewie, po wcześniejszym przestudiowaniu obecnego zagospodarowania i funkcjonowania tego placu oraz po przeanalizowaniu oczekiwań mieszkańców. Artykuł jest więc studium przypadku konkretnej, jednostkowej potrzeby rewitalizacji przestrzeni publicznej.

Na podstawie dostępnej literatury przeanalizowano znaczenie w mieście oraz funkcje, jakie pełnił Rynek Zygmunta Starego w Karczewie od XV wieku do czasów współczesnych, w tym znaczenie rynku w systemie przestrzeni publicznych w mieście. Opierając się na literaturze, jak i na własnych i zasłyszanych od mieszkańców spostrzeżeniach, opisano przekształcenia, jakim podlegał rynek w wieku XX oraz oczekiwania mieszkańców, co do przekształceń placu. Uwzględniono w tym reakcje na propozycje rewitalizacji, przedstawione przez Studentów w ich pracach konkursowych.

Rys historyczny

Karczew, położony na południowy wschód od Warszawy, to jedno z najstarszych miast Mazowsza, lokowane w 1548 roku obok wcześniejszej osady targowej Karczewo, należącej wraz z rozległymi dobrami do rodu Karczewskich.

Do tego czasu Karczew był osadą położoną przy przeprawie przez Wisłę, zwanej Przewozem Karczewskim, na przecięciu najważniejszych szlaków handlowych południowego Mazowsza: Szlaku Bursztynowego na kierunku północ – południe oraz szlaku handlowego z Rusi Kijowskiej na kierunku wschód – zachód. Liczne sąsiednie osady rozwijały się wzdłuż doliny Wisły na terenach wycinanej stopniowo puszczy – powstały do dziś zachowane Kołbiel, Glinianka, Osieck, Ostrówiec, Sobiekursk i Dziecinów.

Osada przedlokacyjna istniała i rozwijała się w rejonie obecnego Starego Miasta, a jej głównym ośrodkiem był położony w sąsiedztwie kościoła rozległy plac targowy. Handlowano głównie płodami rolnymi, które wytwarzali okoliczni chłopcy, jak i innymi produktami,

Ryc. 1. Elementy historycznego rozplanowania, zachowane w układzie przestrzennym Karczewa



Opracowanie: Izabela Sobierajska

w tym rzemieślniczymi. Przy placu tym funkcjonowały liczne karczmy. To dzięki targom rosło znaczenie Karczewa i ich tradycja została utrzymana po nadaniu mu praw miejskich (prawo chełmińskie) przez króla Zygmunta Starego [Podhorecki, 1998]. Pierwotny plac targowy zachował się jako istotna przestrzeń publiczna w strukturze miasta.

Nowy zespół lokacyjny powstał na zachód od Starego Miasta, a jego główną przestrzenią stał się nowy plac miejski – dzisiaj noszący nazwę Rynku Zygmunta Starego. W dokumencie królewskim, nadającym prawa miejskie, ustanowiono dwa doroczne jarmarki: na św. Wita (15 czerwca) oraz na św. Bartłomieja (24 sierpnia), a także targ cotygniowy w soboty, jednocześnie zwalniając mieszkańców na okres 20 lat od opłat targowych oraz od podatku zwanego „szos” (odpowiednik dzisiejszego podatku od gruntów i budynków, płacony na rzecz skarbu państwa). Lokacja nowego miasta oraz zwolnienia podatkowe przyczyniły się do szybkiego rozwoju gospodarczego Karczewa w wieku XVI oraz na przełomie XVI i XVII wieku. Nowy rynek obudowano na obrzeżach niskimi domami, głównie parterowymi, drewnianymi, z wysokim dachem w układzie kalenicowym. W dzisiejszym układzie przestrzennym miasta dawna parcelacja jest bardzo dobrze widoczna: zachował się układ głównych dróg, kształt placu, pierzeje zabudowy.

Ryc. 2. Ulica w Karczewie z typową dla miasta zabudową, około 1935 r.

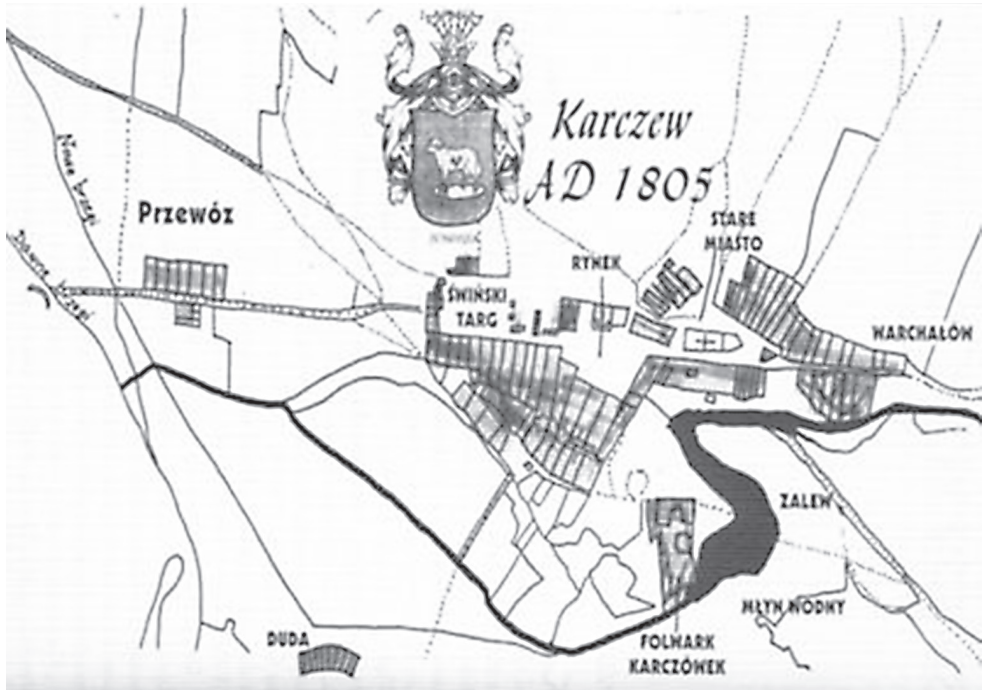


Źródło: http://www.galeriaotwock.waw.pl/displayimage.php?album=70&pid=3528#top_display_media

W wieku XVII miasto zachowało swoje znaczenie targowe oraz rzemieślnicze. Pod koniec XVII wieku w pobliżu Karczewa, w kierunku południowym, powstała późnobarokowa magnacka rezydencja w Otwocku Wielkim, która stała się główną siedzibą właścicieli dóbr otwockich, do których należał wówczas Karczew.

W roku 1704, podczas walk polsko-szwedzkich, miasto zostało częściowo zniszczone, co wówczas, ze względu na dobrą kondycję ekonomiczną oraz sprawną odbudowę, nie wpłynęło istotnie na dalszy jego rozwój. Za to kolejne przywileje nadane w 1768 roku – po raz kolejny wspomogły rozwój miasta i całych dóbr. Druga połowa XVIII wieku to także znaczny wzrost znaczenia rzemiosła w gospodarce Karczewa. Powstały silne cechy rzemieślnicze i kupieckie, reprezentowane w Radzie Miejskiej. Nowy przywilej ustalał zasady podatkowe, a także przepisy przeciwpożarowe dla miasta, które wcześniej, w XVII wieku, nawiedziły kilkukrotnie pożary, podczas których ucierpiał zarówno kościół, jak i domy mieszkańców. Jeden z przepisów przywileju stanowił m.in., że „domostwa, bez najmniejszego nad uczyniony wymiar wystąpienia, pod jednakowym kształtem i pod równą z drugimi linią stawiane i budowane być mają na podmurowaniu i z kominami, wszędzie z fundamenty muirowanemi” [Podhorecki, 1998]. Te lokalne zasady realizacji zabudowy pozostawiły swój ślad w strukturze budowlanej miasta do pierwszej połowy XX wieku, dopiero czasy PRL-u przyniosły istotne zmiany

Ryc. 3. Fragment mapy Fr. Zalewskiego z 1805 roku – oznaczony „Rynek” – dzisiejszy plac Zygmunta Starego, „Stare Miasto” – układ osady przedlokacyjnej, „świński targ” – nieistniejący kolejny plac targowy, okoliczne folwarki



Źródło: http://karczew.pl/asp/pliki/informacje/historia_1805.jpg

w krajobrazie przestrzeni miejskiej Karczewa. Wspomniany przywilej odnawiał też zasady handlu w mieście: targi cotygodniowe oraz jarmark 15 marca.

Jeszcze pod koniec XVIII wieku miasto rozwijało się bardzo szybko, zwłaszcza po otwarciu w nim nowej znaczącej inwestycji – fabryki mebli. Jednocześnie liczba jarmarków w roku wzrosła do 12. Okres rozbiorów niekorzystnie wpłynął na znaczenie i rozwój dóbr otwockich – na przełomie XVIII i XIX wieku ich ówczesni właściciele, ród Bielińskich, znacznie zubożeli – ich dobra były mocno zadłużone z powodu problemów zdrowotnych właścicieli i zostały sprzedane w 1805 roku. I to pomimo faktu, że samo miasto Karczew po III rozbiore znalazło się w granicach austriackich, przy zachodniej granicy tego zaboru, a w mieście ustanowiono komorę celną, dzięki czemu handel pomiędzy Prusami a Austrią odbywał się poprzez przejście graniczne w Karczewie.

Przy okazji transakcji sprzedaży z 1805 roku sporządzono mapy dóbr otwockich, w tym mapę „Miasta Karczewia z folwarkiem Karczówek i wsią Przewóz” – zwaną mapą Fr. Zalewskiego (ryc. 3.). Na tej mapie doskonale widoczne są główne elementy kompozycji

urbanistycznej miasta, w tym dawny plac targowy z kościołem św. Wita, zlokalizowanym na jego środku (obecnie tzw. „Stare Miasto”), renesansowy rynek lokacyjny (obecnie Rynek Zygmunta Starego) wraz z sąsiadującymi kwartałami zabudowy oraz kolejny z miejskich placów targowych – nieistniejący dzisiaj i niewidoczny we współczesnym układzie przestrzennym miasta – „Świński Targ”. Ten trzeci rynek powstał jako wówczas położony na obrzeżach miasta, z dala od większości ówczesnej struktury miejskiej, ze względu na znaczną uciążliwość tego typu targowiska.

Nowy właściciel, Wojciech Sulimierski, nie odbudował gospodarczej siły dóbr, do czego przyczyniły się między innymi częste powodzie [Podhorecki, 1998], które doprowadziły do przesunięcia się nurtu Wisły znacznie bardziej na wschód w kierunku Karczewa niż ma to miejsce obecnie. Dodatkowo 3 maja 1809 roku, w czasie wojny francusko-austriackiej (w którą było zaangażowane po stronie Francji także Księstwo Warszawskie), rozegrana została bitwa pod Ostrówkiem, w wyniku której znaczna część dóbr otwockich ucierpiała, zaś pałac w Otwocku Starym opuszczono i popadł on w ruinę.

Rodzina Kurtzów – kolejni właściciele dóbr otwockich od 1828 roku – zainwestowali w największy w Królestwie Polskim sad owocowy, sprzedając zebrane z niego owoce zarówno w Warszawie, jak i w Petersburgu, ale i to nie uratowało zadłużonego jeszcze przez poprzedników majątku. Dodatkowo walki 1831 roku kolejny raz zniszczyły zarówno majątek ziemski, jak i sam Karczew.

Pomimo tych nieszczęść samo miasto nadal się rozwijało, głównie dzięki targom (48 rocznie) i jarmarkom (13 rocznie). W połowie XIX wieku prawie połowa mieszkańców miasta trudniła się rzemiosłem.

W wyniku spadku znaczenia dóbr otwockich, jak i samego miasta, w 1869 roku Karczew utracił prawa miejskie na prawie 100 lat, pomimo wyraźnego wówczas wzrostu ludności miasta.

Na przełomie XVIII i XIX wieku Karczew liczył około 900 mieszkańców i liczba ta wzrastała systematycznie do roku 1900, kiedy to miasto zamieszkiwało 2861 mieszkańców [Podhorecki, 1998]. Wzrost liczby mieszkańców pod koniec XIX wieku wiązał się zapewne z uruchomieniem po sąsiedzku Kolei Nadwiślańskiej (1877 r.) i rozwojem terenów wypoczynkowo-letniskowych, położonych w sąsiedztwie stacji – w dzisiejszych: Józefowie i Otwocku. Mieszkańcy Karczewa dostarczali letnikom niezbędne im produkty i towary. Jednocześnie to właśnie realizacja kolei spowodowała szybszy rozwój nowych osad: Falenicy, Józefowa i Otwocka, konkurencji, z którymi ostatecznie Karczew nie wytrzymał, jako od tej kolei najdalej odsunięty element sieci osadniczej.

Początek XX wieku to rozwój miasta związany z doprowadzeniem do niego w 1914 roku kolejki wąskotorowej, która od 1901 roku kursowała na linii Jabłonna – Wawer i stopniowo była przedłużana w kierunku południowym [Lewandowski, 2012]. Kolejnym bodźcem rozwojowym Karczewa była realizacja już w okresie międzywojennym, w roku 1932, trasy Nadwiślańskiej z Warszawy wzdłuż doliny Wisły. Jednakże pomimo, że najstarsze, pozostaje ono najmniejszym z miast pasma otwockiego.

Znaczenie funkcjonalno-przestrzenne Rynku Zygmunta Starego w historii Karczewa

Rynek Zygmunta Starego historycznie pełnił w mieście role tak reprezentacyjne, jak i oczywiście targowe. To właśnie w przestrzeni rynku odbywały się jarmarki, gdzie handlowano płodami rolnymi z okolicznych folwarków oraz produktami wytwarzanymi przez rzemieślników z Karczewa i okolic. Zabudowa zlokalizowana w pierzejach placu, w kondygnacji parterowej, także miała częściowo charakter usługowy. Tradycja jarmarków karczewskich na rynku przetrwała do czasów międzywojennych.

W XIX wieku przy rynku, najprawdopodobniej w jego południowo-zachodniej części, stał ratusz miejski, po którym nie zachowały się żadne ślady. Budynek ratusza był własnością prywatną, którą miasto dzierżawiło. W ratuszu tym funkcjonowały, obok samego urzędu miasta, urząd celny, urząd regulujący handel miejski oraz skład narzędzi ogniowych. Przechowywano tutaj także wzorce wag i miar, wykorzystywane podczas targów i jarmarków miejskich [Podhorecki, 1998].

W latach powojennych życie na Rynku Zygmunta Starego powoli zamierało. Przed wszystkim zniknęły z przestrzeni rynku tradycyjne dla niego przez stulecia jarmarki, wykorzystywany był zaś jedynie okazjonalnie do organizacji różnego rodzaju imprez masowych, a funkcja handlowa praktycznie zanikła, zachowując się jedynie w parterach części zabu-

Ryc. 4. Widok z wieży remizy strażackiej na jarmark na rynku, dwudziestolecie międzywojenne



dowy, zlokalizowanej wokół niego oraz pojawiając się w nowo powstałych pawilonach na środku przestrzeni rynku.

Analogiczna sytuacja miała miejsce w wielu innych małych i średniej wielkości miastach w Polsce. Po likwidacji tradycyjnych targów i jarmarków place miejskie, dotychczas o nawierzchni utwardzonej, czasem brukowanej, przekształcono w części bądź w całości w skwery i zieleńce, ze znacznymi powierzchniami trawników i kwietników, z ewentualnym wytyczeniem miejsc parkingowych czy placów parkingowych w części przestrzeni placowej. Taka sytuacja miała miejsce np. w sąsiadującej od zachodu z Karczewem Górze Kalwarii czy w sąsiadującej od wschodu Kołbieli. Podobnie przekształcono historycznie targowe rynki szeregu miast, jak opisany w oddzielnym artykule Węgrów czy Błonie, Ciechanów, Jadów, Łosice, Mława, Nasielsk, Piaseczno, Płońsk, Przasnysz, Radzymin, Różan i Szydłowiec, żeby wymienić tylko kilkanaście miast i byłych miast z obszaru Mazowsza. Analogiczne przekształcenia, z nielicznymi wyjątkami, miały miejsce w miastach małych w całej Polsce. Handel przeniesiono do kubatur budynków otaczających place miejskie, a z czasem – także do budynków lokalizowanych przy głównych drogach wylotowych z miast.

Opisane przekształcenia doprowadziły do spadku znaczenia przestrzeni dawnych rynków targowych w małych miastach, w których tej, często jedynej w mieście, reprezentacyjnej przestrzeni publicznej [Zemło, 2003] na nowo nie zdefiniowano funkcjonalnie.

Przekształcenia placu w pierwszej i drugiej połowie XX wieku

Na początku XX wieku na środku rynku w Karczewie funkcjonował bardzo duży, jak na skalę tego miasta, zajazd, o wymiarach 16 x 30 metrów. Jego bryła rozdzieliała przestrzeń rynku na dwie części: większą południowo-zachodnią i mniejszą, północno-wschodnią. Zapoczątkowany tym został sztuczny podział rynku na mniejsze przestrzenie, wyraźnie od siebie oddzielone. Pierwotnie podział ten zaistniał jedynie kompozycyjnie, a z czasem także funkcjonalnie. W wyniku tej realizacji przestrzeń Rynku została zabudowana budynkami o funkcjach, które nie są tradycyjne ani adekwatne dla części centralnej rynków miejskich. W miastach lokacyjnych na rozległych rynkach pojawiały się raczej obiekty reprezentacyjne, o znaczeniu ogólnomiejskim. I tak, ratusze miejskie powstały w przestrzeni rynków we Wrocławiu, Poznaniu czy Górze Kalwarii, Szydłowcu, Chełmnie, Staszowie i Mławie. Budynki targowe powstały na rynkach w Krakowie, Górze Kalwarii, Tomaszowie Lubelskim czy Zduńskiej Woli. Z kolei budynki sakralne zrealizowano w przestrzeni rynków Góry Kalwarii, Mławy, Krosna Odrzańskiego czy Środy Wielkopolskiej. Częstokroć w przestrzeni rynków powstawały zespoły takich budynków.

Na początku lat 30. XX wieku na środku rynku w Karczewie została zrealizowana remiza straży pożarnej, wybudowana po wielkim pożarze z 1929 roku, w którym spłonęło ponad 50 budynków w mieście. Budynek ten został częściowo zmieniony po powojennej rozbudowie i dominuje w przestrzeni rynku do dzisiaj, kontynuując niechlubną „tradycję” istnienia na rynku funkcji nieadekwatnych do rangi tego placu w mieście. Dodatkowo wyjazdy wozów strażackich z remizy, prowadzące w kierunku południowo-wschodnim, uniemożli-

Ryc. 5. Zajazd przy rynku po rozbudowie w 1915 roku – widok od strony obecnej ul. Warszawskiej – dawnego traktu prowadzącego na wschód do Przewozu Karczewskiego przez Wisłę



Źródło: http://fotopolska.eu/Karczew_Zdjecia_niezidentyfikowane?f=554230-foto

wiają racjonalne zagospodarowanie tej części placu i dodatkowo negatywnie wpływają na estetykę placu. Oryginalnie budynek miał elewacje ceglane, po rozbudowie został otynkowany. Posiada on wieżyczkę obserwacyjną, która może budzić dalekie skojarzenia z wieżą ratuszową, zwłaszcza, że został na niej umieszczony zegar. Od strony południowo-wschodniej budynek straży pożarnej nie razi swoim wyglądem, chociaż o wiele ciekawsza była jego estetyka w wersji z lat 30. ubiegłego wieku. Za to od strony północno-zachodniej część placu do niego przylegająca została „zagospodarowana” jako zaplecze remizy, ogrodzone i niedostępne dla mieszkańców miasta.

Funkcja gastronomiczna na rynku, niegdyś reprezentowana przez karczmy i zajazdy, przetrwała do dzisiaj, jednakże w znacznie mniejszej i mniej reprezentacyjnej formie – od strony ul. Warszawskiej istnieje w centralnej części rynku, tuż obok remizy, restauracja zlokalizowana w parterowym budynku z lat 60. XX wieku. Budynek ten swoim wyglądem absolutnie nie przystaje do centralnego, reprezentacyjnego rynku miejskiego: jest to parterowy pawilon o wysokości około 5 metrów, z płaskim dachem i szarą elewacją, z kablami energetycznymi poprowadzonymi na płaszczyźnie tej elewacji – swoim wyglądem raczej odstrasza niż zachęca do odwiedzin w środku. Od strony południowo-wschodniej urządzono ogródek restauracyjny, sąsiadujący z parkingiem przed remizą.

Obok restauracji, od strony ul. Warszawskiej, istnieją także trzy budynki handlowe. Są to również budynki o wysokości około 5 metrów, również z płaskimi dachami, z elewacjami w kolorach pomarańczowym i zielonym. Na ich zapleczu istnieją parterowe budynki jednorodzinne, w formie zabudowy bliźniaczej, z wejściem od strony północno-zachodniej.

Ryc. 6. Zestawienie fragmentów map topograficznych ukazujących rejon placu Zygmunta Starego w latach 1850 (A), 1915 (B) i 1932 (C), ze współczesną cyfrową mapą ewidencyjną tego rejonu (D) – widoczne zabudowania w przestrzeni rynku



Źródło: A. obszar: Mszczonów, Warka 1850 (godło: kol.IV sek.IV) ze zbiorów Mapa kwatremistrzostwa 1:126 000; A. obszar: Mszczonów, Warka 1850 (godło: kol.IV sek.IV) ze zbiorów Mapa kwatremistrzostwa 1:126 000; B. obszar: Warschau-Süd 1915 (godło: H33) ze zbiorów Karte des Westlichen Russlands 1:100 000 (1892-1921); C. obszar: Warszawa Południe 1932 (godło: Pas 40 Słup 32 [A40B32]) ze zbiorów Mapa Taktyczna Polski 1:100 000 (1924-1939) – mapy dostępne na stronie <http://polski.mapywig.org/>

Wszystkie opisane powyżej budynki dzielą plac na kilka części oraz oddzielają część reprezentacyjną placu od ulicy, na przebiegu której został on historycznie ulokowany. Ponadto w ich pobliżu stoją trzy kioski o różnym kształcie i całkowicie różnych dachach: jeden biało-zielony, drugi niebiesko-żółty, trzeci biały z żółtymi kratami w oknach. Ta wielość i form, i kolorów stanowi istotną konkurencję dla niewysokiej zabudowy w pierzejach rynku i skutecznie przyczynia się do zamazania kształtu rynku. Jednocześnie ta wielość form i kolorów nijak nie realizuje założeń ładu przestrzennego, zwłaszcza w strefie historycznej struktury małego miasta.

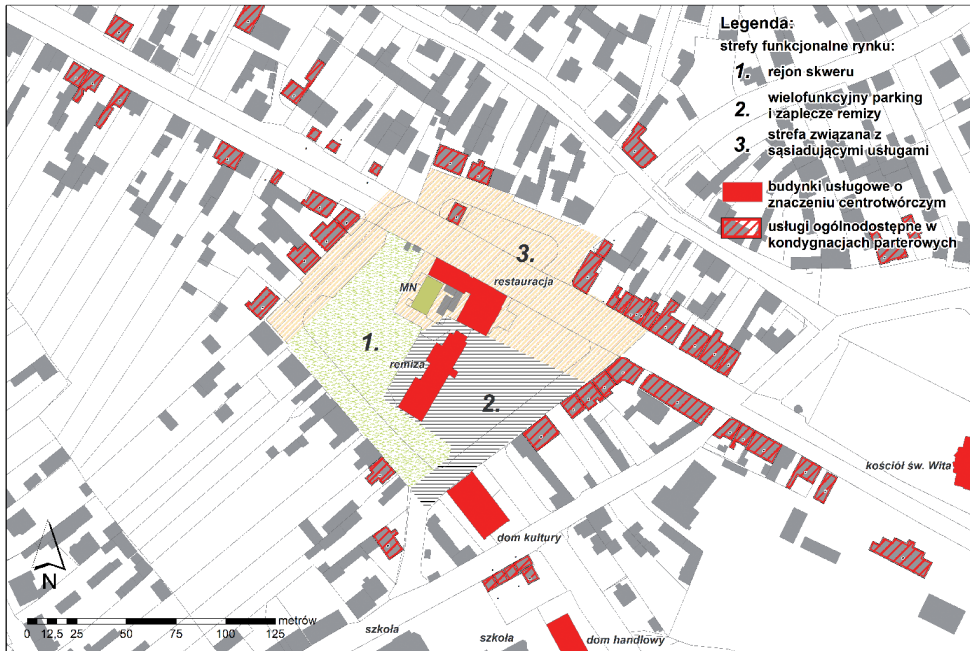
Także zabudowa istniejąca w pierzejach placu jest bardzo różnorodna, zarówno pod względem formy architektonicznej, jak i funkcji. W pierzejach północnej oraz południowo-wschodniej istnieje zabudowa zwykle 2-kondygnacyjna, z parterami usługowymi. Dachy większości budynków są dwuspadowe, w układzie kalenicowym. W południowym krańcu pierzei południowo-wschodniej stoi Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury. Jest to dwukondygnacyjny budynek z płaskim dachem oraz z wejściem prowadzącym od wychodzącej z rynku ulicy, zamiast bezpośrednio z przestrzeni placu. Kubatura budynku jest wyraźnie większa

Ryc. 7. Remiza strażacka: A. lata 30. XX wieku, widok na elewację południowo-wschodnią; B. obecnie, widok na elewację południowo-wschodnią – widoczna rozbudowa w kierunku południowym i północnym



Źródło: A. http://www.galeriaotwock.waw.pl/displayimage.php?album=70&pid=315#top_display_media;
B. fot. Izabela Sobierajska

Ryc. 8. Podział Rynku Zygmunta Starego w Karczewie na podstawowe strefy funkcjonalne, lokalizacja funkcji usługowych



Opracowanie: Izabela Sobierajska

niż pozostałych budynków, znajdujących się w pierzejach placu. Zabudowa zlokalizowana w pierzei południowo-zachodniej i częściowo północno-zachodniej – to budynki mieszkalne jednorodzinne, bez wbudowanych usług.

Współczesny Rynek Zygmunta Starego jako przestrzeń wielofunkcyjna

Obecnie Rynek Zygmunta Starego w Karczewie jest przestrzenią wielofunkcyjną, podzieloną przestrzenią przez usytuowane na placu obiekty na kilka zasadniczych części, o różnorodnym sposobie zagospodarowania i użytkowania przez mieszkańców miasta, a także o różnym stopniu reprezentacyjności czy też kameralności.

Fragment zachodni rynku, zlokalizowany jak gdyby na zapleczu remizy strażackiej (oznaczony nr 1 na ryc. 8.), to porośnięty zielenią skwer z alejkami spacerowymi i miejscami do siedzenia. Ta część przestrzeni placu ma kameralny charakter, ponieważ nie jest powiązana bezpośrednio z zabudową usługową – wejścia i wjazdy do remizy położone są od drugiej strony budynku, zaś zabudowa w południowo-zachodniej pierzei placu – to budynki mieszkalne, znikoma jest więc tutaj liczba użytkowników spoza mieszkańców

Ryc. 9. Zielony skwer w zachodniej części Rynku Zygmunta Starego w Karczewie – widoczne szpecące przestrzeń słupy linii energetycznej średniego napięcia oraz przypadkowa kompozycja nasadzeń



Fot. Izabela Sobierajska

rejonu centrum miasta. Zaplecza położonych w centralnej części placu restauracji oraz sklepów i banku nie są sąsiedztwem uciążliwym dla funkcji rekreacyjnej, więc powstały tu zieleniec jest miejscem zacisznym. W tej części placu najbardziej niepożądanym elementem zagospodarowania przestrzeni są słupy linii energetycznych wraz z transformatorami, z kolei istniejący parking przyuliczny na kilkanaście stanowisk nie jest istotną uciążliwością. Elementem wymagającym przeprojektowania jest także zaplecze remizy do niej bezpośrednio przylegające – nie ma prawa na środku placu publicznego istnieć ogrodzony, wąski pasek terenu z uprawami szklarniowymi i z porzucanymi w nieładzie materiałami budowlanymi.

Innym istotnym problemem w tym rejonie jest układ alejek spacerowych, całkowicie przypadkowy, nienawiązujący do żadnych linii kompozycyjnych istniejących w przestrzeni rynku oraz w jego najbliższym sąsiedztwie. Przede wszystkim zaś sama zieleniec wymaga nie tylko uporządkowania, ale wręcz rekompozycji, z uwzględnieniem faktu, że mamy do czynienia z lokacyjnym rynkiem miejskim, który historycznie nie był zieleniec. Zieleniec istniejący obecnie na placu jest wynikiem tendencji z drugiej połowy XX wieku, pozwalającej

Ryc. 10. Parking przed remizą we wschodniej części rynku – okresowo będący miejscem organizowania imprez masowych; budynek z zieloną elewacją to Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury



Fot. Izabela Sobierajska

historycznym placom miejskim na niejako samoistne przekształcanie się w parki czy zielonice. Procesy rewitalizacji takich rynków bardzo często polegają na utwardzaniu znacznej ich powierzchni, z wycinką sporej części drzewostanu (przykłady takich działań, to rynki w Golubiu-Dobrzyniu, Węgrowie czy Sieradzu), co wzbudza niezadowolenie części mieszkańców, którzy zdążyli się przyzwyczaić do dającej cień zieleni. W przypadku Karczewa warto więc zastanowić się, na ile te nawyki użytkowników przestrzeni uszanować, zachowując część zieleni wysokiej lub proponując nowe nasadzenia, o drobniejszej formie i podatniejsze na trwałe formowanie, a dające tak potrzebny na terenach rekreacyjnych cień (przykłady takich działań, to Krasnystaw czy Warszawa – Plac Szembeka).

Druga, wyraźnie jednorodna funkcjonalnie część Rynku Zygmunta Starego – to jego fragment południowo-wschodni, pomiędzy remizą strażacką a siedzibą zlokalizowanego w południowo-wschodniej pierzei rynku Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury (oznaczona nr 2 na ryc. 8.). Rejon ten, jeszcze w okresie międzywojennym pełniący funkcje targowe, dzisiaj jest na co dzień parkingiem dla samochodów osobowych, obsługującym sąsiadujące z rynkiem kwartały zabudowy. Maksymalna chłonność parkingu to około 50 samochodów, przy czym największym problemem jego funkcjonowania są wyjazdy z budynku remizy, prowadzące właśnie przez parking – to niefortunne sąsiedztwo unie-

Ryc. 11. Pomnik w części północnej placu, stojący naprzeciwko parterowych pawilonów handlowo-gastronomicznych



Fot. Izabela Sobierajska

możliwia wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych. Z okazji ważniejszych świąt i uroczystości ten rejon placu staje się miejscem organizowania większości karczewskich imprez masowych – oczywiście w takich chwilach parking zostaje zlikwidowany – ale pozostaje problem przejazdu przez tę przestrzeń wozów strażackich. To właśnie w tym rejonie rokrocznie uczniowie klas trzecich Publicznego Gimnazjum w Karczewie tańczą poloneza, tu świętowane są Dni Karczewa, to tutaj odbywają się koncerty, organizowane są różnego rodzaju uroczystości i wydarzenia ogólnomiejskie i ogólnogminne, także te o charakterze sakralnym. Sąsiedztwo Miejsko-Gminnego Ośrodka Kultury oraz licznych usług w parterach zlokalizowanej w pierzejach rynku zabudowy, a także wieloletnia już tradycja organizowania tutaj różnorodnych uroczystości – predysponują ten obszar do pełnienia funkcji reprezentacyjnej, intensywnie użytkowanej przez mieszkańców miasta. Podkreślenia wymaga sąsiedztwo ośrodka kultury, wejście do którego zorganizowano nie z przestrzeni placu, lecz z ul. Widok, wybiegającej z placu. Warty wykorzystania w aranżacji tej części rynku jest fakt, że główna sala konferencyjna ośrodka kultury ma, co prawda pod kątem, ale rozległy widok na przestrzeń rynku.

Fragment północny Rynku Zygmunta Starego – wydzielony od pozostałej części rynku przebiegiem ul. Warszawskiej – oraz kraniec zachodni rynku, to przestrzenie związane

z sąsiadującą zabudową usługową, zarówno zlokalizowaną w części centralnej placu (restauracja, sklep i bank), jak i w jego pierzejach (oznaczone nr 3 na ryc. 8.). Dodatkowo ulicą Warszawską prowadzi główny przejazd przez miasto na kierunku wschód-zachód. Odbywa się tutaj znaczący ruch pojazdów z części wschodniej miasta do położonej wzdłuż Wisły drogi wojewódzkiej 801 (relacji Warszawa-Dęblin-Puławy) – w konsekwencji rozlokowania funkcji produkcyjnych we wschodniej części miasta odbywa się tędy znaczny ruch ciężarowy z terenów produkcyjnych w kierunku zachodnim.

W części rynku, wydzielonej na północ od ulicy Warszawskiej, na niewielkim trawniku stoi pomnik poległych w wojnach pierwszej połowy XX wieku – jego lokalizacja wydaje się być zupełnie przypadkowa, na tle budynków mieszkalnych północnej pierzei rynku, naprzeciwko wejścia do parterowego sklepu, zlokalizowanego po drugiej stronie jezdni. Od strony wschodniej pomnik jest zdominowany przez wysoką zieleń, na tle której słabo się odcina – pomnik ma formę wydłużonego cokołu zwieńczonego rzeźbą orła – w kompozycji sąsiadującej zieleni również dominują linie wertykalne. Organizowane pod pomnikiem uroczystości wymagają zamknięcia ulicy Warszawskiej, gdyż biorący w nich udział, stojący przed frontem pomnika, muszą przebywać na przejściu dla pieszych. Wydaje się, że lepszą lokalizacją dla pomnika byłby rejon południowo-wschodni placu, z racji sąsiedztwa istotnych obiektów usługowych, mający rangę przestrzeni reprezentacyjnej.

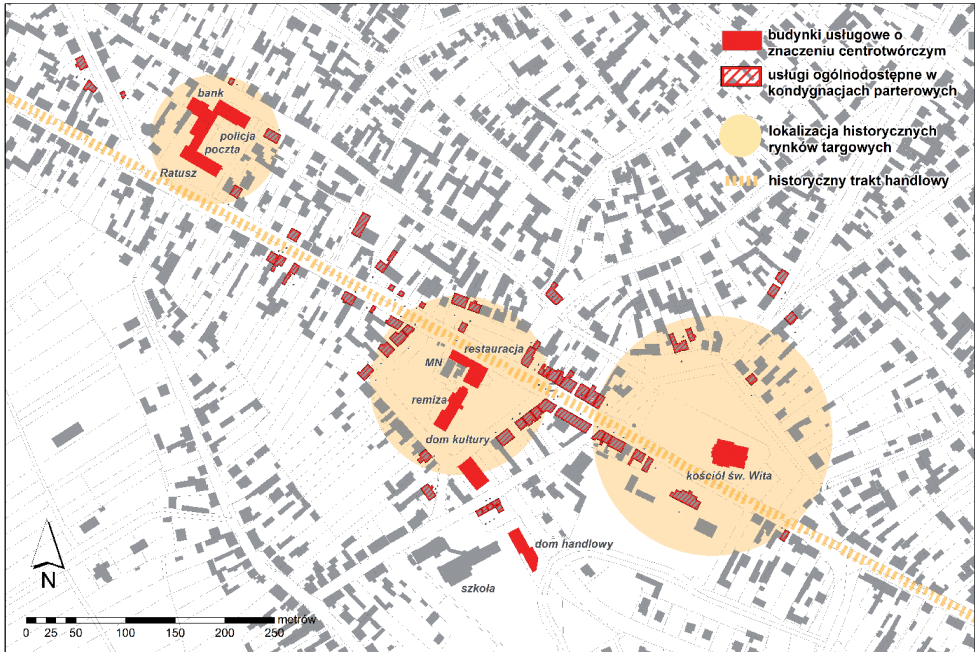
Dodatkowym aspektem, który w rewitalizacji rynku należy uwzględnić, to znalezienie formy nawiązującej do historycznej targowej funkcji placu. Rewitalizacja polegająca jedynie na rekompozycji istniejącego układu oraz modernizacji nawierzchni placu i zieleni nie wystarczy. Takie działania przeprowadzono na wielu historycznych rynkach (Węgrów, Sieradz) i okazuje się, że przestrzenie te nie są intensywnie użytkowane – zapomniano o przywróceniu ich targowego charakteru. Ta historyczna funkcja powinna się pojawić oczywiście w formie dopasowanej do współczesnych potrzeb, a mogłaby być związana np. z lokalną tradycją wędliniarską.

Oprócz koniecznych decyzji o przeznaczeniu i jakości zagospodarowania poszczególnych części Rynku Zygmunta Starego tak, by stanowił on kompozycyjną całość, należy też przeanalizować i rozwiązać dodatkowe problemy funkcjonalno-przestrzenne centralnego rejonu miasta, wpływające na funkcjonowanie rynku.

Jeden z tych problemów został już wspomniany – jest nim ruch ciężarowy, prowadzony ulicą Warszawską, pomiędzy położoną na wschodzie dzielnicą produkcyjną a biegnącą na zachód miasta, nad Wisłą, drogą wojewódzką nr 801. Jego rozwiązaniem będzie wybudowanie drogi otaczającej część „śródmiejską” miasta od północy. Przełożenie ruchu tranzytowego z części historycznej miast na obwodnice zawsze jest szansą na pozytywne działania rewitalizacyjne w strukturze zabudowy historycznej, jak i historycznych przestrzeni publicznych [za Gawryluk D., 2012].

Drugi problem, powodujący obniżenie rangi rynku w strukturze miasta, wynika z lokalizacji na zachód od niego, w odległości około 250-300 m, zespołu usługowego złożonego z ratusza (Urząd Gminy i Przychodnia Zdrowia), komisariatu policji, poczty i banku. Ten bardzo istotny, w skali tak niewielkiego miasta, zespół centrotwórczy – będący głównym zespołem

Ryc. 12. Centralna część Karczewa – widoczny Rynek Zygmunta Starego (w środku) oraz „Stare Miasto” wokół kościoła św. Wita (na wschodzie), a także zespół administracyjno-usługowy (na zachodzie); oznaczono budynki usługowe o znaczeniu centrowym oraz usługi ogólnodostępne w kondygnacjach parterowych w rejonie głównego systemu przestrzeni publicznych



Opracowanie: Izabela Sobierajska

miejsc pracy w usługach w mieście – jest całkowicie niezwiązany przestrzennie z rynkiem, a na dodatek jest położony po przeciwległej stronie rynku niż przedlokacyjne „Stare Miasto”. Zespół ten powstał w drugiej połowie XX wieku, na miejscu wspomnianego wcześniej XVIII-wiecznego placu targowego, zwanego „świńskim targiem”.

W miejscowości liczącej około 11 tysięcy mieszkańców rozdzielenie centrum ogólnomiejskiego na dwie wyraźnie odległe od siebie części – na dodatek rozdzielone zabudową w znacznej części mieszkaniową – nie jest poprawnym rozwiązaniem i w znaczący sposób przyczynia się do obniżenia rangi Rynku Zygmunta Starego. Wzmocnienia usługami wymaga fragment ulicy Warszawskiej, położony pomiędzy rynkiem a ratuszem, a sama ulica na tym odcinku powinna zyskać zdecydowanie reprezentacyjny charakter – co będzie możliwe po realizacji lokalnej obwodnicy i zawężeniu jezdni ul. Warszawskiej.

Szczegółowe pomysły na rewitalizację przestrzeni rynku mieli zaproponować studenci Wydziału Architektury Wyższej Szkoły Ekologii i Zarządzania (WSEiZ)¹, zaproszeni przez

¹ Prace wykonano w ramach działań kółka urbanistycznego WSEiZ pod kierunkiem Izabeli Sobierajskiej.

Ryc. 13. Praca konkursowa nr 1



Źródło: autorzy koncepcji: Magdalena Klocek, Przemysław Cedro i Oskar Gasek

władze miasta do konkursu na opracowanie koncepcji takiej rewitalizacji. Cztery projekty – to cztery różne wizje zagospodarowania przestrzeni placu, z których każda poszukuje najatrakcyjniejszych funkcji i form zagospodarowania rynku, w celu ożywienia jego przestrzeni i przyciągnięcia do niego na co dzień wielu użytkowników.

Generalnie autorzy podobnie podeszli do zagadnienia strefowania funkcjonalnego rynku, w nawiązaniu do stanu istniejącego:

- w części zachodniej wskazywano strefy relaksu/wypoczynku/zieleni, z uzupełnieniem programu rekreacyjnego o gastronomię (praca nr 1 i nr 2) lub stelaże do wystaw czasowych (praca nr 2) czy siłownię na świeżym powietrzu i plac zabaw dla dzieci (prace nr 3 i 4); zaplecze remizy albo przesłaniano nowymi budynkami (praca nr 1) albo przywracano ją jako ogólnodostępną część placu (prace nr 2, 3 i 4); większość prac założyła

Ryc. 14. Praca konkursowa nr 2



Źródło: autorzy koncepcji: Agnieszka Gębura i Ewelina Kisiel

Ryc. 15. Praca konkursowa nr 3



Źródło: autorzy koncepcji: Paulina Dąbrowska i Paweł Serafiński

Ryc. 16. Praca konkursowa nr 4



Źródło: autorzy koncepcji: Sylwia Szcześniak i Alicja Nowaczyk

ograniczenie ruchu na istniejących w tej strefie jezdniach do jednego kierunku, znajdując miejsce na równoległe zatoki parkingowe na drugim pasie jezdni; w pracy nr 4 autorki na zapleczu remizy umieściły parking, przeniesiony ze strefy reprezentacyjnej, przesłonięty pergolami od strony części rekreacyjnej;

- w części południowo-wschodniej wskazano strefę reprezentacyjną/spotkań, z zachowaniem części programu parkingowego; w pracy nr 3 autorzy bardzo kreatywnie przeprojektowali przebieg jezdni po przeanalizowaniu faktu, że budynki/działki, istniejące w południowo-wschodniej pierzei, mają dojazd od ulicy położonej na południe od tego kwartału zabudowy; powstała w ten sposób rozległa przestrzeń dla organizacji tradycyjnych tutaj imprez masowych, z umiejscowioną w południowym krańcu sceną, siedziskami, nasadzeniami kilku nowych drzew, dających cień w upalne dni na części siedzisk; z kolei praca nr 1 umiejscowiła scenę na południe od budynku remizy, zaś przestrzeń do organizacji imprez masowych zachowała przed frontem remizy; autorki pracy nr 4 zachowały w tej strefie najwięcej istniejącej zieleni, relokując jednocześnie pomnik w kraniec północny tej strefy, tworząc lokalną oś świetlną pomiędzy nim a prowadzącą od południa i dalej zachodu pergolą, kierującą główny ruch spacerowy;
- w części północno-wschodniej, oddzielonej ul. Warszawską od reszty placu, pojawiło się najwięcej różnorodnych propozycji: autorzy założyli oczywiście docelowe przełożenie ruchu tranzytowego na obwodnicę; w pracy nr 1 pojawiła się propozycja wprowadzenia tutaj nowej zabudowy usługowej w postaci trzech nowych, 2-kondygnacyjnych budynków; w pracy nr 3 autorzy pozostawili z kolei istniejący tu pomnik, przesuując go w kierunku północnym oraz okalając zielenią, z wytworzeniem lokalnej przestrzeni do uroczystości pod pomnikiem, z miejscami do siedzenia, mogącymi funkcjonować na co dzień dla mieszkańców; praca nr 4 wskazała tu z kolei lokalną przestrzeń wypoczynkową do gier planszowych.

Różnorodne było w tym podejście autorów do samej kompozycji układów zieleni: autorzy pracy nr 3 w jednym z wariantów zaproponowali wręcz nawiązanie do renesansowej tradycji kształtowania ogrodów, odwołując się do czasów lokacji rynku; w tej koncepcji zieleni jest nasadzona w regularnych rytmach, będąc tworzywem w sposób świadomy kształtującym i ozdabiającym przestrzeń publiczną rynku [za: Sobczyńska K, 2014]. Autorki pracy nr 4 zaproponowały zupełnie nowy układ kompozycji i zieleni w strefie rekreacji, nawiązujący do kształtu tej części placu, z główną aleją poprowadzoną środkiem tej przestrzeni – analogiczną aleję umieściły w strefie reprezentacyjnej placu. Obie strefy połączono układem pergoli, oleniających ścieżkę spacerową. Autorki zaproponowały nasadzenie w nowych kompozycjach drzew owocowych, jako nawiązania do tradycji rolniczej gminy. W pracy nr 1 zaproponowano największe ograniczenie zieleni, zarówno wysokiej, jak i trawników. Autorzy tej koncepcji zaproponowali nasadzenie drzew i krzewów wybarwiających się na różne kolory w zależności od pory roku.

Ważnym zagadnieniem było zachowanie miejsc postojowych na rynku oraz sama komunikacja kołowa przez niego prowadząca, zwłaszcza ze względu na konieczność prowadzenia wyjazdu dla pojazdów straży pożarnej. W tym kontekście ciekawym jest pomysł autorów pracy nr 3 – przesunięcie jezdni południowo-wschodniej w kierunku północnym umożliwia łatwy wyjazd strażakom, bez konieczności dezorganizacji imprez masowych, odbywających się w nowo wytworzonej enklawie. Także autorki pracy nr 4 ciekawie „ukryły” parking na zapleczu remizy. Wszyscy wskazywali pasma postojowe wzdłuż jezdni, część z nich przekształcając w drogi jednokierunkowe. Autorzy w opisach koncepcji podnosili także problem jakości architektury istniejącej na placu i w jego pierzejach, w tym zwłaszcza kolorystyki obiektów stojących na placu. Autorki koncepcji nr 4 zaproponowały otynkowanie tej zabudowy na biało.

Prace konkursowe zostały poddane ocenie zarówno profesjonalnego jury, jak i mieszkańców miasta i gminy, którzy mieli możliwość wypełnienia ankiet oceniających przedstawione pomysły – w głosowaniu wzięło udział około 40 osób. Najwięcej głosów przychylnych zyskała praca nr 4: za ciekawą według mieszkańców kompozycję zieleni z zachowaniem znacznych powierzchni „zielonych” w części północnej placu i zaproponowanie ścieżki spacerowej krytej pergolami oraz częściowo za ukrycie parkingu na zapleczu remizy. Z kolei autorzy pracy nr 3 zostali docenieni przez profesjonalne jury za bardzo ciekawą propozycję przełożenia jednej z jezdni oraz za nawiązanie do renesansowej tradycji komponowania zieleni – wydaje się, że większość mieszkańców niesłusznie nie doceniła tych pomysłów, prawdopodobnie z obawą podchodząc do znaczących zmian w znanej od lat przestrzeni. Mieszkańcy docenili przede wszystkim pomysły umieszczenia w przestrzeni placu siłowni na świeżym powietrzu oraz placów zabaw dla dzieci – i te elementy najszybciej zostaną zrealizowane. Podobaly się także projekty ścieżek świetlnych czy nowych siedzisk, wprowadzanych w przestrzeń placu. Części osób nie podobał się pomysł przeniesienia pomnika do strefy reprezentacyjnej. Najmniej przychylnie podeszli mieszkańcy do pomysłów znaczącego wycięcia drzew w części północnej placu. Ważnym było zachowanie dużej ilości miejsc parkingowych w przestrzeni placu.

Podsumowanie

Uwagi mieszkańców do prac koncepcyjnych są cennym źródłem wiedzy na temat ich oczekiwań, co do kształtu i funkcji placu miejskiego. Rynek w Karczewie powinien nadal pełnić rolę wielofunkcyjnej reprezentacyjnej przestrzeni miejskiej, z wyraźnym podziałem na strefę rekreacyjną na północy, ze znaczną ilością zieleni planowo komponowanej oraz na strefę reprezentacyjną na południowym wschodzie. Także część północna powinna, według mieszkańców i władz miasta, mieć charakter reprezentacyjny, z zachowaniem w tym rejonie pomnika, poświęconego poległym mieszkańcom miasta. Warto rozważyć przełożenie jedni południowo-wschodniej pod budynek remizy, jako rozwiązanie niemalże oczywiste, chociaż do tego pomysłu trzeba będzie mieszkańców przekonywać.

Wprowadzenie w części rekreacyjnej placów zabaw dla dzieci i siłowni, nowych siedzisk, a docelowo – rekompozycja układów zieleni, ożywią tę strefę placu. Z kolei przełożenie jezdni i wykształcenie wzdłuż pierzei południowo-zachodniej przestrzeni pieszej, mogącej pomieścić lokalne imprezy masowe, ożywi część południową rynku.

Bibliografia:

- Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1986, *Małe miasta – problemy urbanistyczne*, Arkady, Warszawa.
- Bobko M, 2013, *Przestrzenie publiczne miast współczesnych*, Wrocław, s. 156.
- Gawryluk D., 2012, *Budowa obwodnic szansą na odzyskanie rynków przez małe miasta (Ostrów mazowiecka, Zambrów, Grajewo)*, „Czasopismo Techniczne. Architektura”, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki.
- Lewandowski R., 2012., *Kronenberg, Andriolli i wilegiatura, czyli podwarszawskie letniska linii Otwockiej*, Wydawnictwo „Świdermajer”, Józefów, s. 108.
- Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. i inni, 2010, *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, s. 284.
- Nowakowski M., 1990, *Centrum miasta*, Arkady, Warszawa.
- Ostrowski W., 1980, *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, Arkady.
- Podhorecki L. i inni, 1998, *Karczew. Dzieje miasta i okolic*, Karczew.
- Sobczyńska K, 2014, *Zieleń jako element współczesnego miasta i jej rola w przestrzeniach publicznych Poznania*, Poznań, s. 200.
- Zemło M. 2003, *Małe Miasta. Przestrzenie*, Collegium Suprasliense, Supraśl.

strony internetowe:

<http://www.galeriaotwock.waw.pl>

http://www.karczew.pl/asp/pl_start.asp?typ=14&menu=162

http://www.karczew.pl/asp/pl_start.asp?typ=14&menu=166

<http://otwock.org.pl/phpBB2/viewtopic.php?t=2447&sid=0929c2374ebb09d8c17711ed605bfc5>

Troubleshooting city square in Karczew in the light of contemporary needs of local community

ABSTRACT

This paper presents the contemporary problems of development and functioning of Sigmund the Old Square in Karczew, with particular emphasis on the historical strata and aspects of its development, related to the centuries-old tradition of commercial market.

The Square was a main presentable space and main city square since the end of the sixteenth century to the beginning of the twentieth century. It was located west of the previous market square. Another city square was founded in the eighteenth century, west from the Square, also being a marketplace. All 3 squares were located on the main trade route east-west leading to the crossing of the Vistula River.

In the second half of the twentieth century Square has been transformed from a historically market space for multi-purpose space, which somehow includes: small garden, parking space serving the city and space for mass events. These various functions located in different parts of square cause confusion. Buildings realized in the center of the market space in the twentieth century divide the square into 3 main parts. The nature and quality of those buildings do not correspond to the rank of the central square of the city, which has ceased to be a lively main public space of the city.

The main administrative center of the city is now located about 250-300 meters to the west of the Square, which further reduces the significance of the square.

Another important problem is transit traffic, including heavy, run by the old trade route east-west through the city center, including through space of square.

The article contains general suggestions proposed revitalization activities aimed at standardizing the whole composition of square area, indicating potential errors that appeared in similar activities covering a historic plazas.

mgr inż. arch. Izabela Sobierajska – urbanista; specjalizuje się w opracowywaniu dokumentów planistycznych dla gmin; wykładowca w Wyższej Szkole Ekologii i Zarządzania / urban planner; specializes in developing planning documents for municipalities; Assistant at the University of Ecology and Management; kontakt/contact: Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania, ul. Olszewska 12, 00-792 Warszawa, e-mail: archisplan@archisplan.pl

dr inż. arch. Małgorzata Ewa Sikorska – urbanista; specjalizuje się w dziedzinie urbanistyki i planowania przestrzennego; adiunkt w Katedrze Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej Wydziału Architektury PW; dydaktyk w Wyższej Szkole Ekologii i Zarządzania / city planner; specializes in urban design and planning; Assistant Professor in the Department of Urban and Regional Planning Department of Architecture PW; educator at the University of Ecology and Management; kontakt/contact: Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania, ul. Olszewska 12, 00-792 Warszawa, e-mail: ammes@wp.pl