

# URBAN DESIGN

## URBANISTYKA

---

## MACIEJ GRZEGORZ PIEKARSKI

DSc PhD Eng.

Rzeszów University of Technology  
Faculty of Civil and Environmental Engineering and Architecture  
e-mail: [mgpiekar@prz.edu.pl](mailto:mgpiekar@prz.edu.pl)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9788-1099>

## JOANNA DUDEK

PhD Eng. Arch.

Rzeszów University of Technology  
Faculty of Civil and Environmental Engineering and Architecture  
e-mail: [jdudek@prz.edu.pl](mailto:jdudek@prz.edu.pl)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9836-7382>

# MULTI-ASPECT TRANSFORMATION OF THE CITY SQUARE: CASE STUDY OF ŚRENIAWITÓW SQUARE IN RZESZÓW

## WIELOASPEKTOWA TRANSFORMACJA PLACU MIEJSKIEGO. STUDIUM PRZYPADKU — PLAC ŚRENIAWITÓW W RZESZOWIE

### ABSTRACT

Śreniawitów Square is one of the most important components in the urban structure of Rzeszów. The space was not designed as a square, but gained its status following demolition. After several decades, it serves as a junction in the city's road system, but does not fulfil the typical functions of a city square, despite the significant potential resulting from the history, topography and vicinity of significant buildings. The inefficient road system and high traffic load contributed to the disappearance of pedestrian traffic. The authors have made a comprehensive urban analysis of the place in question in historical, geographical, landscape and functional aspects. In addition, the analysis was set in the context of contemporary urban theories. Based on the conclusions drawn, they formulated a number of proposals aimed at making vehicle traffic more efficient, limiting the dedicated area, creating an interchange in public transport and making public space more attractive. The inversion of the use of space and the disclosure of the meanings encoded in it and the reminiscence of the old landscape were treated as equal design challenges. Although the study refers to a specific space in Rzeszów, the adopted method and holistic approach to the issue of functional and spatial transformation of the square can inspire people involved in urban design and cultural landscape protection also in other cities.

**Keywords:** cultural heritage, public space, transport system, streets and square transformations, nodal point, spatial landmark

### STRESZCZENIE

Plac Śreniawitów jest jednym z najważniejszych komponentów struktury urbanistycznej Rzeszowa. Przestrzeń ta nie została zaprojektowana jako plac, lecz uzyskała swój status w następstwie wyburzeń. Po kilkudziesięciu latach pełni funkcję węzła w układzie drogowym miasta, natomiast nie wypełnia typowych funkcji placu miejskiego, mimo istotnego potencjału wynikającego z historii, topografii oraz sąsiedztwa znaczących obiektów. Niewydolny układ drogowy i duże obciążenie ruchem pojazdów przyczyniły się do zaniku ruchu pieszych. Autorzy dokonali wszechstronnej analizy urbanistycznej rozpatrywanego miejsca w aspektach historycznym, geograficznym, krajobrazowym i funkcjonalnym. Dodatkowo analiza została osadzona w kon-



tekście współczesnych teorii urbanistycznych. W oparciu o wyprowadzone wnioski sformułowano szereg propozycji ukierunkowanych na udroźnienie ruchu pojazdów, ograniczenie dedykowanej im powierzchni, stworzenia węzła przesiadkowego w transporcie zbiorowym oraz uatrakcyjnienie przestrzeni publicznej. Inwersję sposobu użytkowania przestrzeni oraz ujawnienie zakodowanych w niej znaczeń i reminiscencję dawnego krajobrazu potraktowano jako równorzędne wyzwania projektowe. Choć opracowanie odnosi się do konkretnej przestrzeni w Rzeszowie, to przyjęta metoda oraz holistyczne podejście do zagadnienia transformacji funkcjonalno-przestrzennej placu może inspirować osoby zaangażowane w projektowanie urbanistyczne oraz ochronę krajobrazu kulturowego również w innych miastach.

**Słowa kluczowe:** dziedzictwo kulturowe, przestrzeń publiczna, układ transportowy, przekształcenia ulic i placu, punkt węzłowy, dominanta przestrzenna

## 1. INTRODUCTION

The map of Rzeszów notably features the configuration of the streets encircling the city's core, which delineate an irregular curvilinear triangle. The area adjacent to the southwestern corner of this triangle is designated as Śreniawitów Square (Ill. 1). The potential of this locale is significantly determined by its position within the Rzeszów transportation network and its proximity to the Lubomirski Castle. The castle, in conjunction with its fortifications, serves as a prominent architectural and semantic feature, simultaneously symbolizing Rzeszów. Presently, the site is congested with vehicular traffic, and its spatial arrangement and inadequate functional infrastructure (Ill. 2) inhibit pedestrian and cyclist mobility. The landscape attributes of the square and its environs remain underutilized due to adverse conditions. The central inquiry is whether Śreniawitów Square in Rzeszów qualifies as a square within the framework of urban planning, or merely possesses the designation of one. In light of this doubt, intuitively perceived by the authors, a comprehensive multi-level analysis of Śreniawitów Square was performed to propose directions for transformations that could endow it with the characteristics of an urban square.

### 1.1. Objective and scope of the research

The research aims to explore the possibilities of transforming the transportation infrastructure of Śreniawitów Square in Rzeszów, thereby facilitating the development of an esteemed and accessible public space that underscores the cultural heritage of the site. The study spans the period from February 2023 to March 2025, encompassing Śreniawitów Square and its adjacent buffer zone. Although the study addresses a specific issue, it may contribute to a wider discourse on the conversion of car-dominated spaces into human-centric environments. The insights derived by the authors could offer applicable solutions for other urban areas facing similar challenges.

### 1.2. Research methods

The research commenced with an analysis of the literature concerning city squares, sustainable urban transport, and the configuration of urban spaces, elucidating the connotations inherent within. At this juncture, the researchers also examined established cases of urban space transformation pertinent to the research subject. Subsequently, a comprehensive urban analysis of the indicated site, encompassing historical, geographical, landscape, and functional dimensions was undertaken. This phase additionally involved the identification of factors pertinent to existing or prospective activities within the vicinity, which are likely to influence the operational dynamics of the square. The findings were systematically compiled utilizing a SWOT matrix framework. Upon juxtaposing the outcomes of the SWOT analysis with the propositions delineated in the literature and conclusions derived from case studies, a set of urban planning interventions for implementation within Śreniawitów Square was delineated. During the design research phase, the analytical insights were transposed into spatial development proposals.

### 1.3. Limitations

This project is conceptual in its essence. The authors' proposal for transforming the square was deliberated by a limited cohort of decision-makers, specialists, and city activists. It is intended as a potential catalyst for public discourse, rather than a conclusive solution. While the assumptions integrate relevant literature and adhere to optimal design practices, the study lacks empirical data concerning user behaviour and their perspectives on desired changes. Subsequent research should employ participatory methodologies to more accurately discern the residents' needs.

## 2. THEORETICAL FRAMEWORK

Among the paramount urban challenges confronting contemporary cities is the quest for the most suitable methodology to convert spaces primarily dominated by transportation into inclusive public domains

(Gehl, 2010; Carmona, 2019). City squares epitomize the palimpsest characteristics of urban spaces (Moughtin, 2003) and frequently mirror the inherent tensions present in urban development. They often serve as mediators between mobility and social interaction, and between heritage and innovation (Ashworth and Tunbridge, 2000). In this context, considerations about the transformation of Śreniawitów Square are part of a universal discourse. The design considerations presented herein are predominantly influenced by the works of eminent figures such as Alexander, Gehl, and Jacobs, as well as by more contemporary propositions put forth by Hamilton-Baillie, Carmona, the National Complete Streets Coalition, and the Project for Public Spaces.

### **2.1. The form and functions of the town square**

Historically, squares were conceptualized as aesthetic compositions or as environments fulfilling utilitarian purposes. In contemporary contexts, these traditions have been integrated into the concept of placemaking (Carmona, 2011). From a compositional viewpoint, a city square is identified as a space modelled as an urban interior. It is differentiable from a street by the ratio of its floor dimensions, which is less than the ratio of the street's length to its width. Furthermore, the ratio of the height of the surrounding walls to the square's dimensions is less than that of the height of the walls to the street's width. The spatial enclosure of a square is notable and is influenced by the quantity, content, and arrangement of visual openings (Wejchert, 1984). Squares that emerge through deliberate planning exhibit regular forms, while those that evolve spontaneously display irregular forms (Grochowska, 2021). An abundance of tall vegetation impairs visibility of the urban interior's walls. Several spaces called squares do not possess the attributes of urban interiors, so the requirement for a square to be such an interior is not essential. Nonetheless, building façades contribute to the urban character and thus form a preferred boundary for urban spaces (Wiszniewski, 2019). The functions of a square should be analysed both as those conducted within the square itself and those it performs within the city's structure. Initially, squares fulfilled commercial purposes. However, with the proliferation of retail chains and the advancement of road transportation, their primary function shifted towards transportation.

Within the city's structural composition, the square acts as a crystallizing element (Gyurkovich, 2010). The terminologies from the range of city structure components (Wejchert 1984) aptly describing Śreniawitów Square are the nodal point and spatial dominance. Nodes constitute strategic

foci accessible to observers, intersections of streets, or aggregations of specific features (Lynch, 2011). A square, which serves as the structural framework of an intersection, represents an especially prominent facet of the urban structure (Norberg-Schulz, 2000). It disrupts the continuity of streets, temporarily capturing the observer's focus and offering prospects for alternative routes (Jałowicki, 2012). A square that contains bus stops within its bounds becomes a nucleus of public life (Alexander, 2008). Interchanges that concentrate commercial services alongside attractive public spaces contribute significantly to the city's image (Zuziak 1998). Their positioning within squares, which offer an accessible venue for bus waiters and access to services, promotes the usage of public transportation (Stangel, 2013).

A plaza is a designated area intended to optimally exhibit buildings (Moughtin, 2003). When a square is situated adjacent to one of the principal structures within a city and its dimensions provide an advantageous vantage point for observation, it is emphasized as both a physical and psychological focal point (Norberg-Schulz, 2000). The mere presence of an architectural landmark does not suffice to animate the surrounding square (Zuziak, 2008). It is only by endowing the square with functions that endow social significance that it can ascend to the status of a spatial landmark on an urban scale. Its impact is amplified to the extent that it harmonizes with the topography of the terrain or is a product of the comprehensive city plan (Wejchert, 1984).

The excessive expansion of the transportation function has necessitated a shift towards converting squares into public domains with a restricted or total prohibition on vehicle access. In instances where it is infeasible to entirely abolish vehicular traffic, solutions include designing tunnels to align with the predominant traffic direction, substituting intersections with roundabouts, reducing the number of lanes, or restricting vehicular movement through the centre of the square, while permitting it on the periphery. In extreme circumstances, the proposal of entirely segregating pedestrian and vehicular traffic across different levels is advanced (Gusiev, 2017). Varying conditions determine whether transformed spaces are dominated by transportation functions with a demarcated pedestrian area, sometimes augmented by cultural functions (Ziętka Roundabout in Katowice) or heritage displays (Mogilskie Roundabout in Kraków), or serving as pedestrian spaces (Pięciu Rogów Square in Warsaw, Plaza de Oriente and Pita del Sol in Madrid).

Drastic measures entailing a total ban on vehicular traffic are infrequently feasible and are

perceived as a curtailment of the liberty associated with automobiles (Gössling, 2020). The aforementioned strategies for curtailing car traffic enhance pedestrian space availability (Hamilton-Baillie, 2008) without precipitating significant sociopolitical discord. Roads that initially accommodate all vehicle types may subsequently serve bus rapid transit systems without necessitating extensive reconstruction (Suzuki, 2013).

The placemaking paradigm does not confine the conception of a square merely to organizing the transportation domain. The incorporation of a narrative that reflects the historical context of the locale is pivotal. This can be achieved through contemporary forms (Kozłowska and Krasucki, 2021), pre-existing symbols (Czekiel-Świtalska and Szymiski, 2022) or art installations that are employed to convey narratives metaphorically (Duque, 2014). To draw and sustain public engagement within the square, efforts are made to improve the perception of its value, such as the installation of appealing urban furniture (Grabiec et al., 2022) or the arrangement of outdoor stairs that capitalize on the favourable terrain configuration (Tofiluk, 2015).

## 2.2. Urban space as a palimpsest

Spatial development frequently precipitates alterations in the architectural and urban frameworks of cities, engendering modifications not solely in the structures and the designated functions of specific locales, but also in the obliteration of the original terrain configuration or transportation network. Numerous changes within urban spaces can be executed while preserving the pre-existing meanings. Certain meanings that have diminished can be revitalized during subsequent transformations, akin to the faded text on a re-recorded parchment. The conception of urban space as a palimpsest is extensively deliberated within urban discourse due to its palimpsestic nature, which piques interest among users (Bierwiazzonek, 2016).

The multi-faceted reality of urban spaces embodies their architectural, urban, symbolic, and social evolution. The meanings inherent in these spaces are contingent upon various elements: history, politics, and the quotidian practices of users (Soja, 2000). Urban palimpsests, as relics of the past, furnish a framework for both interpreting present and prospective urban experiences. Transformations do not supplant original meanings but rather augment the extant narrative with new ones. The recognition of palimpsest logic prompts urban planners to embrace the intricacy and ambiguity of the city, as opposed to designing them anew. Consequently, cities are intricate organisms bearing social

significance that must be comprehended and developed with deference.

Architecture and urban planning are employed to symbolically evoke past eras and their associated connotations (Ashworth, 2008). The transformation of land into a place, unveiling meanings potentially residing within it, constitutes an existential objective of architecture (Norberg-Schulz, 1980). Each successive building ought to be integrated into the urban narrative and resonate with adjacent structures, empty spaces, and urban events (Jałowicki, 2012). The revitalization of historical spaces encompasses not only the reanimation of antiquated buildings but also the creation of a novel depiction of the spaces between them (Lorens, 2006). This space should be conceptualized as a screen (Castells, 1982), upon which symbols congruent to the prevailing level of development and societal expectations are projected. Intrinsic value resides in the projection of meanings inscribed in the past through modes of expression that epitomize the contemporary era, thus imprinting its own mark. The infusion of innovative ideas into historical architectural spaces culminates in a synergistic effect (Jacobs, 2014). Through the imagination, individuals can engage with and confront historical time (Wierzbicka, 2013).

Vestiges of the past that coexist within the urban fabric act as vessels of meanings as well as symbols of transformation (Stanilov, 2007). Śreniawitów Square can be interpreted not solely as a transport hub but also as a tangible manifestation of Rzeszów's transformation. The heritage of this locale should be viewed as an asset, rather than an impediment to contemporary utilization. This deliberate approach aligns with exemplary practices in placemaking, which duly consider social sensitivity and local identity.

## 3. CHARACTERISTICS OF ŚRENIAWITÓW SQUARE IN RZESZÓW

### 3.1. History

The space called Śreniawitów Square was not historically shaped as a square. Until 1940 (Kotula 1998) its central part was built up. The buildings on the northern side constituted the frontage of Śreniawitów Street, on the southern side of Zamoyski Street (Ill. 3a). The impetus for the demolition of the edifices between Śreniawitów and Zamoyski Streets was the challenging accessibility from the city centre to Hetmańska Street. The linkage of the erstwhile Zamkowa Street to the terminus of Hetmańska Street was constructed along the shortest possible trajectory (Ill. 3b). The transport infrastructure was reconfigured to its contemporary arrangement in the late

1960s, with further modifications implemented post-2000. The designation ‘the square’ was conferred during the immediate postwar era. Its current appellation alludes to the Szreniawa coat of arms, historically affiliated with the Lubomirski family.

Nearly all surrounding structures date back to the 20th century. Additionally, the structure housing the District Court, referred to as Lubomirski Castle, is not the original familial domicile but was erected during the period 1902–1906 to serve as the court’s premises (Janczykowski, 2015). The aristocratic residence was established at this locale in the 16th century by Mikołaj Spytek Ligęza, and during the 17th century, it transferred into the ownership of the Lubomirski family, owners of Rzeszów until 1845. The current edifice was constructed utilizing the existing walls of the preceding castle, albeit its configuration and design differ from the initial construction. The bastion fortifications originating in the 17th century have been preserved in their original state. Development within the confines of Śreniawitów Square commenced in the 19th century, prior to which the area was dedicated to transportation and defensive purposes.

The primary archival reference regarding the historical urban milieu of Rzeszów is the so-called Wiedemann plan of 1762 (Ill. 4). The city is depicted in a perspective format, thus positioning the area before the castle’s entrance in the foreground. A notable feature is the triangular ravelin placed on the access axis, and a structure identified as a ‘ramiennik’ (Bogdanowski, 1974), providing protection from the south. The ravelin is linked to the castle entrance via a wooden bridge. On the interior, the moat is delineated by a curtain fortification wall. The ‘ramiennik’ is encircled by the roadway leading to Tyczyn, with a southern adjacent water body known as Wielki Staw Podzamczy (Hennig, 2012).

### 3.2. Terrain configuration

The contemporary terrain configuration (Ill. 5a) is related to the state depicted in Wiedemann’s plan. This correlation arises partly from the fact that the placement of the defensive structure was influenced by the specific terrain conditions, and partly from the preservation of land transformations instigated by the implementation of this structure in a rudimentary form to the present day. The elevation differential within Śreniawitów Square is approximately 6 meters. The highest point is located near the castle tower, while the lowest is at the entrance of Lenartowicza and Szopena Streets.

The majority of the square is characterized by a gentle slope, except in the northern part where there

is a steep escarpment, a vestige of a former ravelin (Wzorek 1986). The terrain was reshaped following transformations of the road system in 1940, during which the remains of fortifications were also demolished (Kotula 1998). Previously, the road along the Lisa-Kuli–Dąbrowskiego Streets (formerly Zamkowa–Podzamcze Streets) was situated several dozen centimetres higher, as corroborated by archival photographs and the alignment of the plinths in the buildings at 1 Śreniawitów Square and 1 Lisa-Kuli Street.

### 3.3. Cultural landscape

Until recent times, Lubomirski Castle was the sole prominent feature of Śreniawitów Square. Presently, a skyscraper with a height of 220 m has been constructed approximately 350 m from the castle tower. Although it is situated in a blind spot, it remains visible from the majority of the square and, from certain vantage points, acts as a backdrop in relation to the castle’s perspective. The body of the castle has diminished in its prominence, additionally due to the fact that, even from locations where it is not juxtaposed with the skyscraper, it is obscured by tall greenery.

The edifices occupying the frontages of Śreniawitów Square are predominantly one or two stories high, characteristic of early 20th-century small town architecture. Notably, these include the Dzierżyński tenement house and the Różycki tenement house (Ill. 5a). It is notable that the lowest buildings are situated in the lower part of the square. A majority of these structures are obscured by tall greenery. In the central area of the square, aside from the thoroughfare and pavements, there is a public toilet, partially obscured by greenery and encircled by a wooden fence, and a sizable wooden cross situated in front of it, referred to as the Monument to the Victims of Communism.

An additional consideration is the perspectives from internal points towards openings within the square. The spatial arrangement of the square positions the axes of Kraszewskiego, Dąbrowskiego, Hetmańska, and Lenartowicza Streets to converge at approximately a single point near the Różycki tenement house (Ill. 5b). From this juncture, the openings remain concealed by intervening bushes. All are classified as leading openings (Wejchert, 1984). Consequently, they form a closed complement to the square’s interior, enticing with the enigmatic nature of the areas beyond.

### 3.4. Road system, traffic flows, public transport

Śreniawitów Square constitutes a road junction interconnecting seven streets, which do not converge at a singular point, but are linked through 4 intersections: C1, C2, C3, and C4 (Ill. 5b). Three of these


intersections (C1, C2, C3) are equipped with coordinated yet independent traffic light systems. Lisa-Kuli, Dąbrowskiego, and Lenartowicza Streets serve as the principal arteries. Hetmańska Street is categorized as a collector street. Public bus routes traverse these streets. Alternatively, Szopena, Kraszewskiego, and Pod Kasztanami Streets are designated as local or access streets. The traffic studies conducted in November 2022 at the behest of the President of Rzeszów by the Department of Roads and Bridges of the Rzeszów University of Technology form the foundation for a quantitative evaluation of the movement of individuals and vehicles in both public and private transportation (Rzeszowskie badania ruchu, 2022). Regarding Śreniawitów Square, the focal point of the traffic study was the C2 intersection (Ill. 5b), which fulfils a critical function. The findings from reports pertaining to this intersection are detailed in Tab. 1. Subsequently, no significant quantitative variations have been observed, as corroborated by independent measurements of vehicle traffic

intensity during peak morning and afternoon hours conducted in 2024, alongside analyses of current public transport schedules. Concerning vehicular traffic, during peak periods, the intersection operates at full capacity, precluding the accommodation of an increased volume of vehicles.

The data presented in Tab 1 are organized to emphasize the ratio of vehicles traversing the intersection in each direction. The AB–BA direction experiences the highest traffic volume, whereas the BC–CB direction encounters the least volume, although its traffic demand is only marginally less than that of the AC–CA direction. Regarding public transport, particular attention is given to the insignificant number of passengers traveling in the BC–CB direction, attributable to the minimal frequency of journeys made by very short buses.

The report under examination also encompasses the outcomes of traffic speed measurements on the principal routes within the city. However, these measurements lack the precision necessary to assess

Tab. 1. Results of traffic studies in individual and public transport.

| MAP | DIRECTION            | VEHICLES<br>(PASSENGER CARS)  |                                  | BUS PASSENGERS               |                                  |
|-----|----------------------|---|----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
|     |                      | MORNING<br>PEAK<br>6.00–9.00  | AFTERNOON<br>PEAK<br>14.00–18.00 | MORNING<br>PEAK<br>6.00–9.00 | AFTERNOON<br>PEAK<br>14.00–18.00 |
|     |                      |  | AB                               | 1,492 (1,305)                | 2,764 (2,561)                    |
|     | AC                   | 1,088 (802)   | 1,514 (1,186)                    | 1,661                        | 2,194                            |
|     | BA                   | 2,231 (2,018)   | 2,654 (2,448)                    | 534                          | 863                              |
|     | BC                   | 1,320 (1,202)   | 1,739 (1,641)                    | 47                           | 50                               |
|     | CA                   | 1,306 (1,011)   | 1,210 (911)                      | 1,532                        | 2,343                            |
|     | CB                   | 807 (745)   | 1,100 (1,035)                    | 3                            | 8                                |
|     | AB + BA              | 3,723 (3,323)   | 5,418 (5,009)                    | 921                          | 1,763                            |
|     | AC + CA              | 2,394 (1,813)   | 2,724 (2,097)                    | 3,193                        | 4,537                            |
|     | AB + AC              | 2,580 (2,107)   | 4,278 (3,747)                    | 2,048                        | 3,094                            |
|     | BA + CA              | 3,537 (3,029)   | 3,864 (3,359)                    | 2,066                        | 3,206                            |
|     | AB + AC<br>+ BA + CA | 6,117 (5,136)   | 8,142 (7,106)                    | 4,114                        | 6,300                            |
|     | BC + CB              | 2,127 (1,947)   | 2,839 (2,676)                    | 50                           | 58                               |

Source: Original work based on data from the reports examining transport traffic in Rzeszów from 2022.

the impact of disruptions in the vicinity of Śreniawitów Square on travel times. The authors, drawing from their experiences as occasional road users in the studied location, posit that the prevalence of traffic congestion in this area results from the concentration of multiple intersections with traffic signals in close proximity, thereby hindering the synchronization of light settings to facilitate the seamless flow of traffic.

### 3.5. Current functions

The primary function of Śreniawitów Square is transportation, serving as a crucial junction within the urban road network. Owing to spatial constraints and a complex road layout, the square lacks public transport stops. Consequently, pedestrian traffic is minimal, primarily occurring along the routes leading to Hetmańska and Pod Kasztanami streets, due to the scarcity of pedestrian crossings. The area under study does not feature dedicated bicycle paths.

It is noteworthy that the castle, the most important of buildings encircling the square, serves as a courthouse, so does not attract many users. Access to the court is further constrained by security measures. Other surrounding structures are predominantly residential and office buildings. There is a limited number of service establishments, mainly located in the square's southern sector, with frequent changes in their utilization, and some remaining vacant. The sole dining establishment within this vicinity

is a pizzeria situated in a tenement building at the entrance of Lisa-Kuli Street.

### 3.6. Potential future opportunities and threats

Śreniawitów Square presents an opportunity with the anticipated change in the function of the castle. In accordance with the agreement between the President of Rzeszów and the Minister of Justice, it is projected that the District Court in Rzeszów will acquire a new location, and the castle will be transferred to the city. The prior President of Rzeszów had intended to establish a museum within the castle; however, expert analyses that considered the spatial configuration of the building's rooms were critical of this plan.

A potential threat to Śreniawitów Square is posed by the construction of multi-story residential buildings in its immediate vicinity. Furthermore, city authorities are contemplating the transformation of an open-air parking lot, situated approximately 400 m away, into a two-story structure. Such developments are likely to result in a further escalation in the volume of vehicular traffic traversing Śreniawitów Square.

### 3.7. SWOT analysis

The findings from the preliminary phase of research have been systematically arranged into a SWOT matrix (Tab. 2). The specific elements have been classified with respect to the potential for Śreniawitów

Tab. 2. Analysis of Śreniawitów Square in the context of strengthening the features of the city square.

|                 | STRENGTHS (S)  | WEAKNESSES (W)   |
|-----------------|--|--|
| Current factors | <ul style="list-style-type: none"> <li>– convenient location in the city's transport system</li> <li>– presence of the castle as a recognizable dominant feature</li> <li>– proximity to other attractive public places</li> <li>– diverse topography allowing for unusual solutions</li> <li>– multilayered history of the place (palimpsest)</li> <li>– cultural and landscape potential</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>– high traffic density</li> <li>– lack of public space features</li> <li>– limited space for transport reorganization</li> <li>– lack of bicycle infrastructure and public transport stops</li> <li>– presence of obscuring and unorganized greenery</li> <li>– spatial disharmony caused by a high-rise building in the vicinity</li> </ul>                          |
|                 | OPPORTUNITIES (O)  | THREATS (T)  |
| Future          | <ul style="list-style-type: none"> <li>– the prospect of transferring the castle to the city authorities</li> <li>– the potential for funding from revitalization programs</li> <li>– the growing interest in the quality of space</li> <li>– the trend of sustainable mobility</li> <li>– the optimal location for creating a transfer hub</li> <li>– the symbolic potential of the square as a place of remembrance</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– further increase in traffic intensity — social resistance to change (e.g. tree felling, reduction of road lanes)</li> <li>– lack of institutional coordination</li> <li>– risk of limiting the project to transport issues</li> <li>– uncertainty regarding the castle's function</li> <li>– difficulties in implementing a comprehensive transformation</li> </ul> |

Source: original work.

Square to be developed into an appealing and prominent public area within the urban framework.

The analysis indicates that Śreniawitów Square, despite its current dominance by road infrastructure and limited utilization in relation to public life, possesses physical and symbolic characteristics favourable for successful transformation. The execution necessitates comprehensive planning, robust political commitment, collaboration among stakeholders, and rooting the initiative within the expansive framework of current discussions on urban and social issues (Sadik-Khan and Solomonow, 2016). Future actions should prioritize human-centred design, connectivity, and cultural continuity to fully realize the square's potential as a significant urban space.

## 4. DIRECTIONS OF TRANSFORMATION OF ŚRENIAWITÓW SQUARE

### 4.1. General Characteristics

The strategic position of Śreniawitów Square at the intersection of Rzeszów's principal transport routes and in proximity to the Lubomirski Castle, presents an opportunity for its transformation into a prominent landscape feature of the city. The inconvenience posed by the current car traffic organization necessitates consideration of spatial reorganization, not merely as an adjustment of the existing framework, but as an extensive urban revitalization. Such revitalization, aimed at enhancing transportation efficiency, should also endeavour to revive the genius loci derived from historical layers and endow the square with functions that will convert it into a hub of social activities. The proposed actions include:

- alleviating car traffic congestion,
- organizing bus stops on the square,
- identifying a function for the Lubomirski Castle that would enhance its accessibility and utility for the broader community,
- enhancing landscape visibility,
- commemorating historical heritage,
- expanding commercial and service capabilities,
- incorporating urban details to make the public space more engaging.

### 4.2. Reorganization of the transport Layout

The primary objective of the transport system reorganization was to reduce the travel duration for vehicles traveling in the direction of Lisa-Kuli–Lenartowicza. This particular route experiences the highest congestion and presents the most significant challenges due to the inability to devise a bypass route around Śreniawitów Square for vehicles traversing the Castle Bridge. It was determined that achieving the desired

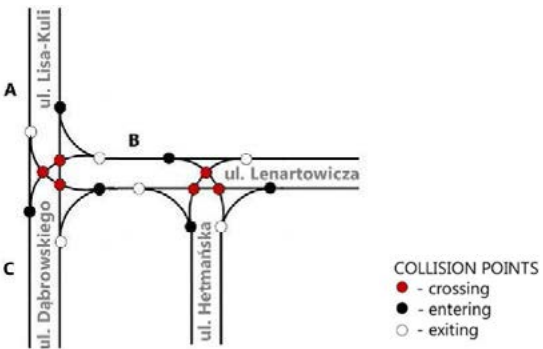
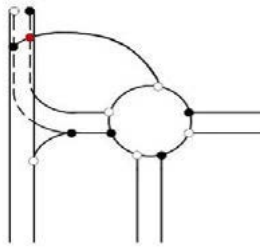
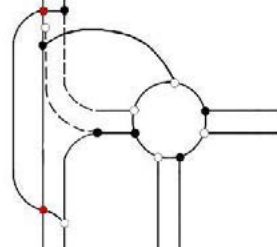
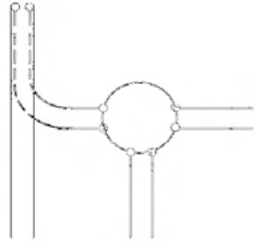
objective necessitates the reduction of collision points at intersections C2 and C3 (Ill. 5b). Generally, this can be accomplished by substituting traffic light-controlled intersections with roundabouts, directing select traffic flows through a tunnel or via an overpass, eliminating certain traffic directions, or modifying the area's traffic organization. In the area under consideration, several of these solutions are impractical due to limited space and an underdeveloped road system.

Three schemes for road system reorganization were examined in detail (Tab. 3). In each proposal, the C3 intersection was replaced with a single-lane roundabout, and traffic in the direction of AB–BA (Tab. 1) was channelled through a tunnel beneath Lisa-Kuli Street over approximately 150 m, extending from Ks. Infulata Walentego Bala Square to Śreniawitów Square. The proposed tunnel features a single carriageway with two lanes, one for each direction. The tunnel's placement is advantageous due to the topography (Ill. 5a), and there exists potential to further adjust denivelation by raising the elevation in the western portion and lowering it in the eastern section of the square, effectively restoring the pre-1940 conditions.

Within the initial two variants, vehicular traffic directed towards BC (Tab. 1) was rerouted from the roundabout, which replaced the C3 intersection, leading to Lisa-Kuli Street, directly opposite the exit of Kraszewskiego Street. This approach is substantiated by the considerable disparity in elevation between the upper and lower roadways in the central portion of the square. In the second variant, traffic in the CA direction was redirected out of the square to eradicate the collision point with the BC direction. The road system in the area is enough to accommodate this traffic. In the third variant, vehicular traffic in the BC–CB direction (Tab. 2), identified as the least burdened, has been abolished. This alternative was selected for further investigations, acknowledging that a reduction in the number of lanes would create opportunities for establishing bus stops (Ill. 6). The establishment of the interchange hub is anticipated to attenuate the demand for car traffic in this direction. Under such circumstances, it would be feasible to redistribute it via alternative streets.

The segmentation and restriction of traffic align with historical roadway routes towards Czudec and Tyczyn, which historically prevailed in the region under consideration. Constricting the roadway is aimed at reinstating the historic character of the streets from the period of construction of the buildings, i.e., from the early 20th century. Moreover, an auxiliary advantage is the enhancement of pedestrian crossing towards: the castle–Kraszewskiego Street.

Tab. 3. Variants of reorganization of road traffic reorganization in the area of Śreniawitów Square.

|                                     |  |   |   |
|-------------------------------------|--|---|---|
| <p>Current road layout</p>          |  |   |   |
| <p>Reorganiza-<br/>tor options</p>  | <p>VARIANT 1</p>   | <p>VARIANT 2</p>  | <p>VARIANT 3</p>  |
| <p>Diagram</p>                      |  |  |                           |
| <p>Road solutions</p>               | <p>All traffic directions are maintained.</p>                                      | <p>All traffic directions are maintained.</p>                                       | <p>Traffic in the BC/CB directions is eliminated.</p>   |
| <p>Collision points</p>             | <p>Reduction in the number of conflict points.</p>                                 | <p>Relocation of conflict points outside the square area.</p>                       | <p>Complete elimination of cross-traffic conflict points.</p>   |
| <p>Spatial effects</p>              | <p>No free space for people-orientated functions.</p>                              | <p>Moderate amount of space freed for new functions.</p>                            | <p>Satisfactory amount of space freed for new functions.</p>  |
| <p>Potential problems</p>           | <p>Car traffic still dominates over public space function.</p>                     | <p>The effectiveness depends on reorganization of the wider area.</p>               | <p>The vertical separation between lower and upper streets may weaken the spatial cohesion of the square.</p> |
| <p>Correlation with the history</p> | <p>Limited – no potential to express local heritage.</p>                           | <p>No correlation – one of the oldest traffic directions disappears.</p>            | <p>Strong – evokes the former fortification layout and the historical scale of the streets.</p>               |

Source: original work.

The configuration of a bus transport interchange and the organization of pedestrian crossings are expected to invigorate pedestrian movement comprehensively, while the inclusion of bicycle paths would facilitate bicycle mobility within the square. The solitary source of slight apprehension is the vertical disparity between the lower and upper roadways, equating to the height of one storey, which

could potentially undermine the spatial cohesion of the square (Gehl, 2013). The culmination of the proposed measures is the complete eradication of traffic signals within the confines of Śreniawitów Square. This is not anticipated to prolong the traversing time across the square, as traffic flow is projected to be more streamlined and uninterrupted by the necessity to await traffic signal changes.

### 4.3. Public Space Arrangement

The elements that attract individuals are the aesthetic and functional values of the area and its positioning along the routes of daily commute. The proposed reconstruction of the transportation system of Śreniawitów Square, alongside the organization of bus stops, bicycle paths, and pedestrian crossings, addresses the second criterion. The reduction of the roadway area will prioritize pedestrians and cyclists in most parts of the square.

The vitality of the public square naturally concentrates around its peripheries (Alexander 2008). The edifices encircling Śreniawitów Square can be classified into two main categories: the castle, and the other buildings, a majority of which have ground-level spaces appropriate for commercial and service functions. The proximity to bus stops (Ill. 6a) would facilitate the organic emergence of services and trading opportunities in the edifices on the western and southern sides of the square.

The castle's most appropriate function, given its original construction as an office, would be as the headquarters for municipal institutions that are pertinently linked to history, heritage, culture, etc. Within the inner and outer courtyards, as well as within the castle itself, various activities involving the citizens could be executed, aligned with the nature of the offices situated therein. This would serve as a nod to the castle's historical role as the seat of Rzeszów's proprietors. In contemporary times, the city's residents assume the role of proprietors.

Concerning the square's spatial potential, the area between the proposed lower road and the Różycki tenement house, along with the castle fortifications, holds the most promise for transformation. The aesthetic appeal derives from both the topography and historical heritage. These attributes can be effectively leveraged in the design of urban features that metaphorically reference the past, thereby eliciting positive emotional responses from residents through their striking forms and functionalities.

The authors' proposal includes the transformation of a small parking lot situated within the former ravelin into an observation deck (Il 6b) oriented towards the vistas of Lenartowicza, Hetmańska, Dąbrowskiego, and Kraszewskiego Streets. The provision of panoramic views necessitates the reduction of medium-height vegetation, which will also aid in the restoration of the southern side of the ravelin. The area's slope renders it conducive to the construction of platforms forming an auditorium that faces the sunken section of the square. Given the city's flat topography, staircases serving as an auditorium are absent from any of Rzeszów's public spaces; thus,

incorporating them into Śreniawitów Square would enhance its distinctive value. Revitalization efforts necessitate the removal of a public restroom. The subject of deliberation is the cross that constitutes the so-called Monument to the Victims of Communism. The authors suggest relocating it to a position between the southern curtain of the castle fortifications and Szopena Street.

Further contributing to the commemoration of the castle as a magnate residence, the proposal includes replacing the embankment separating the moat in front of the castle tower with a wooden bridge. The moat's continuity, located at Śreniawitów Square's level, presents an opportunity to establish a pedestrian path along its base. An additional proposal involves installing a feature that promotes Rzeszów's partner cities on the observation deck. This installation would comprise a post indicating the azimuths and distances of selected cities and viewfinders situated around it displaying images from online cameras of the respective cities. The layout of the sister cities and the terrace's positioning relative to the cardinal directions ensure azimuthal consistency, while the distance proportions are suggested to be depicted through a logarithmic scale. Assuming that the Rzeszów City Hall offices are situated at the castle, the strategy of promoting partnerships at this locale would be entirely justified. The use of telescopes to observe the daily lives of acquaintances metaphorically juxtaposes the notion of hypothetical observers from past centuries surveilling for potential adversaries approaching from the same directions.

### 4.4. Improving landscape qualities

Highlighting the benefits of Śreniawitów Square necessitates considerable modifications to the greenery within it. Revealing the silhouette of the castle necessitates the removal of certain trees. This measure may provoke controversy from a public perception standpoint. Nevertheless, the existing trees within Śreniawitów Square are not monumental specimens. These trees were planted during the postwar period, without a strategic plan and contrary to the firm recommendations of specialists (Bogdanowski, 1974). A viable solution may involve replacing the removed tall greenery with newly planted specimens of several metres in height, carefully selected and strategically positioned. The reduction in biomass would be offset by an increase in biologically active space resulting from the diminution of the area occupied by the road infrastructure.

Trees within Śreniawitów Square grow not only in proximity to the castle but also in the western and southern sections of the square. Their canopies

contribute to the insufficient lighting of adjacent building premises; however, when considering the proposed spatial transformation of the square and the location of bus stops in the proximity of these trees, the presence of greenery is deemed desirable in both areas. The removal of traffic lights is anticipated to enhance landscape values, as those particularly installed on booms above the roads negatively impact the aesthetic appeal of the location.

## 5. CONCLUSIONS

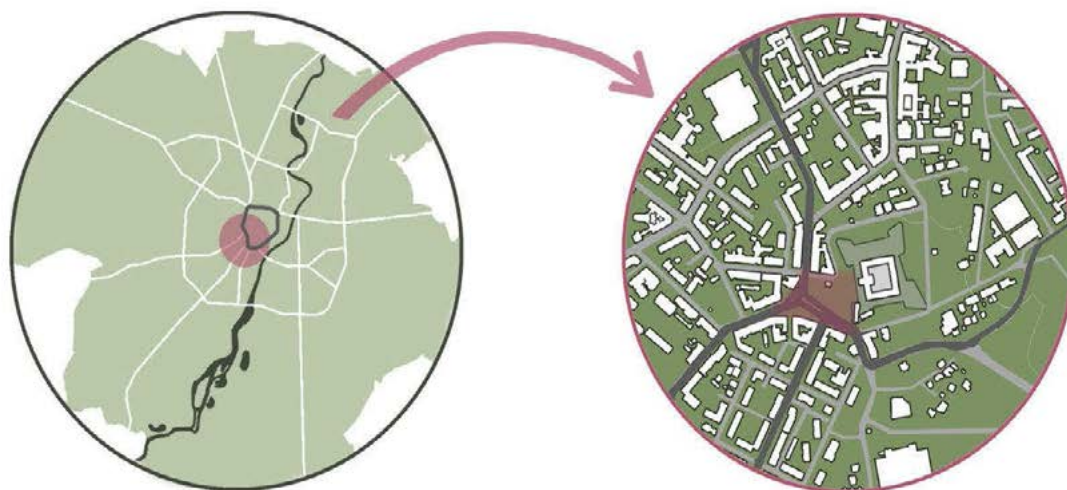
The articulated concept of the functional and spatial transformation of Śreniawitów Square in Rzeszów engages with the matter of urban space revitalisation in a multifaceted and comprehensive manner. It encompasses the enhancement of transport functionalities aimed at alleviating traffic congestion and harmonizing diverse modes of transport, alongside the amelioration of landscape value presentation and the development of an appealing public space with metaphorical references to historical contexts through modern methodologies. The potential for implementing a diverse array of spatial arrangement procedures stems from its pronounced neglect and substantial reservoir of latent potential, intrinsic to the area's configuration, its pivotal location within the city's transport network, the presence of significant landmark objects, and the historical significances attached thereto. Reminiscence functions as the central motif for all proposed modifications by the authors (Tab. 4).

The authors acknowledge that even the execution of all solutions delineated in the article is insufficient to transform Śreniawitów Square into a space that fully meets the highest functional and aesthetic standards. This inadequacy is attributed to objective challenges,

such as its position into the city's road network, which precludes the complete elimination of individual car transport, and the existence of a 220 m high skyscraper in its vicinity, which visually dominates the square from numerous vantage points within. Nevertheless, these factors should not dissuade the restructuring initiatives for the square's space, as striving for even partial fulfilment of the activities pursued represents a worthwhile endeavour.

While this study focuses on a discrete instance, the methodology employed contributes to a broader discourse surrounding the quality of public spaces, the reinterpretation of cultural heritage, and the integration of transport functionalities. The proposed strategies may inspire design practices beyond Rzeszów, pertinent to spaces where historical and contemporary functions coexist in a degree of tension. Interested readers may find the extensive and holistic character of the described objectives compelling, motivating them to eschew superficial measures, thereby securing only partial accomplishment of the stipulated objectives. This specific transformation proposition additionally prompts further investigation into how local interventions can contribute to wider urban aims.

The presented case illustrates contemporary theoretical assumptions relating to the design of multifunctional human-oriented public spaces, accessible to all users and various forms of mobility. The concept consciously draws on the assumptions of the idea of space as a carrier of meanings and uses the potential of the place as a palimpsest, in which historical and contemporary layers intertwine. The proposed transformation may not only improve the functionality and aesthetics of the square, but above all strengthen the identity of the place and the quality of urban life.



III. 1. Location of Śreniawitów Square in the urban structure of Rzeszów. Source: original work.

II. 1. Usytuowanie placu Śreniawitów w strukturze urbanistycznej Rzeszowa. Źródło: opracowanie własne.

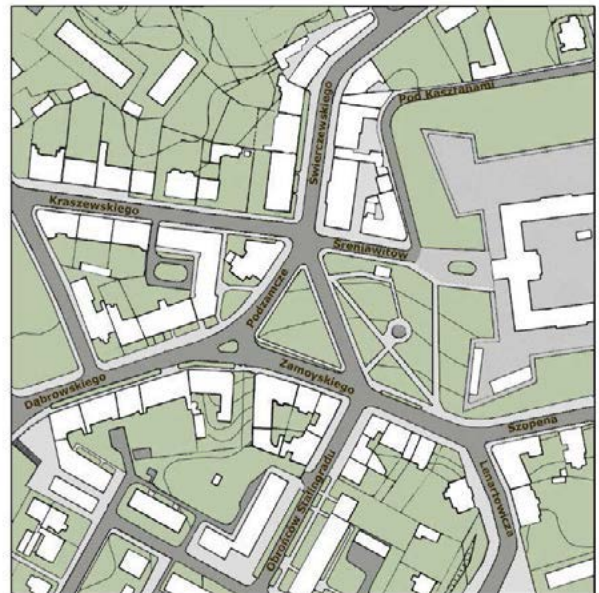


III. 2. Śreniawitów Square in a view from a drone. Photo by M. Bober.

II. 2. Plac Śreniawitów w widoku z drona. Fot. M. Bober.



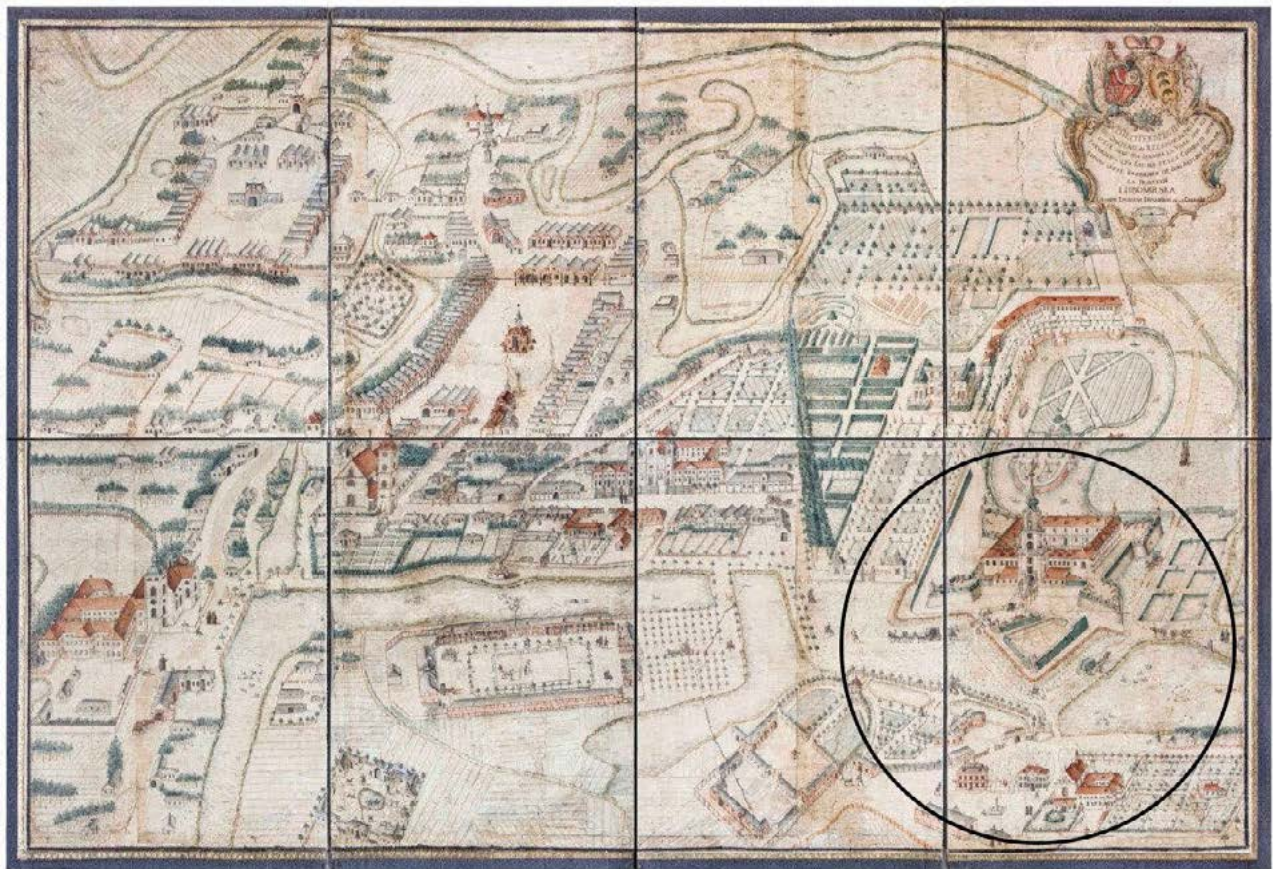
a)



b)

III. 3. Development of the space of Śreniawitów Square: a) according to the map from 1909, b) according to the map from 1966. Source: original work.

II. 3. Zagospodarowanie przestrzeni placu Śreniawitów: a) według mapy z 1909 roku, b) według mapy z 1966 roku. Źródło: opracowanie własne.

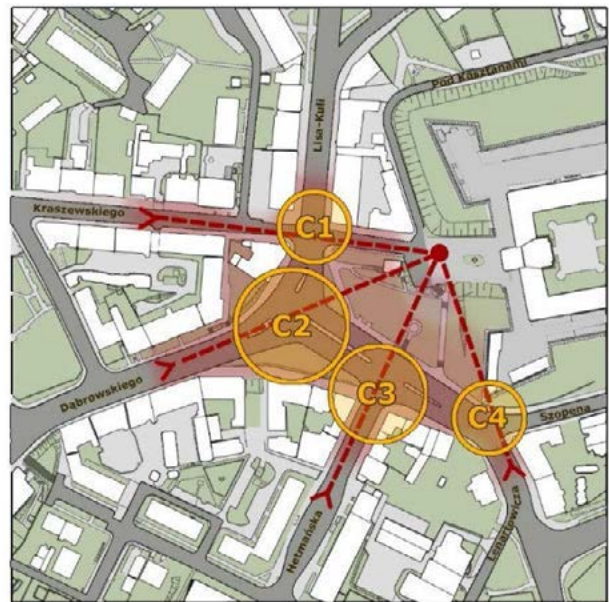


III. 4. Perspective view of Rzeszów from 1762 — the so-called Wiedemann plan (The Lubomirski Castle and the area around today's Śreniawitów Square are marked with a circle). Source: Wiedemann, K. H. 1762, District Museum in Rzeszów, sign. MRH 2557.

II. 4. Widok perspektywiczny Rzeszowa z roku 1762 — tzw. plan Wiedemanna (okręgiem zaznaczono Zamek Lubomirskich i okolice dzisiejszego placu Śreniawitów). Źródło: Wiedemann, K. H., 1762, Muzeum Okręgowe w Rzeszowie, sygn. MRH 2557.



a)



b)

III. 5. Contemporary development of Śreniawitów Square: a) terrain coordinates and characteristic objects (1. Lubomirski Castle, 2. Dzierżyński tenement house, 3. Różycki tenement house), b) intersections and viewing openings. Source: original work.

II. 5. Współczesne zagospodarowanie placu Śreniawitów: a) rzędne terenu i charakterystyczne obiekty: (1. Zamek Lubomirskich, 2. Kamienica Dzierżyńskiego, 3. Kamienica Różyckich), b) skrzyżowania i otwarcia widokowe. Źródło: opracowanie własne.



a)












b)

III. 6. Development of Śreniawitów Square after transformation: a) plan, b) aerial view. Source: original work.

II. 6. Zagospodarowanie placu Śreniawitów po przekształceniach: a) rzut, b) widok z lotu ptaka. Źródło: opracowanie własne.

Tab. 4. The reminiscence aspect of the functional and spatial transformation of Śreniawitów Square.

Tab. 4. Reminiscencyjny aspekt transformacji funkcjonalno-przestrzennej placu Śreniawitów.

| STREET /<br>ULICA | HISTORICAL STREET<br>PHOTOS /<br>HISTORYCZNE ZDJĘCIA<br>ULIC                        | CURRENT STREET<br>PHOTOS /<br>AKTUALNE ZDJĘCIA ULIC                                 | VISUALIZATIONS OF<br>TRANSFORMED STREETS /<br>WIZUALIZACJE<br>PRZEKSZTAŁCONYCH<br>ULIC |
|-------------------|---|---|--|
| Lisa-Kuli         |    |    |     |
| Hetmańska         |   |   |    |
| Dąbrowskiego      |  |  |   |

Source: column 1 — Maciej Piekarski's archive, column 2 — photo by Joanna Dudek, column 3 — original work.

Źródło: kolumna 1 — archiwum Macieja Piekarskiego, kolumna 2 — fot. Joanna Dudek, kolumna 3 — opracowanie własne.

## 1. WPROWADZENIE

Na mapie Rzeszowa uwagę zwraca układ ulic otaczających ściśle centrum miasta, tworzący nieregularny krzywoliniowy trójkąt. Przestrzeń otaczająca południowo-zachodni wierzchołek tego trójkąta nosi nazwę placu Śreniawitów (Il. 1). Na potencjał tego miejsca wpływa usytuowanie w układzie drogowym Rzeszowa oraz sąsiedztwo Zamku Lubomirskich. Zamek wraz z fortyfikacjami stanowi lokalną dominantę architektoniczną i znaczeniową, a zarazem jeden z symboli Rzeszowa. Miejsce jest obecnie zatłoczone przejeżdżającymi samochodami, a jego organizacja przestrzenna oraz ubogie wyposażenie funkcjonalne (Il. 2) ograniczają ruch pieszych oraz rowerzystów. Walory krajobrazowe placu oraz pobliskiego terenu nie są wykorzystywane ze względu na mało przyjazne warunki do jego eksplorowania. Zasadnicze jest pytanie, czy plac Śreniawitów w Rzeszowie jest placem w rozumieniu urbanistyki, czy tylko tak się nazywa? Ponieważ autorzy intuicyjnie odczuwali tę wątpliwość, podjęli się przeprowadzenia wielopłaszczyznowej analizy przestrzeni nazywanej placem Śreniawitów oraz próby wskazania kierunków przekształceń, które wyposażałyby go w pełni w atrybuty miejskiego placu.

### 1.1. Cel i zakres pracy badawczej

Celem pracy jest zbadanie możliwości przekształceń układu transportowego placu Śreniawitów w Rzeszowie, który umożliwiły powstanie wartościowej i przyjaznej przestrzeni publicznej, uwypuklającej dziedzictwo kulturowe tego miejsca. Badania prowadzone były w okresie od lutego 2023 roku do marca 2025 roku, natomiast zakres terytorialny obejmuje plac Śreniawitów i jego otulinę. Mimo że praca skupia się na rozwiązaniu konkretnego problemu, to może stanowić przyczynek w szerszej debacie na temat przekształcania przestrzeni zdominowanej przez transport samochodowy w przestrzeń skoncentrowaną na człowieku. Spostrzeżenia autorów mogą stanowić podpowiedź rozwiązań w innych miastach mających podobne problemy.

### 1.2. Metody pracy badawczej

Badania rozpoczęto od analizy literatury naukowej na temat placów miejskich, zrównoważonego transportu w miastach oraz kształtowania przestrzeni miejskiej z ujawnieniem zapisanych w niej znaczeń. Na tym etapie autorzy przeprowadzili także studia znanych sobie przypadków transformacji przestrzeni urbanistycznej w miejscach pokrewnych do przedmiotu prowadzonego badania. Następnie dokonano analizy urbanistycznej rozpatrywanego miejsca,

obejmującej aspekt historyczny, geograficzny, krajobrazowy i funkcjonalny. W tej fazie wypunktowano też czynniki związane z aktualnymi lub przewidywanymi działaniami w sąsiedztwie, które będą wywierały wpływ na funkcjonowanie placu. Wnioski zestawiono w formie matrycy SWOT. Po skonfrontowaniu rezultatów analizy SWOT z wysuwanymi w literaturze postulatami oraz wnioskami ze studiów przypadków wskazano działania urbanistyczne do przeprowadzenia w obrębie placu Śreniawitów. W fazie badań projektowych przełożono ustalenia analityczne na propozycje przestrzenne.

### 1.3. Ograniczenia

Niniejsza praca ma charakter koncepcyjny. Propozycja transformacji placu zaproponowana przez autorów była poddana debacie wyłącznie w wąskim gronie decydentów, specjalistów i aktywistów miejskich. Należy ją traktować jako potencjalny impuls do publicznej dyskusji a nie ostateczne rozwiązanie. Mimo że założenia uwzględniają literaturę tematu i opierają się o najlepsze praktyki projektowe, to praca nie obejmuje danych na temat zachowań użytkowników i ich opinii na temat preferowanych kierunków zmian. Dalsze badania powinny być oparte na metodach partycypacyjnych w celu lepszego zrozumienia potrzeb mieszkańców.

## 2. RAMY TEORETYCZNE

Jednym z największych wyzwań urbanistycznych, przed jakimi stoją współczesne miasta, jest poszukiwanie jak najbardziej właściwej drogi w przekształcaniu przestrzeni zdominowanych przez transport w inkluzyjne przestrzenie publiczne (Gehl, 2010; Carmona, 2019). Place miejskie ilustrują palimpsestową naturę przestrzeni miejskich (Moughtin, 2003), niejednokrotnie odzwierciedlają też napięcia inherentne rozwojowi miast. Bywa, że pośredniczą między mobilnością a interakcją społeczną, między dziedzictwem a innowacją (Ashworth, Tunbridge, 2000). W tym kontekście rozważania na temat transformacji placu Śreniawitów wpisują się w uniwersalny dyskurs. Na kształt zaprezentowanych rozważań projektowych w dużym stopniu wyłożyły dzieła klasyków, takich jak: Alexander, Gehl czy Jacobs, ale też bardziej współczesne założenia, prezentowane przez Hamilton-Baillie'a, Carmonę, National Complete Streets Coalition czy Project for Public Spaces.

### 2.1. Forma i funkcje placu miejskiego

W przeszłości projektowanie placów odbywało się w kontekście traktowania ich jako kompozycji estetycznych lub środowisk do wypełniania funkcji

użytkowych. Współcześnie obie tradycje zostały zsyntetyzowane jako *placemaking*, czyli tworzenie miejsca (Carmona, 2011). Biorąc pod uwagę aspekt kompozycyjny, za plac miejski uznawana jest przestrzeń uformowana jako wnętrze urbanistyczne. Od ulicy odróżnia go stosunek pomiędzy wymiarami podłogi, który jest mniejszy niż stosunek długości do szerokości ulicy. Stosunek wysokości ścian do wymiarów placu jest mniejszy niż stosunek wysokości ścian do szerokości ulicy. Przestrzeń placu powinna być wyczuwalnie ograniczona, na co wpływ ma liczba, treść i rozmieszczenie otwarcia widokowych (Wejchert, 1984). Place wykreowane w rezultacie świadomej działalności planistycznej mają formy regularne, zaś wykształcone samorzutnie — nieregularne (Grochowska, 2021). Nadmiar zieleni wysokiej prowadzi do ograniczenia widoczności ścian wnętrza urbanistycznego. Szereg przestrzeni nazywanych placami nie posiada jednak atrybutów wnętrza urbanistycznych, zatem warunek, że plac musi być takim wnętrzem, nie jest niezbędny. Jednak to pierzeje są konstytuanta miejskości, przez co stanowią pożądaną otulinę przestrzeni miejskich (Wiszniewski, 2019).

Funkcje placu należy rozpatrywać dwojako — jako funkcje realizowane w obrębie placu oraz funkcje pełnione przez plac w strukturze miasta. Place pełniły pierwotnie funkcję handlową. Wraz z rozrostem sieci sklepów oraz rozwojem transportu kołowego dominującą funkcją placów stała się funkcja komunikacyjna. W strukturze miasta plac jest elementem krystalizującym (Gyurkovich, 2010). Pojęciami ze spektrum komponentów struktury miasta (Wejchert, 1984) adekwatnymi do opisu placu Śreniawitów są punkt węzłowy i dominanta przestrzenna. Węzły to strategiczne ogniska, do których obserwator może wejść, skrzyżowania dróg albo skupiska jakichś cech (Lynch, 2011). Plac będący urbanistyczną oprawą skrzyżowania dróg jest szczególnie wyrazistym elementem struktury miejskiej (Norberg-Schulz, 2000). Przerywa ciągłość ulic, czym skupia uwagę obserwatora i dostarcza możliwości dalszego wyboru (Jałowicki, 2012). Plac z usytuowanymi w jego obrębie przystankami autobusowymi tworzy centrum życia publicznego (Aleksander, 2008). Węzły przesiadkowe ze skupieniem usług komercyjnych i atrakcyjną przestrzenią publiczną są cennymi komponentami wizerunku miasta (Zuziak, 1998). Ich lokalizacja na placach, zapewniająca wygodne miejsce oczekiwania na autobus i dostęp do usług, zachęca do korzystania z transportu publicznego (Stangel, 2013).

Plac to obszar zaprojektowany w celu jak najlepszego wyekspozowania budynków (Moughtin,

2003). Jeżeli plac towarzyszy jednej z głównych budowli miasta, a jego rozległość zapewnia dobrą perspektywę do jej podziwiania, zostaje ona zaakcentowana jako dominanta fizyczna i psychologiczna (Norberg-Schulz, 2000). Obecność dominanty architektonicznej nie wystarcza, aby towarzyszący jej plac wypełnił się życiem (Zuziak, 2008). Dopiero doposażenie go w funkcje przydające miejscu znaczenie społeczne zamienia plac w dominantę przestrzenną w skali urbanistycznej. Oddziaływanie jej jest tym większe, im bardziej wrasta w topografię terenu czy też wynika z całego planu miasta (Wejchert, 1984).

Nadmierny wzrost funkcji komunikacyjnej spowodował zwrot w kierunku przekształcania placów w przestrzenie publiczne z ograniczonym lub całkowitym zakazem wjazdu pojazdów. Tam, gdzie nie można całkowicie wyeliminować ruchu samochodów, projektuje się tunele na dominującym kierunku ruchu, zastępuje skrzyżowanie rondem, redukuje liczbę pasów ruchu lub eliminuje albo ogranicza ruch pojazdów przez środek placu, z pozostawieniem go na obrzeżach. W skrajnych przypadkach proponuje się pełny rozdział ruchu pieszych i pojazdów na różne poziomy (Gusiev, 2017). W zależności od uwarunkowań, w przekształconych przestrzeniach dominuje funkcja transportowa z odseparowaną przestrzenią dla pieszych, niekiedy uzupełnioną o funkcje kulturalne (rondo Ziętka w Katowicach) lub ekspozycję dziedzictwa (rondo Mogiłskie w Krakowie) albo funkcja przestrzeni dla pieszych (plac Pięciu Rogów w Warszawie, Plaza de Oriente i Pita del Sol w Madrycie).

Rozwiązania radykalne, polegające na całkowitym zakazie ruchu pojazdów, nie tylko nie zawsze są możliwe do zrealizowania, ale bywają traktowane jako ograniczenie wolności, której atrybutem jest samochód (Gössling, 2020). Wyżej wymienione sposoby ograniczenia ruchu samochodów zwiększają dostępność przestrzeni dla pieszych (Hamilton-Baillie, 2008), nie generując ostrych konfliktów społecznych. Jezdnie, na których początkowo może być dopuszczony ruch nawet wszystkich pojazdów, w przyszłości mogą być — bez konieczności kolejnej przebudowy — wykorzystane dla szybkiego transportu autobusowego (Suzuki, 2013).

Paradygmat *placemakingu* nie ogranicza projektowania placu wyłącznie do uporządkowania sfery transportowej. Istotna jest obecność narracji, która może odwoływać się do historii miejsca za pomocą współczesnych form (Kozłowska, Krasucki, 2021) lub poprzez zastane symbole (Czekiel-Świtalska, Szymiski, 2022). Narracja może być przekazywana za pośrednictwem instalacji artystycznych w formie metaforycznej (Duque, 2014). W celu przyciągnięcia

i zatrzymania ludzi w przestrzeni placu stosowane są zabiegi poprawiające percepcję jego walorów, na przykład instalowane są atrakcyjne meble miejskie (Grabiec i in., 2022) lub aranżowane schody terenowe wykorzystujące sprzyjającą konfigurację terenu (Tofiluk, 2015).

## 2.2. Przestrzeń miejska jako palimpsest

Rozwój przestrzenny bywa powodem przekształceń struktur urbanistyczno-architektonicznych miast, w rezultacie których zmieniają się nie tylko zabudowa i przeznaczenie poszczególnych obszarów, ale zatarcie ulega nawet pierwotna konfiguracja terenu lub układ drogowy. Wiele zmian w przestrzeni miejskiej można przeprowadzać z poszanowaniem znaczeń w niej obecnych. Część znaczeń, które uległy zanikowi, można wywołać podczas kolejnych transformacji, jak zatarty tekst z zapisanego ponownie pergaminu. Przestrzeń miejska jako palimpsest jest konceptem podejmowanym w dyskursie urbanistycznym, ponieważ jej trafnie podkreślona palimpsestowość wzbudza zainteresowanie użytkowników (Bierwiaczonok, 2016).

Wielowarstwowa rzeczywistość przestrzeni miejskich odzwierciedla ich ewolucję architektoniczną, urbanistyczną, symboliczną i społeczną. Znaczenia tej przestrzeni zależą od różnych czynników: historii, polityki oraz codziennych praktyk użytkowników (Soja, 2000). Miejskie palimpsesty będąc relikami przeszłości, wyznaczają ramy do interpretowania teraźniejszych i przyszłych doświadczeń miejskich. Wszelkie przekształcenia nie zastępują wyłącznie pierwotnych znaczeń, tylko dopisują kolejne do istniejącej już narracji. Rozpoznanie palimpsestowej logiki zachęca urbanistów do przyjęcia złożoności i niejednoznaczności miasta, zamiast projektowania ich od zera. Miasta są więc złożonymi organizmami ze społecznym znaczeniem, które należy zrozumieć i z szacunkiem rozwijać.

Architektura i urbanistyka są wykorzystywane do symbolicznego przywoływania dawnych epok i skojarzeń z nimi związanych (Ashworth, 2008). Przetworzenie terenu w miejsce, czyli ujawnienie znaczeń potencjalnie w nim obecnych, stanowi egzystencjalny cel architektury (Norberg-Schulz, 1980). Każdy nowy obiekt powinien być wpisany w opowieść miejską i współbrzmieć z sąsiednimi obiektami, z miejscami pustymi, ze zdarzeniami miejskimi (Jałowiecki, 2012). Rewitalizacja przestrzeni historycznej to, oprócz reanimacji dawnych budowli, także wykreowanie nowego wizerunku przestrzeni pomiędzy nimi (Lorens, 2006). Przestrzeń ta powinna być traktowana jak ekran (Castells, 1982), na którym wyświetlana jest symbolika ade-

kwatna do aktualnego poziomu rozwoju i oczekiwań społecznych. Szczególną wartość ma projekcja znaczeń zakodowanych w przeszłości za pomocą środków wyrazu stanowiących znak współczesnej epoki, która w ten sposób odciska również własny ślad. Implementacja nowatorskich idei w historycznej przestrzeni architektonicznej owocuje efektem synergii (Jacobs, 2014). Poprzez wyobrażenia można doświadczyć czasu historycznego i skonfrontować się z nim (Wierzbicka, 2013).

Ślady przeszłości współistniejące w tkance miejskiej są nośnikami znaczeń, a także symbolami transformacji miasta (Stanilov, 2007). Plac Śreniawitów można odczytać nie tylko jako węzeł komunikacyjny, ale także jako materialne ucieleśnienie przemian Rzeszowa. Dziedzictwo tego miejsca powinno być traktowane jako zasób, a nie przeszkoda we współczesnym użytkowaniu. Takie świadome podejście jest zgodne z najlepszymi praktykami w zakresie tak zwanego placemakingu, uwzględniającego społeczną wrażliwość i lokalną tożsamość.

## 3. CHARAKTERYSTYKA PLACU ŚRENIAWITÓW W RZESZOWIE

### 3.1. Historia

Przestrzeń nazywana placem Śreniawitów nie była ukształtowana historycznie jako plac. Do 1940 roku (Kotula, 1998) środkowa jej część była zabudowana. Budynki po stronie północnej stanowiły pierzeję ulicy Śreniawitów, po stronie południowej — ulicy Zamoyskiego (Il. 3a). Powodem wyburzenia zabudowy pomiędzy ulicami Śreniawitów i Zamoyskiego był trudny dojazd z centrum miasta do ulicy Hetmańskiej. Połączenie ówczesnej ulicy Zamkowej z wylotem Hetmańskiej poprowadzono po najkrótszej trasie (Il. 3b). Przebudowy układu komunikacyjnego do obecnej postaci dokonano pod koniec lat 60. Po 2000 roku wprowadzono korektę. Przestrzeń nazwano placem w okresie tuż powojennym. Obecna nazwa odwołuje się do herbu Szreniawa, którym pieczętowali się Lubomirscy.

Prawie wszystkie budynki otaczające plac pochodzą z XX wieku. Również budynek Sądu Okręgowego, nazywany Zamkiem Lubomirskich, nie jest dawną siedzibą rodową, ale został wzniesiony w latach 1902–1906 jako siedziba sądu (Janczykowski, 2015). Rezydencja magnacka była lokowana w tym miejscu w XVI wieku przez Mikołaja Spytka Ligęzę, w XVII wieku przeszła we władanie Lubomirskich, właścicieli Rzeszowa do 1845 roku. Obecny budynek powstał z wykorzystaniem murów wcześniejszego zamku, ale w rozplanowaniu i formie jest odmienny od pierwowzoru. Oryginalne są

bastionowe fortyfikacje datowane na XVII wiek. Zabudowa w granicach placu Śreniawitów pojawiła się w XIX wieku. Wcześniej teren pełnił funkcje komunikacyjne i obronne.

Podstawowym źródłem wiedzy o dawnej przestrzeni urbanistycznej Rzeszowa jest tak zwany plan Wiedemanna, datowany na 1762 rok (Il. 4). Miasto zostało przedstawione w widoku perspektywicznym tak, że teren przed wjazdem do zamku stanowi pierwszy plan. Charakterystycznym elementem jest trójkątny rawelin, usytuowany na osi wjazdowej oraz osłaniający go od strony południowej obiekt nazwany ramiennikiem (Bogdanowski, 1974). Rawelin jest połączony z bramą zamkową drewnianym mostem. Od strony wewnętrznej fosa ograniczona jest kurtyną muru fortyfikacyjnego. Ramiennik otoczony jest drogą prowadzącą do Tyczyna, na południe od niej rozciąga się akwen określany jako Wielki Staw Podzamczy (Hennig, 2012).

### 3.2. Konfiguracja terenu

Współczesna konfiguracja terenu (Il. 5a) koresponduje ze stanem uwidocznionym na planie Wiedemanna. Z jednej strony wynika to z faktu, że lokalizacja założenia obronnego była umotywowana specyfiką warunków terenowych, z drugiej — z zachowania do dziś w szczątkowej formie przekształceń terenu powstałych w związku z realizacją tego założenia. Deniwelacja w obrębie placu Śreniawitów wynosi około 6 m. Najwyżej położone jest sąsiedztwo wieży zamkowej, najniżej — wlot ulic Lenartowicza i Szopena.

Na przeważającej części placu pochylenie terenu jest łagodne. Jedyne w północnej części występuje stroma skarpa, jako pozostałość po dawnym rawelinie (Wzorek, 1986). Rzeźba terenu została ukształtowana w wyniku przekształceń układu drogowego w 1940 roku, kiedy zlikwidowano też ostatki fortyfikacji (Kotula, 1998). Wcześniej droga w ciągu ulic Lisa-Kuli — Dąbrowskiego (ówcześnie Zamkowa — Podzamcze) była położona o kilkadziesiąt centymetrów wyżej, czego dowodzą archiwalne fotografie oraz licowania cokołów w budynkach Śreniawitów 1 i Lisa-Kuli 1.

### 3.3. Krajobraz kulturowy

Do niedawna Zamek Lubomirskich stanowił jedyną dominantę placu Śreniawitów. Aktualnie, w odległości ok. 350 m od wieży zamkowej wzniesiony został 220-metrowy wieżowiec, który mimo że znajduje się w polu martwym, z większej części placu jest widoczny i na dodatek, z niektórych miejsc, stanowi tło dla perspektywy zamku. Bryła zamku utraciła walory dominanty również z tego powodu, że

oglądana nawet z punktów, z których nie rysuje się na tle wieżowca, jest przesłonięta zielenią wysoką.

Budynki wypełniające pierzeje placu Śreniawitów są jedno- lub dwupiętrowe, typowe dla architektury małego miasta z początków XX wieku. Najciekawszymi są: kamienica Dzierżyńskiego i kamienica Różyckich (Il. 5a). Charakterystyczne jest, że najniższe budynki położone są w najniższej położonej części placu. Większość z nich jest przesłonięta zielenią wysoką. W środkowej części placu, oprócz jezdni i chodników, znajduje się toaleta publiczna, ukryta częściowo w zieleni i osłonięta drewnianym płotem, a także znajdujący się przed nią dużych rozmiarów drewniany krzyż, nazwany Pomnikiem Ofiar Komunistów.

Zagadnieniem odrębnym są perspektywy z punktów wewnętrznych w kierunku otwarc. Konfiguracja przestrzenna placu powoduje, że osie ulic Kraszewskiego, Dąbrowskiego, Hetmańskiej i Lenartowicza przecinają się w przybliżeniu w jednym punkcie położonym w sąsiedztwie kamienicy Różyckich (Il. 5b). Otwarcia nie są z tego punktu widoczne ze względu na przesłaniające je krzewy. Wszystkie są otwarciami prowadzącymi (Wejchert, 1984), przez co stanowią domknięte uzupełnienia wnętrza placu, intrygując zagadkowością przestrzeni położonych dalej.

### 3.4. Układ dróg, potoki ruchu, transport zbiorowy

Plac Śreniawitów jest węzłem drogowym łączącym ze sobą 7 ulic. Nie spotykają się one w jednym punkcie, lecz są skomunikowane za pośrednictwem 4 skrzyżowań: C1, C2, C3 i C4 (Il. 5b), z których 3 (C1, C2, C3) wyposażone są w skoordynowane, choć niezależne systemy sygnalizacji świetlnej. Ulicami głównymi są: Lisa-Kuli, Dąbrowskiego i Lenartowicza. Ulicy Hetmańskiej jest przypisana klasa ulicy zbiorczej. Tymi ulicami poprowadzone są trasy linii autobusowych. Ulice Szopena, Kraszewskiego i Pod Kasztanami są ulicami lokalnymi lub dojazdowymi.

Za podstawę ilościowej oceny ruchu osób i pojazdów w transporcie zbiorowym i indywidualnym przyjęto wyniki badań ruchu przeprowadzonych w listopadzie 2022 roku na zlecenie Prezydenta Rzeszowa przez Katedrę Dróg i Mostów Politechniki Rzeszowskiej (*Rzeszowskie badania ruchu 2022*). W przypadku placu Śreniawitów, badaniem ruchu zostało objęte skrzyżowanie C2 (Il. 5b), którego rola jest nieważna. Wyniki wyciągnięte z raportów, dotyczące tego skrzyżowania, zostały przedstawione w Tabeli 1. Od tamtego czasu nie zaszły istotne zmiany ilościowe, co autorzy potwierdzili przeprowadzonymi w 2024 roku samodzielnymi pomiarami natężenia ruchu pojaz-


dów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego oraz analizami aktualnych rozkładów jazdy transportu zbiorowego. W kwestii ruchu pojazdów, obciążenie tego skrzyżowania jest w godzinach szczytu maksymalne i skrzyżowanie nie jest w stanie przyjąć większej liczby pojazdów.

Dane w Tabeli 1 przedstawiono w taki sposób, aby zwrócić uwagę na stosunek liczb pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie na poszczególnych kierunkach. Najbardziej obciążony ruchem pojazdów jest kierunek AB–BA, najmniej kierunek BC–CB, choć jego obciążenie jest tylko nieznacznie mniejsze niż na kierunku AC–CA. Jeżeli chodzi o transport zbiorowy, uwagę zwraca znikoma liczba

pasażerów podróżujących na kierunku BC–CB, wynikająca z niewielkiej liczby kursów wykonywanych bardzo krótkimi autobusami.

Analizowany raport zawiera również wyniki pomiarów prędkości ruchu na głównych kierunkach w mieście. Nie są one na tyle precyzyjne, aby pozwalały na ocenę wpływu utrudnień w obrębie placu Śreniawitów na czas przejazdu. Autorzy, jako przynajmniej sporadyczni uczestnicy ruchu drogowego w analizowanym miejscu uważają, że przyczyną tworzenia się zatorów ulicznych w tym rejonie jest nagromadzenie w bliskim sąsiedztwie kilku skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, co uniemożliwia koordynację ustawień świateł zapewniającą płynność ruchu.

Tab. 1. Wyniki badań ruchu w transporcie indywidualnym i zbiorowym.

| MAPA  | KIERUNEK             | POJAZDY UMOWNE<br>(SAMOCHODY OSOBOWE) |                                       | PASAŻEROWIE AUTOBUSÓW          |                                       |
|---|----------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
|   |                      | SZCZYT<br>PORANNY<br>6.00–9.00        | SZCZYT<br>POPOŁUDNIOWY<br>14.00–18.00 | SZCZYT<br>PORANNY<br>6.00–9.00 | SZCZYT<br>POPOŁUDNIOWY<br>14.00–18.00 |
|  | AB                   | 1492<br>(1305)                        | 2764 (2561)                           | 387                            | 900                                   |
|   | AC                   | 1088 (802)                            | 1514 (1186)                           | 1661                           | 2194                                  |
|   | BA                   | 2231<br>(2018)                        | 2654 (2448)                           | 534                            | 863                                   |
|   | BC                   | 1320<br>(1202)                        | 1739 (1641)                           | 47                             | 50                                    |
|   | CA                   | 1306<br>(1011)                        | 1210 (911)                            | 1532                           | 2343                                  |
|   | CB                   | 807 (745)                             | 1100 (1035)                           | 3                              | 8                                     |
|   | AB + BA              | 3723<br>(3323)                        | 5418 (5009)                           | 921                            | 1763                                  |
|   | AC + CA              | 2394<br>(1813)                        | 2724 (2097)                           | 3193                           | 4537                                  |
|   | AB + AC              | 2580<br>(2107)                        | 4278 (3747)                           | 2048                           | 3094                                  |
|   | BA + CA              | 3537<br>(3029)                        | 3864 (3359)                           | 2066                           | 3206                                  |
|   | AB + AC<br>+ BA + CA | 6117<br>(5136)                        | 8142 (7106)                           | 4114                           | 6300                                  |
|   | BC + CB              | 2127<br>(1947)                        | 2839 (2676)                           | 50                             | 58                                    |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z raportów zawierających wyniki badań ruchu w transporcie w Rzeszowie z 2022 roku.

### 3.5. Aktualne funkcje

Główną funkcją placu Śreniawitów jest funkcja transportowa. Plac jest znaczącym punktem w systemie miejskiego transportu kołowego. Ze względu na ograniczoną przestrzeń oraz skomplikowany system drogowy, nie są w jego obrębie zlokalizowane żadne przystanki transportu publicznego. W związku z brakiem przystanków i obecnością zaledwie dwóch przejść przez jezdnie, ruch pieszych jest szczątkowy i odbywa się głównie na kierunku wyznaczonym przez wloty ulic Hetmańskiej i Pod Kasztanami. Na badanym terenie nie są poprowadzone żadne wydzielone drogi dla rowerów.

Wśród budynków otaczających plac, zamek trzeba odróżnić od innych budynków. W zamku mieści się sąd, który nie przyciąga wielu użytkowników. Ponadto, dostęp do sądu jest utrudniony ze względów bezpieczeństwa. Pozostałe budynki pełnią funkcję mieszkalną i biurową. Lokali usługowych jest zaledwie kilka, głównie w południowej części placu. Ich przeznaczenie ulega częstym zmianom. Niektóre z nich pozostają puste. Jedynym lokalem gastronomicznym jest pizzeria zlokalizowana w kamienicy u wlotu ulicy Lisa-Kuli.

### 3.6. Potencjalne przyszłe szanse i zagrożenia

Szansą dla placu Śreniawitów jest przewidywana zmiana funkcji zamku. Zgodnie z umową między Prezydentem Rzeszowa a Ministrem Sprawiedliwości,

w bliskiej perspektywie czasowej Sąd Okręgowy w Rzeszowie otrzyma nową siedzibę, a zamek zostanie przekazany miastu. Poprzedni Prezydent Rzeszowa planował lokalizację w nim instytucji muzealnej, jednak analizy ekspertów uwzględniające rozkład pomieszczeń w budynku były krytyczne.

Zagrożeniem dla placu Śreniawitów są zrealizowane w jego sąsiedztwie wielokondygnacyjne budynki mieszkalne. Władze miasta rozważają także przekształcenie znajdującego się w odległości około 400 m parkingu terenowego na dwukondygnacyjny. Każda z tych zmian przyczyni się do zwiększenia liczby pojazdów przejeżdżających przez plac Śreniawitów.

### 3.7. Analiza SWOT

Wnioski wyciągnięte ze wstępnego etapu badań zostały uporządkowane w formie matrycy SWOT (Tabela 2). Poszczególne czynniki zostały skategoryzowane w kontekście potencjału placu Śreniawitów dla przekształcenia w atrakcyjną oraz znaczącą w strukturze miasta przestrzeń publiczną.

Analiza dowodzi, że Plac Śreniawitów, choć obecnie zdominowany przez infrastrukturę drogową i niewykorzystany pod względem życia publicznego, posiada atrybuty fizyczne i symboliczne sprzyjające udanej transformacji. Jej wdrożenie wymaga zintegrowanego planowania, silnej woli politycznej, współpracy interesariuszy i zakotwiczenia projektu

Tab. 2. Analiza placu Śreniawitów w kontekście wzmocnienia cech placu miejskiego.

|                   | MOCNE STRONY (S)   | SŁABE STRONY (W)   |
|-------------------|--|--|
| Czynniki aktualne | <ul style="list-style-type: none"> <li>– dogodne położenie w układzie komunikacyjnym miasta,</li> <li>– obecność zamku jako rozpoznawalnej dominanty,</li> <li>– bliskość innych atrakcyjnych miejsc publicznych,</li> <li>– zróżnicowana topografia pozwalająca na nietypowe rozwiązania,</li> <li>– wielowarstwowa historia miejsca (palimpsest),</li> <li>– potencjał kulturowy i krajobrazowy</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>– duże natężenie ruchu samochodowego,</li> <li>– brak cech przestrzeni publicznej,</li> <li>– ograniczona przestrzeń dla reorganizacji transportu,</li> <li>– brak infrastruktury rowerowej i przystanków transportu zbiorowego,</li> <li>– obecność przesłaniającej i nieuporządkowanej zieleni,</li> <li>– dysharmonia przestrzenna spowodowana przez budynek wysokościowy w sąsiedztwie</li> </ul> |
|                   | SZANSE (O)   | ZAGROŻENIA (T)   |
| Przyszłe          | <ul style="list-style-type: none"> <li>– perspektywa przekazania zamku do dyspozycji władz miasta,</li> <li>– potencjał dofinansowań z programów rewitalizacji,</li> <li>– rosnące zainteresowanie jakością przestrzeni,</li> <li>– trend zrównoważonej mobilności,</li> <li>– lokalizacja optymalna dla utworzenia węzła przesiadkowego,</li> <li>– potencjał symboliczny placu jako miejsca pamięci</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– dalszy wzrost natężenia ruchu kołowego,</li> <li>– opór społeczny wobec zmian (na przykład wycinka drzew, redukcja pasów jezdni),</li> <li>– brak koordynacji instytucjonalnej,</li> <li>– ryzyko ograniczenia projektu do kwestii transportowych,</li> <li>– niepewność dotycząca funkcji zamku,</li> <li>– trudności w realizacji kompleksowej transformacji</li> </ul>                           |

Źródło: opracowanie własne.

w szerokim nurcie współczesnej debaty o problemach miejskich i społecznych (Sadik-Khan, Solomonow, 2016). Przyszłe kroki muszą priorytetowo traktować projektowanie na skalę ludzką, łączność i ciągłość kulturową, aby uwolnić pełny potencjał placu jako znaczącej przestrzeni miejskiej.

#### 4. KIERUNKI PRZEKSZTAŁCENIA PLACU ŚRENIAWITÓW

##### 4.1. Charakterystyka ogólna

Usytuowanie placu Śreniawitów na skrzyżowaniu głównych szlaków komunikacyjnych Rzeszowa oraz sąsiedztwo Zamku Lubomirskich są atutami na rzecz przekształcenia go w przestrzeń stanowiącą jedną z dominant krajobrazowych miasta. Uciążliwość aktualnej organizacji ruchu samochodowego jest powodem, aby reorganizację przestrzenną rozpatrywać nie jako korektę stanu istniejącego, lecz kompleksową rewitalizację urbanistyczną. Rewitalizacja, służąc usprawnieniu komunikacji, powinna zarazem mieć za cel tchnienie *genius loci* emanującego z nawarstwień historycznych oraz wyposażenie placu w funkcje, które przekształcą go w miejsce koncentracji aktywności społecznych.

Sugerowane działania to przede wszystkim:

- udrożnienie ruchu samochodów,
- organizacja przystanków autobusowych w obrębie placu,
- znalezienie dla Zamku Lubomirskich funkcji zwiększającej jego dostępność oraz użyteczność dla szerokich kręgów społecznych,
- poprawa ekspozycji krajobrazu,
- reminiscencja przeszłości historycznej,
- rozszerzenie funkcji handlowej i usługowej,
- implementacja detali urbanistycznych uatrakcyjniających przestrzeń publiczną.

##### 4.2. Reorganizacja układu komunikacyjnego

Za główny cel reorganizacji układu komunikacyjnego postawiono skrócenie czasu przejazdu samochodów na kierunku Lisa-Kuli–Lenartowicza. Kierunek ten jest najbardziej obciążony, a ograniczenie na nim ruchu najbardziej problematyczne, ze względu na brak możliwości wyznaczenia trasy omijającej plac Śreniawitów dla pojazdów przejeżdżających przez Most Zamkowy. Uznano, że warunkiem osiągnięcia zamierzonego celu jest redukcja punktów kolizji na skrzyżowaniach C2 i C3 (Il. 5b). Ogólnie można jej dokonać zamieniając skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną na rondo, prowadząc wybrane kierunki ruchu w tunelu lub na estakadzie, eliminując niektóre kierunki ruchu lub zmieniając organizację ruchu w okolicy. W rozpatrywanej lokalizacji część

rozwiązań nie jest możliwa do zastosowania ze względu na szczupłość miejsca i słabo rozwinięty układ drogowy w okolicy.

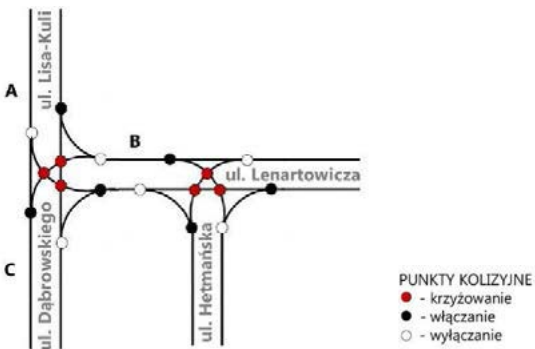
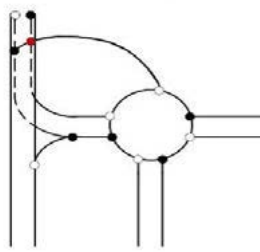
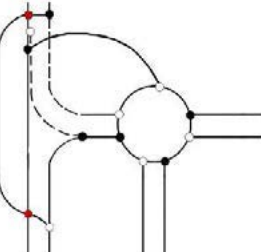
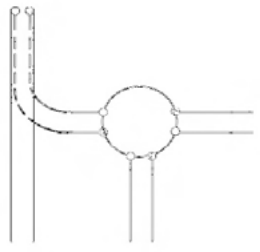
Szczegółowej analizie poddano trzy schematy reorganizacji układu drogowego (Tabela 3). W każdym z nich skrzyżowanie C3 zastąpiono rondem jednopasowym, a ruch na kierunku AB–BA (Tabela 1) poprowadzono w tunelu zagłębionym pod jezdnią ulicy Lisa-Kuli na odcinku o długości około 150 m od skweru ks. Walentego Bala do placu Śreniawitów. Proponuje się tunel jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu, po jednym w każdą stronę. Lokalizacji tunelu sprzyja konfiguracja terenu (Il. 5a), a dodatkowo istnieje możliwość zwiększenia deniwelacji poprzez podniesienie rzędnej w zachodniej, a obniżenie we wschodniej części placu, czyli przywrócenia stanu sprzed 1940 roku.

W dwóch pierwszych wariantach ruch na kierunku BC (Tabela 1) został wyprowadzony z ronda zastępującego skrzyżowanie C3 i doprowadzony do ulicy Lisa-Kuli na wprost wylotu ulicy Kraszewskiego. Takie rozwiązanie jest uzasadnione znaczną różnicą poziomów pomiędzy jezdniami górną i dolną w centralnej części placu. W drugim wariancie ruch na kierunku CA został wyprowadzony z placu w celu likwidacji punktu kolizji z kierunkiem BC. Układ drogowy w okolicy zezwala na takie rozwiązanie. W wariancie trzecim wyeliminowano ruch pojazdów na kierunkach BC–CB (Tabela 2), które są najmniej obciążone. Do dalszego opracowania wybrano ten wariant uznając, że redukcja liczby pasów ruchu pozwoli wygospodarować miejsce na lokalizację przystanków autobusowych (Il. 6). Stworzenie węzła przesiadkowego powinno skutkować zmniejszeniem zapotrzebowania na ruch samochodów na tym kierunku. W tej sytuacji będzie mógł on być rozprowadzony innymi ulicami.

Rozdzielenie i ograniczenie ruchu nawiązuje do historycznych szlaków drogowych w kierunku Czudca oraz Tyczyna, które kiedyś dominowały w rozpatrywanej przestrzeni. Zwężenie jezdni przywróciłyby ulicom charakter z czasów powstania zabudowy, czyli z początku XX wieku. Dodatkową korzyścią będzie ułatwienie przekraczania jezdni na kierunku zamek — ulica Kraszewskiego.

Organizacja węzła przesiadkowego w komunikacji autobusowej oraz obecność przejść dla pieszych ożywiłyby ogólnie ruch pieszy, a obecność dróg dla rowerów umożliwiłaby ruch rowerowy w obrębie placu. Pewną konsternację budzi tylko oddalenie od siebie dolnej i górnej jezdni w kierunku pionowym o wysokość jednej kondygnacji, co mogłoby osłabić spójność przestrzenną placu (Gehl, 2013). Skutkiem wszystkich zaproponowanych działań jest całkowita

Tab. 3. Warianty reorganizacji ruchu drogowego w obrębie Placu Śreniawitów.

|                                     |  |   |  |
|-------------------------------------|--|---|--|
| <p>Aktualny układ drogowy</p>       |  <p>PUNKTY KOLIZYJNE<br/>         ● - krzyżowanie<br/>         ● - włączenie<br/>         ○ - wyłączenie</p> |   |  |
| <p>Warianty reorganizacji</p>       | <p>WARIANT 1</p>   | <p>WARIANT 2</p>  | <p>WARIANT 3</p>   |
| <p>Schemat</p>                      |    |  |  |
| <p>Rozwiązania drogowe</p>          | <p>Wszystkie kierunki ruchu są zachowane.</p>  | <p>Wszystkie kierunki ruchu są zachowane.</p>                                       | <p>Ruch na kierunkach BC–CB jest wyeliminowany.</p>                                  |
| <p>Punkty kolizyjne</p>             | <p>Zredukowanie liczby punktów kolizyjnych <i>krzyżowanie</i></p>  | <p>Przeniesienie punktów kolizyjnych <i>krzyżowanie</i> poza obszar placu</p>       | <p>Całkowite wyeliminowanie punktów kolizyjnych <i>krzyżowanie</i>.</p>              |
| <p>Efekty przestrzenne</p>          | <p>Brak uwolnionego miejsca na organizację funkcji przyciągających ludzi.</p>  | <p>Umiarkowane uwolnienie przestrzeni na organizację nowych funkcji.</p>            | <p>Zadowalające uwolnienie przestrzeni na organizację nowych funkcji.</p>            |
| <p>Potencjalne problemy</p>         | <p>Ruch pojazdów nadal dominuje nad funkcją przestrzeni publicznej.</p>  | <p>Skuteczność rozwiązania zależna od reorganizacji w szerszym obszarze.</p>        | <p>Różnica poziomów między dolną a górną jezdnią może osłabiać spójność placu.</p>   |
| <p>Korelacja z historią miejsca</p> | <p>Ograniczona — brakuje możliwości wydobywania dziedzictwa miejsca.</p>   | <p>Brak korelacji — znika jeden z najdawniejszych kierunków ruchu.</p>              | <p>Silna — reminiscencja systemu fortyfikacyjnego i dawnej skali ulic.</p>           |

Źródło: opracowanie własne.

likwidacja sygnalizacji świetlnej w obrębie placu Śreniawitów. Nie powinno to powodować wydłużenia czasu przejazdu przez plac, ponieważ skanalizowany i nieprzerywany oczekiwaniem na zmianę świateł ruch pojazdów będzie bardziej płynny.

### 4.3. Aranżacja przestrzeni publicznej

Czynnikami przyciągającymi ludzi są walory estetyczne i funkcjonalne miejsca oraz położenie na drodze codziennych podróży. Sugerowana przebudowa układu komunikacyjnego placu Śreniawitów,

organizacja przystanków autobusowych, dróg dla rowerów i przejść dla pieszych, wychodzą naprzeciw drugiemu warunkowi. Na skutek zwężenia jezdni, większa część placu zostanie oddana pieszym i rowerzystom.

Życie placu publicznego skupia się w sposób naturalny wokół jego krawędzi (Alexander, 2008). Budynki otaczające plac Śreniawitów należą do dwóch kategorii. Jedną z nich wyznacza zamek, drugą — pozostałe budynki, z których większość posiada w parterach lokale nadające się na działalność handlowo-usługową. Sąsiedztwo przystanków autobusowych (Il. 6a) stworzyłoby szansę na samorządny rozwój usług i handlu w budynkach po zachodniej oraz południowej stronie placu.

Optymalną funkcją zamku, który faktycznie został zbudowany z przeznaczeniem na urząd, byłaby siedziba instytucji miejskich, pozostających w relacjach do historii, dziedzictwa, kultury itp. Na dziedzińcach wewnętrznym i zewnętrznym, a także w samym zamku, mogłaby być prowadzona działalność włączająca mieszkańców, skorelowana z profilem umiejscowionych w nim urzędów. Byłoby to odwołaniem do przeszłości zamku, który w dawnych czasach stanowił siedzibę właścicieli Rzeszowa. Współcześnie właścicielami miasta są jego mieszkańcy.

W kwestii przestrzeni placu największy potencjał do przekształceń posiada część pomiędzy planowaną dolną jezdnią a kamienicą Różyckich i fortyfikacjami zamkowymi. Atrakcyjność wynika z topografii i przeszłości historycznej. Oba atuty mogą być wykorzystane dla zaprojektowania detali urbanistycznych metaforycznie odwołujących się do przeszłości, które poprzez spektakularność form i funkcji wzbudzałyby pozytywne emocje mieszkańców.

Koncepcja autorów zakłada zamianę niewielkiego parkingu, znajdującego się w obrębie dawnego rawelinu, na taras widokowy (Il 6b) w kierunku otwarć ulic Lenartowicza, Hetmańskiej, Dąbrowskiego i Kraszewskiego. Zapewnienie widoków wymaga redukcji zieleni średniowysokiej, co przyczyni się również do odtworzenia południowej flanki rawelinu. Z uwagi na nachylenie, teren nadaje się do ukształtowania podestów tworzących widownię nakierowaną na obniżoną część placu. Ze względu na płaskie ukształtowanie miasta, schody jako widownia nie funkcjonują w żadnej z przestrzeni publicznych Rzeszowa, zatem wyposażenie w nie placu Śreniawitów wzbogaciłoby walor jego wyjątkowości. Rewitalizacja wymaga likwidacji publicznej toalety. Sprawa do dyskusji pozostaje krzyż stanowiący tak zwany Pomnik Ofiar Komuny. Autorzy proponują jego przeniesienie w miejsce pomiędzy południową kurtyną fortyfikacji zamkowych a ulicą Szopena.

Kolejnym krokiem w kierunku pogłębionej reminiscencji zamku jako rezydencji magnackiej jest zastąpienie drewnianym mostem nasypu przeegradzającego fosę przed wieżą zamkową. Nadanie ciągłości fosie, która jest położona na poziomie placu Śreniawitów, można wykorzystać dla poprowadzenia po jej dnie ścieżki dla pieszych. Kolejna propozycja dotyczy umieszczenia na tarasie widokowym instalacji promującej miasta partnerskie Rzeszowa. Na instalację składałby się słupek wskazujący azymuty i odległości, w których położone są wybrane miasta, a także rozlokowane wokół niego wizjery z obrazami z kamer online z poszczególnych miast. Rozmieszczenie miast partnerskich oraz usytuowanie tarasu względem stron świata zapewniają zgodność azymutów, natomiast proporcje odległości proponuje się odwzorować za pomocą skali logarytmicznej. Przy założeniu ułożenia w zamku agend Urzędu Miasta Rzeszowa, idea promocji partnerstwa właśnie w tym miejscu byłaby w pełni uzasadniona. Lunety do podglądania codziennego życia przyjaciół, metaforycznie kontrapunktowałyby hipotetycznych obserwatorów, którzy przed wiekami być może wypatrywali z tego miejsca nadjeżdżających z tych samych kierunków nieprzyjaciół.

#### **4.4. Poprawa walorów krajobrazowych**

Podkreślenie walorów placu Śreniawitów wymaga dokonania istotnych korekt zieleni w jego obrębie. Odslonięcie sylwety zamku wymaga wycięcia niektórych drzew. To działanie może być w odbiorze społecznym kontrowersyjne. Drzewa porastające plac Śreniawitów nie są jednak okazami pomnikowymi. Zadrzewienia dokonano w okresie powojennym, bez planu i wbrew zdecydowanym zaleceniom specjalistów (Bogdanowski, 1974). Akceptowanym rozwiązaniem może być zastąpienie usuniętej zieleni wysokiej nasadzeniami kilkumetrowych okazów nowych drzew, odpowiednio dobranych i rozmieszczonych. Ubytek biomasy byłby rekompensowany zwiększeniem powierzchni biologicznie czynnej na skutek redukcji powierzchni zajętej przez układ drogowy.

Drzewa w obrębie placu Śreniawitów rosną nie tylko w sąsiedztwie zamku, ale również w zachodniej i południowej części placu. Ich korony są przyczyną niedoświetlenia lokali w tych budynkach, ale uwzględniając proponowaną transformację przestrzenną placu oraz lokalizację przystanków w sąsiedztwie tych drzew, obecność zieleni jest w obu miejscach pożądana. Pozytywna dla walorów krajobrazowych powinna okazać się likwidacja sygnalizatorów świetlnych. Zwłaszcza te umieszczone na wysięgnikach nad jezdniami negatywnie wpływają na estetykę miejsca.

## 5. PODSUMOWANIE

Przedstawiona koncepcja transformacji funkcjonalno-przestrzennej placu Śreniawitów w Rzeszowie odnosi się do zagadnienia rewitalizacji przestrzeni miejskiej w sposób wieloaspektowy i pełny. Obejmuje usprawnienie funkcji transportowej w kierunku redukcji zatorów ulicznych i zrównoważenia różnych form transportu, poprawę ekspozycji walorów krajobrazowych oraz wykształcenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej z metaforycznym zakodowaniem w niej odniesień do przeszłości za pomocą współczesnych środków. Możliwości wprowadzenia szerokiego spektrum zabiegów porządkujących przestrzeń wynikają ze znacznego jej zaniedbania oraz z dużych zasobów ukrytego potencjału, zawartego w konfiguracji terenu, węzłowym położeniu w systemie transportowym miasta, lokalizacji znaczących obiektów oraz powiązaniu z nimi wielu znaczeń emanujących z historii. Reminiscencja była dla autorów motywem przewodnim wszystkich projektowanych zmian (Tabela 4).

Według autorów, nawet realizacja wszystkich zaproponowanych w artykule rozwiązań nie jest w stanie przekształcić placu Śreniawitów w przestrzeń, która spełniałaby w najwyższym stopniu kryteria funkcjonalne i estetyczne. Przeciwdziałają temu obiektywne przeszkody, takie jak usytuowanie w systemie drogowym miasta, wykluczające pełną eliminację indywidualnego transportu samochodowego, a także obecność w niedalekim sąsiedztwie 220-metrowego wysokościowca, który całkowicie dominuje nad przestrzenią placu obserwowaną z większości punktów położonych w jego obrębie. Wymienione czynniki nie powinny jednak zniechęcać do restrukturyzacji przestrzeni placu, bo mimo wszystko osiągnięcie nawet niepełnej satysfakcji z przeprowadzonych działań jest wyzwaniem, które warto podjąć.

Mimo że niniejsza praca skupia się na konkretnym przypadku, zastosowane podejście wnosi wkład do szerszej debaty na temat jakości przestrzeni publicznej, reinterpretacji dziedzictwa kulturowego i integracji funkcji transportowych. Zaproponowane rozwiązania mogą stanowić inspirację dla praktyki projektowej również poza Rzeszowem w odniesieniu do przestrzeni, w których dawne i obecne funkcje współistnieją w pewnym napięciu. Czytelników szukających w artykule inspiracji do działań transformujących inne przestrzenie miejskie, wieloaspektowość i kompleksowość opisanych zamierzeń może przekonać do rezygnacji z poprzestawiania na półśrodkach, zapewniających jedynie częściowe osiągnięcie wyznaczonych celów. Ta konkretna propozycja transformacji otwiera również pole do dal-

szych badań nad tym, jak lokalne interwencje mogą wspierać szersze cele urbanistyczne.

Przedstawiony przypadek ilustruje współczesne założenia teoretyczne odnoszące się do projektowania wielofunkcyjnych przestrzeni publicznych skoncentrowanych na człowieku, dostępnych dla wszystkich użytkowników i różnych form mobilności. Koncepcja świadomie czerpie z założeń idei przestrzeni jako nośnika znaczeń oraz wykorzystuje potencjał miejsca, w którym przenikają się warstwy historyczne i współczesne. Zaproponowana transformacja może nie tylko poprawić funkcjonalność i estetykę placu, ale przede wszystkim wzmocnić tożsamość miejsca i jakość życia miejskiego.

## REFERENCES

- Alexander, Ch. et al. (1977), *A Pattern Language: Towns-Buildings-Construction*, 1st ed., Oxford: Oxford University Press Inc.
- Ashworth, G. (2015), *Planowanie dziedzictwa*, 1st ed., Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.
- Ashworth, G.J., Tunbridge, J.E. (2011), *The Tourist-Historic City. Retrospect and Prospect of Managing the Heritage City*, London & New York: Routledge.
- Bierwiaczonek, K. (2016), *Spoleczne znaczenie miejskich przestrzeni publicznych*, 1st ed., Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Bogdanowski, J. (1974), 'Okopy miejskie Rzeszowa i problemy ich konserwacji' [in:] Tondos, B. (ed.) *Rzeszowska Teka Konserwatorska*, pp. 15–89.
- Carmona, M. (2021), *Public Places. Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design*, London & New York: Routledge.
- Castells, M. (1982), *Kwestia miejska*, 1st ed., Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Czekiel-Świtalska, E., Szymski, A. (2022), 'Litewski Square in Lublin: A Site of Symbols and Monuments', *Space & Form*, 49, pp. 183–210. Available at: <https://doi.org/10.21005/pif.2022.49.E-01> (accessed: 7.10.2025).
- Duque, F. (2014), 'Public Art and the Making of Urban Space', *City, Territory and Architecture*, 1(1): 4. Available at: <https://doi.org/10.1186/2195-2701-1-4> (accessed: 7.10.2025).
- Grochowska, E. (2021), *Plac jako zagadnienie urbanistyczne*, 1st ed., Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Gehl, J. (2011), *Life Between Buildings: Using Public Space*, 6th ed., London: Island Press.
- Gössling, S. (2020), 'Why cities need to take road space from cars – and how this could be done', *Journal of Urban Design*, 25, 4, pp. 443–448. Available at: <https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1727318> (accessed: 7.10.2025).
- Gusiev, M. (2019), 'City lanscape reorganization with pedestrian priority', *Space & Form*, 40, pp. 267–276.
- Gyurkovich, J. (2010), *Architektura w przestrzeni miasta. Wybrane problemy*, 1st ed., Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.

- Hamilton-Baillie, B. (2008), 'Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic', *Built Environment*, 34, 2, pp. 161–181. Available at: <https://doi.org/10.2148/benv.34.2.161> (accessed: 7.10.2025).
- Hennig, W. (2012), *Rzeszowski alfabet miejsc często zapomnianych i osób z nimi związanych*, 1st ed., Rzeszów: Podkarpacki Instytut Książki i Marketingu.
- Jacobs, J. (1961), *The Life and Death of Great American Cities*, 1st ed., New York: Random House.
- Jałowicki, B. (2012), *Czytanie przestrzeni*, 1st ed., Kraków – Rzeszów – Zamość: Konsorcjum Akademickie.
- Janczykowski, J. (2015), 'Zamek w Rzeszowie', *Renowacje i Zabytki*, 3(55), pp. 64–72.
- Kotula, F. (1998), *Z dziejów Rzeszowa 1939–1944. Losy rzeszowskich zabytków i pamiątek*, 2nd ed., Rzeszów: Społeczny Komitet Wydania Dzieł Franciszka Kotuli w Rzeszowie.
- Kozłowska, I., Krasucki, E. (2021), 'Spaces of Dependence and Emancipation in Architectural and Urban Narration, a Case Study: Plac Żołnierza Polskiego and Plac Solidarności in Szczecin', *Arts*, 10(1), 19. Available at: <https://doi.org/10.3390/arts10010019> (accessed: 7.10.2025).
- Lorens, P. (2006), *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*, 1st ed., Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
- Lynch, K. (1960), *The Image of the City*, 1st ed., Cambridge: The MIT Press.
- Mouthgin, C. (2003), *Urban Design: Street and Square*, Oxford: Architectural Press.
- Norberg-Schulz, Ch. (1980), *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, 2nd ed., New York: Rizzoli.
- Norberg-Schulz, Ch. (1971), *Existence, Space and Architecture*, 1st ed., London: Praeger Publishers.
- Rzeszowskie badania ruchu 2022*. Praca zbiorowa wykonana na zlecenie Prezydenta Rzeszowa przez Katedrę Dróg i Mostów Politechniki Rzeszowskiej (unpublished document).
- Sadik-Khan, J., Solomonow, S. (2016), *Streetfight: handbook for an Urban Revolution*, London: Penguin Books.
- Stangel, M. (2013), *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, 1st ed., Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Soja, E. (2000), *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford: Blackwell Publishing.
- Stanilov, K. (2007), *The Post-Socialist City. Urban Form and Space Transformations in Central and eastern Europe after Socialism*, Dordrecht: Springer.
- Suzuki, H. et al. (2013), *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*, Washington DC: World Bank.
- Tofiluk, A. (2015), 'Modernization of Public Space Floor and its Impact on Area – the Example of the Kościuszko Square in Białystok', *Civil and Environmental Engineering Reports*, 19(4), pp. 121–131. Available at: <https://doi.org/10.1515/ceer-2015-0058> (accessed: 7.10.2025).
- Wejchert, K. (1984), *Elementy kompozycji urbanistycznej*, 2nd ed., Warszawa: Arkady.
- Wierzbicka, A.M. (2013), *Architektura jako narracja znaczeniowa*, 1st ed., Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Wiszniowski, J. (2019), *Kształtowanie ulicy jako przestrzeni publicznej*, 1st ed., Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Wzorek, Z. (1986), 'Rzeszów w wieku osiemnastym', *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie*, XX, pp. 147–148.
- Zuziak, Z. (1998), *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, 1st ed. Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Zuziak, Z. (2008), *O tożsamości urbanistyki*, 1st ed. Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.