

# Metamorphosis of Grunwaldzki Square in Wrocław – from Integrated Interchange to Town Square

Robert Masztalski, Agnieszka Wicińska

Metamorfoza węzłów  
przesiadkowych  
ze szczególnym  
uwzględnieniem placu  
Grunwaldzkiego  
we Wrocławiu

**Key words:** public space, town square, integrated interchange, Grunwaldzki Square in Wrocław

## Introduction

Friendly public space is a kind of common good. It is a place of integration and unitization of local communities. Regardless of how small or big a square is, on which all kinds of social activities take place, without a doubt it is a crucial part of an urban area. One of the main features of a friendly public space, according to Lewicka [2015], an environmental psychologist at the University of Warsaw, is the lack of roads going through it. Equally accurately defining public space seem to be the words of a former mayor of Bogota, Enrique Penalosa. When asked what a public space is, he replied: “Most of the things that people buy in stores, give them a lot of satisfaction the moment they buy it (...) However, after just a few days the satisfaction begins to decrease, and after a few months it completely evaporates, while the great public space is a kind of magical blessing as it remains a constant source of satisfaction. It is as if the embodiment of happiness” [Montgomery 2015, p. 20].

Public space in Polish legislation is “an area of particular importance to meet the needs of residents, improve the quality of lives and favor social networking due to its location and characteristics of function and

space” [The Act, 2003, art. 2 item 6]. Public spaces include both town squares and public transport areas.

This paper discusses the basic concepts of integrated interchanges and their importance in the city. It will present the historical view of this place and its changes over the years, as well as examples of urban transformations from other cities, pioneer projects aiming to reduce car traffic in the most congested neighborhoods and changes they have already made in the centers of cities presented. The aim is also to present variants of urban transformations of the area.

## Integrated interchanges

An integrated interchange in Polish legislation is “a place for a convenient change of means of transport, equipped with the infrastructure necessary for passenger service, in particular: parking spaces, bus transportation, ticket sale points, information systems enabling familiarization especially with the timetable, a communication line or communication network” [The Act 2010, art. 4.1 item 27]. Integrated interchanges can be categorized according to their size and significance in the city or region. From national through regional to local, they are a necessary complement to public transport. By assumption, their task is to improve traffic around the city or region and to shorten travel

**Słowa kluczowe:** przestrzeń publiczna, plac miejski, węzeł przesiadkowy, plac Grunwaldzki Wrocław

## Wprowadzenie

Przyjazna przestrzeń publiczna stanowi dobro wspólne, jest miejscem integracji i jednoczenia się lokalnych społeczności. Bez względu na to, czy jest to mały skwer, czy ogromnych rozmiarów plac, na którym mają miejsce różnego rodzaju aktywności społeczne, jest to niezwykle ważny element tkanki miejskiej. Jedną z cech przyjaznej przestrzeni publicznej, według Marii Lewickiej [2015], psycholożki środowiskowej z Uniwersytetu Warszawskiego, jest brak dróg przelotowych. Równie trafnie określającymi przestrzeń publiczną wydają się być słowa wypowiedziane przez byłego burmistrza Bogoty, Enrique Penalosę. Zapytany o to, czym jest przestrzeń publiczna, odpowiedział: „Większość rzeczy, jakie ludzie kupują w sklepach, daje im mnóstwo satysfakcji w momencie zakupu (...) Jednak już po kilku dniach ta satysfakcja zaczyna się zmniejszać, a po kilku miesiącach zupełnie się ulatnia. Natomiast wielka przestrzeń publiczna jest czymś w rodzaju magicznego dobrodziejstwa, gdyż pozostaje nieustannym źródłem zadowolenia. Jest niejako ucieleśnieniem samego szczęścia.” [Montgomery 2015, s. 20].

Obszar przestrzeni publicznej w polskim prawodawstwie to:

„obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne” [Ustawa 2003, art. 2 pkt. 6]. Do przestrzeni publicznych zaliczamy zarówno place miejskie, jak i tereny komunikacji zbiorowej.

W niniejszej pracy omówione zostaną podstawowe pojęcia dotyczące węzłów przesiadkowych oraz ich znaczenie w skali miasta. Zbadana została historia omawianego miejsca oraz jego przemiany na przestrzeni lat. Przeanalizowano także wybrane przykłady przemian przestrzennych z innych miast, pionierskie projekty zakładające ograniczenie ruchu samochodowego w najbardziej zatłoczonych dzielnicach oraz zmiany, jakie dzięki nim dokonały się w centrach przedstawionych miast. Przedstawiono również autorskie warianty projektu zmiany zagospodarowania terenu placu Grunwaldzkiego.

## Węzły przesiadkowe

Zintegrowany węzeł przesiadkowy w polskim prawodawstwie to: „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się

zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną” [Ustawa 2010, art. 4. 1 pkt. 27]. Węzły przesiadkowe można skategoryzować według ich wielkości i znaczenia w skali miasta czy regionu. Od krajowych, poprzez regionalne, aż do lokalnych, stanowią niezbędne uzupełnienie transportu zbiorowego. Z założenia ich zadaniem jest usprawnienie poruszania się po mieście czy regionie oraz maksymalne skrócenie czasu podróży, uwzględniając przede wszystkim potrzeby pasażera.

Wrocław posiada kilka lokalnych węzłów przesiadkowych, jednym z nich jest węzeł zlokalizowany na rondzie Reagana, na placu Grunwaldzkim. Jest to czteroperonowy przystanek autobusowo-tramwajowy z przejściem podziemnym prowadzącym bezpośrednio do Pasażu Grunwaldzkiego oraz wyprowadzającym ruch pieszy w pięciu kierunkach. W 2016 roku uruchomione zostały dodatkowe naziemne przejścia piesze, dzięki którym dostaniemy się bezpośrednio z peronów komunikacji miejskiej do kampusu Politechniki Wrocławskiej, na ulicę Marii Curie-Skłodowskiej czy na plac przed Pasażem Grunwaldzkim, bez konieczności korzystania z przejścia podziemnego. Skomplikowało to jeszcze bardziej sytuację, tworząc więcej punktów kolizji ruchu pieszych z ruchem pojazdów. Zasadnym staje się więc pytanie: czy możliwe jest połączenie w jednym miejscu przyjaznej mieszkańcom przestrzeni

time, taking into account, above all, the needs of the passenger.

Wrocław has several local integrated interchanges, one of which is located at Reagan's Roundabout, Grunwaldzki Square. It is a four-platform bus and tram stop with an underpass leading to the nearby shopping mall Pasaż Grunwaldzki and outputting pedestrian traffic in all five directions. In 2016, additional pedestrian crossings were open. Using them, we can get from the platforms directly to the campus of Wrocław University of Science and Technology, Marie Curie-Skłodowskiej Street and the square in front of Pasaż Grunwaldzki, without the necessity of using the underpass. It complicated even more the situation by creating more points of collision for pedestrian and vehicular traffic. Reasonable thus becomes the question:

Is it possible to combine friendly public space with an efficient integrated interchange in one place?

## Examples of urban transformations of squares

Actions aimed at transforming integrated interchanges into town squares have been intensified in recent years. In the following review of the few projects of this type, the oldest was completed in 2008. These changes focus mainly on reducing car traffic in the most congested areas of

the city and making them available to pedestrians.

New York, Times Square, 2010–2016, author: Snrhetta [Sadik-Khan 2015]

In New York, on May 25th, 2009, Broadway from 47th to 42th Street was closed to vehicular traffic. The number of parking spaces was limited and bicycle lanes were also created. The surface of the area has been redesigned, today the square is covered with flat panels arranged in geometric patterns, on which new granite benches have appeared. Michael Bloomberg, the former mayor of the city, believed that thanks to that air pollution would be reduced, the number of accidents involving pedestrians will decrease, and traffic will improve. Initially cautious about the idea, local entrepreneurs, quickly learned that the withdrawal of cars did not cause a decline in their profits. Even before the completion of the metamorphosis of Times Square, there was a 35% drop in accidents involving pedestrians, the speed of overcoming this stretch of road increased by 17%, five new retail outlets were opened, and retail rent has doubled.

London, Exhibition Road, 2011, author: Jeremy Dixon, Ed Jones [Moore 2012]

London Street, along which such institutions as the Victoria and Albert Museum, the Natural History Museum and the Imperial College

of London are located, attracts over 11 million tourists a year. Starting from the 60s of the last century the street was dominated by cars. There were two lanes allocated for cars, and three rows of parking spaces, two on the edges and one central, while pedestrians were coming across some difficulties in crossing the road. The city authorities announced a competition for a project to transform the street into one, resembling a square, pedestrian route allowing easy access to all the buildings. The main objective was to reduce car traffic and change the surface. All barriers, including cars and parking spaces, have been removed, leaving open space for pedestrian traffic. The floor on the entire square has one consistent pattern. Also, 26 new lanterns stand along the buildings illuminating the area at night. Nowadays vehicular traffic takes place only on the streets intersecting Exhibition Road. It creates several new squares along the entire length of the street.

Copenhagen, Hauser Plads, author: KBP.EU, 2011 [Ingstrup 2013]

Hauser Plads, a town square located in the very center of Copenhagen, used to be only a roof for the underground parking lot. Cars used to surround it also at the street level. Today, on the site of the former parking lot, the headquarters of public spaces Cleaning Facilities Centre are located, the roof of which was redesigned as a playground for both children and adults. Cars park around the square

publicznej ze sprawnym węzłem przesiadkowym?

## Przykłady zmian w zagospodarowaniu przestrzennym placów

Działania polegające na przekształcaniu placów pełniących funkcje węzłów przesiadkowych w miastach zintensyfikowały się w ostatnich latach. W poniższym przeglądzie kilku realizacji tego typu najstarsza została zrealizowana w 2008 roku. Przemiany te polegają głównie na ograniczeniu ruchu samochodowego w najbardziej zatłoczonych miejscach miasta oraz udostępnieniu ich pieszym.

Nowy Jork, Times Square, 2010–2016, autor: Snøhetta [Sadik-Khan 2015]

W Nowym Jorku, 25 maja 2009 roku, zamknięto dla ruchu samochodowego Broadway na całym odcinku Times Square, czyli od 47. do 42. ulicy. Ograniczono również liczbę miejsc parkingowych oraz wydzielono pasy ruchu rowerowego. Nawierzchnia terenu została przeprojektowana, dziś plac pokryty jest płaskimi płytami układającymi się w geometryczne wzory, a na nich stanęły nowe granitowe ławki. Michael Bloomberg, ówczesny burmistrz miasta, wierzył, iż dzięki temu zmniejszy się zanieczyszczenie powietrza, spadnie liczba

wypadków z udziałem pieszych oraz usprawni się ruch w tym regionie miasta. Początkowo nieufni wobec tego pomysłu lokalni przedsiębiorcy szybko przekonali się, że wycofanie samochodów wcale nie powoduje spadku ich zysków. Jeszcze przed zakończeniem projektu metamorfozy Times Square odnotowano 35% spadek wypadków z udziałem pieszych, szybkość pokonywania tego odcinka drogi wzrosła o 17%, otworzyło się 5 nowych sklepów firmowych, a wynajem detaliczny wzrósł dwukrotnie.

Londyn, Exhibition Road, 2011, autorzy: Jeremy Dixon, Ed Jones [Moore 2012]

Londyńska ulica, wzdłuż której zlokalizowane są takie instytucje jak Victoria and Albert Museum, The Natural History Museum czy Imperial College of London, przyciąga rocznie ponad 11 milionów turystów. Począwszy od lat 60. ubiegłego wieku zdominowana była przez samochody, dla których przeznaczone były dwa pasy ruchu oraz trzy rzędy miejsc postojowych, dwa na brzegach i jeden centralny, podczas gdy piesi mieli utrudnioną komunikację pomiędzy dwoma stronami ulicy. Głównym założeniem było ograniczenie ruchu samochodowego oraz zmiana nawierzchni. Usunięto wszelkie bariery, w tym ruch kołowy i miejsca postojowe, pozostawiając otwartą przestrzeń dla ruchu pieszego. Posadzka na całej powierzchni placu ma jeden spójny wzór, a wzdłuż budynków stanęło 26 nowych latarni

oświetlających przestrzeń nocą. Ruch samochodowy odbywa się dziś wyłącznie na ulicach przecinających prostopadle nowy trakt, wyznaczając kilka placów wzdłuż całej długości Exhibition Road.

Kopenhaga, Hauser Plads, autor: KBP.EU, 2011 [Ingstrup 2013]

Hauser Plads, czyli plac miejski zlokalizowany w ścisłym centrum Kopenhagi, jeszcze niedawno przykrywał podziemny parking. Samochody otaczały go również na poziomie ulicy. Dziś na miejscu podziemnego parkingu mieści się siedziba instytucji zajmującej się porządkowaniem przestrzeni publicznych miasta, na dachu której zaprojektowano plac zabaw dla dzieci oraz dorosłych. Zniknęły również samochody zaparkowane wokół placu, a powierzchnia ulicy wyłożona została tym samym materiałem co ścieżki placu zabaw. Dzięki temu ujednoczeniu cała przestrzeń wydaje się bardziej spójna i wyraźnie sygnalizuje nowe przeznaczenie terenu, zdominowane przez pieszych. Ruch samochodowy odbywa się wyłącznie na potrzeby dostaw oraz ruchu pojazdów uprzywilejowanych.

Paryż, Place de la Republique, autorzy: Trévelo & Viger-Kohler, 2011–2013 [Trévelo, Viger-Kohler 2013]

Paryski Plac Republiki jako pierwszy w mieście został poddany takiej metamorfozie. Do roku 2013 na terenie placu przeważał ruch

no longer exist, and the surface of the street was lined with the same material as the playground paths. Thanks to this unification, the whole area seems to be more coherent and clearly signals the new zoning, dominated by pedestrians. Car traffic is possible solely for the purpose of supplies and access of emergency vehicles.

Paris, Place de la Republique, author: Trévelo, Viger-Kohler, 2011–2013 [Trévelo, Viger-Kohler 2013]

Paris' Republic Square was the first one in the city to get such a metamorphosis. Until 2013 the vehicular traffic was so intense, that there was scarcely any time of the day without traffic jams. Roads used to surround the square at all sides, completely isolating it from neighboring buildings. After reducing vehicular traffic to a single route, surrounding the square on one side only, the space of the area completely changed. Before the redevelopment, 60% of the 3.4 hectares of the square were occupied by cars, today more than 70% of the square is dedicated to pedestrians. Within the square, additional 23 trees were planted, different kinds of sitting areas and facilities and a 270 m<sup>2</sup> water reservoir were added. In addition, in the south-west corner of the square a glass pavilion was built, where events and artistic meetings take place.

Seattle, University Street, Author: First Hill Improvement Association, 2015 [Hudson et al. 2015]

Example from Seattle, First Hill Pavement Park, is, in fact, a cross-roads, or rather it used to be one before the conversion. It became a square, preventing vehicular traffic between two parallel streets. That is a good example of how much can be done with very little effort or financial input. A temporary solution was created by painting the asphalt blue and putting tables with chairs, flower pots, and umbrellas. These actions allowed for a visual closure of the space of the newly built square. It is now a meeting place for the local community. It also enables easier passage from one side of the street to the other.

Dallas, Klyde Warren Park, author: Thomas Phifer and Partners, 2009–2012 [Nielsen 2012]

The square in Dallas is another example of a square that was non-existent before.

However, unlike other projects, it does not limit vehicular traffic but uses the space above it, covering the eight-lane highway. Opened in 2012 with an area of 5 acres, it was designed to create the impression of moving from one room to the second, third one and so on. Part of the square is designed as a green area, using 37 species of local vegetation and 322 trees. There are also playground areas for children and adults and space for the foodtrucks, toilets and information point. The new space at the level of the surrounding buildings perfectly connected them all by creating a fast and easy access to each of them.

Sint-Niklaas, Stationsstraat, author: Sweco Belgium, Thierry De Wilde, Guy Bourdet, lata: 2012–2013 [Sweco 2014]

Stationsstraat is the main shopping street of Sint-Niklaas. 600m long and 14m wide, it extends from the Grote Markt to the main railway station. It was once a two-way traffic route along which parking spaces were located. With the redesign and elimination of vehicular traffic, it was possible to not only change the nature of the environment but also to create a square neighboring with the street. Cafeteria and restaurants tables situated at the square gained a calmer environment, full of greenery and small architecture. Today, along the street only pedestrian traffic, cycling and emergency vehicles movement is allowed.

New York, Gansevoort Plaza, author: Regional Plan Association and Sam Schwartz Company, since 2008 [The Villager 2012]

New York City's Square is another example of a temporary change in land use. A wedge made at the intersection of Gansevoort St., Little W 12th St. and 9th Avenue, lined with the same material as the surrounding streets, till 2008, had been filled with cars. Concrete columns bordering the area, tables with chairs, umbrellas, and stalls turned the square into a meeting place for the local community. However, the temporary project is not the end of changes in this area. In 2015 the reconstruction

samochodowy, tak duży, że w zasadzie nie było pory, w której nie tworzyłyby się na nim korki. Drogi ruchu samochodowego otaczały plac ze wszystkich stron, całkowicie izolując go od sąsiadującej zabudowy. Po ograniczeniu ruchu samochodowego do pojedynczego traktu, okalającego plac tylko z jednej strony, przestrzeń całkowicie zmieniła swoje przeznaczenie oraz odbiór skali przez mieszkańców i turystów. Przed przebudową placu 60% z 3,4 ha terenu zajmowały samochody, dziś ponad 70% placu zajmują piesi. Na terenie placu pojawiły się 23 drzewa, różnego rodzaju miejsca do siedzenia oraz zbiornik wodny o powierzchni 270 m<sup>2</sup>. Dodatkowo, w południowo-zachodniej części placu stanął przeszklony pawilon, w którym odbywają się wydarzenia oraz spotkania artystyczne.

Seattle, University street, autor: First Hill Improvement Association, 2015 [Hudson i in. 2015]

Przykład z Seattle, First Hill Pavement Park, w rzeczywistości jest skrzyżowaniem, a raczej był nim przed przebudową. Dziś jest wydzielonym placem całkowicie uniemożliwiającym ruch kołowy pomiędzy dwoma równoległymi ulicami. To dobry przykład tego, jak wiele można zdziałać bardzo małym nakładem finansów oraz pracy. Tymczasowe rozwiązanie powstało dzięki pomalowaniu asfaltowej powierzchni skrzyżowania niebieską farbą. Zabieg ten pozwolił wizualnie domknąć

przestrzeń nowo powstałego placu. Na nim ustawiono donice z kwiatami, a także stoliki z krzesłami i parasolami, co domknęło plac dosłownie, uniemożliwiając ruch kołowy. Nowo powstały plac jest miejscem spotkań lokalnej społeczności. Ułatwia on także przedostanie się z jednej strony ulicy na drugą.

Dallas, Klyde Warren Park, autorzy: Thomas Phifer and Partners, 2009–2012 [Nielsen 2012]

Plac w Dallas to kolejny przykład placu, którego wcześniej nie było. Jednak w przeciwieństwie do innych projektów nie ogranicza on ruchu samochodowego, a wykorzystuje przestrzeń ponad nim, przykrywa on bowiem 8-pasmową autostradę. Otwarty w 2012 roku, o powierzchni 5 akrów, zaprojektowany został tak, by stworzyć wrażenie przechodzenia z jednego pokoju do drugiego, trzeciego itd. Część placu stanowi teren zielony, w którym wykorzystano 37 gatunków lokalnej roślinności oraz 322 nasadzenia drzew. Znajdują się tu również strefy placu zabaw dla dzieci i dorosłych oraz przestrzeń przeznaczona pod foodtrucki, toalety i punkt informacyjny. Nowa przestrzeń na poziomie sąsiednich zabudowań doskonale je połączyła, tworząc do nich szybki i łatwy dostęp.

Sint-Niklaas, Stationsstraat, autorzy: Sweco Belgium, Thierry De Wilde, Guy Bourdet, 2012–2013 [Sweco 2014]

Stationsstraat to główna ulica handlowa Sint-Niklaas. Długa na 600 m i szeroka na 14 m rozciąga się od GroteMarkt, aż do dworca głównego. Niegdyś była ona dwukierunkową trasą ruchu samochodowego, wzdłuż której zlokalizowane były miejsca parkingowe. Dzięki przeprojektowaniu i wyłączeniu ruchu samochodowego udało się nie tylko zmienić charakter otoczenia, ale również wydzielić plac sąsiadujący z ulicą. Usytuowane na nim ogródki restauracyjne zyskały spokojniejsze otoczenie, pełne elementów zieleni oraz małej architektury. Dziś wzdłuż całej ulicy odbywa się ruch pieszy oraz rowerowy, wjechać na nią mogą jedynie pojazdy dostawcze oraz uprzywilejowane.

Nowy Jork, Gansevoort Plaza, autorzy: Regional Plan Association and Sam Schwartz Company, od 2008 r. [The Villager 2012]

Plac z Nowego Jorku to kolejny przykład tymczasowej zmiany zagospodarowania terenu. Klin wytworzony u zbiegu ulic Gansevoort, Little W 12<sup>th</sup> St oraz Dziewiątej Alei, wyłożony tym samym materiałem co otaczające go ulice, do 2008 r. przepiętny był samochodami. Wystarczyły betonowe słupki i stoliki z krzesłami i parasolami oraz stragany, by plac ten zamienił się w miejsce spotkań lokalnej społeczności. Jednak projekt tymczasowy to nie koniec przemian w tym rejonie. W 2015 roku rozpoczęła się gruntowna przebudowa placu, która między

of a square began, which among other things aims to calm traffic, not only around the square but also in the adjacent streets.

Wrocław, Psie Pole, author: Pracownia Projektowa Myczkowski, 2013–2015 [Turowski 2015]

The main square of one of the districts of Wrocław underwent a total makeover, which was accompanied by construction of streets leading to the center thereof, and the renovation of houses around it. Before the reconstruction, the square was paved with square concrete slabs, and its main point a bus stop. Vehicular traffic took place around the whole square. The surface paved with cobblestones was completely damaged. Nowadays traffic is greatly reduced, the bus stop has been moved and a fountain, sculptures, greenery, bike racks and a place to sit appeared instead. In addition, thanks to the refurbishment of houses surrounding the market, new dining options appeared, effectively attracting people to the place. The square is now visited not only by the residents of Psie Pole, but also residents of other districts of Wrocław.

Katowice, Town Square, author: Redan, 2012–2015 [Przybyłek 2016]

The main objective of the project was the reorganization of vehicular and rail traffic, in order to gain as much space for pedestrians as possible. Tram and car traffic has been moved to the edges of the square, while the center has been completely

rebuilt. The Katowice's Town Square consists of several smaller squares, where today we find an island of greenery surrounded with places to sit and lie down, playgrounds, one-storey pavilions for small commercial units, elements of water and even palm trees. The appearance of the tram stops also changed, and public events of different scale now take place in the area. New headquarters of different cultural institutions are also planned to be built around the square, which is to complement and support the character of this part of town.

All of the examples of the implementation of spatial transformations of squares mentioned above, have one common goal, which is to reduce car traffic in favor of pedestrians.

## Case study – Grunwaldzki Square in Wrocław

### Historical outline

The history of Grunwaldzki Square began at the end of the nineteenth century when the need to connect the newly built eastern and north-eastern districts of the city resulted in the construction of the Grunwaldzki Axis. The axis was a two-lane avenue Kaiserstrasse, which connected today's Grunwaldzki Bridge (originally *Kaiserbrücke*, *Freiheitsbrücke*) today's Szczytnicki

bridge (originally *Fürstenbrücke*, *Adolf-Hitler-Brücke*). In the middle of the route, the junction called Szczytnicka Star (Schneitniger Stern) was created (current Grunwaldzki Square), with six streets intersecting and a tram line running across it. The construction of the route was completed in the late 20s of the 20th century.

In February 1945, when the Red Army occupied the only city airport located in Gądów, head of the Wrocław NSDAP Karl Hanke decided to build a new airport at the current Grunwaldzki Square. As a result all the buildings along the axis within the area of 300 m width and 1300 m length were demolished as so much space was needed for the construction of a new runway. Unfortunately, the extensive demolition happened to be highly visible from the air, which was taken advantage of by the Russians, who repeatedly bombed the site and its neighboring buildings. Probably from the newly built runway only one aircraft managed to take off with Karl Hanke on board, fleeing the capitulating city. The destructions were so extensive that it is believed that because of them today's Grunwaldzki Square took its name. The Szczytnicka Star ceased to be an important point on the map the city's transport for a while.

After the war, the square quickly turned into a market, the largest in Wrocław. Called "Szaberplac", at first it was a place of trade of the property looted from the buildings abandoned by Germans. Its commercial function

innymi ma na celu uspokojenie ruchu nie tylko wokół placu, ale również sąsiadujących ulic.

Wrocław, Psie Pole, autorzy: Pracownia Projektowa Myczkowski, 2013–2015 [Turowski 2015]

Rynek jednej z wrocławskich dzielnic przeszedł totalną metamorfozę, której towarzyszyła przebudowa ulic prowadzących z centrum do tejsze oraz remont kamienic go otaczających. Przed przebudową rynek stanowił wyłożony betonowymi płytami skwer, którego głównym punktem był przystanek autobusowy. Skwer zaś otoczony był ze wszystkich stron ulicami ruchu kołowego o zniszczonej powierzchni wyłożonej z kostki brukowej. Dziś ruch samochodowy jest znacznie ograniczony, przystanek przesunięto, a zamiast niego pojawiły się fontanna, rzeźby, zielen, stojaki na rowery i miejsca do siedzenia. Dodatkowo, dzięki remontowi okalających rynek kamienic, powstały nowe lokale gastronomiczne, skutecznie przyciągając w to miejsce ludzi. Rynek ożywił się, odwiedzają go już nie tylko mieszkańcy Psiego Pola, ale również mieszkańcy innych dzielnic Wrocławia.

Katowice, Rynek, autor: Redan, 2012–2015 [Przybyłek 2016]

Głównym założeniem projektu była reorganizacja ruchu kołowego oraz szynowego, tak by zyskać jak najwięcej miejsca dla pieszych. Tramwaje oraz samochody wyrzuczone zostały na obrzeża, środek zaś

został gruntownie przebudowany. Katowicki rynek składa się z kilku mniejszych placów, na których dziś możemy znaleźć wysepki zieleni otoczone miejscami do siedzenia i leżenia, place zabaw, parterowe pawilony przeznaczone pod małe usługi elementy wody, a nawet palmy. Zmienił się również wygląd przystanków tramwajowych, a na rynku odbywają się imprezy publiczne różnej skali. Wokół rynku powstają nowe obiekty kulturalno-rozrywkowe, które stanowić mają dopełnienie i podtrzymanie charakteru tej części miasta.

Wszystkie opisane powyżej przykłady realizacji przekształceń przestrzennych placów mają jeden wspólny cel, którym było ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz ruchu pieszego.

## Analiza przypadku – plac Grunwaldzki we Wrocławiu

### Rys historyczny

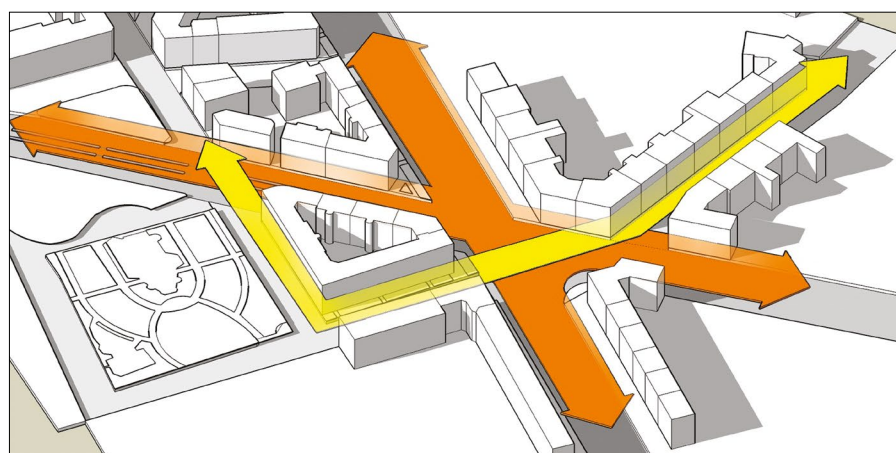
Historia placu Grunwaldzkiego rozpoczyna się pod koniec XIX wieku, kiedy z potrzeby połączenia nowo powstałych wschodnich i północno-wschodnich dzielnic miasta wybudowano Oś Grunwaldzką. Oś stanowiła dwupasmowa aleja Keiserstrasse, łącząca obecny Most Grunwaldzki (pierwotnie *Kaiserbrücke*,

*Freiheitsbrücke*) z obecnym Mostem Szczytnickim (pierwotnie *Fürstenbrücke*, *Adolf-Hitler-Brücke*). W połowie trasy powstało skrzyżowanie nazwane Gwiazdą Szczytnicką (*Schneitniger Stern*), dzisiejszy plac Grunwaldzki, w którym zbiegało się sześć ulic i przez które biegła linia tramwajowa. Budowę trasy zakończono pod koniec lat 20. XX wieku.

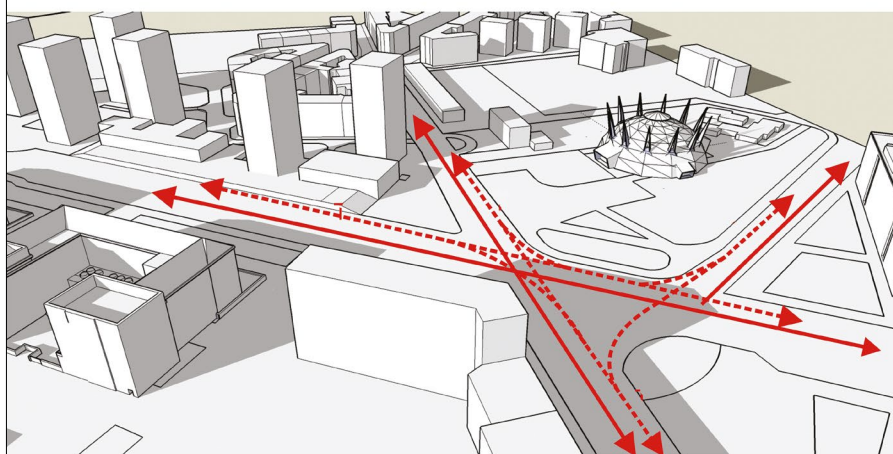
W lutym 1945 roku, kiedy Armia Czerwona zajęła jedyne lotnisko znajdujące się na Gądowie, szef wrocławskiej NSDAP Karl Hanke postanowił wybudować nowe lotnisko na terenie obecnego placu Grunwaldzkiego. Wzdłuż osi wyburzone zostały wszystkie budynki znajdujące się w obrębie 300 m szerokości oraz 1300 m długości. Tyle powierzchni potrzebowano bowiem na wybudowanie nowego pasa startowego. Niestety, obszerne wyburzenia okazały się być widoczne z powietrza, co wykorzystali Rosjanie, wielokrotnie bombardując teren budowy i sąsiednie zabudowania. Zniszczenia i spustoszenie dzielnicy było tak obszerne, iż przypuszcza się, że właśnie stąd dzisiejsza nazwa – plac Grunwaldzki.

Po zakończeniu wojny plac szybko przemienił się w targowisko, największe w całym Wrocławiu. Handlowa funkcja utrzymała się aż do dzisiaj, po Szaberplacu stanęła w tym samym miejscu tymczasowa Arena Handlowa Goliat, umieszczona w wielkim namiocie. Obecnie miejsce to zajmuje Galeria Handlowa – Pasaż Grunwaldzki.

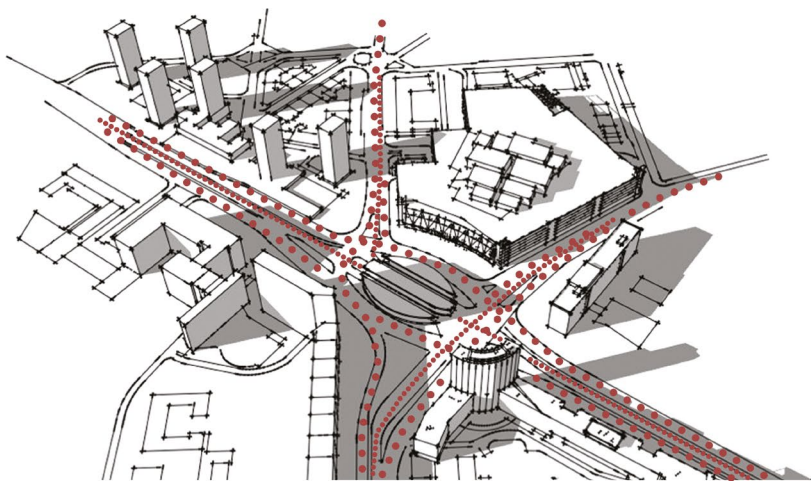




Plac Grunwaldzki w roku 1937 / Grunwaldzki Square in 1937



Plac Grunwaldzki w roku 1980 / Grunwaldzki Square in 1980



Plac Grunwaldzki obecnie / Grunwaldzki Square at present

Fig. 1. Transformations of the Grunwaldzki Square

Ryc. 1. Przemiany placu Grunwaldzkiego

has remained until today, after “Sza-berplac” a temporary shopping tent called Arena Goliat was put up in the same place. Currently, this place is occupied by Pasaż Grunwaldzki, a big shopping center.

In the 50s of last century, the reconstruction of the district began. One after another, new buildings, such as student dormitories, the blocks of flats called “Sedesowce” or new additions to the Wrocław University of Science and Technology, as well as Wrocław University of Environmental and Life Studies, started to appear. In 2006 the reconstruction of Grunwaldzki Square began, as a result of which, today’s intersection called Reagan’s Roundabout, has become the biggest in the square’s history and one of the most important integrated interchanges in Wrocław (Fig. 1). Today, it connects five streets. One of the original six streets there was built up in the 60s of the twentieth century.

Grunwaldzki Square since the beginning of its existence has been an important place in Wrocław. And the intersection was an important link and a great landmark. The character of the area also changed with a noticeable trend of decreasing green areas and space for humans, while increasing the space for traffic, mainly vehicular after its last makeover.

#### Current state

Currently, the dominant component of the Grunwaldzki Square

W latach 50. ubiegłego wieku rozpoczęto odbudowę dzielnicy. Po kolei pojawiały się takie budowle jak: nowe budynki Politechniki Wrocławskiej i Akademii Rolniczej, akademiki, sedesowce. W 2006 roku rozpoczęła się przebudowa placu Grunwaldzkiego, w wyniku której skrzyżowanie, dzisiaj zwane rondem Reagana, stało się skrzyżowaniem większym niż kiedykolwiek wcześniej w swojej historii, zostając jednocześnie jednym z najważniejszych węzłów przesiadkowych we Wrocławiu (ryc. 1). Dziś łączy się na nim pięć ulic. Jedna z pierwotnej szóstki zabudowana została w latach 60. XX wieku.

Plac Grunwaldzki od początku swojego istnienia był ważnym punktem na mapie Wrocławia. Samo skrzyżowanie zaś istotnym łącznikiem i dobrym punktem orientacyjnym. Zmianom ulegał jedynie charakter jego zabudowy z zauważalną tendencją zmniejszania terenów zielonych oraz przestrzeni przeznaczonych dla ludzi na rzecz komunikacji,

po ostatniej przebudowie, głównie kołowej. Niezmienna pozostała funkcja przestrzeni publicznej.

### Stan obecny

Obecnie elementem dominującym w przestrzeni placu Grunwaldzkiego jest rondo z czteroperonowym węzłem przesiadkowym, otoczone z każdej strony arteriami komunikacji kołowej (ryc. 2). To 2-, 3- lub 4-pasmowe drogi. Plac Grunwaldzki przecina droga krajowa nr 98. Ulica Marii Curie-Skłodowskiej stanowi drogę wojewódzką nr 455. W godzinach szczytu komunikacja kołowa na tym obszarze stanowi dużą uciążliwość. Ulice korkują się, a czas podróży znacząco się wydłuża. Warto zwrócić uwagę na działanie podjęte oraz planowane przez władze Wrocławia, w celu usprawnienia ruchu w obrębie centrum miasta. Do roku 2020 planowane jest zakończenie budowy pozostałych dwóch odcinków Wschodniej Obwodnicy Wrocławia i połączenie jej z istniejącą Autostradą Obwodnicą Wrocławia (TuWrocław.

com 2015). W 2017 roku ma również zostać ogłoszony przetarg na budowę mostu Wschodniego i alei Wielkiej Wyspy, czyli drogi która połączy aleję Armii Krajowej i ulicę Krakowską z Biskupinem oraz okolicami Stadionu Olimpijskiego [Gadawa 2017]. Dzięki tym działaniom możliwe będzie usprawnienie komunikacji w centrum miasta, a co za tym idzie, rozpoczęcie dyskusji na temat możliwych zmian w zagospodarowaniu takich miejsc jak plac Grunwaldzki.

## Autorskie propozycje przekształceń przestrzennych

### Wariant I – Poszerzenie placu dla pieszych

Jeden z wariantów możliwych przekształceń omawianego terenu zakłada połączenie przestrzeni placu przed Pasażem Grunwaldzkim z przestrzenią węzła przesiadkowego



Fig. 2. Grunwaldzki Square – current state

Ryc. 2. Plac Grunwaldzki – stan istniejący

Fig. 3. Variant I – design proposal

Ryc. 3. Wariant I – stan projektowany



is a roundabout with a four-platform integrated interchange, surrounded by vehicular communication arteries. There are 2-, 3-, 4-lane roads (Fig. 2). National road number 98 intersects the square, and Marie Curie-Skłodowskiej Street is regional road number 455. During the peak hours, the communication in this area is a big nuisance. Traffic congestion increases and travel time becomes significantly long. It is worth to note the actions taken and planned by the authorities of Wrocław, aimed to improve communication within the city center. By 2020, they are planning to have completed the construction of the other two sections of the Eastern Bypass of Wrocław and its connection to the existing Motorway Bypass of Wrocław (TuWrocław.com, 2015). In 2017 the city council plans to issue a tender for the construction of the Eastern Bridge and the Big Island Avenue, which is to connect Armii Krajowej Avenue and Krakowska Street with Biskupin and the Olympic Stadium area [Gadawa 2017]. These actions will possibly improve communication in the city center and be

a good reason to start the discussions on possible changes in land use in such places as Grunwaldzki Square.

## Proposals for Urban transformations

### Variant I – Expanding the square for pedestrians

One of the variants of possible transformations of the site merges the square in front of Pasaż Grunwaldzki with the space of the integrated interchange by disabling vehicular traffic on Reagan's roundabout on the section between Marie Curie-Skłodowskiej Street and Piastowska Street (Fig. 3). Removing this barrier could be possible thanks to the planned investments mentioned in the previous paragraph. Thanks to this operation the proportion between the size of the public square and the public transport area will significantly change, nowadays dividing it almost in half (proportions between the size of the square and the integrated

interchange without the surrounding streets). Also, the access to the tram and bus stops will improve, and the time of accessing Pasaż Grunwaldzki, Marie Curie-Skłodowskiej Street, and Piastowska Street will be shortened. The enlarged square can provide much more than the entrance zone to the shopping mall. The new space will be a connection of the square and the integrated interchange. The square will be somewhat the platforms and the platforms somewhat the square. By increasing the amount of small architecture such as benches, flower pots with greenery, this place can become the local market (Fig. 4). Due to its location, it can also be a great place for even a short rest. With the increased space, the square can become a multifunctional place, at which both small and big outdoor events are organized.

### Variant II – new level of the square

Another option involves a complete separation of the two functions at different levels (Fig. 5). Vehicular

dzięki wyłączeniu dla ruchu samochodowego ronda Reagana, na odcinku pomiędzy ulicami Marii Curie-Skłodowskiej i Piastowską (ryc. 3) Usunięcie tej bariery będzie możliwe dzięki wspomnianym wcześniej planowanym inwestycjom. Dzięki temu zabiegowi znacząco zmienia się proporcje wielkości przestrzeni publicznej placu do przestrzeni komunikacji miejskiej, teraz dzieląc ją niemal po połowie (proporcje wielkości placu oraz węzła przesiadkowego, bez otaczających ulic ruchu kołowego). Ułatwiony zostanie również dostęp do przystanków tramwajowo-autobusowych węzła przesiadkowego oraz skróci się czas dojścia z tychże do Pasażu Grunwaldzkiego, ulic Marii Curie-Skłodowskiej i Piastowskiej. Powiększony plac może zaś stanowić dużo więcej niż strefę przed wejściową do galerii handlowej. Nowa przestrzeń będzie połączeniem przestrzeni placu oraz przestrzeni komunikacyjnej. Plac będzie niejako peronem, a perony placem. Dzięki zwiększeniu ilości małej architektury – ławek, donic z zielenią – plac może stać się lokalnym rynkiem (ryc. 4). Ze względu na swoją lokalizacją

może stanowić wspaniałe miejsce na chwilowy odpoczynek. Dzięki zwiększonej powierzchni możliwe będzie multifunkcjonalne wykorzystanie placu, od małych straganów do zorganizowanych wydarzeń plenerowych.

### Wariant II – Nowy poziom placu

Wariant drugi zakłada całkowite rozdzielenie obu funkcji na różnych poziomach (ryc. 5). Komunikacja kołowa wraz z węzłem przesiadkowym pozostaną na dotychczasowym poziomie, natomiast cały plac wyniesiony zostanie poziom wyżej, zrównując się z poziomem platformy, na której stoją sedesowce. W tym przypadku konieczne będzie doprojektowanie komunikacji pionowej na pięciu jego krańcach (miejscach, w których do placu dochodzą wszystkie 5 ulic). Dzięki takiemu działaniu unikniemy ingerencji w zastaną tkankę komunikacyjną i możliwe będzie ponadczterokrotne zwiększenie powierzchni przestrzeni publicznej placu w stosunku do stanu istniejącego. Dostęp z placu

do węzła przesiadkowego będzie odbywał się poprzez nowo powstałą oraz rozbudowaną dotychczasową komunikację pionową (przedłużenie istniejących szybów windowych). Dodatkowym atutem takiego rozwiązania będzie możliwość połączenia nowo powstałego placu z sąsiednią galerią handlową i wyprowadzenie ogródków lokali gastronomicznych, które w większości znajdują się na poziomie pierwszym i drugim galerii, na plac. Miejsce (galeria handlowa), które dzisiaj jest pewnego rodzaju konkurencją dla przestrzeni placu, stanie się jej częścią. Niewątpliwie przyciągnie to jeszcze więcej ludzi. Podobnie jak w przypadku wariantu pierwszego, aczkolwiek w większej skali, możliwe będzie wykorzystanie placu pod różne funkcje. Zakłada się również wprowadzenie większej ilości zieleni niskiej oraz elementów małej architektury w celu stworzenia pewnego rodzaju ścian domykających plac. Pozwoli to uniknąć wrażenia „oderwania” placu od otaczającej go tkanki miejskiej. Przede wszystkim jednak powstanie nowa przestrzeń publiczna, przyjazna, o wysokim standardzie użytkowania.

### Wnioski

Plac Grunwaldzki we Wrocławiu dziś bardziej niż placem społecznym jest miejscem, w którym ludzie spiesząc się, zmieniają jedynie środek transportu, aby dotrzeć w wybrane przez siebie miejsce. To także

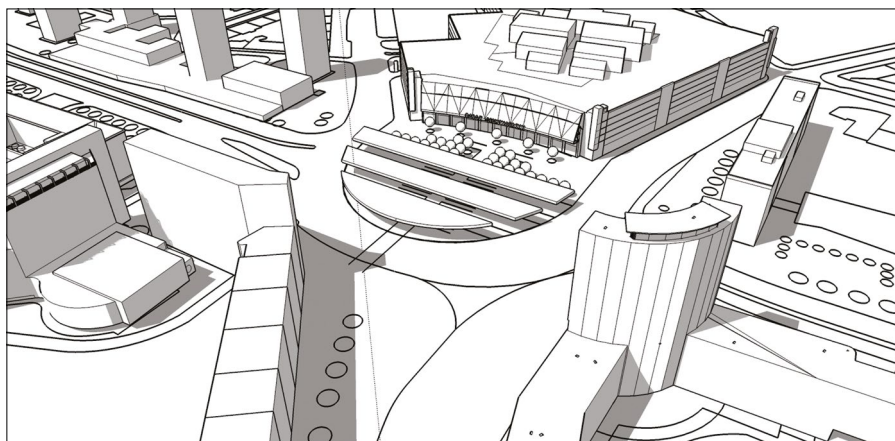


Fig. 4. Variant I – visualization

Ryc. 4. Wizualizacja wariantu I

Fig. 5. Variant II – design proposal

Ryc. 5. Wariant II – stan projektowany



traffic along with the integrated interchange will remain at the current level, while the entire square will be elevated to the level above, equating the level of the platform on which the tower blocks “Sedesowce” stand. In this case, it will be necessary to redesign vertical communication on all five of its edges (places where all five streets meet the square). Thanks to this action the interference into the existing communication could be avoided, and a fourfold increase in the public square area in relation to the existing state could be possible. Pedestrian traffic between the square and integrated interchange will be maintained by creating and expanding the existing vertical communication (extension of the existing lift shafts). An additional advantage of this solution is the ability to connect the newly established site with an adjacent shopping mall with its dining space is located mainly on the first and second floor. This place (the shopping mall), which today is a kind of competition to the square, will become part of it. Undoubtedly, it will attract even more people. Like in the first variant, although on

a larger scale, it will be possible to use the site for different functions. What is also planned to put more low greenery and small architecture elements in order to create certain kind of walls closing the square. This will help to avoid the impression of “detachment” of the square from the surrounding urban tissue. Above all, however, a new public space will be created, which will be a friendly area, with a high standard of use.

## Conclusions

Grunwaldzki Square in Wrocław, today more than public square, is a place where people are hurrying to change means of transport to get to their daily destinations. It is also a huge four-lane roundabout, which makes it almost impossible to access the surrounding buildings and destinations, such as Pasaż Grunwaldzki, Grunwaldzki Center, Wrocław University of Science and Technology’s campus or the campus of Wrocław University of Environmental and Life Sciences. Nowadays it becomes more and more common to discuss restoration of public spaces. One of the

ways of restoring is redesigning communication systems in urban centers to change the proportion of vehicular traffic and pedestrian traffic, as well as cycling, to be more precise, increasing the space for pedestrians and cyclists. The authorities of many cities around the world, while aiming to provide the best living conditions for the inhabitants, come up with bold and sometimes even somewhat controversial solutions, but most importantly – effective ones. Improving the quality of public transport, new bike paths and improvement of their networks, more space for cafeteria tables, benches and flower pots, they all improve the attractiveness and quality of public space and urban landscape, the level of satisfaction among residents as well as the attractiveness of the area in economic terms. Such actions, which are possible to be carried out today, are much required within the area of Grunwaldzki Square in Wrocław.

**Robert Masztalski, Agnieszka Wicińska**

Faculty of Architecture of Wrocław University of Science and Technology  
Chair of Urban Planning and Settlement Processes W1/K8

ogromnych rozmiarów 4-pasmowe rondo, które odcina pieszych od otaczających je budynków i celów podróży, tj.: Centrum Handlowego Pasaż Grunwaldzki, biurowca Grunwaldzki Center, kampusu Politechniki Wrocławskiej czy kampusu Uniwersytetu Przyrodniczego. Obecnie coraz częściej zarówno urbaniści, jak i architekci w swoich działaniach dążą do odzyskiwania terenów przestrzeni publicznych. Jednym ze sposobów takiego odzyskiwania jest przeprojektowywanie układów komunikacji w centrach miast w celu zmiany proporcji pomiędzy ruchem kołowym a pieszym i rowerowym, konkretniej ujmując – zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszych i rowerzystów. Władze wielu miast na całym świecie, chcąc zapewnić jak najlepsze warunki do życia dla mieszkańców, decydują się na odważne, a czasem nawet nieco kontrowersyjne rozwiązania, jednak co najważniejsze – skuteczne. Poprawa jakości transportu zbiorowego, wytyczanie nowych ścieżek rowerowych oraz tworzenie ich sieci czy wygospodarowywanie terenów, na których stoją najzwyklejsze stoliki i krzesła, ławki i donice z kwiatami, to działania podnoszące poziom zadowolenia wśród ludzi, jakość przestrzeni i krajobrazu miasta, a także atrakcyjność terenu pod względem ekonomicznym. Działań takich, możliwych do zrealizowania już dziś, wymaga także plac Grunwaldzki we Wrocławiu.

**Robert Masztalski, Agnieszka Wicińska**

Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych  
Wydział Architektury Politechniki  
Wrocławskiej

#### Literature – Literatura

1. Lewicka M., 2015. Co to znaczy przyjazna przestrzeń? Downloaded from: <http://artmuseum.pl/pl/news/co-to-znaczy-przyjazna-przestrzen> (15.12.2016).
2. Montgomery C., 2015. Miasto szczęśliwe. Wysoki Zamek, Kraków.
3. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami).
4. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920, 1954 z późniejszymi zmianami).
5. Sadik-Khan J., 2015. New York's streets? Not so mean any more. Downloaded from: <https://www.youtube.com/watch?v=LujWrkYsl64> (27.11.2016).
6. Moore R., 2012. Exhibition Road, London – review. Downloaded from: <https://www.theguardian.com/artanddesign/2012/jan/29/exhibition-road-rowan-moore-review> (15.12.2016).
7. Trévelo P., Viger-Kohler A., 2013. Place de la République. Downloaded from: [http://republique.tvk.fr/wp-content/uploads/2013/10/TVK-REPUBLIQUE-DP\\_A3web.pdf](http://republique.tvk.fr/wp-content/uploads/2013/10/TVK-REPUBLIQUE-DP_A3web.pdf) (12.01.2017).
8. Ingstrup J., 2013. Hauser Plads. Downloaded from: <http://www.dac.dk/en/dac-life/copenhagen-x-galleri/cases/hauser-plads/> (2016.12.15).
9. Hudson A., Hudgins M., Holton D., 2015. First Hill University Street Activation. Downloaded from: [https://issuu.com/weareframework/docs/first\\_hill\\_university\\_street\\_activa](https://issuu.com/weareframework/docs/first_hill_university_street_activa) (15.12.2016).
10. Nielsen K., 2012. How Klyde Warren Park Was Built. Downloaded from: <http://www.dmagazine.com/publications/d-magazine/2012/special-report-the-park/how-klyde-warren-park-was-built/> (16.12.2016).

[www.dmagazine.com/publications/d-magazine/2012/special-report-the-park/how-klyde-warren-park-was-built/](http://www.dmagazine.com/publications/d-magazine/2012/special-report-the-park/how-klyde-warren-park-was-built/) (16.12.2016).

11. Sweco, 2014. Stationsstraat Sint-Niklaas. Downloaded from: <https://www.swecobelgium.be/en/our-offer/urban-habitat/projects/stationsstraat-sint-niklaas/> (15.12.2016).
12. The Villager, 2012. Meatpacking District's plazas get a major makeover. Downloaded from: <http://thevillager.com/2012/04/05/meatpacking-districts-plazas-get-a-major-makeover/> (18.12.2016).
13. Turowski M., 2015. Rewitalizacja Psiego Pola. Downloaded from: <http://www.Wroclaw.pl/rewitalizacja-psiego-pola> (15.12.2016).
14. Przybytek J., 2016. Przebudowa centrum Katowic za 263 mln zł. Ale wpadek nie brakuje. Downloaded from: <http://www.dziennikzachodni.pl/wiadomosci/katowice/a/przebudowa-centrum-katowic-za-263-mln-zl-ale-wpadek-nie-brakuje-zdjecia,10649086/> (27.12.2016).
15. TuWrocław.com, 2015. Całą obwodnicą Wrocławia pojedziemy za 5 lat. W końcu uzgodniono harmonogram budowy wschodniej części. Downloaded from: <http://www.tuWroclaw.com/wiadomosci,cala-obwodnica-Wroclawia-pojedziemy-za-5-lat-w-koncu-uzgodniono-harmonogram-budowy-wschodniej-czesci-mapa,wia5-3266-25158.html#!> (10.12.2016).
16. Gadawa M., 2017. Dutkiewicz zmienia zdanie w sprawie Mostu Wschodniego. Downloaded from: <http://www.gazetaWroclawska.pl/wiadomosci/wielka-wyspa/a/dutkiewicz-zmienia-zdanie-w-sprawie-mostu-wschodniego,11699299/> (19.01.2017).