

JAKUB KOSTECKI\*, MICHAŁ TESZ\*\*

**ZINTEGROWANE CENTRUM KOMUNIKACJI  
W ZIELONEJ GÓRZE – KONCEPCJA REWITALIZACJI  
TERENU PRZYDWORCOWEGO**

*Streszczenie*

*Przystanki, stacje, a następnie dworce zielonogórskie historycznie były lokowane na obrzeżach terenu zabudowanego. Reguła ta była zachowana przy konstruowaniu linii kolejowej i dworca w 2. połowie XIX w. – linia ta została zbudowana ok. 1 km na północ od Ratusza i ok. 600 m od granic zwartej zabudowy miejskiej. W pobliżu dworca kolejowego powstały duże zakłady przemysłowe, bazy przeladunkowe i zakłady usługowe. W toku rozwoju tego sektora, został on uzupełniony o zabudowę mieszkalną, usługową i tereny zieleni. Współcześnie zabudowa ma w dużej mierze charakter chaotyczny, co jest wynikiem mieszania się różnych wizji urbanistycznych. W wyniku znacznego rozwoju przestrzennego miasta, zarówno transport kolejowy, jak drogowy przebiegają przez jego środek. Przeszkodą wynikającą z tego faktu jest utrudniona przez torowisko komunikacja części miasta, które rozwinęły się po obu jego stronach. W pracy przedstawiono koncepcję przebudowy przestrzeni przylegającej do dworców PKP i PKS, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju i użytkowania terenu. Założeniem jest także ułatwienie komunikacji między sektorami miejskimi rozdzielonymi przez torowisko.*

Słowa kluczowe: dworzec kolejowy, zagospodarowanie terenu, rewitalizacja

**WSTĘP**

Tereny miejskie to niezwykle zróżnicowane, złożone z wielu elementów przestrzennych skupisko ludności. Nieodłącznym elementem przestrzeni miejskiej

---

\* Uniwersytet Zielonogórski; Instytut Inżynierii Środowiska; Zakład Ochrony i Rekultywacji Gruntów

\*\* Uniwersytet Zielonogórski; Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska; student kierunku inżynieria środowiska

(oprócz terenów mieszkaniowych, przemysłowych i rekreacyjnych) są tereny komunikacyjne.

Okres drugiej połowy XX wieku i początek wieku XXI to okres dominacji transportu i komunikacji kołowej, co potwierdzają dane Głównego Urzędu Statystycznego – GUS [2012]. W roku 2012 w Polsce zarejestrowanych było ponad 22,8 mln pojazdów (samochodów, ciągników, autobusów i motocykli). W województwie lubuskim liczba ta wynosiła 670 tys., a w samej in Zielonej Górze nieco ponad 68 tys. [GUS 2013]. W porównaniu do roku 2005, liczba zarejestrowanych pojazdów na poziomie kraju wzrosła do 136%, a na poziomie województwa – o 146%. W samym mieście Zielona Góra wskaźnik ten wzrósł do 134%, względem liczby wyjściowej. Zachowana została jednak ważna rola międzymiejskiego transportu publicznego, zarówno autobusowego, jak kolejowego. Rozwój szczególnie tego ostatniego, ze znaczącym podniesieniem jakości świadczonych usług, może przynieść efekt w postaci utrzymania pozycji tego środka komunikacji i transportu, a nawet jej poprawy.

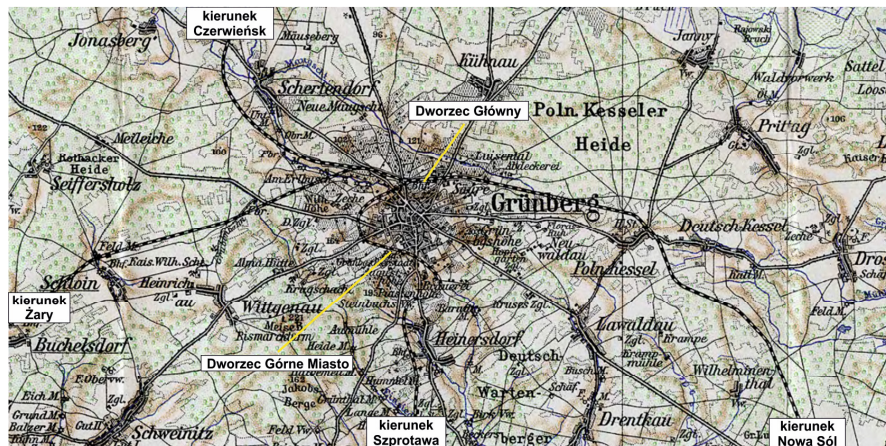
Nieodłącznym elementem systemów komunikacji publicznej są obszary węzłowe w postaci dworców i przystanków. W dużych miastach przybierają one postać rozbudowanych przestrzeni dedykowanych różnym usługom, uzupełniającym ofertę usługodawcy wiodącego – kolei i linii autobusowych. Niestety, w toku rozwoju miast, na licznych takich obszarach narastały zdarzenia przestrzenne, które określić należy jako wadliwe. Współcześnie są one pełne wad, odnoszących się zarówno do kwestii estetyki, jak usytuowania budynków, tras kołowych i pieszych, ochrony środowiska, a nawet problemów społecznych i związanych z bezpieczeństwem. Sytuacja taka wywołała w wielu miejscach świata ruch w kierunku uczytelnienia przestrzeni przylegających do dworców, ich estetyzacji i otwarcia na nowoczesne formy usług. Skuteczna rewitalizacja obszarów związanych z transportem kolejowym i drogowym jest jak najbardziej możliwa także w Polsce, co potwierdzają przykłady z Wrocławia, Poznania, Bydgoszczy, czy Katowic [Stangel 2011, Niwiński i Porębski 2012]. Prawidłowe kształtowanie przestrzeni w miastach jest niezwykle istotne nie tylko z punktu widzenia rozwoju obszarów kolejowych, ale całych ośrodków [Niewiadomski 2003, Parysek 2007].

W pracy przedstawiono koncepcję przebudowy przestrzeni przylegającej do dworców PKP i PKS, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju i użytkowania terenu.

## ANALIZA HISTORYCZNA

Pierwszą styczność z koleją Zielona Góra przeżyła w latach 40. XIX wieku, jednak pierwszy pociąg pojawił się tu dopiero w 1879 roku [Kochański 2006]. Główna linia kolejowa w Zielonej Górze została zbudowana ok. 1 km na północ

od Ratusza, ok. 600 m od granic zwartej zabudowy. Również około 1 km od centrum miasta powstał dworzec kolejowy Zielona Góra Główna (Grünberg Hauptbahnhof). Prowadziła ona komunikację osobową i transport towarów z Berlina, przez Gubin (Guben) i Czerwieńsk (Rothenburg), a w drugim kierunku przez Nową Sól (Neusalz), Głogów (Glogau) do Wrocławia (Breslau). Od tej linii istniały dwie dodatkowe, odchodzące od niej w kierunku Szprotawy (Sprottau) i Żar (Sorau). Na linii szprotawskiej znajdował się drugi zielonogórski dworzec – Zielona Góra Miasto Górne (Grünberg Oberstadt), rys. 1.



Rys. 1. Układ linii kolejowych Grünberg i. Schl. (Zielona Góra) na początku XX w.

Fig. 1. Railways in Grünberg i. Schl. (Zielona Góra) lay-out in the beginning of XX<sup>th</sup> Century

W pobliżu obu dworców kolejowych rozbudowały się wcześniej utworzone, a także powstały nowe zakłady przemysłowe, bazy przeładunkowe i zakłady usługowe, jednak to linia północna była w tym zakresie zdecydowanie ważniejszą (rys. 2). W sąsiedztwie dworca głównego, w okresie przedwojennym funkcjonowały m.in. zakłady: Bohr, Brunnenbau und Wasserversorgungs AG, Raetsch Weinbrennerei, Deutsche Wollenwaren Manufaktur AG, Schirmer Sägewerk, Lorenz Pappenfabrik, Mangelsdorf Tischlerei. Zlokalizowano tam także urząd finansowy i urząd celny. Dwie największe fabryki tego rejonu przedstawione na historycznych rycinach z początku XX w. (fot. 1-2).

Istnienie linii kolejowych wywołało efekt w postaci systematycznego rozszerzania się terenów zabudowanych w ich kierunku (rys. 3). Powstały osiedla mieszkaniowe budownictwa jedno- i wielorodzinnego – m.in. przy dzisiejszych ulicach: Chopina, Spółdzielczej, Bohaterów Westerplatte, Kazimierza Wielkiego, Alei Niepodległości, Bolesława Chrobrego, a bliżej

dworca przy ulicach: Ułańskiej, Klonowej, Lipowej, Akacyjowej, Dworcowej, Gen. Józefa Bema, w tym duży sektor willowy z okazałymi budynkami wśród zieleni – przy dzisiejszych ulicach: Bohaterów Westerplatte, Kazimierza Wielkiego, Alei Niepodległości, Bolesława Chrobrego i Ułańskiej.



Rys. 2. Strefa przyległa do dworca głównego w okresie przedwojennym  
(Messtichblatt 4059, 1:25000, 1933)

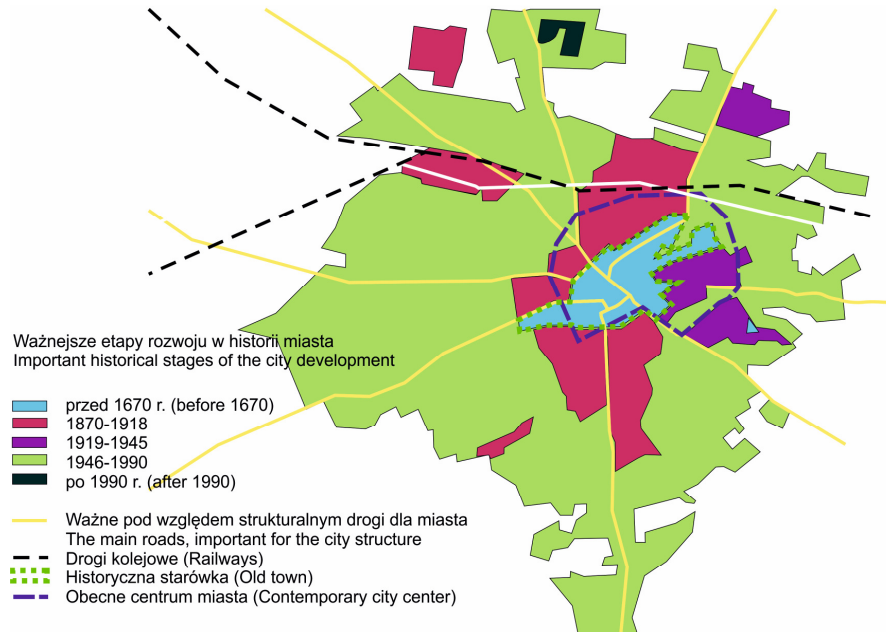
Fig. 2. Urban zone adjacent to the main railway station until the WWII  
(Messtichblatt 4059, 1:25000, 1933)



Fot. 1-2. Fabryki w rejonie głównego dworca kolejowego w Zielonej Górze (mat. arch.)  
Phot. 1-2. Industrial areas adjacent to Zielona Góra main railway station (arch. mat.)



Na północ od linii kolejowej zabudowa przybrała dwojaki charakter. Umieścił się tam duży zakład przemysłu metalowego Beuchelta (po II WŚ Wagmo, a następnie Zastal), obok którego istniały rozległe tereny rolnicze, w tym ogrody i winnice, z ekstensywnie rozmieszczoną zabudową o charakterze podmiejskim i wiejskim. Odstępstwem od tej zasady była zabudowa wzdłuż dwóch osi komunikacyjnych – Lausitzer Str. (Batorego) i Züllichauer Chaussee (Sulechowska), liniowa o większej zwartości.



Rys. 3. Historyczny rys rozwoju obszaru zurbanizowanego Zielonej Góry  
Fig. 3. Historical outline of Zielona Góra urban area development

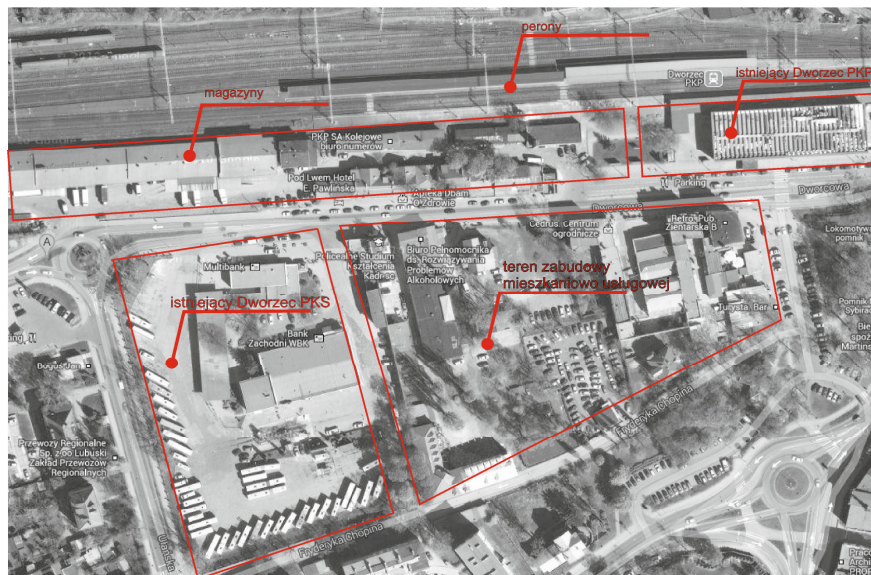
W ciągu dziesięcioleci, poza terenami zabudowanymi, zmieniał się także układ komunikacyjny opisywanej części miasta. Ulice Bohaterów Westerplatte (przedwojenna Kapellen-weg), Batorego (Lausitzer Str.), Sulechowska (Züllichauer Chaussee) urosły do rangi elementów podstawowego systemu komunikacji kołowej w mieście. Również inne ulice – Dworcowa (Hatzfeld Str.), Bolesława Chrobrego (Bismarck Str.), Chopina (Lindeberg), Kazimierza Wielkiego (Moltke Str.), czy Aleja Niepodległości (Bahnhof Str.), zyskały na znaczeniu prowadząc coraz intensywniejszy ruch kołowy i pieszy. Otwierające się sektory miejskie na północ od torów kolejowych wywołały z czasem konieczność ich lepszego niż dotąd skomunikowania. Zarzucono możliwość jednopoziomowego przekraczania torowiska przez krzyżującą się z nim drogę

(Züllichauer Chaussee), na rzecz dwupoziomowego układu, w którym ulica Sulechowska poprowadzona jest wiaduktem nad torowiskiem.

### ANALIZA WSPÓLCZESNA

Opisywany teren, sąsiadujący z dworcem kolejowym, współcześnie zajmują obiekty usługowe o charakterze mieszkaniowym, remontowo-wytwórczym i handlowym (częściowo w dawnych budynkach fabrycznych), usług administracji (w dawnych budynkach fabrycznych), usług medycznych oraz teren zieleni (skwer na Placu Kolejarza), a całość powiązana jest siecią komunikacyjną opisanych wcześniej ulic, powiązanych skrzyżowaniami konwencjonalnymi i rondami. Historyczne budynki fabryczne i willowe oraz kamienice w pobliżu dworca poddano renowacji, a sektory częściowej rewitalizacji (fot. 3 i 4). W odległości ok. 200 m od dworca kolejowego w kierunku zachodnim (400 m od wiaduktu) znajduje się dworzec autobusowy PKS (rys. 4).

Linia kolejowa w układzie wschód-zachód nie zmieniła swojego pierwotnego przebiegu, rozbudowano jedynie układ bocznic kolejowych. Przejście przez perony umożliwia położony ok. 200 m w kierunku wschodnim od dworca PKP wiadukt w pasie ulicy Sulechowskiej.



Rys. 4. Lokalizacja obiektów objętych opracowaniem  
(oprac. wł. na podstawie <http://geoportal.gov.pl/>)

Fig. 4. Present location of the stations (based on: <http://geoportal.gov.pl/>)

Budynek dworca PKP w ostatnich latach został poddany rewitalizacji, która pierwotnie nie objęła terenów przydworcowych (fot. 5). Działania takie zostały podjęte w roku 2015 i są kontynuowane na początku roku 2016. W sąsiedztwie wiaduktu znajdują się obiekty Miejskiego Zakładu Komunikacji oraz węzeł linii autobusowej „Dami”.



*Fot. 4. Budynki fabryczne Bohr, Brunnenbau und Wasserversorgungs AG po renowacji*  
*Phot. 4. Factory buildings of Bohr, Brunnenbau und Wasserversorgungs AG*  
*after the renovation processes*

Publiczna komunikacja kołowa funkcjonuje w Zielonej Górze od 1945 roku [Kochański 2006]. Niskie nakłady na renowację i utrzymanie obiektu dworca PKS spowodowały jednak, uległ on daleko posuniętej degradacji. Na terenie



dworca, poza stanowiskami, zlokalizowany jest parking dla autobusów, na którym w godzinach szczytu znajduje się ponad 100 pojazdów. Teren ten, z uwagi na liczne zaniedbania i uszkodzenia budynków, nawierzchni oraz zieleni wywołane długim czasem eksploatacji przy braku kompleksowo wykonywanych napraw, zaliczyć należy do miejskich obszarów zdegradowanych (fot. 6). Dworzec autobusowy jest stosunkowo słabo skomunikowany, znajdując się ok. 500 m od najbliższego przystanku komunikacji miejskiej.



*Fot. 5. Budynek dworca kolejowego w Zielonej Górze, wygląd współczesny*  
*Phot. 5. Building of the main railway station in Zielona Góra, contemporary view*

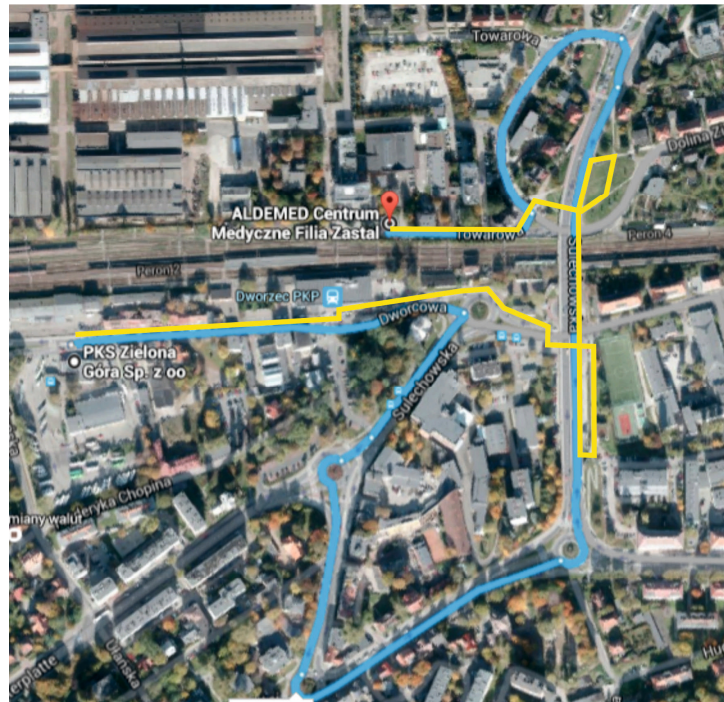


*Fot. 5. Teren dworca autobusowego, wygląd współczesny*  
*Phot. 5. The area of the bus station in Zielona Góra, contemporary view*

W sąsiedztwie dworca kolejowego, po północnej stronie torów kolejowych, funkcjonuje od kilku lat centrum medyczne AldeMed (przy ul. Towarowej 20,



w sąsiedztwie zakładów Zastal). Jest to rozbudowana placówka, tym samym odwiedzana niemal ciągle przez dużą grupę ludzi. Z racji położenia na uboczu, dostęp do obiektu jest jednak utrudniony, brak jest bezpośredniego połączenia komunikacji, a przedostanie się do niego od strony śródmieścia, czy dworców wiąże się z koniecznością pokonania schodów prowadzących na wiadukt oraz ok 1200 m spacerem, co dla niektórych osób jest znaczącym utrudnieniem (rys. 5). Na terenie placówki i w bezpośredniej jej okolicy jest niewiele miejsc parkingowych w odniesieniu do zapotrzebowania. Należy do tego dodać liczne obiekty wytwórcze i usługowe zlokalizowane przy tej samej ulicy, także wymagające miejsc parkingowych i odznaczające się tożsamymi trudnościami komunikacyjnymi. W dalszych sektorach względem dworca kolejowego ulokowały się w końcu XX i na początku XXI w. duże osiedla mieszkaniowe wypełniając systematycznie teren między ulicami Sulechowską, Batorego i Trasą Północną.



- Trasa piesza PKS-AldeMed
- Trasa dojazdu samochodem PKS- AldeMed

Rys. 5. Trasa pomiędzy dworcem PKS a kliniką AldeMed  
[oprac. wł. na podstawie <http://maps.google.pl>]

Fig. 5. Walking route between bus station and AldeMed  
[own elab. based on: <http://maps.google.pl>]

Teren wykazuje wspólnie szereg wad przestrzenno-użytkowych, wynikających z nawarstwienia się w czasie różnych koncepcji zagospodarowania terenu i funkcjonowania obiektów. Fakt ten potwierdzają aktualne analizy dokonywane przez różnych autorów, m.in. Piersiak i Pluskota [2014].

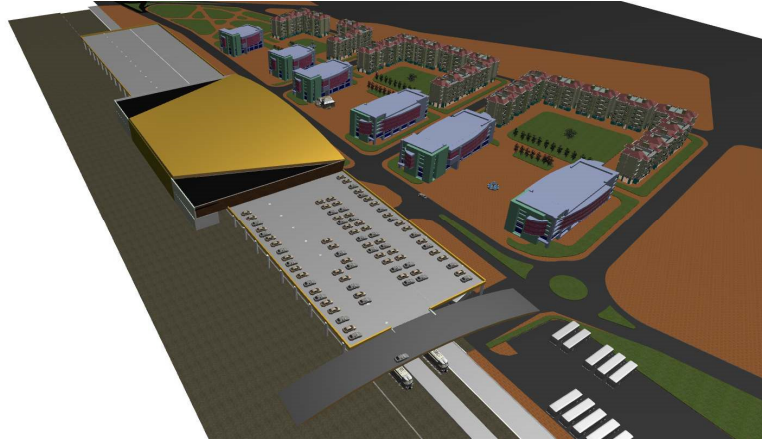
### KONCEPCJA ROZWIĄZANIA

Głównym założeniem prezentowanej w artykule koncepcji jest stworzenie Zintegrowanego Centrum Komunikacji (ZCK) Zielona Góra Centrum, które w wygodny i bezkolizyjny sposób, połączyć może usługi komunikacyjne oferowane przez przewoźników (PKS, PKP, MZK oraz przewoźników prywatnych) w formie jednej funkcjonalno-przestrzennej bryły. Biorąc pod uwagę istniejące problemy komunikacyjne, Koncepcja Zintegrowanego Centrum została zlokalizowana po północnej stronie ulicy Dworcowej na miejscu magazynów firmy „DB Shenker” (na południe od torów kolejowych). Obiekty PKS, PKP i MZK usytuowano w formie liniowej eliminując kolizje w poruszaniu się pomiędzy nimi. Dodatkowo wprowadzono szereg usprawnień komunikacyjnych na terenie przyległym do dworców, powiększono istniejący teren zieleni, uporządkowano zabudowę mieszkaniową oraz usługową (rys. 6-9).

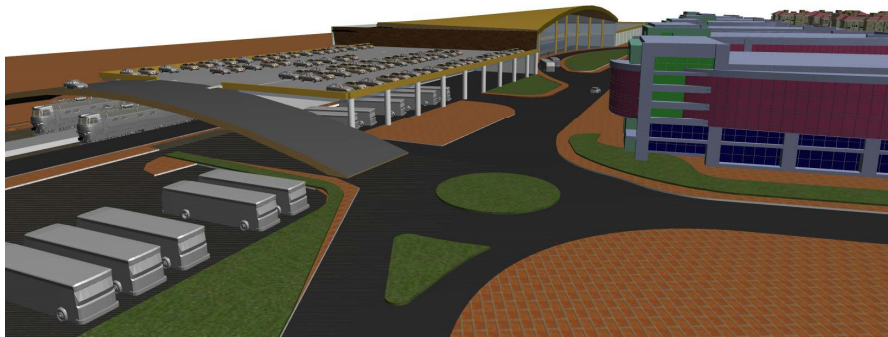
W części centralnej obiektu umieszczono część obsługi pasażerów, która obejmuje kasy MZK, PKS, PKP oraz przejścia do strefy odjazdów autobusów i pociągów. Po wschodniej stronie strefy obsługi pasażerów, znajduje dworzec PKP, w którym wydzielono poczekalnię oraz strefy kas i administrację. Z zachodniej strony strefy obsługi klientów znajduje się strefa odjazdów autobusów, która znajduje się za projektowanym wiaduktem łączącym zatorze z centrum (umożliwiającym wjazd na nadziemny parking znajdujący się ponad strefą PKS). Wszystkie obiekty zostały zadaszone. Na platformie, nad częścią centralną, przewidziano miejsce dla centrum usługowo-handlowo-gastronomicznego. Prowadzą do niego ruchome schody z parteru. Nad strefą odjazdów autobusów ulokowany został nadziemny parking dla samochodów osobowych, z wjazdem z projektowanego wiaduktu. Poprzez część handlową istnieje swobodne połączenie ze strefą obsługi pasażerów.

Projektowany obiekt pozwala na rozwiązanie problemu skomunikowania części miasta po północnej stronie torów z centrum, po przez wprowadzenie trzech przejść podziemnych, oraz dodatkowego wiaduktu dla aut osobowych. Największe przejście podziemne o szerokości 9 m zaprojektowano pod częścią centralną nowego dworca. Prowadzi ono z części obiektu ulokowanej za torami, na plac po południowej stronie ulicy Dworcowej, jednocześnie umożliwiając wejście do strefy obsługi klienta. Kolejne przejście poziome – bezpośrednio w okolicy centrum zdrowia „AldeMed”. Trzecie przejście podziemne zostało ulokowane prostopadle do Parku Kolejarza, tak by ułatwiało komunikację oso-

bom, które nie muszą korzystać z usług Centrum. Aby ułatwić funkcjonowanie osobom starszym i niepełnosprawnym, wszystkie przejścia zostały wyposażone w ruchome pochylnie.



*Rys. 6. Koncepcja rewitalizacji obszarów przydworcowych – widok ogólny*  
*Fig. 6. The concept of the railway station revitalization – general view*

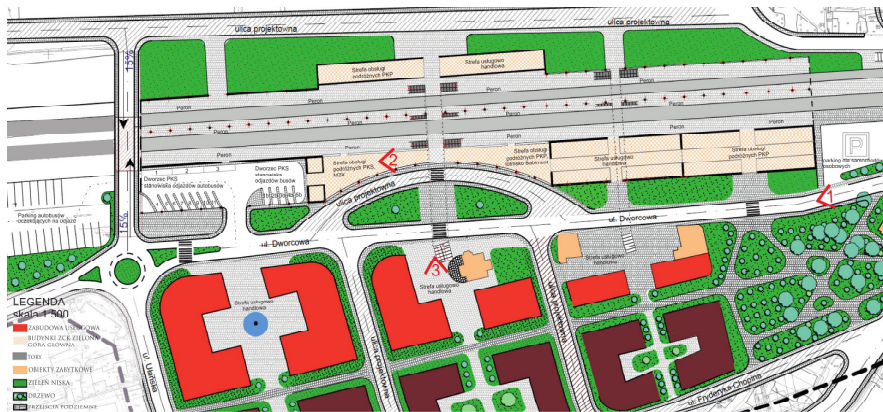


*Rys. 7. Koncepcja rewitalizacji obszarów przydworcowych – widok ogólny*  
*Fig. 7. The concept of the railway station revitalization – general view*





Ryc. 8. Koncepcja rewitalizacji obszarów przydworcowych – widok ogólny  
 Fig. 8. The concept of the railway station revitalization – general view



Ryc. 9. Koncepcja rewitalizacji obszarów przydworcowych – widok ogólny  
 Fig. 9. The concept of the railway station revitalization – general view

W celu ułatwienia komunikacji kolejowej, zaprojektowano nowy wiadukt, obsługujący również nadziemny parking. Dzięki temu rozwiązaniu możliwy jest przejazd samochodem osobowym do części miasta oddzielonej torami, bez konieczności wjazdu na istniejącą estakadę.

Zmieniony został również istniejący układ komunikacyjny. Ul. Fryderyka Chopina została poszerzona i stworzony został wyjazd na ul. Bohaterów We-



sterplatte. Również ul. Dworcowa została poszerzona oraz zaprojektowano dodatkowy pas przeznaczony dla autobusów MZK i taksówek.

W części usługowo-mieszkaniowej zostały zaprojektowane dodatkowo dwie ulice obsługujące ten teren. Po północnej stronie torów przedłużono ul. Towarową. Teren po południowej stronie ul. Dworcowej, został przeprojektowany – stworzono tu strefy usług w bezpośrednim sąsiedztwie ZCK, oraz strefy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (na północ od ul. Fryderyka Chopina).

Na projektowanym terenie przewidziano również rozbudowę istniejącego skweru oraz stworzenie dodatkowych alei, które stwarzałyby swoistą zieloną oazę w centrum komunikacyjnym pozwalając na odpoczynek od miejskiego zgiełku.

Na problem dostępności obiektów transportowych dla pasażerów zwracano uwagę niejednokrotnie [Cervero 2001, Givoni i Rietveld 2007, Krygsman i inni 2004, Murray 2001]. Integracja pojedynczych dworców w węzły i huby przesiadkowe ma wiele zalet – poczynając od oszczędności miejsca, poprzez udogodnienia dla pasażerów łącznie z mniejszą inwazyjnością (np. dźwiękową) dla otoczenia [Chew 1999, Currie i Wallis 2008]. Oczywiście muszą być spełnione pewne podstawowe założenia, dzięki którym integracja pojedynczych dworców będzie uznana za sukces. Zalicza się do nich m.in. [Potocka 2015]:

- zwartość (mała odległość przesiadkowa)
- węzeł jest czytelny dla potencjalnych użytkowników
- dostosowano infrastrukturę do liczby pasażerów,
- dostosowano węzeł do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności, osób starszych oraz podróżujących z dziećmi
- założono bezpieczeństwo węzła,
- informacja jest łatwo dostępna (mapy, rozkłady jazdy) oraz
- w węźle dostępne są funkcje dodatkowe (biletomaty, toalety, zadaszenia).

Proponowana koncepcja spełnia podstawowe kryteria związane z użytecznością nowoczesnych węzłów przesiadkowych.

Na problem z komunikacją w rejonie dworzec autobusowy – dworzec kolejowy w Zielonej Górze wskazywano uwagę już wcześniej [Niemiec i inni 2014]. Rozwiązania polegające na grupowaniu dworców autobusowych i kolejowych w spójną całość są nie tylko wygodne dla pasażerów, stanowią również obiekty łatwiejsze w zarządzaniu. Potwierdzają to liczne prace prowadzone na terenie Polski (Trójmiasto, Poznań, Kraków, Wrocław, Białystok), jak i doświadczenia za granicami kraju (Birmingham, Aglomeracja Turyńska, Gandawa, Rotterdam) [Beister i Peczyński 2015 a, b].

## PODSUMOWANIE

W przedstawionej koncepcji oparto się na zintegrowaniu wszystkich usług komunikacji lokalnej i ponadlokalnej (MZK, PKS, PKP, lokalni przewoźnicy, taksówki). Przejścia pomiędzy projektowanymi obiektami tworzą 4 osie kompozycyjne:

- w kierunku Parku Kolejarza,
- w kierunku skrzydła PKS,
- w kierunku PKP,
- w kierunku części centralnej ZCK.

Uwolnione w ten sposób tereny przeznaczono na uporządkowanie zabudowy mieszkaniowej, usługowej i komunikacyjnych. Atrakcyjne wizualnie Zintegrowane Centrum Komunikacyjne – Zielona Góra Centrum zastąpi rozproszoną zabudowę i stanie się magnesem nie tylko dla osób korzystających z usług przewozowych, lecz również całej gamy mniejszych dostawców usług.

Powiększenie obszaru zieleni w znacznym stopniu podniesie walory estetyczne, dając możliwość kontemplacji zarówno turystom, mieszkańcom jak i przypadkowym przechodniom.

Zmieniony układ komunikacji pieszej i kołowej zmniejszy problemy komunikacji miasta po obu stronach torowiska, oraz skróci czas dojścia i przejazdu. komunikacja – zarówno piesza, jak i samochodowa pozwoli na znaczne skrócenie czasu i dystansu do pokonania.

## LITERATURA

1. BEISTER M., PECZYŃSKI L., 2015a: Przesiadamy się w Polsce, iZTM - Miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego, 12 (94), 11–13.
2. BEISTER M., PECZYŃSKI L., 2015b: Przesiadamy się w Europie, iZTM - Miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego, 12 (94), 14–16.
3. Chew C.H., 1999: Integrated bus/rail station. *Applied Acoustics* 56. 57–66.
4. CERVERO, R., 2001. Walk-and-ride: factors influencing pedestrian access to transit. *Journal of Public Transportation* 3 (4), 1–23.
5. Currie G., Wallis I., 2008: Effective ways to grow urban bus markets – a synthesis of evidence. *Journal of Transport Geography* 16, 419–429.
6. GEOPORTAL, 2013. Portal PGI. Dostępny w World Wide Web: <http://geoportal.pgi.gov.pl>.
7. GIVONI M., RIETVELD P., 2007: The access journey to the railway station and its role in passengers' satisfaction with rail travel, *Transport Policy* 14, 357–365.

8. GUS 2012. Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012, Praca zbiorowa pod red. Dmochowska H., Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa.
9. GRUSZCZYŃSKI W., STAWIARSKA A., 2004. 50 lat Komunikacji Miejskiej w Zielonej Górze, Fabryka Reklamy IBI, Zielona Góra ss. 39.
10. KOCHAŃSKI P., 2006. Ceglana architektura dworców kolejowych województwa lubuskiego w: Rocznik Lubuski (red. W. Eckert), Tom 32, cz. 1.
11. KRYGSMAN S., DIJST M., ARENTZE T., 2004: Multimodal public transport: an analysis of travel time elements and the interconnectivity ratio, *Transport Policy* 11, 265–275.
12. MURRAY, A.T., 2001. Strategic analysis of public transport coverage. *Socio-Economic Planning Sciences* 35, 175–188.
13. NIEMIEC B, OLKISZ M., CICHOCKI T., 2014: Opracowanie koncepcyjne przedprojektowe założenia koncepcyjne dla budowy skrzyżowania ulic Dworcowa-Sulechowska-Bema w Zielonej Górze wraz z budową placu przesiadkowego i budową tunelu pieszo-rowerowego pod torami kolejowymi w rejonie dworca PKP w Zielonej Górze oraz zadaszania nad przystankami komunikacji miejskiej głównego centrum przesiadkowego, ARCUS-Consult Zielona Góra Sp. z o.o., Zielona Góra.
14. NIWIŃSKI G., POREBSKI J. 2012. Dworzec Centralny w Warszawie, *Architektura*, 2 (209), 30–49.
15. NIEWIADOMSKI Z. 2003. Planowanie przestrzenne. Zarys systemu. Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa, ss. 224.
16. PARYSEK J.J. 2007. Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, ss. 199.
17. PIERSIAK T., PLUSKOTA A., 2014: Strategia ZIT miejskiego obszaru funkcjonalnego Zielonej Góry, Tomasz Piersiak Consulting, Zielona Góra
18. POTOCKA M. 2015: Jak nie z(a)gubić się w węzłach przesiadkowych, *iZTM – Miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego*, 12 (94), 8–10.
19. MAPY GOOGLE, 2016. Serwis dostępny w World Wide Web: <http://maps.google.pl>.
20. STANGEL M. 2011. Rewitalizacja z kulturą w tle. *Architektura*, 5 (200), 44–55.

## ZIELONA GÓRA COMMUNICATION CENTER – THE CONCEPT OF BUS AND TRAIN STATION REVITALISATION

### *S u m m a r y*

*Stops, stations, and then the railway station in Zielona Góra, historically have been located on the outskirts of built-up area. This rule was retained in the construction of the railway line and station in the 2<sup>nd</sup> half of the XIX<sup>th</sup> century – this line was built approx. 1 km north of City Hall and approx. 600 m from the boundaries of urban built-up area. Near the railway station a large industrial plants, depots and service plants were built. During the development of this sector, it has been supplemented by residential development, services and green areas. Today, building has largely chaotic lay-out as a result of the mixing of different visions of urban planning. In a consequence of the significant growth of the city, both railroad and roads for wheeled vehicles have been running through its center. The obstacle resulting from this fact is hindered communication between the both parts of the city that have developed on the both sides of the tracks. The paper presents the concept of remodeling the space adjacent to the railway and bus stations, in accordance to the principle of sustainable development and land use. The idea is also to facilitate communication between the urban sectors separated by track.*

Key words: railway station, bus station, land use, revitalization