

**Weronika Dragan**

Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Geografii  
Ekonomicznej, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec; weronikadragan@interia.pl.

**PERSPEKTYWY PRZEKSZTAŁCENÍ FUNKCJI  
OBIEKTÓW I TERENÓW POKOLEJOWYCH  
JAKO SZANSY ROZWOJU  
DAWNYCH OŚRODKÓW KOLEJOWYCH  
NA PRZYKŁADZIE NOWYCH SKALMIERZYC  
I SOSNOWCA MACZEK**

**Abstract: The Perspectives of Function Transformations of Post-railways Elements and Areas as an Opportunity to the Development of Former Railway Settlements – Nowe Skalmierzyce and Sosnowiec Maczki Case Study.** The aim of paper is to show of the spatial and functional transformations of post-railways elements and areas with associated urban space. The study indicates the local urban and spatial policy diversity. Investigated problem is not individual, it is present almost at the most part of the railway settlements in Poland, but this problem is most marked in the case of settlements with border functions. The paper presented – in the light of broader background – two case study: Maczki (the part of Sosnowiec town) and Nowe Skalmierzyce town, the former railways settlements with border functions. Both of investigated locations are characterized by a great potential for economic development connected with infrastructure and the presence of post-railway areas, but they differ of post-railways forms localization within urban space. Indicated conditions impact on a different policy of local governments in the range of transport infrastructure management and development. The case of Sosnowiec-Maczki shows the pursuit of high rank complex project realization, while the activities of Nowe Skalmierzyce town could be compared to the method called “small steps” or “step by step”.

**Keywords:** Border railway stations, Nowe Skalmierzyce, post-railway areas, Sosnowiec Maczki, urban space management.

**JEL codes:** R52, R11

## Wstęp

Współcześnie zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i samorządy lokalne, podejmują działania na rzecz odnowy i przystosowania obiektów stacyjnych do nowych warunków gospodarczych. Zmianom podlegają zarówno wnętrza dworców kolejowych celem maksymalizacji stopnia ich komercyjnego wykorzystania, jak i najbliższe otoczenie tych obiektów [Ledwoń 2006]. Zmiana funkcji zabudowań kolejowych z reguły odbywa się przez ograniczenie przestrzeni dedykowanej obsłudze pasażera z jednoczesnym rozszerzeniem tej przeznaczonej dla klienta, jednak dotyczy to głównie dworców o znacznym ruchu pasażerskim. Odrębną kwestię stanowią natomiast stacje obsługujące wyłącznie lub w znacznej przewadze, ruch lokalny, których współczesna rola jest marginalna, a niegdyś była istotna. Dobrym przykładem mogą być dawne graniczne osady kolejowe, których dworce stanowiły wówczas dominantę krajobrazową i odgrywały ważną rolę gospodarczo-urbanistyczną, a obecnie – jak i pozostałe elementy infrastruktury kolejowej – podlegają w znakomitej większości zaawansowanej dekapitalizacji. Przeważnie są to obiekty i układy przestrzenne, które zachowały dużą wartość historyczną, a także urbanistyczno-architektoniczną, jednak bardzo często brak jest pomysłu na takie ich zagospodarowanie, by stanowiły one składową samonapędzającego procesu rozwojowego. Dlatego też współcześnie decydenci stają bardzo często przed pytaniem – burzyć, odnawiać, czy rewitalizować?

Obecnie w rozwoju funkcjonalno-przestrzennym większości miast, nie mówiąc o dawnych ośrodkach kolejowych, należy podjąć działania mające na celu takie wykorzystanie infrastruktury, jak i terenów pokolejowych, by nie przyczyniały się one do dezintegracji układu. Linie i tereny kolejowe, a także place dworcowe (obiekty liniowe i powierzchniowe), najczęściej pozyskiwane są pod następujące typy inwestycji: handlowe (m.in. Galeria Krakowska, Galeria Wileńska w Warszawie, Galeria City Center w Poznaniu, Galeria Katowicka, Galeria „Amber” w Kaliszu); komunikacyjne – integrujące różne środki transportu (Toruń Główny, Katowice Główny, Kraków Główny, Poznań Główny); przyrodniczo-rekreacyjne, z naciskiem na tworzenie parków miejskich – np. AM Gleisdreieck w Berlinie [Foljanty 2012], czy ścieżek rowero-

wych, m.in. w Zielonej Górze – „Zielona Strzała” [Skiba 2009] i Mysłowicach – „Przemszostrada” [Dragan 2014]. Z kolei budynki pokolejowe pozyskiwane lub dzierżawione są pod funkcje: kulturalne (biblioteki – w Rumi, Aleksandrowie Kujawskim), noclegowe (Toruń Główny), religijne (Mysłowice, Częstochowa), administracyjne (Będzin), a doraźnie również na potrzeby funkcji mieszkaniowej, zwłaszcza w przypadku mniejszych miejscowości.

Celem pracy jest ukazanie perspektyw na przekształcenia przestrzenno-funkcjonalnych form pokolejowych oraz związanej z nimi przestrzeni miejskiej. Punkt wyjścia rozważań stanowią studia nad ogólnym problemem kształtowania terenów pokolejowych, z jakim zmagają się miasta. Zostały one zakończone przedstawieniem kilku przykładów praktyk lub planów wobec ponownego zagospodarowania terenów związanych z dawnymi stacjami granicznymi. Natomiast szczegółową analizę przeprowadzono na przykładzie dwóch dawnych granicznych osad kolejowych – Sosnowca Maczek oraz Nowych Skalmierzyc. Cechują się one odmienną polityką wobec ponownego zagospodarowania dawnych terenów i obiektów pokolejowych oraz różnią się lokalizacją tych obszarów w obrębie miasta. Podstawę przeprowadzenia badań stanowiła analiza sekwencji archiwalnych materiałów kartograficznych (z XIX i XX w.), a także wnikliwa analiza dokumentacji planistycznej i przetargowej, które jednocześnie posłużyły jako materiał źródłowy.

Zakładając, że dawne ośrodki kolejowe posiadają obiekty i układy przestrzenne, które zachowały istotną wartość historyczną oraz duży potencjał użytkowy, w postaci terenów pokolejowych, istotna staje się próba poszukiwania odpowiedzi na następujące pytania:

- W jakim stopniu zachować lub zmienić styl, formę oraz funkcję terenów i dworców kolejowych?
- W jakim kierunku powinna pójść polityka ponownego zagospodarowania terenów pokolejowych?

## **1. Ponowne zagospodarowanie obiektów i terenów pokolejowych w strukturze przestrzennej miast**

Materialne ślady dawnej świetności i wizytówki miast lub jego dzielnic, bardzo często stanowią dworce kolejowe. Większość z nich znajduje się w zasobie Polskich Kolei Państwowych S.A., które dążą jednak do zachowania tylko największych obiektów o znaczeniu strategicznym, reszta podlega sukcesywnemu przekazywaniu innym podmiotom (głównie samorządom, osobom prywatnym, przedsiębiorstwom), a pozostałe zdegradowane budynki

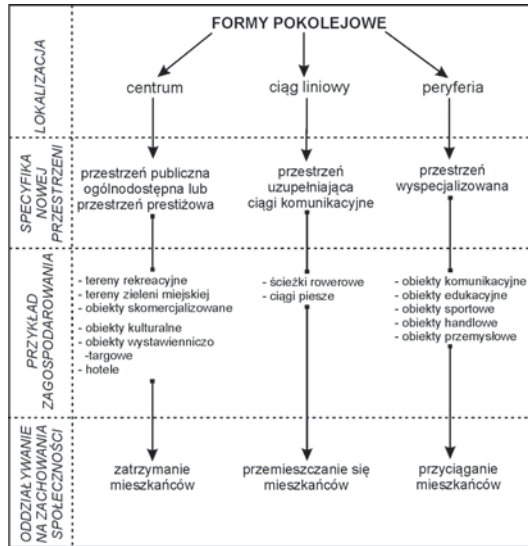
będą podlegać stopniowemu wyburzaniu [Zaluski 2014]. Dworzec stanowi z reguły ważny element struktury przestrzennej danego ośrodka, a tym samym jego ponowne zagospodarowanie nie powinno być rozpatrywane wyłącznie z punktu widzenia znaczenia transportowego. Zwłaszcza, że w mniejszych układach urbanistycznych przekształcenia te mogą doprowadzić do zaburzeń hierarchii przestrzeni miejskiej [Smoliński 2010]. Niestety jak wszystko, tak i obiekty dworcowe podlegają efektom upływającego czasu, m.in. pogarszają się ich właściwości. Jak wydzielił Brand [1994] tylko działka (*site*) jest wieczna, a pozostałe części budynku, takie jak powierzchnia zewnętrzna (*skin*), instalacje (*services*), podziały (*structure*), układ wewnątrz (*space plan*) podlegają degradacji w różnym tempie – od kilku tygodni w przypadku wyposażenia (*stuff*) do kilkudziesięciu lat przy elementach nośnych. Nawiązując do rozważań Wielgusa i Myczkowskiego [2007] zdegradowana infrastruktura i niezagospodarowane tereny pokolejowe bez odpowiedniego zarządzania mogą stanowić przykład tzw. krajobrazów zaniechanych. Brak pomysłu na wykorzystanie tego typu terenów w efekcie powoduje ich całkowite wyłączenie z użytkowania. Tworzą się wówczas strefy zamknięte dla mieszkańców, często zlokalizowane w centrach miast, które tym samym są swoistą barierą dla dalszego rozwoju funkcjonalno-przestrzennego ośrodka lub na których – jak wskazują Gzell i Świeżewska [2015] – mogą być podejmowane działania o charakterze tymczasowym.

Jak wskazuje Lorens [2013] tereny i infrastruktura stacji kolejowych, ze względu na dużą powierzchnię, są w sposób naturalny predysponowane do przyjęcia nowego programu funkcjonalnego. Przede wszystkim posiadają dużą dostępność do podejmowania procesu przekształceń, ponadto dosyć szeroką skalę możliwości inwestycji urbanistycznej oraz średnią przeważnie atrakcyjność inwestycyjną. Jak pisze Foljanty [2012] tereny pokolejowe wymagają wprowadzenia nowej jakości, a opuszczone podlegają szybkiej degradacji i stają się przestrzeniami nieatrakcyjnymi społecznie i inwestycyjnie. Wartość historyczna form pokolejowych przemawia za ich ogólnym i powszechnym dostępem dla wszystkich mieszkańców miasta, jak również dla osób przyjezdnych. Należy się w tym miejscu odwołać do zasad polityki przestrzennej, której celem jest w sposób racjonalny i planowy władać i zagospodarowywać substancję miasta [Borsa 2008]. Działania władz miejskich mogą przyjmować charakter planowania: przyciągającego, impaktywnego (ograniczenie się do eliminacji i łagodzenia negatywnych skutków), w warunkach nieprzewidywalności zdarzeń, strategicznego (długookresowe perspektywy rozwoju miasta

lub dzielnicy, a następnie podejmowanie sekwencji działań zmierzających do urzeczywistnienia wypracowanej wizji) [Markowski 1999].

Włodarze miasta, decydując się na przejęcie lub dzierżawę od PKP S.A. danego obiektu lub terenu, dążyć powinni do racjonalnego, zgodnego z rzeczywistym zapotrzebowaniem i planowego zagospodarowania danego obszaru. Uwzględnić przy tym należy także specyfikę położenia danej działki zarówno w makro, jak i mikroskali. Duże znaczenie w procesie przyjęcia modelu prowadzenia polityki przestrzennej, jak i rodzaju przyszłych funkcji danego obiektu lub terenu pokolejowego, odgrywa właśnie jego lokalizacja w przestrzeni miejskiej (ryc. 1). Ponadto dany typ ponownego zagospodarowania powinien prowadzić do określonego efektu oddziaływania na zachowania mieszkańców w danym miejscu, tj. ich zatrzymanie, przemieszczanie lub przyciąganie. Zakładając, że mamy do czynienia z formami punktowymi, liniowymi i powierzchniowymi, które reprezentują różne rozlokowanie, wyróżnić można trzy perspektywy zagospodarowania obiektów i terenów pokolejowych w zależności od ich położenia:

- W centrum – przeznaczenie obiektów w tej lokalizacji powinno być publiczne i ogólnodostępne, np. komercjalizacja (handel), rekreacja (park, deptak) lub funkcja biznesowo-kulturalna (muzeum, galeria, funkcja targowo-wystawiennicza). Funkcje te mają zatrzymać lokalną społeczność w centrum danego ośrodka albo też nadać tej przestrzeni wydzźwięku bardziej prestiżowego.
- Na peryferiach – infrastruktura pokolejowa zlokalizowana w pewnym oddaleniu od centrum miasta powinna cechować się pewną specjalizacją swej funkcji (komunikacyjną, edukacyjną, sportową, przemysłową). Tego typu zagospodarowanie powinno przyciągnąć daną zainteresowaną społeczność, a niekoniecznie każdego mieszkańca.
- Ciągłe (rozległe liniowe) – zwykle są to nieczynne linie kolejowe. Powinny one stanowić element uzupełniający już istniejące przestrzenie rekreacyjno-komunikacyjne. Tego typu formy coraz częściej przeznaczane są pod ścieżki rowerowe oraz piesze szlaki turystyczne, a o ich przeznaczeniu często decyduje atrakcyjność przebiegu dawnej linii, w tym przede wszystkim charakter przyrodniczy.



Ryc. 1. Ogólny schemat przestrzennych form pokolejowych w mieście

Źródło: Opracowanie własne (ryc. 1-4).

Należy w tym miejscu jednak podkreślić, że przedstawiony schemat jest jedynie sygnalizacją problemu, a nie jego pełnym obrazem. Wśród modeli rozwiązań wymienić można ponadto modernizacje i adaptacje, z naciskiem jednak na przestrzeń publiczną wewnątrz dworcowych. W ten sposób następuje przywrócenie jakości architektonicznej, ale też wzmocnieniu i uwypukleniu ulegają wartości użytkowe i przestrzenne obiektu [Racoń-Leja 2006]. W literaturze przedmiotu wyróżniono kilka sposobów użytkowania obiektów poprzemysłowych [Gasidło 1998], w tym zaliczanych do nich pokolejowych [Załuski 2009], a wyłączonych z pierwotnego użytkowania:

- ochrona wartości obiektu bez zmiany jego użytkowania,
- oddanie w dzierżawę głównie z przeznaczeniem na obiekty usługowe aż do całkowitej dekapitalizacji obiektu,
- asymilacja przez otoczenie – włączenie terenu do sąsiednich działek i przeznaczenie go na potrzeby funkcji już istniejących w danej lokalizacji,
- przystosowanie obiektu do pełnienia nowych funkcji,
- wyburzenie obiektu i pozostawienie terenu odłogiem,
- porzucenie obiektów i terenów.

Należy jednak pamiętać, że działania mające na celu przebudowę dworca – zwłaszcza zabytkowego – nie stanowią tylko problemu jego stanu technicznego. W pierwszej kolejności są to działania i relacje między podmiotami zainteresowanymi danym obiektem [Bertolini 1996; Bertolini, Split 1998; Załuski 2010], w polskich uwarunkowaniach przede wszystkim pomiędzy spółką PKP S.A. i samorządami.

## **2. Przegląd projektów ponownego zagospodarowania terenów oraz obiektów przystacyjnych i pokolejowych**

Wpływ transportu kolejowego na strukturę przestrzenną miasta odbywa się przez stacje kolejowe wraz z koncentrującymi się wokół nich działalnościami, a także przez łączniki między węzłami, tj. linie kolejowe [Rodrigue *et al.* 2006]. Szczególnym przypadkiem infrastruktury kolejowej są dawne stacje graniczne. Były to ogromne zespoły infrastruktury kolejowej, które obsługiwały zarówno lokalny, regionalny, jak i międzynarodowy ruch pasażerski i towarowy, co dodatkowo wymagało rozbudowanej infrastruktury kolejowo-granicznej. Ponadto stacje usytuowane na granicy między Rosją a Prusami lub Austrią obsługiwały ruch o różnych szerokościach torów, co wymagało istnienia osobnej stacji przeładunkowej. Na cele obsługi kompleksu stacji granicznych powstawały osobne enklawy w miastach lub wsiach albo też zakładano całkowicie nowe osiedla z zabudową przeznaczoną dla pracowników kolei, urzędników celno-pocztowych i służby granicznej. Bardzo ważny element każdej dawnej stacji granicznej stanowił dworzec kolejowy. Usytuowany na skraju państwa miał symbolizować jego potęgę, dodatkowo służył również jako miejsce zatrzymania się lub spotkań dygnitarzy państwowych (np. Aleksandrów Kujawski, Sosnowiec Maczki, Sosnowiec Główny). Natomiast z perspektywy rozwoju struktur miejskich dworzec graniczny stanowił punkt odniesienia dla dalszego gwałtownego rozwoju urbanistycznego ośrodka.

Współcześnie infrastruktura, która niegdyś zaważyła na powstaniu danej miejscowości, stanowi niestety ogromny problem i wyzwanie dla władz samorządowych, ze względu na konieczność poddania jej ponownemu zagospodarowaniu. O ile place dworcowe organizacyjnie należą do miasta, to by uzyskać spójną strukturę przestrzenną dającą kompleksowe możliwości jej kształtowania samorządy powinny przejąć lub współdziałać z PKP S.A. w celu modernizacji dworców kolejowych i terenów w ich otoczeniu. Władze jednostek administracyjnych posiadają z reguły świadomość wartości historycznych obiektów pokolejowych i potencjału w nich zawartego. Polityka

większości z nich prowadzić zatem powinna do ponownego zagospodarowania przestrzeni pokolejowych lub utworzenia otoczenia powiązanego z funkcją kolejową dworca. Tego typu przypadek występuje w Kaliszu, gdzie pierwotna stacja była wyspowa, a grupy torów i bocznic rozciągały się po północnej jego stronie. Obecnie dworzec jest znacznie zredukowany, a na terenie pokolejowym funkcjonuje Galeria „Amber” oraz dworzec PKS. Zgodnie z przyjętym uchwałą Rady Miasta z 27.10.2016 r. *miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III – część A* przedmiotem dalszych działań władz miejskich jest utworzenie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego między Galeria „Amber” a dworcem kolejowym (zmodernizowanym już przez PKP S.A.).

Innym przykładem chęci utworzenia Centrum Integracji Transportowej jest miasto Jaworzno, jednak projekt wydaje się być nieco przeskalowany w stosunku do potrzeb mieszkańców dzielnicy Szczakowa, jak i miasta jako całości. Centrum miałyby obejmować integrację środków transportu kolejowego, tramwajowego, autobusowego i rowerowego. Według informacji z Urzędu Miasta Jaworzna [*Nowa szansa...* 2014] plan rewitalizacji całego obszaru dworca kolejowego w Szczakowej został opracowany w związku z przeprowadzaną przez PKP PLK S.A. przebudową linii Kraków-Katowice, która potrwa do 2020 r. [*Remont linii kolejowej...* 2016]. Podobny zamysł zaistniał również w sąsiednich Mysłowicach, gdzie w 2017 r. ma rozpocząć się budowa dróg rowerowych, m.in. prowadzących nasypem rozebranej linii kolei piaskowej do węzła przesiadkowego typu „Bike&Ride” w rejonie dworca kolejowego [Dragan 2014; *Opis przedmiotu...* 2015]. Na remont dworca oczekują także Czechowice-Dziedzice, gdzie miasto starało się przejąć i zrewitalizować dworzec wraz z jego adaptacją pod funkcje turystyczne (muzeum kolejnictwa), lecz do dzierżawy obiektu finalnie nie doszło i modernizacja dworca nadal leży w gestii PKP S.A. Natomiast w przypadku kolejnego z dawnych dworców granicznych – w Aleksandrowie Kujawskim – władze samorządowe przejęły obiekt dworcowy w 2008 r. Stanowi on ważny element struktury i tożsamości lokalnej, w związku z czym, przy współfinansowaniu ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2007-2013*), budżetu Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a także Gminy Miejskiej Aleksandrów Kujawski oraz Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w 2015 r. zakończono I etap rewitalizacji tego obiektu [*Dworzec dla miasta 2008, Dworzec w Aleksandrowie...* 2015]. Jednak remontem objęta została tylko część budynku, tj. dawna sala restauracyjna, która w chwili obecnej służy Urzędowi



Miasta, a także pozostałe pomieszczenia segmentu zaadaptowane na potrzeby Miejskiej Biblioteki Publicznej.

Odmienne prezentuje się z kolei sytuacja silnie zdekapitalizowanego starego dworca kolejowego w Katowicach. Właścicielem obiektu jest prywatny inwestor, który obecnie prowadzi prace remontowo-budowlane. Budynek zlokalizowany jest w obrębie ścisłego centrum stolicy woj. śląskiego, a zatem jego nowe przeznaczenie ma być komercyjne – zakłada się m.in. usługi, handel, gastronomię oraz hotel.

Jednym z największych przedsięwzięć przeprowadzonych przez samorząd lokalny jest z kolei rewitalizacja dworca Toruń Główny w ramach projektu pn. *Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu – BiT-City*. Miasto przejęło obiekt od PKP S.A. w 2014 r. i z dofinansowaniem z funduszy unijnych (29 mln zł z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) zmodernizowało całość kompleksu dworcowego (łączy koszt inwestycji sięgnął 50 mln zł). Dodatkowo przebudowano przejście podziemne łączące dwie strony miasta rozdzielone stacją z peronami i dworcem kolejowym. Ponadto zmodernizowano również pętlę autobusową w celu ułatwienia mieszkańcom i odwiedzającym dostępu do dworca [*Dworzec przyjazny...* 2015].

### **3. Ścieżki zagospodarowania przestrzennego terenów i obiektów pokolejowych w Nowych Skalmierzcach i Sosnowcu Maczkach**

Przed podobnymi wyzwaniem stanęły również władze samorządowe Nowych Skalmierzyc i Sosnowca, jednak ścieżki postępowania wobec budynków i terenów pokolejowych przyjęte przez obydwie jednostki administracyjne różnią się w istotny sposób. Badane miejscowości swoją genezę zawdzięczają budowie stacji kolejowej odpowiednio na granicy rosyjsko-austrowęgierskiej – ówczesna stacja Granica (dziś Sosnowiec Maczki) i prusko-rosyjskiej – Nowe Skalmierzyce. Przestrzeń obydwu osad jednoznacznie zdominowała infrastruktura kolejowo-graniczna, która stanowiła ok.  $\frac{3}{4}$  powierzchni pierwotnych miejscowości. Kompleksy granicznych zespołów stacyjnych obsługiwały oddzielnie ruch pasażerski i towarowy, jak i posiadały osobno grupy normalno- i szerokotorowe. Z tym wyjątkiem, że w Nowych Skalmierzcach wszystko odbywało się w obrębie jednej stacji, a w przypadku Granicy wybudowano odrębne stacje dla ruchu pasażerskiego i towarowego połączone ze sobą tunelem [Krzysztofik *et al.* 2014]. Cała zabudowa mieszkaniowo-usłu-

gowa obydwu badanych osad skupiała się wokół centralnego punktu, jakim był dworzec pasażerski i stanowiła jedynie niezbędne uzupełnienie przestrzeni kolejowej. Budynki dworcowe posiadały reprezentacyjny charakter i miały świadczyć o potędze państwa witając przyjezdnych wyrazistym stylem architektonicznym – pałacowym (Granica) lub katedralnym (Nowe Skalmierzyce).

Współczesne pozostałości dawnej świetności miejscowości będących niegdyś bramą komunikacyjną dwóch wielkich imperiów są niewielkie. Stacja w Nowych Skalmierzycach obsługuje ruch lokalny (w kierunku Ostrowa Wlkp., Kalisza, Łodzi, Kępna, Poznania i Wrocławia), a od 11 grudnia 2016 r. dodatkowo również szczytkowy dalekobieżny w relacji Ostrów Wlkp. – Warszawa (tj. pojedynczą parę pociągów) [*Plakatowy rozkład jazdy...* 2017]. Z kolei na stacji Sosnowiec Maczki (dawnej Granica) nie zatrzymuje się obecnie żaden pociąg, a do 10 grudnia 2016 r. zatrzymywała się jedna para pociągów osobowych w relacji Częstochowa – Kraków. W obydwu przypadkach mamy do czynienia z głęboko zdekapitalizowaną infrastrukturą techniczną, nierzadko porzuconymi obiektami pokolejowymi i zdekapitalizowanymi dworcami kolejowymi oraz ich otoczeniem. Cała przestrzeń jest nieuporządkowana, odnowy wymaga również substancja mieszkaniowa. Dodatkowo w Nowych Skalmierzycach, mimo że stacja jest użytkowana, to perony porasta trawa, a nawet fragmentami krzewy i drzewa (fot. 1A). Ponadto w sąsiedztwie zabytkowego dworca i dawnej poczty, częściowo nadal użytkowanych, zlokalizowane są kontrastujące z pruską architekturą bezstylowe hale produkcyjne i biurowiec powstałe w okresie powojennym (fot. 1B). Niewątpliwie cały kompleks wymaga natychmiastowej interwencji modernizacyjnej. Z kolei w Maczkach stan techniczny historycznej zabudowy wymaga poprawy, ponadto część z niej już wyburzono – m.in. cerkiew czy komorę celną (fot. 1C). Nie zachował się do czasów współczesnych także cały kompleks szerokotorowej stacji towarowej, a w jej miejscu następuje intensywne sukcesja roślinności [Dragan 2015] (fot. 1D). Dworzec pasażerski został wyłączony z użytkowania, a jego odnowienie wymaga znacznych nakładów finansowych.

Samorządy omawianych miejscowości, próbując zaradzić kryzysowi funkcjonalno-przestrzennemu związanemu z terenami i obiektami pokolejowymi, prezentują wobec nich odmienny tok postępowania (ryc. 2). Mianowicie Nowe Skalmierzyce powoli starają się przejąć oraz zainwestować teren i obiekty pokolejowe. Niestety ze względu na relatywnie niewielki budżet miasta wykupienie wystawionego na sprzedaż za ponad 800 tys. zł dworca kolejowego nie było możliwe [*Zabytkowy dworzec...* 2013]. W konsekwencji przyczyniło się to do negatywnego rokowania sprzedaży [*Informacja o wyniku*

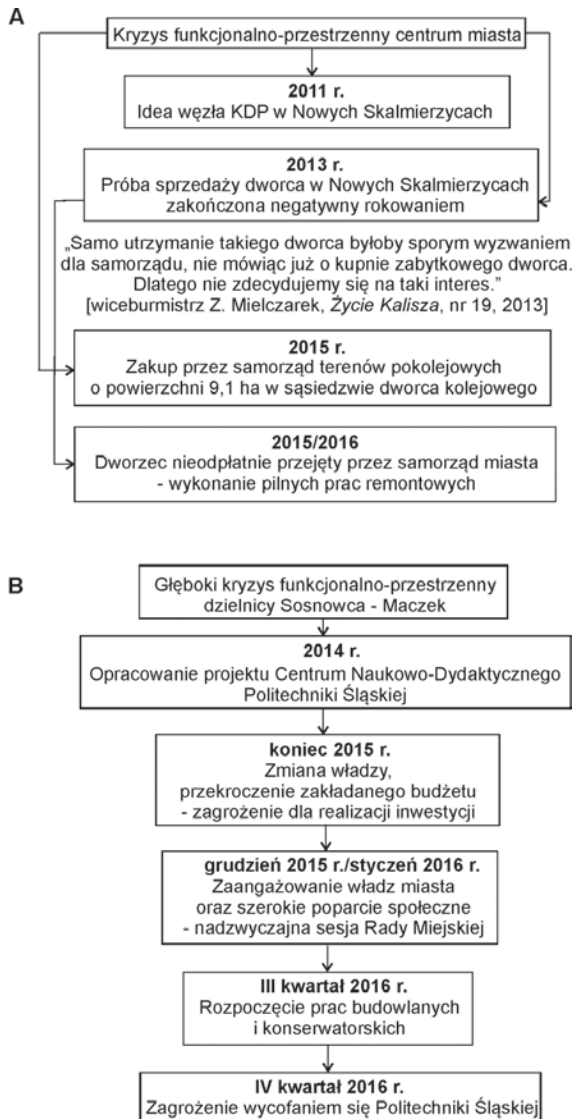


Fot. 1. Zaniedbane perony (A) i kontrastujący z historyczną zabudową biurowiec w Nowych Skalmierzycach (B) oraz pozostałości wyburzonej zabytkowej komory celnej (C) i sukcesja roślinna na terenie dawnej towarowej stacji szerokotorowej w Sosnowcu Maczkach (D)

Źródło: W. Dragan.

rokowań 2013] i pod koniec 2015 r. bezpłatnego przekazania obiektu na rzecz samorządu lokalnego, który jednak już 29 października 2014 r. wyszedł z inicjatywą nieodpłatnego nabycia tej nieruchomości (ryc. 2A) [Uchwała 2014]. Przeprowadzenie procedury tego typu umożliwiała Ustawa z 3 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji, a także dążenie spółki PKP S.A. do zachowania tylko znaczących dworców, wraz ze zbyciem pozostałych nieruchomości na rzecz samorządów lokalnych, PKP PLK S.A., podmiotów komercyjnych lub osób prywatnych. Natomiast w przypadku Sosnowca Maczek cała stacja, jak i docelowo dzielnica, ma przejść gruntowną odnowę. Maczki stanowią podobszar objęty rewitalizacją, który zmaga się z licznymi problemami społecznymi oraz fundamentalnym problemem z dostępnością komunikacyjną, a dodatkowo znacznym udziałem odznacza się zabudowa *greyfields* (głównie pokolejowa) [Lokalny Program... 2016]. Proces odnowy ma się odbyć w ramach projektu stworzenia Centrum Naukowo-Dydaktycznego przy współpracy PKP S.A. (zajmujących się rewitalizacją obiektów, której koszty wyniosą 43 mln zł), samorządu Sosnowca (odpowiadającego za budowę infrastruktury drogowej i technicznej) oraz instytucji naukowej (jako głównego użytkownika przebudowanego dworca). Przedsięwzięcie ma charakter kompleksowy, jednak przy tak dużym projekcie występują pewne perturbacje zagrażające inwestycji. Obecnie pojawił się problem związany

z możliwym wycofaniem się Politechniki Śląskiej o podłożu finansowym jako pierwotnie planowanego docelowego użytkownika dworca (ryc. 2B).

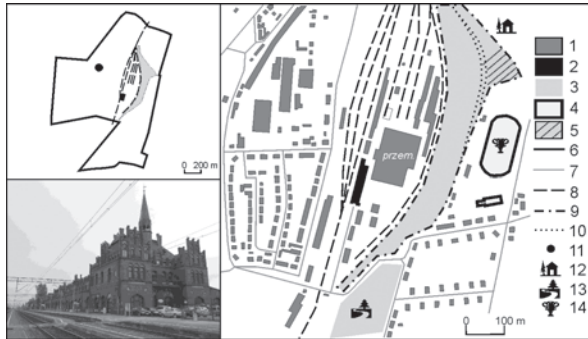


Ryc. 2. Schemat postępowania władz samorządowych Nowych Skalmierzyc (A) oraz Sosnowca (B) wobec infrastruktury pokolejowej

**Perspektywa dla terenów pokolejowych – Nowe Skalmierzyce.** Całość terenów pokolejowych zlokalizowana jest w centrum miasta (przy linii kolejowej nr 14 relacji Łódź Kaliska – Ostrów Wielkopolski – Żagań – granica państwa) i nadal zajmuje jego znaczny obszar, co przekłada się na większą rangę problemu (ryc. 4). Jedną z pierwszych perspektyw dla Nowych Skalmierzyc miały stanowić prace rządowe nad odciążeniem tzw. wąskiego gardła Warszawa – Łowicz przez utworzenie Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Jak podaje Załuski [2010] realizacja dworców tego typu kolei może przerwać złą passę terenów pokolejowych. Kolej ta miała połączyć i zwiększyć prędkość do ponad 200 km/h między wschodnią (Warszawą) a zachodnią (Poznaniem i Wrocławiem) oraz południową częścią Polski (Katowicami, Krakowem) i dalej w kierunku Berlina. W ramach planów budowy tzw. linii „Y” zaistniała również szansa dla Nowych Skalmierzyc, gdzie miała się rozgałęziać planowana KDP. Mimo że projekt zakładał budowę nowego dworca kilkaset metrów dalej względem obecnego, to swoją szansę miał wówczas otrzymać również stary zabytkowy dworzec (wraz z całym zapleczem dawnej stacji granicznej), który pełniłby zupełnie nowe funkcje usługowe [Liebert 2011]. Jednak w toku prac projektowych ze względów technicznych zdecydowano się na lokalizację węzłowej stacji KDP w Kaliszu – czyli najbardziej na zachód położonym dużym mieście w tym rejonie [Program budowy linii... 2010; Raczyński *et al.* 2010], a ostatecznie realizacji całego projektu zupełnie zaniechano.

Realną perspektywą dla Nowych Skalmierzyc jest z pewnością wykupienie w 2015 r. przez władze samorządowe od PKP S.A. terenów pokolejowych o powierzchni 9,1 ha, co stanowiło dla gminy koszt 1,1 mln zł. Zlokalizowane są one między dworcem kolejowym i halami produkcyjnymi (w *Studium* określono przeznaczenie jako terenów kolejowych oraz z przewagą funkcji gospodarczych – PP) a stadionem miejskim (tereny z przewagą usług sportowych – US) i ogródkami działkowymi (teren dla ogródków działkowych – ZD) (ryc. 3) [*Studium uwarunkowań...* 2007]. Ze względu na swoje położenie miasto nowo przejęty teren zamierza przeznaczyć na funkcje sportowo-rekreacyjne, a tego typu rozwiązanie jest zgodne z istniejącym zagospodarowaniem (oznaczenia terenu US i ZD). Już w październiku 2016 r. na tych terenach powstało nowe boisko treningowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą [*Specyfikacja...* 2016a]. Koszt inwestycji wyniósł 5 998 788,98 zł, w tym dotacja z Ministerstwa Sportu i Turystyki z Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej wyniosła 763 700 zł [*Decyzja...* 2015]. Dodatkowo w okolicach ogródków działkowych wyznaczony został obszar pod komunalną zabudowę wielorodzinną. Inwestorem jest Wiełobranżowe Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o., a koszt budowy wynosi

1550 mln zł, natomiast pierwsze mieszkania socjalne mają zostać oddane do użytku w czerwcu 2017 r. [Specyfikacja... 2016a]. Władze miasta i gminy podkreślają, że tereny te stanowią znaczną część miejskich przestrzeni publicznych [Kapielska 2016]. Do całości zagospodarowania pod koniec 2015 r. dołączył, jak wcześniej wspomniano, przejęty bezpłatnie zabytkowy dworzec kolejowy, którego odnowa już się rozpoczęła. Obiekt ma zostać przeznaczony częściowo pod funkcję mieszkaniową oraz udostępniony dla podróżnych [Liebert 2016]. Zagospodarowywanie tak dużego obiektu (o powierzchni 2100 m<sup>2</sup>), jakim jest skalmierzycycki dworzec, stanowi niewątpliwie istotne wyzwanie finansowo-projektowe dla jego zarządcy<sup>1</sup>.



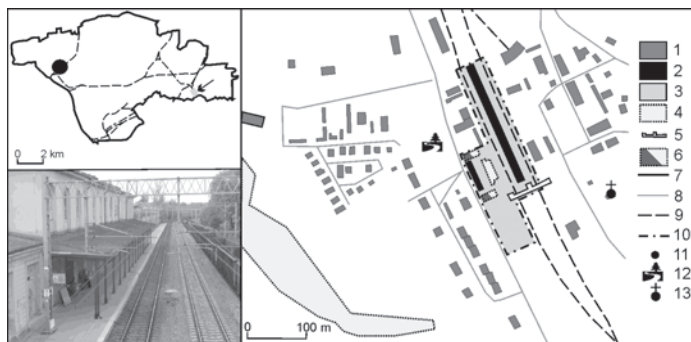
Objaśnienia: 1 – zabudowa, 2 – dworzec kolejowy, 3 – inwestycyjne tereny pokolejowe, 4 – obiekty sportowe, 5 – obszar przeznaczony pod zabudowę komunalną, 6 – granica miasta, 7 – ulice, 8 – linia kolejowa, 9 – granica projektów, 10 – dawna linia kolejowa, 11 – centrum miasta, 12 – ogródki działkowe, 13 – park miejski, 14 – stadion miejski.

Ryc. 3. Lokalizacja i perspektywa zagospodarowania terenów pokolejowych w Nowych Skalmierzycach

**Perspektywa dla dworca kolejowego – Sosnowiec Maczki.** Niestety sytuacja dworca kolejowego w Maczkach, zlokalizowanego przy linii kolejowej nr 133 relacji Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny, przez wiele lat nie była dobra. Stanowił on jeden z bardziej zdewastowanych obiektów PKP S.A. i był wręcz predysponowany do wyburzenia. Z pewnością w zagospodarowaniu budynku dworcowego nie pomagała jego peryferyjna lokalizacja zarówno względem centrum miasta Sosnowca, jak i przebiegu głównych linii kolejowych w otoczeniu (ryc. 5). Jednak w 2014 r. powstał projekt rewitali-

<sup>1</sup> Jak podaje Załuski [2009] najłatwiej jest przystosować obiekty o ogólnej powierzchni 1000-1500 m<sup>2</sup>, pozostałe kubatury, zarówno mniejsze, jak i większe, stanowią wyzwanie.

zacji zabytkowego budynku przy współpracy PKP S.A. z Politechniką Śląską i władzami Sosnowca. Niestety przebieg tego procesu kształtuje się w sposób falowy, tj. okresy prac projektowo-budowlanych przerywają problemy natury formalno-finansowej, związane np. z unieważnieniem dwóch przetargów na roboty budowlane. Pierwsze prace wokół dworca, związane z generalnym remontem peronów, zostały wykonane w 2014 r. Jednak już pod koniec 2015 r. pojawiło się pierwsze poważne zagrożenie dla realizacji inwestycji, które wynikało z prośby Rady Nadzorczej PKP S.A. o uzasadnianie celowości realizacji projektu w Maczkach. Prośba ta wynikała z przekroczenia zaplanowanego kosztorysu o kwotę kilku mln zł, a negatywna opinia mogłaby przyczynić się do przeniesienia Centrum Naukowo-Dydaktycznego do innego miasta. Niewątpliwie władze samorządowe Sosnowca, jak i lokalna społeczność, wiążą duże nadzieje z tym projektem, a zatem w celu wykazania poparcia dla niego zorganizowały 18 stycznia 2016 r. pierwszą w historii plenarną nadzwyczajną sesję Rady Miasta [Los dworca... 2016]. Na wiec zostali także licznie zaproszeni mieszkańcy, którzy wyrazili swoje poparcie dla projektu wpisem do księgi oraz przez hasła na wznoszonych transparentach, m.in. *PKP nadzieją na naszą przyszłość*, *Kolej na Maczki*, lub *Tak dla dworca, tak dla Sosnowca, tak dla Maczek*.



Objaśnienia: 1 – zabudowa, 2 – dworzec i budynek objęty inwestycją, 3 – teren inwestycji, 4 – obiekty zlikwidowane i wyburzone, 5 – kładka, 6 – budynki będące w likwidacji, 7 – granica miasta, 8 – ulice, 9 – linia kolejowa, 10 – granica projektu, 11 – centrum miasta, 12 – skwer, 13 – kościół.

Ryc. 4. Lokalizacja i perspektywa zagospodarowania terenów pokolejowych w Sosnowcu Maczkach

W lutym 2016 r. Zarząd PKP S.A. ostatecznie poparł inwestycję, a Rada Nadzorcza zatwierdziła plany inwestycyjne dla dworca Sosnowiec Maczki [Rada Nadzorcza... 2016]. Projekt obejmuje nie tylko budynek dworca, ale

także pobliski teren i docelowo całą dzielnicę, a jak podaje Ledwoń [2006] powstanie silnego ośrodka usługowego powinno doprowadzić do aktywizacji przyległych obszarów. Dworzec kolejowy zostanie zmodernizowany i w większości przeznaczony pod funkcje naukowe. Dodatkowo pod torami będzie łączył się tunelem z drugim budynkiem naukowo-dydaktycznym o przeszklonym dachu, w którego otoczeniu zrealizowany zostanie park i nieco dalej parking [*Specyfikacja ...* 2015]. Obecnie prowadzone są prace konserwatorsko-budowlane wewnątrz budynku dworca kolejowego, jednak pierwotne projekty wymagają systematycznych korekt architektonicznych, co przyczynia się do kolejnych opóźnień w realizacji zamierzeń (ryc. 4).

## Zakończenie

Wraz ze zmianami politycznymi i społeczno-gospodarczymi pierwotna rola historycznych dworców granicznych w systemie kolejowym uległa znacznemu ograniczeniu, a ich tkanka wymaga natychmiastowej odnowy. Jednak są to z reguły obiekty przeskalowane względem potrzeb dzisiejszego rynku kolejowego, w związku z czym ich zakup przez samorządy jest często niemożliwy (znaczące koszty utrzymania i wysoka cena sprzedaży obiektu przed dotychczasowego zarządcę). Wówczas konieczna staje się współpraca zarządców infrastruktury kolejowej i samorządów lokalnych. Ponadto należy dążyć do upublicznienia form pokolejowych, tak aby przyczyniły się do integracji społeczności lokalnej oraz wzrostu gospodarczego miast, a nie jego dezintegracji. Praktycznie niemożliwe jest prowadzenie działań rewitalizacyjnych na terenach pokolejowych przez samorządy bez wsparcia środków zewnętrznych (funduszy sektorowych UE, dofinansowania z RPO, środków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub celowych dotacji budżetowych). Poza tym wiele zależy od lokalizacji terenu/obiektu pokolejowego w strukturze przestrzennej miasta, gdyż inne funkcje zasadne są do wprowadzenia na terenach położonych peryferyjnie, a zupełnie odmienne na terenach w centrum miasta.

Włodarze badanych miejscowości przyjmują różną politykę ponownego zagospodarowania terenów pokolejowych. Brak kompleksowych działań ze strony samorządu Nowych Skalmierzyc może prowadzić do fragmentacji przestrzeni na poszczególne obszary funkcjonalne w samym centrum miasta. W konsekwencji możliwa jest również izolacja (zanik powiązań) infrastruktury kolejowej, w tym dworca, względem pozostałych obszarów miejskich, co byłoby sytuacją wysoce niekorzystną. Działania prowadzone przez samorząd Nowych Skalmierzyc przypominają metodę tzw. małych kroków, jed-



nak brakuje spójnego pomysłu na zagospodarowanie dworca oraz ponowne włączenie tego obiektu w układ urbanistyczny miejscowości. Natomiast w przypadku Sosnowca Maczek działania mają mieć charakter rewitalizacji całego układu przestrzennego, tj. od modernizacji infrastruktury kolejowej począwszy, po utworzenie oraz poprawę infrastruktury drogowej i technicznej. Projekt zagospodarowania zabytkowego dworca w Maczkach jest inwestycją kompleksową oraz zakłada współpracę wielu podmiotów (PKP S.A., Urząd Miasta Sosnowiec, instytucja naukowa), co prowadzi jednak do pewnych komplikacji i opóźnień podczas realizacji inwestycji względem pierwotnych założeń projektu.

## Literatura

- Bertolini L., 1996, *Nodes and Places: Complexities of Railway Station Redevelopment*. European Planning Studies, 4(3).
- Bertolini L., Split T., 1998, *Cities on Rail: The Redevelopment of Railway Station Areas*. E&FN SPON, London.
- Borsa M., 2008, *Polityka przestrzenna w gospodarce regionalnej i lokalnej*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, Z. Strzelecki (red.). PWN, Warszawa.
- Brand S., 1994, *How Buildings Learn. What Happens After They're Built*. Viking Press.
- Decyzja nr RG.6733.22.2015 o lokalizacji inwestycji celu publicznego*, Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce.
- Dragan W., 2014, *Rozwój, znaczenie oraz degradacja infrastruktury kolejowej – przykład Mysłowic*, [w:] *“Stare i nowe” problemy badawcze z geografii społeczno-ekonomicznej*, S. Sitek (red.). Z. 6., PTG Oddz. Katowicki, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Sosnowiec.
- Dragan W., 2015, *Zastosowanie audytu miejskiego do oceny zagospodarowania przestrzennego dawnego osiedla kolejowego na przykładzie Sosnowca Maczek*. Prace Geograficzne, z. 142.
- Dworzec dla miasta*, 2008, Urząd Miasta Aleksandrów Kujawski, [[http://www.aleksandrowkujawski.pl/asp/pl\\_start.asp?typ=13&sub=0&subsub=0&menu=6&artykul=854&akcja=artykul](http://www.aleksandrowkujawski.pl/asp/pl_start.asp?typ=13&sub=0&subsub=0&menu=6&artykul=854&akcja=artykul), dostęp: 6.01.2017].
- Dworzec przyjazny dla podróżnych*, 2015, Urząd Miasta Torunia, [<http://www.torun.pl/pl/dworzec-przyjazny-dla-podroznych>, dostęp: 6.01.2017].
- Dworzec w Aleksandrowie Kujawskim odzyskuje blask*, 2015, [<http://www.portal-samorzadowy.pl/inwestycje/dworzec-w-aleksandrowie-kujawskim-odzyskuje-blask,72945.htm>, dostęp: 6.01.2017].

- Foljanty K., 2012, *Berlinie jako przykład rewitalizacji terenów pokolejowych*. *Quartalnik Architektury i Urbanistyki*, t. 57, nr 3.
- Gasidło K., 1998, *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Architektura* 37, Gliwice.
- Gzell S., Świeżewska K., 2015, *Zarządzanie chaosem. Koncepcja tymczasowe wykorzystania przestrzeni w mieście*. *Biuletyn KPKZ PAN*, z. 259, Warszawa.
- Informacja o wyniku rokowań*, 2013, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, Wydział Sprzedaży Nieruchomości PKP S.A., Poznań.
- Kapielska M., 2016, *Tereny pokolejowe przejęte przez samorząd Nowych Skalmierzyc*. „Gazeta Skalmierzycka”, nr 6.
- Krzysztofik R., Dragan W., Gierczak D., 2014, *Genesis and Development of the Spatial Structures in Former Border Railway Centers Mysłowice – Szczakowa – Granica (Maczki), Poland*. *Environmental & Socio-economics Studies*, 2(1).
- Ledwoń S., 2006, *Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi*, [w:] *Dworzec w strukturze miasta*, D. Załuski (red.). „Urbanista”, Warszawa.
- Liebert A., 2011, *350 km/h z Nowych Skalmierzyc?.* „Gazeta Skalmierzycka”, nr 8.
- Liebert A., 2016, *Dworzec w Nowych Skalmierzycach przejęty*. „Gazeta Skalmierzycka”, nr 1.
- Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Sosnowca na lata 2016-2023 (aktualizacja)*, 2016, Urząd Miasta Sosnowiec, Sosnowiec.
- Lorens P., 2013, *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Los dworca w Maczkach nadal niepewny – zapraszamy na nadzwyczajną sesję*, 2016, Urząd Miasta Sosnowca, [[http://www.sosnowiec.pl/miasto/aktualnosci/k1,17,wiadomosci/id,11070,los\\_dworca\\_w\\_maczkach\\_nadal\\_niepewny\\_-\\_zapraszamy\\_na\\_nadzwyczajna\\_sesje.html/print,1/](http://www.sosnowiec.pl/miasto/aktualnosci/k1,17,wiadomosci/id,11070,los_dworca_w_maczkach_nadal_niepewny_-_zapraszamy_na_nadzwyczajna_sesje.html/print,1/)], dostęp: 6.01.2017].
- Markowski T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Nowa szansa dla Szczakowej*, 2014, Urząd Miasta Jaworzna, [[http://www.jaworzno.pl/pl/aktualnosci/1634/nowa\\_szansa\\_dla\\_szczakowej.html](http://www.jaworzno.pl/pl/aktualnosci/1634/nowa_szansa_dla_szczakowej.html)], dostęp: 6.01.2017].
- Opis przedmiotu zamówienia pn. Budowa parkingu „BIKE & RIDE” wraz z budową dróg rowerowych jako dróg dojazdowych do planowanego parkingu w Mysłowicach*, Urząd Miasta Mysłowice, [<http://www.bip.myslowice.pl/page/2024,siwz.html?id=3214>], dostęp: 6.01.2017].
- Plakatowy rozkład jazdy: Nowe Skalmierzyce*, 11.12.2016-11.03.2017, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., [<https://portalpasazera.pl/Plakaty>], dostęp: 7.01.2017].
- Program budowy linii dużych prędkości w Polsce. Uwarunkowania społeczne i ekonomiczne*, 2010, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa.

- Racoń-Leja K., 2006, *Wykorzystanie przykrytych przestrzeni publicznych w zespołach towarzyszących współczesnym węzłom kolejowym w obszarach miejskich – potencjał i zagrożenia*, [w:] *Dworzec w strukturze miasta*, D. Załuski (red.), „Urbanista”, Warszawa.
- Raczyński J., Wróbel I., Pomyska A., 2010, *Kierunek rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce*. Technika Transportu Szynowego, nr 11-12.
- Rada Nadzorcza PKP S.A. zatwierdziła plany inwestycyjne dla dworca Sosnowiec Maczki*, 2016, Biuro Prasowe PKP S.A., [<http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Rada-Nadzorcza-PKP-S.A.-zatwierdziła-plany-inwestycyjne-dla-dworca-Sosnowiec-Maczki.pdf>, dostęp: 6.01.2017].
- Remont linii kolejowej Katowice-Kraków potrwa do 2020 roku*, 2016, Dziennik Zachodni, [<http://www.dziennikzachodni.pl/aktualnosci/a/remont-linii-kolejowej-katowicekrakow-potrwa-do-2020-roku,10528760/>, dostęp: 6.01.2017].
- Rodrigue J-P., Comtois C., Slack B., 2006, *The Geography of Transport System*. Routledge, London-New York.
- Skiba M., 2009, *Przekształcenie nieczynnej linii kolejowej w promenadę w Zielonej Górze*. Architektura Krajobrazu, nr 1.
- Smoliński T., 2010, *Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach*. Czasopismo Techniczne, Architektura, R. 107, z. 1-A.
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia*, 2015, Rewitalizacja budynku zabytkowego dworca kolejowego Sosnowiec – Maczki przez jego przebudowę, rozbudowę i zmianę sposobu użytkowania na funkcję obsługi podróżnych oraz Centrum Naukowo-Dydaktycznego Transportu Kolejowego Politechniki Śląskiej w Gliwicach, a także przebudowa, rozbudowa, nadbudowa i zmiana sposobu użytkowania budynku stanowiącego pozostałość po historycznej zabudowie w otoczeniu nieistniejącej dawnej komory celnej na funkcje usług handlu i gastronomii oraz budowa przejścia podziemnego łączącego oba budynki, parkingów naziemnych i infrastruktury towarzyszącej wraz z likwidacją kolidujących z inwestycją budynków, KPDA/2015-WNP-003468, Polskie Koleje Państwowe S.A.
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego*, 2016, Budowa boiska wielofunkcyjnego oraz modernizacja stadionu miejsko-gminnego wraz z infrastrukturą, RTI.271.2.2016, Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce.
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia*, 2016a, Nowe Skalmierzyce: Budowa budynku mieszkalnego wielogodzinnego – socjalnego z infrastrukturą techniczną i zagospodarowaniem terenu, Wielobranżowe Przedsiębiorstwo Komunalne, sp. z o.o.

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i miasta Nowe Skalmierzyce*, 2007, Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce, Skalmierzyce.
- Uchwała nr L/369/2014 Rady Gminy i Miasta Nowe Skalmierzyce z 29 października 2014 r. w sprawie wyrażenia zgody na nieodpłatne nabycie prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej oraz prawa własności położonego na niej budynku dworca kolejowego w Nowych Skalmierzycach, od Polskich Kolei Państwowych S.A.*
- Uchwała Nr XXIX/352/2016 Rady Miejskiej Kalisza z 27 października 2016 r. w sprawie uchwalenia „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III – część A”*, [[http://bip.kalisz.pl/index.php?id=1250&s=1270&file=wykaz\\_planow.php](http://bip.kalisz.pl/index.php?id=1250&s=1270&file=wykaz_planow.php), dostęp. 7.01.2017].
- Ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948 z późn. zm.).
- Wielgus K., Myczkowski Z., 2007, *Krajobrazy Zaniechane*. Czasopismo Techniczne. Architektura, R. 104, z. 5-A.
- Zabytkowy dworzec wystawiony na sprzedaż*. „Życie Kalisza”, nr 19, 2013.
- Załużski D., 2009, *Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojenne*, W. Jarczewski (red.). T. 4. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Załużski D., 2010, *Dworce kolejowe śródmiejskie przestrzenie podróży*. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Załużski D., 2014, *Dworzec kolejowy – jaki był, jaki jest i powinien być*. Technika Transportu Szynowego, nr 7-8.