

Perspektywy rewitalizacji dworców kolejowych w Polsce

The prospects of the revitalization of railway stations in Poland

Karolina Dreszer

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Zakład Ekonometrii Przestrzennej

Abstrakt: In Poland, there are nearly 3,000 railway stations, differing widely in terms of size, range of functions, technical state, and appearance. Nearly half of them still serve travellers, and about 600 stand at closed rail lines. The current situation of Polish railway stations is a result of a lot of years of investment negligence and lack of a conception of supplementing and replacing the declining transport function with other functions. The problem is both, depreciation of the building fabric and an unregulated legal status of railway premises. It is indispensable to take action to remedy this situation. Poland's experiences in this matter only just start and it is a big challenge. It is necessary to work out good plans of activity and to change the law. After a few years of crisis, right now Polish railway stations have an opportunity to acquire a new character and image. Their chance could be complex programmes of revitalization.

Key words: railway station, revitalization

Słowa kluczowe: dworzec kolejowy, rewitalizacja

W ostatnich latach tereny dworców kolejowych oraz otaczające je obszary kolejowe, podobnie jak tereny poprzemysłowe i powojskowe, stają się tymi fragmentami systemu miejskiego, w których w wyniku wygasania pierwotnej funkcji powstaje wiele obszarów nie użytkowanych. Z uwagi na zmianę sposobu funkcjonowania kolei oraz postęp technologiczny obserwowane jest zjawisko uwalniania terenów przyległych do dworców kolejowych, jak również wyodrębniania się pustych przestrzeni w obrębie samego dworca.

W ciągu ostatnich 30 lat popyt na pasażerskie przewozy kolejowe uległ diametralnym zmianom. W latach 80. XX w., przy braku znaczącej konkurencji ze strony innych gałęzi transportu, a także w całkowicie odmiennej sytuacji społeczno-gospodarczej, popyt ten kształtował się na poziomie ponad miliarda pasażerów rocznie. Tymczasem a analizy danych GUS wynika, że już od początku lat 90. obserwowany był wyraźny trend spadkowy, który w roku 2000 doprowadził do zmniejszenia liczby pasażerów do około 380 milionów rocznie. Ze względu na nierentowność zlikwidowano wiele połączeń, co z kolei przyczyniło się do zamykania całych linii kolejowych oraz samych dworców.

Według wycień Polskich Kolei Państwowych S.A. (PKP), dysponują one obecnie prawie 3 tysiącami budynków dworców kolejowych, bardzo zróżnicowanych pod względem wielkości, zakresu pełnionych funkcji oraz stanu technicznego i estetyki. Około tysiąca jest czynnych i obsługuje podróźnych, z czego tylko 15 znajduje się w najwyższej grupie, z roczną odprawą powyżej 2 mln pasażerów, a aż prawie 800 w najniższej, obsługując rocznie nie więcej niż 300 tysięcy podróźnych.

Od roku 2005 zarządzanie największymi kompleksami dworcowymi realizowane jest za pośrednictwem Oddziału Dworce Kolejowe, obejmującego swoim działaniem 72 dworce zlokalizowane w największych aglomeracjach miejskich oraz miastach o kluczowym znaczeniu w lokalnym węźle komunikacyjnym. Małe i średnie dworce kolejowe oraz inne nieruchomości będące własnością PKP S.A. podlegają 11 Oddziałom Gospodarowania Nieruchomościami. Przygotowywana przez PKP odrębna strategia rozwoju odnosząca się do małych i średnich dworców kolejowych zakłada, że po kompleksowej analizie z tej grupy wyznaczonych zostanie dodatkowo około 30 dworców, które zostaną zakwalifikowane do zarządzania przez Oddział Dworce Kolejowe. Kryteriami będą tu położenie dworców (przy projektowanych liniach kolejowych wysokich prędkości oraz w sąsiedztwie skrzyżowań z obecnymi bądź projektowanymi autostradami i drogami szybkiego ruchu), liczba operatorów przewozowych korzystających z obsługi pasażerów w obrębie dworca oraz dworce obsługujące przejścia graniczne.

Plany działań PKP przedstawione w prezentacji „Dworce kolejowe...” w stosunku do posiadanych dworców kolejowych zakładają głównie modernizację i budowę dworców w głównych miastach oraz remont mniejszych ze środków własnych lub też przekazywanie ich samorządom lokalnym (sprzedaż, dzierżawa czy uwłaszczenie w ramach rozliczenia za długi). Planowane działania inwestycyjne w głównych miastach mają być finansowane ze środków publicznych (budżetowych lub unijnych) (np. Wrocław, Kraków, Gdynia), czy też przy udziale partnera (inwestora) zewnętrznego, np. Katowice, Poznań, Warszawa Wschodnia i Zachodnia.

Rewitalizacja

Dworce kolejowe to obiekty wymagające nie tylko prac remontowych czy budowlanych. Dworzec, wraz z terenem otaczającym, tworzy element struktury funkcjonalno-przestrzennej całego miasta. Jako część większego systemu, którym to mianem możemy określić miasto, funkcjonuje on we wzajemnych zależnościach z innymi obszarami. Jego stan nie jest bez znaczenia dla kondycji terenów przyległych, jak też całego miasta. Dworce kolejowe stanowią „wizytówkę” miasta oraz wpływają na jego wizerunek w oczach osób przyjezdnych, jak i jego mieszkańców, są pierwszym miejscem, z którym spotykają się osoby przybywające do miasta koleją.

Obszary te, jako często będące w kryzysie, wymagają użycia multifunkcyjnych narzędzi i podjęcia określonego sposobu postępowania. Odpowiedzią mogą tu być procesy rewitalizacji, rozumianej jako kompleksowy proces odnowy obszaru zurbanizowanego, którego przestrzeń, funkcje i substancja uległy strukturalnej degradacji, wywołującej stan kryzysowy, uniemożliwiający lub znacznie utrudniający prawidłowy rozwój ekonomiczny i społeczny tego terenu, jak i zrównoważony rozwój całego miasta. Istota tego procesu leży w odzyskaniu wartości i potencjałów tkwiących w „zdezaktualizowanej” przestrzeni miejskiej (Billert 2004) oraz w ożywieniu zdegradowanych obszarów pod względem społecznym i gospodarczym (Ślodziak 2001). Obok wprowadzenia nowych funkcji i nowych form architektonicznych bardzo ważnym elementem przekształceń rewitalizacyjnych jest stworzenie nowej organizacji przestrzennej i nowego wizerunku obszaru (Kaczmarek 1999).

Rewitalizacja terenów dworcowych, z racji ich najczęściej centralnego położenia, widziana jest także jako proces mogący przyczynić się do ponownego wykorzystania gruntów miejskich w celu powstrzymania ekspansji miasta na zewnątrz (Caregnato 2004) i rozumiana jest jako platforma współpracy wielu podmiotów oraz pilne wyzwanie dla samorządów miast (Gasidło et al. 2005).

Rewitalizację można by zdefiniować jako zestaw działań umożliwiających przystosowanie posiadanych zasobów miejskich do zmieniających się potrzeb użytkowników (Polko 2007). W kontekście terenów przydworcowych i samego dworca należy tu mieć na myśli nie tylko podróżnych, przybywających na

określony czas do miasta, ale i mieszkańców, dla których często obszary te stanowią bezpośrednie sąsiedztwo miejsca zamieszkania, pracy czy codziennych aktywności. Pytanie o kierunek zmian powinien uwzględniać również ich oczekiwania i potrzeby (nie tylko związane bezpośrednio z transportem), tak aby dworzec nie był postrzegany jako zatłoczona przestrzeń, dla nich bezużyteczna, lecz stanowił poszerzenie ich przestrzeni życiowej.

Główne przeszkody przekształceń polskich dworców

Przez wiele lat w PKP brak było spójnej i przemyślanej polityki zarządzania dworcami i terenami do nich przyległymi oraz ich rozwoju. Stało się to prawdziwym problemem w sytuacji stopniowej utraty pozycji monopolisty na rynku przewozów osobowych oraz spadku popytu na przewozy kolejowe. Niedoinwestowana, słabo zarządzana infrastruktura, w obliczu niskiej konkurencyjności pasażerskich przewozów kolejowych, stopniowo przyczyniała się do spadku ilości podróźnych, a co za tym idzie – jeszcze większych długów przedsiębiorstwa i dalszego ograniczania inwestycji.

Efektom wielu lat zaniedbań jest znaczna dekapitalizacja struktury budowlanej dworców, jak również ich otoczenia. Problem stanowi także brak wystarczających funduszy ze strony PKP zarówno na większe inwestycje, jak i bardzo często na bieżące remonty. Zaznaczyć jednak należy, że sytuacja ta w ostatnich latach ulega stopniowej zmianie dzięki współpracy, jaką PKP nawiązuje z samorządami i podmiotami prywatnymi.

Osobną sprawę stanowi status terenów kolejowych jako terenów zamkniętych. Określa to ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która stwierdza, że w przypadku terenów zamkniętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustala się tylko granice tych terenów oraz ich stref ochronnych, natomiast nie można na nich wprowadzać żadnych szczegółowych ustaleń. Powoduje to niepewność potencjalnych inwestorów, a tym samym niższe zainteresowanie tymi obszarami. Ponadto tereny te traktowane są przez gminy jako „białe plamy” i dlatego m.in. nie planuje się dla nich nowej infrastruktury.

Znacznym utrudnieniem jest także często nieuregulowany stan prawny gruntów oraz brak dokumentacji w zakresie projektów budowlanych czy też ograniczenia inwestycyjne nakładane w przypadku obiektu będącego pod ochroną konserwatorską. Należy również wspomnieć o słabych ekonomicznie grupach społecznych zamieszkujących dworzec lub jego bezpośrednie otoczenie. Komplikuje to dodatkowo sytuację, ponieważ dochodzi tu jeszcze problematyka socjalna (Kołodziej 2006).

Duże dworce kolejowe

Podjmując zagadnienie terenów dworcowych, należy zauważyć, że nieco inaczej sytuacja ta wygląda w obiektach dworcowych zlokalizowanych w aglomeracjach i dużych miastach, generujących znaczne przepływy podróźnych, niż w małych i średnich miejscowościach.

Jak wskazano w „Masterplanie dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030”, na podstawie analizy trendów w Polsce oraz innych krajach, w ostatnich latach wzrost pasażerskich przewozów kolejowych następuje w dwóch zasadniczych grupach. Są to przewozy na duże odległości realizowane przez szybkie pociągi łączące duże ośrodki miejskie (przewozy międzymetropolitalne) oraz przewozy aglomeracyjne, wykonywane na obszarach, gdzie duże natężenie ruchu drogowego i związana z tym kongestia sprawiają, że podróż pociągiem staje się atrakcyjną alternatywą.

Przewozy kolejowe już dziś stanowią konkurencję dla linii lotniczych na trasach o długości przejazdu do 3 godzin. Tak jak w przypadku połączeń Londyn–Paryż czy też Londyn–Bruksela, przejmują one ponad połowę klientów linii lotniczych (Klimkiewicz 2006). W analizach ekspertów w odniesieniu do największych

ośrodków miejskich podkreśla się fakt, iż kolej ma duże i wciąż rosące znaczenie dla rozwoju obszarów centralnych, gdyż dworce kolejowe, podobnie jak dzieje się to w przypadku lotnisk, stają się coraz ważniejszymi węzłami komunikacji pasażerskiej (Załuski 2006).

Obserwowane na Zachodzie, a od niedawna także w Polsce, kompleksowe przekształcenia dworców w centra handlowo-usługowe, mają szansę na sukces szczególnie w obiektach o znacznych potokach podróźnych, korzystnej lokalizacji w centrach dużych miast, posiadających wokół rezerwy terenowe powstałe w wyniku zmiany sposobu funkcjonowania kolei, jak również nie użytkowane pomieszczenia w obrębie samego budynku dworca (Lorens 2006).

Jak wskazuje Załuski (2006) na podstawie obserwacji dotychczasowych zmian w strukturach miast, w związku z adaptacją dworców na nowe funkcje komercyjne zauważyć należy, iż mogą one oddziaływać zarówno pozytywnie, jak i negatywnie na proces rewitalizacji obszarów śródmiejskich. Jeżeli zaprojektowane są jako swoiste samowystarczalne miasta w mieście, posiadające wszelkiego rodzaju uzupełniające się usługi, o skali zamierzenia równej sąsiadującym z nimi tradycyjnym śródmieściom, to ich wpływ na dalszy upadek miast może być znaczący. Pozytywnymi realizacjami są te przypadki, które tworzą uzupełniającą ofertę usługową istniejących śródmieść i poszukują niszowych funkcji, nie istniejących w danym mieście.

Dużą rolę odgrywa tutaj przemyślana polityka marketingowa, wypracowywana na wzór „tradycyjnych” centrów handlowych. Nie do przecenienia w takich inwestycjach jest także udział prywatnego inwestora strategicznego, posiadającego doświadczenie w zakresie realizacji podobnych inwestycji na terenach nie związanych z koleją. Służy to uniknięciu sytuacji, w której dworzec staje się odcięty od miasta obszarem, z własnym handlem, bez powiązania z systemem handlowym miasta lub dzielnicy (Vieillard 2006).

Małe i średnie budynki dworcowe

W ostatnich latach w Europie obserwowano różne tendencje przekształceń małych obiektów dworcowych na czynnych liniach kolejowych. Z jednej strony przystępowano do miniaturyzacji struktur poprzez zastępowanie zamykanych dworców przystankami dworcowymi. Przykładem może być realizowany w Szwajcarii program Bahn 2000, w ramach którego nierentowne dworce kolejowe były zamykane i sprzedawane inwestorom prywatnym bądź też, przy braku zainteresowania, wyburzane. W zamian powstawały przystanki kolejowe wraz z niezbędnym zapleczem obsługi podróźnych. Z drugiej strony, wzorem Niemiec podjęto bliską współpracę z podmiotami prywatnymi. Małe i średnie dworce o wielkości odpraw podróźnych min. 2500 osób na dobę wynajmowano (na zasadzie franszyzy) podmiotom prywatnym z zagwarantowaniem w umowie obsługi pasażerskiej. Najemca wnosił kapitał początkowy, a kolej zapewniała adaptację i wyposażenie obiektu. Realizowane w ten sposób obiekty przypominały zakresem działalności punkty usługowe przy stacjach benzynowych. Pomysł ten spotkał się z zainteresowaniem i według szesnastorocznego rankingu 100 najlepszych franszyz w Niemczech zajął 13 miejsce (Jansen, Pluskow 2007).

W Niemczech podjęto również działania mające na celu stworzenie zachęcającej alternatywy dla podróży samochodem. Renesans regionalnych połączeń kolejowych upatruje się w przekazaniu w 1996 r. odpowiedzialności za regionalne połączenia kolejowe poszczególnym krajom związkowym, co umożliwiło stworzenie lokalnych rozwiązań i koncepcji wykorzystujących specyficzny potencjał każdego regionu. Przeniesienie odpowiedzialności za regionalne połączenia kolejowe ułatwiło koordynację działań zaangażowanych w transport kolejowy przewoźników, duże znaczenie miał również lokalny „rodowód” odpowiedzialnych za kolej władarzy i firm transportowych. W wielu regionach wprowadzono tzw. związki taryfowe, pozwalające przesiadać się z pociągu na autobus na podstawie tego samego biletu, skoordynowano oferty przewoźników tak, aby uniknąć konkurencji połączeń kolejowych i autobusowych na tych samych odcinkach, zaplanowano nowe, lepiej odpowiadające na lokalne zapotrzebowanie

rozkłady połączeń czy utworzono w wielu miejscach specjalne parkingi Park & Ride, umożliwiające łatwe łączenie transportu samochodowego i kolejowego. Na skutek takich działań zmienił się obraz dworca i jego otoczenia, co przełożyło się z kolei na wzrost frekwencji podróży. Przykłady regionalnych kolei niemieckich pokazują, że transport kolejowy może odnieść sukces również na terenach zamieszkiwanych przez mniejszą liczbę ludności (Beyme 2006).

Zmiany przepisów

W Polsce problematyka przekształceń dworców kolejowych jest tematem stosunkowo nowym i jednocześnie stwarzającym perspektywy dla rozwoju centrów miast. Wychodzą temu naprzeciw przygotowywane zmiany przepisów i ustaw. Dla poprawy rentowności spółek grupy kolejowej i restrukturyzacji majątku PKP oraz zwiększenia konkurencyjności przewoźników rząd planuje wprowadzenie nowych rozwiązań prawnych przewidzianych w trzech projektach nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP oraz zmianach ustawy o transporcie kolejowym.

Proponowane nowelizacje zakładają, że samorządy wojewódzkie będą mogły nieodpłatnie otrzymać linie kolejowe oraz odcinki tych linii, które nie mają znaczenia państwowego i nie są wykorzystywane przez Polskie Linie Kolejowe S.A. Warunkiem ich przekazania będzie dalsze prowadzenie przewozów pasażerskich przez samorząd. PKP S.A. będzie mogło również przekazać gminom na własność budynki dworców kolejowych wraz z leżącymi pod nimi gruntami. W zamian za budynek (wraz z zajęтым pod nim gruntem) jednostka samorządu będzie musiała zobowiązać się do jego remontu, odnowienia lub przebudowy w określonym terminie. Warunkiem przekazania będzie dodatkowo zachowanie na terenie dworca funkcji związanych z obsługą podróży (np. kasy, przechowalnie bagażu, poczekalnie, parkingi). W zamian za otrzymane nieruchomości gmina nie będzie mogła żądać od PKP uregulowania zaległych zobowiązań z tytułu podatku od nieruchomości. Jak wskazują pierwsze wypowiedzi przedstawicieli samorządów lokalnych, rozwiązanie takie postrzegane jest jako korzystne, ponieważ dotąd nawet długoletnia dzierżawa nie była wystarczającą zachętą dla gminy do tego, aby inwestować w bardzo zaniedbane obiekty. Co innego, kiedy przepisy będą dopuszczały przejęcie budynku na własność.

Dzięki kolejnym zmianom w przepisach będzie można również zadbać o budynki dworcowe w mniejszych miastach, którymi nie są zainteresowane władze miast ani prywatni inwestorzy. Ustawa o transporcie kolejowym będzie bowiem dopuszczała możliwość ich renowacji ze środków publicznych. PKP będą mogły też nieodpłatnie przekazać gminom lub spółdzielniom mieszkaniowym lokale zakładowe, których nie zechcą wykupić wynajmujący je kolejarze. Lokatorzy będą zawiadamiani o planowanej sprzedaży mieszkań, po czym będą mieli trzy miesiące na złożenie pisma, w którym wyrażą chęć ich nabycia. Jeżeli tego nie zrobią, PKP będą mogły oddać gminom lub spółdzielniom swój zasób lokalowy wraz z wierzytelnościami oraz kaucjami wniesionymi przez najemców PKP (Makosz 2008).

W myśl przyjętej blisko rok temu przez rząd strategii dla transportu kolejowego do roku 2013, planowane jest przekazanie udziałów w spółce PKP Przewozy Regionalne samorządom województw. Wcześniej ma nastąpić oddłużenie spółki, której zobowiązania, wynikające z utrzymywania w przeszłości nierentownych połączeń regionalnych, sięgnęły 2 mld zł (w związku ze świadczeniami usług publicznych w okresie 2001–2004). Przekazanie udziałów w PKP PR wiąże się z przeniesieniem odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie regionalnych przewozów pasażerskich. Jak zakłada projekt ustawy, przed przekazaniem udziałów samorządom nastąpi wydzielenie ze spółki składników majątku służących do obsługi przewozów międzywojewódzkich i wniesienie ich do spółki PKP Intercity S.A.

W Ministerstwach Infrastruktury i Sprawiedliwości trwają również prace nad zmianą kodeksu cywilnego o szczególnym znaczeniu dla Polskich Kolei Państwowych. Nowelizacja ma dotyczyć przepisów regulujących własność nieruchomości. Opracowywane regulacje mają dawać inwestorom ograniczone

prawo zabudowy nad lub pod istniejącymi urządzeniami technicznymi, infrastrukturą, budynkami i innymi obiektami. Ma to szczególne znaczenie przy przebudowie dużych dworców, które sąsiadują z rozbudowanym układem torów. Aktualnie wszystkie inwestycje realizowane na takim terenie mogą być tylko i wyłącznie własnością tego, kto jest właścicielem torów, a nie tego kto płaci za budowę. PKP upatruje we wprowadzeniu tzw. własności warstwowej szansy dla inwestycji związanych z dworcami kolejowymi, drogami kolejowymi i kolejową infrastrukturą podziemną (Dziekoński 2008).

W skierowanym do konsultacji społecznych projekcie „Masterplanu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” w zakresie gospodarki dworcami kolejowymi zakłada się pozyskanie środków i sprawnych struktur organizacyjnych w celu radykalnej poprawy stanu dworców i rozszerzenia ich funkcji komercyjnych oraz usługowych, osiągnięte przez znaczące zwiększenie udziału samorządów lokalnych (w tym przenoszenie własności dworców na rzecz samorządów) oraz realizację przedsięwzięć rozbudowy funkcji komercyjnych w systemie PPP. W przeprowadzonej na potrzeby planu analizie SWOT dla transportu kolejowego zwrócono uwagę na zły stan techniczny dworców kolejowych i przystanków, jednocześnie wskazując „rewitalizację dworców kolejowych wraz z dywersyfikacją ich funkcji” jako szansę rozwoju kolei.

Rewitalizacja terenów dworców i otaczających je obszarów przydworcowych jest w Polsce tematem stosunkowo nowym i wymagającym głębszej analizy. Cały proces jest zadaniem skomplikowanym i niezbędne staje się wprowadzenie nowych narzędzi prawnych i organizacyjnych. Jednak po wielu latach kryzysu to właśnie teraz polskie dworce mają szansę na uzyskanie nowego oblicza i określenie nowej roli w strukturze funkcjonalno-przestrzennej wielkich miast i miasteczek. Istotnym wyzwaniem jest takie powiązanie działań podejmowanych na dworcach, aby środki wykorzystane na ich przebudowę czy modernizację równocześnie wpłynęły na rozwój obszarów sąsiednich oraz uwzględniały potrzeby lokalnych wspólnot. Odpowiedzią są tu gruntownie opracowane programy rewitalizacji.

Literatura

- Billert A. 2004. Centrum staromiejskie w Żarach. Problemy, metody i strategie rewitalizacji. Słubice.
- Beyme M. 2006. Stadt, Land, Cheine. 16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahrverkehr. Allianz pro Schiene, Berlin.
- Caregnato E. 2004. Strategie rewitalizacji urbanistycznej i przedsięwzięcia publiczno-prywatne. W: O. Dziekoński, K. Baczyński (red.), Rewitalizacja miast. Urban regeneration. Poznań, s. 17–18, 54.
- DB Infrastruktur Personenbahnhofe. ServiceStore DB – werden Sie Ihr eigener Chef (www.dbservicetore.de).
- Dworce kolejowe należące do PKP S.A. 2008. Jakie działania PKP S.A. podejmuje wobec dworców kolejowych – prezentacja pdf. www.pkp.pl, lipiec 2008.
- Dziekoński O. 2008. Hotele powstaną nad torami – wywiad (www.rp.pl 13.06.2008).
- Gasidło K., Mazur K., Opania Sz., Panczewicz A. 2005. Przekształcenia miast w świetle programów rewitalizacji obszarów miejskich. Opole.
- Jansen M., Pluskow J. 2007. Die 100 besten Franchiese – Systeme. Impulse August 2007.
- Kaczmarek S. 1999. Rewitalizacja a organizacja przestrzeni miejskiej. W: Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany. XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, s. 46.
- Klimkiewicz J. 2006. Raport. Nieruchomości kolejowe. Rynek Kolejowy 2.
- Kołodziej J. 2006. Rewitalizacja zdegradowanych terenów kolejowych w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego, finansowanym z funduszy strukturalnych UE. W: D. Załuski (red.), Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Biblioteka Urbanisty 8.

- Lorens P. 2006. Wnioski z warsztatów, które odbyły się w ramach Konferencji Wdrożeniowej pt. „Dworzec kolejowy w strukturze miasta – nowe szanse” w Tczewie w dniach 30-31.01.2006.
- Makosz A. 2008. Trzy ważne nowelizacje. *Gazeta Prawna*, 4 marca.
- Masterplan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. 2008. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Polko A. 2007. Ekonomiczne aspekty rewitalizacji dzielnic śródmiejskich. W: R. Lorens (red.), *Rewitalizacja miasta w Polsce. Pierwsze doświadczenia*. Biblioteka Urbanisty 10.
- Słodczyk J. 2001. *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Opole.
- Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013. 2007. Warszawa.
- Vieillard F. 2006. La politique de valorisation des gares par le commerces. *Revue Générale des Chemins de Fer*. 7–8, s. 7–16.
- Załuski D. (red.) 2006. Dworzec kolejowy w strukturze miasta. *Biblioteka Urbanisty* 8, s. 274–282.
- Załuski D. 2007. Inwestycje kolejowe w świetle polskiego prawa. *Urbanista* 6.