

Piotr KOSMOWSKI*

REWITALIZACJA MIEJSKICH TERENÓW POKOLEJOWYCH. PRZYKŁAD LIPSKA¹

REVITALIZATION OF POST-RAILWAY URBAN AREAS. THE CASE OF LEIPZIG

Nr DOI: 10.25167/sm2017.028.06 s. 87-98

ABSTRAKT: Procesy rewitalizacji obejmują tereny o różnym wcześniejszym wykorzystaniu (m.in. komunikacyjne) oraz odmiennych lokalizacjach w strukturze miejskiej. Mają na celu ożywienie terenów zdegradowanych i przywrócenie ich do funkcjonowania poprzez programy obejmujące nie tylko sferę materialną. W wyniku przemian społecznych i gospodarczych władze Lipska (Niemcy) zostały na początku lat 90. XX w. postawione przed problemem depopulacji. Wśród przygotowanych projektów naprawczych znalazły się m.in. kwestie związane z rozpoznaniem terenów zdegradowanych i przeprowadzeniem procesu ich rewitalizacji. Celem podjętych dociekań była diagnoza skali oraz kierunków przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych zachodzących na terenach pokolejowych sąsiadujących z dworcem głównym w Lipsku. Badania polegały na inwentaryzacji terenowej przeprowadzonej w 2016 r. oraz analizie dostępnych danych. Przeprowadzona analiza pozwoliła wskazać realizowane kierunki procesu rewitalizacji oraz zidentyfikować obszary podlegające degradacji a także określić ich wzajemne relacje funkcjonalno-przestrzenne.

SŁOWA KLUCZOWE: *Leipzig Hauptbahnhof*, tereny pokolejowe, demolowanie, rewitalizacja

ABSTRACT: Revitalization processes include areas with different prior use (e.g., communication) and different locations in the urban structure. They aim to revive degraded areas and restore them to proper functioning through programs covering not only material but social spheres as well. In the early 1990's, in consequence of social and economic changes, the local authorities in Leipzig authorities (Germany), faced the severe problem of depopulation. Among the recovery projects which were prepared then, one can find several issues related to the identification of degraded areas and introduction of revitalization processes in them. The purpose of the study was to identify the scale and the types of spatial and functional transformations taking place in the degraded former railway areas surrounding the main railway station in Leipzig. The research was based on

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Pracownia Rewitalizacji Miast, e-mail: piotr.kosmowski@geo.uni.lodz.pl

¹ Artykuł powstał w ramach projektu badawczego sfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki o sygnaturze DEC-2014/15/B/HS4/01940.

a detailed field inventory carried out in 2016 and included an analysis of available data. The examination allowed recognizing and analyzing the main streams of the revitalization process, and also identifying the areas being subject to degradation at the same time. Consequently, their mutual functional and spatial relations were defined.

KEY WORDS: *Leipzig Hauptbahnhof*, post-railway areas, demolition, revitalization

Wprowadzenie

Genezy terenów pokolejowych w Lipsku w sąsiedztwie dworca Leipzig Hauptbahnhof (ryc. 1) należy poszukiwać w historii tego miejsca. Współczesny dworzec główny w Lipsku funkcjonuje w ramach jednego przedsiębiorstwa, natomiast w XIX w. funkcjonowały w tym miejscu cztery dworce (Berliński, Turyński, Drezdeński oraz Magdeburski) zarządzane przez różne firmy. Wynikało to z ówczesnych uwarunkowań sprzedaży koncesji na budowę, utrzymanie i prowadzenie ruchu na danej trasie (linii kolejowej). Każde z takich przedsiębiorstw potrzebowało oddzielnego zaplecza techniczno-logistycznego, czego skutkiem była rozbudowa miejsc przeznaczonych do postoju i konserwacji lokomotyw parowych. Jeszcze na początku XX w., gdy budowano nowy dworzec, który istnieje do dziś, zarządzało nim dwóch właścicieli i każdy z nich posiadał własne perony (pod jednym „dachem” były zatem dwa tory pierwsze, dwa tory drugie itd., a także odrębne obiekty do obsługi podróżnych) oraz części techniczne – zaplecze do obsługi wagonów i parowozów.



Ryc. 1. Dworzec Leipzig Hauptbahnhof
Źródło: fotografia autora.

Przyczyn dalszego powiększenia terenów kolejowych należy upatrywać w technice i logistyce przewozu towarów właściwych dla końca XIX i pierwszej

połowy XX w. W przypadku Lipska każdy z właścicieli dworca zagospodarował teren w sąsiedztwie z przeznaczeniem pod własną strefę magazynową. W drugiej połowie XX w. wraz z upowszechnieniem transportu samochodowego rozpoczęła się powolna degradacja obszaru. Część z magazynów kolejowych została zmieniona w inne magazyny, hurtownie, małe zakłady produkcyjne, a tory kolejowe zastąpiono drogami. Kolejnym etapem było wprowadzenie w przewozie towarów kontenerów, to zaś wymusiło budowę specjalistycznych baz do ich przeładunku i składowania, a dotychczasowe magazyny (zlokalizowane w centralnych częściach miast) uczyniło praktycznie całkowicie zbędnymi przy wykorzystaniu w transporcie kolejowym. Poza przewozem towarów zmiany w przewozie poczty również wpłynęły na powstanie kolejnych niewykorzystywanych terenów. W Lipsku niszczeje nieużywany dworzec pocztowy znajdujący się na północny wschód od dworca głównego. Współcześnie są to obszary (wraz z torami odstawczymi zlokalizowanymi przy nich), które podlegają procesowi rewitalizacji.

Celem niniejszego tekstu jest odpowiedź na dwa pytania:

1. W jaki sposób są obecnie użytkowane dawne tereny kolejowe znajdujące się w sąsiedztwie dworca głównego w Lipsku?

2. Co charakteryzuje realizowany tam proces przekształceń?

W dążeniu do odpowiedzi na postawione pytania w październiku 2016 r. zostały przeprowadzone badania terenowe, które w połączeniu z analizą zdjęć lotniczych dostępnych w serwisie Google Earth pozwoliły na uzyskanie wiarygodnych informacji co do sposobu użytkowania terenów pokolejowych na wskazanym obszarze. Badania poprzedzono i pogłębiono studiami dostępnej literatury oraz opracowań specjalistycznych dotyczących dworca Leipzig Hauptbahnhof (*City-Tunnel Leipzig...* 2004, Hager 2015, Johannsen 1999, Pięt 2014, Załuski 2014) oraz rewitalizacji terenów pokolejowych (Muszyńska 2016, Załuski 2009).

Tereny pokolejowe w miastach

Wśród terenów użytkowanych wcześniej przez kolej w miastach można wyróżnić kilka specyficznych typów obszarów, co wiąże się z ich kształtem, przeznaczeniem oraz wyposażeniem:

- nieczynne linie kolejowe oraz bocznice zakładowe,
- nieczynne tory odstawcze,
- nieczynne dworce pocztowe,
- nieczynne zaplecza remontowo-utrzymaniowe,
- nieczynne magazyny,
- nieczynne dworce/stacje kolejowe.

Cechą pierwszego z wymienionych typów terenów pokolejowych jest jego liniowy charakter, zwykle taki teren rozcina strukturę miasta bądź jego fragmentu. Po zdemontowaniu infrastruktury kolejowej (szyn, podkładów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym) często jest to czytelne w przestrzeni miejskiej – np. poprzez istniejące elementy architektoniczne (forma budynków sąsiadujących z linią kolejową) czy też mosty i wiadukty (pokolejowe lub transportu kołowego), które krzyżowały się z torami kolejowymi w różnych poziomach. Charakterystyczną pozostałością mogą być również pozostałe nasypy bądź wykopy, którymi prowadzono linie kolejowe. Tereny nieczynnych torów odstawczych są to zwykle rozległe obszary o wydłużonym kształcie, zlokalizowane nierzadko pomiędzy czynnymi liniami kolejowymi. Na ogół nawet jako wyłączone z eksploatacji służą jako miejsce składowania zużytego taboru kolejowego.

Nieczynne dworce pocztowe są to zwykle budynki, do których mogły wjechać ambulanse pocztowe², formą przypominają magazyny. Ich wielkość była zależna od rangi ośrodka w sieci kolejowych przewozów przesyłek pocztowych. Lokalizowano je w sąsiedztwie dworców kolejowych lub w niedalekiej odległości, co było spowodowane istniejącą wówczas praktyką podłączania ambulansów pocztowych do pociągów pasażerskich. Nieczynne zaplecza remontowe i konserwacyjne, które służyły wcześniej do codziennych przeglądów parowozów i ich remontów, miały zazwyczaj układ parowozowni wachlarzowych³. Dodatkowo przed takimi obiektami często budowano obrotnice⁴, a w ich sąsiedztwie wznoszono wieżę ciśnień. Obiekty tego rodzaju lokalizowano w sąsiedztwie stacji kolejowych. Nieczynne obecnie magazyny, które służyły do załadunku i wyładunku towarów z wagonów kolejowych, wyposażone były w rampy przeładunkowe wznoszone wzdłuż całego budynku, co miało zapewnić wysoką sprawność i skuteczność procesu ekspedycji. Przy stacjach, gdzie przeładowywano towary sypkie, dodatkowo lokalizowano specjalne place przeznaczone do tego celu.

Przy większych stacjach budowano zwykle po kilka rzędów magazynów rozdzielonych drogami dojazdowymi i torami kolejowymi. Ostatnim wyróżnionym typem terenów pokolejowych są dworce pasażerskie, które występują w dwóch wariantach. Pierwszy to nieczynne dworce kolejowe, które mogą się znajdować przy zamkniętych dla ruchu liniach kolejowych. Drugi wariant to nieczynne dworce pasażerskie znajdujące się przy funkcjonujących liniach kolejowych. W Polsce, podobnie jak w innych krajach, mają miejsce sytuacje, gdy z różnych powodów (np. braku rentowności w użytkowaniu lub złego stanu

² Ambulans pocztowy – wagon służący do przewozu poczty.

³ Parowozownia wachlarzowa – budynek w kształcie wycinka koła służący do napraw i stacjonowania najpierw parowozów, a następnie lokomotyw (spalinowych i elektrycznych).

⁴ Obrotnica – urządzenie służące do zmiany kierunku jazdy parowozu, najczęściej budowane przed dużymi parowozowniami wachlarzowymi.

budynków dworcowych i zagrożenia życia ich użytkowników) zamyka się dworce pasażerskie znajdujące się przy czynnych liniach kolejowych.

Miszewska i Szmytke (2015) zwracają uwagę na ważną cechę terenów pokolejowych, a mianowicie położenie w atrakcyjnych częściach miast. W literaturze naukowej dotyczącej niszczących a następnie przekształcanych terenów kolejowych i terenów pokolejowych omawiane są konkretne przykłady podejmowanych działań w różnych lokalizacjach (zwłaszcza w ramach megaprojektów, np. Engel 2012, Taczanowski 2012). Innym przykładem prac z tego zakresu zagadnień są opracowania porównawcze dotyczące kilku miejsc dobranych według kryterium podobnego typu poprzedniego użytkowania (np. nieczynne linie czy nieczynne budynki), ewentualnie poruszane są kwestie różnych typów obszarów pokolejowych zlokalizowanych w jednej miejscowości (czy regionie). Szczególną uwagę zwraca się na możliwe sposoby wykorzystania (np. Heldak, Różak 2013, Antolak, Krawiecka 2016, Skiba 2009) i kierunki przekształceń obszarów związanych z koleją tam, gdzie rewitalizacja już miała miejsce (np. Kostrzewski 2014, Nowacka-Rejzner 2014). Rozpoznanie literatury wskazuje, że ze względu na skalę i powszechność zjawiska występowania zdegradowanych terenów pokolejowych w miastach stanowią one istotny przedmiot realizowanego tam procesu rewitalizacji.

Geneza terenów pokolejowych w Lipsku

Zasadniczymi przyczynami powstawania terenów pokolejowych w miastach są zmiany technologiczne w transporcie kolejowym oraz logistyce przewozu towarów, a także dążenie do zmniejszenia kosztów ich utrzymania. Jednakże obie przyczyny są wieloaspektowe – w przypadku poszczególnych obszarów, które dotyka ten problem, różne dodatkowe czynniki mogły decydować o zaprzestaniu wykorzystania ich przez kolej. Zmiany technologiczne obejmują przede wszystkim przejście od parowozów przez lokomotywy spalinowe do elektrowozów. Wiąże się to ze zmianami w sposobie codziennego utrzymania jednostek pociągowych. Wszystkie wspomniane przyczyny miały także wpływ na przekształcenia terenów kolei w Lipsku.

Najważniejszym i pierwszym historycznie wybudowanym elementem Lipskiego Węzła Kolejowego był dworzec kolejowy Leipzig Dresdner Bahnhof zlokalizowany w miejscu współczesnego dworca głównego (Leipzig Hauptbahnhof). Pierwszy pociąg odjechał z Lipska do Drezna w 1839 r. Z racji koncesjonowania budowy i zarządzania poszczególnymi liniami kolejowymi przez różne przedsiębiorstwa w drugiej połowie XIX w. na obszarze dzisiejszego dworca głównego wybudowano łącznie cztery oddzielne (samodzielne) dworce, które funkcjonowały równolegle przez ponad 40 lat (*City-Tunnel Leipzig...* 2004). W pierwszym dziesięcioleciu wieku XX rozpoczęto porządkowanie obszaru ko-

lejowego. Prowadzone działania polegały na wybudowaniu jednego dużego budynku dworcowego (budowa trwała w latach 1909–1915). Jako ostatni z czterech wspomnianych dworców zamknięto w 1913 r. najstarszy z nich – Leipzig Dresdner Bahnhof (Hager 2015). Innymi prowadzonymi pracami były zintegrowanie układów torowych i wyburzenie zbędnych budynków. Dotyczyło to zwłaszcza budynków związanych z obsługą podróżnych.

Pod koniec drugiej wojny światowej dworzec został dwukrotnie zbombardowany, odbudowa trwała do początku lat 60. XX w. Kolejne jego modernizacje odbyły się pod koniec lat 90. XX w. (przebudowano wówczas fragment budynku dworcowego na galerię handlową, zastąpiono dwa skrajne wschodnie tory parkingiem samochodowym, a jeden tor przeznaczono na wystawę zabytkowych elektrowozów). Na początku XXI w. przystąpiono do realizacji planowanego od początku XX w. tunelu średnicowego w Lipsku. W tym celu wyburzono sześć skrajnie zachodnich torów, w ich miejscu zbudowano zejście oraz windę do podziemnego peronu. Rozpoczęte prace oraz generowane przez nie zmiany przestrzenno-funkcjonalne widoczne są przy porównaniu zdjęć lotniczych z lat 2000 i 2006 (ryc. 2).

Na analizowanym obszarze wyznaczono siedem różniących się między sobą terenów pokolejowych. Różnice między wydzielonymi fragmentami polegają na sposobie programowanego rewitalizowania obszaru oraz postępowania z pozostałościami po kolejowym użytkowaniu. Na rycinie 3 literą A oznaczono budynek dworca, pozostałymi (B–H) wyszczególnione obszary.

Obszar B znajdujący się na zachód od budynku dworca został na początku prac prowadzonych w ramach budowy City Tunelu odcięty od linii kolejowych wraz z likwidacją dworcowych torów 1–6. Zajmuje on ponad 8 ha (tab. 1). Po planowym demolowaniu przeprowadzonym w ramach budowy obecnie obszar podlega degradacji (dotyczy to pozostawionych dawnych magazynów, z których część ma nadpaloną konstrukcję), jedynie niewielki fragment w ramach obszaru B jest wykorzystywany jako nielegalny parking.

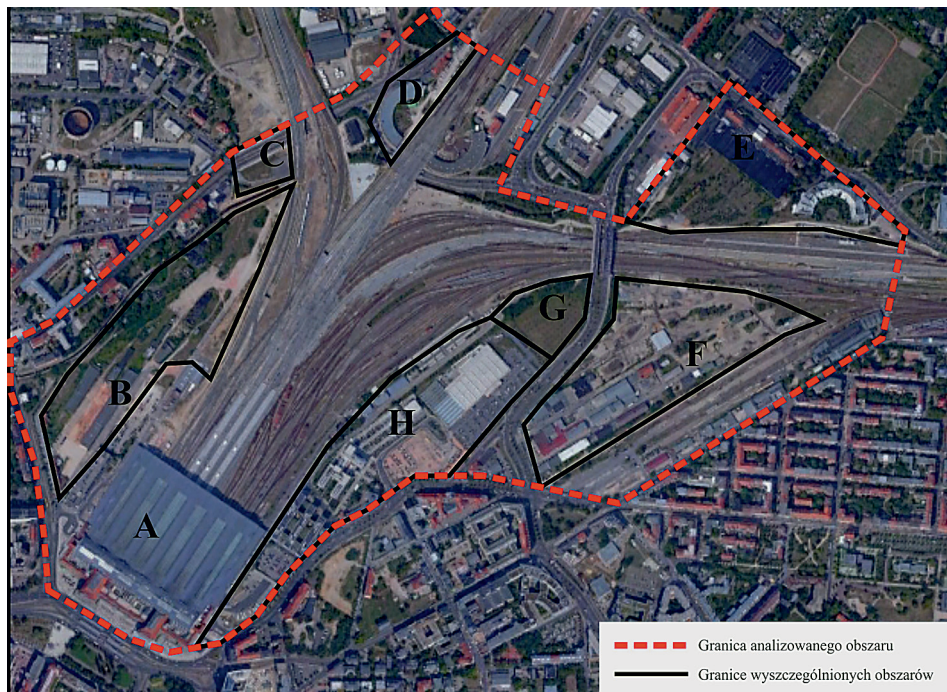
Obszar C jest najmniejszy powierzchniowo (ok. 1 ha), jego specyfiką jest to, że przez ponad 100 lat Berliner Straße przebiegała przez 200 m pod torami. W wyniku prowadzonych prac i likwidacji dojazdu do bocznic wyburzono ponad 100 m wiaduktu, pozostawiając jedynie część żeliwnych filarów (ryc. 4) oraz nieczynny i niszczący budynek nastawni (oddalony teraz od pozostawionych torów o wspomniane 100 m). Obecnie obszar ten pełni funkcję ochronną wobec średnicowego tunelu kolejowego, stanowiąc drogę ewakuacyjną oraz drogę dojazdu służb ratowniczych do północno-zachodniego wylotu tunelu.

W ramach wydzielonego niespełna dwuhektarowego (tab. 1) obszaru D znajduje się zachowana i wyremontowana parowozownia wachlarzowa, jednakże z powodu demontażu obrotnicy służy ona jedynie za magazyn, druga taka budowla (zlokalizowana symetrycznie wobec torów w kierunku Berlina) cały czas



Ryc. 2. Obszar objęty analizą, porównanie stanu z lat 2000 i 2006

Źródło: serwis Google Earth.



Ryc. 3. Dworzec Leipzig Hauptbahnhof (A) w 2015 r. Literami B-H oznaczono wydzielone obszary pokolejowe.
Źródło: jak w ryc. 2.



Ryc. 4. Pozostawione filary
Źródło: jak w ryc. 1.

pełni swoją pierwotną funkcję. Na tyłach budynku nieczynnej parowozowni za Rackwitzer Straße znajduje się niszcząca wieża ciśnień.

Tabela 1

Tereny pokolejowe w sąsiedztwie dworca Leipzig Hauptbahnhof

Obszar	Powierzchnia [ha]	Główna funkcja kolejowa	Obecne przeznaczenie
B	8,1	magazyny	ugór miejski / ruina
C	1,0	dojazd do magazynów	droga ewakuacyjna
D	1,8	parowozownia	magazyn
E	6,2	dworzec pocztowy	ugór miejski / ruina
F	9,8	magazyny	tereny przeładunkowe i magazyny
G	1,6	magazyny	teren zadrzewiony
H	11,1	magazyny	funkcje usługowe

Źródło: opracowanie własne.

Ponad 6-hektarowy obszar E obejmuje dwa niszczące budynki ważne dla dziedzictwa technicznego transportu kolejowego. Pierwszym z nich jest dworzec pocztowy. Z wyglądu przypomina zwykły opuszczony czołowy dworzec pasażerski z pozostawionymi trzynastoma 100-metrowymi peronami. Pełnił on funkcję przeładunkową dla przesyłek przewożonych ambulansami pocztowymi. Niemiecki operator pocztowy (Deutsche Post) zaprzestał przewozu przesyłek koleją w 1997 r. (Lewandowski 2007). Drugi niszczący obiekt to parowozownia wachlarzowa wraz z wieżą ciśnień. W przypadku dworca pocztowego rozebrano wszystkie tory kolejowe, zaś w przypadku parowozowni część torów wraz z obrotnicą jeszcze pozostawiono.

Wyznaczony obszar F jest drugi pod względem wielkości. Zmiany, jakie na nim zachodzą, są dwutorowe. Na całym obszarze rozebrano szyny kolejowe. Od północy (od strony wcześniejszego połączenia z linią kolejową znajdujących się tu pierwotnie bocznic) wyburzono wszystkie magazyny i urządzono składowisko kruszyw na potrzeby lokalnych budów. W południowej części obszaru F tory kolejowe pomiędzy magazynami zastąpiono asfaltowymi drogami.

Obszar G będący drugim najmniejszym z analizowanych fragmentów dawnych terenów bocznic kolejowych w sąsiedztwie dworca Leipzig Hauptbahnhof po rozebraniu torów został w całości przeznaczony pod zadrzewienie (ryc. 5). Obecnie teren jest nieużytkowany przez mieszkańców.

Najwcześniej rozpoczęto przekształcanie największego wydzielonego obszaru – H, położonego na wschód od budynku dworca. Zmiany zachodziły od strony dworca głównego w kierunku północnym od przełomu XX i XXI w. Obecnie nie pozostawiono żadnych śladów kolejowej przeszłości tego fragmentu Lipska. Demolowanie jako narzędzie rewitalizacji zostało zastosowane jako celowe wyburzenia pod konkretne inwestycje. W trakcie badań terenowych na



Ryc. 5. Zadrzewiony obszar w miejscu dawnych bocznic kolejowych
Źródło: jak w ryc. 1.

jednym z wybudowanych wcześniej parkingów rozpoczęła się budowa nowego pawilonu usługowego.

Wydzielone obszary miały powierzchnię od 1 do ponad 11 ha. Pełniły wcześniej przede wszystkim funkcję magazynową. Zachowaniu podlegają nieliczne zabytki techniki związane z transportem kolejowym, a nowe przeznaczenie przekształconych obszarów w większości nie łączy się z ich przeszłością oraz nie wykorzystuje możliwości (transportu towarów) wynikających z sąsiedztwa dworca kolejowego czy też czynnych linii kolejowych.

Wnioski

Władze najludniejszego (ponad 560 tys. mieszkańców) miasta Saksonii w wyniku przemian społecznych i gospodarczych zostały na początku lat 90. XX w. postawione przed pogłębiającym się problemem depopulacji miasta. W 1998 r. zanotowano najmniejszą liczbę mieszkańców od początku XX w. (437 tys. osób). Dzięki zainicjonowanym wówczas działaniom rewitalizacyjnym w całym mieście zahamowano skutecznie proces wyludniania. Zmiany zachodzące w technologii i logistyce przewozów towarowych oraz otwarcie w 2013 r. tunelu łączącego dworzec Leipzig Hauptbahnhof ze stacją Leipzig Bayerischer Bahnhof wpłynęły na uwolnienie terenów w centralnej części miasta. Wskazane w przypadku dworca Leipzig Hauptbahnhof tereny, które przestały pełnić funkcje związane z transportem kolejowym, zajmują ponad 55 ha.

Jak w każdym procesie rewitalizacji, tak i w przypadku lipskich terenów kolejowych konieczne jest skoordynowanie planowanych działań (Kaczmarek, Kowalczyk 2016). Najważniejszymi uczestnikami debaty, obok mieszkańców, są tam zarządcy tej przestrzeni, czyli przedsiębiorstwa kolejowe i władze mia-

sta. Podjęte dotychczas działania świadczą o chęci pozostawienia części z najcenniejszych zabytków techniki związanych z obsługą pociągów (wieża ciśnień, parowozownia wachlarzowa), a także wzbogacania obszaru o różne koncepcje rozwoju miasta, na co wskazują działania podjęte na obszarach H i G (intensywna zabudowa biurowa najbliżej dworca, następnie niska zabudowa handlowa oraz zadrzewiony ponad 1,5-hektarowy fragment dawnej bocznicy). Wspólną cechą przekształceń wszystkich obszarów było odcięcie ich od sieci kolejowej – radykalne zerwanie z możliwością kontynuowania funkcji związanych z transportem kolejowym. Ugorzy miejskie z pozostawionymi ruinami dawnych budynków kolejowych na części obszarów (B i E) w centralnej części miasta dobrze obrazują, że proces rewitalizacji (nawet na obszarach o takiej samej genezie i zlokalizowanych obok siebie) nie zawsze przebiega identycznie i w tym samym tempie.

Analizowane tereny charakteryzuje zróżnicowanie funkcjonalne, a prowadzona rewitalizacja przebiega etapowo (na co wskazuje kolejność prowadzonych prac oraz powstawanie ugorów miejskich na dawnych terenach kolejowych). Całość opisanych przekształceń wpisuje się w działania rewitalizacyjne podejmowane przez władze miasta, mające za zadanie przywrócić jak najwięcej zdegradowanej przestrzeni mieszkańcom i innym jej użytkownikom.

Bibliografia

- Antolak M., Krawiecka E., 2016, *Analiza i waloryzacja krajobrazu nieczynnych linii kolejowych na przykładzie trasy Lidzbarski-Warmiński-Jarzeń*, „Przestrzeń i Forma” nr 26, s. 177–186.
- City-Tunnel Leipzig. *Chronik einer Eisenbahnverbindung vom 19. Bis zum 21. Jahrhundert*, 2004, Hrsg. K. Ackermann, A. Glowienka, R.W. Heinemann, D. Ludwig, C. Schulze, W. Stein, Verlag Strom & Strom, Leipzig.
- Engel J., 2012, *Wien Hauptbahnhof – Mehr als ein Bahnhof*, „Beton- und Stahlbetonbau” Vol. 107, Iss. 6, s. 421–428.
- Hager B., 2015, *Hauptbahnhof Leipzig. Eine Kathedrale des Verkäufers*, VBN, Berlin.
- Hełdak M., Różak A., 2013, *Możliwości zagospodarowania terenu nieczynnej linii kolejowej relacji Wołów-Lubiąż*, „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich” nr 3/III, s. 249–261.
- Johannsen, V., 1999, *Der neue Hauptbahnhof Leipzig – Projektentwicklung und Projektmanagement*, „Bautechnik” Nr. 76(2), s. 109–119.
- Kaczmarek S., Kowalczyk A., 2016, *Rewitalizacja terenów przemysłowych i turystycznych*, „Folia Turistica” nr 41, s. 283–308.
- Kostrzewski M., 2014, *Development of the post-railroad lands – solutions background in the world*, „Logistyka” nr 4, s. 4496–4501.
- Lewandowski K., 2007, *Kolejowe przewozy poczty i przesyłek kurierskich, zmierzch czy szansa? Część 1*, „TTS Technika Transportu Szybnego” nr 3, s. 31–38.
- Miszewska B., Szymtke R., 2015, *Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku a zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast*, „Studia Miejskie” t. 20, s. 189–202.
- Muszyńska E., 2016, *Przykłady wykorzystania opuszczonych terenów powojennych i pokolejowych w centralnej Polsce*, „Mazowsze Studia Regionalne” nr 19, s. 261–279.
- Nowacka-Rejzner U., 2014, *Nowa przestrzeń publiczna w zielonej strukturze Berlina – Park am Gleisdreieck*, „Czasopismo Techniczne. Architektura” nr 111 9-A, s. 197–216.

- Pięt A., 2014, *Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu*, „Architecturae et Artibus” nr 6(3), s. 45–53.
- Skiba M., 2009, *Przekształcenie nieczynnej linii kolejowej w promenadę w Zielonej Górze*, „Architektura Krajobrazu” nr 1, vol. 22, s. 49–53.
- Taczanowski J., 2012, *Stacja Wien Hauptbahnhof jako czynnik rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego Wiednia*, „Studia Miejskie” t. 5. s. 33–45.
- Załuski 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 powojkowe*, red. W. Jarczewski, Instytut Rozwoju Miast, Kraków, s. 199–242.
- Załuski D., 2014, *Dworzec kolejowy – jaki był, jaki jest i jaki być powinien*, „TTS Technika Transportu Szynowego” nr 21, s. 7–16.