



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta:

Nr albumu:

Poziom kształcenia: studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Kierunek studiów: Architektura

Specjalność/profil: -

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim: Wprowadzenie funkcji kultury do obiektów zdegradowanych

Tytuł pracy w języku angielskim: Introduction of cultural functions to degraded facilities

Opiekun pracy: prof. dr hab. inż. arch. Jakub Szczepański

OŚWIADCZENIE dotyczące pracy dyplomowej zatytułowanej: Wprowadzenie funkcji kultury do obiektów zdegradowanych

Imię i nazwisko studenta: [REDAKTOWANE]

Data i miejsce urodzenia: [REDAKTOWANE]

Nr albumu: [REDAKTOWANE]

Wydział: Wydział Architektury

Kierunek: Architektura

Poziom kształcenia: studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Typ pracy: praca dyplomowa magisterska

1. Oświadczenie dotyczące samodzielności pracy

Świadoma(y) odpowiedzialności karnej z tytułu naruszenia przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2509, z późn. zm.) i konsekwencji dyscyplinarnych określonych w ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1571, z późn. zm.),¹ a także odpowiedzialności cywilnoprawnej oświadczam, że przedkładana praca dyplomowa została opracowana przeze mnie samodzielnie.

Niniejsza praca dyplomowa nie była wcześniej podstawą żadnej innej urzędowej procedury związanej z nadaniem tytułu zawodowego.

Wszystkie informacje umieszczone w ww. pracy dyplomowej, uzyskane ze źródeł pisanych i elektronicznych, zostały udokumentowane w wykazie literatury odpowiednimi odnośnikami zgodnie z art. 34 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

2. Oświadczenie o stosowaniu narzędzi GenAI

wykorzystywałam/wykorzystywałem narzędzia o potencjalnie niskim stopniu ingerencji

Oświadczam, że treści wygenerowane przy pomocy GenAI poddałam / poddałem krytycznej analizie i zweryfikowałam / zweryfikowałem.

29.04.2025, [REDAKTOWANE]

Data i podpis lub uwierzytelnienie w portalu uczelnianym Moja PG

**) Dokument został sporządzony w systemie teleinformatycznym, na podstawie §15 ust. 3b Rozporządzenia MNiSW z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie studiów (Dz.U. z 2020 r. poz. 853). Nie wymaga podpisu ani stempla.*

¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce:

Art. 312. ust. 3. W przypadku podejrzenia popełnienia przez studenta czynu, o którym mowa w art. 287 ust. 2 pkt 1–5, rektor niezwłocznie poleca przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego.

Art. 312. ust. 4. Jeżeli w wyniku postępowania wyjaśniającego zebrany materiał potwierdza popełnienie czynu, o którym mowa w ust. 5, rektor wstrzymuje postępowanie o nadanie tytułu zawodowego do czasu wydania orzeczenia przez komisję dyscyplinarną oraz składa zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa.

Streszczenie

Polskie miasta średniej i małej wielkości stoją obecnie przed wieloma wyzwaniami. Jednym z nich jest ponowne zagospodarowanie terenów zdegradowanych. Są one z jednej strony świadectwem przeszłości, a z drugiej nośnikiem potencjału przyszłości. W celu zrealizowania koncepcyjnego projektu rewitalizacji Parowozowni czyli pokolejowego terenu w centrum Gniezna, przeprowadzono wielopłaszczyznowe analizy. Wykazują one, że wyzwaniem staje się nie tylko adaptacja poszczególnych budynków, ale przede wszystkim integracja całego terenu z istniejącą tkanką miejską oraz przestrzenią publiczną.

W projekcie kluczowe było wprowadzenie funkcji kultury, w celu tworzenie lokalnej tożsamości i poczucia przynależności oraz otwartej i dobrze skomunikowanej przestrzeni publicznej.

Ważną kwestią jest także odpowiedni dobór strategii dla procesu rewitalizacji i wykorzystanie wszystkich możliwych potencjałów obszaru największej zachowanej parowozowni w Europie.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, parowozownia, kultura, przestrzeń publiczna, adaptacja, kolej

Abstract

Polish medium and small-sized cities are currently facing many challenges. One of them is the redevelopment of degraded areas. On the one hand, they are a testament to the past, and on the other, a carrier of the potential of the future. In order to implement the conceptual project of revitalization of the Roundhouse - a former railway area in the center of Gniezno, multi-level analyses were carried out. They show that the challenge is not only the adaptation of individual buildings, but above all, the integration of the entire area with the existing urban fabric and public space.

The key to the project was the introduction of a cultural function in order to create a local identity and a sense of belonging, as well as an open and well-connected public space.

Another important issue is the appropriate selection of a strategy for the revitalization process and the use of all possible potentials of the area of the largest preserved roundhouse in Europe.

Key words: revitalization, roundhouse, culture, public space, adaptation, rail

1. Wstęp	
1.1 Geneza i uzasadnienie podjęcia tematu.....	6
1.2 Przedmiot i cele pracy.....	7
1.3 Stan badań i literatura tematu.....	7
1.4 Metody badań.....	8
2. Architektoniczne dziedzictwo przemysłowe	
2.1 Zagadnienie terenów przemysłowych.....	8
2.1.1 Charakterystyka zdegradowanych terenów przemysłowych.....	8
2.1.2 Charakterystyka zdegradowanych terenów po kolejowych.....	10
2.2 Szanse na przetrwanie	
2.2.1 Dziedzictwo przemysłowe jako narzędzie integracji i zmiany społecznej.....	11
2.2.2 Dobór funkcji w kontekście zabytkowej, przemysłowej tkanki miejskiej.....	12
2.2.3 Tożsamość miejsca a rewitalizacja.....	13
2.2.4 Przestrzeń-kultura-architektura	15
2.2.5 Miejsca wspólne - kwestia partycypacji i aktywizacji społeczeństwa.....	17
2.2.6 Przykłady rewitalizacji terenów pokolejowych.....	18
3. Kompleks Parowozowni w Gnieźnie - analizy	
3.1 Historia kolei w Gnieźnie na tle rozwoju kolei w Europie.....	29
3.2 Przeobrażenia kompleksu kolejowego w Gnieźnie	34
3.3 Lokalizacja i stan obecny	39
3.4 Tereny przemysłowe w Gnieźnie.....	45
3.5 Analiza infrastruktury kolejowej.....	50
3.6 Analiza struktury funkcjonalnej.....	52
3.7 Analiza komunikacji.....	53
3.8 Analiza zieleni.....	56
3.9 Zabytki w przestrzeni miasta.....	57
3.10 Kultura, rekreacja i miejsca wspólne w mieście.....	58
3.11 Analiza wartościująca.....	61
3.12 Analiza demograficzna.....	62
3.13 Analiza dokumentów planistycznych	63
3.14 Gminny Program Rewitalizacji.....	64
3.15 Analiza SWOT.....	66
3.16 Analiza dotychczas powstałych koncepcji	66
3.17 Wnioski	
4. Kompleks Parowozowni w Gnieźnie - projekt	
4.1 Koncepcja i założenia projektu.....	69
4.2 Strategie i decyzje projektowe.....	69
4.3 Program funkcjonalny	71
4.4 Zestawienie powierzchni.....	75
4.5 Rozwiązania i kwestie techniczne.....	76

4.5.1 Konstrukcja.....	76
4.5.2 Rozwiązania materiałowe.....	77
4.5.3 Izolacyjność termiczna.....	77
4.5.4 Ochrona przeciwpożarowa.....	78
4.5.5 Rozwiązania proekologiczne i prospołeczne.....	79
5. Podsumowanie.....	79
6. Spis załączników.....	80
7. Bibliografia	81

1. Wstęp

1.1 Geneza i uzasadnienie podjęcia tematu

Obecnie problem ponownego zagospodarowania zdegradowanych terenów przemysłowych dotyczy nie tylko, przemysłowych aglomeracji, ale także mniejszych gmin. Coraz częściej w centrach miast pojawiają się rozległe, nieużytkowane obszary, które pomimo znacznego potencjału pozostają wykluczone z miejskiego życia. W przypadku wielkopowierzchniowych terenów poindustrialnych wyzwaniem staje się nie tylko adaptacja poszczególnych budynków, ale przede wszystkim ich pełna integracja z istniejącą tkanką miejską oraz przestrzenią publiczną. Jak zauważa wielu badaczy i praktyków urbanistyki, wartość historyczna terenów przemysłowych przemawia za otwarciem ich dla grona mieszkańców oraz gości poprzez całkowitą dostępność, a nie izolację.¹ Z tego powodu nie można pominąć roli polityki przestrzennej, której celem powinno być świadome zarządzanie tkanką miasta z poszanowaniem jego dziedzictwa i zwróceniem uwagi na realne potrzeby mieszkańców. Restrukturyzacja przemysłu oraz upadek wielu branż pozostawiły po sobie szereg obiektów o zmienionej funkcji lub całkowicie wyłączonych z użytkowania często zaniedbanych i zdewastowanych. Jak trafnie zauważa Anna Syska w rozmowie na łamach „Autoportretu”, dziś stoimy przed pytaniem nie tyle o ich dalsze funkcje przemysłowe, co raczej o sposób wykorzystania ich potencjału przestrzennego i architektonicznego.²

Pozostawione same sobie, zdegradowane budynki destabilizują strukturę przestrzenną miasta, tracąc funkcję charakterystycznych dominant krajobrazowych i zamieniając się w wymowne symbole destrukcji. Wyłączone z użytkowania zespoły prowadzą do chaosu przestrzennego, przerywając ciągłość relacji urbanistycznych. W ten sposób stają się przestrzeniami wykluczenia. Przez brak odpowiednich działań ulegają rozgrabieniu i zaniedbaniu, a w konsekwencji zanikowi ich pierwotnego, historycznego charakteru.³

W czasie kryzysu klimatycznego i zatrważającej skali impaktu sektora budowlanego na środowisko, pojawia się pytanie, czy potrzebujemy wciąż tylu nowych obiektów, gdzie tak wiele już istniejących czeka na drugie życie? Rewitalizacja przeprowadzona z poszanowaniem istniejącej struktury może stanowić alternatywę dla kosztownej i często bezrefleksyjnej nowej zabudowy nawet jeśli ekonomiczny bilans na pierwszy rzut oka przemawiałby przeciwko takiemu podejściu.

Przyglądając się udanym przykładom rewitalizacji terenów przemysłowych w Szwajcarii, Niemczech czy Wielkiej Brytanii, można zauważyć, że to właśnie funkcje społeczne i kulturalne nierzadko stają się nową siłą napędową tych miejsc. Inspiracją do podobnych działań jest właśnie przypadek Parowozowni w Gnieźnie, największego zachowanego obiektu tego typu w Europie, który wciąż czeka na nowe otwarcie. Warto zastanowić się, jak dzięki wzorcom z zewnątrz oraz lokalnemu zaangażowaniu przywrócić mu znaczenie, przekształcając przestrzeń poprzemysłową w świadomie zaprojektowaną, inkluzywną część miasta.

¹ Borsa M., *Polityka przestrzenna w gospodarce regionalnej i lokalnej*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, red. Z. Strzelecki, PWN, Warszawa 2008.

² *Materia poprzemysłowa i poprzemysłowa społeczność*, rozmowa z Anną Syską i Pawłem Jaworskim, w: *Autoportret* [40] Przemysłowe, poprzemysłowe, 2013.

³ Gubański J., *Obszar poprzemysłowy w strukturze miasta*, Czasopismo Techniczne. Architektura, Wydawnictwo PK, Kraków, 2008.

1.2 Przedmiot i cele pracy

Przedmiotem pracy jest rewitalizacja terenu największej i najlepiej zachowanej parowozowni w Europie oraz włączenie jej w struktury miejskie i adaptacja poszczególnych budynków na funkcje kultury. Wykorzystanie i podkreślenie wszystkich możliwych potencjałów miejsca (związanego z centralnym położeniem względem miasta oraz przede wszystkim historycznych wartości obiektu.) Głównym celem pracy jest odpowiedni dobór i wdrożenie nowych funkcji wynikających z potrzeb, głównie funkcji kultury i przydatności dla kompleksu parowozowni oraz wygenerowanie nowych połączeń urbanistycznych, a tym samym udostępnienie terenu lokalnym społecznościom oraz przyjezdnym. Jednym z celów jest także niewykluczanie, a podtrzymanie funkcjonowania środowisk, które pomimo złej kondycji obiektu są z nim ściśle związane. Celem pracy jest także odpowiednie zaprojektowanie procesu rewitalizacji oraz stworzenie rekomendacji na podstawie dokonanych analiz, zbadanie potencjału obszaru parowozowni w Gnieźnie pod kątem włączenia go w strukturę miasta, a następnie stworzenie projektu rewitalizacji obszaru z adaptacją poszczególnych obiektów. Projekt rewitalizacji ma na celu publiczne udostępnienie miejsca i stworzenie możliwości jego eksploracji przy uatrakcyjnieniu ale i poszanowaniu środowiska i historii miejsca.

Praca ma także na celu poszerzenie wiedzy w temacie rozwoju i przemian przestrzennych kompleksów kolejowych w kontekście mniejszych struktur miejskich.

1.3 Stan badań i literatura tematu

Analiza badań i literatury odnośnie tematu pracy i samej stacji kolejowej w Gnieźnie miała kluczowe znaczenie i była kwestią wyjściową dla podejmowanych działań projektowych.

Można znaleźć wiele opracowań związanych z historią i ogólnym zagadnieniem kolejnictwa⁴ jednak tekstem skupiającym się wyłącznie na temacie gnieźnieńskiej stacji, jest publikacja Mirona Urbaniaka z 2010 roku⁵, która jest największym kompendium wiedzy w tym zakresie. Autor opiera się w głównej mierze na źródłach pisanych i technicznych opracowaniach dotyczących zespołu parowozowni. Zabytkowy zespół stacji kolejowej w Gnieźnie opatrzony jest także kartą białą, która odnosi się do całego kompleksu kolejowego jak i do poszczególnych budynków znajdujących się na jego terenie. Do ważnych publikacji, choć w szerszym spojrzeniu na temat należy także raport Narodowego Instytutu Konserwacji Zabytków o tytule „Zabytki Architektury i Techniki Kolejowej. Typologia, stan zachowania, zasoby, rekomendacje” z 2024 roku.⁶

Opracowania związane z dziedzictwem techniki kolejowej na terenach polski skupiają się głównie wokół dworców kolejowych⁷. Infrastruktura zapleczy technicznych nie posiada dotychczasowo równie bogatych opracowań z dziedziny architektury.

Dziedzictwo techniki i opis jego wartości oraz podejście do waloryzacji opisują bardzo dobrze liczne publikacje Waldemara Affelta, które były bazą m. in. do sporządzenia waloryzacji obiektów wchodzących w skład parowozowni w Gnieźnie.

⁴ Dylewski A., *Historia kolei w Polsce. Od parowozu do pendolino*, Fenix, Belchatów 2022.

⁵ Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnosławskiej do programu „Otto”*. Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2010.

⁶ Jerczyński M. *Zabytki architektury i techniki kolejowej*. Łódź: Narodowy Instytut Konserwacji Zabytków, 2024.

⁷ Liszaj T., *Zabytkowe Dworce w Polsce*. Wydawnictwo Dragon, Bielsko-Biała 2024.

1.4 Metody Badań

Dobór metod w projekcie zależał od postawionego celu. Na podstawie analizy zestawów metod badawczych opisanych przez L. Groat i D. Wanga⁸, a także Y. Mahgoub⁹, które przybliży obszerna publikacja E. D. Niezabitowskiej¹⁰ główne, użyte w pracy metody to: krytyki źródłowe i historyczne (analizy historycznych map, zdjęć i kart białych), metody statystyczne, metody obserwacyjne (opisowe) oraz wielokrotne, korelacyjne studium przypadku.

Poza wyżej wymienionymi przeprowadzono analizę literatury opisanej w *Stan badań i literatura tematu*. W wyniku przyjętych metod badawczych powstały opracowania tekstowe i graficzne np. przedstawienie chronologii rozwoju kompleksu kolejowego czy zestawienie w formie tabeli (zał. 1), które pozwala skategoryzować obiekty pod kątem czasu powstania, funkcji, powierzchni użytkowej, materiału, detalu, wpisu do rejestru zabytków czy stopnia przekształceń. Za pomocą tej metody przeprowadzona została także analiza wartościująca, która określa takie faktory jak: typowość, unikalność, reprezentatywność stylu, wartości estetyczne, rola w zespole oraz stan techniczny. Kryteria oceny wartości dobrane zostały na podstawie różnych opracowań i publikacji. Główną bazą były publikacje W. J. Affelta¹¹ oraz M. T. Witwickiego¹². Nazewnictwo wartościowania zostało częściowo zmodyfikowane lub scalone, tak by było adekwatne do charakterystyki badanego materiału.

2. Architektoniczne dziedzictwo przemysłowe

2.1 Zagadnienie terenów przemysłowych

2.1.1 Charakterystyka zdegradowanych terenów przemysłowych

Tereny przemysłowe wraz z budowlami jak i ich zespołami, a także związane z nimi maszyny czy inne elementy świadczące o dawnych procesach produkcji stanowią dziedzictwo przemysłowe.¹³ Ten wyjątkowy typ obszarów niewątpliwie wymaga podjęcia procesów rewitalizacji w różnych ośrodkach miejskich lub podmiejskich. Pojawianie się ich jest wynikiem szerokich procesów zmian gospodarczych, a także upadku branż lub przedsiębiorstw czy przeniesienia ich działalności w inne miejsca. Wpływ mogą mieć także zmiany technologiczne lub wyczerpywanie zasobów albo odejście od ich zużycia.

Obecnie wiele osób unika tych terenów, które utraciły swoją pierwotną funkcję, lub nie jest świadoma ich istnienia z uwagi na wyseparowanie lub brak dostępności względem miasta. Stały się one tzw. "nie-miejscami" czyli przestrzeniami pozbawianymi lub pozbawionymi tożsamości, w których mieszkańcy nie chcą spędzać czasu z uwagi na ich kształt lub niedostępność.¹⁴

⁸ L. Groat, D. Wang, *Architectural Research Methods* 2002

⁹ Mahgoub Y., *Architectural Research Methods*, 2008, <http://www.slideshare.net/ymahgoub/architectural-research-methods-table> [dostęp: 09.10.2024].

¹⁰ Niezabitowska E. D., *Metody i techniki badawcze w architekturze*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2014.

¹¹ Affelt W. J., w: *Wartościowanie zabytków architektury*, Red. Szymgin B., Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2013, s. 17.

¹² Witwicki Michał Tadeusz, *Kryteria oceny wartości zabytkowej obiektów architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków*, „Ochrona Zabytków” nr 1/2007, s. 78.

¹³ Moterski F. *Dziedzictwo przemysłowe jako element zintegrowanego zarządzania miastem*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2019, s. 27

¹⁴ Szechlicka J., Kamrowska-Zaluska D., Mrozek P., Joanna Szustakiewicz, *Non-Paces in the center of the historic main town in Gdańsk: Design thinking as a method of solving problems in cities*. Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Tom 264, s. 306-324, 2016.

Obszary znajdujące się w potrzebie rewitalizacji stanowią problem większości polskich miast średniej i dużej wielkości. Bolesław Domański w publikacji *Przestrzenne aspekty rewitalizacji - śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*¹⁵ wyróżnia dwa typy terenów poprzemysłowych z uwagi na ich genezę i cechy fizyczne:

- „obszary, które przestały być miejscem produkcji przemysłowej lub przestały pełnić funkcje pomocnicze dla tej produkcji w obrębie zakładów przemysłowych, np. magazynowo składowe lub transportowe, łącznie z obszarami niedokończonych inwestycji przemysłowych. Określić je można mianem terenów pofabrycznych.”
- „obszary zdegradowane przez działalność przemysłową, np. górniczą lub składowanie odpadów.”

W jednym jak i drugim przypadku wyróżniającym aspektem terenów poprzemysłowych jest utrata dotychczasowo pełnionej funkcji i wyłączenie całej lub znacznej części terenu z użytkowania. Jak podkreśla Bolesław Domański we wspomnianym wyżej opracowaniu, nie wyklucza to jednak krótkoterminowej dzierżawy fragmentów danego obszaru przez różne podmioty, w tym także dla celów produkcyjnych.

Podstawowe szczeble klasyfikacji terenów poprzemysłowych można wyróżnić na podstawie prawdopodobieństwa ich zagospodarowania:

1. „terenów krótkookresowo niewykorzystanych, czyli takich, gdzie prawdopodobieństwo ich zagospodarowania przez podmioty gospodarcze w horyzoncie kilku lat jest znaczne”,
2. „terenów długotrwale niewykorzystanych, które bez publicznej interwencji nie mają realnych perspektyw na ponowne zagospodarowanie w najbliższej przyszłości.”

Rewitalizacja omawianych terenów może spełniać wiele istotnych celów. Może służyć jako środek, lokalnego rozwoju gospodarczego, zachowania dziedzictwa materialnego i kształtowania tożsamości, czy ładu przestrzennego, a nawet poprawy warunków ekologicznych.¹⁶

¹⁵ Domański B. *Rewitalizacja terenów poprzemysłowych – specyfika wyzwań i instrumentów w: Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*. Tom4, Red. Jarczewski W., Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009.

¹⁶ Ibidem.

2.1.2 Charakterystyka zdegradowanych terenów po kolejowych

Tereny po kolejowe stanowią szczególny przypadek terenów przemysłowych. Odnoszą się one do niedziałającej dziś infrastruktury kolejowej, która to często znajduje się w obrębie działających stacji kolejowych.

W przeszłości służyły one jako zaplecze dla działalności transportowej, obejmując m.in. stacje, bocznice, magazyny, warsztaty i inne obiekty związane z funkcjonowaniem kolei. Z czasem, w wyniku spadku znaczenia transportu kolejowego, te tereny utraciły swoją pierwotną funkcję, co doprowadziło do ich degradacji. Zanieczyszczenie środowiska, niszcząca zabudowa i brak bieżącego użytkowania powodują, że obszary te często stają się problemem urbanistycznym, zaburzającym ład przestrzenny miast. Jednak dzięki swojemu położeniu, często w atrakcyjnych częściach miast¹⁷ mają duży potencjał do rewitalizacji i ponownego wykorzystania.

Wśród użytkowanych kiedyś terenów przez kolej w miastach można wyłonić kilka typów obszarów.

Są to:

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

Formy dalszego użytkowania omawianych terenów mogą zależeć od wielu czynników, w tym wartości historycznej obiektów, ich stanu technicznego, lokalizacji oraz potencjalnych możliwości inwestycyjnych, które z kolei są ściśle powiązane z kwestią własności. W głównej mierze decyzja dotycząca sposobu zagospodarowania tych terenów spoczywa na ich właścicielu.¹⁸

Jak wskazują badania Krzysztofa Gasidło¹⁹ dotyczące przekształceń terenów przemysłowych, działania związane z przekształceniami mogą przybrać którąś z sześciu form:

1. „Zachowanie zakładu w „gotowości” – stosowane wobec cennych zabytków techniki, często przekształcane na muzea. Jedną z najlepszych możliwości zachowania przemysłowych dóbr kultury.
2. „Oddanie w dzierżawę do czasu całkowitej dekapitalizacji” – wynajem lub dzierżawa obiektów na działalność usługową do ich całkowitego zużycia, często prowadzący do degradacji.
3. „Adaptacja do nowych funkcji” – najczęściej na potrzeby usługowe lub mieszkaniowe, jeśli budynki wykazują się wysokim stopniem elastyczności.
4. „Wyburzenie pod nową inwestycję” – całkowita degradacja w celu uzyskania jak największego zysku ekonomicznego.

¹⁷ Miszewska B., Szmytke R., *Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku a zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast*. „Studia Miejskie” t. 20, 2015, s. 189–202

¹⁸ Załuski, D. Rozdział 6. Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie. W: Jarczewski, W. (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny przemysłowe, pokolejowe i powojenne*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009.

¹⁹ Gasidło K., *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Architektura 37, Gliwice 1998.

5. „Rekultywacja i odłogowanie” – teren jest oczyszczany i pozostawiany gdy wartość obiektów i gruntu jest znikoma i jeśli nie ma pomysłu na jego zagospodarowanie.
6. „Porzucenie” – najczęstszy scenariusz w Polsce, wynikający z braku środków, planów i inicjatywy lokalnych władz.²⁰

Każda decyzja powinna być rozpatrywana osobno i winna być poprzedzona szerokimi analizami jednak chcąc zgeneralizować i potraktować rozumowanie o kierunkach przekształceń ogólnie rzecz biorąc. K. Gasidło jako najbardziej korzystne rozwiązanie wskazuje wariant trzeci i czwarty, ewentualnie piąty²¹ jednak odnosząc się do dzisiejszych realiów i stanu wiedzy należałoby kierować się raczej zasadą dostateczności, zrównoważonego rozwoju i zasadą 3R, zmniejszając presję na środowisko. Uwzględniając wyżej wymienione aspekty, można wskazać wariant pierwszy i trzeci jako najbardziej korzystne.

2.2 Szanse na przetrwanie

2.2.1 Dziedzictwo przemysłowe jako narzędzie integracji i zmiany społecznej

Dziedzictwo przemysłowe posiada wartość społeczną, ponieważ w dużym stopniu odzwierciedla realia życia zwykłych ludzi i tym samym staje się źródłem ich poczucia tożsamości.²² Z czasem wymiany pokoleniowej i odejściem tych miejsc powoli w zapomnienie ważnym jest kultywowanie historii miejsca ale też nadanie mu drugiego życia. Dla wielu mieszkańców Gniezna, nie tylko tych starszych, teren pokolejowy jednak istnieje w świadomości.

Zmiana, w tym przypadku powolna, naznaczyła koniec jednego z etapów życia, co sprawia, że osoby wcześniej związane z tym terenem mogą się czuć wykluczeni lub odrzuceni.²³ Kiedy z przestrzeni znikają wielopokoleniowe lub długotrwałe miejsca pracy czy innej działalności może pojawić się syndrom tożsamości granicznej.²⁴

Jak pisze W. Affelt społeczna użyteczność dziedzictwa przemysłowego pełni istotną rolę jako zasób dla przyszłości. Dzięki aktywnemu i realnemu użytkowaniu dziedzictwo ma największe szanse na przetrwanie.²⁵ Kluczowym wyzwaniem w tym kontekście są działania samorządów, które najlepiej rozpoznają potrzeby lokalnych społeczności. Potrzeby te powinny być uwzględniane w strategiach i programach rozwoju oraz regularnie konsultowane społecznie, umożliwiając adaptację przemysłowych obiektów do nowych funkcji.

Rozważania na temat adaptacji architektonicznego dziedzictwa przemysłowego są wielowymiarowe. Obejmują między innymi zidentyfikowanie stanu obiektu, postawienia celów rewitalizacji, analizę możliwości dostosowania przestrzeni przemysłowych do nowych funkcji przy uzasadnionych i akceptowalnych kosztach renowacji czy konserwacji.²⁶

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² Affelt W., *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, [w:], Kurier Konserwatorski nr 5, 5-20, 2009.

²³ Ibidem

²⁴ Dudek Z. W., *Tożsamość graniczna a doświadczenie transkulturowe*, w: Psychologia kultury. Wydawnictwo Psychologii Kultury ENETEIA, Warszawa 2005, s. 214.

²⁵ Affelt W., *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, [w:], Kurier Konserwatorski nr 5, 5-20, 2009

²⁶ Ibidem.

Pozornie mogłoby się wydawać, że adaptacja obiektów przemysłowych ogranicza się do komercyjnych funkcji, najczęściej proponowanych przez deweloperów, takich jak centra handlowe, kompleksy rozrywkowe, lofty mieszkalne czy przestrzeń biurowa na wynajem. Jednak rzeczywiste potrzeby społeczne są znacznie szersze i obejmują liczne kluczowe obszary wsparcia społecznego, mieszkania interwencyjne, przestrzeń dla organizacji pozarządowych oraz lokalne centra integracji społecznej, rekreacji, edukacji i kultury.²⁷

W kontekście integracji społecznej, zabytek przemysłowy powinien odgrywać rolę symbolu lokalnej tożsamości, który wyróżnia wspólnotę i wzmacnia poczucie przynależności. Taka przestrzeń może nie tylko sprzyjać integracji mieszkańców, ale stanowić przestrzeń spotkań, wymiany doświadczeń, myśli tym samym tworząc miejsce wspólne, które stanie azylem dla lokalnej tożsamości i solidarności.

2.2.2 Dobór funkcji w kontekście zabytkowej, przemysłowej tkanki miejskiej

Kwestia adaptacji kompleksów przemysłowych na nowe funkcje użytkowe odpowiadające współczesnym realiom pociąga za sobą liczne trudności. Duże powierzchnie przeznaczone pod rewitalizację muszą zostać rozpatrywane nie tylko pod kątem wdrożenia nowych funkcji do poszczególnych obiektów ale kompleksowej rewitalizacji przestrzeni. Pod wieloma aspektami zróżnicowana zabudowa omawianych terenów skłania do indywidualnego doboru funkcji na drodze analiz i waloryzacji, która doprowadzi do wyłonienia tych o największej wartości. Obiekty wyłonione jako najwartościowsze powinny przyjąć jak najmniej inwazyjną funkcję.²⁸

Bardzo często jednak zamknięty charakter i wyseparowanie tych obszarów z tkanki miasta, prowadzi wręcz do ich niewidzialności, pomimo wysokich wartości, które niosą. Dopiero włączenia kompleksu do miejskiej tkanki i otwarcie dla lokalnych społeczności czy przyjezdnych pozwala na wykreowanie się szerszej świadomości na temat danej przestrzeni.

Przeznaczenie terenów przemysłowych na funkcje społecznie użyteczne oraz udostępnienie ich szerszemu gronu użytkowników stopniowo podnosi ich prestiż i znaczenie. Taki proces pozwala również na budowanie lub wzmacnianie społecznej świadomości o przemysłowej historii miejsca. Mieszkańcy nie tylko zaczynają dostrzegać znaczenie tego obszaru w kontekście historii, ale także zmieniają sposób postrzegania dawnych kompleksów przemysłowych.

Obiekty te, dawniej utożsamiane głównie z ciężką pracą i degradowaniem środowiska, stają się symbolami rozwoju i źródłem lokalnej dumy. Ich nowa odsłona często jest impulsem dla rozwoju turystyki. Co ważne, ponowne zagospodarowanie tych przestrzeni wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju, zachęcając do korzystania z już istniejących terenów przemysłowych zamiast zajmowania nowych obszarów pod zabudowę.²⁹

Historyczna wartość dawnych form kolejowych przemawia za tym, aby były one ogólnodostępne zarówno dla mieszkańców miasta, jak i dla przyjezdnych.³⁰

²⁷ Affelt W., Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości, [w:], Kurier Konserwatorski nr 5, 5-20, 2009.

²⁸ Adamska Z., *Kompleks przemysłowy z nową funkcją – szansa na przetrwanie dziedzictwa czy zatarcie jego wartości?* konferencja Wartość funkcji w obiektach zabytkowych, Wilanów 2014.

²⁹ Owerczuk A., Zmiana funkcji a zachowanie obiektów architektury, Politechnika Białostocka, s. 32-39.

³⁰ Borsia M., *Polityka przestrzenna w gospodarce regionalnej i lokalnej*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, red. Z. Strzelecki, PWN, Warszawa 2008.

Dobór nowych funkcji nowych funkcji dla adaptowanych budynków i terenów przemysłowych musi zostać dokonany przy zrównoważeniu aspektów ekonomiczno-środowiskowych z korzyściami społecznymi. Najczęściej takie obiekty przekształcane są w centra handlowe, lofty mieszkalne, przestrzenie biurowe, ponieważ te funkcje są zazwyczaj najbardziej opłacalne finansowo. Szczególnie w przypadku historycznych kompleksów, takich jak dawne tereny kolejowe, ich społeczny wymiar zdaje się jeszcze bardziej istotny. Dla takich obiektów ważne jest, aby pełniły rolę miejsc integracji społecznej i odpowiadały na lokalne potrzeby. Funkcje komercyjne mogą być jedynie dodatkiem, a głównym celem powinno być stworzenie przestrzeni dostępnej dla mieszkańców z naciskiem na przykład na centra kulturalne, rekreacyjne, edukacyjne, czy punkty spotkań lokalnych społeczności. Dzięki temu te wyjątkowe miejsca nie tylko zachowają swoje dziedzictwo, ale także staną się aktywnym elementem życia społecznego.

Przy adaptacji budynków związanych wcześniej z przemysłem należy pamiętać także o dziedzictwie techniki takim jak maszyny, urządzenia czy ciągi techniczne. W przypadku gdy zachowały się one na większą skalę zasadnym jest przekształcanie obiektu lub obiektów w muzeum, dzięki temu możliwe jest utrwalenie historii i związane z przeszłym profilem użytkowania.³¹

Zdarza się, że kompleksy przemysłowe, mimo utraty swojej pierwotnej funkcji, są nadal częściowo użytkowane przez lokalne społeczności. Następuje to czasem w sposób formalny, ale często nielegalny. Takie przestrzenie, mimo utraty pierwotnego przeznaczenia, stają się wtedy częścią życia codziennego, a ich użytkownicy rozwijają własne formy interakcji z tymi terenami. Podczas planowania nadania nowej funkcji takim obiektom, niezwykle ważne jest uwzględnienie tej zastanej sytuacji oraz danie jej przestrzeni do dalszego rozwoju. Tego typu użytkowanie, nawet niezgodne z prawem daje nam ogląd w jaki sposób społeczność chce użytkować przestrzeń. Często tego typu tereny przejmowane są przez lokalnych artystów, którzy doceniają ducha zapomnianej tkanki. Paternalistyczne podejście do wprowadzania nowych funkcji zwłaszcza gdy są one narzucone z góry, bez uwzględnienia lokalnych potrzeb ma dużą szansę na zakończenie się niepowodzeniem. Tego typu zmiany mogą zostać odrzucone przez społeczności, które już wypracowały swoje sposoby korzystania z tych przestrzeni. Zamiast narzucać gotowe rozwiązania, powinno się umożliwić choć w jakiejś części współtworzenie nowej wizji przez mieszkańców, co może prowadzić do bardziej trwałych i autentycznych zmian.

2.2.3 Tożsamość miejsca a rewitalizacja

Tożsamość miejsca stanowi kluczowy element w procesach rewitalizacyjnych, które mają na celu odnowienie zdegradowanych obszarów miast, w tym terenów przemysłowych. Przestrzeń publiczna jako codzienność mieszkańców kształtuje unikalny charakter miasta, a jego architektura odzwierciedla złożoność historii. Tożsamość miejsca ma związek jednak nie tylko z jego fizycznym wyglądem, ale też z jego społecznymi i kulturowymi aspektami. W kontekście i w skutek procesów globalizacji, która prowadzi do ujednolicania przestrzeni miejskich, istnieje ryzyko utraty wyjątkowości, a w rezultacie tożsamości. Współczesne procesy rewitalizacyjne powinny mieć na celu przywrócenie tej

³¹ Gasidło K., *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Architektura 37, Gliwice 1998.

specyficznej duszy miejsca, której nie można zastąpić nową, anonimową architekturą. Podejmowane działania z zakresu rewitalizacji muszą kłaść nacisk na związek z kontekstem miejsca choć wiele z nich często prowadzi do pewnego rodzaju banalizacji. Jak pisze Filip Springer w *Szarej Godzinie Czas na nową architekturę* opisując sytuację Gdańskiej Stoczni, staje się transformacyjnym pobojowiskiem. „To opowieść smutna, ale straszliwie typowa, pełno takich w Polsce. Upadek przemysłu, rozczarowanie ludzi, pustka, rynek, pieniądze, deweloperka... ile tego już było? Ile jeszcze można?”³² Dlatego nacisk powinien zostać położony już na sam proces i sposób rewitalizacji. Wspomniana banalizacja i uproszczenie to właśnie między innymi pominięcie tego co, W. Affelt nazywa *milieu* historii, czyli dowód aktywności człowieka, która spaja ludzi z miejscami i tworzy zależności.³³

Pojęcie „rewitalizacji” wywodzi się z łacińskiego „re-vita”, co oznacza „przywrócenie do życia”. Współczesna rewitalizacja nie ogranicza się jedynie do odnowy technicznej, ale obejmuje również promowanie nowych postaw społecznych, zmianę stereotypów, a w niektórych przypadkach odrodzenie regionalnej tożsamości. Z tego względu rewitalizacja staje się nie tylko procesem odnowy przestrzennej, ale także sposobem na wzmocnienie więzi społecznych i poczucia lokalnej identyfikacji.³⁴

W okresie PRL problematyka regionalizmu była marginalizowana. Wszelkie odstępstwa kulturowe traktowane były jako zjawiska niepożądane. To procesy ujednolicania społeczeństwa i kultury miały na celu zatarcie różnic, a lokalność była podporządkowana interesowi państwowemu. Po 1989 roku, w wyniku zmiany ustroju, zaczęły się aktywizować społeczności lokalne, a regionalizm zyskał na znaczeniu.³⁵ Zainteresowanie tożsamością lokalną i regionalną, jak podkreśla Wojciech Świątkiewicz, jest efektem protestu przeciwko anonimowości społeczeństwa masowego, a także chęci afirmacji indywidualności oraz naznaczenia swojej obecności w przestrzeni społecznej. Procesy rewitalizacji stały się więc sposobem na odzyskanie lokalnej tożsamości, w tym także poprzez przywrócenie historycznych i kulturowych walorów miejsc.³⁶

Globalizacja, której jedną z tendencji jest unifikacja, zmusza do poszukiwania nowych sposobów na ochronę lokalnych tożsamości. Zjawisko to, określane przez Zygmunta Baumana jako „glokalizacja”, odnosi się do współistnienia procesów globalizacji i lokalizacji. Z jednej strony mamy do czynienia z upowszechnianiem się jednolitych wzorców życia, z drugiej z dążeniem do ochrony i promocji lokalnych tradycji czy kultury. Rewitalizacja terenów poprzemysłowych w tym kontekście staje się aktem obrony przed erozją lokalnych tożsamości i sposobem na ponowne zakorzenienie miejsc w ich szerokim kontekście.³⁷

³² Springer F. *Szara godzina, czas na nową architekturę*, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2024.

³³ Affelt W., *Zaniechane lub nieznane mileu historii Stoczni Gdańskiej*, [w:] Historia Stoczni Gdańskiej, Red: K. Koch Gdańsk 2018, s. 567, <https://open.icm.edu.pl/items/a0d19509-ca93-4494-ba35-915b24d4d5bb> (dostęp: 11.02.2025).

³⁴ Grabowska B., *Rewitalizacja tożsamości regionalnej*. "Chowanna", tom 1, Uniwersytet Śląski, 2015, s.31-42.

³⁵ Ibidem.

³⁶ W. Świątkiewicz: *Region i regionalizm w perspektywie antropocentrycznego paradygmatu kultury*. W: Regionalizm polski u progu XXI wieku. Red. S. Bednarek et al. Ciechanów: KODRTK, 1994, s. 25.

³⁷ Bauman Z.: *Glokalizacja, czyli komu globalizacja, a komu lokalizacja*. „Studia Socjologiczne” 1997, nr 3.

Tożsamość miejsca może być wzmocniona poprzez odpowiedni wybór nowych funkcji, które nie tylko odpowiadają na współczesne potrzeby, ale także szanują historyczne i kulturowe dziedzictwo miejsca.

2.2.4 Przestrzeń-kultura-architektura czyli funkcja kultury w przestrzeni miejskiej

W powszechnym odbiorze termin 'kultura' często kojarzy się z wyszukanymi i wysokimi formami rozrywki, takimi jak opera czy teatr. Jak mówi Jan Sikora, architekt wnętrz i wykładowca ASP w Gdańsku, „(...) kulturę można zatem odnieść także do działań egalitarnych adresowanych do szerszych grup społecznych. Jednak łaciński rdzeń (*colere*) oznacza uprawiać czy pielęgnować. Jeśli spojrzymy na to pojęcie w sposób dosłowny, to kulturę można rozumieć jako „uprawianie i pielęgnowanie życia” a projektowanie kultury jako ‘uprawianie i pielęgnowanie przestrzeni do życia’”. Jak sugeruje dalej w swojej wypowiedzi rozważania należałoby zacząć dlatego od analizy sytuacji i stanu przestrzeni do życia.³⁸

Właśnie w toku obserwacji polskich miast nasuwa się fundamentalne pytanie dlaczego tak wiele obszarów pozostaje zaniedbanych i niewykorzystanych? Analizując przestrzeń miejską, dostrzec można zjawisko marginalizacji drobnego handlu na rzecz instytucji finansowych, co skutkuje degradacją tkanki miejskiej. Współczesne centra miast zdominowane są przez galerie handlowe, które niczym ekspansywne struktury przejmują przestrzeń publiczną.³⁹ Taki stan rzeczy znacząco odbiega od modelu harmonijnego rozwoju przestrzeni miejskiej oraz koncepcji jej świadomego kształtowania i pielęgnowania.

Jednym z istotnych problemów współczesnych polskich miast jest dezintegracja przestrzeni publicznej i jej podporządkowanie interesom komercyjnym. Procesy suburbanizacji, intensywnej urbanizacji oraz niekontrolowanej prywatyzacji gruntów miejskich prowadzą do powstawania obszarów pozbawionych funkcji społecznych i rekreacyjnych. Według badań przeprowadzonych przez Instytut Rozwoju Miast i Regionów, w wielu polskich miastach można dostrzec deficyt jakościowej przestrzeni publicznej, co negatywnie wpływa na jakość życia mieszkańców oraz ich relacje społeczne.⁴⁰

Wielu polskim miastom brakuje infrastruktury przyjaznej pieszym – przestrzeń wizualna zostaje zdominowana przez nadmiar reklam, a natężenie hałasu generowanego przez ruch samochodowy stanowi istotne obciążenie sensoryczne. W licznych lokalizacjach zauważalny jest brak ładu przestrzennego, niespójność architektoniczna oraz nadmiar chaotycznych bodźców wizualnych. Jak podkreśla urbanista Jan Gehl, dobrze zaprojektowana przestrzeń publiczna sprzyja interakcjom społecznym i budowaniu więzi międzyludzkich, natomiast chaotyczne i zaniedbane przestrzenie prowadzą do alienacji społecznej oraz osłabienia tożsamości lokalnej.⁴¹

Dodatkowym problemem jest brak spójnej polityki planowania przestrzennego oraz niska jakość zarządzania miejskimi terenami. Wiele samorządów nie posiada kompleksowych strategii

³⁸ Sikora J., *Architektura Przestrzeni Kulturowych*, w: Builder 02.2017

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Instytut Rozwoju Miast i Regionów. *Rynki, place i deptaki – jakość inwestycji w przestrzeni publicznej po 2015 roku*. 2023, <https://irmir.pl> [dostęp: 29.02.2025]

⁴¹ Gehl, J. *Miasta dla ludzi*. RAM, 2014.

zagospodarowania przestrzeni publicznych, co skutkuje ich stopniową degradacją. Raport Najwyższej Izby Kontroli wykazał, że w ponad 60% polskich miast występują nieprawidłowości w zakresie planowania przestrzennego, a brak odpowiednich regulacji prawnych prowadzi do nadmiernej presji inwestycyjnej kosztem zieleni miejskiej oraz przestrzeni rekreacyjnych.⁴²

Brak spójnej polityki planowania przestrzennego i nieodpowiednie zarządzanie miejskimi terenami nie tylko przyczyniają się do chaosu urbanistycznego, ale również wpływają na jakość życia społecznego i kulturalnego. Przestrzeń miejska jest bowiem nie tylko strukturą funkcjonalną, ale także nośnikiem kultury i tożsamości zbiorowej. Jak zauważa Richard Sennett, „przestrzeń publiczna kształtuje relacje międzyludzkie i wpływa na sposób, w jaki społeczeństwo funkcjonuje.”⁴³

Tutaj warto również zwrócić uwagę na koncepcję „miasta jako teatru życia społecznego” Ervinga Goffmana, według której przestrzeń miejska ma być sceną, a mieszkańcy aktorami.⁴⁴ Jeśli przestrzeń nie sprzyja interakcjom, jej użytkownicy tracą możliwość aktywnego uczestnictwa w kulturze miasta. Warto więc dążyć do projektowania miejsc, które umożliwiają mieszkańcom nie tylko codzienną funkcjonalność, ale także rozwój duchowy i artystyczny. Dlatego odpowiedzialność za przestrzeń miejską nie powinna spoczywać wyłącznie na urbanistach czy architektach, ale również na instytucjach kultury i lokalnych społecznościach. Poprzez świadome kształtowanie przestrzeni możemy wpłynąć na jakość kultury miejskiej i tworzyć miasta, które będą miejscami spotkań i tworzenia nowych idei.

W obliczu globalizacji i postępującej uniformizacji przestrzeni miejskich, szczególnie istotne staje się podtrzymywanie lokalnej tożsamości. Konieczne jest także tworzenie elastycznych przestrzeni, które mogą dostosowywać się do zmieniających się potrzeb społecznych, umożliwiając ich wielofunkcyjność i integracyjność.

Współczesne wyzwania urbanistyczne wymagają podejścia, które łączy aspekty architektoniczne, kulturowe i społeczne. Miasto nie powinno być traktowane jako zbiór osobnych, niezależnych elementów, lecz jako spójna struktura, której wspólne przestrzenie kulturowe odgrywają kluczową rolę w budowaniu jakości życia mieszkańców.

2.2.5 Miejsca wspólne - kwestia partycypacji i aktywizacji społeczeństwa

Dziś często centra miast, zamiast pełnić funkcję miejsc spotkań, debat i wydarzeń kulturalnych, są zawłaszczane przez komercjalizację i chaotyczną zabudowę. W efekcie dochodzi do degradacji przestrzeni publicznej jako miejsca wymiany myśli, interakcji międzyludzkich oraz innych doświadczeń, chociażby estetycznych.

Architektura może jednak pełnić rolę integracyjną i wspierać rozwój kultury miejskiej. Dobrze zaprojektowane place, parki i przestrzenie rekreacyjne stają się naturalnymi ośrodkami aktywności społecznej czy artystycznej. Tworzenie miejsc wspólnych stanowi istotny element budowania zintegrowanych społeczności. Kluczowe znaczenie ma tutaj partycypacja, gdyż zamiast narzucania gotowych rozwiązań, społeczność ma możliwość współtworzenia miejsca, dzięki czemu stanie się ono

⁴² Najwyższa Izba Kontroli, *Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne w Polsce na przykładzie wybranych miast*. (2022). <https://www.nik.gov.pl> (dostęp: 29.02.2025)

⁴³ Sennett R. *Building and Dwelling. Ethics for the City*, Peguin, 2018

⁴⁴ Goffman, E. *The Presentation of Self in Everyday Life*. Anchor Books, 1959

rzeczywiście użyteczne i odpowiadające na realne potrzeby lokalne. Na to właśnie wskazuje Małopolski Instytut Kultury w opracowaniu 'Lokalne centrum kultury. Zrób to z innymi', podkreślając, że skuteczność takich miejsc zależy od wyważenia między wizją organizatorów a otwartością na oddolne inicjatywy społeczności.⁴⁵ Brak tej równowagi może prowadzić do skrajnych sytuacji. Z jednej strony centrum może stać się instytucją funkcjonującą wyłącznie według wizji deweloperów i inwestorów, z drugiej miejscem chaotycznym i pozbawionym kierunku rozwoju.

Autentyczna partycypacja nie może ograniczać się jedynie do formalnych konsultacji społecznych czy informowania mieszkańców o podjętych decyzjach. Konieczne jest aktywne włączanie społeczności w proces współdecydowania. Przekłada się to na większą identyfikację z miejscem, poczucie współodpowiedzialności i faktyczne zaangażowanie.

Jednocześnie, warto pamiętać, że nie każda społeczność ma identyczne potrzeby. Lokalne miejsca spotkań dla społeczności powinny uwzględniać specyfikę danej grupy, dostosowując programy i przestrzeń do jej oczekiwań. Brak elastyczności w tym zakresie może prowadzić do sytuacji, w której miejsce to stanie się jedynie pustą instytucją, a nie żywym centrum aktywności.

Włączenie mieszkańców w proces zarządzania i rozwijania lokalnych centrów kultury ma także szerszy wymiar, uczy chociażby współodpowiedzialności za przestrzeń wspólną.⁴⁶ W praktyce oznacza to, że im bardziej społeczność uczestniczy w kształtowaniu takich miejsc, tym bardziej odpowiadają one jej faktycznym potrzebom, a nie abstrakcyjnym wizjom urbanistów czy władz miejskich.

⁴⁵ Opracowanie *Lokalne centrum kultury. Zrób to z innymi*, pod. Red. Lenar P., https://mik.krakow.pl/wp-content/uploads/Lokalne-centrum-kultury_opracowanie.pdf, Kraków 2013 [dostęp: 29.02.2025]

⁴⁶ Sadowska, B., Szaja, M., & Włodarek, J. *Partycypacja społeczna wehikułem rozwoju lokalnego*. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2019.

2.2.6 Przykłady rewitalizacji terenów pokolejowych

W Polsce ponowne zagospodarowanie terenów pokolejowych najczęściej odnosi się do adaptacji opuszczonych dworców kolejowych, podczas gdy większe kompleksy pokolejowe wciąż pozostają niewykorzystane i ulegają stopniowej degradacji, a często znikają całkowicie. W przeciwieństwie do tego, w Europie i na świecie można znaleźć liczne przykłady udanych projektów, w których dawne obszary kolejowe zostały przekształcone na przykład w tętniące życiem centra kulturalne, przestrzenie rekreacyjne czy publiczne.

Adaptacja tego typu obiektów wymaga przemyślanej strategii, łączącej ochronę dziedzictwa kolejowego z nowymi funkcjami odpowiadającymi na współczesne potrzeby mieszkańców. Sukces takich przedsięwzięć często wynika z kompleksowego podejścia.

W niniejszym rozdziale przedstawione zostaną studia przypadków ukazujące różne modele ponownego zagospodarowania terenów pokolejowych. Analiza tych przykładów pozwoli dostrzec, jakie czynniki wpływają na powodzenie rewitalizacji oraz jak można efektywnie przekształcać dawne infrastruktury kolejowe w wartościowe przestrzenie miejskie.

Wiele z nich prezentuje różnorakie podejścia, lecz w każdym przypadku nacisk postawiony jest na polepszenie komfortu życia lokalnych społeczności. Czy to poprzez lepsze skomunikowanie miejsca z resztą miasta, zazielenienie przestrzeni, ciekawą ofertę kulturalną-usługową. Wszystkie przedstawione projekty charakteryzują się tętniącymi życiem przestrzeniami.

Hopetown - Wielka Brytania



Rys.1 Hopetown <https://www.spacearchitects.co.uk/news/hopetown-a-welcome-destination-space-architects-sneak-preview>



Rys.2 Hopetown <https://www.spacearchitects.co.uk/news/hopetown-a-welcome-destination-space-architects-sneak-preview>



Rys.3 Schwarzplan w skali 1:1000, Darlington. Opracowanie własne

Hopetown to nowa przestrzeń publiczna w Darlington, powstała na 3-hektarowym terenie przynależnym do historycznej infrastruktury kolejowej. To miejsce ma szczególne znaczenie w historii kolejnictwa, ponieważ Darlington było jednym z kluczowych ośrodków w rozwoju brytyjskiej kolei. Właśnie tutaj, na początku XIX wieku, zainaugurowano działalność jednej z pierwszych na świecie linii kolejowych, Stockton & Darlington Railway, która rozpoczęła rewolucję transportową w 1825 roku.

Obszar Hopetown przez dziesięciolecia pełnił funkcję zaplecza technicznego i logistycznego, obsługując ruch kolejowy i przewóz towarów. W jego skład wchodziły liczne magazyny, warsztaty oraz bocznice, które z czasem straciły swoje pierwotne znaczenie. W XX wieku, wraz ze zmianami w strukturze transportu, miejsce to stopniowo popadało w zapomnienie. Dopiero w XXI wieku pojawiła się koncepcja jego rewitalizacji, aby zachować dziedzictwo kolei i jednocześnie stworzyć nowoczesną przestrzeń kultury, edukacji i rekreacji. Projekt rewitalizacji, opracowany przez SPACE Architects, koncentruje się na odnowie zabytkowych budynków oraz wprowadzeniu nowoczesnych elementów, które zwiększają funkcjonalność i dostępność obszaru. Jednym z kluczowych obiektów w Hopetown jest odrestaurowany Goods Shed z 1833 roku, wpisany na listę zabytków. Dawniej pełnił on funkcję magazynu towarowego dla jednej z najstarszych linii kolejowych w Wielkiej Brytanii. Po starannej renowacji budynek zyskał nowe przeznaczenie, obecnie mieści się tam centrum wystawiennicze, kawiarnia i sklep, przestrzeń pod różnego rodzaju wydarzenia czy pop-upy, a także interaktywne ekspozycje prezentujące historię kolei.⁴⁷ Nowo powstałym elementem projektu, który znacząco wpłynął na funkcjonalność przestrzeni, jest łącznik nad torami, zapewniający wygodne połączenie pomiędzy różnymi częściami Hopetown. Konstrukcja ta nie tylko ułatwia przemieszczanie się pieszych, ale także może pełnić funkcję widokowego tarasu, skąd można obserwować zabytkowe budynki i historyczne trasy kolejowe.

Hopetown to dobry przykład, jak dawne tereny pokolejowe mogą zostać przekształcone w tętniące życiem centra kultury i rekreacji. Projekt bez wątpienia został stworzony przy poszanowaniu dziedzictwa oraz z nakierowaniem na społeczność i jej potrzeby.

⁴⁷ <https://www.spacearchitects.co.uk/news/hopetown-a-welcome-destination-space-architects-sneak-preview> [dostęp: 26.02.2025]

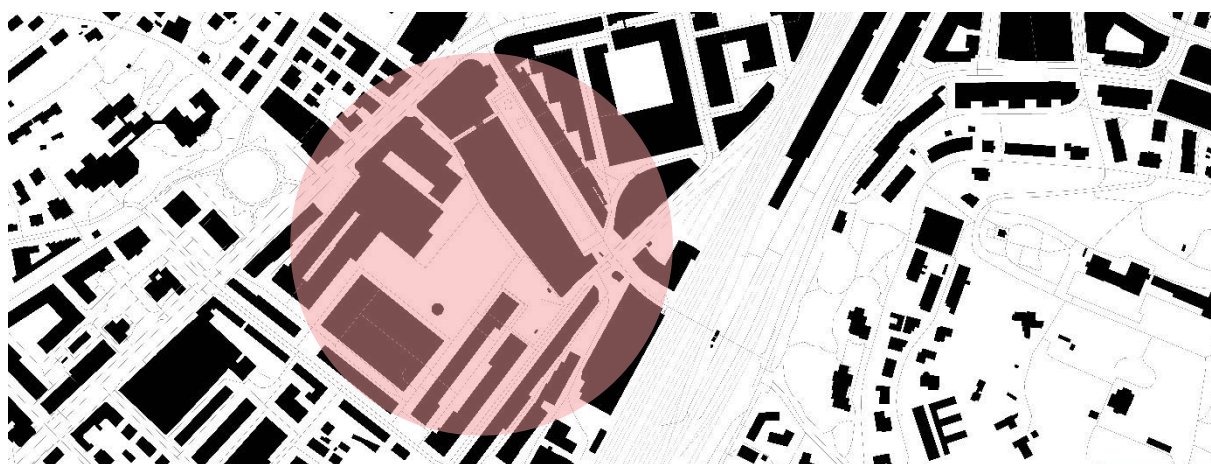
Lagerplatz - Winterthur



Rys.4 Lagerplatz <https://www.swiss-architects.com/de/architecture-news/bau-der-woche/k118-eine-pionierleistung-fur-das-zirkulare-bauen>



Rys.5 Forum Architektur <https://www.uandme.ch/startseite/referenzen-2/italomodern/>



Rys.6 Schwarzplan w skali 1:1000, Winterthur. Opracowanie własne

Lagerplatz w Winterthur to przykład udanej rewitalizacji terenu przemysłowego, bezpośrednio przylegającego do infrastruktury kolejowej. Część tego obszaru pełniła dawniej funkcje magazynowe i przeładunkowe związane z koleją, a dziś została przekształcona w dynamiczną, wielofunkcyjną przestrzeń miejską, która harmonijnie łączy funkcje mieszkalne, kulturalne i biznesowe. Plan zagospodarowania Lagerplatz o powierzchni pięćdziesięciu tysięcy metrów kwadratowych, był opracowywany przez dwanaście lat i zakładał ponowne wykorzystanie wszystkich budynków zastałych na jego terenie. To pozwoliło na stworzenie spójnej koncepcji urbanistycznej opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju. Wokół Lagerplatz znajduje się szereg instytucji i przestrzeni publicznych, które ożywiają to miejsce i czynią je jednym z najciekawszych punktów na mapie Winterthur. W pobliżu działają hostele, restauracje, sklepy oraz Technopark, przestrzeń wspierająca rozwój innowacyjnych przedsiębiorstw. Znajduje się tu także Forum Architektur Winterthur czyli centrum poświęcone zagadnieniom architektury i urbanistyki, które organizuje wystawy, wykłady i spotkania branżowe. Jednym z najbardziej innowacyjnych projektów zrealizowanych na tym terenie jest budynek K.118, zaprojektowany przez Baubüro in situ. Jego unikalność polega na wykorzystaniu niemal wyłącznie materiałów z odzysku, co czyni go pionierskim przykładem gospodarki cyrkularnej w budownictwie.

W budynku mieszczą się przestrzenie warsztatowe, biura oraz miejsca spotkań, a jego konstrukcja ukazuje, jak w praktyce można wdrażać zasady zrównoważonego rozwoju. Dzięki starannemu doborowi materiałów i minimalizacji nowych zasobów, emisja CO₂ związana z budową została ograniczona o 60% w porównaniu do standardowych metod budowlanych.⁴⁸

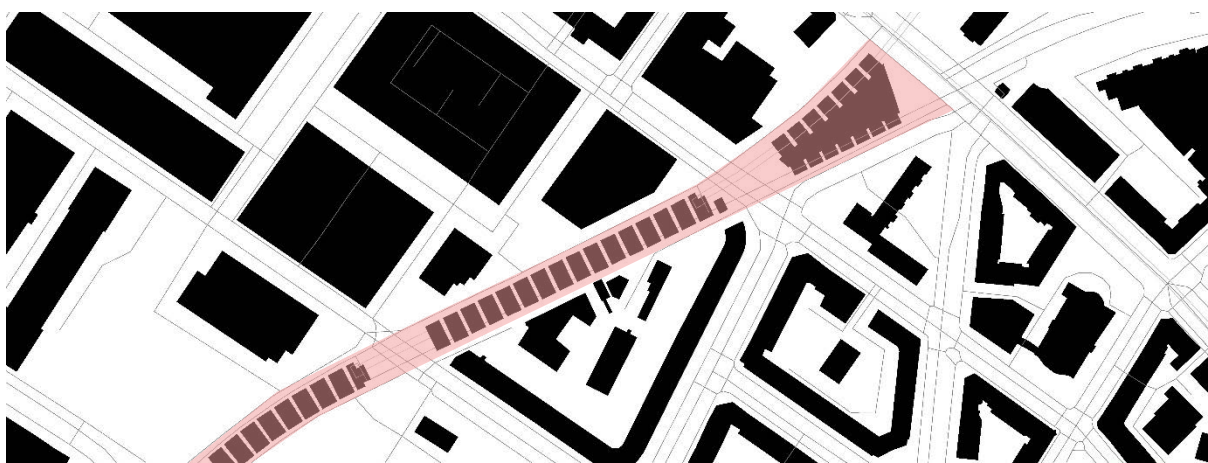
Im Viadukt – Zurych



Rys.7 Im Viadukt [https://www.baunetzwissen.de
/imgs/1/8/3/7/0/9/7/5_Umnutzung_Viaduktboegen_EM2N_-_Roger_Frei-e7c8d23ba3126d62.jpg](https://www.baunetzwissen.de/imgs/1/8/3/7/0/9/7/5_Umnutzung_Viaduktboegen_EM2N_-_Roger_Frei-e7c8d23ba3126d62.jpg)



Rys.8 Im Viadukt [https://www.baunetzwissen.de
/imgs/1/8/3/7/0/9/7/1_Umnutzung_Viaduktboegen_EM2N_-_Roger_Frei_1-7e820f3beaab247d.jpg](https://www.baunetzwissen.de/imgs/1/8/3/7/0/9/7/1_Umnutzung_Viaduktboegen_EM2N_-_Roger_Frei_1-7e820f3beaab247d.jpg)



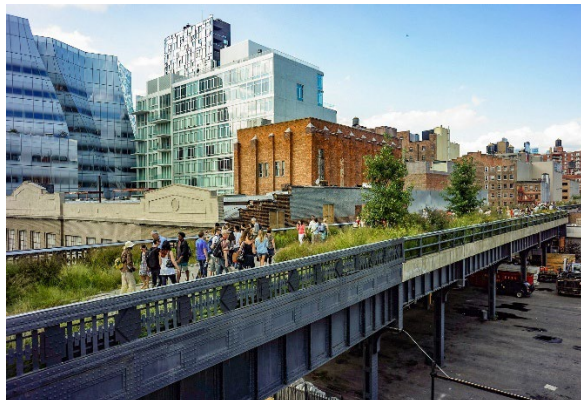
Rys.9 Schwarzplan w skali 1:1000, Zurych. Opracowanie własne

Im Viadukt w Zurychu to przykład udanej adaptacji zabytkowego wiaduktu kolejowego na nowoczesną przestrzeń miejską, integrującą funkcje kulturalne, handlowe i rekreacyjne. Projekt, zrealizowany przez pracownię architektoniczną EM2N w 2010 roku, przekształcił XIX-wieczny wiadukt w tętniącą życiem oś miejską, zachowując przy tym jego historyczny charakter. Pod 36 łukami wiaduktu powstały różnorodne przestrzenie, takie jak butiki, pracownie artystyczne, restauracje oraz hala targowa oferująca lokalne produkty. Charakterystyczne cyklopowe mury wiaduktu stały się centralnym elementem atmosfery tego

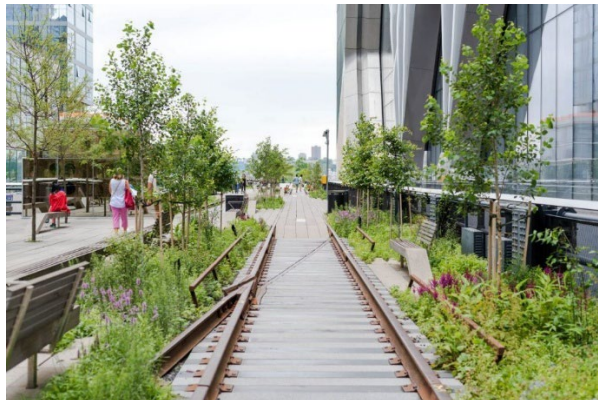
⁴⁸ Buser B, Sikorski M., *Międzynarodówka ponownego użytku i złoty proszek*, w: *Autoportret 83, Ścieżki Materiałów*, 2023.

miejsca, a nowe konstrukcje zostały zaprojektowane w sposób minimalistyczny, aby podkreślić istniejącą strukturę. Przekształcenie wiaduktu w liniowy park kultury, pracy i wypoczynku przyczyniło się do ożywienia otaczających przestrzeni miejskich, przekształcając dawną barierę przestrzenną w element łączący różne części miasta. Ta realizacja to świetny przykład jak przekształcony zabytkowy element infrastruktury stał się integralną częścią miasta.⁴⁹

The High Line – Nowy Jork



Rys.10 The High Line https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line



Rys.11 The High Line [https://www.takewalks.com/blog/the-high](https://www.takewalks.com/blog/the-high-line)
-line zdjęcie: Elizabeth Villalta



Rys.12 Schwarzplan w skali 1:5000, Nowy Jork. Opracowanie własne

High Line to unikalny park linowy, który powstał na starym odcinku kolejki towarowej w Nowym Jorku. Zlokalizowany na zachodnim Manhattanie, rozciąga się na długości około 2,3 km i stanowi jeden z najbardziej innowacyjnych i znanych projektów urbanistycznych XXI wieku. Projekt High Line ma swoje korzenie w XIX wieku, kiedy to w 1934 roku zbudowano linie kolejowe podniesione nad poziomem ziemi, aby uniknąć zderzeń z rosnącym ruchem drogowym w zatłoczonym centrum Nowego Jorku. Kolej ta, znana jako "West Side Line", była wykorzystywana przez dekady do transportu towarów, w tym

⁴⁹ <https://www.em2n.ch/en/work/refurbishment-viaduct-arches.html?img=1> [dostęp: 26.02.2025]

mięsa, czekolady i innych produktów, jednak z biegiem lat stopniowo straciła na znaczeniu. W latach 80. XX wieku została zamknięta, a część torów zaczęła popadać w ruinę. W 1999 roku grupa aktywistów, w tym Joshua David i Robert Hammond, postanowiła przywrócić te zapomniane tereny do życia, proponując przekształcenie ich w park. Ich inicjatywa spotkała się z szerokim poparciem, co zaowocowało powstaniem jednego z najbardziej spektakularnych projektów rewitalizacyjnych w historii Nowego Jorku. Projekt High Line jest dziełem architektów Jamesa Cornera, Elizabeth Diller oraz Ricarda Scofidio, którzy opracowali koncepcję przekształcenia zdegradowanej przestrzeni w publiczny park. Zdecydowali się zachować niektóre oryginalne elementy torowiska, wpleciono je w krajobraz, tworząc unikalne połączenie natury i industrialnej estetyki. Park jest pełen roślinności, w tym dzikich kwiatów, krzewów i drzew, które zmieniają się w zależności od pory roku. Dodatkowo, na trasie parku znajdują się liczne ławeczki, tarasy widokowe, ścieżki do spacerów oraz przestrzenie do wystaw artystycznych i wydarzeń kulturalnych. High Line jest podzielony na trzy etapy. Pierwszy, otwarty w 2009 roku, obejmował odcinek od Gansevoort Street do 20. ulicy, a w kolejnych latach park został stopniowo wydłużany. Trzeci etap, zakończony w 2014 roku, zapewnił pełną długość parku. High Line to nie tylko przestrzeń do wypoczynku, ale również przykład skutecznej rewitalizacji miasta. Jego obecność zrewitalizowała całe okolice, przyciągając turystów oraz inwestycje. Wokół parku zaczęły powstawać nowe restauracje, sklepy, hotele i apartamentowce, co znacząco wpłynęło na wzrost wartości nieruchomości w tej części Nowego Jorku. Dzięki temu High Line stał się symbolem zrównoważonego rozwoju miejskiego, integrując naturę z miejskim życiem. Dodatkowo, projekt ma również duże znaczenie pod względem społecznym i kulturowym, ponieważ oferuje mieszkańcom Nowego Jorku przestrzeń do odpoczynku, integracji oraz uczestniczenia w wydarzeniach artystycznych i kulturalnych.⁵⁰

⁵⁰ www.thehighline.org [dostęp: 26.02.2015]

Spoorzone – Tilburg



Rys.13 Foodhall w lokomotywni

<https://013straatjes.nl/tilburg/eten-en-drinken/spoorzone/gourmet-market/>



Rys.14 Biblioteka w byłym hangarze lokomotyw

<https://tenhaken.nl/project/transformatie-lochal-tilburg/>



Rys.15 Schwarzplan w skali 1:1000, Tilburg. Opracowanie własne

Spoorzone Tilburg to ambitny projekt rewitalizacji dawnych terenów kolejowych w centrum jednego z południowych miast Holandii, który przekształcił historyczne zakłady naprawy pociągów w nowoczesną, wielofunkcyjną przestrzeń miejską. Dzięki temu obszar, który przez ponad 150. lat służył jako centrum kolejowe, zyskał nowe życie jako innowacyjne i kreatywne centrum miasta. Przez dziesięciolecia tereny Spoorzone pełniły kluczową rolę w infrastrukturze kolejowej. Znajdowały się tu warsztaty naprawcze, magazyny oraz infrastruktura kolejowa, które stopniowo traciły na znaczeniu wraz z rozwojem nowoczesnych technologii transportu. Władze Tilburga postanowiły jednak nie burzyć historycznych budynków, lecz wykorzystać ich unikalny charakter do stworzenia przestrzeni, łączącej funkcje edukacyjne, kulturalne i biznesowe. Jednym z kluczowych elementów rewitalizacji było przekształcenie Lochal czyli dawnej hali remontowej pociągów w nowoczesne centrum kulturalne i edukacyjne. Mieści się tam biblioteka, przestrzeń coworkingowa, sale konferencyjne oraz miejsca do organizowania wydarzeń. Zachowano industrialny charakter budynku, łącząc surowe materiały, takie jak stal i beton, z nowoczesnym designem i otwartymi przestrzeniami pełnymi światła. W ramach transformacji dawna lokomotywnia została przekształcona w market gourmet, który oferuje szeroki wybór wysokiej jakości jedzenia i produktów spożywczych. Jest to miejsce, gdzie mieszkańcy i turyści

mogą spróbować lokalnych specjałów, a także międzynarodowej kuchni w industrialnym, autentycznym otoczeniu. Spoorzone stało się centrum kreatywności i innowacji, przyciągając startupy, przedsiębiorców oraz artystów. Oprócz biblioteki i foodhallu, w dzielnicy powstały nowe biura, restauracje oraz przestrzeń dla sztuki i kultury. Dodatkowo, rewitalizacja zakładała stworzenie przyjaznej dla pieszych przestrzeni publicznej z zielonymi terenami, co sprzyja interakcjom społecznym i poprawia jakość życia mieszkańców. Projekt Spoorzone jest przykładem udanej rewitalizacji terenów poprzemysłowych, który łączy szacunek dla dziedzictwa historycznego z nowoczesnymi rozwiązaniami urbanistycznymi. Dzięki temu Tilburg nie tylko zyskał nową, dynamiczną przestrzeń, ale również przyciągnął inwestorów i turystów, umacniając swoją pozycję jako nowoczesne miasto z bogatą historią.⁵¹

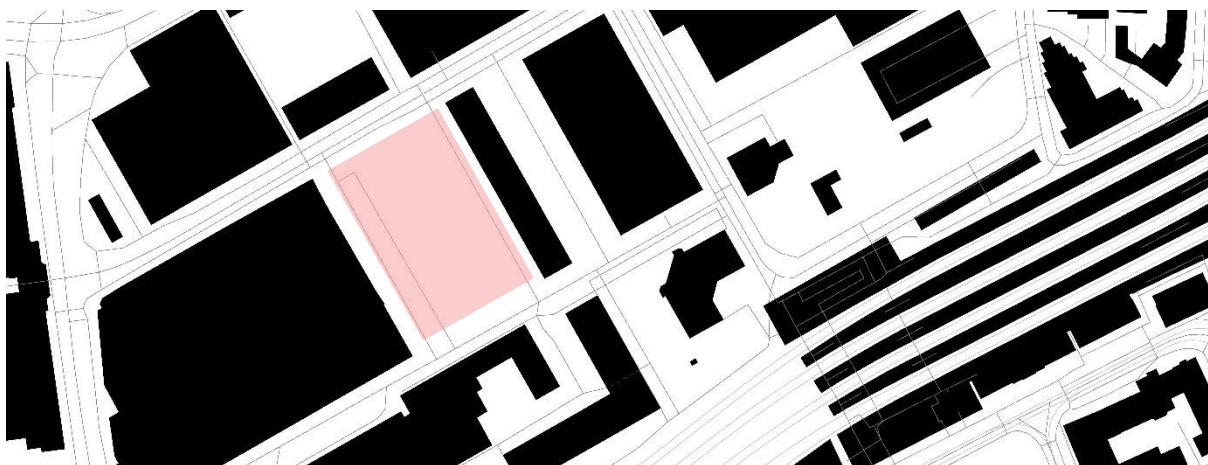
MFO Park – Zurych



Rys.16 MFO Park <https://www.archdaily.com/980008/paul-clemence-captures-burckhardt-and-partners-zurichs-mfo-park-in-bloom>



Rys.17 MFO Park <https://www.discovergermany.com/burckhardt-architecture-and-innovation/>



Rys.18 Schwarzplan w skali 1:1000, Zurych. Opracowanie własne

Realizacja parku MFO mieści się na pofabrycznych terenach bezpośrednio przyległych do kolei. Obrys parku wyznaczony został na podstawie byłej fabryki maszyn działającej w dzielnicy Oerlikon. Zamiast

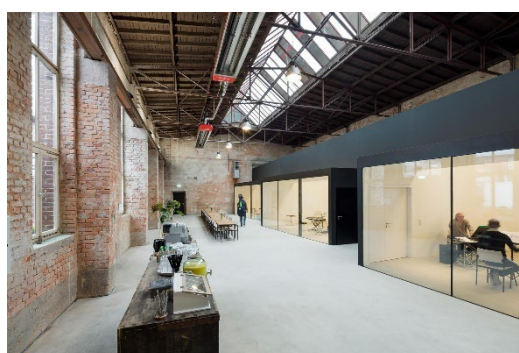
⁵¹ <https://tenhaken.nl/project/transformatie-lochal-tilburg/> [dostęp: 26.02.2025]

tradycyjnego parku postanowiono stworzyć nowatorską, wertykalną strukturę zieleni, nawiązującą do industrialnej przeszłości miejsca. Projekt opracowany przez Burckhardt+Partner oraz Raderschall Landschaftsarchitektur przyjął formę ogromnej stalowej konstrukcji pokrytej roślinnością. Przypominający industrialną halę park oferuje wielopoziomowe przestrzenie rekreacyjne, tarasy widokowe i zielone ściany, które zmieniają się wraz z porami roku. Dzięki inteligentnemu wykorzystaniu przestrzeni, MFO Park integruje elementy ekologiczne z funkcjonalnością, promując zrównoważone rozwiązania urbanistyczne. Wprowadzenie zieleni do byłej strefy przemysłowej nie tylko podniosło jakość życia w dzielnicy, ale także stworzyło nowy model projektowania parków w gęsto zabudowanych obszarach miejskich. Bujnie porośnięta roślinnością stalowa konstrukcja stanowi wysokiej jakości przestrzeń publiczną, gdzie oprócz chwili odpoczynku można wziąć udział także w wydarzeniach takich jak projekcje filmów.⁵²

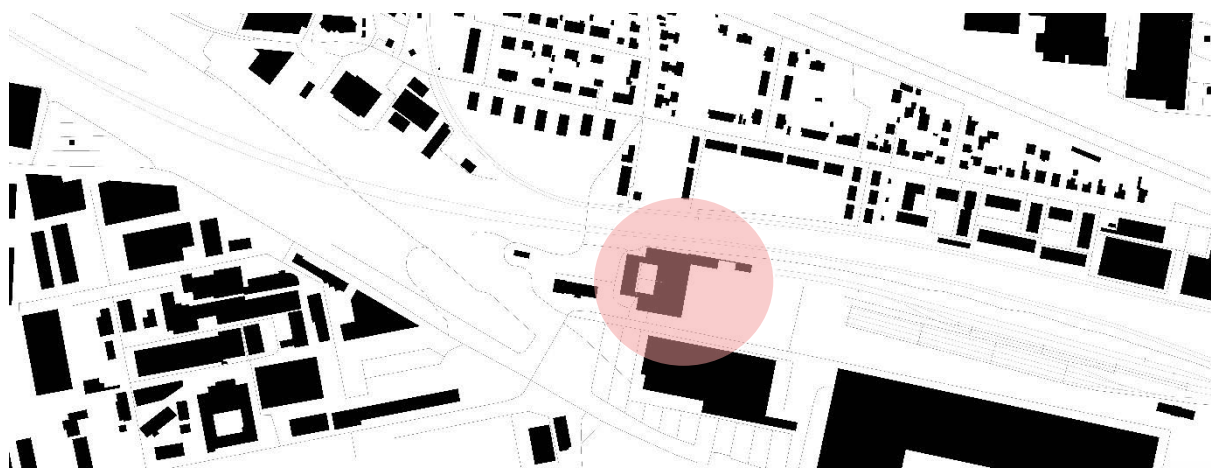
Betriebswerk – Heidelberg



Rys.19 Betriebswerk <https://www.iz.de/projekte/news/-auftakt-fuer-den-neuen-auftritt-des-betriebswerks-160311>



Rys.20 Betriebswerk
<https://www.tankturm.de/betriebswerk>



Rys.21 Schwarzplan w skali 1:1000, Heidelberg. Opracowanie własne

Betriebswerk w Heidelberg to przykład rewitalizacji dawnego kompleksu kolejowego, który zyskał nowe życie nie tylko jako przestrzeń kulturalna i eventowa, jak można przeczytać na stronie

⁵² <https://www.discovergermany.com/burckhardt-architecture-and-innovation/> [dostęp: 27.02.2025]

architektów odpowiedzialnych za realizację, powstała przestrzeń to połączenie: biura, przestrzeni coworkingowej, salonu wystawowego, produkcji, specjalistycznego handlu detalicznego, warsztatów, żłobka, sal konferencyjnych, wystaw i konferencji. Celem jest doświadczanie i praktykowanie kultury poprzez sztukę, literaturę, sztuki wizualne w ich różnych formach i gatunkach. Restauracja w centrum stanowi punkt spotkań i serce dzielnicy. Dom gościnny z 50 jednostkami mieszkalnymi oferuje atrakcyjne możliwości najemcom, pracownikom i gościom. Dzięki różnorodności zastosowań miejsce staje się ważnym punktem strukturalnym i atrakcyjnym celem podróży dla Bahnstadt i okolicznych dzielnic. Nowa przestrzeń dawnego kompleksu warsztatowego kolei łączy industrialny charakter z nowoczesnymi funkcjami, stając się jednym z najciekawszych miejsc spotkań i wydarzeń w Heidelbergu. Przestrzeń w głównym obiekcie nastawiona jest na wydarzenia muzyczne. Biuro architektoniczne AAG Architekten przewidziało dużą część wnętrza pod kubiki, które zgrabnie wpisane w przestrzeń nie zaburzają jej struktury ani charakteru. W nich odbywają się przykładowo lekcje muzyki lub różnego rodzaju spotkania.⁵³ Ta multifunkcyjna przestrzeń W budynkach zachowano oryginalne elementy architektoniczne, takie jak stalowe konstrukcje i ceglane detale, nie odzierając miejsca z wyjątkowego, industrialnego klimatu.

Roundhouse – Londyn



Rys.22 Roundhouse

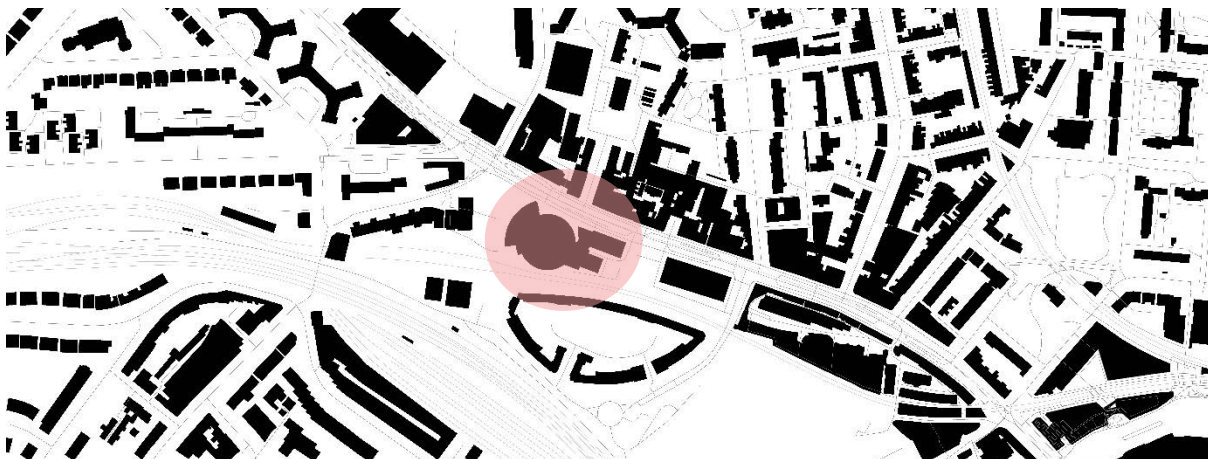
[https://en.wikipedia.org/wiki/Roundhouse_\(venue\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Roundhouse_(venue))



Rys.23 Roundhouse

<https://www.mcaslan.co.uk/work/roundhouse>

⁵³ <https://www.tankturm.de/betriebswerk> [dostęp: 27.02.2025]



Rys.24 Schwarzplan w skali 1:1000, Londyn. Opracowanie własne

Zabytkowa parowozownia z 1846 roku, zaprojektowana przez Roberta Dockraya i Roberta Stephensona, jest zabytkiem o wyjątkowym znaczeniu. W drugiej połowie XX wieku popadła w ruinę, wcześniej pełniąc funkcję magazynu ginu, a w latach 60. i 70. stała się znanym miejscem występów progresywnych muzyków, awangardowych artystów oraz eksperymentalnego teatru. Zgodnie z funkcją, którą obiekt przybrał w naturalny sposób zespół projektowy kierowany przez pracownię John McAslan + Partners przeprowadził kompleksową renowację, przywracając oryginalną strukturę budynku i adaptując jego centralną część na nowoczesną, wielofunkcyjną salę widowiskową. Powstały także sale prób dla młodych artystów z lokalnej społeczności oraz nowa, otaczająca budynek rozbudowa.⁵⁴ W ramach prac dodano siedem warstw dźwiękoszczelnych na dachu, przywrócono oszklone świetliki dachowe oraz dobudowano nową część New Wing, wykonaną ze stali i szkła. Nowe skrzydło, otaczające północną stronę budynku, mieści kasę biletową, bar, kawiarnię, foyer pełniące funkcję galerii sztuki oraz biura.⁵⁵

Nagrodzony wieloma wyróżnieniami projekt sprawił, że po ponownym otwarciu w 2006 roku Roundhouse stał się jednym z najważniejszych centrów sztuki performatywnej w Londynie, przyciągając od tego czasu miliony widzów.

⁵⁴ <https://www.mcaslan.co.uk/work/roundhouse> [dostęp: 27.02.2025]

⁵⁵ [https://en.wikipedia.org/wiki/Roundhouse_\(venue\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Roundhouse_(venue)) [dostęp: 27.02.2025]

3. Kompleks Parowozowni w Gnieźnie - analizy

3.1 Historia kolei w Gnieźnie na tle rozwoju kolei w Europie

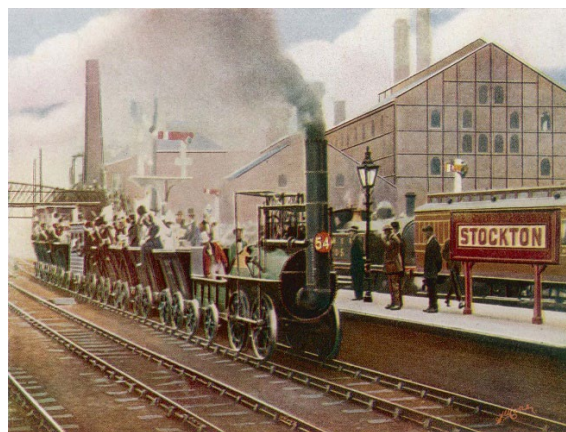
XIX wiek był okresem intensywnego rozwoju nowoczesnej infrastruktury kolejowej. Pierwsza linia kolejowa powstała w 1825 roku w Anglii i łączyła miasta Stockton i Darlington.

Rozwój kolei znacząco wpłynął na gospodarkę wielu państw, usprawniając transport towarów i ludzi oraz zwiększając przepustowość między strategicznymi miastami. Niejednokrotnie kolej stawała się również czynnikiem czynnikiem miastotwórczym.⁵⁶



Rys.25, Cyrk parowy Trevithick'a, 1808 rok

https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Plik:Trevithick's_steam_circus.jpg#file



Rys.26, pierwsza linia kolejowa w Anglii

<https://www.britannica.com/topic/Stockton-and-Darlington-Railway>,

Dwadzieścia lat po inauguracji pierwszej linii kolejowej w Anglii otwarto Kolej Warszawsko-Wiedeńską, pierwszą linię kolejową na terenie obecnej Polski, zaś Pierwszą linią kolejową w zaborze pruskim stał się wybudowany w 1842 r. odcinek Wrocław – Oława. Na przestrzeni kolejnych lat powstawały kolejne linie i odgałęzienia co generowało nowe możliwości.⁵⁷

Geneza powstania stacji kolejowej w Gnieźnie jest dość złożona. Komplikacje związane były głównie z kwestią finansowania budowy szlaku z Poznania przez Gnieźno i Inowrocław do Bydgoszczy i Torunia. Pierwotnie ze strony państwa nie można było liczyć na wsparcie przedsięwzięcia, gdyż linie kolejowe na terenie zaboru pruskiego powstawały z prywatnych inicjatyw kapitałów niemieckich. Proponowana już od lat 60. XIX wieku koncepcja została zarzucona, jednak budowa połączenia z Bydgoszczy przez Toruń do pruskiej stacji granicznej w Otłoczynie oraz chęć skomunikowania Poznania z magistralnym Ostbahnem na nowo przywróciły zainteresowanie tym projektem.⁵⁸

Po licznych staraniach, w 1867 roku, w odpowiedzi na działania poszczególnych magistratów oraz złożone prośby i wnioski, została podpisana umowa dotycząca budowy kolei z Poznania przez Gnieźno i Inowrocław do Torunia. Zezwolenie na budowę Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej zostało wydane 11 marca 1868 roku przez króla Prus Wilhelma I w formie najwyższego rozporządzenia

⁵⁶ Feltyński M., Kina E., Niepiekło B., W. Tomaszewska A., *Po kolei. Miejsca, wyzwania, inspiracje*. Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2012.

⁵⁷ Grata P., *Budowa linii kolejowych na ziemiach polskich w XIX wieku*, 2022.

https://slovníkmodernizacji.pl/index.php/Budowa_linii_kolejowych_na_ziemiach_polskich_w_XIX_wieku [dostęp 11.05.2024]

⁵⁸ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gnieźno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź, 2010.

gabinetowego. Nowa linia kolejowa miała stanowić istotny skrót komunikacyjny, łączący trzy prowincje. Projekt ten miał na celu ułatwienie transportu i zacieśnienie więzi gospodarczych pomiędzy tymi regionami. Choć decyzja była kluczowa, formalny dokument koncesyjny został wydany dopiero kilka miesięcy później, w 1868 roku, tuż przed rozpoczęciem prac budowlanych. Przyznanie koncesji było momentem przełomowym, który otworzył drogę do realizacji tego ambitnego projektu infrastrukturalnego. W 1868 roku, równoległe z decyzjami dotyczącymi budowy Kolei Poznańsko-Toruńsko-Bydgoskiej, narodziła się nowa koncepcja. Inspiracją dynamicznym rozwojem sieci kolejowej, doprowadziła do pomysłu utworzenia linii łączącej Oleśnicę z Gnieznem. Planowana trasa miała przebiegać przez Milicz, Cieszków, Zduny, Krotoszyn, Jarocin, Nowe Miasto nad Wartą oraz Wrześnię. Inicjatywa miała na celu nie tylko skrócenie czasu podróży ale także zacieśnienie więzi gospodarczych między regionami oraz pobudzenie ekonomii.⁵⁹

Podjęte w 1868 roku decyzje okazały się kluczowe dla rozwoju infrastruktury kolejowej w tej części Europy. Ich długofalowe efekty są widoczne do dziś, zarówno Kolej Poznańsko-Toruńsko-Bydgoska, jak i linia Oleśnica–Gniezno przyczyniły się do dynamicznego rozwoju regionów, które połączyły, stając się istotnymi elementami pruskiej sieci transportowej.⁶⁰

Szlak prowadzący z Poznania do Bydgoszczy, przechodzący przez Gniezno i Inowrocław, został uroczyście otwarty w połowie 1872 roku. Liczył około 150 km. długości i stanowił ważne połączenie dla rozwijającej się sieci kolejowej. Rok później, w marcu 1873 roku, oddano do użytku kolejny odcinek, trasę z Inowrocławia do Torunia. Choć linia była gotowa wcześniej, regularna komunikacja pasażerska rozpoczęła się dopiero w połowie 1873 roku.⁶¹

Gniezno, do 1875 roku pełniące rolę stacji przelotowej na linii Poznań–Toruń, stanowiło wyłącznie przystanek pośredni na istotnym szlaku kolejowym. Jednak już dwa lata wcześniej rozpoczęto prace nad nowym połączeniem kolejowym, których efektem było powstanie drugiej stacji. Nowa infrastruktura umożliwiła obsługę znacznie większego natężenia zarówno ruchu pasażerskiego, jak i towarowego, co przełożyło się na intensyfikację rozwoju gospodarczego Gniezna. Od tego momentu w mieście funkcjonowały dwie niezależne stacje kolejowe. Pierwsza z nich znajdowała się w gestii Towarzystwa Kolei Górnośląskiej, zarządzającego połączeniami z południa. Druga natomiast była częścią sieci Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej. Równoległe funkcjonowanie obu dworców doprowadziło do konieczności modernizacji infrastruktury technicznej, w tym do wydłużenia torów bocznych. Ostatnią, wartą wspomnienia inwestycją okresu działalności prywatnych towarzystw, było przedsięwzięcie z 1882 r. poprowadzono wtedy bocznice kolejową do powstającej wtedy cukrowni.⁶²

Obecność dużej ilości prywatnych połączeń kolejowych na terenie Prus nie sprzyjała umacnianiu struktury państwa, a wręcz przyczyniała się do jego fragmentacji.

⁵⁹ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź, 2010.

⁶⁰ APP OG, Akta miasta Gniezno, sygn. 1792, drukowane pismo reprezentantów konsorcjum do ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z X 1871. cit. per Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy (2010).

⁶¹ Karta biała zespołu Stacji Kolejowej Gniezno, Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków, opracował: Urbaniak M., 2009.

⁶² Urbaniak M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź, 2010.

Proces nacjonalizacji kolei rozpoczął się w 1879 roku i zakończył w 1889 roku, kiedy to znacząca część linii została przejęta przez administrację państwową.⁶³ Do upaństwowienia obu spółek działających na terenie Gniezna doszło w 1884 roku. Choć Spółka Oleśnicko-Gnieźnieńska znajdowała się już wcześniej na krawędzi bankructwa.⁶⁴

Nacjonalizacja obu towarzystw kolejowych stanowiła dla stacji w Gnieźnie, jak i dla całej sieci kolejowej w Wielkim Księstwie Poznańskim, początek intensywnego rozwoju i modernizacji. Zlikwidowanie spółek, które dotychczas samodzielnie zarządzały stacjami w Gnieźnie, wymusiło podporządkowanie tej stacji nowej administracji kolejowej. Nowo utworzoną jednostką odpowiedzialną m. in. za zarządzanie stacją Gniezno była Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej w Bydgoszczy, która pełniła tę funkcję aż do końca okresu zaborów.⁶⁵

Na niedługo przed upaństwowieniem kolei zatwierdzono budowę połączenia Gniezno -Nakło⁶⁶ a już pod koniec 1886 roku przygotowany został projekt rozbudowy stacji.⁶⁷ Jak pisze M. Urbaniak powołując się na archiwalny dokument wydany przez Ministerium Robót Publicznych (*Ministerium der Öffentlichen Arbeiten*) „zmodyfikowany plan rozbudowy stacji zaczęto realizować w latach 1887-1888, a z powodu trwających od 1889 r. opóźnień prace zakończono dopiero w 1895 roku.”⁶⁸

Początek dwudziestego wieku to kolejne plany przebudowy. Coraz to częstsze przewozy towarów doprowadzały stacje w Prusach, w tym Gniezno, do nieustannego zakorkowania. W związku z tym, w 1903 roku zaplanowano rozbudowę infrastruktury o dodatkowe tory oraz budowę nastawni, która wkrótce stała się świadectwem postępu technicznego na terenie stacji.

Wybuch I wojny światowej i wojna z Rosją uczyniły z Gniezna istotną stację. Właśnie tędy przejeżdżały licznie pociągi wojskowe oraz towarowe do objętego walkami Królestwa Polskiego.⁶⁹

⁶³ Dominas P., *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854-1914*, Kłodzko: Kłodzkie Towarzystwo Oświatowe. cit. per Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja...*, op. cit.

⁶⁴ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy (2010).

⁶⁵ K. Born, *Die Entwicklung...*, op. cit. „Archiv fuer Eisenbahnwesen”, Berlin 1911, s. 1450, 1461. cit. per Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Księży Młyn Dom Wydawniczy Łódź, 2010.

⁶⁶ Erweiterung, Vervollstaendigung und bessere Ausruestung des preussischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1889, „Archiv für Eisenbahnwesen”, Berlin 1889, s.209; Das Sekundaerbahnwesen in Preussen seit dem Jahre 1879, „Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1884, s.121. cit. per Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy (2010).

⁶⁷ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź, 2010.

⁶⁸ GStA PK Berlin, I. HA Rep. 93 E, Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16180, t. 1, Erläuterungen zum Entwurf für die Erweiterung des Bahnhofes Gnesen behufs Einfuehrung der Eisenbahn Gnesen – Nakel, Bromberg IX 1886. cit. per Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy (2010).

⁶⁹ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja ...*, op. cit.



Rys. 27, pocztówka z początku XX w.



Rys. 28, pocztówka z początku XX w.

https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Plik:Kgl._Eisenbahn-Direction_Bromberg_postcard.jpg

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=969079361913474&id=100064342561967&set=a.442276461260436>

W 1920 roku, po prawie pięćdziesięciu latach, podlegania niemieckiej administracji, stacja Gniezno przechodzi w polskie ręce, a Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej w Bydgoszczy zostaje zlikwidowana. Od teraz w Poznaniu Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej staje się Dyrekcją Kolei Państwowych w Poznaniu. Stacja cały czas funkcjonuje jako jedno z ważniejszych miejsc w mieście. Mieściły się tam siedziby większości urzędów, takich jak Urząd Ruchu VI Gniezno, Urząd Obrotu Handlowego czy Urząd Maszynowy zarządzający samą parowozownią.⁷⁰ Nie powstrzymało to jednak powolnej degradacji stacji. Mimo regresu, zrealizowano nowe obiekty warsztatowe, administracyjne oraz rozwinęto sferę infrastruktury technicznej, a w 1931 roku w ramach akcji „MOB”, parowozownia została wytypowana przez Biuro Wojskowe jako jedna z 6 strategicznych. Dwudziestolecie międzywojenne nie przyniosło jednak stacji żadnych poważnych modernizacji, a inwestycje ograniczone były do najbardziej niezbędnych.⁷¹

Po niskiej dostępności materiałów archiwalnych oraz map, okres dwudziestolecia międzywojennego jest najmniej udokumentowanym w całej historii stacji.

Wybuch II wojny światowej spowodował zatrzymanie inwestycji oraz tymczasowe zniszczenia infrastruktury kolejowej, które zostały w dużej mierze naprawione do 1941 roku. Pomimo że okresy rozwojowe kolei zostały zakłócone, konflikt nie wpłynął źle na procesy modernizacyjne. Przygotowania do inwazji na Związek Radziecki oraz wojna spowodowały zmiany w wykorzystaniu równoleżnikowych linii kolejowych na terenie dzisiejszej Polski, a wówczas części III Rzeszy i Generalnego Gubernatorstwa.⁷²

We wrześniu 1939 roku, parowozownia została zniszczona w wyniku nalotów bombowych. W czasie trwania wojny stacja w Gnieźnie została przejęta przez Niemieckie Koleje Rzeszy i włączona została do planu „Otto”. Zakładał on modernizację i rozbudowę węzła w kontekście planowanego ataku na ZSRR. Obejmował on nie tylko zwiększenie przepustowości oraz rozbudowę torów postojowych

⁷⁰ H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Poznaniu. Okres do roku 1945*, Poznań: Zachodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu (1989). cit. per Urbaniak, M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*. Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy (2010).

⁷¹ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja ...*, op. cit.

⁷² Jerczyński M. *Raport. Zabytki architektury i techniki kolejowej*. Łódź: Narodowy Instytut Konserwacji Zabytków (2024)

z nowoczesnym zapleczem technicznym do obsługi parowozów, ale także rozwój infrastruktury technicznej.⁷³ Rozbudowa zaczęła się już w 1941 roku, a w 1942 większość prac była już zrealizowana. Modernizacja trwała do 1943 r. i pozwoliła na zrealizowanie zakładanych przed podjęciem prac cele.⁷⁴

W okresie powojennym parowozownia nie rozwijała się tak dynamicznie, jak w poprzednich latach. Wśród nowo wybudowanych obiektów znalazły się lampiarnię, zaplecze wagonowni, dodatkowe pomieszczenia przy remizie strażackiej oraz budynek szatni i sali pouczeń, który negatywnie wpłynął na estetykę kompleksu. W latach 70., w związku z elektryfikacją linii do Poznania, Inowrocławia i Wrześni, parowozownia została przystosowana do obsługi elektrowozów, a dwa tory dojazdowe do młodszej hali wachlarzowej wyposażono w instalację trakcji elektrycznej. Od lat 90. parowozownia stopniowo przechodziła regresję. Zmniejszano jej funkcję, pozostawiając tylko część warsztatową. Do 2009 roku w Gnieźnie naprawiano parowozy, głównie z Wolsztyna, a do 2012 roku prowadzono naprawy wagonów towarowych. Od tego czasu parowozownia przestała pełnić funkcje eksploatacyjne, a wszystkie pozostałe w niej parowozy zostały usunięte. Mimo to, obiekt był okresowo udostępniany turystom, a od 2010 roku organizowane są coroczne dni miłośników kolei.⁷⁵

⁷³ Karta Ewidencyjna zespołu stacji kolejowej Gniezno, Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków. Opracował: Urbaniak M. (2009)

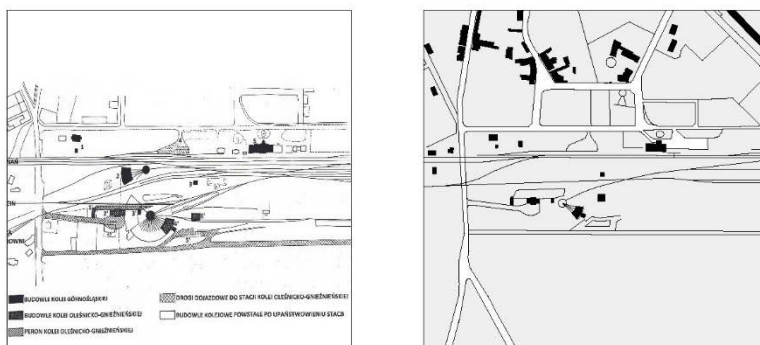
⁷⁴ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja ...*, op. cit.

⁷⁵ https://www.gniezno.eu/atracje/atracja/861/parowozownia_gniezno# [dostęp: 23.05.2024]

3.2 Przeobrażenia kompleksu kolejowego Gnieźnie

Na rozwój infrastruktury kolejowej w Gnieźnie wpłynęło wiele czynników historycznych, jednak sama kolej również odgrywała kluczową rolę jako katalizator zmian urbanistycznych i gospodarczych. Analiza dziejów stacji kolejowej w Gnieźnie pozwala dostrzec, że jej złożona i wieloetapowa historia była bezpośrednim czynnikiem wpływającym na dynamikę i zmienność przestrzenną całego kompleksu. Liczne przekształcenia infrastruktury, będące efektem zarówno zmieniających się potrzeb transportowych, jak i kontekstu społeczno-politycznego, odzwierciedlają ewolucję funkcji oraz formy architektonicznej stacji na przestrzeni lat.

Bazując kolejno na mapach i wspomagając się bogatymi opisami historycznymi początki budowania się stacji w Gnieźnie rozpoczęły się od wzniesienia w 1872 roku dworca kolei Górnosławskiej, który to znajdował się po północnej stronie torów, w miejscu dzisiejszego dworca kolejowego. W tym roku też zaczęto rozwijać część socjalną przyszłego kompleksu, bowiem wybudowano wtedy wielorodzinny dom urzędników kolejowych. Znajduje się on na zachód od dworca u zbiegu ulic Warszawskiej i Dworcowej.



Rys. 29, mapa oraz analiza historyczna stanu z 1875 roku. Opracowanie własne na podstawie mapy z Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.



Rys. 30., Pocztówka - Dworzec z 1972 r.



Rys. 31 zdjęcie z 2009 r. domu urzędników kolejowych

Wraz z powstaniem nowego połączenia w 1975 roku powstał nowy dworzec przynależący do Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej, który znajdował się po południowej stronie torów, oraz pierwsza na tym terenie niewielka lokomotywnia wachlarzowa⁷⁶ dla czterech parowozów.⁷⁷ Jak pisze M. Urbaniak

⁷⁶ Lokomotywnia wachlarzowa – lub parowozownia wachlarzowa to budynek w kształcie wycinka koła służący jako warsztat do napraw lub stacjonowania parowozów.

⁷⁷ Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.

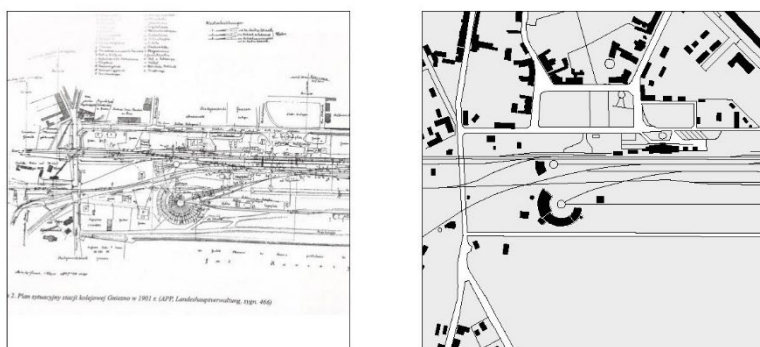
„Oprócz imponującego dworca Kolej Górnośląska wzniosła również magazyn towarowy, halę lokomotywni, stację wodną oraz budynek mieszkalny dla swoich urzędników.”⁷⁸

W 1882 zbudowana została cukrownia, która związana została bezpośrednio ze stacją kolejową poprzez bocznice kolei wąskotorowej.⁷⁹



Rys. 32, mapa oraz analiza historyczna stanu z 1888 roku. Opracowanie własne na podstawie mapy z Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.

Plany dotyczące rozbudowy stacji zaczęto realizować w 1887 roku. Najważniejszym aspektem była rozbudowa dworca oraz budowa hali wachlarzowej, która powstała w I. etapie i liczyła 12 stanowisk. Dostawiono ją około 1888 r. do dawnej 4-stanowiskowej lokomotywni, w tym roku powstała także nie istniejąca już dziś wieża wodna. Lokomotywnia w wyniku dalszych przebudów posiadała już 28 stanowisk, a po jej zachodniej stronie wybudowano również budynek noclegowni. W kolejnych etapach po zachodniej stronie wzniesiono kolejną 16-stanowiskową lokomotywnię.⁸⁰



Rys.33, mapa oraz analiza historyczna stanu pomiędzy 1895 a 1907 rokiem. Opracowanie własne na podstawie mapy z Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.

W późniejszych latach, aż do 1918 roku, powstały kolejne budynki. Wspomnianą lokomotywnię wachlarzową, wzniesiono między 1908 a 1909 rokiem, a modernizowano w latach 1941-1942. Około 1908 roku zbudowano wieżę wodną, a w 1911 roku powstała nastawnia dysponująca, która była jednym z ciekawszych budynków stacji. Do dziś eksploatowany obiekt w wyniku przebudów stracił swój

⁷⁸ Ibidem.

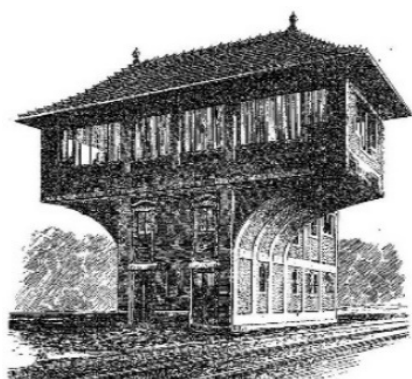
⁷⁹ Karta biała Zespołu Cukrowni Gniezno, Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie, opracował: Małyszko S., 2004.

⁸⁰ Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.

historyczny detal. 1906 to rok rozpoczęcia budowy sześciu domów dla pracowników przy ulicy Pocztowej. Wiadukt nad liniami kolejowymi powstawał w latach 1914-1918,⁸¹ a przebudowywany był jeszcze między 1967 a 1990 rokiem. W 1907 roku, zlikwidowano także, z uwagi na przebudowę układu torowego, małą cztero-stanowiskową lokomotywnię, położoną wcześniej na północ od starszej.



Rys. 34, mapa oraz analiza historyczna stanu pomiędzy 1908 a 1914 rokiem. Opracowanie własne na podstawie Karty Białej zespołu.



Rys. 35, Pierwotny wygląd nastawni Gn-A



Rys.36, Obecny wygląd nastawni Gn-A



Rys.37, ul. Warszawska



Rys. 38, Warszawska z wiaduktem

Fot. WZDW w Poznaniu

Kompleks stacji kolejowej był wielokrotnie rozbudowywany i modernizowany, głównie do 1945 roku.

⁸¹ Urbaniak M., *Zabytkowa stacja ...*, op. cit.

Rozbudowa z 1941 roku toczyła się bardzo szybko. Już rok później zrealizowano większość prac. Powstały wtedy nowe budynki techniczne i socjalne takie jak budynek dla pracowników, kotłownia, kompleks warsztatów naprawy wagonów, hala napraw lokomotyw czy najbardziej znaczna nowa hala wachlarzowa oraz dyspozytornia. Ostatnia stanowiła i stanowi do dzisiaj wyjątkowy obiekt w skali kraju. Po tym okresie, wszelkie prace remontowe i budowlane były ograniczone.



Rys. 39, mapa oraz analiza historyczna stanu z 1941 . Opracowanie własne na podstawie mapy z Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.



Rys. 40, mapa oraz analiza historyczna stanu z 2024 . Opracowanie własne na podstawie map OpenStreetMaps.

W latach 60. XX wieku przeprowadzono największą inwestycję budowlaną w obrębie stacji: rozebrano stary dworzec z lat 70. XIX wieku i w jego miejsce zbudowano nowy. Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku do większej lokomotywni dobudowano budynek z szatniami i łazienkami dla pracowników.⁸²



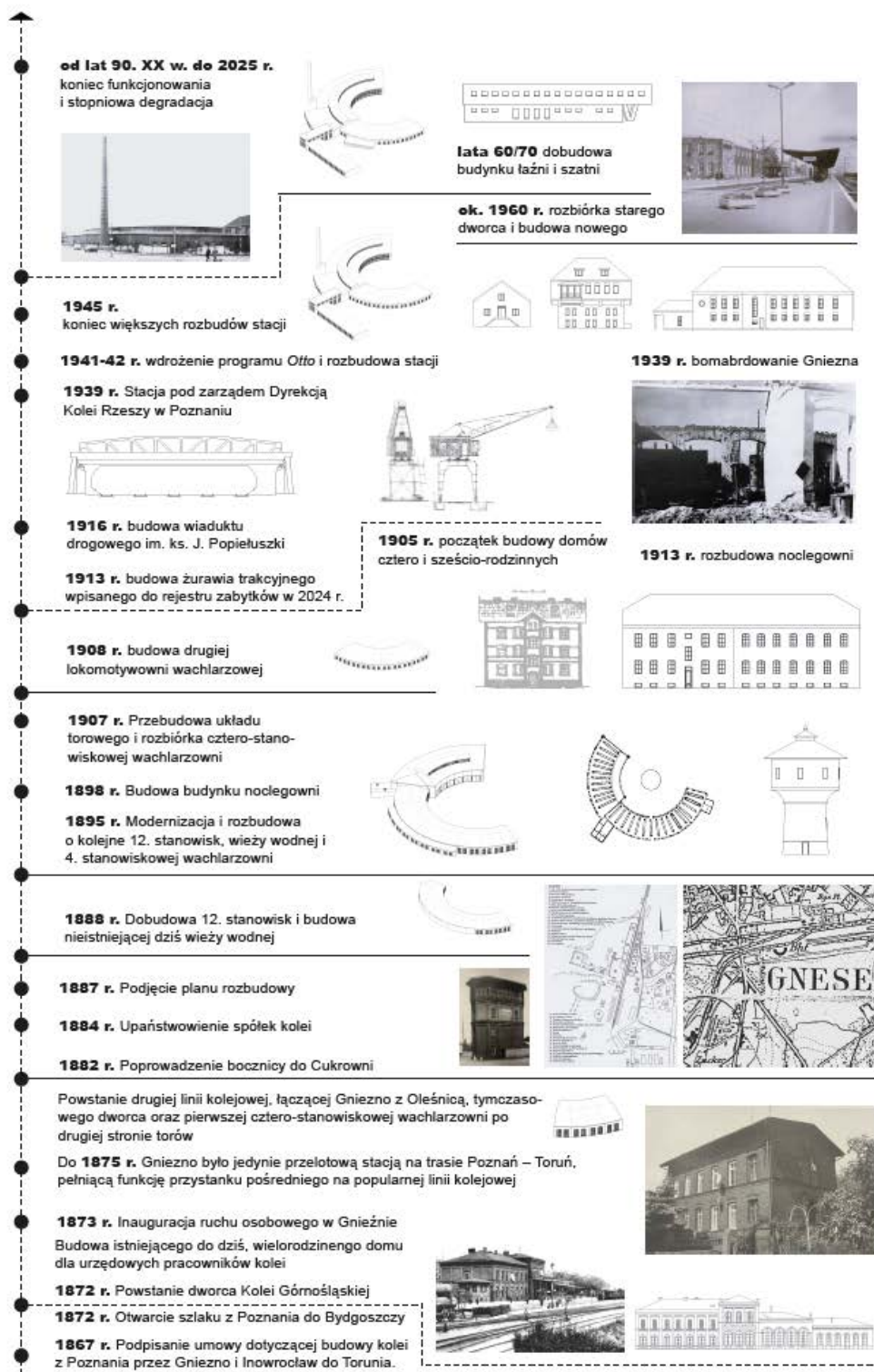
Rys. 41, Porównanie budynku dworca z lat 70. XIXw., a lat 60. z XX w.

<https://cyfrowa.stacjamuzeum.pl/zasoby/obiekt/klatki-fotograficzne/po-1945/dworzec-gniezno-perony-1981>

⁸² Ibidem.

Po 1945 roku stacja nie była już nigdy rozbudowywana, a pokolejowy teren, zwłaszcza parowozownia, od lat dziewięćdziesiątych stopniowo i sukcesywnie ulega degradacji.

Oś czasu



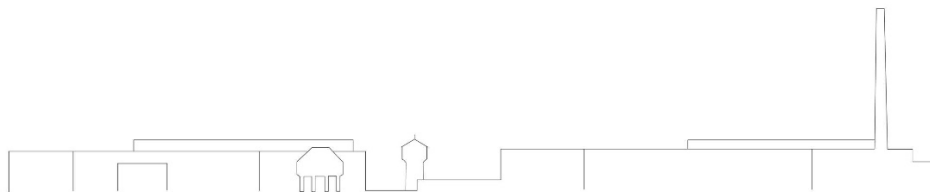
Rys. 42., Oś czasu. Opracowanie własne na podstawie Karty Białej zespołu i na podstawie map z Urbaniak M., Zabytkowa stacja ..., op. cit.

3.3 Lokalizacja i stan obecny

Gniezno to miasto położone na wchodzie województwa wielkopolskiego, w powiecie gnieźnieńskim, stanowiące siedzibę zarówno władz powiatu, jak i gminy miejskiej. Miasto leży około 10 kilometrów od granicy z województwem kujawsko-pomorskim. Jego położenie wśród jezior, takich jak Jezioro Jelonek, oraz na terenie morenowych Pagórków Gnieźnieńskich sprawia, że jest ono atrakcyjne pod względem turystycznym i rekreacyjnym.⁸³

Obszar objęty opracowaniem czyli w głównej mierze teren parowozowni w Gnieźnie położony jest na styku dwóch dzielnic, Starego Miasta oraz Kawiar. Obszar ten buduje się od w układzie równoleżnikowym i stanowi jeden z najbardziej wyrazistych akcentów w urbanistyce miasta. Jego centralne położenie stanowi barierę, która oddziela gęsto zabudowaną północną część od południowych przedmieść, kiedyś silnie zagospodarowaną funkcją przemysłową i militarną.

Krajobraz kolejowy, z charakterystycznymi trakcjami kolejowymi, liniami teletechnicznymi i budynkami technicznymi, tworzył i tworzy unikalny obraz kulturowy. Wiele z tych obiektów stanowi ciekawy przykład architektury kolejowej, jednak obiekty, takie jak lokomotywnie wachlarzowe, mają najbardziej wyjątkową formę. Do unikalnych należy także budynek dyspozytorni lokomotywni. Tego typu obiektów „bramowych” czyli usytuowanych ponad torami kolejowymi, zostało już tylko kilka w Polsce.⁸⁴ Pod kątem kompozycji wyróżniający dla stacji jest także przemysłowy komin, widoczny na fotografiach poniżej, służył w celach wentylacji lokomotywni – odprowadzał parę wydobywającą się z parowozów.



Rys 43., Przekrój przez teren od strony północnej. Opracowanie własne.

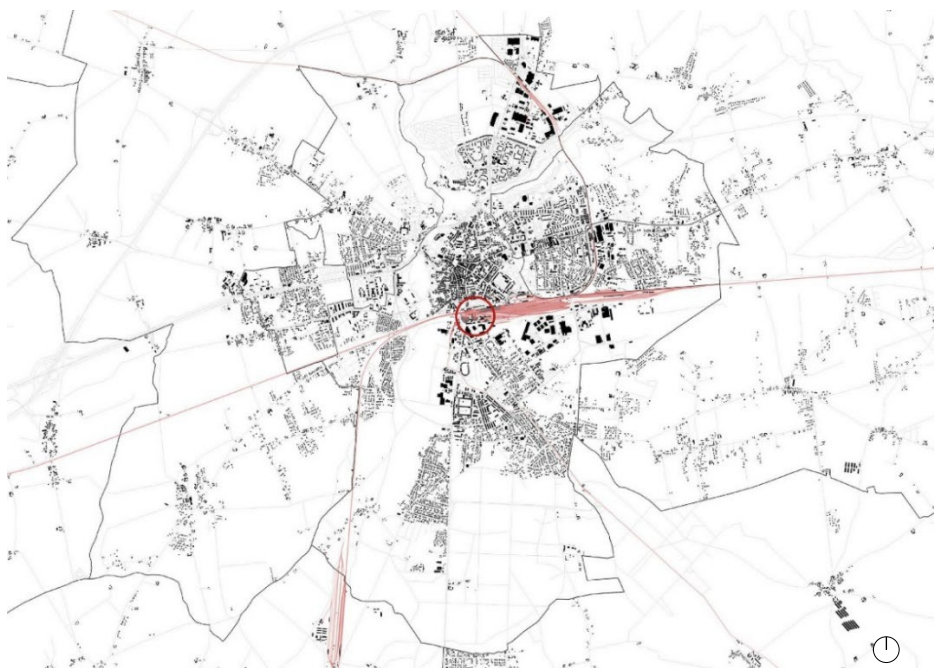
Parowozownia położona po południowej stronie układu torowego jest częścią większego kolejowego terenu Gniezna. Dzieli się on na stację osobową, towarowo-rozrządową, zespół związany z ruchem i eksploatacją pociągów oraz ciąg techniczny. Układ przestrzenny parowozowni określa się jako autentyczny gdyż nie przeszedł zakłócających go przemian od czasu powstania.⁸⁵

Dziś teren parowozowni nie jest dostępny publicznie. Od południowej strony gdzie prowadzi ulicy Składowa, otacza go zabytkowy płot, od strony północnej i wschodniej przeszkodę stanowi natomiast układ torowy. Po zachodniej stronie bezpośredni dostęp uniemożliwia różnica terenu, przechodzi tam bowiem zabytkowy wiadukt z 1916 roku.

⁸³ <https://www.dialektologia.uw.edu.pl/index.php?l1=mapa-serwisu&l2=&l3=&l4=wielkopolska-pn-geografia-regionu> [dostęp: 08.01.2025]

⁸⁴ Jerczyński M. *Raport. Zabytki architektury i techniki kolejowej*. Łódź: Narodowy Instytut Konserwacji Zabytków (2024)

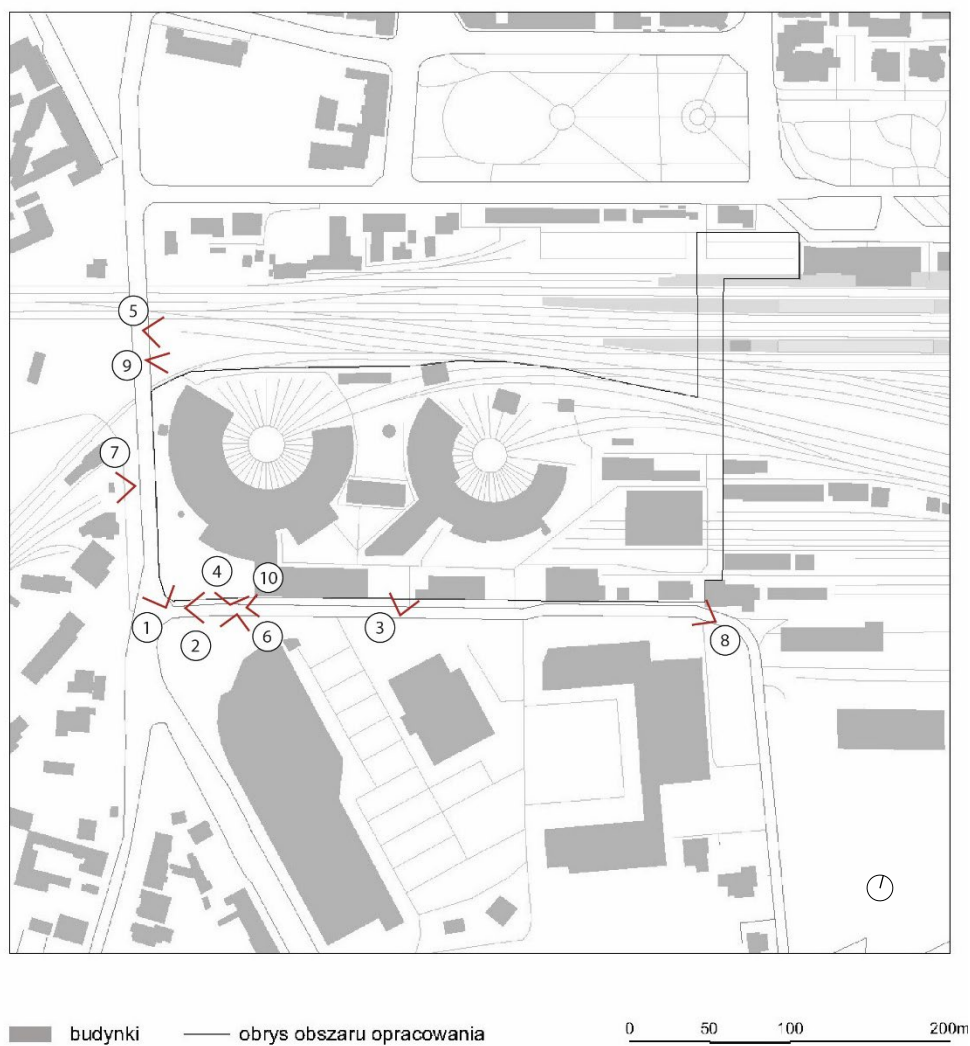
⁸⁵ <https://zabytek.pl/pl/obiekty/g-258107> [dostęp: 08.01.2025]



Rys. 44., Usytuowanie Stacji Gniezno w kontekście miasta. Opracowanie własne.



Rys. 45., Schwarzplan – lokalizacja opracowywanego terenu. Opracowanie własne.



Rys.46., Mapa do zapisu fotograficznego. Opracowanie własne.



Rys.47., Zapis fotograficzny z terenu Parowozowni, Opracowanie własne.



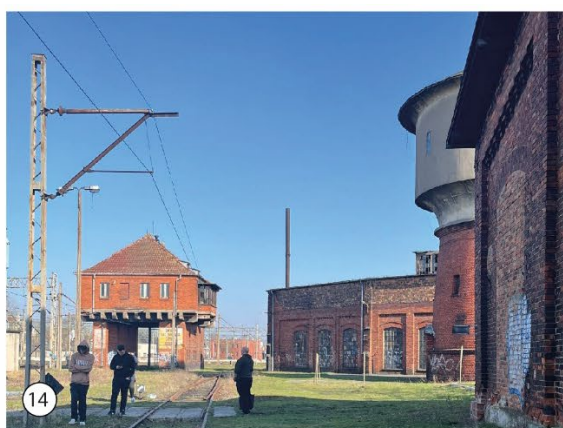
Rys.48., Zapis fotograficzny z terenu Parowozowni, Opracowanie własne.



Rys.49., Mapa do zapisu fotograficznego. Opracowanie własne.



Rys.50., Zapis fotograficzny z terenu Parowozowni, Opracowanie własne.



Rys.51., Zapis fotograficzny z terenu Parowozowni, Opracowanie własne.

Obecnie teren po kolejowy zespół stacji kolejowej w Gnieźnie pomimo podejmowanych prób ze strony władz ulega stopniowej degradacji. Nie jest on jednak całkowicie zapomniany, dbają o to w szczególności miłośnicy kolei z fundacji Stowarzyszenie Parowozowni Gniezno. Stowarzyszenie, aranżuje jedną z lokomotywni, położoną po zachodniej stronie kompleksu na prowizoryczne muzeum kolejnictwa. Jeden z budynków, przylegających do owej lokomotywni wynajmuje też gnieźnieński teatr - głównie na potrzeby magazynowania scenografii. W tym budynku też działa też osoba prywatne korzystając z niewielkiej powierzchni w celu prowadzenia warsztatu stolarskiego. Od strony skrzyżowania ulicy Warszawskiej i Składowej funkcjonuje także centrum ogrodowo-warzywne.

3.4 Tereny przemysłowe i poprzemysłowe w Gnieźnie

Gniezno jest przede wszystkim kojarzone z bogatą historią oraz swoim znaczeniem jako pierwsza stolica Polski. To właśnie tutaj miały miejsce kluczowe wydarzenia, takie jak zjazd gnieźnieński w 1000 roku czy koronacje pierwszych polskich królów. Miasto słynie także z archikatedry gnieźnieńskiej, będącej miejscem spoczynku św. Wojciecha oraz z charakterystycznych Drzwi Gnieźnieńskich, które stanowią jeden z najcenniejszych zabytków romańskiej sztuki odlewniczej w Europie.

Mimo że Gniezno nie jest powszechnie kojarzone jako ośrodek przemysłowy, od XIX wieku rozwijał się tutaj ważny sektor produkcyjny. Najpierw powstały zakłady związane z przemysłem młynarskim, chemicznym i tekstylnym, a następnie rozwijał się przemysł zbrojeniowy czy alkoholowy.

Co ciekawe w 1925 roku w Gnieźnie miała miejsce wystawa rolniczo-przemysłowo-rzemieśnicza. Została zorganizowana przy okazji obchodów 900-lecia koronacji Bolesława Chrobrego. Uroczystość otwarcia miała miejsce 12 września i uczestniczył w niej prezydent Stanisław Wojciechowski.⁸⁶



Rys.52 Wystawa 1925r.

Muzeum Początków Państwa Polskiego w Gnieźnie



Rys.53 Wystawa 1925r.

Muzeum Początków Państwa Polskiego w Gnieźnie

⁸⁶ Pasiciel S., *Gniezno, widoki miasta 1505-1939*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań, 1989

Wiele obiektów przemysłowych w Gnieźnie zniknęło w wyniku działań wojennych i zniszczeń, które one za sobą niosły. Wiele historycznych fabryk i zakładów przemysłowych zostało rozebranych, aby zrobić miejsce pod rozwój infrastruktury miejskiej i budownictwa mieszkaniowego.

Taki los spotkał w 2022 roku jedną z najbliższych położonych od parowozowni cukrowni, oznaczonej na mapie poniżej numerem 5. Dziś w tym miejscu powstaje osiedle mieszkaniowe "Cukrownia Gniezno", jednak żaden z budynków dawnej fabryki nie został zachowany.

Jak pisze inwestor na swojej stronie „Poprzemysłowy teren dawnej fabryki Cukrowni w Gnieźnie przejdzie metamorfozę w atrakcyjną przestrzeń do życia. Zaplanowaną z dbałością o istniejącą przyrodę, potrzeby mających żyć tutaj mieszkańców jak i historię.”⁸⁷ Jednak jedynym ocalałym obiektem związanym z tamtym okresem jest położony w pobliżu pałacyk Balcerowo.

Podobny los spotkał również browar, oznaczony na mapie poniżej numerem 6. Po jego wyburzeniu teren został przeznaczony pod budowę obiektów handlowych. Obecnie w tym miejscu stoi centrum handlowe Piastowa, które pełni funkcję jednego z głównych punktów zakupowych w mieście.

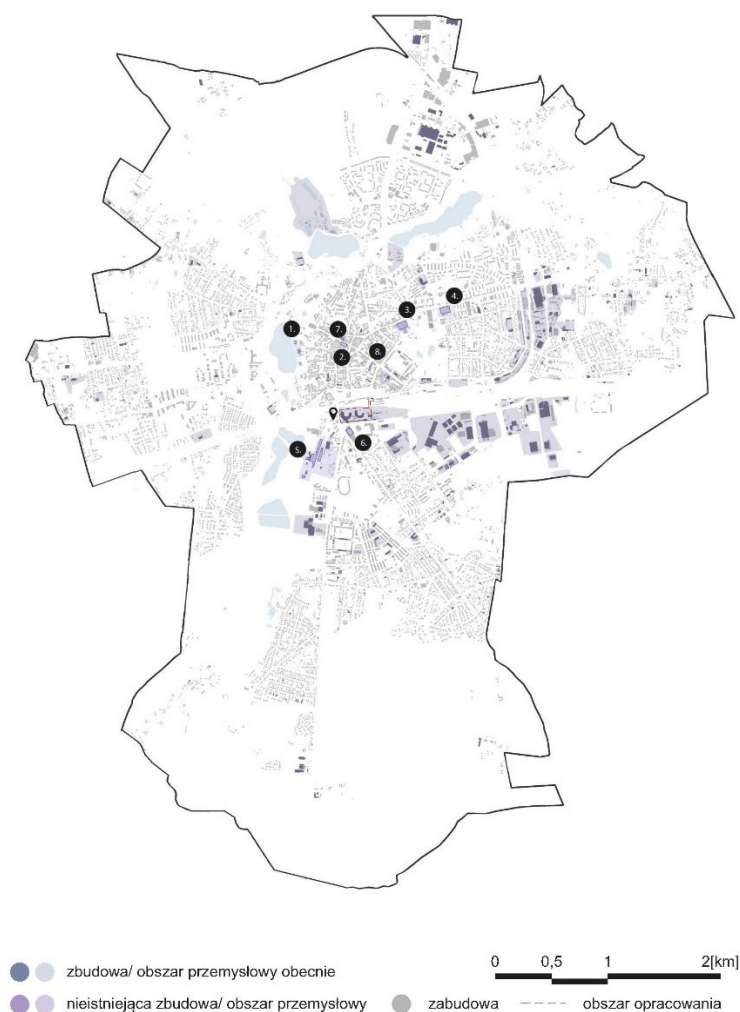
Omawiane zmiany pokazują, jak w ostatnich dekadach kosztem tożsamości przekształca się przestrzeń miasta. Dawne zakłady, które przez lata kształtowały charakter miasta, zostały bezpowrotnie utracone, a w ich miejscu pojawiają się inwestycje, które nie wnoszą wartości kulturowej ani estetycznej.

Zamiast twórczo wykorzystywać historyczny potencjał tych terenów, wprowadza się zabudowę, która zaburza krajobraz miejski i zatracą unikalny charakter Gniezna.



Rys. 54 Przemysł w Gnieźnie, Opracowanie własne

⁸⁷ <https://cukrownia.gniezno.pl/pl/start> [dostęp: 28.02.2025]



Rys. 55 Przemysł w Gnieźnie kiedyś i dziś. Opracowanie własne

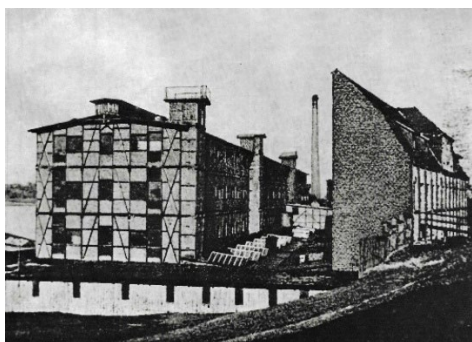
Współczesny przemysł w Gnieźnie, mimo utraty wielu historycznych zakładów, nadal odgrywa istotną rolę w lokalnej gospodarce. Obecnie funkcjonują tutaj przedsiębiorstwa z różnych sektorów, które zapewniają miejsca pracy i wpływają na rozwój miasta.

W Gnieźnie działa przemysł meblarski, który obejmuje zarówno produkcję mebli, jak i elementów wyposażenia wnętrz. Funkcjonuje także fabryka bombek. W bliskim położeniu parowozowni znajduje się fabryka okien. Swoje miejsce na rynku utrzymał również przemysł tekstylny. Istotnym elementem infrastruktury miejskiej pozostaje także przedsiębiorstwo wodociągowe, które odpowiada za gospodarkę wodną i kanalizacyjną.

Zakłady przemysłowe są skoncentrowane głównie w kilku dzielnicach miasta. Największe skupiska znajdują się na terenach Kawiary-Osiniec, Konikowo oraz Winiary, gdzie rozwinięta infrastruktura umożliwia działalność produkcyjną na większą skalę.

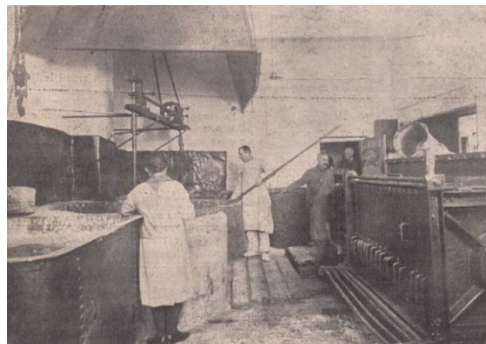
Choć przemysł w Gnieźnie przeszedł znaczącą transformację i nie odgrywa już takiej roli jak w przeszłości, wciąż stanowi ważny element miejskiego krajobrazu gospodarczego. Jednak w porównaniu do historycznych zakładów, współczesne inwestycje często mają charakter rozproszony i nie kształtują już w tak wyraźny sposób tożsamości miasta.

1.



Garbarnia Arona Rogowskiego z 1843 r. Młyn Parowy Piotra Krotochwila z 1870 r.

2.



Fabryka mydła P. Zwierzyńskiego z przełomu XIX i XX wieku.

3.



Rzeźnia miejska z 1895 r.

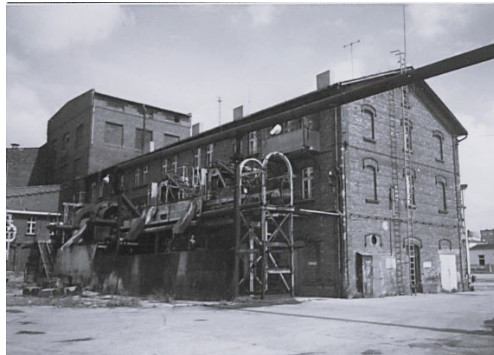
4.



Farbiarnia i Chemiczna pralnia dr. Ludwika Proebstla z przełomu XIX i XX wieku.



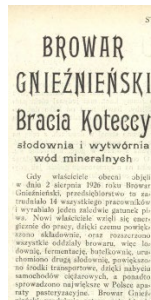
5.



Cukrownia z 1888 r.



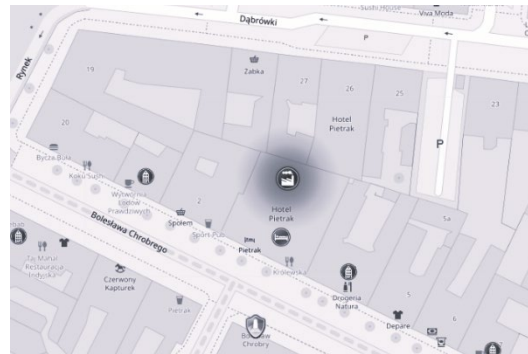
6.



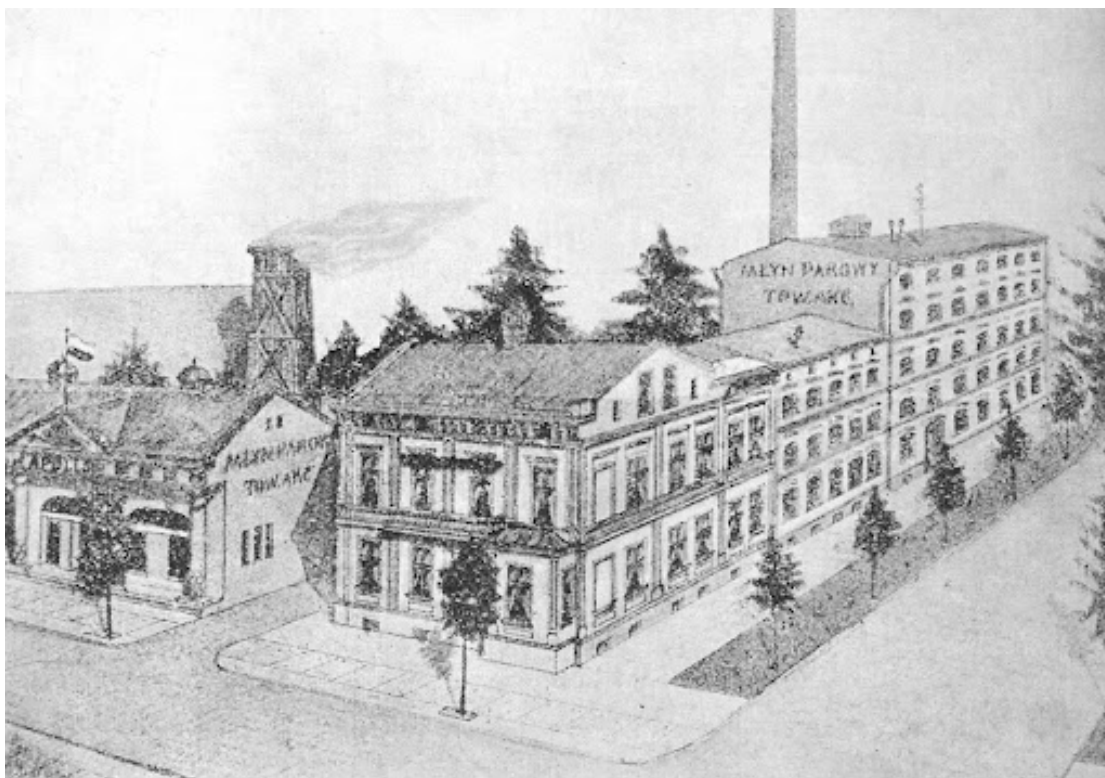
Browar Braci Koteckich z 1897 r.



7.



Fabryka wódek i likierów B. Kasprowicza z przełomu XIX i XX wieku.

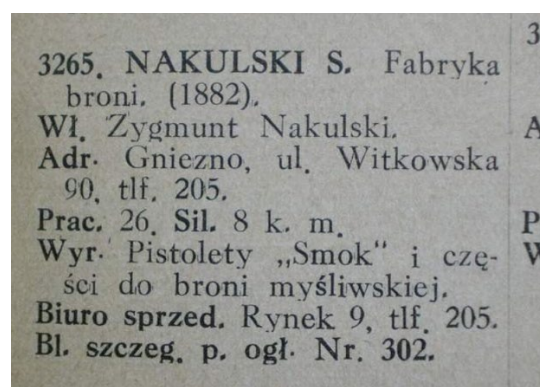


8.

Młyn Parowy Leona Foltynowicza z przełomu XIX i XX wieku.



9.



3.5 Analiza infrastruktury kolejowej

Gniezno, będące ważnym węzłem komunikacyjnym w regionie, leżące na skrzyżowaniu istotnych tras kolejowych łączących Poznań, Bydgoszcz, Toruń oraz Wrocław, dysponuje rozbudowanym i historycznie ukształtowanym zapleczem. Obejmuje nie tylko główną stację pasażerską, ale także rozległe tereny kolejowe z parowozownią, rampami i bocznicami przemysłowymi, a cały pokolejowy teren po południowej stronie torów to około 8,5 hektara. Niegdyś na terenie Gniezna funkcjonowało jednak więcej stacji kolejowych. Jedna z nich położona była w północnej dzielnicy Winiary, która w momencie budowy stacji w 1887 roku była jeszcze osobną wsią o nazwie Karlishof.⁸⁸ Współcześnie stacja dysponuje dwoma peronami i trzema krawędziami peronowymi, przy czym

⁸⁸ https://www.muzeumgniezno.pl/img/artukul_img,49,jak-bylo-na-winksach?-winiary---miasto-w-miescie--historia-na-zdjeciach--cze.html [dostęp: 10.01.2025]

budynek dworca jest niewielki i częściowo nieczynny, poczekalnia została zamknięta, a piętro budynku wykorzystywane jest jako mieszkanie. Pomieszczenia użytkowe dawnego dworca są obecnie nieczynne, a jedyną aktywną częścią pozostaje nastawnia.⁸⁹ Ruch pasażerski na stacji Gniezno Winiary jest zawieszony choć mówi się o przywróceniu połączenia z Nakłem nad Notecią.

Gniezno to także kolej wąskotorowa. W najbliższym położeniu parowozowni, a dokładnie po jej zachodniej stronie do dziś stoi budynek dworca kolei wąskotorowej. Ta odnoga poprowadzona początkowo została do miejscowości Odrowąż i służyła tylko celom przemysłowym, dostarczając surowce na przykład do cukrowni. Pod koniec XIX wieku linia została udostępniona do użytku publicznego i łączyła Gniezno z pobliskim Witkowem czy Powidzem.⁹⁰ Od początku lat 90. kolejka zaczęła funkcjonować także jako atrakcja turystyczna, a od 2003 roku jest zarządzana przez Powiat Gnieźnieński i Towarzystwo Miłośników Gniezna.⁹¹



Rys. 56 Infrastruktura kolejowa, Opracowanie własne

W momencie gdy gnieźnieński przemysł przeżywał czasy świetności funkcjonowało wiele bocznic, które umożliwiały transport towarów do lokalnych fabryk. Prawdopodobnie było ich aż 9 i były to: bocznicą do cukrowni, Rzeźni Miejskiej - przechodząca przez Park Miejski, cegielni, Elektrowni i Gazowni Miejskiej, tartaku, Wielkopolskich Zakładów Obuwniczych, rybiarni, Zakładów Stolarstwa Budowlanego, Przedsiębiorstwa Robót Drogowych.⁹²

⁸⁹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Gniezno_Winiary [dostęp: 10.01.2025]

⁹⁰ <https://psmkms.krakow.pl/kolej/koleje-waskotorowe/1896-gnieznienska-kolej-waskotorowa>

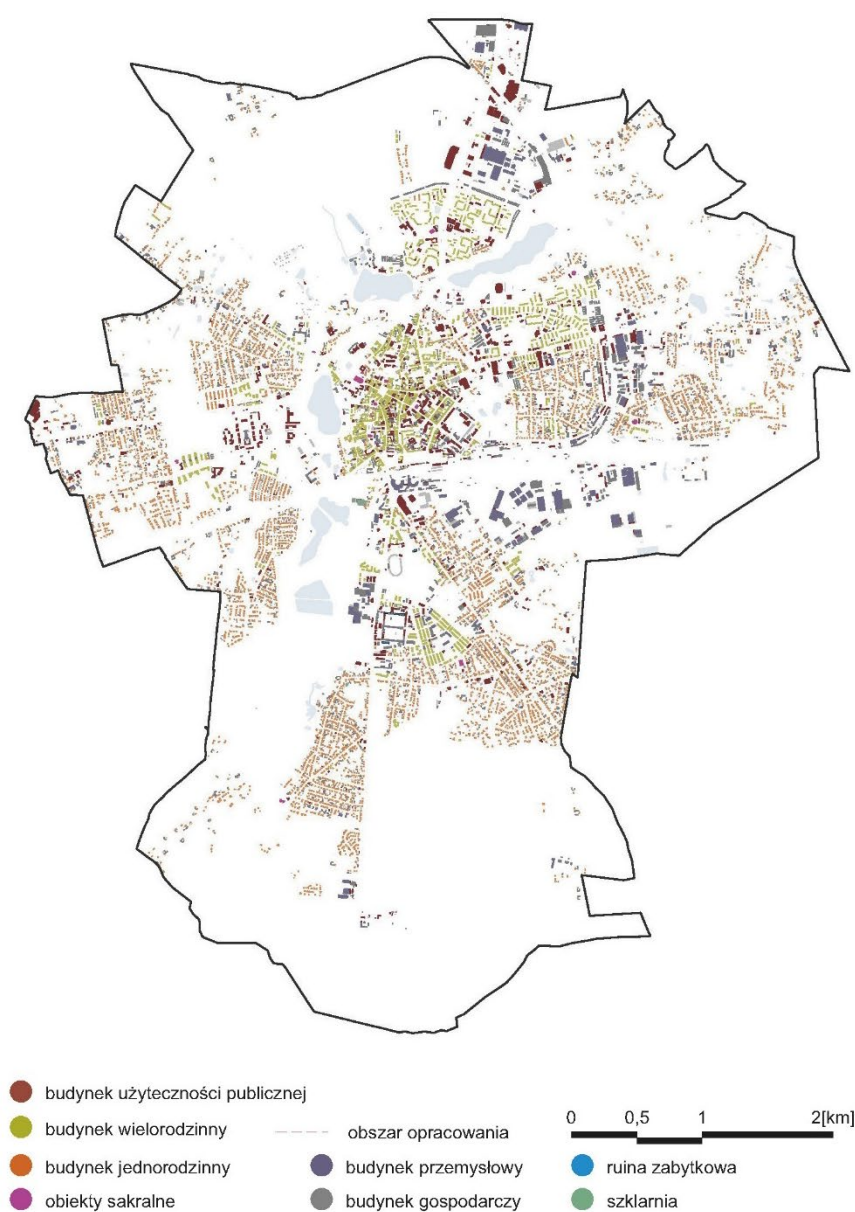
⁹¹ <https://tupowstalapolska.pl/gkw.html>

⁹² <https://mok.gniezno.pl/zapomniane-8/> [dostęp: 10.01.2025]

Dziś analizując układ przestrzenny możemy doszukać się ich pozostałości, a niektóre z nich, choć nie funkcjonujące zachowały się do dziś.

3.6 Analiza struktury funkcjonalnej

Na terenie historycznego centrum Gniezna dominuje gęsta zabudowa mieszkalna, wielorodzinna przeplatana zabudową o funkcji użyteczności publicznej. Tam znajduje się także główny atraktor turystyczny czyli Sanktuarium św. Wojciecha. Przemysł w Gnieźnie funkcjonuje głównie wzdłuż istniejących i nieistniejących już układów torowych. Z samego centrum gdzie znajduje się parowozownia przechodzi do wschodniej części miasta i kieruje się na samą północ.



Rys. 57 Struktura funkcjonalna, Opracowanie własne



Rys. 58 Struktura funkcjonalna, Opracowanie własne

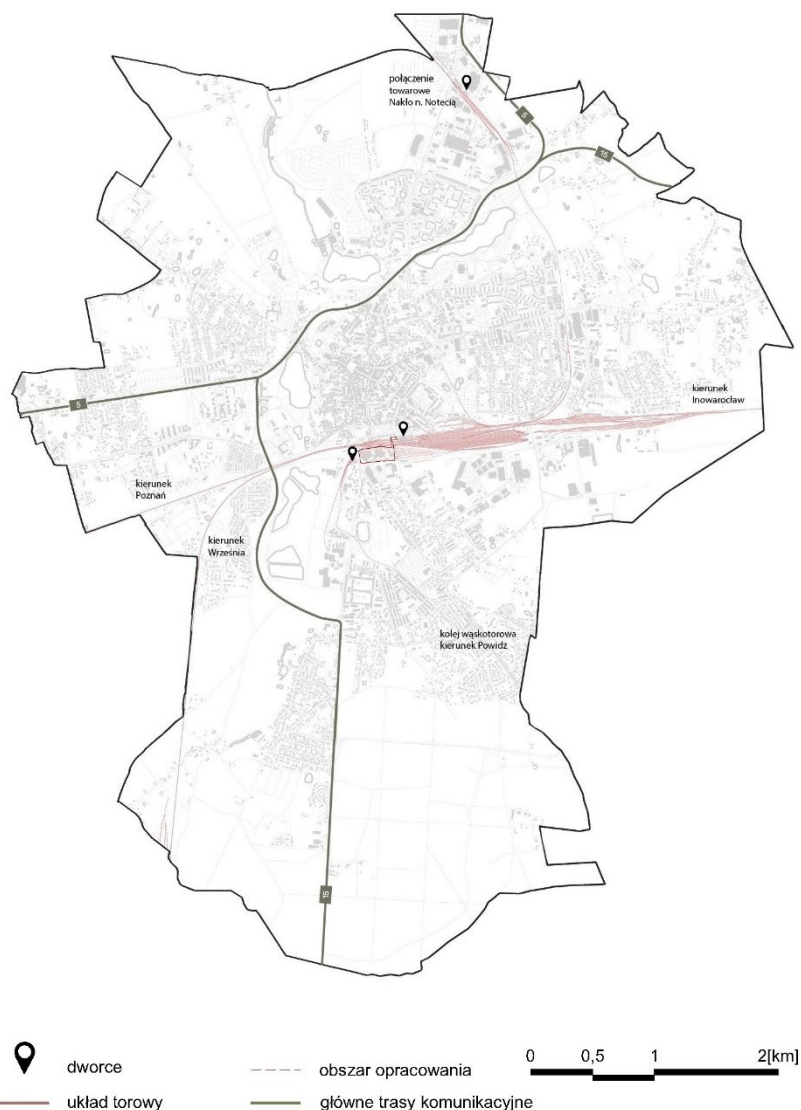
Zabudowa jednorodzinna buduje się promieniście względem centrum, głównie na linii wschód-zachód i południu miasta. Dziś nowo powstała zabudowa to głównie zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna. Największe inwestycje mieszkaniowe powstają obecnie na północnym zachodzie Gniezna, a na terenie dawnej cukrowni buduje się nowe osiedle mieszkaniowe. W najbliższym położeniu parowozowni dominuje funkcja użyteczności publicznej w postaci dużego centrum handlowo-usługowego Piastova.

3.7 Analiza komunikacji

Gniezno jest ważnym węzłem kolejowym, z szybkim połączeniem do Poznania, podróż ta trwa mniej niż 40 minut, co sprzyja codziennym dojazdom do pracy czy nauki. Stacja kolejowa zintegrowana jest z dworcem autobusowym, co ułatwia przesiadki i dostęp do innych form transportu. Miasto jest dobrze skomunikowane drogowo. Do Gniezna prowadzą ważne drogi wojewódzkie i krajowe, które łączą je z Poznaniem, Wrześnią, Wągrowcem oraz innymi miastami regionu.

Poza transportem miejskim, na terenie gminy Gniezno działają linie autobusowe obsługiwane przez przewoźników zewnętrznych. Autobusy kursują do pobliskich miejscowości, m.in. Mnichowa,

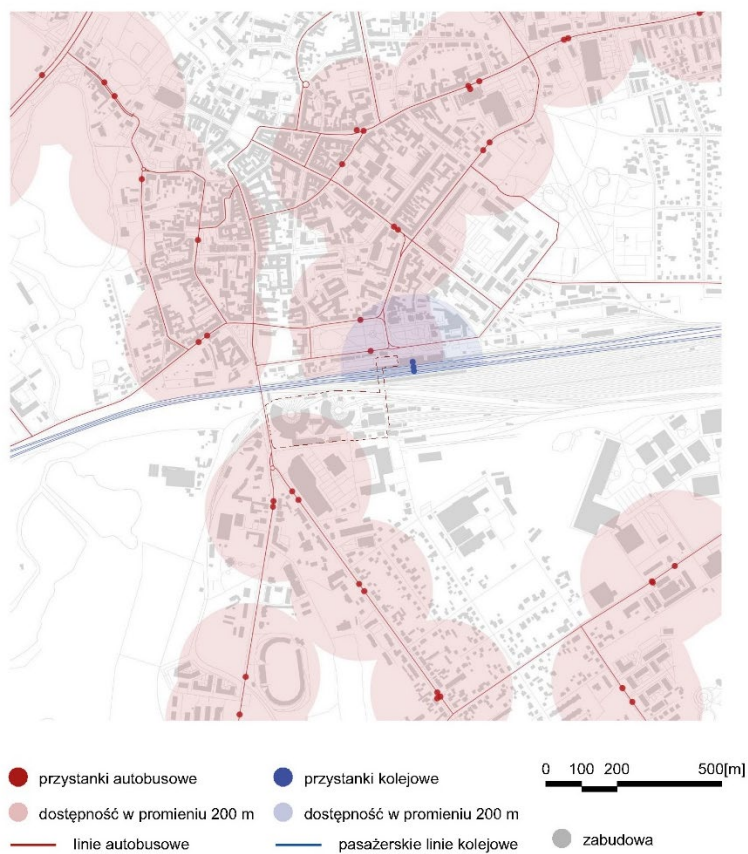
Goślinowa, Jankowa Dolnego, Szczytnik Duchownych, zapewniając dojazd do szkół, zakładów pracy oraz umożliwiając przesiadki na kolej.⁹³



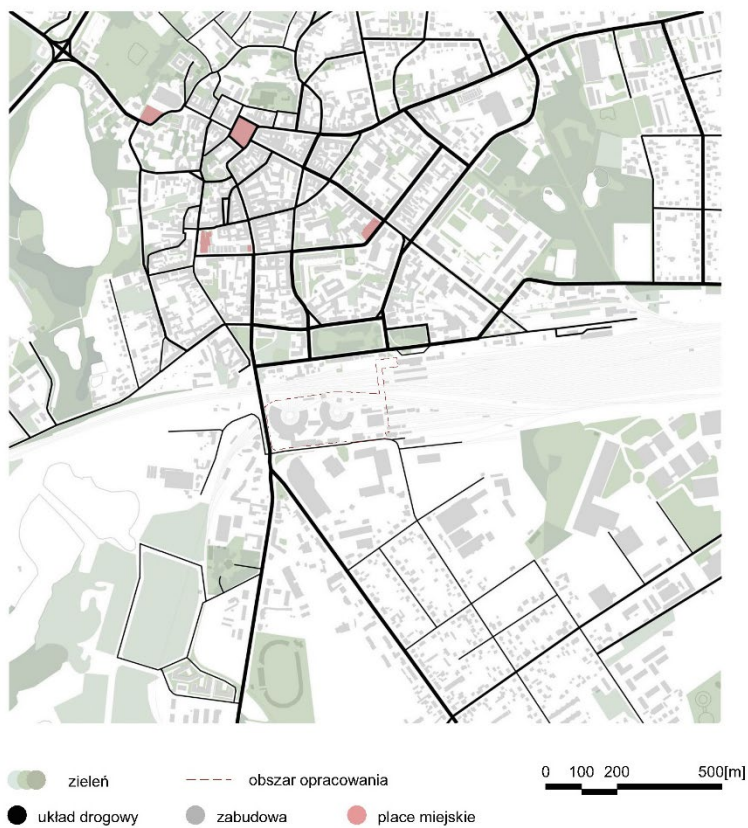
Rys. 59 Struktura komunikacyjna, Opracowanie własne

Centralny układ torowy przebiegający przez miasto w na linii wschód zachód, stanowi barierę w przepływie ruchu pomiędzy północą i południową częścią Gniezna. W sercu miasta istnieje tylko jedna możliwość przejazdu poprzez wiadukt kolejowy. Ta ograniczona liczba przepraw powoduje, że jakkolwiek ruch pomiędzy północną i południową częścią Gniezna jest utrudniony, co wpływa na wydłużenie czasu dojazdów, zwiększenie natężenia ruchu na dostępnych trasach czy obniżenie komfortu komunikacyjnego mieszkańców. Ta sytuacja stanowi wyzwanie urbanistyczne, wymagające rozważenia rozbudowy infrastruktury drogowej, na przykład poprzez budowę dodatkowych przepraw aby poprawić przepustowość i dostępność komunikacyjną obu części miasta.

⁹³ <https://www.urzadgminy.gniezno.pl/gniezno/portal/wiadomosci/aktualnosci/rozkład-jazdy-autobusow-obowiazujacy-od-01.01.2023-r.html> [dostęp: 10.01.2025]

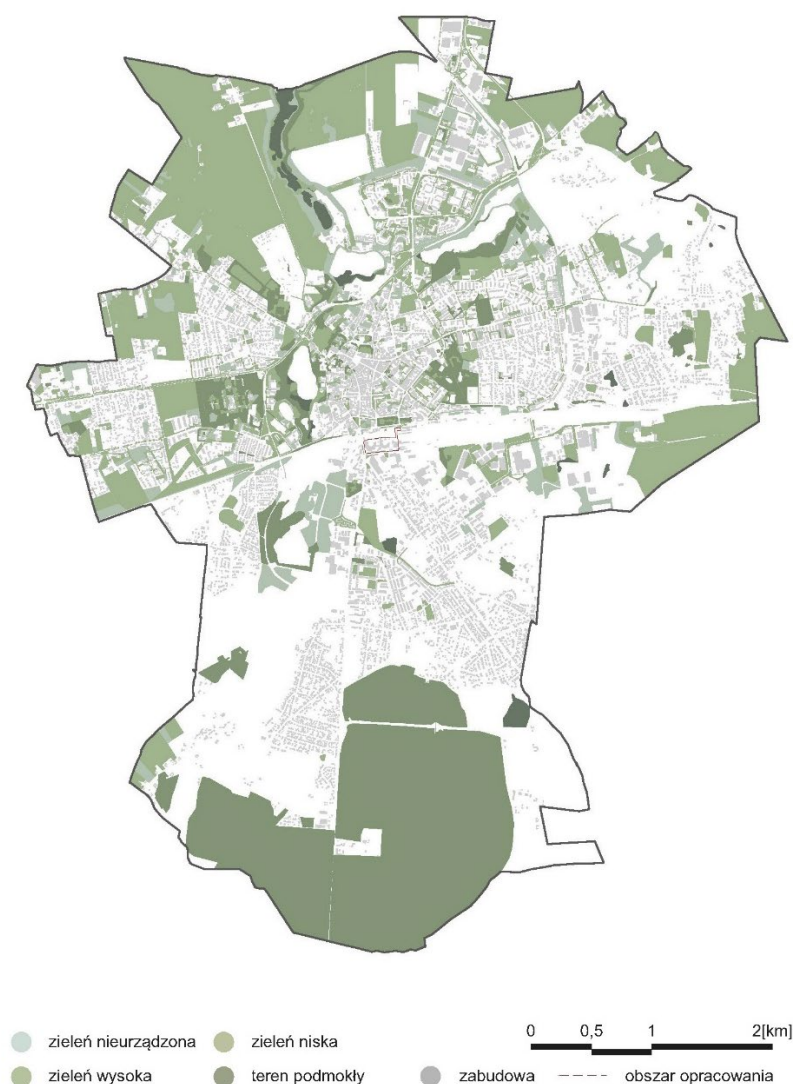


Rys. 60 Transport - dostępność, Opracowanie własne



Rys. 61 Drogi i place, Opracowanie własne

3.8 Analiza zieleni



Rys. 62 Zieleń w skali miasta, Opracowanie własne

Gniezno posiada dużą powierzchnię terenów zielonych. Lasy zajmują około 474 ha, czyli prawie 12% powierzchni miasta, a wielkość terenów zieleni w ogólnej powierzchni to około 4,3%.^{94 95} Choć miasto dysponuje rozległymi terenami zielonymi, to w samym centrum jest ich niewielka ilość. Zieleń jest tam bardziej rozproszona i ograniczona. Wynika to głównie z gęstej zabudowy i dominacji powierzchni utwardzonych. Zwarte obszary zielone znajdują się głównie na obrzeżach miasta.

Strategia Rozwoju Gminy zakłada właśnie poprawę i tworzenie nowych zielonych przestrzeni w centrum miasta ale też modernizację istniejących już parków.

Sam teren parowozowni przejmuje systematycznie zielenie ruderalna, pomimo usilnego zwalczania jej przez Stowarzyszenie Parowozownia. W rozmowie z przedstawicielem stowarzyszenia, które dzierżawi część terenu, okazało się, że nie przewidują dogęszczania zieleni, a zielenie pojawiającą

⁹⁴ Raport o stanie miasta: https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/47165/cms/szablony/22952/pliki/raport_o_stanie_miasta_2022_cz1.pdf [dostęp: 14.01.2025]

⁹⁵ <https://miasto-gniezno.geoportal-krajowy.pl/statystyki-gus> [dostęp: 14.01.2025]

się samoistnie usuwają gdyż, parafrazując - nigdy nie był to park i charakter miejsca, ulega zmianie. Dosadzone zostało jednak jedno drzewo, które w skutek naturalny uległo zniszczeniu.

Takie podejście, choć po części zrozumiałe, ogranicza potencjał miejsca, który nie musi obecnie sprowadzać się wyłącznie do muzeum kolei.



Rys. 63 Zieleni w centrum miasta, Opracowanie własne

3.9 Zabytki w przestrzeni miasta

Gniezno jako ośrodek władzy pierwszych Piastów szczyci się swoją historią, a za tym idzie też obecność wielu historycznych, zabytkowych miejsc i obiektów. Na pierwszą myśl przychodzi oczywiście obiekty sakralne czy historyczne, jeszcze przed chrześcijańskie pozostałości miejsc kultu. Najpopularniejsze miejsca wśród turystów, to te, wskazane przez turystyczny Szlak Piastowski,⁹⁶ czyli Bazylika Prymasowska z okazałymi drzwiami Gnieźnieńskimi, arcydziełem romańskiej sztuki odlewniczej. Przoduje też Rynek i Stare Miasto, Trakt Królewski oraz Wzgórze Lecha. W centrum Gniezna prócz wyżej wymienionych i zabytkowych budynków mieszkalnych znajdują się jednak jeszcze zabytki związane z przemysłem lub po militarne. Są to Koszary, wpisane do gminnej ewidencji zabytków, w których dziś siedzibę ma szkoła średnia i hotel i rozległy kompleks pokolejowy, znajdujący się w rejestrze zabytków. Na chronionym rejestrze terenie znajduje się 10. obiektów wpisanych do rejestru zabytków, są to: obie lokomotywnie wachlarzowe wraz z obrotnicami, wieża wodna,

⁹⁶ <https://szlakpiastowski.com.pl/warto-zobaczyc/gniezno/zabytki> [dostęp: 14.01.2025]

noclegownia, dyspozytornia, stołówka z umywalnią, siłownia z rozdzielnią, warsztat napraw i kotłownia CO.



Rys. 64 Zabytki na terenie Gniezna, Opracowanie własne

3.10 Kultura, rekreacja i miejsca wspólne w mieście

Miasto o bogatej historii i dużym dziedzictwie jakim jest Gniezno, stoi obecnie przed dużym wyzwaniem pogodzenia ochrony swoich tradycji, a zaspokojeniem współczesnych potrzeb. Treść dokumentów strategicznych i raportów, które odnoszą się do sytuacji miasta,⁹⁷ ⁹⁸ jasno wskazują, że rozwój kultury i rekreacji oraz integracja społeczna są kluczowe dla minimalizowania marginalizacji społeczno-gospodarczej i budowania atrakcyjnej oferty turystycznej. W strategii rozwoju Gminy na lata 2022–2030 możemy przeczytać, że aktywny udział mieszkańców w życiu kulturalnym wzmacnia poczucie przynależności i przeciwdziała wykluczeniu, ta kwestia odnosi się głównie do dwóch grup społecznych czyli młodzieży i seniorów.

Przestrzenie takie jak parki, miejskie place czy centra kultury pełnią funkcję miejsc spotkań. Organizowane są tam wydarzenia kulturalne, warsztaty i festyny, które angażują różne grupy społeczne.

⁹⁷https://urządgmyny.gniezno.pl/gniezno/zasoby/files/konsultacje_spoleczne/2022/diagnoza-sytuacji-spolecznej,-gospodarczej-i-przestrzennej-gminy-gniezno.pdf [dostęp: 14.01.2025]

⁹⁸ https://www.urządgmyny.gniezno.pl/gniezno/zasoby/files/konsultacje_spoleczne/2022/strategia-rozwoju-gminy-gniezno-na-lata-2022-2030.pdf [dostęp: 14.01.2025]

Najbardziej popularne wśród młodych mieszkańców Gniezna, są wydarzenia organizowane przez Latarnie na Wenei. To plenerowa oddolna inicjatywa, która łączy działania kulturalne, ekologiczne i integracyjne. Ważnym ośrodkiem jest też Teatr oraz dwa ośrodki kultury.



Rys. 65 Kultura, rekreacja i miejsca wspólne, Opracowanie własne

Zdaje się, że niegdyś oferta kulturowo-rekreacyjna Gniezna nie była mniej rozwinięta. Istniało dużo miejsc, które pozwalały mieszkańcom na wspólne spotkania i rozrywkę. Jak wynika z analizy historycznych zdjęć czy tekstów, na terenie miasta funkcjonowały X kina. W 1928 roku powstało kino Luna i istniało do lat 70. XX wieku pod nazwą Lech. Pierwotnie kino miało 500 miejsc, później zredukowano tę ilość do 300.⁹⁹ Rok później otwarto kino Apollo, które mieściło się w dzisiejszym budynku teatru.¹⁰⁰ Jak widać po załączonych fotografiach, swojego czasu zieleń w mieście była więcej niż okazała.

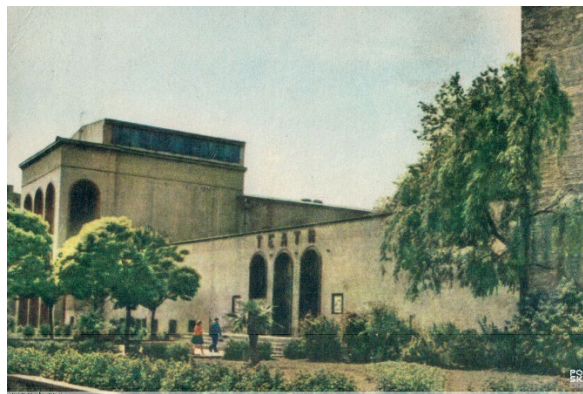
Dziś w Gnieźnie, prócz jednego multipleksowego kina, które znajdują się na przy północnej granicy miasta nie ma jednostek o tym profilu.

⁹⁹ <https://mok.gniezno.pl/zapomniane-14/> [dostęp: 14.01.2025]

¹⁰⁰ <https://www.theatre-architecture.eu/pl/db/?theatreId=264> [dostęp: 14.01.2025]



Rys. 66, Kino Apollo, 1929r. https://polska-org.pl/8407248,Gniezno,Teatr_im_Aleksandra_Fredry_w_Gnieznie.html



Rys. 67 Teatr Apollo https://polska-org.pl/8407248,Gniezno,Teatr_im_Aleksandra_Fredry_w_Gnieznie.html

Niegdyś istniało też więcej miejsc publicznych, gdzie lokalna społeczność mogła w pozytywny sposób spędzać swój wolny czas. Były to na przykład baseny miejskie.



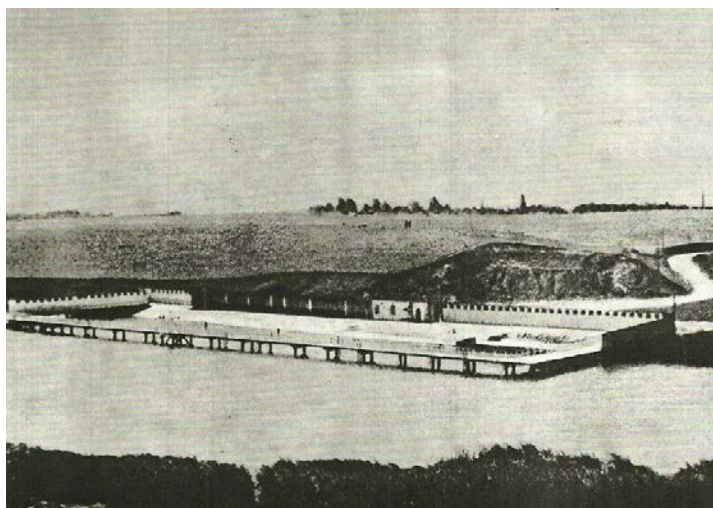
Rys. 68, Basen miejski 1960 r.

<https://www.facebook.com/gnieznostoria.gniezno/photos/pb.100064690603266.-2207520000/765210197762337/?type=3>



Rys. 69, Basen miejski 1935 r.

<https://www.facebook.com/gnieznostoria.gniezno/photos/pb.100064690603266.-2207520000/842646366685386/?type=3>



Rys. 70, Łazienki miejskie nad jeziorem Winiary 1909 r.

<https://www.facebook.com/gnieznostoria.gniezno/photos/pb.100064690603266.-2207520000/620087865607905/?type=3>

Podsumowując, miejsca kultury, rekreacji i przestrzenie wspólne to nie tylko element tożsamości miasta, ale też narzędzie rozwoju. Inwestowanie w te obszary ma kluczowe znaczenie dla zatrzymania negatywnych zjawisk demograficzno-gospodarczych.

3.11 Analiza wartościująca

Analiza wartościująca została wykonana dla większości obiektów kolejowych położonych w centralnym punkcie miasta i jest przedstawiona w załączniku numer 1. w postaci zestawienia przedstawionego w tabeli. Przy jednoczesnej charakterystyce obiektów został wzięty pod uwagę czas powstania, funkcja, powierzchnia użytkowa, materiał, detal, obecność na liście zabytków, stopień przekształceń. Ocenianie wartości to typowość danego obiektu w kontekście architektonicznym, unikalność, reprezentatywność stylu, wartości estetyczne, rola w zespole oraz stan techniczny. Kryteria oceny do wartości dobrane zostały na podstawie wielu opracowań i publikacji. Główną bazą były jednak publikacje W. J. Affelta¹⁰¹ oraz M. T. Witwickiego¹⁰².

Przyjęte nazewnictwo wartościowania zostało częściowo zmodyfikowane lub scalone, tak by było adekwatne do charakterystyki analizowanego materiału.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wartościującej jako najbardziej wartościowe obiekty wyłoniono: starszą lokomotywnię wachlarzową, dyspozytornię bramową oraz nastawnię Gn-A.

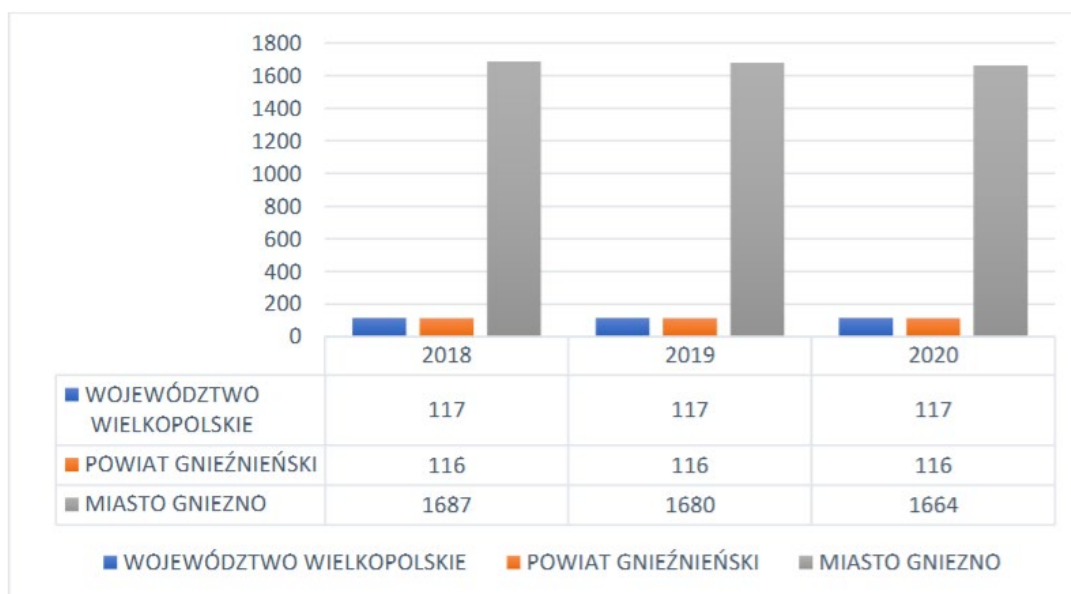
¹⁰¹ Affelt W. J., w: *Wartościowanie zabytków architektury*, Red. Szmygin B., Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2013, s. 17.

¹⁰² Witwicki Michał Tadeusz, *Kryteria oceny wartości zabytkowej obiektów architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków*, „Ochrona Zabytków” nr 1/2007, s. 78.

3.12 Analiza demograficzna

Gniezno, jak duża ilość miast o średniej wielkości, mierzy się obecnie z systematycznym spadkiem liczby mieszkańców. Młodzi ludzie decydują się na opuszczanie swojego miasta w celach edukacyjnych lub poszukiwaniu lepszych perspektyw zawodowych. Duża ilość osób przeprowadza się też na tereny wiejskie.

Mniejszy przyrost naturalny w mieście i wydłużająca się średnia wieku życia kreuje nowe potrzeby takie jak większe zapotrzebowanie na usługi z sektora zdrowia.



Rys. 71, Gęstość zaludnienia 2018-2020, ludność na 1km², Opracowanie INGENIS na podstawie danych BDL GUS

<https://gniezno.konsultacjejst.pl/konsultacje/0187b22a-7994-473f-b9c1-e233c3c9f197>

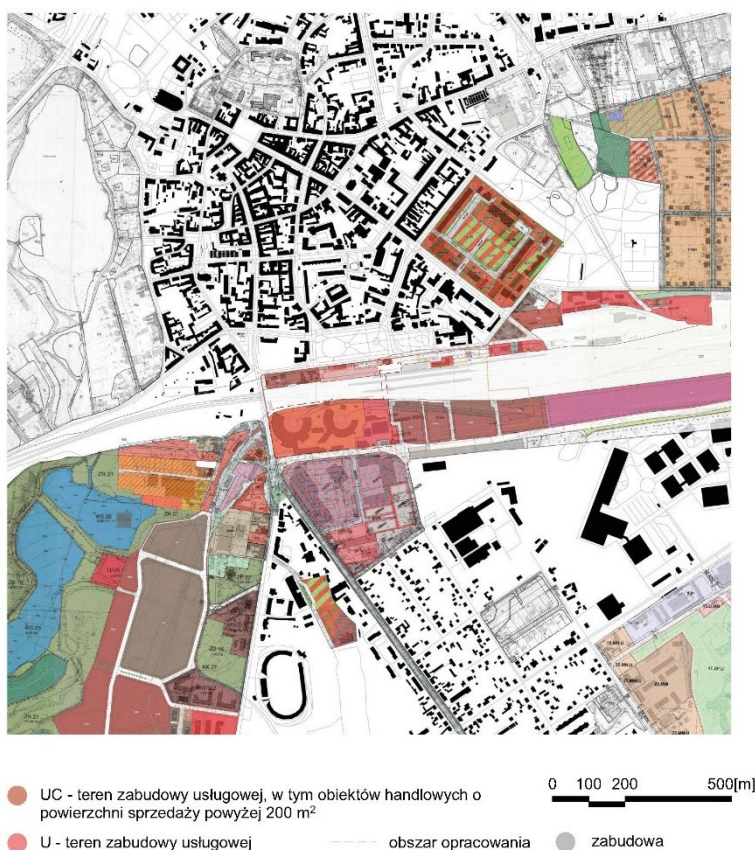
Prognozy pokazują, że przyrost naturalny będzie miał w dalszym perspektywie trend ujemny.¹⁰³

W związku z tym ważne jest aby wdrażać działania przeciwdziałające tym negatywnym zjawiskom. Jak wskazuje Gminny Program Rewitalizacji powinny one obejmować przede wszystkim tworzenie atrakcyjnych miejsc pracy i wspieranie lokalnej przedsiębiorczości, pogłębianie oferty edukacyjnej i kulturalnej, poprawę przestrzeni publicznych i mieszkaniowych. Oprócz tego ważne jest również wzmacnianie więzi społecznych.¹⁰⁴

¹⁰³ Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gniezna na lata 2023-2030, Gniezno 2023
<https://gniezno.konsultacjejst.pl/konsultacje/0187b22a-7994-473f-b9c1-e233c3c9f197> [dostęp: 5.02.2025]

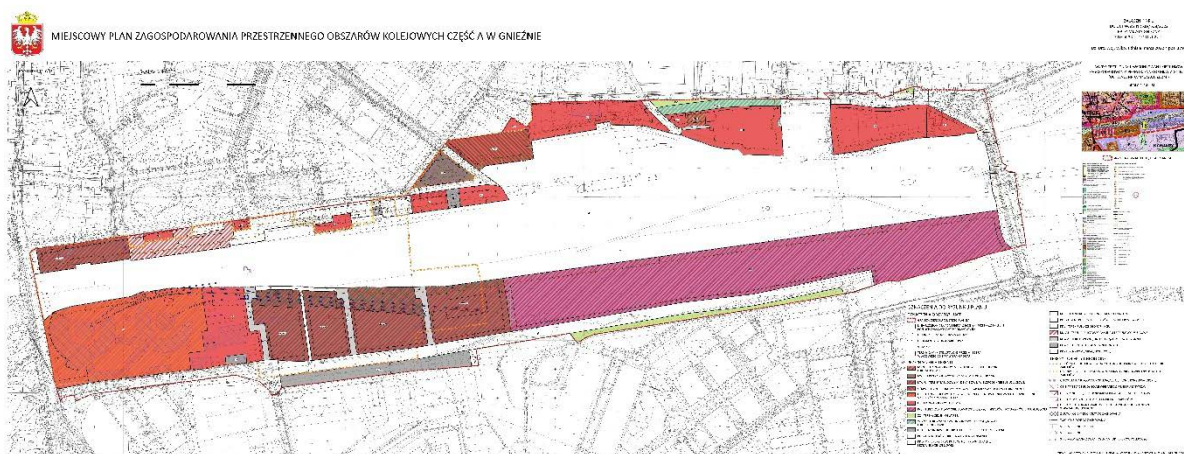
¹⁰⁴ Ibidem.

3.13 Analiza dokumentów planistycznych



Rys.72 MPZP, Opracowanie własne na podstawie:

https://www.gniezno.eu/cms/21050/obowiazujace_plany_miejscowe

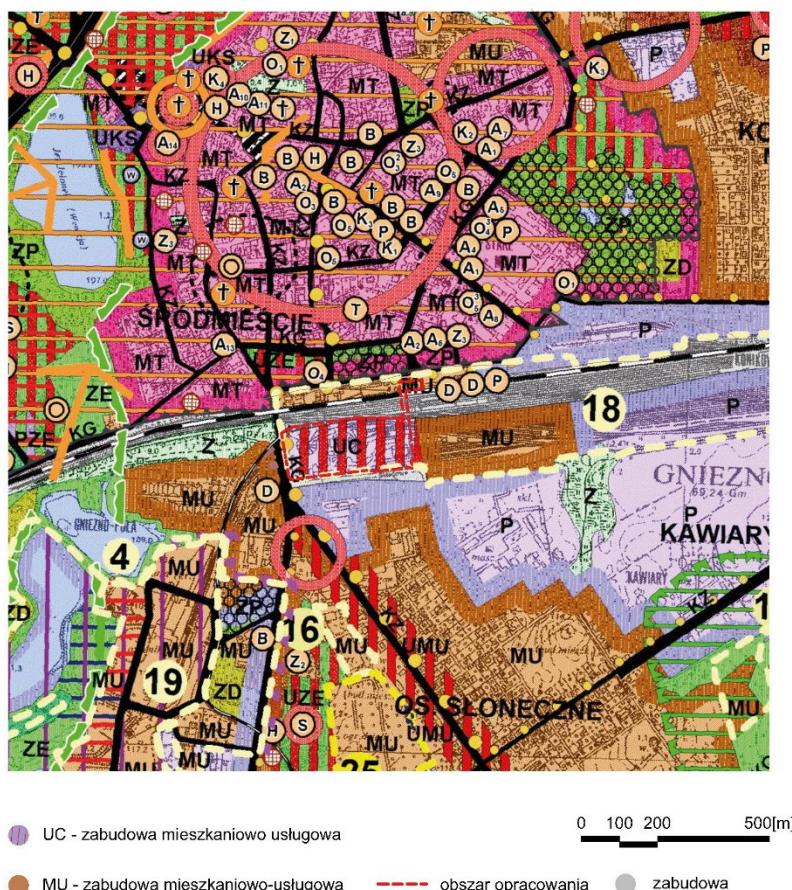


Rys.73 MPZP

https://www.gniezno.eu/cms/21050/obowiazujace_plany_miejscowe

Poprzemysłowy teren Parowozowni został przewidziany w Miejscowym Planie Zagospodarowania w głównej mierze pod teren zabudowy usługowej, w tym obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 200m² oraz pod teren zabudowy usługowej. Przyjęcie monofunkcji na tak dużym obszarze poprzemysłowym, w ścisłym położeniu podobnej funkcji, czyli centrum usługowo-handlowego Piastowa, wydaje się niezasadne. Takie rozwiązanie może prowadzić do

nadpodaż komercyjną, utratę tożsamości miejsca czy degradację przestrzeni publicznych. Skutkiem wprowadzenia wyłącznie funkcji usługowej może skutkować też nadmierną konkurencją i spadkiem rentowności obu obiektów, martwą przestrzenią po godzinach pracy oraz brakiem szans na rewitalizację społeczną.



Rys.74 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Opracowanie własne na podstawie:

https://www.gniezno.eu/cms/21047/studium_uwarunkowan_i_kierunkow_zagospodarowania_przestrzennego_

3.14 Gminny Program Rewitalizacji

W Gminnym Programie Rewitalizacji na lata 2023-2030 określono wiele celów. Odnoszą się one głównie do kwestii komunikacji, zieleni oraz poprawie jakości przestrzeni miejskiej.

Jako najważniejsze wyszczególniono:

- „sukcesywna zmiana profilu usług w śródmieściu. Eliminowanie usług uciążliwych, szpecących oraz usług które mogą być zaspokajane na terenie ośrodków usługowych poza centrum. Zastępowanie tych usług usługami związanymi z obsługą turystyki oraz usługami podnoszącymi prestiż dzielnicy śródmiejskiej,”

- „racjonalne wykorzystanie terenów miejskich i intensyfikacja zagospodarowania”.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gniezna na lata 2023-2030, Gniezno 2023

<https://gniezno.konsultacjejst.pl/konsultacje/0187b22a-7994-473f-b9c1-e233c3c9f197> [dostęp: 5.02.2025]

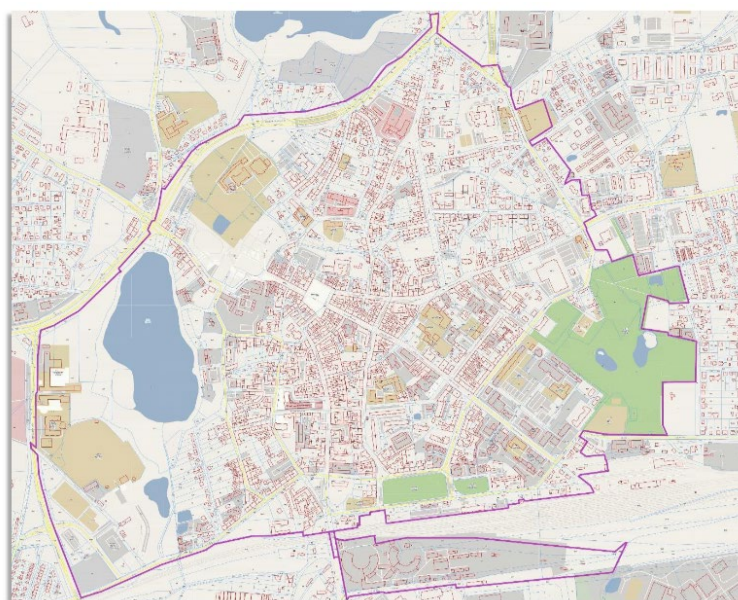
Szczegółowe cele natomiast odnoszą się głównie do tworzenia ciekawej oferty dla najmłodszych mieszkańców miasta w kontekście spędzania wolnego czasu w oderwaniu od smartfonów i skupieniu na realnym funkcjonowaniu ale także przeciwdziałaniu negatywnym zjawiskom takim jak uzależnienia, bezradność wychowawcza czy ubóstwo. W kontekście przestrzennym jest to przede wszystkim zapobieganie rozlewania się terenów zurbanizowanych.¹⁰⁶

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gniezna, wskazuje natomiast, iż przy kreowaniu wizji rozwojowych miasto powinno opierać się o najważniejsze elementy. Są to:

- Katedra jako dominanta i jako symbol,
- oś kompozycyjna śródmieścia
- centralne położenie śródmieścia w stosunku do całości układu przestrzennego,
- obniżenie terenowe - rynna wzdłuż ciągu jezior,
- przebieg linii kolejowej (parowozownia),
- historyczny cmentarz żydowski
- koszary przy ul. Wrzesińskiej.¹⁰⁷

Obszar rewitalizacji został wyznaczony na podstawie analiz obszarów zdegradowanych, pod kątem społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzenno-funkcjonalnym.

Wykazanie miejsc o największym nasileniu negatywnych zjawisk doprowadziło do wyznaczenia obszarów. Stare Miasto na podstawie wskaźnika syntetycznego jako jednostka analityczna uzyskała najwyższy wynik (13,60) i została zakwalifikowana w całości do obszaru rewitalizacji. Do niego dołączono także Park Miejski im. Generała Władysława Andersa oraz obszar Parowozowni.¹⁰⁸



Rys.75 Mapa obszaru rewitalizacji, Gminny Program Rewitalizacji Miasta Gniezna na lata 2023-2030, Gniezno 2023, <https://gniezno.konsultacjejst.pl/konsultacje/0187b22a-7994-473f-b9c1-e233c3c9f197> na podstawie: www.mapa.gniezno.giportal.pl

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ibidem.

3.15 Analiza SWOT

mocne strony	słabe strony
-wysoka wartość historyczna i kulturowa -duża powierzchnia w centrum miasta -wysoki stopień zachowania -bliskie położenie dworca kolejowego -wpis do rejestru zabytków -częściowo użytkowane - niezapomniany teren	-niszcząca tkanka architektoniczna -wyseparowany teren i niewykorzystany potencjał -zwalczana zieleń -przestrzeń zamknięta dla mieszkańców -skomplikowana kwestia własności
szanse	zagrożenia
-połączenie komunikacyjne z dworcem kolejowym -podkreślenie i przemysłowej tożsamości miejsca -wytworzenie nowych miejsc spotkań -potencjał na wprowadzenie zieleni -zmniejszenie chaosu przestrzennego -współpraca z lokalnymi władzami oraz lokalnymi społecznościami poprzez partycypację -wzrost zainteresowania architekturą przemysłową -uczytelnienie historii miejsca -poszerzenie turystycznej oferty miasta -nowe miejsca pracy -lepszy przepływ komunikacyjny na linii płn.-płdn.	-ryzyko dalszej degradacji -niska opłacalność inwestycji -zapisy miejscowego planu i zbytnia komercjalizacja miejsca -utrata wartości historyczno-kulturowych -bardzo duża skala inwestycji -ograniczenia finansowe -brak porozumienia między interesariuszami

Rys.76, SWOT, opracowanie własne

3.16 Analiza dotychczas powstałych koncepcji

Temat pomysłu na wskrzeszenie terenu Parowozowni w Gnieźnie do życia, od około dziesięciu lat stał się przedmiotem pogłębionej debaty. W 2017 roku PKP SA, czyli właściciel terenu, miasto Gniezno oraz XCity Investment podpisali porozumienie dotyczące organizacji warsztatów Charrette, celem stworzenia koncepcji zagospodarowania owego terenu. Warsztaty zrealizowano przy współpracy z pracownią Mycielski Architecture & Urbanism – MAU.¹⁰⁹ Owocem warsztatów był projekt na pokolejowy teren, który obejmował teren parowozowni oraz zaplecza technicznego. Wyszczególniono

¹⁰⁹ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/gniezno-co-z-parowozownia-25-ha-w-centrum-gniezna-do-konsultacji-54252.html> [dostęp: 5.02.2025]

trzy strefy funkcjonalne, obszar centrowczy, obszar mieszkaniowy oraz logistyczny. Obszar centrowczy funkcjonowałby jako teren usług kultury oraz komercji.¹¹⁰



Rys.77, Koncepcja Mycielski Architecture & Urbanism, <https://www.mau.com.pl/pl/projects#cities-header>

Pozytywnym aspektem koncepcji jest niewątpliwie nacisk na zazielenienie obszaru, różnorodność proponowanych funkcji dla terenu oraz poszanowanie tkanki historycznej. Zastanawiająca i budząca obiekcje może być jednak dobudowa nowej części do starszej lokomotywni wachlarzowej. Poprzez ten zabieg zabytkowy układ przestrzenny założenia traci na czytelności oraz zamyka osie widokowe w kierunku dworca czy parku. Obiekcje budzi także propozycja wprowadzenia nowej „odnogi” od zachodniej lokomotywni, niezrozumiały jest bowiem cel odbicia lustrzanego w przedpolu budynku noclegowni. Wprowadzanie funkcji mieszkalnej w tak bliskim położeniu układu torowego może być z kolei niekorzystne pod względem natężenia hałasu i generalnego komfortu potencjalnych mieszkańców.

Kolejną propozycją projektową jest architektoniczno-urbanistyczny projekt dyplomowy mgr inż. arch. Magdaleny Wojciechowskiej realizowany na Politechnice Poznańskiej pod okiem dr inż. arch. Agnieszki Janowskiej.¹¹¹ W tym przypadku wartościowy jest pogłębiony stopień opracowania i rozwiązań pod kątem architektonicznym dla większości obiektów. Niestety dużą szkodą dla zabytkowego terenu jest decyzja o usunięciu z terenu większości układów torowych i niewykorzystanie ich potencjału. Wprowadzenie obcych rozwiązań materiałowych, takich jak posadzka typu szachownica w miejscu obrotnicy czy duża skala zastosowania nawierzchni asfaltowej pod parkingi w centralnych miejscach założenia, burzy charakter miejsca i zatracą jego pierwotny układ. Pozytywnym aspektem jest z pewnością duży stopień wprowadzenia zieleni oraz wytworzenie nowych miejsc publicznych.

¹¹⁰ <https://xci.pl/projekty/gniezno/> [dostęp: 8.03.2025]

¹¹¹ <https://www.whitemad.pl/parowozownia-gniezno-portfolio-magdalena-wojciechowska/> [dostęp: 8.03.2025]



Rys.78 Projekt – M. Wojciechowska
<https://www.whitemad.pl/parowozownia-gniezno-portfolio-magdalena-wojciechowska/>



Rys.79 Projekt – M. Wojciechowska
<https://www.whitemad.pl/parowozownia-gniezno-portfolio-magdalena-wojciechowska/>

3.17 Wnioski z analiz oraz wyniki ankiety

Analiza porównawcza zrealizowanych projektów rewitalizacyjnych na podobnych obszarach prowadzi do pozytywnych konkluzji w kontekście opracowywanego terenu i pokazuje jak duży i korzystny wpływ na społeczność może mieć ponowne wykorzystanie zdegradowanych terenów miejskich oraz niezaprzeczanie technicznego i architektonicznego dziedzictwa kulturowego.

Gniezno jako miasto o bogatej historii, nadal stoi przed wyzwaniem lepszego wykorzystania swoich potencjałów. Z uwagi na duże zmagania miasta z problemami demograficznymi i społecznymi, wskazane jest kreowanie nowych atrakcyjnych miejsc w centrum miasta, które miałyby pozytywny wpływ na integrację społeczną. Takie plany zostały uwypuklone w Gminnym Programie Rewitalizacji i stanowią bazę do kształtowania kolejnych przestrzeni wspólnych. Także z uwagi na konieczność ograniczania zjawiska "urban sprawl"¹¹², zasadne jest inwestowanie w zdegradowane obszary centrum miasta. Ów program podkreśla też konieczność dogęszczania zieleni oraz wprowadzania korzystnych rozwiązań pod względem zmian klimatycznych, takich jak retencja wody czy tworzenie ogrodów deszczowych.

Analiza komunikacyjna wskazała z kolei na konieczność wytworzenia nowych połączeń na linii północ-południe, a w kontekście Parowozowni większej dostępności na jej wygrodzony teren. Obecnie barierą jest układ torowy czy różnica terenu związana z wzniesionym nad nim wiaduktem. Z tego powodu konieczne aby nowe połączenia stwarzały możliwość bezpiecznego przekroczenia wspomnianych barier komunikacyjnych.

Istotne staje się podjęcie wieloaspektowych działań w celu adaptacji poszczególnych obiektów, znajdujących się na terenie parowozowni. Przeprowadzenie pogłębionych badań technicznych czy szczegółowa ocena potencjału konkretnych budynków pod kątem użytkowania.

Pokolejowy teren Gniezna, o złożonej historii, mimo wielu ingerencji zachował swój układ przestrzenny cieszy się mianem największej, tak dobrze zachowanej parowozowni w Europie. Mimo tego wymaga on interwencji w postaci rewitalizacji na rzecz społeczności i przyjezdnych oraz przywrócenia go w celu budowania lokalnej tożsamości.

¹¹² https://en.wikipedia.org/wiki/Urban_sprawl [dostęp: 8.03.2025]

Podsumowując przestrzeń wymaga podjęcia gruntownych działań, które będą podstawą do stworzenia nowego centrum lokalnego miasta. Po analizie przestrzeni publicznych została zauważona potrzeba zaprojektowania przestrzeni wspólnych o charakterze kulturalno-usługowym.

4. Kompleks Parowozowni w Gnieźnie - projekt

4.1 Koncepcja i założenia projektu

Głównym ideaą, która przyświeca od początku podjęcia tematu to odpowiedź na problemy i potrzeby analizowanego obszaru. Teren obecnie zajmowany w dużej mierze przez Stowarzyszenie Parowozownia, czyli miłośników kolei forsuje pomysł przekształcenia terenu na muzeum kolejnictwa. Pomysł zaaranżowania przez stowarzyszenie przestrzeni zachodniej lokomotywni na prowizoryczne muzeum został zauważony i znajduje odzwierciedlenie w projekcie.

Wprowadzenie innych funkcji kultury na przykład takich jak kino, biblioteka, mediateka i przestrzenie wystawowe ma umożliwić rozwój obszaru i nie pozwolić na utratę wartości.

Koncepcja zakłada także, lepsze skomunikowanie terenu. Obecnie wydzielony teren poprzez bariery komunikacyjne takie jak układ torowy czy różnica terenu i zamknięte bramy obiektu nie pozwalają na swobodny przepływ komunikacji.

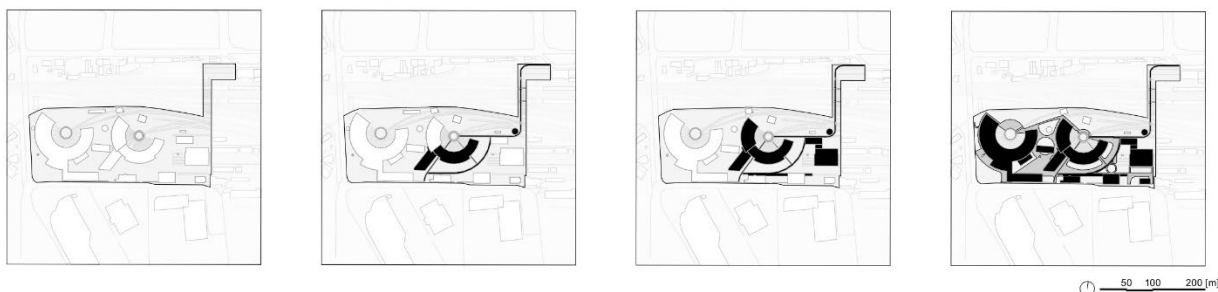
Wprowadzenie najbardziej adekwatnych do potrzeb funkcji ma przyciągnąć mieszkańców i zaangażować ich w współtworzenie miejsca, a stworzona przestrzeń uatrakcyjni okolice i przyczyni się do minimalizowania przestrzennego chaosu i dezintegracji przestrzeni centrum miasta. Wprowadzone atraktory takie jak, wieża widokowa na przemysłowym kominie, wielofunkcyjne kubiki poruszające się po torach, boisko, plac zabaw oraz ogródek społeczny przyciągać będą różne grupy społeczne i wiekowe. Projekt opiera się głównie na działaniach konserwacji zachowawczej z elementami restauracji.

4.2 Strategie i decyzje projektowe

Podczas planowania włączenia omawianego terenu w przestrzeń publiczną niezwykle ważne jest zapoznanie mieszkańców z nową ideaą miejsca oraz uwzględnienie lokalnych społeczności, funkcjonujących lub z nim związanych. Paternalistyczne wprowadzanie nowych rozwiązań, zwłaszcza gdy są one narzucone z góry, bez uwzględnienia lokalnych potrzeb i inicjatyw, prowadzi często do odrzucania i niechęci ze strony mieszkańców. W przypadku dużych inwestycji, które wymagają dużych nakładów finansowych oczekiwania społeczności są równomierne duże, a kredyt zaufania do wizji proporcjonalnie mały. Dlatego korzystną strategią jest stopniowe wprowadzanie zmian, z punktu widzenia finansowego jak i zapoznania mieszkańców z dotychczas wydzielonym i niedostępnym terenem. Jedną ze strategii, która sprawdziłaby potencjał wybranej funkcji jest placemaking w wymiarze taktycznym.¹¹³ Początkowo samo udostępnienie terenu mieszkańcom i tymczasowe interwencje, jeszcze przed podejściem do adaptacji poszczególnych budynków spowodowałoby włączenie ich w nowy projekt i wywołałoby poczucie bycia częścią przemiany. Tymczasowe interwencje mogłyby przejawiać się jako: kino letnie, warsztaty na temat zieleni ruderalnej czy recyklingu przestrzeni czy organizacja pchlego targu na wyznaczonym terenie.

¹¹³ <https://www.innovationquarter.com/articles/five-inspiring-placemaking-projects/> [dostęp: 8.03.2025]

W projekcie przewidziano trzy etapy rewitalizacji. Pierwszy ma na celu otwarcie i lepsze skomunikowanie terenu poprzez przezwyciężenie barier i wytworzenie nowych dojazdów. Od północy zaprojektowano kładkę pieszo-rowerową, która z okolic dworca kolejowego doprowadzi mieszkańców lub przyjezdnych na teren parowozowni i pozwoli na przejście do usługowej obszarze galerii Piastowa.

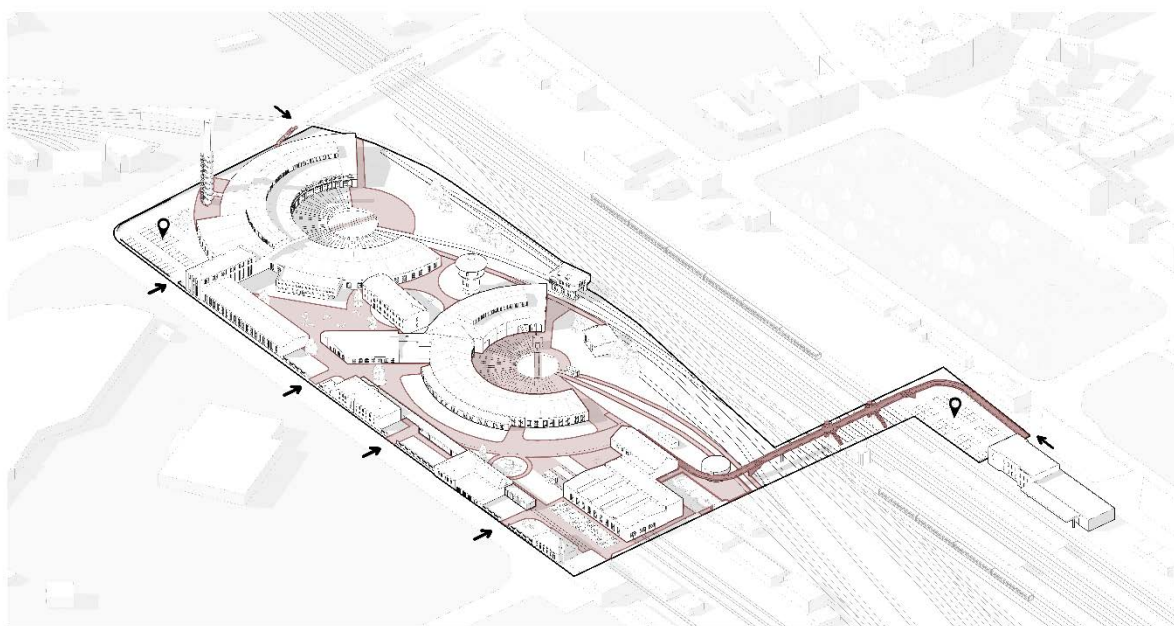


Rys.80, Etapy rewitalizacji, Opracowanie własne.

Ten etap to także realizacja punktu informacji, dostępnego bezpośrednio z kładki oraz adaptacja najstarszej części lokomotywni na multifunkcyjną, przestrzeń wspólną.

Ważnym aspektem projektu było też utrzymanie przemysłowego charakteru miejsca. Jego wypieranie prowadziłoby do zatracania tożsamości i genius loci miejsca. Z tego powodu też jedną z decyzji było minimalna ingerencja w tkankę architektoniczną, prócz poprawy stanu technicznego i nadania nowej funkcji obiektom. Dla drugiego etapu rewitalizacji zaprojektowano zabudowę uzupełniającą w postaci pawilonów, które tworzą pewnego rodzaju łączniki lub są w punktami orientacyjnymi w terenie. Pawilony charakteryzują się modułowością i w razie potrzeby zmiany funkcji mogą w łatwy sposób zostać zdekonstruowane.

Ostatni etap zakłada wytworzenie większej ilości wejść na teren Parowozowni, co zapewni bardziej dogodny dostęp do poszczególnych usług.

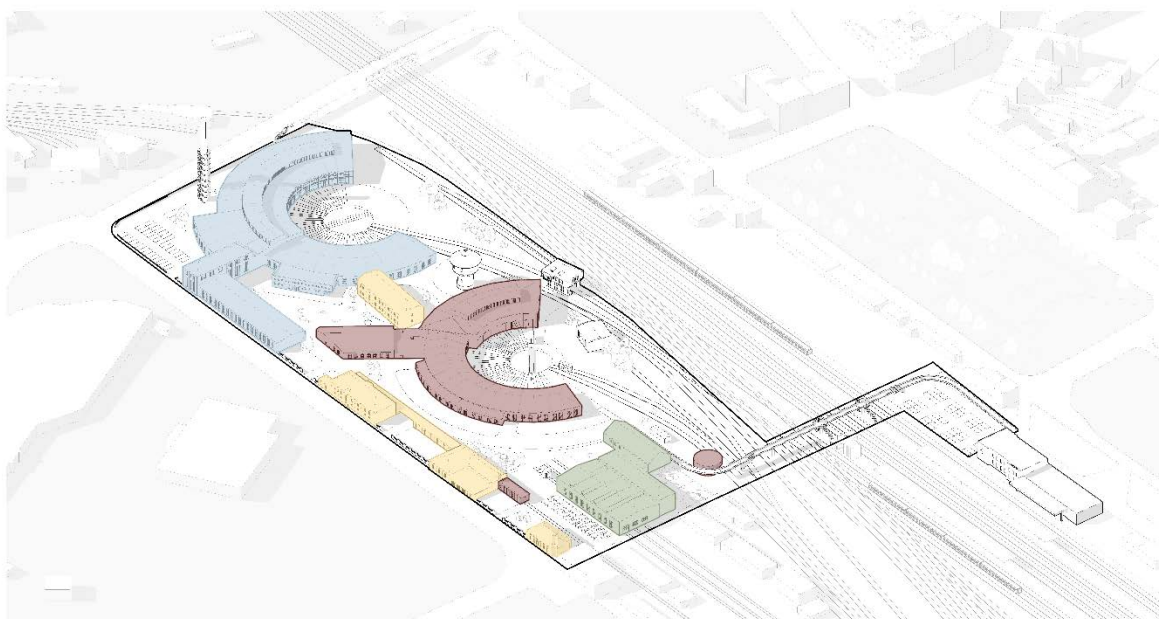


Rys.81, Komunikacja, wejścia i parkingi. Opracowanie własne.

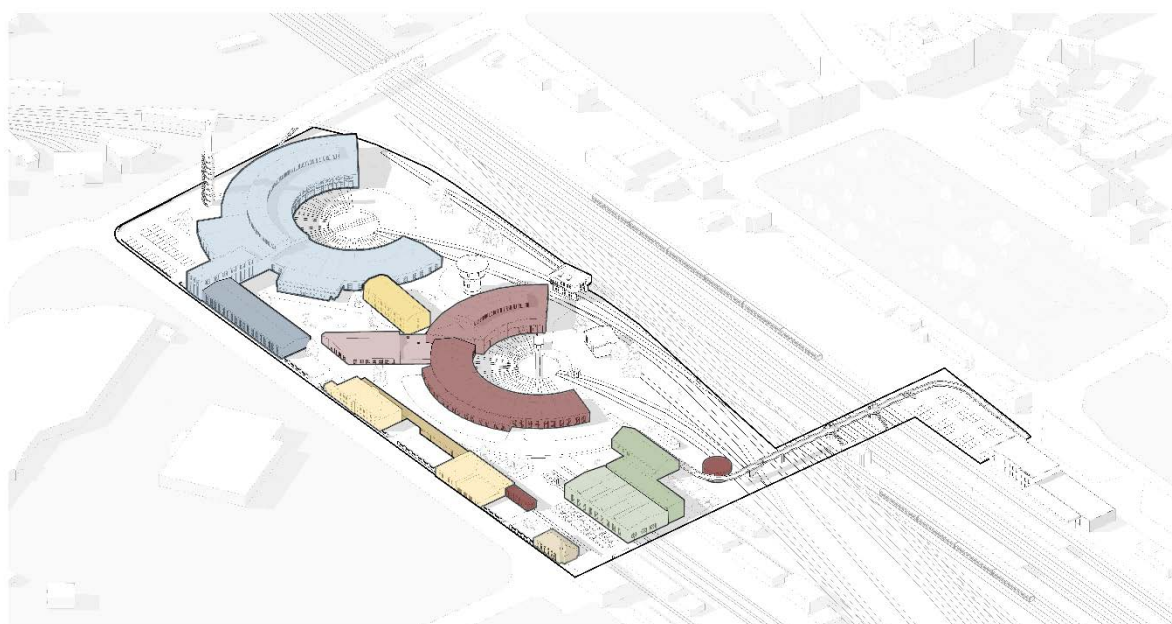
Na tym etapie większość pozostałych budynków zostanie zaadaptowana, prócz dyspozytorni, wieży wodnej oraz budynku tokarki. Zostaną one odnowione i funkcjonować będą jako obiekty muzealne, możliwe do zwiedzania.

Nowe miejsce ma poprawić jakość życia mieszkańców i urozmaicić ofertę turystyczną Gniezna w celu poprawy sytuacji przestrzennej i demograficzno-gospodarczej miasta.

4.3 Program funkcjonalny



Rys.82, Strefy funkcjonalne, Opracowanie własne



- przestrzeń multifunkcyjna hala adaptacyjna: koncerty/ mobilne kubiki biura i sale muzeum kolei warsztaty hotel przychodnie specjalistyczne
- pawilony usługowe pawilony ogrodniczy/ zaplecze ogródka społecznego budynek usługowy kino biblioteka i mediateka punkt informacji

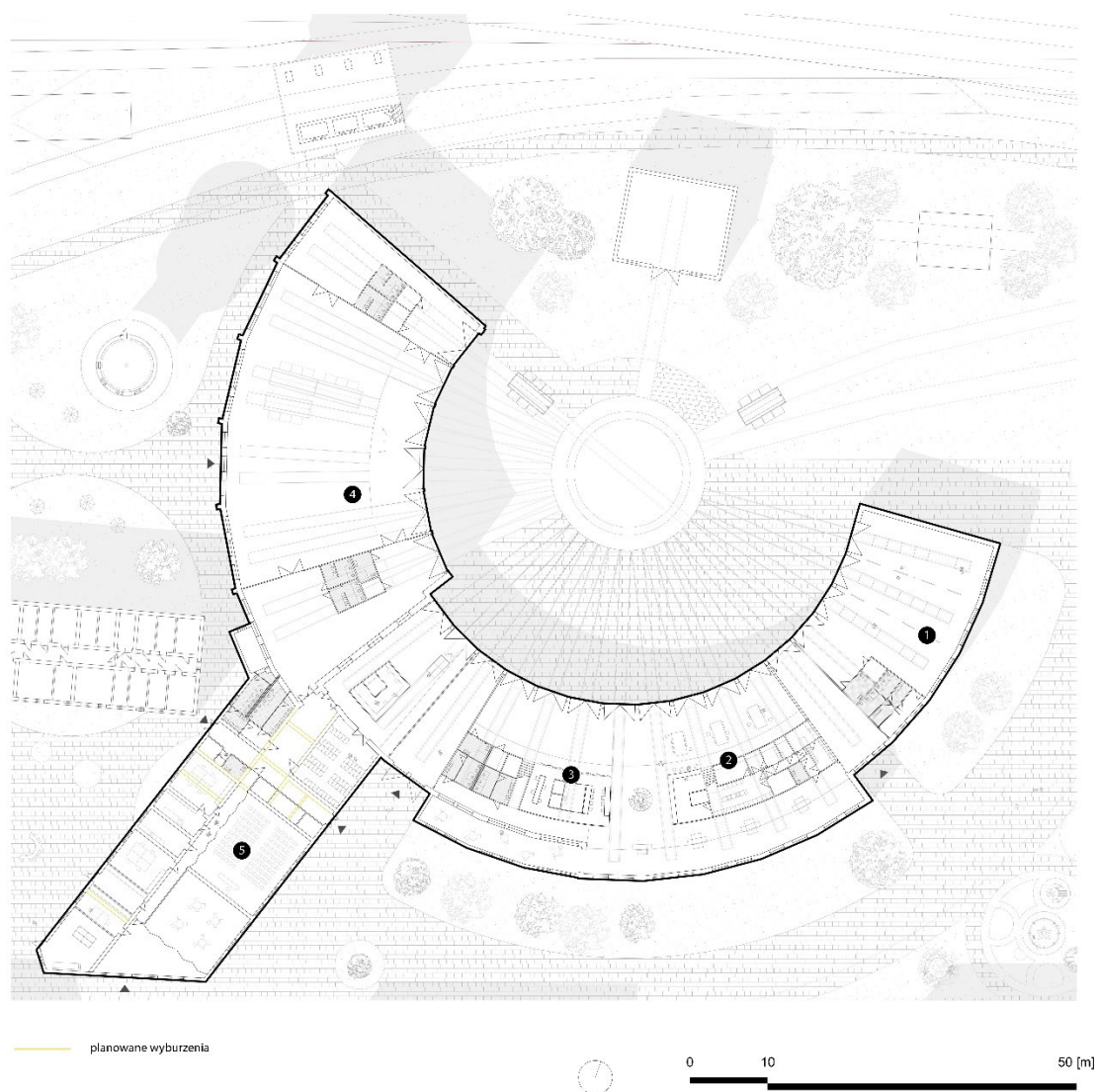
Rys.83, Szczegółowy podział stref funkcjonalnych, Opracowanie własne

Terenu Parowozowni został podzielony na cztery strefy funkcjonalne. Jest to strefa muzealna, wskazana na rysunku w kolorze niebieskim, strefa centrum lokalnego na czerwono, strefa kultury na zielono oraz strefa usług w kolorze żółtym.

Różnorodna oferta obszaru pozwoli na funkcjonowanie obszaru przez większość czasu, w zależności od pory dnia lub roku, a zlokalizowanie atrakcji w otwartej przestrzeni publicznej przyciągnąć mają różne grupy wiekowe.

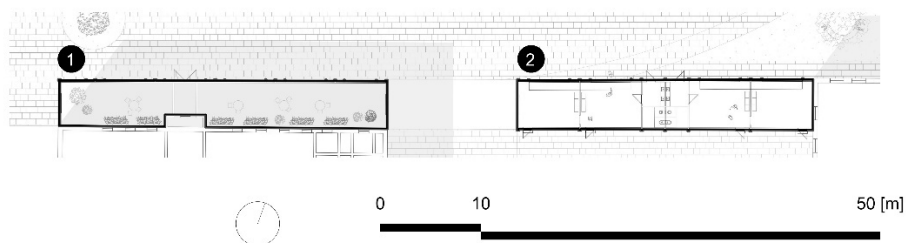
Na przestrzeń multifunkcyjną składa się część wystawowa (1) gastronomia (2), przestrzeń co-workingowe (3). Do niej przylega część biurowa (5), obsługująca założenie.

Hala adaptacyjna przeznaczona jest na cele koncertowe (4). Gdy w tej części lokomotywni nie będą akurat odbywały się żadne wydarzenia, pomieści ona mobilne kubiki, które funkcjonować mogą jako showroomy, małe punkty gastronomiczne lub przestrzeń pod wynajem.



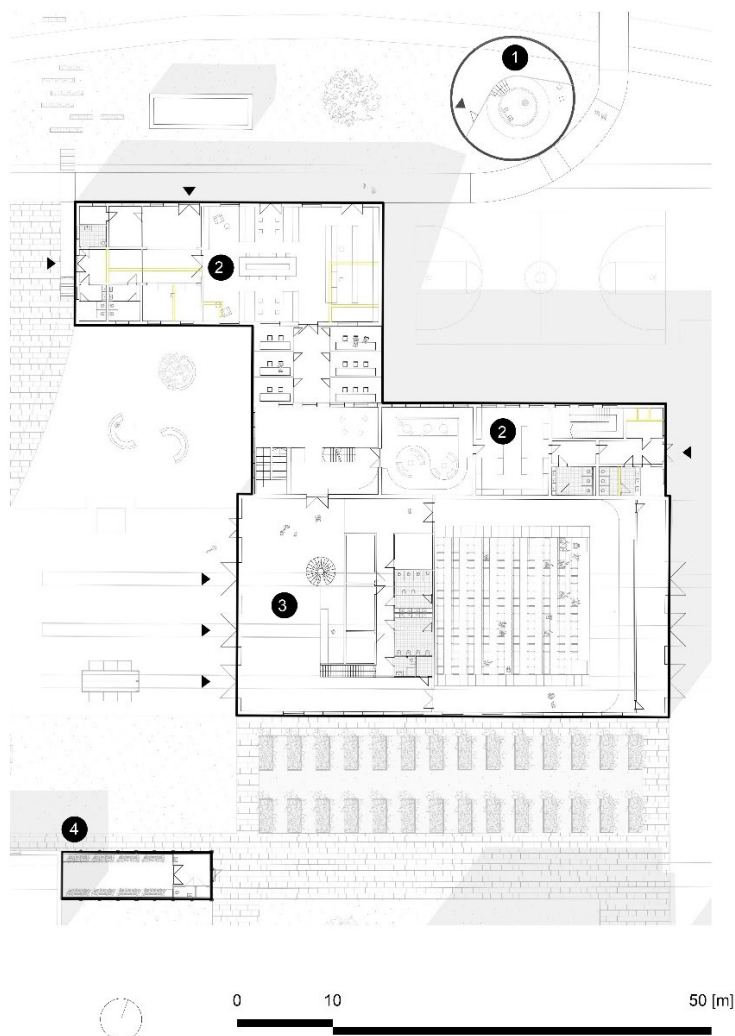
Rys.84, Rzut lokomotywni z częścią biurową, Opracowanie własne

Pawilony znajdujące się w południowej oddzielają niejako założenie od chaotycznego centrum handlowego. Jeden z nich stanowi wejście do budynku przewidzianego na przychodnię specjalistyczną i ma być pawilonem wypełnionym roślinnością (1), drugi pawilon mieści cztery stanowiska handlowe, np. pod warzywniak czy delikatesy, w środku znajdują się też toalety publiczne (2).

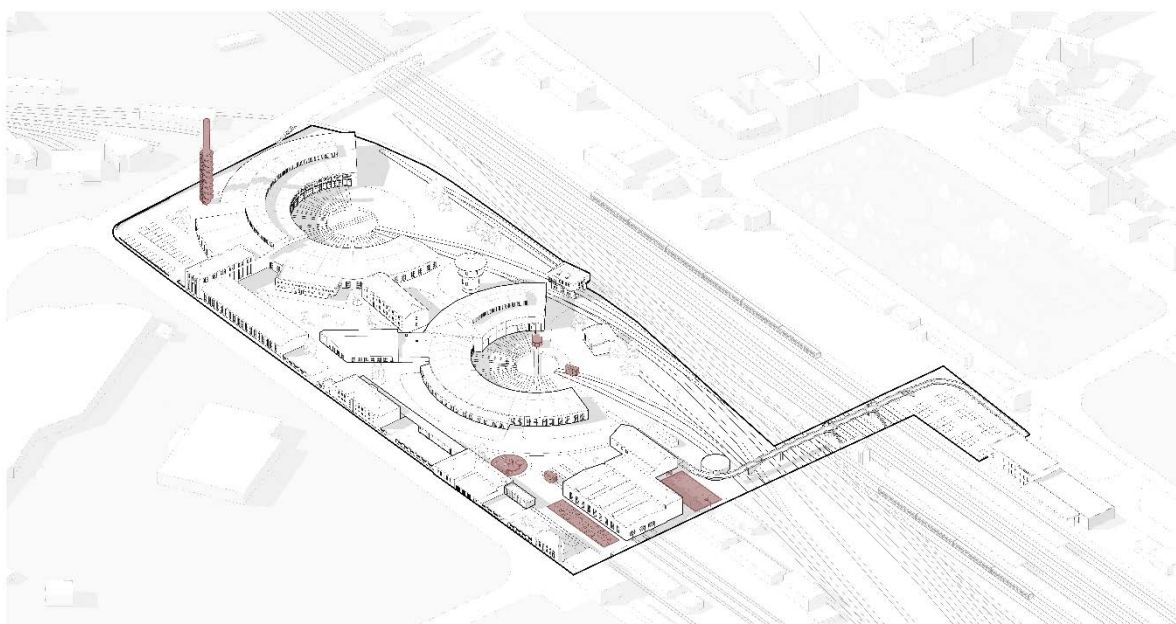


Rys.85. Rzut pawilonów, Opracowanie własne.

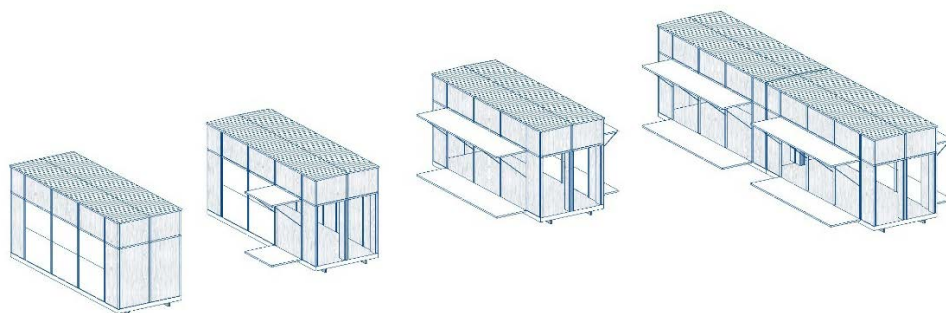
Strefa kultury, z drugiego etapu rewitalizacji to biblioteka z mediateką (2) oraz kino (3) w budynkach warsztatów wagonów i magazynie materiałowym wagonowni połączonych łącznikiem, w którym znajdują się przestrzenie pracy. Na część strefy centrum lokalnego składa się także biuro informacji (1) oraz pawilon ogrodniczy (4).



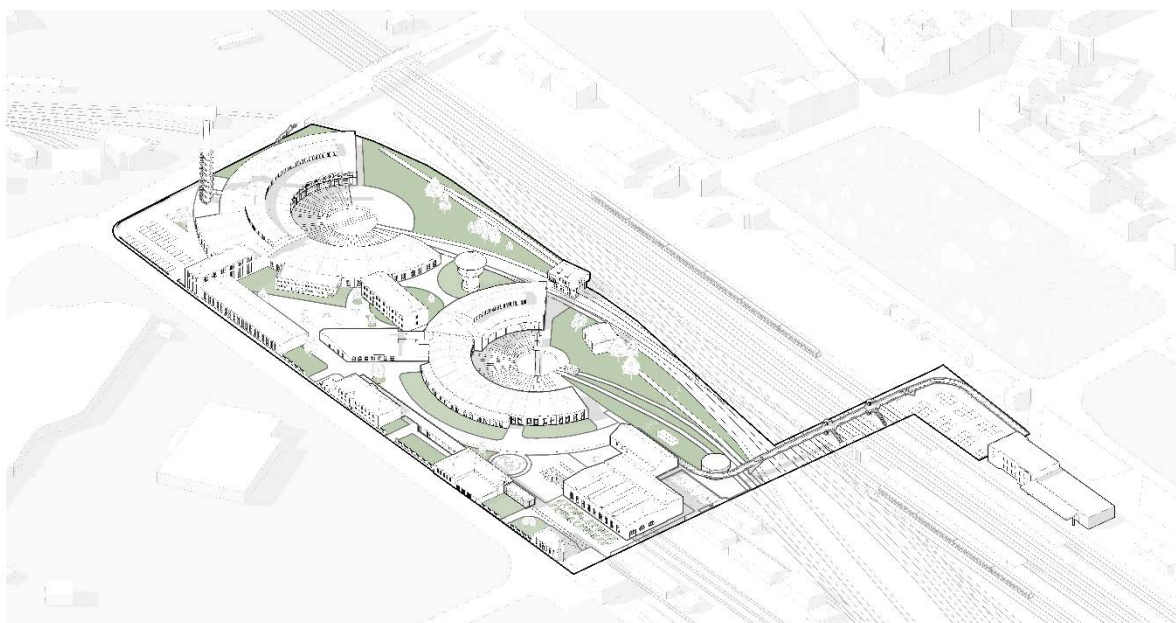
Rys.86. Rzut - Strefa kultury, Opracowanie własne.



Rys.87. Atraktory w przestrzeni publicznej. Wieża widokowa, plac zabaw, ogród społeczny, boisko, kubiki mobilne. Opracowanie własne.



Rys.88. Kubiki mobilne. Opracowanie własne.



Rys.89. Zieleń. Opracowanie własne

4.4 Zestawienie powierzchni

Powierzchnie przestrzeni multifunkcyjnej i hali (lokomotywownia), biur i sali:

Zestawienie pomieszczeń			Zestawienie pomieszczeń			Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
1	Przestrzeń wspólna	47,4	16	Komunikacja	88,0	31	Toalety M	5,3
2	Biura	23,4	17	Szatnie	66,3	32	hala koncertowa	828,0
3	Komunikacja	21,0	18	Pom. tech.	5,8	33	<nazwa strefy>	172,1
4	Biura	36,8	19	Pom. tech.	9,7	34	Pom. tech.	8,2
5	Pom. socjalne	19,3	20	Pom. tech.	5,8	35	Pom. tech.	6,2
6	Pom. ksero	19,0	21	Komunikacja	33,9	36	Toalety K	6,6
7	Biura	36,6	22	Sala wykładowa	129,0	37	Toalety K	5,3
8	Pom. tech.	5,2	23	Sala wykładowa	94,2	38	Toalety M	6,4
9	toaleta dla OzN	5,6	24	Przestrzeń wspólna	57,1	39	Toalety M	5,3
10	Toalety K	6,2	25	przestrzeń wspólna	236,6	40	Przestrzeń wspólna	155,7
11	komunikacja	7,4	26	Pom. tech.	5,4	41	kasy	32,0
12	toalety M	9,0	27	Toaleta dla OzN	8,9	42	Komunikacja	99,3
13	toalety M	12,8	28	Toalety K	6,6	43	Przestrzeń wspólna	688,5
14	Toalety K	13,4	29	Toalety K	5,3	44	Przestrzeń wspólna	76,1
15	<nazwa strefy>	14,0	30	Toalety M	6,4		Toalety M	14,1
						45		

Zestawienie pomieszczeń			Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
	Toalety OzN	9,2		Pom. na odpady	4,0
46	Pom. tech.	5,7	61	Pom. socjalne	9,4
47	Pom. tech	5,3	62	Szatnie	8,7
48	Toalety K	16,7	63	Komunikacja	5,4
49	Przestrzeń co-work	52,4	64	Toaleta dla pracowników	4,4
50	Przestrzeń pracy w cis...	2,4	65	Komunikacja	5,2
51	Przestrzeń pracy w cis...	2,6	66	Rozdzielnia	7,7
52	Kuchnia co-work	9,9	67	Komunikacja	99,1
53	komunikacja	7,0	68	Komunikacja	13,0
54	Bar	25,8	69	Cz. wystawowa	363,8
55	Pom. gosp.	3,3	70	Toalety M	12,2
56	Kuchnia	29,0	71	Toalety K	12,5
57	Zmywalnie	11,5	72	Pom. tech.	5,5
58	Pom. obróbki	5,4	73	Toaleta OzN	8,8
59	Chłodnia	5,5			3 896,6 m²
60					

Powierzchnie przestrzeni biblioteki z mediateką oraz kina:

Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
74	Pom. tech.	5,5
75	Toaleta OzN	6,4
76	Szatnia	14,8
77	Komunikacja	26,5
78	Komunikacja	45,2
79	Wypożyczalnia	23,4
80	Toalety	5,7
81	Toalety	6,9
82	Toalety	4,8
83	Toalety	5,9
84	Pom. biblioteki	224,2
85	Komunikacja	30,6
86	Pom. pracy	11,1
87	Pom. pracy	11,0
88	Pom. pracy	11,1
89	Pom. pracy	14,2
90		

Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
91	Pom. pracy	14,3
92	Pom. pracy	14,6
93	Komunikacja	60,1
94	Komunikacja	40,1
95	Pom. mediateki	88,7
96	Magazyn	70,7
97	Komunikacja	11,2
98	Komunikacja	16,2
99	Komunikacja	24,2
100	Pom. tech.	12,5
101	Toalety	5,6
102	Toalety	6,9
103	Toalety	7,0
104	komunikacja	5,6
105	Pom. gospodarcze	7,0

Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
	Komunikacja	342,9
106	Magazyn	15,1
107	Magazyn	14,9
108	Pom. tech.	10,0
109	Magazyn	14,9
110	Toalety	10,0
111	Toalety	7,4
112	komunikacja	7,4
113	Toalety	9,9
114	Toaleta OzN	4,6
115	Pom. gospodarcze	3,6
116	Sala kinowa	474,8
117	Komunikacja	67,4
		1814,9 m2

Powierzchnie przestrzeni pawilonów:

Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
118	Przyziemie biura inf.	59,4
119	Toaleta	11,0
		202,9 m2
120	Pawilon "zielony"	139,9

Zestawienie pomieszczeń		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
121	Pawilon usługowy	134,2
122	Pawilon Ogrodowy	71,1
	wszystko łącznie:	6259,6 m2

4.5 Rozwiązania i kwestie techniczne

4.5.1 Konstrukcja

Zespół budynków parowozowni pod kątem technicznym obecnie znajduje się w zróżnicowanym stanie. Jak zaznaczono w tabeli wartościującej większość budynków jest jednak dobrze zachowana.

Adaptowana starsza lokomotywnia wachlarzowa zachowała w głównej mierze swoją historyczną formę, dlatego też wszystkie projektowane elementy charakteryzują się jak najmniejszą ingerencją w strukturę obiektu. Podstawowym materiałem budowlanym jest cegła ceramiczna zwykła,

cegła licówka, drewno oraz żelazo.¹¹⁴ Górne partie nowszej hali, adaptowanej na cele większych wydarzeń były rekonstruowane i nadbudowane w czasie II wojny światowej. Ta część lokomotywni charakteryzuje się także dużym świetlikiem kalenicowym. Całość lokomotywni przekryta jest dwuspadowym, drewnianym stropodachem wspartym poprzez stalową konstrukcję kratownicową.¹¹⁵

Nowoprojektowane elementy nośne przestrzeni zbudowane są głównie jako ściany pełne z bloczków lub cegieł wapienno-piaskowych. Elementy antresoli wykonane zostały w konstrukcji stalowej.

Podobna koncepcja odnośnie konstrukcji została zastosowana w adaptowanych budynkach magazynu materiałowego i warsztatu napraw. Te dwa budynki połączone zostały nową strukturą - łącznikiem. Został on wykonany w konstrukcji stalowej wspartej na żelbetowym postumencie w celu zniwelowania różnicy poziomów w budynkach. Magazyn materiałowy zbudowany został przy użyciu cegły, betonu oraz drewna. Po jego północnej stronie znajduje się rampa, która według projektu przekształcona zostanie w część kładki prowadzącej nad torami i doprowadzającej na teren parowozowni z okolic dworca. Warsztat napraw, przewidziany pod kino zbudowany został analogicznie do budynku magazynu materiałowego. Wyróżniają go jednak boczne, symetryczne doświetlenia w dachu oraz wewnętrzny, trzyczęściowy układ torowy z przesuwnicą.

4.5.2 Rozwiązania materiałowe

Zastała tkanka architektoniczna charakteryzuje się użyciem cegły, która używana była często dla tego typu budynków przemysłowych. Z uwagi na długotrwały czas funkcjonowania parowozowni, późniejsze budynki, jak budynek szatni i łaźni, są żelbetowe. Dużą część budynków charakteryzuje też użycie betonowych nadproży, a ślusarka okienna wykonana została z metalu zafarbowanego na charakterystyczny, zielono-niebieski kolor. Kładka nad torami według projektu powinna zostać wykonana w konstrukcji stalowo-żelbetowej, a balustrady i poręcze z siatki stalowej. Mobilne kubiki wykonane są głównie z drewna klejonego warstwowo oraz blachy.

Nowo projektowane obiekty wpisują się w charakter miejsca nawiązując chociażby wspomnianym kolorem. Wykonane są z modułowych elementów metalowych, malowanych proszkowo. Materiał przezierny to poliwęglan. Większość ścieżek nieutwardzonych pokryta będzie nawierzchnią z kruszywa mineralnego, a część ścieżek i placu z cegły z drugiego obiegu. Nawierzchnia placu zabaw i boiska to recyklingowana guma.

4.5.3 Izolacyjność termiczna

Celem zachowania wymaganej izolacyjności cieplnej przegród w budynkach adaptowanych wykorzystano głównie systemy oparte na wełnie mineralnej i płytach mineralnych. W przypadku przegród pionowych zewnętrznych przewidziano docieplenie ścian od wewnętrznej strony, a w przypadku przegród poziomych zastosowano docieplenie zewnętrzne. Z uwagi na konieczność zachowania historycznego wyrazu ceglanych elewacji podjęto decyzję o wewnętrznym dociepleniu

¹¹⁴ Karta biała zespołu Stacji Kolejowej Gniezno, Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków, opracował: Urbaniak M., 2009.

¹¹⁵ Ibidem.

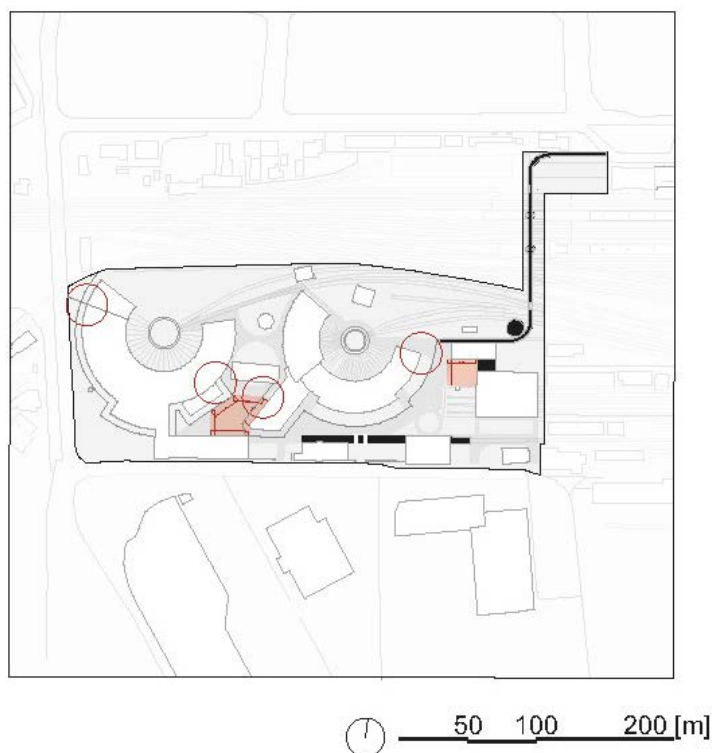
budynków. Obecność kanałów rewizyjnych w budynkach lokomotywni i warsztatów sprawia trudność w przewidzeniu izolacji posadzki.

Dla przegród przyjęto współczynniki przenikania ciepła zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi.¹¹⁶ Jednak w razie przypadku, ze względu na obecność zespołu w rejestrze zabytków, możliwe jest uzyskanie odstępstw od warunków technicznych.

4.5.4 Ochrona przeciwpożarowa

Przy adaptacjach wyżej wymienianych budynków rozpatrzono wiele aspektów dotyczących ochrony przeciwpożarowej. Zwrócono uwagę na zachowanie i wzmocnienie konstrukcji, poprzez ochronę jej nośności i użycie np. tynków przeciwogniowych lub w przypadku metalowych elementów - powłok antyogniowych. Z uwagi na specyfikę funkcjonalną obiektu w tym możliwość przebywania w budynku więcej niż 50 os., większość stref pożarowych zakwalifikowano do kategorii ZLI. Przewidziano także zapewnienie odpowiednich szerokości dróg ewakuacyjnych oraz dostęp dla służb ratowniczych.

Zgodnie z punktem 9. paragrafu 12. Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji¹¹⁷ drogi pożarowe zakończone są placami manewrowymi o wymiarach 20 m x 20 m.



Rys.90. Schemat pożarowy . Opracowanie własne

¹¹⁶ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 stycznia 2017 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2017 poz. 2285 z późn. zm.).

¹¹⁷ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych, Dz.U. 2009 nr 124 poz. 1030

4.5.5 Rozwiązania proekologiczne i prospołeczne

Większość przyjętych rozwiązań to rozwiązania ekologiczne. Dla retencji wody na terenie parowozowni zastosowane zostały ogrody deszczowe i zbiorniki małej retencji jako niecki poprowadzone wzdłuż nieaktywnych torów. Dla filtracji wód opadowych przyjmuje się zastosowanie roślin hydrofitowych np. turzyce. Duży nacisk kładzie się także na bioróżnorodność, obecnie na terenie założenia w niewielkiej ilości rosną drzewa ruderalne: brzozy oraz topole, a zaleca się dosadzenia np. lip i jarzębów. W ramach rewitalizacji przewiduje się także, wyznaczenie terenów renaturalizacji dla swobodnego rozwijania się zieleni ruderalnej.

Inne przyjęte rozwiązania to oświetlenie LED z czujnikami ruchu wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, kompostowniki społeczne dla zagospodarowania odpadów organicznych z kawiarni lub ogrodu społecznego, monitoring jakości powietrza w postaci czujników mierzących PM2.5 i hałas.

Prócz wyżej wymienionych rozwiązań przyjmuje się też realizację ścieżek dydaktycznych opisujących historię kolei. Ważne jest uwzględnienie i niewykluczanie funkcjonujących już grup społecznych na opracowywanym terenie. To właśnie nacisk na lokalne społeczności i ich potrzeby daje największą możliwość na powodzenie przedsięwzięcia pod kątem społeczności.

5. Podsumowanie

Zdegradowane tereny i obiekty przemysłowe, dzięki wprowadzeniu funkcji kultury, mogą zyskać nowe życie i stać się głównym przyczynkiem to aktywizacji społecznej. Przypadek parowozowni w Gnieźnie, która jest jednym z ważniejszych zabytków miasta, pokazuje jak rewitalizacja zdegradowanego obszaru może pozytywnie wpłynąć na szereg aspektów. Prócz zyskania nowej funkcji, nowo zaprojektowany teren ułatwi mieszkańcom swobodniejszy przepływ komunikacyjny centrum oraz zapewni kolejne przestrzenie rekreacji. Będzie też stanowić będzie element przyciągania ludności spoza miasta. Miasto słynące głównie z bycia ważnym ośrodkiem chrześcijaństwa, może poszerzać swoją ofertę między innymi poprzez tworzenie nowych atrakcyjnych miejsc o bogatej tożsamości przemysłowej. W oparciu o literaturę przedmiotu opracowania, w pracy zostały omówione kwestie dotyczące jakości przestrzeni w kontekście wprowadzenia funkcji kultury oraz przestrzeni wspólnych w nierozłącznym powiązaniu z tożsamością miejsca.

Analizy pozwoliły na zauważenie głównych problemów centrum miasta i doprowadziły do konkluzji, jak przy pomocy rewitalizacji terenu przemysłowego zmniejszyć je lub rozwiązać.

Projekt zakłada stworzenie multifunkcyjnej przestrzeni, która pomoże w integracji społeczeństwa poprzez wytworzenie nowych miejsc spotkań i rekreacji. Wprowadzenie większej ilości zieleni i skupienie na rozwoju roślinności ruderalnej oraz bioróżnorodności pokreśli atrakcyjność pokolejowego terenu. Projekt odpowiada na pytanie w jaki sposób możemy dziś wykorzystać potencjał przestrzenny i architektoniczny zdegradowanych, przemysłowych terenów. Panująca wcześniej dezintegracja w tkance centrum miasta zostanie poddana redukcji, a lokalna społeczność zyska wiele korzyści.

6. Spis załączników

6.1 Analiza wartościująca_tabela

6.2 Plansza_1

6.3 Plansza_2

6.4 Plansza_3

6.5 Plansza_4

6.6 Plansza_5

6.7 Plansza_6

6.8 Plansza_7

6.9 Plansza_8

6.10 Plansza_9

6.11 Plansza_10

7. Bibliografia

Literatura:

1. Affelt W. J., w: Wartościowanie zabytków architektury, Red. Szmygin B., Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2013, s. 17.
2. Affelt W., Zaniechane lub nieznane milieu historii Stoczni Gdańskiej, w: Historia Stoczni Gdańskiej, Red. K. Koch, Gdańsk 2018, s. 567.
3. Borsa M., Polityka przestrzenna w gospodarce regionalnej i lokalnej, w: Gospodarka regionalna i lokalna, red. Z. Strzelecki, PWN, Warszawa 2008.
4. Dominas P., Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854-1914, Kłodzko: Kłodzkie Towarzystwo Oświatowe.
5. Domański B., Rewitalizacja terenów przemysłowych – specyfika wyzwań i instrumentów, w: Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny przemysłowe, pokolejowe i powojkowe, Tom 4, Red. Jarczewski W., Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009.
6. Dudek Z. W., Tożsamość graniczna a doświadczenie transkulturowe, w: Psychologia kultury, Wydawnictwo Psychologii Kultury ENETEIA, Warszawa 2005, s. 214.
7. Dylewski A., Historia kolei w Polsce. Od parowozu do pendolino, Fenix, Bełchatów 2022.
8. Feltynowski M., Kina E., Niepiekło B., Tomaszewska A. W., Po kolei. Miejsca, wyzwania, inspiracje, Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 2012.
9. Gasidło K., Problemy przekształceń terenów przemysłowych, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Architektura 37, Gliwice 1998.
10. Gehl J., Miasta dla ludzi, RAM, 2014.
11. Goffman E., The Presentation of Self in Everyday Life, Anchor Books, 1959.
12. Groat L., Wang D., Architectural Research Methods, New York, 2002.
13. Jerczyński M., Zabytki architektury i techniki kolejowej, Narodowy Instytut Konserwacji Zabytków, Łódź 2024.
14. Liszaj T., Zabytkowe Dworce w Polsce, Wydawnictwo Dragon, Bielsko-Biała 2024.
15. Miszewska B., Szmytko R., Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku a zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast, „Studia Miejskie” t. 20, 2015, s. 189–202.
16. Moterski F., Dziedzictwo przemysłowe jako element zintegrowanego zarządzania miastem, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2019.
17. Niezabitowska E. D., Metody i techniki badawcze w architekturze, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2014.
18. Pasiciel S., *Gnieszno, widoki miasta 1505-1939*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Poznań, 1989
19. Sadowska B., Szaja M., Włodarek J., Partycypacja społeczna wehikułem rozwoju lokalnego, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2019.
20. Sennett R., Building and Dwelling. Ethics for the City, Penguin, 2018.
21. Springer F., Szara godzina, czas na nową architekturę, Wydawnictwo Karakter, Kraków 2024.

22. Urbaniak M., Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno, od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2010.

Artykuły naukowe i czasopisma:

1. Adamska Z., Kompleks przemysłowy z nową funkcją – szansa na przetrwanie dziedzictwa czy zatarcie jego wartości?, w: *Wartość funkcji w obiektach zabytkowych*, konferencja, Wilanów, 2014.
2. Affelt W., Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości, w: *Kurier Konserwatorski*, nr 5, s. 5–20, 2009.
3. Bauman Z., Glokalizacja, czyli komu globalizacja, a komu lokalizacja, w: *Studia Socjologiczne*, nr 3, 1997.
4. Buser B., Sikorski M., Międzynarodówka ponownego użytku i złoty proszek, w: *Autoportret [83]*, Ścieżki Materiałów, 2023.
5. Grabowska B., Rewitalizacja tożsamości regionalnej, w: *Chowanna*, tom 1, , s. 31-42, Uniwersytet Śląski, 2015.
6. Gubański J., *Obszar poprzemysłowy w strukturze miasta*, Czasopismo Techniczne. Architektura, Wydawnictwo PK, Kraków, 2008.
7. Materia poprzemysłowa i poprzemysłowa społeczność, rozmowa z Anną Syską i Pawłem Jaworskim, w: *Autoportret [40]* Przemysłowe, poprzemysłowe, 2013.
8. Owerczuk A., Zmiana funkcji a zachowanie obiektów architektury, Politechnika Białostocka, s. 32-39., 2015.
9. Sikora J., *Architektura Przestrzeni Kulturowych*, w: *Builder* 02.2017
10. Świątkiewicz W., Region i regionalizm w perspektywie antropocentrycznego paradygmatu kultury, w: *Regionalizm polski u progu XXI wieku*, Red. S. Bednarek et al., KODRTK, Ciechanów, 1994.
11. Szechlicka J., Kamrowska-Zaluska D., Mrozek P., Szustakiewicz J., Non-Paces in the center of the historic main town in Gdańsk: Design thinking as a method of solving problems in cities, w: *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, Tom 264, s. 306-324, 2016.
12. Załuski D., Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie, w: *Przestrzenne aspekty rewitalizacji*, red. W. Jarczewski, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009.

Źródła internetowe:

1. <https://www.spacearchitects.co.uk/news/hopetown-a-welcome-destination-space-architects-sneak-preview> [dostęp: 26.02.2025]
2. <https://www.em2n.ch/en/work/refurbishment-viaduct-arches.html?img=1> [dostęp: 26.02.2025]
3. <https://tenhaken.nl/project/transformatie-lochal-tilburg/> [dostęp: 26.02.2025]
4. <https://www.discovergermany.com/burckhardt-architecture-and-innovation/> [dostęp: 27.02.2025]
5. <https://www.tankturm.de/betriebswerk> [dostęp: 27.02.2025]
6. <https://www.mcaslan.co.uk/work/roundhouse> [dostęp: 27.02.2025]
7. [https://en.wikipedia.org/wiki/Roundhouse_\(venue\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Roundhouse_(venue)) [dostęp: 27.02.2025]
8. [https://www.gniezno.eu/atraccje/atracja/861/parowozownia_gniezno#](https://www.gniezno.eu/atraccje/atraccja/861/parowozownia_gniezno#) [dostęp: 23.05.2024]

9. <https://www.dialektologia.uw.edu.pl/index.php?l1=mapa-serwisu&l2=&l3=&l4=wielkopolska-pn-geografia-regionu> [dostęp: 08.01.2025]
10. <https://zabytek.pl/pl/obiekty/g-258107> [dostęp: 08.01.2025]
11. <https://cukrownia.gniezno.pl/pl/start> [dostęp: 28.02.2025]
12. https://www.muzeumgniezno.pl/img/artikul_img,49,jak-bylo-na-winksach?-winiary---miasto-w-miescie--historia-na-zdjeciach--cze.html [dostęp: 10.01.2025]
13. https://pl.wikipedia.org/wiki/Gniezno_Winiary [dostęp: 10.01.2025]
14. <https://psmkms.krakow.pl/kolej/koleje-waskotorowe/1896-gnieznienska-kolej-waskotorowa>
15. <https://tupowstalapolska.pl/gkw.html>
16. <https://mok.gniezno.pl/zapomniane-8/> [dostęp: 10.01.2025]
17. <https://www.urzadgminy.gniezno.pl/gniezno/portal/wiadomosci/aktualnosci/rozklad-jazdy-autobusow-obowiazujacy-od-01.01.2023-r.html> [dostęp: 10.01.2025]
18. https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/47165/cms/szablony/22952/pliki/raport_o_stanie_miasta_2022_cz1.pdf [dostęp: 14.01.2025]
19. <https://miasto-gniezno.geoportal-krajowy.pl/statystyki-gus> [dostęp: 14.01.2025]
20. <https://szlakpiastowski.com.pl/warto-zobaczyc/gniezno/zabytki> [dostęp: 14.01.2025]
21. https://urzadgminy.gniezno.pl/gniezno/zasoby/files/konsultacje_spoleczne/2022/diagnoza-sytuacji-spolecznej,-gospodarczej-i-przestrzennej-gminy-gniezno.pdf [dostęp: 14.01.2025]
22. https://www.urzadgminy.gniezno.pl/gniezno/zasoby/files/konsultacje_spoleczne/2022/strategia-rozwoju-gminy-gniezno-na-lata-2022-2030.pdf [dostęp: 14.01.2025]
23. <https://mok.gniezno.pl/zapomniane-14/> [dostęp: 14.01.2025]
24. <https://www.theatre-architecture.eu/pl/db/?theatreId=264> [dostęp: 14.01.2025]
25. <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/gniezno-co-z-parowozownia-25-ha-w-centrum-gniezna-do-konsultacji-54252.html> [dostęp: 5.02.2025]
26. <https://xci.pl/projekty/gniezno/> [dostęp: 8.03.2025]
27. <https://www.whitemad.pl/parowozownia-gniezno-portfolio-magdalena-wojciechowska/> [dostęp: 8.03.2025]
28. https://en.wikipedia.org/wiki/Urban_sprawl [dostęp: 8.03.2025]
29. <https://www.innovationquarter.com/articles/five-inspiring-placemaking-projects/> [dostęp: 8.03.2025]