

PRZYWRÓĆMY ŻYCIE PAROWOZOWNI W KATOWICACH

Raport z konsultacji
społecznych

Iceland 
Liechtenstein 
Norway  **Active
citizens fund**

Katowice, 2024



Opracowanie merytoryczne:

Joanna Budny-Rzepecka
Sebastian Hojdys
Marzena Lamparska
Tomasz Wagner
Grzegorz Wójkowski

Prowadzenie konsultacji:

KONSULTACJE PROWADZONE BYŁY PRZEZ NASTĘPUJĄCY ZESPÓŁ:

Joanna Budny-Rzepecka
Karolina Ginejko
Ewa Grzegorzak-Łoposzko
Sebastian Hojdys
Dobromir Kaźmierczak
Marzena Lamparska
Katarzyna Medwid
Anna Staniek
Tomasz Wagner
Grzegorz Wójkowski
Żaneta Zimon



[Film: Parowozownia, kolejowe serce Katowic](#)

Spis treści

Słowo wstępne - 5

Rozdział I

PAROwozownia KATOwice, o kolei, która stworzyła miasto - 7

1. Rola kolei w rozwoju Katowic - 7
2. Budowa Parowozowni - 9
3. Od II wojny światowej do współczesności - 11

Rozdział II

Badanie potencjału funkcjonalnego PAROwozowni w KATOwicach - 16

1. Jak konsultowaliśmy? - 16
2. Czego się dowiedzieliśmy? - 17
 - 2.1 Badanie ankietowe - 17
 - 2.2 Wywiady pogłębione - 21
 - 2.3 Animacja w terenie - 25
 - 2.4 Warsztaty podsumowujące - 25

Propozycje warsztatowe - 25

Rozdział III

Aspekty rewitalizacji PAROwozowni w KATOwicach w ujęciu geograficznym– krajobrazowym i kulturowym - 29

1. Wstęp. Parowozownia jako element kulturowego krajobrazu Katowic - 29
2. Dziedzictwo komunikacji i transportu w Katowicach - 30
3. Priorytety rewitalizacji kulturowej - 30
4. Cel strategiczny rewitalizacji kulturowej - 32
5. Kierunki projektów rewitalizacji kulturowej dla Parowozowni - 33
6. Standardy rewitalizacji - 34
7. Kreowanie docelowej wizji obiektu - 35
8. Wnioski i rekomendacje - 36

Rozdział IV

Problem budynku czy dysfunkcja obszaru miejskiego (?) Planistyczno-urbanistyczne aspekty rewitalizacji dawnej lokomotywni w Katowicach - 39

1. Uwarunkowania ogólne - 39
2. Uwarunkowania historyczne - 43
3. Wnioski planistyczne - 46

Rozdział V

Problemy prawne i adaptacyjne PAROwozowni w KATOwicach - 48

1. Kolejowy kontekst położenia Parowozowni - 48
 - 1.1 Sytuacja obiektu na gruncie przepisów o terenach kolejowych i terenach zamkniętych - 48
 - 1.2 Struktura własnościowa nieruchomości kolejowych a przepisy sektorowe PKP - 51

- 1.3 Warunki techniczne projektowania w sąsiedztwie obiektów kolejowych - 51
- 2. Parowozownia w obszarze rewitalizacji i strategii rozwoju Katowic - 53
 - 2.1 Wyznaczenie obszarów zdegradowanych - 53
 - 2.2 Zieleń wokół Parowozowni - 55
 - 2.3 Parowozownia w dokumentach planistycznych - 57
 - 2.4 Możliwości włączenia komunikacyjnego Parowozowni - 58
- 3. Parowozownia - ochrona zabytku w przepisach prawa - 60
 - 3.1 Status i zasady ochrony zabytków kolejnictwa określone są podobnie jak dla wszystkich innych zabytków, w ustawie z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zgodnie z definicją ustawową - 60
 - 3.2 Brak systemowej ochrony dziedzictwa kolejowego - 63
- Podsumowanie i konkluzje - 67

Rozdział VI

- Przykłady dobrych praktyk rewitalizacji obiektów przemysłowych - 69
 - Ad. 1) Nowe Centrum Łodzi - Dworzec Łódź Fabryczna I EC1 - 69
 - Ad. 2) Muzeum Transportu szwajcarskiego w Lucernie - 70
 - Ad. 3) Rewitalizacja Wiedeń Simmering - Gazometry i Gazownia VIEN SIMMERING - 71
 - Ad. 4) Niemieckie Muzeum Techniki w Berlinie - 72
 - Ad. 5) Strefa biznesu i przedsiębiorczości - Nowe Gliwice - 73
 - Ad. 6) Dolni Oblast Vitkovice - Ostrawa - 74
 - Ad. 7) Muzeum Kolei Żelaznych Kataloni Vi I LA GELTRÚ [27] - 75
 - Ad. 8) Galeria Sztuki Współczesnej PLATO - Ostrawa - 76

Słowo wstępne

Idea stworzenia projektu, który obejmowałby działania na pograniczu oddolnej społecznej partycypacji, rewitalizacji, działań interwencyjno-rzeczniczych i edukacji o zabytku oraz jego znaczeniu dla historii miasta i regionu powstała w związku z dostrzeżeniem przez

Stowarzyszenie Aktywności Obywatelskiej BONA FIDES



oraz

Stowarzyszenie Ochrony Dziedzictwa Industrialnego KONGRES OCHRONY ZABYTKÓW



pogarszającego się stanu parowozowni oraz generalnego problemu z odpowiednim, skutecznym, nadawaniem nowych funkcji dawnym obiektom przemysłowym. Zgodnie z naszymi obserwacjami - brak przeprowadzenia skutecznych procesów włączających społeczność lokalną i przyszłych potencjalnych użytkowników w projektowanie i kreowanie nowej funkcji obiektów jak i przestrzeni urbanistycznej wokół nich - prowadzi często do oderwania funkcji od rzeczywistej potrzeby.

W rezultacie otrzymujemy wyremontowaną skorupę dla nikogo lub niewielu. Puste, pięknie, wyremontowane budynki stoją nieużywane, generując koszty, nie zapraszają i nie zachęcają do odwiedzenia. To duży błąd wielu tzw. rewitalizacji, które nie potrafią podjąć i wykorzystać społeczno-kulturowego potencjału miasta. Brak zaadresowania funkcji do okolicznych mieszkańców, czy też zamknięcie obiektu na wąsko określone grupy użytkowników często skutkuje wydatkowaniem niemałych funduszy na inwestycje nie do końca trafione, co w dłuższej perspektywie czasu może prowadzić do ponownego znalezienia się zabytku czy też danej przestrzeni w kryzysie - z uwagi na brak rzeczywistego ożywienia danego miejsca. Zamiast rozwoju miasta, w ramach często ogromnych publicznych inwestycji, otrzymujemy jego regres.

Unikatowa dwuwachlarzowa Katowicka Parowozownia wydaje się być ogromną bezludną wyspą w środku miasta, stanowiącego przecież de facto stolicę wielomilionowej metropolii.

Jak to możliwe, że ten ogromny potencjał nie jest widoczny i wykorzystywany?

Jak zatem ożywić parowozownię, jak włączyć ją do tkanki miejskiej?

Jak oddać ten zabytek mieszkańcom Katowic i Metropolii, włączając ten obiekt w procesy rewitalizacji, rozwoju miasta i sprawiedliwej transformacji?

To pytania na jakie staramy się odnaleźć odpowiedź w projekcie pt. **Parowozownia Katowice – nowe życie dla zabytku i społeczności lokalnej** realizowanego przez Stowarzyszenie Aktywności Obywatelskiej Bona Fides oraz Stowarzyszenie Ochrony Dziedzictwa Industrialnego Kongres Ochrony Zabytków w ramach grantu sfinansowanego przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię z Funduszy EOG i Funduszy Norweskich w ramach Programu Aktywni Obywatele – Fundusz Regionalny.

Katowicka Parowozownia położona jest w centrum miasta - a jednak jest terenem wyłączonym z jego tkanki, celem a także rezultatem niniejszego projektu, a zwłaszcza prowadzonych konsultacji społecznych było zapytanie potencjalnych zainteresowanych o to czego im potrzeba w Katowicach, w Śródmieściu, na Załężu, jak zagospodarowali by tę ogromną przestrzeń Parowozowni tak, by zarówno oni, ich bliscy w różnym wieku chcieli tam spędzać czas. W toku procesu konsultacyjnego szybko okazało się, że rozmawiamy nie o samej parowozowni, dziedzictwie kolejowym, czy rewitalizacji ale o mieście jako konstrukcji społecznym i jego żywej tkance i potrzebach jego mieszkańców oraz mieszkańców Metropolii GZM w zakresie dalszego ich rozwoju.

Zapraszamy do zapoznania się z raportem dotyczącym zarówno potencjalnych funkcji parowozowni, a także kontekstami kulturowymi, społecznymi, planistycznym oraz prawnymi w jakich należy rozpatrywać potencjalną, przyszłą funkcję tego ważnego dla historii Katowic zabytku.

Rozdział I

PAROwozownia KATOwice, o kolei, która stworzyła miasto

SEBASTIAN HOJDYS

STOWARZYSZENIE OCHRONY DZIEDZICTWA INDUSTRIALNEGO

KONGRES OCHRONY ZABYTKÓW



Widok na Parowozownię przed 1909 rokiem. Źródło: Zbiory własne KOZ

1. Rola kolei w rozwoju Katowic

Kolej – jeden z najbardziej przełomowych wynalazków w dziejach ludzkości, za sprawą którego po raz pierwszy w historii społeczeństwa stały się prawdziwie mobilne. Wynalazek, który zmienił postrzeganie przestrzeni dystansu. Dwa wieki intensywnego rozwoju ugruntowały jego pozycję najbardziej wydajnego masowego środka transportu lądowego.

Parowozownia Katowice jest majestatycznym symbolem rozmachu z jakim kolej funkcjonowała w rozwijającym się na fundamencie rewolucji przemysłowej Górnym Śląsku. U podstaw jej budowy leży fascynująca i bogata, lecz niestety lokalnie zapomniana historia tego genialnego wynalazku, który był kluczowy dla całego regionu, a szczególnie dla Katowic, które były szczególnym przypadkiem spektakularnego rozwoju zapoczątkowanego przez kolej.



Lata 1918 -1939, Lokomotywnia w Katowicach a w niej widoczne lokomotywyTp4. Źródło: www.fotopolska.pl

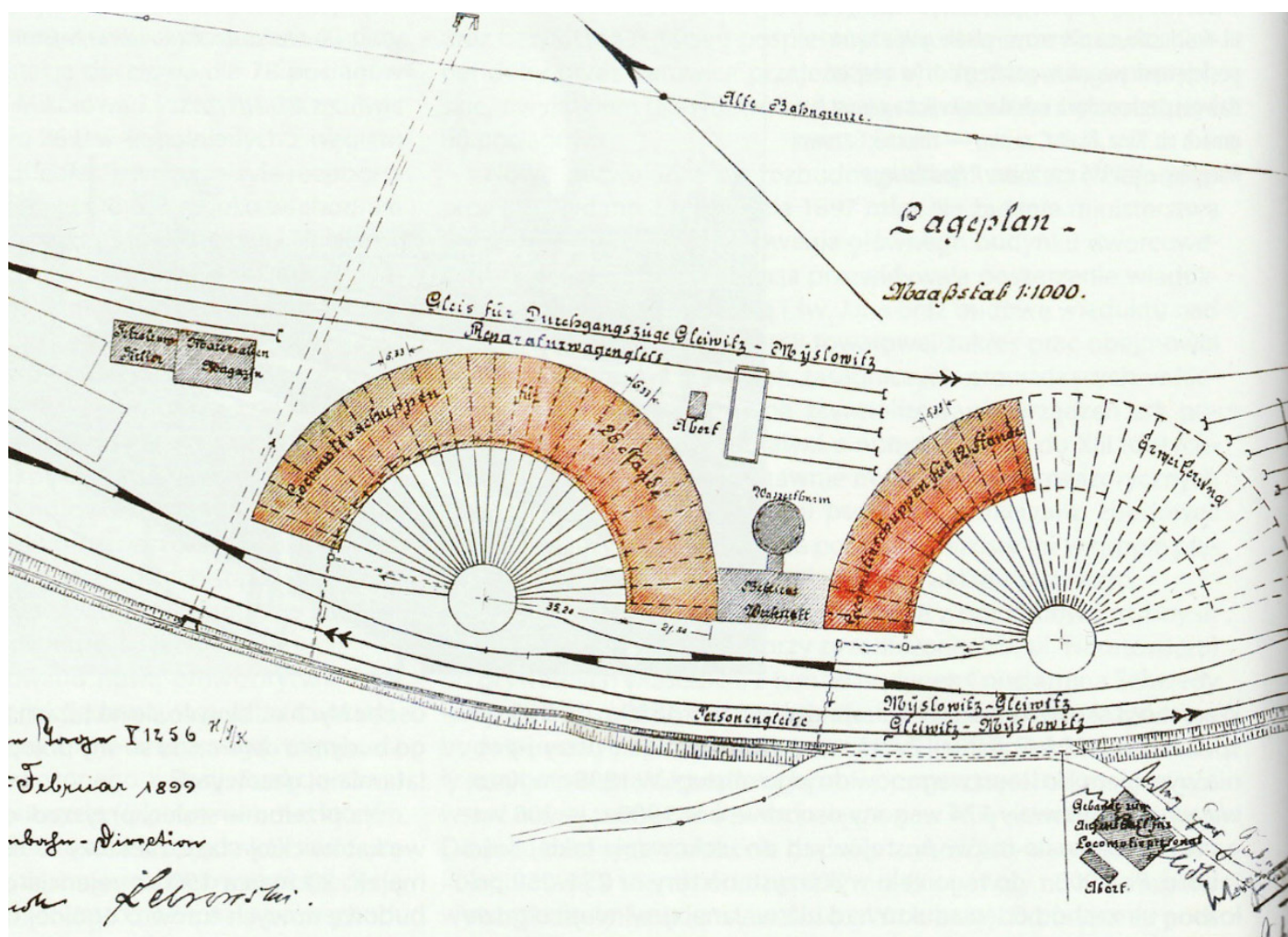
W 1846 roku, kiedy linia Kolei Górnośląskiej łącząca Wrocław z Mysłowicami dotarła do Katowic, były one jedynie wsią o marginalnym znaczeniu strategicznym dla budowniczych kolei. Pierwotnie zakładano, że kolej ominie Katowice lecz starania lokalnych właścicieli i silne lobby przewoźników drogowych w Bytomiu sprawiły, że kolej w ostateczności do Katowic trafiła. Budowniczowie linii przewidzieli w tym miejscu jedynie niewielką stację wyposażoną w parterowy budynek dworcowy oraz nieduże magazyny towarowe. Stacja miała pełnić rolę mijanki dla pociągów kursujących po jednotorowej linii, zapewnić możliwość spedycji towarów dla lokalnych przedsiębiorców i obsługę pasażerów. Pierwotne założenia okazały się mocno niedoszacowane.



Najstarsza szyna zabudowana na stanowisku nr 1 hali zachodniej. Źródło: Zbiory własne KOZ

Od momentu uruchomienia kolej w regionie prowadziła ekspansję swojej sieci. Kolejne „odnogi” włączały duże zakłady przemysłowe do coraz bardziej złożonego „krwiobiegu” transportowego. Okazało się, że katowicka stacja znalazła się w samym centrum dyfundującej sieci. Nie tylko lokalizacja w przestrzeni rozsianych dookoła zakładów przemysłu ciężkiego, ale także przygraniczny charakter Katowic sprzyjały rozbudowie stacji. Możliwość sprawnego importowania i eksportowania produktów skłaniała przedsiębiorców do osiedlania się w Katowicach i otwierania tutaj swoich zakładów. **W 1865 roku nadano Katowicom prawa miejskie. Do końca XIX wieku stacja rozrastała się w imponującym tempie stanowiąc istotny czynnik miastotwórczy, który nadał młodemu miastu charakteru lokalnego lidera rozwoju, a w XX wieku wyniósł je do miana stolicy województwa.**

2. Budowa Parowozowni



Fragment planu parowozowni z 1899, na czerwono zaznaczony I etap powstawania obiektu. Źródło: Archiwum Miasta Katowice

Budynki kompleksu Parowozowni, a dokładnie zachodnia hala składająca się z 26 stanowisk, wschodnia posiada 12 stanowisk, łącznik pomiędzy nimi zawierający pomieszczenia warsztatowe i biurowe, wieżę wodną systemu Intze oraz dwie obrotnice, oddane zostały do użytku w 1900 roku. Była to największa inwestycja przypadającej na przełom XIX i XX wieku rozbudowy stacji Katowice. Jej projektantami byli architekci Lohse i Zebrowski. Parowozownię wraz z innymi budynkami wzniesiono w zachodniej części stacji, już wtedy dość mocno rozbudowanej, która dzieliła się na część wewnętrzną – dworzec osobowy, oraz zewnętrzną – dworzec towarowy.

Prace przy wznoszeniu murów hali zachodniej rozpoczęto w marcu 1899 roku. Dostawę kamienia łamanego na fundamenty zlecono firmie Paul Herrmann z Katowic, roboty murarskie wykonał J. Postada z Zabrze, a żelazną konstrukcję dachu dostarczyły prawdopodobnie warsztaty koncernu Vereingite Koenigs - und Laurahutte (dach pokryto papą). Od czerwca do lipca 1899 r. trwał montaż bram wjazdowych i okien (wykonała je firma AG vorm. H. Meinecke z Wrocławia - Karłowic). Zachodnia hala odebrana została w listopadzie tego roku. Wiosną 1900 r. budynek był już gotowy (z wyjątkiem wywietrzników na dachu). Na wschód pierwszej hali parowozowni w 1900 r. zbudowano jeszcze połówkę drugiego planowanego wachlarza (na 12 torów z możliwością rozbudowy). Obie obrotnice (prawdopodobnie firmy Prollius) miały posiadać napęd elektryczny. Między halami parowozowni powstała stacja wodna z wieżą ciśnień systemu Intze (wzniesioną od czerwca 1899 r. do lipca 1900 r., odbiór 1 sierpnia tego roku) oraz warsztat (zbudowany w 1899 r., oddany wiosną następnego roku) [Węzeł Kolejowy Katowice, Eurosprinter 2017, s.47].



Głowica i dach wieży wodnej. Fot.: Marek Kempa

Celem inwestycji było sprostanie rosnącym w błyskawicznym tempie wyzwaniom transportowym, przed którymi stał cały katowicki węzeł kolejowy. Od początku istnienia do momentu podjęcia decyzji o budowie kompleksu, stacja Katowice przeszła kolosalną transformację – od niedużej mijanki bez większego znaczenia logistycznego w ciągu linii Kolei Górnośląskich, po ogromną stację węzłową obsługującą liczne zakłady przemysłowe i ruch pasażerski. W momencie jej powstania, w 1846 roku, administracyjnie Katowice były wsią. Ożywienie lokalnej gospodarki przyszło wraz z włączeniem regionu do czołówki światowej rewolucji przemysłowej za pomocą właśnie kolei – pierwszego tak wydajnego i szybkiego środka transportu lądowego. Górny Śląsk zyskał możliwość eksportu swoich bogactw naturalnych oraz produktów.

Gdy w 1865 roku Katowice uzyskały prawa miejskie, stacja główna rozbudowywana była wręcz w szaleńczym tempie. Decyzje o kolejnych pracach modernizacyjnych podejmowano w trakcie prowadzenia robót z poprzednich zleceń. Tak znaczący rozwój kolei w mieście rzutował na zwiększenie jego pozycji w regionie. Do Katowic napływała ludność o całym przekroju klasowym – od zwykłych robotników po zamożnych właścicieli ziemskich, którzy zakładali tu swoje biznesy. Rozwój kolei i samego miasta nie zmniejszał tempa również w XX wieku. W 1903 roku rozbudowano budynek biurowy pomiędzy wieżą wodną a łącznikiem hal wachlarzowych.

Zyskał on dodatkową kondygnację i połączenie z wieżą. W 1908 roku podjęto decyzję o dobudowie kolejnych 12 stanowisk założonych w pierwotnym projekcie Parowozowni. Wykonawcą robót zakończonych w 1909 roku była firma Blindow. Po całkowitym oddaniu inwestycji, katowicka Parowozownia posiadała aż 52 stanowiska obsługowe dla pojazdów trakcyjnych. Naprawy wagonów przeprowadzano w prowizorycznym, stalowo-drewnianym budynku znajdującym się od 1901 roku na tyłach Parowozowni. W 1911 roku w jego miejscu postawiono murowany budynek warsztatowy, który w późniejszym czasie został zaadaptowany na administracyjny. Tuż obok znajdował się budynek szaleatów z wydzielonymi pomieszczeniami dla pracowników warsztatu, maszynistów i mistrzów zmianowych. Rok po zakończeniu rozbudowy wschodniej hali wachlarzowej podjęto decyzję o dobudowie na zewnętrznym jej końcu zamkniętego, murowanego budynku wagonowni.

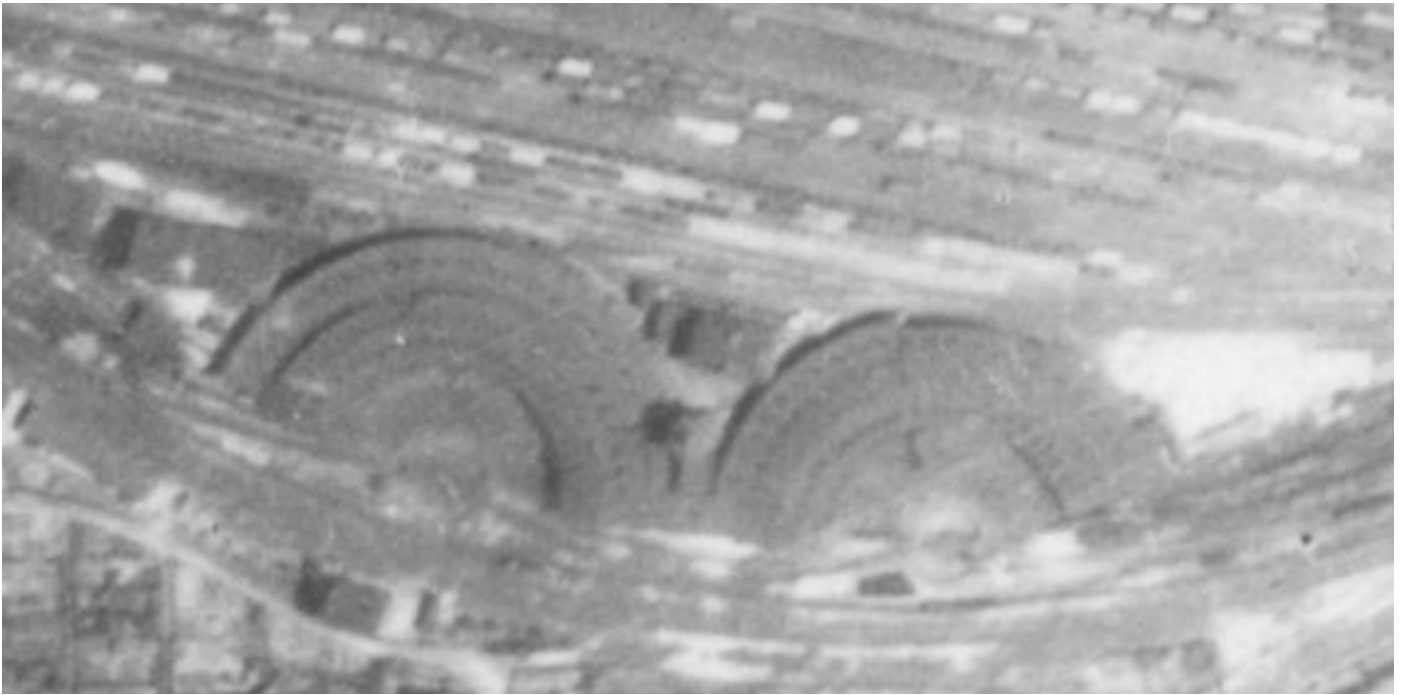
3. Od II wojny światowej do współczesności



Żołnierze Wehrmachtu na terenie stacji towarowej Katowice (1941r.). Źródło: fotopolska.eu

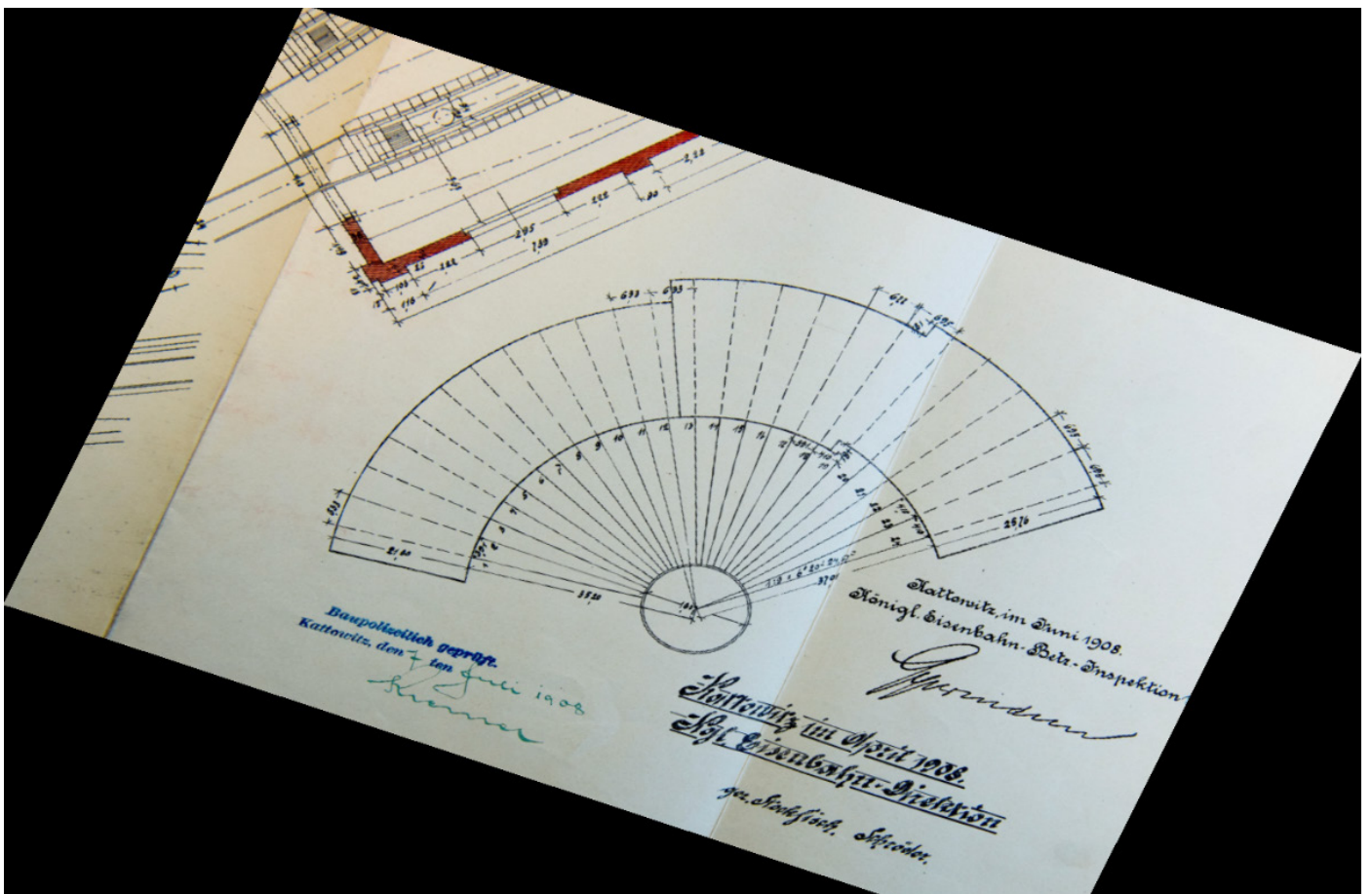


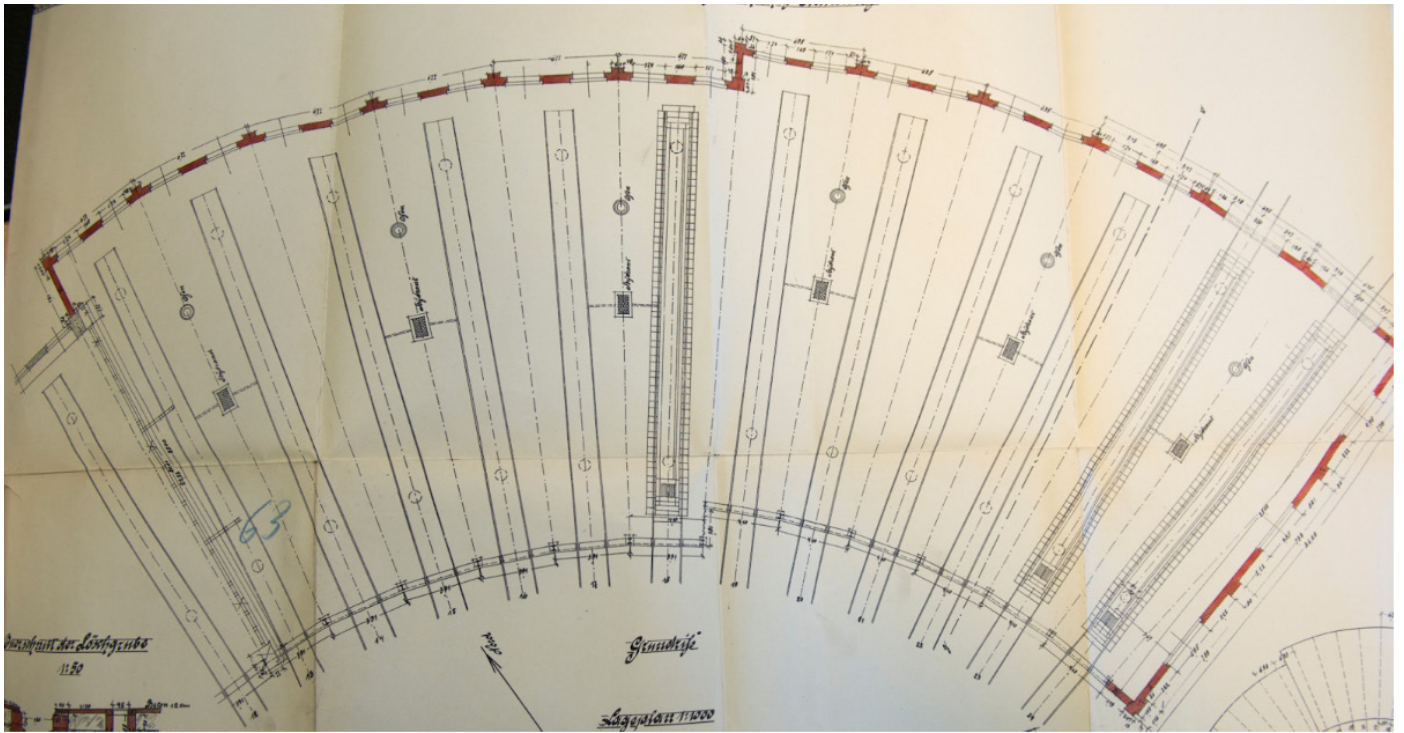
Parowóz serii Br 03 na terenie Parowozowni Katowice (1943 r.). Źródło: Węzeł Kolejowy Katowice, fot. ze zbioru R. Schmidta



Parowozownia na szpiegowskim zdjęciu lotniczym. Źródło: Archiwum NARA, DT/TM-3

Kolejną dużą inwestycją polegającą na zwiększeniu długości użytecznej kanałów rewizyjnych poprzez dobudowanie naw zewnętrznych podjęto w trakcie działań wojennych na początku lat 40-tych XX wieku. Prawdopodobnie w tym samym czasie wymieniono konstrukcję dachu, zastępując nitowane wiązary kratowe spawanymi. Dodatkowo dach zyskał nowy element w postaci świetlika gąsienicowego.



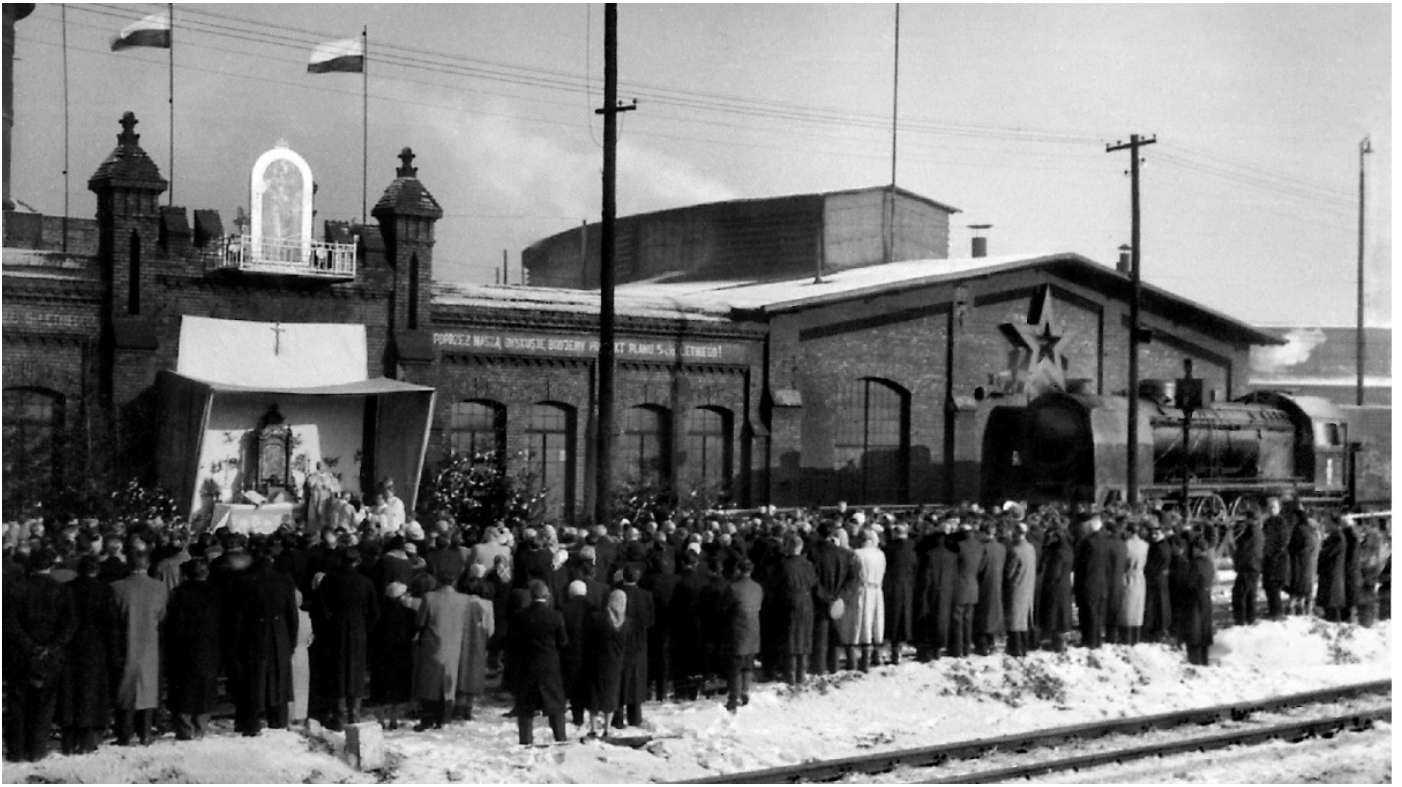


Schemat rozbudowy parowozowni. Źródło: Archiwum Miasta Katowice

Po wojnie Parowozownia zyskała charakterystyczny detal w postaci kapliczki z figurą Chrystusa Króla, którą umieszczono w środkowej części gzymsu na południowej elewacji łącznika. Wykonali ją sami pracownicy używając elementów z rozbieranego taboru kolejowego. Ten z pozoru banalny detal stał się później symbolem jednoczącym załogę, również w okresie działań ruchów antykomunistycznych, w tym założonej w Parowozowni kolejarskiej Solidarności. Przez cały okres burzliwego XX wieku katowicka Parowozownia, przechodząc z rak do rąk, stała się niemyim świadkiem epokowych w dziejach techniki i historii Polski przemian i wydarzeń. Parowozownia i jej zaplecze było stale dostosowywane do postępującej ewolucji technicznej kolei będąc tym samym ważnym pod względem organizacyjnym elementem infrastrukturalnym.



Obrotnica i hala wschodnia w 1962 roku. Źródło: Węzeł Kolejowy Katowice, fot.: H. Griehl



Nabożeństwo przy Parowozowni (1956 r.). Źródło: Węzeł Kolejowy Katowice, fot. ze zbiorów K. Soidy



Widok na Parowozownię z terenu rzeźni miejskiej. Źródło: Zbiory własne KOZ

Jeszcze na początku XXI wieku podejmowano próby modernizacyjne mające na celu reorganizację i przyspieszenie czynności obsługowych. Praca kolejarzy w tym miejscu trwała nieprzerwanie przez 111 lat, do kwietnia 2011 roku, kiedy wyprowadził się stąd narodowy przewoźnik pasażerski, kończąc ostatecznie eksploatację Parowozowni jako obiektu technicznego kolei. Po latach zapomnienia katowicka Parowozownia wchodzi w kolejny etap jako zabytek wpisany do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków w 2021 roku. Zbliżająca się modernizacja stacji Katowice, uwzględniająca przede wszystkim nowe wyzwania transportowe, zwiększenie przepustowości i rozdzielenie ruchu dalekobieżnego od lokalnego, nie bierze pod uwagę konieczności zagospodarowania tak ważnego, symbolicznego obiektu. Jest ogromnym wyzwaniem zaprojektowanie szeregu funkcji dla Parowozowni, które uwzględniając potrzeby społeczne, będą solidnym argumentem aby

podjąć działania rewitalizacyjne, włączając obiekt wraz z terenem do tkanki miejskiej. Perspektywa spektakularnej przebudowy tej części miasta, z Parowozownią w centrum inwestycji, daje szansę na stworzenie ciekawej przestrzeni, wizytówki miasta, która pozytywnie wpłynie na jego wizerunek.



Wnętrze hali zachodniej. źródło: Zasoby własne KOZ Wnętrze hali zachodniej. źródło: Zasoby własne KOZ



Widok z góry kompleksu Parowozowni Katowice do 2021 ; S. Hojdyś: Opracowanie własne na podstawie mapy z sip.katowice.eu

Rozdział II

Badanie potencjału funkcjonalnego PAROwozowni w KATOwicach

GRZEGORZ WÓJKOWSKI

STOWARZYSZENIE AKTYWNOŚCI OBYWATELSKIEJ BONA FIDES

1. Jak konsultowaliśmy?

Proces konsultacji społecznych prowadzony był przez Stowarzyszenie Aktywności Obywatelskiej Bona Fides oraz Stowarzyszenie Ochrony Dziedzictwa Industrialnego Kongres Ochrony Zabytków. Jego celem było zbadanie potencjału funkcjonalnego katowickiej parowozowni oraz potrzeb potencjalnych przyszłych użytkowników jej rewitalizacji, Konsultacje rozpoczęły się od spaceru inauguracyjnego, który odbył się na początku marca 2023 r. Spacer poprzedzony był prelekcją specjalistów na temat potencjału rozwojowego turystyki industrialnej oraz wpływu historii parowozowni oraz kolei na rozwój Katowic jako miasta. W wydarzeniu wzięło udział łącznie 21 osób. Inauguracja projektu była relacjonowana w mediach lokalnych.

Kolejnym działaniem realizowanym w ramach konsultacji było prowadzenie wywiadów pogłębionych, które miały miejsce w okresie od marca do czerwca 2023 r. Łącznie w trakcie całego procesu przeprowadzono 62 wywiady indywidualne. Wzięły w nich udział m.in. osoby mieszkające w dzielnicach, gdzie zlokalizowana jest Parowozownia (Załęże i Śródmieście), w różnym wieku, o różnym zapleczu ekonomiczno-społecznym, reprezentanci małych i większych przedsiębiorców z okolic Katowic i regionu, eksperci z zakresu architektury, zarządzania kulturą, turystyki industrialnej i kolejowej, lokalni i regionalni politycy, przedstawiciele organizacji społecznych, reprezentanci katowickich ruchów miejskich, osoby z niepełnosprawnościami czy pracownicy Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Narzędzie wywiadów indywidualnych stworzone do badania składało się z czterech bloków tematycznych:

- W pierwszym znalazły się pytania dotyczące ogólnej wiedzy na temat parowozowni - **BLOK I Wiedza o Parowozowni i jej rozpoznawalność.**
- Kolejny poruszał temat dobrych i złych praktyk rewitalizacji wielkokubaturowych obiektów przemysłowych, w tym kolejowych w woj. śląskim, Polsce i za granicą - **BLOK II Dobre Praktyki.**
- W trzecim bloku proszono rozmówców o przedstawienie propozycji konkretnych funkcji, które mogłyby pełnić parowozownia stosując w badaniu technik analizy transakcyjnej, pozwalając rozmówcom spojrzeć na potencjał parowozowni z różnych perspektyw psychologicznych potencjalnego użytkownika - **BLOK III Nowe funkcje.**
- W ostatnim badano opinie dotyczące docelowego modelu funkcjonowania zrewitalizowanego obiektu - **BLOK IV Model prawno-organizacyjny.**

Równocześnie z wywiadami pogłębionymi prowadzone był także **zintegrowane wywiady grupowe (tzw. grupy fokusowe)**, w ramach których dyskutowano na temat potrzeb i oczekiwań przedstawicieli różnych grup społecznych dotyczących parowozowni i rozwoju urbanistycznego i komunikacyjnego miasta w obszarze na pograniczu Załęża i Śródmieścia, które to tereny też są wskazane jako obszar zdegradowany w rozumieniu przepisów o rewitalizacji oraz stanowią jedną z głównych stref wskazanych w strategii rozwojowej

miasta Katowice 2030. **W fokusach wzięło udział łącznie 46 osoby.** Byli to m.in. członkowie Rady Dzielnicy nr 7 Załęże, seniorzy, mieszkańcy Załęża oraz eksperci zakresu prowadzenia turystyki w obiektach kolejowych, przedstawiciele organizacji społecznych.

Aby dotrzeć do jak największej liczby osób zainteresowanych tematem rewitalizacji parowozowni, kolejnym elementem konsultacji było **badanie online prowadzone w metodologii CAVI.** Łącznie podczas całego okresu konsultacji **ankietę wypełniło 250 osób.** Choć do wywiadów pogłębionych i grup fokusowych udało nam się zaangażować także mieszkańców Katowic, zwłaszcza Śródmieścia i Załęża, to jednak ta grupa nie była duża. Ewentualna rewitalizacja parowozowni miałaby olbrzymi wpływ właśnie na te dwie dzielnice miasta. Stąd w ramach konsultacji we wrześniu przeprowadziliśmy także tzw. **animację w terenie.** Metoda ta polega na zbieraniu opinii, pomysłów i postulatów od osób, które po prostu przechodzą przez jakiś teren. Jako miejsce, gdzie umieszczony został punkt konsultacyjny wybrany został Plac Wolności, a w trakcie całego dnia osoby pełniące dyżur w punkcie przeprowadziły łącznie 58 rozmów na temat parowozowni i jej ewentualnej rewitalizacji.

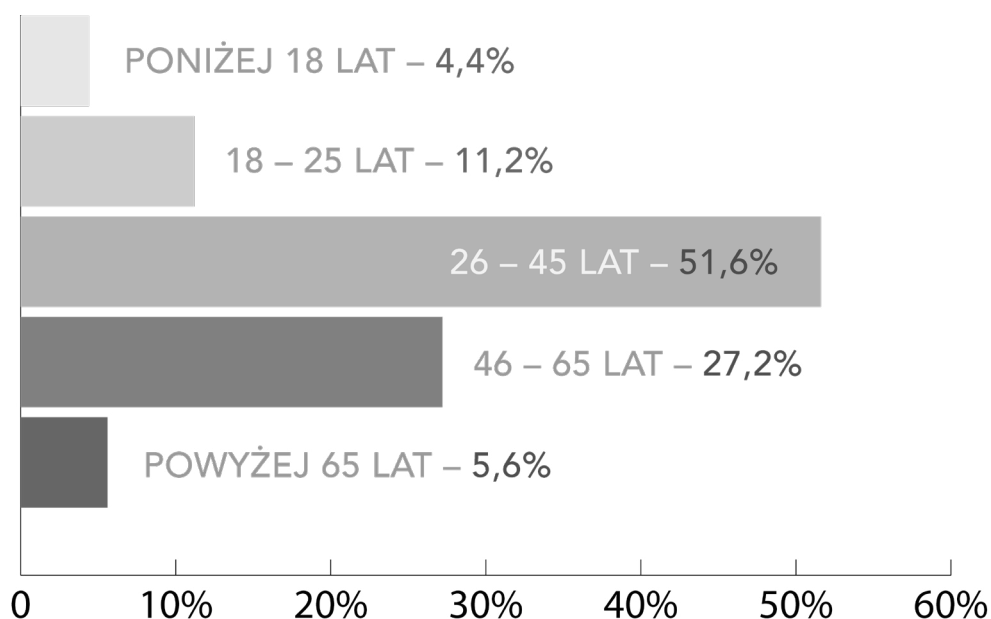
Kulminacyjnym punktem konsultacji społecznych były **warsztaty podsumowujące,** które odbyły się 11 września 2023 r. na terenie Akademii Sztuk Pięknych w Katowicach. W warsztatach wzięło udział ponad dwadzieścia osób, które w podziale na trzy grupy, na podstawie wszystkich wcześniej uzyskanych informacji, pracowały nad propozycjami koncepcji zagospodarowania terenu parowozowni i nadania mu nowych funkcji. Warsztaty poprzedziła prelekcja profesora Tomasza Wagnera z Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej na temat wielofunkcyjnej rewitalizacji wiedeńskich gazometrów.

2. Czego się dowiedzieliśmy?

2.1 BADANIE ANKIETOWE

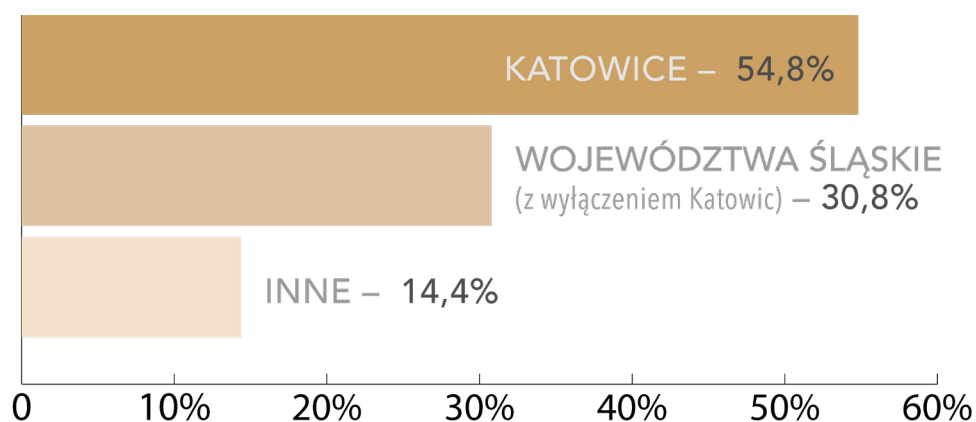
Jak przedstawiono powyżej, jedną z metod wykorzystanych w trakcie procesu konsultacji społecznych było badanie online prowadzone w metodologii CAVI. Łącznie podczas całego okresu konsultacji ankietę wypełniło 250 osób. Jak widać na wykresie 1, większość z nich znajdowała się w przedziale wieku od 26 do 45 lat (51,6%) oraz od 46 do 65 lat (27,2%). Znacznie mniej ankietowanych było w przedziale wieku 18 - 25 lat (11,2%), a także powyżej 65 roku życia (5,6%) oraz poniżej 18 lat (4,4%).

Wykres 1: Wiek ankietowanych



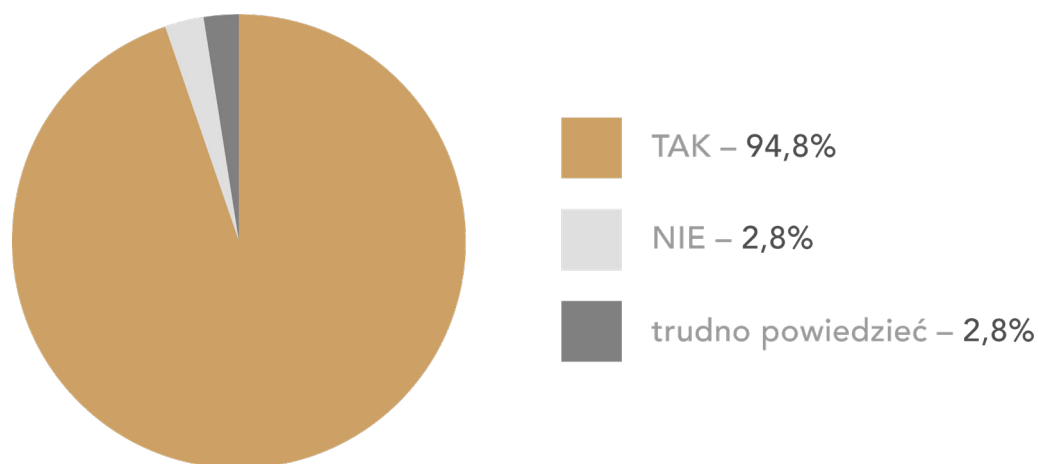
Osoby wypełniające ankietę były także poproszone o podanie swojego miejsca zamieszkania (patrz: wykres 2). Większość z nich to mieszkańcy Katowic (54,8%). Dużą grupę stanowiły jednak także osoby mieszkające w woj. śląskim (z wyłączeniem Katowic) – 30,8%, a mieszkańcy innych regionów stanowili 14,4% ankietowanych.

Wykres 2: Miejsce zamieszkania ankietowanych



W pierwszym pytaniu osoby biorące udział w badaniu ankietowym poproszone zostały o odpowiedź na pytanie, czy ich zdaniem obiekt parowozowni w Katowicach powinien zostać poddany rewitalizacji. Twierdząco odpowiedziało na nie aż 94,8% respondentów. Jedynie 2,8% ankietowanych nie zgodziło się z tą tezą, natomiast 2,4% nie miało zdania.

Wykres 3: Czy obiekt parowozowni w Katowicach powinien zostać poddany rewitalizacji?



Poniżej przedstawione zostały wybrane komentarze, uzasadniające konieczność rewitalizacji parowozowni:

„Obiekt jest wartościowy pod względem historycznym. Zarówno Parowozownia jak i teren, na którym się znajduje zlokalizowane są w centrum miasta i mogą stać się silnymi czynnikami miastotwórczymi. Ponadto zrewitalizowane obiekty wpłyną pozytywnie na wizerunek miasta.”

„Obiekt reprezentuje wartość historyczną i kulturową, jest charakterystycznym dziedzictwem regionalnym. Rewitalizacja obiektu winna być przeprowadzona zgodnie z najnowszymi wytycznymi projektowania o niskim odcisku węglowym: minimalna interwencja, maksymalny efekt.”

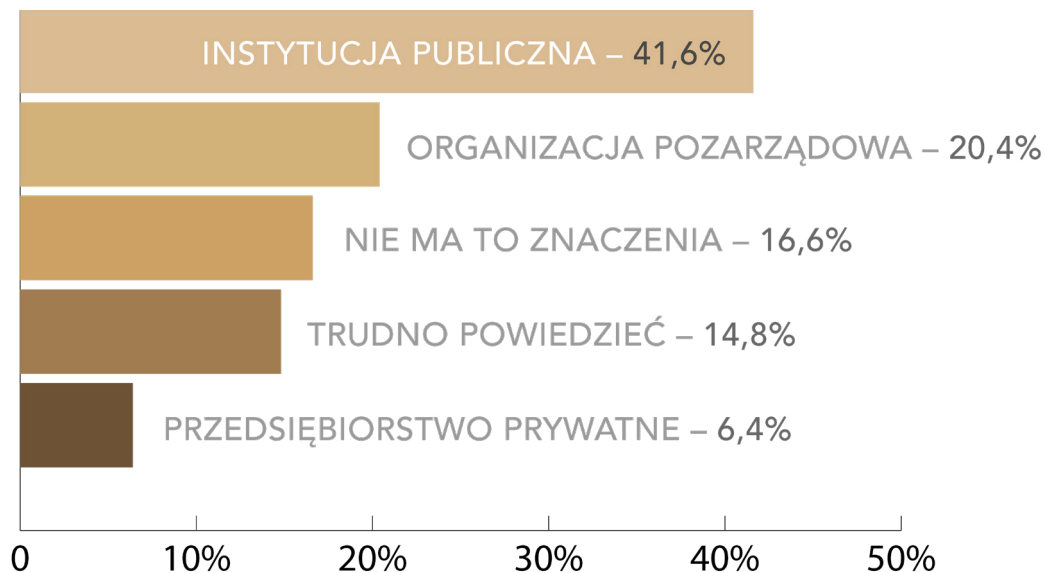
„Uważam, że jest to optymalne miejsce do utworzenia muzeum kolejnictwa na terenie województwa śląskiego. Obecnie obiekt tylko straszy wjeżdżających do stacji w Katowicach od strony Gliwic. Dogodna lokalizacja, sporo przestrzeni do utworzenia parkingów czy różnych atrakcji towarzyszących, m.in. dla najmłodszych. Pojemne hale wachlarzowe są w stanie pomieścić sporą liczbę zabytkowych pojazdów trakcyjnych, które nie będą narażone na czynniki atmosferyczne. Wreszcie w Polsce mielibyśmy muzeum z prawdziwego zdarzenia, a nie składowisko zabytków pod chmurką z możliwością zwiedzania jedynie w sezonie.”

„Jest to unikatowy obiekt dokumentujący znaczny rozdział w historii rozwoju kolei na Śląsku, mający ogromny potencjał na muzeum kolejnictwa z prawdziwego zdarzenia, jakiego nie ma w naszym kraju, a jakimi szczytą się kraje zachodniej Europy. Rewitalizacja tego miejsca wpłynęłaby na ożywienie tej części miasta, która choć znajduje się tak blisko centrum jest całkowicie zapomniana, zaniedbana i zdecydowanie nie przynosi chwały miastu w oczach przyjezdnych podróżujących koleją, których z roku na rok przybywa.”

„Jest to unikatowy obiekt architektoniczny będący świadkiem największego rozwoju miasta. Kolej i jej obiekty są dziedzictwem bezpośrednio związanym z przeobrażeniem Katowic w miasto o dużej wadze na mapie Polski i środkowej Europy. Dodatkowo sam budynek jest wyjątkowy pod względem architektonicznym.”

W kolejnym pytaniu ankietowani mieli wskazać, kto w razie rewitalizacji powinien być zarządcą parowozowni. Jak pokazuje wykres 4, najwięcej osób (41,6%) wskazało, że powinna to być instytucja publiczna. 20,4% badanych jest zdania, że zarząd nad obiektem należy powierzyć organizacji pozarządowej, a 6,4% przedsiębiorstwu prywatnemu. Dla pozostałych osób ta kwestia nie ma znaczenia lub trudno im się było na ten temat wypowiedzieć.

Wykres 4: Kto powinien być zarządcą parowozowni w przypadku jej rewitalizacji?



W ostatnim pytaniu ankietowani mieli za zadanie odpowiedzieć na pytanie, czy zgadzają się z kilkoma stwierdzeniami dotyczącymi znaczenia obiektów przemysłowych i dziedzictwa kolejowego, a także samego obiektu parowozowni.

Niemal jednogłośnie badani zgodzili się ze stwierdzeniem, że obiekty poprzemysłowe są częścią historii Górnego Śląska i należy o nie dbać (98,8% respondentów odpowiedziało zdecydowanie tak lub raczej tak, a reszta zaznaczyła opcję „trudno powiedzieć”).

Podobny wynik uzyskany został przy stwierdzeniu, że dziedzictwo kolejowe jest ważną częścią historii Katowic i Górnego Śląska. W tym przypadku zdecydowanie tak lub raczej tak odpowiedziało 97,2% osób, a 0,8% zaznaczyło raczej nie.

Z tezą, że zrewitalizowany obiekt parowozowni może się stać w przyszłości jedną z ikon Katowic i pozytywnie wpłynąć na ich wizerunek zgodziło się łącznie aż 90,4% osób, a 4,4 zaznaczyło odpowiedzi raczej nie lub zdecydowanie nie.

W przypadku stwierdzenia, że rewitalizacja parowozowni przyczyni się do rozwoju Śródmieścia i Załęża zdecydowanie tak lub raczej tak odpowiedziało 84,4% ankietowanych, a przeciwnego zdania było 5,6%.

Zdecydowana większość osób, które wypełniły ankietę zgodziła się także ze stwierdzeniem, mówiącym, że rewitalizacja obiektu parowozowni powinna uwzględniać możliwość publicznego dostępu do niej. W tym przypadku za było aż 97,2% osób, a przeciwko 2%.

Na koniec ankietowani zostali poproszeni o zaznaczenie, jak ustosunkowują się do tezy, że rewitalizacja obiektu parowozowni i przyległego terenu powinna uwzględniać kolejowy charakter miejsca i historyczne tło jego powstania oraz funkcjonowania. 93,6% osób było na tak, a 2% było zdania przeciwnego.

Tabela 1: Czy zgadza się Pan/i z następującymi stwierdzeniami?

	ZDECYDOWANIE TAK	RACZEJ TAK	TRUDNO POWIEDZIEĆ	RACZEJ NIE	ZDECYDOWANIE NIE
Obiekty przemysłowe są częścią historii Górnego Śląska i należy o nie dbać.	92%	6,8%	1,2%	-	-
Dziedzictwo kolejowe jest ważną częścią historii Katowic i Górnego Śląska	88,8%	8,4%	2%	0,8%	-
Zrewitalizowany obiekt parowozowni może się stać w przyszłości jedną z ikon Katowic.	80%	10,4%	5,2%	3,2%	1,2%
Zrewitalizowany obiekt parowozowni może przyczynić się do rozwoju tej części Katowic, w której się znajduje (głównie Załęże i Śródmieście).	66,8%	17,6%	10%	3,6%	2%
Rewitalizacja obiektu parowozowni powinna uwzględniać możliwość publicznego dostępu do niej.	89,6%	7,6%	0,8%	1,4%	0,6%
Rewitalizacja obiektu parowozowni i przyległego terenu powinna uwzględniać kolejowy charakter miejsca i historyczne tło jego powstania oraz funkcjonowania.	74,4%	19,2%	4,4%	1,2%	0,8%

2.2 WYWIADY POGŁĘBIONE

Kolejnym działaniem realizowanym w ramach konsultacji było prowadzenie wywiadów pogłębionych, które realizowane były w okresie od marca do czerwca 2023 r. Równocześnie z wywiadami pogłębionymi prowadzone były także zintegrowane wywiady grupowe (tzw. grupy fokusowe), w ramach których dyskutowano na temat potrzeb i oczekiwań przedstawicieli różnych grup społecznych dotyczących parowozowni. W obu w/w formach konsultacji wzięło udział łącznie 106 osób. Były to m.in. osoby mieszkające w dzielnicach, gdzie zlokalizowana jest Parowozownia (Załęże i Śródmieście), reprezentanci małych i większych przedsiębiorców z okolic Katowic i regionu, eksperci z zakresu architektury, lokalni i regionalni politycy, przedstawiciele organizacji społecznych, reprezentanci katowickich ruchów miejskich, osoby z niepełnosprawnościami i seniorzy.

Wywiady podzielone zostały na cztery bloki tematyczne. W pierwszym znalazły się pytania dotyczące ogólnej wiedzy na temat parowozowni. Kolejny poruszał temat dobrych i złych praktyk rewitalizacji obiektów przemysłowych, w tym kolejowych nie tylko w woj. śląskim, ale także w innych rejonach Polski i w Europie. W trzecim bloku proszono rozmówców o przedstawienie propozycji konkretnych funkcji, które mogłaby pełnić parowozownia, a w ostatnim badano opinie dotyczące docelowego modelu funkcjonowania zrewitalizowanego obiektu.

Odpowiedzi: BLOK I Wiedza o Parowozowni i jej rozpoznawalność.

Niektórzy rozmówcy, zwłaszcza ci mieszkający poza Katowicami, dowiedzieli się o istnieniu parowozowni w związku z prowadzonymi wywiadami. Zdecydowana większość ten obiekt jednak zna i kojarzy. Najczęściej związane jest to z tym, że znajduje się on na trasie kolejowej pomiędzy Katowicami i Gliwicami, co zresztą dla części osób, z którymi rozmawiano, jest dodatkowym argumentem za jej rewitalizacją jako ważnej i utraconej dominanty krajobrazowej przy wjeździe do miasta oraz dogodne położenie w węźle komunikacyjnym.

„Tak wiem, miałem ją w drodze na studia pociągiem praktycznie całe lata.”

„W latach dziewięćdziesiątych oglądałem parowozownię z okien pociągu, bardzo często jeżdżąc do Katowic. Wtedy jeszcze coś tam się działo, przynajmniej tak to wyglądało z okien pociągu, bo jadąc od Bytomia przejeżdżało się zaraz koło parowozowni, więc można było się przyjrzeć.”

„Położenie parowozowni jest dodatkowym atutem za jej odnowieniem, rewitalizacją i zachowaniem. Byłaby to niezwykła wizytówka miasta i regionu bo właśnie widać ją z pociągu z Katowic do Wrocławia. Każdy pociąg ją mija, to są dziesiątki tysięcy ludzi. Gdyby to było atrakcyjne i zwróciłoby uwagę, byłoby świetnym symbolem.”

Odpowiedzi: BLOK II Dobre praktyki

Osoby, które wzięły udział w tej części konsultacji, przytaczały wiele różnych przykładów udanych rewitalizacji obiektów przemysłowych, w tym kolejowych. Dotyczyły one zarówno samego Górnego Śląska, w tym Katowic, jak i innych regionów Polski, a nawet Europy. Jeśli chodzi o województwo śląskie, to najczęściej wspomniano o Kopalni Guido, Muzeum Śląskim, Szybie Wilson, Nikiszowcu i Stacji Biblioteka w Rudzie Śląskiej Chebzie. Część osób wymieniła także Porcelanę Śląską, Fabrykę Pełną Życia w Dąbrowie Górniczej, Kopalnię Ignacy w Rybniku, Nowe Gliwice, Kopalnię Srebra w Tarnowskich Górach (UNESCO) i wieże KWK Polska w Świętochłowicach.

Z innych regionów Polski najczęściej przytaczaną rewitalizację Stoczni Gdańskiej, EC1, Manufakturę oraz OFF Piotrkowską w Łodzi, Halę Koszyki w Warszawie, a nawet Muzeum Powstania Warszawskiego, zlokalizowane na terenie dawnej elektrowni tramwajowej. Jeśli chodzi o przykłady rewitalizacji z innych krajów, rozmówcy najbardziej kojarzyli industrialny kompleks w czeskich Vitkovicach, Muzeum Techniki w Berlinie oraz Muzeum Kolejnictwa w Yorku.

Poniżej przytoczone zostały wybrane wypowiedzi, które mogą stać się inspiracją w procesie planowania rewitalizacji katowickiej parowozowni.

„W Yorku byliśmy w Muzeum Kolejnictwa. Miejsce świetnie prosperowało, mnóstwo ludzi zwiedzających, były piękne parowozy sprzed stu kilkudziesięciu lat. Można było wchodzić do wagonów, obsługa była ubrana w stylu sprzed stu lat, były wagony bagażowe, restauracyjne.”

„Miałam poczucie, że cofnęłam się o 100 lat. Byli tam bagażowi na peronie, damy z nonszalancją oddające bagaże. Był symulator jazdy pociągiem sto lat temu, nawet parę wydawał. Głównie były rodziny z dziećmi. Zajęło to nam cały dzień. Byliśmy tam osobami dorosłymi bez dzieci, ale bawiliśmy się jak dzieci. Nie zawsze można było wejść do parowozu, ale można było dotknąć, poczuć.”

„W Siemianowicach - Park Tradycji - ciekawe miejsce po rewitalizacji. Za granicą oczywiście Ostrawa Vitkovice, gdzie ma miejsce festiwal Colors of Ostrava. Jest to cały ogromny kompleks. A ostatnio widziałem bardzo fajne miejsce pod tym względem jakim jest huta Starachowice.”

„Gdyby zrobić tam coś w stylu hali Koszyki, hali targowej, to byłoby to ciekawe rozbudowanie centrum miasta.”

„No myślę, że ta Łódź, bo tam po prostu rozmach tego i wielkość nie tylko obiektów, ale też ich ilość w centrum miasta. Poszli tam na całość, bo tam jest i Manufaktura i Księży Młyn i te wszystkie odnogi przy ulicy Piotrkowskiej. I tam się nikt jakoś specjalnie nie przejmował robieniem ekspozycji muzealnych, tylko po prostu przetworzyli te budynki na dzisiejsze potrzeby, zachowując architekturę i wizualny charakter.”

„Uniwersytet Luksemburski i gigantyczna Biblioteka są zlokalizowane na terenie przemysłowym. Biblioteka jest obudowana wokół gigantycznego pieca hutniczego, trochę przypominającego Wielki Piec w Rudzie Śląskiej.”

„No na pewno z takiego mojego najbliższego otoczenia, to Koksownia Orzegów w Rudzie Śląskiej. Obiekt z 1903 roku zmieniono na ścieżkę dydaktyczną i park z placami zabaw dla dzieci.”

„Mi się bardzo podobała hala targowa w Malmö w Szwecji, która kiedyś była z tego co wiem zapleczem stoczni w porcie. Też ogromna kubatura, wielka hala, która teraz jest w zasadzie trochę wszystkim, bo tam są czasem jakieś wydarzenia cykliczne, kulturalne, artystyczne. Taka przestrzeń generalnie kreatywna.”

Odpowiedzi: BLOK III Nowe funkcje

W ramach fokusów i wywiadów pogłębionych rozmawiano także na temat konkretnych funkcji, jakie miałyby pełnić zrewitalizowana parowozownia. Poza kilkoma wyjątkami, większość rozmówców uważała bowiem, że ten obiekt zasługuje na to, aby w niego zainwestować i nadać mu nowe życie. Propozycje, które padały, można podzielić na dwie kategorie. W pierwszej były osoby, które uważały, że odnowiony obiekt powinien pełnić przede wszystkim funkcję muzeum kolejnictwa, ewentualnie łączoną z jakimiś dodatkowymi funkcjami, jak np. gastronomia.

Przykłady wypowiedzi:

“Na pewno muzeum ukierunkowane na ekspozycję kolejową. Można na temat popatrzeć szerzej – np. muzeum transportu szynowego uwzględniające istnienie różnych „odmian” kolei występujących na Górnym Śląsku na przestrzeni lat. Mam na myśli koleje normalno i wąskotorowe, zakładowe,

podziemne, piaskowe, także mocno rozbudowany transport tramwajowy. Oczywiście musi być to zrobione „z głową”. Nie może to być skansen kolejowy, gdzie spaceruje się wokół wybrakowanych, zniszczonych eksponatów bez czerpania żadnej wiedzy o nich. To musi być coś współczesnego, imponującego, niesza-blonowego. Zwiedzający muszą poczuć interakcję z zabytkami. Technika kolejowa jest na tyle ciekawa i różnorodna, że jest spora szansa na powodzenie takiego przedsięwzięcia.”

“Miejsce, o charakterze muzealnym, ale nie stacjonarnym, tylko takim, gdzie własnymi siłami można przykręcić zwrotnicę.”

“Poszłabym zobaczyć, jak się zmienia tor, jak lokomotywy były myte, lakierowane, jaki był warsztat, mój syn byłby zachwycony. Ale obsługa musiałaby być ubrana tak jak 100 lat temu, bo inaczej nie będzie klimatu.”

Druga grupa opowiadała się za tym, żeby zrewitalizowana parowozownia była miejscem dostępnym dla różnych typów odbiorców, pełniącym różne funkcje a w szczególności funkcję centrotwórczą miasta, w tym rozrywkową i komercyjną jak np. hala targowa, gastronomia, koncerty i imprezy.

Istotnym elementem konsultacji był też temat stworzenia miejsca integracji społecznościowej, międzypokoleniowej oraz aktywizacji społeczności lokalnej. Dowiedzieliśmy się m.in. że aktywni załęscy seniorzy nie mają odpowiedniego miejsca dla siebie. Powracającym pomysłem były również warsztaty majsterkowania oraz food court. Podkreślano, że obiekt powinien być adresowany do każdej grupy wiekowej.

Przykłady wypowiedzi:

“Moim zdaniem główna zaletą tego obiektu jest to, że on ma potencjał na wiele inicjatyw, które by się uzupełniały, które by zainteresowały jeszcze większą rzeszę odbiorców. Ktoś może bowiem przyjść do restauracji czy na piwo, ktoś inny na koncert czy do muzeum. Jakby robi nam się wiele funkcji, a to przyciąga jeszcze więcej ludzi. Przestrzeń targowe, możliwości jest bez liku, które można łączyć ze sobą bardzo skutecznie i atrakcyjnie dla odbiorców.”

“Takie centrum biznesowe, może centrum konferencji, jakiś kompleks restauracji? Bardzo podoba mi się przykład Off Piotrkowskiej czy Manufaktury Łódzkiej, którą przerobiono na takie centrum handlowe właśnie, wykorzystując stare hale związane z przemysłem włókienniczym. Tutaj myślę, że też by można było nad czymś takim pomyśleć.”

“Jako mieszkaniec pobliskiej dzielnicy np. Załęża, raczej szukałbym i doceniłbym funkcje bardziej użytkowe takich obiektów. Czyli coś, z czego można osobiście skorzystać i do tego w miarę regularnie. Czyli powiedzmy, że jest jakaś przestrzeń, która jest albo na cele komercyjne, znajdują się tam jakieś pomieszczenia biurowo-handlowe. Albo jeszcze lepiej, jakieś budynki i pomieszczenia użyteczności publicznej, które przyciągną na przykład centra organizacji pozarządowych czy centra kultury.”

“Wielka biblioteka, księgarnia, kawiarenki, do takiego miejsca na pewno bym chodził.”

“Coraz większą popularnością na świecie cieszą się takie warsztaty, w których są narzędzia, można przyjść coś się naprawić, coś można zrobić.”

“Obiekt, powinien być przemyślany dla każdej grupy wiekowej. To znaczy, że może przyjść żłobek czy przedszkolak i znajdzie coś dla siebie. Potem młodzież, potem ludzie pracujący, no i potem seniorzy.”

Oczywiście były też osoby, którzy w związku z tym, że parowozownia jest obiektem dużym, proponują połączenie funkcji muzealnej z innymi.

Przykłady wypowiedzi:

„Jak Wachlarze są dwa, w jednym może być muzeum, a w drugim mogą być sklepy albo restauracja albo sala na wydarzenia, jakieś kino czy cokolwiek w tym rodzaju.”

„Zdecydowanie powinien mieścić więcej niż jedną funkcję. Poza muzeum, dobrym rozwiązaniem byłoby wdrożenie funkcji umożliwiających dłuższe spędzenie tam czasu i przyciągnięcie jak najliczniejszego grona odbiorców. Audytorium, sala kinowa, strefa gastronomiczna... Pomysłów może być dużo.”

Zdarzały się też bardzo konkretne propozycje na rewitalizację całego obiektu.

„Obiekt jest po prostu porażająco piękny i nadaje się idealnie do realizacji mojego marzenia, to znaczy stworzenia stałego pokazu mappingowego, bo ma pani półokrągłą ścianę i może pani po prostu tam wyczarować pokazy mappingowe.”

Odpowiedzi: **BLOK IV Model organizacyjno-prawny**

Z osobami biorącymi udział w konsultacjach rozmawiano także na tematy dotyczące tego, kto powinien sfinansować renowację zabytku i czy powinien on być zarządzany przez podmiot prywatny czy publiczny. W tym przypadku opinie rozmówców były bardzo rozbieżne. Część skłaniała się ku temu, by obiekt był zrewitalizowany i zarządzany przez podmiot publiczny. Jako argumenty podawano to, że tak duża inwestycja potrzebuje środków publicznych oraz społecznej odpowiedzialności władz za stan i zachowanie dziedzictwa materialnego. Wskazywali oni, że tylko właściciel reprezentujący, podmiot państwowy może dać swoistą gwarancję że obiekt przetrwa i będzie dostępny dla mieszkańców na wzór instytucji kultury takich jak Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze, czy też Muzeum Śląskie w Katowicach (obiekty dawnej KWK Katowice). Równie często w rozmowach pojawiała się koncepcja modelu hybrydowego zarządzania obiektem, opartego na władztwie np. jednostki samorządu terytorialnego. Inni postulowali, że powinien być to kapitał prywatny, co argumentowano brakiem zaufania do działania podmiotów publicznych oraz brakiem elastycznego i proekonomicznego podejścia w przypadku inwestycji publicznych. Wiele osób twierdziło także, że przy tak dużej inwestycji najlepiej sprawdziłoby się partnerstwo publiczno-prywatne, choć część z nich przyznawała, że w Polsce jak dotąd trudno jest o dobre praktyki w tym obszarze.

„Nie mam dobrych wspomnień z przejmowaniem kluczowych obiektów postindustrialnych przez prywatny kapitał. Jak wymagać od prywatnego właściciela inwestycji prospołecznych? Odpowiedź brzmi nie.”

„Weźmy za przykład halę targową w Bydgoszczy. Wyczytałem, że budynek jest miejski, to miasto go wyremontowało i to jest fajne. Moim zdaniem fajnym połączeniem jest, że miasto inwestuje w obiekt, dba o niego i po prostu podnajmuje przestrzeń, to znaczy szuka operatora bądź kilku operatorów na dane funkcje.”

„Najlepiej, gdyby to zrobił jakiś prywatny inwestor, który ma już na to jakiś pomysł.”

„Nie bardzo wierzę w instytucję tego państwa, więc lepiej, żeby to była instytucja prywatne, niż żeby to zburzyli.”

„Wymarzoną formą współpracy byłoby partnerstwo publiczno-prywatne. Tylko że w Polsce mamy problem z taką współpracą.”

2.3 ANIMACJA W TERENIE

W ramach prowadzonego procesu we wrześniu zorganizowana została tzw. animacja w terenie. Metoda ta polega na zbieraniu opinii, pomysłów i postulatów od osób, które po prostu przechodzą przez jakiś teren. Jako miejsce, gdzie umieszczony został punkt konsultacyjny wybrany został Plac Wolności, a w trakcie całego dnia osoby pełniące dyżur w punkcie przeprowadziły łącznie 58 rozmów na temat parowozowni i jej ewentualnej rewitalizacji. Cele tego działania było zebranie opinii od mieszkańców Katowic, którzy w innym przypadku raczej w konsultacjach nie wzięliby udziału.

Większość osób, z którymi rozmawiano, na początku nie wiedziało o jaki obiekt chodzi, ale kiedy im się tłumaczyło, to zaczynało go kojarzyć. Choć przechodnie, w którymi rozmawiano, generalnie nie zdawali sobie sprawy, jak ważny to jest obiekt dla historii miasta i jakie ma znaczenie architektoniczne, to jednak zdecydowana większość była zdania, że powinien on zostać poddany rewitalizacji.

Pytani raczej nie mieli żadnego pomysłu, co by tam mogło powstać i jakie mogliby mieć potrzeby, które ten obiekt by spełniał po rewitalizacji. Powtarzającą się odpowiedzią na temat przyszłości parowozowni było: „muzeum kolejnictwa z restauracjami” i „przestrzeń biurowa, w związku z tym, że ta okolica staje się dzielnicą biurową”. [1]

2.4 WARSZTATY PODSUMOWUJĄCE

Kulminacyjnym punktem konsultacji społecznych były warsztaty podsumowujące, które odbyły się we wrześniu 2023 r. na terenie Akademii Sztuk Pięknych w Katowicach. W warsztatach wzięło udział ponad dwadzieścia osób, które w podziale na trzy grupy, na podstawie wszystkich wcześniej uzyskanych informacji, pracowały nad propozycjami koncepcji zagospodarowania terenu parowozowni i nadania mu nowych funkcji. W trakcie warsztatów padło kilka konkretnych propozycji dotyczących przyszłości parowozowni, nad którymi się pochylono. Poniżej zostaną one w skrócie przedstawione.

Propozycje warsztatowe:

I. Tereny parowozowni jako drugie centrum miasta

Uczestnicy w trakcie warsztatów zauważyli, że centrum Katowic jest po prostu zbyt małe i przydałoby się nowe miejsce, które mogłoby pełnić funkcję centrotwórczą w Katowicach i obiekt parowozowni świetnie się do tego nadaje. Wiele osób podkreślało, że choć parowozownia leży w niewielkiej odległości od dworca kolejowego, to trudno jest to miejsce związać przestrzennie z centrum Katowic i tym bardziej powinno ono funkcjonować jako takie drugie centrum. Przywoływano tu przykład Gdańska i rewitalizowanych terenów byłej stoczni oraz rewitalizacji w Łodzi oraz odwoływano się do koncepcji miast policentrycznych i 15-minutowych.

Uczestnicy wypracowali także strategię, w jaki sposób dojść do tego, żeby parowozownia w przyszłości pełniła rolę drugiego centrum miasta. Jako wzór do naśladowania przytoczono tu londyńską dzielnicę Camden Town, gdzie przeprowadzono wieloetapową rewitalizację wraz z włączeniem społeczności lokalnej w ten proces.

„Na początku zrobiłabym tutaj całą serię targów staroci i innych różnych tego typu bajerów, żeby przyciągnąć tu ludzi i ja bym to robiła na kilka etapów. Wiecie jak wyglądała rewitalizacja dzielnicy Camden w Londynie? To była taka mordownia, że tam się po prostu nie dało wejść bez noża i to trzeba było umieć tym nożem operować, żeby tam przez tą dzielnicę przejść. I było też pełno domów po umarłych lokatorach, bo ludzie po prostu uciekali stamtąd albo umierali. Zrobili całą serię bazarów różnego rodzaju, nawet tam wprowadzili jakiś cyrk, który kiedyś przez jakiś czas jeździł oraz takie sklepiki, które wyprzedają wszystko szwarc, mydło i powidło. Zrobili tam także jakieś lokale rzemieślnicze, typu huby i to był pierwszy etap. W drugim etapie można zacząć ściągać tutaj galerie, artystów, robić plenery malarskie, noce żywych wędrowek po tym obszarze - różne dziwne alternatywy. Po prostu chodzi o to, żeby ludzie się o tym miejscu dowiedzieli, żeby ono zafunkcjonowało jako miejsce wydarzeń niekonwencjonalnych.”

II. Miejsce kultury niezależnej

Jedna z grup pracujących w trakcie warsztatów była zdania, że obiekt parowozowni mógłby przekształcić się w przestrzeń dla różnego rodzaju kultury niezależnej. Pomysł ten cieszył się dużą popularnością, a uczestnicy przerzucali się różnymi pomysłami od działań niezinstytucjonalizowanych, alternatywnych po prywatnych przedsiębiorców organizujących imprezy dla młodzieży.

„W tym stanie jak to jest na ten moment to powinni to przejąć anarchiści, jak wyspę Tamka we Wrocławiu, to jest jakaś koncepcja.”

„Ja uważam, że na początku należy tam wpuścić prywatne firmy, które miałyby sprzedawać głośne imprezy młodym ludziom, nie sterowane przez publiczne środki.”

„A ja uważam, że rewitalizacja powinna się zacząć od nawet półlegalnych, dzikich akcji artystycznych, a nie że to od razu idzie w komercję, bo ludzie tacy jak moje dziecko, które jest graficzerem itd., to on ma gdzieś takie tematy.”

„Kształt tego miejsca wymusza, że mogłoby być w jakiejś części zrobione takie audytorium, hala ze sceną na koncerty, też z opcją na wynajem i można jakiś grosz na tym ugrać.”

III. Muzeum kolejnictwa

Kolejnym pomysłem, nad którym pracowano podczas warsztatów, było stworzenie muzeum kolejnictwa. Uczestnicy zgodzili się ze sobą, że gdyby taki obiekt powstał, to musiałby on być nowoczesny, multimedialny, w którym można dotknąć czy aktywnie korzystać z różnych atrakcji, poprzez interakcje z eksponatem, np. możliwość wejścia do pociągu nie jedynie oglądać historyczną ekspozycję taboru kolejowego.

„To musi żyć, musisz zobaczyć jak to działa. Musisz dotknąć jakichś multimediiów, doświadczyć jakiejś wirtualnej rzeczywistości, musi być w tym jakaś nutka spektakularności.”

„Zmiana tylko i wyłącznie polegająca na tym, że tą tablicę z tym parowozem wprowadzimy pod dach to jest za mało, tam musi być coś więcej. Tam przyjdą ludzie, którzy będą całkowicie oderwani od tematyki i powiedzą 'Wow, ale zarąbiste'. Ja widziałem taką fajną rzecz, która mi utknęła w głowie. Chińczycy zrobili muzeum wirtualnej rzeczywistości, zlecili firmie z Niemiec wykonanie czegoś takiego, że stoi zabytkowy wagon tramwajowy, do którego można wsiąść. Siedzisz w tym wagonie tramwajowym, zakładasz sobie gogle i przenosisz się do Hamburga z 1903 roku i masz taką symulację, że ty siedzisz w tym wagonie i ten wagon jedzie, a ty możesz oglądać Hamburg w 1903 roku. Fenomenalna sprawa, oddziałuje na wszystkie zmysły, słyszysz dźwięki, widzisz to tak jakbyś siedział w tym wagonie, no i faktycznie w tym wagonie siedzisz. Nie siedzisz w jakimś wygodnym fotelu w sali kinowej, tylko siedzisz w autentycznym wagonie.”

„Tam jest przecież duża przestrzeń, może być tam symulator kolei, jazdy pociągiem czy czegośkolwiek. Mogą być pomieszczenia jakichś nowoczesnych technologii, laboratorium...”

„Nie chcę, żeby to było jak w muzeum lotnictwa w Krakowie, gdzie wybudowano nowoczesny mega szpanerski budynek, a samo muzeum jest tragiczne, bo tam jest zrobione parę takich multimediiów w głównym budynku, gdzie się chodzi i jest coś ciekawszego. Reszta to są po prostu stare migi, które rdzewieją na pasie startowym i człowiek idzie i po szesnastym migu, który się nie różni niczym, i nie można niczego dotknąć, to jest po prostu nudne. Szkoda więc, żeby to była taka wystawa lokomotyw. Dla znawcy to będzie fajnie, ale dla laika totalnie nudne. To musi być ożywione.”

IV. Wielofunkcyjny obiekt użyteczności publicznej

Następnym pomysłem, nad którym pracowano w trakcie warsztatu podsumowującego, było przekształcenie parowozowni w obiekt wielofunkcyjny. Argumentami, które padały na poparcie tej koncepcji, była wielkość parowozowni i całego terenu, na którym się znajduje.

„Ja uważam, że te miejsce jest na tyle duże, że warto je podzielić na różne aktywności. Jedna jest kulturalna, jedna jest edukacyjna, trzecia jest aktywnością prospołeczną i w tej aktywności mieści się też historia, czyli to co też klasycznie się mówi o muzeach, ale nie chciałbym tego w ten sposób nazywać.”

„To może być obiekt multifunkcyjny. Tak więc, może tu być muzeum i może być to co było w odpowiedziach jako drugie wymieniane najczęściej, czyli “jakaś przestrzeń”, tylko teraz trzeba określić jaka, czyli co tam ma być konkretnie. Korty, basen, siłownia, sala baletowa?”

„Przede wszystkim obiekt wielofunkcyjny, pozwalałoby mu to istnieć w różnych godzinach, skierowany do różnych grup osób.”

„Funkcja mixed use, lokale usługowe, ale też miejsce rekreacji np. food trucki, które zapewniają funkcję gastronomiczną, albo pociąg, wagon.”

„Z jednej strony część obiektu musi zostać w rękach samorządów, które pilnowałyby, aby to dziedzictwo się nie zmieniało, a z drugiej część powinna być udostępniona inwestorom prywatnym, by mogła na siebie zarabiać.”

V. Teren zielony

Kilku uczestników warsztatów podkreślało, że obecnie na terenie, gdzie leży parowozownia jest dużo zieleni i przy rewitalizacji należy zrobić wszystko, żeby ją zachować.

„Pomyślmy też o potrzebach: kryzys klimatyczny, miasta się wyludniają. Potrzeba dużo zieleni, gdzie te tereny parowozowni je posiadają, warto pamiętać o tym, by je zachować. W centrum miasta będzie potrzebna przestrzeń wytchnienia, przestrzeń dostępna dla ludzi bez względu na status społeczny, zasobność portfela, gdzie będzie można odetchnąć.”

„Przykładowo w niemieckim Duisburgu stara koksownia stała się parkiem krajobrazowym, przyroda wyrasta w miejscach postindustrialnych, są tam też boiska do koszykówki, zjeżdźalnie, basen, możliwość organizacji koncertów, wydarzeń, park.”

Zapewnienie dostępu pieszego i kołowego

Ostatnią kwestią poruszaną podczas warsztatu podsumowującego była kwestia dojazdu do parowozowni, co obecnie stanowi największy problem w związku z przebiegającymi tam torami kolejowymi. Pomysły na rozwiązanie tego problemu były różne, od dojazdu specjalnym tramwajem czy pociągiem, po wykorzystanie obecnie funkcjonującego tunelu, zbudowanie kładki lub nawet kolejki linowej. Poniżej przedstawiono wybrane z nich.

„Tam jest tunel i można sobie dojść tym tunelem, nawet jakby on zniknął, to go można odbudować.”

„Dzisiaj wpadłem na to, jak tam dojechać. Z dworca do parowozowni jeździ wahadło na zasadzie tramwaju czy kolejki.”

„Atrakcją mógłby być przejazd kolejką z XIX wieku, czyli transport jako atrakcja.”

„Dworzec w Zabrze, ten przedwojenny, który nie został zrealizowany, był projektowany tak jak Stuttgart: nad torami. Czyli można przekroczyć tory na różne sposoby.”

„W Barcelonie funkcjonuje taka fajna kolej linowa, która jest tam hitem turystycznym i są tam kolejki turystów. Jedzie się wagonikiem z jakiś kilometr z portu na zbocze góry. Tam są dwa wagoniki, jeden jedzie w jedną stronę, a drugi w drugą. Do wagonika wchodzi może ze 20 osób, no i są kolejki żeby się przejechać.”

„Dla mnie osobiście najlepsza byłaby kolejka nadmiejska na zasadzie „elki” w Parku Śląskim.”

Rozdział III

Aspekty rewitalizacji PAROwozowni w KATOWICACH w ujęciu geograficznym – krajobrazowym i kulturowym

DR. HAB. MARZENA LAMPARSKA
STOWARZYSZENIE OCHRONY DZIEDZICTWA INDUSTRIALNEGO
KONGRES OCHRONY ZABYTEKÓW

1. Wstęp. Parowozownia jako element kulturowego krajobrazu Katowic.

Druga połowa XX wieku w Europie przyniosła wiele wyzwań w zakresie postrzegania miast, szczególnie szybko zmieniających się miast przemysłowych i poprzemysłowych, które stały się siedliskami postindustrialnych społeczeństw. Ogólnoeuropejską tendencją stała się dbałość o zachowanie dziedzictwa poprzemysłowego, będącego istotnym fragmentem kulturowego dziedzictwa. Odnosi się to nie tylko do terenów poprzemysłowych ale także, a może przede wszystkim do miast. Historia miasta i jego *spiritus movens* jest najlepiej zapisana w krajobrazie kulturowym.

Krajobrazy kulturowe miast zmieniają się szybko; ich kształt musi nadążyć za współczesnymi potrzebami mieszkańców i rozwojem techniki, architektury, urbanistyki i ekologii. Z drugiej strony należy zmierzyć się z oczekiwaniami i potrzebami mieszkańców dotyczących zachowania i kultywowania ciągłości miasta, jego cech i charakteru, co buduje poczucie bezpieczeństwa, przynależności, więzi społecznej i komfortu i co pozwala na zachowanie jego specyfiki i oryginalności. **Zachowanie ciągłości miasta polega na utrwaleniu etapów rozwoju fragmentów krajobrazu miejskiego, krajobrazów dokumentujących wybrane funkcje miejskie, kierunki rozwoju, obiekty techniczne, rozwiązania architektoniczne i znalezienie dla nich harmonijnych ram i rozwiązań funkcjonalnych pasujących do współczesności.** Ważnym zagadnieniem staje się ochrona dziedzictwa kulturowego, budowanie z nim społecznej relacji i włączenie społeczności lokalnej do procesów rewitalizacji miast.

Dziedzictwo kulturowe jest wytworzoną wartością zbiorową i zapisaną w przestrzeni społecznej - pamięcią cywilizacji. Jest funkcjonującym w obrębie danej kultury zasobem informacji zgromadzonych i ułożonych według określonego systemu wartościowania. Dziedzictwo kulturowe oprócz wymiaru zawartego w sferze pamięci, ma wymiar materialny i przestrzenny – tworzą je budowle, sposób gospodarowania przestrzenią, skupia miejsca ważne dla cywilizacji, wyraża się jako krajobraz kulturowy.

Dziedzictwo kulturowe, pamięć miasta, krajobraz kulturowy, ikona miasta to 4 najważniejsze elementy stanowiące o jego tożsamości, indywidualności i charakterze, będące wyróżnikami i identyfikatorami w przestrzeni.

Rozpatrując Katowice w przedstawionych powyżej kontekstach należy pamiętać, że powstały jako ośrodek osadniczy, przemysłowy, administracyjny a jedną z wiodących funkcji miastotwórczych była kolej. Jeżeli założy się potrzebę ochrony ciągłości krajobrazu kulturowego miasta to należy zauważyć potrzebę ochrony krajobrazów związanych i wyrażających funkcję komunikacyjną, kolejową. Zachowanie obiektów kolejowych

jest tak samo ważne w historii i krajobrazie miasta, jak obiektów górniczych, hutniczych, administracyjnych czy zabytkowych układów urbanistycznych i architektonicznych. Jednym z obiektów kolejowych Katowic, które do tej pory nie podlegają rewitalizacji jest ujęta w rejestrze zabytków województwa śląskiego ponad 100 letnia dwuwachlarzowa parowozownia, usytuowana przy ulicy Raciborskiej.

2. Dziedzictwo komunikacji i transportu w Katowicach.

Poważnym wyzwaniem jest zachowanie i uwidocznienie dziedzictwa przemysłowego i komunikacyjnego Katowic w skali polskiej i europejskiej (wizualne, materialne i niematerialne). Współcześnie, jadąc pociągiem do Katowic czy z Katowic, w stronę zachodnią, z okiem widzi się parowozownię, która pomimo braku działań rewitalizacyjnych i zaniedbana, jest kolejową ikoną miasta.

Katowice, w dokumentowaniu dziedzictwa poprzemysłowego, kojarzone są ze Spodkiem i zabudowaniami Muzeum Śląskiego, terenami Kopalni Kleofas, Kopalni Wujek czy Osiedla Nikiszowiec. Spodek reprezentuje socrealistyczną historię miasta i jego znaczenie dla PRL-owskiej Polski, tereny Kopalni Katowice z kolei dokumentują historię katowickiego górnictwa węgla kamiennego. Brak jest podkreślenia i uwypuklenia materialnej reprezentacji tej funkcji miastotwórczej, która również była istotna dla Katowic – funkcji transportowej, kolejowej, która była elementem kluczowym w sprowadzeniu przemysłu do Katowic i naszej aglomeracji, która zaważyła na dalszej drodze rozwoju Katowic i ich dzisiejszej pozycji w regionie. Taką rolę mogłaby i powinna pełnić zrewitalizowana parowozownia, dopiero wówczas będzie można mówić o tym, że historia miasta, jego kulturowe dziedzictwo ma pełną reprezentację materialną w przestrzeni.

Anthony Coulls w 1999 roku napisał, w „Occasional Papers for the World Heritage Convention RAILWAYS AS WORLD HERITAGE SITES”, zorganizowanej przez TICCIH “Miejsce kolei w historii industrializacji jest bardzo ważne. Historycy, zajmujący się historią gospodarczą mogliby nie zgodzić się co do dokładnego wkładu, jaki kolej wniosła we wzrost gospodarczy w Europie uprzemysłowionych narodów XIX wieku, ale wszyscy uznają kluczową rolę kolei parowych jako dominującej forma transportu śródlądowego na wszystkich trasach (...) Koleje szybko się rozwinęły jako największe i najbardziej złożone przykłady systemów społeczno-technicznych, jakie znał świat: polityczny, finansowy, biznesowy i wojskowy.

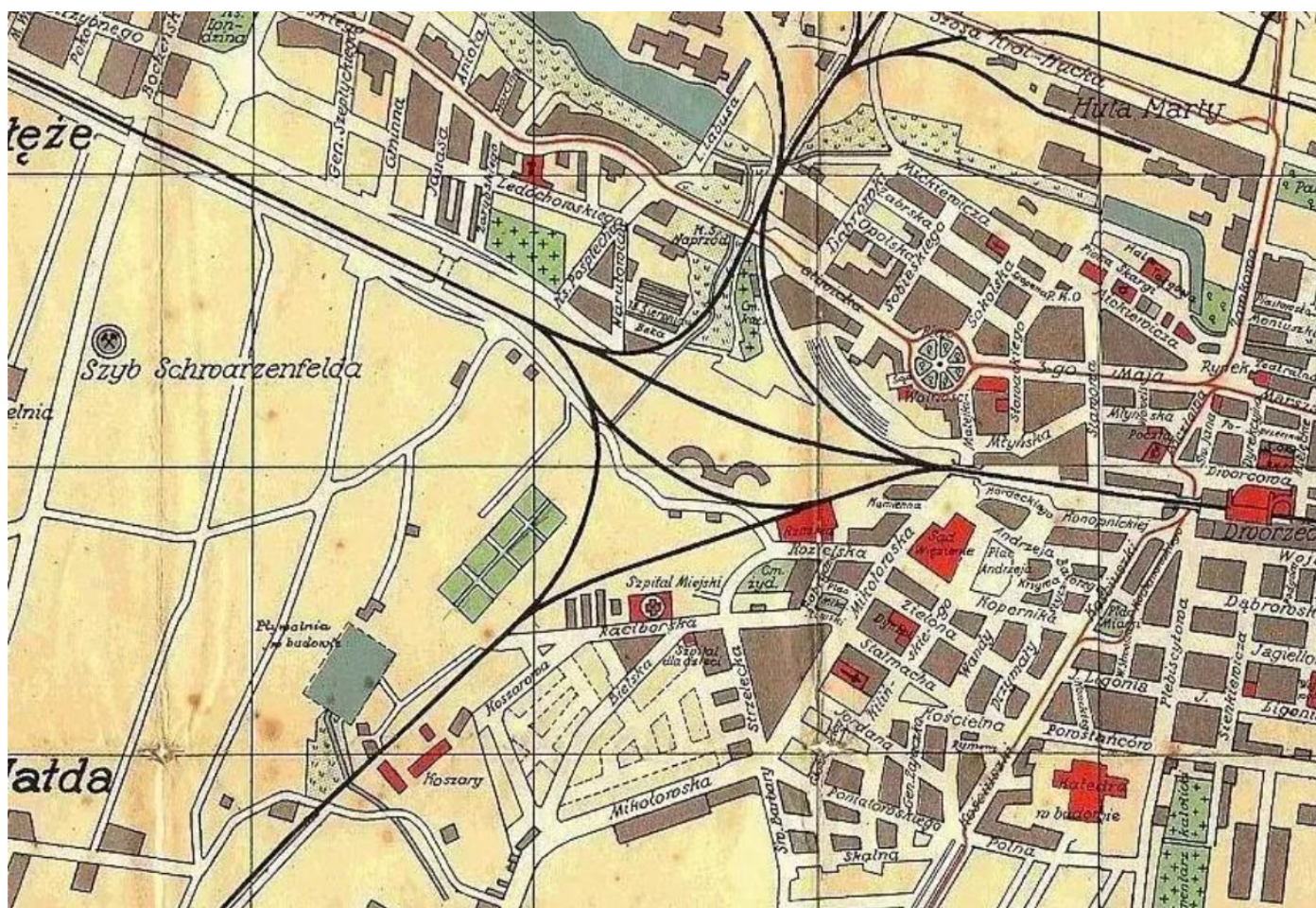
Struktury kierownicze, które rozwinęły się, aby sprostać ich nowym wymaganiom, wpłynęły później na rozwój działalności korporacyjnej na dużą skalę, (...) Przewagi kolei w zakresie szybkości i przepustowości sprawiły, że gospodarka uczyniła je czymś więcej niż tylko instrumentami rozwoju przemysłu i biznesu. Kulturowo ich wpływ był ogromny. W szczególności przeobraziły społeczeństwa które wcześniej nie znało podróży z szybkością przekraczającą prędkość galopującego konia.

W Europie i USA kolej szybko stanęła na pierwszym miejscu, skupiliśmy się na tym mieszanym uczuciu podziwu, zdumienia i lęku, jakie żywią historycy zwanym „wniosłością technologiczną”. Dziedzictwo transportowe nie ma też obecnie wyczerpującej reprezentacji jeśli chodzi o obiekty o charakterze muzealnym, czy też centrum nauki, poświęconego zagadnieniom związanym z rozwojem kolei i transportu, dotyczy to zarówno Metropolii Górnośląsko Zagłębiowskiej jak i całego kraju. Współcześnie, mając na uwadze, wyzwania klimatyczne, społeczne, środowiskowe, kwestia ta jest szczególnie ważna z uwagi na konieczność budowania kultury transportowej opierającej się na ekologicznych środkach transportu i zasadach zrównoważonego rozwoju. Parowozownia jako ikona rozwoju aglomeracji mogłaby takie procesy wspierać i popularyzować.

3. Priorytety rewitalizacji kulturowej.

Unikalny krajobraz kulturowy miasta stanowi jego niepodważalny zasób. Ożywienie miejskich krajobrazów kulturowych poprzez zachowanie ich charakteru oraz stworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych w oparciu o zachowane obiekty i przestrzenie kolejowe stanowi ogromny niewykorzystany dotychczas potencjał

rozwojowy Katowic: parowozownia jako ikona Katowic obok tak rozpoznawalnych sylwetek jak choćby spodek może stać się kolejna reprezentacyjną i aktywizującą mieszkańców przestrzenią miasta. Uzasadnienie mieści się w kryteriach geograficznych, osadniczych i związanych z gospodarką przestrzenną oraz przemysłem. Cały układ urbanistyczny tej części Katowic jest podporządkowany równoleżnikowemu przebiegowi Rawy i jej doliny i znajdującym się tu liniom kolejowym i drogom kołowym. Patrząc z tego punktu widzenia, parowozownia jest usytuowana w środku tego krajobrazu, jako jego główna dominanta czy wręcz ikona krajobrazowa. Jest to piękny fragment krajobrazu linii komunikacyjnych i transportowych, tak charakterystyczny dla Katowic, dla których funkcja komunikacyjna była jedną z ważniejszych funkcji miastotwórczych. Podkreślają to załączone plany miasta – ten z lat 30 XX wieku, jak i ten współczesny. Można by to uwypuklić, eksponując te tereny kolejowe i zyskując wyraźny akcent w krajobrazie kulturowym.



Plan wielkich Katowic, 1935 <http://maps.mapywig.org/>

Parowozownia znajduje się w obrębie śródmieścia, jego południowej części na Załężu. Jest integralną częścią terenów kolejowych, leży pomiędzy liniami kolejowymi tworzącymi wielkie skrzyżowanie dróg transportowych biegnących z zachodu i południowego zachodu a wschód, nawiązując do przebiegu doliny Rawy, i z północy na południe. Obszar, na którym się znajduje jest usytuowany na swoistej wysepce pomiędzy torami. Liniom kolejowym towarzyszą linie infrastruktury energetycznej, zabudowa kolejowa i tereny zielone, nieuporządkowane, porośnięte roślinnością ruderalną i łąkową. W otoczeniu parowozowni znajdują się modernistyczne w swoim charakterze dzielnice miasta, z charakterystycznym dla układu urbanistycznego Katowic placem Wolności i placem Andrzeja, cmentarze, katolicki i żydowski oraz zabudowania szpitali. Znajdują się tu zabudowania Akademii Sztuk Pięknych i AWF. Te części miasta są skupione przy ulicach Raciborskiej, Gliwickiej, Mikołowskiej. Są to historycznie najciekawsze i najstarsze części Katowic, część zabudowy ma charakter reprezentacyjny, choć kontrastują z nimi mniej zadbane i biedne dzielnice i zaułki. Nieco dalszym zapleczem przestrzennym parowozowni jest dość zaniedbany zespół zabudowy przy ulicy Gliwickiej z zespołami zabytkowych familoków, z których część ulega rewitalizacji.

4. Cel strategiczny rewitalizacji kulturowej.

Odnowa historycznego układu infrastrukturalnego w obrębie śródmieścia powinna się w pierwszym rzędzie skupić w obrębie parowozowni wraz z akceptowanymi przez konserwatora zabytków adaptacjami, mającymi ułatwić i uatrakcyjnić funkcjonowanie, zachowanie zabytków kolejowych, odbudowa krajobrazu przestrzeni kolejowych transportowych, komunikacyjnych i klimatu miejskiego w otoczeniu Parowozowni wyznaczonym planem rewitalizacji. Uporządkowanie ruderalnej zieleni, wprowadzenie niewielkich założeń parkowych czy ogrodowych, pozwoliłoby na stworzenie środowiska większej różnorodności przyrodniczej i rozbiło by monotonię ulic i zaułków Mikołowskiej, Raciborskiej i sąsiadujących z nimi ulic.

Wpływ na poprawienie wyglądu i jakości życia dzielnicy jest oczywisty:

- powstałoby zaplecze terenów uporządkowanej zieleni które stałyby się łącznikiem pomiędzy tą zwartą i ściśle zabudowaną dzielnicą miasta a parowozownią i terenami kolejowymi które ją otaczają co jest korzyścią dla mieszkańców tej części miasta,
- zmiana i wzbogacenie charakteru dzielnic, wprowadzenie zieleni uporządkowanej, rewitalizacja zaniedbanych budynków przy Raciborskiej i Mikołowskiej i powołanie lub przyciągnięcie instytucji społecznych których celem by było poprawienie jakości życia mieszkańców.
- przede wszystkim powołanie nowej ikony miasta i ocalenie tego fragmentu krajobrazu kulturowego, Parowozowni, aby stała się nośnikiem dziedzictwa kulturowego związanego z koleją, co spełni wymóg postawiony przez konieczność zachowania ciągłości historycznej Katowic.

Podsumowanie: Parowozownia jako element kulturowego krajobrazu Katowic

Ochrona dziedzictwa poprzemysłowego w kontekście zmieniających się miast przemysłowych i poprzemysłowych w Europie stanowi istotne wyzwanie współczesnych społeczeństw - zwłaszcza w dobie zielonej transformacji.

- Parowozownia to ważna dominanta krajobrazu kulturowego Katowic.
- Parowozownia, jako ważny element dziedzictwa kulturowego Katowic, wpływa na tożsamość, indywidualność i charakter miasta.
- Zachowanie obiektów kolejowych jest istotne dla historii i krajobrazu miasta, podobnie jak obiekty górnicze, hutnicze i administracyjne.
- Dziedzictwo komunikacji i transportu w Katowicach jest ważne na skalę polską i europejską.
- Parowozownia jest widoczna dla osób podróżujących pociągiem do lub z Katowic i stanowi kolejową ikonę miasta.
- Rewitalizacja parowozowni mogłaby podkreślić znaczenie transportu kolejowego dla rozwoju Katowic i aglomeracji, a także wspierać procesy związane z ekologicznymi środkami transportu i zrównoważonym rozwojem.
- Priorytety rewitalizacji kulturowej powinny obejmować ożywienie miejskich krajobrazów kulturowych poprzez zachowanie ich charakteru i stworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych w oparciu o zachowane obiekty i przestrzenie kolejowe.
- Cel strategiczny rewitalizacji kulturowej powinien polegać na odnowie historycznego układu infrastrukturalnego w obrębie śródmieścia, skupiając się na parowozowni i zachowaniu ważnych dla miasta zabytków, w tym zabytków kolejowych.

5. Kierunki projektów rewitalizacji kulturowej dla Parowozowni

- A. atrakcyjna przestrzeń publiczna miasta,
- B. adaptacja obiektów i terenów pokolejowych na cele przestrzeni społecznych, muzealne, kulturalne i usługowe oraz inne funkcje odpowiadające walorom obiektów, zgodne w swoim zakresie z wymogami Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z zachowaniem dotychczasowego i historycznego klimatu miasta,
- C. ocalenie od zapomnienia zabytków oraz stworzenie miejsc dających możliwość poznania historii kolei, miejsc wyróżniających się stworzonymi trasami edukacyjnymi, które upamiętniają ten fragment historii miasta – pamięć miasta
- D. zyskanie nowych, bezpiecznych i przyjaznych przestrzeni publicznych dla Katowic i innych miast Metropolii.

Główne problemy wdrożenia planu rewitalizacji i zachowania dziedzictwa kulturowego:

- zły stan techniczny zabytkowych obiektów parowozowni;
- uwarunkowania prawne i własnościowe utrudniające proces rewitalizacji;
- problemy społeczne i socjalne Załęża i tej części Śródmieścia Katowic.

Do problemów należy dostosować standardy i strategię działania. Parowozownia znajduje się na granicy Załęża i Śródmieścia, w obszarze zamieszkałym przez 35 000 osób. Jest to obszar dotknięty ubóstwem (skupienie problemów społecznych po likwidacji huty Baildon i kopalni Kleofas) i przestępczością. Brakuje zaplecza sportowego, kulturalnego o ogólnodostępnym charakterze dla osób starszych i dla młodzieży. Obszar ulega peryferyzacji i marginalizacji, zwłaszcza Załęże, „separujące się” od centrum Katowic. Tereny parowozowni są opuszczone i wyludnione, stanowią enklawę patologii stając się „ugorami miejskimi”.

Najważniejszym problemem rewitalizacji, wskazanym na wstępie i podkreślonym przez współautorów jest brak skomunikowania terenów parowozowni z centrum Katowic a wręcz jej izolacja od miasta przez tereny kolejowe. Ten problem należy rozwiązać w pierwszej kolejności, poprzez:

- zapewnienie dogodnego dojazdu do strategicznych interesujących obiektów;
- niewiadome w znalezieniu źródeł finansowania działalności kulturalnej szczególnie odbywającej się w przyszłych obiektach zabytkowych.

Założenia rewitalizacji Parowozowni w świetle dziedzictwa kulturowego

Wyróżniamy trzy główne wiązki zagadnień:

- A. to, co wnosi dziedzictwo kulturowe obiektu w pamięć miasta i jego mieszkańców;
- B. to, co wnosi dziedzictwo kulturowe obiektu w pamięć w skali regionu i kraju czyli aspekt pamięci przestrzeni,
- C. współczesny potencjał rozwoju miasta czyli to, co może przynieść mieszkańcom miasta sam proces rewitalizacji obiektu i zrewitalizowany obiekt w skalach miejscowej (dla miasta) regionalnej, krajowej i europejskiej.

Dziedzictwo kulturowe parowozowni i kolei w pamięci miasta – kolej jawi się jako niezbywalny element tego dziedzictwa, którego znaczenie trzeba podnieść i pokazać w równowadze do dziedzictwa górniczego i hutniczego Katowic. Etos pracy na kolei i całe dzielnice mieszkaniowe, które powstały dla jej pracowników i które funkcjonują do dziś jako osiedla Katowic, powstanie grupy społecznej i robotniczej, powstanie wielu miejsc pracy wreszcie kontynuacja rozbudowy kolei i infrastruktury kolejowej do lat 80 XX w.

Jednym z istotnych elementów miastotwórczych w historii Katowic jest było włączenie ich do ówczesnego systemu komunikacji kolejowej Europy. Katowicka stacja stała się ważnym, nadgranicznym kolejowym węzłem miasta. Stymulowała rozwój handlu, przemieszczanie się ludzi (migracje), nauki i kultury. Pomogła ukształtować Katowice jako jeden z najważniejszych ośrodków miejskich na Górnym Śląsku za czasów niemieckich.¹ W czasach międzywojnia Katowice stały się najważniejszym miastem i ośrodkiem przemysłowym a także transportowym w polskiej części Górnos Śląskiego Zagłębia Węglowego. „Warto tu nadmienić, za dr A. Ciechańskim (PAN), że niegdyś takich dwuwachlarzowych zespołów było w Polsce znacznie więcej, jednak wraz z transformacją uległy one zniszczeniu w przeciągu ostatnich 30 lat, bowiem zabytki kolejowe znalazły się poza optyką rozmów o zachowaniu dziedzictwa przemysłowego w Polsce.

6. Standardy rewitalizacji

Europejskie i polskie a nawet katowickie projekty i kazusy rewitalizacji przestrzeni miejskich dowodzą, że proces ten może stanowić drogę do wyprowadzenia obszaru i jego mieszkańców z problemów społecznych, ekonomicznych oraz socjalnych. Mogą stanowić okazję do stworzenia interesujących i przyciągających ludzi przestrzeni publicznych i miejsc do pracy i życia (Europejska Strategia Promocji Dziedzictwa Przemysłowego, 2014). Przykłady rewitalizacji dzielnicy Camden i jej terenów kolejowych w Londynie, berlińskich terenów kolejowych (Park am Nordbahnhof, Park am Gleisdreieck i Natur-Park Schöneberger Südgelände), manufaktury w Łodzi, Giszowca i Nikiszowca czy Bytomia (kolonia Zgorzelec, rewitalizacja ulicy Mickiewicza) pokazują trwałe, społeczne procesy ożywienia degenerujących się dzielnic miast. Z tego względu najważniejszym wydaje się wdrożenie procesu partycypacji społecznej mieszkańców dzielnicy do projektu rewitalizacji i wdrożenie standardów, które wcześniej zostały wypracowane w podobnych obszarach (pod względem społecznym i infrastrukturalnym). Standardy rewitalizacji, które należałoby wdrożyć, w oparciu o przytoczone powyżej przykłady to rozbieżność tego procesu na ukierunkowane etapy i współpraca wielu podmiotów. Przede wszystkim jednak proces rewitalizacji nie może się odbyć bez zaangażowania i partycypacji mieszkańców. Standardem byłoby zatem wyłonienie zaangażowanej grupy działaczy, wywodzących się z dzielnicy, która spełniłaby funkcję koordynującą od strony mieszkańców, realizującej i chroniącej ich interesy w programie rewitalizacji (podobnie jak robił to komitet rewitalizacji ulicy Mickiewicza w Bytomiu czy Camden Unlimited w Londynie). Proces rewitalizacji opierałby się na podziale aktywności i strategii działania na kilka etapów. Pierwszy z nich powinien polegać na **a)** oczyszczeniu stref kryminogennych, i patologicznych, gdzie należałoby wzmocnić aktywność służb Policji i Straży Miejskiej, wprowadzić skuteczną ochronę obiektu przed złodziejami, **b)** aktywizowaniu grup mieszkańców Załęża i południowej części Śródmieścia poprzez różne akcje wypracowujące wspólne postawy społeczne i obywatelskie (choćby działania parafii, szkół, przedszkoli), na rzecz wspólnej historii, wspólnego dziedzictwa, jakim jest parowozownia, **c)** ożywianie i uatrakcyjnianie terenów rewitalizowanych poprzez tworzenie różnych wydarzeń, tematycznie związanych z parowozownią i koleją, nagłaśnianych w mieście i metropolii, które miałyby dowieść ich wartości komercyjnej i przyciągnąć inwestorów, **d)** współdziałanie z lokalnymi ośrodkami naukowymi, ASP i AWF, studenci tych ośrodków mogliby się zaangażować w akcje popularyzujące parowozownię, poprzez działania w ramach zajęć lub wolontariacko, **e)** zaangażowanie mediów.

Takie działania pozwolą spopularyzować temat parowozowni w Katowicach a nawet w Metropolii. Dopiero dalsze etapy bezpośrednio dotyczyłyby kreowania docelowej wizji obiektu. Można też podkreślić, że taka

¹ Węzeł kolejowy Katowice /Przemysław Nadolski, Krzysztof Soida, Dawid Keller, Edward Wieczorek, Paweł Terczyński ; [współpraca Krzysztof Granda, Zbigniew Danyluk], Publisher: Rybnik: Wydawnictwo Eurosprinter, 2017, 327 stron, ISBN: 9788363652241). *Morfologiczne przekształcenia przestrzeni miejskiej Katowic* M. Chmielewska Wydawnictwo UŚ, Katowice 2016).

społeczna linia rewitalizacji, prowadzona przez mieszkańców i działaczy społecznych wpisuje się w sedno ustawy o rewitalizacji z 2015 roku, (z późniejszymi zmianami).

7. Kreowanie docelowej wizji obiektu

Z przebiegu konsultacji społecznych wynika, że potencjał obiektu jest dostrzeżony i doceniany a przede wszystkim istnieje rodzaj jakiejś wizji społecznej dotyczącej tego terenu. Opiera się ona na fakcie, że ponad 99% ankietowanych zgadza się z tym, że parowozownia jest zabytkiem i powinna stać się czymś wartościowym dla Katowic. Należy zauważyć dość słabą rozpoznawalność tego obiektu wśród ankietowanych chociaż wielu z ankietowanych podkreśla, że takiego obiektu, dokumentującego kolejową przeszłość miasta brakuje.

Wymieniane w trakcie konsultacji propozycje zmiany funkcjonalnej to:

- muzeum, skansen, centrum kultury, biblioteka, galerie, eventy (znaczenie lokalne, regionalne, krajowe, międzynarodowe);
- schronienie i przestrzeń publiczna chroniona przed wysokimi temperaturami, dla dużej ilości ludzi, ochrona przed klimatem, budownictwo w dużej skali (lokalne);
- funkcja gastronomiczno – hotelarska (lokalna, regionalna, krajowa, międzynarodowa);
- centrum nauki i popularyzacji idei naukowych (lokalna, regionalna);
- drugie centrum miasta (lokalna, regionalna),
- uporządkowane tereny zielone (lokalna).
- powiązanie parowozowni z innymi zabytkowymi obiektami poprzemysłowymi i nie tylko, Katowic oraz z terenami zielonymi: możliwość wybudowania tras rowerowych.

Adaptacja powinna przebiegać w skali lokalnej, miejskiej i ogólnopolskiej. Wymienione pomysły można zinterpretować, jako potrzebę miejsca o większym zasięgu oddziaływania niż tylko lokalny, czy miejski. Na Załężu i w południowej części centrum brakuje przestrzeni publicznych, parków czy ogrodów publicznych. Powstanie przestrzeni publicznych wraz z usługami kultury oraz terenów zielonych, boisk sportowych, ogrodów czy parku, zagospodarowanych zgodnie z potrzebami mieszkańców a przede wszystkim osób starszych i młodzieży, pozwoli zaspokoić ich potrzeby. To dla skali lokalnej. Oprócz tego można zaspokoić potrzebę utworzenia wielofunkcyjnego ośrodka, który będzie pełnił funkcję komercyjną ale zarazem muzealną i skansenową, przyciągając do Katowic miłośników nietuzinkowej rozrywki i kolei. Dostępne publicznie obiekty uatrakcyjnią dzielnicę i rozbudują jej ubogą ofertę kulturową i komercyjną, podnosząc jej prestiż na tle miasta.

Przykłady z londyńskiego Camden, Berlina (Kimic 2018) czy Łodzi pokazują, że atrakcyjność dzielnicy i jej novum przyciągnie nowe i nieobecne tu jeszcze grupy społeczne: klasę kreatywną, cyfrowych nomadów, czy młodych profesjonalistów, którzy odnajdą tu swoje przestrzenie do pracy, wypoczynku i życia. Rozpoczęcie procesów naprawczych powinno uwzględniać przede wszystkim miejsca pracy dla lokalsów, dla nich powinna być stworzona specjalna sfera zatrudnienia i możliwości zdobycia wykształcenia vide Camden w Londynie (<https://camdencollective.co.uk/our-history>)

Rewitalizacja parowozowni powinna się składać z kilku starannie wyreżyserowanych etapów w ramach których na nowo zostanie stworzone miejsce dla tych nowych mieszkańców i turystów. Parowozownia stałaby się przykładem budowania na nowo znaczenia miejsca, rewitalizowania dzielnicy miasta w oparciu o szeroko pojęty związek z przyrodą, techniką i sztuką. Ten proces przebiegałby od tymczasowych wydarzeń, sklepów pop up, eventów, których zadaniem jest przyciągnięcie nowych interesariuszy do danego miejsca do stworzenia ciekawej, stacjonarnej, wielofunkcyjnej przestrzennej aranżacji, osadzonej w realiach miasta, ale też

otwartą na przyrodę, która z czasem na stałe stanie się jego częścią – zarówno w znaczeniu ekonomicznym jak i społecznym. Sposoby adaptacji (adaptacja przez działania społeczne, skierowane do ludzi i dziejąca się dzięki ludziom) mogą wnieść: przede wszystkim skomunikowanie tych obszarów z miastem, utworzenie obszarów zielonych, utworzenie drugiego centrum miasta, utworzenie zaplecza kulturowego, muzealnego, usługowego i rozrywkowego (handel, gastronomia, hotelarstwo), utworzenie centrum skupiska hubów, przyciągających młodych profesjonalistów, klasę kreatywną i pracujących nomadów, wreszcie – powstanie zaangażowanej społeczności dzielnicy.

Nacisk w bezpośrednich działaniach rewitalizacyjnych powinien być położony na mieszkańców dzielnicy: tu celem byłoby wywołanie zaangażowania i ciekawości oraz lokalnego patriotyzmu. Stworzenie nowych więzi międzyludzkich, sieci wzajemnej pomocy i usług oraz stworzenie możliwości i zatrudnienie i edukowania młodych mieszkańców, co by rozproszyło skupiska patologii i bezrobocia.

Sugerowane etapy i odcinki działań:

- stworzenie, powołanie komitetu społeczno-administracyjnego, który by stanął na czele przedsięwzięcia (instytucjonalizacja),
- określenie wyzwań i sposobów działania, określenie znaku graficznego, pod którym się to będzie odbywać, dbałość o rozpoznawalność i piar,
- określenie zakresu działania i kosztów (kto, jak i co będzie finansował),
- wyznaczenie etapów prac. Jaka pomoc i jakie służby będą potrzebne w trakcie realizacji poszczególnych etapów?
- lokalsi – stworzenie siatek wzajemnych powiązań i działań czyli inspirowanie lokalnych grup dla rewitalizacji,
- wolontariusze, społecznicy: pole dla ludzi o dużej empatii, chcących pomóc i mający środki do tej pomocy (tu może zaistnieć sektor dla osób starszych, mających zanikające umiejętności rzemieślnicze,
- czego można się nauczyć pracując dla parowozowni? Szkolenia i warsztaty dla młodych mieszkańców dzielnicy, którzy mogliby uzyskać możliwości edukacji w ramach projektu,
- wreszcie – wykreowanie nowej interesującej, oryginalnej sfery miasta, gdzie pojawią się młodzi profesjonaliści którzy znajdą tu dla siebie kreatywne przestrzenie dla pracy i wypoczynku.

Aby zachować oryginalność obiektu potrzebne jest zachowanie jej specyfiki jako obiektu kolejowego, co przyniesie casusy i korzyści podobne do adaptacji górniczych obiektów, takich jak Zabytkowa Kopalnia Srebra czy sztolnia królowa Luiza.

8. Wnioski i rekomendacje

Dziedzictwo kolejowe jest bardzo zaniedbanym elementem dziedzictwa miasta. Czas na podkreślenie, że kolej i jej historia, do tej pory zakryta innymi rodzajami dziedzictwa, musi być pokazana i doceniona. Bez dziedzictwa kolejowego bez wyodrębnienia krajobrazów transportowych, nie do końca można docenić wagę innych zabytków Katowic, ich funkcji administracyjnej, rządowej czy jako siedziby centralnych urzędów kolejowych i górniczych. Uzyskanie dla parowozowni statusu zabytku Dziedzictwa Kultury (o randze europejskiej) UNESCO w oparciu o wartości dziedzictwa kulturowego i zachowane, oryginalne budowle oraz infrastrukturę kolejową jest warunkiem koniecznym aby tę lukę wypełnić.

Ocalenie zabytkowego fragmentu krajobrazu miejskiego Katowic: parowozownia jawi się jako wizytówka krajobrazu miejskiego Katowic – ikona miasta, widziana z pociągów wjeżdżających i wyjeżdżających z głównego dworca. Dalej, wśród korzyści jest uzyskanie większej różnorodności przyrodniczej (tereny zielone), społecznej (większy zasób infrastruktury społecznej) i kulturowej. Ponadto z czasem by doszło do przeredagowania swoistej katowickiej mapy biedy – znikłyby z niej obszary zaniedbanych kwartałów Załęża gdyż usytuowanie kulturotwórczego obiektu, skierowanie uwagi mieszkańców Metropolii i twórców oraz inwestorów na parowozownię zainicjowałoby procesy naprawy warunków socjalnych i społecznych. Wypracowanie takich procesów powinno się stać jednym z etapów rewitalizacji.

Zabytki przemysłowe, w tym kolejowe, które zaznaczają się jako pozostałości cywilizacji opartej na przemyśle ciężkim, stanowią grupę budowli inżynierskich, socjalnych i magazynowych, zespołów instalacji systemów transportowych, komunikacyjnych, energetycznych, przesyłowych i innych, których demontaż czy likwidacja jest często nieopłacalna. Jednak, ponieważ tworzą specyficzne skupienie archiwalnych obiektów technicznych i kubaturowych, jest możliwe wykorzystanie ich w inny sposób: jako obiekty kultury, skanseny, sale wystawowe, kongresowe, miejsca, gdzie jest prowadzona edukacja czy też jako przestrzenie kreatywne, co-workowe, biznesowe, gdzie skupiają się zespoły ludzi budujących start-up, tworzących klastry przedsiębiorczości, a wreszcie przestrzenie turystyczne. Zabytki kolejowe to także zespoły zmienionej działalnością człowieka rzeźby terenu i stosunków hydrologicznych: nasypy kolejowe, wyrównane powierzchnie składowisk, podbudowy pod linie energetyczne, zwrotnice, skrzyżowania kolejowe i kolejowo-drogowe, czy właśnie zespoły zabudowy parowozowni, wzniesień rozrządowych, przepusty wodne, mosty i kładki kolejowe.

Ten krajobraz jest specyficzną jakością dla przyrody Górnośląskiego Zagłębia Węglowego, gdzie należy prowadzić zabiegi rekultywacji i rewitalizacji w kierunku przyrodniczym. Wplecione w krajobrazy miast i przedmieść, krajobrazy i landmarki linii i terenów transportowych pozwolą zachować pamięć przemysłowej przeszłości i o komunikacyjnej funkcji miasta. Jednak będą miejscami o innej funkcji: kulturowej, edukacyjnej, będą przestrzeniami wspólnymi i łączącymi ludzi.

Działania na rzecz rewitalizacji parowozowni należy rozpocząć jak najszybciej z uwagi na pogarszający się stan obiektu. Następnie powinny być one elementem długofalowej strategii rozwoju miasta i Metropolii GZM, które powinny m.in. koncentrować się na działaniach :

- a) lokalnych** - na rzecz wspólnot sąsiedzkich, w tym zwłaszcza dzielnicy Załęże i Śródmieście, co przełożyłoby się na pojawienie się nowej infrastruktury i miejsc pracy, miejsc rekreacji;
- b) w skali kraju** - na rzecz poprawy widoczności zabytków kolejowych;
- c) w skali Europy** - poprzez podkreślenie związku materialnego, dającego się wymierzyć jakością sieci kolejowej z liniami kolejowymi kontynentu.

Działania te mogą się też wpisać się we współczesne trendy dbałości o ekologię i zrównoważony rozwój również poprzez zwiększanie świadomości społecznej na temat wpływu rozwoju transportu szynowego na stan środowiska naturalnego

Główne wyzwania rewitalizacji parowozowni:

- Zwiększenie rozpoznawalności obiektu jako nośnika dziedzictwa materialnego (zabytek, pamięć historii miasta) i niematerialnego (rozwój kolei i jej wpływ na rozwój miasta, etos pracy i tożsamość).
- Nadanie nowej funkcji otwartej na społeczność lokalną.
- Wprowadzenie wielofunkcyjności, dostępności przez całą dobę – przynajmniej niektórych modułów tworzonego obiektu przy zachowaniu wyjątkowości i autentyczności obiektu oraz pamięci miejsca.
- Stworzenie precyzyjnych założeń kształtowania i ochrony terenów zielonych wokół obiektu.

- Włączenie w działania wokół parowozowni wszystkich grup społecznych miasta, również tych marginalizowanych i zmierzających do wykluczenia (m.in. poprzez tworzenie miejsc integracji i spędzania czasu miejsc pracy).
- **Przykłady działań i funkcji uwzględniających aktywizację społeczną i współczesne problemy:** utworzenie przestrzeni dla wszystkich, również dla migrantów, gdzie znalazłby się specjalny punkt dla nich, ośrodek integracji imigrantów i praw człowieka (jakże często migranci podróżują koleją),, edukacja o prawach człowieka (np. żywa biblioteka), centrum edukacji międzypokoleniowej, przestrzenie wytchnienia różnego typu na zewnątrz i wewnątrz obiektu itd.

Należy pamiętać, że kolej do Katowic, między innymi, przywiozła kulturę i nowoczesność - otwierając je na szeroki świat. Zrewitalizowana parowozownia i aktywności, które mogłyby się tam zadziać byłyby wspinałym symbolem dla miasta i uhonorowaniem jego kolejowej historii.

Potencjał rewitalizacyjny. Mając zatem na uwadze przedstawione problemy i założenia dotyczące rewitalizacji Parowozowni, należy podkreślić, że jest to miejsce o dużym potencjale dla adaptacji na przestrzeń publiczną, edukacyjną, kulturalną i usługową. W rewitalizacji mogą pojawić się jednak problemy, takie jak zły stan techniczny obiektów, problemy prawne i społeczne, a także trudności w znalezieniu finansowania renowacji, a następnie utrzymania obiektu. Walory zabytku, jego znaczenie i potencjał przemawiają jednak zdecydowanie za rewitalizacją i włączeniem parowozowni do tkanki miejskiej.

Kluczowe punkty rewitalizacji

- Główne kierunki rewitalizacji Parowozowni obejmują stworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej, adaptację obiektów na cele społeczne i kulturalne, oraz ocalenie zabytków od zapomnienia.
- Wśród problemów występują zły stan techniczny zabytkowych obiektów, utrudnienia prawne i społeczne, jak również trudności z finansowaniem.
- Założenia rewitalizacji Parowozowni podkreślają znaczenie dziedzictwa kulturowego obiektu dla pamięci miasta i regionu, oraz potencjał obiektu dla rozwoju miasta.
- Standardy rewitalizacji wskazują na potrzebę partycypacji społecznej mieszkańców w procesie rewitalizacji, a także na konieczność podziału procesu na etapy i współpracy wielu podmiotów.
- Kreowanie docelowej wizji obiektu powinno uwzględniać różne funkcje, takie jak centrum kultury, przestrzeń publiczną, centrum nauki, czy tereny zielone.
- Ważne jest zachowanie pamięci o obiekcie i uwzględnieniem w planie rewitalizacji ekspozycji historycznej lub wprowadzenie funkcji muzealnej w nowoczesnym ujęciu.
- Należy podkreślić znaczenie Parowozowni jako zabytku kulturowego i potrzebę jej rewitalizacji. Jest to szansa na zwiększenie różnorodności kulturowej, społecznej i przyrodniczej miasta.
- Parowozownia ma potencjał na atrakcyjną przestrzeń dostępna dla wszystkich mieszkańców Metropolii GZM oraz turystów.
- To ważny potencjał rozwojowy miasta, którego nie należy zmarnować.
- W dobie rozwoju koncepcji miast policentrycznych teren ten mógłby pełnić funkcję dodatkowego centrum miasta.

Rozdział IV

Problem budynku czy dysfunkcja obszaru miejskiego (?) Planistyczno-urbanistyczne aspekty rewitalizacji dawnej lokomotywowni w Katowicach

DR HAB. INŻ. ARCH. PROF. PŚ TOMASZ WAGNER

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ,

KATEDRA PROJEKTOWANIA ARCHITEKTURY MIESZKANIOWEJ I UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

1. Uwarunkowania ogólne

W latach dziewięćdziesiątych dwudziestego wieku ukształtowały się zasadniczo dwie postawy wobec dziedzictwa kultury przemysłowej. Pierwsza, którą można określić jako postawę pragmatyczną, była domeną środowisk naukowych, prowadzących badania i analizując metody zastosowane w pierwszym etapie deindustrializacji Europy Zachodniej². Druga postawa – intuicyjna lub romantyczna, była pokłosiem „mody na regionalizm” oraz nostalgii za odchodzącą epoką. Propagatorzy wywodzący się z różnych kręgów zawodowych odegrali ważną rolę w rozpowszechnieniu idei ochrony dziedzictwa kultury przemysłowej, a wzmacniane przez media zainteresowanie tematem upowszechniło problematykę. Analiza historii kultury gospodarczej Górnego Śląska oraz prace badawcze stworzyły w miarę pełny obraz wartości kulturowych konurbacji. Stał się on podstawą do prowadzenia szeregu działań rewitalizacyjnych. Tradycja działań rewitalizacyjnych na Górnym Śląsku jest starsza niż samo pojęcie. Pierwszym i nadal jednym z największych w Europie przykładem tego typu działań było stworzenie Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie, obejmujące zagospodarowanie ponad 500 ha dawnych terenów poprzemysłowych centrum konurbacji, z budową parku projektu Władysława Niemirskiego i szeregu obiektów użyteczności publicznej (wznoszonych w latach 1951-1975). Znaczenie tego faktu, ze względu na genezę ustrojową i osobę inicjatora, wojewody śląskiego generała Jerzego Ziętka jest nadal mało rozpropagowane.

Podjęcie problemu rewitalizacji dawnej lokomotywowni musi odbywać się w kontekście szerszego obszaru śródmieścia Katowic, którego obecna struktura jest wysoce dysfunkcyjna. Lokomotywownia stanowi integralną część zamkniętego terenu zarządzanego przez PKP, a układ komunikacyjny śródmieścia od blisko dwustu lat jest uwarunkowany przebiegiem linii kolejowych przeprowadzonych w połowie XIX wieku, w okresie kiedy Katowice były wsią. Obecnie obszar ten jest centralnym punktem nie tylko miasta Katowice, ale Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) - organizmu złożonego z 41 gmin i liczącego 2 250 000 mieszkańców. Analiza obiektów o charakterze multimodalnych węzłów transportowych dla miast i aglomeracji o podobnej skali, prowadzi do wniosku, że obszar otaczający lokomotywownię należy traktować jako potencjalną lokalizację nowego dworca i centrum przesiadkowego.

Rozbiórka dworca kolejowego w 2011 roku i zastąpienie go galerią handlową bez wykonania analiz prognoz rozwoju komunikacji kolejowej i przewidywania zdarzeń takich jak brak poczekalni w czasie kryzysu uchodźczego na początku wojny Rosji z Ukrainą, utrwaliły kryzys przestrzeni i komunikacji w centrum Katowic.

² Szeroko problematykę omawia m.in. Krzysztof Gasidło w artykule: „Uwagi o niektórych problemach zagospodarowania terenów poprzemysłowych” (praca zbiorowa) pod red. Niny Juzwy: *Restrukturyzacja terenów i starych obiektów poprzemysłowych*, Gliwice 1997

Mimo upływu 150 lat w tej części centrum jedyne wiadukty łączące komunikację kołową tej części centrum to wiadukt nad ulicą Mikołowską i nad ulicą św. Jana. Cały ruch do centrum skanalizowany z A4 do węzła Mikołowska i z ulicy Kościuszki w kierunku tych przejazdów są źródłem zatorów nie tylko w godzinach szczytu. Stąd też nie sposób przywołać postulatów sprzed ponad 15 lat w postaci koncepcji wprowadzenia radykalnych pociągnięć urbanistycznych: Roberta Koniecznego z 2009 roku (wprowadzenia linii kolejowej pod ziemię i połączenia południowej i północnej części Katowic) czy Ewy i Henryka Piątków (budowy nowego multimodalnego węzła komunikacyjnego na zachód od obecnego dworca). O ile dwie dekady temu tego typu nowoczesne koncepcje rozwiązujące problemy komunikacyjne miasta w perspektywie XXI wieku wydawały się fantastyką, to po wdrożeniu projektu rewitalizacji Łodzi i przebudowy stacji Łódź fabryczna z zagłębieniem 1,5 km linii kolejowych, nawet w Polsce rozwiązania takie okazują się możliwe do zrealizowania.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że ukończony w 2018 roku na zlecenie PKP projekt: Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I, nie tylko nie rozwiązuje narastających problemów komunikacyjnych Katowic jako centrum GZM, ale utrwała istniejące patologie urbanistyczne oraz lokuje zabytkowy obiekt lokomotywni w niecce otoczonej nasypami kolejowymi - nie tylko w odcięciu od tkanki miejskiej, ale bez jakiegokolwiek komunikacji kołowej, a nawet wymaganej przepisami ochrony przeciwpożarowej w przypadku adaptacji obiektu.

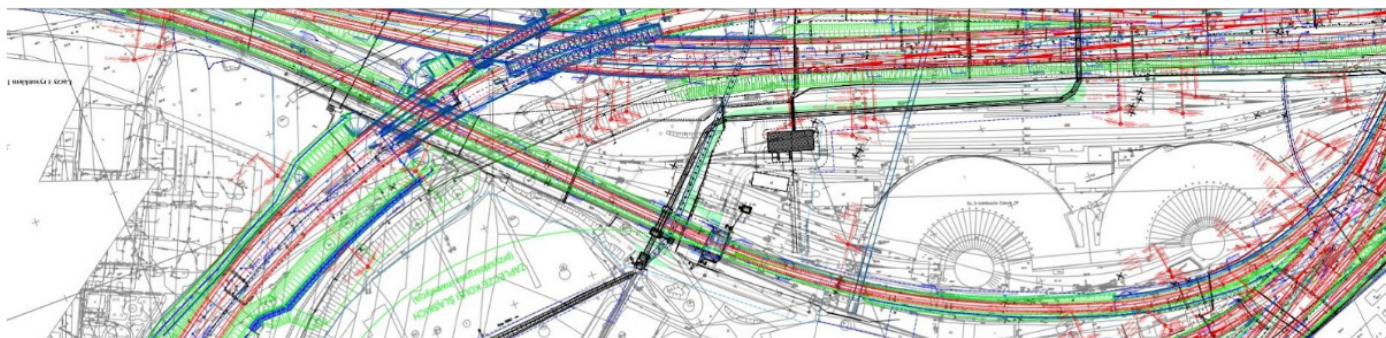
W przypadku realizacji zamierzeń PKP rewitalizacja lokomotywni, a nawet nadanie jej jakiegokolwiek funkcji użyteczności publicznej jest niemożliwe, ze względu na niezgodność przyjętych rozwiązań z przepisami dotyczącymi zagrożenia ludzi w zakresie ochrony przeciwpożarowej zawartymi w:

Dz.U.2022.0.1225 t.j. - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, a także

Dz.U.2009.124.1030 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych.



*Schemat głównych ciągów komunikacji kołowej w śródmieściu Katowic (oprac. T. Wagner 2023)
1. dawna lokomotywnia, 2. tereny zamknięte PKP, 3. chaotycznie zagospodarowana część dzielnicy Śródmieście-Załęże, 4. węzeł Mikołowska*



Budowa, przebudowa i remont układu torowego wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej na fragmencie dotyczącym otoczenia dawnej parowozowni w Katowicach. Nazwa projektu: Wykonanie projektów budowlanych i pozyskanie niezbędnych pozwoleń wraz 2 nadzorami autorskimi dla odcinka Katowice Szopienice Płd. - Katowice Piotrowice; Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice - granica państwa - Lot A. B. C, D w ramach projektu „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy Czechowice Dziedzice Zebrzydowice prace przygotowawcze”; oraz projektu „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska etap 1: linia E 65 na odc. Będzin Katowice Tychy Czechowice Dziedzice Zebrzydowice” w części 1. Autorzy projektu: Arcadis Sp. z o.o. Aleje Jerozolimskie 142 B. 03-605. Warszawa, MOSTY Katowice Sp. z o.o. ul. Rolna 12, 40-555 Katowice, MOSTY KRAKÓW S.A. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków

Rzeczywista degradacja obiektu postindustrialnego często nie wynika z jego degradacji technicznej, lecz z jego degradacji urbanistycznej. Lokalizacja lokomotywowni na terenie zamkniętym (podziemne przejście pod torami kolejowymi zostało zlikwidowane w bieżącym roku) oraz plany przebudowy linii kolejowej nie uwzględniające znaczenia terenów PKP w kontekście miasta, stanowią główną przeszkodę w rewitalizacji obiektu. Rewitalizacja to **kompleksowy** proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych poprzez działania całościowe obejmujące substancję materialną (obiekty), teren (kontekst) oraz społeczeństwo. Powiązane wzajemnie przedsięwzięcia obejmują kwestie społeczne, gospodarcze, przestrzenno-funkcjonalne, techniczne i środowiskowe.

Stan kryzysowy w odniesieniu do terenów otaczających dawną lokomotywownię ma tu złożony charakter:

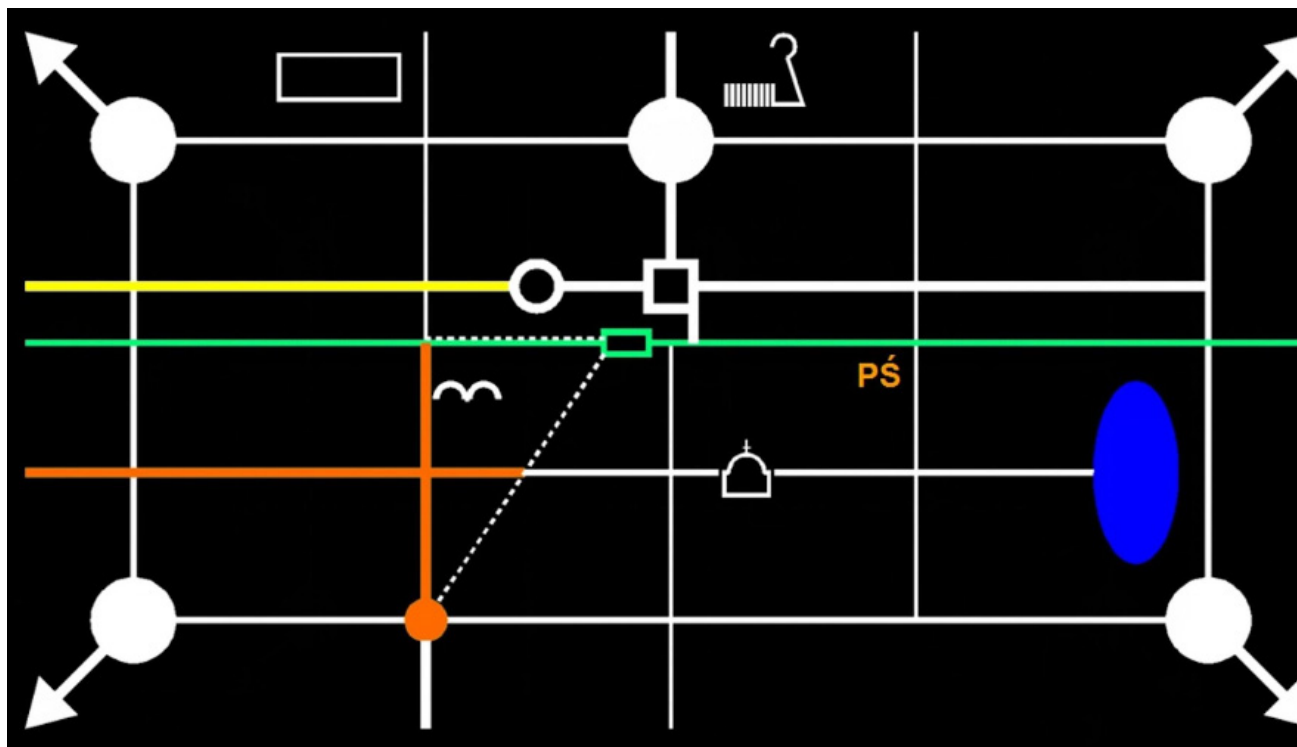
- izolacja obszaru od uczestnictwa w życiu społeczności lokalnej;
- braku efektywności kapitałowej i gospodarczej (tereny wykorzystywane w sposób znacznie poniżej ich potencjalnej wartości w kontekście lokalizacji);
- technicznej (obiekt od ponad dekady nie użytkowany ulega degradacji technicznej)
- przestrzenno-funkcjonalnej (obiekt jest częścią obszaru objętego kryzysem urbanistycznym)

Skuteczna i trwała rewitalizacja obszaru objętego stanem kryzysowym wymaga³:

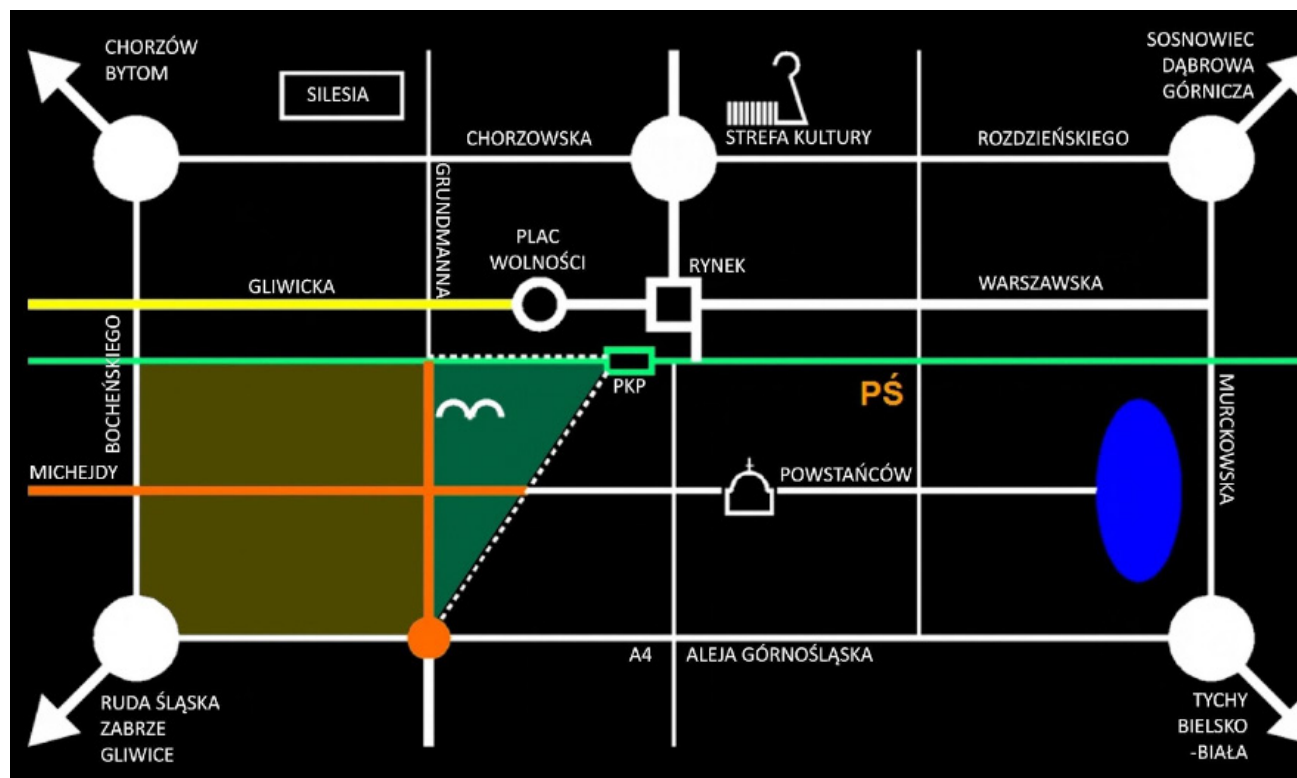
- spójnej i całościowej wizji funkcjonowania obszaru rewitalizacji w strukturze urbanistycznej miasta;
- zaplanowanie skutecznych działań na obszarze w kontekście sąsiadujących terenów o istotnym znaczeniu dla rozwoju gminy.
- partnerstwo i wielopodmiotowość – w realizacji działań uczestniczą na każdym etapie wszyscy zainteresowani (mieszkańcy, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe, instytucje publiczne)

³ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/czym-jest-rewitalizacja->

ZATEM KLUCZOWY DLA PRZEPROWADZENIA KOMPLEKSOWEJ REWITALIZACJI DAWNEJ LOKOMOTYWOWNI JEST AKTYWNY UDZIAŁ I POZYTYWNE ZAANGAŻOWANIE ZARÓWNO POLSKICH LINII KOLEJOWYCH S.A. JAK I POŁOŻONYCH PO SĄSIEDZKU KOLEI ŚLĄSKICH.



Ideogram układu komunikacji i jej rozwoju dla centrum Katowic, (oprac. T. Wagner 2023)



Ideogram układu komunikacji i jej rozwoju dla centrum Katowic z zaznaczeniem zdefiniowanego obszaru problemowego (oprac. T. Wagner 2023)

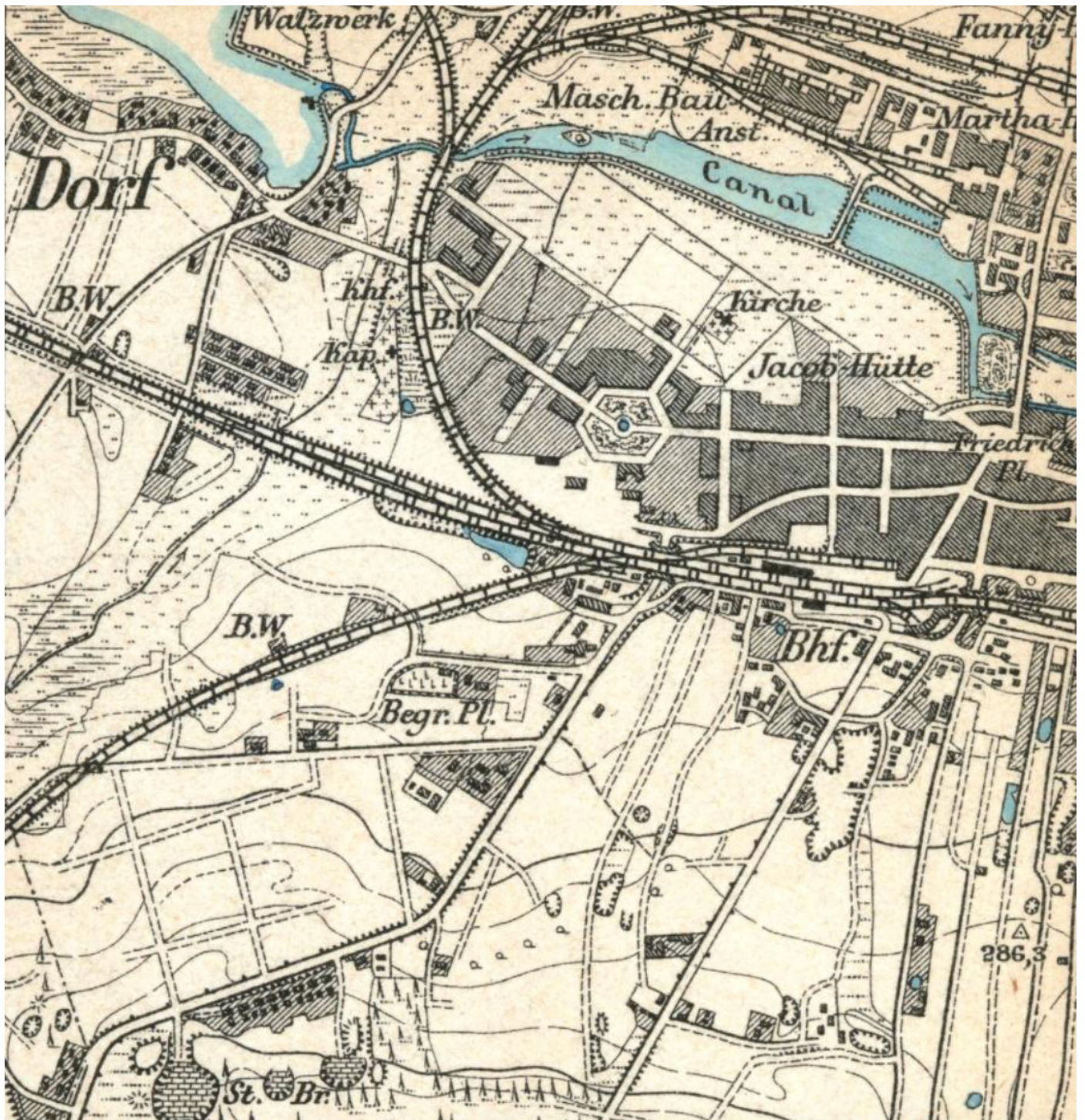
2. Uwarunkowania historyczne

Teren zlokalizowany w otoczeniu budynków dawnej parowozowni ukształtowany został w wyniku historii rozwoju miasta Katowice. Obecnie są częścią dzielnicy Śródmieście-Załęże. Do pierwszej połowy XIX wieku był to obszar leżący między wsiami Załęże, Dąb, Załęską Hałdą Ligotą oraz Katowicami. Rozwój wsi Katowice w kierunku północnym nastąpił po doprowadzeniu linii kolejowej.

Pierwotne plany budowy linii kolejowej łączącej Górny Śląsk z Wrocławiem sięgają 1836 roku. Ostatecznie zrealizowana linia Świętochłowice – Katowice – Mysłowice została ukończona 3 października 1846 roku⁴. W 1852 roku uruchomiono linię łączącą Katowice z Ligotą i Murckami. Wraz z bocznicami towarowymi oraz torami łączącymi trasę m.in. z rzeźnią miejską powstał układ linii kolejowych w większości zachowany do dzisiaj. Czynna do 2011 roku lokomotywownia powstała w latach 1899–1900 (według projektu Lohsego i Zebrowskiego), a w latach 1908–1909 rozbudowana do obecnej postaci. Lokomotywownia została wzniesiona równolegle do linii kolejowej Świętochłowice – Katowice – Mysłowice. Na południe od lokomotywowni, przy ulicy Raciborskiej 58 znajduje się zespół budynków należących do Kolei Śląskich. Składa się on z hal remontowych, magazynowych i budynków gospodarczych, pochodzących głównie z lat 60. i 70. XX wieku, w tym hale remontowe połączone z budynkiem administracyjnym. Na północ znajdują się tory postojowe „Zachód”; Przewozów Regionalnych.

W 1856 roku (dziewięć lat przed nadaniem Katowicom w 1865 praw miejskich) powstał pierwszy plan zabudowy przestrzennej Katowic. Zamykający go od zachodu heksagonalny plac, obecny plac Wolności, znalazł się na północ od łuku linii kolejowej. W ramach zachodniej części centrum miasta linie kolejowe ukształtowały układ, gdzie ślad nieistniejącej linii kolejowej północ-południe stanowi ulica Grundmana i Goeppert-Meyer. Wychodzące promieniście z placu ulice zdeterminowały układ urbanistyczny tej części centrum miasta na kolejne stulecie. Ulica Sądowa kończyła się przed linią kolejową, a Gliwicka biegła w kierunku centrum obecnego Załęża.

4 Soida (red.), *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego, Katowice: Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, 1997.*



Fragment planu Katowic 1886, źródło BN_Sygn. M-1328



Fragment planu Katowic około roku 1900, Widoczna lokomotywownia, rozbudowa bocznic kolejowych wschód-zachód oraz bocznicę na obecnym przebiegu ulicy Marii Goepfert-Mayer. Źródło: BN Sygn. ZZK_12_438_0002

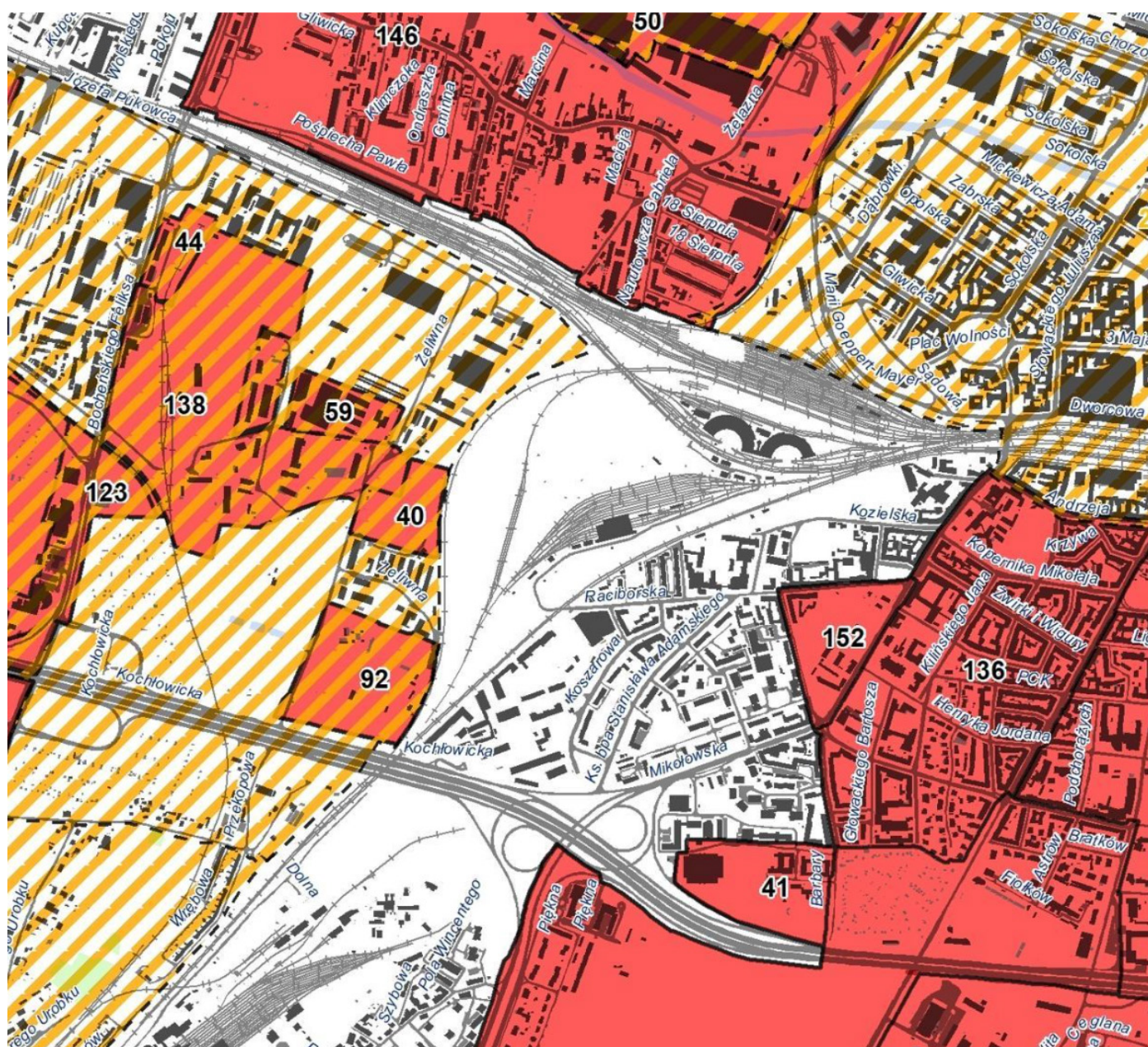
Układ komunikacyjny tej części Katowic zdeterminowany jest nadal historycznym rozwojem obszaru oraz barierami urbanistycznymi wykształconymi w tym okresie. Powstałe ponad sto lat temu dwa przejścia pod linią kolejową:

- na przedłużeniu ulicy Mikołowskiej,
- na przedłużeniu Wita Stwosza i Jana Kochanowskiego nadal stanowią jedyne powiązania komunikacyjne północnej i południowej części śródmieścia Katowic.

Linia kolejowa wschód-zachód, która przyczyniła się do powstania Katowic stanowi obecnie barierę dla scalenia północnej i południowej części śródmieścia, zwłaszcza centrum miasta. Oś ulicy Grundmanna nie znajduje kontynuacji w kierunku południowym. Swoisty bypass komunikacji kołowej w postaci ulicy Marii Geppert-Mayer de facto kieruje cały ruch na newralgiczny przejazd pod linią Kolejową na przedłużeniu ulicy Mikołowskiej.

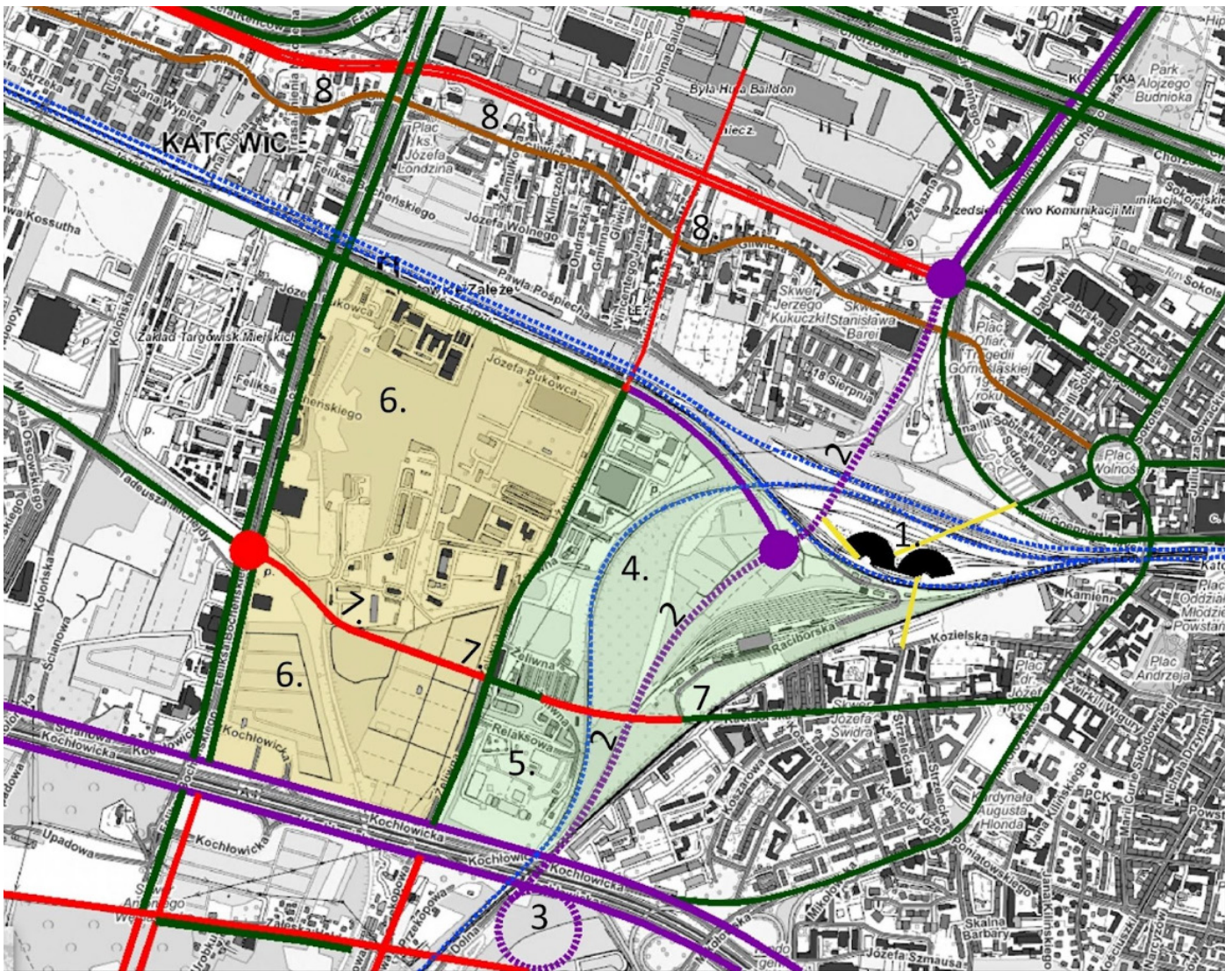
Kwartał wyznaczony przez Autostradę A4 (Aleja Górnośląska), Aleję Feliksa Bocheńskiego, ul. Józefa Pułkowca i Żeliwną stanowi obszar w znacznym stopniu odcięty komunikacyjnie. Pierwotny ślad A4 czyli Szosa Kochłowska pełniła funkcję ulicy miejskiej. Stąd odbywał się dojazd do terenów rekreacyjnych. Na północ od A4 zlokalizowane są ogrody działkowe: R.O.D. Jedność i R.O.D. Dobra Nadzieja. Między linią kolejową a ulicą Żeliwną i dawną szosą Kochłowską i obecną A4 zlokalizowany został teren sportowy Bugla należący do MOSIR Katowice. Historia O.R.W Bugla, sięga lat 20 XX wieku, kiedy to przy szosie kochłowskiej rozpoczęto budowę kompleksu rekreacyjnego. Pierwszy basen powstał w 1927 roku. Kąpielisko Bugla przy ul. Żeliwnej stanowiące najnowocześniejszy wówczas kompleks sportowy w Katowicach ukończono w 1935 roku. Baseny były zasilane wodą z kopalni Wujek. Przed II wojną światową był to największy kompleks basenów w Europie Środkowej. Na północ i zachód terenów działkowych i Bugli znajdują się tereny o funkcji w dużej mierze usługowej i przemysłowej. Fragment chaotycznie ukształtowanej dzielnicy Śródmieście-Załęże zaproponowanej do przebudowy powiązań komunikacyjnych, rewaloryzacji i przekształcenia w dzielnicę mieszkaniowo-biznesową jako odciążenie (alternatywę) dla obecnie przeciążonej komunikacyjnie osi rozwoju wzdłuż ulicy Chorzowskiej. Działania w zakresie rewitalizacji ulicy Gliwickiej i Raciborskiej pośrednio też powiązane są z rolą terenów kolejowych w tej części miasta.

3. Wnioski planistyczne








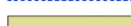






Obecne stadium opracowania MPZP

Wnioski: opracowanie MPZP w granicach pokazanych na powyższym opracowaniu zaważy spojrzenie na koncepcję rozwojową miasta do granic obszarów wyznaczonych przez trasy komunikacyjne czy też doraźnie uchwalane plany dla nowych inwestycji. Taka praktyka wyklucza możliwość kompleksowych działań, takich jak na przykład przedsięwzięto przy rewitalizacji Łodzi Fabrycznej. W ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego wydziela się tereny kolejowe zamknięte jako nie biorące udziału w opracowaniu MPZP co wyklucza kompleksowe, holistyczne opracowanie rozwiązań planistycznych dla obszaru śródmieścia współczesnej europejskiej metropolii. Polska planistyka stosuje w wyniku obowiązującego ustawodawstwa metody anachronicznego planowania miejscowego opartego o dwuwymiarową strategię planowania, podczas gdy planistyka światowa w obszarach centralnych dużych metropolii (do których zalicza się GZM) opiera się o planowanie trójwymiarowe.



Koncepcja przekształceń obszaru Śródmieście-Załęże w kierunku kompleksowej rewitalizacji strefy (oprac. T. Wagner 2023)

-  istniejące drogi GZ główne i zbiorcze;
-  istniejące drogi S i GP ekspresowe i główne ruchu przyspieszonego;
-  autostrada A4;
-  projektowane powiązania tras;
-  projektowane naziemne lub podziemne połączenie ulicy Grundmanna z przebudowanym węzłem Mikołowska;
-  bypasy komunikacyjne (8. Opolska-d. Huta Baildon dla rewitalizacji ul. Gliwickiej; 7. Michejdy-Raciborska)
-  ulica Gliwicka - rewitalizacja, strefa ruchu spowolnionego;
-  przebieg linii kolejowych;
-  fragment chaotycznie ukształtowanej dzielnicy Śródmieście-Załęże zaproponowanej do przebudowy powiązań komunikacyjnych, rewaloryzacji i przekształcenia w dzielnicę mieszkaniowo-biznesową jako odciążenie (alternatywę) dla obecnie dociążanej komunikacyjnie osi rozwoju wzdłuż ulicy Chorzowskiej;
-  4. strefa aktywizacji przyrodniczej (tzw. czwarta przyroda) - obszar naturalnie rozwijającej się przyrody udostępniony za pomocą przejść poniżej zmodernizowanych linii kolejowych oraz tras komunikacyjnych, powiązany z 5. OSW Bugla oraz Parkiem Technologicznym Żelivna;
-  dawna Lokomotywnia - funkcje o charakterze ogólnomiejskim, kulturalnym, usługowym;
-  Powiązanie lokomotywni za pomocą kładek/przejęć pod linią kolejową itp z tkanką miejską.

Rozdział V

Problemy prawne i adaptacyjne PAROwozowni w KATOwicach

JOANNA BUDNY

STOWARZYSZENIE OCHRONY DZIEDZICTWA INDUSTRIALNEGO KONGRES OCHRONY ZABYTEKÓW

1. Kolejowy kontekst położenia Parowozowni

Jedną z głównych wątpliwości jakie nasuwały się w trakcie prowadzenia badania konsultacyjnego w sprawie potencjału funkcjonalnego Parowozowni w niniejszym projekcie, w każdej grupie respondentów był: status prawny, własnościowy a także jej położenie oraz brak adekwatnego układu drogowego umożliwiającego dojazd i dojście do obiektu.

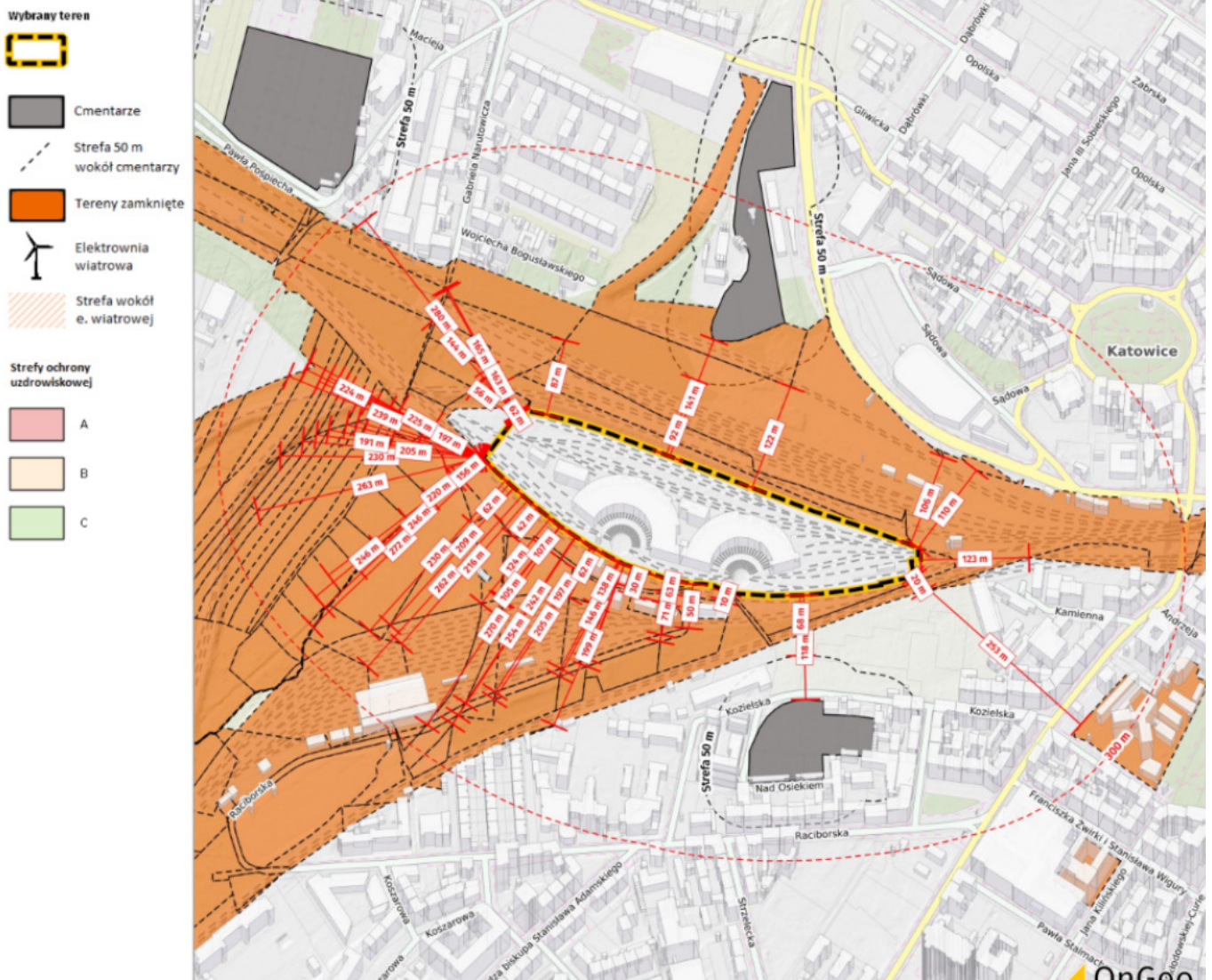
1.1 SYTUACJA OBIEKTU NA GRUNCIE PRZEPISÓW O TERENACH KOLEJOWYCH I TERENACH ZAMKNIĘTYCH.

Przyglądając się katowickiej parowozowni pod kątem statusu formalno-prawnego należy w pierwszej kolejności spojrzeć na nią przez pryzmat jej pierwotnej funkcji kolejowej i tym samym terenu, na którym się znajduje. Jak widać na poniższej ilustracji obiekt parowozowni wraz z działką jest usytuowany w międzytorzu, otoczonym licznymi terenami kolejowymi i terenami zamkniętymi, w tym czynnymi liniami kolejowymi.

| TERENY ZAMKNIĘTE | dla określonych województw ustala się zgodnie z przepisami ustawy prawo geodezyjne i kartograficzne z dnia 17 maja 1989 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 276, 284, 782 i 1086). Określa je na podstawie art. 4 ust. 2a ww. ustawy Minister Infrastruktury w drodze decyzji⁵. Jako tereny zamknięte rozumie się tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa. Bardzo wiele terenów kolejowych w Polsce jest również uznana za tereny zamknięte. Granice terenu zamkniętego oraz klauzulę tajności informacji dotyczących obiektów znajdujących się na tym terenie określa Minister infrastruktury w drodze decyzji. Mapy terenów zamkniętych nie znajdują się w państwowym zasobie geodezyjnym i kartograficznym. Obowiązują też dla nich odrębne rozporządzenia dotyczące prowadzenia prac planistycznych, prac geodezyjnych, czy projektowania i wykonywania sieci uzbrojenia technicznego. Administracja samorządowa szczebla powiatowego oraz gminnego dysponuje jedynie mapami, na których zaznaczone są granice terenów zamkniętych. Podobnie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego naniesione są granice terenów zamkniętych, lecz wewnątrz tych terenów gmina nie ma uprawnień do decydowania o sposobie ich zagospodarowania.

Jak widać na ilustracji teren Parowozowni jest ze wszystkich stron otoczony terenami zamkniętymi, wynika to m.in. stąd że była ona w czasie swojej świetności jednym ze strategicznych obiektów węzła kolejowego w Katowicach, tę dawną świetność w dalszym ciągu widzimy w układzie torowym wokół niej. Jednak z punktu widzenia rewitalizacji to otoczenie może stanowić spore wyzwanie.

⁵ Przep. red. obecnie obowiązuje DECYZJA Nr 14 MINISTRA INFRASTRUKTURY 1 z dnia 18 września 2020 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe



Analiza obecności terenów zamkniętych w granicach lub w odległości 300 m od zabytku. Źródło: Raport OnGeo działki 91/2

| CZY ZATEM POŁOŻENIE PAROWOZOWNI MOŻE STANOWIĆ PRZESZKODĘ JEJ REWITALIZACJI? |

Na początku należy przybliżyć kilka podstawowych pojęć:

| **OBZAR KOLEJOWY** | to „powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy” (art. 4 pkt 8 Ustawy o transporcie kolejowym). Zgodnie z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego „definicja ustawowa obszaru kolejowego” nie pozwala na **żadne odstępstwa od ściśle określonego charakteru tego obszaru**. Sądy uważają, że w definicji „określono w sposób pozytywny wszelkie obiekty, które mogą się na nim znajdować, co oznacza zakaz sytuowania wszelkich innych, a próby rozszerzenia tego pojęcia nie znajdują uzasadnienia”.⁶ W praktyce oznacza to, że usytuowanie na obszarze kolejowym innych niż wymienione w art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym budynków, budowli i urządzeń jest wykluczone. Dotyczy to takich budowli jak: tablice i urządzenia reklamowe nie związane z zarządzaniem, eksploatacją i „utrzymaniem linii kolejowej”.⁷ Natomiast do „terenów kolejowych” ustawodawca zalicza grunty zajęte pod budowle i inne urządzenia przeznaczone do prowadzenia

6 wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z: 3 lutego 2010 r., sygn. akt II OSK 249/09 - LEX nr 597510, 7 listopada 2013 r., sygn. akt II OSK 1276/12 - LEX nr 1396123, 23 kwietnia 2020 r., sygn. akt II OSK 1866/19 - LEX nr 3041350

7 wyrok NSA w Warszawie z dn. 24.11.2021 r., II OSK 646/21

i obsługi ruchu kolejowego, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania: linie kolejowe, bocznice kolejowe wraz z infrastrukturą stanowiącą ich część, stacje, rampy, magazyny, itp. **Nie jest to tym samym katalog zamknięty (sugeruje to użycie przez ustawodawcę zwrotu „itp.”).**⁸

Jak widać na obszarach kolejowych można budować tylko obiekty służące utrzymaniu i bezpieczeństwu ruchu kolejowego. W wyniku nadużywania przez kilkadziesiąt lat nadawania statusu obszaru bądź terenu kolejowego uzyskały go tereny o ogromnej powierzchni i wartości, również inwestycyjnej.

| TEREN KOLEJOWY | jest za to pojęciem czysto geodezyjnym, oznaczającym użytek gruntowy określonego rodzaju. Tereny te wskazuje **Ewidencja gruntów i budynków (EGiB)**, będąca systemem informacyjnym zapewniającym gromadzenie, aktualizację oraz udostępnianie, w sposób jednolity dla kraju, informacji o gruntach, budynkach i lokalach, ich właścicielach oraz o innych podmiotach władających lub gospodarujących tymi gruntami, budynkami lub lokalami. EGiB nie tworzy jednak stanu prawnego, a zapisy w niej zawarte mają **jedynie walor informacyjny, nie przesądzający o statusie prawnym określonego terenu**. Ponadto na gruncie EGiB nie istnieje odpowiednik „rękojmi wiary publicznej ksiąg wieczystych” i niestety nie zawsze EGiB odzwierciedla aktualny stan prawny nieruchomości. **Tym samym często nie można przesądzić, że całość terenu kolejowego znajduje się na obszarze kolejowym, choć oczywiście w założeniu powinien się on pokrywać z terenem kolejowym.**

To wszystko w praktyce oznacza, że niezależnie od tego kto jest lub będzie właścicielem zabytku, zawsze będzie musiał brać pod uwagę fakt, iż wokół obiektu rozwija się kolej. **Z punktu widzenia możliwości adaptacyjnych jest to zarazem zaleta i wada.** Zaletą jest autentyczność obiektu - dzięki bliskości działającej kolei i dobre usytuowanie pod kątem skomunikowania go z miastem i całą Metropolią GZM, a wadą konieczność odnalezienia w szczególnym świecie polskich kolei, co stanowi wyzwanie zarówno prawne jak i pragmatyczne.

Wokół obiektu zatem cały czas działa i rozwija się swoisty żywy organizm -

| KOLEJOWY WĘZEŁ STACJI KATOWICE |, który potencjalnie podlega ciągłym procesom modernizacyjnym, adaptacyjnym i pracom związanym z odpowiednim utrzymaniem infrastruktury transportowej, nieprzerwanie działającej wokół zabytku.

Niestety procesy te, nawet w zakresie istotnej ingerencji w tkankę urbanistyczną i komunikacyjną miasta - pozostają poza debatą publiczną i często też świadomością okolicznych mieszkańców. W praktyce zatem mieszkańcy mieszkający w bezpośrednim sąsiedztwie tych inwestycji dowiadują się o nich ostatni, kiedy nie ma już możliwości jakiegokolwiek wpływu na kształt i skutki wprowadzanej zmiany.

| Również sama parowozownia wydaje się być niewidoczna i nieistotna dla spółek kolejowych realizujących modernizację, nawet w zakresie zapewnienia dróg bezpieczeństwa w rozumieniu przepisów przeciwpożarowych. |

Dynamika prowadzenia tzw. inwestycji zewnętrznych na i w pobliżu terenów kolejowych wymusza po stronie zewnętrznego inwestora konieczność uzgodnień planowanej inwestycji z Prezesem UTK⁹ o ile znajduje się ona w sąsiedztwie linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Z tym organem powinny być również uzgodnione dokumenty planistyczne. Ponadto potencjalny inwestor będzie zmuszony do zachowania stosownych warunków technicznych, o czym więcej w dalszej części.

⁸ <https://www.prawo.pl/biznes/czym-jest-teren-kolejowy-a-czym-obszar-kolejowy,147095.html>

⁹ Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), jest centralnym organem administracji rządowej oraz krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa oraz interoperacyjności regulacji transportu kolejowego.

| **DUE DILIGENCE NIERUCHOMOŚCI** | Dla podjęcia jakichkolwiek realnej inwestycji związanej z rewitalizacją parowozowni istotne jest zatem dokładne zbadanie stanu prawnego, geodezyjnego, technicznego działki i obiektów, a przede wszystkim statusu nieruchomości pod kątem przepisów o obszarach kolejowych. Niniejszy rozdział jedynie ogólnie wzmiankuje różnego rodzaju obszary tematyczne, które powinny być brane pod uwagę w takiej sytuacji. Dla potencjalnego inwestora ważnym będzie dogłębne przeanalizowanie potencjału inwestycyjnego nieruchomości w oparciu o metodę *due diligence* nieruchomości.

| **Próg wejścia jest wysoki ale potencjał nieruchomości jest ogromny o czym dowodzą wszyscy autorzy niniejszego raportu.** |

1.2 STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA NIERUCHOMOŚCI KOLEJOWYCH A PRZEPISY SEKTOROWE PKP

Sam obiekt wraz z otaczającym go terenem znajduje się w zasobach oddziału gospodarowania nieruchomościami Polskich Linii Kolejowych S. A. Te natomiast - jako spółka Skarbu Państwa - działa w ramach ścisłego reżimu przepisów prawa związanych z funkcją kolei i jej specyfiką m.in. ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948), ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789) oraz innych przepisów sektorowych wraz z całym systemem instrukcji wewnętrznych spółki, wydawanych na ich podstawie. Przepisy te w sposób bardzo specyficzny regulują działanie spółki, w tym również, sposób gospodarowania nieruchomościami znajdującymi się w jej zasobach. Ustawa ta reguluje m.in. formy zbycia majątku PKP i korzystania z niego, czy możliwości jego udostępniania na określonych ustawą warunkach, **ale pomija kwestie związane z ewentualną wartością zabytkową, kulturalną zasobów spółki i potrzebą ich ochrony i odpowiedniego zagospodarowania.** Z tego też powodu, w ocenie autorki, tak wiele z obiektów znajdujących się w zasobach PKP, na terenach kolejowych, popada w ruinę.

Należy w tym miejscu podkreślić, że przepisy ww. **kolejowych przepisów sektorowych i powiązanych z nimi**, mogą stanowić - co do zasady - *lex specialis* względem innych ustaw jak np. norm prawa budowlanego, czy przepisów planistycznych itd.. W związku z tym trzeba je zawsze brać pod uwagę i weryfikować - w pierwszej kolejności - czy nie znajdują zastosowania w wybranym stanie faktycznym przed normami ogólnymi. To ma w szczególności znaczenie w odniesieniu potencjalnego planowania rewitalizacji parowozowni lub innych obiektów na terenach kolejowych oraz w ich pobliżu m.in. ze względu na szczególne wymagania w zakresie warunków technicznych projektowania w ich obrębie i sąsiedztwie itd.

1.3 WARUNKI TECHNICZNE PROJEKTOWANIA W SĄSIEDZTWIE OBIEKTÓW KOLEJOWYCH

Potencjalna rewitalizacja i zmiana funkcji architektonicznej i społecznej Parowozowni będzie wiązała się z koniecznością uwzględniania przepisów o szczególnych warunkach technicznych projektowania w bezpośrednim sąsiedztwie czynnej infrastruktury kolejowej. Niestety jest to trudne wyzwanie. Jak pokazuje nasz projekt, nie jest to temat powszechnie znany również w środowiskach projektujących architektów. Warunki techniczne znajdziemy m.in. rozporządzeniach trybie instrukcji wydawanych na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, publikowanych na stronie PLK¹⁰. S.A. Te tzw. instrukcje to zbiory wytycznych, które muszą być konieczne spełnione, żeby uzyskać pozwolenie na budowę. Opisują one takie parametry jak np. odległości, normy hałasu, wytyczne techniczne osi torów w profilu / w planie względem prędkości itd. Przykładowo generalnym wymogiem jest by *“budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 metrów od granicy obszaru kolejowego, z tym, że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m (art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).* Przepisu tego nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do

¹⁰ <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/akty-prawne-i-przepisy/standardy-techniczne>

obsługi osób i rzeczy, w tym do dróg pieszych i rowerowych, oraz do budynków lub budowli istniejących, stanowiących zabytki w rozumieniu przepisu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 z poz. *40)".¹¹ Te wytyczne mają też znaczenie w procedurze uzgodnień przez Prezesa UTK dokumentów planistycznych. Jak widać zabytki znajdują się w zakresie ustawowego wyłączenia stosowania powyższego wymogu zachowania stosownych odległości. Jednak pamiętać należy o co najmniej dwóch kwestiach. Po pierwsze rewitalizacja obiektu zabytkowego, która ma prowadzić do radykalnej zmiany funkcji pierwotnej będzie się wiązała zazwyczaj z koniecznością stworzenia wokół obiektu jakiejś przestrzeni, która już zabytkowa w rozumieniu ww. ustawy już nie będzie (gdyż istnieje zwyczaj wpisywania nieruchomości zabytkowych do rejestru po obrysie muru lub co najwyżej z wąskim pasem wokół obiektu). Po drugie aktywna działająca linia kolejowa tuż przy murze zabytku, będzie miała wpływ na wytrzymałość materiału i konstrukcji obiektu. Przy zabytkach industrialnych, ten problem może być mniej odczuwalny, gdyż ze względu na swą funkcję pierwotną spełniają one zazwyczaj wyższe normy wytrzymałościowe. Nie mniej jednak nie bez powodu ustawodawca wprowadził do ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami (art. 19), stosunkowo nowy przepis zobowiązujący do uzgodnienia z konserwatorem wojewódzkim. Uzgodnienie konserwatora. Wymienione w komentowanym przepisie studium oraz plan, jak i decyzje, o których mowa w ust. 1a oraz uchwała, o której mowa w ust. 1b, podlegają uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków. Oznacza to, że w odróżnieniu od opiniowania, stanowisko wojewódzkiego konserwatora zabytków w odniesieniu do przedstawionych projektów aktów i rozstrzygnięć, ma charakter wiążący. Obowiązek uzgodnienia stanowi zatem przejaw najsilniejszej formy współdziałania organów administracji publicznej, zapewniający organom wyspecjalizowanym w sprawach ochrony zabytków możliwość wpływania na ostateczną treść przyjmowanych aktów.

Jednocześnie jednak uzgodnienie projektu decyzji o warunkach zabudowy nie może odbywać się w oderwaniu od charakterystyki zamierzenia inwestycyjnego, ani w oderwaniu od projektu decyzji. Wojewódzki konserwator zabytków nie jest zatem upoważniony do żądania zmiany przedłożonego mu do uzgodnienia projektu decyzji o warunkach zabudowy oraz załączonych do niej dokumentów (zob. np. wyr. WSA w Krakowie z 27.2.2019 r., III SA/Kr 1287/18, Legalis).

| Jest zatem zauważalne, że ciężar decyzyjności jest wyraźnie po stronie kolei, oczywiście w odniesieniu do określonych przepisami uzgodnień, czyli np. w zakresie inwestycji dotyczących lub przebiegających w pobliżu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. |

| Postanowienie o odstępstwie od warunków technicznych |

Na szczęście istnieje instrument, który w uzasadnionych okolicznościach pozwala nieco uelastyczyć często sztywne i kazuistyczne normy prawne i jest to możliwość uzyskania postanowienia o odstępstwie od ww. Warunków technicznych. Aby z niego skorzystać Inwestor powinien złożyć wniosek o udzielenie zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych do właściwego miejscowo organu administracji architektoniczno-budowlanej. Wniosek o odstępstwo powinien być skierowany do właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w rozumieniu art. 82 ust. 3 pkt 3a i 5 ustawy Prawo budowlane: 1) dla obszarów kolejowych właściwym organem administracji architektoniczno-budowlanej jest wojewoda; 2) dla obszarów usytuowanych w sąsiedztwie obszarów kolejowych właściwym organem administracji architektoniczno-budowlanej jest starosta / prezydent miasta na prawach powiatu. Do wniosku powinna być załączona opinia zarządcy infrastruktury kolejowej, uwzględniająca postanowienia rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r.

¹¹ <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/21240,Publikacja-II-tomu-Poradnika-dla-inspektorow-UTK.html?search=490102827597>

ze zm.), dotycząca wnioskowanego odstępstwa. **Właściwy organ zwraca się do Ministra, który ustanowił przepisy, od których wnioskowane jest odstępstwo, o upoważnienie do udzielenia odstępstwa. Minister upoważnia lub odmawia upoważnienia.**¹² Upoważnienie uzależnione może być od spełnienia dodatkowych warunków.

Upoważnienie organu do udzielania odstępstwa nie jest decyzją administracyjną ani postanowieniem, ma natomiast znaczenie przepisu prawa. Nie przysługują wobec niego środki odwoławcze określone w procedurze administracyjnej i sądowno-administracyjnej. Organ administracji architektoniczno-budowlanej po uzyskaniu upoważnienia decyduje o udzieleniu bądź odmowie udzielenia odstępstwa. Zgoda na odstępstwo wydawana jest w formie postanowienia.¹³

Praktyka wydawania odstępstw od przepisów tego typu jest utrwalona i powszechna, ale wymaga przeprowadzenia postępowania, spełnienia określonych ustawą przesłanek - wydanie tego typu postanowień jest w dużej mierze uzależnione od uznania właściwego organu. Warto w tym miejscu nadmienić, że w wielu wypadkach obiekty zabytkowe są zwolnione z obowiązku zachowania określonych warunków technicznych, niemniej jednak nadanie nowej, użytecznej społecznie funkcji zazwyczaj wiąże się z koniecznością przemodulowania nieruchomości a to już może być dyskusyjne jeśli chodzi o praktykę stosowania przepisów.

| W praktyce dopuszczenie np. ruchu turystycznego do obiektów, które przeszły radykalną zmianę funkcji, możliwe jest często głównie lub jedynie dzięki instytucji odstępstwa od wybranych przepisów wydanego przez stosowne organy na wniosek określonego podmiotu. |

Przykładem funkcjonowania w oparciu o ten model - oparty o wydawanie odstępstw - są w szczególności operatorzy ruchu turystycznego w trasach podziemnych np. Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze (Kopalnia Guido) czy też obiekt światowego dziedzictwa UNESCO Kopalnia soli Wieliczka.

2. Parowozownia w obszarze rewitalizacji i strategii rozwoju Katowic

Począwszy od roku 2024 m. Katowice podjęło prace nad ustaleniem nowych obszarów rewitalizacji w Katowicach. Obiekty Parowozowni znalazły się w obrębie terenów zdegradowanych, formalnie w granicach podobszaru Śródmieścia Katowic, teren graniczny z innymi terenami zdegradowanymi - potencjalnymi obszarami rewitalizacji, m.in. podobszaru Załęże.

2.1 WYZNACZENIE OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH

Zgodnie z przeprowadzoną przez miasto Katowice diagnozą potrzeb delimitacji obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji, opublikowaną w roku 2023, widzimy że zarówno sama parowozownia jak i teren wokół niej znajdują się w strategicznym, z punktu widzenia tej diagnozy i rewitalizacji, położeniu. Znajduje się ona w podobszarze Śródmieścia Katowic, choć formalnie obiekt ten znajduje się na granicy Załęża (również zaliczonym przez ww. diagnozę do obszarów zdegradowanych wymagających objęcie procesem rewitalizacji).

¹² Ministerstwo Infrastruktury rozpatruje wnioski o odstępstwa m.in. od: 1. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r., nr 151, poz. 987 z późn. zm.); 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744).

¹³ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/odstepstwa-od-warunkow-technicznych>, Podstawa prawna: art. 9 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz. U. 2019 r. poz. 1186 z późn. zm.).

Warto zauważyć, że również zgodnie ze Strategią Rozwoju Katowic 2030 parowozownia mieści się w strefie oddziaływania funkcji metropolitarnej znajduje się w centrum strefy rozwojowej, znajduje się w obszarze akupunktury miejskiej zieleni i znajduje się w obszarze zestawienia stref sąsiedzkich.

Ten kontekst wskazany w dwóch powyższych dokumentach pokrywa się także z opracowaniem wariantowym funkcjonalnym wykonanym w roku akademickim 2023/2024 przez Katedrę Projektowania Architektury Mieszkaniowej i Użyteczności Publicznej Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej (wykonane w roku akademickim 2023/2024) na przedmiocie Wielofunkcyjne Kompleksy Użyteczności Publicznej pod kierunkiem profesorów Politechniki Śląskiej Tomasza Wagnera, Beaty Majerskiej-Pałubickiej i dr hab. Małgorzaty Balcer-Zgrai, oraz spostrzeżeniami T. Wagnera przedstawionymi w rozdziale IV niniejszego raportu, który wskazuje parowozownię jako centrum i główną os rozwojową dalszego rozwoju Katowic.

Wspomniana diagnoza delimitacji obszaru rewitalizacji Katowic stanowi pierwszy etap opracowania Gminnego Programu Rewitalizacji Miasta Katowice (zwanego w skrócie GPR), który będzie opracowywany przez cały 2024 rok.

Badanie to w oparciu o wskazane w ustawie o rewitalizacji kryteria wytypowało kryzysowe obszary Katowic, w których zidentyfikowano koncentrację problemów społecznych w powiązaniu z problemami gospodarczymi, środowiskowymi, przestrzenno-funkcjonalnymi i technicznymi. Istotą wdrażania GPR jest także przywracanie do życia miejsc i obiektów, które utraciły swoje pierwotne funkcje, a które ze względu na potencjał przejawiający się m.in. strategiczną lokalizacją, walorami dziedzictwa kulturowego oraz przyrodniczego, czy znaczeniem biznesowym, mogą stać się ponownie ważnymi punktami na mapie miasta, kształtującymi **rozwój Katowic i dobrobyt jego mieszkańców**.

GPR ma także cel praktyczny, jakim jest umożliwienie interesariuszom procesu rewitalizacji przygotowywanie projektów i ubieganie się o zewnętrzne źródła finansowania, szczególnie w zakresie krajowych i regionalnych środków publicznych oraz środków Unii Europejskiej, a także korzystania z wybranych instrumentów rewitalizacji. Warto by obiekty Parowozowni również w tym procesie rewitalizacji Katowic uczestniczyły.

| **PROCES REWITALIZACJI** | powinien przebiegać zgodnie z przepisami prawa zawartymi w ustawie z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji [Ustawa, 2015]. Zgodnie z art. 8 pkt. 1 Rada Gminy wyznacza, w drodze uchwały, z własnej inicjatywy albo na wniosek Prezydenta Miasta, obszar zdegradowany i obszar rewitalizacji. Przy czym:

| **OBSZAR ZDEGRADOWANY** | to obszar gminy znajdujący się w stanie kryzysowym z powodu koncentracji negatywnych zjawisk społecznych, w szczególności bezrobocia, ubóstwa, przestępczości, wysokiej liczby mieszkańców będących osobami ze szczególnymi potrzebami, niskiego poziomu edukacji lub kapitału społecznego, a także niewystarczającego poziomu uczestnictwa w życiu publicznym i kulturalnym. Oprócz problemów społecznych na obszarze zdegradowanym musi występować co najmniej jedno z negatywnych zjawisk o charakterze: gospodarczym, środowiskowym, przestrzenno-funkcjonalnym lub technicznym.

Okolice parowozowni wyczerpują wszystkie te przesłanki a jego potencjał rewitalizacji może przyczynić się do przeciwdziałania powstawaniu wszystkich tych zjawisk.

| **OBSZAR REWITALIZACJI** | to obszar obejmujący całość lub część obszaru zdegradowanego, cechujący się szczególną koncentracją negatywnych zjawisk, na którym z uwagi na istotne znaczenie dla rozwoju lokalnego gmina zamierza prowadzić rewitalizację. Obszar rewitalizacji nie może być większy niż 20% powierzchni gminy oraz zamieszkały przez więcej niż 30% liczby mieszkańców gminy.

Zarówno obszar zdegradowany jak i obszar rewitalizacji mogą być podzielone na **podobszary**, w tym podobszary nie posiadające wspólnych granic. **Wyznaczenie obszaru rewitalizacji jest decyzją strategiczną, wskazuje się bowiem część miasta, w której będą skoncentrowane działania podejmowane przez władze lokalne wspólnie z tzw. interesariuszami rewitalizacji, którymi są m.in: mieszkańcy, właściciele i użytkownicy nieruchomości, przedstawiciele sektora biznesu, jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego oraz organizacje pozarządowe i grupy nieformalne.**¹⁴

Zgodnie z przedstawioną wstępną propozycją uchwały, Obiekty parowozowni (zwanej in. lokomotywownia rysunek) znalazły się w proponowanym obszarze rewitalizacji, znajdowały się one również w obszarze rewitalizacji ustanowionym na mocy poprzednio obowiązujących przepisów ustawy o rewitalizacji.

Uchwała dotycząca obszarów rewitalizacji prawdopodobnie zostanie uchwalona w maju 2024, cały zaś rok planowany jest jako czas opracowania gminnego programu rewitalizacji na gruncie nowych zmienionego reżimu prawnego.

Istotą nowego systemu prawnego rewitalizacji jest podejście wielowymiarowe, kompleksowe i konkretne ze szczególnym, pierwszorzędym uwzględnieniem priorytetu aktywizacji społeczności lokalnej terenów objętych obszarem rewitalizacji.

Obecny system wydaje się zatem podążać we właściwym, budzącym nadzieję kierunku, co zwłaszcza w przypadku zdegradowanych terenów przemysłowych ma szczególne znaczenie. Wydaje się że zarówno potencjał funkcjonalny Parowozowni jak i jej szczególne położenie wskazują na to iż może ona się w najbliższej przyszłości stać osią wzorcowych procesów rewitalizacyjnych Katowic jak również osią rozwoju urbanistycznego miasta.

2.2 ZIELEŃ WOKÓŁ PAROWOZOWNI

| FORMY OCHRONY PRZYRODY I KRAJOBRAZU |

W najbliższej okolicy (w promieniu 1 km od obiektu) Parowozowni brak jest jakichkolwiek ustanowionych form ochrony przyrody, jak również brak jest pomników przyrody w promieniu 200 m od parowozowni (źródło: raport OnGeo). Dostęp do terenów zieleni znajdujących się w okolicy ul. Raciborskiej, głównie na terenach Kolei Śląskich jest ograniczony szlabanem, (droga prowadząca do Parowozowni przez teren Kolei Śląskich nie ma charakteru drogi publicznej). Dojście do parowozowni od strony ul. Grundmanna jest możliwe bez kolizji z aktywną siecią kolejową, poprzez spacer zarośniętymi trakcjami, które również stanowią atrakcyjny przyrodniczo obszar.

Przestrzeń wokół parowozowni stanowi tereny zielone o cechach roślinności niskiej, są to głównie dzikie zarośla nie objęte utrzymaniem przez jakiekolwiek podmioty. Pomimo tego, okoliczni mieszkańcy chętnie z nich korzystają, jako przestrzeni rekreacji, spacerów itd. W pobliżu zabytku nie ma też ustanowionych żadnych form ochrony krajobrazowej, a warto w tym miejscu nadmienić, że coraz częściej zauważa się i podkreśla zasadność ochrony krajobrazu kolejowego, który w przypadku parowozowni doskonale przeplata się z przyrodą wokół niej.

¹⁴ W pracach nad wyznaczeniem obszarów rewitalizacji Katowic wykorzystano delimitację opartą na podejściu metodycznym bazującym na zaleceniach ministerialnych [MIiR, 2019]. Stanowią one, iż do diagnozy stanów kryzysowych w mieście najlepiej jest wykorzystywać jednostki modularne – komputerowo wygenerowaną siatkę pól pokrywającą całą powierzchnię gminy.



Zdjęcie z lotu ptaka parowozowni, udostępnione przez Frodo Eugeniusz Hajduki

| ZIELONA AKUPUNKTURA KATOWIC |

Koncepcja systemu miejskiej zielonej akupunktury polega na punktowym działaniu na tkance miejskiej przez wprowadzanie zieleni, aby uzyskać efekt poprawy estetyki, jakości życia, komfortu termicznego, a także wzmocnienia usług ekosystemowych na terenie miasta. Warunkiem uzyskania tego efektu jest duża liczba tych punktów, podobnie jak w medycznej akupunkturze. Parowozownia wraz z terenami przyległymi znajduje się w obszarze wyznaczonej w strategii rozwoju miasta Katowice 2030 strefie zielonej akupunktury miejskiej. Z pewnością teren zielony wokół zabytku stanowi ogromny potencjał do wykorzystania pod kątem stworzenia tam ogólnodostępnej strefy zieleni i wypoczynku.

| TRZECIA I CZWARTA PRZYRODA |

Obszerny teren zielony wokół parowozowni mógłby zostać zagospodarowany i udostępniony okolicznym mieszkańcom w sposób oficjalny, m.in. w ramach tzw. **trzeciej lub czwartej przyrody**. **Bowiem istnieje już uzus użytkowania tych terenów, jako rekreacyjnych, przez lokalną społeczność.**

2.3 PAROWOZOWNIA W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH

W przypadku nieruchomości o położeniu w pobliżu lub na terenie obszaru kolejowego musimy mieć na uwadze, że fakt ten będzie determinował sytuację parowozowni oraz jej otoczenia również w odniesieniu do planowania przestrzennego i to niezależnie od tego czy pozostanie ona w rękach PKP Nieruchomości czy też zmieni właściciela na samorząd lokalny lub inwestora prywatnego. Obecnie na wskazanym terenie brak obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ponadto podobnie jak w przypadku procesu rewitalizacji również w roku 2024 przypada tworzenie dokumentów planistycznych w nowym modelu, rozpoczęto tworzenie **planu ogólnego gminy Katowice**.

| PLANOWANIE ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW KOLEJOWYCH |

Na terenach kolejowych o statusie terenów zamkniętych gmina nie posiada uprawnień planistycznych. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego posiada kompetencje w obszarze planowania i zagospodarowania przestrzennego terenów w pobliżu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Należy do nich uzgadnianie projektów:

- 1) planów ogólnych gminy,
- 2) miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- 3) planów zagospodarowania przestrzennego województwa,
- 4) zintegrowanych planów inwestycyjnych.

Kompetencje te obejmują także uzgadnianie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy w odniesieniu do linii kolejowych, które mają znaczenie państwowe oraz gruntów w sąsiedztwie tych linii.

| PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO |

Dla wskazanego obszaru obowiązuje procedura decyzji o warunkach zabudowy. Obecnie do 15.04.2024 można składać uwagi do planu ogólnego. **W tym kontekście należy rozważyć funkcje centrowe z uwzględnieniem funkcji pomocniczych oraz usług kulturalnych ze stworzeniem terenów zielonych i rekreacyjnych wokół Parowozowni.**

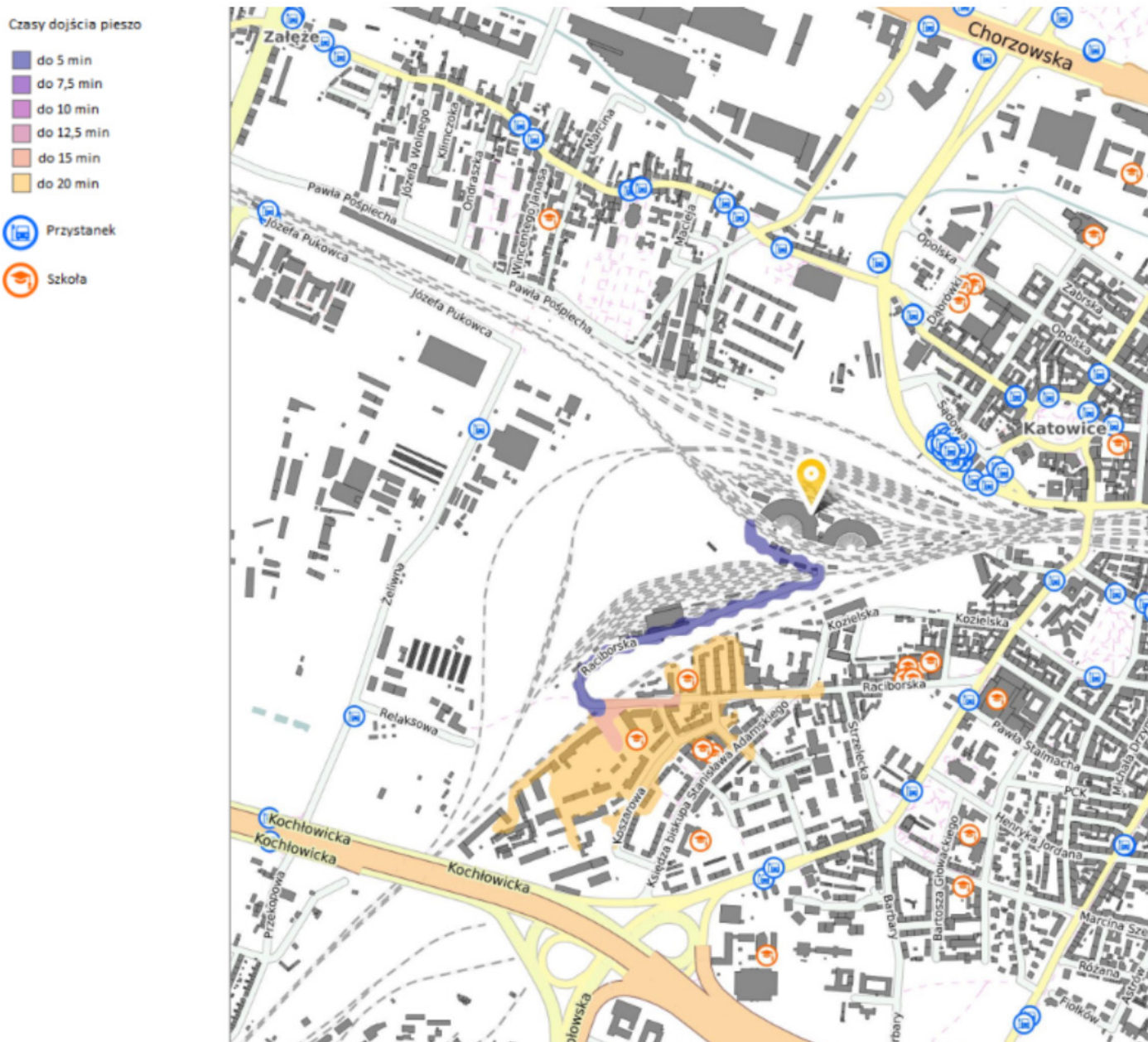
Zagospodarowanie przestrzenne współczesnych miast w dalszym ciągu stanowi spory problem zarówno praktyczny jak i teoretyczny. Niestety polska kultura planowania przestrzennego jest w dalszym ciągu na bardzo początkowym etapie, co niestety obserwujemy również na Śląsku i jest również widoczne w planowaniu przestrzennym okolic parowozowni o czym szerzej w niniejszym raporcie pisze prof. Tomasz Wagner. W ocenie autorki planowanie przestrzenne i urbanistyczne miasta powinno wpisywać się w idee holistycznego rozwoju miasta jako konstruktu wielopłaszczyznowego, gdzie brane są pod uwagę zarówno walory konkretnej inwestycji jak i jej przestrzeń na społeczny kontekst - a także wpływ na otoczenie w skali ulicy, dzielnicy, miasta i regionu - to wszystko brane w perspektywie dłuższej perspektywy czasowej niż kilka lat.

2.4 MOŻLIWOŚCI WŁĄCZENIA KOMUNIKACYJNEGO PAROWOZOWNI

Zapewnienie odpowiedniego układu drogowego w oparciu o drogi publiczne stanowi obowiązek gminy. Należy pamiętać że jedynie droga publiczna daje prawo swobodnego dojazdu do obiektu, droga wewnętrzna nie jest drogą publiczną, może jedynie umożliwić np. dojazd techniczny. Na poniższej mapie przedstawiono aktualną drogę dojazdową do zabytku, nie jest to droga publiczna. Należy również podkreślić, że obecne plany modernizacji węzła kolejowego Katowice zmierzają raczej do wykluczenia komunikacyjnego i urbanistycznego zabytku. Dlatego też aby doszło do doprowadzenia oficjalnego układu drogowego i rewalizacja parowozowni była w ogóle możliwa konieczny jest dialog, współpraca i dobra wola Polskich Linii Kolejowych, Polskich Kolei Państwowych S.A. jak i władarzy miejskich.



Schemat dojścia piesze do parowozowni. Źródło: Raport OnGeo



Schemat dojścia pieszego do parowozowni. Źródło: Raport OnGeo

| REKOMENDACJE PLANISTYCZNE DLA PAROWOZOWNI |

Fakt braku istnienia planu miejscowego na wyznaczonym terenie jest nie do zaakceptowania zważając na to, iż parowozownia (jak wskazują również dokumenty ww. m. Katowice) znajduje się w strategicznym obszarze nie tylko dla Katowic, ale i głównym węzle komunikacyjnym GZM - 2,2 milionowej metropolii.

Zalecane byłoby nadanie terenowi dawnej parowozowni/ lokomotywowni wraz z terenem ją otaczającym funkcji centrotwórczej, z możliwością wprowadzenia funkcji pomocniczych, w tym funkcji kultury oraz, w zakresie terenu otaczającego zabytek, o wyznaczenie strefy zieleni i rekreacji dla terenów nie służących utrzymaniu ruchu kolejowego.

Ponadto niezbędne jest uwzględnienie w planie miejscowym doprowadzenia układu drogowego do zabytku uwzględniającego ww. funkcje, a przede wszystkim niezbędne dla jakiegokolwiek jego rewitalizacji - zapewnienie możliwości obsługi drogami pożarowymi. Obecne rozwiązania uniemożliwiają nadanie jej jakiegokolwiek

funkcji użyteczności publicznej jest niemożliwe, ze względu na niezgodność przyjętych rozwiązań z przepisami dotyczącymi zagrożenia ludzi w zakresie ochrony przeciwpożarowej zawartymi w: Dz.U.2022.0.1225 t.j. - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, a także Dz.U.2009.124.1030 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych.

W ramach przebudowy linii kolejowej wschód-zachód dotychczasowe rozwiązania planistyczne nie uwzględniały ruchu pieszego i rowerowego między północną a południową częścią miasta na wysokości dawnej lokomotywowni ani w dzielnicy Załęże na wschód od ulicy Bocheńskiego, co potęguje dysfunkcję tej części miasta. Wnioskujemy o ujęcie w MPZP tego typu powiązań.

Obiekt wraz z terenem wokół ma bardzo duży potencjał funkcjonalny i miastotwórczy, co wykazało badanie potrzeb mieszkańców Katowic i województwa w ramach projektu "Parowozownia Katowice nowe życie dla zabytku i społeczności lokalnej" realizowanego przez Stowarzyszenia Bona Fides i Kongres Ochrony Zabytków przy wsparciu o Fundusze Norweskie, oraz opracowanie funkcjonalne wariantowe przeprowadzone przez Katedrę Działania te jak i diagnoza przeprowadzona przez tutaj. UM Katowice wskazują, że obszar ten stanowi istotny urbanistycznie element, który mógłby stanowić oś przyszłej rewitalizacji Zależą i zachodniej części Śródmieścia, ponadto obiekt ten jest niezwykle istotny dla historii miasta, o czym opowiada m.in. film autorstwa wnioskodawcy pt. [Parowozownia Katowice, kolejowe serce Katowic](#).

Mając na uwadze opublikowane przez UM Katowice dokumenty diagnostyczne i strategiczne dotyczące rozwoju Katowic a także przeprowadzone w niniejszym projekcie badanie konsultacyjne potencjału funkcjonalnego obiektu oraz prace wykonane przez Katedrę Projektowania Architektury Mieszkaniowej i Użyteczności Publicznej Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej (wykonane w roku akademickim 2023/2024) na przedmiocie Wielofunkcyjne Kompleksy Użyteczności Publicznej pod kierunkiem profesorów Politechniki Śląskiej Tomasza Wagnera, Beaty Majerskiej-Pałubickiej i dr hab. Małgorzaty Balcer-Zgrai, które wskazuje że parowozownia stanowi swoisty łącznik tkanki urbanistycznej miasta, należy stwierdzić, że konieczne jest kompleksowe holistyczne traktowanie rozwoju tej części centrum Katowic - jądra GZM dla scalenia północnej i południowej części śródmieścia, zwłaszcza centrum miasta. Oś ulicy Grundmanna nie znajduje kontynuacji w kierunku południowym. Swoisty bypass komunikacji kołowej w postaci ulicy Marii Geppert-Meyer de facto kieruje cały ruch na newralgiczny przejazd pod linią Kolejową na przedłużeniu ulicy Mikołowskiej potęgując horror komunikacyjny centrum. Wnioskujemy o projektowane naziemne lub podziemne połączenie ulicy Grundmanna z przebudowanym węzłem Mikołowska lub terenami pokopalnianymi KWK Wujek; bypassy komunikacyjne (8. Opolska-d. Huta Baildon dla rewitalizacji ul. Gliwickiej; 7. Michejdy-Raciborska), fragment chaotycznie ukształtowanej dzielnicy Śródmieście-Załęże zaproponowanej do przebudowy powiązań komunikacyjnych, rewaloryzacji i przekształcenia w dzielnicę ją w mieszkaniowo-biznesową jako odciążenie (alternatywę) dla obecnie dociążanej komunikacyjnie osi rozwoju wzdłuż ulicy Chorzowskiej; strefę aktywizacji przyrodniczej na i wokół terenów PKP, udostępniony za pomocą przejść poniżej zmodernizowanych linii kolejowych oraz tras komunikacyjnych, powiązany z OSW Bugla oraz Parkiem Technologicznym Żeliwna; powiązanie lokomotywowni za pomocą kładek/przejść pod linią kolejową itp z tkanką miejską.

3. Parowozownia - ochrona zabytku w przepisach prawa

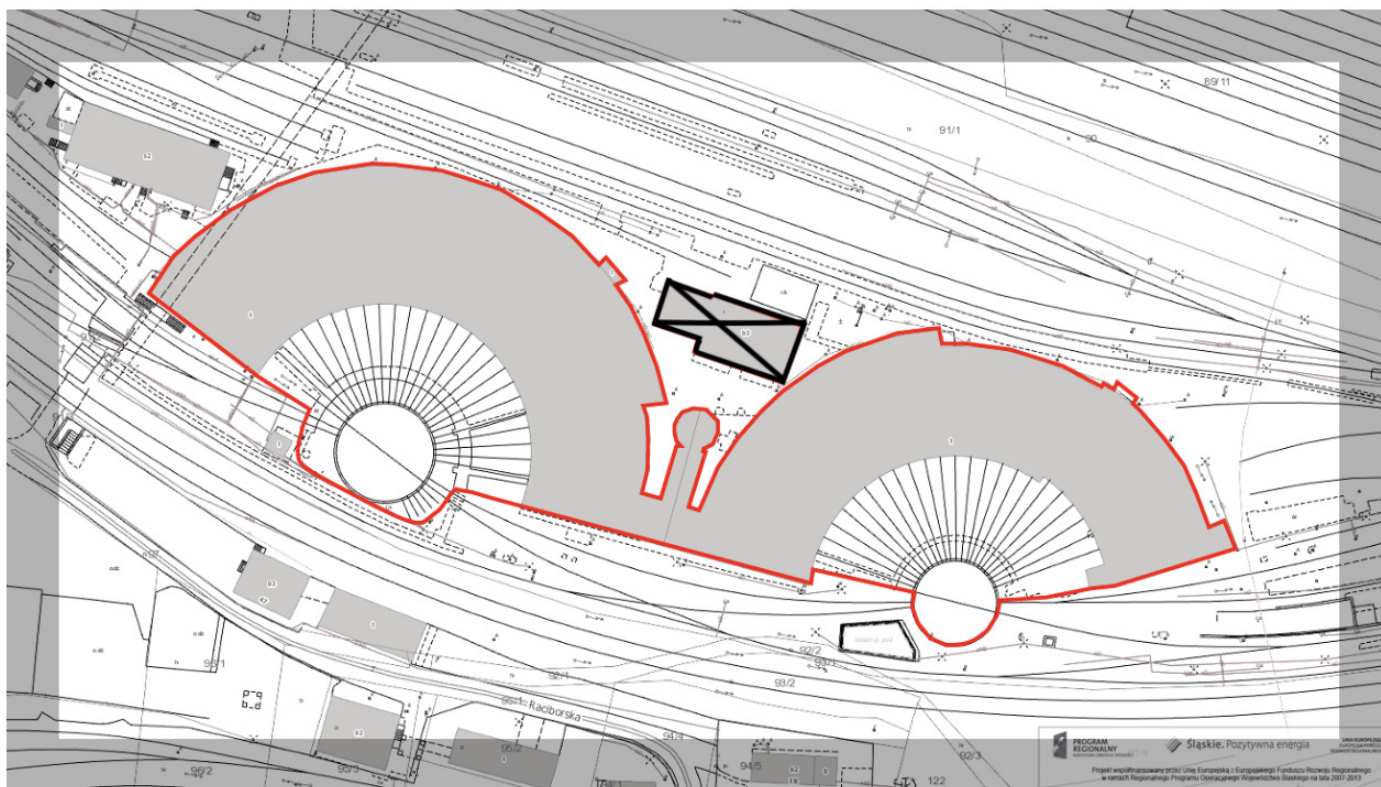
3. 1 STATUS I ZASADY OCHRONY ZABYTKÓW KOLEJNICTWA OKREŚLONE SĄ PODOBNIK JAK DLA WSZYSTKICH INNYCH ZABYTKÓW, W USTAWIE Z 23 LIPCA 2003 R. O OCHRONIE ZABYTKÓW I OPIECE NAD ZABYTKAMI. ZGODNIE Z DEFINICJĄ USTAWOWĄ:

| ZABYTEK | to nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich część lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży

w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową (art. 3 pkt. 1). W myśl art. 6 ust. 1 ww. ustawy ochronie i opiece podlegają – bez względu na stan zachowania – zarówno zabytki nieruchome, takie jak np. zespoły budowlane, dzieła architektury i budownictwa oraz obiekty techniki; jak i zabytki ruchome będące w szczególności wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego.

| OCHRONA I OPIEKA NAD ZABYTKIEM | Parowozownia w postaci dwóch hal wachlarzowych z obrotnicami wraz z łącznikiem korzysta z najwyższej ochrony prawa tj. wpisu do wojewódzkiego rejestru zabytków. W praktyce oznacza to, że każde działanie związane z ingerencją w obiekt powinno być konsultowane i uzgadniane z wojewódzkim konserwatorem zabytków. Wpis do wojewódzkiego rejestru zabytków ma charakter deklaratoryjny to oznacza, że stwierdza fakt zabytkowości danego obiektu a nie konstytuuje (kreuje) zabytek decyzją administracyjną. Parowozownia Katowice została wpisana do rejestru pod koniec 2021 roku, a Stowarzyszenie Ochrony Dziedzictwa Industrialnego Kongres Ochrony Zabytków było stroną postępowania.

Warto podkreślić, że zarówno Wojewódzki Konserwator Zabytków jak i Miejski Konserwator Zabytków uważają parowozownię za niezwykle wartościowy i istotny dla Katowic zabytek o czym niejednokrotnie zapewniali zarówno miasto Katowice jak i PKP S.A. Jednak podkreślenia wymaga fakt, iż opieka nad zabytkiem w myśl przepisów ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami spoczywa na właścicielu, a nie organach konserwatorskich.



Zakres wpisu do wojewódzkiego rejestru (na czerwono) z uwzględnieniem pierwotnego zakresu postępowania - zaznaczony na czarno obiekt uległ spaleniu i rozbiórce tuż przed wydaniem decyzji (oprac. J. Budny Rzepecka na podstawie dokumentacji postępowania)

W związku z koniecznością ograniczenia zakresu postępowania o wpis do rejestru - ze względu na nagły pożar i ekspresowa rozbiórki tzw. budynku administracyjnego tuż przed planowanym zakończeniem postępowania - ostatecznie wpisano do rejestru zabytków nieruchomych województwa śląskiego pod numerem A/920/2021 następujący obiekt:

- 1) dwuwachlarzowa hala lokomotywowni wraz z dwiema obrotnicami, wieżą ciśnień;
- 2) przyległym budynkiem dawnej ślusarni, zlokalizowane w Katowicach przy ul. Raciborskiej, na działce ewidencyjnej nr 91/2, obr. Dz. Śródmieście-Załęże, m. pow. Katowice (identyfikator działki: 246901_1.0001.AR_34.91/2).

Nieruchomości objęte ochroną zabytków na terenie parowozowni i w jej najbliższym otoczeniu:

1. hala lokomotywowni wraz z dwiema obrotnicami, 2. ślusarnia, 3. wieża ciśnień, 4. budynek pogrzebowy (122 m), 5. budynek Bractwa Pogrzebowego (130 m), 6. zespół budynków cmentarnych (131 m), 7. ogrodzenie z bramą (151 m), 8. zespół cmentarza żydowskiego (165 m), 9. cmentarz żydowski (165 m).

To co m.in. udało się uzyskać w trakcie ww. postępowania, to objęcie jego zakresem i ostatecznie również decyzją o wpisie dwóch przyległych obrotnic. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że tego typu elementy zabytkowej infrastruktury technicznej bywają uznawane i procedowane jako ruchomości, co znacząco utrudnia wpisanie ich do wojewódzkich rejestrów i objęcie ochroną przed zniszczeniem, tutaj uznano je za integralną część nieruchomości. Zarówno zachowanie obrotnic jak i dojazdu torowego do hali jest też ważne dla potencjalnej przyszłej rewitalizacji zabytku, zwłaszcza jeśli kiedykolwiek miałby się tam pojawić zabytkowy tabor kolejowy.

| **WPIS DO REJESTRU, Z PUNKTU WIDZENIA POTENCJALNEJ INWESTYCJI** | bywa postrzegany jako narzędzie mogące utrudniać remont zabytku, a zwłaszcza jego dostosowanie funkcjonalne do współczesnych potrzeb. To o co pierwsze zwykle występuje właściciel to zalecenia dotyczące możliwego działania na obiekcie, dotyczące priorytetów jego zabezpieczenia i kwestii związanych z zachowaniem i nie naruszeniem remontem jego istotnej tkanki zabytkowej. W przypadku katowickiej parowozowni od początku priorytetem naszych działań było doprowadzenia do zachowania i zabezpieczenia obiektu, który przez długi czas pozostawał narażony na działanie czynników klimatycznych i osób trzecich, dokonujących zaboru wyposażenia i konstrukcji metalowych. Ponadto z uwagi na brak systemowej ochrony szczególnie wartościowych obiektów kolejowych, wpis do rejestru zabytków był w zasadzie jedyną formą ochrony, która mogła uchronić zabytek przed destrukcją, zwłaszcza w kontekście zbliżającej się modernizacji węzła kolejowego Katowice (potencjalne skutki modernizacji dalej mogą oznaczać niestety odcięcie komunikacyjne obiektu).

| Fragment pisma w sprawie stanu Parowozowni z dnia 4 czerwca 2021, przed wpisem do wojewódzkiego rejestru zabytków, opisującego stan zaniechania opieki nad zabytkiem:

“Zwracamy uwagę na pootwierane okna i drzwi, włazy na dach, ubytki w szkleniu, otwory w elewacji – pogarszający się z dnia na dzień stan zabytku. Okoliczności te można również dostrzec z okien pociągu, przejeżdżając obok, co wielokrotnie nam zgłaszano. Prosimy o kontrolę w trybie przepisów z Rozdziału 4 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, dalej UOchrZab.

Nadto wskazać należy, iż właściciel chcąc, do czego zobowiązany jest przepisami prawa, zachować jego wygląd i substancję w stanie niepogorszonym i niezmienionym (a do czego zmierza art. 10a UOchrZab), winien roztoczyć nad nim opiekę tj. m.in. zabezpieczyć oraz utrzymać jego otoczenie w jak najlepszym stanie oraz korzystać z zabytku w sposób zapewniający trwałe zachowanie jego wartości (art. 5 ust. 3 i 4 UOchrZab).

Absolutnie minimalnym stopniem zabezpieczenia jest uniemożliwienie dostępu do wnętrza zabytku osobom trzecim poprzez ustanowienie ochrony, monitoringu, zamknięcie okien, drzwi i włazów na dach, zamknięcie bram w sposób trwały, zaplombowanie otworów w elewacji oraz uzupełnienie oszklenia, dziur

w dachu itp. choćby w sposób tymczasowy, aby zapewnić ochronę przed czynnikami atmosferycznymi oraz działalnością osób trzecich, które mogą doprowadzić do sprowadzenia niebezpieczeństwa, nie tylko dla zabytku i ruchu kolejowego, ale także dla nich samych i innych osób, w tym dzieci, które na dzień dzisiejszy mają w pełni swobodny dostęp na teren obiektu, również na dach (załącznik).

Bardzo istotne dla zachowania substancji i wyglądu zabytku jest usunięcie roślinności w sposób nienaruszający konstrukcji i zadbanie o to by w nadchodzącym sezonie nie rozwijała się w zabytkowej substancji obiektu (por. dokumentacja fotograficzna). Takie działania nie naruszają art. 10a ust. 1-2 UOchrZab, bowiem ochronie w duchu tego przepisu i ratio legis całej ustawy nie podlegają wybite okna, dziurawy dach, otwory w elewacji i inne materialne ślady niszczenia jego zabytkowej substancji, a jego wygląd i substancja zabytku właśnie, które w toku prowadzonego postępowania nie mogą ulec zmianie. To znaczy, że nie powinny zostać pozbawione swojego autentycznego, oryginalnego charakteru, ale nie może oznaczać zaniechania bieżących napraw i zwykłych czynności związanych z zarządaniem nieruchomością, czy też obowiązków jakie na właściciela narzucają przepisy prawa jak np. ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami czy Prawo budowlane. Aktualny stan braku jakichkolwiek działań zmierza wprost do rozbiórki zabytku. Z art. 5 ust. 3 UOchrZab wynika wprost, że opieka nad zabytkiem sprawowana przez jego właściciela lub posiadacza polega, w szczególności, na zapewnieniu warunków zabezpieczenia i utrzymania zabytku oraz jego otoczenia w jak najlepszym stanie, art. 10a nie uchyla tego przepisu, nadto należy podkreślić, że zgodnie z art. 6 ust. 1 UOchrZab, zabytki nieruchome podlegają ochronie bez względu na stan ich zachowania. Wreszcie należy pamiętać, że ani Policja, ani SOK, ani Straż Miejska nie posiadają kompetencji ustawowych do wykonywania zadań ochrony obiektu, ani tym bardziej jego zabezpieczenia, działają na wezwanie, jeżeli nie ma na obiekcie ochrony, to nikt ich nie wezwie – czego skutkiem jest mała ilość zgłoszeń incydentów i błędne wnioski o jego stanie bezpieczeństwa i zabezpieczenia.” |

| WŁAŚCIWA OCHRONA I OPIEKA NAD ZABYTKAMI | - jest chroniony jest bezpieczny, bo sam wpis do wojewódzkiego rejestru zabytków tego bezpieczeństwa nie gwarantuje, a tylko poprzez obowiązki, które ciążyą na właścicielu w pewien sposób je postuluje czyli daje taką ekspektatywę, że ten właściciel będzie się do tych obowiązków stosował. Natomiast praktyka stosowania zarówno przepisów dotyczących właścicieli jak i organów Ochrony Zabytków pokazuje już własną historię, która nie zawsze jest pozytywna.

| OCHRONA KRAJOBRAZU KOLEJOWEGO | przepisy o parku kulturowym

| REJESTR ZABYTKÓW WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO |

| EWIDENCJA GMINNA | Pozostałym zespołem zabytkowych zabudowań parowozowni Katowickiej czy też dawnej lokomotywowni wpisanym do ewidencji gminnej.

3.2 BRAK SYSTEMOWEJ OCHRONY DZIEDZICTWA KOLEJOWEGO

Niestety ani ustawa restrukturyzacyjna PKP, ani żadna inna, nie ma odpowiednich regulacji umożliwiających właściwe gospodarowanie obiektami wyłączonymi z eksploatacji, a tym bardziej tymi wartościowymi ze względu na dziedzictwo kulturowe. Funkcji tej nie spełniają też żadne inne dokumenty, wydawane na podstawie odrębnych przepisów typu: strategie miejskie, programy ochrony zabytków. Nie posiadają one zazwyczaj statusu ani prawa powszechnie obowiązującego ani nawet, często niestety, mocy obowiązującej prawa miejscowego, dokumenty te mają często jedynie charakter bardzo intencyjny i nie kształtują żadnego rodzaju zobowiązania władzy publicznej wobec obywateli itd. Choć zdarza się, że wpisanie np. przez miasto Zabrze Elektrociepłowni Zabrze do powiatowego programu ochrony zabytków kilka lat temu - w 2023 roku skutkowało przejściem przez miasto zabytku w zasób nieruchomości gminy i wszystko wskazuje na to, iż dojdzie do rewitalizacji tego zabytku.

| Tego typu mechanizmowi - przejmowania przez samorząd terytorialny zabytków przemysłowych i nadawania nowej funkcji - sprzyja również obecnie trwająca zielona, sprawiedliwa transformacja, której fundusze mogą być ukierunkowane na rewitalizację obiektów poprzemysłowych. |

Niestety w sferze istniejącego i dominującego systemu prawa kolejowa ustawa restrukturyzacyjna nie traktuje dziedzictwa kulturowego materialnego kolei w żaden sposób a już na pewno nie jako wartościowy zasób i atrakcyjny potencjał rozwojowy. To ma niestety przełożenie na brak uwzględnienia dostępu i zabezpieczenia istotnych z punktu widzenia dopuszczenia do użytku obiektów zabytkowych znajdujących się w pobliżu działających linii kolejowych jak to np. pierwotnie miało miejsce w przypadku nastawni w Bytomiu, czy też właśnie ma miejsce odnośnie parowozowni w Katowicach. Odpowiedniej ochrony nie gwarantują też przepisy dotyczące ochrony i opieki nad zabytkami.

| BRAK INWENTARYZACJI | Nie ma też wykształconej praktyki inwentaryzacji i priorytetyzowania szczególnie wartościowych zabytków kolejowych. W związku z czym, to jaki zabytek zostanie zachowany, często stanowi wypadkową działań społeczników lub innych zaangażowanych interesariuszy i ... przypadku.

A warto wspomnieć, że cała architektura kolejowa, zwłaszcza w miastach większych, cechowała się zawsze sporym nakładem środków z uwagi na reprezentacyjność tych obiektów w tkance urbanistycznej np. Dworzec Główny w Bytomiu był budowany jako spektakularny terminal graniczny o wybitnie nowoczesnych rozwiązaniach jak na początek XX wieku. Często miasto i struktura urbanistyczna podążały za koleją i to przebieg linii kolejowych determinował jego układ, tym samym w zasobach PKP Nieruchomości znajdują się setki wartościowych zabytków, często pozostawionych bez opieki i przyszłości.

Obiekty kolejowe w swej naturze mają zatem funkcje centrotwórcze, często możemy obserwować historyczne przesuwanie się centrów miast w stronę nowo powstałych dworców i obiektów infrastruktury kolejowej, powinno to być jedną z przesłanek zwiększenia jej ochrony.

Brak inwentaryzacji zabytków przemysłowych i skutecznych form ochrony systemowej to niestety wspólny problem wszystkich ustaw powstałych w okresie tzw. Restrukturyzacji przemysłu lat 90 XX w. (por. Ustawa o restrukturyzacji górnictwa) i niestety także przepisów dotyczących ochrony i opieki nad zabytkami. Czas ten cechował się bardzo niską świadomością potencjału rewitalizacyjnego i rozwojowego dziedzictwa przemysłowego, a restrukturyzacja bliższa była likwidacji, rozbiórce a w najlepszym wypadku porzuceniu często bardzo wartościowych obiektów - o dużym potencjale rewitalizacyjnym.

Niestety błędy te nie zostały dotychczas naprawione i w dniu dzisiejszym borykamy się z bardzo nieprzyjaznym i nieadekwatnym do potrzeb systemem prawnym co widać również np. w przypadku problemów z przejmowaniem obiektów górniczych w związku z procesem zielonej transformacji.

Oznacza to, że nawet jeżeli mamy świetny pomysł na nową funkcję i wiemy skąd pozyskać kapitał inwestycyjny, to na przeszkodzie mogą stanąć nam sektorowe normy prawne dotyczące nabywania i przekazywania nieruchomości znajdujących się w zasobach państwowych spółek. Trzeba być bardzo zdeterminowanym i cierpliwym by taki proces zmiany właściciela doprowadzić do końca, a nawet żeby go w ogóle zacząć.

| BRAK FUNDUSZY NA DZIEDZICTWO | Można ten problem sprowadzić do jednego, nieco upraszczając - łatwiej jest znaleźć budżet na likwidację niż renowację. Ten kazu niestety dotyczy również Parowozowni, która zgodnie z naszymi, ustaleniami na przestrzeni lat, była przedmiotem zainteresowania zarówno interesariuszy prywatnych jak i publicznych i zawsze przeszkodę stanowiły albo nieuregulowane sprawy własności działek,

brak odpowiedniej drogi dojazdowej, czy też zapowiadana od lat - rychło, już zaraz - modernizacja węzła kolejowego Katowice. **Z jednej strony PKP chce zbyć obiekt, a z drugiej nie robi nic by dało się go kupić lub nawet użytkować.**

| MOŻLIWOŚCI ADAPTACYJNE A BLOKADY INWESTORSKIE | Niestety konieczność operowania na styku specjalistycznych i mocno ukierunkowanych norm prawnych jest problemem wspólnym dla niemal wszystkich rewitalizacji przestrzeni poprzemysłowych, które chcą zmienić się w obiekty otwarte, bliższe architekturze użyteczności poprzez **radikalną zmianę funkcji pierwotnej.**

Absolutnie nie jest to zadanie niemożliwe, wymaga jednak generalnej refleksji - również ustawodawcy - o zakresie ułatwień związanych z potencjalną readaptacją tego typu obiektów, zwłaszcza w zakresie zabytków kolejowych, które niszczą w ogromnej ilości, a mogły by stanowić wartościowe miejsca na mapie miast (por. Stacja Chebzie w Rudzie Śląskiej, stacja Pyskowice w Pyskowicach, Muzeum Techniki w Berlinie).

| NALEŻY WPROST STWIERDZIĆ, ŻE PROBLEM JEST SYSTEMOWY I WYMAGA SYSTEMOWYCH ROZWIĄZAŃ |

Ten problem systemowy stanowi przyczynę ogromnej straty dla regionalnego i narodowego zasobu dziedzictwa materialnego. Pamiętajmy, że obiekty kolejowe z uwagi na swą strategiczną i często bardzo reprezentacyjną rolę w węzłach komunikacyjnych miast były budowane z dbałością o walory architektoniczne, funkcjonalne i w czasie swego powstawania często stanowi obiekty wykorzystujące innowacyjne jak na czas swego powstanie rozwiązanie budowlane i inżynierskie, czego przykładem była np. spektakularna hala peronowa w Bytomiu wraz ze zautomatyzowaną suwnicą. Wydaje się zatem, że obiekty kolejowe, takie jak przedmiotowa dwuwachlarzowa parowozownia, powinny być otoczone szczególną ochroną systemową przez normy publiczno-prawne - niestety tak się nie dzieje.

Stan obecny przepisów w jakich muszą poruszać się potencjalni właściciele obiektów pierwotnie kolejowych znacząco utrudnia rewitalizację i udostępnienie szerszej grupie odbiorców. Przepisy te cechuje kazuistyka i brak elastyczności a przede wszystkim brak rozwiązań prawnych, adekwatnych do współczesnych potrzeb związanych z koniecznością często dynamicznej zmiany funkcji lub projektowania obiektów multifunkcyjnych, które wymuszają działalność kulturalną, komercyjną na styku z działającym jeszcze ruchem zakładu, czy ruchem kolejowym. Świat w ostatnich lat zmienia się i zarówno przepisy jak i praktyka ich stosowania powinny za tym podążać.

Trzeba w tym miejscu podkreślić, że mając na uwadze współczesne problemy klimatyczne, kwestie związane z recyklingiem i upcyclingiem architektury będą coraz bardziej obecne zarówno w trendach jak i normach implementowanych do naszego prawodawstwa (m.in. w wyniku naszych zobowiązań międzynarodowych). Dlatego też należałoby opracować rozwiązania prawne umożliwiające w sposób bardziej elastyczny zmiany funkcjonalne architektury użyteczności publicznej, w tym kolejowej w czasie, mając na uwadze też potencjalne kryzysy wojenne, pogodowe czy zmieniające się potrzeby społeczeństwa. Wyniki badania przeprowadzonego w tym projekcie jasno wskazują iż katowicka parowozownia mogłaby się stać ogólnodostępna strefa spędzania czasu dla różnych grup społecznych, centrum integracji a także przestrzenią wytchnienia. Dobra holistyczna i przyjazna rewitalizacja przestrzeni miejskiej może być odpowiedzią na potrzeby społeczne, wpływać pozytywnie na zdrowie psychiczne społeczności lokalnej. Coraz częściej zdajemy sobie ewidentnego związku przyczynowo-skutkowego między jakością, funkcjonalnością estetyką naszej przestrzeni publicznej a dobrostanem psychicznym społeczeństwa. Na to powiązanie wskazują również liczne badania.

| DZIAŁANIA PREWENCYJNE DLA OCHRONY DZIEDZICTWA | Powinniśmy też dążyć do zmiany szkodliwej praktyki dopuszczania do degradacji obiektów, które mogą znaleźć nowe zastosowanie. Porzucanie mienia jakie ma często miejsce w przypadku zamykania ruchu zakładów różnego typu stanowi w istocie marnotrawstwo zasobów publicznych i nie powinno mieć miejsca.

Minimalnym postępowaniem w przypadku zabezpieczenia obiektów wyłączonych z użytkowania powinno być ich skuteczne zabezpieczenie przed dostępem osób trzecich, a następnie zabezpieczenie przed działaniem czynników atmosferycznych. Powinno to być elementem systemowej praktyki PKP S.A. w momencie zamykania a następnie utrzymywania w zasobach danego obiektu, niestety tak się nie dzieje, rzekomo przez brak podstaw prawnych.

| POTENCJAŁ ADAPTACYJNY PAROWOZOWNI | Jak wynika zarówno z przeprowadzonych w niniejszym projekcie konsultacji społecznych jak i wykonanego w ramach współpracy z Katedrą Projektowania Architektury Mieszkaniowej i Użyteczności Publicznej badania studialnego wariantowego w roku akademickim 2023/2024 - potencjał adaptacyjny, społeczny, kreacyjny, kulturowy, urbanistyczny parowozowni wraz z jej otoczeniem jest ogromny. Położenie parowozowni na granicy dwóch zdegradowanych obszarów miasta oraz ujście jej terenu w centralnym punktach obszarów strategicznych dla rozwoju Katowic w najbliższym latach sprawia, że

Parowozownia Katowice stanowi swoiste brakujące ogniwo tkanki miejskiej i w przypadku rozsądnego zagospodarowania mogłaby stanowić swoisty łącznik miasta.

Oględziny obiektu przez architektów współpracujących z SODIKOZ Z jasno również wykazały, że wielkoku-baturowe powierzchnie zabytku nie stanowią przeszkody adaptacyjnej, a wręcz potencjał do różnorodnego wykorzystania.

Prace studentów 1 roku studiów magisterskich Architektury pokazały w praktyce, że Parowozownia stanowi brakujące centrum miasta, co jest tożsame z jedną z wiodących koncepcji pojawiających się podczas przeprowadzonych w projekcie konsultacji społecznych. Problemem pozostaje jednak ciągle brak dobrej woli decydentów.

Jednocześnie przykład odważnych procesów rewitalizacyjnych w Łodzi pokazuje, w tym interesującej modernizacji dworca Łódź Fabryczna położonego obok spektakularnej, dawnej elektrowni, EC1 wskazują, że realizacja miasta z wizją jest możliwa w Polsce. Zatem odpowiedź na pytanie, czy specyficzne usytuowanie parowozowni i jej związany z tym status prawny stanowi przeszkodę w rewitalizacji należy postawić twierdzącą, jednak z podkreśleniem iż jest to raczej wyzwanie, obszar do pracy i z pewnością przy odpowiedniej determinacji ten obiekt i ten obszar miasta może stać się kluczową osią nowoczesnych procesów rewitalizacyjnych w Katowicach i Metropolii GZM.

Te wszystkie cechy razem wzięte powodują że trudno jest obecnie prowadzić tam jakąkolwiek działalność a także nie ma ona zabezpieczonego dojazdu kołowego do samego obiektu w miejskim standardzie komunikacyjnym, ani odpowiedniego dojścia. Obiekt w zasadzie w razie pożaru lub innych zdarzeń wymagających interwencji np. Straży pożarnej nie ma zabezpieczonego dojazdu technicznego. Również prace renowacyjne są utrudnione z tego powodu.

We wszystkich dotychczasowych rozmowach (głównie telefonicznych) z przedstawicielami PKP starali się oni zwracać i naciskać głównie na to że jako Spółka Kolejowa nie mają podstaw prawnych do działania na terenie tego obiektu do inwestowania na terenie tego obiektu powołując się na swoje przepisy sektorowe.

| MODERNIZACJA WĘZŁA KOLEJOWEGO KATOWICE | W praktyce Zarówno ta ochrona wynikająca z zabytkowej wartości jak i przepisy prawa budowlanego wchodzi w pewną kolizję z zamierzeniami modernizacji linii kolejowej, która cały czas jest żywym organizmem. Ogromnym wyzwaniem zatem jest zachowanie i zapiekanie się zabytkiem, nadanie mu nowej funkcji przy jednoczesnym wzroście linii siatki kolejowej czy zmianie jakichś połączeń.

Uzgodnienie z konserwatorem decyzji ULLK (art. 19 Ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami). Jest to właśnie przypadek parowozowni będzie w najbliższym czasie realizowany plan modernizacji węzła Katowice,

w ramach którego z jednej strony ruch po jednej stronie parowozowni właśnie od strony głównych wejść do hal będzie osłabiony a w innym będzie linia kolejowa nieco bliżej obiektu. Niestety też modernizacja doprowadzi do usunięcia tunelu, który obecnie znajduje się od strony hali zachodniej i jest zachowany w bardzo dobrym wraz z przejściem podziemnym, które zostanie usunięte w związku z planami obniżenia a przebiegu linii w tym miejscu.

Warto w tym miejscu podkreślić, że gdy spojrzemy na centrum Katowic od strony parowozowni z lotu ptaka - parowozownia razem z terenami ją okalającymi będzie się jawić taką nieco bezludną wyspą porośniętą, pozbawioną funkcji i to właśnie jest odzwierciedlenie też tego stanu prawnego w jakim parowozownia w tej chwili w jakimś sensie jest uwięziona.

Bowiem trwające od tak naprawdę ponad dekady jak nie dłużej - plany dotyczące modernizacji węzła Katowice, jak i różnego rodzaju zawiłości związane ze statusem prawnym nieruchomości tak naprawdę blokują podjęcie jakiegokolwiek inwestycji przez zewnętrzny podmiot, jednocześnie w miarę rozmów i działań na rzecz parowozowni miasto Katowice skutecznie odmawia przejścia tego obiektu między innymi argumentując swoją decyzję trudnościami wynikającymi z jej położenia na terenach związanych z działającym ruchem kolejowym.

Zupełnie Nowa funkcja Wykładnia prawa, wyzwania. Temat adaptacji obiektów przemysłowych lub poprzemysłowych na cele turystyczne, kulturalne, generalnie zupełnie inne nowe funkcje, które nie towarzyszą już im tak jak za dawnych czasów , często wiąże się z koniecznością szukania nowej interpretacji już istniejących przepisów odnoszących się do pierwotnego ruchu zakładu.

| PODSUMOWANIE I KONKLUZJE |

1) Katowicka Parowozownia to zabytkowy obiekt o dużym potencjale rewitalizacyjnym i rozwojowym, który jest jednak ograniczony przez skomplikowane uwarunkowania prawne wynikające z jej pierwotnej funkcji i położenia. Jest to zabytkowy obiekt usytuowany na terenach kolejowych i zamkniętych, otoczony przez aktywny węzeł stacji Katowice.

2) Obiekt znajduje się na terenie PKP S. A , co wiąże się z szeregiem przepisów prawa związanych z funkcjonowaniem kolei. **Przepisy ustawy o restrukturyzacji PKP oraz inne przepisy związane z sektorem kolei mogą stanowić wyzwanie dla potencjalnej rewitalizacji Parowozowni, ale nie są nieprzekraczalną barierą.**

3) Potencjalna rewitalizacja będzie wymagała uwzględnienia przepisów dotyczących budowania w bezpośrednim sąsiedztwie z działającą infrastrukturą kolejową.

4) Parowozownia jest chroniona jako zabytek, ale prawo nie przewiduje odpowiednich mechanizmów umożliwiających efektywne zarządzanie takimi obiektami.

5) Brak jest regulacji i standardów zarządzania obiektami wyłączonymi z eksploatacji, w zasobach kolejowych, zwłaszcza tymi o wartości kulturowej.

6) Obiekt jest częścią obszaru rewitalizacji oraz znajduje się w centralnym i kluczowym położeniu wobec strategii rozwojowej Katowic 2030 - ma potencjał do przekształcenia się w wartościowe miejsce na mapie miasta.

7) Teren Parowozowni jest otoczony terenami zielonymi, które mogłyby być lepiej wykorzystane i objęte ochroną. Warto rozważyć możliwość adaptacji obiektu i terenów wokół niego, aby lepiej służyły społeczności

lokalnej. **Tereny zielone wokół Parowozowni mogą zostać zagospodarowane i udostępnione mieszkańcom w ramach tzw. trzeciej lub czwartej przyrody.**

8) Potencjalna rewitalizacja i zmiana funkcji Parowozowni będzie wiązała się z koniecznością przestrzegania szczegółowych przepisów dotyczących budowania w bezpośrednim sąsiedztwie z działającą infrastrukturą kolejową.

9) Należy rozważyć możliwość objęcia terenów wokół Parowozowni formami ochrony krajobrazu, w tym ochrony krajobrazu kolejowego.

10) Konieczne jest postulowanie i wprowadzenie zmian w prawie adekwatnych do współczesnych, nowych funkcji zabytków przemysłowych, uwzględniając aspekty dopuszczenia ruchu turystycznego, działalności, kulturalnej społecznej, komercyjnej czy użyteczności publicznej oraz ochrony zabytków i krajobrazu.

11) Potrzeba jest generalnej refleksji na temat ułatwień procesów włączających zabytków kolejowych do tkanki miejskiej, które powinny być uwzględnione w działaniach planistycznych, rewitalizacyjnych i strategicznych miasta Katowice i w odniesieniu do całej Metropolii GZM .

Rozdział VI

Przykłady dobrych praktyk rewitalizacji obiektów przemysłowych

W poniższej części raportu zaprezentowano wybrane przykłady dobrych praktyk. Wyboru działań rewitalizacyjnych dokonano w oparciu o wizyty studialne zespołowe, wcześniejsze badania in situ oraz publikacje własne autorów opracowania (opracowania autorskie), badania zasobów cyfrowych i literaturowych tematu dostępne na stronach gmin i biur projektowych. Są to kolejno:

1) **NOWE CENTRUM ŁODZI - DWORZEC ŁÓDŹ FABRYCZNA I EC1 - POLSKA**

(studialna wizyta autora rozdziału)

2) **MUZEUM TRANSPORTU SZWAJCARSKIEGO W LUCERNIE - SZWAJCARIA**

(studialna wizyta autora rozdziału)

3) **REWITALIZACJA WIEDEŃ SIMMERING - GAZOMETRY I GAZOWNIA WIEDEŃ SIMMERING - AUSTRIA**

(studialna wizyta autora rozdziału)

4) **NIEMIECKIE MUZEUM TECHNIKI W BERLINIE - NIEMCY**

(studialna wizyta uczestników projektu)

5) **STREFA BIZNESU I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI NOWE GLIWICE - POLSKA**

(studialna wizyta uczestników projektu)

6) **DOLNÍ OBLAST VÍTKOVICE - OSTRAVA - CZECHY**

(studialna wizyta uczestników projektu)

7) **MUZEUM KOLEI ŻELAZNYCH KATALONII W VILANOVA I LA GELTRÚ - WŁOCHY**

(studialna wizyta autora rozdziału)

8) **GALERIA SZTUKI WSPÓŁCZESNEJ PLATO - OSTRAVA - CZECHY**

(studialna wizyta uczestników projektu)

Ad. 1) Nowe Centrum Łodzi - Dworzec Łódź Fabryczna I EC1

Nowe Centrum Łodzi (NCL) to nazwa przedsięwzięcia inwestycyjnego obejmującego gruntowną rewitalizację i przebudowę obszar Śródmieścia Łodzi, wydzielonego ulicami Narutowicza, Kopcińskiego, Tuwima i Piotrkowską, realizowanego od 2007 roku a obejmującego między innymi dworzec Łódź Fabryczna i EC1. 90-hektarowy kwartał podzielono na dwie części - komercyjną (60ha) oraz kulturalno-komunikacyjną (30 ha). Ta druga to najważniejsza część, całego kompleksu, obejmuje zrewitalizowaną elektrociepłownię (EC1) i dworzec Łódź Fabryczna. W ramach projektu realizowana jest również Specjalna Strefa Kultury, Rynek Kobro i cztery nowe ulice. Autorem założeń i planu zagospodarowania tego terenu jest Rob Krier (1938-2023)[1], pochodzący z Luksemburga wybitny architekt, urbanista i planista. Rob Krier[2] odrzuca współczesne podejście do urbanistyki, w którym budynki traktowane są jako oddzielne obiekty w nieograniczonej przestrzeni[3], skupiając się na przestrzeni miejskiej jako całości powiązanych ze sobą przestrzeni o różnym

charakterze[4]. Tymi zasadami kierował się w pracach rewitalizacyjnych m.in. w Poczdamie- Kirchsteigfeld, kompleksie Meander w Amsterdamie i w portowej dzielnicy Batavia w Lelystadt[5]. NCŁ jest największą tego typu inwestycją w Europie Środkowej łączącą biznes, handel, kulturę oraz transport.

Kluczowy element Nowego Centrum to podziemny dworzec. W latach 2011–2016 zbudowano nowy dworzec Łódź Fabryczna. W 2012 roku zburzono stare zabudowania dworca, które odtworzono w formie pastiszu (i zdublowano) wewnątrz nowej hali wejściowej. Kilka kilometrów torów rozcinających miasto na dwie części rozebrano i obniżono poziom torów poniżej terenu, tworząc podziemną stację kolejową, stanowiącą komunikacyjną platformę na kilku kondygnacjach, stanowiącą zintegrowany system komunikacji miejskiej i regionalnej połączonej w jeden, spójny organizm z krajowym i międzynarodowym systemem transportowym, schodzącą na poziom 16,5 metra pod powierzchnię terenu. Usytuowany przy dworcu Łódź Fabryczna dodatkowy układ podziemnych tuneli, łączący Łódź Fabryczną oraz Łódź Kaliską[6] ma być połączeniem dwóch, co zawsze stanowiło problem, niepowiązanych łódzkich dworców kolejowych. Całość stanowić ma multimodalny węzeł komunikacyjny[7]. Jednocześnie obszar dawnej trasy kolejowej został uwolniony do zagospodarowania i przekształcony w park. Otoczenie dworca stanowią nowe centra biurowe, apartamentowce mieszkalne oraz szereg przestrzeni handlowo-usługowych.

Drugą niezwykle spektakularną realizacją „nowego centrum” jest EC1 - zrewitalizowany obiekt dawnej elektrowni. Obiekty wzniesione na początku XX wieku, ukończona w 1907 roku tzw. „stara hala” są wybitnym przykładem architektury przemysłowej, zbudowanymi z cegły klinkierowej z licznymi elementami secesyjnych dekoracji. W 1929 roku ukończono rozbudowę w stylu modernistycznym[8]. Nowe budynki były nazywane „nową centralą”. Łączna powierzchnia budynków to ok. 40 000 m². Wewnątrz zrealizowano interaktywne Centrum Nauki i Techniki, sale widowiskowe, ekspozycyjne, teatr dźwięku, studia i warsztaty twórcze oraz planetarium[9]. Projekt rozbudowy Elektrowni Łódzkiej – przekształcenie pierwotnego projektu wykonał architekt Dawid Lande. Prowadzona pod nadzorem konserwatorskim rewitalizacja kompleksu EC1 rozpoczęła się w 2010 roku i była podzielona na dwa etapy: EC1 Wschód wg projektu Rafała Mysiaka oraz EC1 Zachód wg projektu architektów Zbigniewa Bińczyka i Mirosława Wiśniewskiego.

Ad. 2) Muzeum Transportu szwajcarskiego w Lucernie

Geneza muzeum to działania podjęte w kierunku stworzenia muzeum urządzeń technicznych, którą podjęto w roku 1897. Dwadzieścia lat później na bazie infrastruktury po wystawie krajowej z 1914 roku Szwajcarskie Koleje Federalne Muzeum Kolejnictwa Szwajcarskiego w Zurychu (1918). W 1942 roku utworzono stowarzyszenie pod nazwą Szwajcarskie Muzeum Transportu, które rozpoczyna starania o stworzenie muzeum wszystkich środków komunikacji. Wtedy też ze względu na brak terenu w Zurychu szukano innej lokalizacji. Miasto Lucerna zaoferowało stowarzyszeniu teren o powierzchni 22 500 m² na terenie dawnych bocznic kolejowych i terenów magazynowych w sąsiedztwie Jeziora Czterech Kantonów. Częścią obszaru była olbrzymia hala warsztatów kolejowych. Budowę rozpoczęto w 1957 r. a ukończono 1 lipca 1959 r. wg projektu Otto Dreyera. W celu zwiększenia atrakcyjności muzeum w 1969 r. rozbudowano muzeum o planetarium a w 1972 r. o halę ekspozycji transportu lotniczego[10].

W 2005 r. w czasie burzy, która zaskutkowała wystąpieniem z brzegów jeziora, nastąpiło zalanie terenów części ekspozycji i uszkodzenia podziemnych urządzeń przenośnych, nawigacji i lotnictwa[11]. Przyspieszyło to decyzję o przebudowie i rozbudowie Muzeum Transportu Szwajcarskiego według projektu wyłonionego w konkursie na nowy gmach wejściowy – Futurcom oraz nową Halę Transportu Drogowego. Jego autorami byli wybitna para szwajcarskich architektów Annette Giger i Mike Guyer z Zurychu.

Kompleks obiektów ma obecnie formę wielofunkcyjnej hybrydy, która łączy przestrzenie ekspozycyjne, centrum nauki, edukacji, galerię sztuki (ekspozycja dzieł lokalnego szwajcarskiego artysty Hansa Erniego,

restaurację i „czekoladową przygodę” - sklep i degustatornię czekolady. W ramach kompleksu prezentowane są wszystkie formy transportu i technologii komunikacyjnych od prehistorii do technologii kosmicznych. Zgromadzono olbrzymią kolekcję autentycznych środków transportu wodnego, lądowego, powietrznego i kosmicznego, a także duże centrum konferencyjne, planetarium i kino. Rozbudowę zakończono w 2009 roku. Na powierzchni około 20 000 m² zwiedzający mogą zobaczyć ponad 3000 obiektów, symulatorów, pokazów multimedialnych i wystaw interaktywnych.

Obecny projekt oparty na konkursie z 1999 roku. W czasie, który pojawił się w skrócie urbanistycznym, stopniowej modernizacji, kompleksów muzealnych wraz z budynkami prezentującymi różne środki transportu, a także nowego budynku Hali Transportu Drogowego. W pierwszej fazie budowy (2005–2009) oprócz wymiany Hali Transportu Drogowego wybudowanego nowego budynku podstawowego (FutureCom). Taka strategia urbanistyczna umożliwiła udostępnienie dostępnego otwartego dziedzińca (Areny), który jest wyposażony w dodatkowe rozwiązanie niezagospodarowane, tworzące oprawę dla wystaw czasowych, tematycznych, a także szerokość do biegania i zabawy dla młodych zwiedzających. Futurcom - nowy budynek wejściowy, scalił starsze budynki wzniesione od strony jeziora. Na parterze umieszczono kasy, informację, sklep i dwie restauracje. Na pierwszym piętrze zlokalizowano powierzchnie wystawowe. Drugie piętro mieści sale konferencyjne. Jednym z najciekawszych elementów obiektu jest fasada. Stanowi ona swoiste „*omnium-gatherum* różnych form koła jako hołd podstawowemu elementowi mechanicznemu w transporcie”. Za płytami szkła „mrożonego” przestrzeń wypełniono wszystkimi rodzajami dawnych i obecnych typów kół stosowanych w transporcie: pro-pellery, felgi, turbiny, koła zębate, kierownice itp. W ten sposób element ekspozycji pojawił się jako ornament fasady. Pozornie tylko chaotyczny zbiór pełni jedynie funkcję dekoracyjną, rezygnując z aspektu informacyjnego. Przed Futurcom znalazła się tarcza wiertnicza - największe „koło” zewnętrznej ekspozycji, za pomocą którego przewiercono tunel linii kolejowej Gotthard.

Drugim wzniesionym „od zera”; budynkiem jest Nowa Hala Transportu Drogowego. Nowa hala transportu drogowego została zrealizowana jako tzw. „czarna skrzynka”: wewnątrz dwupiętrowa, elastyczna w rzucie. Wewnątrz zastosowano także zautomatyzowany system transportu eksponowanych tam samochodów - półkowa konstrukcja obsługiwana jest przez podnośnik mechaniczny. Okładzina elewacyjna składa się z blach o różnych formatach pokrytych tablicami informacyjnymi stosowanymi na drogach i autostradach. W wyniku przebudowy stworzono wewnętrzny dziedziniec – Arenę, w ramach której zlokalizowane są liczne artefakty[12].

Ad. 3) Rewitalizacja Wiedeń Simmering - Gazometry i Gazownia VIEN SIMMERING

Rewitalizacja dzielnicy Wiednia Simmering została zrealizowana w oparciu o przemysłowe tereny dawnej gazowni, której najbardziej charakterystycznym elementem były cztery gigantyczne walce zbiorników gazu z początku XX wieku, wybudowane w anturazie neogotyku[13]. Gaz węglowy był destylowany na sucho z węgla i w tych zbiornikach magazynowany, zanim trafił do miejskiej sieci gazowej. „Gaz miejski” był pierwotnie używany wyłącznie do latarni ulicznych, ale w 1910 roku wprowadzono go do gotowania i ogrzewania w domach prywatnych. Wiedeń podjął się przebudowy i rewitalizacji chronionych zabytków. Każda z czterech konstrukcji Gazometrów zawierała cylindryczny teleskopowy zbiornik na gaz, każdy o pojemności około 90 000 m³ (3 miliony stóp sześciennych), osadzony w zbiorniku wodnym, każdy otoczony fasadą z czerwonej cegły z neogotyckimi dekoracjami. Imponujące rozmiary konstrukcji - każdy z nich ma 70 metrów (230 stóp) wysokości i 60 metrów (200 stóp) średnicy - wymagały innowacyjnego podejścia do sposobu adaptacji. Gazometry zostały wewnątrz oczyszczone z dodatkowych struktur wewnętrznych podczas przebudowy, tak że pozostała jedynie ceglana fasada i części dachu. W 1995 roku władze Wiednia zorganizowały konkurs na nowe przeznaczenie obiektów. Wybrane projekty architektów Jeana Nouvela (gazometr A), Coopa Himmelblau (gazometr B), Manfreda Wehdorna (gazometr C) i Wilhelma Holzbauera (gazometr D) zostały ukończone w latach 1999–2001.

Każdy gazometr został podzielony na kilka stref mieszkalnych (mieszkania na górze), pracy (biura na środkowych piętrach) oraz rozrywki i zakupów (galerie handlowe w parterach). Poziomy galerii handlowych w każdym gazometrze są połączone z pozostałymi mostami powietrznymi. Zachowano zabytkową ścianę zewnętrzną. Obiekty wewnętrzne obejmują salę muzyczną (pojemność 2000–3000 osób), kino, akademik, archiwum miejskie. Znajduje się tu około 800 mieszkań (dwie trzecie w obrębie zabytkowych ceglanych murów) z 1600 stałymi najemcami oraz około 70 mieszkań studenckich, w których mieszka 250 studentów[14].

Rewitalizacja objęła tereny sąsiadujące z gazometrami, gdzie po wyburzeniu obiektów technicznych zrealizowano osiedle mieszkalne w formie punktowców klatkowych oraz przebudowano linię metra w bezpośrednim powiązaniu z gazometrem A, w którym zlokalizowano funkcje handlowo-usługowe.

Gazometr A

Autor - Jean Nouvel. Fasady mieszkań skierowane na zewnątrz, jak i do wewnątrz założenia, otwierając się na dziedziniec umieszczony w środku. Dolne 4 poziomy to centrum handlowe, którego kopuła jest jednocześnie transparentną „podłogą” dla dziedzińca położonej powyżej części mieszkalnej.

Gazometr B

Projekt autorstwa biura CoopHimmelb(l)au. Przystawiony od zewnątrz „złamany” w pionie blok, mieści powierzchnie biurowe. Korpus częściowo zaadaptowany na akademik, w przyziemiu zlokalizowano halę wielofunkcyjną przystosowaną do organizacji imprez masowych.

Gazometr C

Projekt Manfreda Wehdrona. Adaptacja na budynek mieszkalny. Kopuła gazometru zachowana w formie „szkieletu” konstrukcyjnego, a na balkonach założono ogrody.

Gazometr D

Projekt - Wilhelm Holzbauer. W plan koła wstawiono trzyramienny wieżowiec, każde z mieszkań zwrócone w stronę wewnętrznych dziedzińców. Dolne kondygnacje - archiwa miejskie.

Ad. 4) Niemieckie Muzeum Techniki w Berlinie

Niemieckie Muzeum Techniki zostało założone w 1982 roku w dzielnicy Kreuzberg, na terenach dawnej infrastruktury kolejowej dworca Anhalt oraz terenów przemysłowych w Berlinie. Muzeum zlokalizowane jest w pobliżu Kanału Landwehry przy Trebbiner Straße, na dawnym terenie handlowo-kolejowym z 1874 roku, na którym znajduje się parowozownia Anhalter Bahnhof z dwiema półkolistymi halami oraz budynkami administracyjnymi firmy hali targowo-chłodniczej[15] z początku XX wieku. Anhalter Bahnhof zlokalizowany nieopodal, największy i najbardziej reprezentacyjny dworzec przedwojennego Berlina, poważnie uszkodzony w okresie II wojny światowej został ostatecznie rozebrany w latach 60 XX wieku. Wykorzystano jednak obiekty obok dawnej stacji pocztowej Luckenwalder Straße. We wnętrzach zabytkowej parowozowni, o bliźniaczej strukturze jak katowicka, zachowało się część oryginalnych detali, jak np. system kabestanów. Tam też oprócz ekspozycji historycznego taboru kolejowego umieszczono szereg relikwów zniszczonego Dworca Anhalckiego. Poza historycznymi obiektami zdecydowano w latach 90 XX wieku o budowie nowego obiektu muzeum, które scala historyczne obiekty. Nowy budynek rozpoczęty w 1996 r. przekazano muzeum w 2001 a oficjalna inauguracja odbyła się 14 grudnia 2003 r. W 1999 r. nad tarasem dachowym muzeum zawieszono bombowiec Douglas C-47 B Skytrain, który stanowi symbol i najbardziej rozpoznawalny obiekt muzeum. Po zakończeniu rozbudowy muzeum liczy 25 000 m² powierzchni wystawienniczej.

W 2002 roku powstała Fundacja Niemieckiego Muzeum Techniki w Berlinie, w skład której wchodzi Centrum Nauki Spectrum, które również znajduje się na terenie dawnej stacji towarowej Anhalter. Od 2002 do fundacji należą także Obserwatorium Archenhold w Alt-Treptow i Duże Planetarium Zeissa w Prenzlauer Berg.

Wystawa kolejowa „Pociągi, lokomotywy i ludzie” była jedną z pierwszych w muzeum otwartych w latach 1987/1988. Mieści się w podwójnej parowozowni z 1874 r. Znajduje się tam 40 oryginalnych pojazdów szynowych z lat 1843–1960, ekspozycja i makieta historycznego węzła kolejowego w skali 1:5 ze zbiorów dawnego Muzeum Transportu i Budownictwa.

Ciekawa atrakcja dostępna w zaadaptowanym na muzeum budynku przemysłowym z 1908 roku - w kompleksie Carla Linde, wieżę schodową dla koni transportowych zaprojektowano jako prawą klatkę schodową krętą zaprojektowaną na rzucie koła, o bardzo łagodnym biegu prowadzącym na górne poziomy stajni[16]. Jest to najbardziej oryginalna część kompleksu. Budynek mieszkalny, fabryczny i administracyjny Carla Linde zaadaptowany na wejście do muzeum znajdowała się pierwotnie firma zajmująca się sprzedażą i magazynowaniem produktów mrożonych. Firma, ze względu na ciasnotę zabudowy urządziła stajnie dla koni na dwóch piętrach, ponieważ dostępnej wówczas ziemi w dzielnicy Kreuzberg było mało i była droga[17]. Zwierzęta docierały do stajni na pierwszym i drugim piętrze budynku poprzez platformy i podwójne drzwi.

Ad. 5) Strefa biznesu i przedsiębiorczości - Nowe Gliwice

Jednym z pierwszych chronologicznie przykładów kompleksowej rewitalizacji poprzemysłowych w Polsce była adaptacja kopalni węgla kamiennego „Gliwice”. Przedsięwzięcie obejmowało grupę kilku znaczących obiektów autorstwa Georga i Emila Zillmannów oraz przygotowanie terenów na wschód od nich na strefę rozwoju przedsiębiorczości. Teren inwestycji objął około 25 ha, z czego 5 ha stanowiło bezpośrednie otoczenie pięciu zachowanych obiektów dawnego zaplecza socjalnego kopalni. Gliwickie kopalnie „Gliwice” i „Öhringen -Sośnica” powstały bardzo późno, bo w latach 1910 i 13. Ze względu na wyczerpanie złóż zlikwidowano w 1997 roku[18] kolejno „Pole Wschód” kopalni „Sośnica”, a dwa lata później kopalni „Gliwice”. W 1999 roku na zlecenie gliwickiej kurii w biurze projektów „Mexem” powstała koncepcja dostosowania części budynków (cechowni, willi i dyrekcji) na potrzeby Wyższej Szkoły Humanistycznej i Liceum Katolickiego. Adaptacja zakładała maksymalne wykorzystanie oryginalnej substancji zabytkowej oraz dostosowanie budynku dyrekcji kopalni (budynek z początku lat 70 XX wieku) do estetyki pozostałej części kompleksu. W projekcie uwzględniono też przekształcenie maszynowni w placówkę muzealną z ekspozycją oryginalnego parku maszynowego, który dwa lata później został niestety barbarzyńsko zniszczony przez likwidatora majątku kopalni. Ze względów finansowych pierwszego projektu nie zrealizowano[19]. W 2003 roku Urząd Miejski w Gliwicach przygotował nowy plan działań rewitalizacyjnych, obejmujących tym razem całość poprzemysłowego terenu pod nazwą „Nowe Gliwice”. Projekt otrzymał dotację z funduszu „PHARE”. Założenia programowe wykonało biuro projektowo-doradcze „ArKuS”, a projekt budowlany adaptacji obiektów pokopalnianych na przełomie 2004/2005 gliwickie biuro projektów „Mexem”[20].

Po KWK Gliwice pozostało kilka budynków stanowiących istotny element panoramy miasta. Największe to wzniesione według projektu Emila i Georga Zillmannów z Königliche Technische Hochschule z Charlottenburga gmachy cechowni i maszynowni. W ich sąsiedztwie znajdował się niewielki dworzec kolejki wąskotorowej, powstały w okresie międzywojennym, willa dyrektora kopalni oraz budynek dyrekcji. Gmach cechowni przeznaczono na cele edukacyjne, a maszynowni na biurowe – głównie inkubację małych firm. Pozostałe obiekty, wraz z tworzącymi panoramę kopalni szybami zostały wyburzone na przestrzeni lat 1999-2002. Likwidatorzy kopalni nie dostosowali się niestety do zaleceń konserwatora wojewódzkiego, który zalecił pozostawienie przynajmniej jednego szybu jako „świadka” dawnej funkcji wydobywczej.

Zachowano budynki zlokalizowane bezpośrednio przy ulicy Bojkowskiej: dyrekcję, „willę” i dworzec. Ich tło stanowiły dominujące skalą zillmannowskie gmachy cechowni i maszynowni. W „Cechowni” zaprojektowano

sale dydaktyczne, wykładowe, bibliotekę, bufet i audytoria. Wzniesiony na rzucie prostokąta gmach o wymiarach 82x36 metrów wraz z wieżą liczy około 45 metrów wysokości. Bryła budynku jest symetryczna, funkcjonalnie i konstrukcyjnie podzielona na trzy części: środkową z dwupoziomowym holem i wieżą oraz dwa skrzydła boczne mieszczące łaźnię z wysoką szatnią łańcuchową oraz po przeciwnej stronie olbrzymią halę cechowni. W tych wnętrzach powstały audytoria. W dwupoziomowym holu, także obecnie, organizowane są wystawy i liczne imprezy kulturalne. Umożliwia to ponad trzydziestometrowej długości przestrzeń na parterze i analogiczna, wysoka hala piętra wyposażona dodatkowo w okalającą hol galerię komunikacyjną. Hol, od początku istnienia tynkowany i przestronny, stanowi neutralne tło dla ekspozycji sztuki. W ostatnich latach wykonano na poziomie I piętra także podest sceniczny, który służy organizacji kameralnych koncertów. W skrzydłach bocznych, aby zachować sugestię pierwotnej przestrzeni, podjęto decyzję o oddzieleniu struktury nowo projektowanych sal wykładowych od starych ścian obu hal. W ten sposób mury pomieszczeń zachowały pierwotną wysokość, a umieszczone w znacznej wysokości nad posadzką arkadowe okna doświetliły pomieszczenia Wokół audytoriów, na wysokości drugiego piętra, powstały otwarte galerie komunikacyjne, które umożliwiają podziwianie panoramy Gliwic [21].

Zlokalizowana obok maszynownia o wymiarach 120x24 metry była największym z zachowanych obiektów kopalni. Bryłę tworzyły: trójkondygnacyjna część biurowa z użytkowym poddaszem i połączone amfiladowo trzy hale. Ta stumetrowej długości wysoka przestrzeń posłużyła została podzielona stropami na powierzchnie biurowe pod wynajem w ramach Inkubatora Przedsiębiorczości. Wzdłuż ściany południowej pozostawiono pustkę od parteru do poddasza co umożliwiło wyeksponowanie oryginalnej ceramiki i pozostawienie „ślądu” pierwotnej wysokości. Na najwyższej kondygnacji zaprojektowano sale audytoryjne i wystawowe. W ramach adaptacji inwestor zrezygnował ostatecznie z budowy audytoriów i pozostawiono dwie olbrzymie sale wystawowe. Wschodnia została dwa lata po zakończeniu rewitalizacji zaadaptowana na nową siedzibę filii Muzeum w Gliwicach - Oddziału Odlewnictwa Artystycznego.

Do 18 stycznia 2010 roku wystawa odlewnictwa znajdowała się w XIX-wiecznej hali produkcyjnej Królewskiej Odlewni Żeliwa, na terenie Gliwickich Zakładów Urządzeń Technicznych (GZUT) przy ul. Robotniczej 2 w Gliwicach[22]. Kolekcja odlewów artystycznych była wystawiona w dwóch zrewitalizowanych salach, a wielokrotnie nagradzany projekt ekspozycji wykonał prof. Tadeusz Pfützner z Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej. Niestety podjęto decyzję o likwidacji ekspozycji w jej rodzimym zakładzie i przeniesiono zbiory na teren „Nowych Gliwic”.

Ekspozycja na poddaszu maszynowni przy ul. Bojkowskiej 37 została otwarta 1 października 2010 roku. Główną część wystawy autorstwa Mirosława Nizio składa się z brył (gablot muzealnych) nawiązujących kształtem do pieców hutniczych. Umieszczono w nich liczne eksponaty oraz multimedialne prezentacje dotyczące historii odlewnictwa artystycznego w Gliwicach i na Śląsku[23]. Wydzielenia przestrzeni ekspozycyjnej i bryły gablot muzealnych są niezwykle wyraziste w formie i kolorystyce, stanowiąc same w sobie mocny akcent artystyczny, sprawiający wrażenie konkurującego z jej głównym tematem.

Ad. 6) Dolni Oblast Vitkovice - Ostrawa

Kompleks Dolní Vítkovice (zlokalizowany w obrębie administracyjnych granic Ostrawy) jest największym w Czechach zespołem architektury przemysłowej, nazywanym metaforycznie Żelaznym Miastem lub Ostrawskimi Hradczanami. W jego skład wchodzi dawna huta, koksownia, kopalnia i zakłady towarzyszące. Od 2008 roku cały obszar jest wpisany na listę europejskiego dziedzictwa kulturowego jako Dolní Oblast Vítkovice, w skrócie DOV.

Początki istnienia Dolních Vítkovic wiążą się z założeniem pod koniec lat 20 XIX wieku huty żelaza przez arcybiskupa ołomunieckiego Rudolfa Habsburga[24]. W 1857 roku w pobliżu huty uruchomiono kopalnię Hlubina jako źródło paliwa dla wielkich pieców. Rozwój zakładów wiąże się jednak z postacią Salomona Mayera

Rotszylda (1774–1855), którego potomkowie zarządzali nimi do zajęcia Czechosłowacji przez hitlerowskie Niemcy[25]. Stworzyli oni w pełni samowystarczalny, obejmujący 10 ha powierzchni kompleks metalurgiczny. Ciąg technologiczny został połączony w jeden kompleks przemysłowy. Przenośniki taśmowe, urządzenia załadownicze i pomosty transportowe zapewniły połączenie pomiędzy poszczególnymi częściami produkcji, a ich sylweta z szybami i wielkim piecem (obecnie nazywanym Bolt Tower, 80 metrowej wysokości masyw zwieńczony tarasami i restauracją) stanowi do dziś samoistną „postindustrialną rzeźbę” i ważny element krajobrazu Ostrawy.

Wydobycie węgla zakończono w 1991 r., w 1998 r. [26] wygaszono wielki piec, a w kolejnych latach obszar poddano restrukturyzacji. Właściciel zakładów Jan Svetlik wraz ze specjalnie powołanym stowarzyszeniem rozpoczął starania o pozyskanie środków unijnych na rewitalizację kompleksu. Obecnie jest to wielofunkcyjny zespół obiektów łączących funkcje muzealne, rozrywkowe i edukacyjne. Jednym z najważniejszych obiektów jest dawny zbiornik mokrego gazu nazywany „Gongiem”. Powstał on w latach 1922-24 jako stalowa nitowana konstrukcja ze stalowych płyt pancernych w formie walca o kubaturze 50 000 m³. Komo- ra gazowa służyła do końca eksploatacji wielkiego pieca w 1998 roku. W ramach przebudowy w latach 2011-2012 (wg. projektu Josefa Pleskota) walec podniesiono, ustabilizowano, a konstrukcję wzmocniono. We wnętrzu umieszczono niezależną konstrukcję żelbetowo-stalową. Składają się na nią dwie betonowe wie- że schodowe, pomiędzy którymi na poszczególnych kondygnacjach umieszczono galerię sztuki, sale konfe- rencyjne oraz foyer. Ostatnie piętro składa się z wielofunkcyjnej sali na 1500 osób, wspartej na masywnych kratownicach[26]. Doświetlenie przestrzeni budynku zapewniają cztery wybite otwory – trzy w autentycznie zachowanej skorupie, jeden w korpusie dzwonu. Obiekt stwarza możliwość organizacji wystaw w strefie galerii na parterze, w wielkim holu lub znajdującej się obok galerii.

Ad. 7) Muzeum Kolei Żelaznych Kataloni Vi I LA GELTRÚ [27]

Muzeum zostało otwarte w 1990 roku i mieści się na terenach dawnych bocznic kolejowych i lokomotywow- ni w miejscowości Vilanova i la Geltrú nieopodal Barcelony. Powodem wyboru stolicy okręgu Garrafu było istnienie dobrze zachowanej starej lokomotywowni, która przestała działać w 1967 roku, z zachowanym mostem obrotowym, wieżą wodną i halą typu rondo do przechowywania maszyn. Od końca XIX wieku do połowy XXI wieku znajdowały się tu Zakłady Vilanovinas , które zatrudniały ponad 900 pracowników. W 1972 roku MOROP , stowarzyszenie zrzeszające krajowe stowarzyszenia miłośników kolei i modeli kolejowych, zorganizowało swój kongres w Barcelonie[28]. Zabytkowe lokomotywy prezentowane na kongresie prze- chowywano w obiektach, w których później utworzono muzeum. W 1981 roku zaproponowano utworzenie Muzeum Kolejnictwa w starej parowozowni. Projektem początkowo kierował narodowy hiszpański operator kolejowy (RENFE) i autonomiczny rząd Katalonii. Później dołączyła rada miejska Vilanova.

W ciągu początkach lat dwutysięcznych rozszerzono prace nad konsolidacją zbiorów, uatrakcyjnieniu prze- strzeni dla lokalnej społeczności, prace konserwatorskie i dokumentacja dziedzictwa kulturowego. W bu- dynku komisariatu kolejowego utworzono bibliotekę, archiwum itd. W tym okresie zrewitalizowano stary magazyn warsztatu zaopatrzeniowego i wieżę wodną, Przewieziono też wielki mural rzeźbiarza Josepa Marii Subirachsa, wykonany dla dworca w Sants[29].

W 2010 roku Universitat Politècnica de Catalunya uruchomił studia z zakresu systemów kolejowych i trakcji w obiektach muzealnych. Obecnie w zbiorach znajduje się ponad sześćdziesiąt pojazdów ze wszystkich okre- sów historii, różnych krajów pochodzenia i różnych technologii, w tym 28 parowozów z końca XIX wieku oraz kopia pierwszego parowozu używanego na Półwyspie Iberyjskim, nadal używana w pokazach na pierwszą niedzielę miesiąca. W kolekcji znajdują się także lokomotywy spalinowe i elektryczne. Obiektowi towarzyszy biblioteka zawierająca 6100 woluminów, obejmujących publikacje dotyczące kolei, dokumentację obiektów kolejowych i zbiory prawodawstwa. W bibliotece znajduje się także 400 nagrań wideo i 10 000 zdjęć [30].

W 2007 r. obiekt otrzymał dotacje mNACTEC na przygotowanie kompleksowego projektu rewitalizacji. Projekt wykonał architekt José Ramón Pastor (autor rewitalizacji Estación de Francia w Barcelonie). W tym okresie nastąpiła także konsolidacja wolontariuszy Muzeum w tym emerytów kolejowych. Stopniowe włączanie ludzi (nie zawsze pierwotnie związanych ze światem pociągów) do działań związanych z dokumentacją, rozpowszechnianiem lub zwracaniem uwagi na zwiedzających doprowadziło do ukonstytuowania się w 2009 r. Stowarzyszenie Partnerów i Współpracowników Muzeum, które w dużej mierze przyczyniło się do sukcesu i obecnego stanu kompleksu zabudowań pokolejowych[31].

Ad. 8) Galeria Sztuki Współczesnej PLATO - Ostrawa

Budynek rzeźni miejskiej w Ostrawie pochodzi z 1881 roku [29]. W chwili powstania znajdował się w dosyć sporej odległości od centrum, natomiast w znacznej odległości od targu bydła i linii kolejowej. W ciągu kilku ostatnich dekad miasto znacznie rozrosło się i obecnie budynek znajduje się w obszarze miejskiej strefy zabytkowej. Rzeźnię wielokrotnie modernizowano i rozbudowywano, aż do lat 60. XX wieku, kiedy zakład przeniesiono do nowego miejsca. Budynki były wykorzystywane jako magazyny i garaże, a ich modyfikacje odbywały się w chaotyczny sposób. Chociaż w 1987 roku rzeźnię wpisano na listę zabytków od lat 90. XX wieku założenie znacznie podupadło i część obiektów wyburzono[32]. W 2016 roku miasto odkupiło teren i rozpoczęło się ratowanie pozostałości historycznej rzeźni. Władze Ostrawy rozpięły konkurs na projekt rewitalizacji ocalałego budynku głównego. W konkursie zwyciężył śmiały i nowatorski projekt KWK Promes Roberta Koniecznego.

Architekci z Polski przyjęli strategię wyraźnego podkreślenia przekształceń jakim podlegała „skorupa” budynku. Klinkierowe mury zostały odrestaurowane, niewielkie ubytki uzupełniono cegłą, natomiast nowe elementy w miejscu wielkich przekuć zaprojektowano z nowego materiału – z zastosowaniem estetyki surowego betonu. Jak tłumaczy Robert Konieczny: *w masywnych, ceglanych murach wybito kiedyś wielkogabarytowe otwory. Zamiast wypełniać je cegłą i odtwarzać dawne detale, postanowiliśmy te dziury zachować i otworzyć sale wystawowe na miasto*[30]. Powstała więc fasada budynku, która połączyła ze sobą kontrastujące materiały jak cegłę oraz betonowe fragmenty, które przypominają plomby w klinkierze, a pełnią funkcję wielkowymiarowych drzwi obrotowych[33]. Zabieg ten w zamyśle autorów ma powodować oddziaływanie nie tylko wewnątrz dawnych murów ale także na zewnątrz – angażując szerszą publiczność. W Galerii PLATO znajduje się pięć hal wystawienniczych, z których każda może funkcjonować samodzielnie jak i w połączeniu ze sobą. W obiekcie znajduje się także kawiarnia oraz sale wykładowe. Przestrzeń galerii jest miejscem, która stanowi tło dla różnorodnych wydarzeń kulturalnych jak pokazy filmowe, koncerty, zajęcia edukacyjne min. dla rodzin i dzieci. Całość przestrzeni oparta jest o jednoznaczny układ komunikacyjny. Zaprojektowana kładka na poziomie piętra pozwala połączyć wszystkie bloki funkcjonalne założenia zapewniając swobodną komunikację w całym obiekcie. *Elementy stare dopełniają się z nowymi, nie rywalizując z nimi. Te dodane we wnętrzu sprawiają wrażenie eksponatów. Schody i antresole meandrują w zabytkowej przestrzeni jak współczesne rzeźby*[34].

Otoczenie budynku zostało zaprojektowane w duchu poszanowania natury. Autorzy projektu wprowadzili powierzchnie sprzyjające naturalnej retencji (eko-kratka, tłuczeń kamienny), łąki kwiatowe oraz sporych rozmiarów obszary zieleni naturalnej. Dzięki odbudowie zabytku funkcjonująca po sąsiedzku Galeria Sztuki Plato zorganizowana w opuszczonym centrum handlowym zyskała dodatkową przestrzeń wystawową.

[1] www.wort.lu/kultur/der-architekt-rob-krier-ist-gestorben/4849594.html [dostęp: 28-11-2023]

[2] Kleefisch-Jobst, Ursula and Flagge, Ingeborg (Eds.): Rob Krier: A Romantic Rationalist; Architect and Urban Planner, Springer, 2005

[3] pl.wikipedia.org/wiki/Rob_Krier [dostęp: 23-11-2023]

[4] <https://atlassztuki.pl/rob-krier-dla-lodzi/> [dostęp: 22-11-2023]

[5] [pl.wikipedia.org/wiki/Meander_\(Amsterdam\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Meander_(Amsterdam)) [dostęp: 23-11-2023]

- [6] web.archive.org/web/20130219110047/http://uml.lodz.pl/miasto/rewitalizacja_i_zabytki/_nowe_centrum_lodzi_rewitalizacja_ec1/podziemny_dworzec_czyli_szybka_koleja_w_xxi_wiek/ [dostęp: 19-11-2023]
- [7] web.archive.org/web/20130117211910/http://uml.lodz.pl/get.php?id=3590 [dostęp: 20-11-2023]
- [8] Elektrownia Łódzka. 1907–1932, XXV, Łódź: Łódzkie Towarzystwo Elektryczne Sp. Akc. w Łodzi, 1932.
- [9] web.archive.org/web/20130117183509/ web.archive.org/web/20130117183509/http://www.uml.lodz.pl/miasto/aktualnosci/?news=19677&rok=2011-12 [dostęp: 23-11-2023]
- [10] Strona internetowa „Centrum Dokumentacji” Verkehrshaus [dostęp: 20-11-2023]
- [11] www.verkehrshaus.ch/besuchen/museum.html [dostęp: 20-11-2023]
- [12] www.gigon-guyer.ch/ [dostęp: 20-11-2023]
- www.gigon-guyer.ch/de/werk/bauten/#verkehrshaus-mehrzweckgebaeude [dostęp: 02-03-2020]
- www.gigon-guyer.ch/de/project/verkehrshaus-mehrzweckgebaeude/ [dostęp: 02-03-2020]
- [13] [de.wikipedia.org/wiki/Gasometer_\(Wien\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Gasometer_(Wien)) [dostęp: 03-07-2023]
- [14] www.gasometer.at/de/ [dostęp: 05-07-2023]
- [15] http://www.Deutsches_Technikmuseum/ [dostęp: 20-11-2023]
- [16] Volker Koesling, Florian Schülke: Ludzie, technologia! Podróż odkrywczą przez kulturową historię technologii. Koehler & Amelang, Lipsk 2013, ISBN 978-3-7338-0395-7, s. 121, Historia muzeum: toczenie, łatanie, pływanie [...] po schodach konnych [...] W składach przechowywanych jest także wiele skarbów. tagesspiegel.de, dostęp: 10 października 2015 r .
- [17] Jak koń dostaje się na drugie piętro? W: Volker Koesling, Florian Schülke: Ludzie, technologia! Podróż odkrywczą przez kulturową historię technologii (= nowy wkład Berlina w historię technologii i kultury przemysłowej. Tom 1). Koehler & Amelang, Lipsk 2013, ISBN 978-3-7338-0395-7 , s. 121–123 (PDF; 1,25 MB).
- [18] Gabzdyl M., Gliwice Wczoraj – Gleiwitz Gestern, Muzeum Gliwice, Gliwice 1994, s.10
- [19] Koncepcja projektowa: Adaptacja Budynków Poprzemysłowych KWK Gliwice dla potrzeb Wydziału Teologii i Liceum Katolickiego – B.P.Mexem, Gliwice 1999, projekt budowlany: Nowe Gliwice – Przekształcenie terenów poprzemysłowych w strefę przedsiębiorczości – B.P.Mexem (A. Nagulewicz, R. Żabińska, D. Fedelińska-Kowalska, I. Stelmach, T. Wagner, K. Zieńć, G. Ziębik), Gliwice 2004
- [20] Wagner T., Nowe Gliwice, [w] „Archiwolta - Architektura. Wnętrza. Materiały. Technologie”, 4(28)/2005 s. 7–15
- [21] Wagner T., Architektura, urbanistyka, krajobraz: ochrona i interpretacja dziedzictwa kulturowego Górnego Śląska na wybranych przykładach, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2016, s. 180-182
- [22] www.muzeum.gliwice.pl/oddzial-odlewnictwa-artystycznego [data dostępu: 20.03.2023]
- [23] Owczarek J., Syska A., Caban E., Szala M., Szymańska J., Woźniakowska A., Wstępne sprawozdanie z inwentaryzacji obiektów przemysłowych w województwie śląskim, Śląskie Centrum Dziedzictwa Kulturowego, Katowice. 2012. W zakresie zabytków i zbiorów sztuki odlewniczej opracowała architekt Agnieszka Woźniakowska, wieloletni pracownik Muzeum Miejskiego w Gliwicach i Śląskiego Centrum Dziedzictwa Kulturowego w Katowicach (komentarz autorów artykułu).
- [24] Matěj M., Klát J., Korbelařová I., Kulturní památky Ostravsko-karvinského revíru, Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště, Ostrava 2009
- [25] www.kudyznudy.cz/aktivity/dul-hlubina-a-vysoke-pece-a-koksovna-vitkovickyh [data dostępu: 24.02. 2023]
- [26] Plynojem - zborník gazu, nr katalogowy 1000163747_0017 [w:] Národní památkový ústav, Portál IISPP, Informační systém o archeologických datech
- [27] www.museudelferrocarril.org [dostęp: 20-11-2023]
- [28] Strona Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona [dostęp: 18-11-2023]
- [29] www.museudelferrocarril.org/en/museum/evolution-museum.asp [dostęp: 22-11-2023]
- [30] www.museudelferrocarril.org/en/museum [dostęp: 14-10-2023]
- [31] www.museudelferrocarril.org/en/museum/evolution-museum.asp [dostęp: 14-10-2023]
- [32] ostravainfo.cz/pl/odkryj-ostrawe/top-10/152-plato-ostrava.html [data dostępu: 18.01.2023]
- [33] www.designalive.pl/stara-rzeznia-zamieniona-w-galerie-sztuki-wspolczesnej [data dostępu: 27.12.2022]
- [34] Konieczny R., Galeria Sztuki Współczesnej PLATO w Ostrawie, [w:] Architektura-murator 02/2023. W rzeczywistości efekt betonu wynika z zastosowania powłok żywicznych o wyglądzie betonu na lekkiej konstrukcji skrzynkowej.

