

PAROWOZOWNIA GNIEZNO
OD PARY DO WODORU



Parowozownia Gniezno Od Pary do Wodoru

Strategia transformacji
od historycznego zabytku do centrum innowacji

SPIS TREŚCI

4 / Streszczenie

5 / Geneza kompleksu i unikatowość architektoniczna

6 / Dziedzictwo i Tożsamość: 150-lat Historii (1875 - 2025)

8 / Strażnicy dziedzictwa

12 / Diagnoza Stanu Obecnego - Wyzwania, status prawny i ryzyka degradacji

20 / Koncepcja "Od Pary do Wodoru" - Wizja Przemiany i Filary Innowacji

24 / Filar I : Interaktywne Narodowe Muzeum Kolejnictwa - "Od Pary do Wodoru"

28 / Filar II: "Stacja Kultura" jako elastyczna tkanka miejska i model "Parent-Friendly"

30 / Filar III: Centrum Transferu Technologii Wodorowych (CTTW)

32 / Filar IV: Centrum Biznesowo-Eventowe jako wypełnienie luki infrastrukturalnej sektora MICE

34 / Wpływ na Gospodarkę Lokalną i Strategię Przeciwdziałania Marginalizacji Gniezna

36 / Strategia implementacji, Modele Finansowania i Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP)

38 / Ścieżka wdrożeniowa i etapowanie realizacji projektu

40 / Rekomendacje i Wnioski Końcowe

OD NARODOWEGO DZIEDZICTWA DO GOSPODARKI PRZYSZŁOŚCI

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce raport o znaczeniu wykraczającym daleko poza granice jednego miasta. Dokument ten jest wynikiem bezprecedensowej współpracy czterech środowisk – gospodarczego, technologicznego, kulturalnego i społecznego – które połączył wspólny cel: stworzenie unikatowego w skali kraju modelu transformacji terenów przemysłowych.

Parowozownia Gniezno to największy tego typu kompleks w Europie i bezcenny element dziedzictwa przemysłowego Polski. Przez blisko 150 lat obiekt ten stanowił jedno z najważniejszych centrów polskiej myśli technicznej pełniąc kluczową rolę w rozwoju Gniezna i szlaków kolejowych Polski. Dziś, stojąc w obliczu globalnych wyzwań klimatycznych i gospodarczych, to wyjątkowe miejsce ma szansę ponownie odegrać kluczową rolę w rozwoju naszego kraju.

Koncepcja „Od Pary do Wodoru” to odpowiedź na strategiczne cele państwa polskiego. Prezentujemy gotowy, wielowymiarowy masterplan, który udowadnia, że ochrona zabytków i nowoczesna gospodarka mogą stanowić jeden spójny ekosystem. Naszą ambicją jest budowa wielowymiarowego ośrodka, opartego na pełnej synergii, gdzie kompetencje czterech organizacji przenikają się, tworząc spójną i uzupełniającą całość, w którym:

- Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno dąży do stworzenia Interaktywnego Narodowego Muzeum Kolejnictwa – nowoczesnego Landmarku, który zachowa autentyczność dziedzictwa i stanie się wizytówką turystyczną na mapie Europy.
- Polska Grupa Wodorowa dostrzega kluczowy węzeł badawczo-wdrożeniowy, wspierający krajową transformację energetyczną i wzmacniający pozycję Polski w wyścigu o czyste technologie (we współpracy m.in. z Politechniką Poznańską).
- Wielkopolska Izba Gospodarcza widzi modelowy przykład stymulacji gospodarki, tworzenia wysokospecjalistycznych miejsc pracy i budowania przewag konkurencyjnych polskich przedsiębiorstw w sektorze innowacji.
- Stowarzyszenie Halo! projektuje innowacyjną i elastyczną przestrzeń wielowymiarową, wyznaczającą nowe, włączające standardy dla obiektów publicznych w Polsce (m.in. poprzez model „Parent-Friendly”)

Rewitalizacja Parowozowni Gniezno to nie jest projekt wyłącznie konserwatorski – to wysoce rentowna inwestycja w polską naukę, biznes i kulturę. To twardy dowód na to, że potrafimy w Polsce mądrze zarządzać historycznym kapitałem, przekuwając go w innowacyjną przyszłość.

Zapraszamy Państwa do współtworzenia tego unikatowego w skali kraju przedsięwzięcia.

Z wyrazami szacunku,

Autorzy Raportu

- Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno (Partner Merytoryczny)
- Polska Grupa Wodorowa (Partner Technologiczny)
- Wielkopolska Izba Gospodarcza (Partner Gospodarczy)
- Stowarzyszenie Halo! (Partner Kulturalny)

STRESZCZENIE

MISJA PROJEKTU: DZIEDZICTWO JAKO NAPĘD INNOWACJI

Niniejszy raport prezentuje kompleksową strategię transformacji Parowozowni Gniezno – największego i najlepiej zachowanego tego typu kompleksu w Europie – z niszczonego zabytku techniki w nowoczesny silnik gospodarczy i technologiczny o randze ogólnopolskiej. Projekt „Od Pary do Wodoru” to unikatowy w skali kraju model rewitalizacji, który udowadnia, że ochrona 150-letniego dziedzictwa narodowego może stanowić fundament dla budowy gospodarki przyszłości, opartej na zielonej energii i wysokich technologiach.

STRATEGICZNA ODPOWIEDŹ NA WYZWANIA TRANSFORMACJI

Koncepcja stanowi bezpośrednią odpowiedź na strategiczne cele państwa oraz wyzwania stojące przed miastami średniej wielkości zagrożonymi marginalizacją. Projekt integruje cztery kluczowe obszary rozwoju:

- Muzealnictwo Nowej Generacji: Utworzenie Interaktywnego Narodowego Muzeum Kolejnictwa, które wypełni lukę w polskiej infrastrukturze kultury, oferując przestrzeń dla wielkogabarytowego taboru w autentycznym otoczeniu.
- Kultura i Społeczeństwo: Budowa „Stacji Kultura” – elastycznej przestrzeni włączającej, realizującej pionierski model „Parent-Friendly”, walczącej z wykluczeniem opiekunów z obiegu życia artystycznego.
- Nauka i Technologia: Powołanie Centrum Transferu Technologii Wodorowych (CTTW) we współpracy z Politechniką Poznańską, pozycjonujące Gniezno jako istotny węzeł w Wielkopolskiej Dolinie Wodorowej.
- Biznes i Rozwój (MICE): Stworzenie nowoczesnego Centrum Konferencyjno-Eventowego, wypełniającego deficyt powierzchni biznesowych o wysokim standardzie i unikatowym charakterze postindustrialnym.

POTENCJAŁ GOSPODARCZY I LOKALIZACJA

Parowozownia Gniezno posiada unikatową gotowość inwestycyjną dzięki uchwalonemu w 2022 roku Miejscowemu Planowi Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP), który zabezpiecza 7,25 ha historycznego terenu pod funkcje nauki, kultury i biznesu. Strategiczne położenie przy trasie S5 oraz magistralach kolejowych czyni ten obiekt idealną „kotwicą inwestycyjną” dla przyległych 12,75 ha terenów przeznaczonych pod logistykę i nowoczesne budownictwo mieszkaniowe. Realizacja projektu stworzy wysokospecjalistyczne miejsca pracy, zatrzymując w regionie wykwalifikowane kadry i przeciwdziałając zjawisku „drenażu mózgów”.

KONIECZNOŚĆ DECYZYJNA

Raport wskazuje na krytyczny moment dla fizycznego istnienia kompleksu. Pomimo oddolnych działań zabezpieczających prowadzonych przez Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno, postępująca degradacja dachów i brak systemowych inwestycji ze strony właściciela (PKP S.A.) grożą bezpowrotną utratą tego unikatowego zasobu. Niniejsza strategia jest wezwaniem do stworzenia nowej ramy prawnej i finansowej, umożliwiającej aplikowanie o środki unijne (KPO, FEInKS) oraz zaangażowanie narodowych czempionów gospodarczych w proces rewitalizacji, która nie jest kosztem, lecz rentowną inwestycją w prestiż i rozwój Polski

GENEZA KOMPLEKSU I UNIKATOWOŚĆ ARCHITEKTONICZNA

RYS HISTORYCZNY: GNIEZNO JAKO SERCE PRZEMYSŁOWEJ REWOLUCJI

Parowozownia Gniezno nie jest jedynie zabytkiem techniki – to monumentalny świadek narodzin nowoczesnego państwa i symbol potęgi inżynierskiej XIX wieku. Jej historia nierozdzielnie wiąże się z dynamicznym rozwojem sieci kolejowej w Europie Środkowej:

- **Początki (1872–1875):** Impulsem do powstania obiektu była budowa linii kolejowej z Poznania do Torunia i Bydgoszczy w 1872 roku. Powstały wówczas pierwsze budynki stacyjne, wieża wodna oraz niewielka, czterostanowiskowa lokomotywownia. Przełom nastąpił w 1875 roku wraz z otwarciem linii do Oleśnicy, co wymusiło budowę drugiej, większej parowozowni, stanowiącej fundament dzisiejszego kompleksu.
- **Złota Era i Rozbudowa (1888–1945):** Na początku XX wieku przeprowadzono całkowitą przebudowę układu torowego, wznosząc drugą halę wachlarzową oraz noclegownię. Najbardziej intensywny rozwój infrastruktury przypadł na okres II wojny światowej (Plan 0110), kiedy to parowozownia stała się kluczowym punktem zaplecza technicznego dla niemieckich planów ekspansji na wschód. Wówczas ukończono nowszą halę wachlarzową, halę suwnic oraz potężne zaplecze warsztatowe.

“MIASTO W MIEŚCIE”

Parowozownia Gniezno w szczytowym okresie swojej działalności funkcjonowała jako w pełni autonomiczny, samowystarczalny organizm przemysłowy. Ta historyczna niezależność jest unikatowa w skali kraju i stanowi kluczowy argument za jej dzisiejszą transformacją w kierunku zielonej energii:

- **Niezależność Energetyczna:** Kompleks posiadał własną, wydajną elektrownię oraz system centralnego ogrzewania oparty na potężnej kotłowni.
- **Zaplecze Społeczno-Edukacyjne:** Na terenie obiektu działała własna szkoła kształcąca kadry kolejarskie, noclegownia dla załóg, stołówka, a nawet dedykowany punkt medyczny i remiza strażacka.
- **Samowystarczalność Techniczna:** Warsztaty parowozowni były w stanie wykonać niemal każdą naprawę taboru, od kowalstwa po precyzyjną obróbkę mechaniczną.

UNIKATOWOŚĆ ARCHITEKTONICZNA I INŻYNIERYJNA

To, co wyróżnia Gniezno na tle innych zabytków techniki w Europie, to nie tylko wiek, ale przede wszystkim skala i kompletność zachowanej infrastruktury. Obiekt obejmuje obszar ponad 20 ha (z czego 7,25 ha to ścisła strefa zabytkowa), na którym znajdują się 22 wyodrębnionych zabytki nieruchome:

- **Zespół Hal Wachlarzowych:** Dwie monumentalne hale o łącznej pojemności ponad 40 stanowisk dla lokomotyw stanowią rzadki przykład tak wielkiej koncentracji taboru w jednym obiekcie. Ich konstrukcja dachowa oraz system doświetlenia (światliki dachowe) to majstersztyk ówczesnej inżynierii budowlanej.
- **System Obrotnic i Przesuwnic:** Zachowanie dwóch sprawnych obrotnic kolejowych oraz przesuwnic pozwala na prowadzenie dynamicznych pokazów taboru w jego autentycznym środowisku.
- **Portalowy Żuraw Węglowy:** Jeden z ostatnich zachowanych w Polsce i Europie żurawi o takiej konstrukcji, będący technologiczną ikoną całego kompleksu.
- **Ciąg Technologiczny:** Kompletna infrastruktura do piaskowania lokomotyw, żurawie wodne oraz unikatowa, historyczna dyspozytornia tworzą nienaruszony łańcuch technologiczny obsługi parowozów, który jest gotową bazą dla muzeum o randze narodowej.

DZIEDZICTWO I TOŻSAMOŚĆ: 150 LAT HISTORII (1875-2025)

Parowozownia Gniezno, której główny kompleks został uruchomiony około 1875 roku, to nie tylko świadek historii – to pomnik rewolucji przemysłowej. Powstała w okresie dynamicznego rozwoju kolei, stając się kluczowym węzłem na strategicznych szlakach Europy. Jednak to nie wiek czyni ją wyjątkową, lecz jej autonomia.



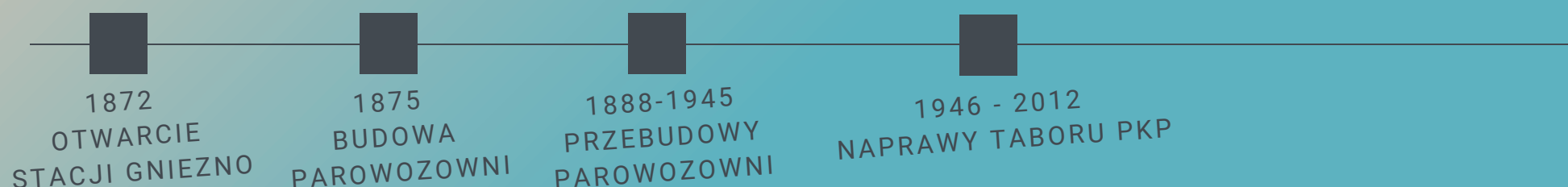
Fotografia przedstawiająca jedną z trzech - najmniejszych halę wachlarzową Parowozowni w Gnieźnie. Budynek rozebrano w okresie międzywojennym. Fot. Muzeum Początków Państwa Polskiego

W trakcie działań wojennych w 1939 roku parowozownia została zbombardowana przez Luftwaffe. Część zabudowań uległa poważnym uszkodzeniom, które zostały niezwłocznie naprawione po wkroczeniu Niemców. Po kampanii wrześniowej parowozownia przeżywała okres najbardziej dynamicznego rozwoju. Było to związane z planem "Otto" przygotowującym niemiecką infrastrukturę i przemysł do napaści na Związek Sowiecki. W ramach rozbudowy gnieźnieńskiego węzła kolejowego powstała stacja towarowo-rozrządowa na tzw. "trzech mostach", ciąg zaopatrywania lokomotyw parowych oraz spora część parowozowni. Wśród wybudowanych budynków wymienić można: część nowszej hali wachlarzowej, halę suwnic, skrzydło warsztatowe, stołówkę, elektrownię, remizę strażacką, kotłownię CO oraz wagonownię.

Kolej w Gnieźnie pojawiła się w 1872 roku, kiedy wybudowano linię z Poznania do Torunia i Bydgoszczy. Powstał wówczas dworzec, wieża wodna, budynki administracyjne oraz pierwsza czterostanowiskowa parowozownia. W 1875 roku wybudowano linię do Oleśnicy a wraz z torowiskiem powstała druga lokomotywownia, której zabudowania dały początek obecnemu obiektowi. Zabudowania parowozowni stopniowo rozbudowywano, a na początku XX wieku przebudowano cały układ torowy stacji. Powstały m.in.: druga hala wachlarzowa, noclegownia i wieża wodna. W trakcie I wojny światowej w bezpośrednim sąsiedztwie parowozowni wybudowano wiadukt drogowy nad torowiskiem.



Fotografia przedstawiająca pracowników wykonujących prace przy naprawie parowozów w hali suwnic gnieźnieńskiej Parowozowni. Fot. Janusz Chlasta



W szczytowym okresie swojej działalności, parowozownia funkcjonowała jako „miasto w mieście”. Była kompletnym, samowystarczalnym organizmem przemysłowym, niezależnym od zewnętrznej infrastruktury miejskiej. Ten zamknięty ekosystem posiadał:

- Własną energetykę: Niezależną elektrownię i potężną kotłownię zasilającą cały kompleks.
- Własne służby bezpieczeństwa: Dedykowaną remizę strażacką, gotową do natychmiastowej reakcji.
- Zaplecze socjalne: Noclegownię dla załóg przybywających z różnych stron kraju i Europy, stołówkę, a nawet własny punkt medyczny dbający o zdrowie pracowników. W szkole wewnątrz zakładu kształciły się kolejne pokolenia kolejarzy.

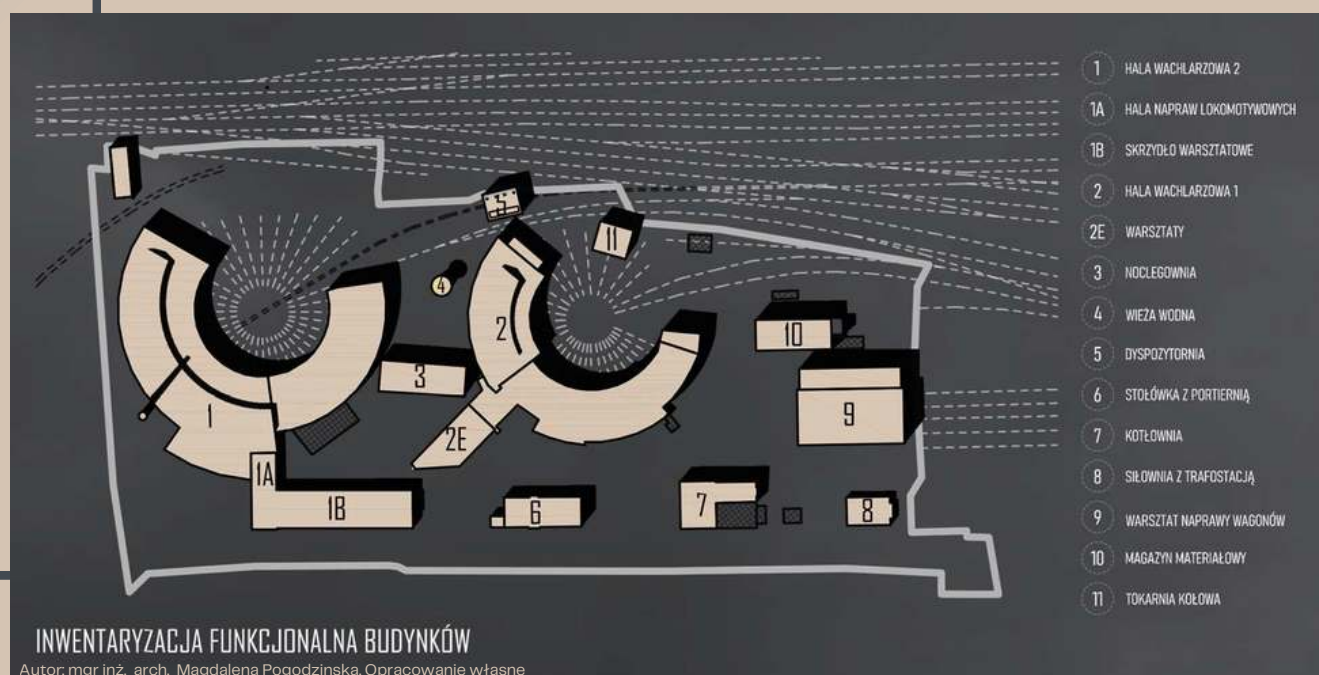
Ta historyczna niezależność energetyczna jest fundamentem naszej nowej wizji „Od Pary do Wodoru”. Chcemy, aby obiekt – tak jak 150 lat temu – znów stał się autonomiczny, tym razem w oparciu o zieloną energię.



22

ZABYTKI
NIERUCHOME
WPISANE W
REJESTRZE
ZABYTKÓW

- Dwie hale wachlarzowe o pojemności ponad 40 miejsc dla lokomotyw (historycznie istniała tu także trzecia - co świadczy o ogromnej skali węzła).
- Dwie sprawne obrotnice kolejowe, przesuwница kolejowa
- Wieża wodna, hala napraw wagonów
- Kompletny ciąg zaopatrywania lokomotyw, z wieżą do piaskowania i żurawiami wodnymi,
- Zespół warsztatów, hala suwnic, magazyny, budynki infrastruktury technicznej,
- Unikatowa dyspozytornia i jeden z ostatnich zachowanych portalowych żurawi węglowych.



2009
WPIS DO REJESTRU
ZABYTKÓW

2012-2015
OPUSZCZONE MIEJSCE

2016 - OBECNIE
DZIAŁALNOŚĆ
STOWARZYSZENIA

DZIEDZICTWO I TOŻSAMOŚĆ: 150 LAT HISTORII (1875-2025)



Fotografia przedstawiająca lokomotywę parową przy żurawiu wodnym w tle hala wachlarzowa I. Fot. Janusz Chłosta

W okresie powojennym parowozownia nie rozwijała się tak dynamicznie, jak w poprzednich okresach. Wśród nowopowstałych budynków wymienić można lampiarnię, budynki zaplecza wagonowni, dodatkowe pomieszczenia przy remizie strażackiej, a także szpecący kompleks budynek szatni i sali pouczeń. W latach 70. w związku z elektryfikacją linii parowozownia została przystosowana do obsługi elektrowozów, a dwa tory dojazdowe do młodszej hali wachlarzowej zostały wyposażone w trakcję elektryczną. Od lat 90. parowozownia przeżywa do dziś regres. Stopniowo ograniczano jej funkcję eksploatacyjną i pozostawiono jedynie część warsztatową. Do 2009 roku naprawiano w Gnieźnie parowozy, a do 2012 wagony towarowe.

STRAŻNICY DZIEDZICTWA

W obliczu postępującej degradacji jednego z najważniejszych zabytków techniki w Europie i bierności jego formalnych opiekunów, narodził się oddolny ruch społeczny. Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno powstało z pasji, determinacji i poczucia odpowiedzialności za dziedzictwo narodowe.



Zabezpieczenia Techniczne: Wykonujemy prace antykorozyjne na unikalnych konstrukcjach stalowych i urządzeniach, malujemy elementy infrastruktury, uszczelniamy to, co możliwe do uszczelnienia metodami gospodarczymi.

Estetyzacja Terenu: Regularnie oczyszczamy teren z samosiejek, gruzu i odpadów, starając się zachować godność tego miejsca.



Naprawy Urządzeń: Dzięki wiedzy naszych członków, przywracamy sprawność historycznym urządzeniom kolejowym (np. elementom obrotniczym czy żurawiom wodnym), utrzymując ich funkcjonalność techniczną.

Ratowanie Taboru: Pozyskaliśmy i zabezpieczyliśmy przed zezłomowaniem historyczne lokomotywy, wagony oraz unikalne pojazdy utrzymania ruchu.

Archiwum Pamięci: Zgromadziliśmy tysiące pamiątek: dokumentację techniczną, mundury, lampy kolejowe, tablice i literaturę fachową.

Zalążek Ekspozycji: Na terenie obiektu stworzyliśmy funkcjonującą wystawę muzealną, która jest żywym dowodem na to, jak bogate zbiory mogłoby prezentować Narodowe Muzeum Kolejnictwa w Gnieźnie.



Fot. Inton Film i Fotografia



Całoroczne oprowadzanie: Mimo skromnych możliwości udostępniamy turystom parowozownię przez cały rok. W okresach letnich codziennie w pozostałych weekendowo oraz w umówionych terminach dla grup.

Nasze cykliczne wydarzenie – **"Dni Pary"** – stało się marką rozpoznawalną w całej Polsce. Przyciągamy tysiące gości – od pasjonatów kolei po rodziny z dziećmi.

Pokazujemy, że technika łączy pokolenia – dziadkowie pokazują wnukom świat swojej młodości.

Generujemy konkretny popyt na usługi turystyczne i gastronomiczne w regionie.

W 2026 roku Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno zostało uhonorowane Certyfikatem "Króliczej Łapy" - Nagrody Kulturalnej Miasta Gniezna za organizację cyklicznych wydarzeń Dni Pary oraz działalność mającą charakter ratowania dziedzictwa kolejowego Pierwszej Stolicy Polski.



Mimo ciężkich warunków technicznych Stowarzyszenie przez okres niecałych dziesięciu lat działalność podjęło szereg inicjatyw poza kolejowych pokazujących możliwości zagospodarowania tego klimatycznego zespołu zabytkowego.

Surowe, autentyczne i inspirujące wnętrza hal stały się pożądaną lokalizacją dla produkcji filmowych i zdjęciowych. Realizowano tu koncerty i programy emitowane na antenach ogólnopolskich jak np. spektakularny koncert realizowany przez TVP SA w ramach międzynarodowego festiwalu Via Dukt - I Festiwal Regionów Trójmorza.



Fotografia przedstawiająca realizację koncertu realizowanego przez TVP SA w ramach międzynarodowego festiwalu Via Dukt - I Festiwal Regionów Trójmorza. Fot. Piotr Robakowski

Z powodzeniem organizowaliśmy premiery książek, prelekcje filmowe i kameralne koncerty.

Rosnąca z roku na rok frekwencja (mierzona w tysiącach osób rocznie) na organizowanych przez nas wydarzeniach to najmocniejszy dowód na ogromne zapotrzebowanie społeczne i gigantyczny potencjał turystyczny.



Nie budujemy iluzji. Opieramy naszą wizję na drobnych ale realnych sukcesach i oddolnym zainteresowaniu, które już dziś mimo fatalnych warunków lokalowych, generuje realny ruch turystyczny dla Gniezna i regionu.

We współpracy z Teatrem im. Aleksandra Fredry w Gnieźnie mury i eksponaty gnieźnieńskiej parowozowni stały się naturalną i autentyczną scenografią widowiska performatywnego "U mnie zawsze wszystko dobrze" autorstwa i reżyserii Elżbiety Depty. Niezapomniane widowisko w specjalnie przygotowanej przestrzeni obejrzało kilkaset osób w kilkunastu spektaklach



Fot. kolor Anna Orzyłowska, czerni-biel Dawid Stube

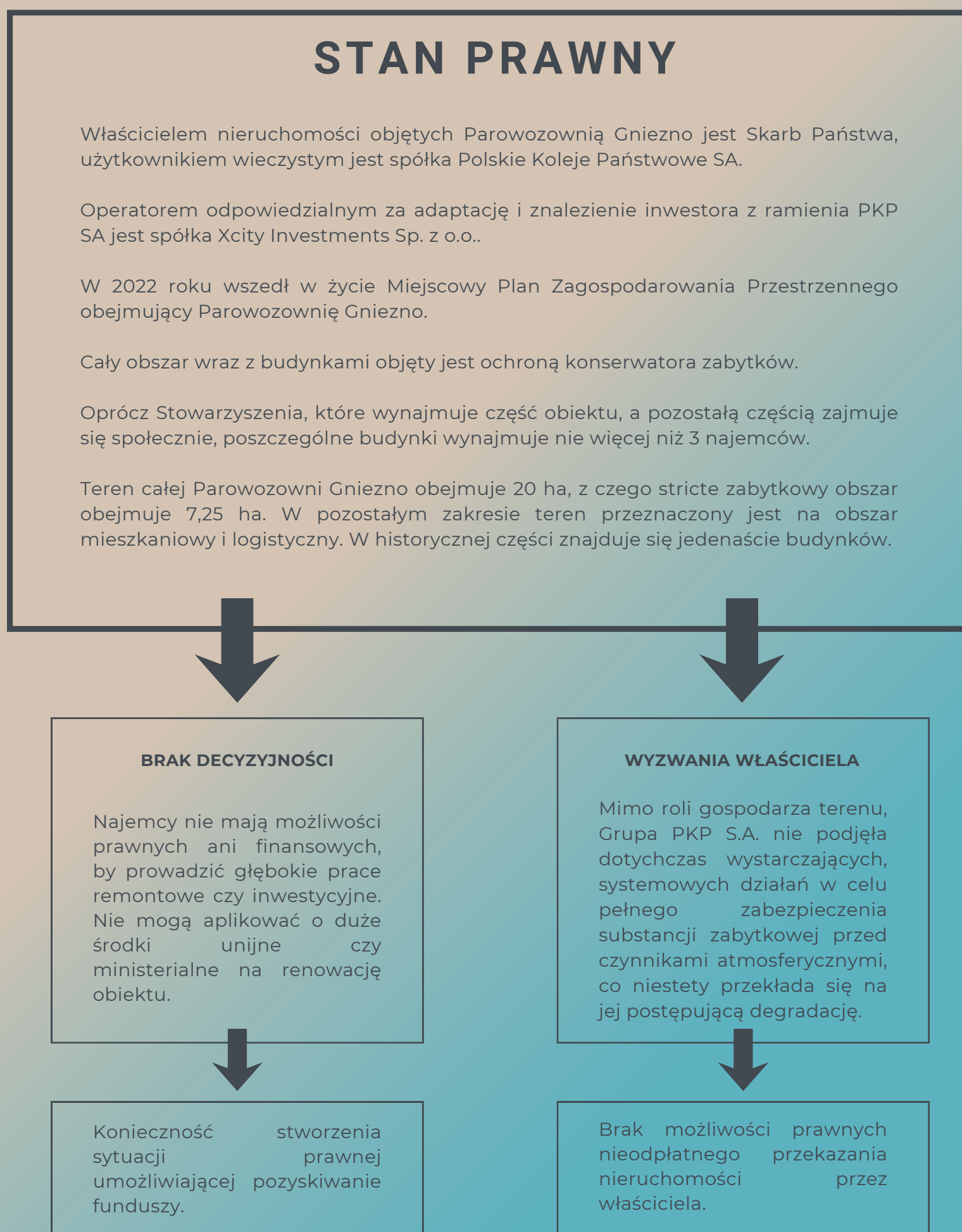


DIAGNOZA STANU OBECNEGO - WYZWANIA I RYZYKA

STATUS PRAWNY I WŁASNOŚCIOWY

Ta sekcja jest kluczowa dla zrozumienia, dlaczego obiekt o tak gigantycznym potencjale, cieszący się rosnącym zainteresowaniem społecznym i uwzględniony w planach miejscowych, wciąż niszczeje. Przedstawiamy tu "wąskie gardła", których udrożnienie wymaga decyzji na szczeblu właścicielskim i rządowym.

Mimo determinacji Stowarzyszenia i wsparcia społecznego, organizacja zderza się z barierami, które nie tylko hamują rozwój, ale realnie zagrażają fizycznemu istnieniu kompleksu.



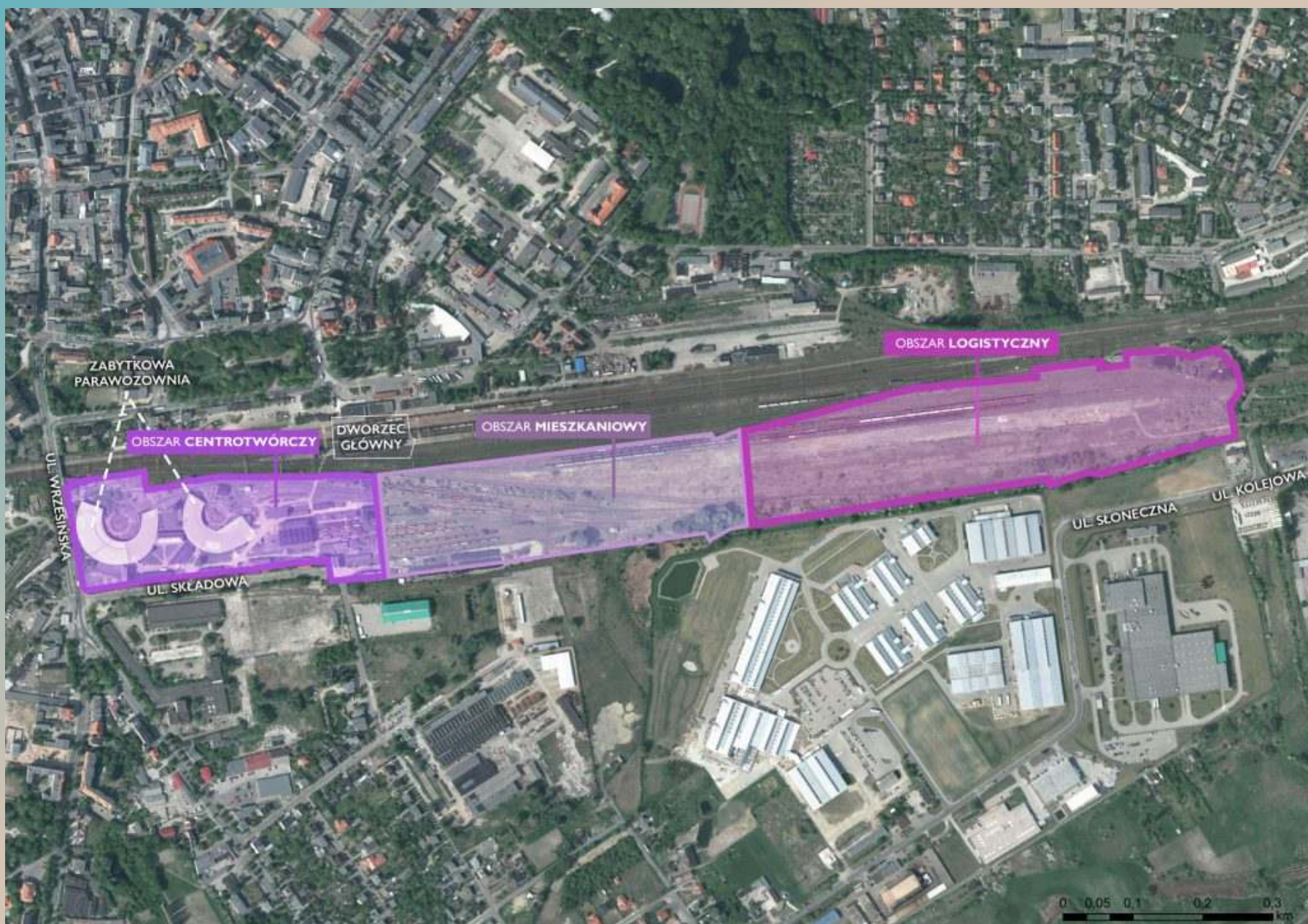
Na zespół Parowozowni w Gnieźnie składa się 8 działek o łącznej powierzchni 7,2526 HA oznaczonej jako Tereny Kolejowe, zabudowy 35 wyodrębnionych budynków oraz 10 urządzeń. Dla nieruchomości prowadzona jest przez Sąd Rejonowy w Gnieźnie V Wydział Ksiąg Wieczystych – Księga Wieczysta nr PO1G/00057041/8. Zgodnie z działem II KW własność nieruchomości należy w 100% do Skarbu Państwa, użytkownikiem wieczystym jest spółka Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

Nieruchomość posiada dwa wpisy w dziale III KW:

1. Inny wpis dotyczący wpisu do rejestru zabytków województwa wielkopolskiego pod nr. 772/WLKP/A, bliżej określony w decyzji w sprawie wpisania do rejestru zabytków, WD-401/2329/40R/09 z dnia 8 grudnia 2009 r., wydanej przez wielkopolskiego wojewódzkiego konserwatora zabytków w Poznaniu.
2. Ograniczone prawo rzeczowe – polegające na służebności przesyłu (kabel światłowodowy) na rzecz TK Telekom Sp. z o.o. dot. działki ewidencyjnej nr 1/15

Nieruchomość nie posiada w dziale IV żadnych wzmianek.

Łączny kolejowy teren inwestycyjny ma powierzchnię ponad 20 ha. Oprócz zespołu Parowozowni umieszczonego w strefie centrotwórczej pozostałe strefy dedykowane są powierzchni mieszkaniowej oraz logistycznej.



Grafika: Komunikat prasowy Polskie Koleje Państwowe S.A. z dnia 02.02.2017

BIEŻĄCY ZARZĄD NIERUCHOMOŚCI

Bieżący zarząd nad nieruchomością sprawuje w ramach właściciela PKP SA - Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu. Obecnie obiekt oprócz Stowarzyszenia posiada jeszcze dwóch najemców.

STAN TECHNICZNY

W większości budynki parowozowni w Gnieźnie są nieużytkowane. Oprócz budynków zajmowanych przez stowarzyszenie w dwóch pozostałych jest trzech najemców. Pozostałe nieruchomości są nieużytkowane od 2012(2009) roku, kiedy działalność zakończył zakład napraw taboru spółek grupy PKP.

Budynki zachowane są w stanie dostatecznym. Wyposażenie oraz instalacje zostały zdemontowane lub zniszczone i ukradzione w wyniku braku ochrony i ogrodzenia terenu w okresie od 2012 do 2016 roku przed okresem rozpoczęcia działalności przez organizację. Największy problem stanowią dachy budynków uszkodzone podczas nawałnicy z 2017 roku. Właściciel nieruchomości do dziś nie zabezpieczył wówczas spowodowanych zniszczeń co powoduje dalszą degradację budynków i poszerzanie się ubytków w poszyciu dachowym powodując dalsze zniszczenia nieruchomości. Z roku na rok degradacja obiektu jest coraz bardziej widoczna.

Właściciel nieruchomości PKP SA posiadając nieruchomości komercyjne oraz mieszkalne w pierwszej kolejności inwestuje w nieruchomości, które przynoszą zysk spółce lub zabezpieczają koszty. Inwestycje w zabytkowe nieużywane lub częściowo użytkowane budynki parowozowni w Gnieźnie mają niski priorytet. **Poniżej jeden z przykładów degradacji obiektu od uszkodzenia poszycia w 2017 roku do zawalenia części dachu w 2025 roku.**



Fotografia - stan na rok 2018



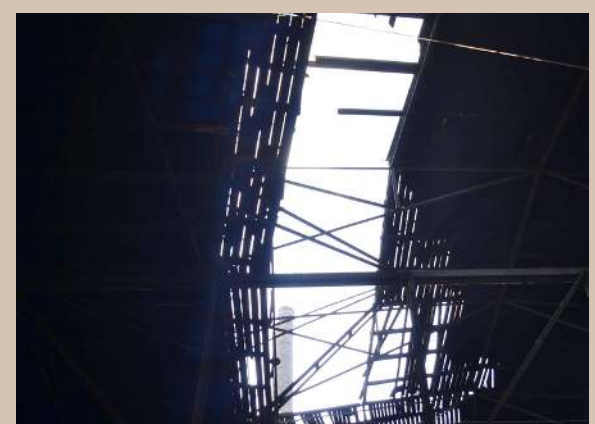
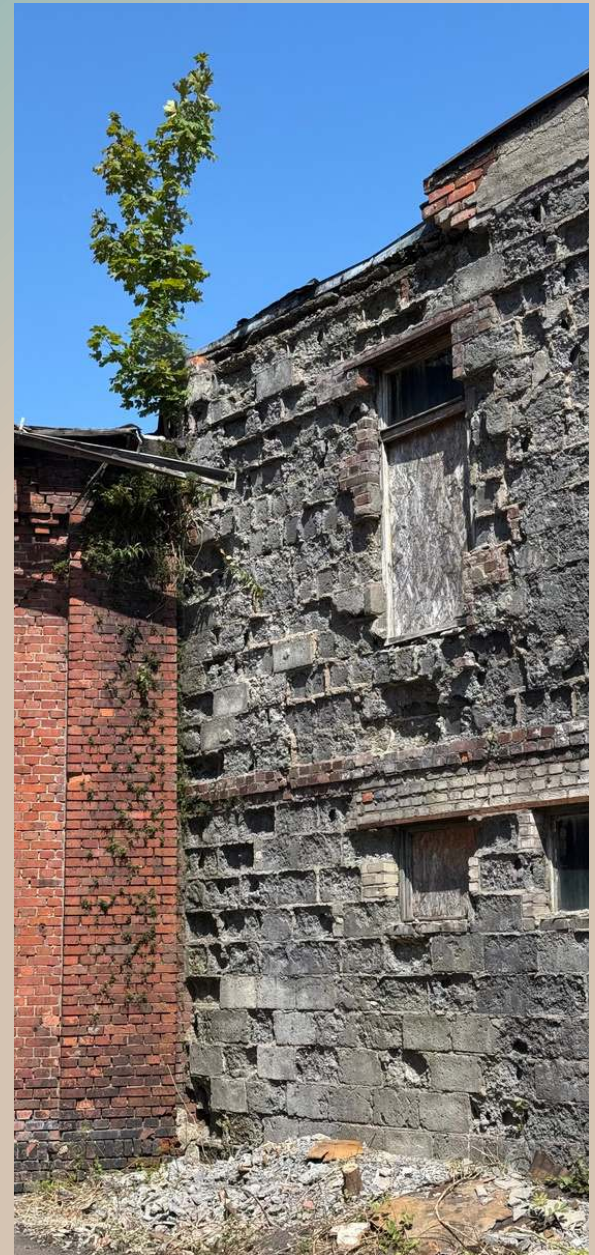
Fotografia - stan na rok 2025



ZABYTEK
CHRONIONY PRAWEM

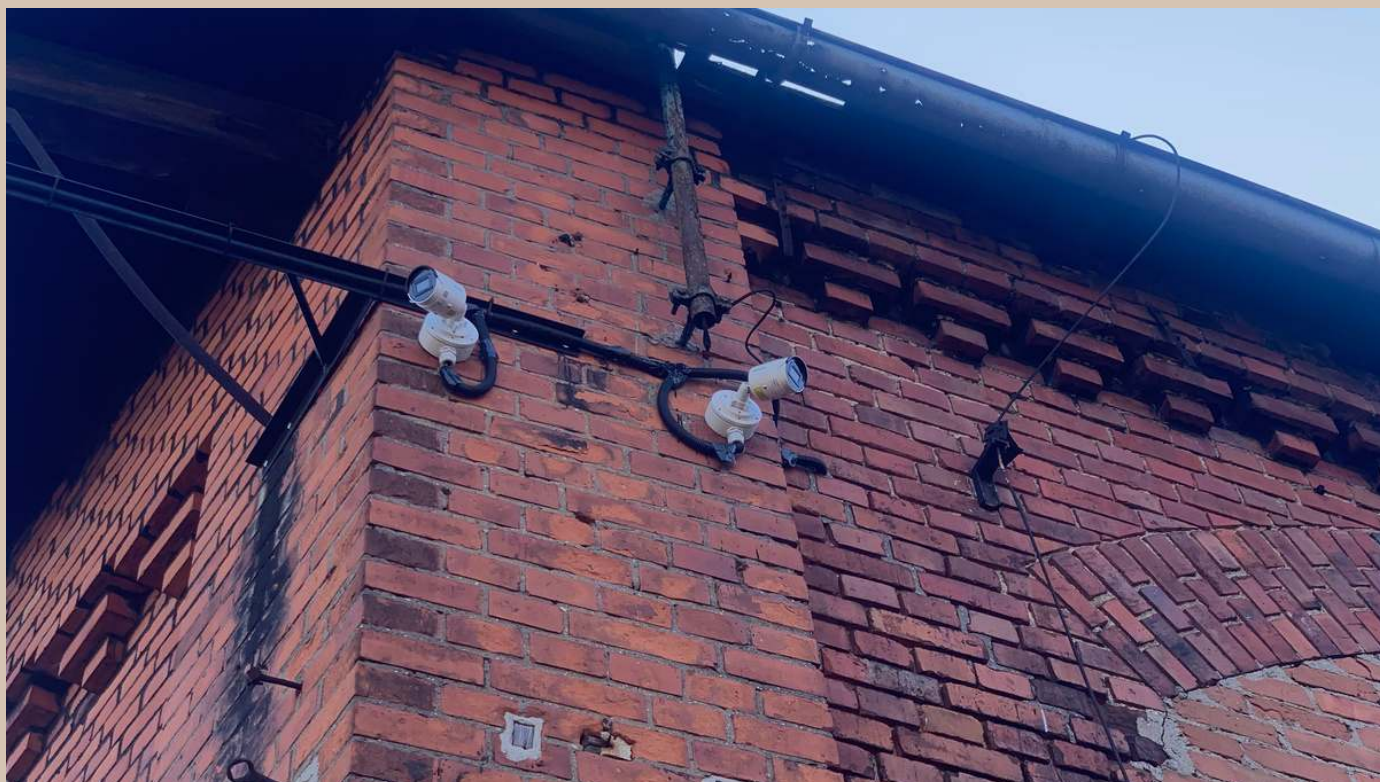


Bez natychmiastowej, systemowej interwencji na poziomie rządowym i wymuszeniu działań ratunkowych, ten unikalny w skali Europy zabytek zostanie bezpowrotnie utracony. To ostatni dzwonek, by zatrzymać ten proces.



ZABEZPIECZENIE

Kolejnym problemem oprócz stanu technicznego dachu jest problem bezdomności oraz aktów dewastacji i kradzieży (szczególnie złomu). Stowarzyszenie na części obiektu, który wykorzystuje na ekspozycje muzealną zamontowało monitoring. Kradzieże i akty dewastacji zgłaszane są na policję.



Następnym problemem jest brak ogrodzenia obiektu od strony torów kolejowych, przez co nielegalny wstęp na obiekt możliwy jest bez forsowania ogrodzenia, co utrudnia udowodnienie włamania. Stowarzyszenie, mimo iż nie wynajmuje całości obiektu w ramach swoich zadań statutowych, otoczyło wszystkie budynki opieką i w miarę możliwości finansowych i osobowych stara się zabezpieczyć nieruchomości przed włamaniami i aktami dewastacji.

OSTATNIE NAPRAWY WŁAŚCICIELA

Właściciel PKP SA ostatnie większe naprawy na obiekcie wykonał w 2019 roku.



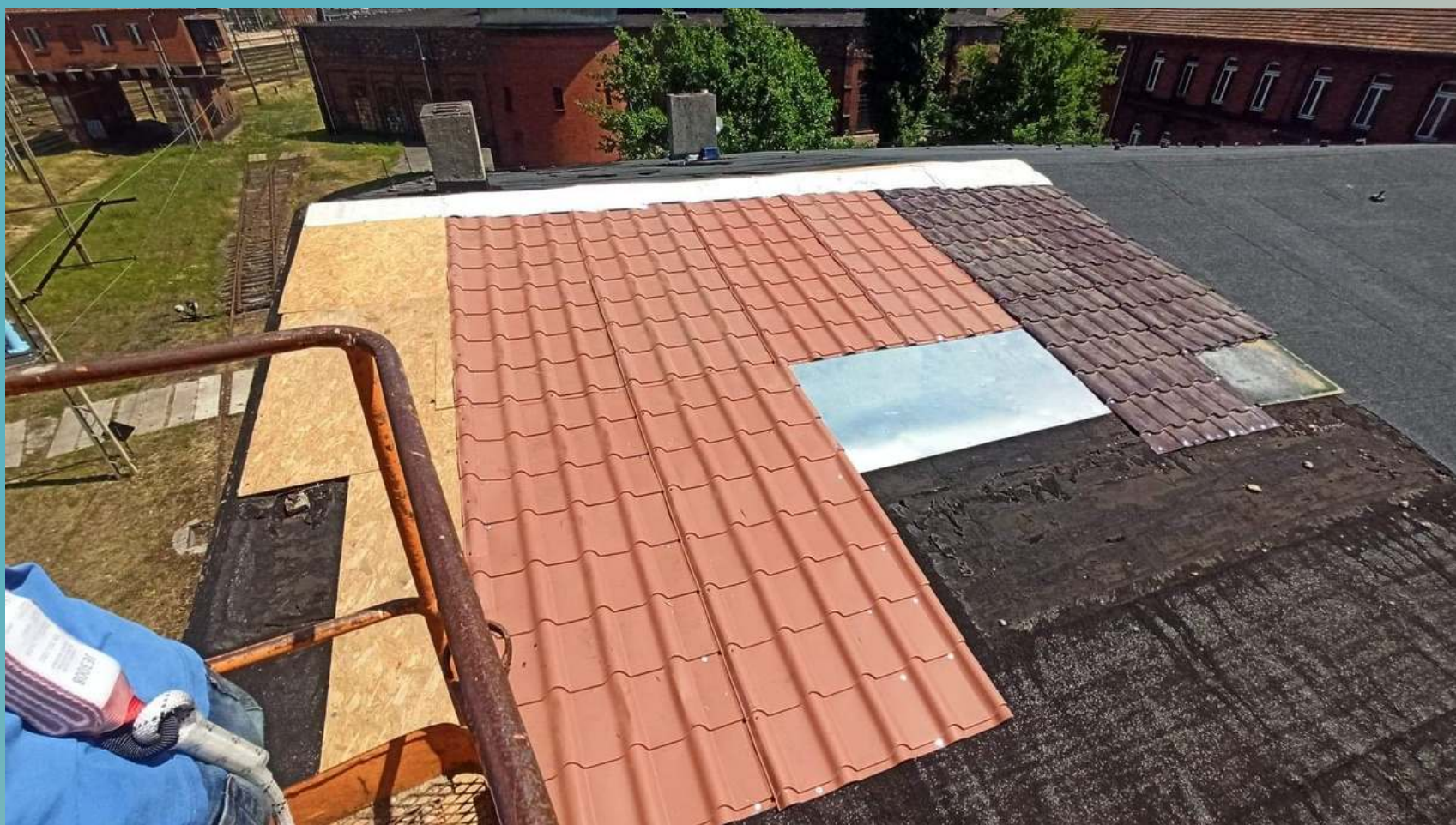
Naprawa dachu hali suwnic wykonana przez PKP SA - 2019 rok



Naprawa dachu hali wachlarzowej nad ekspozycją Stowarzyszenia wykonana przez PKP SA - 2019 rok

PRACE NAPRAWCZE

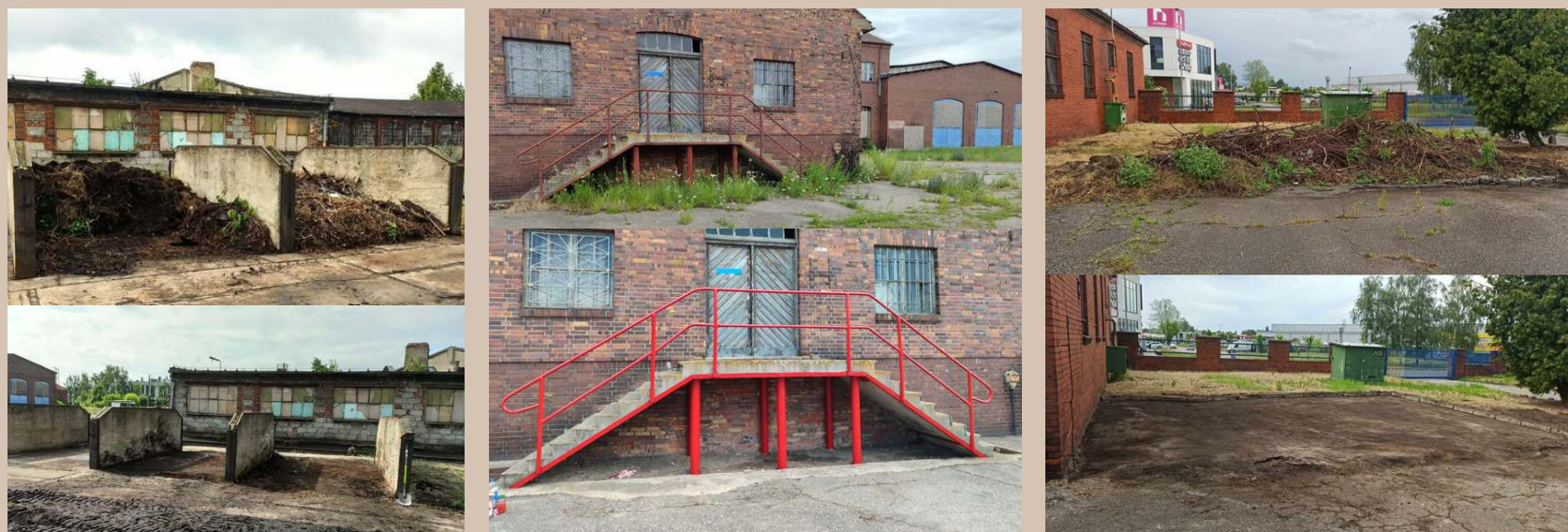
Z powodu braku możliwości inwestycji w obiekt przez właściciela - wynajmujące część kompleksu Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno, samodzielnie zabezpiecza część ekspozycyjną stosując naprawy dachu metodą gospodarczą. Przyjmuje to jednak formę wyłącznie tymczasowego zabezpieczenia, nie jest odpowiednie ze względu na tożsamość miejsca i zabytkowy charakter.



Stowarzyszenie w porozumieniu z właścicielem oraz miejscowym konserwatorem zabytków systematycznie dba o uporządkowanie przestrzeni zewnętrznej obiektu. Usuwa pozostałe po działalności kolejowej odpady, niweluje teren oraz zarządza zielenią zapewniając przejrzystość i czystość obiektu.



Ogromny teren wymaga setek godzin prac wolontariuszy, uporządkowanie terenu nie tylko wpływa na estetykę ale również poprawia bezpieczeństwo obiektu.



DIAGNOZA STANU OBECNEGO - WYZWANIA I RYZYKA

UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Projekt "Od Pary do Wodoru" nie jest wizją zawieszoną w próżni. To przedsięwzięcie, które trafia w swój idealny moment historyczny, polityczny i gospodarczy. Inwestycja ta nie jest obarczona typowymi barierami planistycznymi ani merytorycznymi. Wręcz przeciwnie – najtrudniejsze kroki przygotowawcze zostały już wykonane, a grunt pod strategiczne decyzje jest przygotowany.

ZIELONE ŚWIATŁO PLANISTYCZNE

W przeciwieństwie do wielu trudnych projektów rewitalizacyjnych, w Gnieźnie udało się już osiągnąć porozumienie kluczowych interesariuszy.

Profesjonalny Dialog (Warsztaty Charrette): Przyszłość terenu nie została narzucona odgórnie. Wypracowano ją w toku profesjonalnych, wielodniowych warsztatów projektowych typu Charrette. W procesie tym aktywnie uczestniczyli przedstawiciele właściciela (Grupa PKP S.A., spółka deweloperska Xcity), władze Miasta Gniezna, eksperci oraz strona społeczna. Wspólnie wypracowano kompromisową wizję łączącą ochronę zabytków z rozwojem miasta.

Rezultat: Bezpośrednim efektem tych warsztatów było uchwalenie przez Radę Miasta Gniezna Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP). Jest to dokument prawa miejscowego, który daje inwestorom pewność i stabilność. Plan ten jest idealnie skrojony pod naszą wizję: Sankcjonuje funkcje publiczne i centrotwórcze. Na terenie ścisłego zabytku (historyczne hale wachlarzowe, obrotnice, wieża wodna) plan ustala przeznaczenie pod usługi kultury, nauki i muzealnictwa. To "zielone światło" dla utworzenia Muzeum i Centrum Transformacji Energetycznej.

Uwolnienie potencjału inwestycyjnego otoczenia: Tereny przyległe, niebędące kluczowym dziedzictwem, plan przewiduje pod cele mieszkaniowe i usługowe. Pozwala to na stworzenie zrównoważonego ekonomicznie nowego kwartału miasta, gdzie komercyjna część inwestycji może współfinansować rewitalizację zabytkowego "serca".

Mamy to, co najtrudniejsze do zdobycia: zgodę społeczną, porozumienie z samorządem i obowiązujące prawo miejscowe.



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Dla nieruchomości składającej się na zespół Parowozowni w Gnieźnie uchwalony został 23 lutego 2022 roku miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (*Uchwała nr XLV/638/2022 Rady Miasta Gniezna z dnia 23 lutego 2022 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów kolejowych część A w Gnieźnie*).

Zabytkowy zabudowany obszar podzielono na dwie części UC oraz 9U. Obszar UC ustalono dla dwóch hal wachlarzowych i budynków przyległych – najbardziej istotnych z historycznego punktu widzenia. Dopuszczono w tym obszarze lokalizację obiektów handlowych o powierzchni pow. 2000 m², lokalizację zabudowy usługowej, w tym usług takich jak: publiczne, kultury, muzeum, biurowe, gastronomiczne, handlu, administracyjne, hotelarskie, sportu i rekreacji, zdrowia. W obszarze 9U usług takich jak: sportu i rekreacji, biurowych, gastronomicznych, handlu, administracyjnych, nauki i edukacji, kultury, hotelarskich i zdrowia.



Rysunek mapy.geoportal.gov.pl - UC - kolor pomarańczowy, 9U - kolor czerwony

Sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego poprzedziły odbywające się 5-9 czerwca 2017 roku Warsztaty Charrette, zorganizowane przez XCITY Investments oraz PKP S.A. przy partnerstwie Miasta Gniezna. Spółka zależna od PKP S.A. – Xcity Investment Sp. z o.o. miała zostać operatorem projektu dotyczącego Parowozowni w Gnieźnie, jednak projekt mimo upływu 9 lat miał nadal status planowany w 2026 roku został usunięty ze stron internetowych Xcity Investment Sp. z o.o.



KONCEPCJA “OD PARY DO WODORU” WIZJA PRZEMIANY

Nie proponujemy kolejnego statycznego muzeum. Proponujemy rozwiązanie systemowe, które przekuwa problem niszczącego zabytku w strategiczny atut regionu i kraju. Projekt "Od Pary do Wodoru" to synergiczne połączenie dwóch światów, które nada Parowozowni Gniezno nową, ogólnopolską rangę.

To koncepcja powołania wielowymiarowej instytucji, opartej na czterech filarach:

FILAR I: INTERAKTYWNE NARODOWE MUZEUM KOLEJNICTWA - “OD PARY DO WODORU”

Gniezno, ze swoją skalą i kompletnością infrastruktury, jest naturalnym kandydatem na siedzibę Narodowego Muzeum Kolejnictwa.

Cel: Stworzenie miejsca godnego 150 lat historii polskiej kolei, gdzie w autentycznym otoczeniu prezentowane są nie tylko maszyny, ale też etos pracy kolejarza i inżynieria minionych epok.

Baza: Unikalne hale wachlarzowe staną się domem dla zgromadzonych przez nas lokomotyw i wagonów, chroniąc je przed zniszczeniem i udostępniając zwiedzającym.



Fot. Inton Film i Fotografia

Historia nie musi być martwa. Chcemy, aby Parowozownia znów stała się motorem napędowym – tym razem innowacji.

Cel: Powołanie Centrum Transformacji Energetycznej, które wykorzystuje kubaturę i tereny obiektu do edukacji i promocji nowoczesnych technologii.

Partnerstwa: To platforma współpracy dla gigantów polskiej gospodarki (jak Grupa Orlen czy PESA Bydgoszcz), którzy w historycznych murach mogą prezentować przyszłość: technologie wodorowe i OZE.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

FILAR II: STACJA KULTURA

Scena Kultury i Kongresów: Unikalna Przestrzeń Spotkań

Surowa, industrialna architektura Parowozowni Gniezno to gotowa, spektakularna scenografia, która już dziś przyciąga artystów i organizatorów wydarzeń.

- Industrialne Centrum Konferencyjne: Adaptacja budynków dawnych warsztatów i dyspozytorni na nowoczesne, postindustrialne sale konferencyjne i szkoleniowe. To idealna przestrzeń dla branżowych eventów sektorów: kolejowego, energetycznego, technologicznego i kreatywnego.
- Arena Kultury (Przestrzeń Eventowa): Hale wachlarzowe i teren obrotnic jako unikalna w skali Europy przestrzeń dla wydarzeń wielkoformatowych. Koncerty, spektakle teatralne (kontynuacja współpracy z Teatrem im. A. Fredry), festiwale światła, targi designu czy pokazy mody w otoczeniu stalowych kolosów.



FILAR III: CENTRUM TRANSFERU TECHNOLOGII WODOROWYCH (CTTW)

Centrum Transferu Technologii Wodorowych to projekt o charakterze przełomowym, mający na celu przekształcenie części historycznego obiektu technicznego w nowoczesny instytut badawczo-wdrożeniowy. Wybór parowozowni na siedzibę CTTW nie jest przypadkowy – symbolizuje on ewolucję napędów: od rewolucji przemysłowej opartej na węglu i parze, po współczesną transformację energetyczną opartą na zielonym wodorze. Projekt wpisuje się w strategię rewitalizacji, która zamiast generować koszty, staje się inwestycją w wysokotechnologiczną przyszłość miasta.

FILAR IV: CENTRUM BIZNESOWO-EVENTOWE JAKO WYPEŁNIENIE LUKI INFRASTRUKTURALNEJ SEKTORA MICE

Filar IV zakłada wypełnienie luki infrastrukturalnej w sektorze spotkań i wydarzeń biznesowych (MICE) poprzez adaptację budynków dawnych warsztatów i dyspozytorni na nowoczesne, postindustrialne sale konferencyjne. Prestiżowa przestrzeń hal wachlarzowych i terenu obrotnic stanie się areną dla wydarzeń wielkoformatowych: kongresów technologicznych, targów designu oraz branżowych eventów sektorów kolejowego i energetycznego. Integracja funkcji biznesowej z zapleczem muzealnym i kulturalnym stworzy unikatowy produkt turystyczny „weekend z kulturą”, generujący realne przychody i wydłużający pobyt turysty w regionie.

Potrzeba Narodowego Muzeum Kolejnictwa- kontekst krajowy

Polska, mimo bogatych tradycji kolejowych, wciąż nie posiada centralnej instytucji muzealnej z prawdziwego zdarzenia, zdolnej pomieścić i godnie wyeksponować wielkogabarytowy tabor.

- Debata kolejowa: Problem ten został dostrzeżony w środowisku kolejowym. Dzięki staraniom pasjonatów kolejnictwa zmieniono część przepisów umożliwiających pozyskiwanie historycznego mienia ruchomego. Odbywały się konferencje oraz powstał zespół parlamentarny poświęcony tragicznemu stanowi zabytków kolejnictwa. Jeden z głównych wniosków jest jasny: istnieje pilna potrzeba powołania Narodowego Muzeum Kolejnictwa na bazie istniejącej, autentycznej infrastruktury historycznej.
- Gniezno – Kandydat Bezkonkurencyjny: Wobec tego wyzwania, Parowozownia Gniezno nie jest jednym z wielu kandydatów. Jest kandydatem idealnym i bezkonkurencyjnym. Żaden inny obiekt w Polsce nie oferuje takiej skali (dwie hale wachlarzowe), kompletności ciągu technologicznego i autentyzmu. Lokalizacja w pierwszej stolicy Polski, na styku głównych szlaków komunikacyjnych (S5, magistrale kolejowe), czyni Gniezno naturalnym domem dla takiej instytucji. Miasto Gniezno w Strategii Kultury Miasta Gniezna na lata 2024-2028 zapisało wsparcie dla inicjatywy.



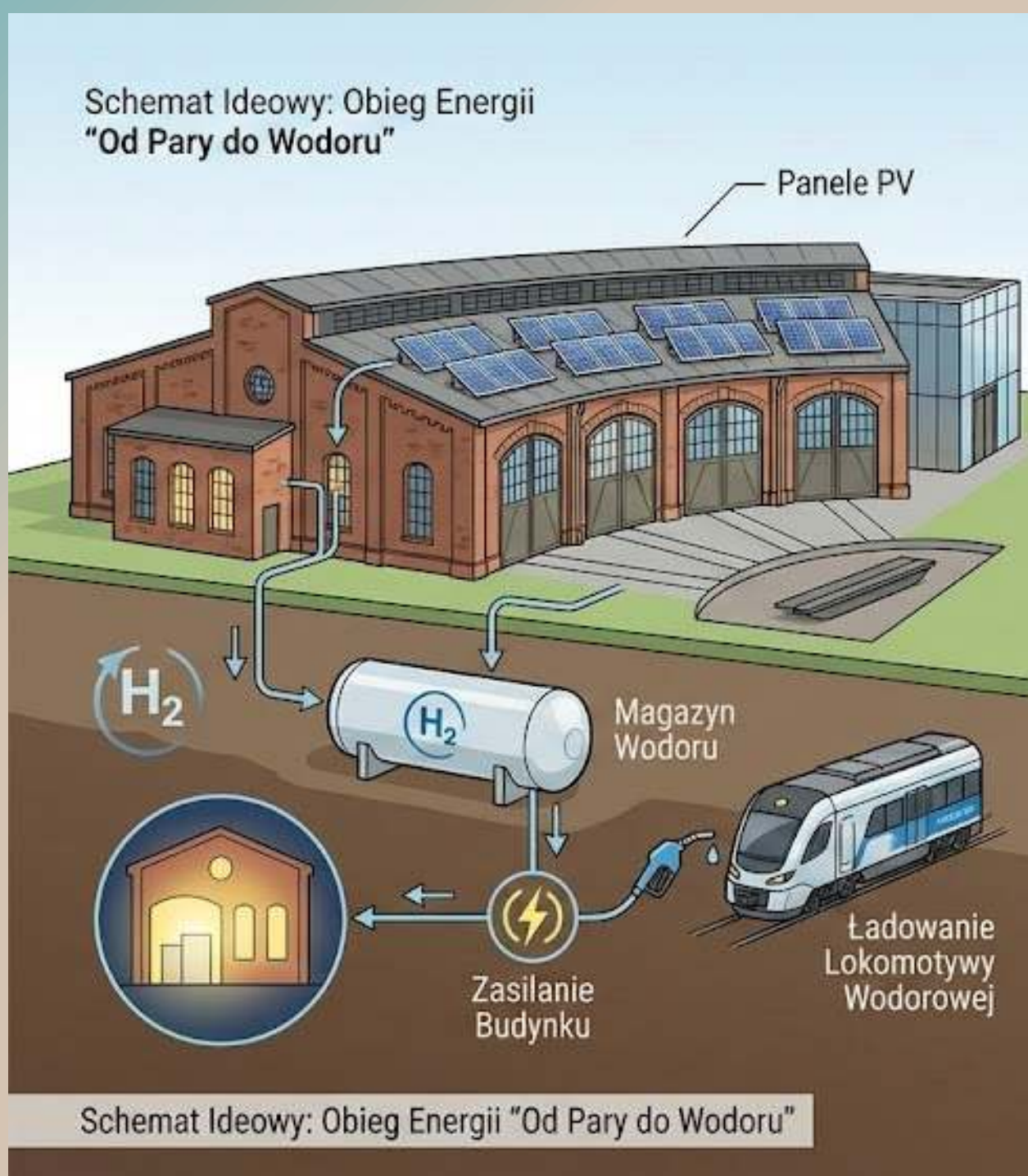
Fot. Radosław Sikorski

KONCEPCJA "OD PARY DO WODORU" KONTEKST I SZANSE

Synergia z transformacją energetyczną- kontekst rynkowy

Projekt "Od Pary do Wodoru" idealnie wpisuje się w strategiczne cele państwa polskiego i największych spółek Skarbu Państwa, związane z transformacją energetyczną i innowacjami.

- Polska Strefa Inwestycji Wodorowych: Polska aspiruje do roli lidera technologii wodorowych w Europie. Nasz projekt tworzy unikalną platformę edukacyjną i demonstracyjną dla tych ambicji.
- Platforma Współpracy Międzyresortowej: Projekt ten w naturalny sposób łączy kompetencje i cele kilku resortów:
 - Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego (ratowanie unikalnego zabytku, powołanie muzeum).
 - Ministerstwo Klimatu i Środowiska (edukacja ekologiczna, promocja OZE i wodoru).
 - Ministerstwo Aktywów Państwowych (zaangażowanie spółek PKP, Orlen).
 - Ministerstwo Infrastruktury (zaangażowanie spółek grupy PKP)
- Partnerstwo z Przemysłem: To idealne miejsce dla narodowych championów, takich jak PKN ORLEN (inwestujący w huby wodorowe) czy PESA Bydgoszcz (producent pierwszej polskiej lokomotywy wodorowej), by prezentować swoje osiągnięcia w prestiżowym, historycznym otoczeniu.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

FILAR I: INTERAKTYWNE NARODOWE MUZEUM KOLEJNICTWA - “OD PARY DO WODORU”

1. WIZJA STRATEGICZNA: DZIEDZICTWO JAKO FUNDAMENT NOWOCZESNOŚCI

Koncepcja „Od Pary do Wodoru” nie jest jedynie projektem renowacji zabytku, lecz strategiczną operacją przekształcenia największego w Europie kompleksu parowozowni w unikatowy w skali świata ekosystem edukacyjno-technologiczny. Naszą wizją jest stworzenie instytucji, która przełamuje paradygmat statycznego muzealnictwa na rzecz „Żywego Laboratorium” innowacji. Obiekt, który przez 150 lat był sercem rewolucji przemysłowej opartej na węglu, staje się dziś poligonem doświadczalnym dla transformacji energetycznej kraju.



2. RYS HISTORYCZNY I KONTEKST PAŃSTWOWY: ODPOWIEŹ NA NARODOWY DEFICYT

Potrzeba powołania Narodowego Muzeum Kolejnictwa właśnie w Gnieźnie wynika z wieloletniej debaty na najwyższych szczeblach państwowych:

➤ Impuls Senacki i Parlamentarny: Problem degradacji zabytków kolejnictwa był przedmiotem kluczowych konferencji w Senacie RP (m.in. w 2017 roku) oraz prac dedykowanego zespołu parlamentarnego. Eksperti jednoznacznie wskazali na brak centralnej instytucji zdolnej do ochrony wielkogabarytowego taboru w jego naturalnym, historycznym otoczeniu.

➤ Gniezno jako kandydat bezkonkurencyjny: Wybór lokalizacji jest podyktowany unikatowością infrastruktury, której nie posiada żaden inny ośrodek w Polsce. Dwie monumentalne hale wachlarzowe na ponad 40 stanowisk, kompletny ciąg zaopatrywania lokomotyw oraz jedyny w kraju zachowany portalowy żuraw węglowy tworzą gotową bazę dla instytucji o randze europejskiej.



3. DLACZEGO GNIEZNO? KANDYDAT BEZKONKURENCYJNY

Parowozownia Gniezno posiada unikatowy potencjał, który czyni ją idealnym miejscem dla Narodowego Muzeum Kolejnictwa:

- **Skala i kompletność:** Żaden inny obiekt w Polsce nie oferuje tak zachowanego ciągu technologicznego, tj. dwóch hal wachlarzowych (ponad 40 stanowisk), dwóch sprawnych obrotnic, przesuwnic, wieży wodnej, dyspozytorni, magazynu olejowego, stacji paliw, oraz portalowego żurawia węglowego.
- **Autonomia „Miasta w Mieście”:** Historycznie kompleks był samowystarczalnym organizmem z własną elektrownią, kotłownią, remizą i szkołą. Ta historyczna niezależność energetyczna stanowi doskonały fundament dla nowej wizji autonomii opartej na zielonej energii.
- **Lokalizacja i Strategia:** Obiekt znajduje się w Pierwszej Stolicy Polski, przy kluczowych szlakach (trasa S5, magistrale kolejowe). Dodatkowo, Gniezno posiada już uchwalony Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP), który zabezpiecza ten teren pod funkcje kultury i nauki.

4. PROGRAM FUNKCJONALNY: KOLEJNICTWO JAKO POLIGON INNOWACJI ENERGETYCZNYCH

Muzeum łączy funkcję skansenu taboru z Centrum Transformacji Energetycznej (CTE), skupionym na ewolucji energii w transporcie:

- **Ścieżka „Ewolucja Napędu”:** Interaktywna trasa poprowadzi od ery pary, poprzez trakcję spalinową, aż po najnowocześniejsze polskie lokomotywy wodorowe (np. produkcji PESA Bydgoszcz).
- **Hub Wodorowy i Living Lab:** Parowozownia stanie się poligonem doświadczalnym technologii wodorowych (produkcja, magazynowanie, tankowanie taboru). Zabytkowe hale, wyposażone w instalacje OZE, będą modelowym przykładem rewitalizacji obiektów postindustrialnych w duchu zeroemisyjności.
- **Manufaktura Wiedzy:** Uruchomienie historycznego zaplecza technicznego pozwoli zwiedzającym na żywo obserwować pracę zabytkowych maszyn i rzemieślników (kowali, mechaników), co łączy ochronę zabytków z edukacją zawodową.
- **Wielka Makieta:** Edukacyjne odwzorowanie historycznego węzła gnieźnieńskiego posłuży do prezentacji skomplikowanej logistyki kolejowej.

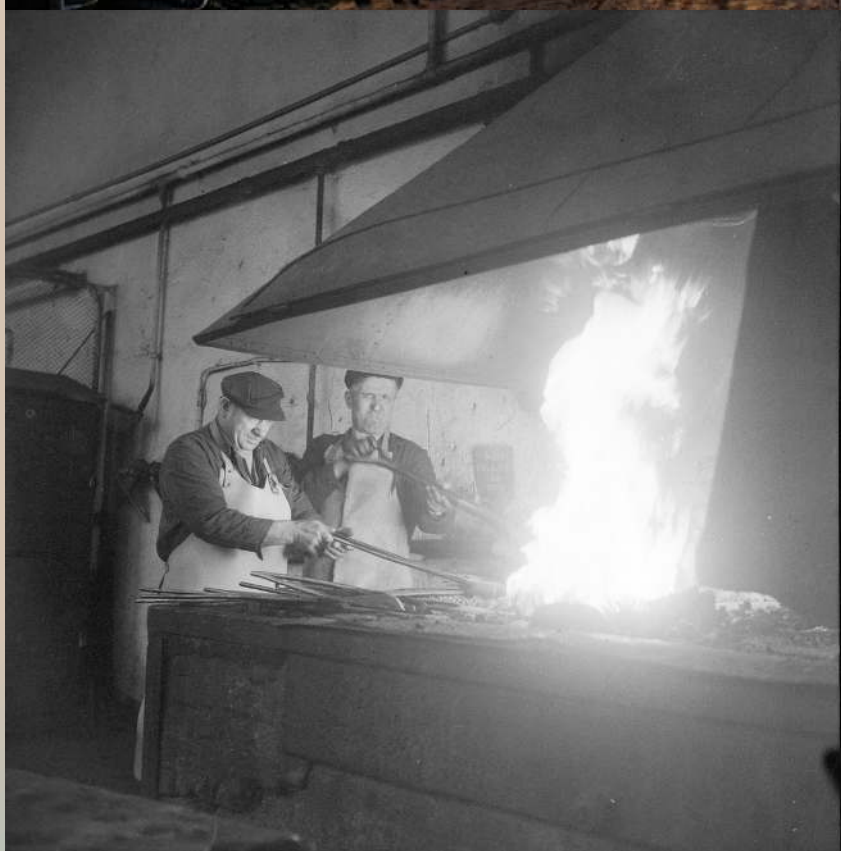
5. TRANSFORMACJA ENERGETYCZNA: KOLEJNICTWO JAKO OŚ CZASU POSTĘPU

Rdzeniem projektu jest pokazanie ewolucji napędów jako logicznego procesu ciągłego. Muzeum w sposób immersyjny przeprowadza odbiorcę przez trzy epoki:

➤ Era Pary (Tradycja): Wykorzystanie autentycznego zaplecza technicznego (warsztaty, obrotnice) do prezentacji etosu pracy i inżynierii XIX wieku. Część taboru utrzymywana w stanie czynnym pozwoli na doświadczenie techniki „pod parą”.

➤ Era Transformacji (Przejście): Analiza procesów elektryfikacji i napędów spalinowych jako etapu pośredniego w dążeniu do czystej energii.

➤ Era Wodoru (Przyszłość): We współpracy z liderami przemysłu (np. Grupa ORLEN, PESA Bydgoszcz) oraz Politechniką Poznańską, Parowozownia staje się Centrum Transformacji Energetycznej. To tutaj prezentowane będą najnowocześniejsze polskie lokomotywy wodorowe oraz technologie OZE, co czyni z Gniezna hub wiedzy o zielonej energii.



Fot. Janusz Chlasta



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

6. MODEL EDUKACYJNY: W STRONĘ CENTRUM NAUKI XXI WIEKU

Inspirując się nowoczesnymi standardami popularyzacji wiedzy, instytucja będzie stawiać na samodzielne odkrywanie praw fizyki i inżynierii:

- Akademia STEAM: Nowoczesne laboratoria połączą nauki ścisłe, inżynierię i sztukę, kształtując kompetencje przyszłości wśród młodzieży.
- Edukacja dla Klimatu: Poprzez praktyczne warsztaty (np. z miniaturowymi ogniwami paliwowymi) centrum będzie demistyfikować „technologie jutra” i budować postawy proekologiczne.
- Szkoła Ginących Zawodów: Ochrona niematerialnego dziedzictwa zapewni kadry zdolne do renowacji zabytków techniki w całej Polsce.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

7. FUNDAMENT PRAWNY I POTENCJAŁ LANDMARKU

Projekt posiada unikatową w skali kraju gotowość realizacyjną dzięki uchwalonemu w 2022 r. Miejscowemu Planowi Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP), który sankcjonuje funkcje nauki i kultury na tym obszarze. Wykorzystując efekt „Landmarku” (tzw. efekt Bilbao), rewitalizacja Parowozowni stanie się kotwicą inwestycyjną dla przyległych 12,75 ha terenów, stymulując rozwój funkcji logistycznych, mieszkaniowych i hotelowych o najwyższej wartości dodanej.

Rewitalizacja Parowozowni Gniezno to twardy dowód na to, że potrafimy w Polsce przekuć historyczny kapitał w nowoczesne narzędzie wzrostu gospodarczego i prestiżu narodowego.

FILAR II: STACJA KULTURA

ELASTYCZNA TKANKA MIEJSKA I MODEL "PARENT-FRIENDLY"

„Stacja Kultura” to koncepcja elastycznej tkanki miejskiej, która odrzuca sztywne podziały na rzecz przestrzeni wielowymiarowej. Zamiast statycznych sal, projekt zakłada stworzenie „otwartego planu” (open space), który dzięki mobilnym systemom technicznym można błyskawicznie dostosować do aktualnych potrzeb artystycznych i społecznych.

1. ARCHITEKTURA MOŻLIWOŚCI: ADAPTACJA ZAMIAST OGRANICZEŃ

Kluczem do sukcesu obiektu jest jego modularność, która pozwala na płynne przechodzenie między różnymi formami aktywności.

Systemy mobilne: Wykorzystanie modułowych scen, mobilnych trybun oraz systemów kotar akustycznych pozwala w kilka godzin zmienić surową halę w kameralną salę operową, profesjonalną przestrzeń wernisażową lub otwartą arenę dla lokalnych artystów.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

2. REINTEGRACJA RODZIN: MODEL "PARENT-FRIENDLY"

Wielowymiarowość przestrzeni pozwala na realną walkę z wykluczeniem rodziców i opiekunów małych dzieci.

➤ Strefy współobecności: Dzięki otwartej przestrzeni, wydarzenia „dla dorosłych” (koncerty, wystawy) mogą odbywać się w bezpiecznym sąsiedztwie stref kreatywnych. Rodzic nie musi wybierać między kulturą a opieką – może uczestniczyć w profesjonalnym wydarzeniu, mając dziecko w zasięgu wzroku.

➤ Koniec z eliminacją: Parowozownia staje się pierwszym obiektem w regionie, który systemowo zaprasza opiekunów z dziećmi, oferując im pełną infrastrukturę (strefy wyciszenia, opieki) wkomponowaną w prestiżową przestrzeń artystyczną.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

3. INSPIRACJE I BENCHMARKI: ŚWIATOWE PRZYKŁADY WIELOFUNKCYJNOŚCI

Projektowanie Parowozowni opiera się na sprawdzonych modelach, gdzie industrialny zabytek stał się „multitoollem” kulturalnym:

➤ Tate Modern (Turbine Hall), Londyn: Najlepszy przykład na świecie, gdzie gigantyczna hala po elektrowni służy zarówno jako przestrzeń dla monumentalnych instalacji artystycznych, jak i miejsce spotkań społecznych, koncertów czy ogromnych performansów.

➤ WUK, Wiedeń: Dawna fabryka lokomotyw, która funkcjonuje jako wielowymiarowa przestrzeń łącząca warsztaty rzemieślnicze, sale koncertowe i miejsca spotkań sąsiedzkich. To dowód na to, że w jednym budynku mogą koegzystować opera, punkowy koncert i warsztaty dla dzieci.

➤ Szyb Wilson, Katowice: Polska galeria szybu kopalnianego, która dzięki ogromnej, otwartej przestrzeni gości zarówno prestiżowe festiwale sztuki naiwnej, jak i koncerty, gale czy targi designu. Pokazuje, jak „surowość” wnętrza staje się atutem dla każdej branży.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

4. TURYSTYKA KULTURALNA: CEL, NIE TYLKO PRZYSTANEK

Wielowymiarowość to także szansa dla Gniezna na zniwelowanie braku filharmonii czy opery. Profesjonalne przygotowanie hal pod kątem akustyki i oświetlenia daje lokalnym zespołom narzędzie – możliwość prezentacji swojej twórczości w warunkach profesjonalnej sceny rezydencyjnej.

Unikatowość Parowozowni sprawia, że kultura staje się silnym magnesem turystycznym:

➤ Wydarzenia „Destination”: Prestiżowe opery czy widowiskowe koncerty w tak niespotykanej scenerii przyciągają melomanów i odbiorców sztuki z całego kraju (np. z Poznania, Bydgoszczy czy Torunia).

➤ Weekend z Kulturą: Integracja oferty artystycznej z gastronomią i bazą noclegową na terenie kompleksu sprawia, że turysta przyjeżdża do Gniezna specjalnie na konkretne wydarzenie kulturalne, zostawiając fundusze w lokalnej gospodarce.

Parowozownia nie może być instytucją o sztywnych funkcjach. Musi być wielowymiarowym systemem, który rano jest miejscem wykładów i warsztatów, a wieczorem zamienia się w profesjonalną scenę operową lub koncertową. Taka elastyczność sprawia, że obiekt nigdy nie stoi pusty, a rodzice z dziećmi – dotychczas wykluczeni – stają się jego naturalnymi i pełnoprawnymi użytkownikami.

FILAR III: CENTRUM TRANSFERU TECHNOLOGII WODOROWYCH (CTTW)

BUDOWA INSTYTUTU BADAWCZEGO PRZY WSPARCIU MERYTORYCZNYM POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ

1. WIZJA I UZASADNIENIE STRATEGICZNE

Centrum Transferu Technologii Wodorowych to projekt o charakterze przełomowym, mający na celu przekształcenie części historycznego obiektu technicznego w nowoczesny instytut badawczo-wdrożeniowy. Wybór parowozowni na siedzibę CTTW nie jest przypadkowy – symbolizuje on ewolucję napędów: od rewolucji przemysłowej opartej na węglu i parze, po współczesną transformację energetyczną opartą na zielonym wodorze. Projekt wpisuje się w strategię rewitalizacji, która zamiast generować koszty, staje się inwestycją w wysokotechnologiczną przyszłość miasta.

2. PARTNERSTWO MERYTORYCZNE Z POLITECHNIKĄ POZNAŃSKĄ (PP)



➤ Kluczowym gwarantem sukcesu merytorycznego CTTW jest strategiczna współpraca z Politechniką Poznańską, która posiada unikatowe kompetencje w obszarze inżynierii systemów zasilania wodorem.

➤ Kadra i badania: PP dysponuje wyspecjalizowaną kadrą naukową prowadzącą badania nad wytwarzaniem, przechowywaniem i transportem wodoru, a także diagnostyką ogniów paliwowych.

➤ Transfer wiedzy: CTTW ma pełnić rolę jednostki „pomostowej”, ułatwiającej komercjalizację wyników badań naukowych PP bezpośrednio do lokalnej gospodarki i przedsiębiorstw zrzeszonych w Wielkopolskiej Izbie Gospodarczej.

➤ Kształcenie kadr: Współpraca obejmie realizację staży, doktoratów wdrożeniowych oraz dedykowanych programów edukacyjnych, co ograniczy zjawisko drenażu mózgów z Gniezna.

3. GŁÓWNE OBSZARY DZIAŁALNOŚCI BADAWCZEJ I ROZWOJOWEJ

Centrum skoncentruje się na czterech filarach technologicznych, odpowiadających na realne potrzeby rynku:

➤Produkcja i optymalizacja „Zielonego Wodoru”: Badania nad procesami elektrolizy zasilanej z odnawialnych źródeł energii (OZE) oraz optymalizacja produkcji biowodoru z odpadów organicznych.

➤Zaawansowane systemy magazynowania: Opracowywanie bezpiecznych metod przechowywania wodoru, w tym technologii chemicznego magazynowania (np. w formie metanolu czy amoniaku) oraz wysokociśnieniowych zbiorników kompozytowych.

➤Napędy wodorowe w transporcie i kolejnictwie: W nawiązaniu do historycznej funkcji obiektu, CTTW będzie prowadzić badania nad certyfikacją układów wodorowych dla lokomotyw i ciężkiego transportu.

➤Zarządzanie ryzykiem i bezpieczeństwo: Tworzenie norm i systemów zabezpieczeń dla instalacji wodorowych, co jest kluczowe dla społecznej akceptacji technologii.

4. INFRASTRUKTURA I LABORATORIA W SERCU PAROWOZOWNI

Adaptacja hal wachlarzowych pozwoli na stworzenie unikatowej przestrzeni laboratoryjnej. Zaplanować można infrastrukturę obejmującą:

- Laboratorium diagnostyki ogniów paliwowych: Wyposażone w nowoczesne chromatografy i kamery termograficzne do analizy trwałości komponentów.
- Hale testowe dla pojazdów: Przystosowane do serwisowania i badań prototypowych napędów wodorowych.
- Interaktywny Demonstrator Technologii: Część edukacyjna, w której młodzież i turyści będą mogli na żywo obserwować procesy fizykochemiczne związane z wodorem, co buduje postawy proinnowacyjne.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

5. WPŁYW GOSPODARCZY I REGIONALNY

CTTW nie jest projektem izolowanym – stanowi on istotny węzeł w Wielkopolskiej Dolinie Wodorowej.

- Efekt mnożnikowy dla MŚP: Działalność centrum przyciągnie do Gniezna producentów technologii OZE, co wygeneruje popyt na usługi lokalnych firm z sektora logistyki i montażu.
- Nowe miejsca pracy: Szacuje się, że centrum stworzy bezpośrednio miejsca pracy dla wysokowyszkolonych inżynierów oraz personelu wspierającego w sektorze usług i turystyki biznesowej.
- Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej: Obecność tak prestiżowego instytutu zwiększy wartość przyległych 12,75 ha terenów, stymulując rozwój funkcji logistycznych i mieszkaniowych w tej części miasta.

6. HARMONOGRAM I FINANSOWANIE

Realizacja CTTM planowana jest jako zwieńczenie rewitalizacji (Etap 4), po uprzednim zabezpieczeniu technicznym obiektu i uruchomieniu funkcji kulturalno-eventowych. Finansowanie projektu powinno opierać się na:

- Funduszach unijnych na innowacje i B+R (programy FEnIKS, KPO).
- Partnerstwie Publiczno-Prywatnym (PPP) z udziałem liderów sektora energetycznego.

FILAR IV: CENTRUM BIZNESOWO-EVENTOWE JAKO WYPEŁNIENIE LUKI INFRASTRUKTURALNEJ SEKTORA MICE

CEL STRATEGICZNY: NOWA JAKOŚĆ W TURYSTYCE BIZNESOWEJ

Filar IV koncentruje się na komercyjnym wykorzystaniu unikatowej architektury kompleksu w celu stworzenia profesjonalnego zaplecza dla sektora MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions). Realizacja tego komponentu ma na celu wypełnienie luki w infrastrukturze Gniezna i regionu, oferując prestiżową przestrzeń dla konferencji, szkoleń oraz targów o zasięgu ogólnopolskim i międzynarodowym.

KOMPONENTY FUNKCJONALNE: INDUSTRIALNE CENTRUM KONFERENCYJNE

Koncepcja zakłada adaptację historycznych obiektów o mniejszej kubaturze na potrzeby biznesowe, przy zachowaniu ich surowego, postindustrialnego charakteru:

- Adaptacja Warsztatów i Dyspozytorni: Dawne budynki zaplecza technicznego oraz unikatowa dyspozytornia zostaną przekształcone w nowoczesne, w pełni wyposażone sale konferencyjne i szkoleniowe.
- Standard „Premium Industrial”: Wnętrza połączą autentyczną cegłę i stalowe konstrukcje z najnowocześniejszymi systemami multimedialnymi, tworząc atmosferę niedostępną w nowoczesnych, powtarzalnych biurach.
- Przestrzeń dla branż strategicznych: Obiekt stanie się naturalnym miejscem spotkań dla sektorów kluczowych dla projektu: kolejowego, energetycznego, technologicznego oraz kreatywnego.



Fot. Wygenerowana przez model Gemini

ARENA KULTURY I WYDARZEŃ WIELKOFORMATOWYCH

Wykorzystanie monumentalnej skali hal wachlarzowych oraz terenu obrotnic pozwoli na organizację wydarzeń, które dotychczas nie miały odpowiedniej oprawy w regionie:

- Hale Wachlarzowe jako Audytoria: Dzięki ogromnej kubaturze, hale mogą gościć kongresy na tysiące osób, targi branżowe (np. designu czy nowych technologii) oraz spektakularne premiery produktów.
- Synergia z wydarzeniami zewnętrznymi: Teren obrotnic posłuży jako unikalna w skali Europy scena dla koncertów, widowisk światło-dźwięk oraz pokazów mody w otoczeniu zabytkowego taboru.

UZASADNIENIE INFRASTRUKTURALNEJ

RYNKOWE:

WYPEŁNIENIE

LUKI

Analiza potencjału regionu wykazuje znaczny deficyt miejsc łączących funkcję biznesową z unikatowym doświadczeniem (tzw. experience industry):

- Brak obiektów o skali Landmarku: Gniezno zyska obiekt o randze ikony (efekt Landmarku), który sam w sobie będzie przyciągał organizatorów prestiżowych wydarzeń z Poznania, Warszawy czy Berlina.
- Synergia z bazą noclegową: Rozwój Centrum Biznesowo-Eventowego stymuluje zapotrzebowanie na usługi hotelowe i gastronomiczne w sąsiednich strefach kompleksu, co zgodnie z MPZP pozwala na stworzenie pełnego ekosystemu usług turystycznych.
- Model „Benefit-Sharing”: Przychody generowane przez komercyjną działalność Filaru IV będą stanowić istotne źródło finansowania dla utrzymania i rozwoju części muzealnej i społecznej całego kompleksu.

WPŁYW NA WIZERUNEK INWESTYCYJNY REGIONU

Uruchomienie profesjonalnego Centrum MICE w murach parowozowni ostatecznie zrywa z wizerunkiem obiektu jako niszczonego zabytku. Staje się on wizytówką nowoczesnego Gniezna – miasta, które potrafi przekuć trudne dziedzictwo w rentowne i prestiżowe narzędzie rozwoju gospodarczego.

WPŁYW NA GOSPODARKĘ LOKALNĄ I STRATEGIĘ PRZECIWDZIAŁANIA MARGINALIZACJI GNIEZNA

Rewitalizacja Parowozowni Gniezno w ramach koncepcji „Od Pary do Wodoru” wykracza poza ramy projektu konserwatorskiego, stając się kluczowym instrumentem polityki rozwoju miasta i regionu. Projekt stanowi bezpośrednią odpowiedź na wyzwania strukturalne Gniezna, definiowane w raportach dotyczących miast średniej wielkości zagrożonych marginalizacją społeczno-gospodarczą.

PAROWOZOWNIA JAKO „KOTWICA INWESTYCYJNA” (EFEKT LANDMARKU)

Wykorzystując mechanizm znany w urbanistyce jako „efekt Bilbao”, rewitalizacja historycznego serca kompleksu (7,25 ha) staje się katalizatorem dla zagospodarowania całego, ponad 20-hektarowego terenu inwestycyjnego.

➤ Aktywacja terenów przyległych: Odnowiony obiekt przyciąga kapitał do sąsiednich stref, które zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) są dedykowane nowoczesnemu mieszkalnictwu oraz funkcjom logistycznym.

➤ Wzrost wartości nieruchomości: Przekształcenie zdegradowanego terenu w prestiżowe centrum innowacji i kultury podnosi atrakcyjność inwestycyjną całej dzielnicy, generując długofalowe wpływy do budżetu miasta z tytułu podatków.

PRZECIWDZIAŁANIE MARGINALIZACJI I „DRENAŻOWI MÓZGÓW”

Jednym z najpoważniejszych wyzwań Gniezna jest odpływ młodych, wykształconych mieszkańców do większych aglomeracji. Projekt „Od Pary do Wodoru” uderza w przyczyny tego zjawiska:

➤ Tworzenie wysokospecjalistycznych stanowisk pracy: Dzięki obecności CTTW i współpracy z Politechniką Poznańską, w Gnieźnie powstanie ośrodek badań nad nowoczesną energetyką, oferujący atrakcyjne ścieżki kariery dla inżynierów i naukowców.

➤ Nowa tożsamość miasta: Przejście od narracji o „historycznym mieście-muzeum” do „centrum innowacji energetycznych” buduje nowoczesny prestiż Gniezna, czyniąc je atrakcyjnym miejscem do życia i pracy dla specjalistów.

STYMULACJA SEKTORA MŚP I EFEKT MNOŻNIKOWY

Inwestycja generuje szeroki łańcuch korzyści dla lokalnych przedsiębiorców, wykraczający poza sam teren parowozowni:

- **Rozwój przemysłu czasu wolnego:** Zwiększony ruch turystyczny (docelowo mierzony w setkach tysięcy osób rocznie) bezpośrednio zasila lokalny sektor gastronomiczny, hotelarski oraz handlowy.
- **Partnerstwo z lokalnym biznesem:** Działalność Centrum Transferu Technologii Wodorowych (CTTW) oraz sektora MICE (konferencje i eventy) stworzy popyt na specjalistyczne usługi lokalnych firm z branży logistycznej, montażowej, cateringowej oraz multimedialnej.
- **Wsparcie Wielkopolskiej Izby Gospodarczej:** Jako partner projektu, Izba gwarantuje, że proces rewitalizacji będzie zintegrowany z potrzebami lokalnego rynku pracy i sektora małych i średnich przedsiębiorstw.



SPÓJNOŚĆ ZE STRATEGIAMI MIEJSKIMI I REGIONALNYMI

Projekt nie jest odizolowaną inicjatywą, lecz integralnym elementem szerszych planów rozwojowych:

- **Strategia Kultury Miasta Gniezna 2024-2028:** Inicjatywa posiada oficjalne wsparcie zapisane w kluczowych dokumentach strategicznych miasta.
- **Wielkopolska Dolina Wodorowa:** CTTW w Gnieźnie staje się istotnym węzłem regionalnej sieci innowacji, co pozwala na pozyskiwanie funduszy celowych na transformację energetyczną i badania rozwojowe.

PODSUMOWANIE

Rewitalizacja Parowozowni to systemowa operacja gospodarcza. Poprzez połączenie unikatowego dziedzictwa (filar tożsamościowy) z technologiami wodorowymi (filar innowacji), Gniezno zyskuje narzędzie do trwałego odwrócenia negatywnych trendów demograficznych i gospodarczych, stając się modelem nowoczesnej transformacji dla innych miast w Polsce.

STRATEGIA IMPLEMENTACJI, MODELE FINANSOWANIA I PARTNERSTWO PUBLICZNO-PRYWATNE (PPP)

FILOZOFIA WDROŻENIA: WIELOSEKTOROWY MONTAŻ FINANSOWY

Realizacja projektu o skali i złożoności Parowozowni Gniezno wymaga odejścia od tradycyjnego modelu finansowania opartego na jednym źródle. Strategia implementacji zakłada stworzenie hybrydowego modelu finansowego, który łączy kapitał publiczny (krajowy i unijny), środki z funduszy celowych oraz kapitał prywatny partnerów technologicznych i komercyjnych. Kluczowym celem jest maksymalizacja dźwigni finansowej – wykorzystanie środków publicznych do odblokowania potencjału inwestycyjnego partnerów prywatnych.

ARCHITEKTURA FINANSOWANIA KLUCZOWE ŹRÓDŁA

Projekt „Od Pary do Wodoru” charakteryzuje się wysokim stopniem dopasowania do aktualnych priorytetów strategicznych Unii Europejskiej oraz państwa polskiego, co otwiera drogę do następujących strumieni finansowania:

- Fundusze unijne i programy celowe (FEnIKS, KPO): Ze względu na unikatowe połączenie innowacji energetycznych z rewitalizacją, projekt kwalifikuje się do wsparcia w ramach obszarów: transformacja energetyczna, rozwój innowacji i B+R oraz ochrona dziedzictwa przemysłowego. Szczególny nacisk kładzie się na programy wspierające gospodarkę wodorową i zeroemisyjność.
- Inwestycje celowe administracji centralnej: Finansowanie części muzealnej (Interaktywne Narodowe Muzeum Kolejnictwa) powinno opierać się na dotacjach celowych Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Ministerstwa Infrastruktury, co uzasadnia ogólnopolska ranga obiektu.
- Fundusze norweskie i EOG: Dedykowane rewitalizacji unikatowych zabytków techniki i projektem proekologicznym.

MODEL PARTNERSTWA PUBLICZNO-PRYWATNEGO (PPP)

Zastosowanie modelu PPP jest rekomendowane jako najskuteczniejsze narzędzie do realizacji części komercyjnej i technologicznej kompleksu. Pozwala ono na optymalny podział ryzyk oraz wykorzystanie know-how sektora prywatnego w zarządzaniu obiektem.

- Logika partnerstwa: Strona publiczna (Skarb Państwa/PKP S.A./Miasto) wnosi wkład w postaci gruntu i infrastruktury, natomiast partner prywatny odpowiada za finansowanie budowy i operacyjne zarządzanie częścią biznesową (MICE, hotelarstwo, logistyka).
- Synergia z technologicznymi czempionami: Włączenie podmiotów takich jak Polska Grupa Wodorowa czy narodowi liderzy energetyki w ramy PPP pozwoli na sfinansowanie infrastruktury badawczej CTTW w zamian za preferencyjne warunki testowania i komercjalizacji technologii w historycznym otoczeniu.
- Model "Benefit-Sharing": Przychody generowane z komercyjnej części inwestycji (Filar IV) mogą częściowo zasilać fundusz remontowy i operacyjny części muzealnej, odciążając budżet państwa i samorządu.

INSTYTUCJONALNE RAMY REALIZACJI: SPÓŁKA CELOWA (SPV)

Dla zapewnienia sprawności procesu inwestycyjnego rekomenduje się powołanie celowej jednostki zarządczej (np. konsorcjum, instytucji kultury, spółki celowej lub innego wyodrębnionego podmiotu), w skład której wejdą autorzy raportu i kluczowi partnerzy:

- Wielkopolska Izba Gospodarcza: Gwarant płaszczyzny biznesowej i kontaktu z MŚP.
- Polska Grupa Wodorowa: Nadzór nad komponentem technologicznym.
- Stowarzyszenie Halol!: Zarządzanie ofertą kulturalną i modelem inkluzywnym.
- Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno: Nadzór merytoryczny nad autentycznością dziedzictwa i funkcją muzealną.
- Partnerzy naukowci.
- Partnerzy administracji centralnej.

UDROŻNIENIE "WĄSKICH GARDEŁ" DECYZYJNYCH

Warunkiem koniecznym do uruchomienia strategii implementacji jest zmiana statusu prawnego nieruchomości i uelastycznienie decyzyjności po stronie obecnego użytkownika wieczystego (PKP S.A.). Dopiero stworzenie trwałej ramy prawnej umożliwi Stowarzyszeniu i jego partnerom skuteczne aplikowanie o środki z funduszy zewnętrznych, które obecnie pozostają poza zasięgiem ze względów formalno-prawnych.

WNIOSKI DLA SPONSORÓW I MINISTRÓW:

Projekt posiada unikatową zdolność do samofinansowania w fazie operacyjnej. Inwestycja początkowa w zabezpieczenie zabytku i infrastrukturę podstawową uruchomi proces napływu kapitału prywatnego, czyniąc z Parowozowni modelowy przykład efektywnego zarządzania majątkiem narodowym.

ŚCIEŻKA WDROŻENIOWA I ETAPOWANIE PROJEKTU

Realizacja koncepcji „Od Pary do Wodoru” opiera się na modelu kaskadowym, w którym każde kolejne działanie buduje wartość dodaną i zwiększa potencjał inwestycyjny całego kompleksu. Zamiast sztywnych dat, strategia definiuje priorytety realizacyjne, pozwalające na elastyczne dopasowanie tempa prac do tempa pozyskiwania finansowania zewnętrznego.

PRIORYTET 1: INTERWENCJA RATUNKOWA I ZABEZPIECZENIE SUBSTANCJI (KRYTYCZNE DLA PRZETRWANIA)

To najważniejszy etap, którego celem jest zatrzymanie degradacji obiektu i wyeliminowanie ryzyka bezpowrotnej utraty zabytkowej tkanki. Bez tych działań realizacja dalszych filarów będzie technicznie niemożliwa.

- Systemowa naprawa dachów i rynien: Priorytetowe usunięcie nieszczęć po nawałnicach, szczególnie nad halami wachlarzowymi, w celu osuszenia wnętrza.
- Zabezpieczenie antykorozyjne urządzeń technicznych: Ochrona unikatowych elementów infrastruktury (obrotnice, żurawie), które stanowią o autentyczności miejsca.
- Wdrożenie pełnego systemu ochrony i monitoringu: Całościowe ogrodzenie terenu i dozór elektroniczny w celu wyeliminowania dewastacji i kradzieży złomu.

PRIORYTET 2: AKTYWACJA „STACJI KULTURA” (SZYBKIE EFEKTY I GENEROWANIE RUCHU)

Działania o charakterze operacyjnym, mające na celu „ożywienie” parowozowni i przyciągnięcie pierwszych dużych grup odbiorców oraz inwestorów komercyjnych.

- Adaptacja przestrzeni pod kulturę wielowymiarową: Wykorzystanie mobilnych systemów scenicznych i akustycznych, umożliwiających organizację eventów bez ingerencji w strukturę zabytku.
- Uruchomienie modelu „Parent-Friendly”: Stworzenie infrastruktury dla rodzin, co pozwoli na natychmiastowe zwiększenie frekwencji turystycznej i społecznej.
- Budowa kapitału marki: Intensyfikacja wydarzeń takich jak „Dni Pary” jako narzędzia promocji ogólnopolskiej.

PRIORYTET 3: INSTYTUCJONALIZACJA I ROZBUDOWA MUZEALNA (SKALA I PRESTIŻ PAŃSTWOWY)

Faza wymagająca ścisłej współpracy z resortami (MKiDN, Infrastruktury) w celu nadania projektowi rangi narodowej.

- Powołanie Interaktywnego Narodowego Muzeum Kolejnictwa - Centrum Transformacji Energetycznej Od Pary do Wodoru: Formalne powołanie instytucji zdolnej do systemowego przejmowania i konserwacji taboru i tworzenia ekspozycji.
- Rewitalizacja warsztatów i „Szkoły Ginących Zawodów”: Przywrócenie funkcji technicznych zaplecza w celach edukacyjnych i konserwatorskich.
- Budowa Wielkiej Makiety: Stworzenie unikatowej atrakcji typu „edu-tainment”, przyciągającej turystów przez cały rok.

PRIORYTET 4: INNOWACYJNY HUB ENERGETYCZNY I BIZNESOWY (FINAŁ TRANSFORMACJI)

Docelowy etap łączący dziedzictwo z technologiami przyszłości, budujący nowoczesną tożsamość gospodarczą miasta.

- Uruchomienie Centrum Transferu Technologii Wodorowych (CTTW): Pełna adaptacja wydzielonych części obiektu na laboratoria badawcze we współpracy z nauką i biznesem.
- Budowa profesjonalnej strefy MICE: Finalna adaptacja budynków administracyjnych na nowoczesne, postindustrialne sale konferencyjne.
- Wdrożenie modelu autonomii energetycznej obiektu: Implementacja systemów OZE i magazynów wodoru, czyniąca z Parowozowni modelowy przykład transformacji energetycznej.



WNIOSKI DLA ŚCIEŻKI WDROŻENIOWEJ

Przyjęcie powyższej priorytetyzacji pozwala na rozpoczęcie inwestycji od działań najbardziej naglących, przy jednoczesnym budowaniu gotowości do realizacji zadań wysokotechnologicznych w miarę dostępności funduszy celowych (KPO, FEnIKS). Taki podział minimalizuje ryzyko „pustych przebiegów” i pozwala obiektowi zarabiać na swoje utrzymanie już od zakończenia drugiego priorytetu.

REKOMENDACJE I WNIOSKI KOŃCOWE

KONIECZNOŚĆ INTERWENCJI SYSTEMOWEJ NA SZCZEBLU RZĄDOWYM

- Uregulowanie statusu własnościowego: Niezbędne jest wypracowanie trwałego modelu zarządzania nieruchomością, który umożliwi aplikowanie o fundusze unijne i ministerialne. Obecny stan zawieszenia decyzyjnego po stronie właściciela (PKP S.A.) uniemożliwia realizację głębokich prac remontowych i inwestycyjnych.
- Wsparcie międzyresortowe: Projekt wymaga powołania międzyresortowego zespołu (Ministerstwo Kultury, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Klimatu), który nada parowozowni status inwestycji o znaczeniu narodowym, co jest uzasadnione skalą obiektu – największego tego typu w Europie.

OPTIMALIZACJA FINANSOWANIA I WYKORZYSTANIE FUNDUSZY CELOWYCH

- Wykorzystanie środków z KPO i FEnIKS: Strategia transformacji „Od Pary do Wodoru” idealnie wpisuje się w unijne cele transformacji energetycznej, rewitalizacji terenów przemysłowych oraz rozwoju innowacji (B+R).
- Model Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP): Rekomenduje się włączenie narodowych czempionów gospodarczych (np. Grupa ORLEN, PESA Bydgoszcz) w charakterze partnerów technologicznych, co pozwoli na dywersyfikację źródeł finansowania i realne wdrożenie technologii wodorowych

REALIZACJA POTENCJAŁU “LANDMARKU” I ROZWÓJ REGIONALNY

- Stymulacja gospodarki lokalnej: Rewitalizacja serca kompleksu (7,25 ha) powinna stać się „kotwicą” dla komercyjnego zagospodarowania przyległych 12,75 ha terenów przeznaczonych pod logistykę i mieszkalnictwo, co przyniesie wymierne wpływy do budżetu miasta.
- Przeciwdziałanie drenażowi mózgow: Powołanie Centrum Transferu Technologii Wodorowych (CTTW) we współpracy z Politechniką Poznańską stworzy prestiżowe miejsca pracy dla młodych inżynierów, zatrzymując kapitał ludzki w Gnieźnie.

OCHRONA DZIEDZICTWA POPRZECZ INNOWACJĘ

- Utworzenie Interaktywnego Narodowego Muzeum Kolejnictwa: Polska potrzebuje centralnej instytucji zdolnej pomieścić wielkogabarytowy tabor. Gniezno, z kompletną infrastrukturą (dwie hale wachlarzowe, obrotnice, unikatowy żuraw węglowy), jest jedynym bezkonkurencyjnym kandydatem na taką siedzibę.
- Edukacja i ekologia: Parowozownia musi pełnić funkcję „Żywego Laboratorium”, gdzie historia napędów parowych staje się punktem wyjścia do nauki o nowoczesnej energetyce zeroemisyjnej.

Parowozownia Gniezno znajduje się w punkcie zwrotnym. Mamy do czynienia z unikatową w skali kraju gotowością realizacyjną: obowiązujący plan zagospodarowania (MPZP), silne partnerstwa społeczne, naukowe i gospodarcze oraz gotowy masterplan „Od Pary do Wodoru”. Dalsza bierność właścicielska doprowadzi do nieodwracalnej degradacji zabytku chronionego prawem. Podjęcie rekomendowanych działań przekształci ten problem w najbardziej spektakularny projekt rewitalizacyjny w Polsce, łączący szacunek do historii z wymiernym zyskiem ekonomicznym i technologicznym.

KOSZT ZANIECHANIA VS. ZWROT Z INWESTYCJI

STATUS QUO (BRAK INTERWENCJI):

- Skutek fizyczny: Zawalenie się historycznych dachów hal wachlarzowych w ciągu najbliższych 3-5 lat.
- Skutek finansowy: Konieczność poniesienia wielomilionowych kosztów na rozbiórki awaryjne i zabezpieczenia nakazane przez Nadzór Budowlany (koszty obciążające Skarb Państwa/PKP S.A.).
- Skutek społeczny: Bezpowrotna utrata największego zabytku techniki w Europie i wizerunkowa porażka na arenie międzynarodowej.

WDROŻENIE STRATEGII „OD PARY DO WODORU”

- Skutek fizyczny: Uratowanie unikatowego dziedzictwa narodowego i rewitalizacja 20 hektarów przestrzeni miejskiej.
- Skutek finansowy: Wygenerowanie nowych wpływów podatkowych, przyciągnięcie inwestorów z sektora OZE i MICE, samofinansujący się model operacyjny.
- Skutek społeczny: Stworzenie 500+ wysokospecjalistycznych miejsc pracy, edukacja przyszłych kadr inżynierskich i zatrzymanie zjawiska drenażu mózgów.

KRYTYCZNE KROKI DO SUKCESU

Odblokowanie własnościowe: Decyzja Zarządu PKP S.A. oraz Ministerstwa Infrastruktury o wydzieleniu historycznych 7,25 ha i przekazaniu ich nowo powołanemu podmiotowi (np. instytucji kultury lub spółce celowej).

Zabezpieczenie środków ratunkowych: Pilna alokacja środków z rezerw celowych lub programów kryzysowych MKiDN na prowizoryczne zabezpieczenie konstrukcji dachowych przed kolejną zimą.

Powołanie Zespołu Międzyresortowego: Objęcie patronatu nad projektem przez przedstawicieli Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (muzealnictwo), Ministerstwa Klimatu i Środowiska (technologie wodorowe) i Ministerstwa Aktywów Państwowych.

Proponujemy Państwu wysoce rentowną inwestycję, w której 150-letnie dziedzictwo polskiej inżynierii staje się fundamentem dla nowoczesnej, zeroemisyjnej gospodarki.

Decyzja o przyszłości Parowozowni Gniezno to test naszej odpowiedzialności za majątek narodowy.

CZAS NA DECYZJĘ. ZBUDUJMY TO RAZEM.

AUTORZY



PATRYK MAREK KULIŃSKI

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Parowozownia Gniezno, właściciel agencji consultingowej SYMPRIT specjalizującej się w strategii rozwoju i optymalizacji procesów zarządczych. Posiada wieloletnie doświadczenie w obszarze ładu korporacyjnego jako członek organizacji pozarządowych, zarządów i rad nadzorczych spółek kapitałowych z powodzeniem łącząc rygor biznesowy z misją społeczną. W pracy zawodowej związany z doradztwem strategicznym dla przedsiębiorstw i zarządzaniem projektami. Współautor raportu i koncepcji stworzenia Centrum Transformacji Energetycznej "Od Pary do Wodoru".



MIKOŁAJ KOŁODZIEJCZAK

Mikołaj Kołodziejczak jest absolwentem Politechniki Poznańskiej oraz Wyższej Szkoły Zarządzania i Bankowości w Poznaniu. Od lat związany z innowacyjnymi technologiami, buduje komercyjne produkty w obszarze Przemysłu Przyszłości oraz zielonej energii. Współzałożyciel Polskiej Grupy Wodorowej integrującej ekosystem zielonego wodoru w Polsce. Wiceprezes Wielkopolskiej Izby Gospodarczej odpowiedzialny za rozwój tematów technologicznych. Członek Rady Polskiej Izby Wodoru oraz Krajowej Izby Gospodarczej.



EWA PILARSKA-BANASZAK

Prezesa Stowarzyszenia HALO!, dyrektorka artystyczna orkiestry Capella Musica Gnesnensis oraz autorka i realizatorka projektów finansowanych ze środków MKiDN i funduszy samorządowych. Doktorantka muzykologii UAM, łącząca działalność badawczą nad muzykami Wielkopolski z praktyką zarządzania kulturą. Stypendystka programu Młoda Polska oraz laureatka nagród kulturalnych, specjalizująca się w procesach przywracania zapomnianego dziedzictwa muzycznego do obiegu koncertowego i fonograficznego.



KAROL SIKORSKI

Prezes Wielkopolskiej Izby Gospodarczej, adwokat, partner w spółce partnerskiej Kancelaria Adwokatów i Radców Prawnych Monika Sikorska, Karol Sikorski w Gnieźnie, wykładowca, członek licznych organizacji pozarządowych oraz ciał doradczych, Prezes Zarządu Europejskiej Fundacji Wolnych Idei. Absolwent m.in. Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Polskiej Akademii Nauk. Współautor raportu i koncepcji stworzenia Centrum Transformacji Energetycznej „Od Pary do Wodoru”.

PARTNERZY

Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno (Partner Merytoryczny i Muzealny) Gospodarz i inicjator działań ratunkowych na terenie zabytkowego kompleksu, od lat walczący o ocalenie unikatowego dziedzictwa przemysłowego. Jako partner społeczny reprezentuje głos mieszkańców i pasjonatów techniki, dbając o autentyczność historyczną obiektu przy jego jednoczesnej transformacji w „Żywe Laboratorium”. Stowarzyszenie zarządza bogatą kolekcją taboru oraz eksponatów kolejowych, stanowiąc fundament dla powstania nowoczesnego, Interaktywnego Narodowego Muzeum Kolejnictwa.



Polska Grupa Wodorowa (Partner Technologiczny) Ekspercki podmiot skupiający liderów innowacji w obszarze technologii nisko- i zeroemisyjnych. Jako partner technologiczny odpowiada za merytoryczne fundamenty przejścia „Od Pary do Wodoru”, wspierając wizję budowy Centrum Transferu Technologii Wodorowych (CTTW). Grupa wnosi unikatowe kompetencje w zakresie inżynierii systemów wodorowych, promując wdrożenia badawczo-rozwojowe, które mają uczynić z Parowozowni nowoczesny węzeł innowacji energetycznych.



Stowarzyszenie HALO! (Partner Kulturalny) Organizacja wyspecjalizowana w kreowaniu nowoczesnych i inkluzywnych projektów kulturalnych oraz społecznych. W ramach raportu odpowiada za koncepcję „Stacji Kultura” – wielowymiarowej przestrzeni, która odrzuca sztywne podziały na rzecz elastyczności i dostępności. Jest inicjatorem pionierskiego w skali regionu modelu „Parent-Friendly”, mającego na celu pełne włączenie rodziców z małymi dziećmi w obieg profesjonalnej oferty artystycznej i eventowej.



Wielkopolska Izba Gospodarcza (Partner Gospodarczy) Wiodąca organizacja samorządu gospodarczego w regionie, zrzeszająca przedsiębiorców z różnych sektorów gospodarki. W projekcie pełni rolę gwaranta płaszczyzny biznesowej, koncentrując się na stymulacji lokalnego rynku pracy, wspieraniu sektora małych i średnich przedsiębiorstw oraz tworzeniu warunków dla napływu inwestycji wysokotechnologicznych. Izba aktywnie wspiera transformację energetyczną regionu poprzez współpracę z lokalnymi klastrami energii i spółdzielniami energetycznymi.



Zbudujmy to Razem!

Osoby do kontaktu:

Patryk Kuliński - prezes Stowarzyszenia Parowozownia Gniezno
tel. 606 409 607 | e-mail: p.kulinski@parowozowniagniezno.com

Karol Sikorski - prezes Wielkopolskie Izby Gospodarczej
tel. 609 677 490 | e-mail: prezes@wig-wielkopolska.pl

Mikołaj Kołodziejczak - prezes Polskiej Grupy Wodorowej
tel. 519 406 725 | e-mail: mikolaj.kolodziejczak@pgh2.eu

Ewa Pilarska-Banaszak - prezes Stowarzyszenia HALO!
tel. 512 103 305 | e-mail: kontakt@ewapilarska-banaszak.pl

KONTAKT

Stowarzyszenie Parowozownia Gniezno
ul. Składowa 1, 62-200 Gniezno, Polska
Telefon (48) 696 696 152

Adres e-mail
kontakt@parowozowniagniezno.com

Numer rachunku bankowego
Alior Bank S.A. 07 2490 0005 0000 4530 1462 8429
KRS 0000349436 | NIP 7842455644

WWW.ODPARYDOWODORU.PL

1,5%



TWITTER

@odparydowodoru



FACEBOOK

@odparydowodoru



INSTAGRAM

@odparydowodoru



YOUTUBE

@odparydowodoru

www.odParydoWodoru.pl