

Muzeum Inżynierii Miejskiej zmieni swe oblicze

2016-08-01

Muzea krakowskie otrzymały dofinansowanie w wysokości ponad 57 mln na projekty o wartości ponad 82 mln. zł w ramach VIII osi priorytetowej "Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury" Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie w ramach naboru złożyło projekt pn. „Rewaloryzacja zabytkowej siedziby Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie na potrzeby nowoczesnego muzeum nauki i techniki”. Projekt w wyniku oceny uzyskał najwyższą w skali wszystkich złożonych projektów liczbę punktów – 38 i otrzymał dofinansowanie w wysokości ok. 28,3 mln. zł.

Wartość planowanych inwestycji w MIM to ok. 41 mln zł. Kwota ta obejmuje m.in. przebudowę oraz rozbudowę zabytkowego zespołu budynków dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca. Adaptacja zabudowy sprawi, że powstanie prawie 6000 m² powierzchni użytkowej, przeznaczonej na ekspozycję i obsługę ruchu zwiedzających. Ważnym elementem inwestycji jest adaptacja piwnic dawnej wozowni i zaplecza zajezdni tramwaju elektrycznego z 1900 roku, tzw. budynku D - najbardziej okazałego i wartościowego historycznie budynku w całym zespole. W wyniku prac wyeksponowane zostaną niedostępne dziś elementy dawnej tramwajowej elektrowni przyzakładowej. Projekt zakłada również wykonanie prac konserwatorskich i budowlanych koniecznych dla zakończenia rewaloryzacji zajezdni - procesu kontynuowanego od drugiej połowy lat dziewięćdziesiątych XX w. Tak znaczące zwiększenie przestrzeni ekspozycyjnej pozwoli na przygotowanie nowych wystaw stałych oraz stworzenie warunków do prezentacji równolegle nawet pięciu wystaw czasowych, a przy tym organizację wydarzeń kulturalnych i edukacyjnych na znacznie większą skalę.

Już dziś Muzeum Inżynierii Miejskiej organizuje ok. 1000 lekcji muzealnych w ciągu roku. Dwie wystawy stałe, będące do tej pory w ofercie MIM, zostaną powiększone i zmodernizowane tak, aby w jeszcze większym stopniu odpowiadały na zapotrzebowanie odbiorców. Na parterze hali dawnej wozowni - największej sali ekspozycyjnej w budynku D, planowane jest urządzenie wystawy związanej z historią motoryzacji i kultury motoryzacyjnej w Polsce. W piwnicy powstanie wystawa dotycząca dziejów inżynierii miejskiej Krakowa. Wystawa ta, prócz podania narracji historycznej, zachęcać będzie zwiedzających do refleksji nad wpływem infrastruktury na życie w mieście. Na dziedzińcu Muzeum w miejscu istniejącej wiaty stalowej powstanie pawilon ekspozycyjny L (budynek-gablota), w którego piwnicy zaplanowano opracowanie wystawy o roboczym tytule „Przemysł i rzemiosło w Krakowie”. Wystawa będzie prezentować historię rozwoju działalności produkcyjnej w Krakowie i okolicach od średniowiecza po dzień dzisiejszy. Wystawa będzie łączyć zagadnienia historii techniki, w szczególności rozwoju technologicznego i adaptowania wynalazków do procesów produkcyjnych, z problemami historii przemysłu i rzemiosła. Powstanie w ten sposób pierwsza w Krakowie i jedna z nielicznych w Polsce wystaw poświęconych historii pracy w ujęciu techniczno-społecznym. Przebudowie ulegnie również wystawa „Drukarstwo krakowskie XV-XX w”. Nowa wystawa zaprezentuje sposoby przekazywania informacji, stosowane od czasów najdawniejszych do współczesności. Nowa ekspozycja będzie ulokowana w pomieszczeniu głównym hali E, dawnej zajezdni tramwaju konnego z 1882 r. Poza rewaloryzacją budynków zajezdni, kompleksowej konserwacji poddane zostaną ruchome zabytki techniki: wagon tramwajowy silnikowy typu C z 1925 r., wagon tramwajowy doczepny typu P1D z 1930 r. oraz wagon holowniczy G-051 z ok. 1901 r.



Zamierzenie inwestycyjne ma także na celu powiązanie komunikacyjne budynków zajezdni dla stworzenia logicznego ciągu zwiedzania i poprawienia jego komfortu. W ramach adaptacji powstanie ścieżka zwiedzania muzeum, która będzie zaczynać się w hali D, gdzie ulokowane będzie centrum obsługi zwiedzających; przez projektowaną kondygnację piwnic prowadzić będzie do kubatury pod dziedzińcem; dalej do budynku H i przez nadziemną przewiązkę do hali E, połączonej nadziemną przewiązką z halą F; następnie do podziemnej przewiązki komunikacyjnej łączącej halę E z halą D – stąd przez hol komunikacyjny można będzie wrócić do miejsca rozpoczynającego zwiedzanie.

Nie bez znaczenia jest także aspekt proekologiczny projektu dotyczący poprawy efektywności energetycznej zabytkowych budynków, realizowany głównie poprzez: docieplenie dachów, okien ale również poprzez budowę solarnej elektrowni fotowoltaicznej na dachu hali D1. Tak więc zajezdnia znów, jak przed ponad stu laty, będzie jednym z pierwszych w Krakowie producentów „nowoczesnej” energii elektrycznej