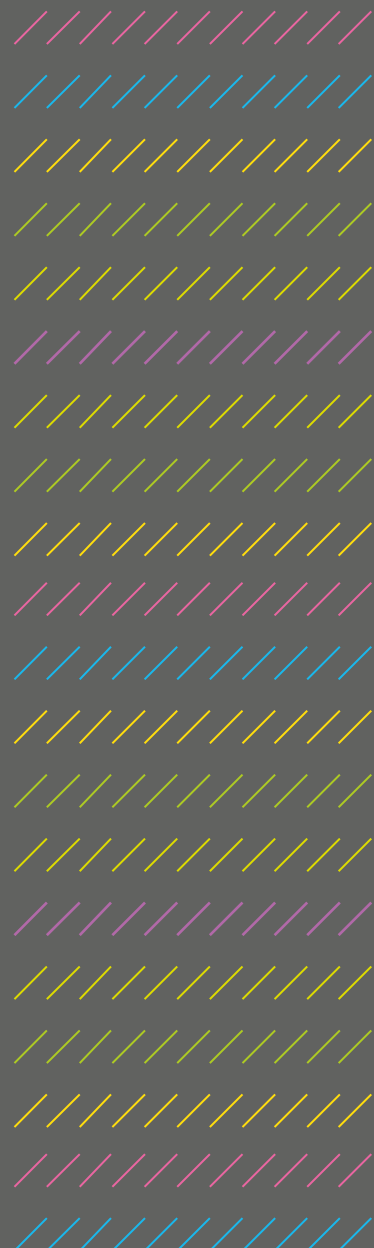




Centrum Otwarte



Przyrost
masy



Życie
na krawędzi



Kwadrans
w pół godziny



PRZYROST MASY

spacery
badawczo-edukacyjne



Centrum
Otwarte

3 /

SKOK PRZESZLABAN

spacer po
Strzeszynie

/ 8

GŁÓWNA PUCHNIE

spacer po
Główniej

/ 14

GÓRCZYN W GÓRĘ

spacer po
Górczynie

/ 20

PRZES POST DO FORMY

spacer po
Jeżycach

/ 26

CEGLORZ CITY

spacer po
Dębca

/ 32

LABIRYNT W-Z

spacer po
Naramowicach

/ 38

DEFABRYKACJA

spacer po
Podolanach

/ 44

LOTNISOWIEC NA PERFYFERIACH

spacer po
Głuszyńce

/ 50

ŻYCIE NA KRAWĘDZI

spacery
badawczo-edukacyjne

/ 56

KWADRANS W PÓŁ GODZINY

miasto
15 minutowe

/ 67

OBORNICKA SUCHY LAS

spacer

/ 58

ŚWIERCZEWOLUBOŃ

spacer

/ 62

WYKŁAD

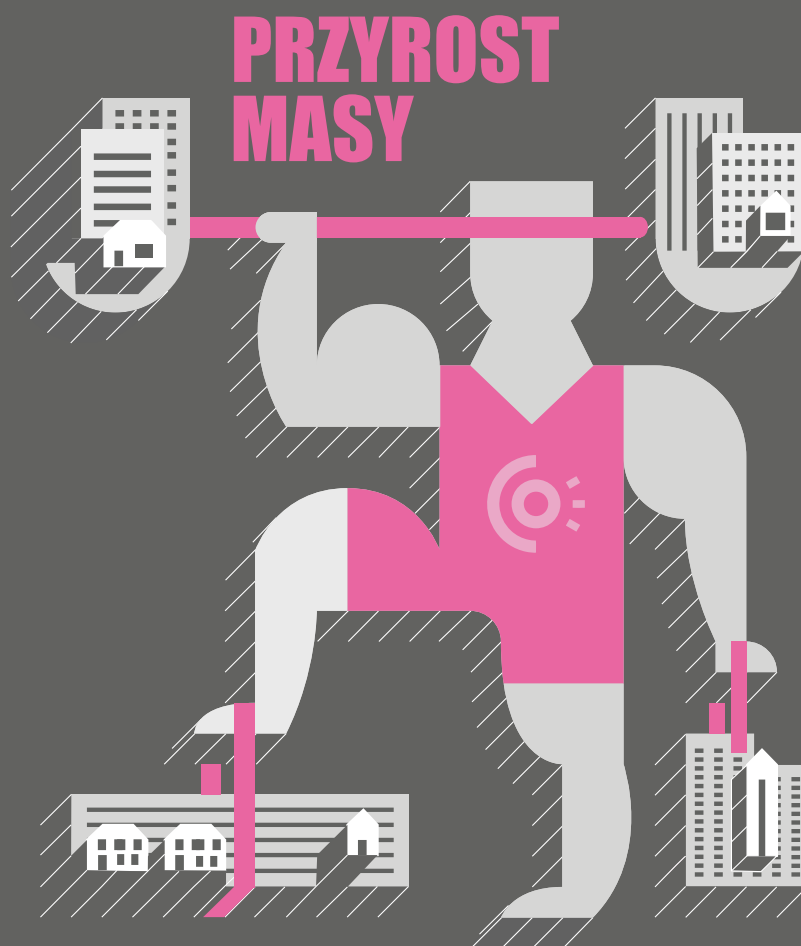
Michał Beim

/ 68

WYKŁAD

Michał Duda

/ 71



spacery badawczo-edukacyjne

Masa czy rzeźba?

Akcja PRZYROST MASY miała na celu zbadanie i zrozumienie, w jaki sposób rozbudowują się intensywnie zagospodarowywane dzielnice Poznania. Zwłaszcza te położone dalej od centrum i mniej znane poznaniakom mieszkającym w innych obszarach miasta.

W ramach akcji trwającej w 2020 i 2021 roku odbyło się osiem długich spacerów badawczo-edukacyjnych po:

Górczynie, Główniej, Strzeszynie i Jeżycach (2020) oraz Dębcu, Naramowicach, Podolanach i Głuszynie (2021).

Niezależnie od metryki, charakteru i stopnia zagospodarowania odwiedzonych przez nas obszarów trwają na nich obecnie intensywne działania inwestorów. Obok starej tkanki dzielnic lub wręcz w istniejącej strukturze rosną nowe budynki lub osiedla mieszkaniowe, a także – znacznie rzadziej – obiekty usługowe lub edukacyjne. Znika również dawny charakter okolicy i stara zabudowa. Spacerzy były okazją, by zapewne po raz ostatni zobaczyć kształt dzielnic odchodzący w przeszłość.

W ramach spacerów sprawdzaliśmy zatem in situ skutki deweloperskiego naporu oraz sposób w jaki realizowane są inwestycje, a także okoliczności, które stoją za tym, że tytułowy „przyrost masy” następuje akurat w tym, a nie innym miejscu. Oraz, czy masa rozumiana jako „ilość” jest wprost proporcjonalna do „rzeźby”, czyli jakości tak kreowanej przestrzeni.

Porównywaliśmy powstającą nową tkankę z miejskimi dokumentami planistycznymi, zarówno współczesnymi, jak i dawnymi. Zestawialiśmy dawny wygląd okolicy z obecnym próbując ocenić jakość zmian, które zaszły nie tylko współcześnie, ale także wiele dekad temu.

Wreszcie, szukaliśmy również przyczyn, dla których w wielu intensywnie zagospodarowanych miejscach nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a jeśli są – to nie zawsze wystarczają, by wykreować przestrzeń wysokiej jakości. Mówiliśmy o tym, jak mieszkańcy mogą wpływać na stan i przyszłość poszczególnych dzielnic. Konsultowaliśmy się również z przedstawicielami lokalnie działających inicjatyw, by jak najpełniej przedstawić obraz dzielnic i zachodzących w nich zmian.

Za wyborem dzielnic każdorazowo stała potrzeba sprawdzenia nieco innego aspektu rozwojowego.



1

SKOK PRZĘZ SZLABAN

spacer po Strzeszynie

2

GŁÓWNA PUCHNIE

spacer po Głównej

3

GÓRCZYN W GÓRĘ

spacer po Górczynie

4

PRZĘZ POST DO FORMY

spacer po Jeżycach

5

CEGLORZ CITY

spacer po Dębcu

6

LABIRYNT W-Z

spacer po Naramowicach

7

DEFABRYKACJA

spacer po Podolanach

8

LOTNISKOWIEC NA PEREFRIACH

spacer po Głuszynie

Spacery po Górczynie i Głównej pozwoliły porównać, jak zmieniają się okolice o podmiejskiej proveniencji, które przez wiele lat zachowały swój na pół wiejski, na pół miejski charakter, a teraz poddawane są gwałtownej presji inwestycyjnej.

Wyprawa na Strzeszyn była próbą podsumowania budowy jedynej konsekwentnie realizowanej dzielnicy mieszkaniowej w Poznaniu po 1990 roku, która wyrosła niemal „na surowym korzeniu”.

Przejście przez Jeżyce służyło zarówno przeglądowi wielu uzupełnień, które wrosły w dzielnicę przez minione trzy dekady, ale też uchwyceniu ostatnich chwil pofabrycznych terenów, które zmienią się w deweloperskie osiedla.

Wyprawa na Naramowice pozwoliła przyjrzeć się terenom o największym przyroście masy które niemal od zera zostały zabudowane przez deweloperów w ostatnim ćwierćwieczu. Inaczej jednak niż na Strzeszynie, rozwój całej dzielnicy nie został ujęty w dobrze przemyślane urbanistyczne ramy.

Wizyta na Dębcu służyła retrospektywnemu spojrzeniu na dzielnicę zrealizowaną przez kilka powojennych dekad i uzupełnianą obecnie punktowo zabudową wielorodzinną, handlową oraz parkami.

Przypadek Podolan to natomiast obserwacja terenów po dawnych magazynach i wytwórniach, które dość chaotycznie przekształcane są obecnie w tereny zabudowy wielorodzinnej, stanowiącej kontrast dla „starych” jednorodzinnych Podolan.

Najmniej widocznych inwestycji jest natomiast w bardzo peryferyjnie położonej Głuszynie silnie związanej z wojskowym lotniskiem i bazą. Tu dominuje nowe budownictwo indywidualne oraz – co niemal unikatowe – ekspansja terytorialna ogrodów działkowych.

W 2021 roku postanowiliśmy dodatkowo spojrzeć na odwiedzane przestrzenie przez pryzmat idei „miasta piętnastominutowego”, które powinno zapewnić dostęp do najważniejszych usług, terenów zielonych czy szkół w ciągu kwadransa drogi od domu. W każdej z dzielnic dało się zauważyć innego rodzaju braki w tej materii. Naramowice cierpią na niedobór miejsc społecznej integracji oraz rezerw pod nieduże parki. Dębiec pozbawiony jest domu kultury. Podolany są kiepsko powiązane z miastem oraz brakuje im również miejsca na kulturę i integrację. Wreszcie, Głuszyna nie ma lokalnego centrum handlowo-usługowego porządnej jakości.

Opis działań i ogólne wnioski

Podobnie jak w dzielnicach odwiedzonych przez nas w 2020 roku, w większości tych obszarów trwa intensywne dogęszczanie nową zabudową. Spektakularnym przykładem są tu Naramowice, które niemal od zera zostały zabudowane przez deweloperów w ostatnim ćwierćwieczu. Najmniej widocznych inwestycji jest natomiast w bardzo peryferyjnie położonej Głuszynie. Tu dominuje nowe budownictwo indywidualne.

W każdej z dzielnic i gmin nowe uzupełnia stare, czasem dominując zastany układ, a innym razem – stanowiąc tylko jego uzupełnienie. Nieraz spacerowały zatem okazją, by uchwycić moment zmiany, na chwilę przed zdominowaniem okolicy przez nowe budynki lub rozwiązania komunikacyjne.

W 2021 roku, wzorem wcześniejszych spacerów, badaliśmy skutki nowych inwestycji oraz okoliczności i przyczyny tak, a nie inaczej zmaterializowanego „przyrostu masy”. Dodatkowo, w ramach akcji ŻYCIE NA KRAWĘDZI, sprawdzaliśmy, czy są widoczne jakiejkolwiek próby lub efekty przestrzennej integracji albo uporządkowania obszarów leżących po obu stronach granicy miasta.

Skupiliśmy się dodatkowo na spojrzeniu na odwiedzane przestrzenie przez pryzmat idei „miasta piętnastominutowego”, które powinno zapewnić dostęp do najważniejszych usług, terenów zielonych lub szkół w ciągu kwadransa drogi od domu. W każdej z dzielnic dało się zauważyć innego rodzaju braki w tej materii. Naramowice cierpią na niedobór miejsc społecznej integracji oraz rezerw pod nieduże parki. Dębiec pozbawiony jest domu kultury. Podolany są kiepsko powiązane z miastem oraz brakuje im również miejsca na kulturę i integrację. Wreszcie, Głuszyna nie ma lokalnego centrum handlowo-usługowego porządnej jakości, podobnie jak rozbudowywana część Świerczewa. O wiele lepiej radzą sobie w tym zakresie Suchy Las i Luboń, gdzie istnieją centra usługowo-handlowe oraz kulturalne obsługujące miejscowość w sposób zadowalający, choć tylko czasem prezentujące przyzwoitą jakość architektury.

W trakcie wypraw, podobnie jak rok temu, dociekaliśmy przyczyn, które doprowadziły do planistycznego bezładu lub niedoskonałych lub nawet szkodliwych zapisów planów miejscowych. Rozmawialiśmy również z aktywnymi mieszkańcami oraz reprezentantami lokalnie działających inicjatyw.



**SKOK ZA
SZLABAN**

spacer po Strzeszynie Greckim, Wojskowym i Literackim



Data: 17 lipca 2020 roku

Czas: 2,5 h

Długość trasy: 5,6 km



Trasa

ul. Literacka, Owidiusza, Ajschylosa, Wergiliusza, Szkoła Podstawowa nr 1, ul. Homera, park edukacji ekologicznej, ul. Hezjoda, Ceglowskiej, Żołnierzy Wyklętych, kościół św. ojca Pio, ul. Wańkowicza, Kubiaka, Literacka, al. Stachury, przedszkole nr 77, ul. Herberta, Lema, Kaczmarskiego, rondo Czapskiego, os. Nowy Strzeszyn, ul. Różańskiego, Goethego, Waśniowskiej, Liryczna, Biskupińska, Koszalińska



Tam, którędy pruły czołgi ze szkoły oficerskiej na Golęcinie w stronę poligonu w Biedrusku, od 30 lat rozrasta się dzielnica mieszkaniowa. To jedyna tego typu realizacja po 1989 roku, zrealizowana z grubsza według spójnego planu. Dominują tu domy jednorodzinne, ale nie brak również bloków mieszkalnych, których liczba ostatnio gwałtownie wzrasta. Strzeszyn powiększa się, ale nadal jest „wyspą” izolowaną przez trasy kolejowe: do Szczecina i Koszalina. Kierowcy i pasażerowie MPK często stoją w korkach przed zamkniętymi szlabanami.

Nowa dzielnica powstała w miejscu pól, na północny wschód od klina zieleni z jeziorem Strzeszyńskim. Wcześniej planowano tu nowe tereny dla poznańskich targów, ale w 1986 roku urządzono konkurs na kształt dzielnicy mieszkaniowej. Jego założenia zrealizowano częściowo, ale i tak – dzięki ogólnej koncepcji – udało się stworzyć w miarę sensowny szkielet komunikacyjny, wytyczyć zróżnicowane kwartały zabudowy oraz tereny zielone. Pierwsze etapy z zabudową szeregową powstawały według jednego projektu, zatem są w miarę jednorodne i spójne.



Zabrakło jednak (i brak ten daje się odczuć coraz silniej) wyraźnie zaznaczonego centrum z placem i większym ośrodkiem usługowym oraz kulturalnym. Przestrzenną dominantę stanowi jedynie wieża kościoła z 2006 roku. Brakuje również szkół i przedszkoli. Jedna – wybudowana również w połowie pierwszej dekady tego wieku – od dawna nie wystarcza. Obecnie ruszyły prace nad kolejną placówką. Natomiast handel powstaje na obrzeżach. Przy ul. Koszalińskiej wyrósł market spożywczy. Między nim a starszą częścią dzielnicy budowane są obecnie zespoły bloków, w tym TBS, a także dom pomocy społecznej.

Północna część Strzeszyna zdominowana jest przez wolnostojące domy jednorodzinne według indywidualnych projektów. Tę nadmierną różnorodność łagodzi obecność wysokiej zieleni – przede wszystkim brzoź, które nadają Strzeszynowi przyjazny charakter. Wśród tej zabudowy powstaje natomiast najciekawsze osiedle mieszkaniowe nie tylko w Strzeszynie, ale i Poznaniu. Na „Nowym Strzeszynie” pracownia Insomnia wkomponowuje w brzozowy zagajnik budynki będące pośrednią formą między domem a mieszkaniem. Jakość tej zabudowy przewyższa większość strzeszyńskich realizacji.

W miarę udana próba podniesienia jakości udała się też przy ul. Strzeszyńskiej. W 2018 roku magistrat postawił tu zespół domów komunalnych o formach znacznie ciekawszych od innych budynków tego typu realizowanych w innych częściach miasta.

Dla większości obszarów Strzeszyna dość dawno uchwalono miejscowe plany zagospodarowania. Wpłynęło to pozytywnie na stworzenie przemyślanego układu komunikacyjnego oraz zapobiegło nadmiernemu zagęszczeniu zabudowy. Jednak, podobnie jak to ma miejsce w innych częściach miasta, plany mają nikły wpływ na jakość architektury. Ta zależy już od poziomu, możliwości oraz chęci inwestorów i architektów. Paradoksem jest zatem, że na tych strzeszyńskich terenach, gdzie plany należą do bardziej restrykcyjnych, formy architektury są mało zadowalające. Natomiast na terenie o dość liberalnych obostrzeniach powstaje wspomniane już osiedle „Nowy Strzeszyn” o znacznie wyższej jakości.



- 1 Niezbędne jest wytworzenie dzielnicowego centrum z usługami, handlem i kulturą. W dzielnicy powinien powstać również dom kultury z biblioteką oraz mniejsze punkty integracji sąsiedzkiej. Jednym z miejsc, które wymagają pilnej interwencji jest quasi rondo przy kościele – dziś zaniedbana przestrzeń o funkcji trudnej do zdefiniowania.
- 2 Oczywista jest konieczność przyspieszenia budowy wiaduktów nad przejazdami kolejowymi i nowego układu drogowego (dojazd do ul. Serbskiej), by Strzeszyn został prawidłowo skomunikowany z miastem. Konieczna jest również budowa dogodnych połączeń rowerowych z centrum miasta.
- 3 Niezbędne jest przyspieszenie rozwoju kolei metropolitalnej. Od roku na Strzeszynie działa nowy przystanek kolejowy (Poznań Strzeszyn) na trasie do Piły, w planach jest kolejny – w rejonie ulicy Druskienickiej. Same przystanki to jednak za mało. Dopiero sensowny i równy takt pociągów jadących do centrum pozwoli mieszkańcom Strzeszyna na optymalne wykorzystanie połączenia kolejowego.
- 4 W obszarach ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej brakuje usług – małych sklepów i punktów gastronomicznych. Wskazana jest taka modyfikacja planów miejscowych, by tego rodzaju punkty mogły zaistnieć w rejonach o wyłącznie „sypialnianym” charakterze.
- 5 Wskazana jest realizacja placów zabaw i siłowni plenerowych w zielonych pasach rozdziału pomiędzy kwartałami zabudowy.
- 6 Postuluje się bardziej efektywne i pomysłowe wykorzystanie obszernych i martwych funkcjonalnie przestrzeni w obrębie rond (przede wszystkim rondo Czapskiego), po konsultacjach społecznych i warsztatach z mieszkańcami.
- 7 Konieczne jest zachowanie jak największej liczby istniejących drzew na terenach czekających na zainwestowanie oraz wprowadzenie szpalerów drzew wzdłuż nieukończonych jeszcze fragmentów ulicy Literackiej. Przykład zachowania znacznego procentu brzoźowego lasu w osiedlu „Nowy Strzeszyn” (a także jakość samego osiedla) powinien być naśladowany nie tylko na Strzeszynie.
- 8 Cieszy fakt budowy nowej szkoły, ale – podobnie jak pierwsza tego typu placówka na Strzeszynie – jej projekt wyłaniany jest w przetargu. Zazwyczaj zaniża to niestety poziom architektury. Rekomenduje się zatem obowiązkowe przeprowadzanie konkursów na budynki oświatowe stawiane przez miasto. Rozwiązanie takie stosowane jest m.in. w Warszawie.





spacer po Główniej

Data: 31 lipca 2020 roku

Czas: 2 h

Długość trasy: 4,2 km



Trasa

ul. Główna, Harcerska, stacja PKP Poznań Wschód, ul. Wiejska, ul. Gnieźnieńska, ul. Bartnicza, Nadolnik, ul. Średnia, ul. Mariacka, kościół, stary młyn, park im. Ks. Kirschke, rzeka Główna, osiedle na Smolnej, ul. Smolna, ul. Blacharska

GŁÓWNA PUCHNIE //////////////////////////////////////

Główna oszukuje już samą nazwą. To zawsze były ubogie peryferie. Ale nie tylko z tego powodu to unikatowa dzielnica w skali miasta. Jeszcze dziś daje się odczuć atmosferę dalekiego przedmieścia lub małego miasteczka, mimo że dzielnica znajduje się półtora kilometra od ronda Śródka i niecałe trzy kilometry od Starego Miasta.

Dawną wieś i przemysłowe przedmieście rozwijające się od lat 70. XIX wieku wcielono do Poznania w 1925 roku. Zarówno przed jak i po wojnie niedoinwestowane oraz nieodnawiane przez dekady uległo daleko idącej degradacji. Pochodzące z 1963 roku plany budowy modernistycznego osiedla w rejonie Głównej nigdy nie wyszły poza biuro projektowe. Do początku XXI wieku trzeba było również czekać na budowę planowanej już przed wojną drogi łączącej Zawady z ul. Bałtycką (dzisiejsza ulica Hlonda). Dopiero ta inwestycja uwolniła Główną od bardzo uciążliwego tranzytu samochodowego.

Na dużą skalę deweloperzy zaczęli działać tu około 2010 roku, w chwilę po tym, gdy miasto postawiło tu zespół całkiem udanych domów komunalnych przy ulicy Nadolnik. Powstają kolejne partie ciasno zabudowywanego osiedla Na Smolnej, rozrasta się mniej gęsto stawiane osiedle Kwadrans przy ul. Wiejskiej. Powstaje enklawa mieszkaniowa na terenie po dawnym młynie, który – po serii zagadkowych pożarów – został rozebrany i ma zostać zastąpiony imitującym go w luźny sposób budynkiem usługowo-mieszkalnym. Zadziwiający jest fakt, że osiedle to powstaje w miejscu przewidzianym miejskimi planami na... usługi hotelowe.



Główna obfituje zresztą w zaskakujące miejsca i historie. Jest tu np. „widmowy”, bo zupełnie nieczytelny w przestrzeni dzielnicy Rynek Wschodni – zastawiony supersamem z lat 70. XX wieku. Równie fantomowa jest stacja PKP Poznań Wschód, do której trudno dojść, a jeszcze trudniej dojechać. Jednego z większych poznańskich dworców na kluczowej trasie do Warszawy i Gdańska nie obsługuje żadna linia MPK!

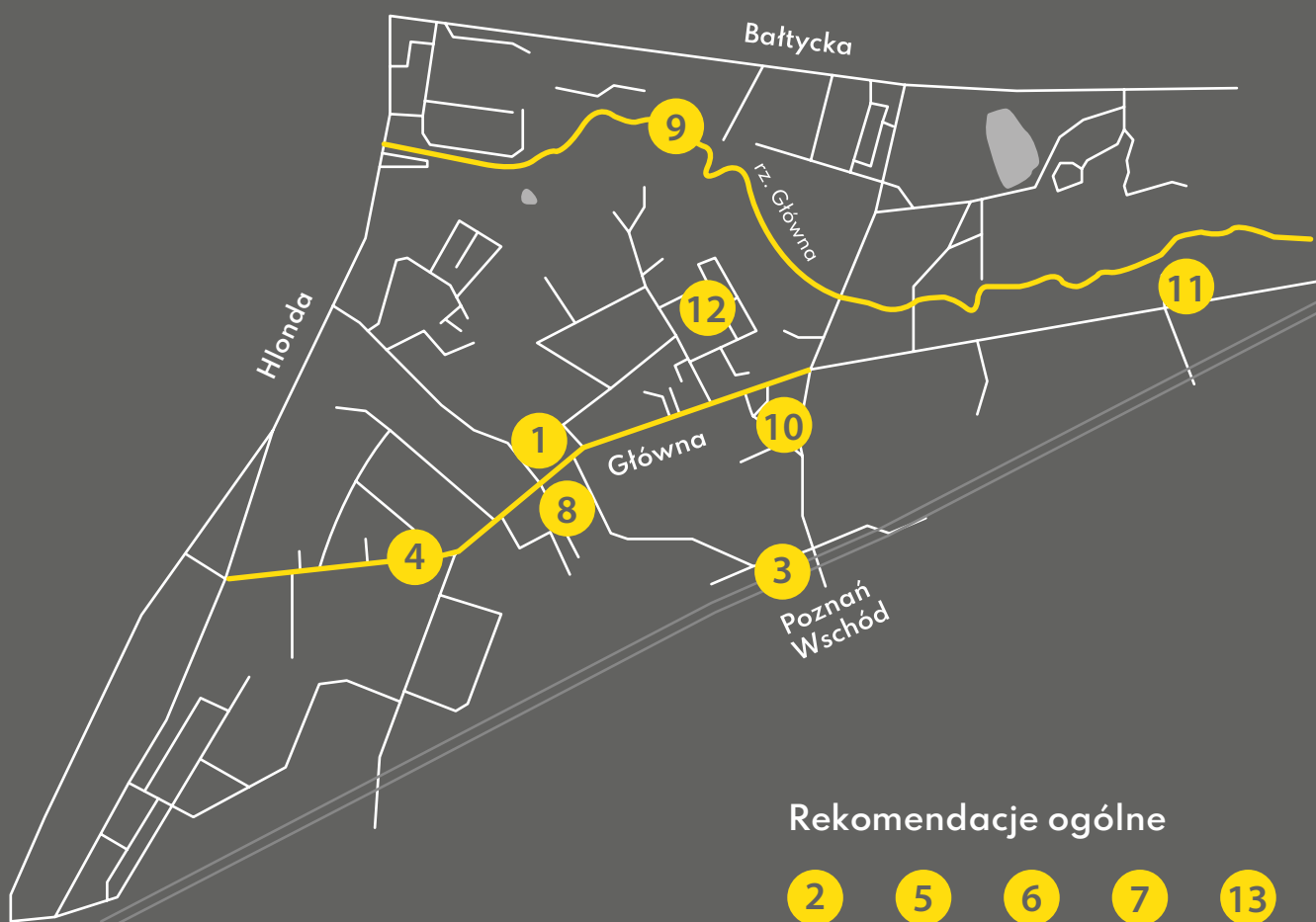


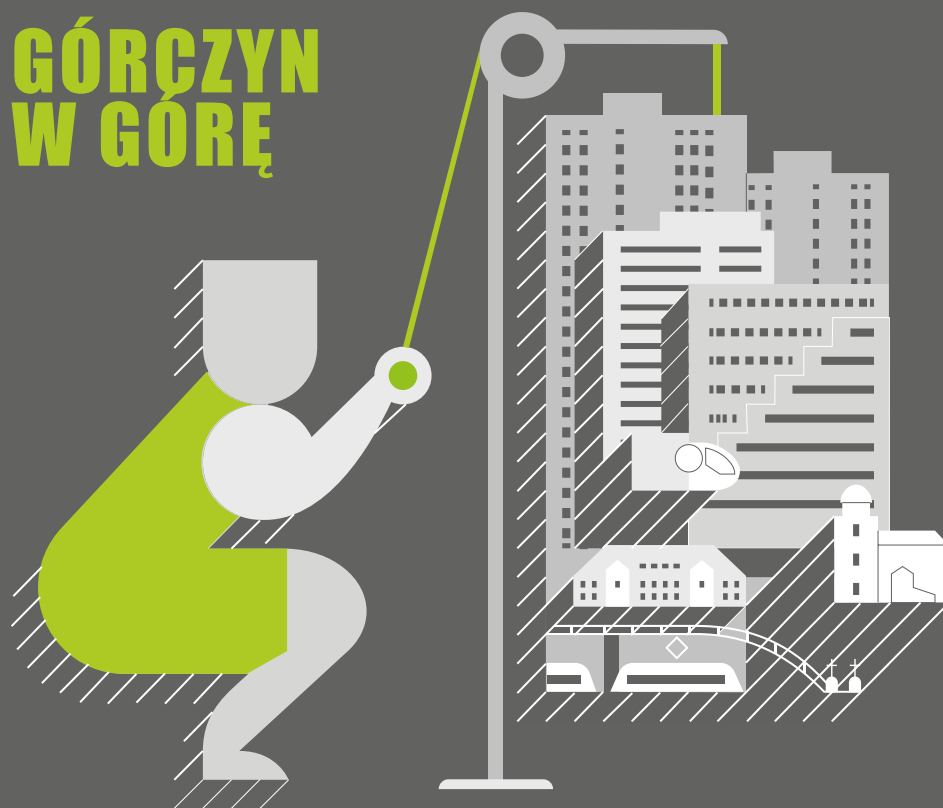
Przy okazji warto wspomnieć, że władze miasta obiecują mieszkańcom Głównej budowę linii tramwajowej prawie od stulecia. Nie ma go do dziś, podobnie jak domu kultury i innych usług, które służyłyby lokalnej społeczności. Starzy i nowi mieszkańcy Głównej integrują się zatem albo w markecie LIDL, albo w dobrze odnowionym w 2013 roku parku im. ks. Kirschke.

Wreszcie, last but not least, mimo, że dla Głównej istnieją plany zagospodarowania, to ich zapisy nie uratowały dzielnicy przed zabudową nieszanującą genius loci. Większość nowych bloków nie stara się wpisać w charakter dzielnicy. Buduje się gęsto i znacznie wyżej, a kontrasty na styku starego i nowego są bardzo widoczne. Punkt krytyczny został osiągnięty, nie ma już raczej szans na stworzenie wyjątkowej dzielnicy o kameralnym, ale i współczesnym charakterze.

- 1 Dzielnicy pozbawionej lokalnego centrum należy przywrócić plac – Rynek Wschodni. Być może musi się to wiązać z wyburzeniem pawilonu handlowego z lat 70 zajmowanego przez Społem. Rozsądne wydaje się również uzupełnienie wschodniej pierzei Rynku zniszczonej podczas wojny.
- 2 Konieczne jest przyspieszenie prac nad budową linii tramwajowej do Główniej, która obsłuży mieszkańców gwałtownie rozrastających się osiedli.
- 3 Niezbędną inwestycją jest budowa centrum przesiadkowego przy stacji PKP Poznań Wschód, modernizacja budynku dworca, doprowadzenie komunikacji publicznej do stacji (autobus do czasu budowy linii tramwajowej) oraz ucywilizowanie pieszych i rowerowych dojazdów do stacji.
- 4 Konieczna jest dalsza rewaloryzacja przestrzeni ulicy Główniej, nie tylko – jak dotąd – punktowo (niewielkie nasadzenia, stacja rowerów miejskich).
- 5 Niezbędne są prace koncepcyjne i ew. projektowe nad stworzeniem domu kultury, centrum aktywności lokalnej, integracji mieszkańców. Wykorzystywane obecnie na ten cel poddasze dawnej szkoły na rogu ulic Główniej i Harcerskiej wydaje się niewystarczające. Dotychczasowe koncepcje przewidywały takie usługi na terenie dawnego młyna, ale trudno powiedzieć na ile realna jest dziś realizacja tych zamierzeń.
- 6 Konieczne jest uzupełnienie ulic o rzędy drzew, naprawa chodników oraz nawierzchni większości jezdni.
- 7 Wskazane jest objęcie Główniej miejscowym planem rewitalizacji pozwalającym na znacznie aktywniejsze podniesienie jakości życia tutejszych mieszkańców
- 8 Wskazana jest ochrona kolejnych obiektów historycznych, nie tylko przed „pożarami deweloperskimi” podobnymi do tych, które zrujnowały dawny młyn, ale też przed niefrasobliwą rozbiórką – ze wskazaniem na zachowanie wyjątkowego budynku z dawną salą widowiskową na tyłach posesji przy ulicy Główniej 38.
- 9 Konieczne jest uporządkowanie rzeki Główniej i przyległego do niej zielonego obszaru w pobliżu ulicy Bałtyckiej.
- 10 Wskazana jest rewaloryzacja trójkątnego skweru przy ul. Wiejskiej (konieczna jest zmiana zapisów mpzp) z jednoczesnym upamiętnieniem pierwszej w kraju linii trolejbusowej, która miała tu swoją pętlę.

- 11** Konieczna jest konserwatorska restauracja pierwotnej formy kolonii Karlsbrunne przy ul. Gnieźnieńskiej.
- 12** Zasadne jest uporządkowanie i zaprojektowanie terenów zielonych pomiędzy budynkami komunalnymi przy ul. Nadolnik.
- 13** Wskazane jest wprowadzenie spójnej i dopasowanej do skali dzielnicy małej architektury: ławek, donic, placów zabaw, a także oświetlenia.



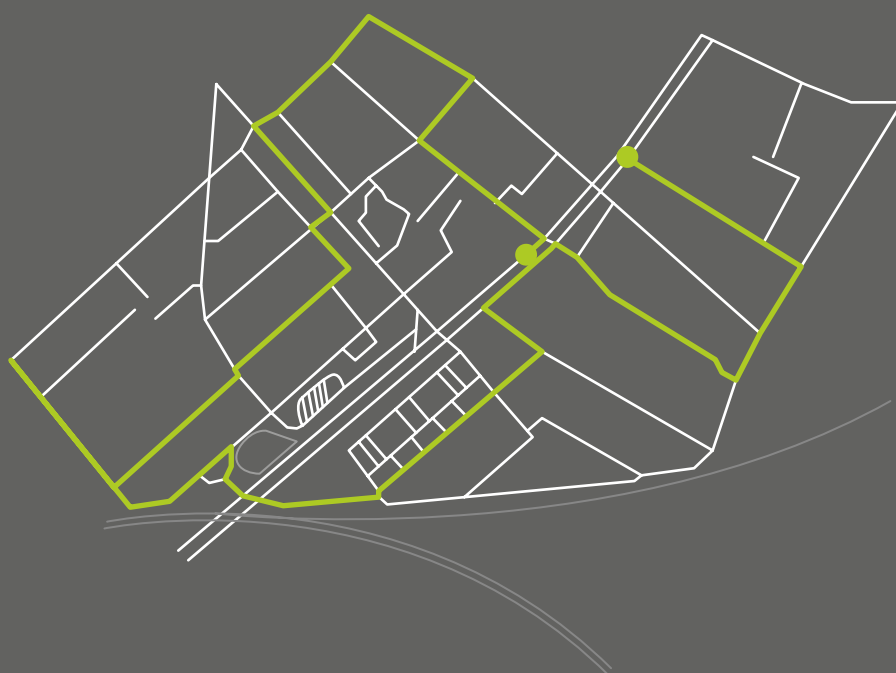


spacer po północnej części Górczyna

Data: 28 sierpnia 2020 roku

Czas: 2 h

Długość trasy: ok. 4,5 km



Trasa

ul. Sielska, Jarochowskiego, Górczyńska, Kordeckiego, Ściegienego,
pl. Zbawiciela, ul. Ostrobramska, Węglowa, osiedle na Górnicy,
ul. Zgoda, stacja PKP Poznań Górczyn, pętle tramwajowa i autobusowa,
ul. Andrzejewskiego, Głogowska, Bosa, Dmowskiego, Górki

Ani miasto, ani przedmieście. Podobnie jak kilka innych dzielnic dawna wieś Górczyn została włączona w obręb Poznania w 1900 roku. Mimo, że początkowo budziła nadzieje m.in. jako przyszła dzielnica willowa, to przez wiele lat zachowywała swój niemal wiejski i dość chaotyczny charakter, odczuwalny dziś jeszcze punktowo na obszarze między ulicami Głogowską i Dmowskiego. Kształt dawnej wsi zatarł się natomiast całkowicie, w czym udział ma ulica ruchliwa i wyjątkowo nieprzyjemna na górczyńskim odcinku ulica Głogowska. Arteria na osi północ-południe rozcięła dawny, położony równoleżnikowo Górczyn na dwie części.

Chaotyczny obraz dzielnicy łączącej charakter małomiasteczkowych przedmieść, PRL-owskich blokowisk i ciasnej deweloperskiej zabudowy to jednak nie tylko „zasługa” tranzytowej Głogowskiej. Podejmowane niegdyś przez architektów próby uporządkowania przestrzeni i poddania się jej kameralnemu charakterowi spełzły na niczym.

W latach 70. i 80., z przyczyn ekonomicznych, wstawiono pomiędzy niską zabudowę wysokie bloki nie planując sensownie ich układu. „Obdarowano” również Górczyn przeskalowanym skrzyżowaniem ulic Głogowskiej i Ściegiennego oraz wiaduktem nad torami kolejowymi tuż obok udanej enklawy mieszkaniowej z lat 20. XX w. przy ul. Andrzejewskiego. Wreszcie, od końca XX wieku Górczynowi przybywa mieszkaniowych inwestycji deweloperskich o bardzo różnej jakości, za to przeważnie bardzo intensywnie wykorzystujących powierzchnie działek. Znikają typowe dla Górczyna wąskie parcele, zabudowane niegdyś od strony ulicy, z obszernym ogrodem na tyłach. W ich miejscu powstają ciągnące się w głąb posesji zwarte kompleksy zabudowy (m.in. przy ul. Górki, Bosej, Sielskiej i in.).



Górczynowi brakuje również dobrze urządzonej zieleni – zarówno przyulicznej, osiedlowej, jak i parkowej. Jedyne park znajduje się nieopodal pętli MPK, w miejscu po dawnym cmentarzu ewangelickim. Druga enklawa zieleni to natomiast zabytkowy i sporej urody katolicki Cmentarz Górczyński.

Dzielnica nie ma też swojego centrum. Plac Zbawiciela jest w rzeczywistości niskiej jakości parkingiem przed kościołem oraz położony jest w miejscu, które nie nadaje się raczej na serce Górczyna. Brak jednak innych lokalizacji, które mogłyby pełnić taką funkcję. Nie ma też tutaj lokalnego centrum z domem kultury i ośrodkiem handlowo-usługowym. Natomiast centrum komunikacyjne: węzeł przesiadkowy – pętla MPK oraz budynek dworca są obecnie bardzo niskiej jakości lub (przypadek dworca) - zdewastowane.



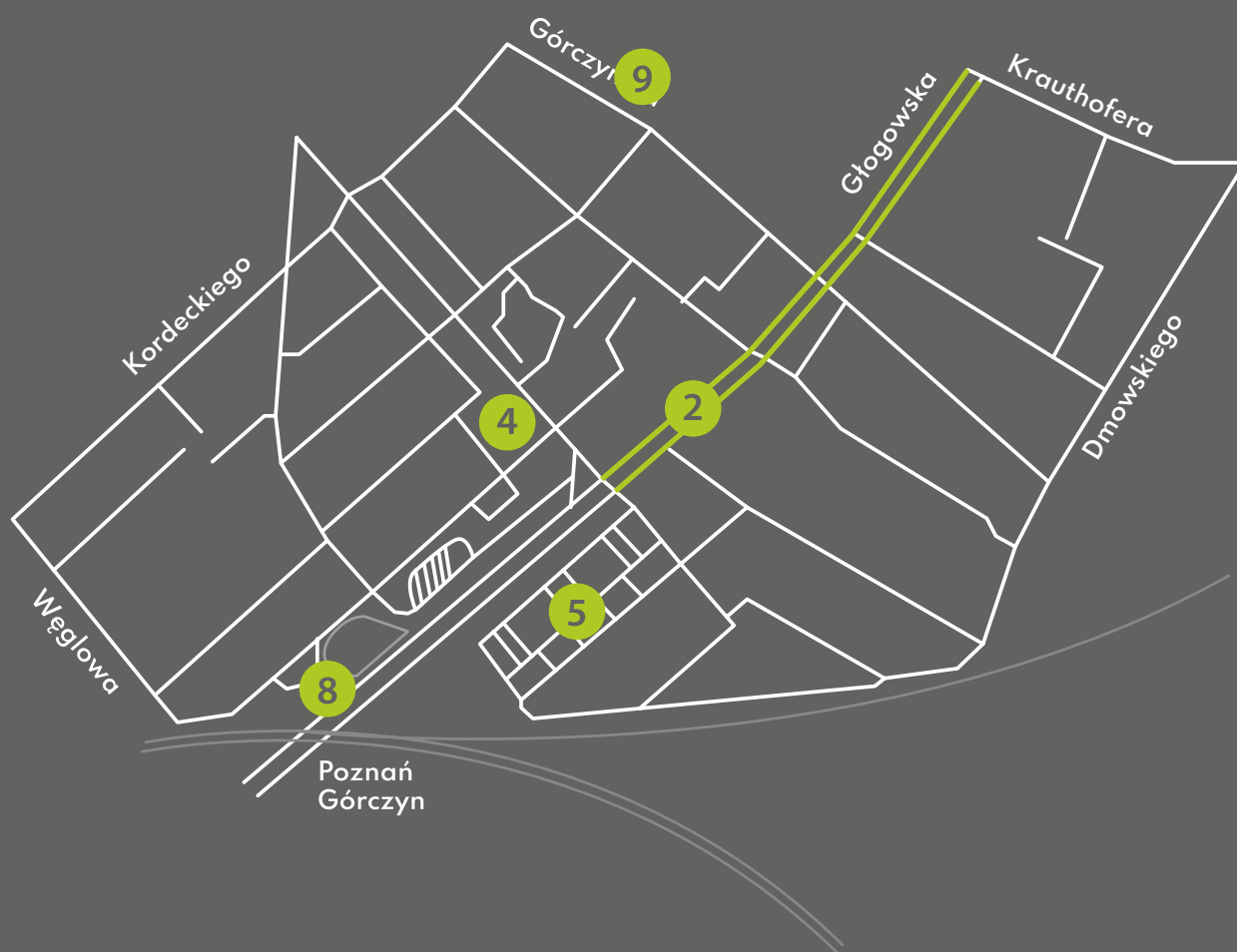
Istnieje natomiast na Górczynie nietypowa enklawa przy ul. Górniczej (os. Ks. Skorupki) – dawne przedwojenne osiedle dla bezrobotnych, które dopiero w minionej dekadzie zostało jako tako ucywilizowane. Nadal jest to jednak miejsce przypominające bardziej skromne ogrody działkowe niż dzielnicę mieszkaniową.

Dla tego dość kiepsko sfastrygowanego urbanistycznego patchworku nie uchwalono do dziś miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – najważniejszy z nich jest w opracowaniu od 2013 roku. Jak to często bywa zostanie zapewne uchwalony, gdy – bez planu – powstanie większość inwestycji. Wtedy zadaniem planistycznego dokumentu będzie jedynie odnotowanie ich istnienia.

- 1 Konieczne jest wytworzenie lokalnego centrum dzielnicy lub kilku mniejszych centrów lokalnych o wysokiej jakości przestrzeni, służących integracji różnych grup mieszkańców.
- 2 Niezbędne jest uspokojenie ruchu na ul. Głogowskiej między ul. Ściegiennego i Hetmańską oraz jednocześnie przekształcenie przestrzeni arterii: nasadzenia wysokich drzew, zaprowadzenie niskiej zieleni, ustawienie ławek i innych elementów małej architektury etc.
- 3 Wskazane jest znalezienie miejsca na zakładanie małych parków kieszonkowych z placami zabaw i miejscami wypoczynku dla seniorów.
- 4 Należy zrewaloryzować przestrzeń placu Zbawiciela i przylegających do niego obszarów.
- 5 Konieczne jest opracowanie kompleksowego planu zazielenienia całej dzielnicy, zarówno wzdłuż ulic, jak i w przestrzeni blokowisk oraz os. ks. Skorupki, a także uporządkowanie i uatrakcyjnienie terenów pomiędzy budynkami osiedla komunalnego przy ul. Andrzejewskiego.
- 6 Palące wydaje się rozwiązanie problemu parkowania coraz liczniejszych samochodów, które zajmują przestrzeń wąskich ulic obudowanych deweloperskimi inwestycjami.
- 7 Zasadne wydaje się objęcie Górczyna miejscowym planem rewitalizacji pozwalającym na kompleksowe rozwiązanie problemów zarówno przestrzennych, jak i społecznych.
- 8 Niezbędne jest wytworzenie centrum przesiadkowego z prawdziwego zdarzenia połączonego z (planowanym przez miasto) parkingiem P&R.
- 9 Wskazana jest likwidacja ogrodzeń, które zaczęły dzielić przestrzeń blokowego osiedla przy ul. Górczyńskiej.
- 10 Bardzo ważne jest ograniczenie intensywności przyszłej zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza przy historycznych ulicach dawnej wsi Górczyn.

Rekomendacje ogólne

- 1 3 5 6 7 10





spacer po Jeżycach



Czas: 2 h

Długość trasy: ok. 2,7 km



Jeżyce to dziś najmodniejsza wśród starych dzielnic Poznania. Kojarzy się przede wszystkim z architekturą początków XX wieku, w tym - z bogato występującą tu secesją. Ale to tylko część prawdy. Zabudowa Jeżyc to także modernizm lat 30., lata powojenne oraz - w dużej mierze - ostatnie trzy dekady. I to nie koniec. Jeżycom przybędzie jeszcze wiele gęstej zabudowy. Zniknie za to dziedzictwo industrialne.

Moda na Jeżyce zaczęła się już w latach 90. To wtedy powstał niemal cały kwartał bardzo charakterystycznych postmodernistycznych „kamienic” między ulicami Jeżycką, Mylną i Poznańską. Punktowych uzupełnień w tym duchu było zresztą na Jeżycach więcej. Kolejne dekady skierowały uwagę deweloperów na obszary postindustrialne: zajezdnię MPK przy ul. Gajowej i zakłady Modena oraz - w ostatnich latach - fabryczne tereny na północ od ulicy Kościelnej (Goplana, Wiepofama).



Sama Kościelna – ulica, a raczej aleja założona na śladzie danej owalnico-wej wsi Jeżyce – została również obudowana licznymi domami mieszkalnymi. Realizacje te zerwały już z estetyką „post” czyli postmodernizmu. Widać tu albo nawiązanie do historii, albo powrót do form modernistycznych. Te ostatnie, niestety o jakości niższej od oczekiwań – odnotowujemy również na terenach zabudowywanej dawnej zajezdni. Do dziś nie ruszyły natomiast prace w dawnym kompleksie Modeny przy ul. Jackowskiego.

Jeżyckie inwestycje ostatnich dekad ujawniają pewien paradoks. Oto zabudowa postmodernistyczna, będąc formalnym pastiszem dawnej architektury kamienicznej, realizuje wiele postulatów modernizmu: kwartały zabudowy mają obszerne zielone dziedzińce, mieszkania są przestronne, dobrze doświetlone i dają się przewietrzyć. Odległości między budynkami pozwalają zachować intymność mieszkańcom.

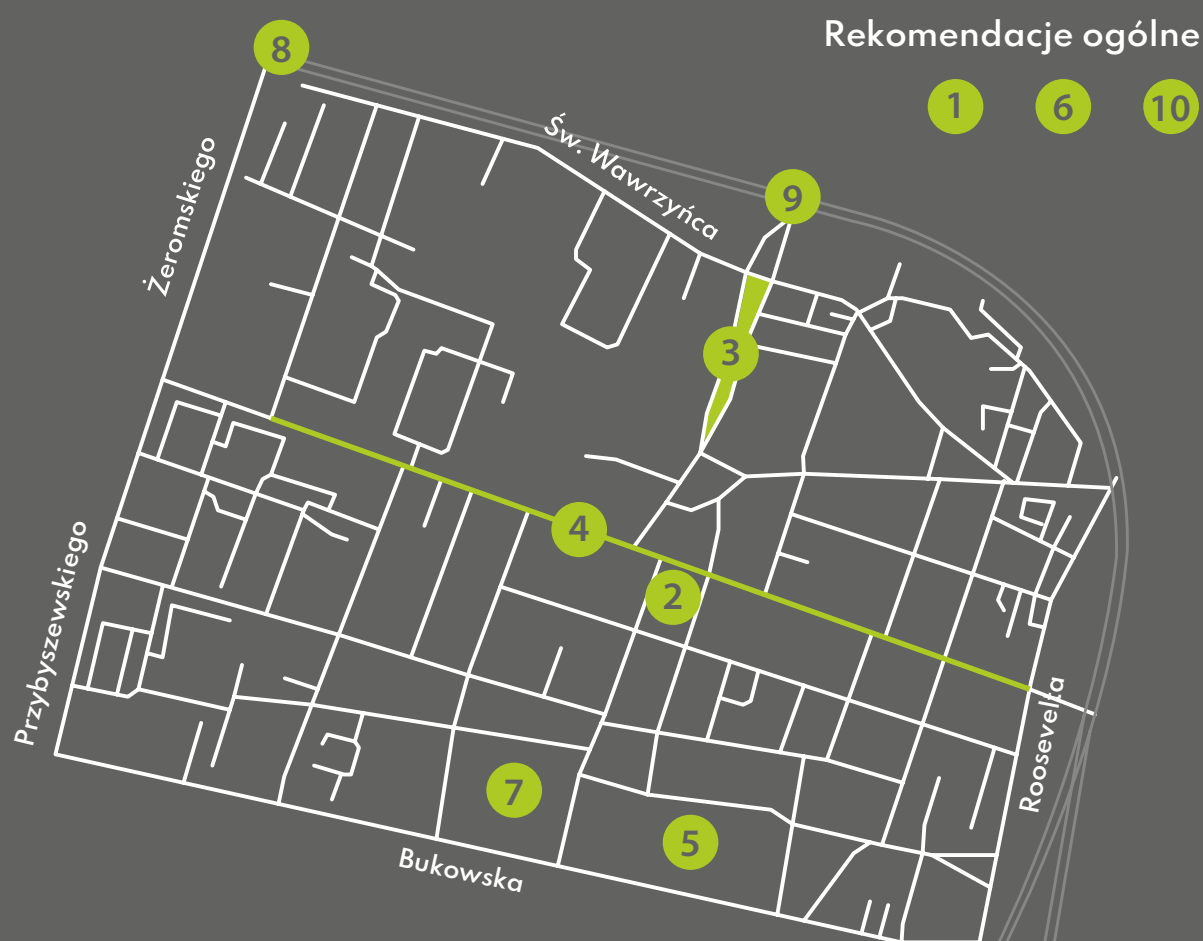
Natomiast neomodernizm, w łaskach od pierwszej dekady tego wieku, operuje co prawda funkcjonalistyczną estetyką, ale z ducha bliżej mu do XIX-wiecznych kamienic czynszowych. Zabudowa jest na ogół gęsta, część mieszkań mała i źle doświetlona, mieszkańcy zaglądają sobie do lokali przez okna.

Trend ten nie słabnie. Podobnie gęsto i betonowo zapowiada się zabudowa terenów po Goplanie i Wiepofamie, gdzie od kilku lat prężnie działają deweloperzy. Dopiero od niedawna dla pofabrycznych obszarów obowiązują plany zagospodarowania. Są to jednak dokumenty mocno spóźnione – niejako „plany na przeszłość”. W dużej mierze zatwierdzają wydane już (bez planu) pozwolenia na budowę nowych osiedli.



- 1 Konieczne jest uzupełnienie lub przywrócenie niskiej i wysokiej zieleni zarówno w historycznych przedogródkach, jak i wzdłuż jezdni ulic. Postuluje się urządzenie nawet mikroskopijnych parków kieszonkowych. „Starym” Jeżycem, zabudowanym jeszcze przed 1900 rokiem, bardzo brakuje tego typu rekreacyjnych enklaw.
- 2 Niezbędna jest kompleksowa rewaloryzacja Rynku Jeżyckiego wraz z nowym zaplanowaniem popularnego, choć bardzo nieestetycznego targowiska. W zgodnej opinii licznych uczestników spaceru projekt zmian, który przedstawiło ostatnio miasto, jest niedopuszczalny. Na przebudowę płyty rynku oraz jej program użytkowy powinien zostać rozpisany konkurs.
- 3 Unikatowa przestrzeń ulicy Kościelnej - z zielonym pasmem między jezdniami wymaga gruntownej rewaloryzacji. Konieczna jest likwidacja parkingu oraz stacji paliw i przekształcenie wnętrza ulicy w parkową aleję z prawdziwego zdarzenia. Centrum Otwarte zwracało już na to uwagę w 2013 roku podczas plenerowego spotkania w przestrzeni ulicy.
- 4 Konieczna jest odkładana od dawna rewaloryzacja ulicy Dąbrowskiego, zarówno na odcinku łączącym Rynek z centrum, jak i po zachodniej stronie Jeżyc - przy intensywnie zabudowywanym dziś terenie postindustrialnym. Konieczne są nasadzenia drzew, wytyczenie pasów rowerowych, wprowadzenie małej architektury wysokiej jakości oraz uspokojenie ruchu. Zmiany na Dąbrowskiego należy wprowadzać jednak ostrożnie, tak by przez przypadek nie doprowadzić do zamarcia tej jednej z nielicznych żywych śródmiejskich ulic.
- 5 Zasadne wydaje się otworenie terenu starego zoo na okolicę. Dzisiejsze wygródenie tego parkowego obszaru sprawia, że nie tworzy ono funkcjonalnej całości z resztą dzielnicy (za mało wejść, niemożność przejścia przez zoo na skróty w stronę ulicy Bukowskiej).
- 6 Konieczne jest wprowadzanie kolejnych ułatwień dla pieszych i rowerzystów na wzór bardzo udanych rozwiązań, które wprowadzono w 2020 roku na ulicach Jeżyckiej i Poznańskiej, nieco wcześniej na ul. Mickiewicza oraz Słowackiego, a kilka lat temu na rogu ulic Kraszewskiego i Zwierzynieckiej.
- 7 Za wszelką cenę, podczas rewaloryzacji dawnej Modeny, należy uniknąć błędów popełnionych podczas przygotowań do zagospodarowania dawnej zajezdni oraz terenów po Goplanie i Wiepofamie. Miasto powinno w o wiele silniejszy sposób decydować o kształcie tej przestrzeni, nie tylko za pomocą niedoskonałych narzędzi planistycznych.

- 8 Niezbędne jest przyspieszenie budowy przystanku kolejowego planowanego nad ulicą Witosa. Jest on niezbędny do obsługi komunikacyjnej koleją metropolitalną tysięcy mieszkańców, którzy wprowadzą się niebawem do domów na terenach pofabrycznych.
- 9 Konieczne jest przebicie drugiej nitki tunelu pod nasypem kolejowym w ciągu ulicy Kościelnej. Ta nowa przeprawa w stronę Sołacza powinna służyć jedynie pieszym i rowerzystom zmuszanym dziś do przeciskania się przez wąski tunel razem z samochodami.
- 10 Moda na Jeżyce wpływa znacząco na nasilenie się procesu gentryfikacji. Przy użyciu dostępnych środków prawnych oraz innowacyjnych „miękkich” działań miasto powinno ograniczyć skalę tego zjawiska.





spacer po Dębcu



Data: 11 czerwca 2021 roku

Czas: 2,5 h

Długość trasy: ok. 4,1 km



Trasa

ul. Wspólna, Hutnicza, Tokarska, Wiśniowa, Lipowa, pl. Lipowy, ul. Bluszczowa, 28 Czerwca 1956, Szczepana, Konarowa, Czechosłowacka, Jaworowa, Cyprysowa, Kasztanowa, Limbowa, Łozowa, Orzechowa, park. im. Bambrów Poznańskich, osiedle Dębina



Kuniec Dymbiec – tak wołał kiedyś konduktor tramwaju na dębieckiej pętli. Tyle, że dopiero za nią rozciągała się najgęściej zamieszкана część dzielnicy, czyli rezerwar niemal wszystkich powojennych odmian budownictwa mieszkaniowego. Miasto w mieście za torami kolejowymi – z niespełna stuletnią historią.

Historia współczesnego Dębca zaczyna się bowiem po 1925 roku, kiedy dawną wieś z XVIII w. wcielono do miasta. Murowana wiejska zabudowa istnieje do dziś – tuż przy pętli tramwajowej. Domy te powstały po wielkim pożarze w latach 70. XIX w. W latach 50. tego samego stulecia Dębiec i jego pola zostały rozcięte linią kolejową do Wrocławia. Potem poszatkowały je kolejne torowiska i rozjazdy: do Berlina oraz na Śląsk.

W międzywojniu powstała tu nowa szkoła, kościół, wille i domy wielorodzinne w rejonie ulic Czechosłowackiej i św. Szczepana. W latach 30. przedłużono linię tramwajową, która wcześniej docierała jedynie do ulicy Wspólnej. Budowano i w czasie wojny. Przy ul. Opolskiej Niemcy postawili osiedle domów robotniczych, a dalej na południe, w granicach Świerczewa – liczne baraki dla Polaków.

Prawdziwa ofensywa budowlana ruszyła jednak pod koniec lat 40. Puste pola Dębca na południe od ul. Czechosłowackiej przeznaczone zostały na dzielnicę dla pracowników pobliskich zakładów przemysłowych. Budowa zasadniczej części Dębca trwała do końca lat 60. W końcówce kolejnej dekady blokami zaczął zapełniać się też tzw. Klin Dębiecki. Dzięki temu w obrębie „Ceglorz City” można oglądać zarówno funkcjonalistyczne domy z końca lat 40, zdobne socrealistyczne bloki z pierwszej połowy lat 50. i coraz bardziej upraszczane modernistyczne budynki realizowane po 1956 roku. Nad wszystkim góruje wysoka zabudowa z ostatnich dwóch dekad PRL-u. Ale – ciekawostka! – w dzielnicy niemal nie ma bloków z wielkiej płyty.



Zgodnie z modernistycznymi wzorcami, oprócz mieszkań na Dębcu powstała niezbędna infrastruktura: szkoły, przedszkola, sklepy, ośrodki zdrowia i kultury. Wszystko zatopione w bujnej zieleni. Zdominowany przez pracowników „Ceglorza” Dębiec był niemal samowystarczalną wyspą odciętą od miasta pogmatwanym węzłem kolejowym z wyjątkowo niespójnym węzłem przesiadkowym. A między torami, przez dekady, kopali piłkę zawodnicy Lecha na dawnym stadionie najśłynniejszej poznańskiej drużyny. Nieczynna od lat 90. XX w. arena przypomina dziś polanę otoczoną gęstym zagajnikiem porastającym ruiny trybun. To idealny spaceriak dla psów i dobra miejscówka dla biegaczy.



Historią jest nie tylko stadion, ale i mleczarnia, z której kiedyś słynął Dębiec. Mleko ustąpiło miejsca betonowi wytwarzanemu w znanej firmie produkującej kostki i płyty chodnikowe. Trudno przeoczyć słup z nadzianą na niego wielką podobizną brukowej kostki. Od kilku lat z tym reklamowym totemem konkurują nowe wysokie bloki osiedla Red Park graniczące z Galerią Dębiecką – centrum handlowym stanowiącym przeciwagę dla blaszanego kompleksu ze sklepami i usługami z lat 70 oraz ryneczku zwanego „Manhattanem”.

Na Dębcu są też dwa nowsze parki: pierwszy przy dawnym forcie, drugi - najmłodszy - im. Bambrów Poznańskich – powstał w 2019 roku po wschodniej stronie dzielnicy. Obok niego z mozołem rośnie kolejny kościół. Natomiast bliżej autostrady przyrost masy przejawia się albo w postaci nowych biurowców albo willi w typie zamku gargamela. Za kilka lat ma do nich dotrzeć tramwaj, który pokona kolejowy węzeł jadąc nowym wiaduktem. Wtedy koniec będzie wreszcie prawdziwym kuńcem.

- 1 Gruntownego uporządkowania i przeobrażeń wymaga niefunkcjonalny węzeł komunikacyjny z pętlami autobusowymi, tramwajową oraz stacją PKP. Liczne przejazdy ze szlabanami, odległości między przystankami poszczególnych środków transportu oraz nieczytelny układ całego węzła dezorientują i męczą pasażerów.
- 2 Konieczne jest przyspieszenie prac nad planowaniem i przedłużeniem linii tramwajowej do osiedla Dębina wraz z planowanym przy autostradzie parkingiem P&R oraz wiaduktem, którym tramwaj będzie jechał nad torami PKP
- 3 Zasadne wydaje się utworzenie pieszej przeprawy nad torami kolejowymi prowadzącej do zdewastowanego cmentarza przy ul. Samotnej.
- 4 Niezbędna jest rewaloryzacja dzielnicowego targowiska przy ul. 28 Czerwca 1956. Obecny jego stan to rażąco substandard.
- 5 Remontu oraz modernizacji wymaga zespół szkolno-przedszkolny przy ul. Łozowej wraz z boiskami oraz obszernym dziedzińcem w obrębie całego założenia.
- 6 Konieczne jest opracowanie i stopniowe wdrożenie zmian kolorystyki elewacji bloków nadanej podczas termomodernizacji w ciągu pierwszych dwóch dekad XXI w.
- 7 Niezbędne jest ucywilizowanie parkowania w obrębie osiedli. Zalew samochodów znacznie obniża jakość przestrzeni między blokami. Zasadna wydaje się budowa wielopoziomowych parkingów na obrzeżach osiedli.
- 8 Konieczne jest podniesienie jakości małej architektury oraz ciągów pieszych w obrębie osiedli. Dobrą referencją dla nowych rozwiązań wydają się miejskie meble i urządzenia zastosowane w parku Bambrów Poznańskich.
- 9 Niezbędne jest utworzenie dzielnicowego ośrodka kultury i integracji, zarówno z myślą o młodszych mieszkańcach, jak i o seniorach, których z każdym rokiem będzie coraz więcej. Być może właściwym miejscem na tego rodzaju przedsięwzięcie jest dawny fort IXa przy ul. 28 czerwca 1956 r.
- 10 Istotny wydaje się namysł nad przeznaczeniem ruin stadionu, ze wskazaniem na zachowanie w jego miejscu zieleni.



Rekomendacje ogólne

- 2
- 6
- 7
- 8
- 9





spacer po Naramowicach

Data: 25 czerwca 2021 roku

Czas: 2,5 h

Długość trasy: ok. 3,5 km



Trasa

ul. Sarmacka. Karpią, Sielawy, Rubież, os. Małe Naramowice, rondo
Moraczewskich, ul. Bolka, Naramowicka, Jasna Rola, os. Śmiątego, ul. Jasna
Rola, Błażeja, ul. Naramowicka

Nieźle się urządziłiśmy. Tak można podsumować wygląd jednej z najmłodszych dzielnic mieszkaniowych Poznania. Naramowice to dziecko ustrojowej transformacji i swawolnego planowania typowego dla czasów po 1990 roku. Tam, gdzie dziś stoją bloki i domy w wielu odmianach, barwach oraz konfiguracjach kiedyś rozciągały się pola i szklarnie prężnego kombinatu ogrodniczego Naramowice. Ten zaś ułożył się po wojnie w dawnym dworze na północnych rubieżach miasta. Na wielu hektarach wyrosły nie tylko szklarnie, ale również – w latach 60. i 70. – kilkanaście niskich bloków w rejonie Sarmackiej dla pracowników kombinatu. Potem, w połowie lat 80. dołączyło do nich, kameralne jak na wielkopłytowe założenie, osiedle Łokietka.

Lata 90. to koniec naramowickiej sielanki. Rozparcelowany kombinat trafił w różne ręce. To tu powstał pierwszy sklep IKEA i pierwszy hipermarket Pozperito. Potem, w typowo wiejskiej części Naramowic zaczęły rosnąć domy mieszkalne. Jeden z bardziej prężnych poznańskich deweloperów zbudował zamknięte osiedle w podworskim parku, który w czasach PRL-u służył wszystkim mieszkańcom. Na północy, za ulicą Błażeja inny inwestor stworzył w dwie dekady rodzaj gęsto zabudowanej pod-dzielnicy. Kolejny deweloper wchłonął i ogrodził inny zadrzewiony teren – przy ul. Bolka.

Od końca XX wieku w nowe domy i enklawy zaczęła obrastać sama ul. Naramowicka – jedne lepsze, inne gorsze – każde od innego inwestora i spod ręki odmiennych architektów. Po pewnym czasie główna ulica stała się umowną granicą między Naramowicami zachodnimi i wschodnimi. W pierwszych, tuż przy lasku Piątkowskim i rezerwacie Żurawiniec przyrost budowlanej masy był spontaniczny i bezplanowy. Kilku udanym realizacjom towarzyszy wiele kiepskich – grodzonych i za gęsto upakowanych. Przekładaniec budynków wybudowanych w oparciu nie o plan, a o warunki zabudowy (WZ) śmiało można nazwać labiryntem.



Po stronie wschodniej udało się co nieco sensownie zaplanować, a nawet wybudować jedną z przyzwoitszych enklaw mieszkaniowych w mieście, czyli Małe Naramowice u podnóża dzielnicowego kościoła. Choć i tutaj nie zabrakło domów postawionych w karnym ordynku zabudowy łanowej i stawianych od stempla bloków komunalnych.

Im więcej domów rośło, tym gorzej było z dojazdem, bo miasto nie spieszyło się z budową zaplanowanej od lat 70. XX wieku Nowej Naramowickiej wraz z linią tramwajową. Szczęśliwie nie zabudowano przewidzianej na ten cel terenowej rezerwy. Komunikacyjny kręgosłup dzielnicy jest zatem od lat solidnie przetrącony – równie niefunkcjonalny, co nieestetyczny. Dopiero teraz trwa budowa torowiska tramwajowego i biegnącej obok niego nowej ulicy, której skala jest tym razem, dla odmiany, mocno na wyrost. Skoro dzielnicę obsłuży tramwaj, to zbędne wydają się tak szerokie jezdnie i ogromne skrzyżowania. Brakuje też zieleni, bo nie ma jej ani w większości mieszkaniowych enklaw, ani pomiędzy nimi. Uchwalając plan miejscowy dla wschodniej, bardziej uporządkowanej części dzielnicy nie przewidziano (wbrew postulatом lokalnych aktywistów i radnych) odpowiedniej liczby miejsc na zieleń oraz usługi dzielnicowe.



Obecnie Naramowice dynamicznie rozrastają się w kierunku wschodnim, ale cały czas brakuje dzielnicowego centrum kulturalnego i usługowego. Mieszkańcy nie mają się gdzie spotykać, dopiero niedawno powstała filia Biblioteki Raczyńskich przy rynku Małych Naramowic. W przestrzeni publicznej, poza lasiem Piątkowskim, trudno nawet o ławki i sensownie urządzone ulice. Naramowice potrzebują zatem solidnej dawki urbanistycznej i architektonicznej akupunktury, która pomoże ucywilizować funkcjonalno-przestrzenny labirynt.

- 1 Konieczne jest utworzenie dzielnicowego ośrodka kultury, integracji i handlu, a najlepiej kilku tego typu mniejszych i rozproszonych miejsc lub obiektów.
- 2 Zasadna, choć niemal niemożliwa z powodów własnościowych jest rezygnacja z ogrodzeń poszczególnych enklaw mieszkalnych, przede wszystkim po zachodniej stronie ulicy Naramowickiej.
- 3 Konieczna jest gruntowna i kompleksowa rewaloryzacja ulicy Naramowickiej po oddaniu do użytku trasy tramwajowej oraz al. Praw Kobiet (dawniej roboczo: Nowej Naramowickiej).
- 4 Niezbędne jest wprowadzenie większej liczby zielonych enklaw na terenach leżących na wschód od ul. Naramowickiej. Wiąże się to jednak ze zmianą mpzp, co w obecnych miejskich realiach politycznych i ekonomicznych wydaje się mało możliwe.
- 5 Wraz z uruchomieniem trasy tramwajowej konieczne są działania na rzecz uspokojenia i redukcji ruchu kołowego w obrębie dzielnicy.
- 6 W miarę możliwości konieczne jest wytworzenie systemu pieszych traktów, ścieżek oraz dróg rowerowych, które pomogą lepiej skomunikować ze sobą poszczególne enklawy mieszkalne po zachodniej stronie ul. Naramowickiej.
- 7 Palącym problemem jest kwestia małej architektury: obecnych dziś w śladowej liczbie ławek, stojaków rowerowych, udogodnień dla osób starszych wzdłuż ulic, których chodniki, jezdnie i oświetlenie również wymagają remontu (oprócz Naramowickiej - ul. Karpia i Sielawy).
- 8 Zasadne jest „dozielenienie” budowanej obecnie al. Praw Kobiet zgodnie z postulowaną przez radnych ideą linearnych zieleńców.
- 9 Uporządkowania wymaga przestrzeń wokół budynków komunalnych przy ul. Bolka i Rubież.

Rekomendacje ogólne

- 1 2 4 5 6 7



DEFABRYKACJA



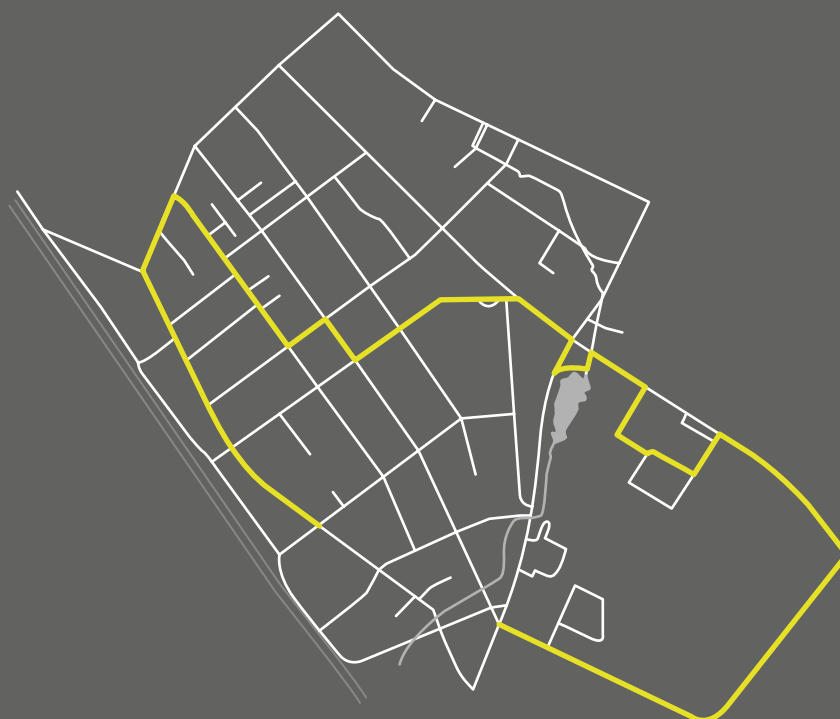
spacer po Podolanach



Data: 16 lipca 2021 roku

Czas: 2,5 h

Długość trasy: ok. 3,9 km



Trasa

ul. Druskienicka, Jasielska, Strzeszyńska, park prof. Bergera, Druskienicka,
Krynica, Zakopiańska, Ciechocińska, Kartuska. Czorsztyńska



Nowe bloki Podolan wypierają magazynową oraz przemysłową zabudowę. Ta z kolei powstała w latach 60. i 70. XX w. w miejscu pod planowany tutaj obszerny „miejski cmentarz nr 3”. Miała to być jedna z czterech dużych nekropolii, które zamierzano urządzić w każdym z naroży miasta. Powstały tylko dwie: miłostowska i junikowska. Podolany i Starołęka Wielka, gdzie również planowano duży cmentarz, służą przede wszystkim żywym mieszkańcom.

Nowe bloki i enklawy mieszkaniowe zastępujące z wolna magazyny i hurtownie przy Jasielskiej oraz Strzeszyńskiej są całkowicie odmienne od wyglądu przedwojennej części dzielnicy. Podolany kojarzyły się bowiem do niedawna przede wszystkim z willową zabudową wśród dorodnej zieleni – przyjemną, choć i tak daleką od pierwotnych planów utworzenia tu „miasta ogrodu” zasobnego nie tylko w domy, ale i dzielnicowe usługi oraz centralny plac. Zamiary te, rodem z lat 20. XX wieku zostały okrojone w kolejnej dekadzie. Budowano jedynie domy – w dość tradycyjnym i zachowawczym stylu podchwyconym zresztą po 1989 roku podczas dogęszczania zabudowy.



Po wojnie, u progu lat 60. na Podolanach powstała nowa szkoła, a w kolejnej dekadzie – na przyłączonym do miasta skrawku wsi Suchy Las – wielki kombinat budowlany wytwarzający wielką płytę na budowę nowych poznańskich osiedli. W latach 80. zakończyła się też budowa kościoła. Nie było planów realizacji nowej wielorodzinnej zabudowy, która powstaje tutaj od początku drugiej dekady obecnego wieku. Większość bloków wyrosła również bez planu, bo stosowny dokument uchwalono dopiero w 2021 roku.

Całość jest zatem wyjątkowo niespójna i chaotyczna, bez sensownych powiązań domów ze stosunkowo nowym centrum handlowym Galeria Podolany przy wyjątkowo nieestetycznej ulicy Strzeszyńskiej, marketem z przyległościami od strony ul. Druskienickiej oraz – najsensowniejszą inwestycją ostatnich lat – parkiem prof. Bergera założonym wzdłuż potoku Wierzbak. Nie ma też – w zasadzie – żadnych urbanistycznych powiązań części willowej z nowymi inwestycjami.

Podolany są też słabo połączone komunikacyjnie z nie tak znów odległym śródmieściem. Dość mgliste plany przewidują doprowadzenie tu tramwaju i utworzenie węzła przesiadkowego „Druskienicka” obsługującego zarówno Podolany, jak i znajdujący się za torami kolejowymi Strzeszyn. Ostatnio powstał również nowy przystanek PKP Podolany, ale liczbie i częstotliwości kursów kolei metropolitalnej daleko do pożądanego optimum.

Z powodów komunikacyjnych niektórzy mieszkańcy deklarują, że częściej odwiedzają centrum pobliskiego Suchego Lasu niż śródmieście Poznania. To w sąsiedniej gminie korzystają z oferty domu kultury, biblioteki lub pływalni – placówek nieobecnych na Podolanach. Dopiero teraz trwa rozbudowa szkoły i towarzyszącej jej części kulturalno-społecznej. Jak dotąd społecznicy korzystają z pomieszczeń hotelu przy ul. Szarych Szeregów.

Patrząc na chaotyczny rozwój „zdefabrykowanej” dzielnicy trudno mieć nadzieję, że nawet z uchwalonym (stanowczo za późno) planem zagospodarowania, uda się przekształcić nową część dzielnicy w przyjazne i funkcjonalne miejsce. Już w samym planie brakuje miejsc zarezerwowanych pod enklawy zieleni oraz prób ucywilizowania układu pieszych i rowerowych pasażerów między wyizolowanymi inwestycjami tworzącymi nową zabudowę dzielnicy.

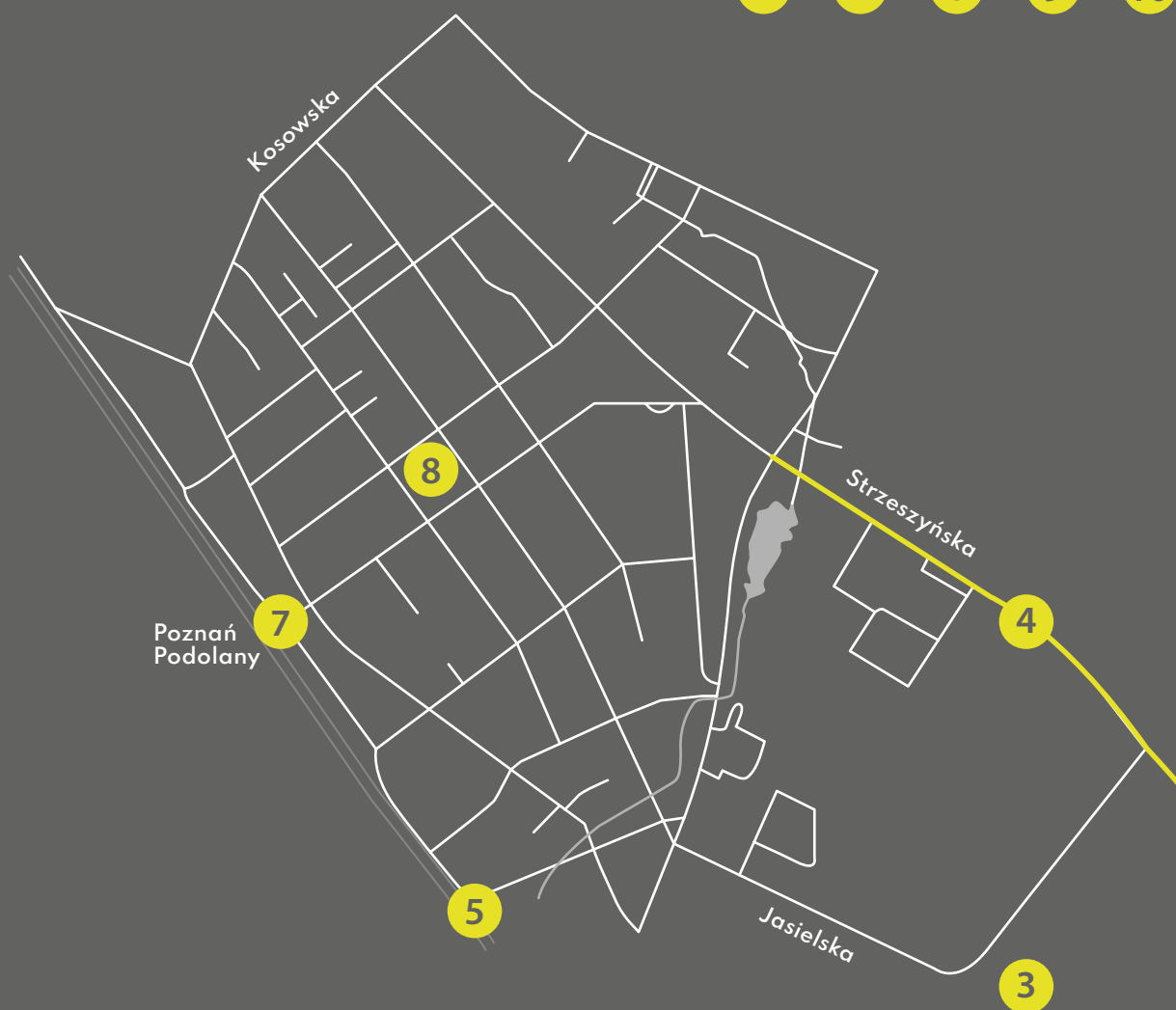


- 1 Niezbędne są działania mające na celu funkcjonalne i przestrzenne zespolenie chaotycznie budowanych zespołów mieszkaniowych w obrębie ulic Jasielskiej, Strzeszyńskiej i Druskienickiej.
- 2 Konieczne jest wprowadzenie większej liczby enklaw zieleni między nowymi budynkami (niezbędna zmiana mpzp).
- 3 Zasadne, choć trudne w realizacji (własność prywatna) jest otwarcie terenów fortecznych od strony osiedla Reduta, tak by stanowiły park obsługujący nową zabudowę mieszkaniową Podolan.
- 4 Gruntownego uporządkowania i przebudowy wymaga ulica Strzeszyńska na odcinku między ul. Lutycką a Druskienicką.
- 5 Konieczne jest przyspieszenie prac nad utworzeniem węzła przesiadkowego Druskienicka oraz poprawa obsługi Podolan transportem zbiorowym (tramwaj, zwiększenie częstotliwości kursowania PKM).
- 6 W obrębie „starych” Podolan konieczne jest uspokojenie ruchu kołowego, budowa brakujących chodników lub przyjaznych mieszkańcom pieszojezdni. Niezbędne są też ławki i inne elementy małej architektury.
- 7 Ucywilizowania wymaga otoczenie węzła przy nowym przystanku PKP Poznań Podolany.
- 8 Niezwykle ważne jest dla starej części Podolan zagospodarowanie zielonej enklawy w miejscu przeznaczonym sto lat temu na centralny plac. Istniejąca zieleń powinna służyć jako miejsce wypoczynku, rekreacji i integracji sąsiedzkiej.
- 9 Konieczne jest lepsze powiązanie przestrzenne nowej i starej części Podolan, a także Podolan z Suchym Lasem oraz Strzeszynem.
- 10 Docelowo zasadne jest usunięcie wszystkich uciążliwych zakładów i magazynów z przestrzeni zabudowywanej obecnie domami mieszkalnymi.



Rekomendacje ogólne

- 1 2 6 9 10



LOTNISKOWIEC NA PERYFERIACH



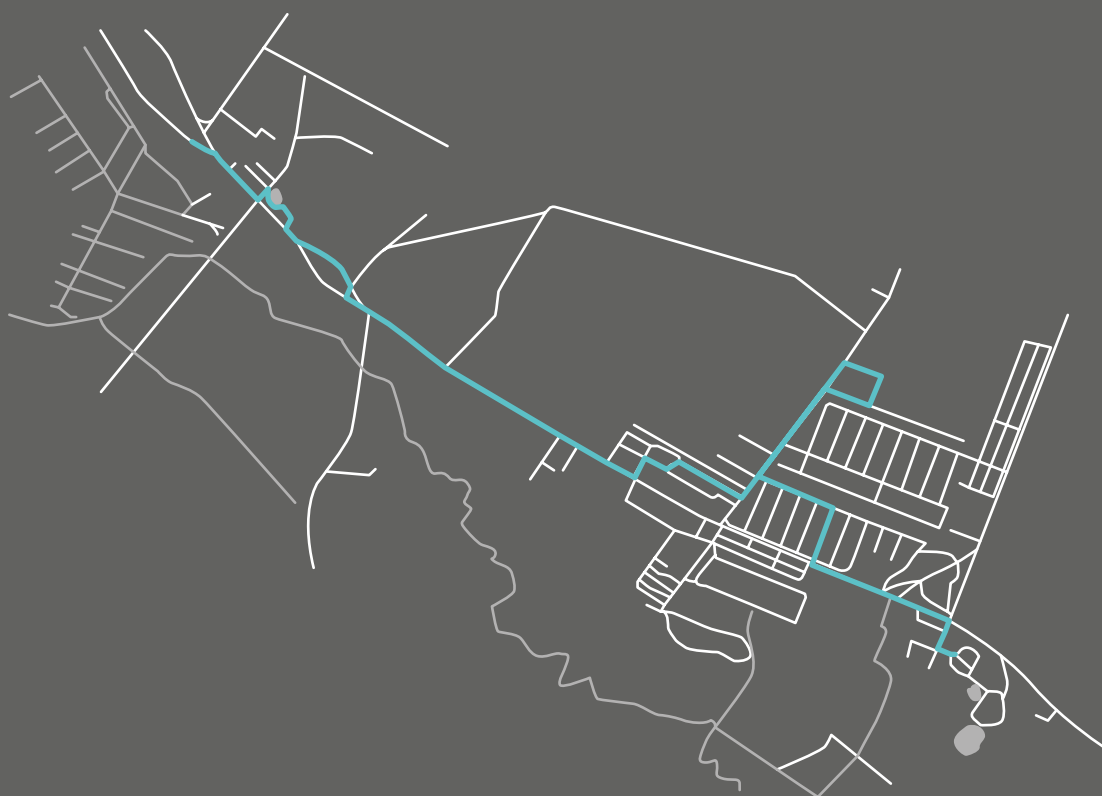
spacer po Głuszynie



Data: 30 lipca 2021 roku

Czas: 2 h

Długość trasy: ok. 3,9 km



Trasa

ul. Głuszyna (przy schronisku młodzieżowym), ul. Babicka, park Strzeleckiego, kościół św. Jakuba, ul. Daszewicka, ul. Głuszyna, Szkoła Podstawowa im. Strzeleckiego, ul. Przy lotnisku, ROD „Głuszynka”, ul. Gabszewicza, ul. Głuszyna, Sypniewo, Silniki, dwór w Piotrowie.



Kiedyś Głuszyna mogła kojarzyć się z głuszą. Dziś przeciwnie – raczej ogłusza. Dawna wieś, której początki sięgają XIII wieku przylega bowiem do hałaśliwego wojskowego lotniska i bazy w Krzesinach, z których startują naddźwiękowe myśliwce F-16. Znaczna część mieszkańców Głuszyny jest lub była powiązana zawodowo z tym wojskowym kompleksem. To dla żołnierzy i ich rodzin powstawały stopniowo od lat 50. XX wieku bloki mieszkalne we wschodniej części dzielnicy.

Głuszyna, przylegając w dużej mierze do ciągnącej się przez kilka kilometrów głównej ulicy, dzieli się zatem na dwie partie. Od zachodu znajduje się dawna wieś związana z nieistniejącym od czasów wojny dworem. Góruje nad nią sylweta zabytkowego gotyckiego kościoła z XIII w. pw. św. Jakuba Większego Apostoła. Od wschodu, bliżej zachowanego i odrestaurowanego dworu w Piotrowie, usytuowano osiedle dla żołnierzy i administracji bazy, na które składają się zarówno socrealistyczne budynki z czasów powojennych, jak i wyższe, pięciokondygnacyjne bloki z lat 70. i 80. Mniej więcej pośrodku stoi szkoła z początku lat 70., która stanowi również centrum kulturalno-społeczne dzielnicy.

Funkcji porządnego centrum nie pełnił niestety pawilon handlowo-usługowy przy amorficznym placu obok bloków z lat 50., miejscu – z racji położenia – predestynowanym do bycia „sercem” Głuszyny. Podczas spaceru uczestnicy podkreślali różnice między mieszkańcami obu części. Głuszynianie z zachodniej partii to „autochtoni”, natomiast ci z osiedli, jako wojskowi, pochodzą z wielu regionów kraju.



Dawny wiejski charakter Głuszyny nadal jest bardzo czytelny. Tuż za zabudowaniami rozciągają się pola i łąki, niekiedy bezpośrednio stykają się z blokami. Dopiero od niedawna tworzy się rodzaj „drugiego planu” zabudowy. Po północnej

stronie ulicy Głuszyna, na tyłach starych posesji powstają domy jednorodzinne wzdłuż nowych ulic, zgodnie z planem zagospodarowania przyjętym w 2018 roku. Niestety, charakter nowych budynków nie koresponduje estetycznie z najstarszymi ceglanyimi domami wsi. W planie nie pojawiły się wymogi, które wymusiłyby połączenie współczesnych form z charakterem dawnej zabudowy – choćby za pomocą tych samych materiałów wykończeniowych.

Po południowej stronie Głuszyny znajduje się natomiast malownicza dolina rzeki Kopel (Głuszynki). Ponad czterdzieści lat temu zaawansowane były projekty spiętrzenia wody, utworzenie sztucznego jeziora i rozbudowanej bazy turystyczno-wypoczynkowej z ośrodkami wczasowymi włącznie. Projekt zarzucono i nie planuje się do niego powracać.

Dość charakterystyczną cechą Głuszyny są też bardzo liczne kompleksy garaży na tyłach osiedli tworzące niemal małe samochodowe miasteczka. Największe ich skupisko znaleźć można w pobliżu atrakcyjnych ogrodów działkowych „Głuszynka”. Natomiast alejki tego zielonego kompleksu – co jest raczej wyjątkiem w skali miasta – są otwarte także dla osób spoza działek. Ogrody są obecnie powiększane, przy ul. Przy Lotniku powstało właśnie ich nowe zaplecze kulturalno-socjalne. Otwarte dla wszystkich ogrody stanowią przyjemne uzupełnienie dwóch istniejących w Głuszynie parków: uporządkowanego na początku tego wieku zieleńca przy ul. Silniki oraz odrestaurowanego w 2019 roku dawnego parku podworskiego (obecnie im. Edmunda Strzeleckiego).

Głuszyna, mimo przyłączenia do Poznania już w czasie okupacji oraz mimo powojennych i najnowszych inwestycji, zachowała do dziś charakter bliższy wsi niż miastu. Nie wykorzystuje jednak w pełni swoich atutów. Główna ulica jest nieprzyjazna pieszym i rowerzystom, brakuje przy niej małej architektury i drzew, a nadmiar reklam i billboardów odwraca uwagę od malowniczego krajobrazu będącego tłem dla budynków. Niedostatecznie podkreślona jest też uroda ceglanej zabudowy z końca XIX w.

Podobne zaniedbania przestrzeni wspólnej obniżają również jakość wojskowych osiedli. Szczęśliwie na Głuszyńę nie napierają deweloperzy (powstał tylko jeden nowy blok!) z siłą porównywalną do działkań, które zaobserwować można tuż za granicą miasta, w sąsiednich gminach. Głuszyna to – mimo lotniczego sąsiedztwa – nadal sielski, południowy biegun miasta – 12 kilometrów od centrum, za rzeką, autostradą i lasem.

- 1 Kompleksowej rewaloryzacji i przebudowy wymaga cała ulica Głuszyna. Konieczne jest wprowadzenie chodników, ciągów rowerowych oraz rzędów drzew. Potrzeba więcej przejść dla pieszych. Zasadne będzie „odbetonowanie” fragmentów jezdni wyłączonych z użytku (przy kościele).
- 2 Potrzebne jest lepsze powiązanie z zielenią w dolinie rzeki Kopel za pomocą traktów pieszych i rowerowych.
- 3 Bardzo ważne jest wytworzenie prawdziwego centrum dzielnicowego w miejscu amorficznego placu z pawilonami w osiedlowej części Głuszyny.
- 4 Istotne jest uporządkowanie założenia folwarcznego przy dworze w Piotrowie.
- 5 Pożądana jest zmiana barw elewacji po termomodernizacji oraz form nawigacji wizualnej na blokach.
- 6 Konieczne jest wytworzenie alternatywnych do ul. Głuszyna ciągów pieszo-rowerowych równoległych do przebiegu głównej ulicy.
- 7 Postuluje się zmianę malowania płotu bazy lotniczej z kontrastowej niebieskiej barwy na kolor lepiej dopasowany do leśnego krajobrazu.



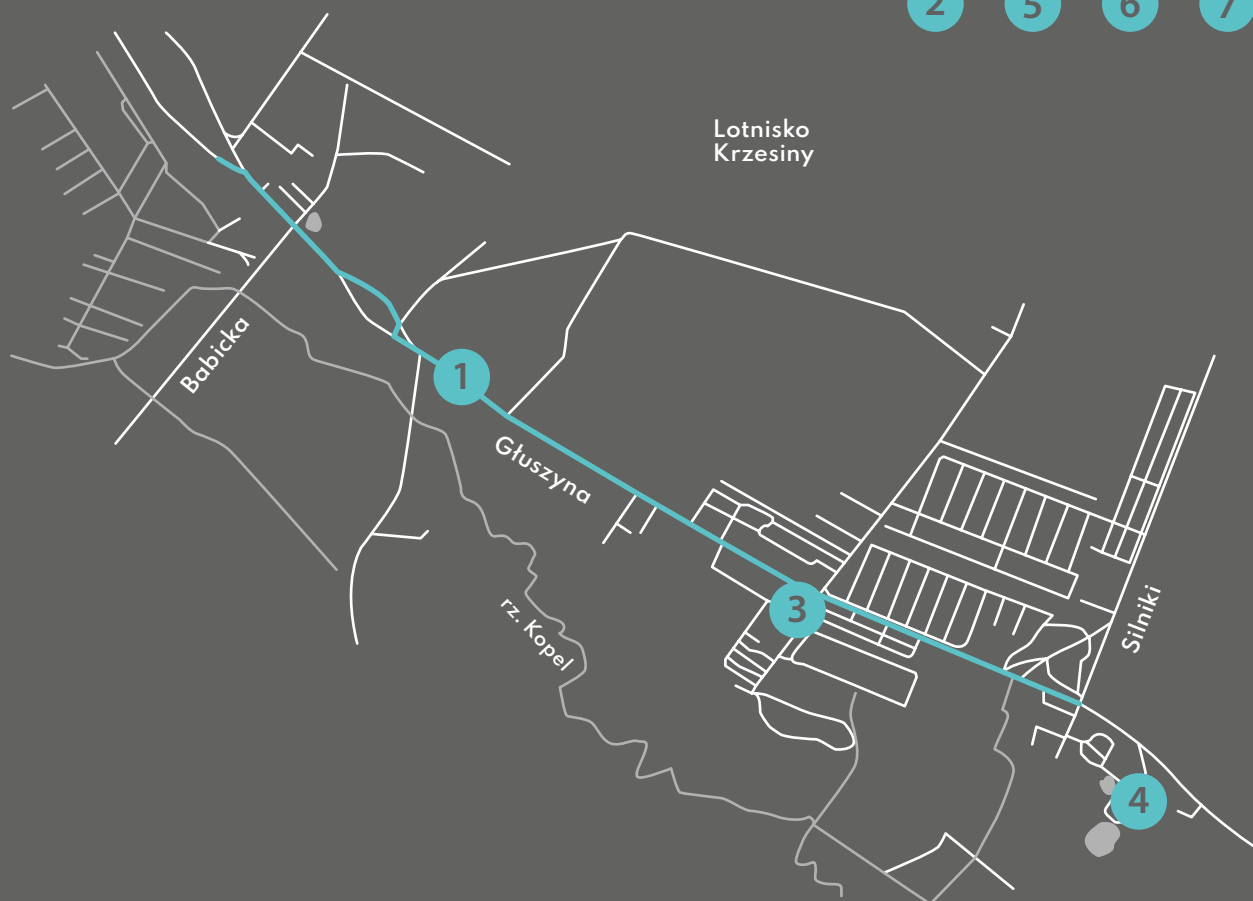
Rekomendacje ogólne

2

5

6

7





Jesienią 2021 roku rozpoczęła się pierwsza odsłona nowej akcji Życie na krawędzi będącej bardziej skomplikowanym rozwinięciem Przyrostu masy. Przedsięwzięcie służyło porównaniu rozwoju terenów leżących na styku Poznania i sąsiednich gmin – po obu stronach tytułowej krawędzi, czyli granicy miasta.

Akcja objęła dwie wyprawy łączące trasy piesze z krótkim przejazdem komunikacją miejską przez granicę Poznania. Rozszerzając formułę PRZYROSTU MASY sprawdzaliśmy, czy widoczne są jakiekolwiek próby lub efekty przestrzennej integracji albo uporządkowania obszarów leżących po obu stronach granicy miasta. Tereny leżące na terenie Poznania odnotowują przede wszystkim wzrost liczby nowych domów mieszkalnych. Sąsiednie gminy inwestują natomiast nie tylko w „mieszkaniówkę”, ale i w nowe centra miejscowości odwiedzane również przez poznaniaków „zza miedzy”. Próbowaliśmy sprawdzić in situ, czy w ten sposób tworzy się spójny metropolitalny organizm. Przejazd komunikacją pozwolił natomiast ocenić jakość integracji transportu zbiorowego łączącego graniczące ze sobą Poznań i podpoznańskie miejscowości.

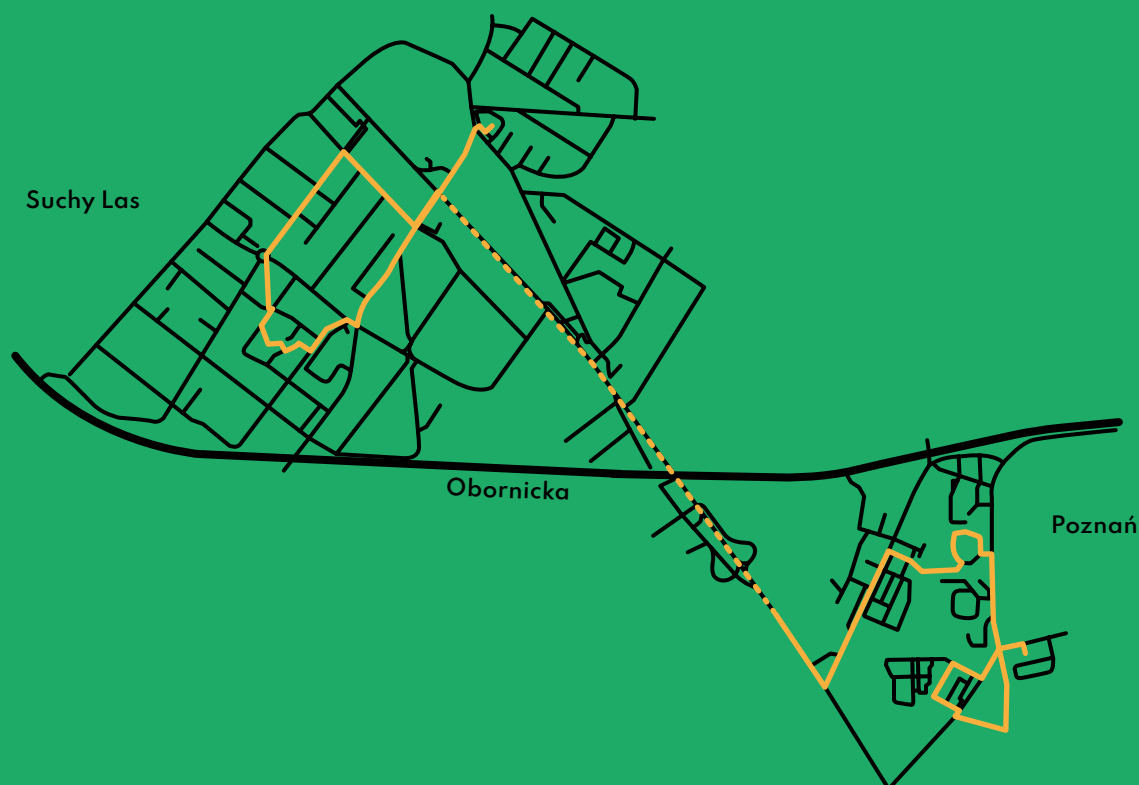
Odwiedziliśmy dwa rejony: okolice uli. Obornickiej i Suchy Las oraz Świerczewo i Luboń. W planach na rok 2022 mamy kolejne wyprawy w ramach tego cyklu.



Trasa:

POZNAŃ: ul. Szymanowskiego (wieża RTV), Hulewiczów, os. Hulewiczów, Stróżyńskiego. Chocimska, Mateckiego, Obornicka – przejazd autobusem ul. Obornicką

SUCHY LAS: Obornicka/Bogusławskiego, Szkolna, Poziomkowa, Malinowa. os. Poziomkowe, Truskawkowa, Sucholeska, Bogusławskiego, Nowy Rynek



POZNAŃ – OKOLICE OBORNICKIEJ

Zobaczyć Obornicką i przeżyć – to spore wyzwanie. Niełatwo o bardziej chaotyczną, niebezpieczną i nieprzyjazną ulicę w Poznaniu. Trudno jej też unikać – to wylotowa trasa na północ kraju oraz do sąsiedniego Suchego Lasu, który formalnie jest osobną gminą, choć faktycznie pełni funkcję dzielnicy Poznania. Ciekawostką jest, że leży on znacznie bliżej centrum miasta niż kilka innych poznańskich obszarów (np. Radojewo, Kiekrz czy Głuszyna).

Wzdłuż Obornickiej charakterystyczna jest zabudowa o niespójnej skali i formie, pomieszanie budynków mieszkalnych, usługowych, garaży, hurtowni i sklepów. Całości dopełniają rozjechane pobocza i podjazdy, szczątkowa zieleń oraz plenerowa „galeria” billboardów, szyldów, plandek i innych materiałów reklamowych. W godzinach szczytu stojące w korkach samochody skutecznie zanieczyszczają powietrze.

W pobliżu Obornickiej, tuż przy granicy Poznania trwa od połowy drugiej dekady tego wieku ożywiony ruch budowlany. Nowe bloki od różnych deweloperów rosną wokół sąsiedniej ul. Mateckiego w pobliżu tzw. osiedla Hulewiczów – postmodernistycznego zespołu zabudowy zrealizowanego głównie w pierwszym dziesięcioleciu XXI w. Oba sąsiednie kompleksy nie łączą się jednak ze sobą, bo, po pierwsze, dzieli je terenowa rezerwa pod przedłużenie ulicy Szymanowskiego, a po drugie, os. Hulewiczów zostało skutecznie wygradzone i dostępne jest tylko od strony ulicy.

Nowa zabudowa przy Mateckiego stopniowo zbliża się do kameralnego osiedla Marysieńki, jednej z przyjemniejszych w mieście enklaw jednorodzinnych szeregowców wybudowanej głównie w latach 80. Co prawda, plan zagospodarowania uchwalony w roku 2020 (już po realizacji sporej części nowej zabudowy) przewiduje obniżenie przyszłych budynków tuż przy szeregowcach, ale kontrast skali i brak dostatecznie szerokiego zielonego bufora między dwiema przestrzeniami zapowiadają się niekorzystnie.

Nadzieję budzą coraz bardziej zaawansowane prace nad projektem tzw. ul. Nowej Obornickiej, która ma biec równolegle do istniejącej dziś trasy. Jesienią 2021 r. miasto poddało konsultacjom założenia nowego układu drogowego. Po wybudowaniu nowej trasy, „stara” Obornicka ma zostać wreszcie uporządkowana i będzie obsługiwać jedynie ruch lokalny.

W listopadzie 2021 roku ogłoszono również plany budowy węzła przesiadkowego i przystanku PKP wraz z wiaduktem w ciągu ulicy Sucholeskiej nad torami na granicy Poznania i Suchego Lasu. Rozwiązanie to ma lepiej powiązać z miastem

dynamicznie rozwijającą się gminę i odciążać wąski wiadukt Narutowicza. Niestety, jeszcze nie wiadomo, czy i kiedy rozpocznie się ta inwestycja, która choć częściowo pomoże „spiąć” niemal zupełnie niepowiązane ze sobą przestrzennie i rozcięte linią kolejową organizmy miasta i podpoznańskiej gminy.



SUCHY LAS

Ostatnie trzy dekady to złote lata dla podpoznańskiego Suchego Lasu. Z niepozornej wsi zmienił się w zabudowane domami jednorodinnymi obszerne przedmieście. Dzięki napływowi majątnych obywateli dysponuje od lat budżetem pozwalającym na wiele lokalnych inwestycji, dzięki którym przyciąga kolejnych mieszkańców. W ten sposób w ciągu ostatnich dwóch dekad powstało nowe centrum miejscowości – u zbiegu ulic Bogusławskiego, Sucholeskiej i Obornickiej (przedłużenia poznańskiego traktu o tej samej nazwie).

Na kompleks zaspokajający lokalne potrzeby kulturalne, handlowe i sportowe składa się sekwencja czterech budynków (w kolejności chronologicznej): hali sportowej z restauracją i bankiem, krytej pływalni Octopus, centrum handlowego Galeria Sucholeska oraz biblioteki z domem kultury. Naprzeciw założenia powstał współczesny w wyrazie kościół (konsekracja: 2013), a obok, przy ul. Szkolnej znajduje się budynek administracyjny z czasów PRL - siedziba urzędu gminy.

Architektura czterech gmachów centrum prezentuje dość wysoki poziom, zwłaszcza jak na miejscowość o tej skali. Trafne użycie elewacyjnej cegły, dobre proporcje oraz skala cieszą oko. Niestety, po raz kolejny potwierdza się reguła, że nawet najlepsza architektura nie stworzy dobrej przestrzeni. Otoczenie wszystkich obiektów jest niespójne, chaotyczne i nieprzemyślane – od strony ul. Obornickiej podporządkowane głównie samochodom. Lepiej całość prezentuje się od strony ulicy Szkolnej – znacznie mniej eksponowanej. W dodatku, tuż przy głównym skrzyżowaniu, obok kompleksu, zamiast miejskiego placu, zieleńca lub grupy wyższej zabudowy mieszkalnej powstała w ostatnich latach „Biedronka”. Podobnie nieciekawie prezentuje się parkingowe przedpole całkiem udanego kościoła po wschodniej stronie ul. Obornickiej.

Paradoksalnie, enklawa mieszkaniowa, która mogłaby uzupełnić „serce” miasta powstała w pierwszej dekadzie XXI w. kilkaset metrów od centrum. Mowa o osiedlu Poziomkowym – wielorodzinnym kompleksie zabudowy o dobrej skali i trafnej gęstości zabudowy. W sąsiedztwie osiedla istnieje też obszerny rekreacyjny plac o jakości przestrzeni, której brakuje przy skrzyżowaniu głównych ulic. Próbę wytworzenia bardziej miejskiej, choć mniej udanej niż osiedle Poziomkowe przestrzeni odnotowujemy również w najstarszej, wschodniej części Suchego Lasu. To postmodernistyczny kompleks o nazwie Nowy Rynek, przyzwoity, lecz oszpecony szyldami i reklamami, podobnie zresztą jak znaczne obszary Suchego Lasu. Miejscowość wyraźnie nie radzi sobie nie tylko z „reklamozą”, ale też kształtowaniem przestrzeni wspólnej. Mała architektura, słupy, bariery i inne miejskie „meble” pozostawiają wiele do życzenia.

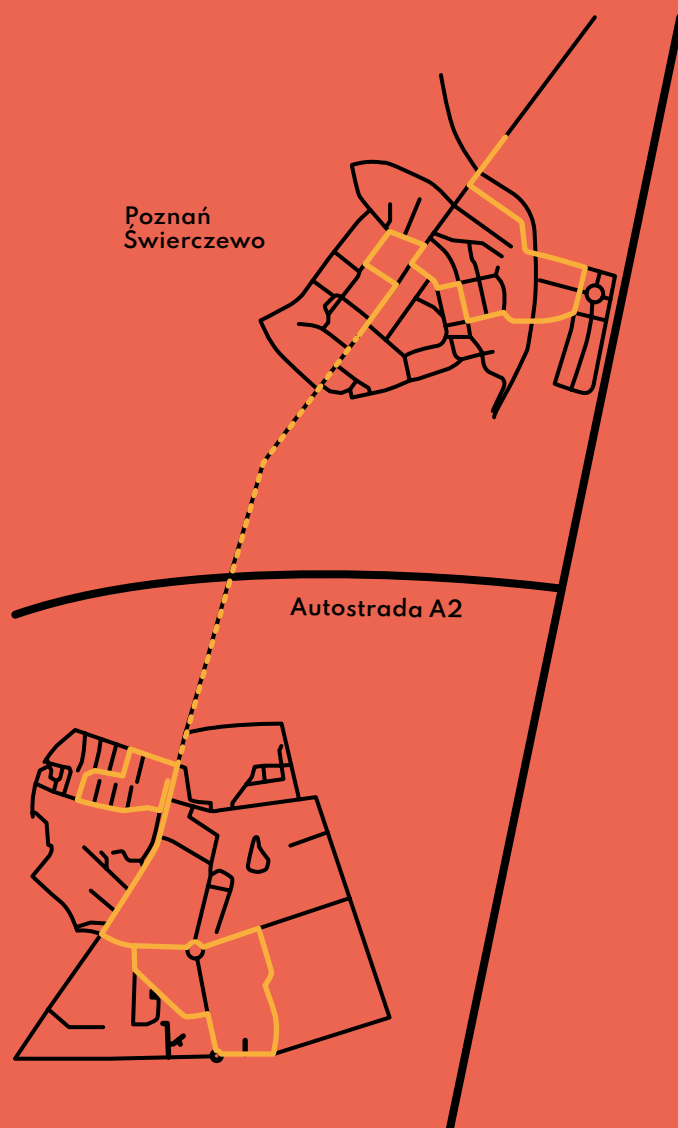
Wreszcie, last but not least, Suchy Las, podobnie jak Poznań, nie stara się przestrzennie zintegrować ze swoim wielkomiejskim sąsiadem. Obszary przy granicy z Poznaniem wyglądają równie chaotycznie i nieprzyjaźnie jak po drugiej stronie.



Trasa:

POZNAŃ: ul. Opolska, Bytomska, cmentarz przy ul. Samotnej, ul. Kluczborska, Sulechowska, Wieluńska, Gliwicka, Opolska, Sempołowskiej, Opolska, przejazd autobusem do Lubonia

LUBOŃ: Żabikowska (przystanek os. Luboniana, ul. Osiedlowa, Źródłana, Żabikowska, Pułaskiego, Mizerki, al. Jana Pawła II, Wschodnia, Pułaskiego, Żabikowska.



POZNAŃ – ŚWIERCZEWO

Tam, gdzie kiedyś hałasowali żołnierze podczas ćwiczeń, od ponad półwiecza zalega przedmiejska cisza przerywana głównie ujadaniem psów. To Świerczewo – nadal (mimo rozwoju Strzeszyna) największa dzielnica domów jednorodzinnych w mieście. Jej budowę rozpoczęto pod koniec lat 50. na obszernych terenach po zlikwidowanym poligonie, który służył najpierw niemieckim, a potem polskim wojskom.

Rdzeniem dzielnicy są zatem typowe dla czasów Polski Ludowej domy kostki oraz szeregowce, które w większości powstały do końca lat 70. XX w. Gdziekolwiek zdarza się też bardziej tradycyjna zabudowa ze stromymi dachami – zarówno z czasów PRL-u, jak i okupacji. Struktura zasadniczej, centralnej części dzielnicy nie ulega w ostatnich dekadach większym zmianom. O wiele więcej dzieje się na obrzeżach. Mowa tu o Szachtach, czyli zespole glinianek na południu Świerczewa oraz o ulicy Opolskiej i jej okolicach – po stronie wschodniej.

Malowniczy obszar Szacht został w ostatnim dziesięcioleciu zagospodarowany i przekształcony w interesujący teren zielony z górującą nad nim wieżą widokową. Pełni obecnie funkcję dzielnicowego parku służącego rekreacji oraz edukacji ekologicznej. Po południowo-zachodniej stronie Szacht, na terenie dawnej cegielni i w jej sąsiedztwie, ma wyrosnąć w najbliższych latach zabudowa mieszkaniowa.

Przekształcenia przy Opolskiej, w rejonie dawnego, nieistniejącego folwarku Świerczewo, to natomiast kwestia ostatnich trzech lat. Zmiany mają naturę przestrzenną, ale też symboliczną. Podczas wojny okupanci postavili bowiem przy ulicy nie tylko kilka nowych bloków dla niemieckich rodzin, ale też, przede wszystkim – dalej na południe – kilkadziesiąt mieszkalnych baraków dla Polaków wysiedlonych z kamienic śródmieścia. Miało to być osiedle dla taniej polskiej siły roboczej odizolowanej od Niemców na niezagospodarowanych peryferiach miasta. Mimo niskiej jakości oraz ponurej genezy murowana lecz substandardowa zabudowa przetrwała do dzisiaj i jest jeszcze częściowo zamieszкана.

Pierwsze kilka baraków zburzono dopiero w 2008 roku i zastąpiono kameralnymi budynkami komunalnymi przy ul. Sempołowskiej. Później działania inwestycyjne zamarły i dopiero po dekadzie zlikwidowano kolejne baraki po zachodniej stronie ul. Opolskiej. W ich miejscu dobiega końca budowa nowego zespołu domów komunalnych liczącego 287 mieszkań. To największa miejska inwestycja tego typu po 1989 roku. Cztery nowe bloki liczące od pięciu do trzech kondygnacji tworzą sensowną całość i prezentują się znacznie korzystniej niż miejskie budynki stawiane w ostatnim dziesięcioleciu według powtarzalnego projektu w lokalizacjach

rozsianych po całym mieście. Korzystnie należy ocenić również niską gęstość zabudowy.

W najbliższych latach planowane jest wyburzenie baraków po wschodniej stronie ul. Opolskiej i budowa kolejnych domów komunalnych oraz obiektów handlowo-usługowych. Te ostatnie są bardzo potrzebne, bo w rejonie nowej inwestycji brakuje sklepów, żłobków, przedszkoli i usług. W ramach kolejnego etapu realizacji osiedla miasto planuje zachować co najmniej jeden barak i przekształcić go w centrum integracji lokalnej. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, wiejski z ducha krajobraz osiedla baraków przejdzie niemal w całości do historii



Działań rewaloryzacyjnych wymaga również opuszczony cmentarz przy ul. Samotnej między barakami a linią kolejową do Wrocławia. Nekropolia porośnięta starodrzewem działała jedynie w latach międzywojennych i jest obecnie w opłakanym stanie.

Najbardziej wysunięty na południe fragment wschodniej części Świerczewa zajęty jest natomiast przez obszerne, choć niedostępne dla postronnych ogrody działkowe. Biegąca tuż za nimi autostrada zdecydowanie odcina Świerczewo od sąsiedniego Lubonia rozwijającego się według reguł odmiennych od tego, co dzieje się po poznańskiej stronie granicy.

LUBOŃ

Jedno z najmłodszych miast Wielkopolski (1954) i jedno z najgęściej zaludnionych. Od kilkunastu lat staje się „sypialnią” Poznania, która przyciąga bliskim położeniem oraz tańszymi mieszkaniami w nowej zabudowie. Budynki te powstają w tzw. Nowym Centrum Lubonia, przestrzeni położonej w środku miasta, ale do początków tego wieku – niezabudowanej. Ta dość dziwna okoliczność to wynik decyzji administracyjnych sprzed niemal 70 lat. Miasto Luboń utworzono wtedy z trzech sąsiednich miejscowości: Lubonia, Żabikowa i Lasku. Rozciągające się między nimi pola to miejsce, w którym powstaje teraz nowe centrum. Budowane jest od prawie dwóch dekad na planie będącym pochodną konkursu urbanistycznego z początku lat 90.

Nowe centrum, mimo sensownego założenia całości, nie tworzy jeszcze żywego organizmu. Centralny plac, na którym ma stanąć ratusz, jest zagospodarowany chaotycznie, a sklepy i usługi skryte w licznych podcieniach budynków nie przyciągają tłumów. Nie wszystkie ulice są utwardzone, bloki sąsiadują z polami uprawnymi. Nowe centrum to na razie dość uporządkowana, ale raczej spokojna dzielnica mieszkaniowa z bardzo przeciętną architekturą i niewielką ilością zieleni.

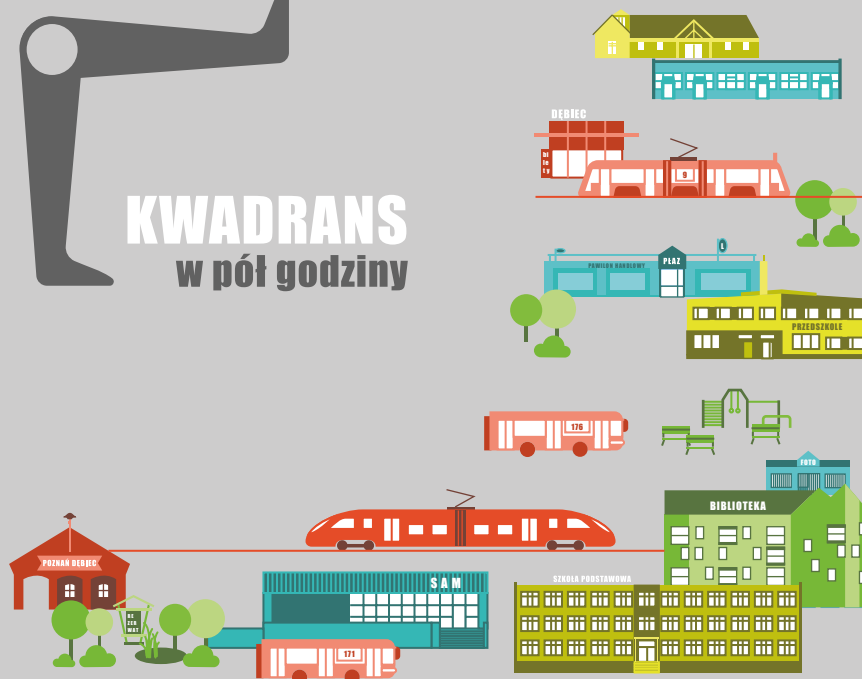
Prawdziwe (i znacznie bardziej chaotyczne) serce Lubonia bije natomiast od lat wzdłuż ulicy Żabikowskiej, która łączy miasto z Poznaniem. To tu działa targowisko, biblioteka, mieści się siedziba Straży Pożarnej, jedna ze szkół oraz gmach administracyjny spółdzielni Lubonianka, której osiedle rozciąga się po zachodniej stronie ulicy i sięga centrum dawnej wsi Żabikowo. Samo osiedle, budowane od początku lat 60. aż po pierwsze dekady tego wieku cechuje ilość zieleni i wolnej przestrzeni znacznie większa niż w nowym centrum miasta.

O centralnej roli ul. Żabikowskiej decydują też położone przy niej, znajdujące się bliżej Poznania, dwa handlowe molochy z obszernymi parkingami: centrum Pajo oraz hipermarket Intermarche. Tworzą rodzaj wyjątkowo nieatrakcyjnej bramy do

miasta i przeszkadzają w lepszym zintegrowaniu przestrzeni Lubonia i Poznania. Dziwna wydaje się też lokalizacja parku na Wzgórzu Jana Pawła II – tuż przy ruchliwej autostradzie. Pagórek powstał jednak z ziemi wykopanej pod budowę trasy, zatem niezbyt fortunne umiejscowienie parku ma swoje uzasadnienie.

Luboń ma także inne osobne centrum – administracyjne. Urząd Miasta mieści się przy leżącym na zachodzie placu Bojanowskiego – centralnej przestrzeni dawnej wsi Żabikowo, w którą Niemcy inwestowali na początku XX wieku w ramach akcji kolonizacyjnej. Natomiast przemysł, który znacznie podniósł rangę wsi Luboń na przełomie XIX i XX wieku ulokowany jest na wschodzie – między Wartą a linią kolejową i dworcem. Budynki produkcyjne to równocześnie jedne z najbardziej wartościowych obiektów architektonicznych Lubonia, z fabryką nawozów sztucznych (projekt: Hans Poelzig) na czele. Cenna jest kolonia domów sprzed pierwszej wojny dla pracowników sąsiednich zakładów.

Wyraźnie widać zatem, że Luboń, mimo ponad sześciu dekad integracji dawnych miejscowości oraz mimo mozolnej budowy nowego centrum, wymaga jeszcze wielu prac, które – być może – doprowadzą do sensownego zespolenia wszystkich przestrzeni miasta. Potrzebne jest też radykalne oczyszczenie Lubonia z zalewu różnego rodzaju reklam, szyldów i płacht, przede wszystkim wzdłuż ul. Żabikowskiej. Bliższa integracja z Poznaniem nastąpić może natomiast jedynie dzięki znacznej poprawie połączeń komunikacyjnych – zarówno autobusowych, jak i kolejowych obsługiwanych przez Poznańską Kolej Metropolitalną.



Odległość czasowa we współczesnym mieście jest ważniejsza niż odległość fizyczna. Przecież często zdarza się, że jakiś obiekt jest po drugiej stronie ulicy, ale nie ma przejścia wprost, tylko trzeba nadkładać drogi, a dodatkowo czekać na zielone światło dla pieszych. Obserwacje Moreno nie są radykalnym odkryciem, gdyż w najlepszych terminalach pasażerskich, do jakich niewątpliwie należą huby lotnicze, dojście do poszczególnych wyjść zawsze podawane jest w minutach, a nie metrach. W planowaniu przestrzennym, kierującym się - jak to Moreno określał - „paradygmatami epoki ropy” niewątpliwie jest to przełomowe spojrzenie.



W celu spełnienia kryteriów miasta piętnastominutowego konieczne są przekształcenia silnie monofunkcyjnej przestrzeni miejskiej oraz ograniczanie znaczenia indywidualnej motoryzacji w systemie transportowym miast.

Zdaniem Moreno tworzenie wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej, to coś więcej niż odrzucenie modernistycznego wzorca podziału na centrum z usługami i wyspecjalizowane dzielnice – mieszkaniowe, przemysłowe itd. To również wykorzystywanie tej samej przestrzeni w celu zaspokajania różnych potrzeb mieszkańców. Jako przykład autor koncepcji wskazuje tereny szkół. Za dnia pełnią rolę placówki oświatowej, wieczorami stoją zamknięte i puste, podczas gdy budynki mogłyby pełnić rolę lokalnych centrów kultury, a boiska szkolne przestrzeni rekreacji i wypoczynku okolicznych mieszkańców. Konsekwencją aplikacji koncepcji miasta piętnastominutowego jest uzyskanie miasta policentrycznego, cechującego się bliskością czasową i przestrzenną, różnorodnością zabudowy i funkcji, gęstością zaludnienia, wszechobecnością usług, zwłaszcza cyfrowych.



Michał Duda

Na moje postrzeganie kwestii roli szkół jako integratorów w tkance miejskiej z pewnością wpływ miało doświadczenie osobiste. Należę do pokolenia, które chodziło do szkoły. Na własnych nogach. Samodzielnie. Oczywiście upływ czasu może zamazywać pewne detale, ale jestem niemal pewien, że do szkoły zostałem odprowadzony raz — po to tylko, żebym wiedział jak trafić. Z dzisiejszej perspektywy trudno to sobie wyobrazić, ale ja — jako przecież dość rozgarnięty sześciolatek, skoro wiedziałem jak trafić, nie wyobrażałem sobie innej możliwości. Moja piesza droga do szkoły trwała siedem minut. Samochodem trwałaby z całą pewnością dłużej. I na dodatek nie była to moja szkoła rejonowa. Do tej z przydziału miałbym nieco bliżej, ale jakoś odrzuciła moich rodziców dojmująca melancholia nieremontowanego (w owym czasie) dziewiętnastowiecznego gmaszyska, wciśniętego pomiędzy otoczone morzem błota odrapane kamienice. I powiedzmy to sobie szczerze - jestem im za to wdzięczny.

Dzięki ich obrotności już we wrześniu 1988 roku mogłem po raz pierwszy odśpiewać hymn mojej nowej szkoły. Zaczynał się on od słów „Tysiąc szkół na tysiąclecie, we Wrocławiu pierwszą byłaś, pierwsza w mury swe przyjęłaś, polskie dzieci, nasza szkoła”. Hymn jak hymn. Melodia nawet ładna, śpiewało się przyjemnie. Na słowa wówczas nikt z nas za bardzo nie zwracał uwagi, a już na pewno nikt nie zarzucał mu propagandowej pompatości, charakterystycznej dla dojrzałego socjalizmu.

Hymn ów zawierał co prawda nieco półprawd - na przykład tę, o przyjmowaniu w mury polskich dzieci. Nosząc numer 71 szkoła z całą pewnością nie była w tej kwestii pierwsza. Ale z była z całą pewnością nasza.

Moja podstawówka była szkołą kameralną. W każdym z ośmiu roczników klasy A, B i C, po dwadzieścia kilka osób w klasie. W zasadzie wszyscy się znali. Przynajmniej z widzenia. To co pamiętam z niej najlepiej, to wielkie okna i szerokie korytarze. Pamiętam też codzienny rytuał wejścia - najpierw pochyłą rampą do głównych drzwi, potem w prawo, w dół po schodach do piwnicy, wzdłuż stalowych siatek wydzielających boksy szatni, i znów po schodach, tym razem w górę wprost do jasnego korytarza. Oprócz rampy frontowej były jeszcze otwarte podiumy tarasów, z których schodami zejść można było wprost z korytarza pierwszego piętra, nad blokiem sportowym, na szkolne podwórko. Można było, choć jedynie teoretycznie - w latach 80. na drzwiach wisiała kłódka, a schody odgradzała stalowa krata. Tym ciekawsza była to przestrzeń dla, mniej oficjalnych niż zakładano, eksploracji. Jeśli już mowa o podwórku, to przyznać należy, że działka na której posadowiono szkołę była nieszczerólnie wielka. Ledwie udało się wcisnąć żwirowe (sic!) boisko do koszykówki. Z zazdrością spoglądaliśmy na znacznie większe boisko sąsiedniej szkoły, znajdującej się tuż za płotem i ich potężny wyasfaltowany (sic!) plac z bramkami do nogi. Tamta szkoła była starsza i pewnie dlatego miała większe boisko - tak sobie to wówczas tłumaczyliśmy. Jak się okazało później, była starsza ledwie o kilka lat, ale dla nas mogła być równie dobrze poniemiecka. Nie mieliśmy pojęcia o socrealizmie i jego historyzujących zapędach. Nie potrafiliśmy jednak zrozumieć, dlaczego tamta szkoła oddzielona jest od ulicy fosą, a wejście przypomina fragment fortecy. Przypuszczaliśmy, że może tu chodzić o jakąś metaforę (trudne słowo) systemu edukacji. Wiedzieliśmy na pewno, że tamta jest wysoka, ma dużo schodów i wielkie boisko na zapleczu. Nasza była niska, a dzięki rozczłonkowaniu (choć wówczas nie operowaliśmy tak nieprzyzwoicie profesjonalną terminologią) bryły miała podwórza niewielkie, ale cztery i to różne. Frontowy plac z super szerokim chodnikiem oddzielonym od ruchliwej ulicy zieleńcem de facto nie należało do szkoły, ale i tak czuliśmy, że jest nasz, co manifestowaliśmy na przerwach, mimo obecności przechodniów. Po stronie wschodniej była strefa rekreacyjna, z alejką, ławkami, ogromnym kasztanowcem, skarpą przy murze i gęstymi krzakami do chowania się na przerwach. Od południa znajdowało się boisko, zaś od zachodu strefa lekko zdziczałej zieleni, gdzie podobno kiedyś znajdował się edukacyjny warzywnik. Teren szkoły - poza strefą przylegającą bezpośrednio do ruchliwej ulicy Kołtątaja, gdzie stał wspomniany już mur, otoczona była płotem ze stalowych prętów, spiętych w połowie wysokości poziomą poprzeczką. Być może był to przypadek, ale wysokość

rozstaw prętów i położenie poprzeczki składały się na majstersztyk ergonomii - nigdy wcześniej i nigdy potem nie spotkałem płotu, który lepiej nadawał by się do szybkiego przechodzenia. A było dokąd przechodzić - cały śródmiejski kwartał wypełniony był zielenią - boisko szkoły SP71 płynnie przechodziło w teren SP55. Wystarczyło minąć dwa stuletnie platan i przeciąć pieszą alejkę, żeby dotrzeć na plac zabaw znajdującego się w głębi kwartału przedszkola. Zaraz za nim rozpościerał się zieleniec rejonowego ośrodka zdrowia, najmniej przystępny, przez co bardziej kuszący. Choć gra w piłkę przy przychodni (gdy akurat zajęte było asfaltowe boisko) była o tyle ryzykowna, że narażała grających na uwagi krytyczne starszych pań, zwłaszcza babci Łukasza S., która zaskakująco krewko wygłaszała rozliczne reprimendy i uwagi na temat rozwyrzenia współczesnej młodzieży, prawdopodobnie dzięki zaskakująco częstym wizytom kontrolnym w przychodni.



Przymierzając się do konfrontacji z tematem możliwych sposobów optymalnego kształtowania infrastruktury edukacyjnej z perspektywy miasta piętnastominutowego zacząłem od fantazjowania na temat rozwiązań z pozoru idealnych. Oczyma wyobraźni widziałem szkołę B³ Gadamerplatz w Heidelbergu. Ten zaprojektowany przez studio Datscha Architekten jest czymś więcej niż szkołą - to wielofunkcyjne centrum powstającej dzielnicy miasta. Przylega do rozległego placu, zaznaczając symbolicznie swoją rolę dla lokalnej społeczności. Składa się z przedszkola, szkoły podstawowej ze sportowym zapleczem i centrum społecznego z kawiarnią, salami zebrania i niewielką salą widowiskową. Dzięki temu połączeniu obiekt tętni życiem cały dzień i służy całej społeczności - od najmłodszych

po seniorów. I super. Można by dodać jeszcze publiczną bibliotekę, może bardziej rozbudowane centrum aktywności. Wszystko w porządku. Ale czy to funkcjonalny przepis na panaceum? Niekoniecznie.

Kluczowe jest optimum, które sprowadzić można do kilku całkowicie bazowych podpunktów. Szkół musi być dużo i muszą być małe. Tylko gęsta sieć niewielkich placówek umożliwia budowanie prawdziwych relacji pomiędzy uczniami i więzów w ramach piętnastominutowych społeczności. Bliskość szkoły umożliwia budowanie ww. relacji także perypatetycznie, czyli przy pomocy nóg. Placówki szkolne zatem powinny stanowić jeden z węzłowych elementów urbanistycznego projektowania struktury miasta, powinny tworzyć sieć, widoczną nie tylko na mapie, ale także w przestrzeni, za sprawą powiązań komunikacyjno-przestrzennych. Wreszcie — szkoły muszą być „nasze”. To zaś problem na tyle złożony, że wymyka się kompetencjom autora, ale należy przypuszczać, że oprócz jakości kształcenia, w tym wielkim worze czynników znaleźć się powinien zarówno komponent zarządzania placówką i element architektoniczny. Z własnego doświadczenia - w każdym z tych aspektów należy unikać przeprojektowywania, w znaczeniu nadmiaru regulacji. I niech będzie to prztyczek w kierunku szkoły w Heidelbergu i hołd dla wrocławskich płotów, murków i krzaków.

PS.

Opisywana szkoła to SP71 we Wrocławiu, zaprojektowana w drugiej połowie lat 50. przez Jadwigę Grabowską-Hawrylak, jako część odbudowanego po wojnie kwartału między ulicami Kołłątaja, Kościuszki, Czystą a Podwalem

PS2.

W pierwszej dekadzie XXI wieku w miejscu wspomnianego przedszkola i przychodni wzniesiono odpowiednio apartamentowiec i centrum handlowe. Szkoda.



//// Inicjatywę Centrum Otwarte tworzą:

//// Andżelika Jabłońska
//// Jakub Głaz

//// Kontakt:
//// biuro@centrumotwarte.pl
//// Tel. +48 504 260 863

//// Grafika: Dariusz Zych



Centrum
Otwarte



FUNDACJA
MADE IN ART



POZnań*

Dofinansowano ze środków budżetowych
Urzędu Miasta Poznania

