

Jacek Jarzina

Rada Osiedla Starołęka-Minikowo

via Osiedle_Staroleka@um.poznan.pl

Szanowni Państwo,

pragnę przedstawić pewne potrzeby, jakie moim zdaniem warto mieć w najbliższym czasie na uwadze, a wiążą się z planowaną inwestycją dwupoziomowego skrzyżowania (tunelu) w ul. Starołęckiej.

Wprowadzenie

Jak wiadomo, zaczyna „materializować się” sprawa budowy tunelu w ul. Starołęckiej pod linią kolejową. Miasto przeprowadziło w końcu roku 2024 skrótowe konsultacje, których zakres obszarowy dotyczył tylko bezpośredniego krzyżowania się drogi kołowej i drogi kolejowej, gdyż taka jedynie była potrzeba wynikająca z konkursu na uzyskanie dofinansowania do przebudowy układu drogowego. Konsultowana koncepcja nie zajmowała się szerzej różnymi problemami zagospodarowania terenów sąsiednich lub rozwiązań w zakresie komunikacji publicznej, mimo to wynika z niej kilka ważnych spraw dla tamtego fragmentu Starołęki Małej i dla szerszego ogółu Mieszkańców osiedla.

Przy okazji warto przypomnieć, że ul. Starołęcka w tunelu będzie krzyżowała nie tylko rozbudowaną (ze względu na kolej dużych prędkości) linię kolejową, ale także nadal przewiduje się możliwość równoległego poprowadzenia tzw. trzeciej ramy komunikacyjnej (drogowej) Poznania. Ta mało realna koncepcja nie jest nadal usunięta z miejskich planów inwestycyjnych, co ma konsekwencje między innymi w potrzebie dłuższego tunelu, a to z kolei wpływa na jego przebieg w terenie.

Przypomnę też, że kilka lat temu Miasto (już wówczas w pewnym porozumieniu z PKP) przedstawiło kilka alternatywnych koncepcji przebiegu tunelu, ogólnie nieróżniących się od najnowszej, jednak przedstawiających także inne aspekty zagospodarowania obszaru przy tej inwestycji (wówczas posłużono się hasłem „Poznań patrzy na południe”); do [tych koncepcji](#) także warto nawiązać przy zastanawianiu się „co dalej”.

W każdej koncepcji tunel przebiega w planie po łuku, który wynika z konieczności „wypracowania” odpowiedniej głębokości położenia jezdni pod linią kolejową (i drogą III ramy) przy zachowaniu właściwych spadków. Z kolei miejsca rozpoczęcia tych spadków muszą uwzględniać między innymi możliwość dojazdu z ulicy Starołęckiej do sąsiednich posesji, zatem prawdopodobnie nie jest możliwe rozpoczęcie spadków wcześniej, by uniknąć łukowego wygięcia. Być może ta sprawa była omawiana na spotkaniu z przedstawicielami Miasta, jednak nie byłem na nim. Ze względu na posesje wschodniej strony Starołęckiej nie jest też możliwe wygięcie tego łuku ku wschodowi i musi to być wygięcie ku Warcie.



Stan współczesny (opr. własne) i wizualizacja stanu z tunelem od strony północnej



Stan współczesny (opr. własne) i wizualizacja stanu z tunelem od strony południowej

Jeżeli te możliwości manipulacji przebiegiem tunelu nie zostały wyjaśnione przez przedstawicieli Miasta, warto o nie pytać. Jednak dalszy ciąg mojego wystąpienia będzie zakładał, że przebieg planowanego tunelu jest ustalony i niemożliwy do zmiany jako zasada.

Planując podstawową rzecz – przebieg tunelu, projektanci musieli ująć także inne elementy, jak dojazd do posesji po wprowadzeniu obniżenia jezdni oraz sprawę „najgroźniejszą”: konieczne rozbiórki. Łukowaty przebieg tunelu wymusza rozbiórkę licznych budynków (i budyneczków), które dziś pełnią rozmaite funkcje, w tym funkcje ważne społecznie.

Oto zmodyfikowany rysunek z przedstawionej koncepcji, na którym uwypukliłem budynki przeznaczone do rozbiórki po obu stronach linii kolejowej (zaznaczono czerwonym kratkowaniem), dodałem pasy rezerwacji terenu pod linię kolejową po rozbudowie (błękit) oraz pod III ramę drogową (fiolet):



Żółtym konturem zaznaczyłem budynek dworcowy Poznań Staroleka wraz z dachem nad rampą przeładunkową.

Sprawa budynku tzw. „Huty” (Starołęcka 60)

Budynek nazywany z powodów historycznych „Hutą” znalazł się tuż przy trasie przebiegu tunelu, dotykając jego konturu. Jestem przekonany, że dałoby się rozwiązać to sąsiedztwo bez konieczności naruszania budynku. Powstał jednak gorszy problem: **budynek postanowiono przeznaczyć do rozebrania** głównie z powodu planu poprowadzenia przez jego położenie drogi dojazdowej do tylnego budynku Starołęcka 58A (który pozostawiono).

Uważam, że należy dołożyć wszelkich wysiłków ze strony Rady, jak i ze strony „społecznej” (Mieszkańców), by budynek „Huty” ocalić.

Obecnie wprawdzie budynek i jego otoczenie nie reprezentują wysokich walorów estetycznych, mają za to liczne wartości natury historycznej i są elementem lokalnej tradycji. To miejsce ma (w zupełnie potocznym, nieformalnym znaczeniu) „wartość zabytkową”, która poznałem (mieszkam tu od kilkunastu dopiero lat) szczególnie podczas prac nad rocznicowymi publikacjami z okazji 100-lecia Parafii pw. św. Antoniego. I te wspomnienia Mieszkańców obu Starolek są ważniejsze niż niesławne wspomnienia z czasów niezbyt odległych lub spoglądanie tylko na stan budynku. To, co tam „działo się” kilka lat temu nie może przysłaniać tradycyjnego znaczenia obiektu”.

Najważniejszym powodem, dla którego moim zdaniem warto dążyć wszelkimi sposobami do utrzymania budynku, jest fakt znakomitego „zakorzenienia się w nim” instytucji kultury, czyli czegoś co w i na Starołęce było zawsze rzadkością, a stało się niespodziewanie wielkim dobrem. Zespół asz. Teatru jest ogromnie aktywny, działa z pasją, a te działania cieszą się olbrzymim uznaniem widzów. Zapewne jest to w większości widownia lokalna, a więc od pewnego czasu jest to „Nasz teatr”... Ten nieprofesjonalny zespół już nieraz się przeniósł, warto więc – i podkreślam: warto – zadbać, by ze Starołęki nie musiał się wyprowadzać.

To współczesność, ale w pamięci Mieszkańców „fyrtyla” tkwi jeszcze wspomnienie restauracji Kempfa z ciekawym miejscem rozrywkowym: stawem karpi:



Z lewej: Pocztówka reklamowa wydana przez B. Kempfa (info CYRYL); Z prawej: to samo miejsce obecnie (fot. własna)

W tym lokalu odbywały się także pierwsze nabożeństwa rzymskokatolickie dzięki gościnności właściciela i to również ma lokalną wartość „kulturotwórczą” i sentymentalną.

Poza ulotnymi wartościami wspomnieniowymi budynek ma także inne cechy, dla których warto go zachować. Choć obecnie łatwo a pochopnie może być lekceważąco nazwany „rudera”, jest ciekawym budynkiem drobnej architektury „fabrycznej”, choć oczywiście zniszczonym przez zaszłości historyczne i brak odpowiedniego podejścia przez dziesiątki powojennych lat.



„Huta” obecnie. Dolne partie ciekawie położonego budynku (na skarpie warciańskiej) są w oczywisty sposób zniszczone swobodnymi działaniami budowlanymi (Zespół asz. Teatru próbuje mimo wszystko ozdabiać podwórkę żartobliwymi rekwizytami dla uczynienia go miłym dla Gości...)

Ten budynek wymaga raczej odrestaurowania a nie rozbiórki.

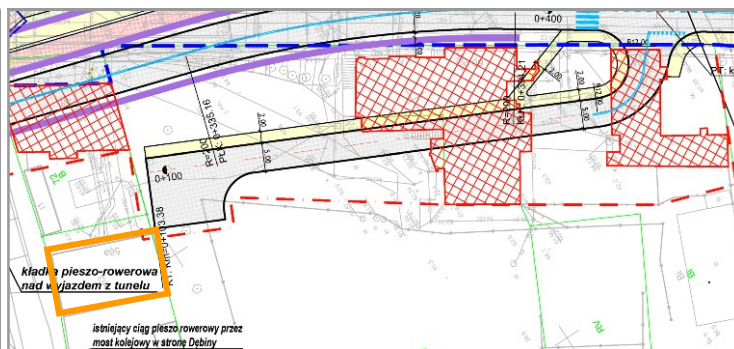


Przykład detali architektonicznych w najmniej zniszczonej części budynku (okno prawdopodobnie zamurowane, pierwotnie otwarte)



Jest to wprawdzie zagadnienie zupełnie poboczne, ale uważam, że zachowany (i odrestaurowany) budynek „Huty” i estetycznie, i ze względu na lokalną tradycję dobrze współistnieje z zachowaną ceglana kapliczką, obecnie przed parkingiem Aldi

Jak wspomniałem, „potrzeba” rozbiórki wynika przede wszystkim z planu przeprowadzenia przez teren po tym budynku drogi dojazdowej do (niedawno remontowanego) budynku Starołęcka 58A (na fotografii z lewej strony, na planie pomarańczowy prostokąt):

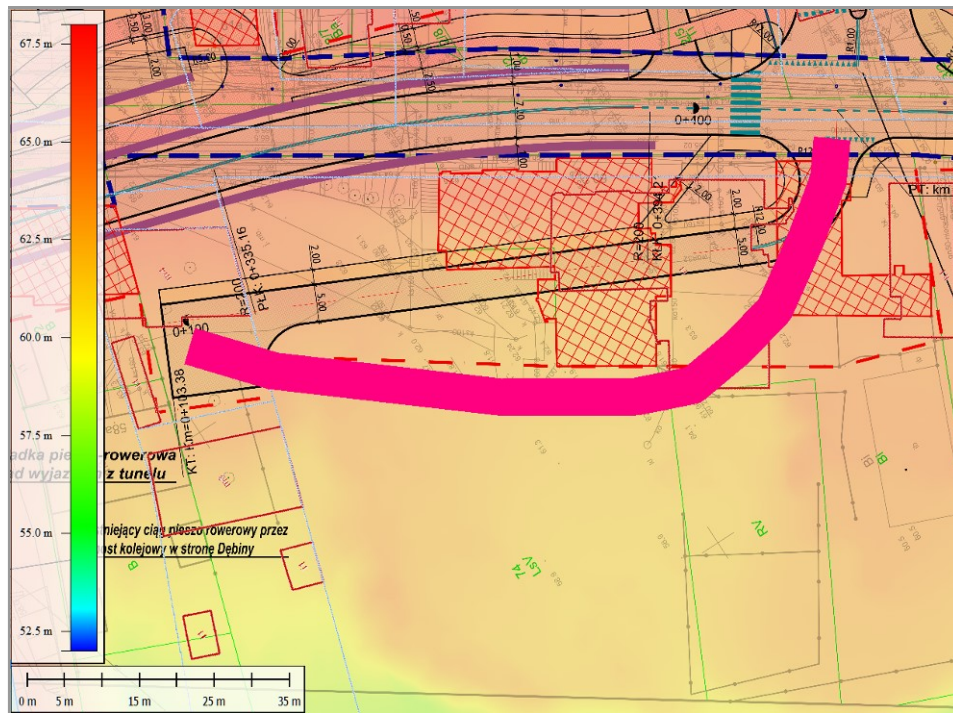


Z lewej: Dwa budynki Starołęcka 58, 58A, budynek z prawej jest przeznaczony do rozbiórki ze względu na przebieg tunelu; Z prawej: planowany przebieg drogi dojazdowej do budynku 58A przez miejsce budynku „Huty”

Od razu zaznaczam: rozpoznałem warunki prawne dotyczące dróg dojazdowych do posesji; w obecnych przepisach rzeczywiście jezdnia musi mieć szerokość aż 5 m (jak przewiduje mapa opublikowana przy koncepcji), jednak moim zdaniem nie zachodzi potrzeba dodatkowego poszerzania drogi o odrębny chodnik (żółty pas na powyższym planie), gdyż

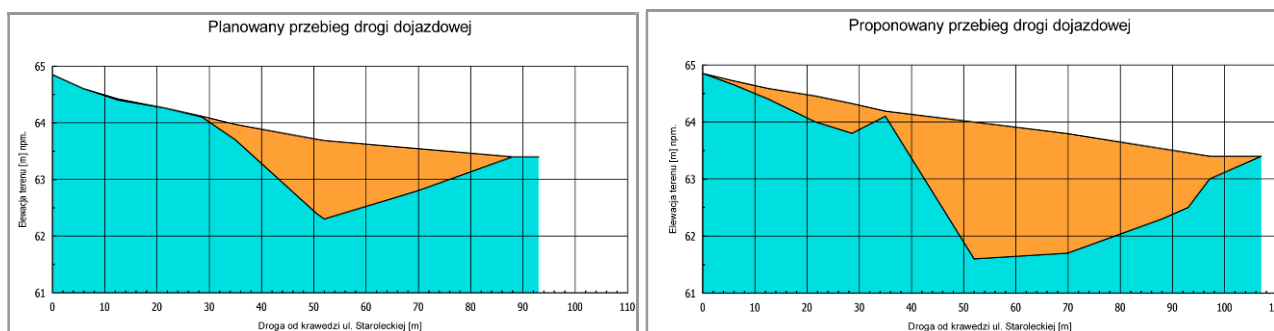
przepis dopuszcza dla tak mało uczęszczanej drogi dojazdowej wspólne używanie przez pojazdy samochodowe, rowery i pieszych. Proponuję pytać o to właściwe komórki Miasta. Jednak szerokość tej drogi ma znikome znaczenie wobec faktu wytyczenia jej akurat przez środek istniejącego budynku „Huty”.

Składałem propozycję, by spowodować poprowadzenie tej drogi z ominięciem budynku „Huty”, to jest na zachód od niego:



Schemat (1 : 1000) propozycji przebiegu drogi dojazdowej do posesji 58A od strony Warty. W skali barw widoczne ukształtowanie terenu.

Oczywiście w tamtym miejscu występują nachylenia terenu, z których zdają sobie sprawę. Dlatego metodami czysto amatorskimi na podstawie danych wysokościowych GUGiK sprawdziłem przekroje terenu po proponowanej trasie drogi (przez budynek) i mojej propozycji (droga jest dłuższa od proponowanej o kilkanaście metrów).



Kolor niebieski: obecny profil terenu wzdłuż drogi; kolor pomarańczowy: niezbędne uzupełnienia gruntu dla uzyskania wyrównanego spadku

Nie wdając się w szczegóły budowlane, do których nie jestem merytorycznie przygotowany, wskażę tylko, że zaproponowany przeze mnie przebieg drogi przebiega (po uzupełnieniu gruntu, co i tak jest konieczne) według średniego nachylenia (spadku) nieróżniącego się od nachylenia po przebiegu przez budynek (arytmetycznie jest to nawet średnio kąt mniejszy, ale nie ma to znaczenia istotnego w tej propozycji).

Sprawa zespołu dworca kolejowego

Jak wynika ze wszystkich znanych planów, zespół dworca: budynek dla pasażerów z częścią mieszkalną, budynki pomocnicze, magazyn oraz zadaszona rampa przeładunkowa – są skazane na zniszczenie. Całość leży w pasie przewidzianym na rozbudowę linii kolejowej, która (jak wiele wskazuje) jest projektem o wiele bardziej prawdopodobnym niż „mityczna” III rama drogowa. Wobec tego charakterystyczny budynek zniknie.

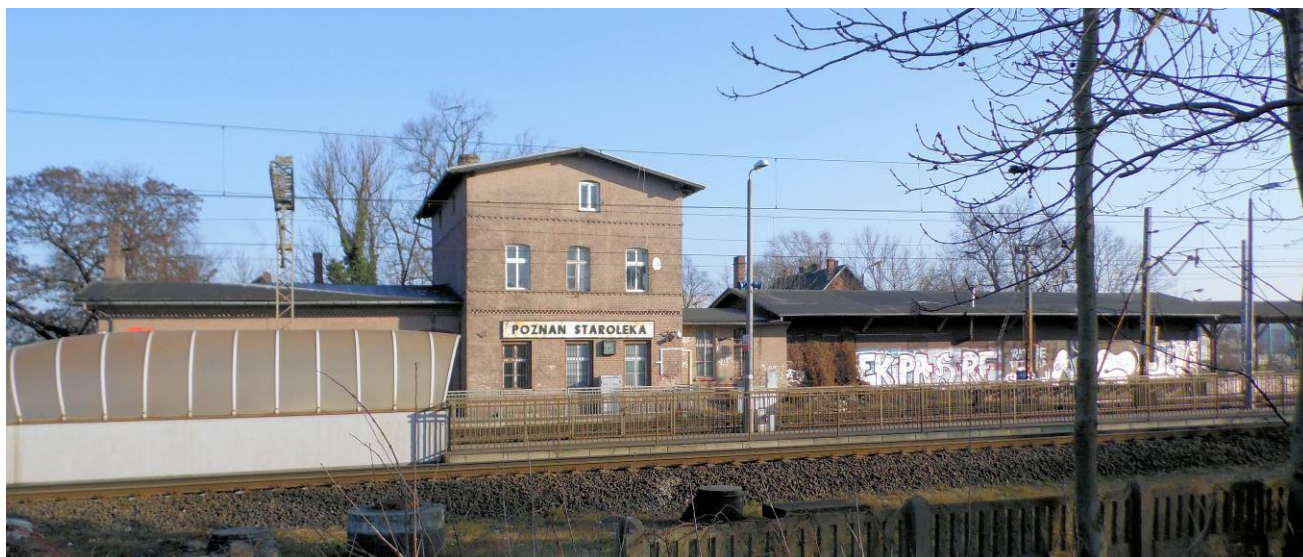
Moim zdaniem – szkoda!

Pragnę przekonać, że ten (obecnie zniszczony i „zapuszczony” przez powojenne kolejowe „zwyczaje” odnoszenia się z beztroską do tego rodzaju mało uczęszczanych stacji) zespół budynków może mieć niemałą wartość estetyczną i użytkową.

Jednak jest oczywiste, że tego rodzaju „walka o dworzec” jest sprawą niełatwą i może wyglądać nawet na beznadziejną. Uważam jednak, że wykazanie przez starolecką Radę Osiedla zapалу dla takiego działania może dać Radnym, Panu Przewodniczącemu i Pani Przewodniczącej niemałą satysfakcję z dobrego dzieła. Aczkolwiek wymagany byłby w tym udział wielu podmiotów z instytucjami kolejowymi oraz Miastem Poznaniem na czele, a koszty tego działania są znaczące.

Dobrze pomyślany „program użytkowy” takiego obiektu pozwoliłby wiązać nadzieję na zdobycie funduszy zewnętrznych, by wydatek nie był nie do podjęcia.

Obecnie kompleks budynków jest oczywiście zniszczony: pęknięty mur w kilku miejscach, zamazanie całości różową farbą, beztrosko zamurowane otwory okienne i drzwiowe, nowa stolarka okienna instalowana od przypadku do przypadku, zatarcie łuków nad oknami. Tylko nieliczne fragmenty wokół budynku mają „ludzki wygląd”. Stosunkowo dobrze prezentuje się dach nad rampą przeładunkową, ciekawa jest także (choć zniszczona) nawierzchnia brukowa na podjeździe.



Obecny wygląd zespołu dworcowego stacji Poznań Staroleka od strony torów



Foto górne: budynek dworca od strony podjazdu (wejście z miasta); foto środkowe: widok na część magazynową i przeładunkową od strony torów; foto dolne: zadaszenie rampy przeładunkowej w relatywnie dobrym stanie technicznym

Warto także dodać, że budynki dworcowe to nie wszystko: od strony pętli tramwajowej stacji towarzyszy kilka budynków w tym samym, „pruskim kolejowym” stylu, te budynki utrzymały elewacje w stanie naturalnym (choć zabrudzonym). Obecnie pełnią funkcje mieszkalne.

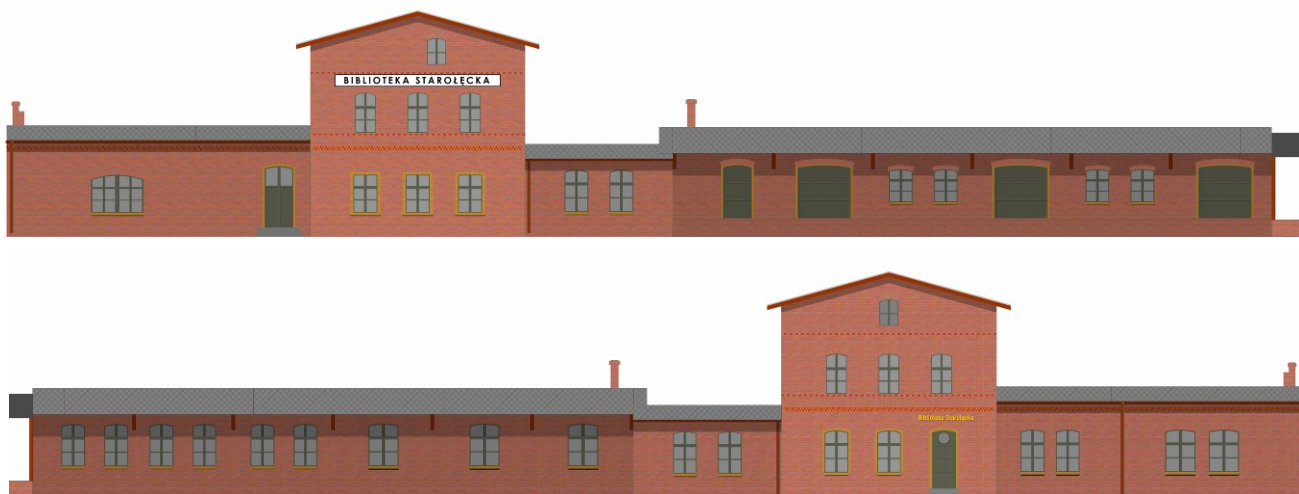


Dwa największe budynki kolejowe towarzyszące stacji

Wspominam o nich, gdyż gdyby okolica i budynek dworca nie uległ przez dziesiątki lat degradacji, ten zespół budynków byłby czymś ładnym i ciekawym. I może warto dążyć do utrzymania nie tylko kompleksu dworcowego (co postuluję przede wszystkim), lecz także tych dwóch budynków? Niestety, leżą one w pasie rezerwacji pod III ramę komunikacyjną; jeżeli dojdzie kiedykolwiek do jej realizacji, budynki zostaną rozebrane (na planie ogłoszonej

koncepcji nie jest to zaznaczone, koncepcja w ostatnio konsultowanym zakresie nie obejmuje tego terenu). I znów szkoda, jeżeli do rozbiórki dojdzie.

Aby uzmysłowić „potencjał estetyczny” zespołu budynków dworca Poznań Staroleka sporządziłem amatorską wizję dwóch elewacji i mam wrażenie, że jest to wizja wystarczająco silnie zbliżona do pierwotnego wyglądu tych budynków. Poniżej zamieszczam sporządzone ilustracje w częściach, dla lepszego wrażenia proponuję zajrzeć do odrębnego pliku PDF, który załączam wraz z niniejszym pismem ([tu można plik pobrać https://bit.ly/Staroleka](https://bit.ly/Staroleka)). Obrazek w tak małym formacie jak poniżej zaciera wiele z „ładności” tak wyglądającego budynku.



Amatorska (!) wizualizacja południowej (od strony torów) i północnej elewacji zespołu budynków dworca po daleko idącej restauracji obiektu i przywróceniu możliwie pierwotnego wyglądu. W tej wizualizacji proponowałem wykorzystanie obiektu jako siedziby instytucji kultury, przykładowej biblioteki.

Można nie lubić „pruskiej architektury”, jednak wyraźnie widać, że tego rodzaju odczucia wśród Mieszkańców Poznania już mijają. Świadectwem jest szereg wypowiedzi na temat starego budynku poznańskiego Dworca Głównego: po zniszczeniach wojennych z zapalem przebudowano jego elewację, bo stara źle się („prusko”) kojarzyła. Odkąd istnieje „chlebak” i pojawiły się różne komunikaty o przyszłości dworca, dyskutanci stanowczo „żądadają” przywrócenia starego budynku w jego „pięknej pierwotnej formie”, bez baczenia na pruski styl jego architektury. Ba, niektórzy nawet wzdychają „szkoda, że nie odbudowano na Starym Rynku pruskiego Nowego Ratusza, tylko odtworzono Wagę Miejską”... Zatem jest to czas zupełnie innego spojrzenia na estetykę ceglanych budowli i to właśnie pragnę wykorzystać.

Jest jednak bardzo duży problem: Jak wynika z wcześniejszych map, całość zespołu dworcowego leży w pasie rozbudowy linii kolejowej. Nie jest możliwe zatrzymanie tej inwestycji, postulowanie ominięcia dworca, zawężenia pasa zajętego na tory itp. Zdaję sobie z tego doskonale sprawę.

Zatem mój postulat „uratowania” tej charakterystycznej budowli, wrosłej w tradycję Staroleki, polega na jej przeniesieniu w inne miejsce. Podkreślam to, by być dobrze zrozumianym – nie chodzi o prostą restaurację obiektu w jego obecnym miejscu. Dlatego sygnalizowałem zawczasu dużą skalę takiego przedsięwzięcia.

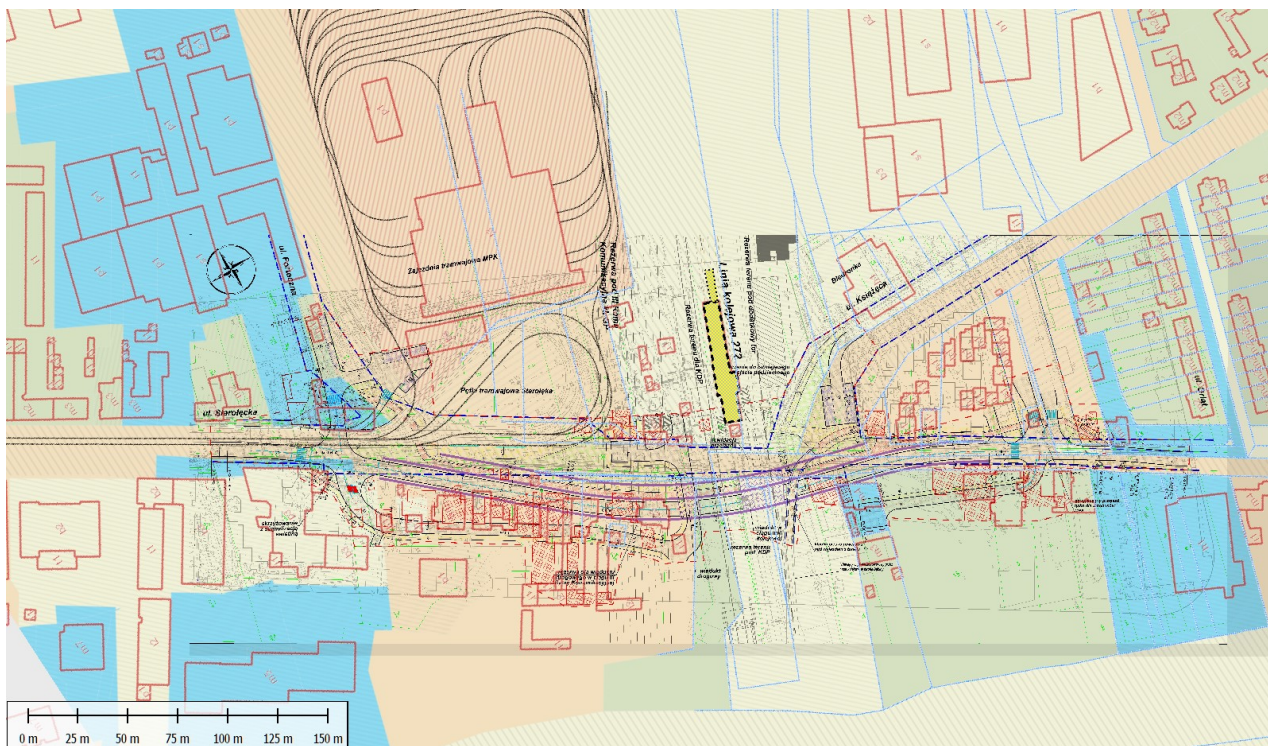
Zachęcam do lektury dalszej części niniejszego wystąpienia, gdzie pojawi się kolejny temat mogący mieć związek z postulatem „uratowania przez przeniesienie” zespołu budowli dworcowych.

Podjęcie tego tematu wymaga rozwiązania kilku podstawowych problemów:

1. dokąd można by przenieść taki obiekt (w pobliżu obecnej lokalizacji, nawet kosztem obrócenia go względem stron świata)
2. czy da się i ma uzasadnienie przeniesienie go w całości, czy tylko najciekawszych elementów (części budynku lub zadaszanej rampy)
3. jaką rolę miałyby spełniać przeniesiony obiekt
4. jak można to przedsięwzięcie sfinansować.

Nie jestem w stanie zaproponować rozwiązania tych zagadnień. Podkreślam tylko, że moim zdaniem warto to zrobić.

Oto mapka własności gruntów w tej okolicy:



Mapka własności gruntów (źródło: SIP Geopoz) (1 : 3750). Kolor żółty: własność skarbu państwa (w tym PKP PLK i PKP SA); kolor żółtopomarańczowy: własność Miasta Poznania.

Ze względu na przebieg tunelu liczne „budki handlowe” na zachodniej stronie ulicy Starołęckiej zostaną rozebrane – może tam należy szukać miejsca na przeniesiony dworzec? A może w trapezie ulic Starołęcka – Książęca – dworzec autobusowy, którego budynki handlowe też mogą (częściowo) być rozbierane według koncepcji ogłoszonych kilka lat temu (obecna konsultacja nie dotyczyła tego terenu)? Może na wschód od „Biedronki”? Pozostawie ten problem dla fachowców od urbanistyki.

Jeżeli chodzi o rolę takiego przeniesionego obiektu, który po opisywanej restauracji (właściwie budowie od nowa, bo do tego się sprowadza pomysł) będzie miał ciekawe walory estetyczne, można rozpatrywać jego przeznaczenie kulturalne. Poza wspomnianym asz. Teatrem nie ma u nas żadnej instytucji kultury, a działalność kulturalna (w tym inspirowana przez Radę Osiedla) odbywa się w miejscach „przygodnych”. Z kolei gdyby

budynku „Huty” nie udało się uratować, teatr mógłby znaleźć siedzibę tu, w odtworzonych budynkach „dworca”.

Przygotowując wizualizacje elewacji zaproponowałem przykładową funkcję biblioteczną.

Funkcja kulturalna mogłaby pozwolić na uzyskania daleko idącego dofinansowania, być może z niejednego programu, bowiem oprócz tworzenia warunków dla przyszłych instytucji kultury działanie stanowiłoby ciekawy przykład troski o zachowanie dawnej architektury; może dałoby się znaleźć jeszcze inne opisy tego przedsięwzięcia uprawniające do pozyskiwania pieniędzy w różnych konkursach. Swoją rolę miałyby z pewnością instytucje kolejowe, jednak z przekonywaniem ich do działań na rzecz Poznania nie jest łatwo... A są zamożne i działanie miałoby dotyczyć przecież „dziedzictwa kolejowego”.

Możliwa jest jeszcze jedna funkcja tego budynku, o której piszę w kolejnym postulacie.

Sprawa miejsc drobnego handlu w „handlowym centrum Starołęki Małej”

Jak wskazałem, ze względu na przebieg tunelu w planie wiele z obecnych sklepów i sklepików zostanie pozbawionych budynków. Są to z pewnością budynek naprzeciw pętli tramwajowej, ale także (przynajmniej częściowo) budynki w trapezie Książęca-Starołęka-dworzec autobusowy. O kształcie otoczenia dworca i ogólnie o rozwiązaniach komunikacyjnych trudno się w ogóle wypowiadać, gdyż niedawno konsultowana koncepcja tunelu w ogóle to pomija, a koncepcje sprzed kilku lat miały w tym zakresie wady – wymagane jest dalsze projektowanie. Jednak los sklepików naprzeciw pętli tramwajowej, a także innych w sąsiedztwie, jest raczej przesądzony.

Niezależnie od straty miejsc zarobkowania istotna jest także inna strata, do której nie chciałbym dopuścić: to miejsce oraz zespół sklepów przy dworcu autobusowym wraz z „Biedronką” i rozbudowanym zespołem sklepów przy Faszynowej stanowią utarte „centrum zaopatrzeniowe” dla Mieszkańców osiedla. Nie ma żadnego powodu, by dopuścić do sytuacji, w której powstanie długo oczekiwany tunel, ale jakość życia* pogorszy się przez usunięcie miejsc drobnego handlu, w których zakupy robi się podczas podróży z i do pracy i dokąd łatwo dojechać!

Dlatego proponuję rozważanie jakiegokolwiek formy odtworzenia tych miejsc handlowych. Od razu nasuwa się idea „hali targowej”, czyli miejsca (budynku), w którym rozmaite sklepiki mieszczą się obok siebie pod wspólnym dachem. takie miejsca handlu są dawną tradycją, w Poznaniu raczej niewystępującą w historii (dopiero po zmianach ustrojowych).

Oczywiście Starołęka to nie Gdańsk, Warszawa czy Budapeszt, ale „starołęcki wspólny dom handlowy” mógłby być dobrym pomysłem jako centralne miejsce zakupów po zlikwidowaniu szeregu niezbyt estetycznych (podobnie jak ich otoczenie) budek przy pętli.

Taki obiekt musi „ktoś” sfinansować. Znane są w Poznaniu przypadki wspólnej inwestycji grona kupców (dom handlowy obok nieistniejącego dworca autobusowego PKS czy

* Nawiasem: tunel jest upragniony, na pewno potrzebny, ale z pewnością nie załatwi on wiele. Głównie spowoduje rozłożenie „sznura” pojazdów pomiędzy ul. Św. Antoniego a rondo Starołęka; zniknie jedynie oczekiwanie przed linią kolejową – niby dużo, ale naprawdę wcale nie. To temat zupełnie poboczny, jednak liczba wzrastających samochodów w gospodarstwach domowych naszego osiedla oraz prawdopodobnej części gminy Mosina w połączeniu z rosnącą liczbą mieszkańców „deweloperskich” na osiedlu sugerują taką właśnie prognozę.

„tymczasowy” dom kupiecki na narożniku św. Marcina i al. Marcinkowskiego, w tym miejscu obecnie Galeria MM). Trudno jednak naiwnie wierzyć, że starołęccy kupcy są w stanie taki dom współfinansować.



Górny szereg: słynna hala targowa w Gdańsku i wizualizacje planowanej niebawem przebudowy; Dolny szereg: popularna Wielka Hala Targowa w Budapeszcie (Központi Vásárcsarnok)

W tym miejscu aż się prosi, by w roli takiej „hali targowej” wykorzystać odtworzony budynek dworca kolejowego, oczywiście po dobudowaniu dodatkowych, harmonizujących architektonicznie skrzydeł (sam budynek „dworca” nie zapewni wystarczającej powierzchni handlowej, która powinna być głównie położona w przyziemiu hali).

Taki jest skrót pomysłu, który ośmielam się podsunąć, choć nie potrafię go dalej skonkretyzować.

Inne sprawy związane z budową tunelu

Najmniej konkretną jest ostatnia propozycja, a raczej sygnał. Budowa potrzebnego tunelu jest mimo wszystko akcją „niszczącą”. Przed niektórymi istotnymi zniszczeniami pragnę uchronić składając powyższe propozycje, ale być może dałoby się zapewnić ochronę także i innych elementów pierwotnie przewidzianych do rozebrania lub nieprzewidzianych do stworzenia, choć byłyby potrzebne (zieleń? woda?).

W szczególności zwracam uwagę za uchodzący powszechnie zabytkowy budynek kamieniczki narożnej przy skrzyżowaniu ulic Starołęckiej i Fortecznej (Starołęcka 49). Rzeczywiście, jest on wpisany do gminnej ewidencji zabytków (nie rejestru). Może nie jest on szczególnie wartościowy, ale jest po prostu ładny, jakiś czas temu odnowiony (coraz mniej to widać), natomiast planowane rozwiązania drogowe tego skrzyżowania, z rondem czy bez, skazują go na zagładę. Zgłaszam to, choć nie bardzo wierzę w możliwość uratowania budynku, gdyż planowana korekta przebiegu ulicy Fortecznej oraz odgałęzienie w tym miejscu nowej drogi dojazdowej do dworca kolejowego (!) zmusza do takich rozwiązań.

Swoją drogą ciekawe jest planowanie drogi dojazdowej do budynku dworca, który ma być za bliski czas rozebrany, co jest przedmiotem mojego wystąpienia...

Zachęcam do wszczęcia starań o zachowanie wszystkiego co się da, bo moim zdaniem warto. Przedstawiłem tyle argumentów, ile może zebrać „zwykły mieszkaniec firtla” i mam nadzieję, że tunel dzięki temu nie stanie się za pewien czas synonimem bezrefleksyjnego zniszczenia „ruder”, które niekonieczne naprawdę nimi są.

Z wyrazami szacunku

Jacek Jarzina

DW:

sekretariat_m.wisniewski@um.poznan.pl

sekretariat_n.weremczuk@um.poznan.pl

aszteatr@gmail.com

biuro@tup.poznan.pl

biuro@centrumotwarte.pl