

Styczeń 2016

**Burza Mózgów na Dworcu Głównym w
Poznaniu, 16 stycznia 2016
Analiza odpowiedzi mieszkańców.**



 **Inwestycje
dla Poznania**



Inwestycje dla Poznania

Grupa Skład

- 1) Kamil Żmijewski, Adam Wronkowski
- 2) Tomasz Owczarczak, Małgorzata Donderowicz, Adam Adamczyk
- 3) Norbert Rzepka, Ola Gałka
- 4) Mateusz Woźniak, Magdalena Karczewicz
- 5) Andrzej Prendke, Andrzej Marczak
- 6) Marcin Wróbel, Monika Kowalska, Maciej Główny
- 7) Luiza Lizak, Patryk Kaczmarek, Szymon Paź
- 8) Magda Król, Rafał Jankowiak, Tomasz Małecki

ANALIZA

Po warsztatowej wizycie na terenie stacji Poznań Główny pora na podsumowanie. Jak to zawsze, w niektórych punktach panowała niemalże pełna zgodność, w innych natomiast głosy były rozbieżne.

Od strony funkcjonalnej stacji mieszkańcy właściwie byli zgodni co do konieczności poszerzenia tunelu i przedłużenia go zarówno do Dworca PKS jak i za Centrum Handlowe Poznań City Center. Przy takim rozwiązaniu padało jednak sporo głosów poddających w wątpliwość sens powstawania kładki z parkingu Centrum Handlowego do Starego Dworca i na perony 5 - 6. Taka sama zgodność wśród uczestników warsztatów panowała w kontekście zadaszenia peronów 1, 4 i połączenia zadaszeń peronów 5 i 6 z ewentualną kładką - w zadaszeniu nie ma być żadnych przerw - ani pomiędzy wiatami, budynkami, ani pomiędzy wiatą a budynkiem. Z kolei jeśli chodzi o zadaszenie peronów 4 - 6 raczej wskazywano, że lepszym rozwiązaniem byłoby zadaszenie tych peronów wspólną konstrukcją. W kontekście peronów panowała zgodność, że jakość wykonania peronów 1 - 3 pozostawia wiele do życzenia i należy ją poprawić - zarówno nawierzchnię jak i małą architekturę. Oczekiwania wobec wykonania peronów 4 - 6 również są wyższe. Jako dobre wzorce podawano Kraków oraz poznański peron 4b.

Burzliwa dyskusja toczyła się także w kontekście funkcji starego budynku Dworca. Części mieszkańców nie podobał się pomysł przeniesienia funkcji pasażerskich na poziom -1, inni natomiast wskazywali, że to dobry pomysł, szczególnie jeśli dojdzie do przedłużenia tunelu. Uczestnicy warsztatów wyrażali także obawy co do dominacji funkcji komercyjnej nad pasażerską. Zwracali również uwagę na konieczność stworzenia wydzielonej poczekalni oraz konieczność zwiększenia liczby kas i liczby ławek w przestrzeni otwartej.

Ważnym aspektem była także dyskusja na temat funkcji placów przed Starym Dworcem Głównym oraz Dworcem Zachodnim. W obu przypadkach stwierdzono konieczność zachowania funkcji transportowej, ale w formie parkingu kiss&ride, postojów dla taksówek i przystanków komunikacji miejskiej. W przypadku Placu Dworcowego zwracano także uwagę na zbyteczność tworzenia dodatkowego parkingu pod planowanym kompleksem oraz potrzebę uzupełnienia zieleni na placu i postawienia dodatkowych ławek. W obszarze przed Dworcem Zachodnim zwracano uwagę na możliwość powiększenia Placu przed budynkiem, kosztem jezdni, przesunięcia parkingu oraz postojów taksówek, a także na utrudnienia związane z sygnalizacją na drodze do przystanków tramwajowych.

Natomiast w kontekście proponowanych wariantów elewacji zdania były zdecydowanie podzielone - mniej więcej 1/3 uczestników była za wersją przeszkloną, 1/3 uczestników wolała wersję nawiązującą do historycznej, natomiast pozostała 1/3 mieszkańców stwierdziła, że żaden z przedstawionych wariantów im się nie podoba.

Poniżej znajduje się zestawienie pytań na jakie odpowiadali uczestnicy warsztatów wraz z odpowiedziami każdej z grup oraz krótkim podsumowaniem tych odpowiedzi. Na końcu znajdują się dodatkowe uwagi mieszkańców zgłoszone podczas dyskusji.



Inwestycje dla Poznania

PYTANIA

HOL STAREGO DWORCA

A1 Czy zaproponowany w projekcie PiG układ funkcjonalny gmachu starego dworca (kasy, toalety, sklepy, poczekalnie, itd.) na poziomach: „-1” oraz „0” jest wg Państwa przyjazny dla pasażerów?

- 1) Według uczestników grupy schemat starego Dworca dobrze się sprawdzał. Niedociągnięcia, które zauważyli w przedstawionym przez architekta projekcie to między innymi mała liczba miejsc siedzących w poczekalni, bardzo mała liczba kas, brak wyjść ewakuacyjnych. Dodatkowo członkowie grup zasugerowali, by poczekalnia była zrobiona w formie spokojnej, osobnej enklawy poczekalni zamiast siedzeń na środku wśród wszystkich podróży.
- 2) Opinie uczestników na ten temat były niejednoznaczne i podzielone. Padły propozycje:
 - a. by toalety na terenie obiektu były bezpłatne,
 - b. przeniesienia poczekalni z poziomu -1 na poziom 0, a jeżeli nie to rozmieszczenia na poziomie 0 większej ilości ławek,
 - c. poszerzenia korytarza kosztem powierzchni usługowych,
 - d. dodatkowych kas biletowych na poziomie 0.

Uczestnicy wypowiadali się głównie o poziomie 0, a gdy padło pytanie o poziom -1 część stwierdziła, że całą obsługa pasażerska, która tam się znajduje powinna zostać przeniesiona na poziom 0.

- 3) Członkom grupy nie podoba się koncepcja zwężenie gardła głównego wejścia na poziomie 0 przy głównym wejściu (będzie za mało miejsca) . Ponadto uważają, że proponowana szerokość schodów dla pasażerów będzie niewystarczająca.

Układ powinien zostać diametralnie zmieniony ze względu na podstawową rolę poziomu „0”. Część funkcji związanych z kupnem biletu (kasy, etc.) powinny zostać przeniesione na ten poziom. Według całej grupy bezsensowny jest pomysł z umieszczeniem wszelkich punktów obsługi pasażera na poziomie -1.

- 4) Zdaniem grupy układ funkcjonalny zaproponowany przez PiG nie jest przyjazny pasażerom. W ich opinii stwarzane są bariery architektoniczne, poprzez konieczność pokonywania różnych poziomów. Zdaniem członków grupy wszystkie funkcje dworcowe powinny zostać zlokalizowane na poziomie 0, ponieważ, ich zdaniem, historyczny układ był najbardziej funkcjonalny i jest rozpoznawalny przez turystów, podróżnych i inne osoby korzystające z dworca. Grupa zwróciła uwagę na ciągłą konieczność poruszania się pomiędzy różnymi poziomami podczas naszych konsultacji. Grupa w tym miejscu zwróciła uwagę, na konieczność koordynacji działań wszystkich interesariuszy przez miasto.
- 5) Zdaniem grupy, projekt jest przyjazny dla pasażerów, aczkolwiek, w przestrzeni budynku starego dworca, nie powinny przeważać funkcje handlowe w postaci np. sieciowych sklepów odzieżowych, lecz usługi typu: kawiarnia, piekarnia, cukiernia.
- 6) Problemy jakie zauważyli członkowie naszej grupy to między innymi zbyt mała ilość kas na poziomie -1. W godzinach szczytu powinna istnieć możliwość otwarcia większej ilości kas co zmniejszyłoby kolejki i długość oczekiwania na kupno biletu. Zaproponowali również aby kasy zlokalizować bliżej tunelu. Na poziomie obsługi pasażera powinny również znajdować się biletomaty MPK.
- 7) Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, czy układ funkcjonalny poziomów -1 oraz 0 gmachu starego dworca jest przyjazny dla pasażerów. NA pewno jest kilka elementów, które warto poprawić:
 - a. usunąć wyspy zabudowy na poziomie „0”
 - b. uprościć przestrzeń i jej aranżację tak, aby była łatwiejsza w utrzymaniu



Inwestycje dla Poznania

- c. wytyczyć fragment poczekalni o bardziej spokojnym charakterze, nie otoczoną ze wszystkich stron usługami czy ciągami komunikacyjnymi

(Uczestnicy zwrócili szczególną uwagę na kwestię potencjalnych słupów nośnych podtrzymujących znajdujący się nad tą częścią gmachu starego dworca budynek hotelowy. Towarzyszący grupie arch. Michał Lah z pracowni PiG zapewnił, że w przestrzeni poziomu -1 przeznaczonej dla pasażerów nie będzie żadnych słupów konstrukcyjnych. Projektant zapewnił również, że przygotowywane przez pracownię wizualizacje nie odbiegają od późniejszych realizacji.)

- 8) Większość była zgodna, że układ nie jest przyjazny pasażerom. Mieszkańcom nie podobało się to, że kasy znajdować będą się na poziomie -1. Uważali oni, że należy odwrócić funkcje „kolejowe” – tak aby, znajdowały się one na poziomie 0, lub w początkowej fazie istnienia dworca, utworzyć kasy na poziomach: 0 oraz -1, co w późniejszej można byłoby ewentualnie zmienić, np. zamykając kasy na jednym z poziomów, jeśli ruch byłby zbyt mały. Grupa stwierdziła, że byłoby zbyt dużo przemieszczania się między dwoma poziomami (m.in. w poszukiwaniu kas), przez co pasażerowie traciliby cenny czas. Jak zgodnie zauważyli wszyscy: zbyt dużą rolę przypisuje się części usługowo-gastronomicznej, która zabiera cenną przestrzeń potrzebną pasażerom. Zwrócili uwagę na marginalizowanie pasażerów na rzecz usług.

PODSUMOWANIE: Zdania na temat lokalizacji funkcji dworcowych są mocno podzielone. Głosy za proponowaną lokalizacją na -1 jak i za poziomem 0 są niemalże równoważne. Grupy wskazywały także na małą liczbę miejsc siedzących, w tym brak wydzielonej poczekalni, a także na małą przewidywana liczbę kas.

A2 Czy zaproponowane ciągi komunikacyjne (schody łączące poziomy i tunel, wejścia na perony oraz wejścia na kładkę) spełniają potrzeby pasażerów?

- 1) Ciągi komunikacyjne spełniają potrzeby, ale mogłyby być lepiej zaprojektowane. Według uczestników potok ludzi będzie napływał przez główne wejście starego Dworca i rozchodził się na boki, w kierunku peronów i Dworca Zachodniego.
- 2) Przy tym pytaniu, znów skupiono się na poziomie 0. Ponownie wspomniano o zbyt wąskim korytarzu/holu. Mieszkańcy zwrócili również uwagę na przepustowość schodów prowadzących na poziom -1. Ich zdaniem schody powinny zostać poszerzone.
- 3) Grupie nie podoba się koncepcja kładki, woła o poszerzenie tunelu. Patrz pkt 1).
- 4) W nawiązaniu do pytania A1 - grupa uważa, że ciągi komunikacyjne nie spełniają potrzeb pasażerów.
- 5) Zdaniem grupy kładka jest niepotrzebna, a potrzeby pasażerów spełniłoby wydłużenie tunelu, bądź przedłużenie „chlebaka” aż do ul. Głogowskiej.
- 6) Według naszej grupy pasażerowie będą mieli problem z orientacją i poruszaniem się po „nowym” dworcu. Trzy poziomy oraz liczne możliwości przejścia wprowadzają zamęt w cały projekt. Uczestnicy zwrócili również uwagę na SIW na dworcu. Powinien on zostać ujednolicony aby nie powodować zamieszania wśród podróżnych. Kolejna uwaga dotyczyła przejść na perony 1, 4. Grupa była zdziwiona wizją architekta (kątem pod jakim połączone jest przejście między peronami 1 i 4).
- 7) Uczestnicy zwrócili uwagę, że projektanci niepotrzebnie wydłużają drogę na poziom -1 osobom wchodzącym z placu dworcowego oraz kładki nad peronami. Sugestia grupy: przesunąć schody na poziom -1 na wysokość zaplanowanych schodów ruchowych z poziomu 1 na poziom 0 oraz umieścić obie konstrukcje w jednym pionie. W tym celu, dodatkowo należy poszerzyć (kosztem części komercyjnej) wejście z placu dworcowego do schodów na poziom -1.
- 8) Ustaliliśmy z mieszkańcami, że przydałoby się dużo więcej ciągów komunikacyjnych, które obniżyłyby napięcie związane z ruchem pasażerów. Jak wiemy, nowa część dworca charakteryzuje się tym, że ciągów komunikacyjnych jest zbyt mało, a schody są zdecydowanie za wąskie. Grupa zatem chciałaby, aby schody były szerokie, a windy duże i przestronne, co ułatwiło by ruch



Inwestycje dla Poznania

spieszącym się podróżnym, a także niepełnosprawnym i ich opiekunom. Wejścia powinny być duże i przestronne.

PODSUMOWANIE: Podstawowym postulatem grup był także wniosek o poszerzenie zarówno korytarza od strony Placu Dworcowego jak i schodów służących do komunikacji pomiędzy poziomami. Ponadto zaproponowano przesunięcie schodów prowadzących na poziom -1 bliżej Placu Dworcowego oraz wyprostowanie tuneli prowadzących na perony 1 i 4.

PERON PIERWSZY

B1 Jak zlikwidować „ścianę płaczu” (pusta przestrzeń między parkingiem na peronie 1, a gmachem starego dworca) – czy Państwa zdaniem peron pierwszy powinien zostać nakryty wiatą?

- 1) Całość grupy była za nakryciem przestrzeni wiatą, padły sugestie o przeszklonej konstrukcji
- 2) Większość osób była za przezroczystym zadaszeniem na całej długości peronu. Pojawiły się jednak głosy za zostawieniem istniejącej formy oraz za częściowym zadaszeniem peronu (tylko przy budynku starego dworca).
- 3) Powinien zostać nakryty wiatą, aczkolwiek jej architektura powinna być ujednoczona, spójna i zintegrowana z budynkiem Starego Dworca i PCC.
- 4) Peron powinien zostać przykryty wiatą. Grupa zaproponowała budowę poczekalni peronowych, w których pasażerowie będą mogli się ogrzać.
- 5) 5) Tak, peron powinien być zakryty; najlepiej rodzajem wiaty identycznym z peronami 4, 5, 6 (czyli w odczuciu grupy, powinno to być zadaszenie znane z przystanku PST Dworzec Zachodni.
- 6) Grupa zaproponowała wiatę, która komponowała by się architektonicznie do sąsiednich budynków. Podczas projektowania takiej wiaty powinno się zwrócić uwagę na to aby była dobrze doświetlona.
- 7) Zdaniem uczestników najlepszym rozwiązaniem będzie przyłączenie (dosunięcie) budynku dworcowego do parkingu.
Uwagi wymaga także elewacja parkingu pomiędzy nowym budynkiem dworca a starym. Istniejąca elewacja powinna zostać zastąpiona szklaną.
- 8) Uczestnicy grupy byli zgodni co do tego, że należy zadaszyć pustą przestrzeń między peronem pierwszym, a gmachem starego dworca, ale jak zwrócił uwagę jeden z uczestników, należałoby tutaj zastosować się do obostrzeń i kwestii bezpieczeństwa w razie interwencji straży pożarnej (w razie awarii, pożaru – wóz strażacki musi mieć odpowiednią przestrzeń do wjazdu), a więc jest to kwestia, nad którą należy się mocniej zastanowić. Niemniej jednak, mieszkańcy uważają, że wiatą jest niezbędna i niedopuszczalne jest moknięcie pasażerów oczekujących przy peronie 1.

PODSUMOWANIE: Wszystkie grupy opowiedziały się za likwidacją ściany płaczu, większość jako zalecane rozwiązanie wskazało wiatę. Zarazem grupy wyraźnie zaznaczały, że wiatą powinna pasować architektonicznie do budynku Starego Dworca oraz PCC. Pojawił się także postulat przeszklenia parkingu, co pozwoliłoby w tej tonacji utrzymać wszystkie elementy - stary dworzec, parking PCC i nową wiatę.

B2 Czy Państwa zdaniem należy poprawić estetykę oraz stan peronów 1-3 (meble dworcowe, nawierzchnia, itd.)?

- 1) Należy poprawić estetykę. Nawierzchnia powinna być gładka, żeby kółka walizek nie hałasowały, ponadto powinna być zainstalowana nowa mała architektura (ławki, kosze itp.)
- 2) Wszyscy jednomyślnie stwierdzili, że estetyka na peronach 1-3 zdecydowanie wymaga poprawy. Uczestnicy mieli szczególne zastrzeżenia do:
 - a) materiału i komfortu zainstalowanych na peronach ławek - wg nich ławki powinny być przede wszystkim wygodne i najlepiej wykonane z drewna,



Inwestycje dla Poznania

- b) nawierzchni – wg nich nawierzchnia powinna być spójna i równa, ale nie śliska, oraz musi być wykonana z wytrzymałego materiału, zwłaszcza ze względu na planowaną na peronie 1 drogę pożarową
- 3) Zdecydowanie należy ją poprawić, bo jak na razie stan poszczególnych elementów daje wiele do życzenia. Obecnie można obserwować brak porządku i ładu.
- 4) Tak, przede wszystkim należy poprawić nawierzchnię peronów, ale estetyka mebli także powinny zostać poprawiona. Grupa jako przykład dobrych praktyk podała nawierzchnię peronów dworca w Krakowie, gdzie wszystkie przestrzenie są wydzielone za pomocą kolorów i faktur, tak że ich funkcje są łatwo rozpoznawalne przez pasażerów.
- 5) Tak, należy zmienić nawierzchnię wszystkich peronów; ławki powinny być wygodne, w żadnym wypadku metalowe; na peronach powinna znajdować się znaczna ilość elektronicznych tablic informacyjnych.
- 6) Według grupy powinno się poprawić estetykę oraz stan peronów. Padały tu raczej ogólne stwierdzenia o nawierzchnię, ławki, kosze itp.
- 7) Wymiana nawierzchni peronów 1, 2 i 3 jest konieczna. Standard nie powinien odbiegać na minus od tego, który zastosowano na peronach innych dworców tej wielkości – Warszawy Centralnej, Krakowa Głównego czy Wrocławia Głównego. Estetyzacji wymagają także słupy nośne, nad peronami powinien pojawić się podwieszany sufit. Na peronach wymienione powinny elementy małej architektury na takie, które są przyjaźniejsze pasażerom (np. ławki drewniane zamiast metalowych). Oczywiście wszystkie elementy powinny być ujednolicone z tymi stosowanymi na remontowanych właśnie peronach zachodnich.
- 8) Kwestia estetyki była szeroko przedyskutowana. Po pierwsze, mieszkańcy chcą zmiany nawierzchni. Kostka brukowa nie przystoi obiektowi tej klasy, dlatego należałoby w to miejsce położyć płyty wykonane ze szlachetnego materiału, np. granitu (perony 1-3 jak i 4-6). Perony są słabo oświetlone, należałoby zwiększyć moc oświetlenia lub w ogóle zmienić oprawę świetlną na ładniejszą i mocniejszą. Zostało to uargumentowane małą ilością światła dziennego. Mieszkańcy byli zgodni co do wymiany nieestetycznych, niebieskich metalowych ławek. Przede wszystkim ważna będzie spójność estetyki wszystkich peronów. Bardzo istotną kwestią był system tablic informacyjnych, które zdaniem grupy nie spełniają należytej roli. Oznaczenia peronów są bardzo słabe, podróżny praktycznie nie wie na którym peronie wysiada, jeśli dobrze się nie rozejrzy. Czcionka jest zbyt mała, co utrudnia sprawę osobom starszym oraz niewidomym. Tablice z peronami czy informacjami o tym, jak dojść do innych peronów/kas biletowych/dworca zachodniego powinny być podświetlone. Mogłoby być ich mniej, ale powinny być większe. Według mieszkańców system ten jest nieintuicyjny, strzałki wskazujące kierunek są zbyt małe i wskazują złe kierunki. Więcej tablic informacyjnych powinno znaleźć się na ścianie, bo to właśnie tam najczęściej pasażerowie ich szukają. Tablice PKP i logotypy dworca mieszają się z tablicami PCC, należałoby to ujednolicić.

PODSUMOWANIE: Wszystkie grupy zgodnie stwierdziły, że stan peronów 1-3 należy poprawić. Zarówno w aspekcie nawierzchni jak i małej architektury. Nawierzchnia powinna być równa i gładka, wskazywane są elementy z dużych płyt, natomiast np. ławki nie powinny być metalowe, a zdecydowanie nie siatkowane jak obecnie.

NOWY DWORZEC/PARKING CENTRUM HANDLOWEGO

C1 Czy należy wydzielać przejście łączące projektowaną kładkę z gmachem nowego dworca na terenie parkingu centrum handlowego?

- 1) Członkowie grup zauważyli, że estetyka nawierzchni jest do poprawy. Ponadto należy zwiększyć bezpieczeństwo, poszerzyć przejście, wyciszyć i oddzielić drogę pieszą od kołowej oraz wyciszyć muzykę grającą w tle.
- 2) Zdecydowana większość uczestników była za wydzieleniem takiego przejścia za pomocą przeszklonej ściany oraz za jego poszerzeniem, które odpowiadałoby szerokości kładki.



Inwestycje dla Poznania

- 3) W przypadku powstania kładki - grupa chciała oddzielić ewentualne przejście przeszkloną ścianą (3 osoby), 2 osoby z grupy stwierdziły, że jest to zbędne rozwiązanie i manipulacja.
Wszyscy zgodnie stwierdzili, że najważniejszą kwestią jest bezpieczeństwo i poprowadzenie najkrótszej trasy prowadzącej na dworzec z przystanków komunikacji miejskiej oraz samochodów.
- 4) Według grupy najważniejsze było bezpieczeństwo pieszych, ale estetyka także była ważna. Zdaniem grupy przejście powinno zostać wydzielone przeszkleniem.
- 5) Gdyby kładka powstała, (co grupa uważa za bezzasadne) należy oddzielić przejście przeszkloną ścianą, (co według jednego z uczestników, pełniłoby funkcję psychologiczną, dając do zrozumienia, iż obok znajduje się parking). Słusznym spostrzeżeniem było zwrócenie uwagi na to, iż przejście prowadzące do 6-metrowej kładki, ma w istocie ledwie 2-3 metrów szerokości.
- 6) Przejście powinno zostać wyizolowane akustycznie i wizualnie. Na pewno nie powinny to być przeszklenia. Dodatkowo uczestnicy zwrócili uwagę na fakt, że przejście na kładkę powinno być stosunkowo szerokie, aby nie stanowiło problemów w komunikacji.
- 7) Wydzielenie z parkingu przestrzeni łączącej nowy dworzec z kładką nad peronami jest oczywiste. Korytarz powinien zostać dodatkowo schowany za szklaną elewacją (por. B2). Należy go też doświetlić. *(Uczestnicy zwrócili też uwagę, że dojście do kładki jest trzykrotnie węższe od samej kładki, co jest oczywistym absurdem).*
- 8) Sprawa kładki jest kontrowersyjna, stąd podzielone opinie, z przeważającym zdaniem na nie. Kładka według większości grupy jest sprawą opcjonalną, mieszkańcy uważają, że przez powstanie kładki dworzec „umrze”. Jeśli kładka miałaby powstać, to wszyscy zgodnie stwierdzili, że należy ją odseparować od parkingu centrum handlowego grubym murem, a od strony placu dworcowego miałaby być przeszklona. Mieszkańcy mieli jednak obiekcje co do szerokości kładki w części prowadzącej przez parking, wysunęła się więc koncepcja według której PCC miałoby zrezygnować części parkingu na rzecz kładki. Jednym z pomysłów było również pozbycie się szpetnej metalowej osłony parkingu w miejscu, gdzie ma przebiegać kładka i wysunięcie szklanej ściany w stronę placu dworcowego, dzięki czemu kładka mogłaby być szersza. Słupy, które podtrzymują konstrukcję parkingu dzieliłyby tunel kładki na dwie połowy. Niemniej jednak pomysł powstania kładki nie zdobył uznania.

PODSUMOWANIE: W przypadku powstania kładki prawie wszystkie grupy widzą konieczność wydzielenia ciągu pieszego od parkingu. Głównie wskazywano na przeszklenie. Także właściwie wszystkie grupy wskazały na konieczność poszerzenia dojścia w stosunku do stanu obecnego.

PLAC DWORCOWY

D1 Który wariant fasady jest wg Państwa lepszy?

- 1) Wariant nieprzeszklony
- 2) Większość grupy była za wariantem z przeszkloną fasadą budynku – wolą oglądać historyczną fasadę za szkłem, niż atrapę .
- 3) Zdania są podzielone . Części grupy (około 3-4 osobom) nie podoba się żadna z podanych propozycji. Reszta grupy odpowiedział, że bardziej odpowiada im wersja numer 2 . Jedna osoba się wahała (ze względów estetycznych wybrałaby opcję nr 2 , natomiast ze względu na połączenie biurowców i dworca w zespoloną całość - względy architektoniczne wybrałaby opcję nr 1).
- 4) Grupa uznała, że żaden wariant fasady nie spełnia ich oczekiwań.
- 5) Grupa przegłosowała, iż lepszym wariantem jest wariant ze szkłem, przykrywającym odsłoniętą ścianę dworca.
- 6) Żadna z koncepcji nie spełniała oczekiwań grupy. Według uczestników powinna powstać nowa koncepcja. Jednak gdyby mieli wybierać, w większości wybrali by wersje z przeszkleniem.



Inwestycje dla Poznania

- 7) Wśród uczestników większość stanowili zwolennicy fasady historyzującej. Za fasadą szklaną otwarcie opowiedziała się jedna z sześciu osób. Zwracano uwagę na fakt, że zza szkła elewacja ceglana nie będzie widoczna.
- 8) Poznaniacy w wyniku głosowania 4 głosami na tak wybrali projekt nowoczesnej, przeszkolonej fasady (wariant 1). 3 osoby były za wariantem drugim, czyli starej fasady.

PODSUMOWANIE: Zdania były totalnie podzielone, właściwie po równo, ale nie na dwie lecz na trzy opcje: fasada przeszklona, fasada historyzująca oraz...żadna z zaproponowanych.

D2 Czy uczestnicy wiedzieli o tym, że realizacja "historycznej fasady" jest de facto budową nowej historyzującej fasady przesuniętej względem oryginalnej o 7 metrów?

- 1) Częściowo tak. Niektórzy dopiero po słowach architekta i koordynatorów
- 2) Uczestnicy dowiedzieli się o budowie nowej historyzującej, przesuniętej fasady na poprzedzającym wizje w terenie spotkaniem z architektem.
- 3) 3) Tak, wszyscy o tym wiedzieli. Dodatkowo Pani konserwator zabytków z Urzędu Miasta uświadomiła nas, że obie fasady wiążą się z przesunięciem i zabranieniem cennego terenu placu.
- 4) Nie wiedzieli.
- 5) Jak się okazuje, wszyscy uczestnicy wiedzieli, co tak naprawdę oznacza „odbudowa” dawnej fasady.
- 6) Nie wiedzieli
- 7) Tylko dwóch z sześciu dyskutantów wiedziało o tym, że projektowana historyczna elewacja powstała by na nowo w odległości 7 m od oryginalnej. (*Informacja ta wywołała wielkie oburzenie wśród członków grupy.*)
- 8) Fakt, że „historyczna fasada” ma być atrapą był mieszkańcom znany.

PODSUMOWANIE: Około 60% osób nie wiedziało, że fasada historyzująca prowadzi do zmniejszenia Placu Dworcowego o 7m.

D3 Ponowne głosowanie: który wariant fasady jest wg Państwa lepszy? [mamy świadomość o przesunięciu „historycznej fasady”]

- 1) Wariant nieprzeszkolony
- 2) W związku z tym, iż uczestnicy przed wizją w terenie zostali poinformowani o przesunięciu fasady, to pytanie było zbędne, żaden z nich nie zmienił zdania.
- 3) Zdanie grupy nie uległo zmianie. Sytuacja prezentowała się nadal jak przy 2) pytaniu.
Ale jedna osoba zwróciła uwagę na brak neonu „Dworzec Główny”, który według niej powinien się znaleźć na budynku przed Placem Dworcowym.
- 4) Grupa zgodnie stwierdziła, że chciałaby inny wariant fasady, jednak nie wskazała kierunku zmian w koncepcji.
- 5) Grupa podtrzymała stanowisko w sprawie koncepcji, aczkolwiek stwierdziła, że wariant historyzujący byłby lepszy i bardziej estetyczny, gdyby nie budowa szklanych wysokościowców nad budynkiem dworca.
- 6) Wygrała koncepcja z przeszkleniem (3 głosy za 1 przeciw)
- 7) W związku z odpowiedzią na pytanie D2 wszyscy uczestnicy nie potrafili wyobrazić sobie, aby wybrano inną możliwość niż „opcję nr 3” – renowacją oryginalnej fasady i schowaniu za nią kładki (czyli przesunięciu jej o 7 m w kierunku południowym).
Na fasadzie nowego budynku powinno znaleźć się miejsce na neon „Poznań Główny”.
- 8) W ponownym głosowaniu bez zmian.

PODSUMOWANIE: Wyniki głosowania niemalże analogiczne jak przedstawiono wcześniej. Dodatkowo zwrócono uwagę na konieczność umieszczenia napisu „Poznań Główny” na fasadzie/dachu budynku.



Inwestycje dla Poznania

D4 Jakie funkcje powinien spełniać Plac Dworcowy?

a) transportowa: strefa kiss&ride, taksówki, przystanki

b) inne: jakie? [np. sztuka na świeżym powietrzu, ławki, zieleń, fontanna]

- 1) transport publiczny, taxi, kiss&ride
- 2) Plac Dworcowy powinien pełnić przede wszystkim funkcje reprezentacyjne – powinny się na nim znajdować ławki i zieleń, ale również funkcję przesiadkową – kiss&ride. Istniejący na terenie placu parking powinien zostać zlikwidowany.
- 3) Wszyscy jednomyślnie odpowiedzieli, że funkcja transportowa powinna być tą priorytetową na placu. 3 osoby wypowiedziały się za tym, że chcieliby więcej zieleni na placu i ławek. Całej grupie nie podobał się pomysł dotyczący stworzeniu na placu elementów małej architektury. Ponadto nie chcieli, aby funkcją dominującą była f. kulturowa.
- 4) Plac Dworcowy powinien być wspólną częścią zarówno pasażerów jak i samochodów. Parkingi powinny być konstruowane jako kiss & ride. Większość grupy uważa, że przestrzeń publiczna jest ważna i plac powinien być estetyczny i reprezentatywny. Zdaniem jednej osoby, najważniejsza jest funkcja transportowa bez zwracania uwagi na przestrzeń publiczną. Grupa się z nią zdecydowanie nie zgodziła.
- 5) Funkcja placu powinna pozostać transportowa. Jeden z uczestników zachwalał pomysł strefy kiss&ride. Zgodnie stwierdzono, iż należyte jest urozmaicenie placu zielenią, ławkami itp.
- 6) Plac dworcowy według naszej grupy nie powinien spełniać funkcji parkingu. Jedyna możliwa opcja to strefa kiss&ride oraz przystanek dla taksówek. Na placu dworcowym powinno powstać przyjemna przestrzeń z dużą ilością zieleni i możliwością odpoczynku na ławce. Dodatkową uwagą było zlikwidowanie wjazdu podziemnego do biurowców i zlokalizowania go od strony południowej.
- 7) W pierwszej kolejności uczestnicy chcieliby zwrócić uwagę na fakt, że parking pod kompleksem jest niepotrzebny (odpowiednią liczbę miejsc zapewnia parking przy CH) i w związku z tym na placu dworcowym nie potrzebny jest wjazd do parkingu podziemnego.

Plac powinien pełnić funkcje komunikacyjne i wypoczynkowe. Powinny się znaleźć na nim przystanki autobusów KM, parking kiss'n'ride, postój taksówek, stojaki dla rowerów i stacja rowerów miejskich. Pozostała część placu powinna zostać zagospodarowana w taki sposób (siedziska, zieleń wysoka, może trawa) aby można było spędzić na nim przyjemnie czas (ok. 30 minut) w oczekiwaniu na pociąg czy autobus.

Aranżacja placu powinna mieć symetryczny charakter oryginalnego założenia.

- 8) Mieszkańcy byli jednomyślni: Plac Dworcowy powinien spełniać głównie funkcję transportową. Komunikacja miejsca powinna sprawnie funkcjonować, taksówki powinny podjeżdżać bez ograniczeń, a dla aut osobowych powinna obowiązywać strefa kiss&ride. Jeśli chodzi o inne funkcje, mieszkańcy uznali, że dla wygody pasażerów powinien powstać plac, na którym znajdowałyby się ławki, zieleń, czy fontanna. Plac mógłby być podzielony w stosunku: 1/3 – strefa dla pasażerów, 2/3 – strefa transportu.

PODSUMOWANIE: Grupy są za utrzymaniem głównie funkcji transportowej dla placu jednak z ograniczeniami. Powinien zostać zachowany dojazd dla autobusów i taksówek, jednak dla samochodów prywatnych powinna działać strefa kiss&ride - sprzeciw grup budzi zarówno parking naziemny na Placu jak i proponowany parking podziemny pod biurowcami. Z kolei zaznaczono też, że na Placu powinno się pojawić zdecydowanie więcej zieleni i ławek, pozwalających na miłe spędzenie czasu w oczekiwaniu na pociąg/autobus, jednak niekoniecznie Plac powinien pełnić funkcję wystawową.



Inwestycje dla Poznania

D5 Czy akceptują Państwo budowę biurowców i hotelu w przestrzeni tzw. „międzytorza”?

- 1) Wieżowce mogą powstać. Jeśli chodzi o wybór czy będą przeznaczone w większości na funkcje biurowe czy hotelowe – przeważała opcja z hotelem.
- 2) Zdecydowana większość osób była przeciwna budowie biurowców i hotelu, tylko jedna nie miała nic przeciwko
- 3) Akceptują, aczkolwiek nie w tak dominującej formie jaka proponuje inwestor.

Wszystkim członkom grupy nie podoba się stworzenie dodatkowej dominanty w centrum miasta, która ich zdaniem jest zbędna. Wynika to z faktu koncepcji osiowej, która nie jest zachowana w pozostałej części centrum. Wprowadzenie na siłę tego typu założenia na budynku Starego Dworca wprowadziłaby niepotrzebny chaos przestrzenny.

Ponadto jednomyślnie padła propozycja ze strony grupy, aby wjazd do części hotelowo-biurowej został uwzględniony w tylnej części całego gmachu od strony „ulicy Kolejowej”. Wynika to z opinii, że wjazd od strony Plac wprowadzi niepotrzebny ruch i spowoduje korki (ZTM chce, aby został przywrócony ruch autobusowy, dodatkowo strefa kiss&ride - według członków grupy będzie to powodowało wzmożony ruch)/ Ponadto padła propozycja stworzenia wjazdu do strefy hotelowo-biurowej od razu przy Moście Dworcowym ze względu na dość duży spadek parkingu i wjazdu na poziom „-2”.

- 4) Nie akceptują - uważają, że nie jest to proporcjonalne do reszty zagospodarowania terenu, ani adekwatne do istniejącej zabudowy.
- 5) „Godząc się z realiami czasów” grupa akceptuje budowę biurowców, lecz uważa, że to zarządcy tych budynków powinni utrzymywać dolną część, zapewniając kompleksowe sprzątnięcie i ochronę.
- 6) Tak
- 7) Członkowie grupy pomysł na stworzenie zespołu biurowców w centrum miasta uznają za słuszny. Sprzeciwiają się jednak tworzeniu pod nim parkingu podziemnego, który zwiększy ruch na ulicy Dworcowej, co jest sprzeczne ze strategią komunikacyjną miasta Poznania.
Uczestnicy zwracają jednak uwagę na pierwszy spośród nowych budynków – hotelowy. Jego niesymetryczne umiejscowienie zaburza oryginalne rozplanowanie placu Dworcowego. Swoją wielkością będzie one też wyraźnie dominował nad przywróconą fasadą dworca z końca XIX w.
- 8) Ponownie przeprowadziliśmy głosowanie i rozkład głosów wyglądał następująco: 4 os. za biurowcami, 2 głosy wstrzymujące i 1 przeciw. Większość uznała, że budowa biurowców i hotelu jest i tak nieunikniona.

PODSUMOWANIE: Wśród sporej części uczestników wątpliwości i obawy budzi fakt, że część komercyjna będzie tak wielka w porównaniu z częścią pasażerską. Wrażenie to potęguje fakt dysproporcji przy realizacji nowego dworca i PCC. Dodatkowo część osób sprzeciwia się budowie dodatkowego parkingu podziemnego pod kompleksem.

D6 Czy Państwa zdaniem nawierzchnia placu Dworcowego ma przechodzić równo w nawierzchnię peronu czwartego (takie rozwiązanie zastosowano od strony wschodniej placu przy peronie pierwszym)?

- 1) Tak. Wszystko powinno znajdować się w jednym poziomie.
- 2) Nawierzchnia zdecydowanie powinna przechodzić równo w nawierzchnię peronu czwartego. Co więcej powinna być spójna nie tylko z nawierzchnią peronu 4 ale także peronu pierwszego
- 3) Cała grupa była zgodna w kwestii wyrównania nawierzchni (rzecz priorytetową chociażby dla osób niepełnosprawnych i pasażerów z dużą ilością bagażu)
- 4) Tak
- 5) Tak, nawierzchnia placu powinna przechodzić równo w plac.
- 6) Tak



Inwestycje dla Poznania

- 7) Zrównanie wysokości placu z nawierzchnią peronu 1 jest oczywiste. (*Uczestnicy zwracają uwagę, że kolorystyka i rodzaj nawierzchni placu powinny być w miarę jednolite.*)
- 8) Grupa uznała, że nawierzchnia powinna przechodzić równo, płynnie w nawierzchnię peronu czwartego.

PODSUMOWANIE: Wszystkie grupy zgodnie stwierdziły, że tak. Ponadto, część grup zwracała uwagę na konieczność dopasowania nawierzchni peronów 1 i 4 oraz Placu Dworcowego do siebie.

PERON PIĄTY

E1 Czy Państwa zdaniem perony 4-6 powinny zostać przykryte jednolitą konstrukcją wiaty?

- 1) Tak, perony powinny być przykryte jednolitą konstrukcją wiaty. Propozycje, które padły w rozmowie to: wzorowanie się na Dworcu z Wrocławia, wiaty na kształt przystanku PST (świadomość uczestników o ograniczeniach technicznych takiego pomysłu) oraz oszklone punkty- poczekalnie jak na Dworcu w Berlinie.
- 2) Większość grupy była przeciw przykryciem peronów jednolitą konstrukcją wiaty, argumentowali to tym, że to niepotrzebny wydatek, będzie to na pewno niska konstrukcja pod takim zadaszeniem będzie za ciemno.
- 3) Tak, aczkolwiek grupa po wypowiedzi Pani konserwator zdała sobie sprawę, że należy maksymalnie ujednolicić "dach" z istniejącą wiatą, która ma zostać zamontowana na peronie 4a.
- 4) Jednogłośnie zdecydowano, że konstrukcja zadaszenia powinna być jednolita, aby osłonić pasażerów przed wiatrem i deszczem.
- 5) Tak, wiaty powinny być identyczne lub przynajmniej przypominać stylem zadaszenie przystanku PST Dworzec Zachodni. Wg jednego z uczestników, pomysłem wartym zastanowienia jest ogrzewanie przestrzeni peronowej.
- 6) Grupa jednogłośnie potwierdziła że najlepszym pomysłem było by utworzenie "zadaszonej hali" - czyli pokrycia wszystkich peronów jedną konstrukcją zamiast 3 osobnymi.
Zwrócili także uwagę, a to, że konstrukcja powinna być detalicznie i architektonicznie podoba do wiaty z perony 1.
- 7) Zdaniem członków grupy perony 4-6 powinny być przykryte wspólną wiatą. Ważne jest, aby konstrukcja i poszycie były estetyczne – wiaty będzie widoczna z biurowców, kładki, mostu dworcowego i ul. Głogowskiej.
- 8) Uczestnicy patrząc realistycznie na sytuację z PLK uznali, że perony 4-6 powinny znajdować się pod osobnymi wiatami, choć nieznaczna część była za pomysłem stworzenia dużej hali na wzór przystanku PST Dworzec Zachodni. Jeden z uczestników zabłysnął interesującą koncepcją stworzenia dachu, na którym mógłby znajdować się park/ogród dla podróżnych i mieszkańców.

PODSUMOWANIE: Prawie wszyscy byli za stworzeniem wspólnego zadaszenia dla wszystkich peronów. Większość pomysłów dotyczyła się kopuły wzorowanej na tej z PST, natomiast padła też propozycja stworzenia przykrycia płytą betonową jak w przypadku peronów 1 - 3, a na niej stworzenie terenów zielonych dla mieszkańców. Ok. 30% osób było za stworzeniem osobnych wiat na każdym z peronów.

E2 Jak powinno wyglądać połączenie wiat na peronach 4-6 z kładką? (czy ma być między nimi „dziura” czy lepiej jak są połączone?)

- 1) Lepiej, jeśli perony 4-6 będą połączone, tak, aby nie było "dziury"
- 2) Lepiej będzie jeżeli wiaty będą połączone, tak by nie było „dziury”.
- 3) Połączone ze względu na zmienne warunki atmosferyczne i komfort pasażerów.
- 4) Lepiej żeby były połączone.
- 5) Połączenie powinno być bezpośrednie, bez zbędnej dziury.



Inwestycje dla Poznania

- 6) Grupa zdecydowała, że lepiej będą wyglądać one połączone.
- 7) Wiata nad peronami powinna być wspólna (i spójna) z wiatami nad schodami prowadzącymi na kładkę.
- 8) Wiaty należałoby doprowadzić aż do schodów i zadaszyć tak, aby opad atmosferyczny nie zastał podróżnych.

PODSUMOWANIE: Grupy zgodnie stwierdziły, że wiaty powinny być do siebie dopasowane i powinny nie dopuszczać możliwości opadów np. deszcze na podróżnych.

E3 Komentarze do projektu remontu peronów 4-6

- 1) Estetyka do poprawy, podobne spostrzeżenia jak w przypadku peronów 1-3
- 2) Podobnie jak przy peronach 1-3 zwrócono uwagę na estetykę oraz na jakość nawierzchni. Dla grupy ważna była kwestia by koncepcja zagospodarowania małej architektury na wszystkich peronach była spójna, jednolita.
- 3) Obecna architektura dworca nie wywołuje pozytywnych wrażeń u wszystkich członków grupy. Obserwatorzy stwierdzili, że należy postawić na ilość i jakość postawionych elementów funkcjonalnych.
- 4) Perony powinny być na równi z przyjeżdżającymi pociągami, aby nie stwarzać bariery wysokości przy wychodzeniu/wchodzeniu do wagonu. Perony powinny zostać podniesione tak, jak we Wrocławiu. Grupa chciałaby zmiany w nawierzchni, wzorując się na przykładzie Krakowa - wyróżnienie fakturą nawierzchni, kolorami poszczególnych części peronu.
- 5) Podstawowym postulatem, dotyczącym remontu peronów, jest podwyższenie ich poziomu, aby ułatwić wsiadanie pasażerów. Powierzchnia peronów powinna mieć wysoki standard, zagwarantowany przez np. granitowe płyty. Jeden głos postulował za drewnianymi meblami peronowymi.
- 6) Grupie podoba się wygląd peronu 4B dlatego chcieliby, żeby perony 4-6 były wyremontowane w podobnym stylu.
- 7) Uczestnicy wskazują, że konieczne jest zastosowanie przynajmniej jednej pary schodów ruchomych z każdego peronu prowadzących do tunelu.
Oczywiście nawierzchnia peronów powinna być w standardzie znanym z innych wielkomiejskich dworców (por. B2) a meble dworcowe bardziej przyjazne pasażerom.
- 8) Brak komentarzy.

PODSUMOWANIE: Z racji braku pisma PLK grupy zgłaszały swoje pomysły - były one więc analogiczne do pomysłów na perony 1 - 3: równa nawierzchnia, najlepiej z płyt granitowych, dobry standard małej architektury, podwyższone perony. Jak wzór podawano dworzec w Kraowie lub poznański peron 4b.

DWORZEC ZACHODNI

F1 W którym miejscu ma kończyć się kładka przy Dworcu Zachodnim?

- 1) Uczestnicy podali dwie propozycje. Ulica Głogowska lub Dworzec Zachodni (o ile PKP zgodzi się na wejście schodów przez ścianę Dworca)
- 2) Zdecydowana większość grupy stwierdziła, że kładka powinna kończyć się przy ulicy Głogowskiej, ale powinna mieć również zejście przy budynku Dworca Zachodniego.
- 3) 2 osoby z grupy wypowiedziały się, że należy poprowadzić kładkę aż do chodnika na ulicy Głogowskiej. Reszta osób z grupy stwierdziła, że świetnym pomysłem byłoby ewentualne przedłużenie kładki na drugą stronę ulicy ze względu na sygnalizację świetlną i problem z przejściem na drugą stronę - brak przejścia dla pieszych w wyznaczonej lokalizacji.
Ponadto grupie spodobał się pomysł z przedłużeniem kładki do bocznej ściany Starego Dworca.



Inwestycje dla Poznania

- 4) Kładka powinna wchodzić w boczną część Dworca Zachodniego.
- 5) Grupa stanowczo zaprotestowała przeciwko kładce, proponując przedłużenie „chlebaka” do ulicy Głogowskiej. Konsekwentnie przywoływano koncepcję przedłużenia tunelu podziemnego.
- 6) Jeden z uczestników był całkowicie przeciwny budowie kładki, według niego komplikuje ona układ komunikacyjny. Może prowadzić do dezorientacji podróżnego. Dodatkowo grupa była zgodna, że kładka powinna zostać połączona z budynkiem Dworca Zachodniego.
- 7) W opinii grupy naturalnym miejscem zakończenia kładki jest wschodni chodnik ulicy Głogowskiej. Dodatkowe zejście prowadziłyby w kierunku budynku Dworca Zachodniego. (*Arch. Michał Lah zwracał uwagę, że za budowę kładki do ul. Głogowskiej nie odpowiada bezpośrednio Trigranit a inna firma.*)
- 8) Kładka mogłaby kończyć się przy dworcu zachodnim. Nie ma potrzeby przedłużania jej do ulicy Głogowskiej, co uargumentowano to niewielkim ruchem na chodniku znajdującym się przy dworcu zachodnim. Jeśli już miałyby do tego dojść, należałoby zrobić to możliwie jak najbliżej MTP. Mimo wszystko, mieszkańcy nie odczuwali potrzeby przedłużenia kładki do ul. Głogowskiej.

PODSUMOWANIE: Grupy podawały głównie konieczność zakończenia kładki w Dworcu Zachodnim (“od boku”) oraz na chodniku przy ulicy Głogowskiej. Niektóre grupy sugerowały przedłużenie kładki także na drugą stronę ulicy Głogowskiej.

F2 Czy należy przedłużyć kładkę aż do ulicy Głogowskiej? [problem: kwestia kosztów – po czyjej stronie?]

- 1) Tak, kładka musi przejść do ulicy Głogowskiej nad PST (zauważenie problemów technicznych z gwałtownym, nagłym spadkiem kładki zaraz za PST)
- 2) Jak wynika z poprzedniej odpowiedzi grupa była za przedłużeniem kładki do ul. Głogowskiej.
- 3) Tak
- 4) Grupa zaproponowała wydłużenie kładki do Targów lub wydłużenie do tej części przejścia podziemnego (tunelu).
- 5) Ewentualna kładka musiałaby się kończyć po przeciwnej stronie ul. Głogowskiej, od strony MTP. Koszty po stronie inwestora.
- 6) 3 osoby były przeciwne przedłużaniu kładki, jedna osoba za.
- 7) (Tak jak w pkt. F1).
- 8) Jak wynika z powyższego punktu – nie ma potrzeby przedłużania kładki aż do ul. Głogowskiej.

PODSUMOWANIE: j.w.

F3 Jakie funkcje powinien pełnić plac przed Dworcem Zachodnim?

- 1) Plac przed Dworcem Zachodnim powinien pełnić funkcje podobne do placu Dworcowego
- 2) Plac przed Dworcem Zachodnim powinien pełnić funkcję przesiadkową (kiss&ride). Parking został uznany za szpecący, więc powinien być zlikwidowany.
- 3) Głównie transportową.
- 4) Miejsce dla pasażerów, uwzględnienie funkcji wizerunkowej. Pozostawienie funkcji transportowej dla taksówek. Zwrócenie uwagi na niefunkcjonalność podwójnego przejścia dla pieszych. Propozycja przesunięcia przystanku w stronę Targów, tak aby zlikwidować konieczność pokonania jednego z przejść ulicznych, tak aby przystanek był na wysokości wejścia do Dworca Zachodniego.
- 5) Grupa pozostawiłaby obecną funkcję i uzupełniłaby plac zielenią; taką, jak już częściowo jest w postaci nielicznych klombów.
- 6) Plac przed Dworcem Zachodnim według naszej grupy powinien pełnić podobne funkcje jak Plac Dworcowy. Głównie chodzi o funkcję wizerunkowo- rekreacyjną(zieleń+lawki). Dodatkowo



Inwestycje dla Poznania

powinno się stworzyć bufor- pas zieleni między ulicą Głogowską a placem. Ponad to uczestnicy zaproponowali takie rozwiązania jak: kiss&ride, punkt informacyjny.

- 7) Plac przed Dworcem Zachodnim powinien pełnić takie same funkcje jak główny plac dworcowy (por. D4). Konieczne jest utrzymanie zatoki typu kiss'n'ride i postoju taksówek, ale nie muszą się one znajdować w bezpośrednim sąsiedztwie dworca. Z tego względu grupa proponuje odsunięcie jezdni zatoki w kierunku południowym, na północną część terenu obecnego parkingu strzeżonego (warto sprawdzić kto i na jakich zasadach jest jego właścicielem bądź użytkownikiem). Takie działanie spowoduje powstanie placu przeznaczonego dla pieszych, ułatwiającego m.in. poruszanie się między przystankami KM, budynkiem dworca czy kładką (zniknie m.in. zupełnie zbędne przejście dla pieszych zabezpieczone sygnalizacją świetlną). Plac powinien być z jednej strony wizytówką miasta, ale też umożliwiać podróżnym niewielki odpoczynek.

W sąsiedztwie Dworca Zachodniego powinny znaleźć się stacja rowerów miejskich i wiaty dla rowerów.

- 8) Plac dworcowy mógł by pełnić funkcje kulturalną, ale według mieszkańców priorytetami są: remont Dworca Zachodniego, posprzątanie przed dworcem i uporządkowanie przestrzeni, rewitalizacja. Mogłaby powstać stacja rowerów miejskich. W przyszłości mógłby powstać parking podziemny, a także należałoby zmniejszyć ulicę Zachodnią, która zdaniem mieszkańców jest zbyt szeroka i jest to niepotrzebne. Należałoby zdefiniować funkcję placu, gdyż obecnie jest on szary i nie ma tam żadnej dominującej funkcji.

PODSUMOWANIE: Teren przed Dworcem Zachodnim powinien dalej pełnić funkcję transportową, jednak w nieco innej formie niż obecnie. Grupy proponowały zachowanie dojazdu dla taksówek i parkingu kiss&ride. Dopuszczały jednak odsunięcie ich od Dworca, aby teren bezpośredni przed nim mógł pełnić funkcję reprezentacyjną. Ponadto proponowano zwiększenie ilości zieleni oraz postawienie stacji rowerów miejskich. Zwrócono także uwagę na utrudnione dojście do przystanków tramwajowych poprzez podwójną sygnalizację świetlną.

TUNEL

G1 Czy należy poszerzać tunel pamiętając o tym, że powstanie kładka?

- 1) Tak, należy poszerzyć tunel
- 2) Wg grupy pomimo planowanej kładki, tunel i tak pozostanie głównym ciągiem pieszym, dlatego cała grupa była za jego poszerzeniem.
- 3) Tak
- 4) Rezygnacja z kładki, a w zamian poszerzenie tunelu. Propozycja instalacji ruchomego chodnika.
- 5) Tak, należy poszerzyć tunel, ponieważ w obliczu jego przedłużenia, kładka jest zbędna.
- 6) Grupa jednogłośnie stwierdziła, że konieczne jest poszerzenie tunelu. Szerokością która by prawdopodobnie odpowiadała potrzebą jest podobna do szerokości tunelu łączącego przejście podziemne z przystankiem PSTki.
- 7) Zdaniem członków grupy poszerzenie tunelu jest niezbędne, niezależnie od budowy kładki. Grupa sugeruje wręcz budowę nowego, równoległego tunelu (rozwiązanie znane z dworca Wrocław Główny, tunel podwójny znajduje się we wschodniej części dworca). W dalszej perspektywie można myśleć o wykorzystaniu także tunelu pocztowego, leżącego na południe od tunelu pasażerskiego.
- 8) Wszyscy mieszkańcy (7 os.) byli na tak w kwestii poszerzenia tunelu. W obecnej chwili jest on zbyt wąski, a także zbyt niski, a więc pomysł ten jest zasady, mimo powstania kładki, która jak wcześniej ustalono, jest opcjonalna.

PODSUMOWANIE: Wszystkie grupy są za poszerzeniem tunelu. Co warto zaznaczyć, około połowa osób kwestionowała konieczność powstania kładki. Proponowano także, aby zamiast poszerzania tunelu wykorzystać tunel pocztowy.



Inwestycje dla Poznania

G2 Czy należy wydłużyć tunel po stronie wschodniej aż do centrum handlowego?

- 1) To zależy od kosztów. Zauważona kwestia własności prywatnej gruntów oraz technicznych uwarunkowań budowy tunelu (znaczna głębokość) oraz potencjalne wysokie koszty
- 2) 100 % grupy było za wydłużeniem tunelu.
- 3) Tak
- 4) Tak
- 5) Tak, należy przedłużyć tunel, przede wszystkim w stronę istniejącego przejścia podziemnego pod ulicą Matyi, powinien, tym samym, zahaczać o dworzec PKS. Innym, ewentualnym połączeniem, może być połączenie z centrum handlowym.
- 6) Cała grupa zgodnie chciałaby przedłużyć tunel
- 7) Zdaniem grupy pytanie nie powinno brzmieć „czy”, ale „gdzie”. Tunel pod dworcem powinien zostać przeciągnięty pod CH i w ten sposób połączyć Wildę z dworcem i Łazarzem. Połączenie z dworcem PKS jest opcją dodatkową.
Część członków grupy proponuje wydłużenie tunelu także w kierunku zachodnim, na teren MTP, aby połączyć z dworcem także teren targów.
- 8) Mimo trudnych uwarunkowań, mieszkańcy uznali, że dobrym pomysłem byłoby przedłużenie tunelu.

PODSUMOWANIE: 7 grup zdecydowanie stwierdziło, że tak. Jedna grupa uznała, że należy to uzależnić od kosztów.

G3 Gdzie miałyby się kończyć taki tunel?

a) przy PKSie?

b) wewnątrz centrum handlowego?

c) na zewnątrz centrum handlowego (przedłużenie w linii prostej)?

- 1) Tunel miałyby kończyć się przy PKSie z potencjalnym rozwidleniem tak, by wychodził również za centrum.
- 2) Większość głosowała za końcem tunelu na zewnątrz centrum handlowego, kilka osób zaproponowało też odnogę od tunelu do dworca PKS.
- 3) Cała grupa stwierdziła, że tunel powinien kończyć się zarówno z PKS-em jak i na zewnątrz PCC ze względu na koncepcję zagospodarowania Wolnych Torów.
- 4) 3 osoby - przy PKS - odgałęzienie w jego kierunku, 4 osoby - przedłużenie do tunelu do ulicy Matyi, do przystanku.
- 5) Tunel nie musi być w linii prostej, lecz powinien łączyć wszystkie powyższe miejsca.
- 6) Najlepszą opcją dla naszej grupy było przedłużenie tunelu w kierunku PKS-u, najlepiej bezpośrednio połączenie z przejściem podziemnym przy ul. Matyi.
- 7) Tunel powinien łączyć Wildę z Łazarzem (opcja C), połączenie z dworcem PKS może być opcjonalne.
- 8) W wyniku głosowania po raz kolejny cała grupa uznała zgodnie, że korzystnym miejscem byłoby zakończyć tunel na wysokości dworca PKS, przez co ułatwiłoby się mieszkańcom dojście, które obecnie jest bardzo skomplikowane.

PODSUMOWANIE: Większość uznała za konieczne przedłużenie tunelu zarówno poza centrum handlowe jak i do dworca PKS.



Inwestycje dla Poznania

PERON CZWARTY

H1 Jak powinno wyglądać połączenie peronów 4 i 4a z gmachem starego dworca (wiata)?

- 1) Wiaty należy połączyć tak, aby nie było między nimi przerwy
- 2) Jednomyślnie zdecydowano, iż na peronie 4 i 4a powinna występować ciągłość zadaszania, które naturalnie powinno być połączone z gmachem starego dworca.
- 3) Grupa stwierdziła, że wszystko ma być połączone w sposób w miarę możliwości estetycznie. Cytując - "nie ma być dziury".
- 4) Połączyć wiatę i skoordynować remont peronów.
- 5) Wiata na peronie 4 powinna być wyższa, aby mogła dochodzić i nachodzić na peron 4a. Jeden głos z grupy był za tym, aby wiata miała nawet 15 m wysokości.
- 6) Jeżeli musiałby zostać powinna to być jednolita ciągła konstrukcja
- 7) Wiata nad peronami (por. E 1-3) powinna sięgać ściany budynku.
- 8) Według uczestników grupy, zadaszanie łączące peron 4 i 4a powinno być ciągłe, znajdować się na tym samym poziomie, a bazą powinna być historyczna wiata. Większość grupy była na tak w kwestii przeniesienia wiaty. Mieszkańcy zwrócili uwagę na potrzebę spójności. Jeden z uczestników wysunął ciekawą koncepcję - „chodnika ruchomego” - inspirowanego lotniskami, łączącego oba perony. Pomysł został pozytywnie przyjęty przez resztę grupy.

PODSUMOWANIE: Grupy zgodnie stwierdziły, że nie powinno być przerw w połączeniu wiaty peronu 4 z budynkiem starego dworca oraz wiatą na peronie 4a.

INNE UWAGI

Grupa 1)

- a) Dworzec powinien znajdować się w starym budynku
- b) Czy Plac Dworcowy jest w rejestrze zabytków? Jak to się ma do budowy potencjalnego wjazdu na parking podziemny do wieżowców?
- c) Problem integracji PKS z peronami
- d) Przywrócić stary hol dworcowy - dużo przestrzeni, brak wycięć w stropie i podłodze
- e) Problem z dziurą w suficie na peronach 1,2,3 przy ruchomych schodach
- f) Chęć przeniesienia funkcji Dworca do starego budynku

Grupa 2) Dojazd do biurowców, jeżeli powstaną powinien znajdować się nie na ul. Dworcowej a na ul. Matyi

Grupa 3) Należy poprawić również akustykę na dworcu (problem z usłyszeniem wszelkich komunikatów) poprzez uszczelnienie sufitu i lekkie zabudowanie ścian peronów i sufitu nad parkingiem PCC.

Grupa 4) Tak zagospodarować hall dworca, aby kolejki nie utrudniały przejścia.

Grupa 5)

- a) Nowe tablice elektroniczne na peronach, informujące o kierunku kursu i godzinie odjazdu, mają mechaniczne zegary, w dodatku małe i nieczytelne. Każda taka tablica (w tym ta najważniejsza ze wszystkimi odjazdami i przyjazdami w holu głównym) powinna być wyposażona w zegar elektroniczny. Taki zegar jest widoczny z oddali, jest szybszy do odczytania i przede wszystkim, pokazuje DOKŁADNY czas, bowiem czasem dla pasażera liczy się każda sekunda.
- b) warto kiedyś powrócić do oryginalnej koncepcji połączenia "chlebaka" z Mostem Dworcowym (półokrągła kładka, znacznie skracająca drogę i przyjemniejsza dla oka)



Inwestycje dla Poznania

- c) Cała przestrzeń wokół kompleksu powinna ujednolicić system reklam. Należy zrezygnować z wielkich billboardów wzdłuż ulicy Dworcowej oraz z Placu Dworcowego. Reklamy powinny być subtelne i uporządkowane, np w postaci równych plakatów reklamowych w tunelu.

Grupa 6)

- a) Grupa zwróciła uwagę na problem związany z zalewaniem tunelu podczas obfitych opadów.
- b) -Nasza grupa jednogłośnie zdecydowała, że peron 4A powinien zostać zlikwidowany. Jest on niewygodny w użytku dla podróżnego

Grupa 7)

- a) Zdaniem grupy parking pod dworcem jest zbędny. Wygenerowany dodatkowy ruch na ulicy Dworcowej i ulicach przyległych jest sprzeczny ze strategią transportową miasta. Odpowiednią liczę miejsca parkingowych gwarantuje parking centrum handlowego.
- b) Członkowie grupy zwracają uwagę na niepraktyczne umieszczenie w tunelu elektronicznego rozkładu jazdy tramwajów z przystanku Dworzec Zachodni PST. Tablica powinna znajdować się u wlotu tunelu prowadzącego do przystanku, a nie w jego połowie.

Grupa 8)

- a) W przyszłości warto byłoby pochylić się nad starą koncepcją kładki „wychodzącej” z Nowego Dworca Głównego.
- b) Jeśli chodzi o szklaną kładkę, która ma powstać, to mieszkańcy zgodnie stwierdzili, że im więcej zejść powstanie tym lepiej, tzn. powinny powstać 2 zejścia z kładki na perony 4-6 – z jednej i z drugiej strony równolegle.
- c) Małe wtrącenie, sugestia grupy: Nowe biletomaty ZTM posiadają opcję języka angielskiego i niemieckiego co jest świetne, ale główny napis, informuje wyłącznie Polaków o tym, że są to Bilety Komunikacji Miejskiej – po niemiecku i angielsku widnieje tylko: bilety, co może być mylące dla obcokrajowców poruszających się po dworcu. Należałoby dopisać do słowa bilety w językach obcych, dwa inne, bardzo znaczące słowa informujące o tym, że są to Bilety KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.