



Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania <idp.poznan@gmail.com>

Stanowisko idp ws. kładki i tunelu na Dworcu Głównym PKP

Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania <idp.poznan@gmail.com>

27 października 2017 14:55

CC:

W ostatnim tygodniu przez Poznań przetoczyła się kolejna dyskusja o rozwiązaniach komunikacyjnych na Dworcu Głównym. Na zapytanie miasta co z budową kładki łączącej nowy dworzec z peronami 4, 5 i 6, rzecznik Polskich Kolei Państwowych odpowiedział, że PKP przygotowuje projekt przedłużenia przejścia podziemnego do centrum handlowego Avenida, w związku z czym budowa kładki stoi pod znakiem zapytania, co wywołało żywą dyskusję: czy budować tunel czy kładkę?

Stanowisko stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania jest jednoznaczne: zarówno tunel jak i kładka są konieczne do zapewnienia pełnej komunikacji Dworca Głównego w Poznaniu. Te dwie inwestycje nie są przeciwstawne, nie powinny ze sobą konkurować, lecz wzajemnie się uzupełniać, dając zagubionym pasażerom możliwość wyboru drogi pomiędzy peronami, dworcami, miastem i centrum handlowym.

Zacznijmy od tunelu, który miałby zostać wydłużony. Należy pamiętać, że wydłużenie nie oznacza w żadnym wypadku poszerzenia. Poznański tunel dworcowy jest mniej więcej o ok. połowę węższy od podobnych ciągów znajdujących się w Krakowie czy Wrocławiu.

Tunel już dziś jest niewygodny z powodu zatłoczenia. W zestawieniu z małą szerokością przejścia ten ciąg komunikacyjny jest niewydolny. Po przedłużeniu tunelu do CH Avenida, zostaną do niego zaproszeni kolejni pasażerowie, którzy spowodują dalszy spadek komfortu użytkownika. Dlatego też ważne jest, aby na stacji Poznań Główny powstał ciąg alternatywny, jakim jest planowana kładka piesza na poziomie +1.

Przy okazji przedłużenia tunelu warto rozważyć porozumienie z CH Avenida i zaaranżować utworzenie wejścia wschodniego, na przedłużeniu ulicy Wujka, gdzie na istniejącym wejściu do CH pojawiłby się neon z nazwą stacji, a w przedsionku znalazłoby się kilka kas biletowych wraz z tablicami odjazdów pociągów.

Kładka piesza połączy wszystko to, co znajduje się na poziomie +1, a zatem: parking, nowy dworzec tzw. chlebak,

a także będzie najwygodniejszym ciągiem pieszym łączącym przystanek tramwajowy Poznań Główny oraz nowe przejście dla pieszych w kierunku centrum miasta z całą zachodnią częścią stacji. Kładka powinna również bezpośrednio łączyć się z budynkiem starego dworca oraz mieć wylot w kierunku ulicy Głogowskiej

Przy okazji projektowania kładki w nowych uwarunkowaniach realizacyjnych warto zadbać o odpowiednie parametry techniczne, funkcjonalne i estetyczne. Przede wszystkim kładka powinna być całkowicie zamkniętym obiektem, o odpowiedniej szerokości (min. 10 m), wykończonej najwyższej jakości materiałami. Dobrym przykładem standardu dla poznańskiej kładki może być łącznik stacji kolejowej Kraków Balice z budynkiem terminala.

Także połączenie kładki z budynkiem nowego dworca, czyli dzisiejsze przejście przez parking powinno zostać przeprojektowane, tak aby uzyskać maksymalny komfort użytkownika. Oznacza to trwałe oddzielenie ciągu od ruchu samochodów, zastosowanie odpowiedniej nawierzchni oraz automatycznych drzwi.

Co prawda dworzec Poznań Główny nigdy nie rozrośnie się do rozmiarów tokijskiej stacji Shibuya, ale schematem skomplikowania ciągów pieszych zaczyna ją przypominać. I oby, tak jak w dalekim Tokio, każdy peron miał zapewnionych kilka dróg komunikacyjnych, tak aby podróżny mógł z łatwością i intuicyjnie wybrać to co najbardziej mu pasuje.

Z poważaniem,

Arkadiusz Borkowski, Prezes Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania

Kamil Źmijewski, Wiceprezes Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania

Marcin Wróbel, Członek Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania

Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania

ul. Szewska 14/3

61-760 Poznań

e-mail: idp.poznan@gmail.com

Kontakt dla mediów:

Marcin Wróbel:

Kamil Źmijewski: