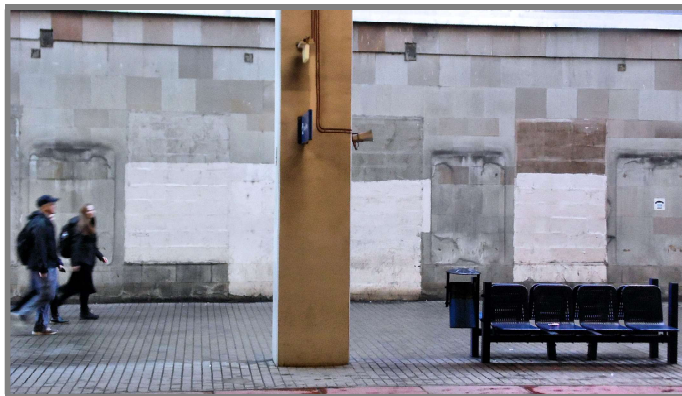


Oto jak widzą poznański dworzec główny PKP podróżni korzystający z tej drugiej pod względem liczby pasażerów stacji kolejowej w Polsce, leżącej na szlaku Moskwa-Berlin

Budynki

Peron 1 blisko Placu Dworcowego, punktu dowozowego miejskimi autobusami i taksówkami oraz punktu dowozów prywatnych ze „strefą Kiss’n’Ride”. Zamurowane otwory okienne i drzwiowe



na wschodniej elewacji niegdyś pięknego budynku „starego dworca”:



A dziś Frontowa elewacja (od strony Placu Dworcowego) wygląda tak:





Ten sam peron 1 na swoim południowym krańcu.



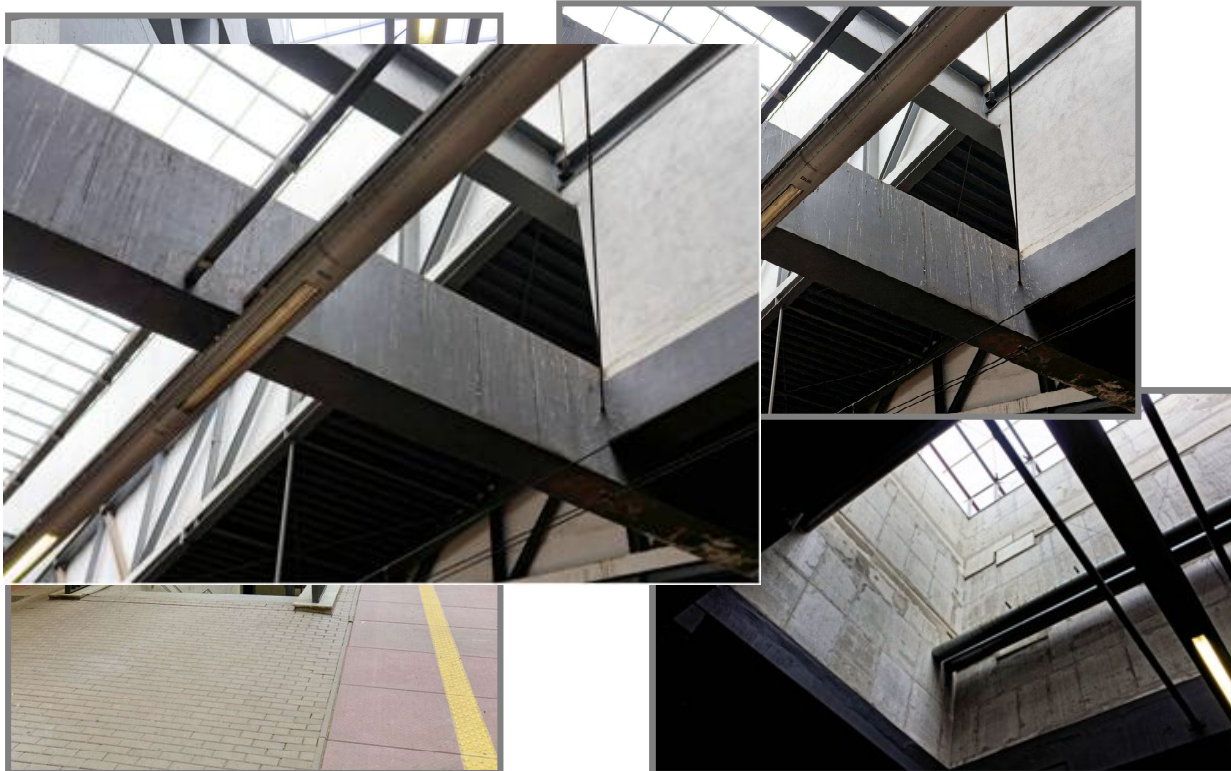
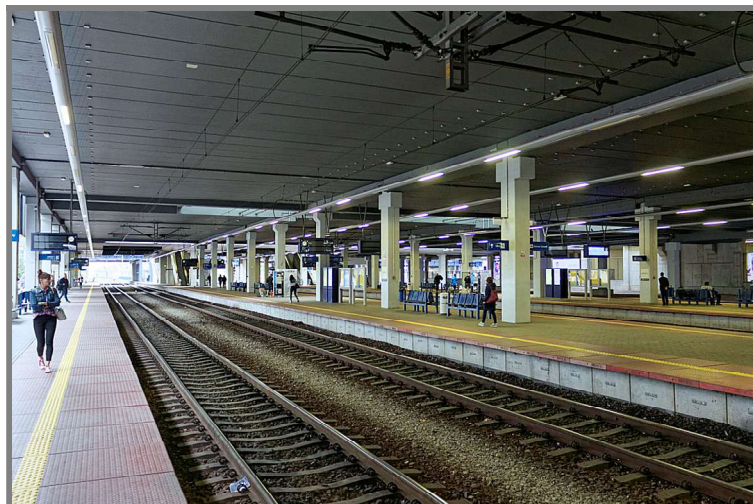
Mało piękny widok na Plac Dworcowy.

W tle „nowy dworzec” zwany (zwykle pogardliwie) **chlebakiem** oraz fantazja architekta na elewacji Centrum Handlowego Avenida Poznań.

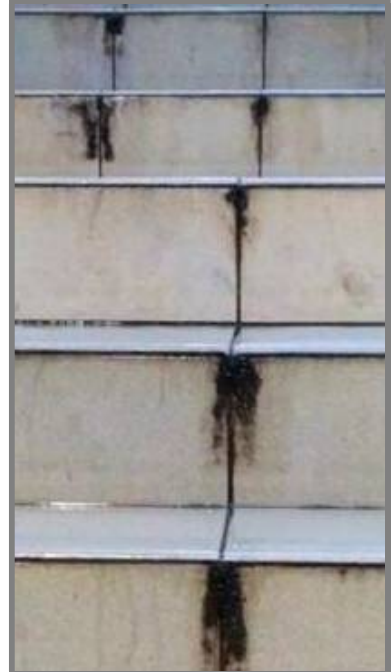
Jednym z przekleństw obecnego stanu rzeczy jest to, że Centrum Handlowe de facto „wchłonęło” i podporządkowało sobie dworzec kolejowy. Zabrakło równowagi spotykanej w innych miastach przy połączeniu tych dwóch funkcji.

Przestrzenie pasażerskie

Tak prezentuje się wschodnia część kompleksu dworcowego. Ten styl nazwaliśmy ironicznie konstrukcjonizmem. Polega, jak widać, na silnym eksponowaniu konstrukcji budynku będącego przykryciem trzech (za jakiś czas czterech) peronów. Jest tam ciemno, klaustrofobicznie, nieestetycznie...



... i bardzo byle jak:



Woda nade wszystko

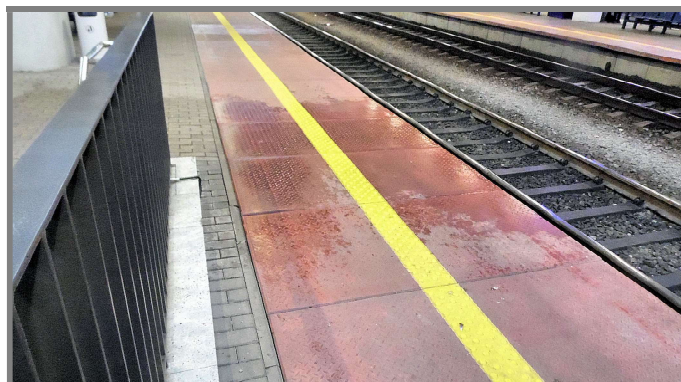
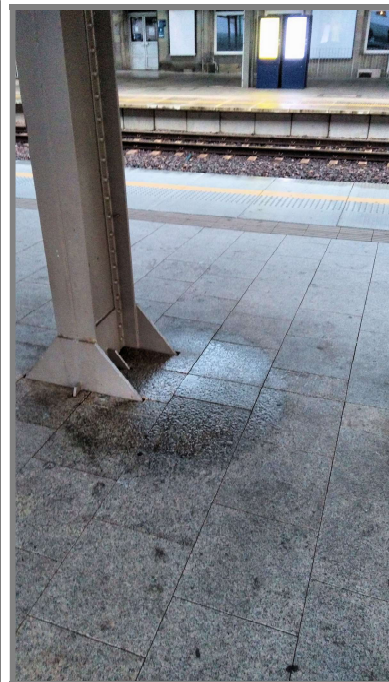
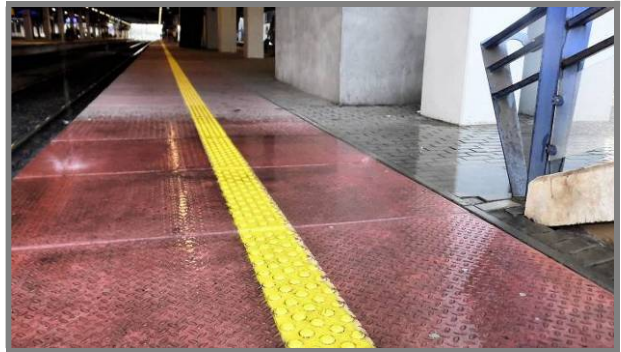
Wady wykonania i brak odpowiedniego utrzymania obiektu dają się pasażerom mocno we znaki:



Szeroka przestrzeń witająca podróżnych od strony Placu Dworcowego, z miejscami do siedzenia, w żaden sposób niezadaszona od deszczu! Oślonięta budynkiem centrum handlowego jest tylko wąska przestrzeń blisko toru.

Woda deszczowa stanowi wielki problem tego obiektu.





Rozległy dworzec z kiepskimi przejściami

Kolejnym problemem jest **brak możliwości sprawnego przemieszczanie się pasażerów po rozległym obszarze dworca**.

Obiekt składa się w rzeczywistości aż z czterech „dworców”, czyli budynków pełniących funkcje dworcowe w ramach kompleksu (jeden z nich – „stary dworzec” jest obecnie nieużywany na cele kolejowe i w części budynku pełni okazjonalnie kontrowersyjną funkcję „food hall”). Między tymi budynkami czy peronami (jest tych peronów 10) **podróżni przebywają odległości liczone w setkach metrów**.

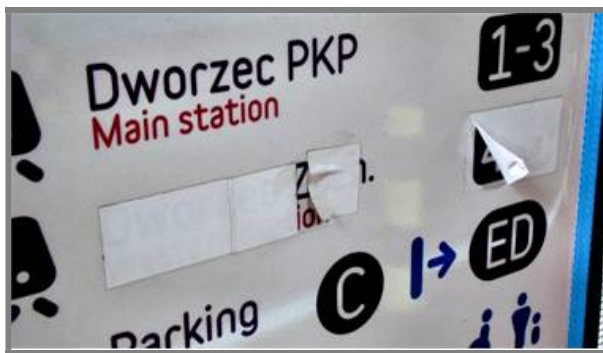
- zagmatwane są trasy przejścia między ważnymi punktami w obrębie stacji oraz do komunikacji publicznej i ulic (poniżej reprodukcja „oficjalnego” schematu dojścia ogłaszanego podróżnym, schemat nie oddaje jednak konieczności pokonywania kilku- kilkunastometrowych różnic poziomów do pokonania dwukrotnie schodami nieruchomymi):



- niektóre perony oddalone są od siebie wzajemnie (według najkrótszej trasy przejścia między środkami platform) nawet o 650 m (!) (między peronami 4A i 1A; między peronami 1 i 4B droga wynosi 540 m);
- brak wygodnych przejść między peronami;



Przy budowie centrum handlowego przewidziano tu miejsce na kładkę między peronami wschodnimi a zachodnimi.



Na pamiątkę tego zamiaru oglądamy „zalepki” wcześniej wykonanych napisów informacyjnych.

Zamiast niewykonaną, choć planowaną i obiecaną kładką, podróżni przemieszczają się starym ciasnym i mało ciekawym (estetyką i zapachami) tunelem między skrajnym peronem strony wschodniej a budynkiem „Dworca Zachodniego”.





Niejasne napisy informacyjne u części podróżnych powodują dezinformację – zatem w prawo czy prosto („bo mi pociąg ucieka!”)?



„— To gdzie ten dworzec? Bo nie mam okularów...” — napis rzeczywiście mikroskopijny.

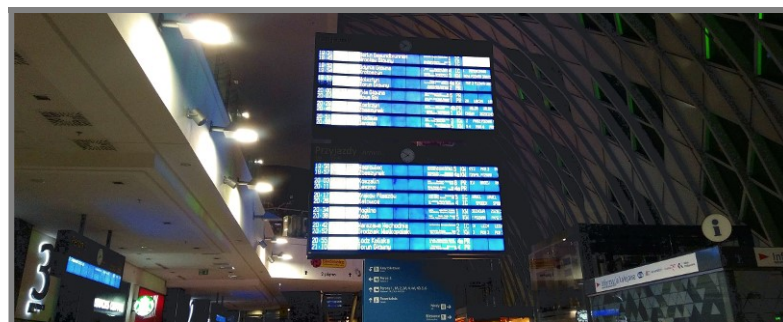


„— Jak to peron czwarty – w dół?” — chyba tak – według tego piktogramu...

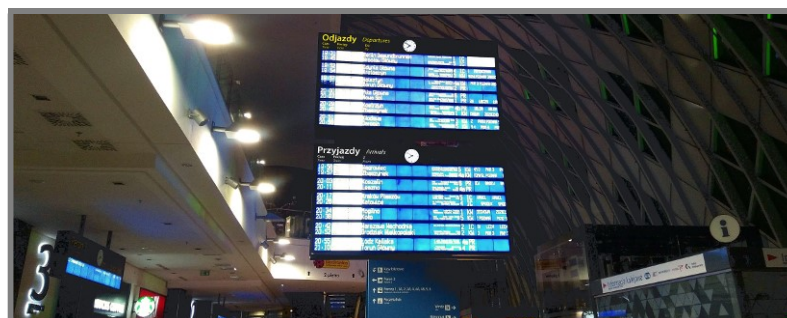


Z czytelnością prezentowanych napisów rozkładowych od strony Placu Dworcowego jest czasami źle.

Zresztą nie tylko tam: pasażer wchodzący ciemną porą dnia do hali „nowego dworca” widzi tablice rozkładu jazdy tak:



...choć powinien tak (symulacja):



Inni mają po ludzku

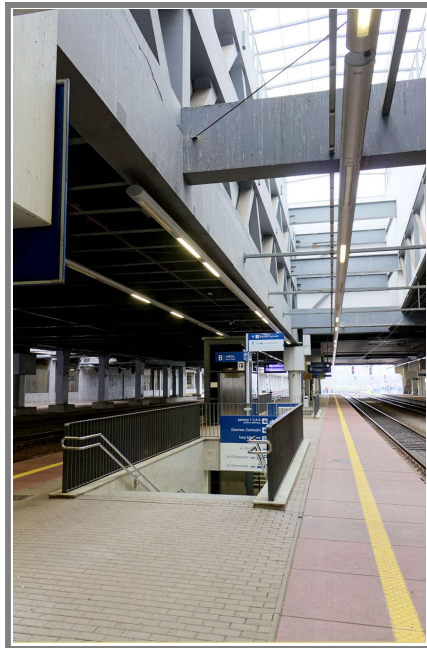
A tak wygląda wrażenie podróżnego korzystającego z dworców Wrocław Główny...



...lub Gdańsk Główny



Na Poznaniu Głównym jest tak



...choć było tak



.. w czasach, gdy wzorem jakości architektonicznej był berliński Potsdamer Bahnhof, tak samo zbudowany w ścisłym centrum miasta:

