

Rekomendacja nr 17
dotycząca niezbędnych założeń funkcjonalnych nowego Dworca Głównego w Poznaniu

Rekomendacja

Członkowie Poznańskiej Rady Transportu Aglomeracyjnego rekomendują Dyrektorowi ZTM w Poznaniu przekazanie niniejszego dokumentu władzom Miasta Poznania oraz spółek kolejowych odpowiedzialnych za planowanie i realizację budowy nowego Dworca Głównego w Poznaniu w celu uwzględnienia kluczowych założeń planistycznych i zapewnienia jego przyszłym użytkownikom wybranych funkcjonalności.

Zdaniem Rady absolutnie niezbędne jest:

1. dokonanie gruntownej zmiany w sposobie włączenia Dworca Głównego w system transportowy Poznania. Największy potok podróżnych powinien obsługiwać transport zbiorowy, głównie tramwaje. W tym celu, jak również dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom oraz zwiększeniu płynności ich ruchu (wraz z ruchem tramwajowym), postulujemy o wyeliminowanie ruchu samochodowego z Mostu Dworcowego oraz oddanie pieszym i rowerzystom większej niż dotychczas przestrzeni na ul. Roosevelta od Ronda Kaponiera oraz na ul. Głogowskiej do skrzyżowania z ul. Berwińskiego i Kanałową.
Obecny Most Dworcowy powinien stać się docelowo węzłem tramwajowo-autobusowym z głównym przystankiem zlokalizowanym na wprost wejścia do nowego Dworca z szerokimi chodnikami i drogami rowerowymi po obu stronach torowiska;
2. maksymalne zbliżenie do siebie peronów przy których zatrzymywać się będą pociągi obsługujące ruch aglomeracyjny i regionalny, tak aby pasażerowie, którzy spieszą się na przesiadkę skomunikowanych ze sobą pociągów mieli zapewniony jak najkrótsze drogi przemieszczania się między tymi peronami;
3. zapewnienie odpowiednio dużych wind, które dostosowane będą w pełni nie tylko dla osób z niepełnosprawnościami ruchowymi, ale umożliwią także wejście z rowerem obciążonym sakwami oraz dla osób z dużym bagażem;
4. zapewnienie stosownych parkingów rowerowych, w tym również odpowiednio pojemnych automatycznych parkingów kubaturowych dla rowerzystów, aby mogli na nich bezpiecznie przechować swój pojazd, a także dogodnych stojaków rowerowych (z wykluczeniem tzw. wyrwikótek) na zewnątrz dworca.

Uzasadnienie

System transportowy Poznania i jego aglomeracji ulega ciągłym przemianom. Jeden trend jest w ostatnich latach szczególnie dobrze widoczny – wzrost ruchu rowerowego. Stoi za tym systematycznie rozbudowywana infrastruktura rowerowa, ale i rosnąca świadomość mieszkańców Poznania i jego aglomeracji przekuta w konkretne decyzje transportowe. W wielu miejscach Poznania dokonano znaczących zmian w podziale przestrzeni drogowej oddając więcej miejsca pieszym i rowerzystom w szczególności w centrum oraz systematycznie wzmacniając zbiorowy transport

publiczny. Wciąż jednak pozostało wiele obszarów, gdzie konieczna jest dalsza alokacja przepustowości w celu stworzenia znacznie bardziej zrównoważonego systemu transportowego Poznania (bezpieczniejszego, zasobooszczędnego, niskoemisyjnego). Jednym z nich jest otoczenie Dworca Głównego, którego przebudowa stwarza ogromne, dziejowe wręcz możliwości. Mając na uwadze kontynuowanie dotychczasowych działań oraz inspirować się godnymi naśladowania procesami urbanistycznymi i transportowymi realizowanymi w miastach Europy i Azji apelujemy o niezaprzepaszczenie tej ogromnej szansy i uniknięcie błędów popełnionych podczas ostatniej przebudowy z 2012 r., tak by nowy Dworzec Główny stał się prawdziwie funkcjonalnym i przyjaznym pasażerom węzłem transportowym nowoczesnego miasta.