

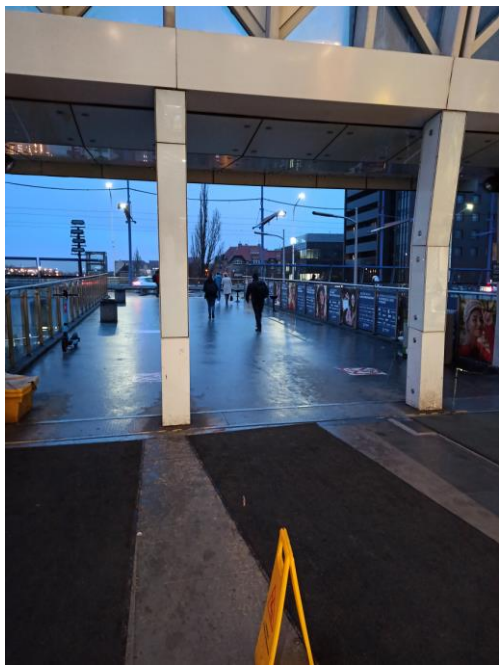
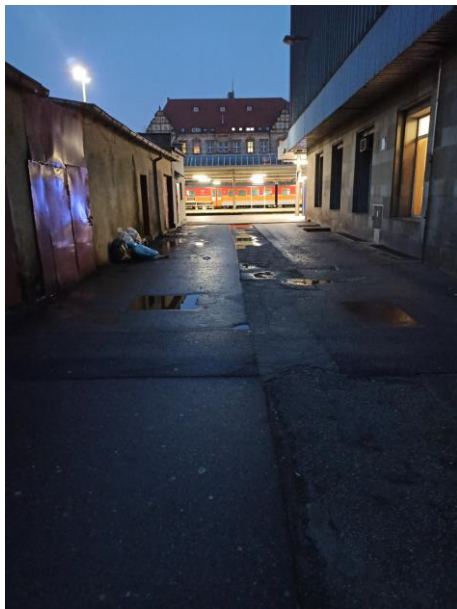
przestrzenie i funkcjonalnie

dworzec kolejowy w Poznaniu



pomysł na nowy dworzec główny

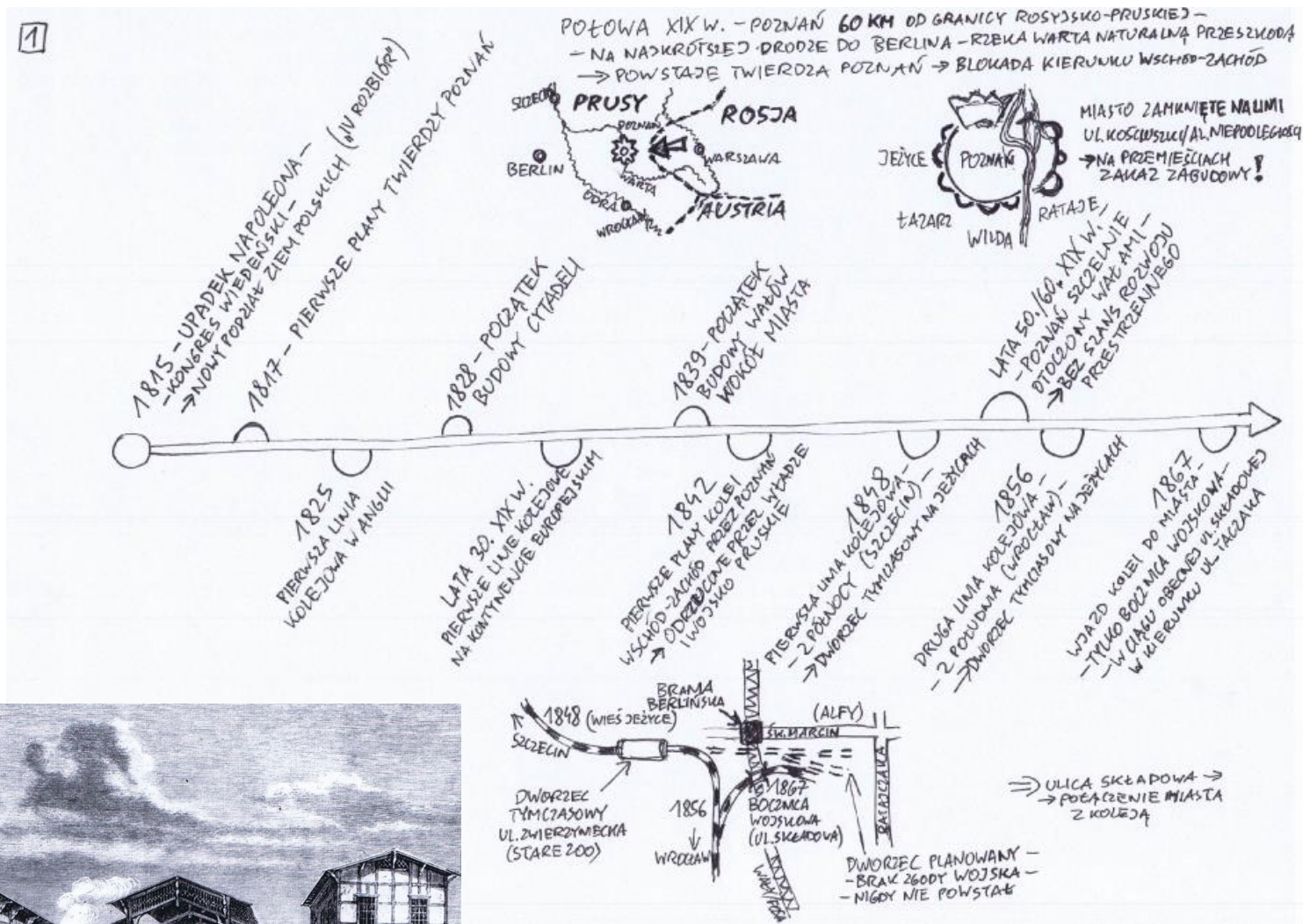
dla mieszkańców, pasażerów i kolei



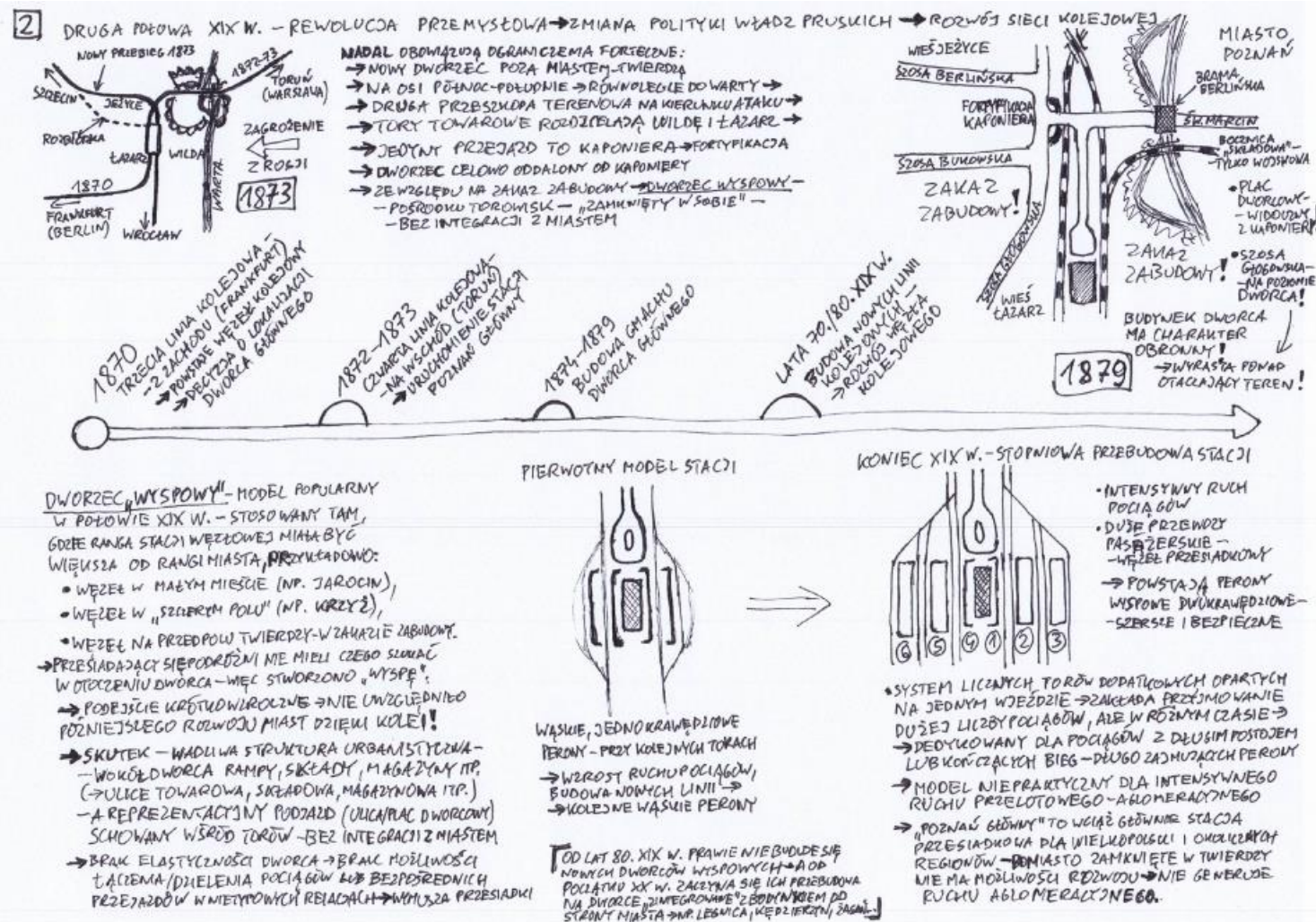
rys historyczny

dworzec kolejowy w Poznaniu

Notatka historyczna – dworzec kolejowy w Poznaniu – pierwsza połowa XIX w.

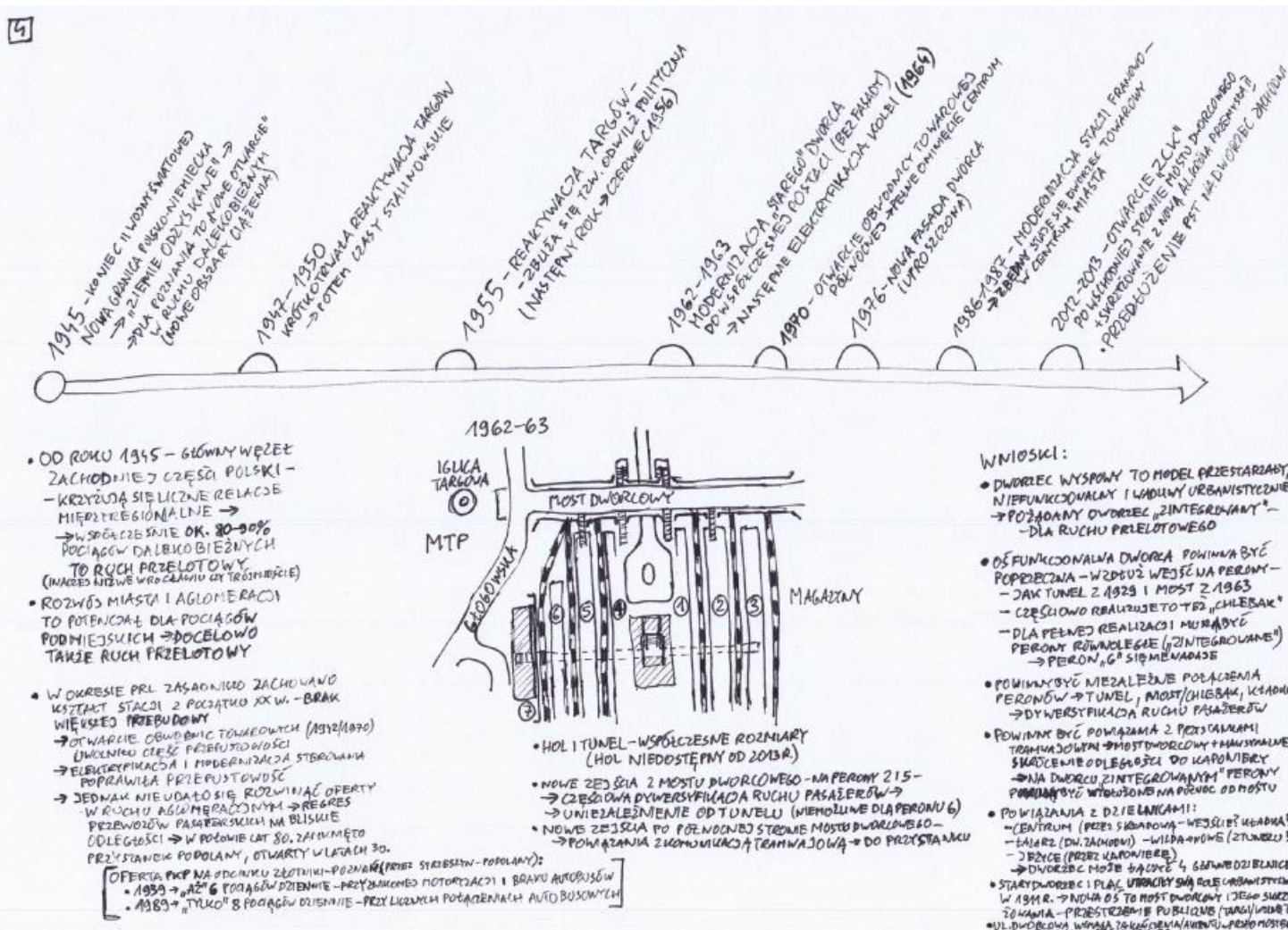


Źródło: „Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś” wyd. HCP 2008



Zdjęcie: Poznański węzeł kolejowy wyciąg z 1905 r. wyd. HCP 2008

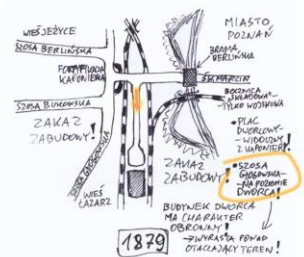
szkice i materiał: MPU



* ԽԲԿ

Timeline of the development of the Polish language:

- 1000: początek historyi naszej współczesnej
- 1044: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Strakon)
- 1059: drugi tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1097: wstęp do dzieła o polityce i wojnie (Kłodz)
- 1170: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1174-1175: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1200-1250: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1250-1300: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1300-1350: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1350-1400: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1400-1450: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1450-1500: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1500-1550: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1550-1600: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1600-1650: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1650-1700: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1700-1750: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1750-1800: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1800-1850: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1850-1900: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)
- 1900-1945: pierwszy tekst literacki z polszczyń (Kłodz)



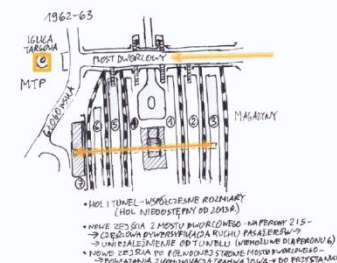
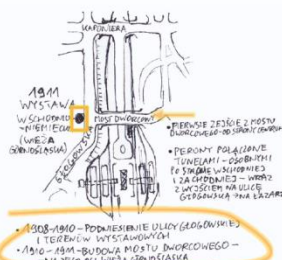
- brak elastyczności dworca
- model niepraktyczny dla intensywnego ruchu przelotowego
- model dedykowany dla pociągów z długim postojem



- oś funkcjonalna dworca powinna być poprzeczna
- > zintegrowane perony i dostęp dla pasażerów

A horizontal timeline with a dashed line and arrows at both ends. It marks key events in the development of the Polish language from 1900 to 1970.

Year	Event
1900	złotowiec walczył walcem
1911	wyprawa antykolonialistyczna
1914	wybuch I Wojny Światowej
1919	Unieważnienie Poznania
1921	Targi Poznańskie
1929	Powstanie Wyższej Szkoły
1939	wybuch I Wojny Światowej
1945	wybuch I Wojny Światowej dla Polaków to moment czasu odrodzenia
1942-1960	rozwojowa droga do współczesności
1970	nowa fala literatury - sprzeciw



- krystalizuje się nowa oś
- oś urbanistyczna: most dworcowy - targi
- oś komunikacyjna: tunel z dostępem do peronów

2012-2013
Zmierzanie Ciepłoty Konwergencyjnej - dane

roboznoszenie danych - nowe dane

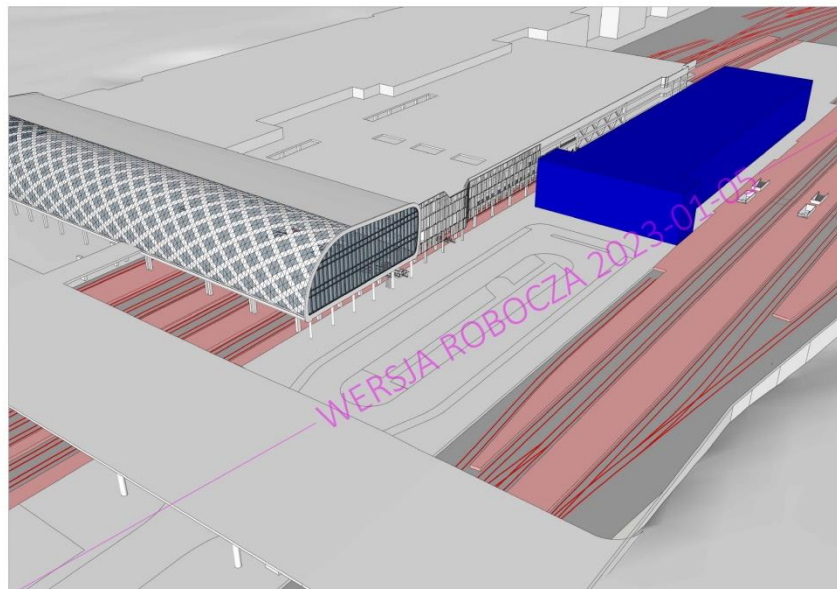
?



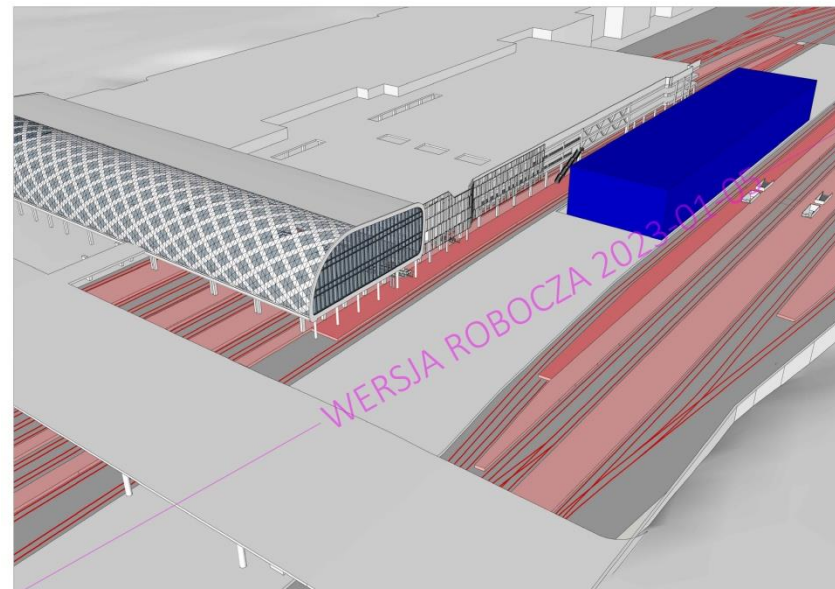
- oś funkcjonalna dworca powinna być poprzeczna
- > zintegrowane perony i dostęp dla pasażerów

diagnoza

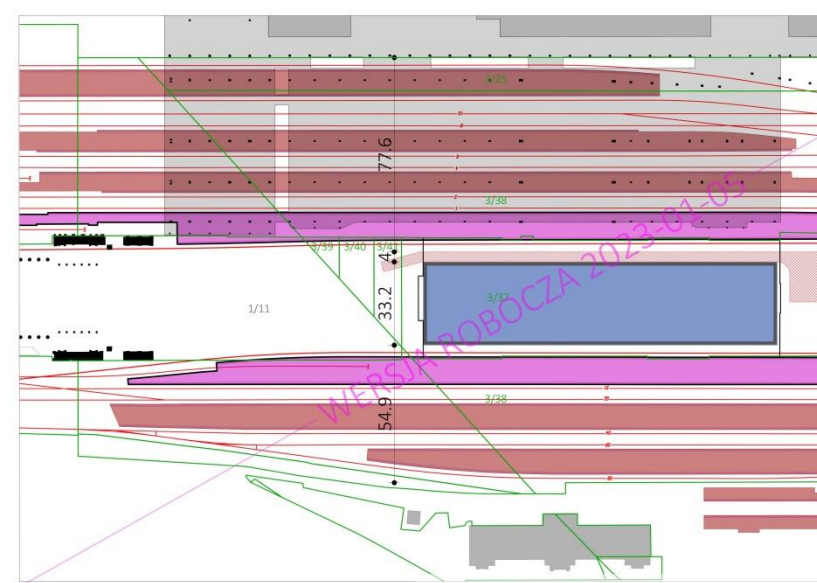
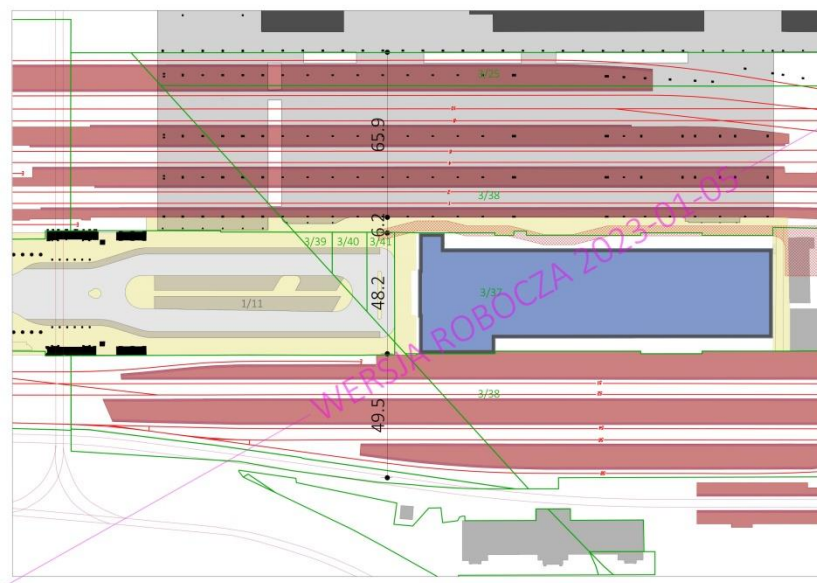
niefunkcjonalny układ torowy – ograniczone możliwości intensyfikacji ruchu pociągów, w tym PKM

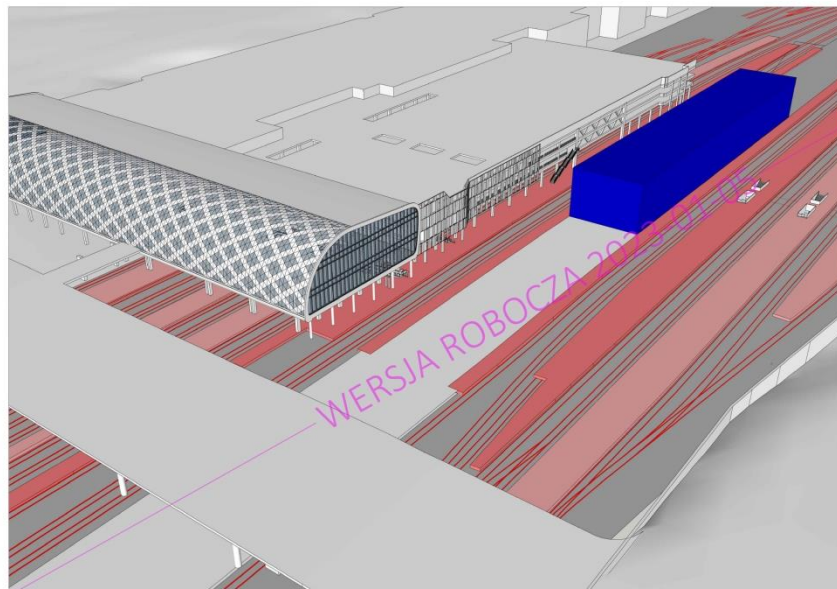


stan istniejący – wariant 0

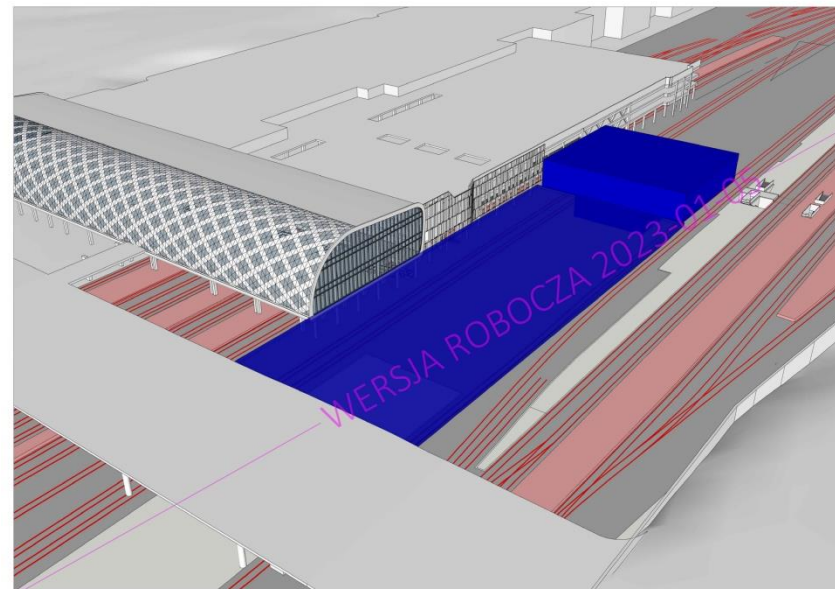


2 dodatkowe tory – wariant 1

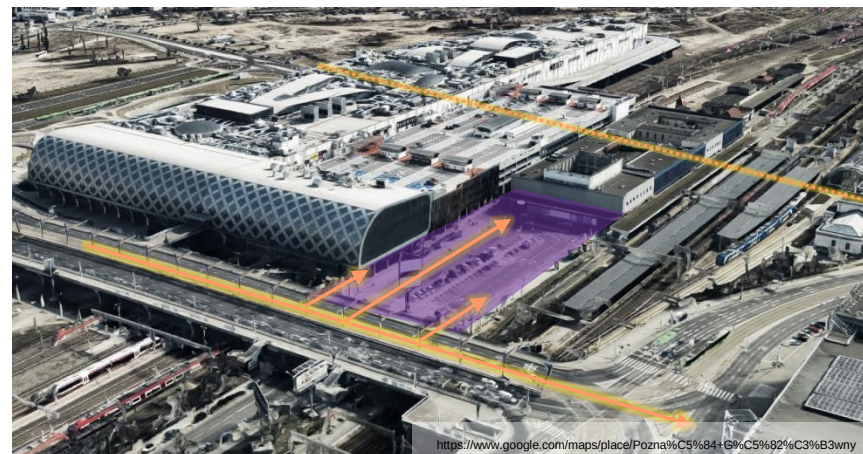
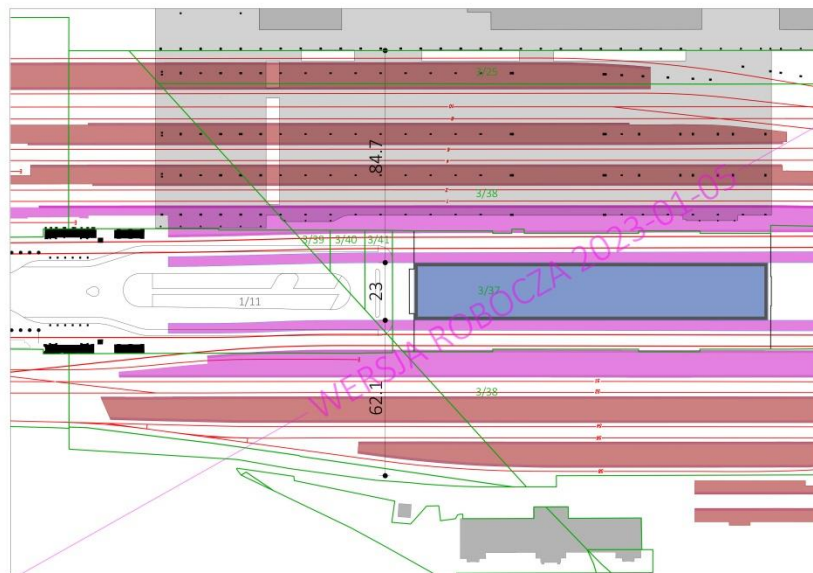




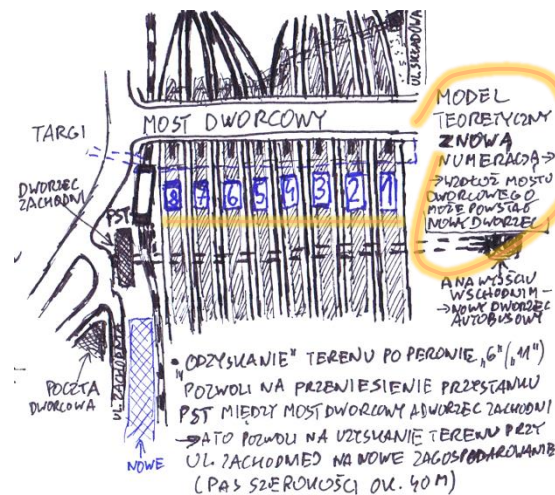
4 dodatkowe tory – wariant 2



4 dodatkowe tory + wyniesiony plac – wariant 2a



szansa na poprawę dostępności

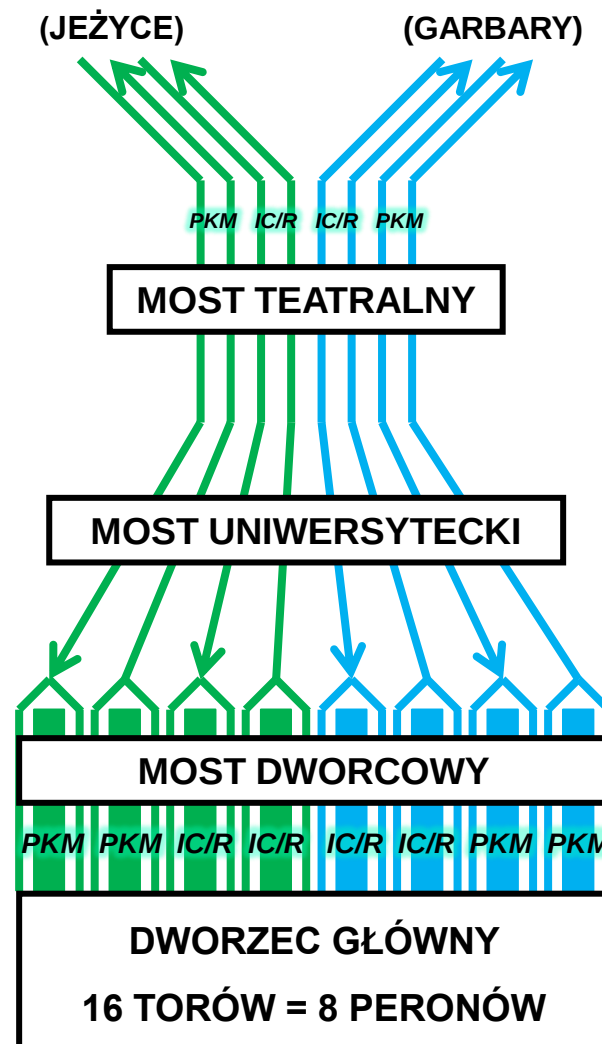


- szkice i materiał: MPU

- Koleje dużych prędkości.
- Pociągi dalekobieżne.
- Pociągi regionalne, w tym przyspieszone.
- Pociągi aglomeracyjne PKM, w tym planowana linia na lotnisko.

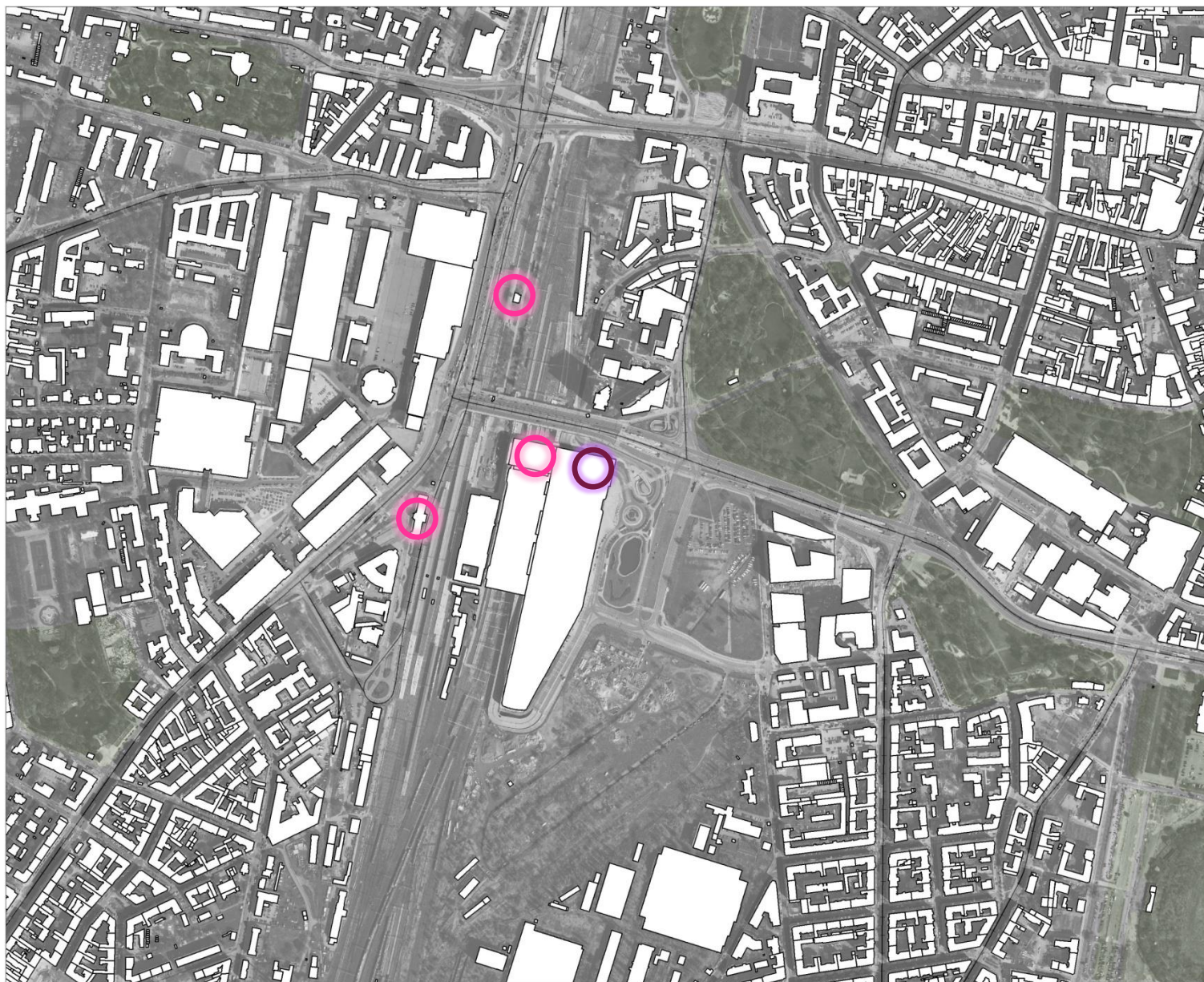
- Z każdej strony po 2 perony dalekobieżne/regionalne i po 2 perony aglomeracyjne.
- Na obu wlotach po 2 pary torów – dla wyodrębnienia pociągów PKM.
- Każdy tor wjazdowy rozwidla się na dwa tory przy wspólnym peronie.
- Docelowo: 16 torów przelotowych przy 8 peronach + Dworzec Letni.

model teoretyczny – przykład rozwiązań



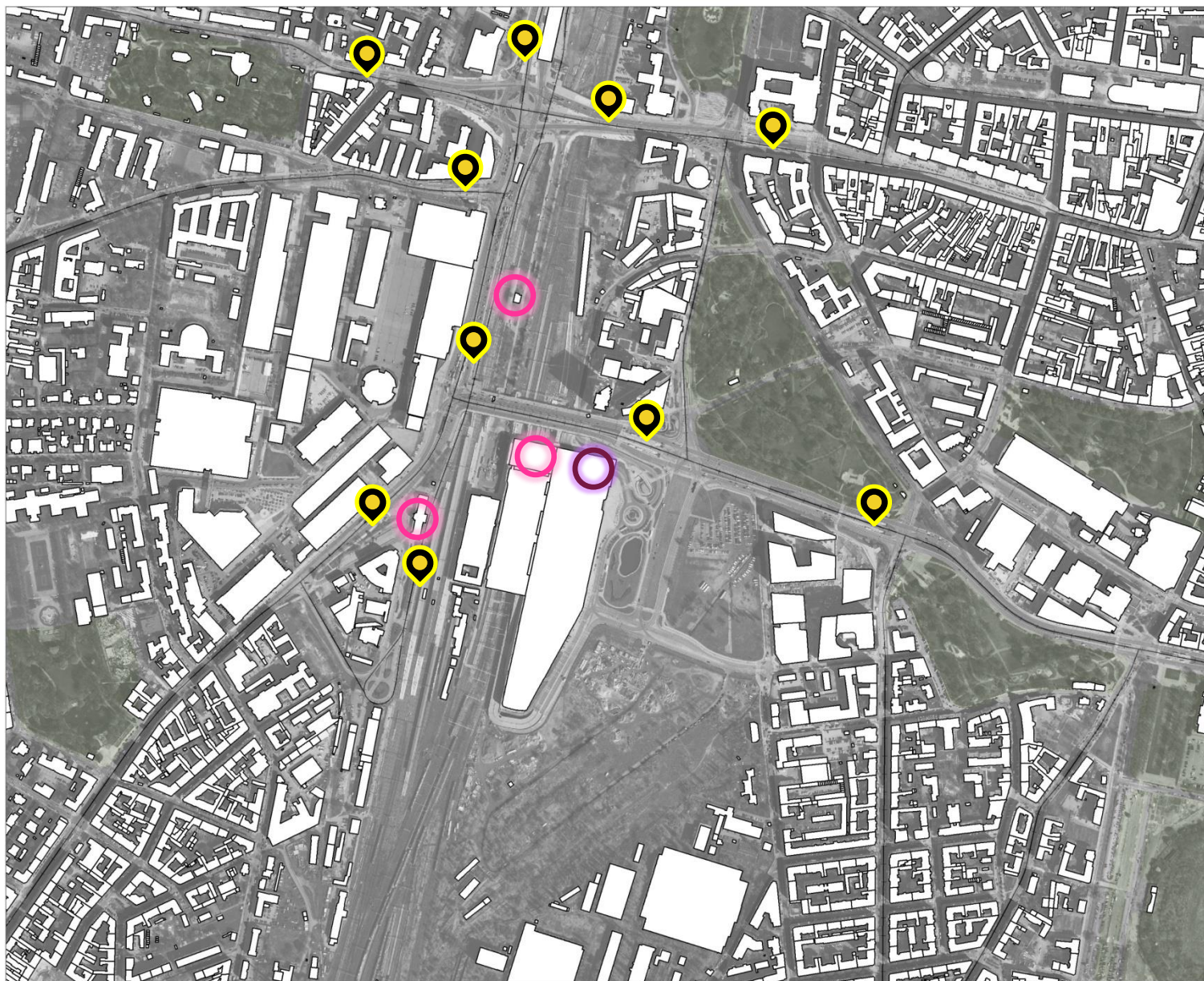
diagnoza

niefunkcjonalny układ dworca z punktu widzenia pasażera

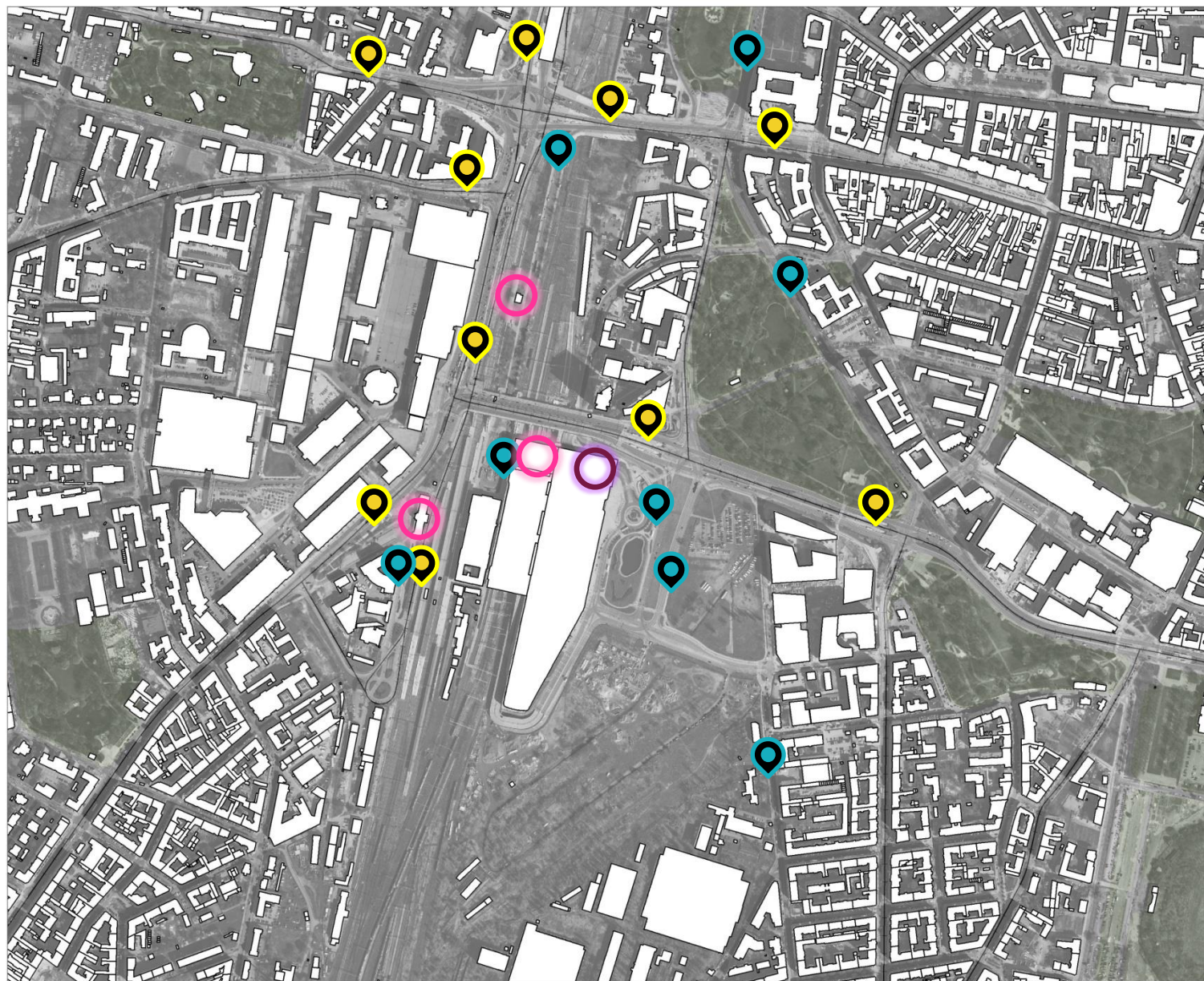


 dworzec pkp

 dworzec pks



-  dworzec pkp
-  dworzec pks
-  przystanki tramwajowe

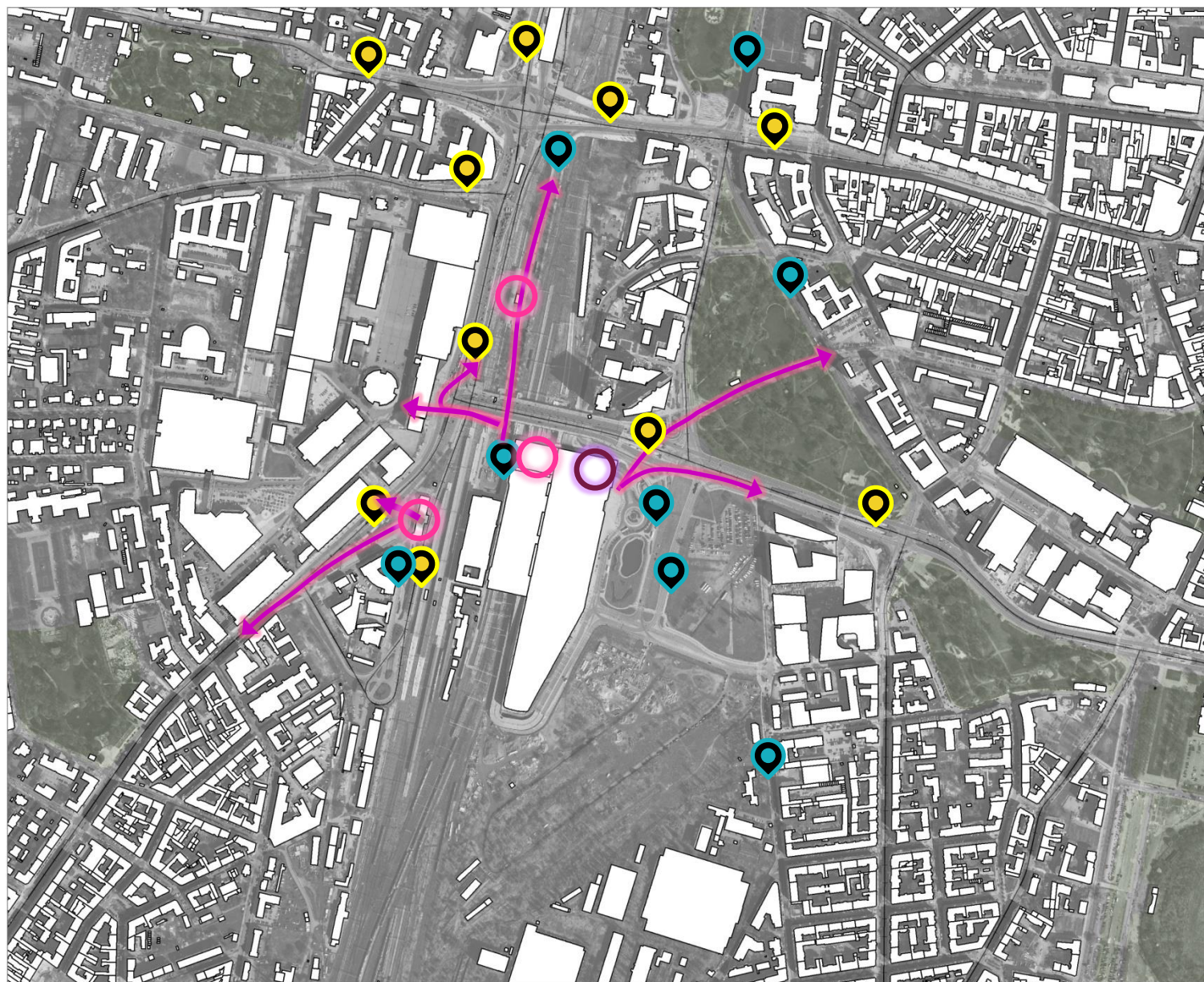


-  dworzec pkp
-  dworzec pks
-  przystanki tramwajowe
-  przystanki autobusowe



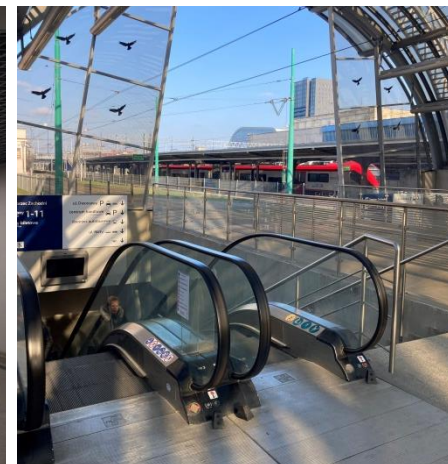
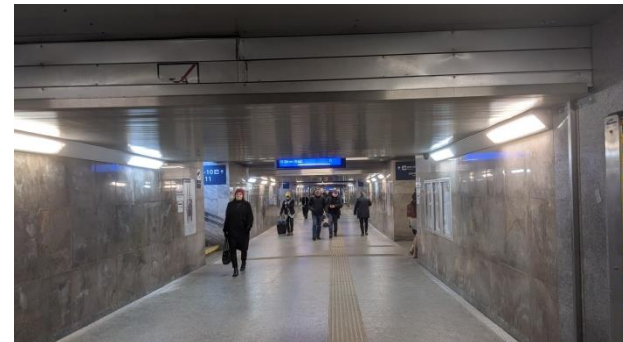
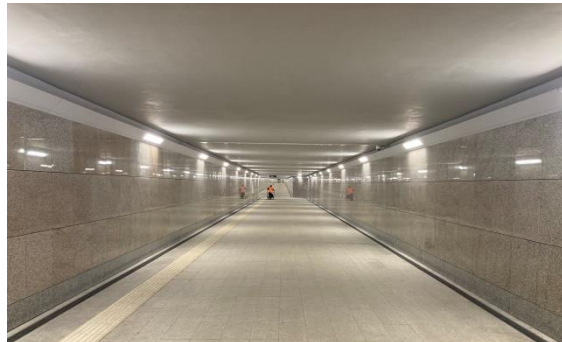
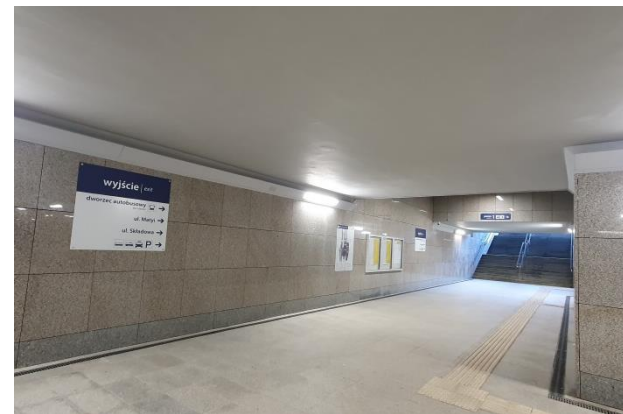
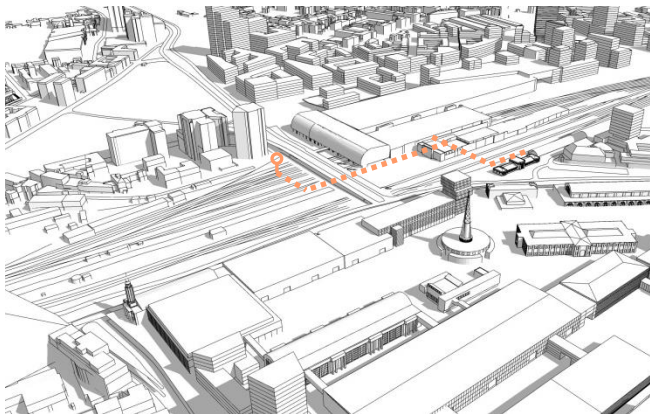
● przystanki tramwajowe

● przystanki autobusowe



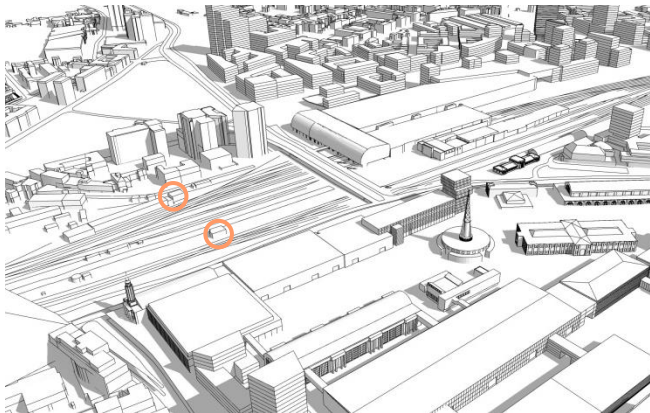
-  dworzec pkp
-  dworzec pks
-  przystanki tramwajowe
-  przystanki autobusowe
-  kierunki ruchu wychodząc z dworca

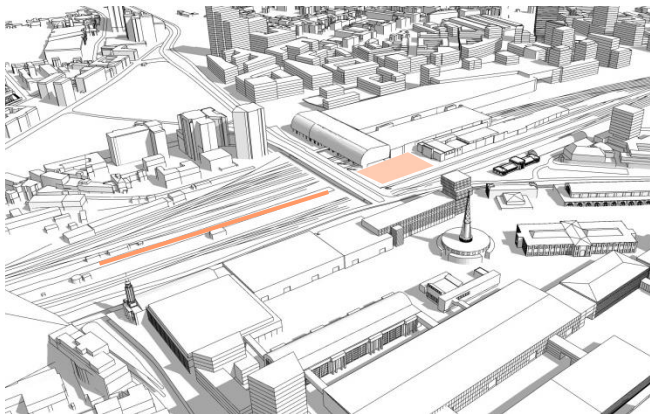
Tunel i perony – rozproszenie układu i wydłużenie dróg dojścia

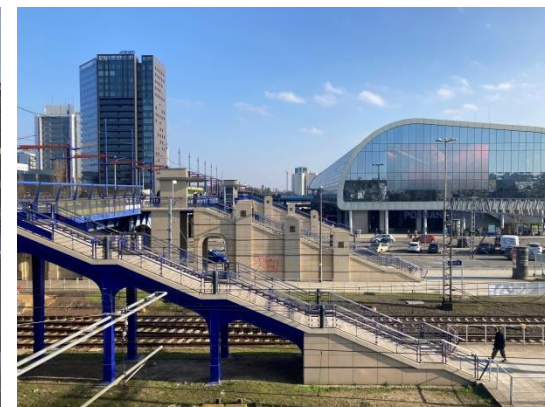
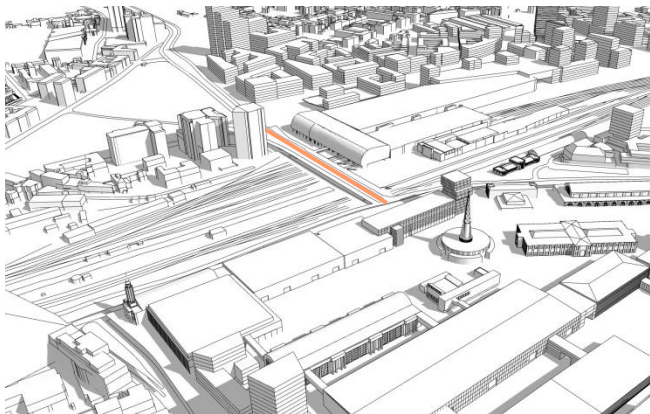


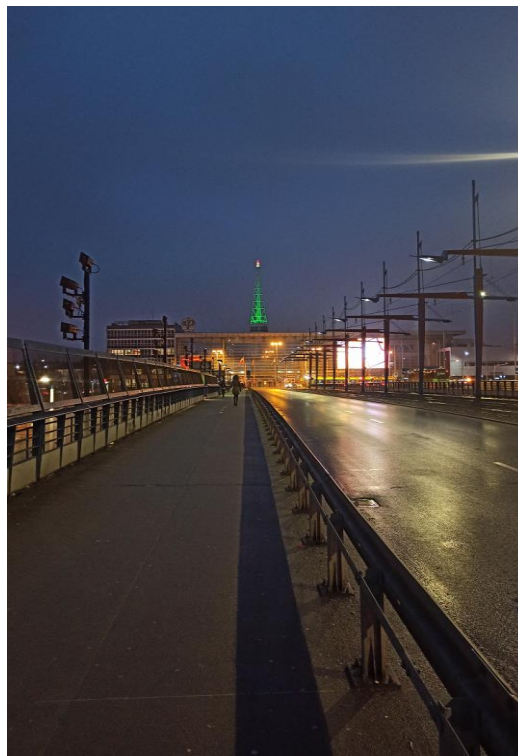
uwarunkowania

dworzec kolejowy w Poznaniu









inspiracje

dworzec kolejowy w Poznaniu

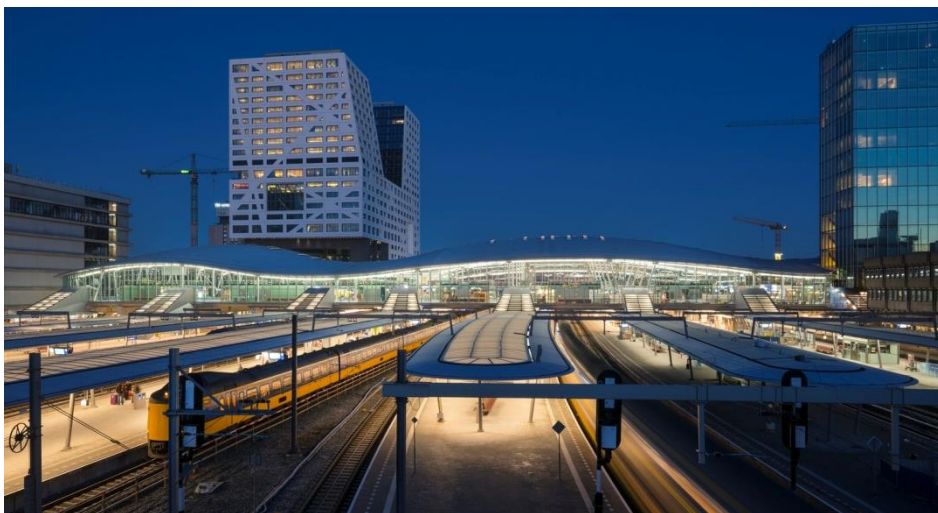


Arnhem, Holandia

* Zdjęcie w odbiciu pionowym



<https://www.archdaily.com/777495/arnhem-central-transfer-terminal-unsstudio>
zdjęcia: Frank Hanswijk, Siebe Swart



Utrecht, Holandia



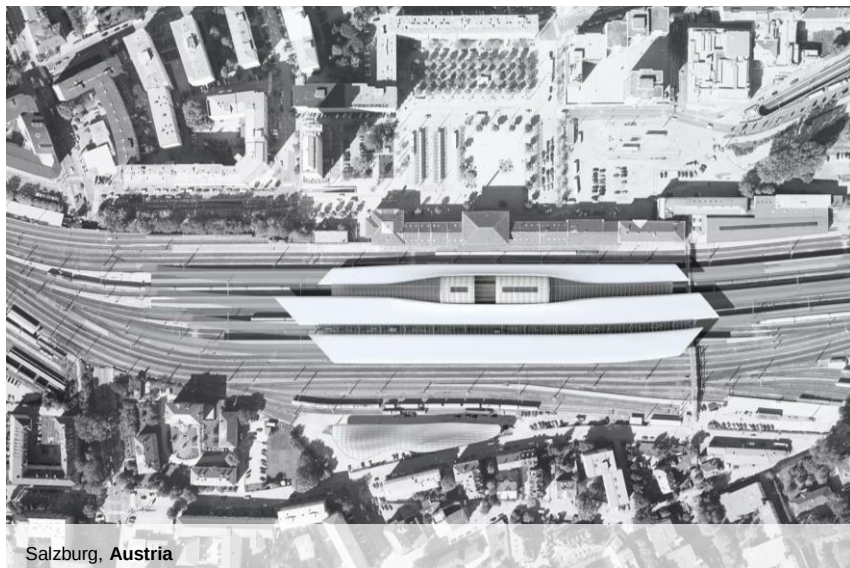
<https://www.archdaily.com/801731/utrecht-central-station-bentini-crouwel-architects>
zdjęcia: Jannes Linders, Your Captain Luchtfotografie



Rotterdam, Holandia



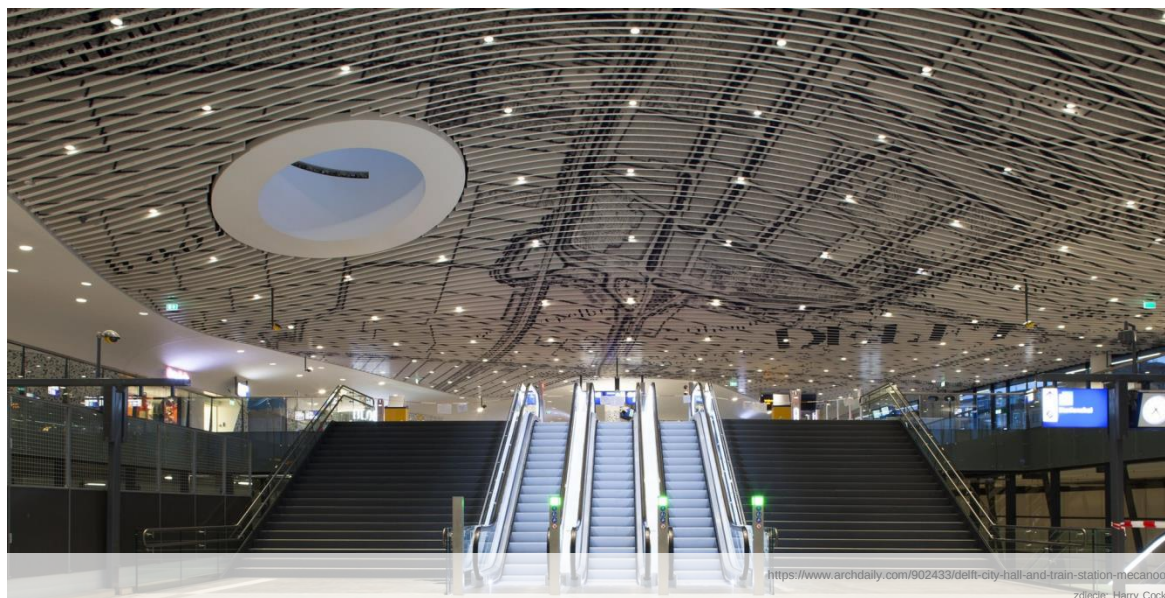
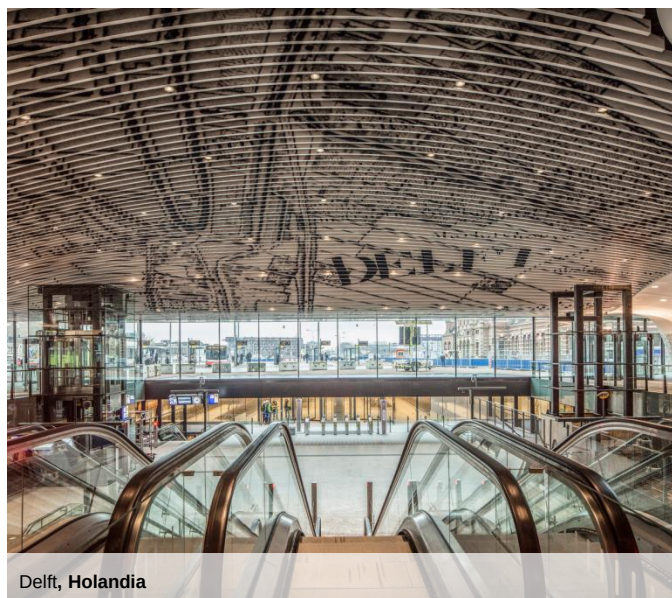
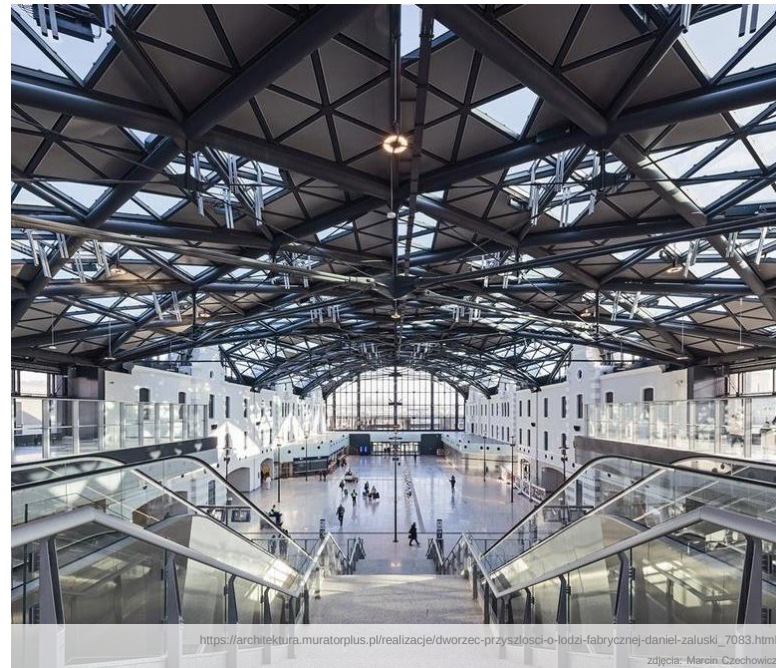
<https://www.archdaily.com/588218/rotterdam-central-station-bentheim-crouwel-architects-mvsa-meyer-en-van-schooten-architecten-and-west-zdjecia: Jannes Linders>



Salzburg, Austria



<https://architizer.com/projects/salzburg-central-station/>
zdjecia: kadawittfreidarchitektur





Vasteras, Szwecja, projekt



<https://www.archdaily.com/962219/bigs-vasteras-travel-centre-creates-a-new-transport-hub-under-one-roofscape>

zdjęcia: PLAYTIME and Bjarke Ingels Group

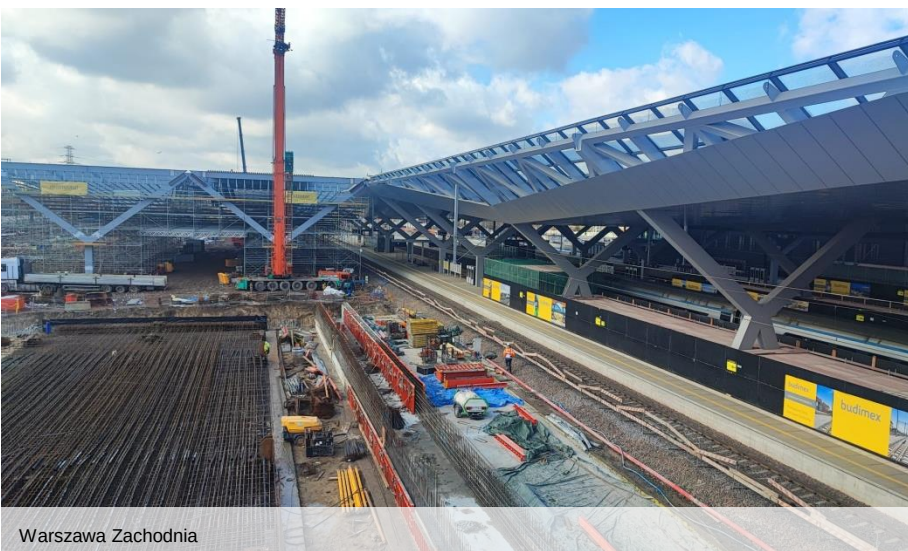
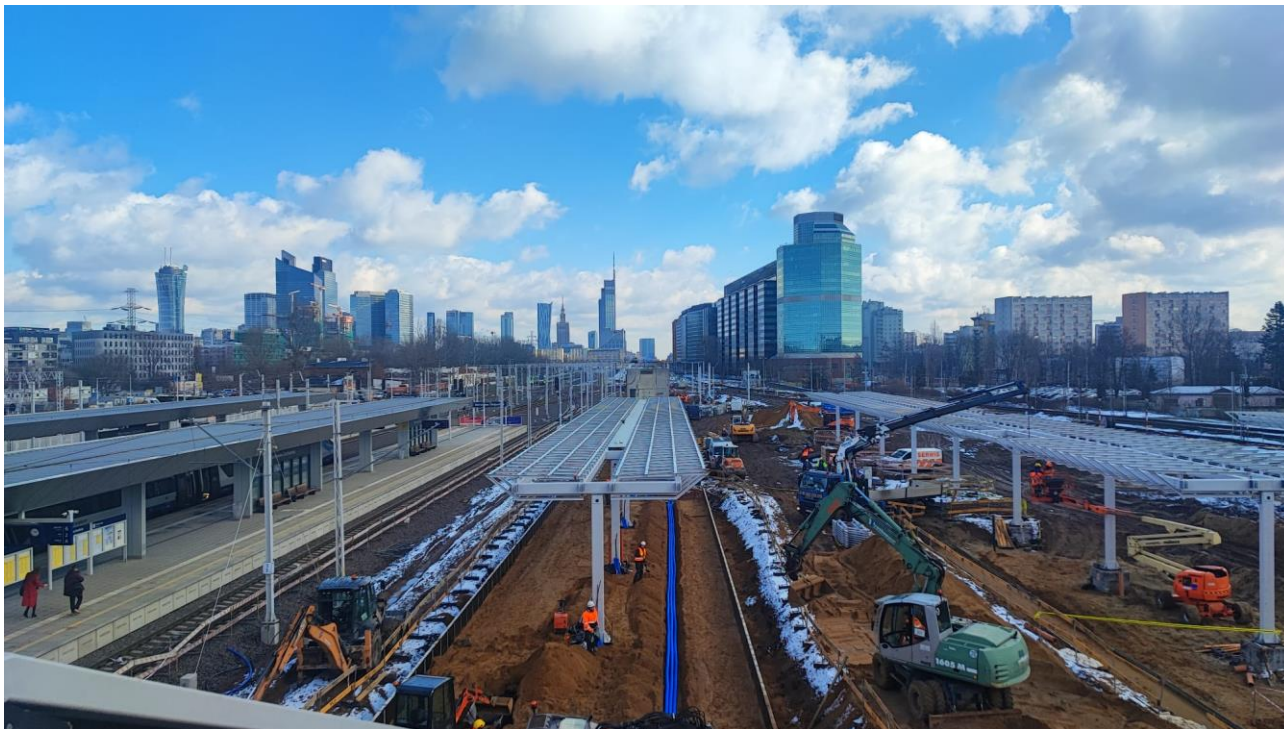


Wilno, projekt

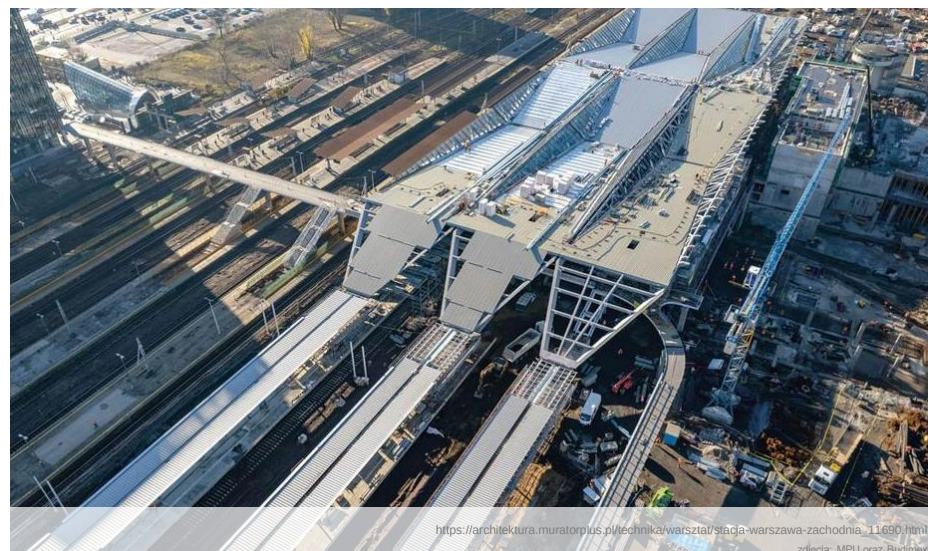


<https://www.dezeen.com/2021/09/29/green-connect-vilnius-station-zaha-hadid-architects/>

zdjęcia: Zaha Hadid Architects



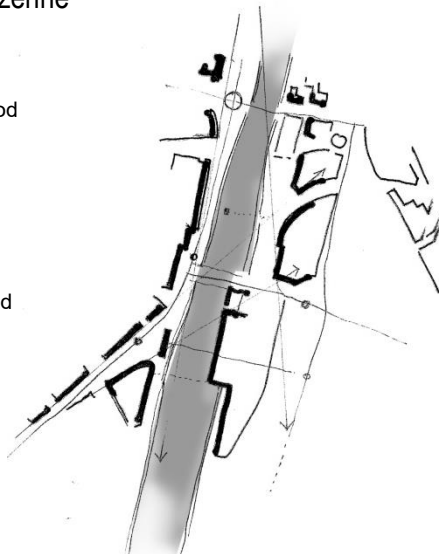
Warszawa Zachodnia



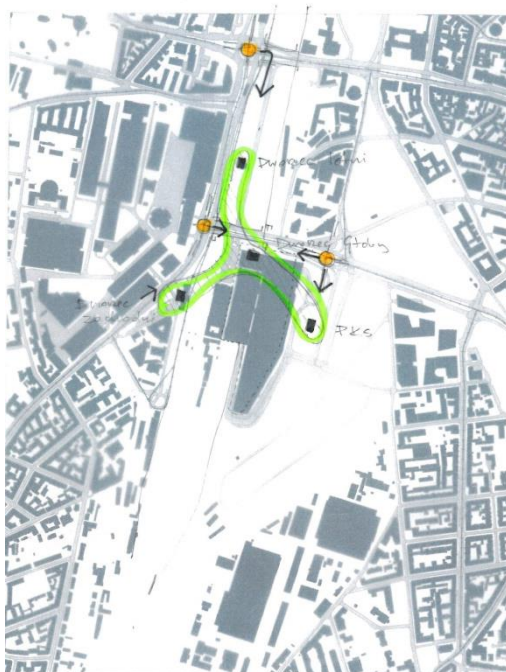
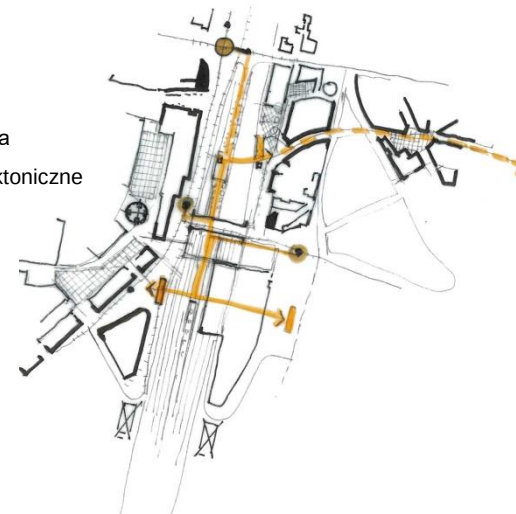
szkice koncepcyjne i analizy 3D

dworzec kolejowy w Poznaniu

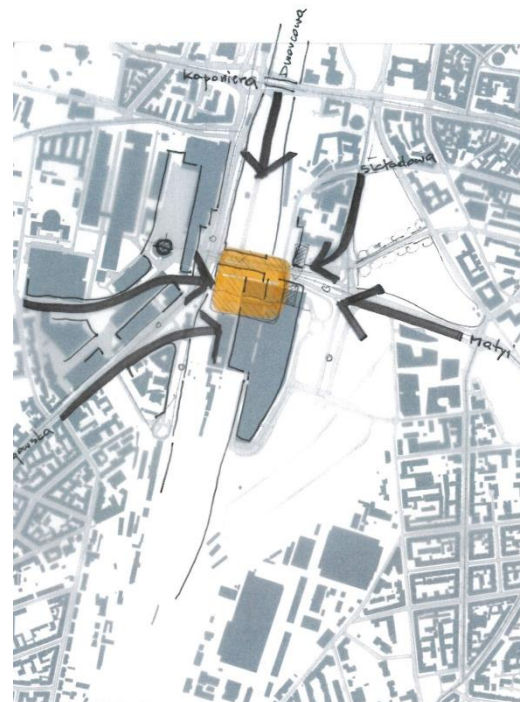
- czytelna krawędź zabudowy od wschodu i zachodu
- "rzeka torów"
- podzielony i rozciągnięty układ

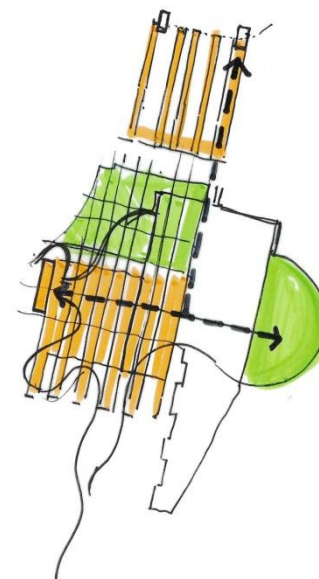
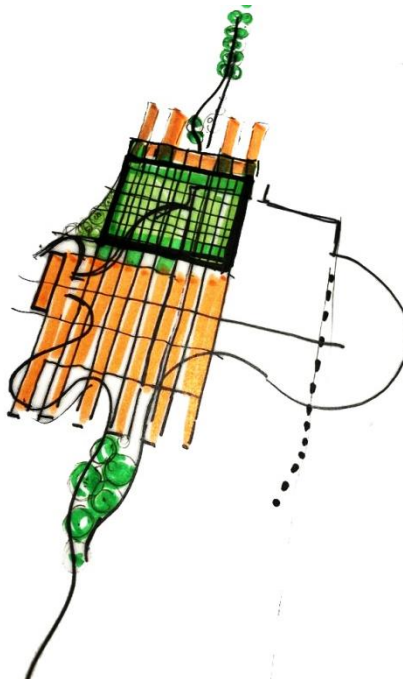
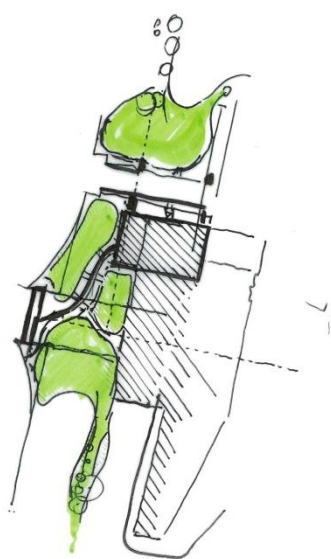


- integracja przestrzeni
- poprzeczne połączenia funkcjonalne i architektoniczne

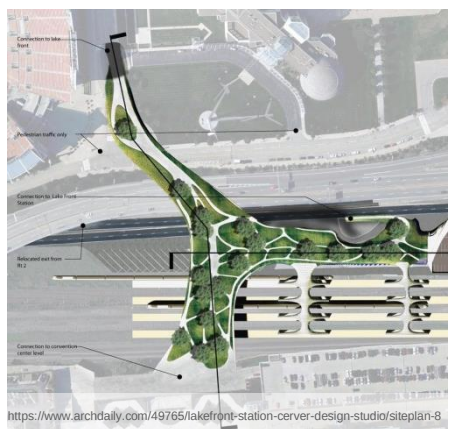


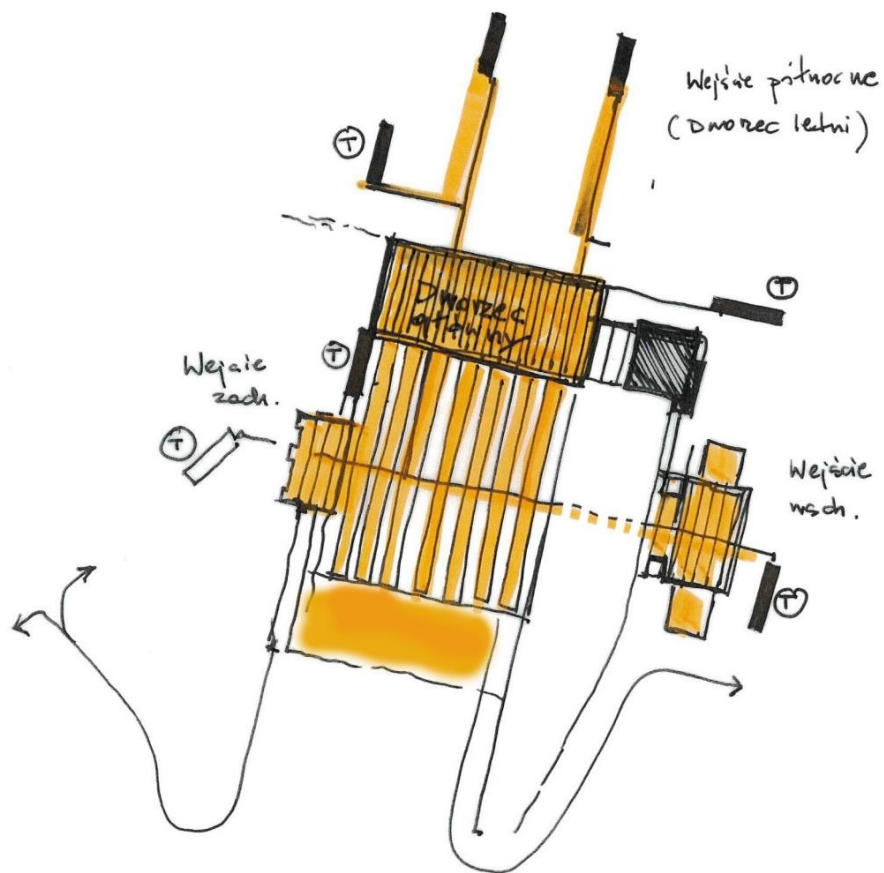
poszukiwania
niezbędnego centrum



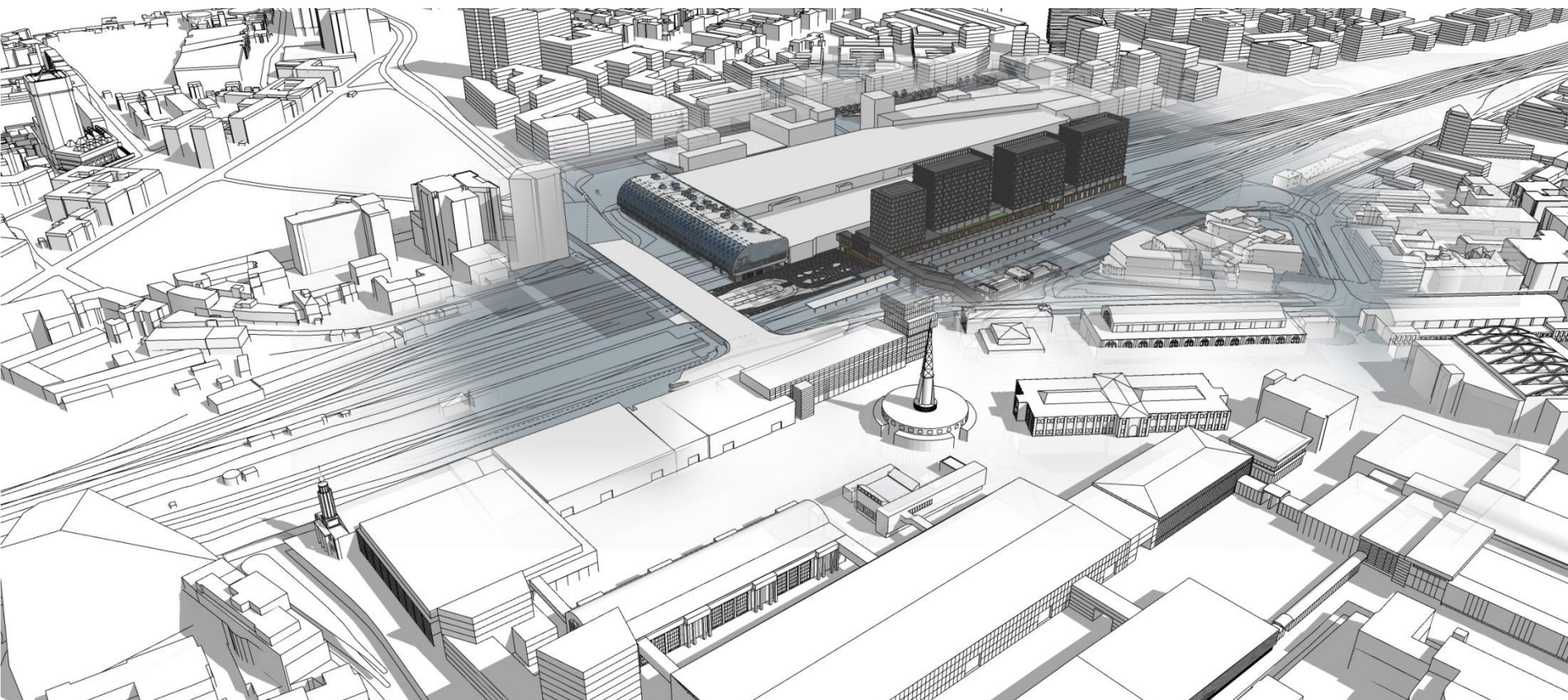


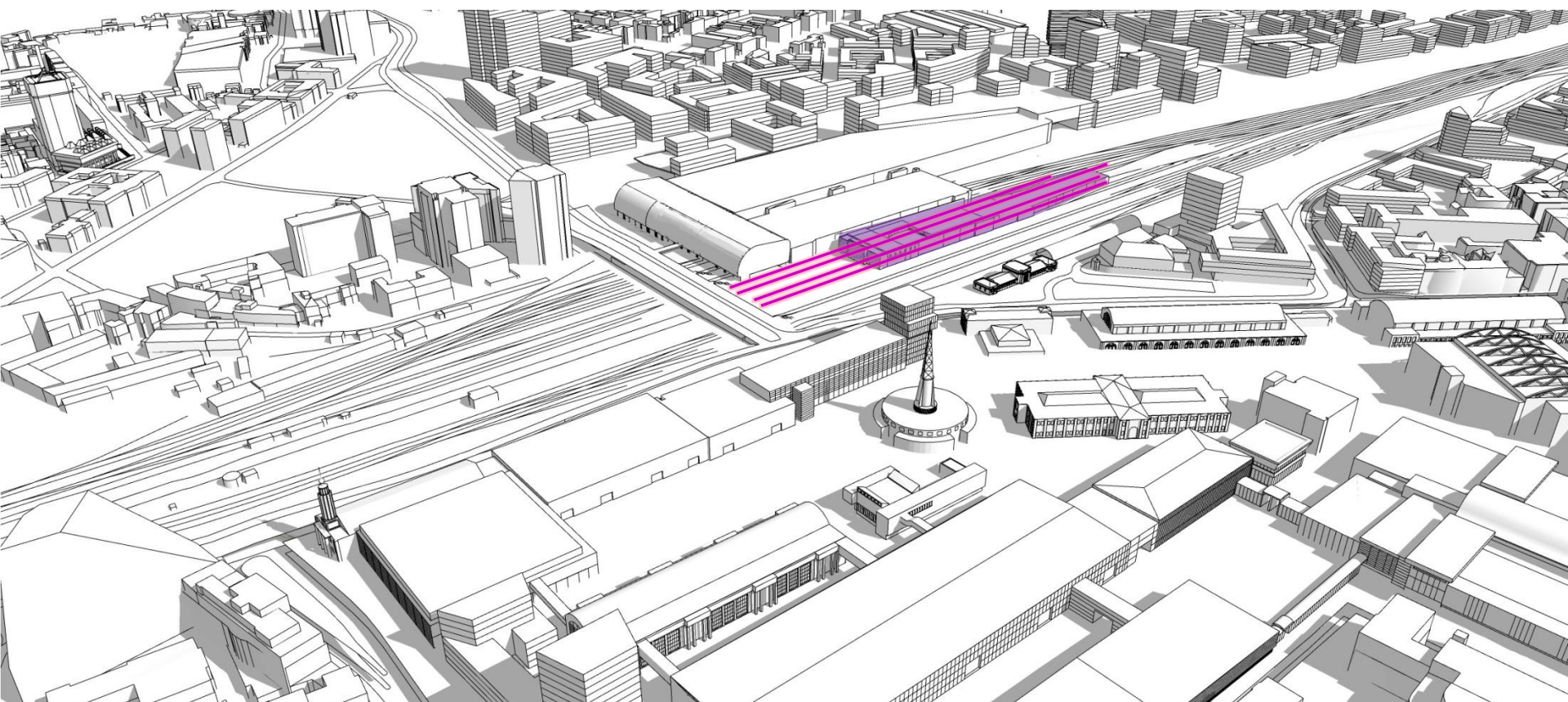
szkice: MPU

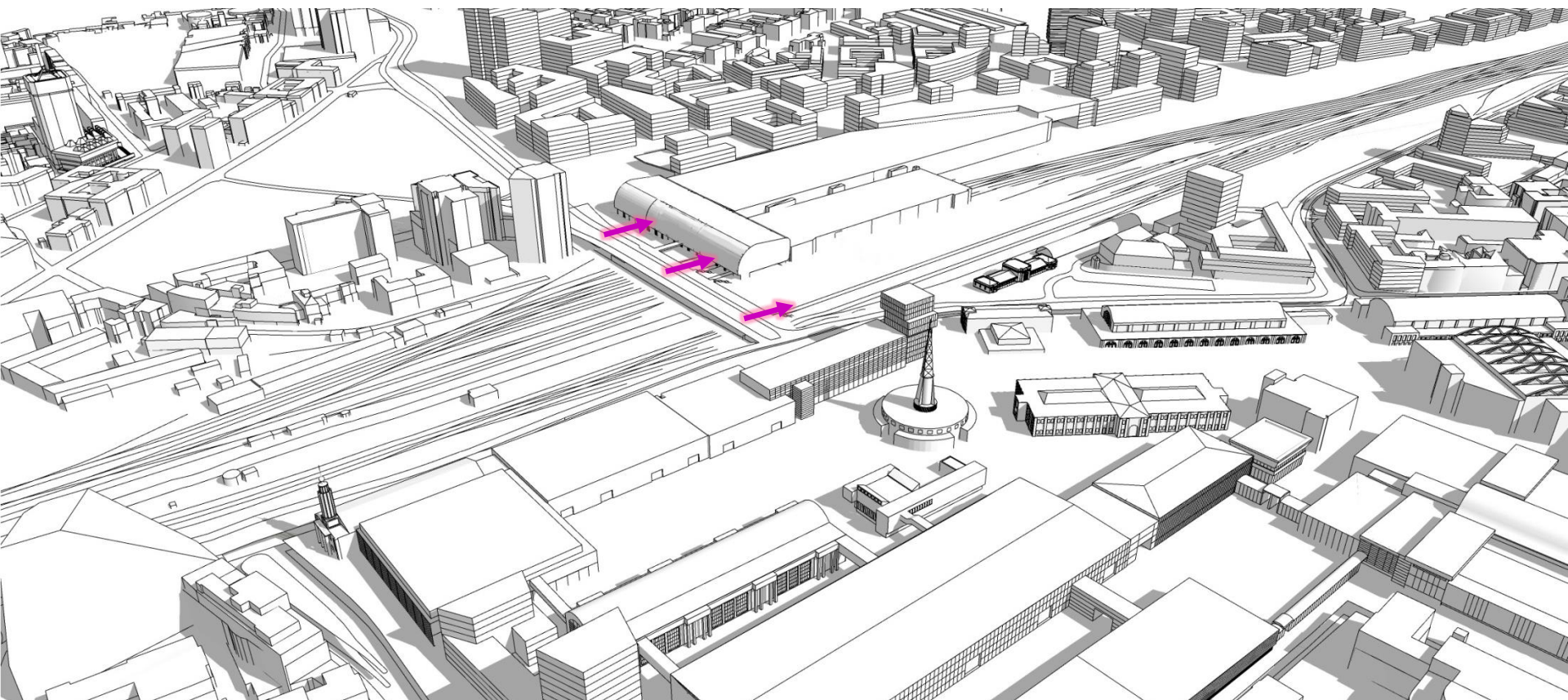


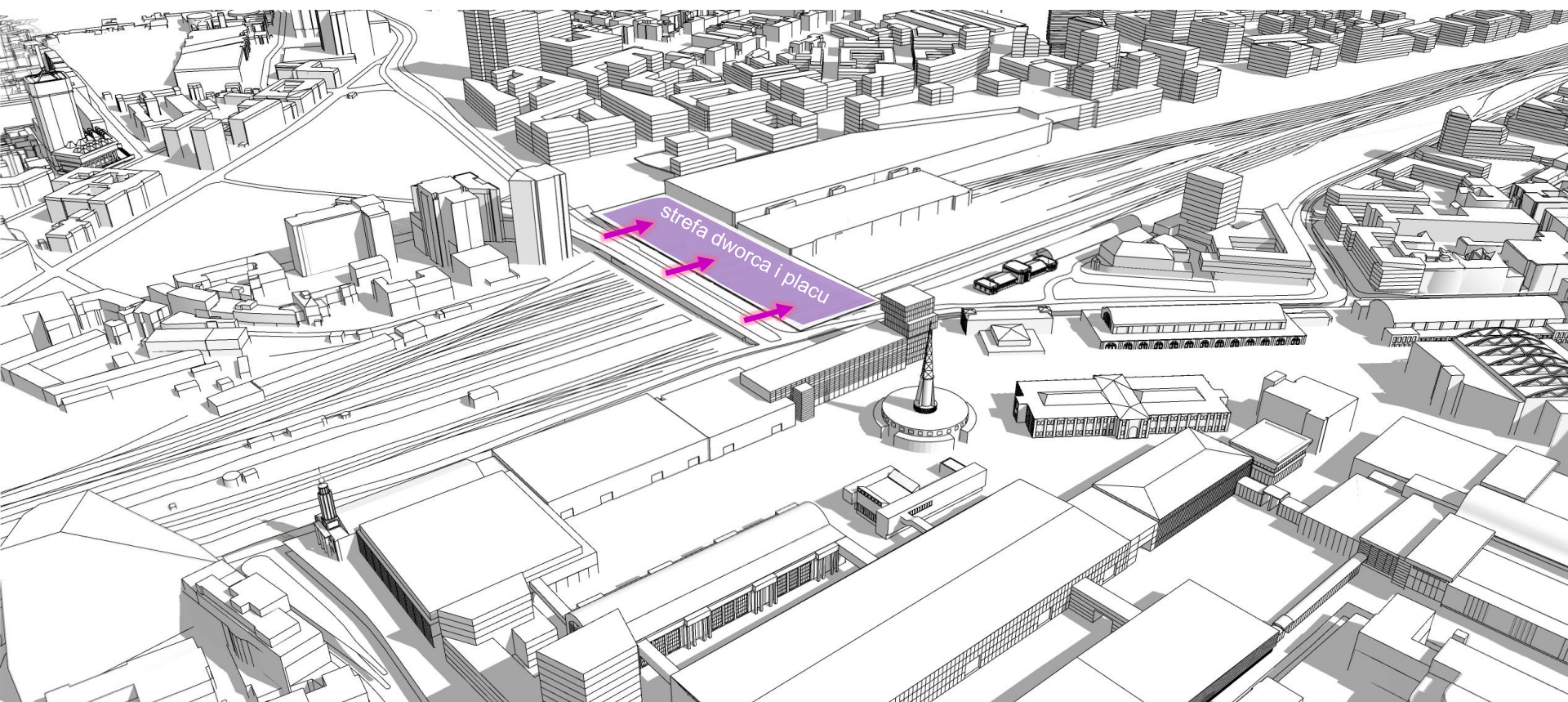


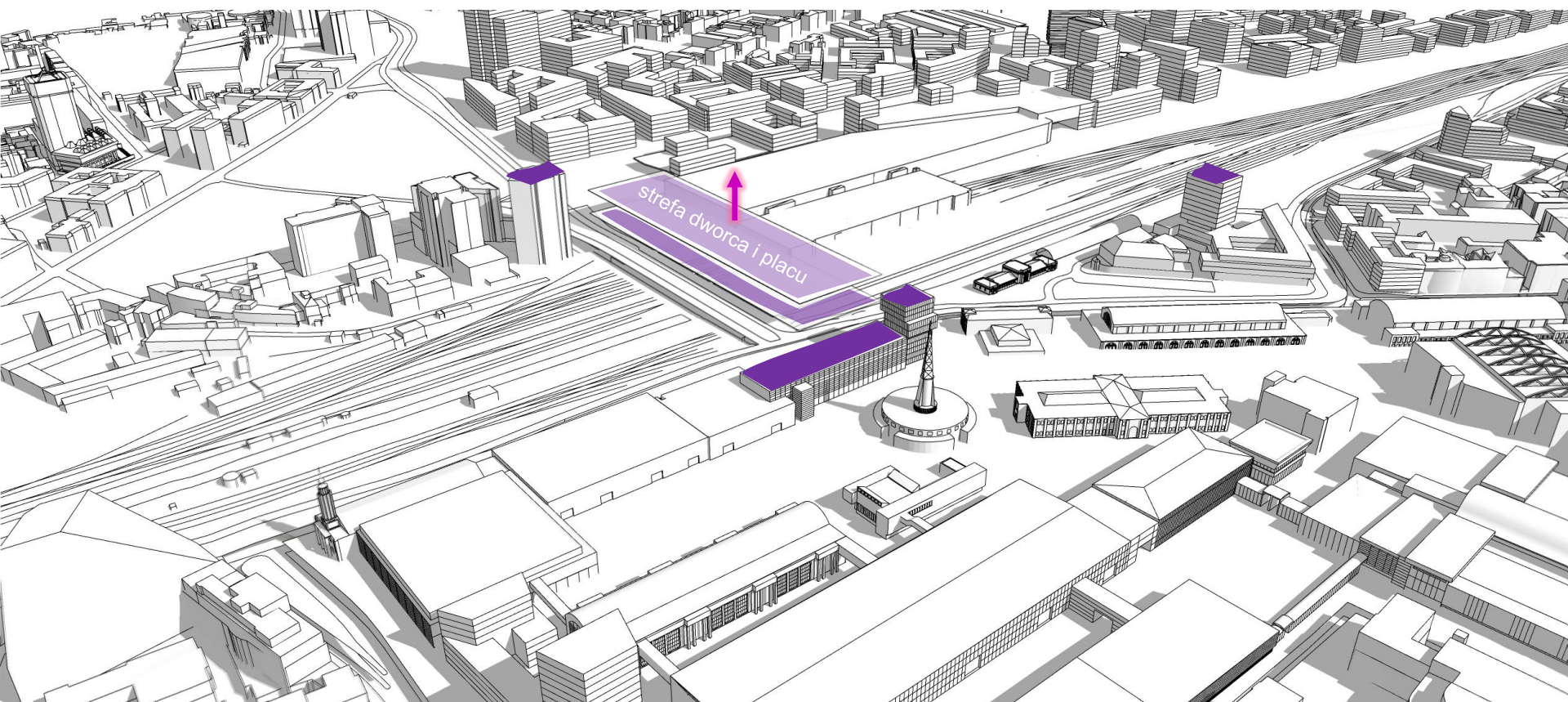


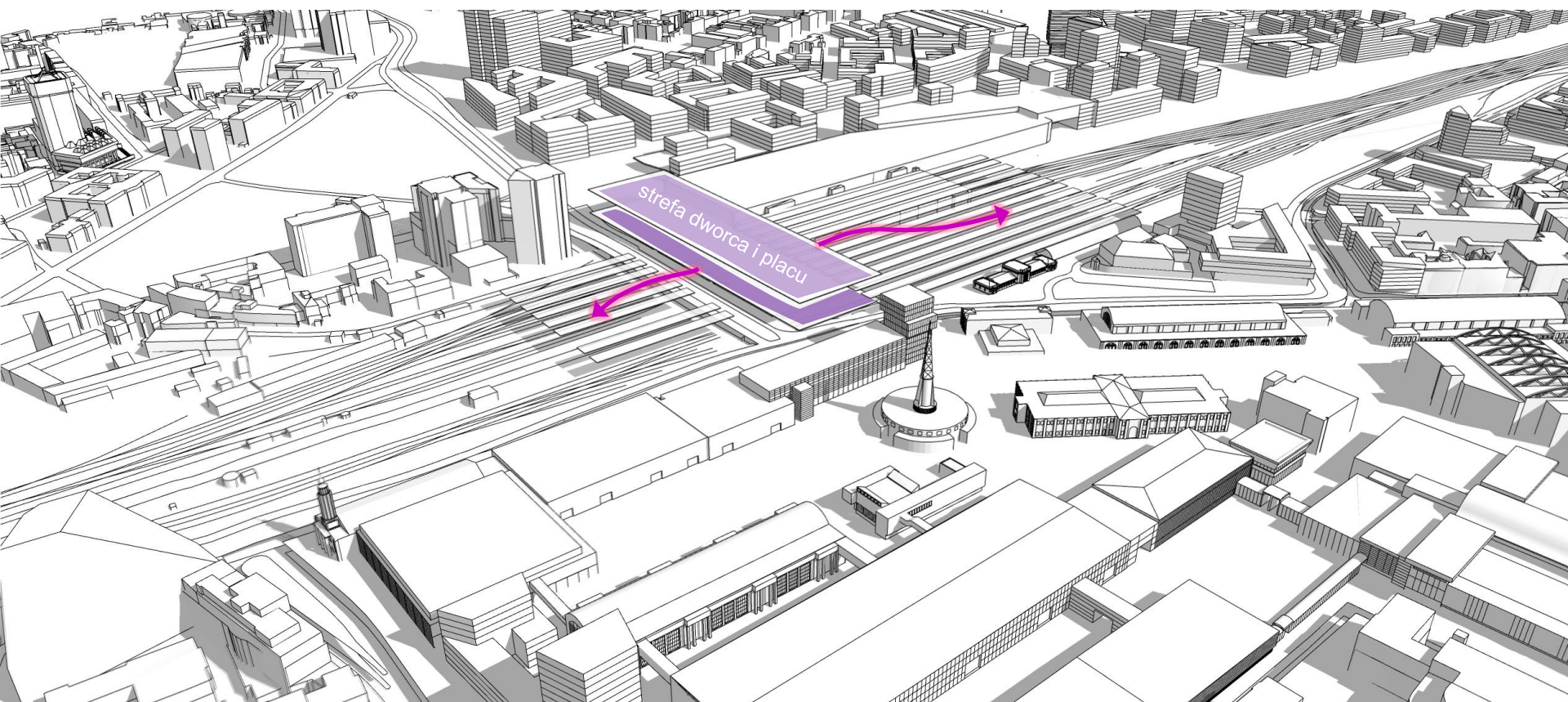


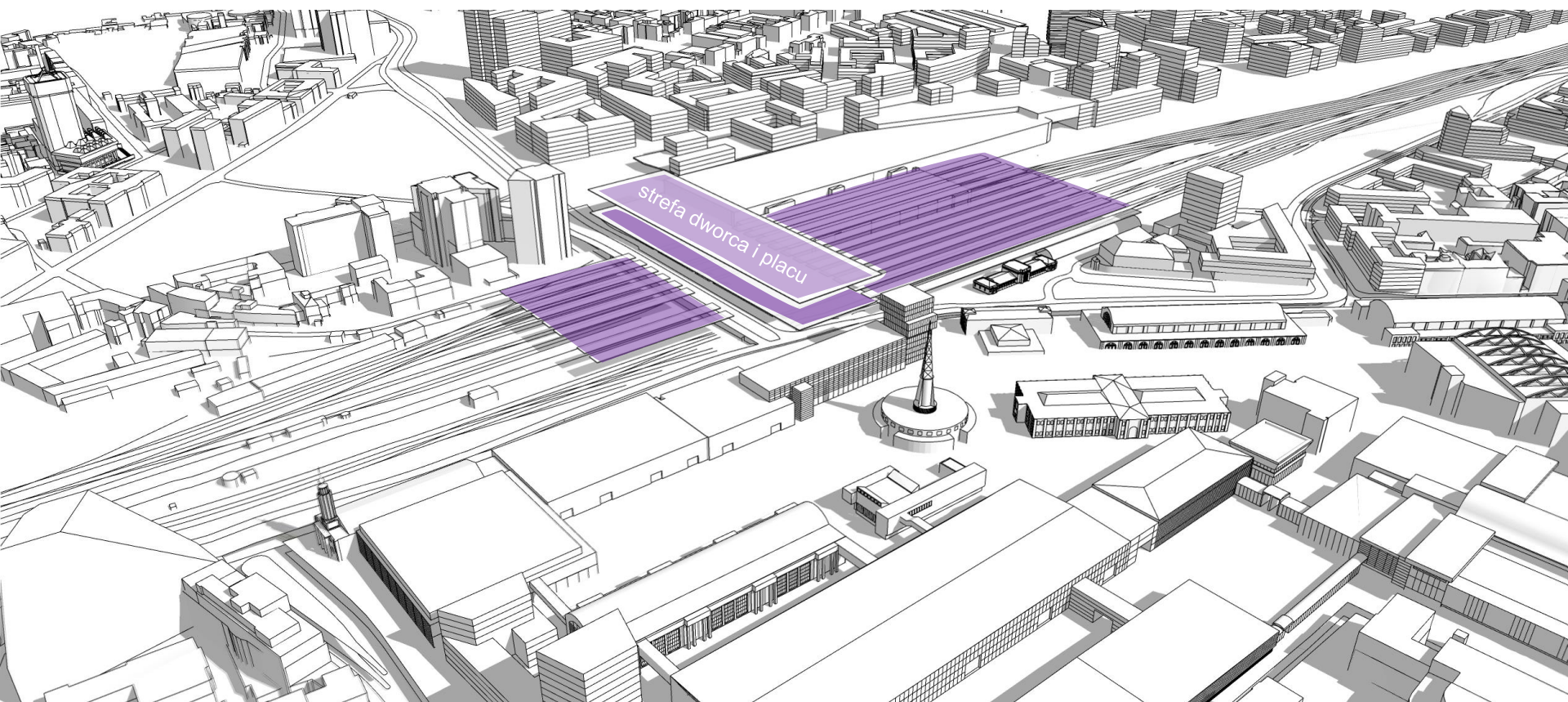


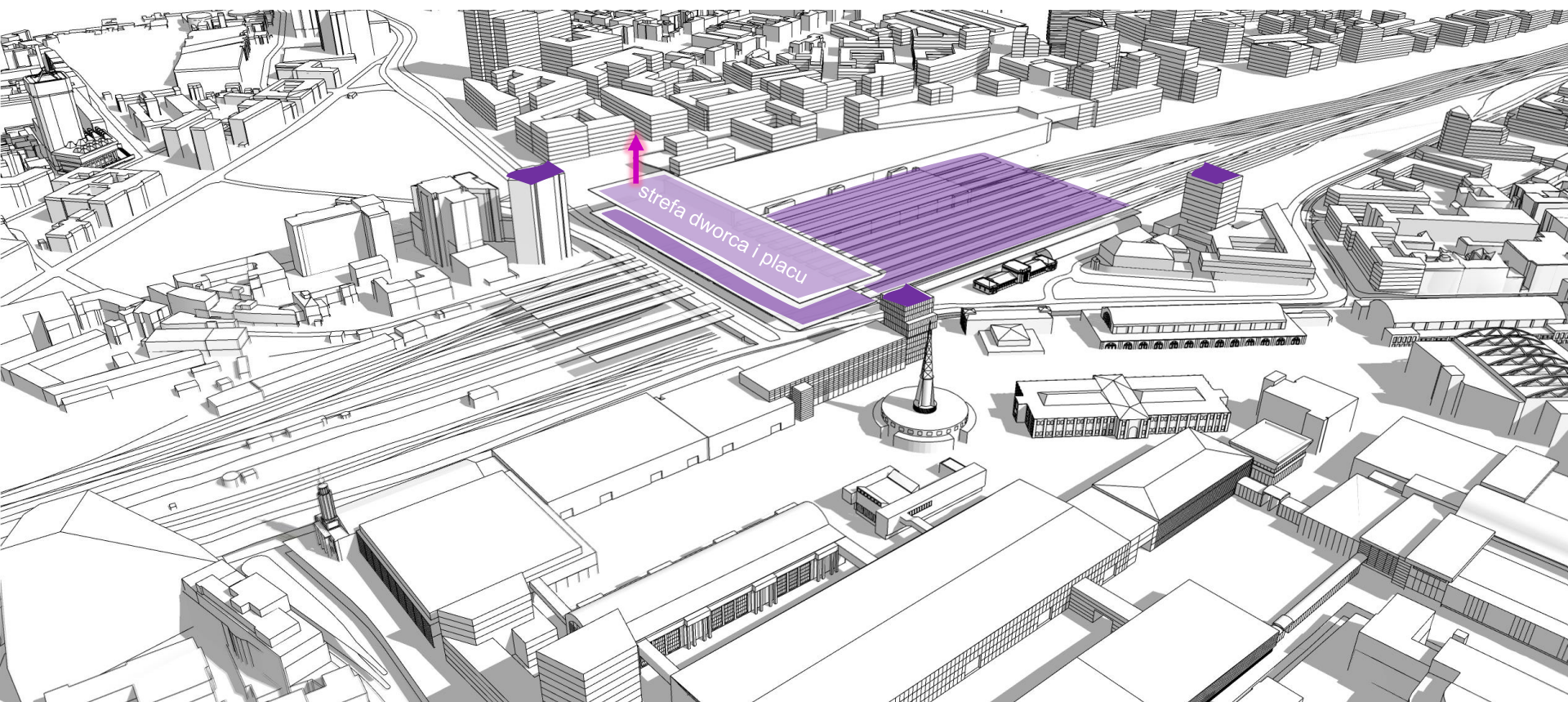


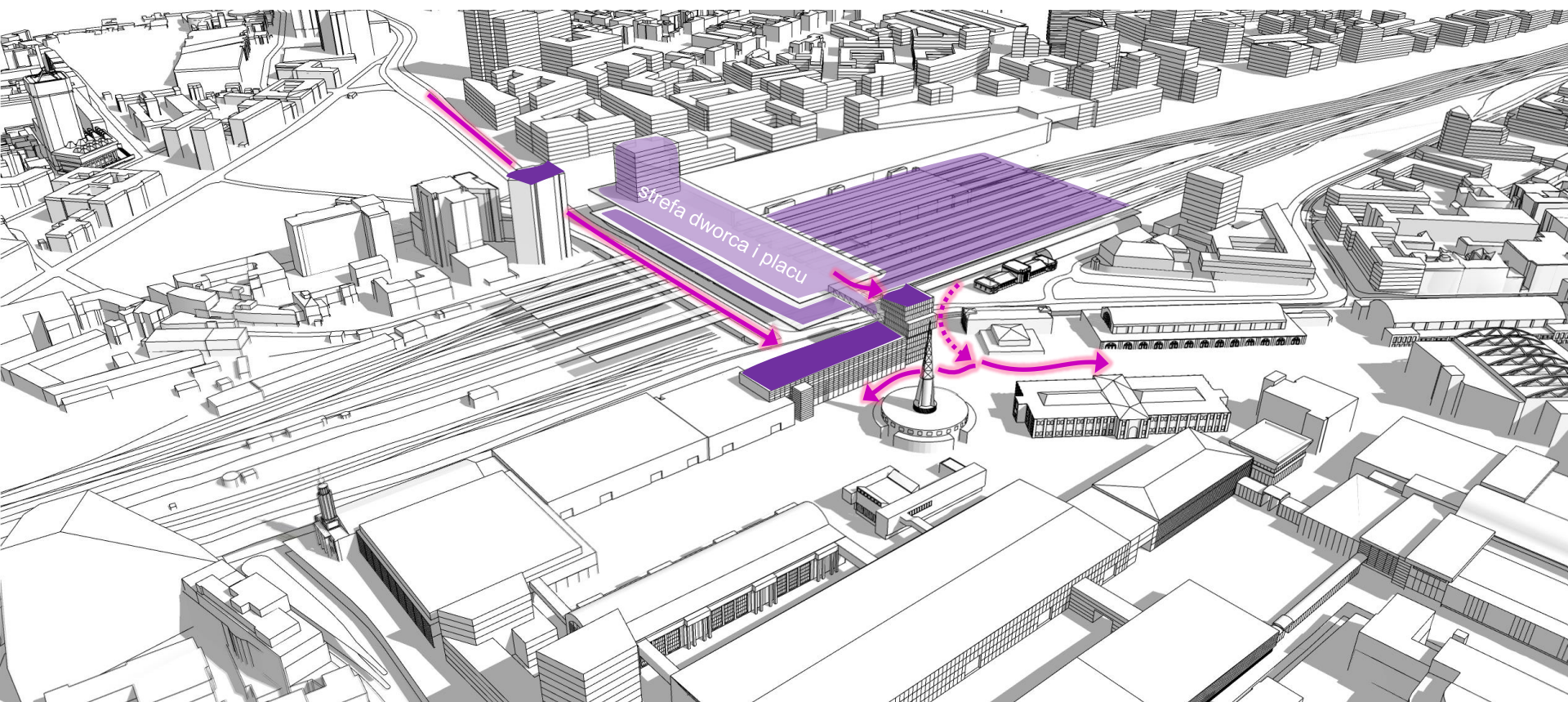


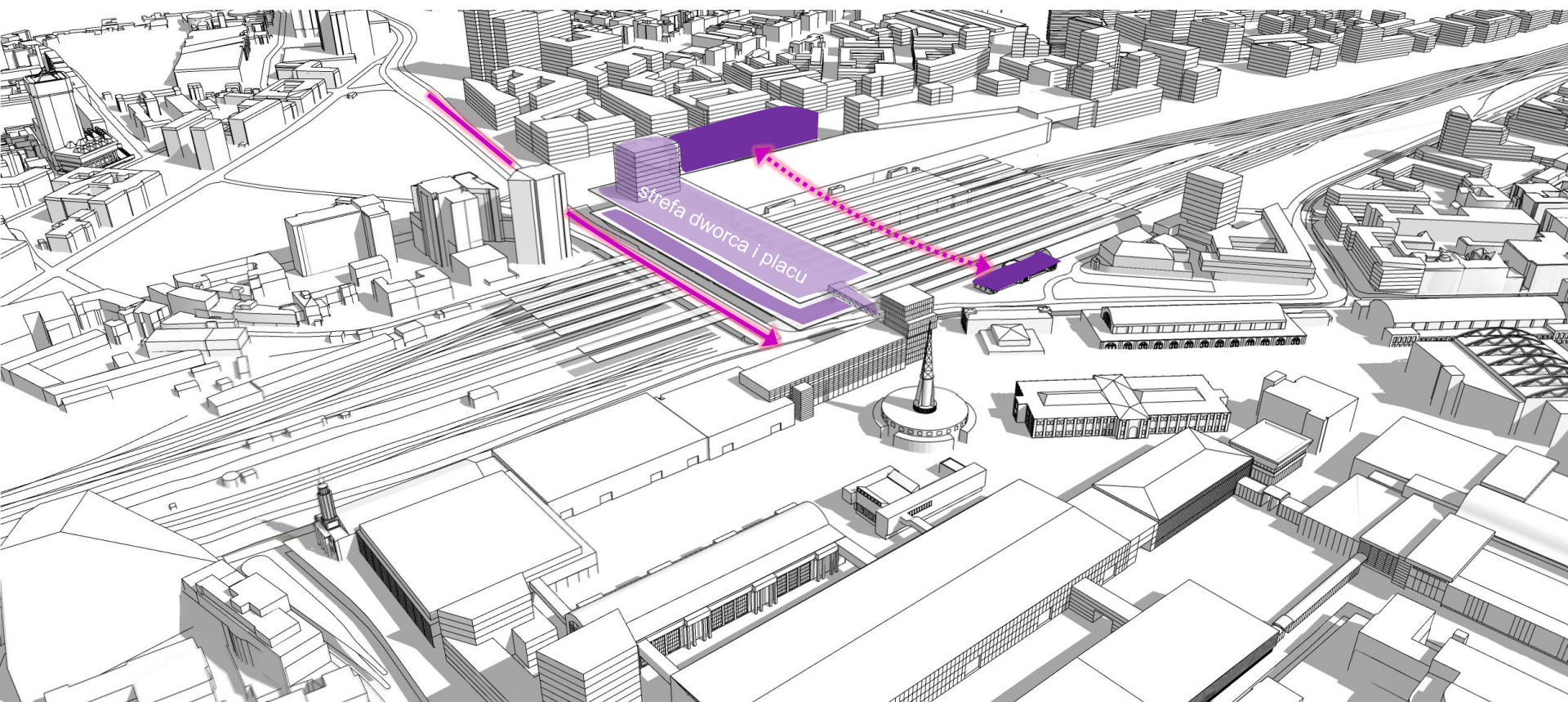


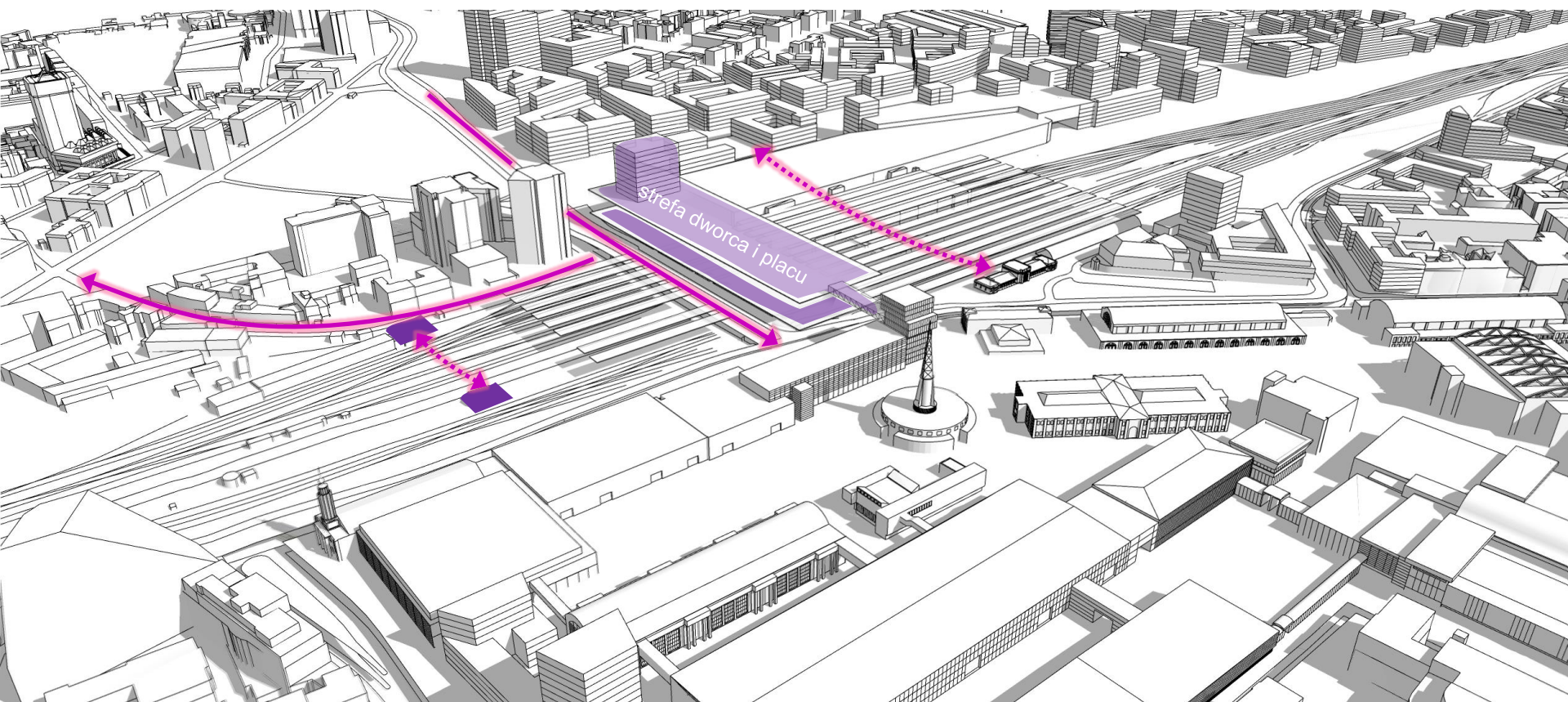


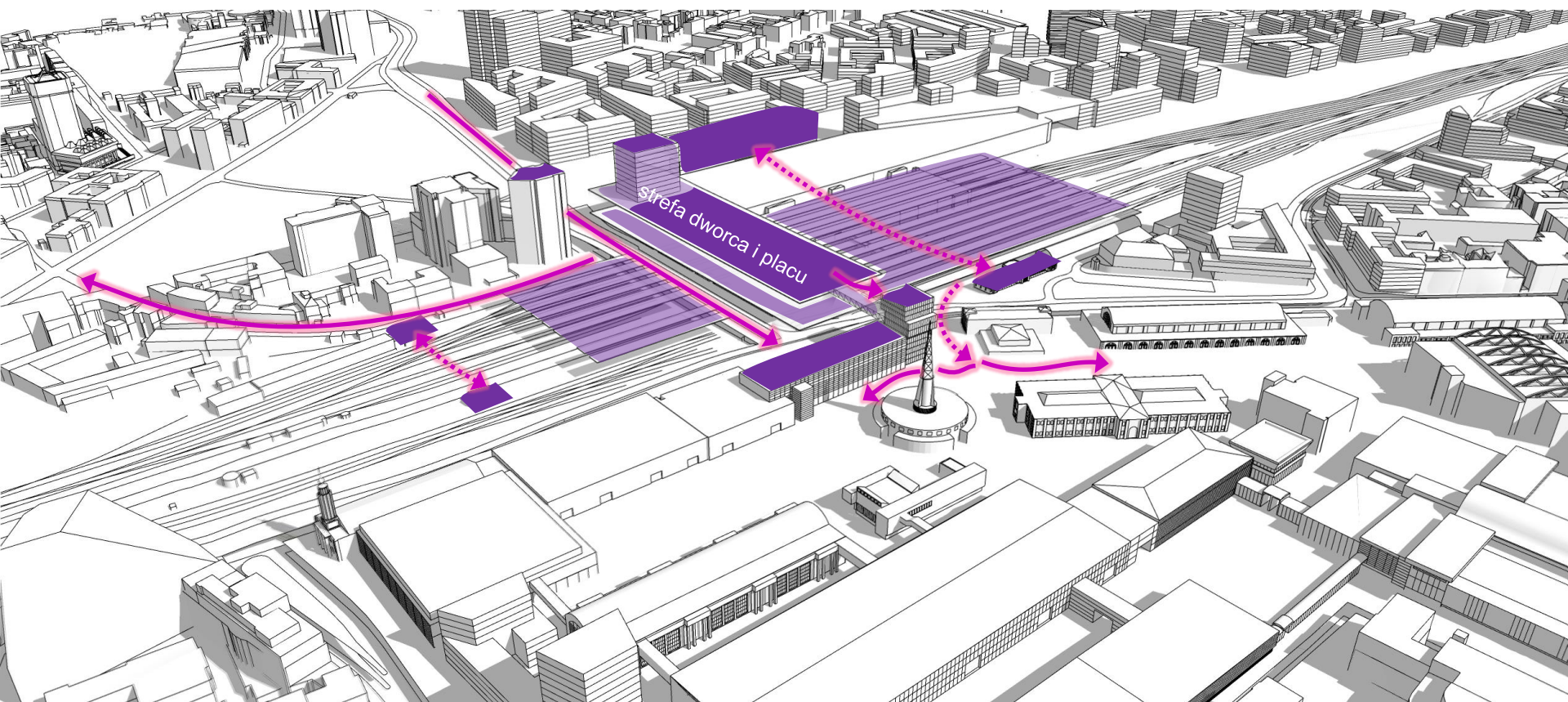


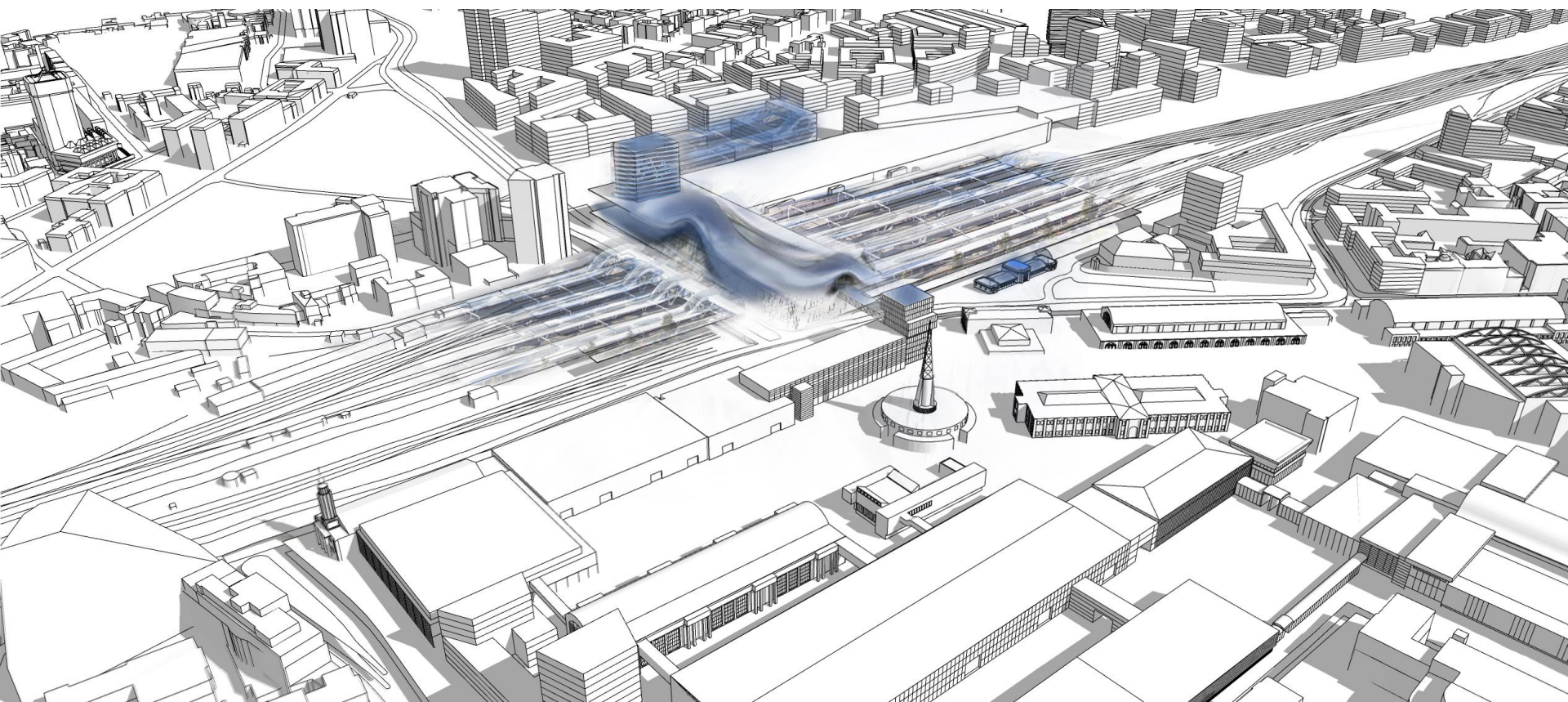




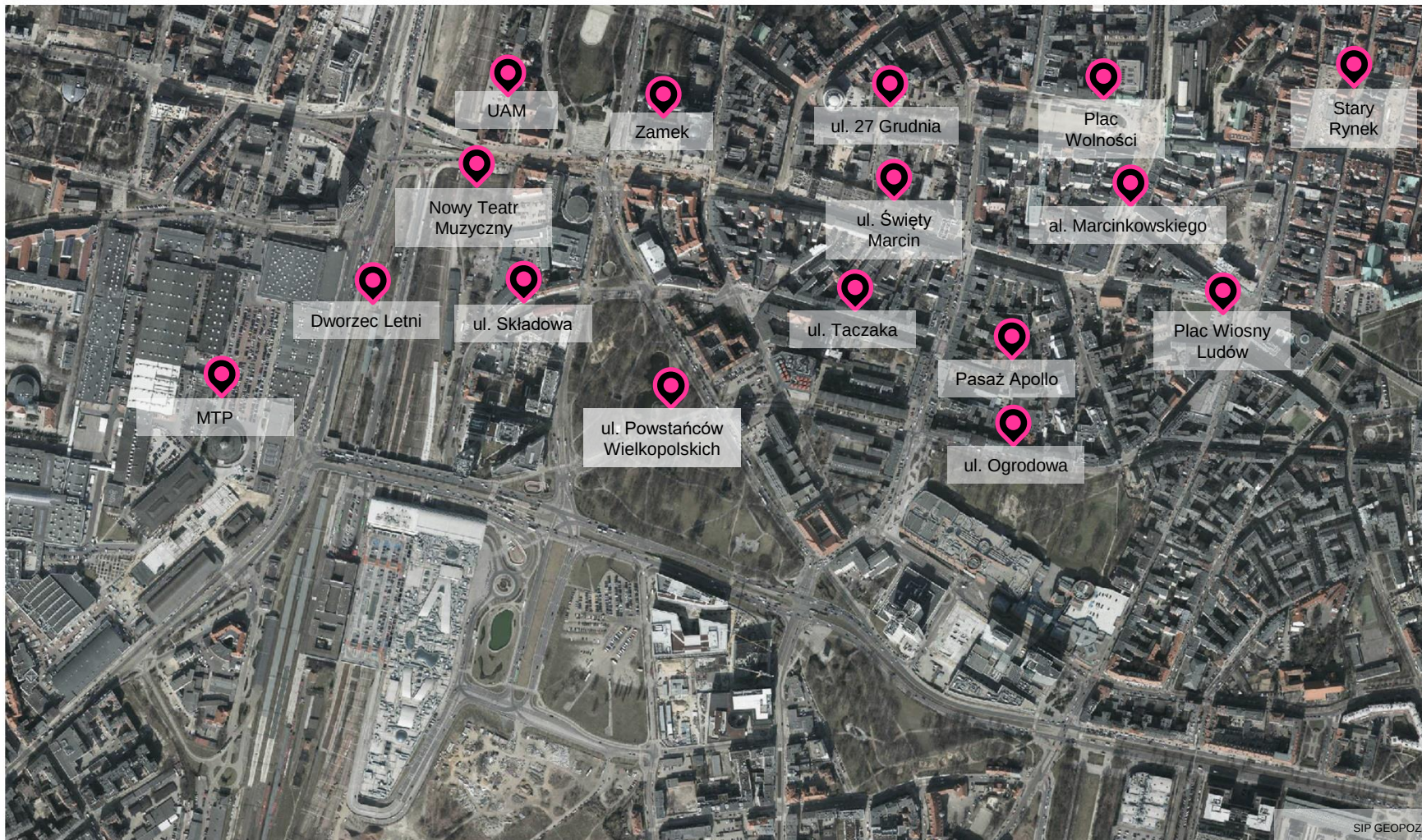








* Kolaż (model 3D - MPU, zdjęcie: <https://www.dezeen.com/2021/09/29/green-connect-vilnius-station-zaha-hadid-architects/> zdjęcie: <https://www.archdaily.com/777495/arnhem-central-transfer-terminal-unstudio>



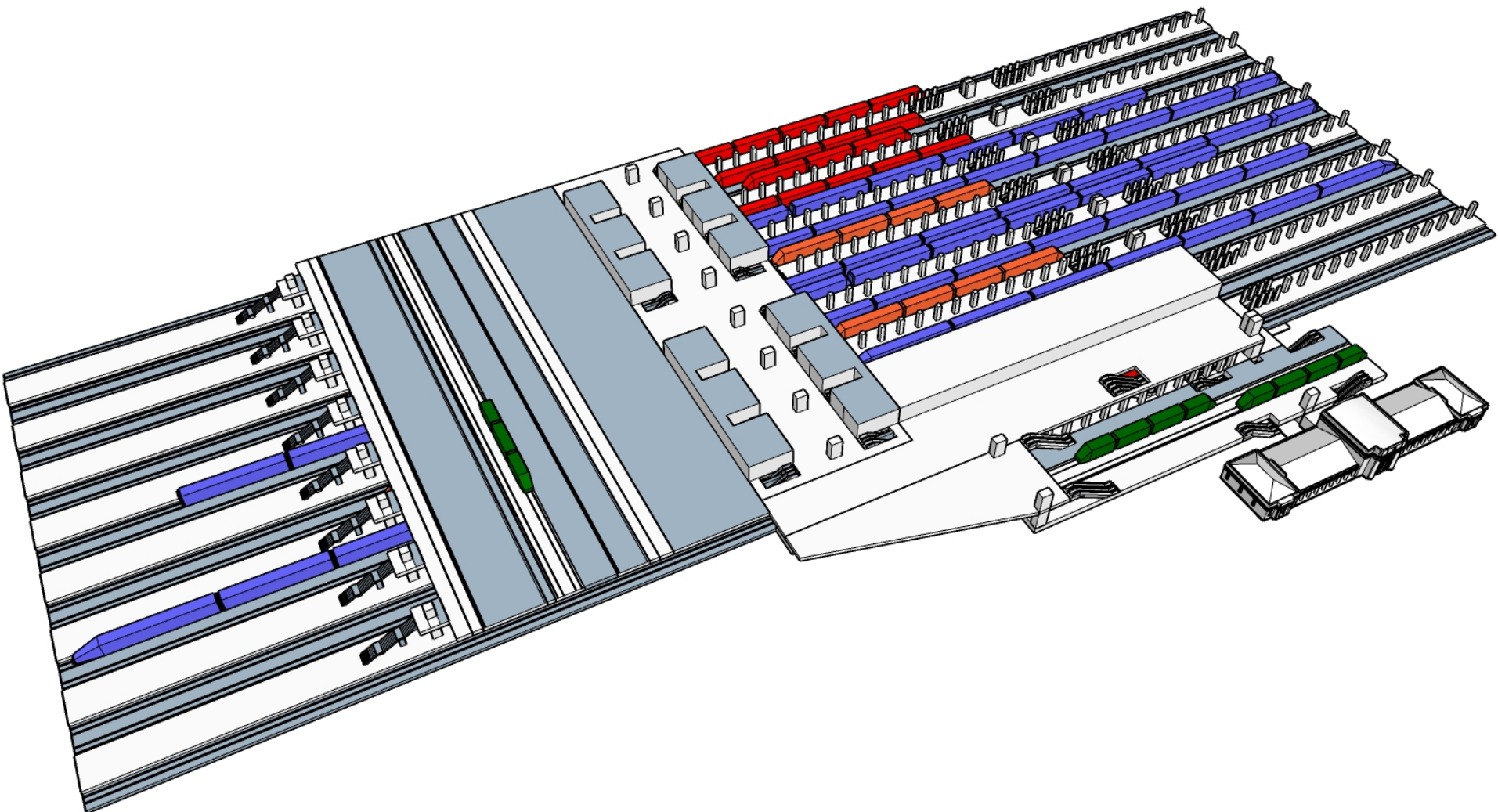


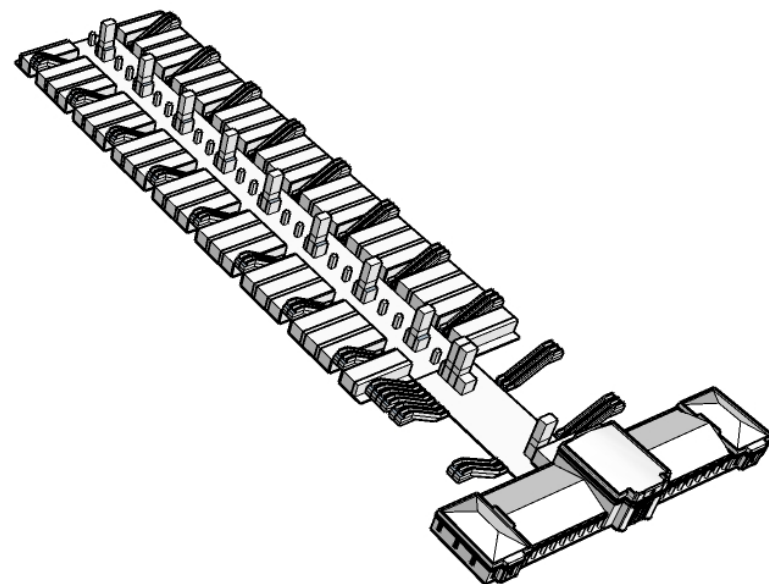




r o z w i ą z a n i a m o d e l o w e u k ł a d u p e r o n ó w

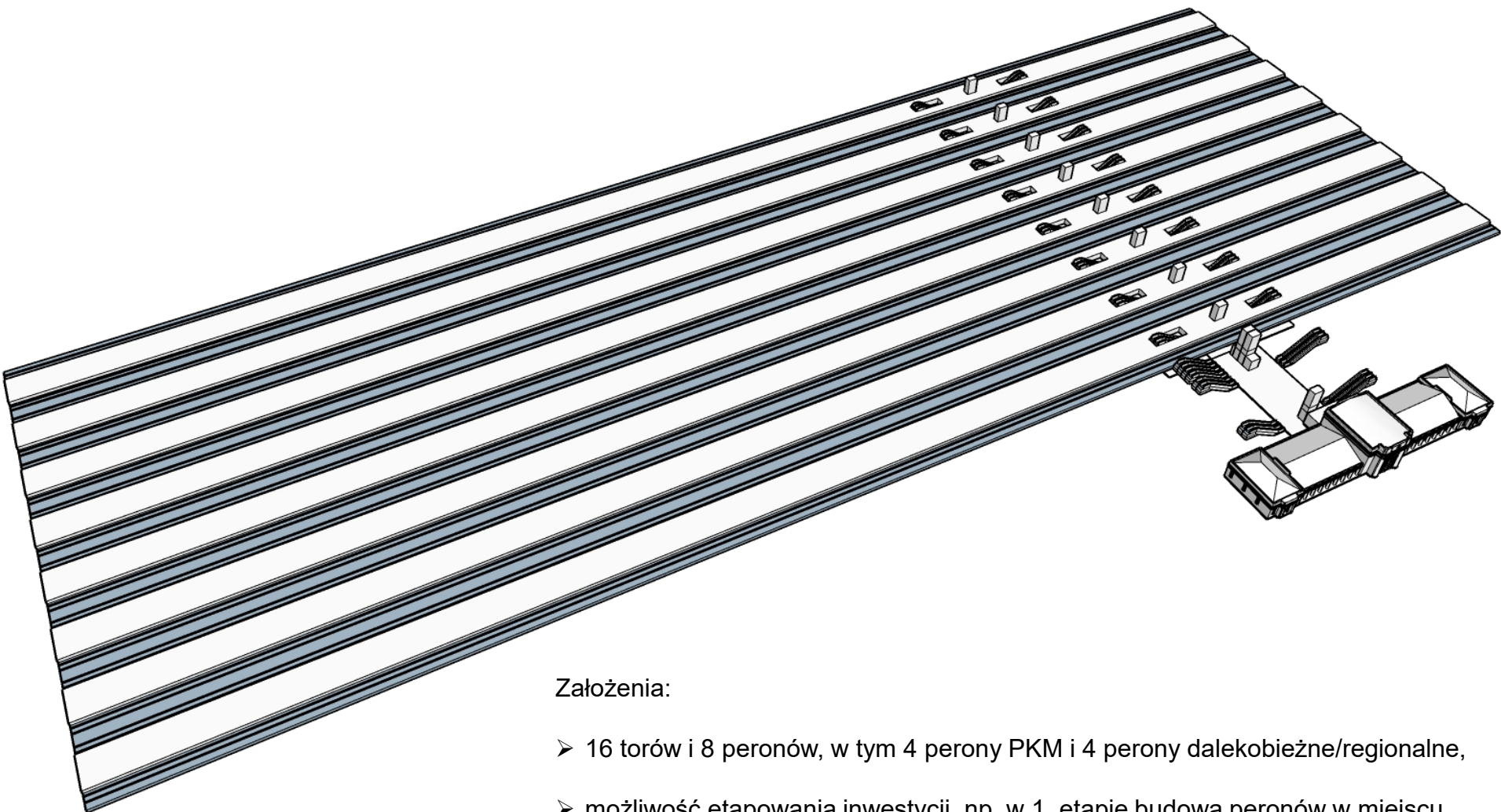
dworzec kolejowy w Poznaniu





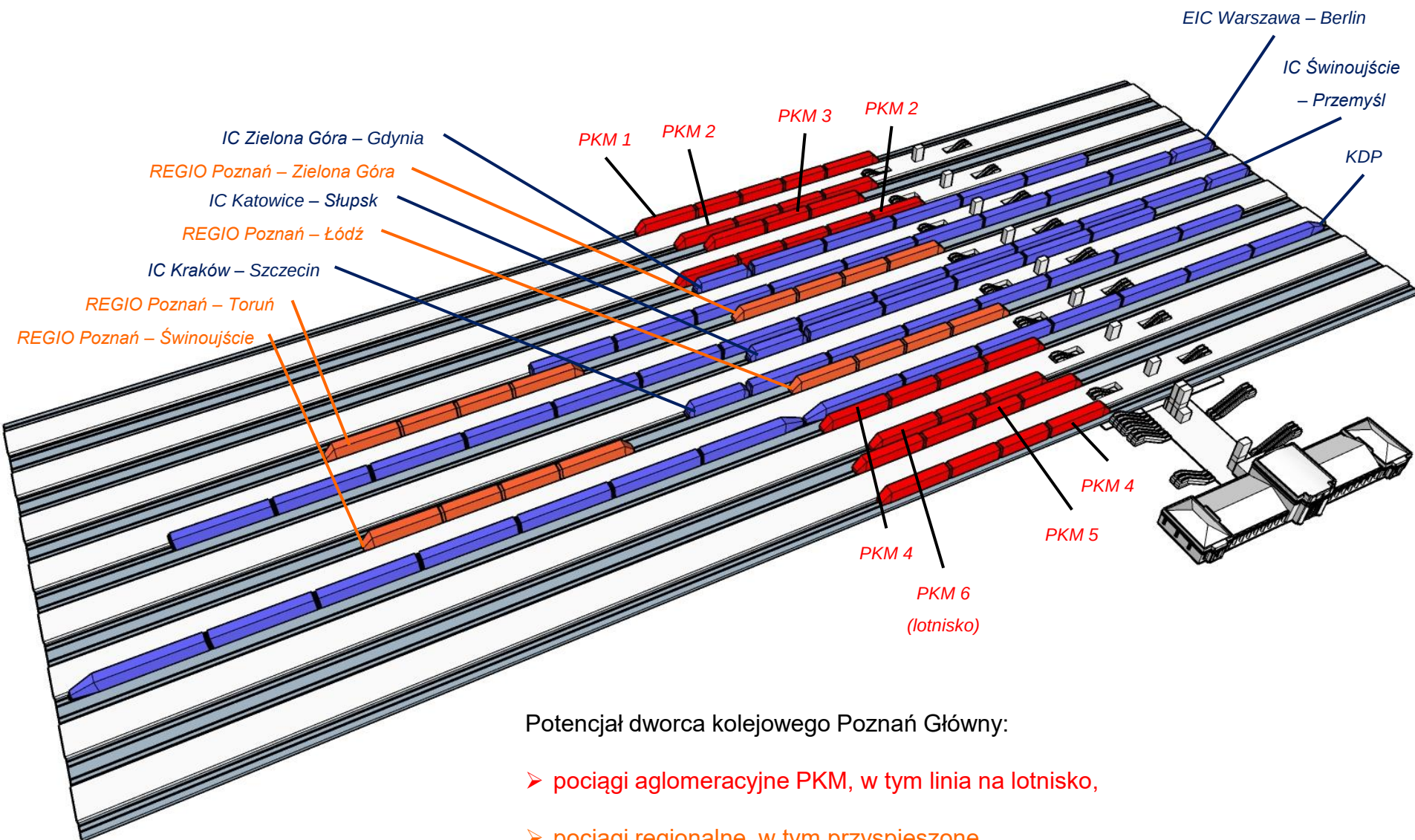
Założenia:

- poszerzenie tunelu i pełne udostępnienie dla osób o ograniczonej mobilności,
- przebieg do nowego wyjścia wschodniego i nowego dworca autobusowego,
- funkcja handlowo-usługowa na całej długości.



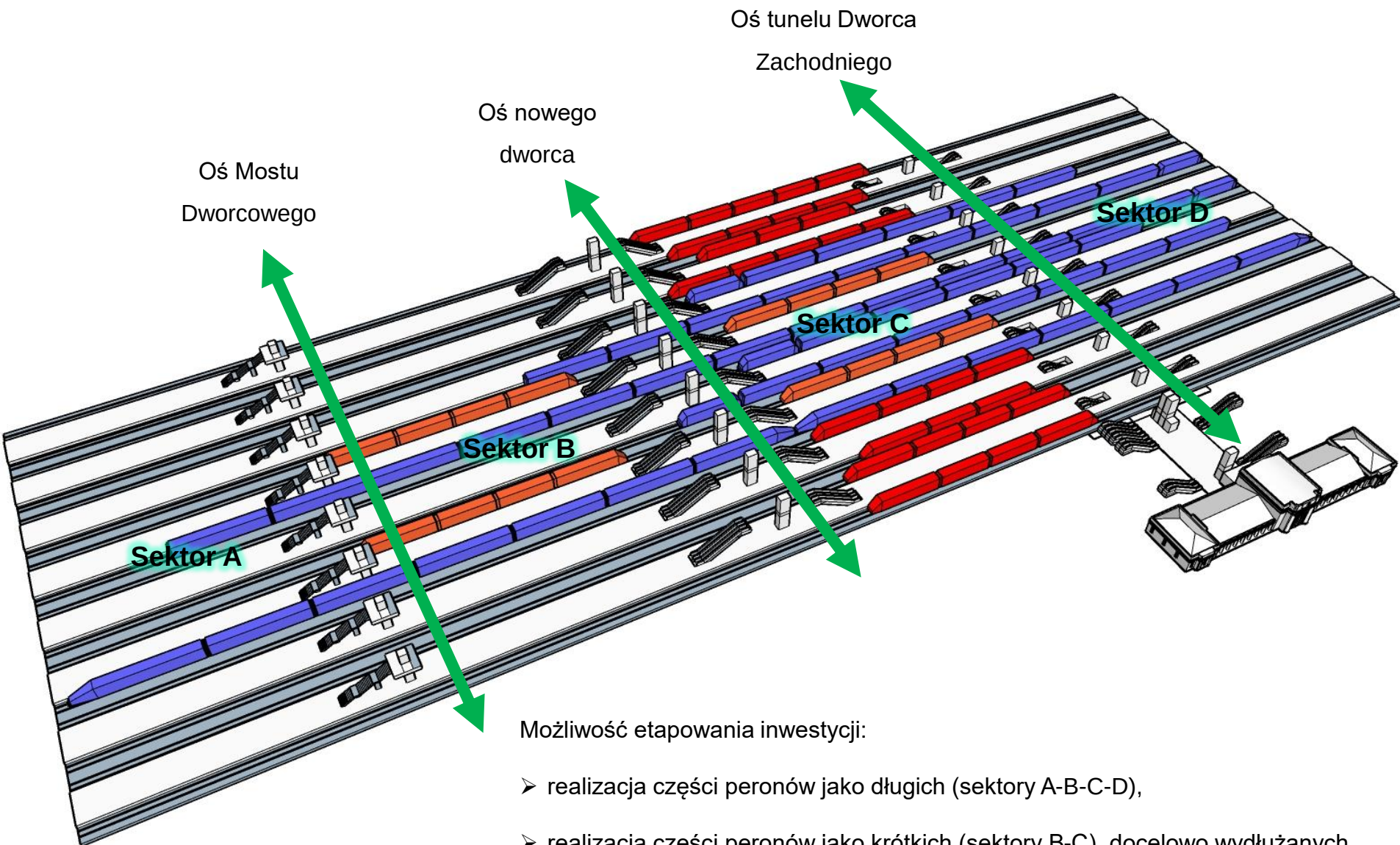
Założenia:

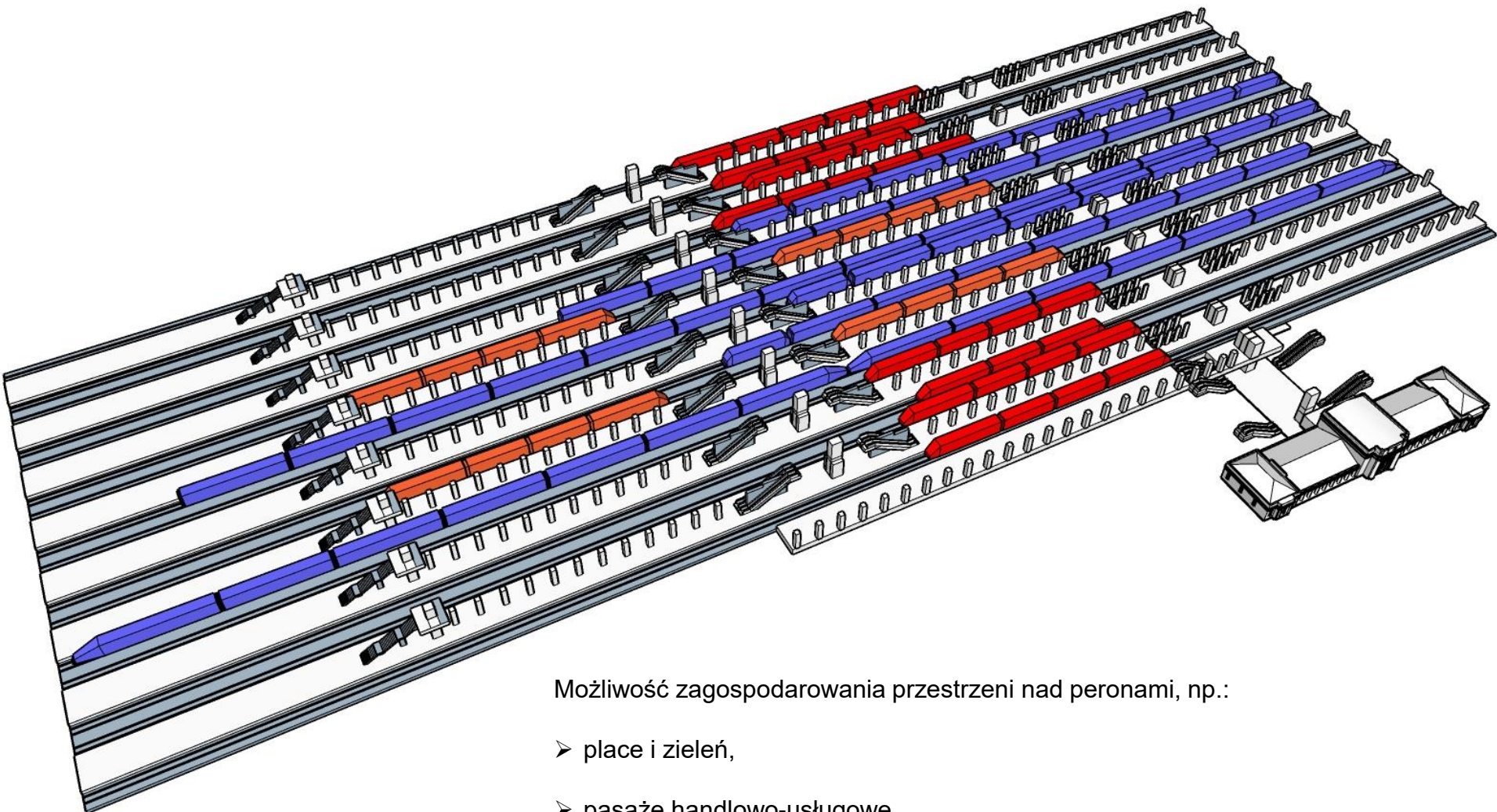
- 16 torów i 8 peronów, w tym 4 perony PKM i 4 perony dalekobieżne/regionalne,
- możliwość etapowania inwestycji, np. w 1. etapie budowa peronów w miejscu starego dworca, a następnie przebudowa peronów istniejących.



Potencjał dworca kolejowego Poznań Główny:

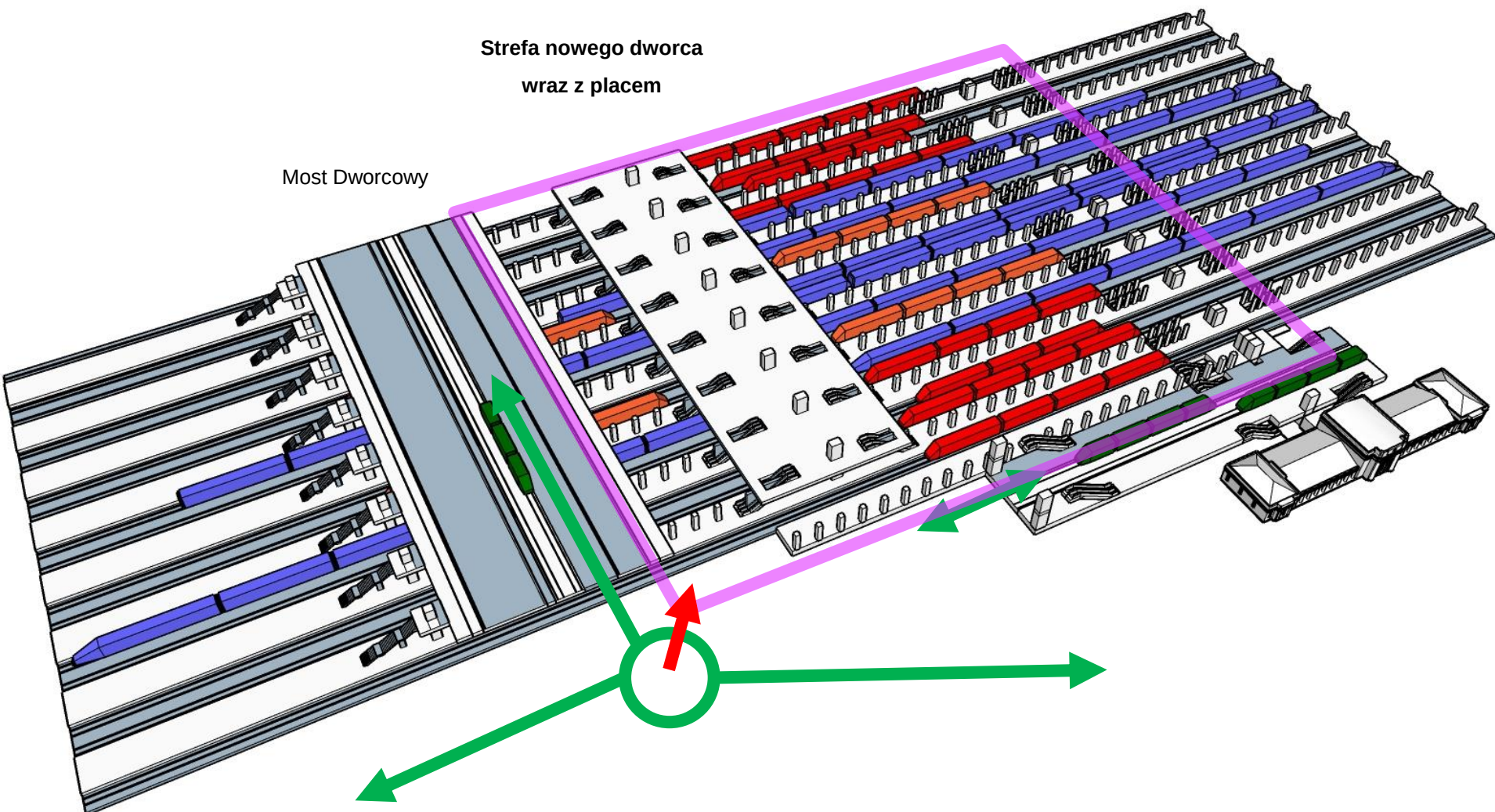
- pociągi aglomeracyjne PKM, w tym linia na lotnisko,
- pociągi regionalne, w tym przyspieszone,
- pociągi dalekobieżne i kolej dużych prędkości (KDP).

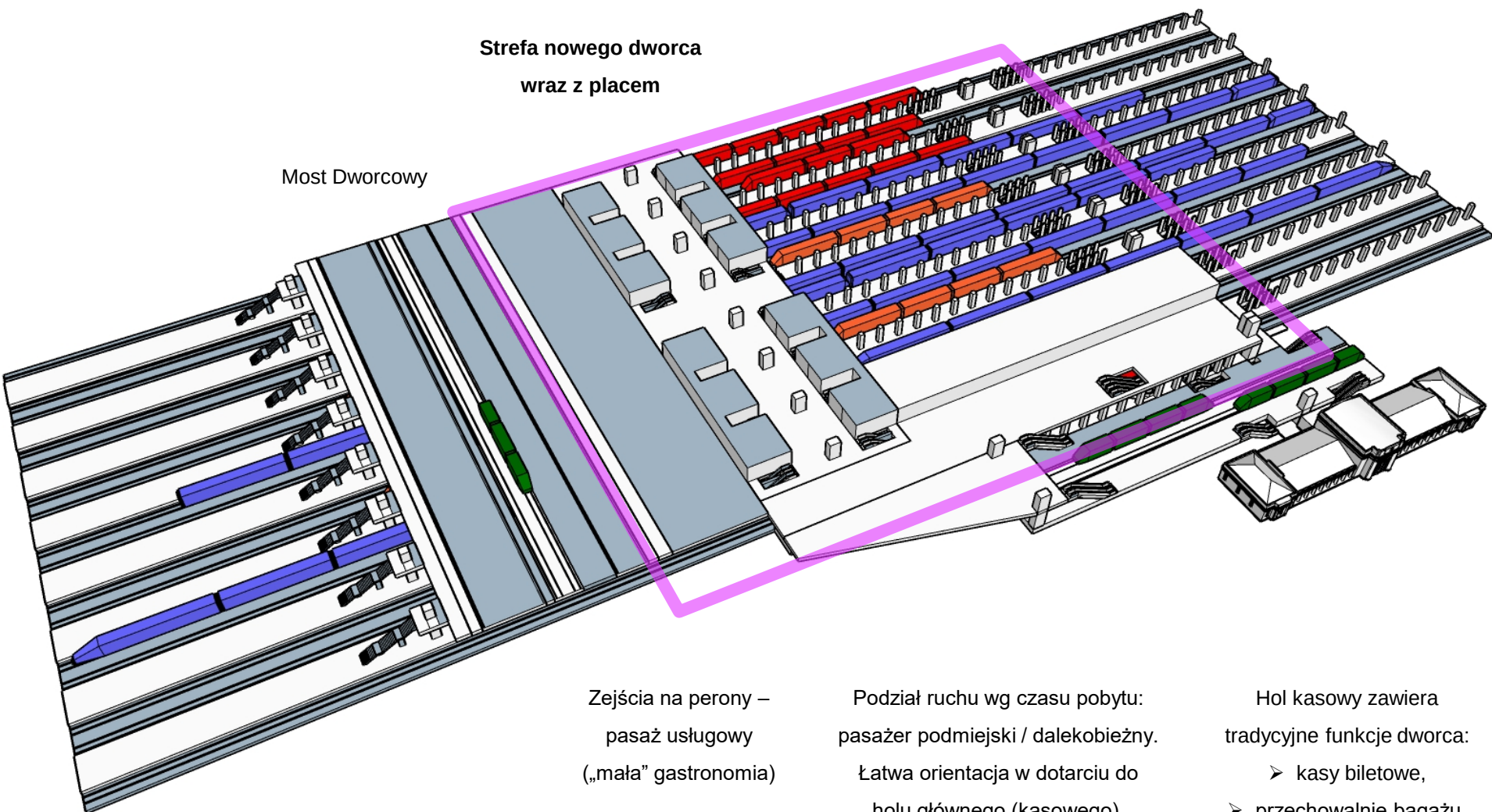




Możliwość zagospodarowania przestrzeni nad peronami, np.:

- place i zieleń,
- pasáže handlowo-usługowe,
- parkingi wielopoziomowe.





przykład rozwiązań docelowych

dworzec kolejowy w Poznaniu

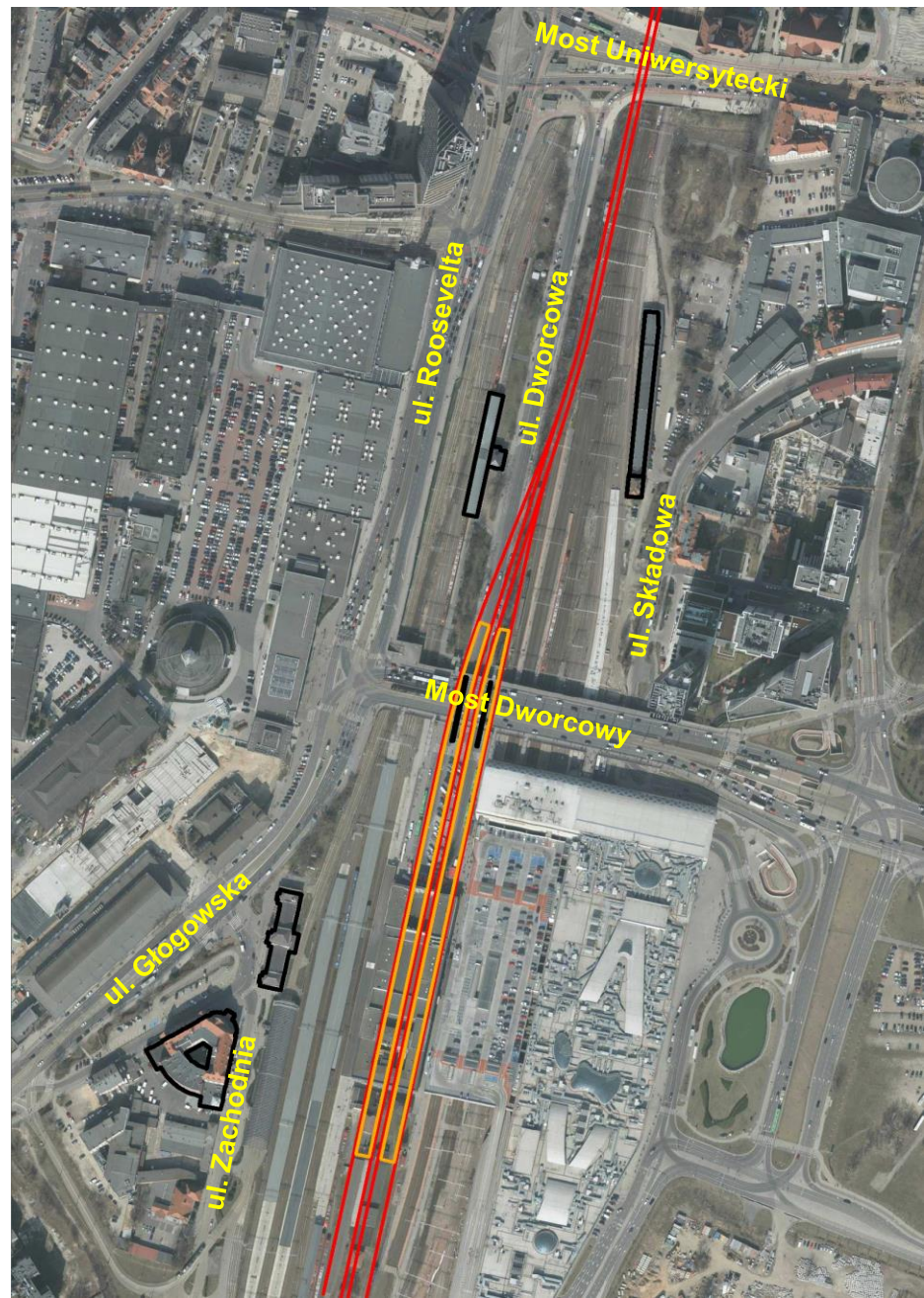
Obiekty do zachowania w nowym układzie:

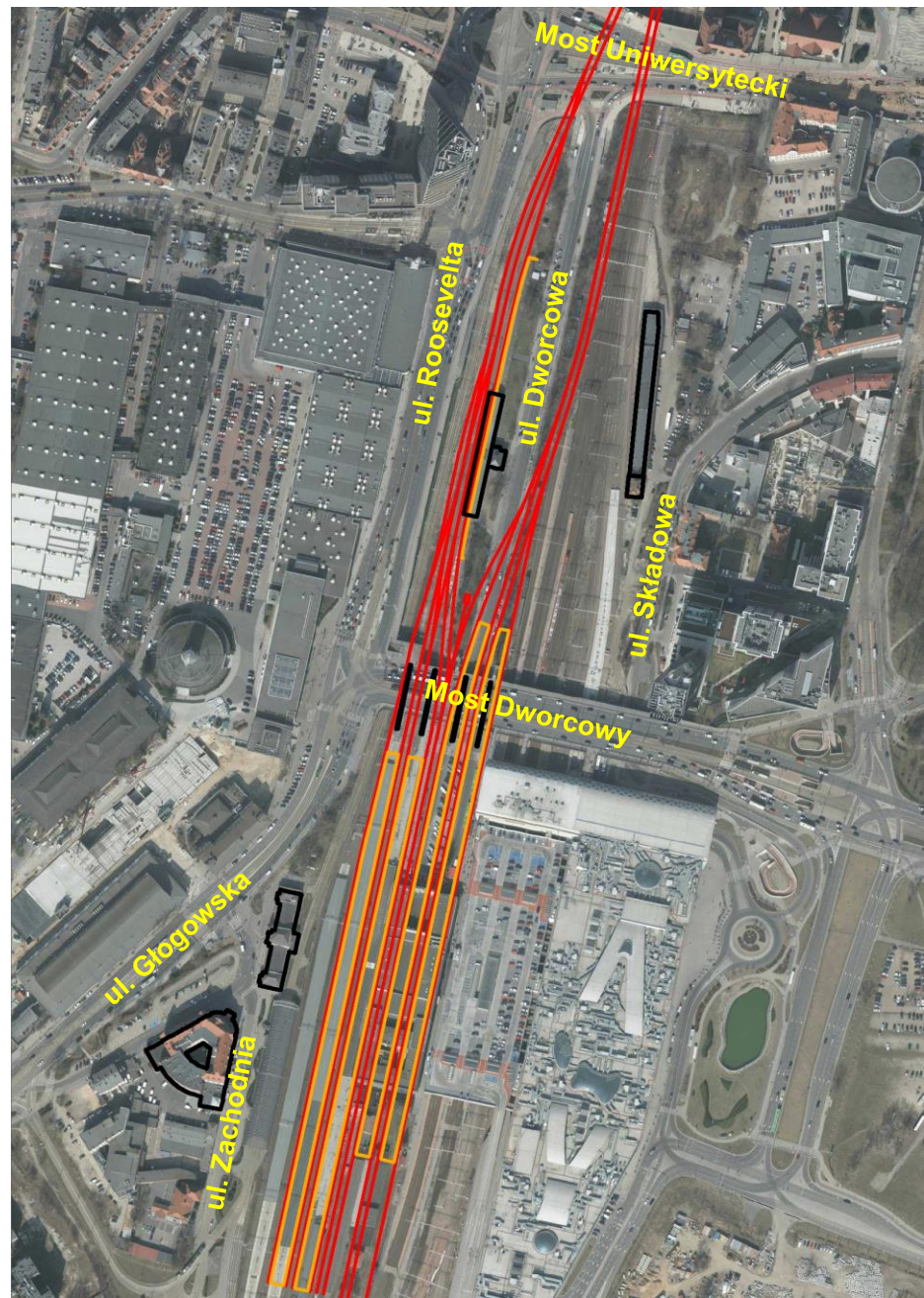
- Ekspedycja (ul. Składowa),
- Dworzec Letni (ul. Dworcowa),
- Dworzec Zachodni (ul. Głogowska),
- Poczta (ul. Zachodnia).

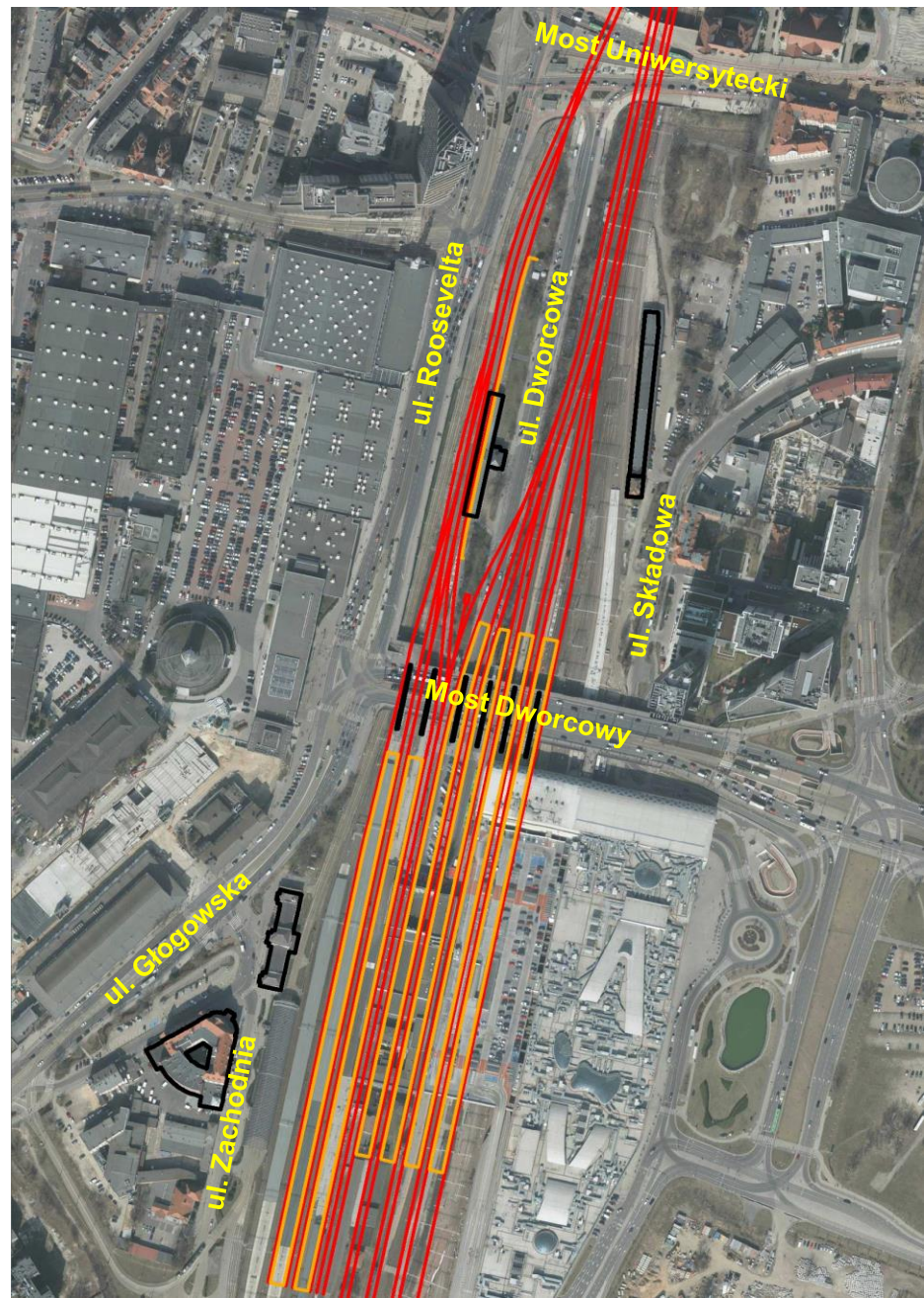
Opracowanie MPU przedstawia przykład rozwiązań – orientacyjny schemat wykonany przy uwzględnieniu podstawowych parametrów:

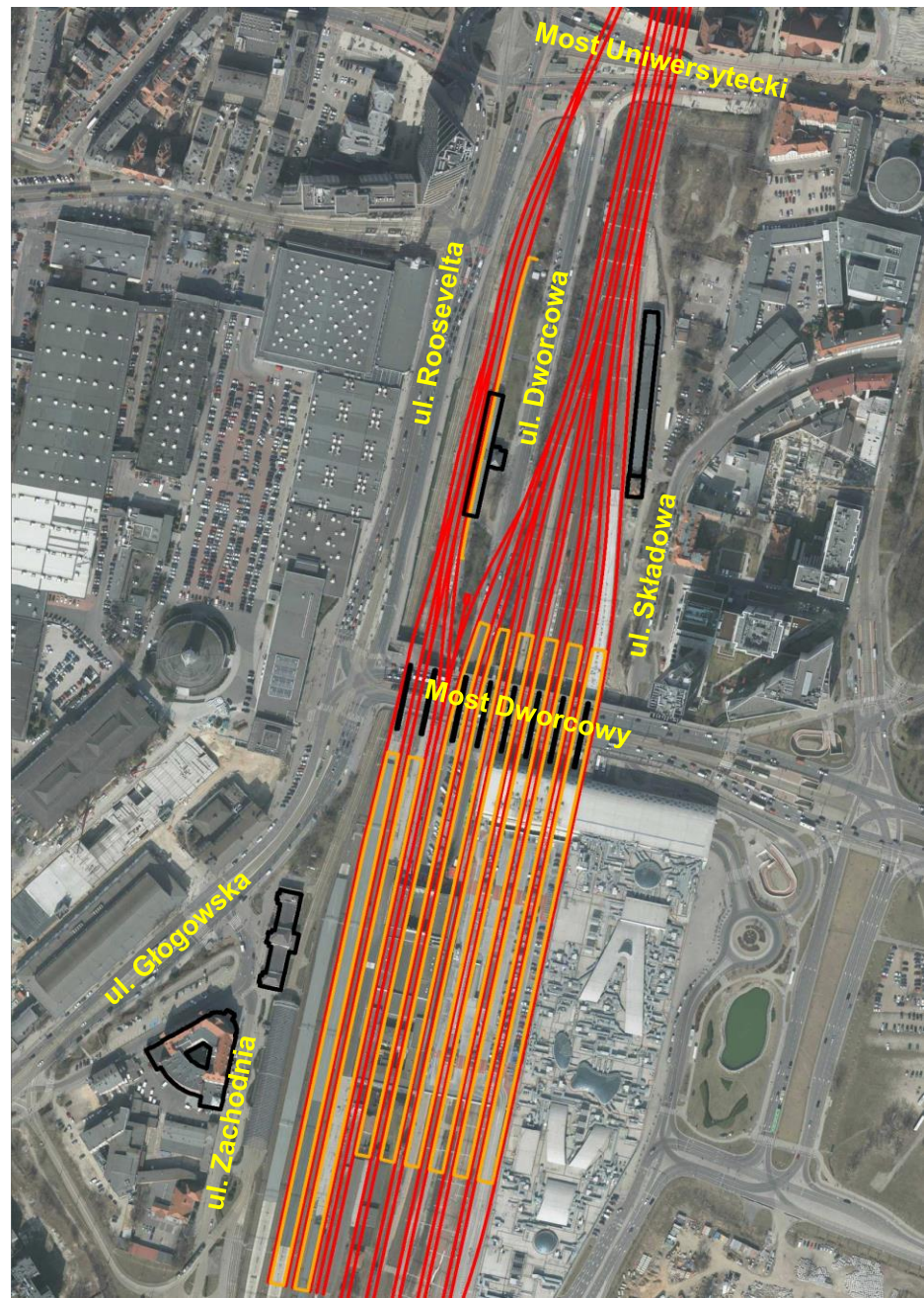
- szerokość peronów 10 m,
- rozstaw osi torów między peronami 5 m,
- standardowa odległość krawędzi peronu od osi toru 1,675 m,
- promień rozjazdów strony zachodniej $R = 500 \text{ m}$ / $V = 60 \text{ km/h}$,
- promień rozjazdów strony wschodniej $R = 760 \text{ m}$ / $V = 80 \text{ km/h}$.





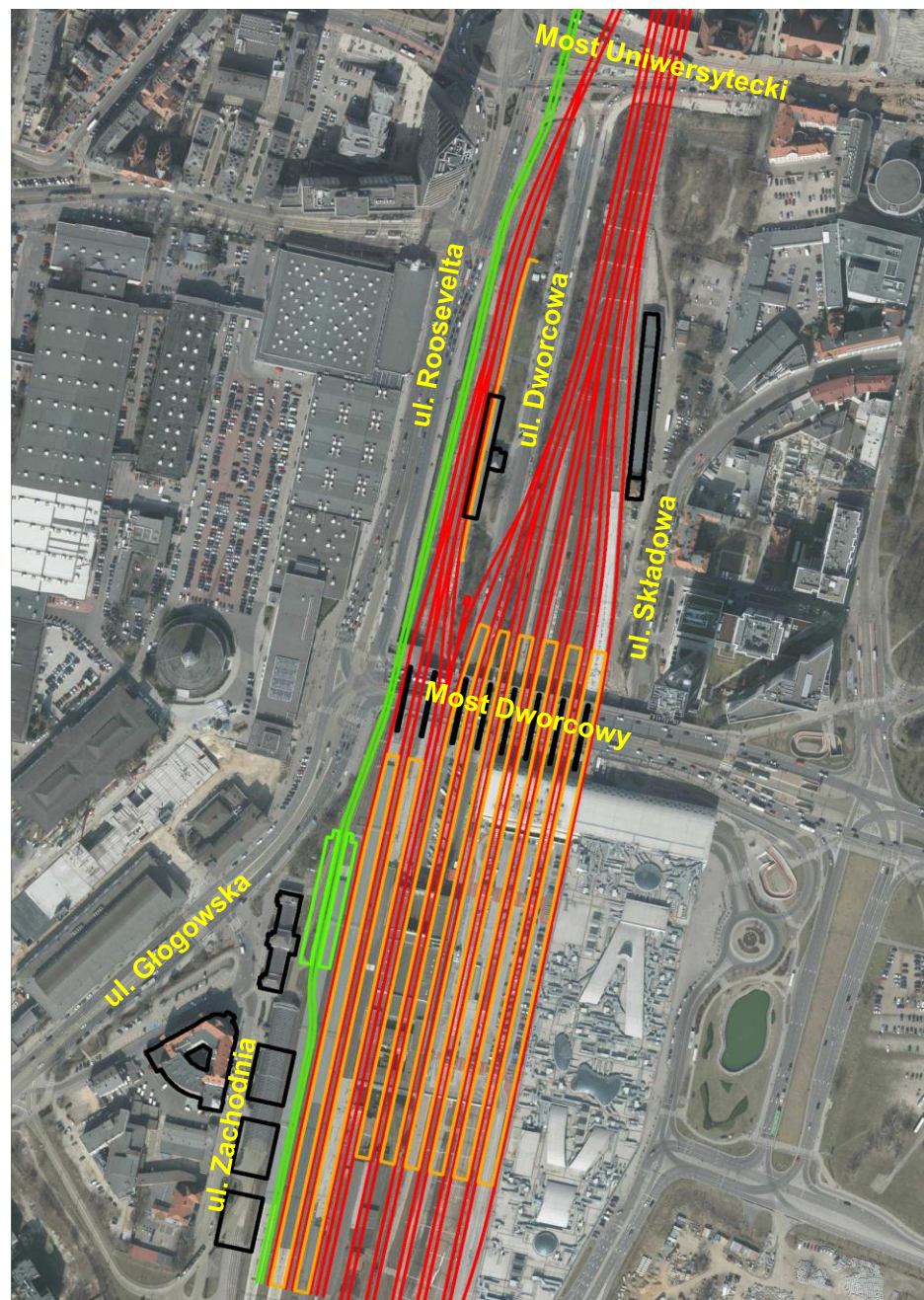






Przystanek PST – przesunięcie w kierunku Mostu Dworcowego

- Nowy układ peronów pozwoli na rezygnację z peronu „11” (d. „6”).
- W miejsce peronu „11” przesunięty zostanie przystanek PST – blisko Mostu Dworcowego, głównego wejścia na MTP i nowego dworca.
- Przy ul. Zachodniej – w miejscu przystanku PST i części peronu „11” – mogą powstać np. budynki biurowe jako nowa krawędź kompleksu dworca.

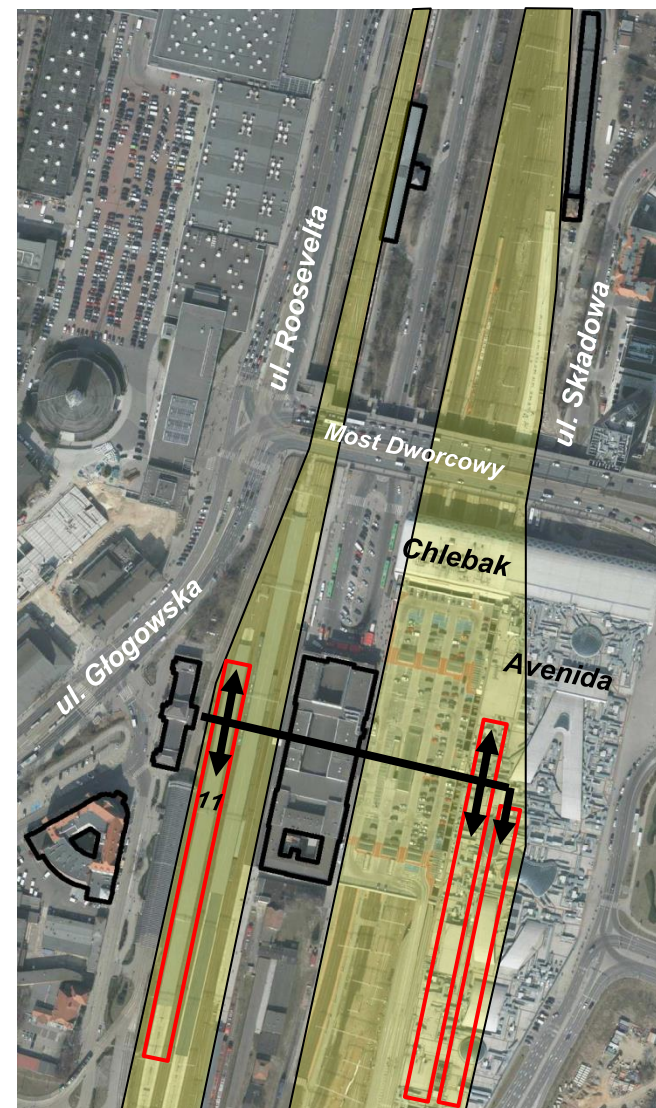


analizy – lokalizacje alternatywne

dworzec kolejowy w Poznaniu

Czy perony w miejscu Avenidy byłyby lepsze niż perony w miejscu starego dworca?

- Avenida powstała na przedłużeniu ulicy Składowej, a nie torowisk dworca.
- Rozwidlenie układu torowego do nowych peronów w miejscu Avenidy nastąpiłoby dopiero za Mostem Dworcowym – analogicznie jak po stronie zachodniej.
- Nowe perony byłyby oddalone od Mostu Dworcowego – tak samo jak peron 11 po stronie zachodniej.
- Do nowych peronów nie byłoby bezpośredniego dostępu nawet z „chlebaka” – dojście tylko przez tunel.
- Takie rozwiązanie utrzymałoby skomplikowany układ powiązań między peronami i ich oddalenie od przystanków komunikacji miejskiej przy Moście Dworcowym.



Czy dworzec główny zmieściłby się na Kaponierze?

➤ Aby zmieścić 8 peronów i 16 torów, dworzec główny musiałby zająć cały teren pomiędzy ulicą Roosevelta a Akademią Muzyczną – a w konsekwencji:

- *nie mógłby powstać nowy Teatr Muzyczny (na jego miejscu byłyby wschodnie perony)*
- *rozbiórce musiałoby ulec Collegium Iuridicum (na jego miejscu byłyby rozjazdy od strony Mostu Teatralnego)*
- *wiadukt Mostu Uniwersyteckiego sięgałby do Auli UAM (a ulica Święty Marcin byłaby wyniesiona ponad plac Mickiewicza)*

➤ Takie zmiany znacząco naruszyłyby strukturę Dzielnicy Zamkowej.

➤ Całkowitej likwidacji uległaby także ulica Dworcowa oraz Dworzec Letni.

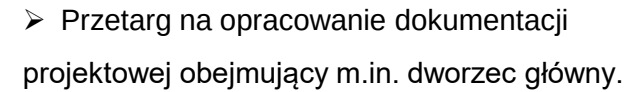
➤ Aby takie rozwiązanie było możliwe, powinno zostać uwzględnione od razu przy sporządzaniu tzw. planu Stübgena w roku 1903 – inny byłby kształt centrum miasta.



przebudowa węzła kolejowego

dworzec kolejowy w Poznaniu

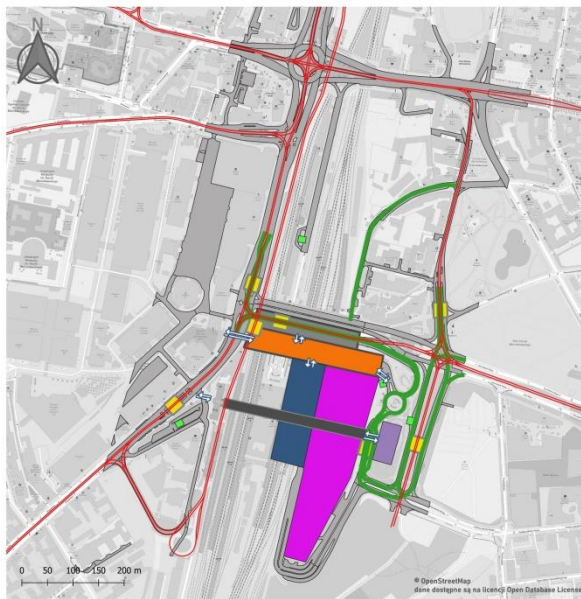
*mpu



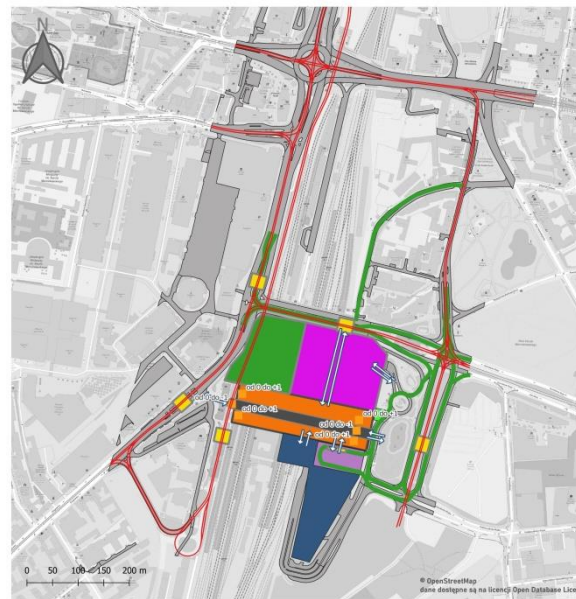
- Zakres A obejmuje odcinki linii zbiegające się na dworcu głównym.

analizy – dworzec w mieście

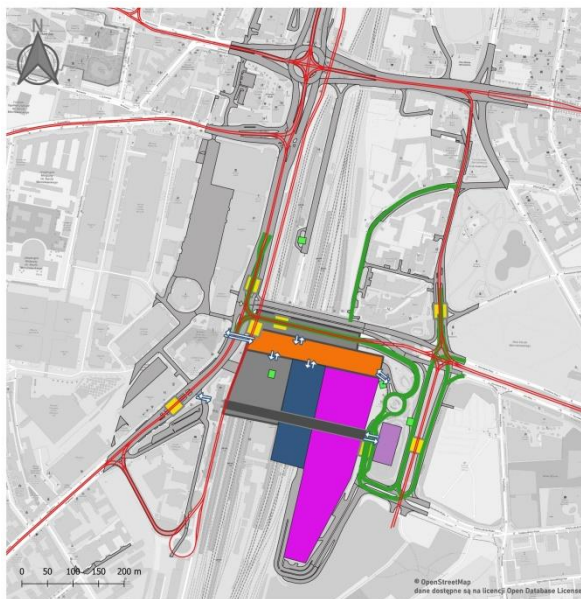
dworzec kolejowy w Poznaniu



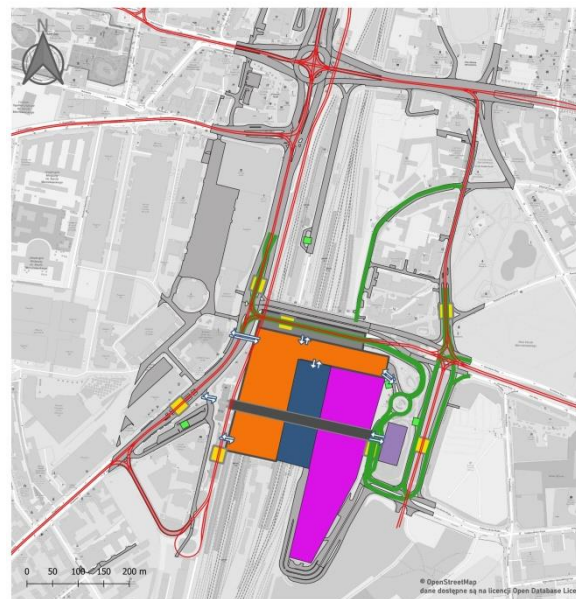
W1



W2

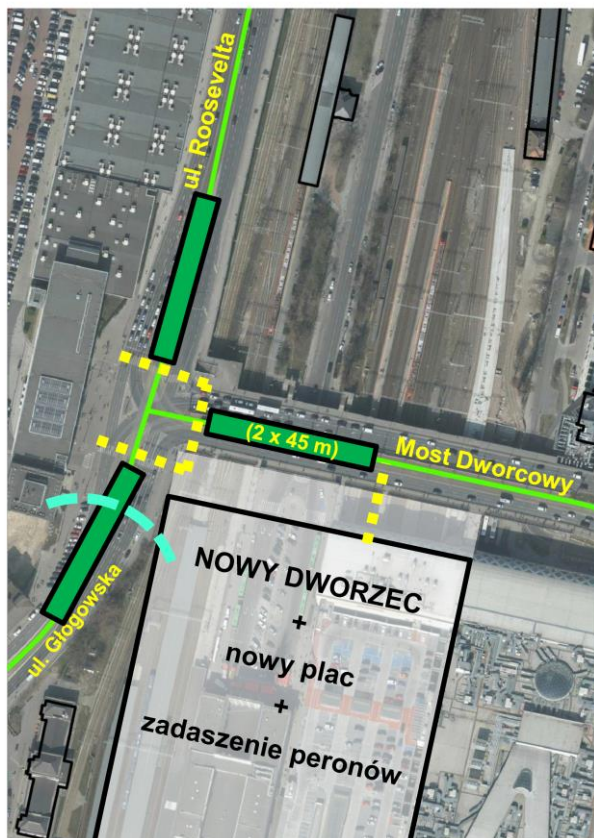


W3

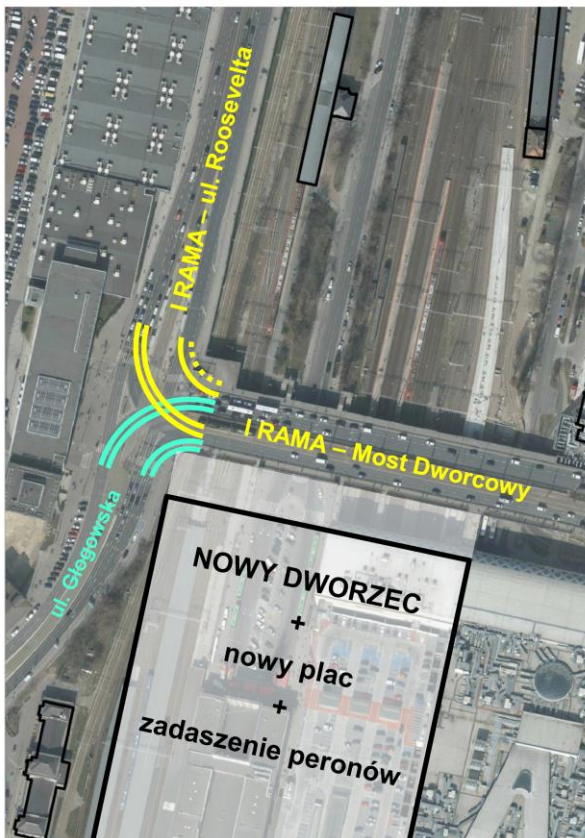


W4

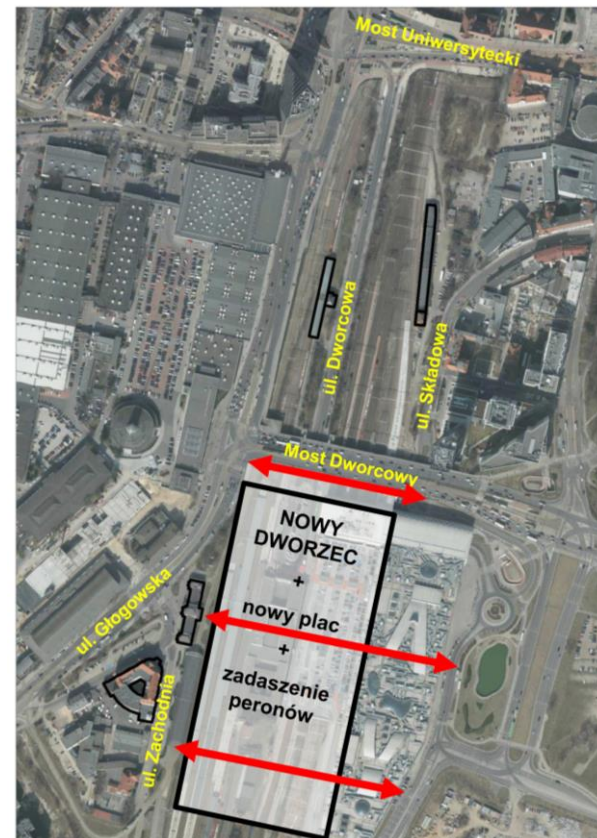
Przejścia dla pieszych i przystanki tramwajowe



Przekrój mostu i kształt skrzyżowania przy Targach



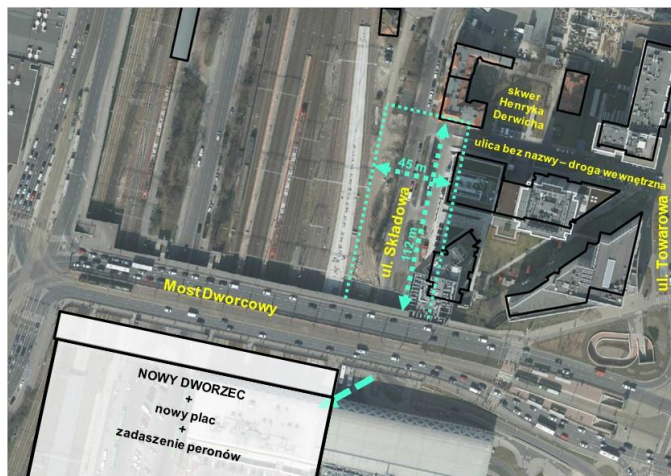
Połączenia piesze i rowerowe – wschód-zachód



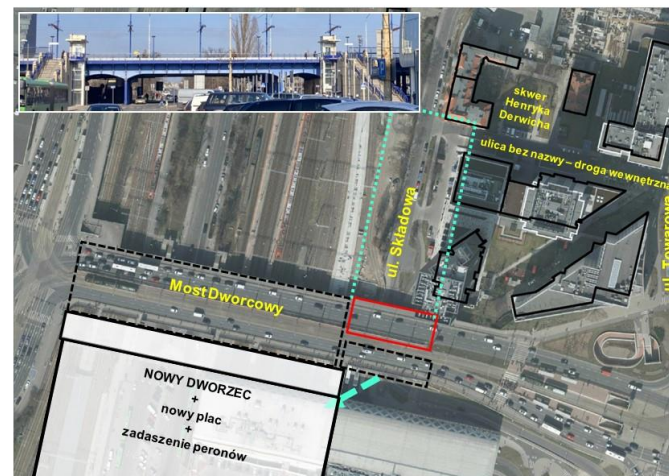
- Nowy plac dworcowy – przyjazna przestrzeń dla pasażerów.
- Powiązanie dworca i placu dworcowego z MTP.
- Przystanki tramwajowe – dążenie do układu „drzwi w drzwi”.
- Płynny ruch tramwajowy na skrzyżowaniu.

- Ruch samochodowy na I ramie komunikacyjnej.
- Parking, w tym Kiss&Ride, oraz postój taksówek.
- Komunikacja autobusowa.
- Ruch pieszy i rowerowy oraz parking rowerowy.

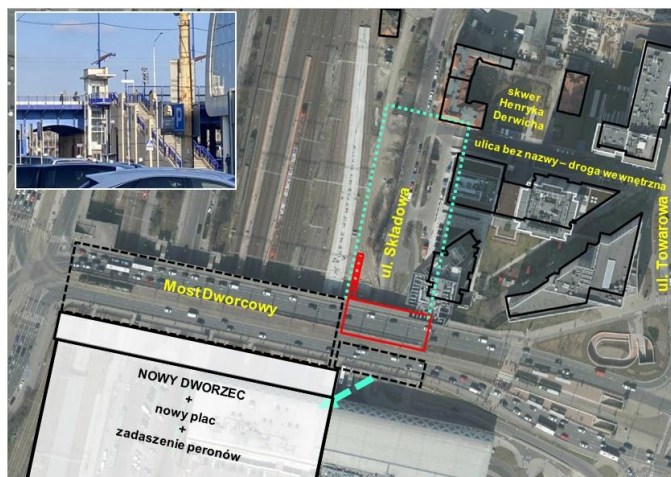
Wschodnia część Mostu Dworcowego i przestrzeń ulicy Składowej



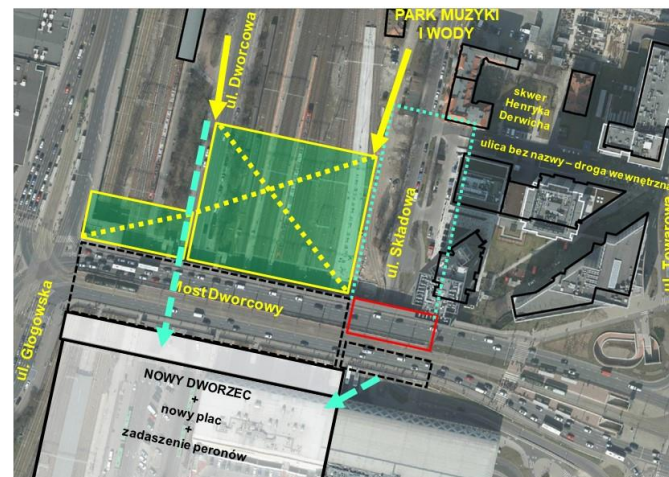
Most Dworcowy i zabytkowe przęsło - analiza relokacji



Most Dworcowy, schody i ich elementy - analiza relokacji



Most Dworcowy – propozycja placu północnego – połączenie ulic Składowej, Dworcowej i Głogowskiej



s c h e m a t f u n k c j o n a l n y

dworzec kolejowy w Poznaniu

SCHEMAT FUNKCJONALNY NOWY DWORZEC KOLEJOWY W POZNANIU

- A** STREFA NOWEGO DWORCA
główny hol / przestrzeń na komunikację / kasy / poczekalnie i przechowywanie bagażu /
przestrzeń gastronomiczna, biurowa, hotelowa / zieleń
 - B** STREFA MOSTU I POTENCJALNEGO PLACU PRZY MOŚCIE DWORCOWYM
przestrzeń reprezentacyjna przed budynkiem nowego dworca - nowy plac z głównym wejściem /
zieleń oraz główny punkt przesiadkowy transportu miejskiego / nowy wymiar mostu
 - C** STREFA PLACU PRZY SKŁADOWEJ
nowa przestrzeń miejska / wejście do kompleksu nowego dworca z centrum miasta
-
-  GŁÓWNY PUNKT PRZESIADKOWY
 -  ZADASZCZONE PERONY
 -  POTENCJALNY DWORZEC AUTOBUSOWY
 -  STREFA PRZEBUDOWY / NADBUDOWY
 -  GŁÓWNE OSI KOMPZYCJI I KOMUNIKACJI
 -  KLUCZOWE KIERUNKI POWIĄZAŃ KOMPZYCZYNYCH I KOMUNIKACYJNYCH
 -  OBIEKTY ZABYTKOWE
 -  TRAMWAJ ISTNIEJĄCY I PROJEKTOWANY
 -  LOKALIZACJA PROJEKTOWANEGO TEATRU MUZYCZNEGO



*Dziękujemy

Zespół autorski:

Natalia Weremczuk – Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej

Katarzyna Derda – Zastępca Dyrektora ds. analiz

Adam Kijowski – Zastępca Dyrektora ds. projektowania

Marek Wróbel – Zastępca Dyrektora ds. organizacyjnych

Joanna Woźniak – Kierownik zespołu transportu i inżynierii

Magdalena Drabent – Kierownik zespołu projektowego nr 3

Marcin Siwek – Zastępca kierownika zespołu projektowego nr 3

Katarzyna Janicka, Marzena Nowak