

# Zintegrowany dworzec autobusowy MPK Poznań na os. Sobieskiego

Zbigniew Rusak



*Nagrodzona nagrodą SARP bryła nowego dworca autobusowego na os. Sobieskiego w Poznaniu. Po lewej stronie widoczna wiatra wypożyczalni rowerów publicznych*

Na początku listopada ubiegłego roku w Poznaniu w obecności mediów, przedstawicieli Urzędu Miasta, samorządowców z sąsiednich gmin i mieszkańców otworzono nowy dworzec autobusowy komunikacji miejskiej i regionalnej na os. Jana III Sobieskiego. Jego głównym zadaniem jest zapewnienie pasażerom dogodnej przesiadki z tramwajów jadących trasą PST na autobusy miejskie rozwożące po sąsiednich osiedlach i do kampusu uniwersyteckiego oraz na autobusy podmiejskie łączące północne dzielnice Poznania z Suchym Lasem, Rokietnicą i Murowaną Gośliną. Inwestycja warta 15,5 mln zł została sfinansowana w 50% z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w ramach programu 1.6.

## Układ komunikacyjny stolicy Wielkopolski

Poznań jest jednym z niewielu miast w Polsce, gdzie jest jasny podział zadań przewozowych pomiędzy trakcją tramwajową i autobusową. Swoje miejsce w tym modelu, mimo braku zarządu komunikacji, mają także przewoźnicy podmiejscy, którzy obsługują 12 gmin sąsiadujących z Poznaniem. Łącznie na terenie aglomeracji poznańskiej mieszka blisko 800 tys. ludzi, w tym 590 tys. na terenie miasta. Zgodnie z polityką transportową obsługa komunikacyjna centrum oraz dużych osiedli mieszkaniowych na północy i na wschodzie realizowana jest przy pomocy 19 linii

tramwajowych, z których 80% kursuje w stałym taktie 10 minut. Dzięki temu na głównych ciągach komunikacyjnych tramwaj pojawia się średnio, co 2 minuty. Obszary o intensywnej zabudowie, pozbawione infrastruktury tramwajowej obsługiwane są liniami autobusowymi układu głównego, na których autobusy dużej pojemności kursują z częstotliwością co 12 minut. Linie te mają charakter tranzytowy i łączą osiedla zlokalizowane po przeciwnych stronach miasta, przejeżdżając w pobliżu centrum ulicami wyznaczającymi pierścień pierwszej

ramy komunikacyjnej. Do ścisłego centrum wjeżdżają autobusy jedynie siedmiu spośród 54 linii dziennych obsługiwanych przez MPK Poznań. Pozostałe linie dowożą pasażerów z obszarów o rozproszonej zabudowie, dużych obiektów handlowo-usługowych oraz terenów przemysłowych zlokalizowanych na obrzeżach miasta do punktów przesiadkowych zlokalizowanych w pobliżu pętli tramwajowych. Łącznie w Poznaniu zlokalizowanych jest 8 takich punktów: Rondo Śródka, Rondo Rataje, Starołęka, Dębiec, Górczyn, Ogrody,



*Stara pętla na os. Sobieskiego*

Piątkowska i os. Sobieskiego. Na trzech z nich zbudowano nowoczesne dworce posiadające od kilku do kilkunastu zadaszonych stanowisk odjazdowych. Zostały wyposażone w poczekalnię, zaplecze sanitarne, punkty sprzedaży biletów i elektroniczne tablice informacyjne. W przypadku Górczyna, ograniczono się jedynie do dwunastu stanowisk z klasycznymi wiatami i punktu dyspozytorskiego MPK, gdzie zlokalizowano także punkt sprzedaży biletów i zaplecze socjalne dla kierowców. Pozostałe punkty to niestety tylko zwykłe pętle autobusowe, wyposażone w wiaty lub, tak jak w przypadku Ogrodów, zespół pojedynczych przystanków, rozproszonych w ulicach sąsiadujących z pętlą tramwajową. Ze wspomnianych punktów przesiadkowych korzysta także czternastu przewoźników podmiejskich, którzy obsługują 47 linii łączących gminy sąsiednie z Poznaniem. Spośród tych linii, jedynie 6 wjeżdża do ścisłego centrum. W punktach przesiadkowych kończą bieg także dwie linie podmiejskie obsługiwane przez MPK Poznań na zlecenie gmin Mosina i Puszczykowo. Zaletami takiego systemu jest optymalne wykorzystanie środków transportowych w systemie, zminimalizowanie strat czasu na liniach podmiejskich, przez co można osiągnąć wyższą częstotliwość przy wykorzystaniu tej samej liczby taboru oraz zmniejszenie kongestii na ulicach w centrum miasta. Mimo to system ten posiada także i swoje wady, które obniżają jego funkcjonalność. Do wad należy zaliczyć m.in. brak wspólnego biletu aglomeracyjnego oraz brak systemu informacji pasażerskiej obejmującego kilku przewoźników.

Badania wykazują, że przy tak funkcjonującym modelu, 45% podróży realizowana jest z co najmniej jedną przesiadką. Aby nie zwiększać kosztów podróży związanych z koniecznością przesiadania się, w MPK Poznań obowiązuje bilet czasowy do 10 (od 26 lutego do 15 minut), 30 i 60 minut upoważniający do zmiany środka transportu w okresie ważności biletu.

Jak widać z powyższego opisu, jednym z narzędzi przyciągnięcia mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego oraz dalsze utrzymanie obecnego modelu podziału zadań przewozowych jest m.in. zapewnienie odpowiednich warunków w węzłach przesiadkowych. W związku z czym władze Poznania i MPK czynią starania o dalszy rozwój infrastruktury dworcowej autobusowo-tramwajowej. W planach do 2012 roku zakłada się budowę następnych trzech dworców. Wśród nich znajduje się Dworzec Brama Zachodnia przy Al. Polskiej,

który przejmie funkcję pętli na Ogrodach i będzie połączony z dużym centrum handlowo-biurowym, zlokalizowanym bezpośrednio przy dawnej drodze wylotowej na Berlin. Kolejnym dworcem ma być Dworzec Poznań-Wschód, który integrować będzie regionalne linie autobusowe i kolejowe z kierunku Gniezna i Wągrowca z nową linią tramwajową. Zadaniem nowego dworca będzie odciążenie węzła kolejowego Poznań Główny, który przede wszystkim ma obsługiwać połączenia krajowe i zagraniczne. Następnym dworcem to Dworzec Frano, który odciąży rondo Rataje. Zostanie tam zlokalizowany punkt przesiadkowy tramwaj-autobus-tramper dla linii miejskich obsługujących osiedla domów jednorodzinnych położone we wschodniej części miasta oraz linii regionalnych łączących Poznań z Kórnikiem, Środą, Śremem, Tullami i Kleszczewem.

## Koncepcja, plany i budowa dworca autobusowego na os. Sobieskiego

Piątkowo to zespół sześciu dużych osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych w północnej części miasta, w których mieszka ponad 70 tys. ludzi. Ponieważ osiedla te mają charakter sypialni, istnieje duże zapotrzebowanie na przewozy w kierunku centrum oraz terenów przemysłowych położonych w południowej i wschodniej części miasta. Głównym korytarzem komunikacyjnym Piątkowa jest trasa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, która skróciła czas przejazdu z os. Sobieskiego do centrum z 40 do 12 minut. Dowóz pasażerów do trasy PST zapewnia 9 linii autobusowych. Już dziś w godzinach szczytu, mimo dwuminutowej częstotliwości, tramwaje nie są w stanie zabrać wszystkich chętnych, dlatego MPK bardzo ostrożnie podejmuje decyzję o doprowadzeniu kolejnej linii



Tak wyglądał teren dworca latem 2006 roku



Fundamenty i betonowe słupy podtrzymujące dach stanowisk odjazdowych



Wmurowanie kamienia węgielnego. Pierwszy po prawej Prezes MPK Poznań sp. z o.o. Wojciech Tulibacki. Kamień wmurowuje Sekretarz Miasta Piotr Kołodziejczyk



Budowa hali dworcowej

dowozącej pasażerów do PST. Wszystkie linie dowożące pasażerów do PST były rozproszone na trzech pętlach: na Piątkowskiej, na os. Batorego i na os. Sobieskiego. W tym ostatnim przypadku pętla była zorganizowana na parkingu spółdzielni mieszkaniowej, a wejście do autobusu odbywało się bezpośrednio z poziomu placu postojowego. Pasażerowie nie mieli do swojej dyspozycji żadnego zadaszenia, czy ławki. Zaplecze socjalne dla kierowców i punkt dyspozytorski

zorganizowano w pomieszczeniu o powierzchni 10 m<sup>2</sup> budynku obsługującego pętlę tramwajową. Dodatkowym utrudnieniem dla pasażerów było to, że na os. Sobieskiego były dwie pętle autobusowe oddalone od siebie o około 400 m. Druga z nich pozbawiona była jakiegokolwiek zaplecza socjalnego. Bezpośrednie sąsiedztwo torów kolejowych i znaczne oddalenie od pętli tramwajowej oraz budynków mieszkalnych powodowało poczucie zagrożenia bezpieczeństwa

nie tylko wśród oczekujących pasażerów, lecz także wśród kierowców kończących kursy. Dlatego 2 lata przed podjęciem budowy przerzucono jedną z linii na pętlę zlokalizowaną na parkingu obok pętli tramwajowej, a rok później kolejną.

Pierwsze plany, wybudowania wspólnej olbrzymiej pętli dla autobusów kończących w różnych miejscach Piątkowa pojawiły się już wiele lat temu. Jednak ich realizacja nastąpiła dopiero po pojawieniu się funduszy strukturalnych UE. Początkowo planowano budowę dworca i parkingu Park & Ride, którego główna bryła miała powstać na betonowych słupach ponad torami obwodnicy kolejowej. Dworzec ten miał pełnić jednocześnie funkcję bezkolizyjnego przejścia od pętli tramwajowej do obiektów kampusu uniwersyteckiego na Morasku i był tak zlokalizowany, aby w przyszłości można było przedłużyć PST dalej w kierunku północnym. Z uwagi na znaczne koszty, nieregulowane sprawy gruntowe, brak projektu oraz zbyt wysokie koszty budowy, projekt przepadł podczas pierwszej kwalifikacji przez komitet sterujący.

Przy drugim podejściu ograniczono funkcje nowego obiektu tylko i wyłącznie do dworca autobusowego, założono zgodnie z projektem studium nierozbudowywanie PST oraz zdecydowano się na realizację zadania w formie „zaprojektuj i wybuduj”. Ostatecznie projekt został zakwalifikowany do dofinansowania na początku 2006 roku. Prace budowlane ruszyły w listopadzie 2007 roku, a zakończenie inwestycji nastąpiło pół roku później. Łącznie inwestycja kosztowała 15,5 mln zł i w 50% została sfinansowana z działania 1.6 Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Projekt nowego dworca wykonała spółka projektowa ARI z Poznania. Zadanie było o tyle trudne, że na dość ograniczonym powierzchniowo terenie należało zmieścić 15 stanowisk odjazdowych, plac postojowy, budynek dworca oraz jezdnię ulicy Szelińskiego i drogę rowerową. Na dodatek dworzec miał być zbudowany na podmokłym terenie, przez który przebiegał kolektor wodociągowy o przekroju 1000 mm, w związku z czym układ dworca musiał być tak pomyślany, aby po wybudowaniu wszystkich obiektów istniało swobodne dojście do kolektora w przypadku jego awarii. W międzyczasie prywatny właściciel działki w bezpośrednim sąsiedztwie dworca sprzedał grunty developerowi, który wybudował czteropiętrowe bloki mieszkalne. To było powodem, że w ramach inwestycji trzeba było wybudować ekran akustyczny o wysokości 4 m, który praktycznie oddzielił place postojowe od dworca. Teraz wjazd na stanowisko jest

możliwy po otwarciu olbrzymich bram zabudowanych w ekranie. Wysoki poziom wód gruntowych wymusił na wykonawcy zastosowanie specjalnych łąw fundamentowych i wykonanie odwodnienia wraz ze zbiornikiem retencyjnym.

Wykonawcą obiektu została poznańska firma POSBAU S.A., znana m.in. z budowy poznańskiego Muzeum Bambrów. W trakcie budowy zlikwidowano pętlę autobusową na os. Batorego, odległą około 1 km od os. Sobieskiego. Powodem likwidacji było wypowiedzenie umowy dzierżawy przez prywatnego właściciela, który odzyskał prawo do gruntu w postępowaniu zwrotowym. Zdecydował się on sprzedać działkę pod budowę kolejnego marketu. To spowodowało, że na ciasny parking dzierżawiony od spółdzielni, MPK Poznań musiało przenieść kolejne 5 linii, w tym 3 układu głównego.

### 3. Funkcje nowego dworca

Nowy dworzec został zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie pętli tramwajowej PST, co pozwoliło na zintegrowanie funkcji dworca autobusowego z istniejącymi liniami tramwajowymi, a także z autobusową komunikacją podmiejską. W ten sposób dworzec stał się dogodnym punktem przesiadkowym.

Forma nowego dworca to mieszanina nieotynkowanego betonu, szkła i stali. Budynek dworca został zdominowany przez ogromnych rozmiarów czarną ścianę, ponad którą zamontowano napis z nazwą dworca. Pomieszczenie poczekalni jest tak przeszklone, że pasażerowie mają ciągły widok na wszystkie stanowiska odjazdowe. Dodatkowo poczekalnia jest doświetlona, a samo pomieszczenie mimo dużych powierzchni betonowych nie przytłacza. W budynku dworca zlokalizowano 3 punkty kasowe, z których jedno przeznaczone jest dla przewoźników podmiejskich. Dyspozytor ma swoje pomieszczenie na parterze za przeszkloną ścianą. Zaplecze socjalne dla kierowców wraz z kuchnią zlokalizowano na piętrze. Także i te pomieszczenia są bogato przeszklone, zapewniając widok na stanowiska odjazdowe i poczekalnię. Istnieją pewne obawy, co do eksploatacji pomieszczenia dla kierowców w okresie letnim, gdyż żadne z okien nie jest otwierane. W budynku dworca zlokalizowano także wypożyczalnię rowerów publicznych na 100 rowerów, adresowaną głównie dla studentów, chcących szybko dostać się w rejon kampusu. Przez dwa sezony jednoślady stały pod gołym niebem przy pętli tramwajowej.

15 stanowisk postojowych rozmieszczonych na trzech peronach zostało przykryte ażurowym, metalowym dachem. Dach



Głównym elementem dworca jest ściana z czarnej klinkierowej cegły



Przeszklona poczekalnia dla pasażerów



Stanowiska odjazdowe z elementami małej architektury

posadowiono na dużych betonowych słupach zwieńczonych równie masywnymi poziomymi belkami. Został on zawieszony na tyle wysoko, że z dworca mogą korzystać także autobusy piętrowe o wysokości 4 m. Niestety wysokość ta, w połączeniu z dużymi otworami ponad drogami manewrowymi powoduje, że dach nie stanowi rzeczywistej ochrony podczas deszczowej aury, gdyż od północy i zachodu stanowiska odjazdowe nie są niczym osłonięte. Ascetyczna forma obiektu jest podkreślana także przez wyposażenie dodatkowe, takie jak kamienne ławki z metalowymi siedziskami, czy bariery ochronne wykonane ze stali. Z drugiej strony wyposażenie takie jest minimalnie narażone na działania ze strony wandalii.

Betonowa bryła dworca budzi mieszane odczucia wśród pasażerów. Należy jednak podkreślić, że jest to aktualny trend w obiektach użyteczności publicznej. Przykładami podobnych realizacji mogą być muzeum Mercedes w Stuttgarcie, dworzec tramwajowy w Strasburgu czy stadion PSV Eindhoven. Należy podkreślić, że nowy dworzec został wyróżniony przez SARP.

Ponad głównym wejściem na dworzec zawieszono wielkoformatową tablicę informacyjną, widoczną dla pasażerów dochodzących od strony osiedla, jak i od strony pętli tramwajowej informującą o numerze linii, kierunku jazdy, numerze peronu i godzinie odjazdu. Wszystkie informacje są posortowane chronologicznie. Dodatkowo, dyspozytor na wybranej linii może wyświetlać informacje o zmianie trasy, zakłóceniach na linii itp. Duża tablica została zdublowana tuż przed



Elektroniczna tablica informacyjna

wejściem na perony. Lokalizacja drugiej tablicy została tak dobrana, aby była widoczna także z poczekalni. Elementem wyposażenia dworca jest także monitoring wizyjny.

Obecnie z nowego dworca odjeżdża 8 linii dziennych MPK, w tym 5 układu głównego oraz dwie, które obsługują kampus UAM i Morasko. Linia obsługująca kampus, mimo że krótka charakteryzuje się największą częstotliwością. W godzinach szczytu autobus odjeżdża średnio co 6 minut. Na dworcu kończą także linie przewoźników podmiejskich, takich jak ZKP Suchy Las (909), TP Bus Tarnowo Podgórne (linia bezpłatna do Auchan Swadzim), Warbus z Łomianek (188 do Murowanej Gośliny), Rokbus Rokietnica (R3) oraz Transregion Murowana Goślina (349).

Oficjalne otwarcie dworca nastąpiło 9. listopada ub.r. Otwarcu towarzyszyła parada autobusów, wśród których można było zobaczyć autobusy: SAN H100 należący do KMKM Warszawa, odbudowanego Jelcza PR110 z Kozięglów oraz należące do MPK Jelcz 043 z przyczepą P-01, Den Outsden DAF MB200 i Ikarus 260. Po zakończeniu oficjalnego otwarcia, mieszkańcy uczestniczący w imprezie mieli okazję do sentymentalnej przejażdżki.

Jedno jest pewne, że nowo wybudowany dworzec, mimo swych niewielkich wad i dyskusyjnej formy wpisał się już na dobre w krajobraz Piątkowa.



Cały obiekt objęty jest systemem monitoringu