



ZASTĘPCA PREZYDENTA  
MIASTA POZNANIA

Poznań, *31.01.* 2018 r.

Nr sprawy: Or-II.0003.1.2.2018  
Nr rej.: *310118-2393*

Pan  
Andrzej Rataj  
Radny Miasta Poznania

Szanowny Panie Radny,

nawiązując do otrzymanej za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta pismem z dnia 3 stycznia 2018 r. i przekazanej mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelacji Pana Radnego w sprawie braku schodów ruchomych prowadzących z przejścia podziemnego (tunelu pod peronami) na perony na Dworcu PKP Poznań Główny, uprzejmie wyjaśniam:

Miasto Poznań nie wydawało żadnych pozwoleń na budowę dotyczącą Dworca PKP Poznań Główny, ponieważ sprawy takie należą do kompetencji Wojewody Wielkopolskiego, który jest organem administracji architektoniczno – budowlanej pierwszej instancji w sprawach obiektów i robót budowlanych usytuowanych na obszarze kolejowym (zgodnie z art. 82 ust. 3 pkt 3a Prawa budowlanego). Wojewoda Wielkopolski jest organem właściwym do wydawania na terenach zamkniętych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. W związku z powyższym Prezydent Miasta Poznania nie posiada żadnych formalnych kompetencji by wnieść uwagi do projektu budowlanego Dworca Głównego PKP, zatwierdzonego przez Wojewodę. Informuję również, że do dnia 18 stycznia 2018 r., WUiA UMP nie otrzymał od Wojewody żadnych wniosków, czy zapytań dotyczących tematu schodów ruchomych prowadzących do przejścia podziemnego.

Niemniej jednak, podkreślić należy, że w zakresie dostępności Dworca PKP Poznań Główny dla podróżujących i mieszkańców Miasto Poznań podejmowało i podejmuje szereg zróżnicowanych działań.

W 2015 r. Miasto Poznań podpisało list intencyjny z PKP sprawie przebudowy i rozbudowy „Starego Dworca PKP”. Natomiast w dniu 28 października 2015 r., w Centrum Kultury Zamek odbyła się debata w sprawie Dworca PKP z udziałem Prezydenta Miasta Poznania.

W ramach podejmowanej przez Miasto Poznań współpracy przy realizacji nowego budynku Dworca PKP w dniu 23 marca 2011 r. została zawarta umowa partycypacyjna nr GKM.X/272-13/2011/Fn1903/11 pomiędzy Miastem Poznań, a spółką Poznań City Center I Sp. z o.o. powołaną dla realizacji projektu pod nazwą „Zintegrowane Centrum Komunikacyjne na stacji Poznań Główny”. W związku z planowaną realizacją swojego komercyjnego przedsięwzięcia Inwestor zawarł z Miastem Poznań ww. umowę partycypacyjną (zmienioną 9 aneksami), określającą zakresy inwestycji infrastrukturalnych w związku z Projektem, a w szczególności uszczegółwiająca świadczenia Inwestora pozostające w związku lub wynikające z art. 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Podkreślić należy, że umowy partycypacyjne zawierane przez Miasto Poznań w oparciu o zapisy ww. ustawy, dotyczą infrastruktury publicznej i nie ingerują w planowaną inwestycję komercyjną. Zatem w ramach ww. umowy Miasto nie miało wpływu na projekt budynku dworcowego. Zadania, które zgodnie z przedmiotową umową Inwestor zobowiązany był wykonać zostały zrealizowane, z wyjątkiem wybudowania w terminie do 31 grudnia 2017 r. kładki dla pieszych łączącej obiekty dworcowe z ulicą Głogowską. We wskazanej sprawie, zostało wysłane wystąpienie do Polskich Kolei Państwowych S.A.

Ponadto informuję, że w 2015 r. Miejska Pracownia Urbanistyczna sporządziła rysunek pt.: *„Propozycje poprawy funkcjonalności dworca Poznań Główny”* (w załączeniu). Przedstawione przez MPU sugestie wskazują na potrzebę realizacji kładki z parkingu przy centrum handlowym do ul. Głogowskiej, umożliwiającej dostęp do wszystkich peronów bez konieczności schodzenia w obu kierunkach – pod ul. Głogowską do MTP i pod centrum handlowym do ul. Króla Przemysła II. W przyszłości istotne będzie także powiązanie dworca z terenami położonymi na południe od niego. Ponadto wskazać należy, że dla obszaru przyległego do Dworca PKP Poznań Główny, aktualnie opracowywany jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Wolne Tory” w Poznaniu. Projekt nie obejmuje samego terenu dworca, ale rozwiązania komunikacyjne dla całego obszaru, w tym też ruch pieszy. Całość zagospodarowania opiera się na ścisłym powiązaniu z funkcjonalnością i obsługą Dworca PKP Poznań Główny. Przedmiotowa koncepcja zakłada m.in. przedłużenie podziemnego tunelu dla pieszych na Dworcu PKP Poznań Główny w kierunku wschodnim, również pod aleją Króla Przemysła II, w kierunku nowej zabudowy na terenie starego dworca PKS, nie przesądza jednak o rodzaju wyjść z ww. tunelu (nie zakazuje realizacji ruchomych schodów). Na potrzeby projektu mpzp zostały, również przez MPU opracowane materiały pn.: *„Koncepcja układu przejść podziemnych i naziemnych w rejonie Dworca PKP Poznań Główny”*. Wytyczne zawarte w koncepcji zagospodarowania obszaru Wolnych Torów zostały zaakceptowane przez Pana Jacka Jaśkowiaka Prezydenta Miasta Poznania, jak i Zespół ds. terenu Wolnych Torów w Poznaniu.

W latach 2015 i 2016 MPU opiniowała projekty zagospodarowania terenu starego dworca Poznań Główny, przedstawione przez firmę TriGranit i PIG Architekci. W argumentacji wskazano m.in. konieczność przedłużenia przejścia podziemnego w kierunku wschodnim oraz zwiększenia szerokości jego przekroju poprzecznego. Ponadto, w opinii MPU postulat wyposażenia wszystkich elementów komunikacji pionowej na dworcu w ruchome schody wymaga szczegółowych badań projektowych i ruchowych, zwłaszcza, gdyby schody ruchome miały zastąpić istniejące schody tradycyjne.

W ramach zadań inwestycyjnych realizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, powstały ruchome schody oraz windy prowadzące z budynku Dworca Zachodniego do tunelu łączącego ten budynek z peronami stacji Poznań Główny oraz pomiędzy nową częścią tunelu i przystankami PST Dworzec Zachodni. Realizacja przedmiotowych elementów infrastruktury nastąpiła w ramach projektu „Przedłużenie trasy PST do Dworca Zachodniego w Poznaniu”. Obiekty oddano do użytkowania 1 września 2013 roku. Dziś Miasto Poznań jest również właścicielem wind łączących przystanki tramwajowe Poznań Główny z przejściem pod ul. Matyi. Ta infrastruktura powstała w ramach przebudowy układu drogowego przez firmę TriGranit.

Dnia 30 czerwca 2011 roku została zawarta umowa pomiędzy Zarządem Dróg Miejskich, a inwestorem - Poznań City Center I Sp. z o.o., której przedmiotem było zgodnie z art.16 Ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. nr 19 z 2007 r. pozycja 115 z późniejszymi zmianami) ustalenie szczegółowych warunków kompleksowej realizacji inwestycji drogowej wraz z infrastrukturą techniczną, polegającej na:

- budowie nowej dwujezdniowej drogi przy Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym,
- przebudowie i rozbudowie skrzyżowania ulic S. Matyi – Most Dworcowy – Towarowa w celu podłączenia do niego ww. drogi dwujezdniowej przy ZCK,
- budowie nowej drogi łączącej drogę dwujezdniową przy ZCK z ul. Przemysłową,
- budowie nowych i przebudowie istniejących publicznych dróg dojazdowych, służących do bezpośredniej obsługi komunikacyjnej ZCK, w tym budowie nowej drogi zlokalizowanej bezpośrednio przed obiektem kubaturowym ZCK (z małym rondem na dojeździe do terminala autobusowego), połączonej z przedłużeniem ul. Składowej,
- przebudowie sieci kanalizacji deszczowej (etap I) i sanitarnej oraz sieci wodociągowych,

której realizacja spowodowana była inwestycją niedrogową, polegającą na budowie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego na stacji Poznań Główny wraz z budową dworca kolejowego Poznań Główny, lokalizowanego na działkach lub ich częściach nr 1/2, 1/4, 1/5, 2, 3/23, 3/24, 3/25, 3/8, 3/9,

3/20, arkusz 01, obręb Wilda oraz nr 3/2, arkusz 10, obręb Łazarz, położonych w Poznaniu w rejonie ulic St. Matyi – Towarowa – Most Dworcowy.

W postanowieniu nr ZP.481.22.2.2016 z dnia 3 lutego 2016 r. Zarząd Dróg Miejskich po zapoznaniu się i przeanalizowaniu treści pełnomocnika inwestora – stanowiącego zażalenie na postanowienie ZDM nr ZP.481.22.1.2016 z dnia 18 stycznia 2016 r., postanowił uwzględnić żądania skarżącego w całości i tym samym uzgodnić bez uwag projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego polegającej na budowie zejść z peronów nr 4, 5 i 6 do przejścia podziemnego oraz budowie szybów windowych na peronach nr 4, 5 i 6, w ramach zadania pn.: „Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych”, przewidzianej do realizacji na terenie nieruchomości oznaczonej w rejestrze gruntów jako: działka nr 3/38, ark. 01, obręb 0061 Wilda; jedn. ewid. 306401\_1 M. Poznań, miasto Poznań, stanowiącej teren zamknięty na podstawie Decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz.Urz. MİiR z 27 marca 2014 r. poz. 25 z późn. zm.). Następnie w postanowieniu nr ZP.481.1051.1.2017 z października 2017 r. Zarząd Dróg Miejskich uzgodnił, bez uwag, w zakresie obsługi komunikacyjnej, projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego polegającej na budowie peronu na stacji kolejowej Poznań Główny wraz z przebudową przejścia podziemnego, budową nowoprojektowanego toru oraz budową niezbędnej infrastruktury towarzyszącej w tym sieci: kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, sterowania ruchem kolejowym, teletechnicznej, trakcyjnej przewidzianej do realizacji na terenie nieruchomości oznaczonej w rejestrze gruntów jako: działki nr 38/5, 40/5, 43/5, 45/4, 46/4, ark. 23, obr. 0051 Poznań, dz. nr 24/1, 26/1, 27/13, ark. 44, obr.0051 Poznań, dz. nr 1/5, 3/25, 3/38, 4/4, 5/85, ark. 01, obr.0061 Wilda; jedn. ewid.306401\_1 M Poznań, miasto Poznań stanowiącej teren zamknięty na podstawie Decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz.Urz. MİiR z 27 marca 2014 r. poz. 25 z późn. zm.), przy założeniu, że budowa przejścia podziemnego wpisuje się w planowane docelowe przedłużenie tunelu łączącego Dworzec Zachodni z aleją Księcia Przemysła II.

Jednocześnie, informuje, że w roku 2012 Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził konsultacje społeczne dotyczące budowy Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Poznań Główny, której wyniki opublikowane zostały na stronie Zarządu Dróg Miejskich (w zakładce „projekty drogowe”) dnia 17 sierpnia 2012 r. Uzyskane opinie dotyczyły następujących spraw:

- likwidacji przejścia podziemnego na rzecz przejścia w poziomie lub kładki,

- lokalizacji nowych przystanków tramwajowych na moście Dworcowym naprzeciwko wejścia na dworzec PKP,
- lokalizacji dworca PKP, umieszczonego nad torami; dworzec powinien być dostępny dla pasażerów w poziomie "0",
- traktowania wejścia z mostu Dworcowego na dworzec PKP jako wejście główne,
- braku przejścia dla pieszych przez ul. Stanisława Matyi w kierunku Parku Marcinkowskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Przemysławą,
- przeznaczenia południowej jezdni mostu Dworcowego wyłącznie na obsługę nowego Dworca PKP, w szczególności na miejsca postojowe dla taksówek oraz miejsca parkingowe dla krótkiego postoju dla samochodów osobowych,
- zmniejszenia szerokości pasów ruchu dla samochodów do 3 m,
- braku drogi rowerowej po północnej stronie ulicy Matyi,
- szerokości pasa zieleni na przedłużeniu ul. Towarowej,
- korekty geometrii skrzyżowania Matyi/Towarowa/most Dworcowy,
- korekty geometrii skrzyżowania ulic Towarowej i Powstańców Wielkopolskich.

Wskazać należy, że część przesłanych opinii dotyczyła także terenów nieobjętych zakresem inwestycji, tj.: poszerzenia przystanków dla pieszych na ul. Roosevelta (przy MTP) i na ul. Głogowskiej (przy Dworcu Zachodnim), wydłużenia budynku dworca także nad perony 4 i 5, czy też instalacji ruchomych schodów przy dotychczasowych zejściach z mostu Dworcowego na perony.

Kolejne konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez Zarząd Dróg Miejskich w 2015 roku i dotyczyły koncepcji lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię południową ulicy Stanisława Matyi i torowisko tramwajowe – połączenia przystanków komunikacji tramwajowej z centrum komunikacyjnym. Podsumowanie konsultacji zostało opublikowane na stronie Zarządu Dróg Miejskich (w zakładce „projekty drogowe”) dnia 18 marca 2015 r. Przesłane opinie dotyczyły następujących spraw:

- uzupełnienia przejścia o przejazd rowerowy,
- projekt dodatkowego przejścia po stronie wschodniej przystanków,

- poszerzenia przejścia,
- zwężenia jezdni w celu zwiększenia bezpieczeństwa,
- poszerzenia chodnika, likwidacji barier energochłonnych,
- przejścia przez torowisko bez stałej sygnalizacji, tylko ostrzegawczej,
- budowy sygnalizacji z priorytetem dla pieszych, bez konieczności używania przycisków,
- ograniczenie prędkości do 40km/h.

W kwestii analiz ruchu w rejonie Dworca PKP informuję, że w grudniu 2013 roku na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich, przed wybudowaniem przejść dla pieszych przez ulicę Stanisława Matyi w sąsiedztwie Dworca Głównego, został wykonany audyt bezpieczeństwa lokalizacji tego przejścia. Po tym terminie Zarząd Dróg Miejskich nie wykonywał, ani nie zlecał żadnych analiz ruchu w rejonie Dworca PKP.

Ponadto Miejski Inżynier Ruchu w rejonie Dworca PKP zatwierdził poniższe projekty stałej organizacji ruchu dla:

- *Zadania budowa przejścia dla pieszych i sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Matyi – Towarowej (strona południowa) nr TZ-I.7221.1.57.2015, z dnia 12 czerwca 2015 r. Projekt stałej organizacji ruchu i sygnalizacji świetlnej akomodacyjnej przewidywał zmianę organizacji ruchu w zakresie oznakowania poziomego i pionowego. Przejście dla pieszych wyznaczono oznakowaniem poziomym i znakami pionowymi. Przed przejściem zaprojektowano linie zatrzymania. Uzupełniono organizację o dodatkowe znaki. Lokalizacje nowych i istniejących znaków dostosowano do nowej organizacji ruchu, dodano również na nawierzchni jezdni piktogramy znaku drogowego A-16. W miejscu samego przejścia przewidziano obniżenie krawężników i pomalowanie ich na żółto oraz wykonanie pasa płytek z fakturą dla osób niewidomych i niedowidzących. Na przejściu dla pieszych działa sygnalizacja świetlna, mająca na celu wykluczenie sytuacji przekraczania jezdni przez pieszego poza bezkolizyjnym czasem trwania jego czasu zielonego. Istniejące balustrady, które mają na celu ochronę i separację ruchu pieszego, zostały przerwane na długości w obrębie nowego przejścia dla pieszych i zakończone w bezpieczny sposób.*

- *Zadania budowa przejścia dla pieszych i sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Matyi – Towarowej (strona północna) nr TZ-I.7221.1.197.2015 z dnia 21 czerwca 2017 r.* Celem przedmiotowego projektu było opracowanie zmian w zakresie organizacji i inżynierii ruchu niezbędnych do obsługi przejścia dla pieszych przez ul. Matyi. Projekt opracowany był dla stałej organizacji ruchu i działania sygnalizacji dla skrzyżowania ul. Matyi -Towarowa - al. Króla Przemysła II. Projekt przewidywał zmianę organizacji ruchu w zakresie oznakowania poziomego i pionowego. Przejście dla pieszych przez jezdnię północną wyznaczono oznakowaniem poziomym oraz znakami. Przed przejściem dla pieszych zaprojektowano linie zatrzymania. Uzupełniono organizację ruchu o dodatkowe znaki oraz oznakowanie poziome liniami. Na wylocie z prawoskrętu ul. Towarowej w ul. Matyi zaprojektowano separatory oraz oznakowanie pionowe. Wprowadzona zmiana organizacji ruchu wymagała również dostosowania działania sygnalizacji świetlnej. W związku z pojawieniem się nowego strumienia rowerzystów i pieszych na północnej jezdni ul. Matyi koniecznym było dołożenie nowej grupy sygnalizacyjnej pieszej, rowerowej oraz kołowej. Na podstawie obowiązujących przepisów, ustaleń oraz wymagań i warunków stawianych przez instytucje opiniujące i zatwierdzające projekt opracowano programy koordynacyjne do sterowania ruchem na przedmiotowym skrzyżowaniu.

Wyżej omówione projekty stałej organizacji ruchu zrealizowane i wdrożone w 2016 i 2017 r. wychodziły naprzeciw oczekiwaniom społecznym, które zostały wyrażone w konsultacjach społecznych prowadzonych przez ZDM. Podkreślić należy, że omawiane zmiany w stałej organizacji ruchu na ul. Matyi znacząco poprawiły bezpieczeństwo i komfort poruszania się pieszych.

Podsumowując przedstawione powyżej działania Miasta związane z szeroko rozumianą komunikacją (również pieszą) w obrębie Dworca PKP Poznań Główny chciałbym zapewnić Pana Radnego, że w miarę posiadanych kompetencji Miasto podejmuje starania mające na celu zwiększenie dostępności obiektów dworcowych zarówno dla mieszkańców, jak i podróżujących.

Z wyrazami szacunku  
Maciej Wugarski  
2-CA PREZYDENTA MIASTA POZNAŃ

Do wiadomości:

Przewodniczący Rady Miasta





# PROPOZYCJE POPRAWY FUNKCJONALNOŚCI DWORCA POZNAŃ GŁÓWNY



skala 1:2000



