



# MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

## Biuro Ministra

Warszawa, 7 stycznia 2013 r.

BM3-ss/0652/4/2013  
esod: 40468/12

**Pan  
Mateusz Woźniak**

***Szanowny Panie,***

w odpowiedzi na Pana wniosek o udostępnienie informacji publicznej i udzielenie wyjaśnień dotyczących realizowanych przez spółki podległe Ministrowi inwestycji na stacji Poznań Główny oraz w Poznańskim Węźle Kolejowym oraz w uzupełnieniu pisma nr TK3gb-0781-303/2012 z dnia 12 grudnia 2012 roku, na podstawie wyjaśnień Departamentu Transportu Kolejowego MTBiGM oraz wcześniejszej korespondencji, na którą się Pan powołuje, przekazuję informację w sprawie inwestycji w Poznańskim Węźle Kolejowym.

Należy podkreślić, że „rewizja założeń”, o której pisze Pan w pkt 1 wynika z pisma nr TI2gb-0781-274 i 274(1)/2012 z dnia 28 grudnia 2011 roku (w załączeniu), w którym Prezes Zarządu PKP PLK S.A. został zobowiązany do zwrócenia szczególnej uwagi i przywiązania większej dbałości do szczegółów funkcjonalno – użytkowych.

Z uwagi na szeroki zakres Pana pytań zostały one pogrupowane w bloki tematyczne, na które poniżej przekazujemy odpowiedzi.

- 1. Jakie działania podjęło Ministerstwo w celu realizacji zapewnienia o rewizji założeń projektowych oraz uwzględnieniu postulatów Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania w dokumentacji na stronę zachodnią stacji Poznań Główny?*
- 2. Jakie działania zamierza podjąć Ministerstwo w celu realizacji ww. zapewnienia?*

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę nr 145/2008, w dniu 13 marca 2008 roku dotyczącą przebudowy peronów strony wschodniej i zachodniej stacji Poznań Główny na kwotę 72 mln zł netto. Zgodnie z uchwałą, w dniu 10 lipca 2008 roku została zawarta z Biurem Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o. umowa na wykonanie dokumentacji projektowej dotycząca modernizacji peronów nr 4, 5 i 6 strony zachodniej stacji Poznań Główny. Biuro Projektów wykonało stosowną dokumentację zgodnie z obowiązującymi standardami dotyczącymi linii kolejowej E-20.

W przypadku uruchomienia zadania inwestycyjnego polegającego na modernizacji peronów nr 4, 5 i 6 strony zachodniej stacji Poznań Główny, posiadana dokumentacja zostanie odpowiednio zaktualizowana o wytyczne w zakresie tzw. małej architektury.

Powyższa uchwała była dwukrotnie zmieniana kolejnymi uchwałami Zarządu Spółki, w zapisach dotyczących wysokości kwoty przyznanej na modernizację infrastruktury

kolejowej i źródeł finansowania zadania. Zmiany te ograniczyły realizację modernizacji stacji Poznań Główny tylko do strony wschodniej.

W lutym 2012 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. analizowała realizację zadania inwestycyjnego pn.: „Modernizacja infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny po stronie zachodniej z dostosowaniem jej do obsługi osób niepełnosprawnych”, na kwotę 32 mln zł netto (środki własne PKP PLK S.A.).

Z uwagi na brak możliwości finansowania, zadanie nie znalazło się w planie inwestycyjnym na 2012 rok.

Należy zaznaczyć, iż zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie po stronie wschodniej stacji Poznań Główny: peronów, przejścia podziemnego wraz z uporządkowaniem systemu odwodnienia, wymianą nawierzchni torowej i modernizacją infrastruktury dla ruchu pasażerskiego zostało wykonane zgodnie z zatwierdzonymi projektami budowlanymi. Zastosowane zostały materiały posiadające stosowne atesty i spełniające wymogi norm.

Mając na uwadze zastrzeżenia Stowarzyszenia „Inwestycje dla Poznania” dotyczące estetyki peronów nr 1, 1a, 2, 2a i 3 po stronie wschodniej stacji Poznań Główny, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jeszcze w trakcie trwania zadania, w ramach własnych możliwości zrealizowała następujące roboty poprawiające estetykę:

- wymienione zostały (w porozumieniu z projektantem) siedziska i oparcia krzeseł peronowych, które były wykonane z drutu powlekanego, na znacznie mocniejsze i estetyczne, wykonane z blachy ażurowej;
- dodatkowo przemalowane zostały wszystkie elementy metalowe na peronach.

Należy przypomnieć, że przez cały czas firma TriGranit wykonuje różne roboty w obrębie peronów nr 1, 2 i 3, które wymuszają częściową rozbiórkę zrealizowanych elementów peronów. Według posiadanych informacji roboty realizowane w obrębie tych peronów przez firmę TriGranit potrwać jeszcze co najmniej do końca I kwartału 2013 roku.

3. *Czy Minister zauważa fakt, iż spółki kolejowe podczas programowania i projektowania inwestycji punktowych (np. dworce, perony, estakada na Powiślu) na terenie dużych miast działają całkowicie odcięte od społeczeństwa, konsultując, opiniując i uzgadniając swoje zamierzenia wyłącznie z innymi jednostkami organizacyjnym spółek kolejowych oraz administracją państwową i samorządową?*
4. *Czy Minister zauważa fakt, iż uzgadnianie projektów przez urzędników kolejowych wyłącznie z innymi urzędnikami prowadzi do systemowego błędu w rozpoznaniu wymagań i oczekiwań jakie stawia im społeczeństwo, a więc i główny odbiorca usług kolejowych?*
5. *Czy Minister zauważa konieczność wprowadzenia dodatkowych procedur konsultowania ze społeczeństwem na terenie dużych miast zamierzeń spółek kolejowych w celu uniknięcia w przyszłości realizacji inwestycji nieodpowiadających oczekiwaniom społeczeństwa?*

W czasie przygotowywania dokumentów przetargowych, w tym Opisu Przedmiotu Zamówienia w 2007 roku dla udzielenia zamówienia na opracowanie dokumentacji projektowej dla przebudowy peronów strony zachodniej stacji Poznań Główny, nie były prowadzone konsultacje społeczne dotyczące zakresu robót z uwagi na to, że zasady udziału społeczeństwa w konsultacjach społecznych zostały uregulowane *Ustawą z dnia 3 października 2008 roku „o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”*. Ustawa weszła w życie z dniem 15 listopada 2008 roku, było to już po opracowaniu ww. dokumentów przetargowych i podpisaniu umowy z wykonawcą dokumentacji.

W Opisie Przedmiotu Zamówienia zostały umieszczone zapisy mówiące o tym, że wykonawca dokumentacji projektowej powinien ją wykonać zgodnie z wymogami ustaw, rozporządzeń przepisów techniczno-budowlanych, obowiązującymi normami oraz zasadami współczesnej wiedzy technicznej.

Obecnie już na poziomie tworzenia Opisu Przedmiotu Zamówienia dla studium wykonalności są wprowadzane zapisy zobowiązujące wykonawcę do przeprowadzenia konsultacji społecznych.

Niezależnie od powyższego w 2012 roku przy Spółce PKP PLK został powołany Zespół ds. koordynacji inwestycji dworcowych i liniowych, w skład którego weszły spółki PKP S.A. i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zadaniem zespołu jest bieżąca współpraca w zakresie skoordynowania działań związanych z infrastrukturą dworcową i liniową, w tym rozwiązań systemowych – przede wszystkim czyniąc je dostępnymi dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

6. *Czy Minister zauważa fakt, iż parking nad peronami wschodnimi tworzy wraz z istniejącymi elementami stacji halę peronową niewątpliwie należącą do rozwiązań nietypowych, które przy projektowaniu powinny być potraktowane indywidualnie?*
7. *Czy Minister zauważa fakt, iż strona wschodnia stacji Poznań Główny po zbudowaniu nad nią parkingu uzyska całkowicie nowy układ funkcjonalno-użytkowy a wyremontowane perony, ich wykończenie i wyposażenie nie będzie przystawać do zaszeregowanej tam nowej sytuacji oraz trzeba będzie je przebudować, dostosowując je do nowych warunków, wymagań pasażerów oraz rangi ośrodka miejskiego i węzła kolejowego?*

Na stacji Poznań Główny jest realizowany, umiejscowiony na peronach nr 1, 2 i 3 wielopoziomowy parking naziemny będący częścią inwestycji pn. *Zintegrowane Centrum Komunikacyjne*. Parking ten ma za zadanie zapewnić miejsca parkingowe dla klientów nowopowstającego centrum handlowego oraz pasażerów korzystających z usług przewoźników kolejowych.

Realizowany obiekt jest obiektem otwartym i nie posiada parametrów hali peronowej, a jego podstawową funkcją jest funkcja parkingu z elementami ułatwień komunikacyjnych dla pieszych. Powstający parking będzie stanowił tylko zadaszenie nad częścią peronów i stanowi dodatkową korzyść wypływającą z faktu realizacji inwestycji komercyjnej. W związku z tym, że obiekt ma charakter otwarty jego wybudowanie nie

będzie wymagało przebudowy wyremontowanych peronów (stan peronów zostanie przywrócony przez wykonawcę do stanu sprzed rozpoczęcia budowy parkingu).

8. *Czy Minister zdaje sobie sprawę z faktu, iż ww. spółka nie zamierza wykończyć przestrzeni pod stropem w standardzie odpowiadającym innym podobnym realizacją w kraju (Warszawa Centralna, Kraków Główny, Wrocław Główny) oraz że wykończenie tej części stacji Poznań Główny będzie wyglądało jak „hala peronowa” podrzędnej stacji Warszawa Wileńska?*
9. *Dlaczego spółka PKP SA podpisując umowę PPP, która podobno liczy 1000 stron, nie określiła z góry standardu estetycznego tak ważnego elementu inwestycji jakim jest „hala peronowa”?*
10. *Dlaczego spółka PKP SA remontując stację Warszawa Centralna poświęciła szczególną uwagę wyglądowi peronów, nad nimi wymieniła żyłki na sufit podwieszany oraz zajęła się estetyką innych elementów konstrukcyjnych „hali peronowej”, a w Poznaniu kompletnie zignorowała tę kwestię pozostawiając wybór opcji estetycznej rachunkowi ekonomicznemu partnera prywatnego?*
11. *Czy Minister zdaje sobie sprawę z faktu, iż spółka PKP PLK SA nie posiada żadnego tytułu prawnego oraz formalnego obowiązku inwestowania w „konstrukcję hali peronowej”, a realizatorowi tej inwestycji kompletnie nie zależy na tym jak ta część stacji będzie wyglądać?*

Wznoszony obiekt w obrębie stacji Poznań Główny jest parkingiem, z tego względu nie może więc być mowy o spełnianiu standardów stawianych halom peronowym takim jak Warszawa Centralna, czy Kraków Główny. PKP S.A. na etapie uzgadniania projektu całej inwestycji ustaliła z wykonawcą standard wykonania parkingu (ale nie „hali peronowej”). Betonowe słupy na których realizowany jest parking będą kolorystycznie jednolite ze słupami pod budynkiem nowego dworca i zabezpieczone zostaną warstwą ochronną antygraffiti. Zadaszenie nad siecią trakcyjną, będzie posiadało ciemną kolorystykę z uwagi na możliwość zabrudzenia przez lokomotywy spalinowe. Perony pod zadaszeniem będą dodatkowo oświetlone zgodnie z wymaganiami jakie winny spełniać tego typu obiekty. Standard oświetlenia został uzgodniony przez wykonawcę z PKP PLK S.A.

W swoim zamierzeniu inwestycyjnym PKP S.A. zaplanowało wybudowanie nowego dworca Poznań Główny i tylko dworca, a zatem w planach tych nigdy nie było mowy o budowie „hali peronowej”. Powstanie parkingu naziemnego stanowiącego jednocześnie zadaszenie peronów należy rozpatrywać w kategoriach korzyści uzyskanej dla pasażerów bez wydatkowania środków publicznych.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest użytkownikiem składowych nieruchomości na stacji Poznań Główny, na której usytuowana jest infrastruktura kolejowa w oparciu o stosowną umowę zawartą z PKP S.A. Nie jest natomiast inwestorem w zakresie przykrycia układu torowo-peronowego, stanowiącego parking naziemny.

12. *Dlaczego pomimo powszechnej wiedzy na temat stanu technicznego tego obiektu podczas opracowywania nie wprowadzono do Wieloletniego Programu Inwestycji*

*Kolejowych do 2013 roku z perspektywą do roku 2015 zadania dotyczącego przebudowy tego mostu?*

13. *Jakie działania podjęta dotychczas spółka PKP PLK SA w celu jak najszybszej realizacji inwestycji odtwarzającej ten element sieci kolejowej?*
14. *Kiedy PKP PLK SA ma zamiar przystąpić do odbudowy tego mostu? Proszę podać wstępny harmonogram.*

„Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015”, został przyjęty przez Radę Ministrów Uchwałą nr 219/2011 w dniu 7 listopada 2011 roku i jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych. Jednocześnie, WPIK wypełnia dyspozycję art. 38c ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, określając rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych na okres nie krótszy niż trzy lata. Obejmuje wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy ds. transportu.

Zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji, zachowuje zgodność z wymogami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju i stosownie do jej przepisów w art. 15 ust. 4 pkt 2, jest programem rozwoju w dziedzinie publicznej infrastruktury kolejowej. Program podlegał procedurze konsultacji społecznych, w wyniku czego uwzględniono możliwe do wprowadzenia uwagi i propozycje strony społecznej. Dokument ten w obecnym układzie przewiduje 118 inwestycji kolejowych, współfinansowanych ze środków budżetu państwa stanowiąc swoistą równowagę pomiędzy aktualnymi potrzebami w zakresie eksploatacji a możliwościami budżetu państwa.

Niezależnie od powyższego WPIK jak każdy program wieloletni podlega ewaluacji, w tym przypadku poszerzeniu jego zakresu umożliwiającemu między innymi zwiększenie absorpcji środków z budżetu UE.

Obecne trwają prace nad aktualizacją Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013, z perspektywą do 2015, który przewiduje zadanie pn: „*Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork - Poznań, odcinek Kórnik - Poznań Główny wraz z przebudową mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Starołęka w km 196,254*” polegające na wymianie konstrukcji nośnej pod torem nr 2 w km 196,254 (Starołęka) z nawierzchnią na podkładach i podsypce tłuczniowej zgodnie z „Warunkami technicznymi dla kolejowych obiektów inżynierskich”- Id2 oraz niezbędnego zakresu robót podporowych, wymianie nawierzchni w torze nr 1 na odcinku Poznań - Kórnik wraz ze stacjami Poznań Starołęka, Poznań Krzesiny, Gądky, od km 181,071 do km 200,020.

Wprowadzenie powyższego zadania związane jest ze złym stanem technicznym mostu na Warcie, potwierdzonym ekspertyzą Politechniki Poznańskiej Instytutu Inżynierii Lądowej. W dniu 10 października 2012 roku został ogłoszony przetarg na wykonanie wielobranżowego projektu budowlanego dla przebudowy mostu stalowego nad rzeką Wartą w torze nr 2 oraz wykonanie wielobranżowego projektu wykonawczego dla wymiany nawierzchni w torze nr 1 w ramach zadania pn.: „*Wymiana nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork - Poznań, odcinek Kórnik -*

*Poznań Główny wraz z przebudową mostu stalowego na rzece Warcie na stacji Poznań Starołęka w km 196,254". Zakłada się, iż termin wykonania dokumentacji przebudowy obiektu mostowego w Starołęce na rzece Warcie to IV kwartał 2013 roku. Wstępny termin rozpoczęcia robót na moście, to koniec I kwartału 2014 roku.*

Zadanie ujęte w projekcie aktualizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych zaplanowane zostało na lata 2013 – 2015 r., wykonany projekt budowlany będzie zawierał m.in. szczegółowy harmonogram prac.

Z poważaniem

**Mikołaj Karpiński**

Rzecznik Prasowy



