

Co zrobiono Poznaniowi Głównemu?

Rys historyczny 2007 – 2019

Poznań, 31 stycznia 2020 r.

Szanowni Państwo!

Celem opracowania jest pokazanie splotu czynników, decyzji i wydarzeń, które doprowadziły do **obecnego stanu stacji Poznań Główny**. Prezentowane są również dokumenty obrazujące podejście spółek kolejowych do problemów poruszanych przez mieszkańców oraz korespondencja. Pominięto celowo kwestię starań o skrócenie drogi dojścia na nowy dworzec z przystanku tramwajowego, uznając to bardziej jako problem w przestrzeni miejskiej. Historia tego wątku sporu na linii Miasto-mieszkańcy i pasażerowie jest pokazana na portalu „Chcemy skrócenia drogi na dworzec Poznań Główny” pod adresem: www.facebook.com/naPoznanGlowny.

Przez kilka lat stowarzyszenie utrzymywało witrynę w Internecie jakipoznanglowny.pl oraz stronę na portalu Facebook. Miała nazwę „Jaki Poznań Główny”. We wrześniu 2019 r. została przemianowana na „Uratuj Poznań Główny”. Widnieje pod adresem www.facebook.com/jakipoznanglowny i obok strony stowarzyszenia www.idp.org.pl a także strony fanów na portalu społecznościowym www.facebook.com/inwestycjedlapoznania stanowi kompendium wiedzy nt. działań podejmowanych w kwestiach Poznania Głównego.

Integralną częścią opracowania są załączniki: piętnaście dokumentów (listy otwarte, stanowiska stowarzyszenia, ministerstwa i PKP) oraz suplement graficzny „Jak widzą poznański Dworzec Główny pasażerowie?”.

Opracowanie: stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania”

Zespół pod kierunkiem Pawła Sowy i Mateusza Woźniaka

Autorem suplementu „Jak widzą poznański Dworzec Główny pasażerowie?” jest Jacek Jarzina

www.idp.org.pl

1. Nadzieja (kwiecień 2007)

Polska wraz z Ukrainą otrzymują prawo goszczenia rozgrywek finałowych Euro 2012. W ramach przygotowań zapowiadana jest przebudowa Dworca Głównego w Poznaniu. W listopadzie 2007 zapada decyzja o realizacji nowego dworca w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego. Inwestycja ma się nazywać: Zintegrowane Centrum Komunikacyjne na stacji Poznań Główny.

2. Bardzo krótka dyskusja (czerwiec 2008)

Spółka PKP SA od początku 2008 roku pracuje nad masterplanem dla stacji Poznań Główny. 16 czerwca w Sali Sesyjnej Urzędu Miasta odbywa się publiczna prezentacja koncepcji Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego (ZCK). Jest to jedyna publiczna dyskusja nad problemem zagospodarowania stacji Poznań Główny organizowana przez spółkę PKP SA w trzynastoletniej historii.

3. Konkurs na inwestora (lipiec 2008)

PKP SA ogłasza postępowanie na wybór inwestora ZCK Poznań Główny. Podstawowym założeniem jest zrealizowanie nowego dworca przed Euro 2012. Inwestycja zostaje uznana za kluczową do organizacji turnieju. Uzyskuje specjalny, skrócony tryb postępowania zgodnie z ustawą 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.

4. Wiejska przebudowa (listopad 2008)

PKP PLK SA wybiera wykonawców przebudowy peronów 1-3 w standardzie odpowiednim dla prowincjonalnych, niewielkich stacji. Do Euro 2012 zaserwują nam najniższej jakości nawierzchnię z kostki betonowej, tandetną małą architekturą i perony bez nowoczesnej informacji pasażerskiej. Dodatkowo z niezrozumiałych przyczyn spółka PKP PLK SA podejmuje decyzje o obniżeniu docelowej wysokości peronów względem standardu dla dużych stacji równego 76 cm. Wszystkie perony na stacji Poznań Główny remontowane są do wysokości 55 cm. Powodem bardzo niskiej jakości wykonania inwestycji jest brak wsparcia finansowego z budżetu państwa. Spółka PKP PLK SA realizuje prace budowlane wyłącznie ze środków własnych. W tym czasie przygotowywane są kolejne inwestycje na innych stacjach węzłowych mających duże znaczenie dla organizacji turnieju Euro 2012, które uzyskują wsparcie unijne bądź budżetowe.

5. Inwestor (grudzień 2009)

Po półtora roku PKP SA wybiera Trigranit jako inwestora ZCK. Spółka PKP SA przez ten czas nie prowadzi żadnego dialogu z mieszkańcami Poznania.

6. Umowa (czerwiec 2010)

PKP SA podpisuje z Trigranitem tajną umowę na budowę ZCK. Nowy dworzec stanowi 15% powierzchni budowanego w trybie specustawy kompleksu.

7. Wątpliwości (lipiec 2011)

Widząc standard przebudowanego peronu nr 3, IdP pisze list otwarty „Elegancki Poznań Główny” do Miejskiej Konserwator Zabytków Marii Strzałko, przedstawicieli spółek kolejowych i Inwestora. We wrześniu wysyłany jest list otwarty „Jaki Poznań Główny?” do Prezydenta Poznania Ryszarda Grobelnego i członka Zarządu PKP SA. Adresaci nie wykazują chęci dialogu.

W listopadzie powstaje list otwarty „Dyskryminacja dworca Poznań Główny” do Prezesa Zarządu PKP PLK i dyrektora oddziału poznańskiego tej spółki. Bez echa...

IdP organizuje obchód po peronie nr 3 dla mediów.

→ por. list otwarty *2011_07_20 Elegancki Poznań Główny*

→ por. list otwarty *2011_09_12 Jaki dworzec Poznań Główny*

→ por. list otwarty *2011_11_25 Dyskryminacja dworca Poznań Główny*

8. Rozpoczęcie budowy nowego dworca (październik 2011)

Rozpoczyna się budowa nowego dworca. W tym czasie trwa przebudowa peronów 1-3 za 40 mln zł. Nowy dworzec realizowany jest w trybie specustawy Euro 2012. Ani PKP SA ani inwestor nie zaprezentował publicznie szczegółów inwestycji.

9. List do Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu (grudzień 2011)

Wspólnie z członkami Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej IdP wysłała list do Andrzeja Massela, Podsekretarza Stanu, z prośbą o interwencję w PKP PLK w kwestii *„marnej jakości materiałów, elementów wyposażenia oraz wykonania peronów na Poznaniu Głównym i Gdyni Główniej”*.

Odpowiedź podnosi na duchu, choć nie padają konkretne deklaracje odnośnie Poznania Głównego: *„Nietrudno zgodzić się z trafnością opisywanych problemów obejmujących w szczególności niedostosowane rodzaju nawierzchni peronu do potrzeb pasażerów, stosowania siedzisk podatnych na działanie wandalii. Zbiór takich drobnych elementów niestety odbija się negatywnym echem na wizerunku kolei”*.

→ por. list otwarty *2011_12_16 Pismo FRAG-IdP do Podsekretarza*

10. Otwarcie nowego dworca (maj 2012)

W obecności Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego otwierany jest zbudowany z kartongipsu oraz najtańszych płytek niefunkcjonalny nowy budynek Dworca Głównego. Meczem Włochy – Irlandia kończy się w czerwcu Euro2012 w Poznaniu. Kibiców powitał brudny stary dworzec oraz stojący samotnie nowy budynek. Obok nich straszy pusty plac na Wolnych Torach.

11. Budowa galerii handlowej (sierpień 2012)

Rozpoczyna się budowa największej części Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego – galerii handlowej. Stanowiąca 80% całkowitej powierzchni

użytkowej ZCK galeria handlowa jest ewenementem na skalę krajową. Rozpoczynając się po organizacji turnieju Euro 2012 budowa realizowana jest w trybie specustawy jako przedsięwzięcie kluczowe do przeprowadzenia zmagañ piłkarskich. Nad peronami 1- 3 powstaje parking centrum handlowego.

12. Odpowiedź Ministerstwa Transportu ws. hali peronowej nad peronami 1-3 (styczeń 2013)

Widząc brak wykończenia hali peronowej zaczynamy zadawać pytania. Na wniosek o udostępnienie informacji publicznej złożony przez Mateusza Woźniaka, Ministerstwo odpowiada: nie ma w planach estetyzacji hali peronowej 1-3.

→ por. *2013_01_07 odpowiedź do Mateusza Woźniaka*

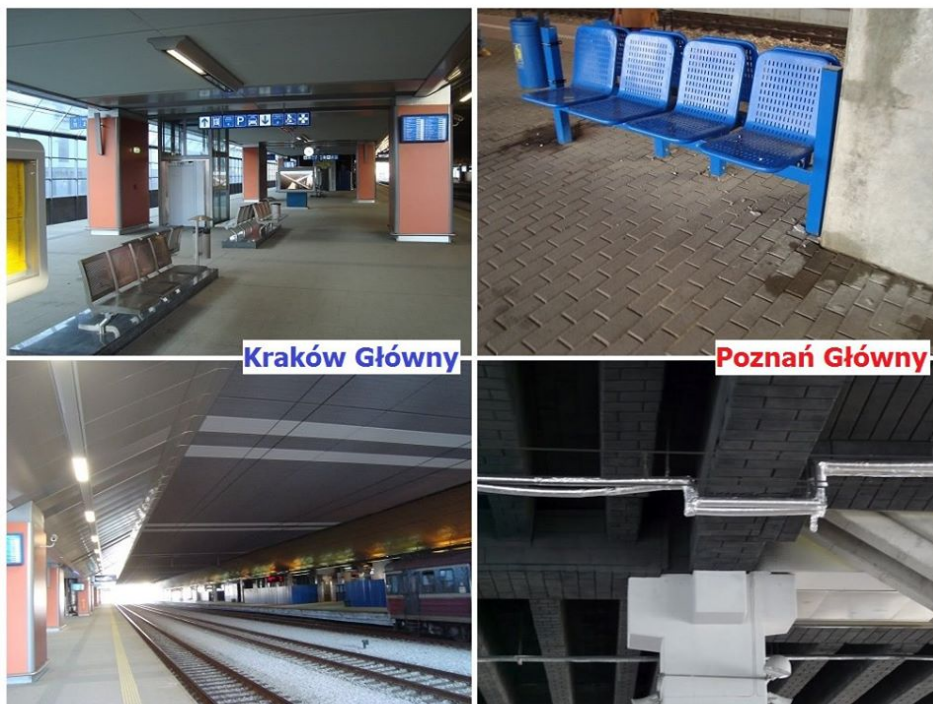
→ por. *2013_01_15 odpowiedź PLK do Mateusza Woźniaka*

13. Petycja „Ocalmy Poznań Główny przed tandetą” (luty 2013)

Podczas konsultacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015 roku okazuje się, że brakuje pieniędzy na przebudowę peronów 4-6. IdP wysłała wnioski do planów Ministerstwa. Petycja zostanie masowo poparta przez mieszkańców, którzy wysłali 700 wniosków do Programu. W ramach podsumowania konsultacji Ministerstwo nie ustosunkowuje się do merytorycznych argumentów oraz odmawia wpisania inwestycji do Programu.

→ por. *petycja 2013_02_08 Ocalmy Poznań Główny przed tandetą*

Podwójne standardy PKP PLK SA - dla Poznania Głównego tandeta!



www.jakipoznanglowny.pl

Petycyjna „pocztówka” zachęcająca mieszkańców do udziału w konsultacjach.

14. Symboliczny pogrzeb Starego Dworca „żył 134 lata” (październik 2013)

Podczas symbolicznego pogrzebu Starego Dworca (śp. DWORZEC GŁÓWNY W POZNANIU 16.11.1879 - 25.10.2013) w dniu otwarcia galerii handlowej (25.10.2013) IdP wysyłają list otwarty do PKP SA z prośbą, by w planowanej przebudowie starego dworca uwzględnić nie tylko funkcje hotelowo-biurowe (jak zapowiadano), ale też pasażerskie.

→ por. list otwarty *2013_10_25 apel do prezesa PKP o zachowanie funkcji dworcowych*



Kwiaty i znicze zostawione przez mieszkańców na symbolicznym „pogrzebie Starego Dworca” – co znamienne, przetrwały nieruszone przez kilka dni na peronie czwartym.

15. Posłowie na dworcu (listopad 2013)

IdP organizuje dla posłów obchód po dworcu prezentując tandetę w wykonaniu spółek kolejowych. Zjawiają się posłowie Arkady Fiedler (PO) oraz Paweł Szałamacha (PiS). Wyrażane jest zrozumienie dla problemów estetycznych i funkcjonalnych. Poseł Szałamacha składa interpelację ws. dworca.

→ por. list otwarty *2013_11_27 interpelacja Posła Szałamachy i22902*

→ por. list otwarty *2013_12_20 odpowiedź na interpelację Posła Szałamachy*

16. Poznań Główny w wieloletnim programie inwestycji kolejowych (grudzień 2013)

Ministerstwo Transportu pomimo negatywnego rozpatrzenia uwag mieszkańców Poznania wpisuje modernizację peronów 4 - 6 do Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych. To pierwsze środki budżetowe przeznaczone na prace budowlane na stacji Poznań Główny Ponadto PKP PLK SA montuje właśnie nowoczesny system dynamicznej informacji pasażerskiej (88 wyświetlaczy). Całość prac będzie kosztować ok. 9,3 mln zł i zostaje sfinansowana ze środków własnych spółki.

17. II etap czyli nowy Stary Dworzec (styczeń 2014)

Trigranit przygotowuje się do zagospodarowania działki po Starym Dworcu w ramach II etapu ZCK. Myśli o hotelu i biurach.

18. „Dworzec Zło” (luty 2014)

Mieszkańcy Poznania i organizacje społeczne organizują happening, podczas którego ulepszają na godzinę nowy dworzec (np. przychodzą z krzesłami, by stworzyć poczekalnię, której nie ma w obiekcie).

19. Veto Miejskiej Konserwator Zabytków (marzec 2014)

Miejska Konserwator Zabytków Joanna Bielawska-Pańczyńska nie pozwoli na zburzenie całego starego dworca Poznań Główny.

20. Galeria handlowa „Poznań City Center” sprzedana (marzec 2014)

„Europa Capital, w imieniu Europa Fund III, wraz z jego partnerami joint-ventrue: spółką TriGranit Development i PKP SA z sukcesem sprzedały Poznań City Center. Otwarte niedawno centrum handlowe zostało nabyte przez Resolution Real Estate Fund IV i Prime European Shopping Centre Fund” - brzmiał oficjalny komunikat PKP. Spółka nie chciała już odpowiedzieć na pytania ile zarobiła na sprzedaży. Poznańska „Gazeta Wyborcza” szacowała kwotę transakcji nawet na 1 miliard złotych. Fundacja „ProKolej” twierdziła, że kolej mogła zarobić co najmniej 150 milionów złotych. PKP nigdy nie odpowiedziało, ponieważ *„cena sprzedaży stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa”*. Pasażerowie i mieszkańcy zyskali tylko problemy, interesy zrealizowano ich kosztem.

21. Zawalenie części sufitu w galerii handlowej (kwiecień 2014)

Nieprzewidziane zdarzenie (katastrofa budowlana) w galerii handlowej pokazuje słabość koncepcji ZCK. Zamknięcie galerii handlowej to spory problem nie tylko dla jej klientów, ale przede wszystkim dla pasażerów korzystających z dworców PKP i PKS. Najkrótsza droga z przystanku tramwajowego na nowy dworzec wydłużyła się do 419 metrów. Najbardziej kuriozalna jest jednak droga z dworca PKP do dworca PKS - zamiast przez schody znajdujące się na terenie galerii handlowej, pasażerowie muszą pokonywać 400-metrową drogę przez Most Dworcowy.

22. Audyt (maj 2014)

Audyt funkcjonalności budynku zlecony przez PKP SA niezależnemu ekspertowi – architektowi dr hab. Danielowi Załuskiemu z Politechniki Gdańskiej wskazuje szereg rzeczy do poprawy na nowym dworcu. Decyzje: będzie przemeblowanie przestrzeni pasażerskiej oraz budowa schodów ruchomych w dół na perony 1-3. PKP SA nie udostępnia publicznie audytu, twierdząc że to dokument wewnętrzny. Dokładna ocena jakości rozwiązań tak zwanego chlebaka dworcowego pozostaje tajna.

Pojawiają się też wypowiedzi przedstawicieli PKP SA o tym, że w starym gmachu „będzie obsługa pasażera”, ale bez żadnych konkretnych propozycji.

23. „Kosz-koszmarek” z peronu pierwszego znika! (czerwiec 2014)

Z peronu pierwszego znika „kosz-koszmarek” – symbol bylejakości, z jaką PKP PLK SA potraktowały Poznań Główny. Przez trzy lata tandetny kosz przyczepiony plastikową opaską do barierki oddzielającej peron nr 1 od reszty Placu Dworcowego straszył pasażerów, a sama barierka utrudniała poruszanie się po stacji.



24. Przemeblowanie przestrzeni w nowym dworcu (październik 2014)

Za 350 tysięcy złotych PKP SA przemeblowuje przestrzeń nowego dworca – powstaje „mini poczekalnia”, której wcześniej nie było. Zmiany są następujące: przesunięte zostały Biuro Dworca, punkt informacji CIM, kantor oraz powstał nowy kioskowy lokal zwany „Mięta Malina”. Dzięki temu wydzielone zostaną wreszcie przestrzenie pod wygodne siedziska, których będzie 70. Likwidacja budy z kantorem i biurem dworca poprawia również warunki oczekiwania "na grzejniku" (z barku poczekalni bardzo popularne miejsce czekania na siedząco, konstrukcja i położenie osłon grzejników pod ścianą okienną sprzyja temu). Natomiast rozbicie "jaja", w którym znajdował się punkt CIM i informacji kolejowej, powoduje powstanie większej przestrzeni dla oczekujących w kolejce do kas oraz swobodny przepływ podróżnych.

25. Zmiana władzy samorządowej w Poznaniu (listopad 2014)

Miasto wchodzi do działania. Efektem tego będzie m.in. zmiana podejścia do funkcji obiektu starego dworca.

26. Konsultacje fasady Starego Dworca (październik 2015)

Miasto wraz z Trigranitem prezentuje koncepcję hotelu wraz z przestrzenią obsługi podróżnych na miejscu Starego Dworca.

IdP apeluje do Prezydenta Poznania Jacka Jaśkowiaka o rozszerzenie formuły konsultacji.

27. Remont peronów 4-6 (listopad 2015)

Rozpoczyna się wywalczona podczas konsultacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych w 2013 roku modernizacja peronów 4 - 6 za 50 mln zł. Tym razem w porządnym standardzie, choć nadal w niestandardowej dla tej wielkości stacji wysokości tylko 55 cm. Potrwa do marca 2018.

28. Dworcowa Burza Mózgów (styczeń 2016)

Miasto wraz z IdP oraz Trigranitem i PKP SA organizują dyskusję dotyczącą zagospodarowania międzytorza i rozwiązań funkcjonalnych.

→ por. wnioski z konsultacji *2016_01_16 Burza-Mózgów-na-Dworcu-Głównym-w-Poznaniu podsumowanie*

29. Poprawki w projekcie (marzec 2016)

Trigranit poprawia koncepcję uwzględniając postulaty mieszkańców i Miasta – odsunięto od gmachu dworca wjazd do parkingu podziemnego, co pozwala na uzyskanie dodatkowej przestrzeni na Placu Dworcowym.

30. Rezygnacja (lipiec 2016)

Kolej rezygnuje z realizacji inwestycji komercyjnej na miejscu Starego Dworca. Obiecuje szybką realizację samodzielnego budynku dworcowego.

31. Kolejne pytania IdP do PKP PLK (październik-listopad 2016)

Wobec zmiany podejścia w PKP SA do formuły budowy dworca IdP kierują pytania do spółki PKP PLK.

Spółka w odpowiedzi deklaruje prace nad koncepcją zadaszania peronów 4-6.

Niestety nic z tych prac nie ujrzało światła dziennego, a samą koncepcję – wydaje się –zarzucono. Ponadto PKP PLK nie poszerzy tunelu pod peronami i nie zamierza remontować peronów „wschodnich” 1-3.

→ por. list otwarty *2016_10_13 list do PKP PLK*

→ por. list *2016_11_03 list-odpowieź od PLK*

32. Ruszyły schody ruchome na perony 1, 2 i 3 (grudzień 2016)

PKP SA od początku inwestycji nowego dworca twierdziło, że schody ruchome w obie strony są niemożliwe do budowy ze względu na wymogi bezpieczeństwa i konieczność zapewnienia betonowych (nieruchomych) schodów zwykłych.

W 2014 r. audyt przeprowadzony przez prof. Daniela Załuskiego z Politechniki Gdańskiej wskazał na konieczność budowy takich schodów. Ostatecznie inwestycję zrealizowano pod koniec 2016 r.

33. List do Pani Premier (sierpień 2017)

IdP apelują do Premier RP Beaty Szydło o rozwiązanie problemu Poznania Głównego.

34. Miasto upomina się o kładkę na perony 4-6 (październik 2017)

Władze Poznania domagają się od PKP wyjaśnień w sprawie kładki łączącej perony 4, 5 i 6. Miała być gotowa już w 2011 roku, ale do dzisiaj jej nie powstała.

IdP publikuje swoje stanowisko ws. kładki, które popiera jej budowę i jednocześnie popiera przedłużenie tunelu pod peronami w kierunku Wildy (wschodnim).

→ por. *2017_10_27 stanowisko IdP ws kładki*

35. Koniec przebudowy peronów 4-6 (marzec 2018)

Perony otrzymują przyzwoity standard estetyczny. Nie mają jednak jednolitego zadaszania hali peronowej, o czym wspominały PKP PLK SA jesienią 2016 r. (nie ma też ciągłości zadaszania pomiędzy peronem 4 a 4a). Wysokość peronów jest nadal niższa od rozwiązań przyjętych na innych dużych stacjach (55 cm) i utrwała standard z początku istnienia dworca (1875 r.).

36. Apel „19 milionów pasażerów” (sierpień-październik 2018)

IdP wspólnie ze stowarzyszeniami Prawo do Miasta i Ulepsz Poznań wysyła apel do Premiera Mateusza Morawieckiego z prośbą o pomoc i konkretne działania ws. dworca.

37. Deklaracje kampanii samorządowej (październik 2018)

W trakcie kampanii samorządowej PKP SA deklaruje przebudowę starego dworca we współpracy z partnerem prywatnym, który miałby wybudować hotel nad dworcem, a za dworcem biurowce z lokalami usługowymi (PKP chce przeznaczyć na budowę 50 mln zł). PKP twierdzi, że pieniądze na ten cel zostały zabezpieczone.

Z kolei Miasto Poznań występuje do ministra inwestycji i rozwoju o odebranie Polskim Kolejom Państwowym terenu nowego i starego dworca PKP w Poznaniu.

38. Rusza budowa dodatkowego peronu „3A” i tunelu w kierunku ul. Składowej (luty 2019)

Za 97 mln zł netto PKP PLK SA wybuduje dodatkowy peron po stronie wschodniej (robocza nazwa „3A”) oraz przedłuży tunel pod peronami w kierunku ul. Składowej (a nie w kierunku wschodnim – wyjście na ulicę prawie pod samym wiaduktem Mostu Dworcowego). Pozwolenie na budowę wydano w czerwcu 2018. Budowa peronu to dobra wiadomość, samo przedłużenie tunelu nie będzie niestety w linii prostej, co tylko w niewielkim stopniu poprawi sytuację poruszania się po całej stacji.

PKP twierdzi, że budowa jest efektem pracy Zespołu Wojewody Wielkopolskiego ds. Poznańskiego Węzła Kolejowego (styczeń 2017 – czerwiec 2018). Zadanie ma nazwę „Dobudowa peronu na stacji Poznań Główny wraz z przebudową przejścia podziemnego” i jest częścią projektu „Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych”.

39. IdP upomina się o dworzec podczas wyborów parlamentarnych (wrzesień-październik 2019)

W ramach akcji „Uratuj Poznań Główny” IdP prosi kandydatów do Parlamentu o zajęcie się sprawami Poznania Głównego, publikując tzw. „Cztery filary Poznania Głównego”, czyli szacunek potrzeb inwestycyjnych i kosztorys prac na samej stacji jak i węźle kolejowym, który opiewa na kwotę 2,2 mld złotych.

40. Apel o zmianę numeracji peronów (październik 2019)

IdP zachęca PKP do zmiany numeracji peronów. Wydaje się to konieczne szczególnie w kontekście budowy peronu „3A”.

W grudniu 2019 r. IdP otrzymuje informację o przekazaniu sprawy do delegatury poznańskiej PKP.

→ por. list otwarty *2019_10_23 do PKP PLK ws numeracji peronów*

W załączonych do opracowania dokumentach (oryginalnych zrzutach korespondencji internetowej) wykreślono adresy mailowe dziennikarzy, do których wysyłano je w związku z faktem, że miały charakter listów otwartych, publicznych (RODO).