



[GR X00] – Spotkanie w Urzędzie Miasta Mikołów w sprawie rozwiązań projektowych na terenie miasta

Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn. „Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa”

Zadania A1: Koncepcja Programowo-Przestrzenna

Nazwa:	P00100001-DHW-BCG-170XXXXXX-XX-NT-2X0001
Numer spotkania:	01
Data:	02.08.2023 r.

Notatka ze spotkania: z dn. 02-08-2023 r.

Projekt:	Opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu pn. „Budowa linii kolejowej na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa”
Nr umowy:	URW/5/KRI/00100001/23
Zamawiający:	Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Aleje Jerozolimskie 142B 02-305 Warszawa
Wykonawca:	Konsorcjum Firm: Dohwa Engineering Co., Ltd. (Lider) (Daechi-dong) 438 Samseong-ro, Gangnam-gu, Seoul 06178, Republika Korei KOREA NATIONAL RAILWAY (Koreańskie Koleje Państwowe) (Partner) 242 Jungang-ro, Dong-gu, Daejeon 34618, Republika Korei  
Data:	02.08.2023 r.
Miejsce:	Urząd Miasta Rynek 16 43-190 Mikołów
Lista uczestników:	1) Stanisław Piechula – Urząd Miasta Mikołów - Burmistrz 2) Wojciech Klasa – Urząd Miasta Mikołów 3) Kazimierz Peryt – CPK Sp. z o.o. 4) Monika Grochot – CE Project Group Sp. z o.o Sp. k. 5) Anna Woźniak – CE Project Group Sp. z o.o Sp. k. 6) Beata Lewandowska – CE Project Group Sp. z o.o Sp. k. 7) Marcin Kasza – CE Project Group Sp. z o.o Sp. k. 8) Krzysztof Zając – CE Project Group Sp. z o.o Sp. k.
Agenda	Omówienie wyników analiz rozwiązań projektowych wnioskowanych przez Urząd Miasta Mikołów

Spis treści

1	Porządek spotkania	3
2	Omówienie tematów poruszonych w dyskusji	4
2.1	Aktualny stan realizacji projektu i dalsze plany	4
2.2	Przedstawienie wyników analiz rozwiązań projektowych	4
2.3	Wnioski i ustalenia ze spotkania:	4

1 Porządek spotkania

W dniu 02.08.2023 r. w siedzibie Urzędu Miasta Mikołów odbyło się spotkanie przedstawicieli Urzędu Miasta Mikołów z Zamawiającym, tj. CPK Sp. z o.o. i Wykonawcą prac projektowych, tj. konsorcjum firm: DOHWA Engineering (Lider) i Korea National Railways (Partner) reprezentowanym przez CE Project Group Sp. z o.o. spółka komandytowa (Podwykonawca).

Przedmiotem spotkania było przedstawienie przez Wykonawcę wyników przeprowadzonych analiz w zakresie rozwiązań projektowych przebiegu infrastruktury kolejowej CPK na terenie Miasta Mikołów wnioskowanych do uwzględnienia przez Urząd Miasta Mikołów.

Na początku spotkania burmistrz Stanisław Piechula przypomniał, że zgodnie ze stanowiskiem Rady Miejskiej Mikołowa i burmistrza, Gmina Mikołów nie akceptuje żadnej z przedstawionych linii CPK przez Gminę, jednak z uwagi na ewentualne decyzje rządu, które mogą doprowadzić do poprowadzenia tej linii przez Mikołów niezależnie od naszych argumentów, rozmawiamy o szczegółach projektowanej linii kolejowej nr 170 przez centrum Mikołowa, by maksymalnie zmniejszyć jej uciążliwości i zabezpieczyć interesy miasta.

2 Omówienie tematów poruszonych w dyskusji

2.1 Aktualny stan realizacji projektu i dalsze plany

Został ukończony etap realizacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES).

Umowa na wykonanie prac projektowych i uzyskanie pozwoleń administracyjnych niezbędnych do realizacji robót budowlanych dla odcinka linii kolejowej od Katowic Piotrowic do granicy państwa z Czechami została zawarta w dniu 19.06.2023 r. Od tego dnia trwają prace nad Koncepcją Programowo- Przestrzenną (KPP), które planowane zakończenie nastąpi w lutym 2024 r.

Kolejnymi etapami będą:

- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (około 06.2025 r.);
- uzyskanie decyzji o lokalizacji linii kolejowej (około 04.2028 r.)
- opracowanie projektu budowlanego z uzyskaniem niezbędnych do realizacji decyzji/pozwoleń:
 - Odcinek 1: od skrzyżowania z linią kolejową nr 169 relacji Tychy – Orzesze Jaśkowice (pomiędzy Łaziskami i Orzeszem), do granicy państwa (około 12.2028 r.)
 - Odcinek 2: od Katowic do skrzyżowania z linią kolejową nr 169 (około 02.2030 r.);
- realizacja robót budowlanych:
 - Odcinek 1 (j. w.) – lata 2029 ÷ 2032
 - Odcinek 2 (j. w.) – lata 2031 ÷ 2034.

2.2 Przedstawienie wyników analiz rozwiązań projektowych

Wykonawca przedstawił rozwiązania projektowe branż kolejowej, drogowej i konstrukcyjnej, obejmujące zmiany na etapie KPP, wniesione na podstawie wniosków otrzymanych od UM Mikołów. Omówiono wszystkie rozwiązania, przeanalizowano możliwości zmian, wynikających zarówno z uwarunkowań terenowych, potrzeb miasta oraz wymogów dla budowy linii kolejowej wraz z urządzeniami towarzyszącymi. Wykonawca zobowiązał się do przekazania do UM zaproponowanych rozwiązań w wersji numerycznej, celem weryfikacji, jako podstawę do dalszych dyskusji i ustaleń.

2.3 Wnioski i ustalenia ze spotkania:

- I. Przedstawiono kilka wariantów przecięcia linii kolejowej z ul. Fabryczną, zmierzających do umożliwienia przeprowadzenia ruchu kołowego lub pieszo-rowerowego pod torami w ciągu tej ulicy:
 - a. wariant 1a: obniżenie niwelety ul. Fabrycznej o ok. 60cm, skrajnia drogi 4,50m; pozostawienie skrzyżowania z ul. Stolarską, w wyniku czego nasyp kolejowy byłby wyniesiony ponad teren od ok. 7,40m do ok. 8,90m*
 - b. wariant 1b: obniżenie niwelety ul. Fabrycznej o ok 150cm, skrajnia drogi 4,50m, likwidacja skrzyżowania ulicy Fabrycznej z ul. Stolarską oraz zapewnienie dojazdu do ul. Stolarskiej od strony skrzyżowania ulic Rybnickiej i Pokoju, nasyp kolejowy byłby wyniesiony od ok. 6,40m do ok. 7,40m*.

- c. wariant 2a: zamknięcie dla ruchu samochodowego ulicy Fabrycznej, obniżenie ciągu pieszo-rowerowego o ok. 60cm, skrajnia 2,50m, linia kolejowa wyniesiona ponad teren od ok. 4,90 do ok. 5,80m*
- d. wariant 2b: zamknięcie dla ruchu samochodowego ulicy Fabrycznej, obniżenie ciągu pieszo-rowerowego o ok. 150cm, skrajnia 2,50m, linia kolejowa wyniesiona ponad teren od ok. 4,00m do ok. 5,10m*
- e. wariant 2c: zamknięcie dla ruchu samochodowego ulicy Fabrycznej, obniżenie ciągu pieszo-rowerowego pod torami o ok. 3m, konieczność budowy przepompowni celem odprowadzenia wody, wyniesienie linii kolejowej ponad teren od ok. 2,30m do ok. 3,80m*

W każdym z wariantów zachodzi zjawisko zasłaniania przez nasyp kolejowy i infrastrukturę kolejową (perony, ekrany) budynków i bloków mieszkalnych położonych po obu stronach torów, w rejonie ul. Fabrycznej.

*) Podano wysokości w formie przedziału od do wynika z nachylenia terenu i oznacza wysokość z różnych stron nasypu. Do podanych wysokość nasypu (uwzględniającego lokalizację peronów) należy jeszcze dodać wysokość ekranów akustycznych.

Zdaniem burmistrza Stanisława Piechuli należy zapewnić ruch przynajmniej samochodów osobowych, czyli uzyskać światło pionowe pod wiaduktem o wysokości 3,5m i zastosować takie parametry pochylerów zjazdów, by podnoszenie terenu było jak najmniejsze. Należy wystąpić w tym celu o wszelkie odstąpienia, a na podstawie odbytej ostatnio rozmowy z PSP Pan burmistrz zapewnia, że Straż Pożarna uzgodni światło pionowe pod wiaduktem o wys. 3,5m, gdyż maksymalna wysokość wozów strażacki nie przekracza 3,42m.

Przeanalizowano możliwości połączenia ulic Żwirki i Wigury z ul. Rybnicką (wiadukt nad torami kolejowymi w km 9+057) zgodnie z propozycją UM Mikołów. Projektant podkreślił, że rozwiązanie wykonania nowego połączenia drogowego na przedłużeniu ul. Żwirki i Wigury zostało przyjęte na etapie STES w zamian za zamknięcie ul. Fabrycznej. Wybór rozwiązania w KP odnośnie ulicy Fabrycznej, jest powiązany z realizacją wiaduktu w km 9+057. Jednostka projektowa przedstawiła stanowisko Inwestora: w przypadku zachowania ruchu samochodowego na ul. Fabrycznej (przejazd pod torami kolejowymi), nie będzie realizowany układ dróg w rejonie Żwirki i Wigury oraz wiadukt w km 9+057; natomiast jeżeli ul. Fabryczna pozostanie zamknięta lub zaprojektowane zostanie wyłącznie połączenie pieszo – rowerowe – wiadukt zostanie zaprojektowany. Zrealizowanie włączenia drogi do ul. Rybnickiej, w pobliżu istniejącego skrzyżowania z ul. Cieszyńską (DK 81) z uwagi na małą odległość między skrzyżowaniami jest uwarunkowane zgodą zarządcy skrzyżowania ul. Cieszyńskiej z ul. Rybnicką, tj. GDDKiA Oddział w Katowicach. Przedstawiciele UM Mikołów przedstawili wstępne stanowisko polegające na zachowaniu zarówno ciągłości ruchu na ul. Fabrycznej jak i konieczności budowy połączenia ul. Żwirki i Wigury z ul. Rybnicką. Jednostka projektowa zwróciła się z prośbą do Przedstawicieli UM Mikołów o pozyskanie zgody GDDKiA na budowę skrzyżowania nowoprojektowanej drogi gminnej (przedłużenia ul. Żwirki i Wigury) z ul. Rybnicką jako etapu

docelowego węzła w ciągu DK nr 81 uzgodnionego w ramach procesu powstawania MPZP dla miasta Mikołów (bez konieczności przebudowy geometrii skrzyżowania w ciągu ul. Cieszyńskiej).

Możliwe są także inne rozwiązania, wynikające z wypracowania stanowiska zadowolającego obie zainteresowane strony tj. Miasto Mikołów i Inwestora.

Głos w powyższej sprawie zabrał burmistrz Stanisław Piechula, informując że z dotychczasowych spotkań z CPK wyniósł przekonanie, że połączenie drogowe ul. Żwirki i Wigury do ul. Rybnickiej zostanie zrealizowane, niezależnie od tego, jaki zakres prac będzie wykonywany w ciągu ul. Fabrycznej.

Pan burmistrz podtrzymał oczekiwania, że należy zapewnić w ciągu ul. Fabrycznej przejazd dla samochodów o wysokości 3,5m przy minimalnym podniesieniu torowiska oraz równocześnie połączenie ul. Żwirki i Wigury wiaduktem do ul. Rybnickiej, m.in. dla samochodów ciężarowych i strefy przemysłowej.

Po spotkaniu przedstawiciele Urzędu Miasta poinformowali o przeprowadzeniu rozmów, które potwierdzają wcześniejsze ustalenia z GDDKiA w Katowicach o możliwości uzyskania zgody na połączenie ul. Rybnickiej z Żwirki i Wigury w lokalizacji wnioskowanej przez Urząd Miasta Mikołów.

II. Pozostałe ustalenia:

- a. Rezygnacja z budowy wiaduktu kolejowego w km 4+507 (obok „Leśnego Pogotowia”). Jednostka projektowa zaproponowała budowę placów do zawracania na odcinkach końcowych istniejących dróg. UM Mikołów przeanalizuje potrzebę budowy odcinka drogi łączącej ul. Cichą z ul. Cienistą. Sprzeciw do budowy tego odcinka zgłasza pan Jacek Wąsiński, dyrektor ośrodka.
- b. Budowa wiaduktu kolejowego nad ul. Cienistą (km ok. 4+270).
- c. Budowa wiaduktu kolejowego nad ul. Tadeusza Kościuszki (km ok. 4+470).
- d. Budowa wiaduktu kolejowego bez dróg dojazdowych (tylko obiekt) w korytarzu planowanej drogi zbiorczej wg mpzp (km ok. 5+600).
- e. Budowa wiaduktu w ciągu ul. Waryńskiego (km ok. 5+550) wraz z przebudową drogi po obu stronach wiaduktu i budową skrzyżowania trójwłotowego od strony wschodniej, umożliwiającego budowę w przyszłości 4 wlotu skrzyżowania.
- f. Budowa wiaduktu nad ul. Cieszyńską, obejmującego także budowę ciągu pieszo-rowerowego pod wiaduktem, w śladzie istniejącego ciągu.
- g. Zdaniem Inwestora brak uzasadnienia do budowy kładki rowerowej nad ul. Prusa w ramach zadania CPK.
- h. UM Mikołów zrezygnował z oczekiwania pozostawienia przejścia przez nasyp kolejowy km ok. 7+340, jednostka projektowa zapewni właściwe technicznie przejście istniejącym uzbrojeniem pod korpusem torowiska.
- i. Budowa przejścia pod torami (tylko obiekt) w km ok. 7+600, umożliwiający połączenie ul. Hubera z ul. Rybnicką (budowa ciągu pieszo-rowerowego pozostaje w gestii miasta).
- j. Drogi serwisowe/technologiczne wzdłuż torów po obu stronach linii kolejowej zostaną zaprojektowane po ustaleniu przebiegu niwelety kolejowej, zaprojektowaniu korpusu

kolejowego (zajętości terenu) oraz zweryfikowaniu potrzeb dojazdu zarówno dla celów linii kolejowych (dostępność do urządzeń / obiektów związanych z funkcjonowaniem linii kolejowej, w tym również utrzymaniowych) jak i miasta (powiązanie z istniejącymi drogami).

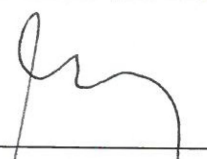
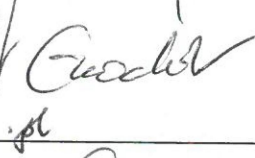
Planista miejski pan Wojciech Klasa poinformował, że przyjmuje z zaskoczeniem zmianę podejścia Wykonawcy w stosunku do STEŚ, w zakresie konieczności projektowania dróg serwisowych w sposób ciągły wzdłuż linii kolejowej. Wykonawca skreślił drogi serwisowe, które były w „Wariancie inwestorskim”, jak i te które proponował UM, jako mniej ingerujące w zabudowę i istniejącą tkankę miejską. Zdaniem planisty dla miasta ma to ogromne znaczenie, ponieważ po poszerzeniu korytarza kolejowego z 1 do 4 torów (czyli o około 15m) wiele dróg w planie miejscowym znajdzie się w zasięgu „stref zakazanych” (10m od granicy działki kolejowej i 20m od główki szyny), a brak jest możliwości ich przesunięcia z uwagi na obecną zajętość terenu, nie kolidującą z CPK. Planista zadeklarował też, że po powrocie z urlopu, po 22 sierpnia 2023 r. w możliwie krótkim czasie wykona i prześle do CPK wersję uwzględniającą wnioski z tego spotkania.

Burmistrz Stanisław Piechula wyraził opinię, że CPK wycofuje się z wielu zapewnień i propozycji rozwiązań drogowych, które przy okazji budowy linii CPK miały być wykonane jako drogi pomocnicze, a następnie przejęte i utrzymywane przez miasto. Ogólna narracja korzyści i rozwiązań realizowanych dla Mikołowa zmieniła się zdecydowanie na niekorzyść miasta, w szczególności próby uzależnienia budowy rozwiązań drogowych ul. Fabrycznej od połączenia Żwirki i Wigury z ul. Rybnicką, jak i wielu dróg technicznych. Ponownie podkreślono, że nie zostanie wyrażona zgoda na brak przejazdu dla samochodów do 3,5m przez ul. Fabryczną i połączenia dla ul. Żwirki i Wigury do ul. Rybnickiej.

Na tym spotkanie zakończono.

Do notatki załączono listę obecności.

Lista obecności

L.p.	Imię i nazwisko	Jednostka	Nr telefonu/e-mail	Podpis
1	Stanisław Pęczule	UM	601554411	
2	Wojciech Kleie	UM	601859743	
3	Karolinn Peryk	CPLK	608285979	
4	Monika Gwochot	CE Project Group	698 693 663 m.gwochot@ ceprojectgroup.pl	
5	Anna Wojniak	CE Project Group	512527745	
6	Beata Lewandowska	CE Project Group	506 587 149	
7	Marcel Kosz	CE Project Group	512-526-701	
8	KRZYSZTOF ZAJAC	CE PROJECT GROUP	517-494-399 k.zajac@ ceprojectgroup.pl	