



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

NOTATKA ZE SPOTKANIA

I. DATA:	II. MIEJSCE:	III. PROTOKOŁUJE:
05.03.2025 r.	Poznań – ul. Morszyńska, Kosowska, Polanicka, Szczawnicka oraz Poleska	Natalia Kowalewicz
IV. DANE PROJEKTU INWESTYCYJNEGO:		
<u>NUMER UMOWY:</u> 90/107/0017/24/Z/I		
<u>NAZWA UMOWY:</u> Opracowanie dokumentacji w ramach projektu pn.: „Dokumentacja projektowa dla Poznańskiego Węzła Kolejowego”		
<u>INWESTOR/ZAMAWIAJĄCY:</u> PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Zachodni		
<u>INŻYNIER PROJEKTU:</u> Nie dotyczy		
<u>GENERALNY WYKONAWCA:</u> BBF Sp. z o.o.		
V. TEMAT:		
Omówienie możliwości wprowadzenia dodatkowych przejść przez tory w ramach realizacji zadania pn. „Dokumentacja projektowa dla Poznańskiego Węzła Kolejowego		
VI. UCZESTNICY:		
1. Krzysztof Wasiak – PLK SA, Centrum Realizacji Inwestycji, Region Zachodni, 2. Damian Pawlak – PLK SA, Centrum Realizacji Inwestycji, Region Zachodni, 3. Natalia Kowalewicz – PLK SA, Centrum Realizacji Inwestycji, Region Zachodni, 4. Małgorzata Marciniak – PLK SA, Centrum Realizacji Inwestycji, Region Zachodni, 5. Dorota Cymerys-Najdek – Rada Osiedla Podolany, 6. Małgorzata Bogusławska – Przewodnicząca Rady Osiedla Strzeszyn, 7. Aleksandra Leitgeber-Pieciul – Miejska Pracownia Urbanistyczna, 8. Marzena Nowak – Miejska Pracownia Urbanistyczna, 9. Mariusz Woźniak – Zarząd Dróg Miejskich, 10. Karolina Kozak – Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta,		



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

11. Bartłomiej Mikołajczak – Rada Osiedla Strzeszyn,
12. Jacek Trębecki – Rada Osiedla Strzeszyn,
13. Elżbieta Sobkowiak – Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla Podolany,
14. Sławomir Adamczyk – BBF,
15. Ireneusz Nowicki – PLK SA, Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu Głównym, Sekcja Eksploatacji Poznań Główny.

VII. PRZEBIEG SPOTKANIA:

PRZEBIEG SPOTKANIA:

W ramach spotkania omówiono możliwości utworzenia dodatkowych przejść dla pieszych w ciągu linii kolejowych nr 354 relacji Poznań Główny PoD – Piła Główna oraz nr 351 relacji Poznań Główny – Szczecin Główny, zgodnie z wnioskiem przekazanym przez Miasto Poznań:

1. W ramach pierwszej części spotkania poruszono kwestie utworzenia dodatkowych przejść dla pieszych w ciągu ul. Morszyńskiej, Kosowskiej, Polanickiej, Szczawnickiej, zgodnie z poniższym wykazem:
 - I. ul. Morszyńska (GPS:52.456708, 16.870444): Potencjalne przejście dla pieszych zlokalizowane zostałoby w ~ km 4,536 LK354. Uwzględniając warunki miejscowe, przedstawiciele PLK SA zaproponowali przejście kat. E zabezpieczone labiryntami. Rozwiązanie to pozwoli na bezpieczne pokonanie linii kolejowych przez osoby postronne oraz nie wpłynie negatywnie na prędkość pociągów. Propozycja spotkała się z aprobatą pozostałych osób będących na spotkaniu.





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



- II. ul. Kosowska (GPS: 52.452580, 16.875129): Potencjalne przejście dla pieszych zlokalizowane zostałyby w ~km 3,981 LK354. Uwzględniając warunki miejscowe, przedstawiciele PLK SA zaproponowali przejście kat. E zabezpieczone labiryntami. Rozwiązanie to pozwoli na bezpieczne pokonanie linii kolejowych przez osoby postronne oraz nie wpłynie negatywnie na prędkość pociągów. Propozycja spotkała się z aprobatą pozostałych osób będących na spotkaniu.





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

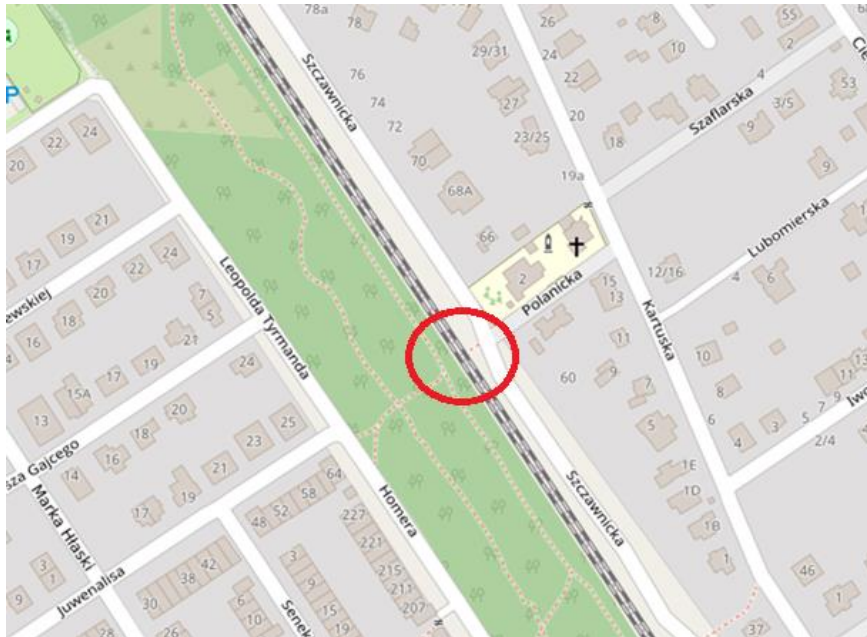


III. ul. Polanicka (GPS: 52.450190, 16.877925): Potencjalne przejście dla pieszych zlokalizowane zostałoby w ~km 3,648 LK354. Osoby będące na spotkaniu, w wyniku weryfikacji warunków miejscowych oraz bliskiej odległości do potencjalnego przejścia dla pieszych w ciągu ul. Kosowskiej (około 330 m) oraz istniejącego przejścia kat. E w ciągu ul. Krynickiej (około 250 m) stwierdzili, że niniejsza lokalizacja nie jest priorytetem, a utworzenie przejścia nie jest wymagane.





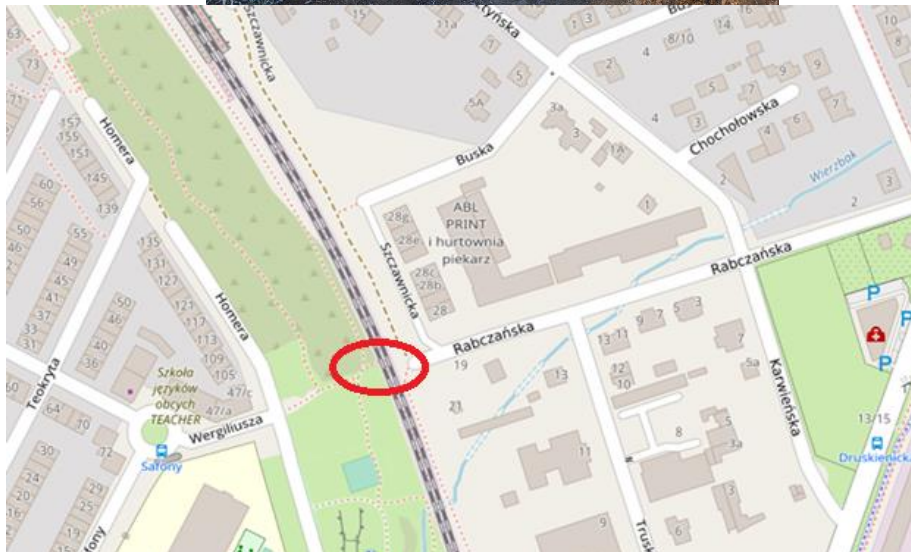
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



IV. ul. Szczawnicka w ciągu ulicy Rabczańskiej (GPS: 52.444894, 16.883541): Potencjalne przejście dla pieszych zlokalizowane zostało w ~km 2,944 LK354. Uwzględniając warunki miejscowe, przedstawiciele PLK SA zaproponowali przejście kat. E wyposażone w zapory i sygnalizację świetlną (tj. w urządzenia srk jak dla kategorii B). Rozwiązanie to pozwoli na bezpieczne pokonanie linii kolejowych przez osoby postronne oraz nie wpłynie negatywnie na prędkość pociągów. Propozycja spotkała się z aprobatą pozostałych osób będących na spotkaniu, którzy wskazali przedmiotowe przejście jako priorytetowe. Osiedle Podolany poinformowało, że w roku 2025 ZDM zobowiązał się do wybudowania ze środków osiedla brakującego fragmentu ul. Rabczańskiej oraz ul. Szczawnickiej w rejonie skrzyżowania Rabczańska/Szczawnicka, przez co powiązanie tego przejścia z drogą publiczną stanie się łatwiejsze.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



2. Przedstawiciele PLK SA poinformowali, że przedmiotowe spotkanie jest spotkaniem wstępnym, które pozwoli określić dalsze kroki – tj. określenie ilości przejść dla pieszych, ich ostatecznej lokalizacji, kategorii oraz podjąć działania celem uwzględnienia wnioskowanych przejść dla pieszych w ramach obecnie opracowywanej dokumentacji. Na dzień dzisiejszy budowa przejść dla pieszych nie ma zapewnionego finansowania i nie jest znany termin ich potencjalnej realizacji. Podczas uzgodnienia przedmiotowej notatki, przedstawiciele Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu oraz Urzędu Miasta Poznań wskazali propozycje zmiany formy zabezpieczenia przejść dla pieszych i zabezpieczenie ich urządzeniami jak dla kat. B (sygnalizacja + drągi rogatkowe).
3. Przedstawiciele PLK SA oraz Wykonawcy poinformowali, że przejścia muszą zostać powiązane z drogami publicznymi, tym samym niezbędne będzie doprojektowanie części dojazdów dla pieszych po jednej lub drugiej stronie linii kolejowej. Wymagać to będzie pozyskania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, co



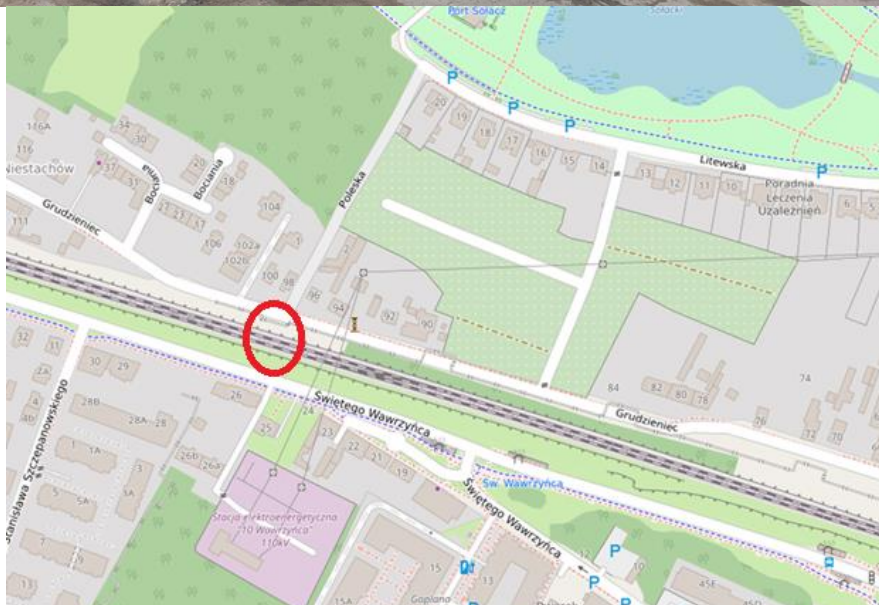
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

niekiedy może się wiązać (w przypadku nieuregulowanego stanu prawnego nieruchomości) z koniecznością wykupu części działki. Równocześnie, przedstawiciele PLK SA zwrócili uwagę, że wszystkie dojścia do przejść przejdą w utrzymanie właściwej jednostki Miasta.

4. Przedstawiciele rady osiedla Podolany oraz Strzeszyn potwierdzili zasadność stworzenia dodatkowych przejść przez tory, a wśród wyżej wymienionych miejsc jako najważniejsze określili przejście w ciągu ulicy Rabczańskiej, Morszyńskiej oraz Kosowskiej. Na dzień spotkania nie wskazano lokalizacji ul. Polanickiej jako zasadnej ze względu na bliskość innych przejść.
5. Przedstawiciele ZDM oraz MPU potwierdzili, iż w inwentaryzowanych miejscach, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego wskazują powiązania piesze lub rowerowe, z wyjątkiem powiązania pomiędzy ulicą Polanicką a Juwenalisa. MPU zaznaczyło, że zgodnie z podziałem kompetencji jednostką właściwą w zakresie udzielania informacji dotyczących obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest Wydział Urbanistyki i Architektury UMP.
6. Przedstawiciele Rad Osiedli poinformowali, że planowane są rozmowy wewnętrzne, a w dalszej kolejności z mieszkańcami w kontekście ostatecznej lokalizacji i ilości przejść.
7. Przedstawiciel Rad Osiedli zwrócił uwagę na problematyczność aktualnego przejścia przed tory w obrębie przystanku osobowego Poznań Podolany i zaproponowali zmianę zabezpieczenia przejścia z kat. E wyposażonego w labirynt i sygnalizację świetlną na kat. E wyposażoną w zapory i sygnalizację świetlną (tj. w urządzenie srk jak dla kategorii B). Równocześnie, zwrócono uwagę na brak dodatkowego wejścia na peron nr 1, na końcu peronu.
8. Przedstawiciele Rad Osiedli zwrócili szczególną uwagę, że ważne dla mieszkańców jest powstanie przystanku Druskiennicka. Przedstawiciele PLK SA poinformowali, że obecnie opracowywana dokumentacja uwzględnia powstanie przedmiotowego peronu. Szczegóły zostaną uzgodnione z Miastem.
9. W ramach drugiej części spotkania poruszono kwestie utworzenia dodatkowego przejścia dla pieszych w ciągu ul. Poleskiej. Uwzględniając warunki miejscowe, przedstawiciele PLK SA jako jedyną formę przejścia wskazali przejście bezkolizyjne, utworzone w nasypie linii kolejowej. Przedstawiciel Wykonawcy przekazał, że trwają prace związane z zaprojektowaniem układu torowego w tym obszarze, a ostateczna forma przejścia powinna wynikać ze sposobu poprowadzenia linii kolejowych (mury oporowe, estakada). Rozwiązanie zostało zaakceptowane przez przedstawicieli Miasta, którzy jedynie zwrócili uwagę na konieczność zaprojektowania przejścia dla pieszych na wyjściu, po stronie Jeżyc. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dopuszczają powiązanie piesze Sołacza i Jeżyc w rejonie ul. Poleskiej. W ocenie Przedstawiciela ZDM konieczne jest wykonania przejścia pieszego i rowerowego po stronie Jeżyc, przez ul. Św. Wawrzyńca lub przejścia dla pieszych i włączenie rowerowe na zasadzie 4 wlotu. Po stronie Sołacza podobnie. Ponadto przedstawiciel ZDM poinformował o planowanych inwestycjach budowy dróg rowerowych i chodników przecinających linię kolejową w rejonie ul. Norwida oraz Pułaskiego. W ramach inwestycji kolejowej zwrócono uwagę aby zachować wymagane światło pod wykonanie DDR i chodników. Szczegóły zostaną przedstawione osobną korespondencją mailową.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



VIII. USTALENIA:

ODPOWIEDZIALNY:
(osoba / komórka lub
jednostka organizacyjna
/ podmiot)

TERMIN

Nie podjęto żadnych ustaleń terminowych

IX. PODPISY:



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Na tym zakończono oraz zatwierdzono na podstawie uzgodnień mailowych:

(podpis Dyrektora Projektu PLK SA)