

P. Radosław Witkowski
[Signature]
 24.08

bk@umradom.pl

Od: "Prezydent Miasta Radomia Radosław Witkowski" <prezydent@umradom.pl>
Data: 23 sierpnia 2017 15:05
Do: <bk@umradom.pl>
Temat: FW: Do Prezydenta Miasta Radom: Petycja o połączenie kolejowe Port Lotniczy Radom- Kielce

From: [redacted]@dwieczorna.pl]
Sent: Wednesday, August 23, 2017 2:24 PM
To: prezydent@umradom.pl; rzecznik@umradom.pl
Subject: Do Prezydenta Miasta Radom: Petycja o połączenie kolejowe Port Lotniczy Radom- Kielce

Ponawiam petycję

W dniu poniedziałek, 10 października 2016 [redacted].pl> napisał(a):
 proszę o przekazanie odpowiedzi na petycję celem jej publikacji.

W dniu 9 września 2016 10:52 użytkownik [redacted].pl> napisał:
 Do Prezydenta Miasta Radom: Petycja o połączenie kolejowe Port Lotniczy Radom- Kielce

Petycja do władz Radomia

- wnoszę o zamieszczenie petycji w BIP zgodnie z ustawą
- wnoszę o przekazanie petycji radnym miasta Radom
- wnoszę o udzielenie odpowiedzi elektronicznie, w formacie do publikacji

Treść petycji

Jako ekonomista transportu widzę szansę na zaoszczędzenie 5-10 mln PLN rocznie poprzez zmniejszenie dotacji do Portu Lotniczego Radom. Jest to najbardziej rentowna inwestycja władz Radomia. Uruchomionoby połączenie autobusem szynowym z Portu Lotniczego Radom do Kielc. Znacznie zwiększyłyby to liczbę pasażerów. Przykładem może być port lotniczy Szymany, który anotał ogromny wzrost przewozów dopiero po 20 latach działalności, gdy doprowadzono do niego linię kolejową. Bez połączenia kolejowego port lotniczy notował bardzo znikomy ruch pasażerski. Dopiero kolej pasażerska trwale ożywiła ten port lotniczy. Dziś obsłużył on już 22 tys. pasażerów od stycznia br. Połączenia kolejowe są skoordynowane z lotami.

Wnoszę o:

- Wystąpienie do Stołecznego Zarządu Infrastruktury w Warszawie z wnioskiem o doraźne odpłatne udostępnienie nieruchomości wykorzystywanej przez wojsko i będących w trwałym zarządzie MON, tj. boczniczy kolejowej na lotnisko. To może nastąpić po uzyskaniu zgody dyrektora Departamentu Infrastruktury MON. W takim przypadku zgoda na udostępnienie boczniczy o numerze WBK-201 w Radomiu może zostać wydana na wniosek zainteresowanej instytucji złożony do zarządcy nieruchomości wojskowej, w tym przypadku do szefa Stołecznego Zarządu Infrastruktury w Warszawie.
- Wystąpienie do Marszałków województw Mazowieckiego i Świętokrzyskiego o zamówienie, zorganizowanie i dofinansowanie połączenia kolejowego Kielce- Radom- Port Lotniczy Radom po boczniczy kolejowej WBK-201.
- ustawienie na istniejącym przystanku kolejowym w pobliżu portu lotniczego- tablicy z nazwą przystanku "Radom Port Lotniczy".

DOTYCHCZASOWA KORESPONDENCJA

Pytania

- czy władze miasta Radom mogą wznowić połączenia kolejowe na trasie Radom Dworzec- Radom Port Lotniczy? Takie połączenia pasażerskie obsługiwało. Linia istnieje. Posiada przystanek kolejowy.
- Od kogo zależy decyzja o możliwości wykorzystania linii w zarządzie MON?

Użytkownikiem boczniczy jest 42 Baza Lotnictwa Szkolnego, z siedzibą: 26-603 Radom, ul. Sadków 9, zwana dalej „WBK 201”.

Właścicielem bocznic „WBK 201” jest – Skarb Państwa – Ministerstwo Obrony Narodowej z tytułu trwałego zarządu i posiadania prawa do dysponowania nieruchomością.

Bocznica „WBK 201” przeznaczona jest do przyjmowania i nadawania wagonów ładownych i próżnych po wyładunku i załadunku dla 42 Bazy Lotnictwa Szkolnego:

- a) w grupach wagonowych,
- b) w pojedynczych wagonach.

Wydział prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pytania o bocznicę kolejową na radomskie lotnisko

W odniesieniu do przesłanej korespondencji uprzejmie informuję, że sprawy udostępniania nieruchomości wojskowych regulują przepisy:

- 1) ustawy z dnia 10 lipca 2015 r. o *Agencji Mienia Wojskowego*^[1],
- 2) zarządzenia Nr 22/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 07 lipca 2016 r. w *sprawie sposobu zarządzania nieruchomościami przeznaczonymi na zakwaterowanie oraz właściwości organów wojskowych i norm rozmieszczenia*^[2].

W przypadku czasowego lub częściowego niewykorzystywania przez jednostki wojskowe nieruchomości będących w trwałym zarządzie MON, nieruchomość podlega przekazaniu do Agencji Mienia Wojskowego, która zagospodarowuje nieruchomości zgodnie z przepisami powołanej ustawy. Udostępnienie nieruchomości przez AMW może nastąpić w np. formie dzierżawy w wyniku wyłonienia najkorzystniejszej oferty albo w trybie bezprzetargowym po spełnieniu ściśle określonych przesłanek ustawowych.

Natomiast doraźne odpłatne udostępnienie nieruchomości wykorzystywanych przez wojsko i będących w trwałym zarządzie MON, może nastąpić po uzyskaniu zgody dyrektora Departamentu Infrastruktury MON. W takim przypadku zgoda na udostępnienie WBK-201 w Radomiu może zostać wydana na wniosek zainteresowanej osoby lub instytucji złożony do zarządcy nieruchomości wojskowej, w tym przypadku do szefa Stołecznego Zarządu Infrastruktury w Warszawie. SZI uzgadnia możliwość udostępnienia bocznic z jej użytkownikiem tj. z dowódcą 42 Bazy Lotnictwa Szkolnego. Następnie wniosek jest kierowany do rozpatrzenia przez Dowódcę Generalnego RSZ. W przypadku pozytywnego zaopiniowania wniosku przez Dowódcę Generalnego RSZ, wniosek jest kierowany do dyrektora Departamentu Infrastruktury MON.

^[1] Dz. U. z 2015 r. poz. 1322 z późn. zm.

^[2] Dz. Urz. Min. Obr. Nar. z 2016 r. poz. 122.

Rzecznik prasowy MON

Centrum Operacyjne
Ministra Obrony Narodowej

Bocznicą kolejową na radomskie lotnisko będzie przebiegał teren 42 Bazy Lotnictwa Szkolnego w Radomiu. Port Lotniczy Radom ma w swoich planach wykorzystanie kolejowej infrastruktury poprzez dobudowanie 600 metrowej odnogi, prowadzącej wprost do nowego, docelowego terminala pasażerskiego.

A dlaczego nie rozważają Państwo uruchomienia połączeń pasażerskich koleją na lotnisko już od września 2015 r., z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury? Połączenia takie przecież były regularnie organizowane z okazji eventów na lotnisku w Radomiu, takich jak Air Show. Wystarczy przekonać do tego przewoźników, podjąć negocjacje np. ze spółką Koleje Mazowieckie.

Odpowiedź:

Bocznicą kolejową nie znajduje się na naszym terenie. Z informacji które posiadamy wynika ponadto, że jej stan techniczny uniemożliwia skierowanie tam ruchu pasażerskiego i jego obsługę. Niezbędna jest jej gruntowna modernizacja, o którą prowadzimy stosowne starania.

- czy planowane jest połączenie kolejowe do PL Radom? Co sądzi na ten temat zarząd PL Radom?
- czy można tymczasowo uruchomić linię na lotnisko w stanie jak jest?
- co władze województwa lub miasta sądzą o takim projekcie? Czy PL Radom posiada jakieś informacje?

Ad.1 Tak, połączenie takie jest w planach, jednakże dopiero w okresie, kiedy zostanie uruchomiony terminal docelowy lotniska, pod którym wybudowana ma zostać stacja kolejowa.

Ad.2 W ocenie PLR nie ma takiej możliwości technicznej bez rozbudowy szlaku kolejowego. O szczegóły należy jednak zapytać PKP PLK S.A.

Ad.3 PLR nie posiada wiedzy na temat podejścia władz wojewódzkich do przedmiotowej kwestii. Władze miasta Radomia wspierają dążenia do uruchomienia połączenia kolejowego, przyjęty został miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uwzględniający połączenie kolejowe lotniska z miastem Radom.

--

Rzecznik prasowy

Przypominam że wiele portów wzbogaciło o połączenia kolejowe do terminala pasażerskiego portu lotniczego. Także te nowopowstające- Olsztyn Szymany i Lublin. Peron pasażerski- tymczasowy- miał powstać na Airshow w 2007 roku. W wielu miastach skutecznie przekonywaliśmy do uruchomienia połączeń kolejowych na lotniska. W Radomiu nawet dobrze się składa, że w pobliżu końcowego peronu znajduje się niewielkie osiedle. Kilukrotnie kursy autobusu szynowego na linii Radom Sadków- Radom- Przysucha- Przysucha Miasto (wykorzystanie bocznic kolejowej w kierunku miasta) wraz z budową nowego przystanku końcowego na bocznicę w kierunku centrum miasta Przysucha - to nie jest plan niemożliwy do wdrożenia już od teraz, natychmiast. Pociągi na linii do portu lotniczego Sadków kursowały już wielokrotnie nawet z częstotliwością równą częstotliwościom kolei podmiejskich.

Taka oferta mogłaby ożywić tę dzielnicę, a sam port lotniczy mógłby także pełnić inne funkcje, np. centrum handlowego, skoro nie nadaje się zbyt jako port lotniczy, to jego funkcje usługowo- komercyjne mogłyby dzięki temu zostać dalej rozbudowane do roli shopping- mallu z licznymi sklepami, przyciągającego nie tylko pasażerów odlatujących, ale także zwykłych kupujących.

Takie połączenie obu funkcji czyniłoby sensowną budowę linii kolejowej do samego terminalu, lub- usytuowanie końcowego przystanku znacznie bliżej niż obecnie.

Zachęcam do uruchomienia w mieście Radom namiastki kolei podmiejskiej, na wzór warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. Początkowo wystarczy np. umowa na honorowanie biletów miejscowej komunikacji miejskiej podpisana np. z przewoźnikiem Koleje Mazowieckie lub podobne uzgodnienie, by namiastka kolei miejskiej w Radomiu stała się możliwa.

Do Prezydenta Miasta Radom

Apeluję do Pana o uruchomienie połączeń kolejowych w ramach kolei miejskiej- zintegrowanej z miejskim systemem biletowym, w relacji do portu lotniczego Radom Sadków.

Torowisko w tej relacji już istnieje. Pociągi- autobusy spalinowe mogłyby uzyczyć lub wynająć- wraz z obsługą - przewoźnik kolejowy Koleje Mazowieckie.

Zachodzi konieczność remontu stacji kolejowej Radom Sadków. Tutejszy peron powstał około 2007 roku na potrzeby dowozu pasażerów na Air Show - pokazy lotnicze na lotnisku Radom, i dziś jest już nieco zniszczony. Proponuję też remont chodnika z

przystanku kolejowego do terminalu portu lotniczego.

Koleje na lotniska funkcjonują na całym świecie, także w licznych polskich miastach (Gdańsk, Warszawa, Kraków, Lublin, Szczecin). Powstają także nowe połączenia tego typu- podobne połączenie właśnie powstaje na remontowany port Szczytno-Szymany koło Olsztyna.

Istnieje możliwość przedłużenia aktualnej linii kolejowej pod sam terminal portu lotniczego, do czego gorąco Pana namawiam. Port lotniczy- zwłaszcza na początku- potrzebuje dobrego skomunikowania z siecią transportu publicznego. Wiele portów lotniczych w dzisiejszych czasach jest uruchamianych od razu w komplecie z połączeniem kolejowym.

W Radomiu tak się jednak nie stało. Wzywam Pana, aby naprawić ten błąd. Początkowo i tak pociągi obsługiwałyby osiedle mieszkaniowe przy porcie lotniczym i przy jednostce wojskowej, łącząc je z miastem. Jak szacuję, większość ruchu początkowo nie byłaby generowana przez port lotniczy.

Pytanie:

- czy władze samorządowe woj. świętokrzyskiego są zainteresowane zawarciem porozumienia dot. obsługi połączenia kolejowego z Kielc do portu lotniczego Radom?

Opisujemy szanse na ponowne ożywienie kolei do portu lotniczego Radom, która okazyjnie funkcjonowała w relacji Radom Lotnisko- Radom Dworzec.

W pobliżu portu lotniczego Radom znajduje się nieużywany przystanek kolejowy Radom Lotnisko. Został on zbudowany w 2007 roku.

Linia do portu lotniczego Radom nie jest zelektryfikowana. Przewozy pasażerskie poprzednio obsługiwała spółka Przewozy Regionalne. Koleje Mazowieckie już nie kontynuowały obsługi pasażerskiej tej linii. Intereruje nas:

- czy władzewojewództwa są zainteresowane utworzeniem "Kielce Airport Express" w relacji Kielce- Radom Lotnisko celem dowozu pasażerów z Kielc do Radomia na połączenia do Gdańska i Berlina?

W nawiązaniu do otrzymanego e-maila informuję, że realizację ustawowych zadań dotyczących publicznego transportu zbiorowego na terenie Województwa Mazowieckiego (w tym dotyczących istniejących lub planowanych połączeń kolejowych) prowadzi tamtejszy Marszałek Województwa.

W związku z powyższym Województwo Świętokrzyskie nie jest zainteresowane tworzeniem kolejnych nowych dodatkowych relacji. Tym bardziej, że połączenia lotnicze z lotniska w Radomiu do tej pory nie cieszyły się zbytnim zainteresowaniem. Potwierdzeniem braku- na dzień dzisiejszy – zasadności uruchomienia takiego połączenia kolejowego, jest chociażby ubiegłotygodniowe wycofanie się z przewoźnika z połączenia Bus Expres z centrum miasta Kielce na lotnisko im. Chopina w Warszawie (zbyt niskie zainteresowanie ofertą).

W/w połączenia może realizować bez przeszkód w chwili obecnej Województwo Mazowieckie komunikując na stacji Skarżysko Kamienna pociągi osobowe Przewozów Regionalnych przyjeżdżające z kierunku Kielc i Ostrowca Świętokrzyskiego z pociągami Kolei Mazowieckich wyjeżdżających w kierunku Radomia i Warszawy.

Województwo Świętokrzyskie realizuje własną politykę przewozową, wynikającą z Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego opartą obecnie na łączeniu mniejszych ośrodków na terenie województwa z Kielcami.

Pragnę jednak podkreślić, że zasadność uruchomienia przedmiotowych połączeń, wymaga niezbędnych analiz, znajdujących ekonomiczne i społeczne uzasadnienie realizacji.

Pytania prasowe:

Opisujemy szanse na ponowne ożywienie Radomskiej Kolei Miejskiej, która okazyjnie funkcjonowała w relacji Radom Lotnisko- Radom Dworzec.

W pobliżu portu lotniczego Radom znajduje się nieużywany przystanek kolejowy Radom Lotnisko. Został on zbudowany w 2007 roku.

Linia do portu lotniczego Radom nie jest zelektryfikowana. Przewozy pasażerskie poprzednio obsługiwała spółka Przewozy Regionalne. Koleje Mazowieckie już nie kontynuowały obsługi pasażerskiej tej linii.

Intereruje nas:

- czy PR są zainteresowane przywróceniem sporadycznych przewozów na tej linii np, celem dowożenia pasażerów do portu lotniczego Radom
- czy PR są zainteresowane współpracą z miastem Radom celem utworzenia kolei aglomeracyjnej w relacji Radom Lotnisko- Przysucha obsługiwanej autobusem szynowym w trakcji spalinowej?
- czy PR są zainteresowane obsługą tej linii na zlecenie i z dofinansowaniem Urzędu Miejskiego w Radomiu?
- czy PR są zainteresowane utworzeniem "Kielce Airport Express" w relacji Kielce- Radom Lotnisko celem dowozu pasażerów z Kielc na połączenia do Gdańska i Berlina?

Przewozy Regionalne nie obsługują połączeń kolejowych w rejonie Radomia. Sugeruję kontakt z Kolejami Mazowieckimi i samorządem województwa mazowieckiego. Jeśli chodzi o pociągi regionalne z Kielc do Radomia, to proszę pamiętać, że ich uruchomienie musiałoby zostać poprzedzone zawarciem porozumienia między władzami województw mazowieckiego i świętokrzyskiego.

Jako przewoźnik organizujemy też połączenia komercyjne. Zarówno prywatne firmy, jak i samorzady mogą zamówić u nas takie pociągi. Oferty tego rodzaju przygotowujemy są indywidualnie, a dystrybucja biletów leży po stronie zamawiającego. Na takiej zasadzie współpracujemy np. ze skansenem w Jaworzynie Śląskiej lub Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei (marka TurKol.pl).

Przewozy Regionalne
Biuro Zarządu
Wydział ds. Komunikacji i Public Relations

Pytanie do władz miasta

Proszę o odpowiedź, kiedy możliwe jest uruchomienie połączenia kolejowego do portu lotniczego w Radomiu?

Odpowiedź

Witam, miasto na razie nie ma w planach uruchomienia połączenia kolejowego do portu lotniczego.

Pytania do MIB

Co MiB uważa na temat planów połączenia portu lotniczego Radom z siecią kolejową? Podobne inwestycje na całym świecie pozwoliły ożywić peryferyjne porty lotnicze i uczynić je bardziej konkurencyjne w starciu z dużymi portami lotniczymi. W Radomiu potrzeba jedynie kilkuset metrów toru, by połączyć istniejącą bocznice kolejową z terminalem pasażerskim. W "Białej Księdze" EU zapisano fragment o konieczności tworzenia połączeń kolejowych do portów lotniczych.

Odpowiedź ministerstwa w sprawie połączenia kolejowego do portu lotniczego Radom

Resort infrastruktury dokłada wszelkich starań, aby poprawić funkcjonalność infrastruktury kolejowej w całym kraju. Dobrze rozwinięty transport kolejowy wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze lokalnym, krajowym i europejskim.

Polityka transportowa Polski została określona w dokumencie Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023 określa Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, natomiast ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji lotniczych określa przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z 8 maja 2007 r. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych (w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa trwają prace nad aktualizacją przedmiotowego dokumentu).

Aktualnie resort infrastruktury nie prowadzi prac, mających na celu połączenie portu lotniczego Radom – Sadków z siecią kolejową. Projekt nie został uwzględniony w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r., połączenie do lotniska nie zostało również wytypowane do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego (nie zostało wpisane do Kontraktu Wojewódzkiego dla Województwa Mazowieckiego). Lotnisko w Radomiu nie zostało ujęte w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 (sieci TEN-T).

Decyzja odnośnie uruchomienia połączenia kolejowego należy do władz lokalnych regionu oraz zarządzającego portem lotniczym i to władze regionalne razem z zarządzającym lotniskiem są odpowiedzialne za tego typu inwestycje, w tym ich finansowanie oraz ocenę ich ryzyka. Decyzja o wybudowaniu lotniska powinna brać pod uwagę nie tylko aspekty społeczne i gospodarcze dla regionu, ale przede wszystkim uwzględniać ekonomiczną wykonalność i samodzielność finansową takiego projektu w długim terminie, opartą na rzetelnym biznesplanie.

Inwestycja nie stoi w sprzeczności z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej. Działania resortu infrastruktury wspierają realizację projektów, dotyczących połączeń poszczególnych lotnisk w Polsce z siecią kolejową. Dotychczas zrealizowane zostały połączenia do portów lotniczych Warszawa – Okęcie, Kraków – Balice, Lublin - Świdnik, Szczecin – Goleniów, Olsztyn – Szymany.

Z pozdrowieniami,

Rzecznik prasowy

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Tel. 22 630 11 22

Pytania prasowe:

Jakie są szanse aby port lotniczy Radom podjął lobbing we władzach województwa o :

- uruchomienie bezpośrednich połączeń dowożących pasażerów koleją do Warszawy z wykorzystaniem spalinowych autobusów szynowych, w relacji Radom Lotnisko (istniejąca linia kolejowa do lotniska i jej przystanek)- Warszawa Zachodnia- W-wa Centralna- W-wa Wschodnia.

Takie pociągu już kursowały w tej relacji, jako sezonowe, ale czas przejazdu był dość długi. Obecnie może wynosić ok. 1 godz. 50 minut dla autobusu szynowego. Końcowy odcinek bocznicą nie jest zelektryfikowany, ale nie jest to konieczne- (są wszak spalinowe autobusy szynowe)- aby już dziś wprowadzić połączenia kolejowe dowożące pasażerów do lotów tanich linii, jeśli takie byłyby zachęczone ofertą niskich cen i dowozu pasażerów do centrum Warszawy.

Czy planowane jest połączenie kolejowe do PL Radom?

2017-08-24

Obowiązujący plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego (stanowiący akt prawa miejscowego) w swojej treści nie uwzględnia uruchomienia połączenia kolejowego do Portu Lotniczego w Radomiu. Wobec powyższego organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie planuje organizacji kolejowego publicznego transportu do ww. lokalizacji.

Czy można tymczasowo uruchomić linię na lotnisko w stanie jak jest?

Samorząd województwa mazowieckiego nie jest w posiadaniu informacji dotyczących aktualnego statusu własnościowego danej linii kolejowej, nie mówiąc o jej stanie technicznym, który potencjalnie mógłby sprzyjać uruchomieniu połączeń kolejowych na lotnisko.

Co władze województwa sądzą o takim projekcie?

Przyglądamy się doświadczeniom innych samorządów w tym zakresie.

Połączenia kolejowe realizowane na lotniska w Szczecinie (Gołeniów), Lublinie (Świdnik) oraz Olsztynie (Szymany) pokazują, że ta forma dowozu/odwozu pasażerów – z portów lotniczych generujących nie więcej niż 400 tys. pasażerów rocznie, przy nieregularnie wykonywanych operacjach lotniczych – nie jest optymalna w stosunku do poniesionych kosztów inwestycji oraz ponoszonych kosztów uruchamiania pociągów. Nie bez znaczenia jest również fakt częstych zmian godzin lotów przez przewoźników, co powoduje trudności w dostosowaniu godzin kursowania pociągów pod przylotu/odlotu danego samolotu (m.in. z uwagi na 40 dniowy okres realizacji zmiany rozkładu jazdy pociągów przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK).

W innym świetle rysuje się przyszłość połączeń kolejowych z lotnisk w Gdańsk oraz Krakowie, gdzie ilość odprawionych podróżnych szacowana jest na ok. 4 mln pasażerów przez każdy port lotniczy. Są to połączenia stosunkowo niedawno uruchomione, które cechuje regularność, potencjał oraz obsługa nie tylko pasażerów lotniska.

Pozdrawiamy,

Biuro Prasowe

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego

ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa

Pytania do PKP PLK

Czy można dostać informacje na temat planów budowy połączenia kolejowego do portu lotniczego Radom? Czy są jakieś koncepcje w tej sprawie?

W przypadku małych portów lotniczych zwykle buduje się takie połączenia już na starcie, aby maksymalnie ułatwić komunikację pasażerów.

Tak jak informowaliśmy już w ubiegłym miesiącu, strategiczne plany inwestycyjne Spółki nie przewidują budowy połączenia kolejowego do lotniska Radom - Sadków. Niemniej jednak potwierdzamy opinię Portu Lotniczego Radom, że istnieją techniczne możliwości włączenia połączenia na lotnisko w układ stacji Radom Wschodni. W naszej opinii, szansą na uruchomienie takiego połączenia z proponowanym wykorzystaniem istniejącej bocznicy kolejowej, może być sfinansowanie prac ze środków samorządowych, w przypadku uznania ich zasadności, opłacalności i możliwości technicznych. Poza pozyskaniem środków finansowych na realizację takiego przedsięwzięcia, konieczne jest również pozytywne stanowisko organizatora kolejowych przewozów pasażerskich odnośnie potrzeb i możliwości postojów na proponowanym nowobudowanym przystanku osobowym.

Wydział prasowy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2017-08-24

Port lotniczy w Radomiu powinien ocaleć i zostać rozbudowany. Władze miasta Radomia powinny podjąć działania na rzecz rozbudowy portu lotniczego w Radomiu do roli regionalnego portu lotniczego. Lotnisko już dowiodło swoich możliwości- obsługując lotewskie linie Air Baltic oraz czeskie CSA.



Władzom miasta Radom powinno w tej sytuacji zależeć na poprawie naziemnego skomunikowania portu lotniczego z siecią naziemnego transportu zbiorowego. To brak poprawnego skomunikowania skutkowało małymi liczbami pasażerów.

Od wielu lat w tym celu rozwija się nowa gałąź rynku- airport links. Wiele z portów lotniczych jest połączonych czy to komunikacją miejską czy regionalną - kolejową lub drogową.



W niniejszym artykule dowodzę że niezbędne dla startu lotniska jako portu tanich linii lotniczych jest uruchomienie airport linku- początkowo kolejowo- drogowego, z czasem kolejowego, do portu lotniczego Radom.

Port ten już dziś posiada bocznicę kolejową, która okazjnie była wykorzystywana do połączeń pasażerskich.

Uruchamiając już to obecnie możliwe do uruchomienia połączenie pasażerskie port lotniczy uzyska kolejowe połączenie z dojściem pieszym do terminalu portu lotniczego.

Tak zaczynało połączenie do portu lotniczego Kraków. Także tam brakowało końcowego odcinka toru pod

sam terminal. Pasażerów dowożono autobusem na końcowym odcinku.

Uruchomienie już dziś systemu kolejowej komunikacji miejskiej Radomia w postaci szynobusu kursującego wahadłowo w relacji Radom Port Lotniczy - Radom - (Przysucha) pozwoli na wprowadzenie w aglomeracji Radomia swoistej kolei aglomeracyjnej.

Możliwe jest uruchomienie połączeń z Radomia do przystanku Radom Port Lotniczy. Ten przystanek od lat nie był włączony do eksploatacji. Wykorzystywano go do ruchamianej na potrzeby Radom Airshow kolejowej komunikacji miejskiej na trasie na lotnisko.

Przystanek powstał około 2007 roku i od tego czasu był wykorzystywany jako przystanek końcowy dla pociągów ze stacji Radom oraz prawdopodobnie- dla pociągów specjalnych z Warszawy na radomskie Airshow.

Niniejszym proponuję powrót do koncepcji uruchomienia kolei miejskiej do dzielnicy Lotnisko/ Port Lotniczy z wykorzystaniem autobusu szynowego. Autobus szynowy służyłby przede wszystkim mieszkańcom, ale także podróżnym udającym się w relacji do portu lotniczego, nawet jeśli końcowy odcinek trasy musieliby pokonać pieszo.

Proponuję niniejszym maksymalnie beziwestycyjne ożywienie radomskiej kolei na lotnisko w trybie "as is" z maksymalnym wykorzystaniem już istniejącej infrastruktury- istniejącej bocznicy i zniszczonego przystanku pasażerskiego Radom Lotnisko, który byłby naprawiony.

Proponuję wykorzystanie do maksimum istniejącej infrastruktury. Dopiero z czasem można będzie zbudować połączenie kolejowe bezpośrednio do istniejącego terminalu pasażerskiego. Tymczasem powinna wystarczyć istniejąca infrastruktura. Powinny się pojawić wygodne i dobrze oznakowane dojścia piesze.

Dopiero z czasem można myśleć o naprawie głównej bocznicy i budowie dwóch wiaduktów nad drogami. Na chwilę obecną władze miejskie powinny się starać uruchomić kolej miejską w oparciu o obecną, skąpą infrastrukturę.

Być może autobus szynowy możnaby uruchomić tak aby dowoził pasażerów na pierwsze loty z nowostartującego portu lotniczego. Na pewno połączenie kolejowe poprawiłoby ofertę komunikacyjną portu lotniczego nawet przy obecnym oddaleniu przystanku kolejowego od terminalu portu.

Na chwilę obecną powinna wystarczyć obecna infrastruktura. W dalszej przyszłości możliwa jest budowa bezpośredniego wyprowadzenia torowiska w kierunku na Warszawę i w kierunku Dębłina. W kierunku Dębłina odchodzi już zlikwidowana odnoga linii kolejowej do portu lotniczego. Odbudowa tej łącznicy umożliwiłaby odtworzenie połączeń Radom- Radom Port Lotniczy- Lublin lub Dęblin.

W przyszłości powinna powstać odnoga tej linii prowadząca w bezpośrednie sąsiedztwo terminalu lotniczego. W wielu miastach Polski rozpoczęto budowę portu lotniczego od zaplanowania jego skomunikowania z transportem naziemnym.

W Radomiu o takim połączeniu zapomniano, choć jest to istotny element decydujący o powodzeniu portów lotniczych we współczesnych czasach. Niemniej, możnaby zbudować krótką kilkusetmetrową łącznicę do terminalu portu lotniczego. Przebieg takiej łącznicy zilustrowano na zdjęciach.



Władze miasta powinny już dziś rozpocząć planowanie budowy takiego połączenia. Wykonanie studium wykonalności i dokładnych planów budy zajmuje wiele lat, a jeszcze więcej czasu zajmie wpisanie zadania rozbudowy połączenia do portu lotniczego Radom do rozmaitych planów wieloletnich. Połączenie do portu lotniczego Modlin już w tych planach znalazło się. Także tam istnieje nieużywana bocznica do portu lotniczego. Tym razem jednak połączenie powstanie ze środków unijnych.

W Radomiu nikt nie zadbał, aby budowa połączenia kolejowego do portu lotniczego Radom mogła zostać sfinansowana ze środków unijnych. Połączenia tego nie wpisano na listę wieloletnich planów inwestycyjnych.

Niemniej, warto zaapelować do władz miasta by przypomniały sobie o tak ważnym dla rentowności portów lotniczych elemencie jakim są kolejowe połączenia do portów lotniczych. W krajach całego świata przeżywają one swój renesans.

W przypadku lotniska w Radomiu wydaje się, że połączenie kolejowe z portu lotniczego Radom do Warszawy byłoby najbardziej pożądane dla rozwoju tego portu lotniczego w przyszłości.

Władze miasta powinny jeszcze raz przeanalizować ową inwestycję i podjąć przygotowania do jej realizacji- zabezpieczyć tereny pod taką inwestycję, dokonać- już teraz- wykupu gruntów. Za kilka lat, gdy inwestycja już będzie możliwa ekonomicznie, będzie już ona gotowa do realizacji.

Samo przygotowanie wszystkich pozwoleń i dokumentów pochłonie wiele lat. Rozpoczęcie tych prac już dziś skróci okres niepotrzebnego przestoju w przyszłości.

do:

Zarząd Portu Radom

Szanowna Pani

Prezes Zarządu

W wielu krajach z sukcesem ożywiono lokalne porty lotnicze. W Polsce nasze wydawnictwo przekonuje różne samorządy do planów budowy nowych lotnisk, ale zwykle proponujemy już tylko budowę lotniska od razu z połączeniem do sieci kolejowej regionu, ponieważ lotniska bez takiego połączenia kończą w taki sposób, jak ma to miejsce w Radomiu.

Brak połączenia kolejowego powoduje że dojazd do portu lotniczego z innych miast, w tym z tych posiadających już porty lotnicze, często z połączeniem kolejowym (Warszawa Modlin, Warszawa Okręcie, Lublin- Świdnik) jest relatywnie dużo dłuższy i mniej wygodny. Lotnisko pasażerskie bez połączenia kolejowego traci swoją konkurencyjność. W związku z tym, już nie proponujemy polskim samorządom budowy lotnisk bez odpowiedniego połączenia komunikacyjnego.

W załączeniu przesyłam propozycje budowy połączenia kolejowego do portu lotniczego Radom. W wielu mniejszych portach lotniczych połączenia kolejowe pozwoliły ożywić takie porty lotnicze, szczególnie te mniejsze lotniska, położone z dala od większych generatorów ruchu pasażerskiego. Pozwoliły na szybkie skomunikowanie portów lotniczych z regionem.

Przed laty przygotowywałem opracowanie dla władz miasta Radomia, opisujące model biznesowy portu lotniczego tanich linii. Założyłem w nim wykorzystanie bocznicy kolejowej portu do dowozu pasażerów. Plany te zrealizowano, ale pomijając najważniejszy etap układanki- połączenie kolejowe do portu lotniczego, które miało zredukować czas dotarcia do portu lotniczego pasażerom.

Władzom Radomia przypomniałem temat połączenia kolei do portu lotniczego. Niemniej, w tym temacie niemalże nic nie uczyniono. Ostatnio otwarto połączenia kolejowe do lotnisk w Goleniowie, Szymanach, Świdniku, natomiast brak jest postępów w sprawie otwarcia takiego połączenia do portu lotniczego Radom. Jeśli przedstawiona na załącznikach inwestycja miałaby być zrealizowana około roku 2020, prace planistyczne powinny się rozpocząć już dzisiaj. Planowane przedłużenie linii powinno się znaleźć w planach zagospodarowania przestrzennego, powinna być zarezerwowana rezerwa pasa terenu,

Powinny także powstać plany szczegółowe budowy takiego połączenia. Apeluję do Prezes Zarządu portu lotniczego, by w porozumieniu z miastem Radom opracowano takie plany i dokonano stosownej rezerwacji terenów pod taką inwestycję- już w chwili obecnej.

--

Aby port lotniczy Radom mógł się rozwijać, potrzebuje połączenia kolejowego do terminalu, airport linku. W Polsce szereg portów lotniczych już ma połączenia kolejowe (Szczecin, Gdańsk, Lublin, Kraków, Warszawa). Obecnie powstają w Polsce dwa kolejne połączenia kolejowe na lotnisko- na ukończeniu jest połączenie kolejowe w Olsztynie, rusza od stycznia 2016 r., przygotowano też studium wykonalności połączenia kolejowego do portu lotniczego w Rzeszowie.

Interesujący jest zwłaszcza przypadek Olsztyna- po budowie połączenia kolejowego linie Sprintair zapowiedziały realizację połączeń bez tak znacznych dotacji jak to ma miejsce w Zielonej Górze. Zaoferowano połączenia do Krakowa i Berlina, loty ruszają od 22.01.2016.

Trwają prace planistyczne nad połączeniami kolejowymi do portów lotniczych Modlin k. Warszawy i Katowice Pyrzowice. Na oba połączenia zarezerwowano już środki finansowe.

Chcemy aby takie połączenie powstało w Radomiu. Chcemy, aby już teraz przygotowano projekt realizacji takiego połączenia.

Port lotniczy w Radomiu nie działa- nie obsługując lotów pasażerskich. Mógłby przyciągnąć choć pasażerów linii sezonowych, czarterów, ale konieczna jest zmiana systemu komunikacyjnego, wzorem wszystkich liczących się portów tanich linii lotniczych. Budowa linii kolejowej do terminalu to drobny wydatek w porównaniu z kosztami utraconych korzyści.

Port lotniczy po prostu uzyskałby połączenie kolejowe, stając się jednym z lepiej skomunikowanych portów tanich linii lotniczych, nierzadko mocno odległych od centrów aglomeracji.

Szansą na wyjście z sytuacji jest:

- natychmiastowa odbudowa i modernizacja linii Radom - Port Lotniczy Radom Sadków.

- uruchomienie bezpośrednich połączeń dowożących pasażerów koleją do Warszawy z wykorzystaniem spalinowych autobusów szynowych, w relacji Radom Lotnisko (istniejąca linia kolejowa do lotniska i jej przystanek)- Warszawa Zachodnia- W-wa Centralna- W-wa Wschodnia.

Takie pociągi już kursowały w tej relacji, jako sezonowe, ale czas przejazdu był dość długi. Obecnie może wynosić ok. 1 godz. 50 minut dla autobusu szynowego. Końcowy odcinek bocznicy nie jest zelektryfikowany, ale nie jest to konieczne- (są jednak spalinowe autobusy szynowe)- aby już dziś wprowadzić połączenia kolejowe dowożące pasażerów do lotów tanich linii, jeśli takie byłyby zachęczone ofertą niskich cen i dowozu pasażerów do centrum Warszawy.

--



Foto: Autobus szynowy (wikimedia)

Airport links w praktyce

Poprawnie zorganizowane połączenie kolejowe z centrum miasta do portu lotniczego może przejąć 30 procent rynku dowozowego do portu lotniczego i zdobyć licznych nowych klientów dla kolei. W Europie (wg statystyk Eurostat i danych Komisji Europejskiej, DG Energy and Transport) istnieją 34 połączenia typu airport links- koleje na lotniska. Typową formułą organizacyjną w Europie jest obsługa lotniska linią obsługiwaną przez przewoźnika kolei miejskiej taborem o podwyższonym standardzie. Pociągi te kursują z częstotliwością od 10 do 30 minut. Siedem lotnisk obsługiwanych jest ponadto przez pociągi dalekobieżne, a na 4 lotniska europejskie kursują także pociągi TGV (Paryż CDG, Lyon- Satolas) lub ICE (Frankfurt nad Menem) albo specjalna superszybka prywatna kolej, jak Arlanda Express w Sztokholmie. Istnieje nawet specjalna organizacja takich przewoźników- jest to International Air Rail Organisation. Według danych tej organizacji, na świecie istniało w połowie I dekady XXI wieku 70 kolei na lotniska, a 230 kolejnych jest w planach. W największym tempie koleje na lotniska powstają w RFN, w ciągu ostatnich dwóch lat kolejowy "Anschluss" uzyskały lotniska w Kolonii i Lipsku, a kolejne

połączenie powstaje w Hamburgu.

Udział w rynku

Udział kolei w strukturze przewozów na lotniska jest relatywnie wysoki, jeśli została ona poprawnie zintegrowana z komunikacją regionalną i miejską. Mocno zależy on od jakości oferty przewoźników kolejowych. Najwyższy udział - 31 % występuje w Amsterdamie, gdzie lotnisko obsługiwane jest przez pociągi miejskie, regionalne i dalekobieżne, a linia prowadzi w tunelu pod terminalem. Udział kolei w Monachium wynosi 30 %, w Londynie odpowiednio: port lotniczy Gatwick: 20 % , Stansted 19 %, Heathrow: 16 % (także metro). W Paryżu na lotnisko Charlsa de Gaulea podróżuje koleją 18 % pasażerów (koleje RER i TGV), w Brukseli- Zaventem jest to 14 % podróżnych. W Birmingham i Manchesterze koleją do lotniska dojeżdża zaledwie 5 % podróżnych, mimo że lotnisko obsługiwane jest zarówno przez pociągi dalekobieżne, jak i lokalne. Stansted Express w Londynie obsługuje 25% pasażerów lotniska Stansted. Najbardziej obleżoną linią jest niewątpliwie Piccadilly Line do portu Heathrow, mająca 20 % udziału w tym ogromnym rynku. Najlepszy udział w rynku ma Hong Kong's Airport Express Line, która przewozi aż 51% pasażerów do portu lotniczego Chek Lap Kok. Kolej Airport Express w Oslo uzyskała niezwykle wysoki udział w rynku (38%) w zaledwie dwa miesiące po otwarciu. W tych trzech miastach niewątpliwą przyczyną sukcesu kolei jest fakt, iż miejskie drogi są płatne!

Airport links w Polsce

Także w Polsce rozwój tych połączeń jest planowany, działa jedno takie połączenie w Krakowie, a linie kolei miejskich obsługujących porty lotnicze są możliwe ekonomicznie w sześciu polskich aglomeracjach. Najdalej posunięto się w Warszawie- połączenie do lotniska obsługiwane jest przez kolej miejską i regionalną. Ponadto istnieją koncepcje dla Wrocławia, Poznania, Szczecina (zrealizowano ją w 2014 r.), Gdańska (zrealizowano ją w 2015 r.), Łodzi oraz Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

W mojej opinii ogólnopolski samorządowy przewoźnik – Przewozy Regionalne-

są organizacyjnie całkowicie niezdolne do stworzenia kolei na lotniska, nie tylko w Warszawie, ale i w innych ośrodkach. Po analizie struktur organizacyjnych na kolejach miejskich w Europie jestem przekonany, iż to nie koleje ogólnopolskie albo wielcy przewoźnicy są motorem rozwoju kolei miejskich.

Budowa nowych linii kolei miejskich na lotniska jest zazwyczaj realizowana przez wydzielone organizacyjnie przedsiębiorstwa realizujące przewozy miejskie, takie jak np. S-Bahn Hamburg GmbH. Także eksploatacja takich połączeń jest domeną przewoźników obsługujących relacje miejskie i dzieje się tak w większości (26 spośród 34) zbadanych przeze mnie przypadków. Koleje ogólnokrajowe zazwyczaj skupiają się na obsłudze ruchu dalekobieżnego, i jest to ogólnoeuropejska tendencja. Nie mam większych wątpliwości, iż jeśli ktokolwiek uruchomi w Polsce nową kolej na lotnisko, będzie to prawdopodobnie odrębna spółka obsługująca kolej miejską (połączenia takie istnieją w Warszawie i Gdańsku; w obu przypadkach jest to odrębny kolejowy przewoźnik miejski) lub też prywatny operator, który zostanie wybrany przez władze miejskie. Powstanie kolei na lotnisko w ramach źle zreformowanych i nieprofesjonalnie zarządzanych struktur ogólnopolskich przewoźników, wciąż bardziej urzędów niż firm, jest według mnie mało możliwe organizacyjnie.

Źródła:

Statystyki Eurostat, na witrynie Energy and Transport DG, www.europa.eu.int

International Air Rail Organisation, <http://www.iaro.com/>

Czy jest szansa na szybką kolej do nieużywanego obecnie Portu Lotniczego Radom? Bez szybkiego połączenia kolejowego lotnisko to chyba nie obsłuży dużej liczby pasażerów (czas podróży do stolicy powinien wynosić ok. 30 minut, a do tego trzeba torów po których pociąg powinien mknąć z prędkością 220 km/h). Albo dobre połączenia drogowe ze stolicą, Kielcami, Lublinem czy nawet Łodzią. Szanse są ogromne na sukces, ale czy je się wykorzysta.... wg http://www.goldenline.pl/grupy/Miasta_regiony/miasto-radom/lotnisko-w-radomiu,3021684/

Czy jest szansa na połączenie kolejowe do portu lotniczego Radom? Musiałby on chyba zmienić swoją nazwę hndlową (nie prawną) na port lotniczy „Warszawa- Radom” i pójść w ślady portu lotniczego Modlin, położonego w nieco mniejszym dystansie od portu lotniczego Okęcie, ale oferującego już 26 kierunków tanich linii. Wg publikacji z maja 2014 roku nowopowstały port w Modlinie obsługuje 1,5 mln pasażerów rocznie, a jego terminal już wymaga rozbudowy. Prace mają się rozpocząć w 2015 roku i zakończyć w 2017 roku. W oddalonym o nieco większą odległość od Warszawy Radomiu stoi gotowy port lotniczy. Jest on niepołączony z siecią kolejową, mimo że podobne połączenie już ongiś funkcjonowało.

Airport Links w Polsce

Samorządy powoli zaczynają dostrzegać znaczenie portów lotniczych dla rozwoju regionów. Niestety- część portów lotniczych jest trudno dostępna z centrów dużych miast, i dlatego w celu umożliwienia ich rozwoju konieczna jest poprawa ich

skomunikowania z regionem. Ma to ogromne znaczenie w obecnej sytuacji narastania konkurencji o pasażera pomiędzy portami lotniczymi w Polsce. Porty gorzej skomunikowane, odcięte od reszty systemu transportowego, mają znacznie mniejsze perspektywy rozwoju niż porty połączone z systemem komunikacyjnym. Artykuł opisuje próby poprawy dostępności portów lotniczych w Polsce za pomocą airport links- specjalnych linii kolejowych dowożących pasażerów do portów lotniczych.

Wstęp

Ważną częścią systemów komunikacji miejskiej są połączenia na lotniska, tzw. airport links. Porty lotnicze są ogromnym generatorem ruchu miejskiego i regionalnego, a udział transportu lotniczego wkrótce zwiększy się kilkakrotnie. Polityka Unii Europejskiej w zakresie transportu lotniczego jest znana od lat i polega na zlikwidowaniu monopoli przewoźników narodowych i liberalizacji rynku, która już jest faktem w Europie, a od ponad roku także w Polsce. Przyciągnęło to licznych nowych klientów masowych, a ekspansja tanich przewoźników lotniczych spowodowała zwielokrotnienie potoków pasażerskich do portów lotniczych. W Polsce tanie linie lotnicze już wypierają z rynku międzynarodowe przewozy autokarowe do Francji, Niemiec i innych krajów europejskich, oferując lot np. z Krakowa do Paryża za jedynie 90- 120 PLN. Liczba pasażerów linii lotniczych wg prognoz ekspertów zwiększy się o co najmniej 500 procent, z obecnych blisko 9 mln rocznie. W związku z tym rola portu lotniczego jako generatora ruchu w regionie ogromnie wzrośnie przez najbliższe 10 lat i infrastruktura transportowa miast powinna przystosować się do nowych warunków. Szczególnie ważna rola przypada w tym procesie komunikacji zbiorowej, której zadaniem jest powiązanie nowego środka transportu z całością systemu komunikacji regionalnej. Zazwyczaj najlepsze efekty osiągane są tam, gdzie połączenie to obsługuje szybka kolej miejska lub metro. Airport links w praktyce Poprawnie zorganizowane połączenie kolejowe z centrum miasta do portu lotniczego może przejąć 30 procent rynku dowozowego do portu lotniczego i zdobyć licznych nowych klientów dla kolei. W Europie (wg statystyk Eurostat i danych Komisji Europejskiej, DG Energy and Transport) istnieją 34 połączenia typu airport links- koleje na lotniska. Typową formułą organizacyjną w Europie jest obsługa lotniska linią obsługiwaną przez przewoźnika kolei miejskiej taborom o podwyższonym standardzie. Pociągi te kursują z częstotliwością od 10 do 30 minut. Siedem lotnisk obsługiwanych jest ponadto przez pociągi dalekobieżne, a na 4 lotniska europejskie kursują także pociągi TGV (Paryż CDG, Lyon- Satolas) lub ICE (Frankfurt nad Menem) albo specjalna superszybka prywatna kolej, jak Arlanda Express w Sztokholmie. Istnieje nawet specjalna organizacja takich przewoźników- jest to International Air Rail Organisation. Według danych tej organizacji, na świecie istnieje obecnie 70 kolei na lotniska, a 230 kolejnych jest w planach. W największym tempie koleje na lotniska powstają w RFN, w ciągu ostatnich dwóch lat kolejowy "Anschluss" uzyskały lotniska w Kolonii i Lipsku, a kolejne połączenie powstaje w Hamburgu. Udział w rynku Udział kolei w strukturze przewozów na lotniska jest relatywnie wysoki, jeśli została ona poprawnie zintegrowana z komunikacją regionalną i miejską. Mocno zależy on od jakości oferty przewoźników kolejowych. Najwyższy udział - 31 % występuje w Amsterdamie, gdzie lotnisko obsługiwane jest przez pociągi miejskie, regionalne i dalekobieżne, a linia prowadzi w tunelu pod terminalem. Udział kolei w Monachium wynosi 30 %, w Londynie odpowiednio: port lotniczy Gatwick: 20 %, Stansted 19 %, Heathrow: 16 % (także metro). W Paryżu na lotnisko Charlsa de Gaulea podróżuje koleją 18 % pasażerów (koleje RER i TGV), w Brukseli- Zaventem jest to 14 % podróży. W Birmingham i Manchesterze koleją do lotniska dojeżdża zaledwie 5 % podróży, mimo że lotnisko obsługiwane jest zarówno przez pociągi dalekobieżne, jak i lokalne. Stansted Express w Londynie obsługuje 25% pasażerów lotniska Stansted. Najbardziej obciążoną linią jest niewątpliwie Piccadilly Line do portu Heathrow, mająca 20 % udziału w tym ogromnym rynku. Najlepszy udział w rynku ma Hong Kong's Airport Express Line, która przewozi aż 51% pasażerów do portu lotniczego Chek Lap Kok. Kolej „Airport Express” w Oslo uzyskała niezwykle wysoki udział w rynku (38%) w zaledwie dwa miesiące po otwarciu. W tych trzech ostatnich miastach niewątpliwą przyczyną sukcesu kolei jest fakt, iż miejskie drogi są płatne poprzez tzw. myto kordonowe. Airport links w Polsce Także w Polsce rozwój tych połączeń jest planowany, a linie kolei miejskich obsługujących porty lotnicze są możliwe ekonomicznie w wielu polskich aglomeracjach. Najdalej posunięte prace koncepcyjne i planistyczne miały miejsce w Krakowie i Warszawie i w tych miastach te systemy są najbardziej rozbudowane. W Krakowie władze już są na etapie finansowania brakujących 450 metrów toru pomiędzy terminalem portu lotniczego a siecią kolejową, a samo połączenie miało ruszyć już od grudnia 2005. Połączenie było obsługiwane wagonem motorowym, ponieważ bocznica do lotniska była niezelektryfikowana. Ponadto istnieją zrealizowane lub planowane koncepcje dla Wrocławia, Poznania, Szczecina, Gdańska, Łodzi, Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i innych mniejszych ośrodków. Ostatnio te połączenia powstają w Trójmieście i pod Olsztynem. Propozycje czytelników w Radomiu Czy wystarczy wahadłowo kursujący autobus szynowy? Realizujący początkowo np. 1 kurs na godzinę, docelowo np. 2 kursy/ godzinę? Do tej pory w relacji Radom -Lotnisko Radom -Sadków kursowały jedynie pociągi pasażerskie z okazji dorocznych pokazów Airshow. Osiedle Sadków jest słabo skomunikowane z innymi częściami miasta (3 linie autobusowe). W najbliższym sąsiedztwie dominuje niska zabudowa mieszkalna wielorodzinna z lat 50-tych o średnim standardzie oraz zabudowa jednorodzinna. W odległości około 400 m znajduje się lotnisko wojskowe oraz realizowana jest budowa Portu Lotniczego Radom S.A. Ponadto w pobliżu osiedla znajduje się końcowy odcinek nieczynnych torów kolejowych. (wg amw.com.pl) Nieznany jest docelowy przebieg linii kończy się ona obecnie w pewnym oddaleniu od terminalu. Nie ma planów jej rozbudowy, ewentualnej elektryfikacji, poza poniższymi dywagacjami. W zasadzie różnica wysokości terenu (wg Google Earth) jest na tyle duża, że już na wysokości ul. Lubelskiej spokojnie tor kolejowy mógłby zejść całkowicie pod powierzchnię. 3 <http://www.inwestycje.radom.pl/forum/viewtopic.php?t=35&postdays=0&postorder=asc&start=540> wg Port Lotniczy Radom S.A., old.lotnisko-radom.eu

Opis czytelnika

Lotnisko ma połączenie kolejowe z dworcem (bocznica od trasy na Dęblin), które jest wykorzystywane np. do transportu węgla a w Air Show jeździ nim wahadłowo pociąg. Linia nie jest zelektryfikowana ale w pełni sprawna: Jest to duży atut lotniska, ale wątpię żeby ktoś brał na poważnie poprowadzenie jej dalej pod ziemią. Jest ona w trochę innym miejscu (po drugiej stronie ul. Lubelskiej) Tu ją dobrze widać (na prawo od węzła przy wjeździe na lotnisko, w ciągu DK 9): 5

KOLEJĄ MAZOWIECKĄ NA AIR SHOW <

--

--



_____, manager Radiotelewizji

Prezes Zarządu, WIECZORNA.PL SP. Z O. O., ul. Dolina Zielona 24A, 65-154 Zielona Góra

Wydawnictwo Mercuriusz Polski

"Wieczorna.pl" sp. z o.o.

T +48604443623

F +442035142037

E info@wieczorna.pl

Dolina Zielona 24a, PL 65-154 Zielona Góra

AGENCJA PRASOWA MERKURIUSZ POLSKI- Więści i treści od 3 stycznia 1661

TEKSTY

Każdego dnia Agencja Mercuriusz udostępnia kilka materiałów prasowych ze wszystkich regionów Polski. Dotyczą one najważniejszych wydarzeń w skali kraju, różnych dziedzin życia. Stanowi źródło informacji dla redakcji prasowych.

ZDJĘCIA

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis fotograficzny. Korzystają z niego serwisy internetowe i redakcje prasowe.

WIDEO

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis video. Korzystają z niego stacje telewizyjne.

--

Mercuriusz Polski

Agencja Prasowa. W Krakowie od 3 stycznia 1661 r.



manager Radiotelewizji

Prezes Zarządu, WIECZORNA.PL SP. Z O. O., ul. Dolina Zielona 24A, 65-154 Zielona Góra

Wydawnictwo Mercuriusz Polski

"Wieczorna.pl" sp. z o.o.

T +48604443623

F +442035142037

E @wieczorna.pl

Dolina Zielona 24a, PL 65-154 Zielona Góra

KRS 0000416514, NIP 9731008676, REGON 081032764

AGENCJA PRASOWA MERKURIUSZ POLSKI- Więści i treści od 3 stycznia 1661

TEKSTY

Każdego dnia Agencja Mercuriusz udostępnia kilka materiałów prasowych ze wszystkich regionów Polski. Dotyczą one najważniejszych wydarzeń w skali kraju, różnych dziedzin życia. Stanowi źródło informacji dla redakcji prasowych.

ZDJĘCIA

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis fotograficzny. Korzystają z niego serwisy internetowe i redakcje prasowe.

WIDEO

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis video. Korzystają z niego stacje telewizyjne.



Radom, dnia 14.09.2017r.

BK.II.152.5.2017

**wydawnictwo Mercuriusz Polski
„Wieczorna.pl” Sp. z o.o.**

W odpowiedzi na złożoną przez Pana w 23 sierpnia 2017r. petycję w sprawie połączenia kolejowego Portu Lotniczego Radom z miastem Kielce wyjaśniam, iż w/w zagadnienia były już przedmiotem złożonej przez Pana w dniu 9 września 2016r. petycji. Pismem znak: BK.II.152.1.2016 z dnia 30.11.2016r. została Panu udzielona szczegółowa odpowiedź, która została również zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Radomiu (bip.radom.pl).

Mając na uwadze fakt, iż w petycji z dnia 23 sierpnia 2017r. nie powołał się Pan na nowe fakty i dowody nieznanne dotąd Prezydentowi Miasta Radomia, zatem **na podstawie art. 12 ust. 1** ustawy z dnia 11 lipca 2014r. o petycjach (tekst jednolity Dz. U. z 2017r. poz. 1123) **niniejsza petycja zostaje pozostawiona bez rozpatrzenia.**

Jednocześnie wyjaśniam, iż w zawiadomieniu o sposobie rozpatrzenia petycji z dnia 9 września 2016r. został Pan poinformowany, iż Prezydent Miasta Radomia nie posiada kompetencji do decydowania w sprawach dotyczących regionalnych przewozów kolejowych, w tym do oceny ich rentowności. W powyższym zakresie stosowne decyzje mogą podejmować PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Polskie Koleje Państwowe S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., jak również Marszałkowie Województw Świętokrzyskiego oraz Mazowieckiego, czy też Ministerstwo Infrastruktury.

Po przeanalizowaniu przedłożonej przez Pana koncepcji obsługi kolejowej lotniska stwierdzono, iż *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Lubelska”* uchwalony Uchwałą Nr 760/2014 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 30 czerwca 2014r. przewiduje budowę bocznicy kolejowej terminala radomskiego lotniska, jako odgałęzienie istniejącej bocznicy. Miejska Pracownia Urbanistyczna w Radomiu zaplanowała lokalizację nowych przystanków kolejowych na linii nr 8: „Stara Wola Gołębiowska”, „Żółtkiewskiego”, „Kozienicka”, „Żeromskiego”, „Os. Południe”, które zostały wprowadzone do „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom*”. Przystanki te służyć mogą przewoźnikom regionalnym jak i przewoźnikowi, który uruchomiłby linię lokalną.

Zarówno propozycja budowy linii kolejowej przedstawiona przez Pana w petycji, jak też koncepcja przewidziana w *Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „LUBELSKA”*, przebiega jednak przez szereg nieruchomości stanowiących własność osób fizycznych i prawnych co uniemożliwia, w chwili obecnej, realizację inwestycji na

Prezydent Miasta Radomia

ul. Jana Kilińskiego 30 (p. 100), 26-600 Radom, tel. 48 36 20 201, fax. 48 362 67 53, e-mail: prezydent@umradom.pl

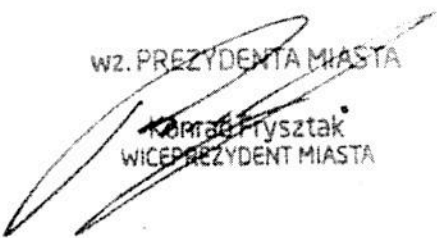
przedmiotowym terenie. Jednocześnie istniejąca bocznicą kolejowa WBK-201 nie posiada trakcji elektrycznej, a najbliższy przystanek kolejowy znajduje się w miejscowości Rajec Poduchowny i dworzec kolejowy w Radomiu. Obydwa przystanki są jednak oddalone od Portu Lotniczego Radom o kilka kilometrów. Na trasie bocznicy WBK-201 nie ma przystanku kolejowego, który mógłby zostać w tym celu wykorzystany.

Powyższe jednak nie wyklucza realizacji zaplanowanej inwestycji w dalszej przyszłości.

Odnosząc się natomiast do kwestii wystąpienia przez Prezydenta Miasta Radomia do Stołecznego Zarządu Infrastruktury w Warszawie z wnioskiem o doraźne odpłatne udostępnienie nieruchomości wykorzystywanych przez wojsko poinformowano Pana, iż w chwili obecnej Gmina Miasta Radomia nie posiada środków finansowych, które mogłyby być przeznaczone na powyższy cel.

W związku z zawartą w petycji prośbą o przekazanie jej tekstu radnym Rady Miejskiej w Radomiu, w dniu 26 września 2016r. wszyscy radni otrzymali niniejszą petycję. Powyższe potwierdził zapis zawarty w protokole Nr XXXIV/2016 z trzydziestej czwartej Sesji Rady Miejskiej w Radomiu dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Radomiu. Petycja została dołączona do materiałów z sesji.

WZ. PREZYDENTA MIASTA


Krzysztof Frysztak
WICEPREZYDENT MIASTA