



**PREZYDENT
MIASTA RADOMIA**

BP-I.0003.234.2020.MP

Radom, 13.11.2020 r.



**Pan
Łukasz Podlewski
Radny Rady Miejskiej
w Radomiu**

Dotyczy: budowy przez PKP PLK przystanku kolejowego na linii nr 8 na wysokości osiedla Południe

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 30 października 2020 r., w w/w sprawie wyjaśniam co następuje:

• Miejska Pracownia Urbanistyczna przygotowała planistyczne podwaliny realizacji idei budowy przystanku kolejowego w rejonie os. Południe. Przystanek jest uwzględniony w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Południe - Etap I” wyznaczono tereny „KDG/TK” oraz „5U” z przeznaczeniem m.in. na cele komunikacyjne związane bezpośrednio i pośrednio z transportem kolejowym. W bieżącym roku skierowaliśmy do Ministerstwa Infrastruktury wnioski w sprawie budowy przedmiotowego przystanku. Ponadto, MPU była jednostką konsultującą projekt budowy parkingu P&R przy ul. Sycyńskiej jako elementu planowanego węzła komunikacyjnego obejmującego także przystanek kolejowy.

Przesłanie do Ministerstwa Infrastruktury wniosku znak: MPU-IX.452.28.2020.RA (załącznik nr 1) w sprawie budowy przedmiotowego przystanku było konkretnym krokiem w przedmiotowej sprawie. Wniosek ostatecznie trafił do PKP PLK, czego dowodem jest przesłane otrzymane stanowisko zarządcy infrastruktury kolejowej (załącznik nr 2).

Z informacji uzyskanej od Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji wynika, że Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji włączy się w realizację budowy elementów umożliwiających skomunikowanie peronu z istniejącym układem drogowym poprzez opracowanie dokumentacji projektowej po zabezpieczeniu środków finansowych w budżecie Gminy Miasta Radomia przeznaczonych na ten cel.

Miejska Pracownia Urbanistyczna prowadząc zagadnienia planistyczne w mieście w tym idei budowy przystanku kolejowego w rejonie os. Południe od początku postępowała kompleksowo, dlatego też został przygotowany projekt mpzp „Południe - etap I”, który wyznacza tereny „KDG/TK” oraz „5U” z przeznaczeniem m.in. na cele komunikacyjne związane bezpośrednio i pośrednio z przyszłym przystankiem kolejowym. Przeznaczeniem poczynionych na bazie ustaleń planu rezerw terenowych są: przystanek kolejowy, elementy bezkolizyjnego połączenia przystanku z otoczeniem (kładka/tunel), parkingi P&R, B&R, K&R, przystanek końcowy transportu zbiorowego, usługi dodatkowe (WC, poczekalnia, itp.). W trakcie konsultacji projektu budowy przy ul. Sycyńskiej parkingu P&R jednostka Miejska Pracownia Urbanistyczna podkreśliła konieczność prawidłowego uwzględnienia w tym projekcie rezerwy dla planowanej pętli transportu zbiorowego, która miałaby być przeniesiona z ul. Sycyńskiej.

PREZYDENT MIASTA

Radosław Witkowski

Załączniki:

1. Wniosek dot. budowy przystanku kolejowego Radom - Os. Południe
2. Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

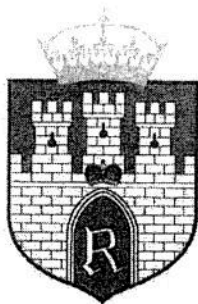
Otrzymują:

① Adresat

② a/a

Do wiadomości:

1. Pani Kinga Bogusz - Przewodnicząca Rady Miejskiej

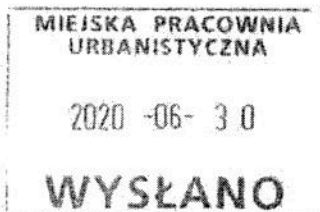


**PREZYDENT
MIASTA RADOMIA**

MPU-IX.452.28.2020.RA

Radom, 29.06

a/b
.2020 r.



Ministerstwo Infrastruktury

**ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

Dotyczy budowy kolejowego przystanku osobowego na linii kolejowej nr 8 i 22 przy os. Południe w Radomiu.

Z dużym zadowoleniem przyjmuję informacje o wzmacnianiu roli transportu kolejowego przejawiającym się różnego rodzaju programami inwestycyjnymi o różnorodnych zakresach i przedmiotach. Pozytywnie zatem oceniam „Program budowy przystanków kolejowych” i postuluję budowę nowego przystanku kolejowego na terenie miasta Radomia w rejonie osiedla mieszkaniowego Południe.

Osiedle Południe zamieszkuje około 20.000 mieszkańców. Położone jest stycznie do linii kolejowych nr 8 (Warszawa-Radom-Kraków) i nr 22 (Tomaszów Maz.-Radom). Linie te obciążone są dużym, stale wzrastającym, pasażerskim ruchem regionalnym generowanym przez Radom. Styczne położenie oraz rozwidlenie linii kolejowych sprzyjają budowie przystanku, który obsługiwać może obydwa kierunki i ma szansę stać się istotnym elementem kolejowej infrastruktury transportowej.

Z punktu widzenia formalno-prawnego plan budowy przedmiotowego przystanku uwzględniony jest w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Południe - Etap I” wyznaczono tereny „KDG/TK” oraz „5U” z przeznaczeniem m.in. na cele komunikacyjne związane bezpośrednio i pośrednio z transportem kolejowym. Pozyskane własnościowo zostały również tereny niezbędne dla realizacji przedmiotowej infrastruktury.

Budowa postulowanego przystanku byłaby też dobrą okazją do uporządkowania nazewnictwa już funkcjonujących przystanków. Ten o nazwie „Radom Południowy” faktycznie położony jest na terenie gminy Kowala w rejonie wsi Pelagów i z obsługą

mieszkańców Radomia nie ma nic wspólnego. Nazwa „Radom Południowy” znakomicie natomiast pasuje do postulowanego, korespondując z geograficzną częścią miasta, nazwą przylegającego osiedla oraz nazwami innych przystanków w mieście.

Licząc na pozytywne rozpatrzenie postulatów łączę wyrazy szacunku.



Z-ca DYREKTORA
Miejskiej Pracowni Urbanistycznej
Rafał Adamczyk
mgr inż. Rafał Adamczyk

Z up. PREZYDENTA MIASTA
Krzysztof Kallinowski
mgr Krzysztof Kallinowski
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

PREZYDENT MIASTA RADOMIA - RADOSŁAW WITKOWSKI
ul. J. Kilińskiego 30, 26-600 Radom, tel. 48 36 20 201 fax: 48 36 26 753, e-mail: prezydent@umradom.pl
www.radom.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro Strategii
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. + 48 22 473 23 82
fax + 48 22 473 30 55
isr@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Nr ISR3h-0702-KOLEJ PLUS-42.1/2020

Warszawa, 07.07.2020 r.

dot. Programu Kolej +

Pani Katarzyna Kalinowska
z-ca prezydenta Miasta Radomia
Ul. J. Kilińskiego 30
26-600 Radom
prezydent@umradom.pl

Szanowna Pani Prezydent

W odpowiedzi na pismo MPU-IX.452.29.2020.RA z dnia 09.07.2020, bardzo dziękuję za przeanalizowanie możliwości udziału w Programie Kolej+. Jak Pani sama zauważyła udział w Programie wiąże się z pewnymi zasadami dotyczącymi spełnienia wymogów dla realizowanych projektów oraz sposobu ich finansowania. Brak spełnienia przez dany projekt wszystkich wymogów określonych w Wytocznych Naboru uniemożliwia udział w Programie.

Tym niemniej mamy na uwadze zgłoszone potrzeby inwestycyjne w ramach infrastruktury kolejowej i poddamy je w miarę możliwości analizom przy dalszych planach rozwojowych dotyczących sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zgłoszona przez Panią inicjatywa dotycząca nowego połączenia pomiędzy Radomiem a Ostrowcem Świętokrzyskim, wymaga analiz zarówno lokalizacyjnych, technicznych, ruchowych jak i prawnych. Wydaje się również, że dla jej realizacji konieczne będzie włączenie innych interesariuszy, jak np. samorząd województwa.

Jednocześnie, poruszona inicjatywa likwidacji tzw. „dwutorza” powinna być rozważana łącznie z inicjatywą budowy nowego przystanku Radom-Os. Południe. Poniżej przekazujemy nasze stanowisko w tej sprawie, które było wyrażone m. in. w odpowiedzi na zapytanie Stowarzyszenia „Radomskie Inwestycje”.

Lokalizacja nowego przystanku kolejowego Radom Południe na wysokości ulicy Krynickiej jest zasadna, jednakże istnieje szereg czynników, które należałoby rozpatrzyć w przypadku realizacji tejże inwestycji. Przystanek w analizowanej lokalizacji jest ujęty zarówno w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jak i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, jednak marginalne położenie na południowym krańcu osiedla, znacząco ogranicza jego potencjał przewozowy. Północna część osiedla znajduje się poza 1 km izochroną dostępu do przystanku, co oznacza że jej mieszkańcy aby skorzystać z przystanku będą skłonni użyć własnego środka transportu lub komunikacji

miejskiej. Budowa zatem wiązałaby się z koniecznością podjęcia przez władze lokalne działań, mających na celu zapewnienie dogodnego skomunikowania przystanku z osiedlem m.in. budowa parkingu, przystanku autobusowego wraz z odpowiednią ofertą przewozową oraz bezpośredniego dojazdu do peronów za pomocą kładki nad ul. Anny Walentynowicz (droga w wykopie). Z punktu widzenia potencjału przewozowego należałoby rozpatrzyć lokalizacje przystanku Radom-Południe, w okolicy przepustu nad Strumieniem Godowskim. Lokalizacja ta umożliwiłaby znacząco bardziej równomierny dostęp transportu kolejowego zarówno północnej jak i południowej części osiedla. Jednocześnie istnieje możliwość powiązania przystanku z siecią dróg głównych, poprzez ul. Anny Walentynowicz. Podobnie jak w przypadku pierwszej ze wskazanych informacji, konieczne byłby inwestycje poprawiające dostęp do przystanku od strony osiedli mieszkaniowych. Jednocześnie problemem byłaby znaczna różnica wysokości, pomiędzy istniejącymi w obrębie węzła drogowego ciągami pieszymi a nowym przystankiem. Z uwagi na układ torów, inwestycja zakładałaby powstanie dwóch peronów jednokrawędziowych. W związku z powyższym należałoby także przewidzieć rezerwę terenu na wschód od obecnego toru nr 2 linii nr 8 dla przystanku Radom Południe.

Co jest istotne w kontekście likwidacji tzw. „dwutorza” z uwagi na główny kierunek ciążenia w województwie mazowieckim, jakim jest Warszawa, zasadnym jest także ujęcie i pozostawienie rezerwy terenu dla torów odstawczych/zwrotnych dla pociągów jadących w kierunku Warszawy tak, aby mogły one obsłużyć nowy przystanek Radom Południe, a nie kończyć bieg w stacji Radom. Rezerwa ta powinna zostać zlokalizowana za potencjalnym przystankiem Radom Południe właśnie w rejonie „dwutorza”. W związku z powyższym, kluczowe w tej sprawie jest stanowisko organizatora publicznego transportu zbiorowego kolejowego czyli Marszałka Województwa Mazowieckiego.

W przypadku zaś samego pasa „dwutorza”, znajdującego się na styku miasta Radom i gminy Kowala, jego likwidacja wymagałaby budowy około 2 km dwutorowego łącznika w okolicy wsi Ludwinów wraz z uwzględnieniem rezerwy dla drugiego toru linii nr 22, czyli budowy de facto czterotorowego odcinka wzdłuż linii nr 22. Z uwagi na jego przebieg, realizacja wiązałaby się z koniecznością wyburzenia pojedynczych budynków mieszkalnych oraz wymuszałaby znaczącą ingerencję w istniejący układ torowy stacji Radom Krychnowice.

Z punktu widzenia sieci kolejowej realizacja planu likwidacji „dwutorza” przyniesie znikome korzyści eksploatacyjne, a jednocześnie z uwagi na skalę koniecznych robót będzie ona wymagała długotrwałych prac oraz dużych nakładów finansowych. Aktualnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie ma w planach przeprowadzania studium wykonalności dotyczącego ewentualnego przełożenia linii nr 8 stycznie do linii nr. 22.

2 porównanie,

Robert Świątek