



**PREZYDENT
MIASTA RADOMIA**

BP-I.0003.213.2021.KW

Radom, dnia 14 stycznia 2022 r.



**Pan
Marcin Majewski
Radny Rady Miejskiej w Radomiu**

Dotyczy: integracji nowych przystanków kolejowych z komunikacją miejską.

W odpowiedzi na Pana interpelację złożoną w dniu 31 grudnia 2021r., w sprawie integracji nowych przystanków kolejowych z komunikacją miejską wyjaśniam następująco:

Ad 1)

Konieczność budowy przystanku osobowego Radom Północny została zgłoszona przez Miejską Pracownię Urbanistyczną w Radomiu, w ramach współpracy z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi na etapie sporządzania programu funkcjonalno-użytkowego. Miejska Pracownia Urbanistyczna przekazywała swoje wnioski i uwagi na bazie obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom, w którym budowa przystanku kolejowego w rejonie wiaduktu na ul. Żółkiewskiego jest zaplanowana.

Ad 2, 3)

Budowa przystanku kolejowego na skrzyżowaniu linii kolejowej nr 8 (Warszawa-Radom) z ul. Żółkiewskiego w Radomiu jest ujęta w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom. Tereny położone w strefie oddziaływania tego przystanku wskazane są do zainwestowania (jako usługowe i usługowo-przemysłowe), co w przyszłości zapewni potencjał obsługi potoków pasażerów w podróżach docelowo-źródłowych. Z kolei budowa przystanku kolejowego w miejscu skrzyżowania z ulicą układu podstawowego predysponuje go do roli węzła przesiadkowego - możliwa jest obsługa potoków w relacjach przesiadkowych pomiędzy różnymi środkami transportu.

Głównym elementem wskazanego w studium w tym miejscu węzła przesiadkowego, poza przystankiem kolejowym, jest budowa parkingu park & ride, umożliwiającego przesiadki z samochodu, roweru lub urządzenia transportu osobistego na pociągi w kierunku Warszawy. Budowa takiego parkingu jest jednym z elementów zaplanowanych do realizacji z wykorzystaniem funduszy unijnych, natomiast dopóki nie będą znane ostateczne i szczegółowe zasady krajowych i regionalnych programów europejskich, nie jest możliwe wskazanie ram czasowych dla inwestycji. Jak wspomniano, tereny wokół przystanku Radom Północny to tereny inwestycyjne pod przemysł i usługi.

Ze względu na znaczącą odległość generatorów ruchu od przystanku Radom Północny (osiedla mieszkaniowe, centrum miasta) ruch przesiadkowy byłby w tym miejscu znikomy, dodatkowo koszt skierowania w to miejsce linii autobusowych dowożących pasażerów do celów podróży w mieście, byłby znaczny. Dalsze działania, np. organizacja w tym miejscu węzła przesiadkowego na komunikację miejską, będą zasadne po zainwestowaniu na tych terenach. Integracja ruchu kolejowego z komunikacją miejską planowana jest przy przystanku Radom Gołębiów, znajdującym się w odległości kilkuset metrów od peronu Radom Północny (czas przejazdu pociągu pomiędzy tymi stacjami wynosi minutę).

Ad 4)

Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu zmienił trasę linii 10 z dwóch zasadniczych powodów:

- konieczności zapewnienia lepszej obsługi strefy ekonomicznej na os. Gołębiów. Dzięki nowej trasie autobusy linii 10 wszystkimi kursami przejeżdżają ulicami Holszańskiej i Fołtyn przez cały teren strefy przemysłowej;
- zapewnienia lepszej obsługi os. Gołębiów I i Gołębiów II. W trakcie obowiązywania objazdu dla linii 10 przez ul. Zbrowskiego zaobserwowano rosnące zainteresowanie pasażerów tą linią.

Korygując trasę linii 10, Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu nie planował integracji z przystankiem kolejowym, także z dwóch powodów:

- obecnie organizacja przystanku autobusowego na wiadukcie jest niemożliwa ze względu na usytuowanie istniejących elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, wynika to też z użytych elementów konstrukcji wiaduktu. Zlokalizowanie przystanku na wiadukcie wiązałoby się z koniecznością wykonania robót budowlanych;
- integracja przystanków kolejowych z komunikacją miejską planowana jest przy tych przystankach i stacjach kolejowych planowana jest tam, gdzie możliwe i zasadne jest zapewnienie dojazdu do przystanku kolejowego liniami autobusowymi priorytetowymi i podstawowymi, a więc kursującymi z wysoką częstotliwością. Wyznaczenie przystanków dla

rzadziej kursującej linii 10 mogłoby spowodować efekt odwrotny do zamierzonego - ze względu na potencjalnie długi czas oczekiwania na autobus po wyjściu z pociągu.

Komunikacja miejska jest systemem naczyń połączonych. Rozkład jazdy linii 10 jest dostosowany do potrzeb m.in. pracowników przedsiębiorstw działających na terenie strefy ekonomicznej na os. Gołębiów. Zmiana rozkładu jazdy linii 10 tak, aby dostosować go do rozkładu jazdy pociągów, pogorszyłaby jakość obsługi strefy ekonomicznej. Zapewnienie dobrego dojazdu do pracy uznano za priorytet w tym rejonie.

Ad 5)

W opinii Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Radomiu, możliwie najlepszą integrację miejskiego transportu autobusowego z transportem kolejowym w ramach funkcjonowania przystanku kolejowego Radom Gołębiów można uzyskać poprzez zbliżenie przystanków autobusowych do przystanku kolejowego oraz stworzenie jak najkrótszych i najwygodniejszych dróg dojścia pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi. Takie rozwiązanie w ramach budowy III etapu trasy N-S planuje Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu. Obecnie analizowanych jest kilka rozwiązań związanych z budową na os. Gołębiów I, węzła przesiadkowego. Niezależnie od przygotowań do budowy trasy N-S, rozważane jest ustawienie dodatkowego przystanku na ul. Kozienickiej w rejonie wiaduktu nad torami kolejowymi.

Ad 6)

Zdaniem Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Radomiu, możliwie najlepszą integrację miejskiego transportu autobusowego z transportem kolejowym w ramach funkcjonowania przystanku kolejowego Radom Południowy można uzyskać poprzez zmianę lokalizacji pętli autobusowej funkcjonującej przy ul. Sycyńskiej w rejon nowo wybudowanego parkingu P&R oraz stworzenie jak najkrótszej i najwygodniejszej drogi dojścia pomiędzy pętlą a przyszłymi peronami.

Budowa centrum komunikacyjnego w rejonie planowanego przystanku Radom Południowy ujęta jest w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom, a konkretna lokalizacja wskazana w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Południe - etap I”. W tym miejscu Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu zbudował już parking park & ride. W bezpośrednim sąsiedztwie planowana jest budowa nowej pętli autobusowej, na którą Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji posiada dokumentację projektową. Poza tym konieczna jest budowa dojścia z planowanych peronów do parkingu i pętli autobusowej, w tym budowa kładki nad obwodnicą południową, przebiegającą pomiędzy torami kolejowymi a istniejącym parkingiem i planowaną pętlą autobusową. Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji jest w tej kwestii w stałym kontakcie z PKP

PREZYDENT MIASTA RADOMIA - RADOSŁAW WITKOWSKI

ul. Kilińskiego 30, 26-600 Radom, tel. 48 36 20 201 fax: 48 36 26 753, e-mail: prezydent@umradom.pl

www.radom.pl

PLK, a w budżecie Gminy Miasta Radomia na 2022 rok zapewniono fundusze na dokumentację projektową kładki.

Ad 7)

W zakresie działań planistyczno-koncepcyjnych, dotyczących integracji miejskiego transportu autobusowego z transportem kolejowym w ramach funkcjonowania przystanku kolejowego Radom Stara Wola, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Radomiu nie sporządzała żadnych szczegółowych opracowań, integracji nie planuje także Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji. Przystanki autobusowe dla linii 18, znajdują się w odległości 250 metrów od przystanku kolejowego, co należy uznać za odległość akceptowalną. Droga prowadzi przez ul. Stara Wola Gołębiowska, na której jest chodnik i oświetlenie uliczne.

Podobnie jak w przypadku linii 10, rozkłady linii 18 dostosowane są m.in. do potrzeb uczniów dojeżdżających do szkół z północnej części miasta. Rozkład linii 18 jest także skoordynowany z linią 14 na os. Borki, gdzie autobusy obu linii zapewniają w godzinach szczytu 10-minutowy takt w kierunku Śródmieścia na ulicach Limanowskiego oraz 1905 Roku. W przypadku dostosowania rozkładu jazdy linii 18 do rozkładu jazdy pociągów, nastąpiłoby pogorszenie obsługi os. Borki.

Ad 8)

Przygotowana przez Miejską Pracownię Urbanistyczną w Radomiu, koncepcja budowy wiaduktu drogowego w ciągu ulic Żeromskiego - Lubelska zakładała budowę na wiadukcie przystanków autobusowych dla obsługi planowanego przystanku kolejowego. Byłaby to w tym miejscu najlepsza forma integracji transportu autobusowego i kolejowego, a takie rozwiązanie zostało przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu zaplanowane w ramach zadania „Przebudowa wiaduktu w ul. Żeromskiego nad torami PKP wraz ze schodami ruchomymi i infrastrukturą towarzyszącą”. Przystanki zostaną zlokalizowane na buspasach na wiadukcie, w rejonie wejść z peronu na wiadukt. Dostęp z peronu na wiadukt będzie możliwi dzięki windom, schodom ruchomym oraz schodom tradycyjnym.

Ad 9)

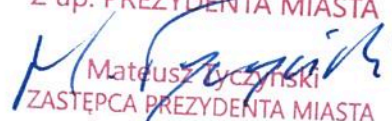
Integracja przystanków Radom Stara Wola i Radom Północny z powodów wskazanych powyżej nie była planowana. Integracja kolei z komunikacją miejską na przystankach Radom Wschodni i Radom Południowy planowana jest wraz z ich uruchomieniem. W przypadku przystanku Radom Gołębiów, wprowadzenie rozwiązań integrujących różne rodzaje transportu okazało się niemożliwe przed budową III etapu trasy N-S, gdyż planowane rozwiązania kolidowałyby z tą inwestycją. Z kolei budowa III etapu trasy N-S była niemożliwa przed zakończeniem modernizacji linii kolejowej nr 8. Pełna integracja różnych form

PREZYDENT MIASTA RADOMIA - RADOSŁAW WITKOWSKI

ul. Kilińskiego 30, 26-600 Radom, tel. 48 36 20 201 fax: 48 36 26 753, e-mail: prezydent@umradom.pl

www.radom.pl

transportu będzie możliwa po zakończeniu budowy trasy N-S. Wcześniej Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji rozważy ustawienie dodatkowego przystanku na ul. Kozienickiej oraz poprawę komfortu dojścia od stacji kolejowej do pętli autobusowej os. Gołębiów I i przystanków autobusowych na ul. Kozienickiej, które znajdują się w odległości mniejszej niż 300 metrów od wyjścia z przystanku kolejowego.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Mateusz Tyczyński
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Otrzymują:

1. Adresat;
2. a/a.

Do wiadomości:

1. Pani Kinga Bogusz - Przewodnicząca Rady Miejskiej.