

**Przemysław Schaefer**  
**Dyrektor Biura Przygotowania Inwestycji**  
**Polskie Linie Kolejowe**  
**ul. Targowa 74**  
**03-734 Warszawa**

W nawiązaniu do planów przebudowy linii kolejowej 8 Kielce-Radom-Warszawa prosimy o uwzględnienie następujących wniosków:

#### I. Utworzenie nowych przystanków kolejowych w obrębie miasta Radomia

Radomska średnicowa linia kolejowa, stanowiąca skrzyżowanie linii Kraków-Warszawa i Lublin-Łódź, przecina miasto na odcinku ponad pięciu kilometrów. W zasięgu dogodnego dojścia pieszego od tejże linii znajdują się duże osiedla mieszkaniowe: Gołębiów, Południe, Ustronie, zamieszkałe przez kilkadziesiąt tysięcy osób. Mimo tego linia średnicowa nie jest wykorzystywana w ruchu miejskim.

Obecnie odległości między stacją Radom a najbliższymi przystankami na linii 8 wynoszą: w kierunku południowym – 7 km, w kierunku północnym – 11 km. Oba te przystanki – Radom Południowy i Lesiów – znajdują się poza granicami gminy Radom i poza obszarem zabudowy miejskiej. Odległość Radom-Lesiów to największy odstęp między stacjami na odcinku Radom-Warszawa.

Utworzenie nowych przystanków znacznie polepszyłoby dostępność połączeń kolejowych dla obszaru miasta. Chodzi tu zarówno o dogodność korzystania z pociągów w ruchu regionalnym, jak i o rozważaną od lat możliwość obsługi miasta szybką koleją aglomeracyjną. Powstanie nowych przystanków pozwoli na lepsze powiązanie kolei z komunikacją miejską oraz utworzenie węzłów przesiadkowych systemu Park&Ride.

Postulujemy następujący układ przystanków kolejowych na linii 8 w obrębie miasta Radomia:

Od stacji Radom w kierunku południowym:

- Radom Żakowice – bezpośrednio za przejazdem w ulicy Wjazdowej
- Radom Południe – w rejonie ulicy Sycyńskiej na osiedlu Południe II, bezpośrednio przed odejściem linii 22 do Tomaszowa; wraz z budową parkingu systemu Park&Ride

Umiejscowienie obecnego przystanku Radom Południowy pozostaje bez zmian. Proponuje się jednak zmianę jego nazwy na Radom Potkanów Południowy. Wykluczy to możliwość pomyłki z nowym przystankiem Radom Południe – którego proponowana nazwa ściśle odpowiada nazwie osiedla. Natomiast dotychczasowa nazwa Radom Południowy nie ma takiego uzasadnienia topograficznego. Ponadto nazwa Radom Potkanów Południowy jest zbieżna z nazwą sąsiedniego przystanku Radom Potkanów na linii 22 do Tomaszowa. Postulowana zbieżność nazw jest uzasadniona faktem, iż przystanki te znajdują się w odległości zaledwie trzystu metrów od siebie – co pozwala traktować je jako jeden zespół.

Od stacji Radom w kierunku północnym:

- Radom Dzierzków – pod wiaduktem w ulicy Lubelskiej
- Radom Gołębiów – bezpośrednio za wiaduktem w ulicy Kozienickiej; wraz z budową parkingu systemu Park&Ride
- Radom Wola Gołębiowska – bezpośrednio przed przejazdem w Nowej Woli Gołębiowskiej (lub bezpośrednio za przejazdem w Starej Woli Gołębiowskiej)

Ponadto postulujemy zmianę nazwy stacji Radom na Radom Główny – dla podkreślenia nadrzędnego znaczenia stacji węzłowej.

## II. Poprawa funkcjonalności stacji Radom

Wobec planów całościowej modernizacji linii 8 słuszne wydaje się żądanie uwzględnienia przebudowy najważniejszych stacji w oparciu o powszechnie przyjęte standardy europejskie. Wnosimy zatem o wprowadzenie do projektu następujących zadań:

- Podwyższenie peronów II i III do poziomu peronu wysokiego  
Peron wysoki jest najbardziej dogodny dla pasażerów, zwłaszcza niepełnosprawnych. Obecny projekt podwyższenia peronu tylko do wysokości pośredniej jawi się jako bezzasadny.

- Poszerzenie peronu II  
Obecna szerokość peronu II – cztery metry – nie jest zadowalająca, zważywszy na dużą liczbę pasażerów korzystających ze stacji. Peron bywa nadmiernie zatłoczony, co wiąże się z oczywistym niebezpieczeństwem, zwłaszcza wobec niemożności zachowania odpowiedniej strefy bezpieczeństwa przy krawędzi peronu. Szczególnie kłopotliwe jest przejście obok schodów do tunelu stacyjnego – gdzie barierka znajduje się w odległości około metra od krawędzi peronu. Postulujemy poszerzenie jedynie peronu II – jako najbardziej obciążonego. Nie musi się to wiązać z przebudową układu torowego stacji, a jedynie z likwidacją trzeciego toru między peronami I i II.

- Budowa tunelu dla pasażerów na wysokości dworca autobusowego  
Obecnie dworce kolejowy i autobusowy, jakkolwiek znajdują się w bezpośredniej bliskości (70 metrów), nie są zintegrowane. Przejście między peronami kolejowymi a stanowiskami autobusowymi wymaga pokonania około 400 metrów, w tym obejścia zabudowań pocztowych. Naraża to podróżnych na oczywistą niedogodność. Dlatego postulujemy bezpośrednie powiązanie dolnego poziomu dworca autobusowego z peronami kolejowymi. Połączenie to służyłoby także użytkownikom głównego parkingu dla obu dworców – który powstanie wkrótce między torami kolejowymi a płytą dworca autobusowego.

## III. Modernizacja bocznicy kolejowej do portu lotniczego

Wobec trwających przygotowań do uruchomienia portu lotniczego na radomskim lotnisku wojskowym powstaje potrzeba jego obsługi komunikacją publiczną. Najlepszym rozwiązaniem będzie wykorzystanie istniejącej bocznicy kolejowej. Dzięki udostępnieniu bocznicy dla ruchu pasażerskiego można osiągnąć skomunikowanie stacji Radom z portem lotniczym przy czasie przejazdu około pięciu minut.

Jakub Kluziński  
Radny Miasta Radomia  
Prezes stowarzyszenia „Kocham Radom”

Sebastian Pawłowski  
Szef zespołu transportowego  
stowarzyszenia „Kocham Radom”

### Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Radomia
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Polskie Koleje Państwowe S.A
4. Lokalne media