

Wojewoda Mazowiecki
pl. Bankowy 3/5
00 – 950 Warszawa

Uwagi i wnioski w postępowaniu administracyjnym dot. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa Służewiec – Radom – Kielce”.

Warianty inwestycji

Raport przedstawia kilka wariantów i opcji modernizacyjnych. Niestety, naszym zdaniem zabrakło wariantu optymalnego. Wariant najbardziej przez nas oczekiwany wyglądałby następująco:

- modernizacja na całym odcinku Warszawa - Radom – Skarżysko – Kielce do prędkości 160 km/h;
- budowa drugiego toru na odcinku Warka - Radom z rozbudową mostu na Pilicy;

Podstawową zasadą racjonalnego kształtowania układu korytarzy transportowych jest ich dopasowanie do sieci osadniczej. Zwiększa to dostępność transportu publicznego, a tym samym przyczynia się do jego większego wykorzystania. Kryterium to znakomicie spełnia linia kolejowa Kraków-Kielce-Radom-Warszawa, obsługująca aglomerację staropolską - w przeciwieństwie do np. CMK, która omija wszelkie węzły osadnicze. Dlatego ze wszech miar słuszne jest żądanie, aby linia nr 8 w planach rozwoju sieci kolejowej była traktowana priorytetowo. Argument, że priorytetem może być objęta jedynie CMK - tylko dlatego, że obecnie posiada ona lepsze parametry - jest z punktu widzenia planistycznego nonsensowny.

Ponadto linia nr 8 stanowi najkrótsze połączenie w relacjach Lublin-Katowice/Kraków.

Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem o rzekomych górskich warunkach terenowych w Górach Świętokrzyskich. W rzeczywistości jest to wyżyna o umiarkowanej urozmaiconej rzeźbie. Niekorzystna geometria linii wynika nie tyle z warunków terenowych, co z faktu, że powstała w latach 80. XIX wieku. W cywilizowanej części Europy w miarę potrzeb dokonuje się zmiany geometrii linii XIX-wiecznych - do standardów szybkiej kolei. I tego samego domagamy się dla linii Kielce-Radom. Warto też rozważyć ewentualne wykorzystanie składów z wychylnym pudłem.

Powyższe pozwoli osiągnąć efekt ekologiczny w postaci skrócenia czasu przejazdu a co za tym idzie przyczyni się do wzrostu konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego.

Transport kolejowy

W nawiązaniu do wcześniejszych ustaleń podtrzymujemy postulat budowy nowych przystanków na terenie Radomia z uwzględnieniem uwag zamieszczonych w dalszej części dokumentu:

- 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;
- Radom Dzierzków – pod wiaduktem w ulicy Lubelskiej;
- Radom Gołębiów – bezpośrednio za wiaduktem w ulicy Kozienickiej;
- Radom Wola Gołębiowska – bezpośrednio przed przejazdem w Nowej Woli Gołębiowskiej (lub bezpośrednio za przejazdem w Starej Woli Gołębiowskiej).

Wniosek ten ma istotne znaczenie dla kwestii środowiskowych, gdyż umożliwi pozyskanie dla kolei wielu nowych pasażerów, a w konsekwencji ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu.

Ponadto zgadzamy się z następującymi wnioskami stowarzyszenia „Zielone Mazowsze”:

Transport kolejowy

Obowiązek zapewnienia wysokości wszystkich peronów na linii 0,76 m nad PGS. Niższe perony, choć dopuszczane przepisami, są niewygodne przy wsiadaniu/wysiadaniu do/z taboru.

Niższe perony są dostosowane do taboru niskopodłogowego. W warunkach polskich obniżony poziom podłogi mają wyłącznie autobusy szynowe. Przeznaczone są one jednak do obsługi linii o charakterze regionalnym. Na linii nr 8, która jest linią magistralną, pierwszorzędą kursowania autobusów szynowych nie należy przewidywać. Z pewnością w dalszym ciągu głównym taborem na tej linii pozostaną elektryczne zespoły trakcyjne o poziomie podłogi nie niższym niż 0,8 m ponad PGS. Nadmieniamy, że koszt budowy peronu w minimalnym stopniu zależy od jego wysokości.

Przyjęcie maksymalnej długości szlaku (odcinka między kolejnymi stacjami) - nie dłuższej niż 15 km.

W praktyce modernizacji linii kolejowych w ostatnich latach dużą krytykę wśród specjalistów wywołuje nadmierne likwidowanie stacji kolejowych z przekwalifikowaniem na przystanki osobowe. Tak np. w artykule "Inwestycje modernizacyjne na kolejach polskich - próba oceny" (Technika Transportu Szynowego nr 10/2002 piszą dr Andrzej Massel z CNTK i Dariusz Szczepiński z PKPPLK SA: "Jest sprawą oczywistą, że liczne stacje na linii utraciły w minionych latach znaczenie jako punkty ładunkowe w ruchu towarowym. Nie mniej jednak likwidacja stacji spowodowała, że znacznie trudniejsze jest prowadzenie ruchu przy znacznie większym niż przed modernizacją zróżnicowaniu prędkości pociągów pasażerskich i towarowych. Dotyczy to szczególnie sytuacji podczas zamknięć torów. Z tych powodów niewątpliwie powinny być zachowane wszystkie stacje w strefie podmiejskiej, w pobliżu dużych węzłów kolejowych. Tymczasem likwidacja stacji Dębe Wielkie na wschodnim odcinku linii E20 spowodowała, że szlak Sulejówek Miłosna - Stojadła ma prawie 18 km długości." Warto dodać, że obecnie mówi się o odtworzeniu stacji Dębe Wielkie (postuluje to m.in. Wstępne Studium Wykonalności Modernizacji i Rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego) pochopnie zlikwidowanej w czasie modernizacji linii. Widać, że projektant nie analizował tego problemu, bo z jednej strony pozostawił stację Chynów (przyległe szlaki o dł. 6,3 km oraz 13,5 km) a z drugiej planuje szlak o długości aż 28 km. W szczególności zaplanowanie na linii szlaku o długości aż 28 km (Dobieszyn - Radom - załącznik nr 1, tab. 1) jest ogromnym błędem. W wyniku tego błędu może okazać się, że po modernizacji przepustowość linii w ogóle nie wzrośnie, mimo dobudowania drugiego toru. Będzie to także przyczyną ogromnych uciążliwości dla pasażerów samych prac modernizacyjnych na tym odcinku (ruch będzie się wówczas odbywał po jednym torze, w dodatku przy ograniczonej prędkości, bez możliwości mijanki na odcinku 28 km, podczas gdy obecnie mijanki są zlokalizowane co 4 - 8 km). A co będzie jak w trakcie eksploatacji zajdzie konieczność zamknięcia jednego toru na tak długim odcinku (prace remontowe, awaria, wypadek)? Podkreślamy, że obecnie liczba pociągów regionalnych w relacji Warszawa - Radom jest dużo niższa od potrzeb, co wynika wyłącznie z tego ograniczenia infrastruktury. Doprowadza to do sytuacji, że z Warszawy do 225 - tysięcznego Radomia jest mniej pociągów niż do 80-tysięcznych Siedlec i co gorsza mniej niż do 6-tys. Małkinii. Tak więc liczba pociągów po modernizacji powinna być dużo wyższa niż obecnie. Dlatego naszym zdaniem na odcinku między Warką i Radomiem należy pozostawić 3 stacje, a nie tylko 1. Również nieporozumieniem jest likwidacja stacji Szydłowiec. Szlak Jastrząb - Skarżysko Kamienna będzie miał wówczas 18 km długości, przy bardzo dużej już obecnie częstotliwości pociągów towarowych i regionalnych (przez długie okresy dnia ruch pociągów co 10-15 minut). Przy zwiększeniu różnicy w czasie jazdy pociągów różnych kategorii w wyniku podniesienia prędkości szlakowej po modernizacji brak możliwości wyprzedzenia pociągu towarowego na tak długim odcinku będzie stanowił poważny problem w konstrukcji rozkładu jazdy. Podkreślamy przy tym, że celem modernizacji ma być podniesienie parametrów infrastruktury i zwiększenie przepustowości linii, umożliwiające przejście istotnej części ruchu z dróg kołowych. Dlatego należy zakładać znaczne zwiększenie w przyszłości liczby pociągów, a nie opierać się wyłącznie na stanie obecnym po 15 latach systematycznego regresu przewozów kolejowych.

Wniosek ten ma istotne znaczenie dla kwestii środowiskowych, gdyż popętnienie powyższych błędów uniemożliwi zapewnienie konkurencyjności kolei nad innymi środkami transportu, a więc ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu.

Piesi i rowerzyści

Odbywanie podróży rowerem bądź pieszo stanowi najbardziej ekologiczne formy przemieszczania się. Dlatego projekt powinien tworzyć infrastrukturę poprawiającą warunki ruchu pieszego i rowerowego, w szczególności tworzyć warunki przyjazne dla powstawania przyjaznego środowiska łańcucha mobilności z wykorzystaniem różnych środków transportu (pieszo + koleją, rowerem + koleją). Dla przewoźników kolejowych będzie to oznaczało zwiększenie dostępności swojej oferty i pozyskanie nowych klientów, a dla środowiska obniżenie emisji zanieczyszczeń z transportu.

Obowiązek zapewnienia obustronnego dojścia do peronów na wszystkich przystankach i stacjach na odcinku Warszawa Okęcie - Zalesie **oraz na wszystkich przystankach na terenie Radomia**. Zasadą w obszarze miasta, powinno być zapewnienie dwustronnych dojazdów do peronów przystanków kolejowych, tak by skrócić drogę i czas dojścia pieszego pasażerów kolei. Obecnie możliwe jest wejście na perony wyspowe niektórych przystanków z obu stron, co jest bardzo dogodnie dla podróżnych. Przebudowa na perony naprzemianległe z jednym wejściem od przejazdu spowoduje wydłużenie drogi dojścia pieszego dla większości podróżnych o 1-3 minuty - a zatem całkowicie zniweluje zysk czasowy związany z ewentualnym przyspieszeniem ruchu pociągów. Dłuższa droga dojścia obniży także atrakcyjność i komfort korzystania z usług kolei.

Obowiązek udostępnienia wszystkich przejść podziemnych pod torami dla ruchu rowerowego - zapewnienie rowerzystom dojazdu do tuneli pochylniami.

Obowiązek wyposażenia mostu na Pilicy w kładkę dla pieszych i rowerzystów z wygodnym wjazdem dla rowerzystów. Planowana modernizacja mostu na Pilicy musi wiązać się z dobudowaniem do niego lekkiej kładki dla pieszych i rowerzystów.

Obowiązek wyposażenia wszystkich stacji i przystanków w infrastrukturę do parkowania lub przechowywania rowerów. Stojaki lub boksy na rowery powinny znajdować się pod zadaszeniem, na peronie przystanku lub w miejscu od niego nieodległym. Miejsca te powinny zostać objęte monitoringiem.

Ochrona krajobrazu i zabytków

Obowiązek zachowania i odrestaurowania wskazanych w Raporcie obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych: budynki stacyjne w Warce i Radomiu. Zespół zabytkowych modernistycznych budynków stacyjnych wraz z budynkami pomocniczymi (nastawnie, szalety wolnostojące) położonych w miejscowościach: Piaseczno, Chynów, Michalczew, Grabów n/Pilicą, Strzyżyna, Dobieszyn, Kruszyna, Bartodzieje, Lesiów, Rożki, Jastrząb, Szydłowiec, Skarżysko, Suchedniów, Zagnańsk.

Obowiązek dbałości o jakość architektury przystanków

Doświadczenia ostatnich modernizacji linii kolejowych - np. w korytarzu E-20, czy linii Warszawa - Łódź zwracają uwagę na niski poziom estetyczny i funkcjonalny małej architektury. Toporne zadaszenia, często nie zapewniające ochrony przed deszczem (np. stacja Koluszki, gdzie wiatła zaczyna się 20 metrów od wyjścia z tunelu), wiatła zrobione niemal z materiałów niskiej jakości (a przecież na linii W-wa Zachodnia - W-wa Okęcie czy w Poznańskim Węzle Kolejowym dało się wybudować przyzwoite zadaszenia), jarmarczna kolorystyka wygradzeń z siemiennej siatki (a przecież na linii E30 dało się zastosować systemowe wygradzenia w stonowanej kolorystyce) roz mijają się ze społecznymi oczekiwaniami co do standardu unijnych inwestycji w XXI wieku.

Obowiązek objęcia wszystkich przystanków i stacji monitoringiem telewizyjnym przemysłowej. Jak pokazują dotychczasowe modernizacje, większość infrastruktury przystankowej ulega szybkiej dewastacji niedługo po zakończeniu inwestycji. Taki proces jest marnowaniem środków finansowych, jest sprzeczny z zasadą trwałości projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej i odstrasza pasażerów od korzystania z kolei. Dobrym środkiem zaradczym, a stosunkowo niedrogim byłoby wprowadzenie monitoringu. Zapewni to trwałość efektów projektu w dłuższej perspektywie.

Organizacja prac

Wnioski dotyczące organizacji prac Wnioskujemy o wpisanie do decyzji nakazu organizacji i prowadzenia prac w sposób minimalizujący uciążliwość dla użytkowników, w szczególności poprzez: zapewnienie przed

przystąpieniem do prac modernizacyjnych prac remontowych najbardziej wyeksploatowanych elementów na liniach, po których będą prowadzone objazdy w czasie prac. Pozwoli to skrócić do minimum czasy jazdy po trasach objazdowych; modernizowanie w pierwszej kolejności odcinków o najniższej obecnie prędkości handlowej oraz budowa drugiego toru na odcinku Warka - Radom.

Taka kolejność zapewni uzyskanie w jak najkrótszym czasie jak największego skrócenia czasu jazdy, który będzie rekompensował wydłużenia, wynikające z ruchu po jednym torze, na odcinkach objętych dalszymi pracami.

Z poważaniem,

Jakub Kluziński
Prezes Stowarzyszenia
Kocham Radom

Sebastian Pawłowski
Grupa Transportowa
Stowarzyszenia Kocham Radom

Załączniki:

1. Pismo do Pana Przemysława Schaeffera Dyrektora Biura Przygotowania Inwestycji PLK odnośnie lokalizacji nowych przystanków kolejowych na terenie Radomia.
2. Odpowiedz Pana Tomasza Mańturza z Biura Przygotowania Inwestycji PLK odnośnie lokalizacji nowych przystanków kolejowych na terenie Radomia