



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

SECRETARIAT
Prac Senackich
dn. 11.03.15, zał.
1284 podpis. F

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 10.03.15.
nr. 857 podpis. Borusewicz
Warszawa, 9 marca 2015 r.

DTK.III.054.11.2015.GK.2

Nr. 62062/15

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie senatorskie złożone przez senatorów Wojciecha Skurkiewicza i Stanisława Karczewskiego podczas 69. Posiedzenia Senatu RP w dniu 21 stycznia 2015 r., przekazane przy piśmie z dnia 30 stycznia br. o sygn. BPS/043-69-2965/15, w sprawie ustanowienia tymczasowego przejścia dla pieszych na stacji Radom, przedstawiam poniżej stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że zamknięcie tunelu pod torami od peronu nr 3 do ul. Domagalskiego na czas modernizacji było konieczne przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo pieszych przechodzących z osiedla Ustronie do centrum miasta. Na powyższą decyzję wpłynęły również wymogi technologiczne i kontraktowe oraz terminy realizacji zadania. Powyższe czynniki miały również wpływ na kształt zatwierdzonego projektu tymczasowej organizacji ruchu pieszego tj. poprowadzenia ruchu pieszego ulicą Słowackiego.

Informuję ponadto, że w przedmiotowej sprawie, w dniu 5 lutego 2015 r. odbyło się spotkanie Prezydenta Radomia, Pana Konrada Fryszta z przedstawicielami kupców radomskich oraz mieszkańców Radomia. Na spotkaniu przedstawiciele inwestora - PKP PLK SA - wyjaśnili przyjęte przez wykonawcę rozwiązania w zakresie tymczasowej organizacji ruchu pieszego na czas remontu przejścia podziemnego. Wśród uwag zgłaszanych przez stronę społeczną nie wymieniano kwestii „złej reputacji” przejścia ulicą Słowackiego, natomiast podnoszono sprawę wydłużenia czasu potrzebnego do przejścia na drugą stronę torów (ok. 10 minut). Omówiono również sprawę dodatkowych działań Straży Ochrony Kolei, która objęła teren budowy oraz przyległe tereny kolejowe wzmocnionym monitoringiem. Zgodnie z deklaracją inwestora oraz wykonawcy, przejście dla pieszych powinno zostać ponownie udostępnione w sierpniu 2015 r. Jednocześnie, w miarę dostępnych możliwości, zarówno wykonawca jak i inwestor będą starali się o przyśpieszenie tego terminu. Powyższa deklaracja spotkała się z przychylnym przyjęciem ze strony przedstawicieli kupców oraz mieszkańców Radomia.

Jednocześnie władze miejskie podjęły działania w celu poprawy oznakowania pieszych ciągów komunikacyjnych, tak aby poprawić poruszanie się mieszkańców oraz osób przyjezdnych. W wielu punktach w okolicy stacji kolejowej umieszczono m.in. tabliczki, strzałki i mapki wskazujące drogę do właściwych przejść pod torami kolejowymi. Informacje o zmienionym układzie komunikacyjnym wraz z mapkami opublikowane zostały również w prasie lokalnej.

Należy zauważyć, iż Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r. nr 151 poz. 987 z późn. zm.) dopuszcza wykonywanie przejść dla pieszych w poziomie szyn, ale jedynie na liniach o niewielkim natężeniu ruchu, w miejscach zapewniających dobrą widoczność linii kolejowej w obu kierunkach (Dział VI, rozdział 2, § 100). Przejścia przez więcej niż 3 tory kolejowe, gdzie prędkość pociągów przekracza 15 km/h oraz przy braku widoczności (wszystkie 3 warunki zachodzą na terenie stacji Radom) powinny być zabezpieczone zaporami zamykanymi na czas przejazdu pociągu oraz wyposażone w sygnalizację świetlną i dźwiękową (§ 100 ust. 2). Ponadto przejście przez tory powinno mieć zapewnione w porze nocnej oświetlenie górne o natężeniu nie mniejszym niż 50 lx (luksów) (§ 100 ust. 7).

W świetle ww. uwarunkowań, wyznaczenie przejścia dla pieszych w poziomie szyn na terenie stacji Radom jest rozwiązaniem niedopuszczalnym, przede wszystkim z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa pieszym jak również bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Widoczność nadjeżdżającego pociągu z przejścia byłaby zakłócana przez istniejące perony wyspowe, a w szczególności nowobudowany peron nr 3, którego wysokość mierzona od główki szyny będzie wynosiła 76 cm, jak również sprzęt wykonawcy robót. W pierwszej fazie robót po torach głównych zasadniczych, będących przedłużeniem torów szlakowych odbywają się przejazdy pociągów przez stację – w tym ciężkich pociągów towarowych – ze znaczną prędkością, bez zatrzymania. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 przewiduje maksymalną prędkość pociągów pasażerskich 100 km/h, a pociągów towarowych 80 km/h.

W związku z powyższym, przyjęte rozwiązania w zakresie zastępczej organizacji ruchu pieszego uznać należy za optymalne z punktu widzenia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, bezpiecznego prowadzenia robót budowlanych oraz zapewnienia bezpieczeństwa pieszym.

Łączę wyprawy macierki,

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

[Podpis]
Sławomir Żałobka
Podsekretarz Stanu