

Wniosek do Radnych Sejmiku Woj. Świętokrzyskiego

Wniosek o nowe przystanki czy stacje na linii kolei CMK dla połączeń regionalnych z Kielc

Szanowni Państwo,

W ostatnich latach powstały perony pasażerskie na linii CMK we Włoszczowiej w Opocznie- ok. 4 km od miasta, jest to przystanek Opoczno Południowe.

W wielu krajach na liniach kolei szybkich budowane są przystanki kolejowe. Co UMWS sądzi o pomysłе wykorzystania linii CMK do skomunikowania koleją pasażerską- transportem publicznym, północnej części województwa? Obecnie brakuje tutaj możliwości szybkiej podróży innym środkiem transportu niż samochód osobowy.

Co UMWS sądzi o tym aby budowę łącznicy Czarnca- Włoszczowa Północ, wykorzystać w celu przedłużenia linii pociągów regio kursującej obecnie do Włoszczowej, o następujące przystanki:

1. Czarnca- stacja istnieje
2. Włoszczowa Północ- stacja istnieje
3. Oleszno- nowa stacja
4. Olszamowice - stacja istnieje wystarczy dodać perony
5. (Fałków)

Propozycje lokalizacji nowych przystanków

Wszystkie przystanki miałyby tory odstawcze, aby poprawić bezpieczeństwo na linii CMK. Budowę sfinansowałyby PKP PLK i RPO Woj. Świętokrzyskiego. W grę wchodzi jedna nowa stacja na linii CMK oraz łącznica - tor odstawczy. Koszty to co najmniej kilkadziesiąt mln PLN.

- Oleszno/ Kozia Wieś - nowy przystanek możliwie blisko ul. 1-go Maja, peron wraz z budową toru.
- Olszamowice- Jakie jest stanowisko UMWS w sprawie budowy peronu pasażerskiego na stacji w Olszamowicach? Znajdują się tam tory kolejowe które możnaby wyposażyć- wzorem stacji Włoszczowa Północ- w peron pasażerski. Mógłby się on mieścić na torze odstawczym przy ul. Czermińskiej w pobliżu wiaduktu drogowego. W Olszamowicach już jest stacja kolejowa na linii CMK. Wystarczy dodać pojedynczy tymczasowy peron pasażerski na bocznym torze głównym dodatkowym linii CMK. Nosiłby on nazwę Przedbórz- Olszamowice. Możliwe go zbudować w pobliżu wiaduktu drogowego od strony wsi Czermino. Zatrzymywałyby się tutaj pociągi TLK i regio. Pociągi regionalne kończyłyby tu bieg. Czy powstanie stacja pasażerska Olszamowice na linii CMK?
- Fałków- jest tutaj możliwość budowy ślepo zakończonego toru odstawczego od stacji Olszamowice wraz z przystankiem pasażerskim jako końcowego przystanku pociągów kolei regionalnej do Kielc. Mogłaby to być krótka bocznica- łącznica w kierunku centrum Fałkowa.

Wyjaśnienia otrzymane z MI

Wyjaśnienia dołączone poniżej nie są zbyt przekonujące. Nowe stacje kolejowe na linii CMK może pozwolić uruchomić podobne efekty dla gospodarki regionu jak peron pasażerski we Włoszczowa Północ. Tłumaczenia MI wydają się być stanowiskiem PKP PLK.

Z reszty kraju dojazd w te okolice wskazanych proponowanych przystanków - jest bez samochodu - w praktyce nie jest wykonalny.

List z otrzymanymi wyjaśnieniami z MI:

W dniu wtorek, 24 września 2019 media <media na serw. mi.gov.pl> napisał(a):

Szanowny Panie Redaktorze,

funkcjonujące w Europie systemy przewozów regionalnych liniami KDP wykorzystują tabor, którego parametry techniczno-eksploatacyjne są zbliżone do parametrów taboru KDP, szczególnie dotyczy to rozwijanych prędkości. W Polsce tabor kolejowy do przewozów regionalnych charakteryzuje się maksymalną prędkością 110 – 160 km/h. W związku z tym kursowanie pociągów regionalnych po linii kolejowej nr 4 (CMK) ograniczyłoby jej przepustowość przy założeniu, że pociągi Pendolino będą kursować z docelową prędkością 250 km/h., bez zatrzymania na stacjach pośrednich, a pociągi regionalne kursowałyby z prędkością 160 km/h z zatrzymaniami na stacjach Olszawice i Włoszczowa Północ w torach głównych.

Ponadto w przypadku linii kolejowej nr 4 stacje zlokalizowane są średnio co ok 30 km, rzadko w otoczeniu jakiegokolwiek zabudowy. Tylko dwie stacje posiadają krawędzie peronowe analogicznie do niemieckich (tj. przy torach głównych dodatkowych): Opoczno Południe i Włoszczowa Północ, w związku z tym konieczna byłaby dobudowa nowych peronów.

Linia CMK jest linią łączącą stolice regionów: Mazowsze, Małopolska i Śląsk, dlatego na tej linii kursują głównie pociągi międzyregionalne. Uruchomienie połączeń regionalnych wymagałoby zastosowania przez przewoźników równie szybkiego taboru.

Linia nr 4 omija wiele miejscowości, a zatem dla uruchomienia przewozów regionalnych wymagana byłaby nie tylko budowa dodatkowych peronów, ale również opracowanie systemu dowozu pasażerów do i ze stacji. Kwestie te należą do kompetencji lokalnych samorządów.

W związku z tym budowa na linii nr 4 dodatkowych peronów dla obsługi przewozów regionalnych z perspektywy organizacji ruchu, jak i ekonomicznego punktu widzenia może okazać się działaniem nie do końca efektywnym.

Z poważaniem

Szymon Huptyś

Rzecznik prasowy

Ministerstwo Infrastruktury(.)

W dniu wtorek, 11 grudnia 2018 Rzecznik <Rzecznik@plk-sa.pl> napisał(a):

>
>

> Panie Redaktorze,

>

>

>

> Linia CMK jest dedykowana dla dużych prędkości i docelowo ma zostać dostosowana do prędkości do 250 km/h, stąd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie zakładają prowadzenia regionalnego ruchu pasażerskiego na tej linii. Prowadzenie na tej linii ruchu pociągów z większą liczbą postojów, a tym samym z mniejszą prędkością handlową, powodowałoby zmniejszenie jej przepustowości.

>

> Z poważaniem,

>

> zespół prasowy

> PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

odpowiedzi przewoźnika Polregio:

Panie Adamie,

pragnę zwrócić uwagę, że połączenia Kraków - Warszawa czy Gliwice - Warszawa mają charakter międzywojewódzki, w związku z czym ich organizatorem jest Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (nie samorządy). Resort transportu zleca obsługę takich tras PKP Intercity. Po Centralnej Magistrali Kolejowej mogą kursować także pociągi regionalne, ale zgodnie z regulaminem przydzielania tras pierwszeństwo przejazdu otrzymują pociągi szybsze. Pociągi wolniejsze muszą przepuszczać pociągi szybsze na stacjach pośrednich.

Przykładem pociągów REGIO kursujący przez CMK są pociągi relacji Kielce - Katowice, które zamawiają i finansują samorządy województw świętokrzyskiego i śląskiego. Trasa ta obsługiwana jest przez nas nowoczesnymi pociągami z rodziny Impuls. Jeszcze w tym roku, chcąc wykorzystać parametry techniczne tych pojazdów i linii kolejowej, planujemy podnieść maksymalną prędkość pociągów na tej trasie do 160 km/h.

Pozdrawiam,

Michał Stilger

Przewozy Regionalne

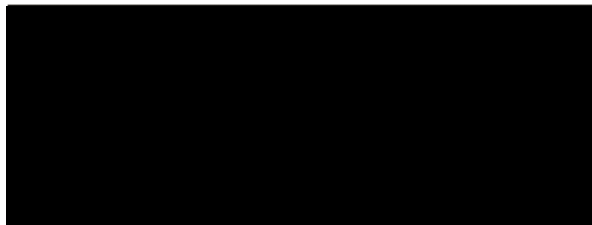
Biuro Zarządu

Wydział ds. Komunikacji i Public Relations

Proponowane przez redakcję połączenia:

1. Kielce- Włoszczowa Północ- Przedbórz/Olszawowice (budowa peronu na istniejącej stacji)- Opoczno Płd.- Łódź

Pozdrawiam.



Informuję rozmówcę o przysługującym mu prawie do autoryzacji wypowiedzi udzielonych naszej agencji. Aby skorzystać z prawa, rozmówca niezwłocznie po udzieleniu wypowiedzi dla AP Merkuriusz Polski musi oznajmić że skorzysta z tego prawa. Czas na autoryzację wynosi 6 godzin od otrzymania przez rozmówcę zapisu jego słów.

Standardy relacjonowania wyborów przez media zgodne z Art. 7 ust. 2 ustawy – Prawo Prasowe.

Kandydat w wyborach nie powinien być formalnie związany z żadnym medium, w szczególności być dziennikarzem, redaktorem naczelnym bądź wydawcą. Jeżeli tak by się zdarzyło, gdyż prawo wprost tego nie zabrania, na czas wyborów nie powinien być on zaangażowany w relacjonowanie wyborów.

Rada Etyki Mediów uznaje udział dziennikarzy w wyborach za złamanie zasad etyki 55 dziennikarskiej . Dziennikarze nie tylko nie powinni kandydować, ale w jakikolwiek inny sposób uczestniczyć w pracach komitetów wyborczych, np. nie powinni pomagać kandydatom w przygotowaniu wystąpień publicznych.

Dobrą praktyką jest wprowadzenie przez szefów redakcji w tym zakresie jasnych wytycznych.

Media powinny z ostrożnością relacjonować wydarzenia z udziałem kandydatów pełniących funkcje publiczne w czasie kampanii wyborczej, a zwłaszcza ciszy wyborczej. Osoby te, mając łatwiejszy niż inni kandydaci dostęp do mediów, mogą nadużywać go do celów związanych z prowadzeniem kampanii wyborczej. Media muszą być więc szczególnie wyczulone.

Prowadzenie negatywnej kampanii w mediach, choć nie jest prawnie zakazane, budzi wątpliwości etyczne. Media powinny przekazywać wypowiedzi prawdziwe, wypowiedziane w dobrej wierze oraz w tonie umiarkowanym. (..)

W przypadku, gdy tworzy się medium specjalnie na potrzeby wyborów, dane medium powinno kierować się regułami prawdziwości i uczciwości przekazu. Należy także pamiętać, że powstające w okresie wyborczym tytuły prasowe zobowiązane są do przestrzegania wszelkich wymogów stawianych prasie przez prawo prasowe (jeżeli publikacja spełnia 56 kryteria definicji „dziennika” lub „czasopisma” wymagana jest np. jego rejestracja w sądzie). Bardzo ważne jest, aby wydawnictwo takie na każdym egzemplarzu posiadało takie informacje jak nazwę i adres wydawcy, adres redakcji, imię i nazwisko redaktora naczelnego. Choć prawo prasowe nie ustanawia obowiązku zamieszczenia impressum na tzw. drukach nieperiodycznych (np. jednorazowo wydanej gazetce), zasada ta powinna być przestrzegana w przypadku wydawnictw dotyczących wyborów. wg http://hfpr.pl/wp-content/uploads/2014/10/HFPC_media_w_okresie_wyborczym.pdf