

widzenia technicznego, jak i demograficznego oraz ekonomicznego. Część samorządowców proponuje kompromis i podzielenie „szprychy” na dwie odnogi, z których jedna prowadziłaby przez Radom, a druga – przez Skarżysko i Starachowice.

Odpierając te zarzuty, Majszyk twierdzi, że „szprychę” nr 6 zaplanowano tak, by poprawić też skomunikowanie wschodniej części województwa świętokrzyskiego. Będzie ona prowadziła od strony Radomia przez Ostrowiec Świętokrzyski i Stalową Wolę w kierunku Rzeszowa. – Dzisiaj pociągi łączące Warszawę z Podkarpaciami nie obsługują województwa świętokrzyskiego, z wyjątkiem dwóch kursów, które jadą z przystankiem we Włoszczowie. Tezy o wykluczeniu są więc niezrozumiałe – twierdzi rzecznik CPK. Jak dodaje, zarówno Skarżysko-Kamienna, jak i Starachowice będą dobrze skomunikowane z sieci szybkich połączeń CPK poprzez przechodzącą przez te miasta, istniejącą linię kolejową 25 (Łódź – Tomaszów Maz. – Skarżysko-Kamienna – Debica), która ma zostać zmodernizowana.

– Dodatkowo z Radomia wybudowana zostanie w ramach inwestycji linia nr 84 prowadząca właśnie w kierunku linii 25, która rozważana jest w dwóch wariantach: przez obszar Starachowic albo przez Iłżę do Kunowa i dalej Ostrowca. W każdym przypadku dzięki budowie tej linii poprawi się skomunikowanie z Warszawą i Radomiem zarówno Ostrowca, jak i Starachowic – przekonuje Majszyk. Rola Skarżyska-Kamiennej jako węzła kolejowego ma natomiast zostać zwiększona dzięki wspomnianej modernizacji łączącej go ze „szprychą” linii 25 oraz linii nr 8. Czas przejazdu Skarżysko-Kamienna – CPK ma wynosić godzinę, a do Warszawy – 1 h 20 min. W województwie świętokrzyskim powstaną dwie nowe stacje węzłowe: Końskie i Ostrowiec Świętokrzyski lub Kunów (w zależności od wybranego wariantu).

Miedziana Góra, Sochaczew – trudne kompromisy

Miejsca, w których zapisy SSL wzbudziły opór lokalnych społeczności, jest więcej. W Miedzianej Górze nieopodal Kielc mieszkańcy sprzeciwiają się związanym z budową infrastruktury kolejowej wyburzeniom. Choć autorzy Studium zaproponowali aż trzy warianty włączenia nowej linii nr 89 (Wąsosz Konecki – Tumlin) do istniejącej linii 8, zdaniem protestujących każdy z nich pociągnie za sobą zniszczenie wielu budynków mieszkalnych. Jak wskazują lokalni radni, zagrożone mają być także lokalne atrakcje turystyczne, takie jak stok narciarski z wyciągiem czy Góra Grodowa. Samorządowcy wskazują też, że nie zostali poinformowani o ubiegłorocznych regionalnych konsultacjach strategicznych, które poprzedziły przygotowanie dokumentu. Władze gminy zapowiedziały przedstawienie zarządowi CPK czwartego wariantu, omijającego gminę przez tereny leśne.

– Ze względu na rozproszoną sieć osadniczą w tym

rejonie możliwości przebiegu linii bez żadnej ingerencji w zabudowę są bardzo ograniczone – przyznaje Majszyk. Jak jednak dodaje, aby wynagrodzić mieszkańcom konieczność wyburzeń, będą analizowane możliwości budowy przystanków dla pociągów regionalnych, których obsługa może pozwolić na dojazdy pociągiem do Kielc, Końskich lub Łodzi. Twierdzi też, że jedną z przyczyn wytrasowania linii przez Miedzianą Górę są (zgłaszane właśnie podczas RKS) postulaty Urzędu Miasta Kielce i świętokrzyskiego marszałka, którym zależało na przybliżeniu jej do siedziby Targów Kielce.

Również władze Legionowa i Wieliszewa przytaczają się do sprzeciwu mieszkańców wobec jednego z rozpatrywanych wariantów szprychy nr 2 (przedłużenie obecnej linii 20 o odcinek Warszawa Choszczówka – Kątne, zapewniającego dojazd do Warszawy i CPK od strony Ciechanowa i Olsztyna). Jedna z czterech wersji przebiegu zakłada poprowadzenie linii przez zabudowania Legionowa, a dalej – już na terenie Wieliszewa – przez uroczysko. – Obszar między Legionowem i Zegrzem przecinany przez linię kolejową jest złożony z terenów: zamieszkałych, planowanych pod zabudowę mieszkaniową i zielonych. W ramach prac studialnych poszukujemy wariantu minimalizującego liczbę kolizji. Różnice między wariantami muszą być kompromisem między

reklama

STACJA MUZEUM

Na stronie www.bip.stacjamuzeum.pl zostały udostępnione dwa postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargów nieograniczonych.

Pierwsze postępowanie dotyczy wykonania naprawy poziomu utrzymania P-5 zabytkowej lokomotywy spalinowej Lxd2-250, drugie wykonania prac konserwatorsko-restauratorskich: parowozu Oi1-29, lokomotywy elektrycznej EU20-24 oraz lokomotywy elektrycznej EP02-02.

Szczegóły dostępne na Biuletynie Informacji Publicznej Stacji Muzeum.

Fot. Parowóz Oi1-29, 1995 r., Warszawa Gł., aut. Jerzy Szeliga

