

1. Czy na drogach gminnych 101085E oraz 101079E istnieje możliwość wybudowania przejazdu i przejścia kolejowego kategorii A, B lub C, aby umożliwić mieszkańcom swobodne bezobjazdowe przemieszczanie się?

Skrzyżowania kolejowo-drogowe zostały opracowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2018r. poz.11876, z późn.zm.) §23.1. Przy projektowaniu nowej linii kolejowej lub bocznic kolejowej odległość między przejazdami kolejowo drogowymi, mierzona wzdłuż linii kolejowej, nie może być mniejsza niż 3 km - wynika z tego konieczność przerwania ciągłości niektórych istniejących dróg, które krzyżują się z projektowaną linią kolejową. Przyjęte zostało zachowanie przejazdu przez linię kolejową na drogach klasy powiatowej i wyżej. Dopuszcza się zachowanie ciągłości dróg gminnych w sytuacji, gdy najbliższy przejazd kolejowy jest powyżej 3 km. Przerwane drogi zostaną zaprojektowane wzdłuż linii kolejowej, tak żeby miały możliwość przeprowadzenia ruchu drogowego do najbliższego przejazdu kolejowo-drogowego. Droga DG101085E w km 43+000 znajduje się w odległości mniejszej niż 3 km od projektowanego skrzyżowania kolejowo-drogowego na drodze DP1917E w km 41+500. Natomiast zamiast drogi DG101079E w km około 45+460 została uciąglona droga DG101080E w km 44+400, gdyż obsługują większą część terenów zabudowanych. Ruch z drogi DG101079E zostanie przekierowany na drogę DG101080E za pomocą drogi równoległej do linii kolejowej. Kategoria nowoprojektowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, która jest m.in zależna od iloczynów ruchu na danej drodze, zostanie określona na kolejnym etapie projektu. Niemniej jednak ze względu na planowaną maksymalną prędkość na linii kolejowej wynoszącą 160km/h, na projektowanych przejazdach kolejowo-drogowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2018r. poz.11876, z późn.zm.) powinny zostać zaprojektowane kategorie A lub B (zależy od ostatecznych analiz i uwarunkowań).

2. Czy na pozostałych kolizjach dróg wewnętrznych oraz linii kolejowej istnieje możliwość posadowienia znaków przejazdu kategorii D, informacja o przejeździe G3, G4?

Skrzyżowania kolejowo-drogowe zostały opracowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2018r. poz.11876, z późn.zm.) §23.1. Przy projektowaniu nowej linii kolejowej lub bocznic kolejowej odległość między przejazdami kolejowo drogowymi, mierzona wzdłuż linii kolejowej, nie może być mniejsza niż 3 km - wynika z tego konieczność przerwania ciągłości niektórych istniejących dróg, które krzyżują się z projektowaną linią kolejową. Ponieważ zostało przyjęte zachowanie przejazdu przez linię kolejową na drogach klasy powiatowej i wyżej, nie ma możliwości zstąpienia skrzyżowań kolejowo-drogowych na niższych klasach dróg, jeśli w odległości 3 km jest projektowany przejazd kolejowo-drogowy.

3. Kto poniesie koszty przystosowania dróg gminnych i dróg wewnętrznych do zwiększonego ruchu kołowego, spowodowanego planem zlikwidowania ewentualnych przejazdów drogami gminnymi 101085E oraz 101079E?

Co do zasady koszt budowy dróg i wiaduktów jest po stronie Inwestora. Chyba, że na wniosek samorządów zakres przebudowy zostanie zwiększony poza potrzeby wynikające bezpośrednio z budowy linii kolejowej, wówczas w ramach porozumienia z samorządem może zostać ustalone współfinansowanie danej przebudowy. Po wybudowaniu, drogi oraz wiadukty drogowe mają zostać przekazane odpowiednim zarządcom dróg i koszty utrzymania będzie ponosił Zarządca. Wiadukty kolejowe pozostają w utrzymaniu zarządcy linii kolejowej.

4. Czy istnieje możliwość przeniesienia trasowanej nitki kolejowej poniżej drogi powiatowej?

Przeniesienie linii kolejowej poniżej drogi powiatowej wiązałoby się z jej dwukrotnym przecięciem, co znacząco skomplikowałoby realizację inwestycji. Dodatkowo takie rozwiązanie wymagałoby przebudowy linii wysokiego napięcia 100 kV, co generowałoby dodatkowe koszty oraz mogłoby wpłynąć na harmonogram prac. Z tego względu takie trasowanie nie jest optymalnym rozwiązaniem pod względem technicznym i ekonomicznym.

5. Co zostanie przekazane Gminie w zarządzanie?

Na obecnym etapie realizacji inwestycji nie można jednoznacznie wskazać czy jakikolwiek element infrastruktury lub obszar terenu objęty zakresem przedmiotowego projektu zostanie po jego realizacji przekazany Gminie w zarządzanie. Zgodnie z obecnymi założeniami koncepcyjnymi proponowane rozwiązania we wszystkich wariantach inwestycyjnych trasowanych w granicach administracyjnych Gminy Szczerców (tj. wariant W1a, W1b, W2, W4, W5a, W5b), nie zakładają znaczących korekt w istniejącym układzie drogowym, wynikających z trasowania ciągów drogowych w nowym śladzie.

Potencjalnie na chwilę obecną jedynym miejscem, w którym proponowane rozwiązania techniczne mogą skutkować w przyszłości przekazaniem gruntów czy elementów infrastruktury w zarządzanie Gminie, jest teren wokół planowanego przystanku kolejowego Chabielice. Przystanek ten zlokalizowany w pobliżu drogi wojewódzkiej 483, może stać się w przyszłości lokalnym węzłem przesiadkowym. W związku z powyższym na etapie opracowywania koncepcji rozwiązań projektowych i później podczas opracowywania projektu budowlanego (w ramach odrębnego zamówienia) dla przedmiotowej inwestycji, mogą zostać zaproponowane i uszczegółowione rozwiązania w układzie drogowym oraz dotyczące punktów obsługi pasażerów poprzez m.in. zaproponowanie budowy parkingu przesiadkowego czy zagospodarowania terenu wokół przystanku kolejowego, które po realizacji mogą zostać przekazane Gminie w zarządzanie.

6. Czy przewidziane jest wsparcie dla właścicieli terenów, osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, przedsiębiorców rolników oraz innych podmiotów prowadzących działalność na terenach bezpośrednio sąsiadujących z terenami przewidzianymi do zajęcia pod inwestycję, w przypadku wystąpienia negatywnych skutków tej inwestycji na dotychczasowe funkcjonowanie?

Właścicielom i użytkownikom wieczystym, których nieruchomości zostały zajęte, będzie przysługiwało prawo do odszkodowania. W drodze negocjacji z wojewodą będą one mogły ustalić wysokość tego odszkodowania. Negocjacje te nie będą mogły jednak ciągnąć się latami lub miesiącami. Jeśli w terminie dwóch miesięcy wysokość odszkodowania nie zostanie określona, to wojewoda samodzielnie będzie mógł ustalić jej wysokość. Będzie musiał przy tym wziąć pod uwagę operat szacunkowy przygotowany przez rzeczoznawcę majątkowego. Osoby nieusatysfakcjonowane wysokością przyznanego im odszkodowania uzyskują prawo wystąpienia na drogę sądową. Nie przeszkodzi to jednak budowie linii kolejowej - nawet przed wypłatą odszkodowania prace budowlane będą mogły być prowadzone. Na budowie nowych linii kolejowych nie powinni znacznie stracić właściciele lub użytkownicy wieczysti nieruchomości, które tylko w części zostaną wykorzystane pod nowe inwestycje. Właściciele lub użytkownicy wieczysti nieruchomości, które tylko w części zostaną wykorzystane pod nowe inwestycje będą mogli złożyć wniosek do PKP Polskich Linii Kolejowych o przymusowy wykup tej części gruntu, która wyłączone nie zostanie. Muszą jednak wykazać, że nie mogą prawidłowo wykorzystywać nieruchomości zgodnie z jej dotychczasowym celem. Żądanie nabycia pozostałej części nieruchomości będzie więc uzasadnione wtedy, gdy część pozostała po wyłączeniu straciłaby dla właściciela albo użytkownika wieczystego swoją dotychczasową użyteczność, czyli np. gdy zamieszkiwanie w domu nie jest już możliwe z uwagi na zbyt bliskie sąsiedztwo torów kolejowych. Za taki przymusowy wykup dotychczasowy właściciel nieruchomości będzie mógł zażądać zapłaty. Wartość ta musi być określona przez rzeczoznawcę majątkowego w oparciu o przepisy prawa i standardy zawodowe rzeczoznawców majątkowych.

7. Kiedy i gdzie będzie się można zapoznać z badaniami określającymi skutki oddziaływania kolei w zakresie: ochrony środowiska, akustyki, zmian hydrologicznych i geologicznych, wpływu inwestycji na faunę i florę itp. na otoczenie?

Wykonawca w ramach prac studialnych dokona rozpoznania uwarunkowań środowiskowych, identyfikując i opisując poszczególne elementy środowiska. Szczegółowa analiza wpływu wariantu na środowisko, wraz z odpowiednimi działaniami ochronnymi, zostanie określona w ramach odrębnego zamówienia, w ramach opracowania projektu budowlanego dla wybranego wariantu inwestycyjnego, dla którego Zamawiający uzyskiwać będzie decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującego badania skutków oddziaływania kolei w zakresie ochrony środowiska, akustyki, zmian hydrologicznych i geologicznych oraz wpływu inwestycji na faunę i florę. Wyniki analiz dla skutków oddziaływania kolei w zakresie ochrony środowiska, akustyki,

zmian hydrologicznych i geologicznych oraz wpływu inwestycji na faunę i florę, będą udostępnione do wglądu publicznego na etapie pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

8. Wykupy gruntów do ilu metrów od linii kolejowej?

Na obecnym etapie niemożliwe jest precyzyjne określenie jaki zakres terenu zostanie wskazany pod wykup w zawiązku z budową przedmiotowej linii kolejowej. Na obecnym, wstępnym etapie, związanym z trasowaniem poszczególnych wariantów inwestycyjnych przyjmuje się, że teren niezbędny pod budowę jednotorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą wynosi ok. 20 m (10 m od osi toru). Dopiero na etapie analiz technicznych realizowanych w tomie 2.3 i później na etapie opracowywania projektu budowlanego zostaną dokładnie określone granice zakresu przedmiotowej inwestycji, uwzględniającego obszar terenu przewidzianego do „trwałego” wykupu, jak również obszar wskazany do zajęcia w ramach „czasowego” ograniczenia w korzystaniu w trakcie realizacji inwestycji.

9. Planowana ilość przejazdów pociągów na dobę.

Podstawowym założeniem rozkładu jest uruchomienie 8 par pociągów w ciągu doby, z możliwością zwiększenia ich liczby w zależności od zapotrzebowania oraz warunków eksploatacyjnych.

10. Czy planowany peron będzie zadaszony?

W zależności od prognozowanego ruchu oraz wielkości posterunku ruchu, perony będą wyposażone w zadaszanie. W przypadku mniejszego natężenia ruchu pasażerskiego stosuje się wiaty peronowe czyli stabilne konstrukcje, które składają się z trzech ścian, zadaszania, miejsc stojących i miejsc siedzących. W przypadku stacji kolejowych gdzie ruch jest zwiększony, stosowane są perony sektorowe czyli konstrukcje umożliwiające zadaszanie całej szerokości peronu.

11. Ile jest planowanych miejsc parkingowych?

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną w punkcie 5., na etapie opracowywania koncepcji rozwiązań projektowych i później podczas opracowywania projektu budowlanego dla przedmiotowej inwestycji, mogą zostać zaproponowane i uszczegółowione rozwiązania w układzie drogowym oraz dotyczące punktów obsługi pasażerów poprzez m.in. zaproponowanie budowy parkingu przesiadkowego lub miejsc postojowych.

12. Jaki jest przewidziany pas terenu pod inwestycję?

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną w punkcie 8., na etapie opracowywania analiz technicznych w ramach uszczegółowienia na etapie opracowywania projektu budowlanego zostaną dokładnie określone granice zakresu przedmiotowej inwestycji.

13. Jakie jest szacowane natężenie hałasu? Jakie przewidziano zabezpieczenia przed hałasem? Czy przewiduje się z tego powodu odszkodowania? Jaka odległość od linii kolejowej jest na tyle bezpieczna, by dźwięk przejeżdżających pociągów nie był uciążliwy?

Analiza akustyczna zostanie przeprowadzona w ramach odrębnego zamówienia, w kontekście opracowania projektu budowlanego dla wybranego wariantu inwestycyjnego, dla którego Zamawiający będzie uzyskiwał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta jest niezbędna do oceny wpływu inwestycji na środowisko oraz określenia warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby minimalizować negatywne oddziaływanie na otoczenie, w tym będzie również wskazywać środki ochronne dla minimalizacji wpływu hałasu na otoczenie, jeśli będą konieczne. Ponadto, etap studialny jest zbyt wczesny, aby precyzyjnie określić bezpieczną odległość linii kolejowej od zabudowań w celu uniknięcia oddziaływania hałasu. Nawet jeśli takie oddziaływanie miałyby miejsce, analiza akustyczna przeprowadzona w ramach decyzji środowiskowej wskaże lokalizacje, gdzie dopuszczalny próg hałasu został przekroczony, oraz narzuci odpowiednie zabezpieczenia,

takie jak np. ekrany akustyczne itp.

14. Kto poniesie koszt budowy dróg i wiaduktów? Kto będzie później utrzymywał te drogi?

Koszt budowy dróg i wiaduktów jest po stronie Inwestora. Chyba, że na wniosek samorządów zakres przebudowy zostanie zwiększony poza potrzeby wynikające bezpośrednio z budowy linii kolejowej, wówczas w ramach porozumienia z samorządem może zostać ustalone współfinansowanie danej przebudowy. Po wybudowaniu, drogi oraz wiadukty drogowe powinny zostać przekazane odpowiednim zarządcom dróg i koszty utrzymania będzie ponosił Zarządca. Wiadukty kolejowe pozostają w utrzymaniu zarządcy linii kolejowej.

15. Czy nie będzie problemu z zalewaniami w przypadku przebiegu linii kolejowej przez zmeliorowane pola rolników? Co z istniejącą melioracją?

Dokładna analiza odwodnienia zostanie przeprowadzona w ramach odrębnego zamówienia na etapie projektu budowlanego. Przebieg linii kolejowej przez zmeliorowane pola rolników może wiązać się z ryzykiem zalewania terenów. Niemniej jednak, odpowiednie środki zaradcze zostaną uwzględnione w projekcie budowlanym. Wykonawca przeprowadzi szczegółowe analizy hydrologiczne i melioracyjne, które pozwolą na identyfikację potencjalnych zagrożeń oraz opracowanie stosownych rozwiązań technicznych. Projekt odwodnienia linii kolejowej będzie wymagał uzyskania decyzji wodnoprawnej na podstawie rozwiązań ujętych w projekcie budowlanym. Istniejąca melioracja zostanie uwzględniona w projekcie, a wszelkie niezbędne prace adaptacyjne zostaną wykonane w celu zapewnienia jej prawidłowego funkcjonowania. W ramach projektu zostaną zastosowane odpowiednie systemy odwodnienia, które zapobiegą zalewaniu terenów przyległych do linii kolejowej.

16. Czy brane jest pod uwagę oddziaływanie poprzez drgania? Jak zostaną zabezpieczone okoliczne tereny przed drganiami? Czy zagrażają one okolicznym budynkom?

Analiza akustyczna wraz z analizą drgań zostanie przeprowadzona w ramach odrębnego zamówienia, w kontekście opracowania projektu budowlanego dla wybranego wariantu inwestycyjnego, dla którego Zamawiający będzie uzyskiwał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta jest niezbędna do oceny wpływu inwestycji na środowisko oraz określenia warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby minimalizować negatywne oddziaływanie na otoczenie, w tym będzie również wskazywać środki ochronne dla minimalizacji wpływu drgań na obiekty sąsiednie, jeśli będą konieczne.

17. Co z ulicami, które na skutek prowadzenia torów zostaną „ślepe” czyli bez przejazdu? Czy będzie to miało wpływ na bezpieczeństwo mieszkańców np. wydłuży się czas dojazdu Straży Pożarnej, Policji i innych służb?

Przerwane ciągi komunikacyjne będą miały zapewniony dojazd do projektowanych przejazdów kolejowo-drogowych za pomocą istniejących lub projektowanych dróg równoległych do linii kolejowej. Każda przerwana droga/ulica bez możliwości przejazdu zostanie zakończona placem do zawracania.

18. Znaczny spadek wartości domów i działek (nowopowstałe budynki mieszkalne).

Jak pokazują doświadczenia z realizacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce i na świecie, budowa nowoczesnej infrastruktury transportowej (w tym również linii kolejowej) przyczynia się do poprawy jakości poziomu życia mieszkańców, stanowiąc atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego. Realizacja inwestycji pozwoli zniwelować zjawisko wykluczenia transportowego wśród społeczności lokalnej, tworząc sprawne, przyjazne środowisko, szybsze i bezpieczne połączenia danego obszaru poprzez włączenie go w ogólnokrajową i regionalną sieć transportową. W rezultacie poprawa skomunikowania danego terenu może potencjalnie zwiększyć atrakcyjność danego miejsca, co wpłynie pozytywnie na zwiększenie zainteresowania firm do inwestowania, a także przyciągnie nowych mieszkańców do osiedlania się w pobliżu planowanej linii kolejowej. W konsekwencji zmiany te mogą wpłynąć na wzrost wartości nieruchomości niż na ich spadek. Z kolei w przypadku istniejących nieruchomości zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowej zostanie przeprowadzona analiza akustyczna, która wykaże konieczność budowy zabezpieczeń akustycznych, łagodzących sąsiedztwo

linii kolejowej, co w rezultacie nie powinno spowodować utraty wartości tych nieruchomości.

19. Utrudniony dojazd mieszkańców do pracy, poprzez zamknięcie poszczególnych dróg, wzmożony ruch przez wieś przejazdem.

W związku z budową linii kolejowej może dojść do wydłużenia niektórych dróg dojazdu. Wynika to ze specyfiki technicznej budowli liniowej oraz obowiązujących przepisów prawa, wymagających ograniczenia liczby skrzyżowań jednopoziomowych z drogami, oraz ekonomicznych w przypadku budowy skrzyżowań wielopoziomowych. Niemniej, projektując linię kolejową, aspekt sieci drogowej i istniejących połączeń komunikacyjnych jest szczegółowo analizowany i stanowi istotny element pracy studialnej. Tam, gdzie jest to uzasadnione zostaną zaprojektowane drogi równoległe, prowadzone wzdłuż linii kolejowej, w celu skrócenia dojazdu do miejsc przekraczania linii kolejowej.

20. Zagrożenie bezpieczeństwa drogowego.

Skrzyżowania kolejowo - drogowe projektowane są zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym w zakresie oznakowania, sygnalizacji i widoczności, ze spełnieniem wymogów bezpieczeństwa. Między innymi ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego przepisy wymagają separacji drogi torowej i kołowej, co związane jest z wymogiem ograniczenia liczby skrzyżowań kolejowo - drogowych. Jednym z celów budowy pasażerskiej infrastruktury kolejowej jest transport pasażerów komunikacją zbiorową, co ma dążyć również do zmniejszenia liczby osób poruszających się transportem indywidualnym po drogach i natężenia ruchu drogowego, co może prowadzić do poprawy warunków ruchu i bezpieczeństwa.

21. Obniżenie komfortu życia w sąsiedztwie torów, negatywny wpływ na zdrowie psychiczne i fizyczne.

Mogą pojawiać się różne obawy i opinie dotyczące budowy nowej linii kolejowej. Niemniej jednak stwierdzenie o znaczącym obniżeniu komfortu życia mieszkańców oraz negatywnym wpływie na zdrowie psychiczne i fizyczne nie znajduje potwierdzenia w znanych Wykonawcy analizach i badaniach. Wszystkie prace związane z projektem są realizowane zgodnie z najwyższymi standardami ochrony środowiska i zdrowia publicznego. W ramach projektu zostaną zastosowane nowoczesne technologie i środki zaradcze, w celu skutecznego zredukowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko i ludzi. Realizacja tego projektu przyniesie liczne korzyści dla społeczności, w tym likwidację „białych plam komunikacyjnych”, zmniejszenie ruchu drogowego, rozwój infrastruktury, nowe miejsca pracy, wzrostu wartości nieruchomości, jak i poprawy życia mieszkańców.

22. Możliwość pęknięcia ścian przez przejazd pociągu poszczególnych budynków stojących tuż przy linii.

Analiza akustyczna wraz z analizą drgań zostanie przeprowadzona w ramach odrębnego zamówienia, w kontekście opracowania projektu budowlanego dla wybranego wariantu inwestycyjnego, dla którego Zamawiający będzie uzyskiwał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta jest niezbędna do oceny wpływu inwestycji na środowisko oraz określenia warunków, jakie muszą zostać spełnione, aby minimalizować negatywne oddziaływanie na otoczenie, w tym będzie również wskazywać środki ochronne dla minimalizacji wpływu drgań na obiekty sąsiednie, jeśli będą konieczne.

23. Degradacja przyrody poprzez wycinania drzew gdzie będzie przebiegać trasa.

Rozumiemy obawy dotyczące degradacji przyrody poprzez wycinkę drzew na trasie planowanej linii kolejowej. Pragniemy zapewnić, że w ramach odrębnego zamówienia zostanie uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, która określi warunki realizacji inwestycji. W ramach analiz środowiskowych przeprowadzonych w celu uzyskania tej decyzji, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ) wskaże konieczność realizacji nasadzeń kompensacyjnych drzew. Dzięki temu, straty w drzewostanie zostaną zrekompensowane, a równowaga ekologiczna przywrócona. Na obecnym, wstępnym etapie realizacji jest zbyt wcześnie, aby precyzyjnie oszacować zakres wycinki drzew.

24. To kolejna inwestycja w naszej okolicy znacznie ingerująca w środowisko naturalne (obawy o dalszą jego degradację).

Realizator inwestycji będzie podejmował wszelkie możliwe środki, aby zminimalizować negatywne oddziaływanie na przyrodę. Na kolejnym etapie procesu inwestycyjnego Inwestor będzie wnioskował o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która określi warunki realizacji inwestycji. W ramach analiz wydanej decyzji, właściwy organ, w tym przypadku, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Łodzi, wskaże konieczność realizacji odpowiednich działań minimalizujących i kompensacyjnych. Na obecnym, wstępnym etapie realizacji jest zbyt wcześnie, aby precyzyjnie oszacować pełen zakres oddziaływania na środowisko.

25. Nie jesteśmy przekonani, że przebieg linii kolejowej wpłynie na nasze wykluczenie komunikacyjne (czy rzeczywiście pociągi będą się zatrzymywać na maleńkiej stacji Chabielice) - może wystarczy uruchomienie tras autobusowych z przystankami w Szczercowie i Chabielicach zamiast tak kosztownej inwestycji?

W ramach prac studialnych Wykonawca analizował różne lokalizacje punktów obsługi podróży, uwzględniając liczbę mieszkańców w zasięgu dojeżdżalności pieszych oraz możliwości dojazdu samochodem w czasie do 10 minut. Przystanek osobowy Chabielice został zaplanowany przy drodze wojewódzkiej nr 483, co znacząco poprawia jego dostępność zarówno dla mieszkańców gminy Szczerców, jak i okolicznych miejscowości w sąsiednich Gminach. Jednocześnie prowadzone są analizy organizacji transportu autobusowego dowozowego do przystanków i stacji na nowej linii kolejowej. Oznacza to, że system transportowy będzie uwzględniał zarówno możliwość podróży koleją, jak i skoordynowane połączenia autobusowe, które zwiększą dostępność nowej infrastruktury. Budowa linii kolejowej stanowi zatem trwałe i perspektywiczne rozwiązanie problemu wykluczenia komunikacyjnego, zapewniając mieszkańcom stabilne i szybkie połączenie z regionalnymi oraz ogólnokrajowymi ośrodkami.

