

3

02.11.2016
P. Sebastian J...
28.10.16

Od: 27 października 2016 15:20
Wysłano: KANCELARIA URZĘDU MIASTA RZESZOWA
Do: Urząd Miasta Rzeszowa
DW: telewizjaopera.komunikaty@blogger.com
Temat: Petycja do władz miasta Rzeszowa w sprawie kolei miejskiej w Rzeszowie
Kategorie: zarejestrowane

DATA WPROSZENIA
27.10.2016 *
L. dz. 167974
Podpis [signature]

URZĄD MIASTA RZESZOWA
WYDZIAŁ ORGANIZACYJNO-ADMINISTRACYJNY
Data wpłynięcia 2016-10-31
L. dz. 167974
Podpis [signature]

28.10.2016

- zgodnie z ustawą o petycjach wnoszę o publikację petycji w BIP wraz z załączonymi grafikami.

Szanowni Państwo,

W Olsztynie powstaje kolej miejska. W planach jest budowa przystanków przy istniejących liniach kolejowych, zwłaszcza wzdłuż linii kolejowej do dzielnicy Gutkowo.

Proponujemy budowę kolei miejskiej także w Państwa aglomeracji. W Niemczech istnieje około 20 systemów kolei miejskich zwanych S-bahn, i jeden tylko system S-bahn w Berlinie przewozi więcej pasażerów niż wszystkie koleje pasażerskie w całej Polsce razem wzięte.

Do tej pory udzielali Państwo odmownej odpowiedzi na nasze wnioski i petycje w tej sprawie. Niemniej, warunki pozwalają na budowę kolei miejskiej także w Państwa mieście. Istnieje sieć linii kolejowych, pozostały korytarze transportowe po dawnych bocznicach kolejowych. W Europie Zachodniej z wielkim sukcesem odbudowano takie dawne bocznice towarowe, przeznaczając je dla szybkiego transportu miejskiego o parametrach metra naziemnego.

W Państwa mieście istnieje wielka szansa na wprowadzenie nowoczesnego systemu miejskiego transportu szynowego typu S-bahn znanego podróżującym do krajów Europy Zachodniej. W Polsce kolej jest już zupełnie zmarginalizowaną, niepopularną i likwidowaną formą transportu pasażerów. Doświadczenia Japonii i krajów wysokoprzemysłowych pokazują że kolej nadal ma szansę osiągnięcia udziału 50 % rynku przewozowego, jeśli:

- na rynku kolejowym pojawi się konkurencja różnych firm
- odbudowana zostanie zniszczona infrastruktura kolei miejskich, odbudowane zostaną dawne bocznice towarowe jako korytarze dla transportu pasażerskiego.
- będą powstawać nowe linie kolei na terenie miejskim

Proponujemy przeznaczenie rocznie kwoty 100 mln PLN z budżetu miasta na budowę przystanków kolejowych, odbudowę zlikwidowanych linii kolejowych, budowę nowych linii kolejowych na terenie miasta, także linii kolejowych w tunelach, prowadzących do centrów miast (wzorem Łodzi i planowanego dworca podziemnego Łódź Centrum). Transport kolejowy powinien być także finansowany ze środków władz miasta, a nie tylko ze środków województwa. Tylko dzięki zainwestowaniu własnych środków w stworzenie własnego przewoźnika kolejowego powstała szybka kolej miejska w Warszawie.

Polskie miasta z sukcesem uruchomiły koleje miejskie tylko w dwóch przypadkach- w Trójmieście i w Warszawie. Poza tymi miastami koleje miejskich w Polsce nie ma. Nieliczne koleje aglomeracyjne nie są kolejami miejskimi- koleje miejskie kursują co 10-20 minut, obsługują tylko obszar zurbanizowany, mają często (np. co 1 km) rozmieszczone przystanki, i koncentrują się na ruchu wewnątrzmiejskim.

Jako ekonomista transportu polecam tworzenie wyspecjalizowanych miejskich przewoźników kolejowych - odrębnych od np. Przewozów Regionalnych i kolei aglomeracyjnych- wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu miejskiego. Receptą na udane wprowadzenie kolei miejskiej jest stworzenie wyspecjalizowanego przewoźnika obsługującego wewnątrzmiejskie relacje przewozowe i zagęszczającego ruch kolejowy na obszarze wewnątrzmiejskim.

Władze polskich miast powinny wreszcie dostrzec rolę kolei, spojrzeć na doświadczenia krajów wysokoprzemysłowych oraz zainwestować środki w wykorzystanie obecnie mało używanej infrastruktury. Technologia stosowana w Europie Zachodniej pozwala na ruch pociągów miejskich z częstotliwościami dochodzącymi do 90 sekund w ruchu miejskim.

Załączam propozycje graficzne i wnoszę o realizację inwestycji w postaci budowy systemu kolei miejskiej także w Państwa mieście.

W ostatnich dekadach w krajach Unii Europejskiej uruchomiono wiele systemów pre- metra (o nazwach handlowych S-bahn, RER, light rail) wykorzystujących naziemną sieć kolejową miast i aglomeracji europejskich do uruchomienia systemów metra i pre- metra naziemnego o parametrach typowych dla sieci metra:

- częstotliwość ruchu co 10 - 20 minut w ciągu dnia
- obsługa większości obszaru zurbanizowanego, budowa nowych przystanków
- szereg linii przecinających aglomerację z gęstą i częstą ofertą przewozową
- unifikacja systemu biletowego transportu naziemnego miejskiego z ofertą systemu biletowego systemu pre- metra.

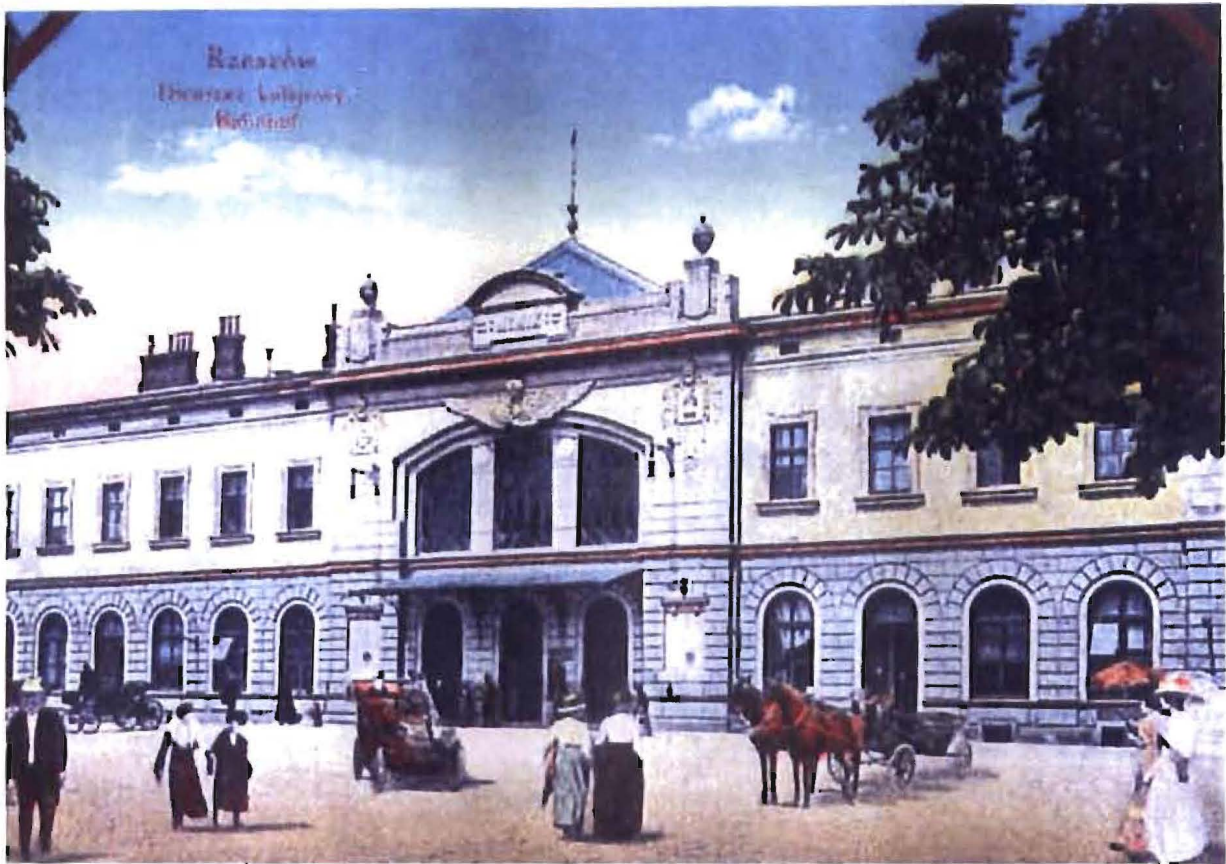
W tym celu wykorzystano zarówno linie zelektryfikowane danej aglomeracji, jak też i linie bez trakcji elektrycznej, wprowadzając system często kursujących wagonów motorowych (autobusów szynowych).

Interesuje mnie, jakie jest stanowisko Państwa urzędu w sprawie wprowadzenia systemu kolei miejskiej (pre- metra, metra naziemnego) w Państwa aglomeracji? Schematy połączeń załączam.

W temacie kolei miejskiej w Rzeszowie: Możliwe jest natychmiastowe uruchomienie połączeń jako testu popytu.



RZESZÓW. Dworzec kolejowy



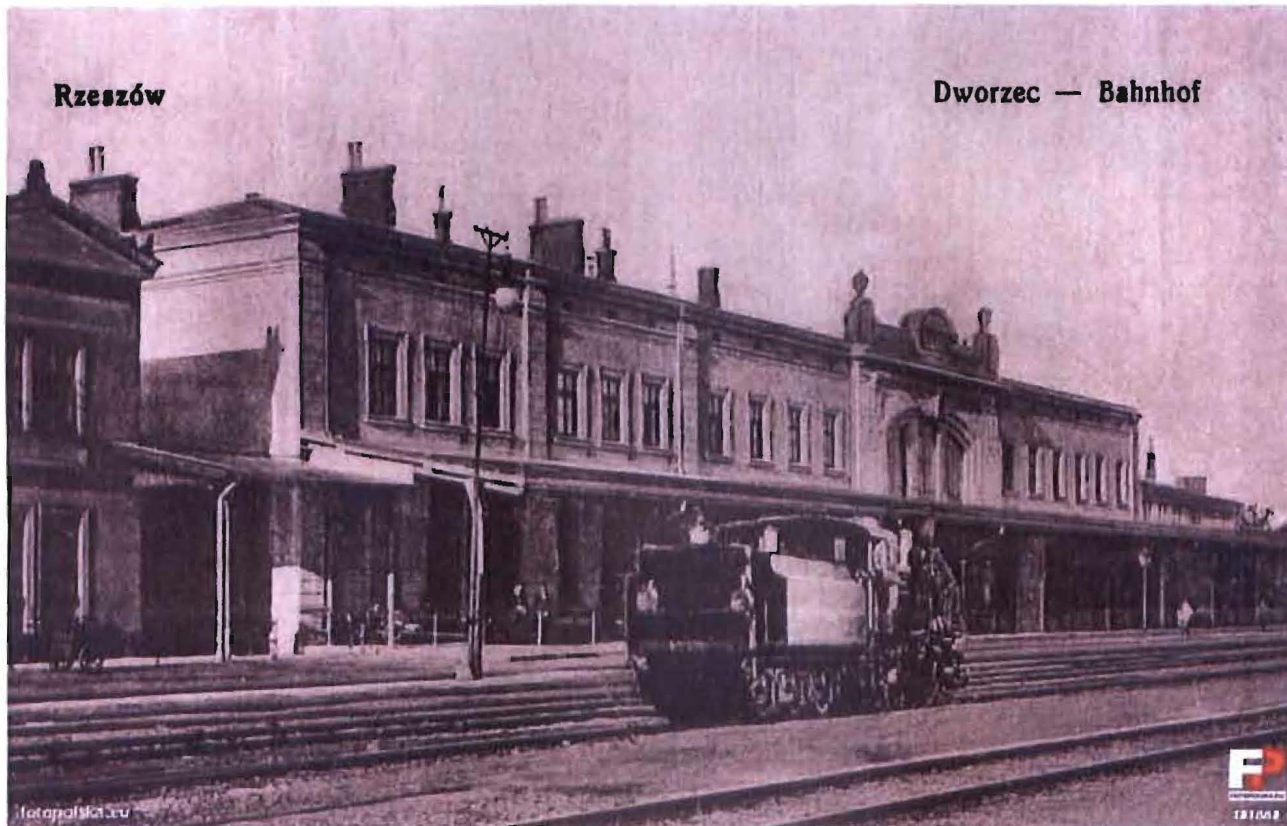
*gebaut wurde hier damals, mit dem Bau der Eisenbahn, die nach dem ersten
Krieg gebaut, und jetzt ist es fertig.*

Główny dworzec w Rzeszowie
Hauptbahnhof

*zwrócić uwagę
na ten most, który jest nad rzeką, i jest to most, który
jest bardzo ładny!*

Nakładem C. i. K. nadw. Fot.: E. Janusz.

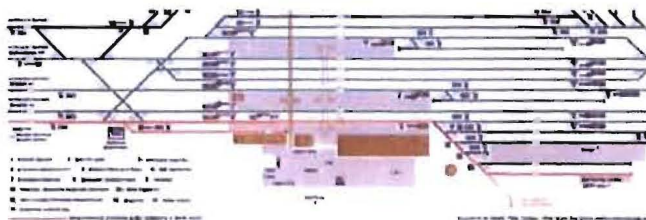
A. Pita



wg
fotopolska.eu

Kilkanaście lat dywagacji

Przed laty wielokrotnie pisałem o potrzebie wprowadzenia szybkiej kolei miejskiej w Rzeszowie. Warto przypomnieć te plany, i wymusić na władzach- rozpoczęcie konkretnych działań. Przecież- sprawa jest banalna wręcz, nieskomplikowana, a gdy patrzę w wykaz korespondencji- trwa to już kilkanaście lat. Jestem już tą sprawą zmęczony- chciałbym ją opisać, a nic się nie dzieje, mimo że są torowiska. Rozrysowałem możliwe wykorzystanie torów na terenie miasta i załączyłem w tekście. Nie wiem, co jeszcze potrzeba, aby projekt wystartował i zakończył się etap "debatowania"- tych kilkanaście lat było wg mnie okresem całkowicie straconym.



wg fragmentów map z serwisu "Semaforek"

Aby projekt ruszył, potrzebne jest dodanie tymczasowego, drewnianego peronu na proponowanym przystanku- Rzeszów Politechnika, i ewentualne dodanie tymczasowego peronu na innym przystanku w pobliżu. Reszta infrastruktury- po prostu jest. Część innych linii rozkradziono już, ale ta linia- chyba pozostała. Nie ma sensu- na samym początku tworzyć "wielkich planów"- lepiej wystartować z tym co jest- torowiskiem z centrum do kompleksu budynków Politechniki Rzeszowskiej. Warto na początek wykonać przystanek

tymczasowy, przetestować połączenie przez pewien okres, oferując np. kursy co 20 minut w ciągu dnia, i sprawdzić popyt na prawdziwą kolej miejską. Dopiero po tym teście można podjąć konkretne decyzje- np. o budowie stałego przystanku przy Politechnice Rzeszowskiej.

M METRO RZESZÓW



M METRO RZESZÓW



opr. na podkładzie z OpenStreetMap



wg fotopolska.eu

Dlaczego nic się nie dzieje?

Można mieć wrażenie że lokalne władze, zamiast skupić się na konkretnych działaniach, popadły w manię wielkości, a kolej miejska, zamiast obsługiwać samo miasto i relacje wewnątrz-miejskie, "rozlała" się po regionie. Na to jednak - mam nadzieję że kiedyś przyjdzie czas. Warto jednak- wykorzystać niebywałą - bo jakby gotową do użycia rzeszowską infrastrukturę już dziś.

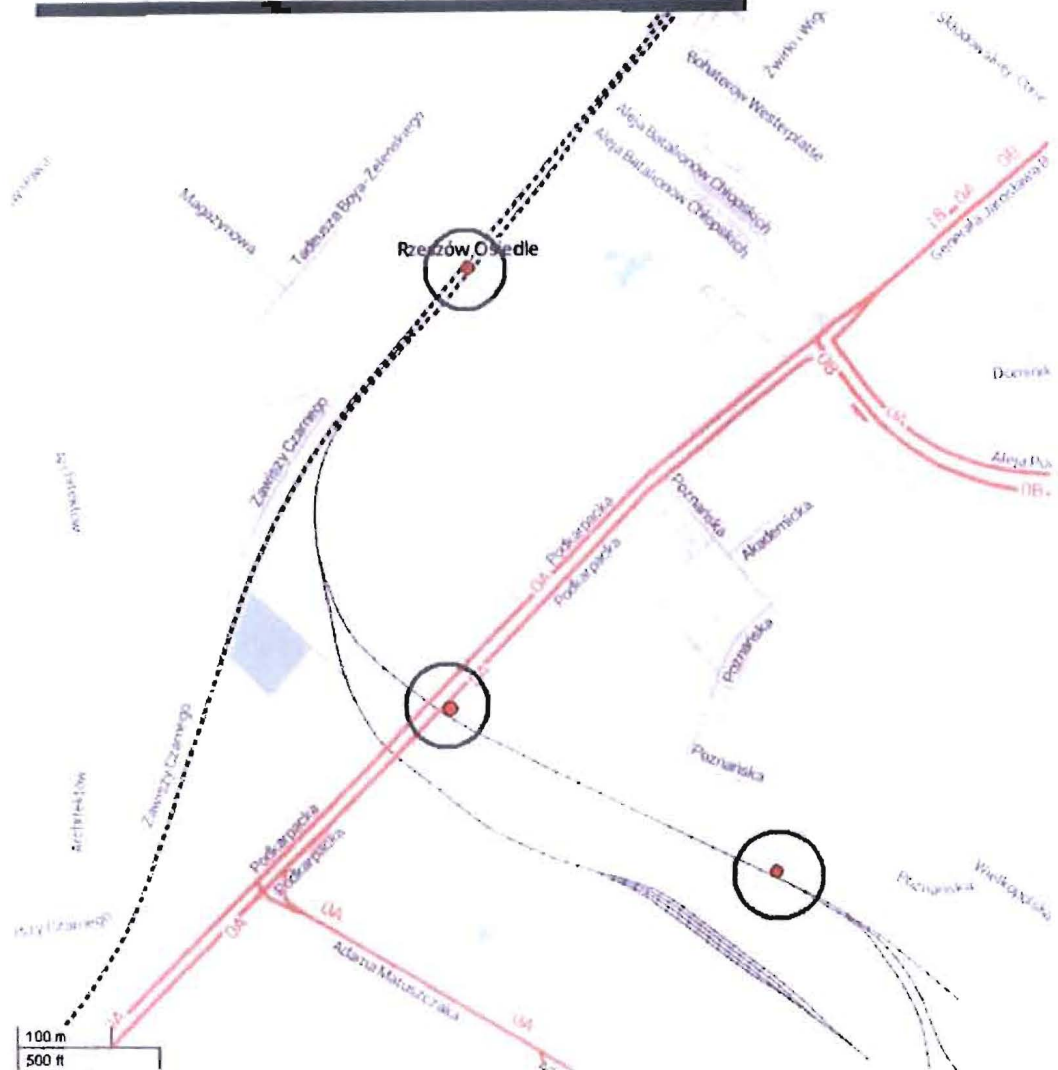
W Rzeszowie mamy "wszystko" co potrzeba- są torowiska, jest tabor (w gestii zarządu i marszałka województwa), jest nawet- ciekawa linia prowadząca pod sam kampus Politechniki Rzeszowskiej (jest to bocznicza przemysłowa do WSK "PZL- Rzeszów" S.A.) i łącząca uczelnię z centrum miasta. Początkowo trasę obsługiwałyby autobusy szynowe (część linii jest niezelektryfikowana), wykonanoby zwykle przystanki tymczasowe, drewniane, o krótkich peronach dla autobusów szynowych, wnioskując o odstępstwo od norm wzorem woj. lubelskiego. Na odcinku boczniczy do WSK wykonanoby dwa takie tymczasowe przystanki.

Warto wykorzystać te elementy by- skleić z nich coś więcej niż szybką kolej miejską. Możliwe jest małe "metro"- czyli nadanie nazwy handlowej dla systemu miejskiej kolei, który dodatkowo- w przyszłości- byłby uzupełniany o odcinki nadziemne i możliwe że także i podziemne, poprowadzone w wykopach, na wiaduktach, w tunelach.



METRO RZESZÓW

• proponowane przystanki



Ale warto zacząć już dziś- od jednej, krótkiej linii na trasie:

- Politechnika Rzeszowska (nowy przystanek)
- Dąbrowskiego (nowy przystanek przy ulicy)
- Rzeszów Osiedle (przebudowa platformy peronowej od strony bocznicy do WSK- usunięcie barierek, ew. "podsunięcie toru" do krawędzi peronowej)
- Rzeszów Staroniwa
- Rzeszów Główny



*Przystanek Rzeszów Osiedle- wymaga demontażu płotka- barierki od strony bocznicy do WSK/ Politechniki
(foto: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1336697&page=11>)*

Z czasem powstałyby przystanki:

- Langiewicza
- Chłopickiego (przy przejazdach kolejowych, lub bliżej ul. Krakowska)
- Batorego

Wykorzystanie bocznic przy ul. Batorego jako stacji końcowej umożliwiłoby możliwe najpełniejsze wykorzystanie infrastruktury w samym mieście Rzeszów.

Kolej miejska musiałaby korzystać z peronów dworca Rzeszów Główny, które są ulokowane najbliżej centrum miasta. Rozrysowano to na załączonych schematach torów stacyjnych.

Kolejną "wielką inwestycją" byłoby:

1. - odbudowanie łącznicy - zlikwidowanej- do portu lotniczego Rzeszów- Jesionka
2. - wprowadzenie cyklu co 30 minut w szczycie na stricte podmiejskim odcinku sieci kolejowej, w relacjach do:
3. - Głogowa Małopolskiego
4. - Łańcuta
5. - Boguchwały

W dalszej perspektywie rozwoju miasta:

1. - wykorzystanie 3 toru dla potrzeb kolei miejskiej na odcinku Strażów- Rzeszów. Tor ten dochodzi do ulicy Załęskiej w Rzeszowie. Byłby włączony w sieć kolei podmiejskiej, aby zwiększyć przepustowość

- sieci podmiejskiej i umożliwić rozwój miasta w tym kierunku. Dodanoby liczne nowe przystanki pośrednie. Jedyne kilkusetmetrowy odcinek pomiędzy mostem p. Wisłok a ul. Załęską byłby 2-torowy.
2. - Wykorzystanie bocznicy do ul. Przemysłowej w Ropczycach i doprowadzenie końcowej stacji kolei podmiejskiej bliżej centrum miejscowości.

Opis z serwisu podkarpacka kolej, dział bocznice:

Część 1 - Odcinek Rzeszów Staroniwa - bramy wjazdowe WSK

Bocznica zaczyna się za stacją Rzeszów Staroniwa (1), a dokładnie za przejazdem kolejowym na ul. Langiewicza. Dalej biegnie wzdłuż linii do Jasła, po lewej stronie (jadąc w stronę Jasła) (2), przebiega przez przystanek Rzeszów Osiedle (3), gdzie następnie odbija w lewo (4). Tutaj następuje rozwidlenie się torów (5) (6). Jeden prowadzi do [Elektrociepłowni WSK](#), natomiast drugi prowadzi do zakładów WSK



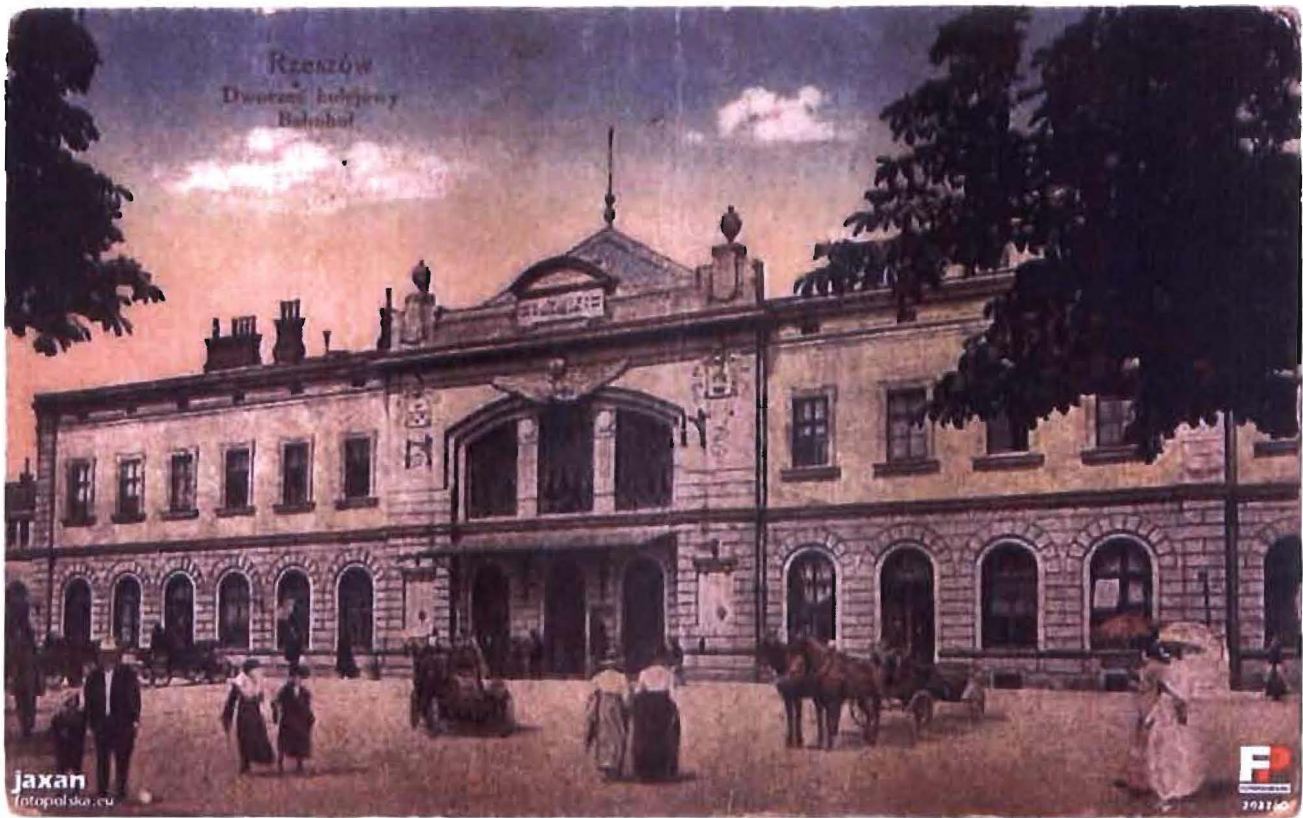






wg http://bocznicz.podkarpackakolej.net/bocz/2/bocz_c2.htm





Zanonimizowano zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. (Dz. U. z 2014 r., poz. 1195 z późn. zm.)