

--- Treść przekazanej wiadomości ---

**Temat:** Petycja do Radnych miasta Torunia o odbudowę Toruńskiej Kolei Miejskiej ze środków Kolej Plus

**Data:** Thu, 13 Aug 2020 15:19:00 +0200

**Nadawca:**

**Adresat:** prezydent <prezydent@um.torun.pl>

- zgodnie z ustawą o petycjach wnoszę o publikację petycji w BIP.
- wnoszę o przekazanie petycji wszystkim radnym miejskim

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. Obecnie jeszcze przez kilkanaście dni trwa nabór wniosków w programie Kolej Plus. Proszę, aby gmina miasto Toruń złożyła wniosek.

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 kolei 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 wewnątrzmijskim.

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

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.

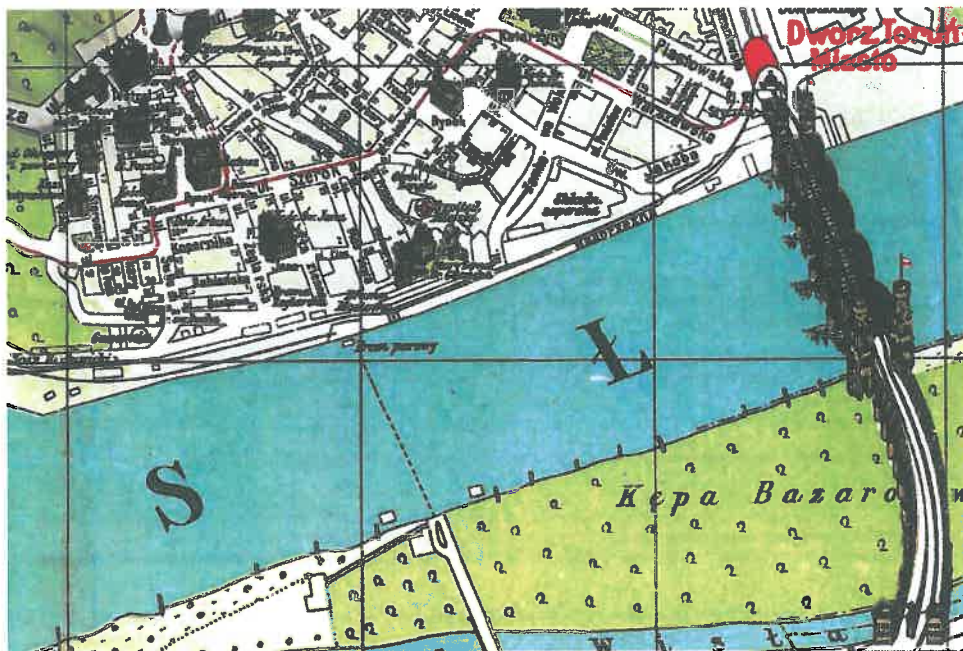
W tymże celu wykorzystano zarówno linie zelektryfikowane danej aglomeracji, jak też i linie bez trakcji elektrycznej, wprowadzając system często kursujących wagonów motorowych (autobusów szynowych).

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

Przed II wojną światową w Toruniu funkcjonował system na kształt niemieckich szybkich kolei miejskich S-bahn, operujący w ściśle podmiejskich relacjach. Funkcjonowania takiego systemu dowodzą przedwojenne rozkłady jazdy zawierające informacje o miejskich pociągach w tym mieście. Być może warto zastanowić się nad powrotem tego rozwiązania w tym połączonym tylko jednym śródmiejskim mostem drogowym mieście (inny znajduje się poza śródmieściem).



Dworzec Toruń- Miasto, zdjęcie pochodzi z witryny [www.prusy.info](http://www.prusy.info)



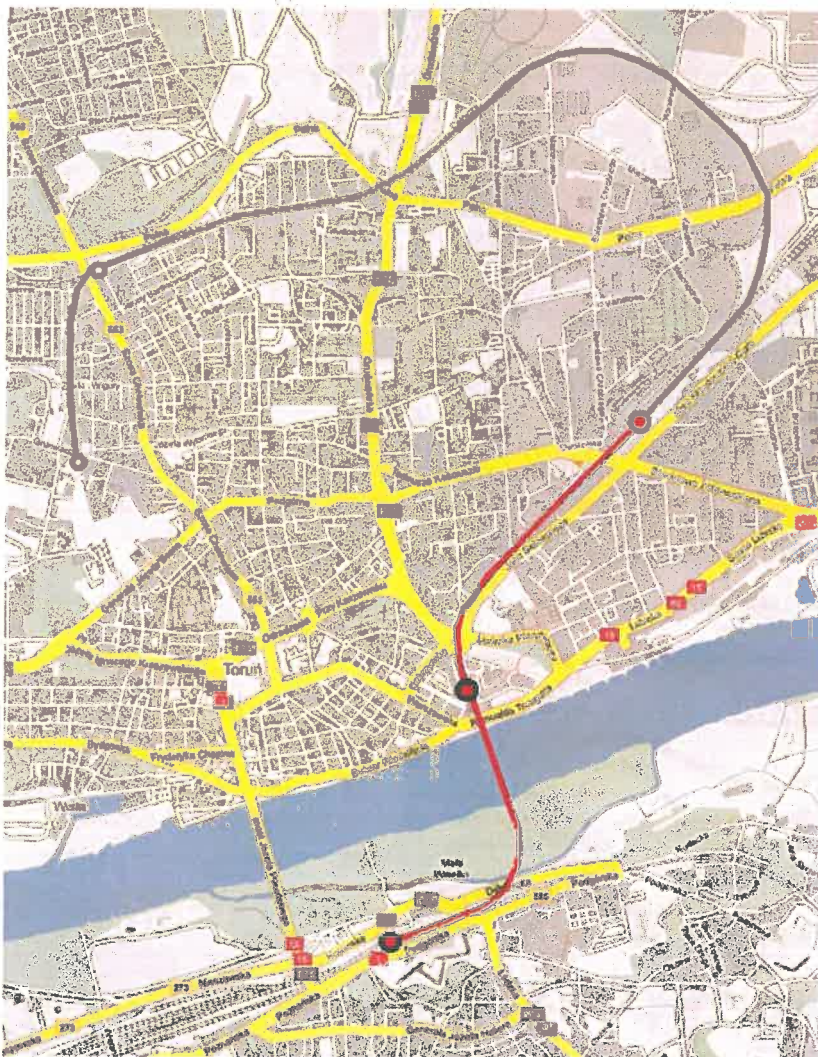
Dworzec Toruń- Miasto i kolej nadbrzeżna, zdjęcie pochodzi z witryny [www.prusy.info](http://www.prusy.info)

Myślę że kolej miejska w Toruniu winna służyć przede wszystkim dowozom mieszkańców do dworca głównego położonego nader niekorzystnie, bo po drugiej stronie rzeki. Wyobraźmy sobie, jak wyglądałaby popularność transportu



kolejowego wokół Warszawy, gdyby jedynym ważnym dworcem był Dworzec Wschodni. W Toruniu kolej jako środek transportu przegrywa także dlatego, że większość oferty przewozowej kolei dalekobieżnej jest dostępna dopiero poza centrum miasta.

Kolej miejska mogłaby początkowo powstać w okrojonej wersji, jako kursujące [np.co](http://np.co) 15 minut wahadło między dworcem głównym a dworcami Toruń Wschodni i Toruń Miasto. Sądzę że dopiero przedłużenie linii w okolice kampusu uniwersyteckiego (ul.Gagarina) ściagnie na tory większy potok pasażerski (tory kolejowe dochodzą do ul. Żwirki i Wigury). Liczyłem także rentowność tej linii-dopiero od ok. 100 pasażerów na kurs pociągi byłyby dochodowe.



Fot. Moja propozycja przebiegu kolei miejskiej w Toruniu jako uzupełnienia systemu BiT-City łączącego Toruń z Bydgoszczą. Użytek mapy z serwisu [maps.google.com](http://maps.google.com) w ramach dozwolonego wykorzystania do celów edukacyjnych

Sądzę że kolej miejska w Toruniu powinna działać jako odrębna linia od połączenia Bit-City na trasie Bydgoszcz- Toruń. Do niego dowoziłaby pasażerów z innych dworców miasta. Jakiż sens mają obecnie kursy niemalże pustych ezt w ramach systemu Bit-City z Bydgoszczy aż do Torunia Wschodniego? Potok znacznie spada, część pasażerów wysiada bowiem na stacji Toruń Główny. Obsługa połączeń wewnątrz Torunia tak dużymi składami jest nieporozumieniem. Z samych oszczędności na zmianie taboru możnaby sfinansować większość kosztów wprowadzenia wahadłowo kursujących wagonów motorowych pomiędzy toruńskimi dworcami.

Chyba że samorządy zainwestowałyby w znacznie lżejszy i mniej pojemny tabor do obsługi całej relacji Bydgoszcz- Toruń, wprowadzając np. takt 20- lub 30- minutowy na tej trasie. Wówczas sądzą że możliwa jest obsługa całej relacji bez przesiadek. Sądzę jednakże że oparta o wagony motorowe spalinowa kolej miejska w Toruniu sprawdziłaby się przede wszystkim w początkowym okresie „rozruchu”. Później, poznawszy kształtowanie się potoków pasażerskich, możnaby podjąć decyzję o sensie przedłużenia linii do miasteczka uniwersyteckiego, o wyborze trakcji (spalinowa czy elektryczna) oraz o docelowej pojemności taboru.

Ale, aby powstało społeczne poparcie dla wydatków na infrastrukturę kolejową, również zarządcy kolei muszą przekonać do siebie pasażerów. Kolej na świecie najlepiej się udaje w obszarach zurbanizowanych- tu potoki są największe. Od czegoś trzeba zacząć, proponuję więc by pokazać że kolej może być alternatywą dla samochodu. A staje się nią, gdy jeździ często i szybko. Na razie kolej jest postrzegana jako przedmiot westchnień miłośników kolei i bardziej jako historyczna forma

wieże. zdjęcie z [www.prusy.info](http://www.prusy.info)







*Śródmiejski tunel pod rondem, dzisiaj blokujący przepustowość miejskiej sieci kolejowej, jeszcze przed elektryfikacją mieścił dwa tory. Zdjęcie z [www.prusy.info](http://www.prusy.info)*

Fot. Bocznica do Starego Miasta









