

**Od:**

**Do:**

**Wysłane:** czwartek, 27 października, 2016 14:48:31

**Temat:** Petycja do władz miasta Lublina o odbudowę Lubelskiej Kolei Miejskiej

- 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 bocznicie towarowe, przeznaczając je dla szybkiego transportu miejskiego o parametrach metra naziemnego.

Szanowni Państwo,

System transportowy, który jest mało rentowny ze względu na jego cechy, bez jakiegokolwiek poprawy może stawać się coraz i coraz bardziej- systemem deficytowym. Jako ekonomista ostrzegam i przestrzegam, że system transportu zbiorowego woj. lubelskiego, w szczególności- aglomeracji Lublina, posiada wiele wad, które- mogą zostać wyeliminowane i naprawione dzięki inwestycjom. Jeśli wady te nie zostaną wyeliminowane, w dłuższej perspektywie przewiduję że system transportu zbiorowego zmarginalizuje się, a pasażerowie- przesiądą się do samochodów osobowych.

#### Inwestycje

Zainwestowanie 100, 200 czy 500 mln PLN w skali województwa w system transportu zbiorowego to niewielka część wobec wielomiliardowych wydatków w system motoryzacji indywidualnej. Niemniej, politycy wielu opcji ideowych czy światopoglądowych- w ogóle nie dostrzegają że inwestując dziesiątki miliardów w sieć drogową- jednocześnie tym samym likwidują wszelką alternatywę. Poprawiając warunki podróży na sieci drogowej- obniżają konkurencyjność i tak już ledwo działającego, od przemian roku 1989 zanikającego, transportu zbiorowego korzystającego z sieci transportu szynowego.

#### Historia

Lublin jest w tej chwili - wg naszych badań- największą aglomeracją Europy w całości opierającą się na tr. drogowym, i w ogóle pomijającą transport szynowy. Niemniej- nie zawsze tak było. Przemiany roku 1989 oznaczały także koniec Lubelskiej Szybkiej Kolei Miejskiej- sieci transportowej mającej wówczas powstać aglomeracji. To wówczas zelektryfikowano część sieci kolejowej wokół miasta- na przykład linię do Lublina - Zemborzyc , dwutorową, i zelektryfikowaną (dalsza jej część jest jednotorowa i nie ma trakcji elektrycznej), uruchomiono również pierwsze kursy, szeroko reklamowane w ówczesnej prasie.

Dziś- urzędnicy odpowiadający za transport publiczny w Urzędzie Marszałkowskim- wyśmiewają te - jak to określają- "gierkowskie", "propagandowe" inwestycje, naśmiewają się z pełnego patosu tonu prasy z okresu końcowego gospodarki centralnie planowanej. Twierdzą, że nie była to prawdziwa kolej miejska, że kursy aglomeracyjne w końcu lat 80-tych były zbyt rzadkie, choć częstotliwości miejscami osiągały cykl co 20 minut w szczycie na sieci szynowej aglomeracji Lublina.

Jednakże- ci politycy czy też urzędnicy- nie proponują nic w zamian, poza narzekaniem i - ciągle rosnącym udziałem rynkowym motoryzacji indywidualnej. Lublin- zaczyna przypominać te miasta USA, które nie radzą sobie z transportem zbiorowym. W wielu miastach USA- przywrócenie lub budowa szynowego transportu zbiorowego jest postrzegana jako przeciwwaga - jedyna przeciwwaga- dla motoryzacji indywidualnej, z której konkurencyjny okazał się niemal tylko szybki, nie stojący w korkach -transport szynowy. W Lublinie- został on pominięty w największej skali w całej UE, jak wynika z naszych analiz.

Lata inwestycji tylko w sieć drogową spowodują upadek transportu szynowego w aglomeracji Lublina. Przez lata inwestowano tylko w jeden typ infrastruktury transportu miejskiego - sieć drogową. Inwestycje w sieć transportu szynowego aglomeracji skończyły się z końcem poprzedniego systemu gospodarki centralnie planowanej.

Niniejsza propozycja zakłada- wielki projekt inwestycyjny mający zrównoważyć proporcje transportu- drogowego i szynowego w mieście Lublin.

#### Projekt zakłada:

- budowę nowych, krótkich odcinków torowisk w kierunku obszarów ścisłej zabudowy miejskiej, mających na celu maksymalnie szybki wzrost stopnia użytkowania transportu szynowego w aglomeracji Lublina. Ideą jest, by- inwestując relatywnie najmniejsze środki, osiągnąć jak najlepsze rezultaty ekonomiczne z tej inwestycji. Inną ideą jest by projekt był projektem otwartym na dalszą rozbudowę, tj. by powstały system miał szansę dalszej rozbudowy, przedłużania, i nie był "zamknięta", skończoną inwestycją.

#### Tytułem wstępu

W wielu regionach Polski Wschodniej w czasach rozwoju kolei zdecydowano się lokować stacje kolejowe w oddaleniu od siedzib ludzkich, przez co potoki podróżnych były relatywnie niewielkie w stosunku do sieci kolejowej. Taki system wymaga znacznie większych dotacji, jest dużo mniej rentowny i dużo mniej atrakcyjny dla pasażerów. Kolej we wschodniej Polsce funkcjonuje niejako na obrzeżu gospodarki, społeczeństwa i polityki. Infrastruktura, która w wielu regionach kraju przewozi ogromne ilości pasażerów, w tym regionie kraju- po prostu niszczy, generuje straty.

#### Recepta

Ideą jest budowa krótkich odcinków linii kolejowych których zadaniem jest włączenie sieci kolejowej w obsługę największych generatorów podróży. Kolej powinna łączyć centra miast, i ta idea jest jak najbardziej możliwa do wdrożenia. Wymaga jednak zmiany poglądów przez polityków- przekonania się do idei kolei jaka

istnieje w Europie Zachodniej, zaś w Polsce Wschodniej- nie pojawiła się praktycznie nigdy. Sieć kolejowa bowiem w większości ominęła całkowicie centra miast.

Konieczna jest więc budowa odcinków do centrów miast. Zwykle istnieją zachowane (lub nie) bocznice kolejowe, pozostałości torowisk technicznych, które często są dogodnie rozlokowane na obszarze centrów większych miast woj. lubelskiego. Dają się one wykorzystać- przynajmniej częściowo- w wielkim projekcie mającym na celu - przynajmniej niewielkie zrównoważenie szans transportu szynowego w konkurencji z - dofinansowywanym wielomiliardowymi dotacjami- transportem drogowym.

Jak to zrobić?

Władze regionu i miasta powinny porzucić myśl, że wszelkie inwestycje są możliwe w oparciu o spółkę PKP PLK i Przewozy Regionalne. Powinna powstać spółka Lubelska Kolej Miejska, która przejęłaby połączenia stricte miejskie i podmiejskie. Wybudowanoby szereg nowych linii, propozycje takich linii dołączam do listu w formie załączników.