

*Wysłano*  
*P. do*  
*Przed tr*  
*orki*  
*10/11*  
*7.11.2022*

**Od:** bom@umradom.pl  
**Wysłano:** poniedziałek, 7 listopada 2022 12:21  
**Do:** bk@umradom.pl  
**Temat:** FW: Petycja do Radnych miasta Radomia o odbudowę Radomskiej Kolei Miejskiej

**From:** /  
**Sent:** Saturday, November 5, 2022 5:39 PM  
**To:** bom@umradom.pl  
**Subject:** Petycja do Radnych miasta Radomia o odbudowę Radomskiej 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. 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. Przewozów 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 aglomeracje 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.

----- Wiadomość przekazana dalej -----

Od: \*

Data: 19 maja 2015 13:53

Temat: Kolej miejska Radom- dokument sprzed kilkunastu lat

Do: [rzecznik@umradom.pl](mailto:rzecznik@umradom.pl)

## RADOMSKI SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY

Radom to druga po stolicy aglomeracja Mazowska. Liczba mieszkańców - 232 tysiące powoduje iż jest to 14 miasto w Polsce pod względem liczby ludności. Powierzchnia miasta to 112 km<sup>2</sup>. Miasto to ma ogromne potrzeby transportowe, między innymi ze względu na swą ogromną powierzchnię.

Władze miasta rozbudowują wciąż sieć drogową, lecz czy to jest aby dobre rozwiązanie? Na drogach dojazdowych do Radomia już dziś jest olbrzymie natężenie ruchu- Średni Dobowy Ruch z kierunku Białobrzegów wyniósł 18011 pojazdów na dobę w roku 2000, co przekracza znacznie przepustowość tej trasy. Od strony południowej do miasta wjeżdża 18420 pojazdów, 7824 z kierunku zachodniego, z zachodu jeszcze dodatkowo 5989. Ruch drogowy jest już na granicy przepustowości. Rozbudowa infrastruktury drogowej pochłania ponad 30 mln rocznie i w mieście nie jest od tego ani trochę ciszej, ani trochę spokojniej. Cóż więc zrobić? My proponujemy rozwijać transport szynowy- zwłaszcza że w Radomiu już kiedyś próbowano to zrobić.

W latach 80-tych pojawiła się po raz pierwszy koncepcja wprowadzenia tutaj kolei miejskiej- specjaliści z Wydziału Transportu miejscowej uczelni przeprowadzili przejazd próbny na tej linii

pociągiem podmiejskim EZT (przewidzianym dla ponad dwustu pasażerów). Na tym pomysł się zakończył, upadł z powodu braku małego, ekonomicznego taboru do obsługi tej linii. Dziś jest jednak inaczej- istnieje nowoczesny lekki tabor produkcji polskiej i istnieje możliwość wykorzystania go w projekcie. Patrząc na układ komunikacyjny, widać wyraźnie iż osiedle Południowe jest dużym generatorem ruchu i kolej miejska miałaby duże szanse, by stać się głównym środkiem transportu w tej relacji.

Zamierzano wprowadzić tu trację tramwajową. Zakupiono już tabor- dwa zestawy T4 + B4 sprowadziła z Magdeburga w 1996 roku firma Alga i miało to być początkiem budowy linii tramwajowej w Radomiu (za: pl.misc.transport 20 lutego 2001). Plany niestety nie zostały zrealizowane. Podobno te tramwaje znajdują się w Radomiu do dziś.

## CHARAKTERYSTYKA UKŁADU

Układ komunikacyjny Radomia jest w znacznej mierze ukształtowany historycznie. W związku ze znacznym rozwojem ruchu kołowego układ drogowy jest ciągle ulepszany przez budowę rond i poszerzanie ulic. Drogi miejskie mają długość 320 km. W ostatnich dwóch latach inwestycje drogowe są priorytetem władz miasta, wzrost wydatków budżetowych na drogi w 2000 roku w stosunku do roku poprzedniego wyniósł ponad 100 %. W budżecie gminy na 2000 rok na realizację inwestycji drogowych przeznaczono ok. 30 mln PLN.

Komunikacja zbiorowa jest tylko autobusowa i obsługiwana jest przez 27 linii miejskich i 11 podmiejskich. Największą częstotliwość kursowania mają linie:

- 7, kursująca z Osiedla Michałów na Osiedle Południe
- 9, jeżdżąca na trasie Os. Gołębiów - Os. Prędocinek.

W okresie wakacji autobusy na obu liniach kursują w dni powszednie w godzinach 6:30-19:00 z częstotliwością co 10 minut.

Najbardziej obleganą pętlą jest Radom Dworzec linii podmiejskich. Odjeżdżają stamtąd autobusy dwunastu linii. Drugie miejsce zajmuje pętla na Osiedlu Południe (1, 7, 12, 14, 25, 101) oraz na Os. Prędocinek (3, 4, 9, 21, 25, 102).

## OPIS KONCEPCJI

Proponujemy wprowadzenie Szybkiego Tramwaju Kolejowego (lekkiej kolei miejskiej) z wykorzystaniem nowoczesnych pojazdów szynowych na trasie Osiedle Południe- Dworzec Główny- Os. Gołębiów I. Szczególnie osiedle Południowe jest bardzo korzystne dla obsługi koleją ze względu na duży potok pasażerski. Proponujemy wprowadzenie ruchu z 20- minutowym cyklem.

O historii koncepcji:

W pierwotnej koncepcji rozwoju układu komunikacyjnego Radomia znalazł się projekt uruchomienia trakcji trolejbusowej. Jednak ze względu na duże koszty planowanej inwestycji oraz ograniczoną sprawność ruchową uznano, iż takie rozwiązanie jest nierentowne. W pierwszej połowie lat 60-tych głośno było także na temat potrzeby budowy linii tramwajowej. Miała ona łączyć dwie przemysłowe dzielnice Radomia: Potkanów i Gołębiów. 25-kilometrowa trasa miała przebiegać ulicami Stalową, Starokrakowską, Dzierżyńskiego, Wałową, Mireckiego, Wenera, Malczewskiego, Warszawską i dalej Gołębiowską do Brzustówki. Kilka lat później gorący orędownik tego pomysłu, prof. Michał Kelles-Krauz zaproponował inny układ tras. Trasa północ-południe miała przebiegać z osiedla Akademickiego ulicami Chrobrego, Marchlewskiego, przez plac Konstytucji, a następnie ulicami Nowotki, Kościuszki, Dowkonta, aleją Grzeczmarowskiego, PCK, Czarną i Młodzianowską do powstającego osiedla Ustronie. Od tej linii miały odchodzić odnogi w kierunku Gołębiowa (ulicami Struga i Kozienicką) oraz Potkanowa (ulicami 1905 Roku, Dzierżyńskiego, Starokrakowską i Stalową). Za uruchomieniem tramwaju przemawiały względy ekonomiczne i przewozowe. Pojazd szynowy rozwiązałby problem dowozu pracowników z centrum miasta do największych zakładów. (za "30 lat Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Radomiu" - Radom 1984 oraz "Radom - dzieje miasta" w XIX i XX wieku " - Warszawa 1985)

AGENCJA PRASOWA MERKURIUSZ POLSKI- Wieści i treści od 3 stycznia 1661

TEKSTY

Każdego dnia Agencja Merkuriusz udostępnia kilka materiałów prasowych ze wszystkich regionów Polski. Dotyczą one najważniejszych wydarzeń w skali kraju, różnych dziedzin życia. Stanowi źródło informacji dla redakcji prasowych.

ZDJĘCIA

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis fotograficzny. Korzystają z niego serwisy internetowe i redakcje prasowe.

## WIDEO

Na zamówienie abonenta udostępniamy serwis video. Korzystają z niego stacje telewizyjne.