

----- Forwarded message -----

From:
Date: Wednesday, May 15, 2019
Subject: Petycja: Częstochowska Kolej Miejska- koncepcja sprzed 15 lat
To: info@czestochowa.um.gov.pl

Petycja do Radnych miasta Częstochowa

Subject: Częstochowska Kolej Miejska- koncepcja sprzed 17 lat

Drodzy Państwo Radni,
Wnoszę o rozważenie propozycji sprzed 17 lat. Proszę o opinię którą zamieszczę w prasie.

Kon. Skary, Wniosków, Petycji



Częstochowska Kolej Miejska- koncepcja sprzed 17 lat

Dekadę temu Częstochowa była zwiolowo rozwijającą się aglomeracją, liczącą wówczas 255 tysięcy mieszkańców. Analizując historię miasta, nasuwa się wniosek iż to kolej spowodowała niezwykle intensywny rozwój tego miasta. Budowa kolei Warszawsko- Wiedeńskiej w latach 1846-47 spowodowała zwiolowy rozwój miasta i skupienie się aktywności ekonomicznej wokół dworca, gdzie przeniosło się centrum miasta. Warto tą sytuację utrzymać w przyszłości, poprzez lepsze wykorzystanie sieci kolejowej, co jest już możliwe (...).

Dla rozwoju Częstochowy konieczne jest znaczne polepszenie transportu zbiorowego. Umożliwi to znaczne skrócenie czasu przejazdu z przedmieść do centrum, polepszy jakość życia w mieście i odciążą sie drogowa, już dziś wypelnioną niemalże do granic jej przepustowości. Proponuje się by w tym celu wykorzystać sieć kolejową, jako że ta przebiega na tyle dogodnie, iż pożądanym jest jej wykorzystanie dla transportu miejskiego. Należy tu wprowadzić kursujące z wysoką częstotliwością- co najmniej co 30 minut - pociągi podmiejskie. System ten będzie jakby systemem tramwajowym, tylko że wykorzystującym tory kolejowe. Jest to praktykowane w RFN, gdzie pociągi kursują mierzadko z częstotliwością bliska tej właściwej dla systemów tramwajowych, oraz funkcjonuje 16 takich systemów Berlin, Hamburg, Monachium, Stuttgart, Norymberga, Heidelberg/Mannheim/Ludwigshafen, Frankfurt nad Menem, Kolonia, Hannover, Zagłębie Ruhry, Lipsk, Dreżno, Halle (Saale), Magdeburg, Rostock, Karlsruhe, Zagłębie Saary)

System taki funkcjonuje nawet w mieście partnerskim Częstochowy, Pforzheim (wykorzystuje się tramwaje dwusystemowe). Także w Częstochowie jest to możliwe, zarówno technicznie jak i ekonomicznie. Należy tylko przełamać psychiczną barierę niemożności, która tkwi w głowach wielu decydentów. Nowa technika pojazdów szynowych to umożliwia, a nowe autobusy szynowe (...) znakomicie nadają się do obsługi linii S1 do Blachowni.

Warunki brzegowe

Częstochowa była największym miastem północnej części Wyżyny Krakowsko- Częstochowskiej. Liczba mieszkańców wynosiła 255,6 tys. ludności. Na drogach wlotowych do Częstochowy występowało ednie z największych natężeń ruchu drogowego w Polsce- z kierunku Piotrkowa Trybunalskiego Średni Dobowy Ruch pojazdów kołowych wynosi 22518 pojazdów na dobę (i 5869 od strony Radomska na drodze krajowej nr 91), natomiast w kierunku południowym natężenie ruchu (Średni Dobowy Ruch) na drodze krajowej nr 1 siega 28454 pojazdów na dobę. Te dane są niemalże najwyższe w Polsce. Paraliż komunikacyjny, jeśli jeszcze nie jest częścią dnia powszedniego, wkrótce nastąpi. Także jakość życia mieszkańców będzie się obniżać wraz z postępującymi problemami komunikacyjnymi.

Akorzystanie sieci linii kolejowych na terenie miasta to rozwiązanie systemowe- pozwala przenieść około 6- 7 procent całości ruchu miejskiego na tory kolejowe. W Polsce najlepiej rozwinięty jest system szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Główna gałąź SKM jest linią średnicową łączącą Gdańsk z Gdynią i dalej Wejherowem. W godzinach szczytu przewożony pociąg kursował co 7,5 minuty a poza szczytem w 10 minutowych odstępach. W dniach świątecznych częstotliwość kursowania wynosiła 20 minut. W soboty od 9 do 18 kolej SKM kursowała co 10 minut. (...) W pobliżu przystanków SKM istyiuowane są węzły przesiadkowe komunikacji zbiorowej z którą SKM jest skomunikowane, czyli możliwe są dogodne przesiadki z autobusu na kolej i odwrotnie.

koszty wdrożenia tego przedsięwzięcia to przede wszystkim wynajęcie, przejęcie lub leasing taboru dla linii S2 na osiedle Raków, na przykład wykorzystywanych przez PR pociągów podmiejskich typu EZT. Nie jest to tabor nowoczesny, lecz zakup nowego taboru jest bardzo kosztowną inwestycją, która nie jest konieczna do uruchomienia tego typu linii. Nie jest sztuką zorganizowanie kolei miejskiej wydając luże sumy (ok. kilkanaście mln PLN za pojazd) na zakup nowoczesnego taboru. O wiele trudniej jest wykorzystać dostępne pojazdy i je zmodernizować, co oczywiście jest skomplikowaną lecz nieporównywalnie tańszą alternatywą.

Zakup taboru- początkowo jednego krótkiego ezi lub autobusu szynowego (koszt kilku do kilkunastu mln PLN)- jest zalecany tylko na linii S1 do Blachowni, gdzie na odcinku boeznicy w centrum Blachowni brak jest trakcji elektrycznej oraz gdzie natężenie ruchu pasażerskiego i gęstość przystanków zaleca wykorzystanie takiego właśnie krótkiego pojazdu. W przypadku tej linii szynobus pojedzie z szybkością (50-80 km/h), dla porównania warszawskie metro 60 km/h) od tradycyjnego taboru bez inwestycji w infrastrukturę, ze względu na mniejszy ciężar, także na odcinkach, gdzie obecnie tradycyjne pociągi kursują z prędkością zaledwie 30 km/h.

Na linie S2 zaleca się wykorzystanie zmodernizowanych pojazdów EZT. Oczywiście, najlepszym rozwiązaniem jest zakup nowego taboru- jest on drogi, lecz jego trwałość wynosi około 30 lat. Jeśli władze miasta się zdecydują, jest to możliwe, choć niezbyt oszczędne. Pociągi obu linii zatrzymywać się będą na końcu peronu IV częstochowskiego dworca, czyli na nowym przystanku A1 NMP II. Dzięki temu nanewrowi odpadnie konieczność inwestycji w budowę terminalu końcowego dla kolei- po prostu lepiej zostanie wykorzystana istniejąca infrastruktura.

Historia koncepcji SKM

Historia tej koncepcji jest niedługa. W roku 2000 na zlecenie miasta poznańska firma Biuro Inżynierii Transportu (BIT) opracowuje "Studium Komunikacji Zbiorowej Miasta Częstochowy". Jego celem będzie poprawa efektywności przewozowej, podniesienie standardu i jakości usług oraz określenie perspektyw w rozwoju komunikacji w Częstochowie do roku 2010. BIT opracowało wówczas koncepcję rozwoju komunikacji szynowej w aglomeracji częstochowskiej. Szybkie autobusy szynowe miałyby łączyć Blachownię przez częstochowski Dworzec Główny z Aniołowem i Wyczerpami (odgałęzienia na największe osiedla) oraz centrum miasta z Rakowem. Według BIT-u wagoniki kursowałyby z częstotliwością 20-minutową. Linie PKP w okolicach Częstochowy, zwłaszcza ta w kierunku Blachowni - nie są zbyt intensywnie wykorzystywane. W kierunku Blachowni szynobusy mogłyby ruszać z peronu czwartego Dworca Głównego - do którego z ulic Częstochowy jest najłatwiejszy dostęp. Po drodze zatrzymywałyby się na kilkunastu przystankach z dużo krótszymi, niż kolejowe, peronami. Z dworca PKP w Blachowni skręcałyby do centrum miasta, wykorzystując istniejącą boeznicę (miałaby założyc takąj elektryczną lub na całej trasie wykorzystywać pojazdy spalinowe). Ostatni przystanek znajdowałby się tuż przy zalewie.

A roku 2001 koncepcja została opisana w prasie i ujeta w zbiorczym opisie proponowanych koncepcji kolei podmiejskich w Polsce. Dopiero w roku 2002 pojawiły się polskie rozwiązania techniczne umożliwiające zastosowanie energooszczędnych i taniych pojazdów szynowych.

OPIS KONCEPCJI

S1- Linia do Blachowni.

Blachownia to leżące w pobliżu Częstochowy miasto liczące kiedyś 10103 mieszkańców (31.12.1999 r.). Miasto rozwinęło się znacząco po drugiej wojnie światowej, powstało duże osiedle hutnicze i żmnicze, przybyło mieszkańców, głównie z Zawiercia i repatriantów. Na początku lat sześćdziesiątych XX wieku Blachownia stała się miastem rekreacji i wypoczynku. Blachownia jest pięknie położona i łopieo obecnie mieszkańcy Śląska odkrywają piękno jej położenia. W ostatnich latach opracowano strategię rozwoju gospodarczego oraz studium zagospodarowania przestrzennego (autorzy to specjaliści z Głównego Instytutu Górnictwa w Katowicach). Gmina opracowała także „Strategię Działania W Zakresie Ochrony Wartości Przyrodniczych I Poprawy Stanu Środowiska Naturalnego”. W związku z roekologiczną polityką Blachowni koncepcja kolei podmiejskiej powinna znaleźć akceptację u władz miasta.

Na drodze krajowej nr 46 z Częstochowy przez Blachownię do Lublińca występuje bardzo duże natężenie ruchu- Średni Dobowy Ruch Pojazdów wyniósł tu 7586 pojazdów w roku 2000. Jest to trzeci największy potok pasażerski wychodzący z Częstochowy. Gdy ruch ten wzrośnie o 30 procent, wówczas obecna droga Blachownia- Częstochowa będzie niewystarczająca dla przyjęcia takiego ruchu (za granicę uważa się SDR >= 10000 poj./dobę) i konieczna będzie budowa dodatkowej drogi, czego koszt wyniesie co najmniej kilka- kilkanaście milionów złotych za kilometr, czyli w sumie około 100 mln PLN. Rozwinięcie podmiejskiej komunikacji zbiorowej z wykorzystaniem kolei jest zdecydowanie tańszą dla podatnika opcją, dodatkowo jest to niebywale bezpieczny sposób transportu- na polskich drogach amier ponosi rocznie 8000 osób, na kolejach zaledwie kilku pasażerów rocznie. Kolej jest także dużo bardziej energooszczędna formą transportu- przy użyciu wspomnianych autobusów szynowych będzie mogła być nawet szesetokrotnie bardziej energooszczędna od motoryzacji indywidualnej.

Kolej wąskotorowa do Blachowni, zbudowana w 1903 roku doprowadziła do rozwoju osadnictwa w tym korytarzu transportowym. Tą koleją wąskotorową przebudowano w 1911 roku na kolej klasyczną i służyła ona mieszkańcom, którzy skorzystali z usług tego środka transportu by wyprowadzić się z miasta i zamieszkać na przedmieściach. Obecnie potrzeby transportowe są inne- ludzie oczekują pociągów kursujących przede wszystkim często i do centrum miejscowości- nie mają oni już czasu i ochoty by czekać na oddalonym dworcu na rzadko kursujący pociąg. Komunikacja podmiejska, w odróżnieniu od lokalnej potrzebuje wysokich częstotliwości - co 30 minut i częściej. Tylko często kursujące pociągi podmiejskie mają tu przyszłość. Typowy krótki ezi (...) znakomicie nadaje się do obsługi linii S1 do Blachowni.

Zamiast kopcących w korkach autobusów – elektryczne szynobusy łączące w kilkanaście minut Błachownię z sercem Częstochowy. Fantazja? Jeśli władze Błachowni doprowadzą do likwidacji torów w centrum miasteczka – tak. Autobusowa trasa do Błachowni jak mało która mogłaby być w przyszłości zastąpiona komunikacją szynową. Po pierwsze: wzdłuż drogi biegną tor kolejowe. Po drugie: prowadzą one nawet – jako odgałęzienie od głównej linii – przez same centrum podczęstochowskiego miasteczka. Szynę na ul. Sienkiewicza to nieuczyniana od wielu lat bocznica dawnej huty, a obecnie zakładów elektromechanicznych Lima.

Fot. Przebieg linii w Błachowni.

Z Aniołowa nad zalew

Koncepcja zgłoszona przez pracujące na zlecenie częstochowskiego magistratu Biuro Inżynierii Transportu (BIT) nie jest nowa – W przeszłości pomysł był dyskutowany w kręgu fachowców, ale z tego, co wiem, nie otrzymał dotąd papierowej formy – mówi Kazimierz Augustyn, specjalista od komunikacji w częstochowskim Urzędzie Miasta. BIT pracuje nad zreformowaniem sieci komunikacji miejskiej w Częstochowie. Prócz pomysłów na dziś, zaproponował też parę rozwiązań na dalszą przyszłość. Wśród nich jest włącznie do komunikacji miejskiej i podmiejskiej pociągów. Oczywiście musiałyby się różnić od dzisiejszych – paliwo- i energożernych składów.

Szybkie i tanie szynobusy miałyby łączyć Błachownię przez częstochowski Dworzec Główny z Aniołowem i Wyczerpami oraz centrum miasta z Rakowem. Według BIT-u wagoniki kursowałyby z częstotliwością 20-minutową. Jest to realne, gdyż częstochowskie linie PKP – zwłaszcza ta w kierunku Błachowni – nie są zbyt intensywnie wykorzystywane. W drodze do Błachowni szynobusy mogłyby ruszać z peronu czwartego Dworca Głównego – do którego z ulic Częstochowy jest najłatwiejszy dostęp. Po drodze zatrzymywałyby się na kilkunastu stacjach z dno krótszymi, niż na potrzeby kolejowe, peronami. Z dworca PKP w Błachowni skręcałyby do centrum miasteczka, wykorzystując istniejącą bocznice (należałoby założyć trakcję elektryczną). Ostatni przystanek znajdowałby się tuż przy zalewie.

Z szynobusów korzystałby więc nie tylko mieszkańcy Błachowni, ale i częstochowianie zdążający nad wodę. Nie nie wiemy! – Nie o takim pomysle nie słyszałem – dziwi się burmistrz Błachowni Henryk Nowakowski. Ma inny pomysł na niewykorzystaną bocznice – Przygotowujemy się do tworzenia nowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta – mówi. – Ul. Sienkiewicza to centrum miasta. Myślimy o handlowej zabudowie służącej mieszkańcom i ewentualnie alei spacerowej. Ale zdaniem specjalistów od komunikacji demontaż szyn oznaczałby pogrzebane koncepcji szynowego połączenia Błachowni z Częstochową – Istniejące tory należy chronić. Wprawdzie dokładnie nie analizowaliśmy sytuacji w Błachowni, ale jeśli jest możliwość dowiezienia pasażerów do samego centrum, to taka komunikacja staje się bardziej atrakcyjna – uważa dr Andrzej Krych, szef BIT-u.

Kazimierz Augustyn z częstochowskiego magistratu uważa, że bez bocznicy kolejka do Błachowni nie będzie miała sensu. Przegrałaby konkurencję z autobusem, który wprawdzie jest wolniejszy, ale dowiezie pod dom. – Pomysł na pociąg do Błachowni nie jest z gruntu zły – zastanawia się burmistrz Nowakowski. – Dlatego w przyszłości będzie można odwrócić tory. Przecież i dziś nie za bardzo nadają się do użytku. Teren, nawet jeśli go zabudujemy – to lekkimi pawilonami, które będzie można rozebrać.

Dr Krych w to nie wierzy. – Przeprowadzenie torów w nowym terenie jest szalenie skomplikowane, wymaga wielu uzgodnień, przewiezienia ewentualnej mchłeci. Ale burmistrz Błachowni ucina: – Nie ma pieniędzy na stworzenie komunikacji szynowej i szybko nie będzie. Poznański BIT przyznaje, że wykorzystanie torów nie jest pomysłem na dziś. – Ale można myśleć o tym w perspektywie, wpisać taką komunikację w strategię rozwoju miasta, a nawet województwa. Planujemy w Poznaniu konferencję, na której będziemy mówić o możliwości pozyskania pozabudżetowych pieniędzy na ten cel – mówi Andrzej Krych.

Torów nie oddamy

Nieoczekiwanym obrońcą torów okazuje się zakład Ema Błachownia. – Nie chcemy pozbywać się bocznicy. W programie rozwoju firmy planujemy jej ponowne wykorzystanie – powiedział "Gazecie" dyrektor ds. produkcji i rozwoju Seweryn Jarza.

Pracuje sto lat

Bocznica do huty w Błachowni powstała wraz z linią Częstochowa-Herby w 1903 r. Była to początkowo trasa wąskotorowa, o rozstawie szyn 1064 mm. Już w 1911 r. tory przekuto na rozstaw rosyjski 1524 mm – było to związane z wydłużeniem trasy z Częstochowy do Kielc. Kolejna zmiana dokonała się po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r., gdy wprowadzono europejską szerokość 1435 mm.

Nowości na torach

Szynobusy. Obecnie używane przez PKP pociągi są drogie w eksploatacji: ciężkie, pożerające mnóstwo ropy bądź prądu. Na trasach o umiarkowanej liczbie pasażerów – takich jak do Błachowni – nieopłacalne. Na Zachodzie wprowadzono więc szynobusy: lekkie, w porównaniu z wagonami, autobusy na kolejowych kołach. W Polsce o takich pojazdach myśli wiele samorządów, planujących utrzymać komunikację na liniach, które likwiduje PKP. Np. między Tarnowem i Szczuczyem przeprowadzono już próby z pojazdem zbudowanym na bazie dwóch połączonych ze sobą – zakupów.

Tramwajopociąg

Nazwa beznadziejna, ale pomysł przedni. Z powodzeniem zastosowano go po raz pierwszy w niemieckim zagłębiu Ruhry, a potem powielono w kilku innych aglomeracjach europejskich. W mieście tramwaje jeżdżą po własnych torowiskach, a na przedmieściach zjeżdżają na tory kolejowe (rozstaw jest ten sam). Mieszkańcy okolicznych miejscowości nie muszą się przesiadać. Problemem są odmienne systemy zasilania tramwajów i pociągów. W Krakowie pomysłne próby przeszedł ostatnio tramwaj dwusystemowy, który może się poruszać zarówno po torach miejskich, jak i kolejowych.

Komentarz

Co podmiejska kolejka mogłaby dać Błachowni? Wystarczy sięgnąć po przykłady niemieckie z ostatnich 10-15 lat, gdzie tego typu nowe podmiejskie trasy spowodowały rozkwit wielu miejscowości. I to pomimo większego niż u nas rozwoju prywatnej motoryzacji. Nie każda rodzina stać bowiem na dwa samochody, a jeśli nawet – ktoś musi zaangażować czas, choćby po to, by mieleć pociechy wozić do szkół. O atrakcyjności miejsca zamieszkania decyduje nie tylko ładna i zdrowa okolica – to także dobra komunikacja. W tej konkurencji Błachownia dotąd przegrywa.

rodło: Gazeta Wyborcza z 24.02.01

S2. Linia na os. Raków.

Linia ta rozpocznie swój bieg na końcowym fragmencie peronu IV dworca PKP. Ta końcowa część peronu znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Alei Najświętszej Marii Panny, głównej ulicy miasta i największym węzle autobusowym. Oddalony o 20 metrów jest ważny węzłowy przystanek autobusowy Aleje II. Logicznym się wydaje usytuowanie końcówki obu linii. S do Błachowni oraz S2 na Raków właśnie w tym najlepiej położonym punkcie, na końcu najdłuższego peronu częstochowskiego dworca PKP. Ten fragment peronu zmieni swa nazwę na ALEJE NMP II, przyjmując nazwę pobliskiego przystanku autobusowego. Dodatkowo pociągi obu linii będą się zatrzymywały także przy przejściu nadziemnym, w środku bardzo długiego częstochowskiego dworca, by ułatwić przesiadanie się- stąd przystanek Dw. Główny. Linia na Raków jest trudniejsza technicznie do realizacji- konieczna jest tutaj zmiana kierunku jazdy z powodu braku odenika łącznikowego między obiema liniami (stąd nieco dziwna- tacja Warta, położona na uboczu).

Linia S2 wykorzystuje nieco bardziej używane szlaki kolejowe, lecz w układzie stacyjnym stacji Częstochowa znajduje się tak wiele torów, iż dość możliwym jest iż ta linia może nawet otrzymać dla siebie całkowicie oddzielne trasy aż do stacji Raków Południe, gdzie wjedzie na łącznik prowadzący do stacji Częstochowa Młódz, a następnie zmieni kierunek ruchu na nowym przystanku Warta (zajmie to około dwóch minut) i skieruje się na przystanki Rakowska, Jesienna i 11 Listopada w gęsto zabudowanej blokami południowej części Rakowa. Intensywna zabudowa mieszkaniowa dochodzi do samej linii kolejowej, kolej w tym wypadku odegra rolę tramwaju do centrum miasta.

Na późniejszym etapie rozwoju systemu proponowane jest wyeliminowanie konieczności zmiany trasy i budowę kilkusetmetrowego łącznika między obiema liniami, co skróci czas podróży. Jednak koszt tej inwestycji- około (..) mln PLN, może zostać odłożony na przyszłość i nie jest niezbędny w początkowej fazie projektu. Linia ta może także zostać przedłużona w kierunku dworca Stradom, i dokonać pełni by wrócić do centrum Częstochowy. Jest to rozwiązanie opejonalne. Tu także jest konieczność budowy toru łącznikowego, by wyeliminować konieczność zmiany czoła na dworcu Stradom. Być może fakt, iż kolej SKM dostaniemy się z przystanku Jesienna do centrum Częstochowy w 9 minut, nakłoni mieszkańców dalej położonych osiedli do odbycia dłuższego spaceru i skorzystania z tej linii SKM?

ROZWÓJ Zakłada się iż system kolei miejskiej będzie się rozwijał- patrząc na doświadczenia krajów zachodnioeuropejskich, zazwyczaj kolej miejska odnosi sukces i następuje jej rozbudowa. W gwałtownych okalonych polityków peka pewna bariera i popierają oni budowę nowych linii kolejowych, po których często kursować będą pociągi kolei miejskiej. Dla przykładu, kolej miejska w Berlinie cały czas prowadzi budowę nowych linii kolejowych.

W Częstochowie zalecana jest budowa linii do północnej części miasta, w rejon Al. Wyzwolenia i ul. Fieldorfa, gdzie istnieje możliwość wprowadzenia tego typu kolei nawet z 10- minutową częstotliwością. Mieszkańcy północnej części miasta powinni przestać się na kolej miejską- dzięki niej dotarliby do centrum miasta w 7-8 minut.

Linia S1 mogłaby zostać przedłużona do Wyczerpów i Aniołowa, co proponował dr Krych w swojej wypowiedzi, a nawet do Mykanowa pod Częstochową. Krótki pojazd- autobus szynowy będzie odpowiedni dla tej relacji.