

Temat Re: Petycja do władz miasta: Kolej miejska w Białymstoku
Od um.bialystok.pl <um.bialystok.pl>
Do prezydent@um.bialystok.pl, prezydent@um.bialystok.pl
Data 2017-08-23 14:22

proszę o odpowiedź

W dniu czwartek, 27 października 2016

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

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 zmarginalizowana, niepopularna i likwidowana 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. Przewoźów 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.

WPLYNEŁO
URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU
Kancelaria Ogólna (15)

Załączniki szt.

Nr rejestru (15)

DK/199/1/2017

SEKRETARIAT
PREZYDENTA MIASTA BIAŁEGOSTO

2017-08-23

WPLYNEŁO
URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU
ZARZĄD BIAŁOSTOCKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

2017-08-28

WPLYNEŁO

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? Opisy połączeń załączam.

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

Od:

Data: 10 czerwca 2016 11:55

Temat: Kolej miejska w Białymstoku: władze są przeciwnie

Białostoccy ekolodzy złożyli do władz miasta dwa projekty w ramach budżetu obywatelskiego: jeden dotyczy uruchomienia kolei miejskiej w Białymstoku, inny- bezpłatnego autobusu z dworca do centrum miasta. Oto opis projektów:

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY PROJEKTU DO BUDŻETU OBYWATELSKIEGO W BIAŁYMSTOKU NA 2017 ROK

1. * Tytuł projektu (do 15 wyrazów)

Bezpłatna dla pasażerów Kolej Miejska w Białymstoku

3. * Lokalizacja, miejsce realizacji projektu (np. adres, numer geodezyjny działki)

Białystok, projekt dofinansowania dodatkowych kursów kolei na terenie Białegostoku jest zadaniem własnym gminy związanym z organizacją komunikacji publicznej, jednak "pisemne oświadczenie podmiotu posiadającego rzeczowy tytuł prawny do nieruchomości na nieodpłatne udostępnienie i wykorzystanie nieruchomości do celów realizacji projektu oraz braku jakichkolwiek roszczeń wobec Miasta Białystok i osób trzecich z tytułu realizacji projektu." jest możliwe do uzyskania w wyniku np. zawarcia porozumienia gminy z PKP, zlecenia takich działań lub przetargu na prowadzenie przewozów dotowanych przez Urząd Miasta Białystok.

Zgodnie z załącznikiem Nr 2 do Uchwały Nr XIX/284/16 Rady Miasta Białystok z dnia 29 lutego 2016 r. "ZASADY BUDŻETU OBYWATELSKIEGO W BIAŁYMSTOKU NA 2017 ROK": § 2. 1. Ze środków Budżetu Obywatelskiego 2017 mogą być finansowane projekty należące do zadań własnych gminy albo powiatu, (...)

2. W przypadku projektów, których realizacja wymaga lokalizacji na określonym terenie, musi on stanowić obszar, na którym Miasto Białystok może zgodnie z prawem wydatkować środki publiczne.

3. Dopuszcza się możliwość zgłaszania projektów zlokalizowanych na nieruchomościach nie będących własnością Miasta Białystok lub na nieruchomościach stanowiących własność Miasta Białystok obciążonych na rzecz osób trzecich, pod warunkiem, że projekty te mają charakter inny niż inwestycyjny, a pomysłodawca uzyskał pisemne oświadczenie podmiotu posiadającego rzeczowy tytuł prawny do nieruchomości na nieodpłatne udostępnienie i wykorzystanie nieruchomości do celów realizacji projektu oraz braku jakichkolwiek roszczeń wobec Miasta Białystok i osób trzecich z tytułu realizacji projektu.

4. * Skrócony opis projektu (zasadnicze informacje o projekcie)

W godzinach szczytu komunikacyjnego zatłoczone autobusy tkwią w korkach, a popularność rowerów miejskich Biker świadczy o tym, że czasem szybciej poruszać można się po mieście rowerem niż autobusem komunikacji miejskiej, którego średnia prędkość na godzinę niestety często spada do np. 13 kilometrów! Z powodu braku "zielonej fali" postoje autobusu na 20-30 skrzyżowaniach na trasie z sygnalizacją świetlną

trwające 1-2 minuty wydłużają podróż o np. 30 minut, marnują czas pasażerów, zwiększają zużycie paliwa (każde zatrzymanie i ruszenie to spalanie paliwa równoważne przejechaniu 1 kilometra, stąd prawie 2-krotny wzrost zużycia paliwa: z 30 litrów na 100 kilometrów w 1997 r. do 60 litrów obecnie). Autobusy zamiast wozić pasażerów stoją na światłach, gdyby jeździły szybciej mogłyby przewieźć dwa razy więcej pasażerów lub można by ich używać 2 razy mniej, opłacać 2 x mniej kierowców, zużyć 2 razy mniej paliwa, zmniejszyć 2 razy wydatki na komunikację itp.

Komunikacja Miejska w Białymstoku straciła dla pasażerów zalety szybkości, wygody, taniości.

Bezpłatna dla mieszkańców komunikacja w 400 tysięcznej stolicy Estonii - Tallinie (autobusy, tramwaje, trolejbusy, kolej) - kosztuje rocznie ok. 50 milionów złotych - 2 razy taniej niż w 300 tysięcznym Białymstoku! Wynika to m.in. braku w tak dużym mieście kolei miejskiej, tramwajów czy trolejbusów, które są tańsze w eksploatacji niż autobusy marnotrawiące paliwo, stanowiącego większość kosztów działalności, i z powodu złej organizacji linii i rozkładów w Białymstoku.

Rozwiązaniem tego problemu jest wykorzystanie istniejącej sieci torów kolejowych do uruchomienia kursów kolei miejskiej w Białymstoku, która ze względu na niezależność od dróg, korków zapewnia bezkonkurencyjnie szybki wobec autobusów czy nawet samochodów czas jazdy pomiędzy np. skrajnymi miejscami na terenie miasta - 10 - 15 minut, ponieważ pociągi jak autobusy, samochody czy ewentualnie tramwaje nie muszą stać w korkach, nie zatrzymują się na każdym skrzyżowaniu regulowanym sygnalizacją świetlną itp.

Białystok nie będzie metropolią bez kolei miejskiej i aglomeracyjnej.

Białystok nie ma tramwajów, nie stać nas na metro, ale mamy istniejące już tory kolejowe, który powinny być osiami rozwoju miasta i kręgosłupem komunikacyjnym.

Projekt zakłada dofinansowanie przejazdów pociągów kolei miejskiej zakupionych już m.in. ze środków Unii Europejskiej na istniejących już torach w ramach promocji bezpłatnych dla pasażerów.

W pierwszym etapie proponujemy uruchomienie dodatkowych przejazdów kolei miejskiej z wykorzystaniem szynobusów w godzinach szczytu komunikacyjnego i największego zatłoczenia autobusów na trasie Dworzec PKP Białystok Starosielce - Dworzec PKP Białystok Główny (przyszłe centrum przesiadkowe na innej linii komunikacji miejskiej, autobusy komunikacji regionalnej, pociągi) - Dworzec PKP Białystok Fabryczny.

Urząd Miasta Białystok już w 2007 r. zamówił opracowanie, z którego wynika zasadność uruchomienia kolei miejskiej i aglomeracyjnej <http://www.komunikacja.bialystok.pl/cms/File/download/KolejeBialostockie.pdf> a podczas eksperymentu 22 września 2014 r. skorzystało z niej ponad 1500 osób.

Koszt jednorazowego przejazdu kolejowego szynobusa (wyposażonego np. w klimatyzację, toaletę, monitoring itp.) na odcinku Dworzec PKP Białystok Starosielce - Dworzec PKP Białystok Główny (możliwy postój przy peronach od strony Dworca PKS) - Dworzec PKP Białystok Fabryczny wyniesie około 250 zł, w związku z tym proponujemy uruchomić np. w dni robocze 12 kursów, a w dni wolne 8 kursów.

np. dni robocze 12 kursów x 250 zł = 3 000 zł dziennie x 5 dni w tygodniu = 15 000 zł
np. dni wolne 8 kursów x 250 zł = 2 000 zł dziennie x 2 dni w tygodniu = 4 000 zł

koszt tygodniowy około 20 000 zł

koszt miesięczny około 80 000 zł

koszt roczny 12 x 80 000 zł = 960 000 zł, około 1 000 000 zł

Planujemy wielokrotność kursów pociągów przez 12 miesięcy do wyczerpania kwoty dotacji z budżetu obywatelskiego 1 miliona złotych

Projekt zakłada także stopniowe zagęszczanie przystanków na trasach kolei miejskiej by zwiększyć dostępność pasażerów oraz stwarzać im możliwość szybkich przesiadek w powiązaniu z miejską komunikacją autobusową poprzez wykonanie peronów z zadaszonymi wiatami, miejscami do siedzenia, oświetleniem np.

Białystok przejazd ul. Jana Pawła II, Elewatorska, Makro, Castorama, McDonalds, osiedle TBS, Białystok Bacieczki

przy ul. Popiełuszki obok sklepu Biedronka i przejeździe kolejowym

przy pętli autobusów 21 i 23 na osiedlu Zielone Wzgórze

nad Tunelem Fieldorfa Niła

na ul. Poleskiej przy przejeździe kolejowym przy ul. Kozłowej

Wiadukt przy rondzie ul. Poleska/Jurowiecka

na ul. Poleskiej przy tzw. Węglówce wiadukt przy ul. Sienkiewicza/Wasilkowska/ Towarowa

Przystanek Białystok Stadion (np. dla mieszkańców Kleosina, Ignatek)

Przy ul. Pułaskiego przy sklepach Stokrotka i Biedronka i przejeździe kolejowym) dla mieszkańców osiedla Nowe Miasto

Osiedle Białostoczek np. ul. Zagumienna

Wiadukt Gen. Maczka - Al. 1000 lecia Państwa Polskiego

Wasilków

Wiadukt ul. Towarowa - Piastowska

Ul. Piasta przejazd kolejowy ul. Włociańska

Ul. Ciołkowskiego

Ul. Sulika/Baranowicka (Zaścianki, Grabówka)

Peron długości 100 metrów z miejscami do siedzenia, wiatą i oświetleniem kosztuje 250-380 tysięcy złotych (źródło Centrum Zrównoważonego Transportu za PKP PLK Lublin). Do obsługi białostockiego szynobusu SA108 (100 miejsc siedzących + 95 stojących) wystarczyłby peron 50 metrów, którego koszt można oszacować na około 100 -200 tysięcy złotych.

5. * Szczegółowy opis projektu (proszę opisać czego dotyczy projekt, co ma zostać zrealizowane w ramach projektu) Uwaga: opis nie może wskazywać podmiotu, który miałby zostać wykonawcą projektu Białystok jest bodajże jedynym miastem wojewódzkim posiadającym tylko jeden środek komunikacji miejskiej. Tymczasem np. Niemczech nawet ok. 100 tysięczne miasta posiadają oprócz autobusów np. linie tramwajowe. Sposób budowy i remontów dróg w Białymstoku powoduje nieustanne korki, co więcej w każdym mieście na świecie rozbudowa dróg zamiast zmniejszenia korków powoduje ich wzrost, wydłużenie czasu dojazdu, większą emisję hałasu i zanieczyszczeń. Przykładowo po przebudowie ul. Mazowieckiej i Legionowej czy Zielonogórskiej i Wrocławskiej przejazd tego samego odcinka zajmuje ok. 5 minut dłużej niż przed "modernizacją" ze względu na sygnalizację drogową.

Po uruchomieniu regularnych połączeń kolejowych PKP może np. uruchomić dodatkowe przystanki na trasie. Warunkiem inwestycji ze strony PKP w np. nowe przystanki czy elektryfikację linii jest jednak utrzymywanie regularnych połączeń kolejowych, zlikwidowanych obecnie np. na trasie Dworzec PKP Białystok Główny - Dworzec PKP Białystok Fabryczny.

Utworzenie kolei miejskiej powinno być kluczową osią rozwoju komunikacji w mieście i aglomeracji, komunikacja autobusowa powinna pełnić rolę uzupełniającą i dowożąca pasażerów do przystanków kolei miejskiej i aglomeracyjnej.

Ze względu na niezależne od sieci dróg torowiska kolej miejska i aglomeracyjna jest jedyną alternatywą dla rosnących korków na drogach zapewniającą większą szybkość i przepustowość niż transport drogowy, a także nie istniejąca w Białymstoku a ewentualnie rozpatrywana jako wariant alternatywny nie wydzielona z dróg sieć tramwajowa czy trolejbusowa. Do tego koszty budowy od podstaw np. sieci tramwajowej były ogromne, a sieć torów kolei miejskiej i aglomeracyjnej już istnieje, wymaga jedynie znacznie tańszych stopniowych modernizacji np. utworzenia nowych przystanków (zagęszczenie przystanków umożliwi dostęp większej ilości mieszkańców do sieci), elektryfikacji niektórych odcinków itp.

6. * Odbiorcy projektu (proszę wskazać, jakie grupy mieszkańców skorzystają na realizacji projektu) Mieszkańcy Białegostoku, przyjezdni, turyści

7. * Zasady korzystania z efektu realizacji projektu przez mieszkańców (ogólnodostępność) (np. godziny otwarcia obiektu, zasady korzystania, warunki uczestnictwa) W ramach promocji przejazdów pociągami Białostockiej Kolei Miejskiej dotowane ze środków Urzędu Miasta w Białymstoku byłyby bezpłatne dla pasażerów, możliwe jest także ich połączenie z biletami miejskiej komunikacji autobusowej itp.

8. * Uzasadnienie realizacji projektu (cel realizacji projektu, wyjaśnienie w jaki sposób jego realizacja wpłynie na życie mieszkańców, argumenty przemawiające za potrzebą realizacji projektu)

Odkorkowanie miasta, zmniejszenie tłoku w autobusach, ochrona środowiska, przywrócenie szybkości wygody i ekonomiki podróżowania komunikacją zbiorową w porównaniu do np. samochodów, poprawa wizerunku miasta z obecnej "dużej wsi" wyłącznie z autobusami do obrazu potencjalnej przyszłej metropolii.

Zwiększenie ilości pasażerów w przejazdach kolei miejskiej i aglomeracyjnej to mniejsze koszty komunikacji autobusowej, mniejsze wydatki na remonty i budowę dróg, miejsc parkingowych, mniejsze korki, czyli o wiele większe oszczędności dla budżetu miasta niż wydatki na kolej miejską i aglomeracyjną

9. * Wstępny kosztorys projektu z wyszczególnieniem jego części składowych

lp. Składowe części projektu Szacunkowy koszt brutto

1. Koszt jednorazowego przejazdu kolejowego szynobusu (wyposażonego np. w klimatyzację, toaletę, monitoring itp.) na odcinku Dworzec PKP Białystok Starosielce - Dworzec PKP Białystok Główny (możliwy postój przy peronach od strony Dworca PKS) - Dworzec PKP Białystok Fabryczny wyniesie około 250 zł, w związku z tym proponujemy uruchomić np. w dni robocze 12 kursów, a w dni wolne 8 kursów.

np. dni robocze 12 kursów x 250 zł = 3 000 zł dziennie x 5 dni w tygodniu = 15 000 zł
np. dni wolne 8 kursów x 250 zł = 2 000 zł dziennie x 2 dni w tygodniu = 4 000 zł

koszt tygodniowy około 20 000 zł

koszt miesięczny około 80 000 zł

koszt roczny 12 x 80 000 zł = 960 000 zł, około 1 000 000 zł

Planujemy wielokrotność kursów pociągów przez 12 miesięcy do wyczerpania kwoty dotacji z budżetu obywatelskiego 1 miliona złotych 1 000 000 zł

łącznie 1 000 000 zł

10. * Czy propozycja projektu generuje koszty utrzymania w kolejnych latach?

NIE

x TAK w przypadku kontynuacji dotacji, jednak zwiększenie ilości pasażerów w przejazdach kolei miejskiej i aglomeracyjnej to mniejsze koszty komunikacji autobusowej, mniejsze wydatki na remonty i budowę dróg, miejsc parkingowych, mniejsze korki, czyli o wiele większe oszczędności dla budżetu miasta niż wydatki na kolej miejską i aglomeracyjną

(proszę określić rodzaj kosztów utrzymania i eksploatacji projektu, generowanych w skali roku, np. koszty sprzątania, energii, wody, bieżących remontów, konserwacji)

lp. Rodzaj kosztów Szacunkowy koszt brutto

1. Koszt jednorazowego przejazdu kolejowego szynobusu (wyposażonego np. w klimatyzację, toaletę, monitoring itp.) na odcinku Dworzec PKP Białystok Starosielce - Dworzec PKP Białystok Główny (możliwy postój przy peronach od strony Dworca PKS) - Dworzec PKP Białystok Fabryczny wyniesie około 250 zł, w związku z tym proponujemy uruchomić np. w dni robocze 12 kursów, a w dni wolne 8 kursów.

np. dni robocze 24 kursów x 250 zł = 6 000 zł dziennie x 5 dni w tygodniu = 30 000 zł
np. dni wolne 16 kursów x 250 zł = 4 000 zł dziennie x 2 dni w tygodniu = 8 000 zł

koszt tygodniowy około 40 000 zł

koszt miesięczny około 160 000 zł

koszt roczny 12 x 160 000 zł = 1 920 000 zł, około 2 000 000 zł 2 000 000 zł

łącznie 2 000 000 zł

11. Kontakt do pomysłodawcy lub pomysłodawców projektu, który byłby publicznie dostępny, w tym dla pomysłodawców innych propozycji, mieszkańców, przedstawicieli mediów, w celu wymiany opinii, informacji, ewentualnych uzgodnień itp. (wypełnienie punktu nie jest obowiązkowe)

Wyrażam zgodę na udostępnienie do ww. celów następujących danych kontaktowych:
(np. adres e-mail, nr telefonu)

Rafał Kosno, e-mail FZBIALYSTOK@GMAIL.COM, tel.

RAFAŁ KOSNO

Imię i nazwisko oraz podpis osoby udostępniającej dane

Uwaga: Dane kontaktowe do pomysłodawcy/pomysłodawców projektu, ale tylko do wiadomości Urzędu Miejskiego w Białymstoku, podaje się na następnej stronie formularza. Strona z tymi danymi nie będzie udostępniona do publicznej wiadomości.

12. * Załączniki (proszę wstawić „x” przy załączanym dokumencie)

Lista mieszkańców popierających propozycję projektu (obowiązkowe)
Zgoda opiekuna prawnego (obowiązkowe w przypadku, gdy pomysłodawcą projektu jest osoba małoletnia)

Oświadczenie dotyczące udostępnienia i wykorzystania nieruchomości do celów realizacji projektu (obowiązkowe w przypadku zgłaszania projektu innego niż inwestycyjny, zlokalizowanego na nieruchomościach nie będących własnością Miasta Białystok lub na nieruchomościach stanowiących własność Miasta Białystok obciążonych na rzecz osób trzecich)

Dodatkowe (istotne dla projektu, np. zdjęcia, mapy)

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY PROJEKTU DO BUDŻETU OBYWATELSKIEGO W BIAŁYMSTOKU NA 2017 ROK

Uwaga: wypełnienie punktów formularza oznaczonych „*” jest obowiązkowe

1. * Tytuł projektu (do 15 wyrazów)
Pierwsza bezpłatna linia autobusowa komunikacji miejskiej w Białymstoku: Dworzec PKS/PKP - Centrum Miasta

3. * Lokalizacja, miejsce realizacji projektu (np. adres, numer geodezyjny działki)
Uwaga: w przypadku zgłaszania projektu innego niż inwestycyjny, zlokalizowanego na nieruchomościach nie będących własnością Miasta Białystok lub na nieruchomościach stanowiących własność Miasta Białystok obciążonych na rzecz osób trzecich, niezbędne jest dołączenie oświadczenia podmiotu posiadającego tytuł prawny do nieruchomości na udostępnienie i wykorzystanie nieruchomości do celów realizacji projektu

Białystok, organizacja kursów komunikacji autobusowej na terenie Białegostoku jest zadaniem własnym gminy związanym z organizacją komunikacji publicznej.

4. * Skrócony opis projektu (zasadnicze informacje o projekcie)
Projekt dofinansowania dodatkowej pierwszej bezpłatnej linii autobusowej komunikacji miejskiej w Białymstoku na trasie Dworzec PKS/PKP - Centrum Miasta, w celu odkorkowania miejskich ulic, zmniejszenia ilości samochodów parkujących w centrum miasta, poprawy szybkości, wygody i taniości podróżowania po mieście w celu dotarcia do urzędów, sądów i innych instytucji, przydatnej dla mieszkańców miasta oraz osób przyjeżdżających, przesiadających się np. z pociągów, autobusów komunikacji pozamiejskiej czy innych linii komunikacji miejskiej, stanowiąca zachętę do korzystania z miejskiej komunikacji autobusowej zamiast samochodów.

Proponowana przykładowa trasa możliwa do modyfikacji to
Dworzec PKS/PKP

- ul. Wyszyńskiego (np. ZUS, Opera)
 - ul. Kalinowskiego, Skłodowskiej Curie (np. Sąd Okręgowy, KRUS)
 - ul. Legionowa, Rondo Lussy (Pałac Branickich, Urzędy Miejskie i Wojewódzki, Narodowy Fundusz Zdrowia, Sąd Apelacyjny, Urząd Skarbowy, Teatr Dramatyczny, Uniwersytet w Białymstoku, Akademia Medyczna)
 - ul. Piłsudskiego, Lipowa
- Dworzec PKS/PKP

Bezpłatna dla pasażerów linia autobusowa łącząca dworce PKP i PKS z Centrum Miasta i ważnymi urzędami i instytucjami to pomysł wzorowany na np. Kielcach, ma służyć wygodzie pasażerów, zachęceniu do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast samochodów, ochronie środowiska, zmniejszeniu hałasu, zmniejszeniu ilości zajętych miejsc parkingowych przez samochody w centrum miasta.

Dofinansowanie takiego rozwiązania powinno być pokryte z budżetu miasta, np. z opłat za parkowanie.

"Nie tylko niewielkie ośrodki miejskie myślą o darmowym transporcie. W Kielcach od kilku miesięcy jeżdżą dwie bezpłatne linie w ramach komunikacji miejskiej. Darmowe autobusy mają na celu nie tylko zachęcenie kierowców do przesiadek, ale też ożywienie centrum miasta.

Dwie okężne linie, oznaczone OZ i OW, uruchomiono 4 marca br. Autobusy wykonują 2-3 kursy na godzinę w godz. od 9 do 20. - Linie te obsługują ściśle centrum Kielc. Jednym z zadań było ożywienie ruchu w centrum oraz umożliwienie dojazdu osobom starszym i niepełnosprawnym, zarówno do zabytków i atrakcji turystycznych oraz do Urzędu Miasta w celu załatwienia spraw - wyjaśnia Barbara Damian, zastępca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego. Linie wyruszają spod parkingu wielopoziomowego Urzędu Miasta. - Daje to możliwość pozostawienia samochodów prywatnych i skorzystania z komunikacji miejskiej. Autobusy kursują w strefie płatnego parkowania, co stanowi dodatkową zachętę do rezygnowania z pojazdów prywatnych - dodaje Barbara Damian.

Czy uruchomienie dwóch bezpłatnych linii ma sens? - Z perspektywy czasu oceniamy, że był to słuszny krok, linie się sprawdziły i cieszą się uznaniem wśród pasażerów - mówi Barbara Damian. Jak dodaje, szczególnie widać to w okresie wakacji. - Można wtedy zaobserwować bardzo duże zainteresowanie, szczególnie w czasie organizowania występów, jak i różnego rodzaju pokazów na placu przy Urzędzie, Placu

Artystów i na ul. Sienkiewicza, np. w trakcie festiwalu harcerskiego, Igrzysk Polonijnych – wymienia wicedyrektor.

ZTM za uruchomienie wspomnianych linii płaci przewoźnikowi 28 tys. zł miesięcznie. Na chwilę obecną nie ma planów zakładających rozwijanie sieci bezpłatnych autobusów." <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kielce-tez-uruchamiaja-bezplatne-linie-528.html>

Bezpłatna dla mieszkańców komunikacja w 400 tysięcznej stolicy Estonii - Tallinie (autobusy, tramwaje, trolejbusy, kolej) - kosztuje rocznie ok. 50 milionów złotych = 2 x razy taniej niż w 300 tysięcznym Białymstoku! Wynika to m.in. braku w tak dużym mieście kolei miejskiej, tramwajów czy trolejbusów które są tańsze w eksploatacji niż autobusy marnotrawiące paliwo stanowiącego większość kosztów działalności, ze złej organizacji linii i rozkładów.

5. * Szczegółowy opis projektu (proszę opisać czego dotyczy projekt, co ma zostać zrealizowane w ramach projektu) Uwaga: opis nie może wskazywać podmiotu, który miałby zostać wykonawcą projektu Projekt dofinansowania dodatkowej pierwszej bezpłatnej linii autobusowej komunikacji miejskiej w Białymstoku na trasie Dworzec PKS/PKP - Centrum Miasta, w celu odkorkowania miejskich ulic, zmniejszenia ilości samochodów parkujących w centrum miasta, poprawy szybkości, wygody i taniości podróżowania po mieście w celu dotarcia do urzędów, sądów i innych instytucji, przydatnej dla mieszkańców miasta oraz osób przyjeżdżających, przesiadających się np. z pociągów, autobusów komunikacji pozamiejskiej czy innych linii komunikacji miejskiej, stanowiąca zachętę do korzystania z miejskiej komunikacji autobusowej zamiast samochodów.

Proponowana przykładowa trasa możliwa do modyfikacji to Dworzec PKS/PKP

- ul. Wyszyńskiego (np. ZUS, Opera)
 - ul. Kalinowskiego, Skłodowskiej Curie (np. Sąd Okręgowy, KRUS)
 - ul. Legionowa, Rondo Lussy (Pałac Branickich, Urzędy Miejskie i Wojewódzki, Narodowy Fundusz Zdrowia, Sąd Apelacyjny, Urząd Skarbowy, Teatr Dramatyczny, Uniwersytet w Białymstoku, Akademia Medyczna)
 - ul. Piłsudskiego, Lipowa
- Dworzec PKS/PKP

Bezpłatna dla pasażerów linia autobusowa łącząca dworce PKP i PKS z Centrum Miasta i ważnymi urzędami i instytucjami to pomysł wzorowany na np. Kielcach, ma służyć wygodzie pasażerów, zachęceniu do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast samochodów, ochronie środowiska, zmniejszeniu hałasu, zmniejszeniu ilości zajętych miejsc parkingowych przez samochody w centrum miasta.

Dofinansowanie takiego rozwiązania powinno być pokryte z budżetu miasta, np. z opłat za parkowanie.

"Nie tylko niewielkie ośrodki miejskie myślą o darmowym transporcie. W Kielcach od kilku miesięcy jeżdżą dwie bezpłatne linie w ramach komunikacji miejskiej. Darmowe autobusy mają na celu nie tylko zachęcenie kierowców do przesiadek, ale też ożywienie centrum miasta.

Dwie okrężne linie, oznaczone OZ i OW, uruchomiono 4 marca br. Autobusy wykonują 2-3 kursy na godzinę w godz. od 9 do 20. - Linie te obsługują ściśle centrum Kielc. Jednym z zadań było ożywienie ruchu w centrum oraz umożliwienie dojazdu osobom starszym i niepełnosprawnym, zarówno do zabytków i atrakcji turystycznych oraz do Urzędu Miasta w celu załatwienia spraw - wyjaśnia Barbara Damian, zastępca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego. Linie wyruszają spod parkingów wielopoziomowych Urzędu Miasta. - Daje to możliwość pozostawienia samochodów prywatnych i skorzystania z komunikacji miejskiej. Autobusy kursują w strefie płatnego parkowania, co stanowi dodatkową zachętę do rezygnowania z pojazdów prywatnych - dodaje Barbara Damian.

Czy uruchomienie dwóch bezpłatnych linii ma sens? - Z perspektywy czasu oceniamy, że był to słuszny krok, linie się sprawdziły i cieszą się uznaniem wśród pasażerów - mówi Barbara Damian. Jak dodaje, szczególnie widać to w okresie wakacji. - Można wtedy zaobserwować bardzo duże zainteresowanie, szczególnie w czasie organizacji występów, jak i różnego rodzaju pokazów na placu przy Urzędzie, Placu Artystów i na ul. Sienkiewicza, np. w trakcie festiwalu harcerskiego, Igrzysk Polonijnych - wymienia wicedyrektor.

ZTM za uruchomienie wspomnianych linii płaci przewoźnikowi 28 tys. zł miesięcznie. Na chwilę obecną nie ma planów zakładających rozwijanie sieci bezpłatnych autobusów." <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kielce-tez-uruchamiaja-bezplatne-linie-528.html>

6. * Odbiorcy projektu (proszę wskazać, jakie grupy mieszkańców skorzystają na realizacji projektu) Mieszkańcy Białegostoku, przyjezdni, turyści

7. * Zasady korzystania z efektu realizacji projektu przez mieszkańców (ogólnodostępność) (np. godziny otwarcia obiektu, zasady korzystania, warunki uczestnictwa)

W ramach promocji przejazdu pierwszą bezpłatną linią Białostockiej Komunikacji Miejskiej dotowane ze środków Urzędu Miasta w Białymstoku byłoby bezpłatne dla pasażerów, możliwe jest także ich połączenie z biletami miejskiej komunikacji autobusowej itp. Dofinansowanie takiego rozwiązania powinno być pokryte z budżetu miasta, np. z opłat za parkowanie.

8. * Uzasadnienie realizacji projektu (cel realizacji projektu, wyjaśnienie w jaki sposób jego realizacja wpłynie na życie mieszkańców, argumenty przemawiające za potrzebą realizacji projektu)
Ochrona środowiska, poprawa jakości życia mieszkańców, zdrowia, komfortu życia, poprawa wizerunku miasta jako nowoczesnego i innowacyjnego, zachęta do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast samochodu w centrum miasta jako tańszej, wygodniejszej, szybszej, konkurencyjnej wobec korków itp. Zwiększenie ilości pasażerów w przejazdach komunikacji zbiorowej to mniejsze wydatki na remonty i budowę dróg, miejsc parkingowych, mniejsze korki, czyli o wiele większe oszczędności dla budżetu miasta niż wydatki na darmową linię autobusową

9. * Wstępny kosztorys projektu z wyszczególnieniem jego części składowych

lp. Składowe części projektu Szacunkowy koszt brutto

1. Promocja, utrzymanie, eksploatacja, obsługa, reklama, wynagrodzenia kierowców Np. w Kielcach utrzymanie darmowej dla pasażerów specjalnej linii autobusowej w centrum miasta kosztuje ok. 30 000 zł miesięcznie, co daje kwotę około 300 000 - 400 000 złotych rocznie kwota zależna od ustaleń Urzędu Miasta z wykonawcą przewozu oraz ilości przejazdów autobusów i długości trasy 100 000 - 400 000 złotych rocznie

łącznie 100 000 - 400 000 złotych rocznie

10. * Czy propozycja projektu generuje koszty utrzymania w kolejnych latach?

NIE

x TAK w przypadku kontynuacji dotacji, jednak zwiększenie ilości pasażerów w przejazdach komunikacji zbiorowej to mniejsze wydatki na remonty i budowę dróg, miejsc parkingowych, mniejsze korki, czyli o wiele większe oszczędności dla budżetu miasta niż wydatki na darmową linię autobusową (proszę określić rodzaj kosztów utrzymania i eksploatacji projektu, generowanych w skali roku, np. koszty sprzątania, energii, wody, bieżących remontów, konserwacji)

lp. Rodzaj kosztów Szacunkowy koszt brutto

1. Promocja, utrzymanie, eksploatacja, obsługa, reklama, wynagrodzenia kierowców Np. w Kielcach utrzymanie darmowej dla pasażerów specjalnej linii autobusowej w centrum miasta kosztuje ok. 30 000 zł miesięcznie, co daje kwotę około 300 000 - 400 000 złotych rocznie kwota zależna od ustaleń Urzędu Miasta z wykonawcą przewozu oraz ilości przejazdów autobusów i długości trasy 100 000 - 500 000 złotych rocznie

łącznie 100 000 - 500 000 złotych rocznie

11. Kontakt do pomysłodawcy lub pomysłodawców projektu, który byłby publicznie dostępny, w tym dla pomysłodawców innych propozycji, mieszkańców, przedstawicieli mediów, w celu wymiany opinii, informacji, ewentualnych uzgodnień itp. (wypełnienie punktu nie jest obowiązkowe)

Wyrażam zgodę na udostępnienie do ww. celów następujących danych kontaktowych:
(np. adres e-mail, nr telefonu)

Rafał Kosno, e-mail [FZBIALYSTOK\(at\)GMAIL.COM](mailto:FZBIALYSTOK(at)GMAIL.COM), tel.

RAFAŁ KOSNO

Imię i nazwisko oraz podpis osoby udostępniającej dane

Uwaga: Dane kontaktowe do pomysłodawcy/pomysłodawców projektu, ale tylko do wiadomości Urzędu Miejskiego w Białymstoku, podaje się na następnej stronie formularza. Strona z tymi danymi nie będzie udostępniona do publicznej wiadomości.

12. * Załączniki (proszę wstawić „x” przy załączanym dokumencie)

Lista mieszkańców popierających propozycję projektu (obowiązkowe)
Zgoda opiekuna prawnego (obowiązkowe w przypadku, gdy pomysłodawcą projektu jest osoba małoletnia)

Oświadczenie dotyczące udostępnienia i wykorzystania nieruchomości do celów realizacji projektu (obowiązkowe w przypadku zgłaszania projektu innego niż inwestycyjny, zlokalizowanego na nieruchomościach nie będących własnością Miasta Białystok lub na nieruchomościach stanowiących własność Miasta Białystok obciążonych na rzecz osób trzecich)

Dodatkowe (istotne dla projektu, np. zdjęcia, mapy)

Władze Białegostoku pytałyśmy o kolej miejską w Białymstoku. Oto odpowiedź.

Wydawnictwo Mercuriusz Polski
"Wieczorna.pl" sp. z o.o.

W odpowiedzi na Pana pytanie z dnia 23.05.2016r. odnośnie utworzenia kolei miejskiej, informujemy ponownie, że podstawowym środkiem transportu komunikacji publicznej w granicach administracyjnych Białegostoku jest nowoczesny, niskoemisyjny autobus. Wykorzystanie kolei do celów przewozów pasażerów może być rozważane jako uzupełnienie funkcjonującej komunikacji publicznej.

Trwają prace nad uruchomieniem przez Przewozy Regionalne połączeń weekendowych relacji Białystok - Waliły. Połączenia będą realizowane tylko w okresie wakacyjnym i zostaną dofinansowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego oraz ościennie gminy na przebiegu linii kolejowej nr 37 Białystok - Zubki Białostockie.

Koncepcję Przewozów Regionalnych odnośnie utworzenia kolei aglomeracyjnej w obrębie Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego winno się rozpatrywać w kontekście zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, jednak przede wszystkim w oparciu o odrębne złożone analizy, m.in. symulacje potoków pasażerskich, a w szczególności dotyczące kosztów funkcjonowania i partycypacji zainteresowanych stron.

--
Departament Strategii i Rozwoju
Urząd Miejski w Białymstoku
ul. Słonimska 1
15 - 950 Białystok
tel. 85 869 6119, fax. 85 869 6211

TEKSTY

Wydawnictwo Mercuriusz Polski
"Wieczorna.pl" sp. z o.o.

W odpowiedzi na Pana pytanie z dnia 23.05.2016r. odnośnie utworzenia kolei miejskiej, informujemy ponownie, że podstawowym środkiem transportu komunikacji publicznej w granicach administracyjnych Białegostoku jest nowoczesny, niskoemisyjny autobus. Wykorzystanie kolei do celów przewozów pasażerów może być rozważane jako uzupełnienie funkcjonującej komunikacji publicznej.

Trwają prace nad uruchomieniem przez Przewozy Regionalne połączeń weekendowych relacji Białystok - Waliły. Połączenia będą realizowane tylko w okresie wakacyjnym i zostaną dofinansowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego oraz ościennie gminy na przebiegu linii kolejowej nr 37 Białystok - Zubki Białostockie.

Koncepcję Przewozów Regionalnych odnośnie utworzenia kolei aglomeracyjnej w obrębie Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego winno się rozpatrywać w kontekście zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, jednak przede wszystkim w oparciu o odrębne złożone analizy, m.in. symulacje potoków pasażerskich, a w szczególności dotyczące kosztów funkcjonowania i partycypacji zainteresowanych stron.

--
Departament Strategii i Rozwoju
Urząd Miejski w Białymstoku
ul. Słonimska 1
15 - 950 Białystok
tel. 85 869 6119, fax. 85 869 6211

TEKSTY