

Zimbra DP - BRM - 11.0005.23.48.2016

Wniosek o przekazanie petycji Radnym Miasta Łódź

Od :

Cz, 2016, wrz-01 21:28

Temat : Wniosek o przekazanie petycji Radnym Miasta Łódź

Do : brm@uml.lodz.pl

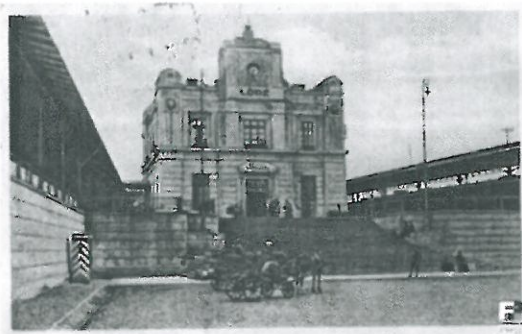
DW :

Wnoszę o przekazanie petycji Radnym Miasta Łódź

Data: 1 września 2016 21:17

Temat: Przebudujemy zlikwidowaną łódzką bocznice "Kolej Scheiblera" na kolej miejską. Petycja do władz.

Petycja do władz miasta Łódź- Prezydenta i Radnych Miejskich



Fot. Łódzki dworzec przed laty, wg Fotopolska

Szanowni Państwo,

System kolei w Łodzi przewozi ponad 30-krotnie mniej pasażerów niż podobny system kolei w aglomeracji Trójmiasta, w Polsce. W Łodzi przewozy w całej aglomeracjąsą relatywnie najmniejsze spośród wszystkich większych miast w Polsce.

Apeluję w związku z tym o odbudowę zlikwidowanej pochopnie Kolei Scheiblera- towarowej linii kolejowej, bocznicą, na której sporadycznie prowadzono pasażerskie przewozy kolejowe w celach turystycznych.

Budowa kolei w centrum miasta kosztuje co najmniej 60 mln PLN za kilometr. Tymczasem tutaj już mamy do dyspozycji korytarz po zdemontowanej linii kolejowej, który można wykorzystać dla stworzenia usługi przewozowej o parametrach metra.

Apeluję o porzucenie planu przebudowy Kolei Scheiblera w ścieżkę rowerową- to jest aktualny plan realizowany przez władze miasta. Za tą koleją odpowiadają władze miasta ponieważ jej przebieg zaczyna się i kończy na terenie miasta Łódź. To władze miasta powinny podjąć decyzję o odbudowie tej linii kolejowej jako linii SKM- szybkiej kolei miejskiej.

Zaproponowałem to przed laty na jednej z grup dyskusyjnych, ale dyskutanci uznali że pomysł jest zły- linia ma kręte zakręty i prędkość podróży byłaby powolna. Niemniej, łuki można przebudować na bardziej łagodne, celem przyspieszenia prędkości podróży.

Zaproponowałem podobną odbudowę kolei miejskiej w Gdańsku. Powołano specjalną spółkę celową "Pomorska Kolej Metropolitalna" która przeprowadziła odbudowę. Część osób bardzo kytykowała mój pomysł. Do dziś w sieci internet są zamieszczone obelgi pod moim adresem. Tymczasem linia PKM przyjęła się i przewozi tłumy pasażerów. Nie powinniśmy się tak bardzo przejmować głosami hejterów internetowych. Przekonuję do zaufania w wiedzę ekonomisty transportu i podjęcia decyzji o odbudowie tej - ongiś towarowej linii kolejowej- już jako linii kolei pasażerskiej. W Kopenhadze taka przebudowa skończyła się wielkim sukcesem, miasto zyskało kolejną linię o parametrach metra.

Odbudowanoby dwie linie kolei Scheiblera.

Linia 1

Mapa przebiegu- Linia Piotrkowska- Przybyszewskiego- Puszkina- Widzew Południowy



Linia 2: Łódź Fabryczna- Łódź Piotrkowska Południe

Zaznaczono kolorem czerwonym dawny przebieg tej linii. Odbudowa nastąpiłaby w dawnym przebiegu tej linii kolejowej.



Dawna mapa przebiegu torowisk kolei Scheiblera:



[wg warszathistoryka.uni.lodz.pl](http://warszathistoryka.uni.lodz.pl)

Upadek kolei miejskiej

Łódź dziś przypomina zbankrutowane miasto Detroit. Prosamochodowa polityka władz miasta doprowadziła je do bankructwa. Centrum miasta przegrało z przedmieściami, samo miasto upadło. Przykładem upadku jest likwidacja systemu kolei podmiejskiej. Przed laty Łódź dysponowała siecią podmiejskiej kolei kursującej nawet co 20 minut:

W latach '70 - '80 pociągi jeździły na trasie Łd. Fab. - Koluszki (tak przykładowo) co 20 minut, przez większą część dnia, kursowały przez 24 godz/dobę, piszę tylko o podmiejskich. Dało się? Dało.
Taka refleksja nasunęła mi się po przejrzaniu najnowszego rozkładu jazdy.

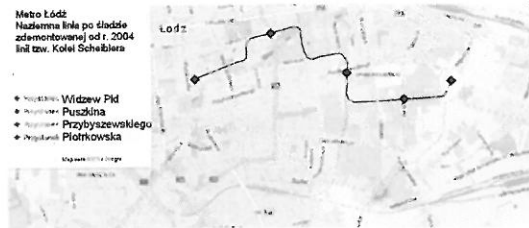
wg <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=800698&page=262>

Naziemne Metro Łódź mogłoby wykorzystać pofabrycznie wewnętrzne torowiska bocznic kolejowych. Niestety, w roku 2016 kolej znajduje się w fazie upadku. Przykładem destrukcyjnej polityki władz miejskich jest rozbiórka systemu wewnętrznych bocznic fabrycznych. Kosztem ok. 800 mln PLN zdemontowano kompletną, jeszcze niedawno czynną tzw. Kolej Scheiblera, docierającą w południowej części os. Widzew do okolic ul. Piotrkowskiej. Było to w sumie ok. 7,9 km torowisk. Po latach, przy odbudowie miasta ze zniszczeń gospodarczych spowodowanych m.in. polityką transportową po latach rządów grup uznających za warty wsparcia jedynie transport drogowy w mieście, warto zmienić tą politykę.

Proponuję odbudowę- po dawnych śladzie- systemu komunikacji o jakości naziemnego pre-metra z wykorzystaniem porzuconych linii kolei towarowych wewnątrz tego miasta. Wykorzystanie korytarzy pokolejowych, których w Łodzi jest dość dużo, nigdy nie było przedmiotem

publicznej debaty. Taką debatę proponuje niniejszym rozpocząć. Wiele linii miało bezkolizyjny przebieg przez centrum miasta. Można je połączyć w spójną całość, nim ich trasy zostaną bez reszty zniszczone kosztem wielu miliardów PLN przez kolejne ekipy decydentów.

Aby połączyć nieużywane odcinki, potrzeba- budowy tunelu o długości 650 metrów. To niedużo, aby przeciąć Łódź kolejną linią kolejową. Dlaczego nie podjąć dyskusji o konieczności budowy kolejnego tunelu kolejowego w Łodzi?



opr. afr na podkładzie Google Maps creator

Jeśli mogę coś zaproponować, to rozważenie wprowadzenia w Łodzi docelowo czegoś takiego jak tzw. Model Zwickau- szynobus na torowisku w tkance miasta. Pozwoli to wprowadzić kolej miejską - SKM w samo centrum, w tkanę miasta. Nie musi być od razu, może być jako opcja rozbudowy tego systemu.

Kiedyś już pisałem o Zwickau:

Dobudowano także linię z dworca do centrum miasta Zwickau, wprowadzając trzeci tor na linii tramwajowej, tak by pociągi mogły dojeżdżać do Starego Miasta w Zwickau.

Ochrona planistyczna

Początkowo istniejące korytarze byłyby objęte kontrolą planistyczną. Nie byłoby możliwe ich zabudowanie. Warto- wywalczyć chociaż tyle.

Linie kolei zostałyby odbudowane i wykorzystane dla potrzeb transportu miejskiego. Użyto by rozwiązań stosowanych np. w mieście Zwickau.

Kolej docierała niemal do Piotrkowskiej oraz do fabryki przy Pl. Zwycięstwa. Sam wiadukt powstał w latach 70 razem z trasą - podówcza - Promińskiego. Za czasów Scheiblera kolej mniej więcej w miejscu wiaduktu skręcała na północ i następnie biegła tak jak obecna ulica Wydawnicza do torów kolei fabryczno - łódzkiej i wchodziła w stację Łódź Fabryczna. Łącznik bocznicy do kolei obwodowej (Dąbrowa) powstał później i z czasem stał się jedynym.

wg <http://pl.misc.kolej.narkive.com/Qh0Rldjc/od-tory-pod-rydza-mig-ego>

wg kolej.misc.pl





Użytkownik mamik, wg http://lodz.fotopolska.eu/nieuzywane_torowisko_kolejowe/woj.lodzkie.html

2012/06/27 23:57:10

Przed laty na moją prośbę prezes Uniontextu Jurek Drygalski (mój kolega z Sinej Dali) uruchomił linię dla "gawiedzi", odbyliśmy 8 kursów. Miałem nadzieję, że władze zaakceptują mój pomysł włączenia linii do projektu rozwoju turystyki, przygotowałem propozycję z podaniem szczegółowych rozwiązań, pociąg mógł startować na Fabrycznym i przez Widzew, Księży Młyn docierać do Piotrkowskiej z wieloma przystankami edukacyjnymi. Zainteresowałem sejmową Komisję Kultury, kilku decydentów, ale nie najważniejszych: Prezydenta i WKZ. Po dwu latach kołatania byłem bezradnym świadkiem zrywania torowiska na zlecenie syndyka masy upadłościowej. Indagowany WKZ zbył mnie mówiąc: tory nie mają wartości zabytkowej, położono je w 1964 r. Podobnie rozprawiono się z drugą linią do fabryki Poznańskiego.

wg <http://fotobolas.blox.pl/2011/02/Sladami-Kolei-Scheiblerowskiej.html>



wg <http://gtlodz.eu/img-eeeech,10146.html>

wg <http://gtlodz.eu/img-eeeech,10146.html>

To koniec marzeń o reaktywacji dawnej Kolei Scheiblerowskiej. Architekci, którzy mają opracować projekt rewitalizacji Księżego Młyna, w miejscu pozostałym po torowisku planują trasę rowerową.

W piątek 9 listopada wiceprezydent Łodzi Agnieszka Nowak podpisała umowę z pracownią architektoniczną „ARTA”. Firma wygrała przetarg na wykonanie projektów zagospodarowania przestrzeni osiedla. – Po śladzie dawnej boczny poprowadzimy trasę rowerową – zapowiada Danuta Włodarska, prezes pracowni. Droga będzie włączała się w starotorze na wysokości ul. Przędzalnianej. Po jego przebiegu ma dotrzeć do tzw. Nowej Tkalni Karola Scheiblera przy ul. Kilińskiego. Trasa zakończy się w okolicach skansenu architektury drewnianej przy dawnej fabryce Ludwika Geyera, obecnie Centralnym Muzeum Włókiennictwa.

Teren rozkradzonej przez złomiarzy boczny jest obecnie miejscem libacji alkoholowych. Według koncepcji, jego otoczenie ma zmienić się nie do poznania. – Wzdłuż trasy powstaną ciągi zieleni. Znajdą się tam ławki i stojaki na rowery – opowiada D. Włodarska. Na końcu trasy ma pojawić się wiata w stylu historycznym. – Być może będzie przypominać tę z peronu dworca w Skierniewicach – mówi architekt.

D. Włodarska zapewnia, że ostatnie elementy infrastruktury boczny – zabytkowe rogatki i charakterystyczny dwuramienny semafor – zostaną na swoim miejscu. – Z szacunku do tradycji Kolei Scheiblerowskiej odnowimy i wyeksponujemy te pamiątki – deklaruje.

Przez ostatnich kilka lat w środowiskach miłośników Łodzi pojawiały się pomysły reaktywowania boczny w formie kolei turystycznej. – Na dzień dzisiejszy to koniec takich planów. Ze względów technicznych jest to niemożliwe – mówi D. Włodarska.

Księży Młyn to unikalny w skali Europy zespół mieszkalno-przemysłowy, będący pozostałością po imperium przemysłowym Karola Scheiblera. Obiekty fabryczne i osiedla robotnicze zaczęły powstawać w latach 70. XIX wieku. Wtedy też rozpoczęła się historia Kolei Scheiblerowskiej, łączącej zakłady włókiennicze początkowo z Łodzią Fabryczną, następnie ze stacją Łódź Dąbrowa Przemysłowa. Ostatni pociąg – ogólnodostępny skład kursujący z okazji Pikniku Świętojańskiego – przemierzył bocznice 23 czerwca 2002 r. Zabytkowe wagony dwuosiove ze skansenu w Zduńskiej Woli Karsznicach poprowadziła należąca do zakładów „Uniontex” lokomotywa SM30-910.

[http://www.rynek-kolejowy.pl/36644/Lodz Był tor będzie droga rowerowa.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/36644/Lodz%20Byl%20tor%20bedzie%20droga%20rowerowa.htm)

Największy system bocznic stanowiła tzw. Kolej Scheiblerowska - kilkanaście kilometrów torów wybudowanych jeszcze w XIX wieku (wówczas obsługiwane przez kolej fabryczno - łódzką - bocznicą odchodziła na wysokości parku między Niciarnianą a wiaduktem na ul. Kopcińskiego) przez największego łódzkiego fabrykanta - Karola Scheiblera. Tory dochodziły praktycznie do samej Piotrkowskiej. Jeszcze w 2003 TOnZ zorganizował turystyczne przejazdy po bocznicę - karsznickie wagony ciągnięte przez zakładową SM30 pękały w szwach.

Niestety wkrótce potem syndyk w pośpiechu sprzedał tory na złom przy aprobacie konserwatora i było po sprawie. Ostało się kilka rogatek i semafor. Ta sama bocznicą obsługiwała też gigantyczny kompleks zakładów bawełnianych WiMa (dziewiętnastowieczna Manufaktura Włodowska, jej częścią była Ariadna - zabytkowa fabryka stojąca przy stacji Niciarniana) i Anilana - gigantyczne zakłady chemiczne i bazujące na nich włókiennicze.

wg <http://pl.misc.kolej.narkive.com/GqxG5XYH/ma-a-wycieczka-do-miasta-na-i-sterta-pyta>

Redakcja do Prezydenta Miasta Łodzi

Szanowni Państwo,

W Łodzi tylko dwie linie kolei dochodziły do ścisłego śródmieścia miasta. Jedną z nich - zlikwidowano. Jestem zdeterminowany by sprawa jej likwidacji znalazła swoje szczęśliwe zakończenie.

W chwili obecnej Kolej Scheiblera jest jedyną, poza linią Kolei Fabrycznej, linią dochodzącą od wschodu miasta do śródmieścia. Z uwagi na wyłączenie tej drugiej linii, byłaby to jedyna linia łącząca sieć kolejową z centrum miasta w tym momencie, ale niestety - urzędnicy z Urzędu Miejskiego w mieście Łodzi - doprowadzili do likwidacji infrastruktury o wartości ok. 800 mln PLN. Trwają prace nad przebudową tej linii kolejowej towarowej na ścieżkę rowerową.

Metro Łódź Naziemna linia po śladzie zdemontowanej od r. 2004 linii tzw. Kolei Scheiblera

- ◆ Przystanek Widzew Północny
- ◆ Przystanek Puskina
- ◆ Przystanek Przybyszewskiego
- ◆ Przystanek Piotrkowska



W ramach prowadzonych przez redakcję Gazety Łódzkiej - Lodzer Zeitung planów odbudowy Łodzi po okresie polityki Państwa poprzedników zakładałem połączenie trzech fragmentów torowisk - Kolei Scheiblera, torowiska przy ul. Wróblewskiego i bocznicę do elektrociepłowni EC-2. Stworzyłoby to relatywnie niewielkim kosztem linię przecinającą miasto i łączącą południowe dzielnice miasta z siecią kolejową.

Wnoszę o odpowiedzi na następujące pytania:

- czy nadal kontynuowany jest plan zamiany pasu po torowisku Kolei Scheiblera na ścieżkę rowerową?

Przecież np. w Rewalu - odbudowano kolej, ścieżkę rowerową mieszcząc tuż obok torowiska, oddzielonego balustradą. Zdjęcia tego rozwiązania prześlę na zapytanie.

- czy Kolej Scheiblera będzie odbudowana? Umożliwi to połączenie południowych części miasta z siecią kolejową. Wystarczyłoby wówczas

tunel- łącznik podziemny pod ul. Piotrkowską do ul. Wróblewskiego, przebudowa torowiska w ul. Wróblewskiego na kolejowe i połączenie go z bocznica do elektrociepłowni EC-2. Ewentualnie, linia taka mogłaby- w ramach modelu Zwickau, biec na powierzchni, wykorzystanoby specjalny tabor dostosowany do obsługi połączeń pasażerskich na poziomie ulic, jak w mieście Zwickau w byłym NRD.

Pozdrawiam,

Post by

Fragment dotyczący pomysłów na reaktywację:

Ciekawi mnie czy któryś z pomysłów na uratowanie tej dawnej linii uda się zrealizować. Pojawiały się różne, czasami fantastyczne jak utworzenie linii tramwajowej. Tramwaj moim zdaniem jednak tam nie pasuje, to od zawsze była linia kolejowa. Baa ... kolej dotarła do Łodzi głównie dla przemysłu, więc ciężko mi sobie wyobrazić nagle wąskotorowe łódzkie trawmaje w tym miejscu. Ostatnio po lekturze paru artykułów na temat tej okolicy zaświtała mi w głowie pewna wizja, troszkę fantastyczna i pewnie mało realna ... ale po to się ma wyobrazić. Jej oczami zobaczyłem odnowione magazyny towarowe wzdłuż dawnej bocznicy, w nich sklepy, kafejki, galerie i inne przyjemne miejsca do zawieszenia się. Przy peronie zaś stoi sobie w formie pomnika zabytkowy skład z parowozem i wagonami towarowymi z epoki, stoi ku pamięci tamtej epoki i miejsca. Po trasie dawnej kolei kursowałby sobie jakiś pojazd kolejowy wożący turystów i mieszkanców pomiędzy wszystkimi atrakcjami Księżego Młyna. Ehhh marzenia ... ale może kiedyś ? ☺

wg <http://fotobolas.blox.pl/2011/02/Sla...erowskiej.html>

--

TEKSTY

Każdego dnia 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.

--

TEKSTY

Każdego dnia 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.