



# MINISTER INFRASTRUKTURY

Znak sprawy: DTK-5.0530.7.2020

Pan

**Piotr Błażewicz**

Przewodniczący Rady Miasta Zamość

Szanowny Panie Przewodniczący,

w odpowiedzi na pismo z 1 września 2020 roku (sygn. BRM. 1510.18.2020.MP) przekazujące petycję w sprawie odbudowy Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do Programu Kolej +, uprzejmie informuję, że minister właściwy do spraw transportu nie jest organem właściwym do rozpatrzenia ww. petycji.

Podmiot składający petycję wnosi o odbudowę Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 r (dalej: Program Kolej +). Nabór projektów do Programu przeprowadzony w dniach 26 maja – 26 sierpnia br. był otwarty, a zgłoszeń mogły dokonywać jednostki samorządu terytorialnego: szczebla gminnego (miasta, gminy), powiatowego (starostwa) oraz wojewódzkiego (marszałkowie, wojewodowie) lub ich związki/stowarzyszenia. Zaznaczyć należy, że decydujący wpływ na możliwość realizacji inwestycji w ramach Programu Kolej + miały samorządy, które powinny zgłosić konkretny projekt, opracować wstępne studium planistyczno-prognostyczne, pozyskać opinie podmiotów zewnętrznych, deklarację właściwego organizatora przewozów oraz inne dokumenty, a także zapewnić finansowanie realizacji projektu w wysokości co najmniej 15% kosztów kwalifikowanych, co jest niezbędnym warunkiem udziału w Programie. Ważną rolę odgrywa także organizator przewozów, który musi zapewnić ofertę przewozową nie mniejszą niż 4 pary pociągów na dobę przez okres 5 lat od oddania inwestycji do użytku.

Należy podkreślić, że realizatorem i wykonawcą Programu jest PKP PLK SA (przy współpracy z zaangażowanymi w realizację projektów jednostkami samorządu terytorialnego). Spółka opublikowała na swojej stronie internetowej oraz przekazała do wszystkich Urzędów Marszałkowskich i Wojewodów komunikat o warunkach i terminach naboru oraz kryteriach oceny zgłoszonych projektów w ramach Programu Kolej +.

Zakończenie pierwszego etapu naboru zgłoszeń do Programu nastąpiło w dniu 26 sierpnia 2020 r. W tym czasie samorządy chcące w nim uczestniczyć powinny złożyć poprawnie wypełniony formularz zgłoszenia projektu. W wyniku naboru wpłynęły wnioski na realizację projektów liniowych oraz punkowych, które zostały opublikowane na stronie internetowej PKP PLK SA (<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus/>). Zakończony nabór cieszył się dużym zainteresowaniem ze strony jednostek samorządu terytorialnego, gdzie zostało złożonych 96 wniosków.

Mając na uwadze powyższe, zgodnie z zasadami Programu Kolej+ informuję, że minister właściwy do spraw transportu nie jest podmiotem uprawnionym do składania wniosków w ramach Programu.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

*niepodlega*

BIURO  
KONTROLI  
I  
NIEPODLEGŁOŚCI

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	308759.1146833.918442
Nazwa dokumentu	DTK.5.0530.7.2020 petycja ws. Programu Kolej +.pdf
Tytuł dokumentu	DTK.5.0530.7.2020 petycja ws. Programu Kolej +
Sygnatura dokumentu	DTK-5.0530.7.2020
Data dokumentu	2020-09-21
Skrót dokumentu	C53431F3F49A30CD46E2D81936E6B6EA5AE8FA91
Wersja dokumentu	1.10
Data podpisu	2020-09-21 14:11:19
Podpisane przez	Andrzej Bittel Sekretarz Stanu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.100.1.1.16643

Data wydruku: 2020-09-21

Autor wydruku: Dmowski Konrad (Specjalista)



# PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA ZAMOŚĆ

RYNEK WIELKI 13, TEL. 84 627 11 73, 22-400 ZAMOŚĆ

Zamość, dnia 01.09.2020 r.

BRM.1510.18.2020.MP



Ministerstwo Infrastruktury  
RPW/32408/2020 P  
Data: 2020-09-09

**Pan Andrzej Adameczyk**  
**Ministerstwo Infrastruktury**  
**ul. Chałubińskiego 4/6**  
**00-928 Warszawa**

Niniejszym przekazuję zgodnie z właściwością petycję w sprawie odbudowy Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu Kolej+, przekazaną elektronicznie w dniu 4 sierpnia 2020 r. do Radnych Rady Miasta Zamość.

Uprzejmie informuję, że Rada Miasta Zamość po zapoznaniu się ze wszystkimi dokumentami w dniu 31 sierpnia 2020 roku podjęła uchwałę nr nr XXIII/364/2020 w sprawie „przekazania petycji według właściwości” Ministrowi Infrastruktury.

W załączeniu :

1. Petycja w sprawie odbudowy Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu Kolej+
2. Uchwała nr XXIII/364/2020 Rady Miasta Zamość z dnia 31 sierpnia 2020 r.
3. Głosowanie nad uchwałą.

Do wiadomości:

1. Pan Adam Fularz.
2. Prezydent Miasta Zamość.



SCP/8226/2020  
ID: 05220300040817



# PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA ZAMOŚĆ

RYNEK WIELKI 13, TEL. 84 627 11 73, 22-400 ZAMOŚĆ

Zamość, dnia 01.09.2020 r.

BRM.1510.18.2020.MP

**Pan**

**Adam Fularz**

Uprzejmie informuję, że Rada Miasta Zamość po zapoznaniu się z wszystkimi dokumentami dotyczącymi petycji „o odbudowę Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu Kolej+” w dniu 31 sierpnia 2020 roku podjęła uchwałę nr XXIII/364/2020 w sprawie przekazania petycji według właściwości.

W załączeniu :

1. Uchwała nr XXIII/364/2020 Rady Miasta Zamość z dnia 31 sierpnia 2020 r.
2. Głosowanie nad uchwałą.

Do wiadomości:

1. Pan Andrzej Adamczyk  
Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa
2. Prezydent Miasta Zamość.

Obwodnicy Północnej w Za...  
**Temat:** FW: Petycja o odbudowę Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu "Kolej Plus"  
**Nadawca:** <sekretariat@zamosc.pl>  
**Data:** 04.08.2020, 11:45  
**Adresat:** <rada@zamosc.pl>

04.08.2020

*Handwritten signature and initials*

**From:** Telewizja Opera [mailto:telewizjaopera@gmail.com]  
**Sent:** Tuesday, August 04, 2020 10:50 AM  
**To:** Kalendarz Prezydenta; sekretariat@zamosc.pl  
**Subject:** Petycja o odbudowę Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu "Kolej Plus"

Do Radnych Miasta  
Do Prezydenta Miasta

Szanowni Państwo,

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

do władz UMZ w Zamościu  
do Radnych Miasta Zamość

Szanowni Państwo,

Redakcja otrzymała, przetworzyła i przygotowała do druku propozycje internautów z portali o tematyce kolejowej. Proponują oni rozbudowę sieci kolei na terenie aglomeracji miasta Zamościa. Składam te propozycje, prosząc o ich przekazanie do PKP PLK oraz do UMWL, z odpowiednimi uchwałami czy opiniami Radnych Miasta, lub stanowiskiem władz miasta, odnośnie możliwości np. dodania chodników, dojść pieszych, do proponowanych przystanków. Władze powinny złożyć te propozycje do rządowego programu Kolej Plus, przecież zmieniono zasady i to Państwo odpowiadają za odbudowę torowisk. Nabór wniosków prowadzi PKP PLK. Domagam się ponownie sprawnej decyzji na przykład poprzez złożenie wniosku o pomoc finansową do programu "Kolej Plus", zostało **jeszcze 22 dni naboru:**

Program Kolej Plus - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>

Władze miasta w mojej ocenie powinny zadeklarować we wniosku chęć budowy infrastruktury po swojej stronie: przystanków autobusowych czy pętli autobusowych na przystankach kolejowych, wiat przystankowych na swoich przystankach autobusowych przy peronach kolei, chodników na perony etc. Stanowi to wymagany wkład samorządu lokalnego w taki projekt. Nie jest też prawnie proste aby ktoś inny niż samorząd dokonał takich inwestycji na gruntach samorządu.

### Plany innych miast

Nie tylko w Rzeszowie, ale też w Olsztynie powstaje kolej podmiejska. W planach jest budowa przystanków przy istniejących liniach kolejowych, zwłaszcza wzdłuż linii kolejowej do dzielnicy Gutkowo. Dwa przystanki już powstały.

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 wnioski i petycje redakcji w tej sprawie. Niemniej, przecież środki finansowe na realizację połączeń włożyłby głównie UMWL, a samorząd prawdopodobnie partycypowałby np. w budowie chodników do nowych przystanków kolei etc. Budowa nowych linii kolei leżałaby np. w gestii PKP PLK.

Korzystny przebieg linii przez starówkę tworzy warunki tak dogodne ekonomicznie że pozwalają one na wprowadzenie podmiejskich połączeń, kolei podmiejskiej 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 bardzo konkurencyjnych na rynku transportowym.

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 aby budowę przystanków kolejowych, odbudowę zlikwidowanych linii kolejowych, finansował rząd z programu Kolej Plus. Samorząd Zamościa złożyłby do PKP PLK wnioski w ramach programu Kolej Plus. Jest to rządowy program finansowania budowy kolei lokalnej.

Transport kolejowy powinien być także finansowany ze środków władz miasta, a nie tylko ze środków województwa.

Załączam propozycje graficzne i wnoszę o realizację inwestycji w postaci budowy systemu kolei podmiejskiej 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 komunikacyjnych:

- częstotliwość ruchu co np. 30- 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 kolei podmiejskiej.

W tymże celu wykorzystano linie także bez trakcji elektrycznej, wprowadzając system często kursujących wagonów motorowych (autobusów szynowych). Schematy połączeń załączam.

## Petycja o odbudowę Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu

(pełen opis w wydaniu płatnym- cena 100 PLN)

Czy pociągi z Zamościa w ogóle muszą zmieniać kierunek w Zawadzie? Dlaczego nie odbudować zapomnianego torowiska omijającego Zawadę? Tworząc przy okazji prawdziwą kolej miejską w relacji Zamość Główny-Zamość Stare Miasto- Zamość Północny- Krasnystaw?

Czy jest szansa na budowę łącznika linii normalnotorowej i szerokotorowej po zdemontowanym torowisku łączącym dworzec LHS Zamość Północny z centrum miasta? Jest możliwa odbudowa linii dla celów pociągów pasażerskich- może to być linia w splocie dwóch szerokości torów. Mogłyby kursować po niej pociągi normalnotorowe jak i "szybkiej kolei" mogącej ekspresowo połączyć Zamość z resztą kraju za pomocą "podrasowanej" do dobrych parametrów linii LHS. Dodatkowo, dzięki temu torowisko pociągi towarowe mogłyby oszczędzić wstrząsów zamojskiej starówce.

Propozycje internautów (portal [lubelskakojei.net](http://lubelskakojei.net)):

### Kolejowa Obwodnica Północna (ok 15km).

Początkowy odcinek jest stosunkowo łatwy do odtworzenia, kosztem całkowitego pominięcia miejscowości Zawada. Żeby nie pozbawiać mieszkańców szybkich połączeń proponowałbym dodatkowy przystanek dla szynobusów o roboczej nazwie Zawada Północ (lub Zawada Łącznica), przystanek zyskałaby również miejscowość Siedliska w którym zbudowałbym krótki peron. Przebiegałaby istniejąca linia do Bortatycz (tu można umieścić kolejny przystanek), dalej konieczna byłaby odbudowa zlikwidowanego toru przez obwodnicę północną i wraz z istniejącym chyba jeszcze wiaduktem na Majdanie. Umieściłbym tu kolejne przystanki zamiast jednego w kiepskim miejscu, tj. dawnego Zamość Północ

Nowe przystanki to: Zamość – Lubelska (przy wiadukcie na Lublin), Zamość – Powiatowa (także przy wiadukcie na ulicy Powiatowej). Następnie w samym Zamościu zaproponowałbym jeszcze przystanek Zamość – Legionów („planowany” przez miasto), a także Zamość – Stare Miasto (przy Peowiaków, o które walczy kolej). W zasadzie ten wariant jest propozycją ekstremalną z lepszą obsługą północnych dzielnic Zamościa i wychodzi z tego coś na kształt kolei podmiejskiej.

Zalety:

- wszystkie tereny już należą do kolei,
- dość łatwa budowa, brak przeszkód terenowych
- nowe przystanki Siedliska, Zamość – Bortatycze, Zamość – Lubelska, Zamość – Powiatowa, zwiększające drastycznie zasięg oddziaływania kolei,
- w pobliżu zamojskich przystanków kursuje sporo połączeń autobusów MZK,
- szybka, prosta i bezkolizyjna trasa,
- rozwojowe lokalizacje przystanków na obwodnicy północnej,
- możliwość wydłużenia kursów na Roztocze, bez konieczności zmiany kierunku od istniejącej stacji Zamość,

Wady:

- bardzo wysoki koszt odbudowy, ale jak unia daje kasę warto rozważyć ten wariant,
- dużo prac ziemnych przy łącznicy na Majdanie (praktycznie budowa od podstaw z wyjątkiem



minut w szczycie przewozowym.

Odbudowano by zapomniany most kolejowy nad LHS. Linię wprowadzono by do miasta jako w splocie 1435/ 1520 lub jako torowisko szerokotorowe i normalnotorowe, lub dwutorowe, z jednym torem z dwoma rozstawami szyn w splocie.



Użytek Google maps do celów demonstracyjnych. Obie mapy na podst. Google Maps.

### **Utwórzmy przystanek kolejowy Jarosławiec**

1. Poprawa obsługi Powiatu Zamojskiego połączeniami kolejowymi wraz z optymalnym wykorzystaniem użytkowania nowych przystanków w Zamościu poprzez codzienne, całoroczne wydłużenie 5 par pociągów regio relacji Lublin – Zamość do relacji Lublin – Miączyn. Wzrost pracy eksploatacyjnej w RJ 2016: 53 000 pockm. Kwota wymagana na realizację założenia: 1mln zł w skali roku. Korzyści: eliminacjajazd technicznych Zamość Wschód – Jarosławiec, pozyskanie nowych pasażerów ze wschodniej części powiatu zamojskiego w tym regularnie dojeżdżających do szkół lub pracy w Zamościu, poprawa dostępności transportu publicznego dla mieszkańców gmin Miączyn i Sitno, którzy często nie są podejmowani z przystanków przez przewoźników prywatnych kursujących w relacji Hrubieszów – Zamość z uwagi na brak miejsc (dotyczy zwłaszcza kursów szczytowych), poprawa warunków obsługi połączeń poprzez przeniesienie postoju końcowego na LPO Miączyn z POŚL Jarosławiec, możliwość utworzenia atrakcyjnego wspólnego biletu PR-MZK Zamość na odcinku Zawada – Miączyn.

wg <http://lubelskaskolei.netlify.com/>

### **Poprzednie inwestycje władz miasta w kolej były sukcesem:**

W połowie grudnia 2014 roku odbyło się spotkanie robocze pomiędzy przedstawicielami PKP PLK i Urzędu Miasta Zamościa, którego celem było omówienie sytuacji wokół inwestycji związanej z

budową zintegrowanych międzygałęziowych węzłów przesiadkowych w lokalizacjach przy ul. Peowiaków i os. PR5 (Zamoyskiego). Spotkanie zaplanowane było jeszcze przez poprzednie władze miasta. Głównym tematem dyskusji było „zgranie” obu części inwestycji (tj. tej w pasie kolejowym oraz infrastruktury towarzyszącej poza nim). Zgodnie z ustalonym planem działania do końca marca 2015 przy Peowiaków gotów będzie przystanek kolejowy, do którego doprowadzony zostanie chodnik od zatoki przystankowej oraz dojazd drogą awaryjną dla odpowiednich służb ratowniczych. To wymagane minimum. Oba obiekty budowane będą na podstawie zgłoszenia robót budowlanych. Termin jest pochodną konieczności przygotowania dokumentacji technicznej przez inwestora (UM Zamość). Szkoda, że nie wykonano tego wcześniej, niemniej jednak patrzmy w przyszłość i nie skupiamy się na tym co było. Miejmy tylko nadzieję, że zima wciąż będzie łaskawa i nie opóźni prac. Chcąc odpowiedzieć na pytanie co z dodatkowym parkingiem musimy wrócić do kwestii finansowania. W budżecie na 2015 rok na cel związany z węzłami komunikacyjnymi zapisano 50 000zł. To kwota bardzo niewielka. Zatem realizacja pełni założeń (parking i remont zatok na Peowiaków) zależeć będzie od tego czy znajdą się dodatkowe pieniądze w budżecie Zamościa. A każdą zmianę budżetu zatwierdzić będzie musiała rzecz jasna Rada Miasta.

Prace przy przystanku Zamość Wschód ruszają pełną parą od początku roku 2015. Planowanym terminem zakończenia jest zaś jego drugi kwartał. W części kolejowej nie planuje się modyfikacji projektu. Natomiast modyfikowane mają być założenia dotyczące części miejskiej. Przyczyną jest chęć uniknięcia długotrwałej i trudnej procedury zamiany działek pomiędzy spółdzielnią mieszkaniową os. Zamoyskiego a Miastem Zamość, która byłaby niezbędna w przypadku realizacji poprzedniej koncepcji. Niezależnie jednak od finalnej wersji projektu należy pamiętać, że rzeczą podstawową jest przyłączenie przystanku przynajmniej chodnikiem do ulicy Zamoyskiego. Powód jest niezmiernie prosty. Otóż jeśli oba węzły komunikacyjne mają w przyszłości działać w pełni poprawnie, to sprawą niezmiernie istotną jest maksymalizacja ilości kursów autobusowych docierających w ich bezpośrednie sąsiedztwo. Mówiąc wprost, chodzi o to aby na przykład lokalne kursy autobusów PKS, Autonaprawy i możliwie jak największej ilości przewoźników prywatnych docierające do Zamościa od strony zachodniej i południowo-zachodniej przejeżdżały przez przystanek na Peowiaków przed zakończeniem biegu na Gminnej lub Hrubieszowskiej. Analogiczne lokalne kursy z północy i południowo-wschodu w możliwie dużej ilości, powinny oprócz zajazdu na Gminną i Hrubieszowską wykonać też pętle ul. Zamoyskiego zatrzymując się koło nowego przystanku. Chodzi o to, aby zamiast skazanej (w przypadku kilku par w dobie) na porażkę „zabawy” w skomunikowanie MZK i pociągu, zapewnić sytuację w której podróżny z pociągu trafi w najgorszym razie na „dziurę” w kursach nie dłuższą niż 30 minut w dzień roboczy. Osiągnąć ten cel można poprzez zachęty dla przewoźników w postaci propozycji zwolnienia lub obniżenia opłat za korzystanie z wybranych przystanków oraz propozycję zmiany tras przy okazji przedłużenia zezwoleń na linie komunikacyjne, które to narzędzie obowiązywać będzie jeszcze do roku 2017. Nie jest to proces łatwy ani krótkotrwały, niemniej jednak warto podjąć ten trud by organizacyjnie zbliżyć się trochę z transportem publicznym do naszych zachodnich i południowych sąsiadów. Podmiotami odpowiedzialnymi za koordynację tej akcji powinny być Gmina Zamość i Starostwo Powiatowe w Zamościu przy wsparciu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego (UMWL).

**Kierunek Wschód**

Czas na kwestię chyba najbardziej istotną. Jeszcze zanim rozstrzygnięta została sprawa finansowania budowy przystanków Zamość Stare Miasto i Zamość Wschód, przeprowadzono analizy dotyczące ich obsługi. Na ich podstawie zapadła decyzja, iż budowa w rejonie przystanku Zamość Wschód toru odstawczego dla autobusu szynowego wraz z budową kompletnie od podstaw urządzeń ZRK nie jest rozwiązaniem ekonomicznie i eksploatacyjnie optymalnym. Zwłaszcza w kontekście tego, że pociągi pasażerskie wечно nie będą kończyć biegu w Zamościu. Wskazane jest za to wykorzystanie w stopniu maksymalnym infrastruktury istniejącej oraz uzyskanie dodatkowych korzyści poprzez „otwarcie się na kierunek hrubieszowski”. Najbliższym posterunkiem zapewniającym obecnie (bez poniesienia dodatkowych kosztów) możliwość zmiany kierunku jazdy pociągu jest świeżo zmodernizowana ładownia-przystanek osobowy (LPO) Miączyn. Odległość dzieląca przystanek osobowy (PO) Zamość Wschód i LPO Miączyn to ~15 km. Teoretycznie niewiele lecz jak wskazywaliśmy już wcześniej bez zwiększania pracy eksploatacyjnej (względem roku ubiegłego) w

ramach rocznego rozkładu jazdy Lubelskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, wydłużenie wszystkich 5 par zamojskich pociągów do Miączyna będzie możliwe tylko przez 180 dni, czyli pół roku. Mimo to uważamy, że przy założeniu jakim jest uzyskanie pełnej funkcjonalności obu zamojskich przystanków w drugim kwartale 2015 (czyli w najgorszym razie w połowie roku właśnie) jest to rozwiązanie jak najbardziej optymalne i powinniśmy starać się o jego poparcie przez UMWL. Oczywiście logicznym rozwiązaniem do którego należy dążyć w przyszłości jest obsługa całej linii aż do Hrubieszowa realizując tym samym zawartą w Planie Transportowym trasę R64. Niestety na chwilę obecną musimy zdawać sobie sprawę z ograniczeń samorządowego budżetu.

Zawsze trzeba jednak posiadać w zanadrzu też tzw. plan „B” czyli wariant oszczędnościowy. I tym doraźnym wariantem „B” jest przystosowanie posterunku osłonnego (dawniej odgałęźnego) Jarosławiec do zmiany czoła pociągów pasażerskich obsługiwanych taborem niskopojemnym czyli (szynobusami). W skrócie operacja ta na chwilę obecną wyglądałaby następująco. Pociąg Regio po dotarciu do przystanku Zamość Wschód formalnie kończy bieg, po czym wyrusza dalej do Jarosławca już jako pociąg służbowy do PODG Jarosławiec, gdzie następuje zmiana czoła i zjazd na tor oporowy utworzony z przystosowania fragmentu zlikwidowanej linii kolejowej nr 83 Zawada

– Zamość Bortatycze – Jarosławiec w celu zwolnienia szlaku. Analogicznie w drodze powrotnej. W tej koncepcji pojawia się jednak mały „zgrzyt”, którym jest jazda na odcinku Zamość Wschód – Jarosławiec jako pociąg służbowy. Jest to niestety pochodna dziwnego sposobu liczenia stawek za dostęp do infrastruktury w naszym kraju, w którego wyniku przewoźnik woli podsyłać tabor pociągami służbowymi (potocznie zwanymi „esami”) niż jechać jako pociąg osobowy za który stawka dostępu jest wyższa. Drugą przyczyną tego stanu rzeczy jest brak infrastruktury obsługi podróżnych w Jarosławcu.

Oczywiście należy dążyć z całych sił do tego aby jednak pociągi regio dotarły przynajmniej do Jarosławca oficjalnie. Natura nie znosi próżni i mogę sobie dać uciąć rękę, że wprowadzenie rozwiązania jak opisane powyżej po kilku tygodniach spowoduje sytuację w której znajdą się osoby postronne, które i tak podjadą sobie do Jarosławca nielegalnie. Niemniej jednak należy się do oficjalnej obsługi Jarosławca przygotować kompleksowo i przygotowania te winny ruszyć już z początkiem nowego roku. Elementem najprostszym i możliwym do realizacji od zaraz jest budowa we współpracy pomiędzy Gminą Sitno i PKP PLK, po najniższych możliwych kosztach, tymczasowego miejsca do wsiadania w miejscowości Jarosławiec. Proponowaną lokalizacją jest km 18,475 czyli przejazd z drogą gminną Jarosławiec – Łabuńki II. Umiejscowiony w tej lokalizacji nieużywany plac buraczany mógłby stanowić parking dla samochodów. Ponadto lokalizacja ta zdaje się być położona optymalnie względem dojazdu z Łabuniek i Sitna. Nie bez znaczenia pozostaje także bliskość szkoły w Jarosławcu. Oczywiście o ostatecznej lokalizacji przystanku zdecydować mogą także mieszkańcy gminy Sitno. Realizacja tego celu zależeć będzie od współpracy PKP PLK i Gminy Sitno przy wsparciu Starosty Zamojskiego. Warto także wciąż starać się wciągnąć do współpracy gminę Miączyn, tak aby jednak pociągi regio dotarły do samego Miączyna. Jeśli argumenty natury społecznej nie odniosą skutku, to zawsze możemy spróbować przekonać lokalny samorząd tym, że powrót pociągów pasażerskich w nowoczesnej i funkcjonalnej formie znakomicie uzupełniłby transportowe walory gminy jakimi niewątpliwie jest zmodernizowana droga krajowa nr 74. Niewątpliwie istotna jest też kwestia pijaru jaki tworzymy wokół kolejowych inwestycji w Zamościu. Jeżdżenie na odcinku Zamość Wschód – Jarosławiec jako służbowy podsył z pewnością nie będzie dobrze odebrane ani w mediach, ani przez lokalną społeczność.

wg <http://ubcis.kolejka.pl/>

Adam Fularz, manager Radiotelewizji

RTVP OPÉRA [www.opera.tv.ro.pl](http://www.opera.tv.ro.pl)

Prezes Zarządu, [MECZORNA.PL](http://MECZORNA.PL) SP Z O. O., ul. Dolina Zielona 24A, 65-154 Zielona Góra

**UCHWAŁA NR XXIII/30/2020  
RADY MIASTA ZAMOŚĆ**

z dnia 31 sierpnia 2020 r.

**w sprawie przekazania petycji według właściwości**

Na podstawie art.18 ust.2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz.713) oraz art.6 ust.1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz.870), Rada Miasta Zamość uchwała, co następuje:

§ 1.1. Przekazuje się Ministrowi Infrastruktury jako organowi właściwemu do załatwienia sprawy, petycję dotyczącą odbudowy Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu Kolej+.

2. Uzasadnienie przekazania petycji stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Rada Miasta Zamość zobowiązuje Przewodniczącego Rady Miasta Zamość do poinformowania wnoszącego petycję o przekazaniu petycji według właściwości.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



RADA MIASTA ZAMOŚĆ



# Wyniki głosowania

## Głosowano w sprawie: przekazania petycji według właściwości (kolej+),

ZA: 15, PRZECIW: 1, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 4, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 3

### Wyniki imienne:

#### ZA (15)

Piotr Błażewicz, Sławomir Ćwik, Jolanta Fugiel, Ireneusz Godzisz, Franciszek Josik, Agnieszka Klimczuk, Janusz Kupczyk, Tadeusz Lizut, Piotr Małysz, Jan Wojciech Matwiejczuk, Adam Pawlik, Krzysztof Sowa, Maria Stręciwilk- Gościcka, Zdzisław Wojtak, Monika Zawiślak

#### PRZECIW (1)

Wiesław Nowakowski

#### WSTRZYMUJĘ SIĘ (4)

Szczepan Kitka, Marek Kudela, Andrzej Szpatuśko, Marek Walewander

#### NIEOBECNI (3)

Grzegorz Podgórski, Dariusz Zagdański, Rafał Zwolak

Głosowanie zakończono w dniu: 31 sierpnia 2020, o godz. 18:18

Wygenerowano w systemie eSejzy.pl, 2020-09-04 11:00:02



# PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA ZAMOŚĆ

RYNEK WIELKI 13, TEL. 84 627 11 73, 22-400 ZAMOŚĆ

Zamość, dnia 29.10.2020 r.

BRM.1510.18.2020.MP

**Pan**

**Adam Fularz**

Uprzejmie informuję, że Rada Miasta Zamość otrzymała z Ministerstwa Infrastruktury pismo, znak sprawy: DTK-5.0530.7.2020 przekazujące petycję „o odbudowę Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do programu Kolej+” wraz z załączonymi dokumentami dotyczącymi ww. petycji tj. uchwałą Nr XXIII/364/2020 Rady Miasta Zamość z dnia 31 sierpnia 2020 r. w sprawie przekazania petycji według właściwości Ministrowi Infrastruktury oraz głosowanie nad uchwałą, uznając siebie za niewłaściwych do rozpatrzenia petycji.

Rada Miasta Zamość po zapoznaniu się z wszystkimi dokumentami w dniu 26 października 2020 roku podjęła uchwałę nr XXV/391/2020 w sprawie pozostawienia petycji bez rozpatrzenia.

W załączeniu :

1. Uchwała nr XXV/391/2020 Rady Miasta Zamość z dnia 26 października 2020 r.
2. Głosowanie nad uchwałą.

Do wiadomości:

1. Pan Andrzej Adamczyk  
Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa
2. Prezydent Miasta Zamość.

**UCHWAŁA NR XXVI/381/2020  
RADY MIASTA ZAMOŚĆ**

z dnia 26 października 2020 r.

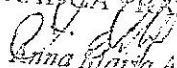
**w sprawie pozostawienia petycji bez rozpatrzenia**

Na podstawie art. 18b ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 713) oraz art. 12 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 870) Rada Miasta Zamość uchwała, co następuje:

§ 1. Pozostawia się bez rozpatrzenia petycję w sprawie odbudowy Kolejowej Obwodnicy Północnej w Zamościu poprzez złożenie wniosku do Programu Kolej + z przyczyn określonych w uzasadnieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



RADCA PRAWNY  
  
Anna Maria Antos



# Wyniki głosowania

## Głosowano w sprawie: pozostawienia petycji bez rozpatrzenia(Kolej+),

ZA: 17, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 0, NIEOBECNI: 6

### Wyniki imienne:

ZA (17)

Piotr Błażewicz, Jolanta Fugiel, Franciszek Josik, Szczepan Kitka, Agnieszka Klimczuk, Marek Kudela, Janusz Kupczyk, Tadeusz Lizut, Piotr Małysz, Jan Wojciech Matwiejczuk, Wiesław Nowakowski, Adam Pawlik, Grzegorz Podgórski, Krzysztof Sowa, Andrzej Szpatuśko, Zdzisław Wojtak, Rafał Zwolak

NIEOBECNI (6)

Sławomir Ćwik, Ireneusz Godzisz, Maria Stręciwilk- Gościcka, Marek Walewander, Dariusz Zagdański, Monika Zawiślak

Głosowanie zakończono w dniu: 26 października 2020, o godz. 14:37

Wygenerowano w systemie eSega.pl | 2020-10-26 10:13:58