KW - NBZ - 051.5.2024

Wnioskodawca: [redacted]

Odbiorca: Koleje Wielkopolskie Sp.z.o.o.
Przewozy Pasażerskie

61 – 897 Poznań
ul. Składowa 5

Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
SEKRETARIAT
2024 -09- 05
l. dz. 09/00015

Krotoszyn, 02 wrzesień 2024 rok

Wniosek

Imieniem własnym, a także w interesie społecznym i publicznym, na podstawie art.1-4, 8, Konstytucji RP z 1997 roku oraz w związku z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), która weszła w życie weszła ona w życie 6 września 2015 roku, i Ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2017 r. poz. 1123), i Artykuł 11 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), i Artykuł 24 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), i Rozporządzenia (UE) nr 211/2011 i 2019/788, i Artykuł 222 i 230 Regulaminu Parlamentu Europejskiego, a także w związku z Artykułem 20, 24 i 227 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), art. 44 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, i Artykuł 3 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 21 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), tytuł IV i tytuł V TFUE, art. 45 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, i Artykuł 3 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), art. 21 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), tytuł IV i tytuł V TFUE, art. 45 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, wnoszę o:

1.) Uruchomienie, bez zbędnej zwłoki, nowego połączenia pociągu, po dwie pary wzajemnie mijające się, jako pociąg: osobowy, przyśpieszony, pośpieszny, w ramach bezprzedziałowego składu pociągu IC-EC, z tyłu i z przodu składu pociągu z jednolitym zestawem dwuczłonowym, w razie zaistniałej sytuacji, do podejmowania dwukierunkowej jazdy: do przodu lub do tyłu, na szlaku kolejowym, w sposób bezkompromisowy z miejscowości Krotoszyn (Wielkopolski), do miejscowości:

Turek (PL) - Kalisz (PL) - Ostrów Wielkopolski (PL) - Krotoszyn (PL) - Jutrosin (PL) - Milicz (PL) - Sułów (PL) - Trzebnica Gaj (PL) - Oborniki Śląskie (PL) - Wołów (PL) - Ścinawa (PL) - Lubin (PL) - Żagań (PL) - Łęknica (PL) - Bad Muskau (D) - Weißwasser Ost (D) - Lauchhammer (D) - Eilenburg (D) - Taucha (bei Leipzig) (D) - Leipzig (D) - Schkeuditz InterNational AirPort Leipzig (D) - Haalle – Saalle <<< i z powrotem ...

Cała wnioskowana pasażerska kolejowa trasa na szlaku kolejowym w pasażerskiej komunikacji kolejowej stoi, z uwzględnieniem poniższych miejscowości, na pasażerskim szlaku Kolejowym, jako forma rodzaju: pasażerskiego kolejowego przystanku, pasażerskiej stacji i kolejowej podstacji, pasażerskiego dworca przesiadkowego stanowi, mianowicie:

Turek 25 131 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 (PL) >>>

Słodków 436 / Słodków Kolonia 616 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 (PL) >>>

Grzymiszew 1 106 / Wielopole Tureckie 390 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Gadów 311 / Bibianna 233 / Smaszew 440 - dworzec kolejowy (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Dzierzbin 468 / Dzierzbin Kolonia 311 / Annówka Wielkopolska 223 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Mycielin Kaliski 511 / Grabek Kaliski 118 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Korzeniew Kaliski 583 / Klotyldów 426 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Przyranie 567 - Zbiersk Kolonia 217 / Nowiny Kaliskie 288 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Zbiersk 2 443 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Stawiszyn 2 119 / Stary Kiączyn 117 / Nowy Kiączyn 145 / Łyczyn Kaliski 78 / Petryki Petryki 317 - Stacja kolejowa (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Kościelec Kaliski 711 / Kościelec Kolonia 312 / Kukułka Kaliska 111 / strugi Kaliskie 117 / Zlotniki Małe / Złotniki Małe Kolonia / Złotniki Wielkie – Stacja kolejowa (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Goliszew Kaliski 412 / Garzew 167 / Janków Kaliski 274 / Góry Złotnickie 206 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Żelazków kaliski 1 111 / Tykadłów 386 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Biernatki Kaliskie 517 / Beznatka 162 / Florentyna Kaliska 483 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Rożdżały Kaliskie 215 / Kobierno Kaliskie 266 / Stary Nakwasin 183 / Bogdanów Kaliski 247 / Dębe Kolonia 219 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Borów Kaliski (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Szulec Kaliski / Sierzchów Kaliski 518 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Warszew 617 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 211 >>>

Opatówek 4 616 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Kalisz Winiary 2 471 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Kalisz – Piwonice 4 134 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Kalisz - Zagorzynek 5 112 / Kalisz – Serbinów 5 384 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Kalisz Miasto 93 137 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Kalisz - Szczypiorno 2 134 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Nowe Skalmierzyce 4 661 / Skalmierzyce 2 216 / Śliwniki Ostrowskie 1 135 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Ociąż 721 / Fabianów Ostrowski 611 / Biskupice Ołoboczne 1 178 / Kwiatków Ostrowskie 567 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Czekanów Ostrowski 780 / Lewków 1 465 / Kołłątajew 393 / Karski Ostrowskie 432 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 >>>

Stary Staw Ostrowski / Ostrów Wielkopolski –Wenecja / Piaski Jezioro Szczygliczka (PL) >>>

Ostrów Wielkopolski miasto 71 134 (PL) >>>

Ostrów Wielkopolski – Dworzec Kolejowy (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 / Nr 350 >>>

Gorzyce Ostrów Wielkopolski 2 624 / Lamki 920 / Świeligów 311 / Zacharzew 418 / Topola Mała 1 147 / Łąkociny 825 / Wierzbno Ostrowskie 645 / Sulisław Ostrowski / Nabyszyce 636 / Daniszyn 636 / Chruszczyny 112 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 / Nr 350 >>>

Biadki 1 367 / Świnków Ostrowski 528 / Chwaliszew 975 - Chwaliszew Piaski / Sulmierzyce 2 736 / Cegły Ostrowskie 214 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 / Nr 350 >>>

Gorzupia Wielkopolska 716 / Smoszew 415 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 / Nr 350 >>>

Durzyn - Krotoszyn (PL) >>> Linia kolejowa Nr 200 / Nr 350 >>>

Krotoszyn 28 911 >>> Linia kolejowa Nr 350 (PL) >>>

Bożacin (Krotoszyński) 445 >>> Linia kolejowa Nr 281 /// Nr 321 (PL) >>>

Wolenice >>> Linia kolejowa Nr 281 /// Nr 321 (PL) >>>

Koźmin Wielkopolski (przystanek kolejowy - Południe, Ulica Zamkowa) 7 126 (PL) >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 281 (PL) >>>

Koźmin Wielkopolski (Zachód) – Staniew (PL) >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 362 /// Nr 350 /// Nr 324 (PL) >>>

Gałązki 168 / Wrotków (Wielkopolski) 362 (PL) - stacja kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 362 /// Nr 350 /// Nr 324 (PL) >>>

Borzęciczki 518 (PL) - stacja kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 362 /// Nr 350 /// Nr 324 (PL) >>>

Bułaków 784 (PL) - stacja kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 362 /// Nr 350/// Nr 324 (PL) >>>

Pogorzela 3 989 (PL) - stacja kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 362 /// Nr 350 /// Nr 324 (PL) >>>

Pogorzela – Elżbietków 312 (PL) - stacja kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 350 (PL) /// Nr 324 (PL) >>>

Szelejewo Pierwsze 514 / Szelejewo Drugie 746 – przystanek Kolejowy Szelejewo – Linia kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 350 (PL) /// Nr 324 (PL) >>>

Lipie (Gostyńskie) Wielkopolskie 511 - stacja kolejowa >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 350 (PL) /// Nr 324 (PL) >>>

Strzelce Wielkie (Gostyńskie) 352 / Piaski (Gostyńskie) 4 536 - stacja kolejowa (PL) >>> Linia kolejowa NR 382 /// Nr 350 (PL) /// Nr 324 /// Nr 323 (PL) >>>

Gostyń) >>> Linia kolejowa NR 350 – Leszno >>> Koźmin Wielkopolski (PL) >>> Linia kolejowa Nr 324 /// Nr 323 (PL) >>>

Gola (Gostyńska) 1 011 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 323 /// Nr 324 /// Nr 366 /// Nr 350 /// Nr 360 (PL) >>>

Krzemieniewo 2 223 (PL) >>> Linia kolejowa Nr 323 /// Nr 324 /// Nr 366 /// Nr 350 /// Nr 360 (PL) >>>

Garzyn (Leszczyński) 1 017 >>> Linia kolejowa Nr 323 /// Nr 324 /// Nr 366 /// Nr 350 /// Nr 360 (PL) >>>

Kąkolewo (Osieczne) 3 117 >>> Linia kolejowa Nr 323 /// Nr 324 /// Nr 366 /// Nr 350 /// Nr 360 (PL) /// Nr 14 (PL) >>>

[{ Leszno (Dąbcze 1 566) PL – przystanek Kolejowy >>> Linia kolejowa Nr 330 } }]

..... Lub .....

Leszno – Grzybowo (PL) >>> Linia kolejowa Nr 323 /// Nr 324 /// Nr 366 /// Nr 350 /// Nr 360 (PL) /// Nr 14 (PL) >>>

Leszno 58 316 (PL) >>>

Leszno (Maryszewice / Leszno – osiedle Zatorze Północ 3 897 / osiedle Gronowo ul.Wilkonicka – Północ) 6 534 PL >>> Linia kolejowa Nr 328 (PL) >>>

Wilkowice (Leszczyńskie) 3 823 – Przystanek kolejowy >>> Linia kolejowa Nr 359 (PL) >>>

Krzycko Wielkie 1 006 - Przystanek kolejowy >>> Linia kolejowa Nr 359 (PL) >>>

Włoszakowice - Przystanek kolejowy >>> Linia kolejowa Nr 359 (PL) >>>

Włoszkowice {(– Grotniki (Leszczyńskie) / Ujazdowo (Leszczynskie) 118 } 563 - kurort (PL) >>>

Dominice 126 – Jezioro Dominickie kurort (PL)

Miastko (Wielkopolskie) 142 / Górsko (Wielkopolskie) 248 - kurort (PL) >>>

Brenno (Leszczyńskie) 1 271 / Wijewo (Leszczyńskie) 1 411 - kurort (PL >>>

Potrzebowo (Leszczynskie) 383 / Przybyszów (Lubuski) 411 (PL) >>>

Sława (Lubuska) 5 093 / Radzyń (Lubuski) 476 – kurort (PL) >>>

2.) Na terenie Polski, jako:

a.) Pośpieszny, dużej prędkości do 600 km/h, z uwzględnieniem kolejowej stacji: Krotoszyn (PL), i jest to bezdyskusyjna opcja.

b.) Na terenie Polski, jako kolejowy pasażerski pociąg osobowy, przyśpieszony lub pośpieszny,

c.) Moja osoba, jako Wnioskodawca dopuszcza możliwość dołączenia, na kolejowej stacji Ostrów Wielkopolski, dodatkowego kolejowego pasażerskiego składu pociągu lub składów, do wnioskowanego pasażerskiego połączeni, jak w pkt.1.), jadących od strony miejscowości: Kępno.

3.) Doprowadzenie na drodze Prawnej, do uruchomienia kolejowego szlaku, poprzez wszczęcie projektowo budowlanych prac wykonawczych i włączenie, na drodze Prawnej, miejscowości:

a.) Koźminek (Kaliski) o liczbie mieszkańców 1 851 osób, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

b.) Koźmin Wielkopolski o liczbie mieszkańców 6 604 osoby i całkowitej liczbie ludności zamieszkałej na terenie gminy Koźmin Wielkopolski 13 380 osób i przyległej do tej gminy, gmina Rozdrażew o liczbie ludności 5 204 osoby, co daje łączny wynik 18 584 osoby, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób

przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

c.) Na drodze Prawnej doprowadzenie do wszczęcia prac Projektowo budowlanego w sprawie budowy dwu-torowego szlaku kolejowego: Koźmin Wielkopolski >>> Borek Wielkopolski, jako forma kolejowego bezpośredniego połączenia, w linii prostej, ze stacji kolejowej Koźmin Wielkopolski, do kolejowej stacji Śrem (Wielkopolski), przez Borek (Wielkopolski) , Dolsk (Wielkopolski), włączając dotychczas wykluczone te miejscowości z dostępności do ogólnego masowego publicznego transportu publicznego, ze stanem posiadania dworców kolejowych, do obsługi przewozów pasażerskich środkami publicznymi, zwłaszcza że ze strony ludności zamieszkujących wzdłuż wnioskowanej kolejowej trasy jest znaczące zainteresowanie tym wnioskowanym kolejowym pasażerskim połączeniem.

d.) Pogorzela o liczbie mieszkańców 2 098 osób i całkowitej liczbie ludności zamieszkującej teren gminy Pogorzela 5 078 osób, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

e.) Gostyń (Wielkopolski) o liczbie mieszkańców 20 023 osób i całkowitej liczbie ludności zamieszkujących w siedmiu gminach tego powiatu wynosi 75 908 osób, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

f.) Miejska Górka o Liczbie mieszkańców 3 126 osób i całkowitej liczbie ludności zamieszkujących teren gminy Miejska Górka wynosi 10 134 osoby, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

g.) Kąkolewo (Leszczyńskie) o liczbie mieszkańców 2 541osób, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

h.) Borek (Wielkopolski) o liczbie mieszkańców 2 552 osoby i całkowitej ilości osób zamieszkujący teren gminy Borek Wielkopolski wynosi 7 564 osoby, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

i.) Dolsk (Wielkopolski) o liczbie ludności 1 556 osoby i całkowitej ludności zamieszkującej teren gminy Dolsk (Wielkopolski) stanowi 5 902 osoby, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

j.) Śrem (Wielkopolski) o liczbie ludności 28 262 osoby i całkowitej ilości osób zamieszkującej terenie w czterech gminach tego powiatu stanowi 41 621 osób, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

k.) Brodnica (Śremska), powiat Śrem (Wielkopolski) o liczbie ludności 5 622 osoby i całkowitej liczbie ludności zamieszkującej teren tej gminy – brak danych, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie, łącząc miasta powiatowe: Śrem (Wielkopolski)

28 262 osoby, z miastem powiatowym: Mosina 17 743 osoby, prowadząc przez miejscowość: Brodnica (Śremska) 5 662 osoby,

l.) Mosina, miasto powiatowe składające się z: 7 gmin i 21 sołectw, o stanowiącej liczbie ludności 17 743 osoby i całkowitej i całkowitej ilości osób zamieszkujących tego powiatu stanowi 33 667 osób,

Stacje i przystanki Kolejowe w miejscowości Mosina:

- stacja kolejowa: Mosina (linia kolejowa Nr 271),
- stacja kolejowa: Mosina Pożegowo (linia kolejowa Nr 361, Liczba preronów: 1),
- stacja kolejowa: Osowa Góra (Mosina) – Linia kolejowa Nr 361, liczba Peronów: 1,

do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

m.) Jutrosin, powiat Rawicz, według statystyki z 2016 roku, o liczbie ludności 1 936 osoby i całkowitej liczbie ludności zamieszkującą teren tej gminy, stanowi 7 114 osoby, do publicznej kolejowej obsługi ludności w publicznym transporcie pasażerskim, umożliwiając w ten sposób swobodny przepływ ludności zamieszkujący w tej miejscowości i chroniąc w ten sposób przed wykluczeniem społecznym, tej ludności, do wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie,

n.) oraz i inne miejscowości na wnioskowanej kolejowej trasie, o którym to jest mowa w pkt.1), tego Wniosku,

4.) Doprowadzenie, na drodze Prawnej do zmiany dotychczasowych nazw miejscowości stosowanych w kolejowych przewozach pasażerskich, na nowe nazwy odróżniające miejscowości o tych samych powtarzających się nazwach w różnych regionach i powiatach na terenie Polski, z powszechnie wiadomych powodów, a które to nowe nazwy nie będą mieć żadnego istotnego wpływu na dotychczasowe administracyjne nazwy miejscowości stosowane przez administrację państwową, a jedynie potwierdzi status umiejscowienia w regionie.

5.) Wprowadzenie miejscowości do obsługi ludności w pasażerskim transporcie kolejowym, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie, jest zależna i jest wynikiem owoców wzajemnych negocjacji stron i wynegocjowanych warunków w podczas trwania zawartej Umowy, poprzez Prawne doprowadzenie do wszczęcia prac

Projektowo – budowlanych szlaku kolejowego, w ramach modernizacji magistrali kolejowej, o którym jest mowa w pkt.1.), jak na wstępie,

6.) W związku z tym, że długość trasy kolejowej na wnioskowanym pasażerskim połączeniu kolejowym, o którym jest mowa w pkt.1.), tego wniosku, przekracza 100 kilometrów, to w tej sytuacji, w kolejowych przewozach pasażerskich, Przewoźnik regionalny ma prawo wprowadzić wagony pasażerskie klasy 1, lub odstąpić od tej reguły.

7.) Wprowadzenie na wnioskowanej kolejowej trasie wagony z systemem klimatyzowanym, wagonami bezprzedziałowymi i z przedziałami 1-2 klasy, z monitoringiem i automatycznym systemem rozpoznawaniem twarzy do szybkiego reagowania - jako zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, w tym dopuszcza się pasażerskie piętrowe wagony

8.) Wagony pasażerskie z opcją przewożenia jednego roweru i wózka dziecięcego oraz z miejscem przeznaczonym do przewożenia ponad normatywnego bagażu, a który nie mieści się na półce wagonu w przeliczeniu na jedną osobę według taryfikatora opłat ustalonego indywidualnie, przez przewoźnika kolei obsługującego to pasażerskie połączenie kolejowe,

9.) Prawne doprowadzenie, aby Dworce i przystanki kolejowe przystosowane były do przechowywania rowerów na stojakach w ilości nie mniejszej niż dla pięćdziesiąt rowerów, o różnych rozmiarach wysokości,

Pod względem parkowania i przechowywania rowerów, na Dworcu kolejowym Ostrów Wielkopolski, wygląda to tragicznie. Jest tak ogromne zainteresowanie parkowaniemrowerów, na terenie tego dworca kolejowego, że już nie ma do czego przypinać rowerów. A co za tym idzie, że wysuwa się jeden wniosek: Sto stoisk zamontowanych do parkowania rowerów na tym Dworcu kolejowym, to i tak jest zbyt mała liczba stoisk do tymczasowego i długotrwałego parkowania rowerów. Podobnie jest na pozostałych dworcach kolejowych w miejscowościach o ludności powyżej 20 000 osób.

10.) Umożliwienie, za wyjątkiem elektrycznych rowerów i hulajnog, maksymalnie jeden rower na osobę, oraz jednego psa lub kota, możliwość transportu, pasażerskimi kolejowymi środkami komunikacji PKP, według taryfikatora, za każdy rower, jak to ma miejsce w innych krajach Unii Europejskiej, i nie tylko,

11.) Wzajemne poszanowanie praw nabytych, przez regionalnych, i innych Przewoźników kolejowych, w stosunku do Firm zajmujących się Turystycznymi Przewozami Kolejką Wąskotorową, jako uzupełnienie dla szerokotorowej pasażerskiej kolejowej komunikacji połączeń kolejowych, przez wpięcie tych szyn wąskotorowych, w tory szerokotorowe i ujęcie w Kolejowych Projektach Inwestycyjnych kolei i dopuszczenie do korzystania we wspólnych dworcach i przystankach kolejowych, itd.....

12.) Prawne sankcjonowanie tranzytu, w przewozach pasażerskich, poza terenem regionu, zgodnie z obowiązującymi taryfikatorami w danym kraju, w tym również jako partnerskie Vice Versa.

13.) Na drodze Prawno Arbitrażowej doprowadzenie do modernizacji wnioskowanego szlaku kolejowego dotyczącego wnioskowanego połączenia kolejowego, o którym jest mowa w pkt.1.), tego Wniosku, mianowicie:

a.) Dostosowanie całej magistrali kolejowej, dotyczącego wnioskowanego pasażerskiego połączenia kolejowego, do Europejskich i Międzynarodowych standardów obsługi pasażerów, bezpieczeństwa i komfortu przemieszczania się, w tym również do wybudowania przystanków kolejowych do obsługi składów kolejowych w ilości minimalnej 16 – 23 wagony pasażerskie, oraz jako łączonych dwu-składowych kolejowych pasażerskich składów pociągów,

b.) Na drodze Prawnej doprowadzenie do pełnego zelektryfikowania całej długości wnioskowanego szlaku kolejowego, ze stacji kolejowej, jak na wstępie tego wniosku w pkt.1,

c.) o dostosowanie magistrali kolejowej do obsługi pasażerskich kolejowych pociągów jadących z prędkością do 600 km/h,

d.) rozbudowę wnioskowanej magistrali kolejowej, w ramach modernizacji, o dodatkowe dwa dwukierunkowe kolejowe tory, dla kolejowych przewozów towarowych, w ramach bezkolizyjnego transportu i nie wymagającego oczekiwania na wolny przejazd składu pociągu,

e.) o dodatkowe stacje i przystanki kolejowe z miejscem schronienia przed deszczem, śniegiem, mrozem, gradobiciem, burzą, piorunami, huraganem, w tym również wiatą ochronną.

f.) o dodatkowe trzy perony na dworcach kolejowych, przy których zamieszkuje ludność, powyżej cztery tysiące osób,

g.) na drodze Prawno arbitrażowej o doprowadzenie do wybudowania, w ramach modernizacji tej magistrali kolejowej, co najmniej czterotorowej normalno torowej linii kolejowej, z miejscami do bezkolizyjnego mijania się na wyznaczonych przstankach, tak zwane Mijanki, oraz dwu szeroko - normalno torowo – kierunkowego pasa ruchu pociągów, na tej magistrali, o którym jest mowa w załączniku Nr 1.), dla międzynarodowych szeroko – normalno torowych pociągów pasażerskich i towarowych,

h.) Obwodnic kolejowych umożliwiających dojazd kolejowych pasażerskich pociągów, w sposób bezkolizyjno płynny, z każdej strony Polski, dojazd do kolejowych Dworów Głównych, np. w miejscowości: Kalisz, Krotoszyn (Wielkopolski),Koźmin Wielkopolski, gostyń (Wielkopolski), Leszno, Nowa Sól,

i.) zamontowanie na dworcach kolejowych kamer do rozpoznawania twarzy i szybkiego rozpoznawania twarzy,

j.) zamontowanie na dworcach kolejowych bramek do inteligentnego skanowania przewożonej zawartości bagażu, bez konieczności rozpakowywania tego bagażu,

14.) Na podstawie i na drodze Prawno – Arbitrażowej doprowadzenie do uzupełnienia brakujących odcinków wnioskowanego szlaku magistrali kolejowej,

15.) Zdecydowane wszczęcie postępowania Projektowo – budowlano – wykonawczego, bez zbędnej zwłoki, w wszczęcia przeformatowania i budowy i rozbudowy dotychczasowych rozjazdów torowisk PKP, węzłów torowych, rozrządów, na dworcu kolejowym Krotoszyn (Wielkopolski) i Koźmin Wlkp. na rzecz cztero-peronowego dworca kolejowego PKP, w ramach uruchomienia dodatkowych zbiorowych pasażerskich kolejowych przewozów, w kierunkach, o dotyczących Wnioskowanych połączeń, o różnych kierunkach: Wschód >>> Zachód, Północ >>> Południe, składanych w późniejszych terminach, w tym również, sukcesywnego pojawiania się pasażerskich kolejowych przewozów międzynarodowych,

16.) W ramach przebudowy i modernizacji dworców i przystanków kolejowych oraz rozbudowy szlaków kolejowych o dodatkowe tory kolejowe, w ramach modernizacji dotychczasowych torowisk, szlaków kolejowych i węzłów, prawne doprowadzenie do przekazania, na podstawie złożonego Wniosku, przez zainteresowane strony Przewoźników kolejowych do odpowiednich podmiotów i organów decyzyjno - wykonawczych, do wybudowania torowisk dla szybkiej transkontynentalnej pasażerskiej kolei, rozwijającej w przedziale: prędkości 200 - 600 km/h,

17.) Zdecydowane wszczęcie postępowania Projektowo – budowlano – wykonawczego, bez zbędnej zwłoki, w wszczęcia przeformatowania i budowy i rozbudowy dotychczasowych rozjazdów torowisk kolejowych, węzłów torowych, rozrządów, na Wnioskowanym pasażerskim kolejowym szlaku komunikacyjnym i nowych Dworców i stacji kolejowych, podstacji kolejowych, przystanków kolejowych oraz węzłów i kolejowych rozjazdów, przyłączy zewnętrznych kolejowych nitek, w celu uruchomienie pasażerskiej linii kolejowej, ze stacji kolejowej, jako czterokierunkowego rozjazdu nitek pasażerskich linii kolejowych, od stacji kolejowej, tj. w różne kierunki, na wnioskowanej pasażerskiej kolejowej trasie PKP, w tym połączenia przychodzące, tak jak na wstępie, w pkt.1,

18.) Z możliwością zakupienia biletu kolejowego na przejazd tam i z powrotem, u kierownika pociągu, w kasie biletowej, poprzez strony internetowe do tego przeznaczone,

19.) Prawne doprowadzenie do uzupełnienia brakujących odcinków kolejowego szlaku, oraz dostosowanie przystanków kolejowych i peronów, do obsługi Międzynarodowych kolejowych pasażerskich składów, o którym jest mowa w pkt.1.), dotyczącego wnioskowanego pasażerskiego kolejowego połączenia, o którym jest mowa w pkt... 1.),

20.) Przekazanie tego Wniosku do odpowiednich wewnętrznych i zewnętrznych służb decyzyjno – projektowo . budowlano –wykonawczych, w celu realizacji, fizycznego urzeczywistnienia, zmaterializowania i uruchomienia wnioskowanej pasażerskiej drogi / szlaku kolejowym, łącznie z uwzględnieniem budowy i rozbudowy pasażerskich przystanków kolejowych, pasażerskich przesiadkowo – wysiadkowych dworców kolejowych, na wnioskowanym pasażerskim komunikacyjnym szlaku Kolejowym Przekazanie, tego wniosku do właściwych podmiotów i organów decyzyjnych, w sprawie tego złożonego wniosku, w podnoszonej sprawie uruchomienia tego kolejowego pasażerskiego połączenia,

21.) Podjęcie, zdecydowanego i bez zbędnej zwłoki, wszczęcia prawnych procedur postępowania projektowo – budowlanego – wykonawczego, w celu uruchomienia pasażerskich wysiadkowych i przesiadkowych dworców i przystanków kolejowych, na trasie, tak jak na wstępie, w pkt. 1,

22.) Doprowadzenie do uznania i włączenia, Wnioskowanego kolejowego szlaku, jako Międzynarodowy szlak kolejowy, w dziedzinie kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych,

23.) Prawne doprowadzenie do Uruchomienia toalet WC, na pasażerskim kolejowym dworcu kolejowym,

24.) Opracowanie strategii kierunkowego rozwoju i uwzględnienie w pracach projektowo wykonawczo budowlanych , wnioskowanego pasażerskiego kolejowego przewozu PKP, tj. od strony prawej i lewej, nitki kolejowego szlaku komunikacyjnego, związaną z wnioskowaną trasą, (patrz: pkt.1.), przewozów pasażerskich linii kolejowych, a które to mogą być wykorzystywane w niedalekiej przyszłości,

25.) Podejście, do wnioskowanego projektu, z należytą powagą,

26.) Uznanie tego Wniosku, jako sygnał zapotrzebowania na to pasażerskie kolejowe połączenie, ze strony pasażerów z terenu Polski, i nie tylko.

27.) pozyskanie środków inwestycyjnych na wnioskowane uruchomienie pasażerskiej linii kolejowej, mianowicie:

a.) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,

b.) Kolej Plus,

c.) Kolej Bliżej Rolnika plus,

d.) Unijny Program Odbudowy,

e.) Europejski Program Rozwoju Obszarów Wiejskich przed Wykluczeniem społecznym,

f.) Europejski Budżet Obywatelski (przed wykluczeniem społecznym, na rozwój przedsiębiorczości i swobodnego przemieszczania się zbiorowymi środkami komunikacyjnymi, a w tym przypadku środkami komunikacji kolejowej),

g.) Europejski Fundusz Rozwoju Regionów,

h.) Marszałkowski Budżet Obywatelski (z zaznaczeniem, na cele rozwoju zbiorowej pasażerskiej kolejowej komunikacji, jako środek przed wykluczeniem społecznym, w zapobieganiu wzrostu bezrobocia, na rozwój przedsiębiorczości i swobodnego przemieszczania się zbiorowymi środkami komunikacyjnymi, a w tym przypadku środkami komunikacji) ,

i.) Urząd Transportu Kolejowego: Program Renowacji i Budowy nowych dworców kolejowych

j.) Inwestycje realizowane w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych,

k.) Fundusz Spójności,

l.) Fundusz Operacyjny Polska Zachodnia,

m.) Regionalne Programy Operacyjne,

n.) Środki Krajowe,

o.) Fundusz Okno Południowej Wielkopolski,

p.) Aktualne środki na budowę odbudowę i modernizację nieczynnych torów kolejowych na terenie Polski,

q.) Unijny Fundusz na Nowe Projekty rozbudowy starych kolejowych szlaków komunikacyjno – transportowych oraz na Budowę nowych szlaków kolejowych i Torowisk, w tym również na Projekty związaniem uruchomieniem komunikacyjnych szlaków i torowisk kolejowych w szybkim w pasażerskim transporcie kolejowym, w tym transporcie MiędzyKontynentalnym, Interkontynentalnym, transkontynentalnym, przeprowadzanie szlaków kolejowych przez budowanie nowych kolejowych szlaków w tunelach górskich i podmorskich,

r.) Programy i Projekty: Unijny Fundusz Spójności, Fundusz Rozwoju Regionu, Fundusz, w ramach modernizacji i budowy dworców i przystanków kolejowych, budowy nowych i rozbudowy oraz modernizacji torowisk i kolejowych szlaków transportowo komunikacyjnych, Fundusz Ochrony Środowiska,

s.) Na zrealizowanie Projektu: Europe Pacyfic 2,0 - na Unijnym Koncie Bankowym czeka 34 miliardy Euro (słownie: trzydzieści cztery miliardy euro), na dobrze opracowany Projekt związany z uruchomienie towarowo pasażerskiego kolejowego Szlaku transportowo – komunikacyjnego łączącego jak najwięcej krajów na różnych kontynentach, jedną nitką kolejowego szlaku transportowo kolejowego. Projekt uwzględnia również zakup Taboru Kolejowego do obsługi kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego dużych prędkości 300-600+,km/h. Ta zgromadzona kwota, na Unijnym Koncie bankowym, przypadnie tylko dla jednego Wnioskodawcy, który złoży Projekt, tam gdzie trzeba, w którym to Projekcie zostaną zawarte wymagane wszystkie wyczerpujące punkty i aspekty, w tym bezkolizyjne mostowe skrzyżowania, ronda , zjazdy i rozjazdy, tak jak to jest w dogowej komunikacji autostradowej, z wykorzystaniem dotychczasowych tramwajowych szlaków komunikacji miejsckiej, do normalnotorowego ruchu kolejowego, pomiędzy dworcami i przystankami

kolejowymi, tak jak to jest, np. w Wietnamie, w USA, i innych krajach, a które to jest niezbętne do realizacji Wnioskowanego projektu.

Jest to na zasadzie licytacji i coś w rodzaju Unijnego Ogłoszenia o Przetargu Publicznym na zrealizowanie na zrealizowanie Projektu: Europe Pacyfic 2,0,

t.) Unijny Fundusz Spójności

u.) Unijny Fundusz na zrealizowanie Projektu: Rail Intercontinental,

v.) Unijny Fundusz na zrealizowanie Projektu: Rail Rail Transcontinental,

w.) Unijny Fundusz na zrealizowanie Projektu High-Speed Intercontinental Rail,

x.) Unijny Fundusz High-speed Transcontinental Magnetic Tunnel Railway 600 - 1200 km/h

y.) Unia Europejska i Rada Europy realizuje każdy Projekt związany z uruchamianiem Pasażerskiego Transportu kolejowego, na terenie wspólnoty państw Unii Europejskiej, i nie tylko.

z.) inne źródła finansowania ...

28.) Uznanie tego Wniosku jako własność firmy przewozów pasażerskich

Uzasadnienie

Wnioskowane przez moją osobę, jak na wstępie, o uruchomienie pasażerskiego połączenia jest bardzo bardzo długo oczekiwanym, przez ludność zamieszkującą na długości tej kolejowej trasy i bardzo dobrze przemyślaną trasą kolejową i niezbędną do podróżowania i przemieszczania się osób, jako całość tej kolejowej trasy, w celach: Biznesowych, Turystyczno – poznawczych ze wzajemnością dla każdej ze stron, w odwiedziny do rodziny rozsianej po całym świecie, przemieszczania się w ramach łączenia rodzin na podstawie Międzynarodowego Prawa Człowieka do migracji, Emigracji i swobodnego przemieszczania się, na krótkich i dłuższych odcinkach wnioskowanej kolejowej trasy, jak na wstępie, do: pracy, do szkoły, w swoich prywatnych osobistych sprawach i z powrotem.

W pkt.1.), Wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia jest zawarty literowy kod państwa oraz statystyczna liczba posób, zamieszkująca bezpośrednio i pośrednio zamieszkująca przy wnioskowanej magistrali kolejowej. Suma wynikająca przez dodawanie, daje obraz zapotrzebowania na to i na inne kolejowe pasażerskie połączenia, które obrazują i mogą być pomocne przy uwzględnianiu przystanków kolejowych, w ramach podejmowanych decyzji przy uruchamianiu tego kolejowego pasażerskiego połączenia.

Całe wnioskowane kolejowe połączenie pasażerskie, o którym jest mowa w pkt.1.), jest wyznacznikiem całej kolejowej trasy, tego wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia i jest obowiązujące.

Zawartość tego Wniosku rozpoczynającego się od pkt. 2 – 28.), są to składniki niezbędne do pełnego całkowitego uruchomienia pasażerskiego kolejowego połączenia, o którym jest mowa w punkcie 1.), jak na wstępie tego Wniosku.

Analizując szczegółówo zawartość dołączonych treści w załącznikach, wniosek jest jeden:

We współczesnej dominującej nowoczesnej technologii w budowie dróg, mostów i szlaków kolejowych, nie ma rzeczy nie możliwych do wykonania. A jedynym ograniczeniem jest stan umysłu i spostrzegania u niektórych osób, negatywny lub pozytywny sposób myślenia i spostrzegania tego co jest możliwe do wykonania przy użyciu współczesnej nowoczesnej techologii skracającej czas realizacji wykonania budowy oraz stanu posiadania pasażerskiego taboru kolejowego, niewystarczającego składu do obsługi tego pasażerskiego taboru kolejowego, brak inicjatyw do podjęcia skutecznych negocjacji w ramach współpracy partnerskiej, to w sposób zdecydowany i definitywny, należy dopuścić i wprowadzić kolejnych Polskich sprawdzonych wiarygodnych przewoźników, o których to jest mowa w pkt.1.), tego Wniosku, jak na wstępie,

Jeżeli ktoś twierdzi, że to Wnioskowane pasażerskie kolejowe połączenie jest niewykonalne, to nie wie o czym mówi i jest oderwany od stanu realnej rzeczywistości. Skoro nie wie jak to zrobić i ogranicza Go wyobraźnia, to niech zobaczy jak to robią inni przewoźnicy, poza terenem swojego kraju, a przykłady tego znajdziesz w załącznikach.

Takich I innych podobnych przykładów można znaleźć mnóstwo.

W każdym kraju i regionie, poza Polską, każdy ma swoje poważne problemy, które w skuteczny sposób je rozwiązuje. Szwajcaria jest w 100% terenem wysoko górskim i w wyższych partiach tych gór, tory kolejowe zawsze są ośnieżone. Chińska Rebublika Ludowa ma w posiadaniu ok. 3/4 terenów wysokogórskich, z pasmami górskimi o wysokości przekraczającej ponad 10 km., na których to terenach zamieszkuje ludność i dojeżdża publiczną koleją pasażerską dużych prędkości. Norwegowie borykają się z terenami wodno górsko lodowcowymi nazywanymi popularnie Fiordami, stosując do budowy magistrali kolejowych mostów, tuneli nawodnych i podwodnych. Kraje Afryki borykają się z pustynnieniem terenów i bardzo wysokimi temperaturami, a mimo to budują swoje

magistrale kolejowe, przy użyciu nowej nowoczesnej technologii przeciwdziałającej zasypywanie

Z wiadomych Międzynarodowych Umów i Porozumień w sprawie miejsc startu pasażerskiego taboru kolejowego, Polski przewoźnik nie może rozpoczynać usługę pasażerską, poza terenem swojego kraju i poza terenem swojego kraju zakończyć proces wykonania usługi, dlatego każdy kto Wykonuje kolejowe międzynarodowe przewozy pasażerskie zaczyna swój START, w swoim macierzystym kraju i wraca z powrotem do miejsca STARTu, w którym taką pasażerską usługę rozpoczął, jako forma ciągłości wykonanej usługi, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie tego Wniosku.

A w tym przypadku, trasa kolejowa i kolejowe pasażerskie połączenie jest zgodne z ogólnie przyjętymi zasadami i zaczyna się zgodnie z przyjętymi normami wzajemnej relacji miedzy sąsiadującymi bezpośrednio regionami, tj. do pierwszego najbliższego miasta powiatowego i wynegocjowanymi warunkami w Umowie, na zasadzie VICE VERSA, w miejscowości Turek, jako miejsce startu pociągu pasażerskiego, do miejscowości Sława (Lubuska), jako stacja kolejowa w drodze powrotnej do kolejowej stacji końcowej: Turek (Wielkopolski lub Kaliski).

Dlatego, patrząc perspektywicznie, dalej niż czubek własnego nosa, to na zasadzie wzajemnej mijanki dwóch Międzynarodowych Pasażerskich Kolejowych Przewoźników, uruchomienie tego wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, o którym jest mowa w pkt.1), jak na wstępie tego Wniosku, jest to możliwe i jest to bardzo dobry ruch w kierunku budowy magistrali kolejowych do obsługi kolei dużych prędkości o nominale 300 - 600 km/h, skorzyścią dla każdej ze stron.

Gdyby do tego wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia, byłby zaangażowany tylko jeden Kolejowy Przewoźnik, to rzeczą zrozumiałą jest, że obsługa tego wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia byłaby ograniczona.

Trzeba również być tego świadomym, że mniejsze miejscowości znajdujące się wzdłuż magistrali kolejowej, o słabym zaludnieniu, to w wielu przypadkach, to też są miejscowościami turystycznymi, całorocznie obleganymi przez turystów.

Uruchomienie tego Wnioskowanego kolejowego pasażerskiego połączenia jest w interesie każdej ze stron.

To wnioskowane kolejowe połączenie jest długo oczekiwanym i spełnieniem oczekiwań bardzo wielu osób podróżujących w tym kierunku i z powrotem, jako

bezprzesiadkowa formę podróżowania koleją.

Również trzeba być świadomym tego, że prędzej, czy później, przy już istniejącej czynnej magistali kolejowej na terenie Polski, dojdzie do samoistnego paraliżu, pod względem pasażerskiego i towarowego ruchu kolejowego, z powodu zaniechania i opieszałości przy uruchamianiu nowych szlaków kolejowych, modernizacji już istniejących nieczynnych magistrali kolejowych.

Z doniesień internetowych wynika, że bardzo często dochodzi do tego, że maszynista kolejowego transportu towarowego oczekuje na start po osiem godzin, co powoduje ogromne straty z powodu opóźnień i strat z powodu kar umownych. Dlatego nader pilnym, a nawet bardzo pilnym przedsięwzięciem jest: zmiana mentalności i myślenia w celu przyspieszenia realizacji budowy i odnawiania dotychczas nieczynnych magistrali kolejowych.

Wbrew pozorom i krytycznym uwagom, Kanada leży na wschodzie, a nie na zachodzie mapy fizycznej, to na przykład:

Przy współczesnej technologii budowy magistrali kolejowo drogowych w podmorskich tunelach, to Kolejowy Transport towarowy, z dowolnego na mapie miejsca, obecnie do Kanady i dalej, może odbywać się poprzez Federację Rosyjską, Ciśnienie Beringa / Morze Beringa, Alaskę.

Brak uruchamianych i budowanych dodatkowych magistrali i szlaków kolejowych wiąże się z roszczeniami, wobec Kolei Polskiej, przez Unijnych kolejowych Przewoźników, dotyczącego udostępniania magistrali kolejowych i ruchu ich pociągów z prawem pierwszeństwa przejazdu i nikogo nie będą interesować jakiekolwiek problemy i usprawiedliwienia stawiane przez stronę Polską.

Kraje na kontynencie Afryki, przy udziale i pomocy Chinskiej Republiki Ludowej, budują kolej dużych prędkości, spodziewając się, ze za kilka lat, na kontynencie Afryki będzie mieszkać pięćdziesiąt pięć miliardów osób. Już dzisiaj, Turcja, buduje Transkontynentalne Magistrale Kolejowy dla kolejowego transportu z Chin i Afryki, poprzez Kraje Arabskie i tunel pod zatoką Sueską i Kanałem Sueskim, w kierunku Europy, a poprzez Chiny, Mongolię, Kazachstan, Federację Rosyjską i Alaskę, do Kanady.

Tak ja w przpadku świat informatyczno komunikacyjnego, za sprawą Internetu, utworzenia Cyberprzestrzeni, zmieścił się w komórce telefonicznej i w komputerowej skrzynce, w taki podobny sposób, za sprawą nowoczesnych technologii budowy podmorskich tuneli, swiat biznesu zamyka się w transporcie kolejowym. Czy są kolejowi Przewoźnicy i Ministrowie danego kraju, którzy to rozumieją ???.

Jeżeli rozumieją, to nie powinno być jakichkolwiek trudności w odnawianiu nieczynnych, dotychczasowych, magistrali kolejowych poprzez modernizację, rozbudowę dotychczasowych działających magistrali kolejowych poprzez rozbudowę oraz poprzez projektowanie Nowych Magistrali Kolejowych w Transpocie Międzynarodowym, Miedzykontynentalnym i TransKontynentalnym.

Dziesięcioletnie dzieci, patrząc na źródła pozyskiwania finansów, na cele rozwoju kolejnictwa w Polsce, o którym jest mowa w punkcie 27.), zadają pytanie: gdzie te pieniądze trafiają, że zamiast być coraz więcej kolejowych połączeń na nieczynnych magistralach, łącząc wykluczone z komunikacji publicznej, miejscowości, to jest coraz mniej nawet na już czynnych obsługiwanych przez kolej, magistralach kolejowych, co jest uwidaczniane na Rozkładach kolejowych, zwłaszcza w okresach przedświątecznych, świątecznych i wakacyjnych.

Na jednej magistrali kolejowej przeciążenie, tak jak, np. Leszno >>> Poznań kursuje 47 kolejowych pasażerskich pociągów, a z miejscowości Jarocin >>> Poznań jest 27 kolejowych pasażerskich połączeń.

Takiego nieracjonalnego uzasadnienia, w stosunku do Środkowej Południowej Wielkopolski, jest niczym nie uzasadnione. Ponieważ moja osoba, jako Wnioskodawca, w okresie trwania Rozkładu Jazdy pociągu obowiązujący od 10.12.2013 - 09.06.2024 roku, jadąc pasażerskim pociągiem PKP INTERCITY SA Przemyślanin z Krakowa 21:55, w kierunku miejscowości Krotoszyn, podróż koleja zajęła ponad osiem godzin, z przsiadką w Lesznie, gdzie oprócz mojej osoby nikt nie wysiadł, ani nie było nikogo z osób wysiadających. Wieksząść z awartości tego pociągu wysiadła na dworcu Kolejowym PKP Wrocław Główny.

A skoro co kilkanaście minut ze stacji kolejowej Leszno startuje do Poznania to racjonalnym rozwiązaniem byłoby dopusczenie dwuczłonowego składu pociągu, np. Przemyślanin, który na stacji kolejowej w Opolu, po rozczepieniu, mógłby być skierowany w kierunku stacji kolejowej PKP Chojnice, przez miejscowość: Brzeg, Wrocław, Oleśnica Rataje, Krotoszyn, Jarocin, Bydgoszcz, Chojnice Kołobrzeg lub, Słupsk, Szczecin >>> Świnoujście, ku radości mieszkańców powiatu Krotoszyn Wielkopolski z zasobnością ludności 88 132 osoby.

Tak jak pokłócone małżeństwo pogodzi łoże małżeńskie, tak samo podróżowanie koleją, kolej łagodzi dobre obyczaje, pomiędzy narodami.

Bardzo częste uprzedzenia i nienawiść rodzi się z powodu niemożliwości podróżowania pomiędzy różnymi narodami, krajami, kontynantami w celach poznawczych

i za pracą, w celach stałego osiedlania się.

W związku z tym, że w dobie obecnej większość ludzi komunikuje się przy pomocy internetowych aplikacji, w tym również w ramach i z chęcią zawarcia związków małżeńskich z partnerami lub partnerkami, które dzieli odległość o tysiące kilometrów, pomiędzy sobą, to też kolej w sposób samoistny, tak jak samolot, pomaga w zawieraniu międzynarodowych związków małżeńskich i układaniu sobie prywatnego lub biznesowego życia.

Bez rozwoju kolei między-, transKontynetalnej Pasażerskiej i towarowej, małych i dużych prędkości, to każda z krytykanckich stron musi zapomnieć o szybkim tempie rozwoju gospodarczym swojego kraju i wzrostu dobrobytu swoich obywateli, suwerenów, w ramach ograniczeń w dostępie do rynków zagranicznych, wymiany towarowej i Biznesowej migracji wewnątrzkrajowej, w tym także między Kontynentalnej.

Sto lat temu transport pasażerski i towarowy odbywał się przy pomocy transportu konnego i transportu wozami konnymi.

Dawniej parowozy osiągały prędkość 140 km/h, i nic się, do tej pory nie zmieniło.

Pomimo skutków działań pierwszej i drugiej Wojny Światowej, świat w rozwoju gospodarczym zatrzymał się na chwilę, to przemiany geopolityczne na świecie, rozpędziły rozwój techologiczny, które trudno sobie wyobrazić życia bez tej nowoczesnej technologii i rozwoju gospodarczego państw i regionów, w bez konfliktowych militarnych dążeniach do wyrównania standartów życia na świecie.

Każdy inwestor decydujący się na wybraną lokalizację swojej inwestycji bierze pod uwagę kilka czynników, a wśród nich to: zaludnienie, szybki tani kolejowy i stacje węzłowe łączące Północ z południem, wschód z zachodem, pod względem transportu towarów i pasażerskich użytkowników kolei i możliwości pracowników dojeżdżających do miejsca pracy, z tytułu zatrudnienia o Umowę o pracę, rozwinięte szkolnictwo i opieka medyczna.

Skoro te i inne czynniki i warunki są spełnione, a inwestor zainwestował swój kapitał w wybudowanie swojego zakładu pracy i taki zakład powstał zatrudniając rzeszę pracowników, to można się spodziewać na rozwój miasta i przyrost ludności, ale i również całego Regionu, pod każdym względem.

A dzięki temu, również przyczynia się do pozytywnego wzmacniania relacji pomiędzy ludzmi, narodami, wzmacnianie się więzi rodzinnych i biznesowych, wzrostu gospodarczego i dobrobytu, w ramach współpracy polityczno gospodarczej i wymiany towarowej wewnątrz państwowej i pomiędzy narodami .

Poza tym, na Wnioskowanym kolejowym szlaku, w tym na terenie obecnej Polski

jest zbyt mało kolejowych pasażerskich połączeń w relacjach międzynarodowych.

Uruchomienie tego wnioskowanego połączenia nie stoi w żadnej zawadzie i przeszkodzie w stosunku do innych, już uruchomionych kolejowych pasażerskich połączeń.

Obecnie światem rządzi strach i zastraszanie. Dlatego, jakikolwiek przedsiębiorca prowadzący swój biznes, mały czy duży, nie może sobie pozwolić na dopuszczenie do paraliżu umysłowego, spowolnienia rozwoju swojej Firmy, spowodowane jakimkolwiek strachem, uprzejmościami, propagandą polityczną.

W przypadku zaistniałych problemów Finansowych, windykatora nie interesuje skąd Przewoźnik weźmie kasę na uregulowanie należności, w przypadku zaangażowanie się w propagandową politykę negacji.

Biorąc obecną sytuację geopolityczną na świecie, to trzeba być świadomym tego, że tak jak kryzys się pojawia i znika, tak samo jest pojawianiem się regionalnych konfliktów militarnych, które nie trwają wiecznie.

W związku z uruchamianiem pasażerskiego kolejowego komunikacyjnego połączenia, w relacji międzynarodowej, to trzeba być świadomym tego, że każda ze stron ma inwestycyjne obowiązki związane ze złożonym tym Wnioskiem.

Trzeba również być świadomym, że przewozy kolejowe powinny się rozwijać i działać, bez względu na sytuację geopolityczną na świecie.

Trzeba też wziąźć pod uwagę, że w krajach jak, kraje położone na Kontynencie Afrykańskim , Rząd Chiński zaprojektował, dla tych Afrykańskich krajów, i rozpoczął budowę dróg i szlaków kolejowych dużych prędkości.

Nie po to Rząd Chiński rozbudowuje magistrale kolejowe oraz w budowę dróg i mostów, na terenie Chin, ładując miliardy dolarów w zaprojektowane inwestycje, aby później, przy pomocy działań militarno wojennych wszystko to zniszczyć i zrujnować.

W podobną sieć kolei dużych prędkości inwestuje Rząd Indonezji.
Będąc daleko z tyłu w tym temacie, pod względem ekonomicznym, można rozwojowo cofnąć i żyć, jak pierwotny człowiek w lesie.

Według Fachowców budowy dróg i szlaków kolejowych, to wybudowanie magistrali kolejowej o długości 2 200 km, co zamyka się w kosztach wybudowania nowego jednego kilometra drogi, w ramach budowy autostrady drogowej i zamyka się, w warunkach krajów Europejskich, w kwocie, np. sześdziesiąt miliardów złotych Polskich, dostosowanych do prędkości 250 km/h, jazdy koleją. Tanio i szybko wykonują fachowcy z Chin działając we współpracy z Chińskim kolejowym Konsorcjum.

A w związku z tym, podjęcie już dzisiaj zdecydowanych działań, w celu zmaterializowania tego Wnioskowanego pasażerskiego kolejowego połączenia, na wnioskowanym szlaku kolejowym, do w chwili zakończenia jakiegokolwiek sztucznie wywołanego kryzysu, może się okazać sukcesem dla każdej zainteresowanej strony, dlatego wnoszę jak na wstępie.

Z poważaniem. [redacted]

Załączniki – Linki internetowe:

1.)

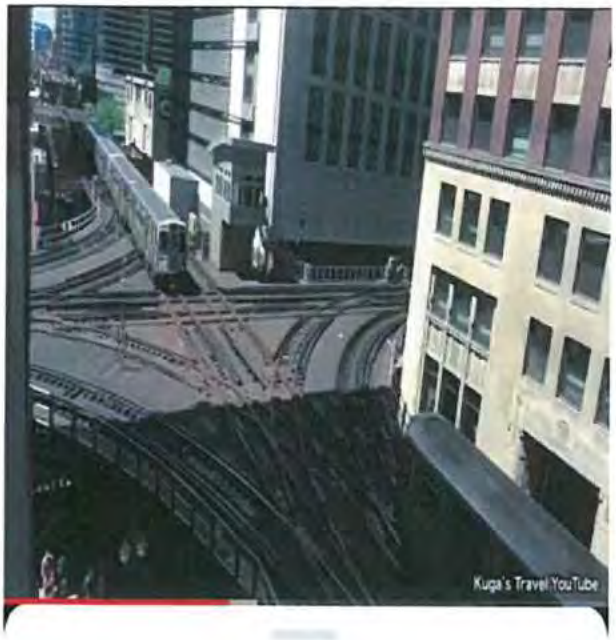
Splot torowy na Litwie. Różnica szerokości między prześwitem „europejskim" a „radzieckim" jest zbyt mała, by można było stosować tor trójszynowy, dlatego też zastosowano splot czteroszynowy – pociągi 1435 mm korzystają z szyn 2 i 4, pociągi 1520 mm – z 1 i 3

2.)

Niesamowita Maszyna Ze Szwajcarii. Wydrążyli Tunel W Tyd...

To Interesujące · 97 tys. wyświetleń · 2 miesiące temu

3.)



Opis

🇺🇸5 DAYS New York to San Francisco by Amtrak Sleeper Train

Kuga's Travel

Opis

🇺🇸5 DAYS New York to San Francisco by Amtrak Sleeper Train

Kuga's Travel

4.)

Opis

🇺🇸5 DAYS New York to San Francisco by Amtrak Sleeper Train

Kuga's Travel

Opis

🇺🇸5 DAYS New York to San Francisco by Amtrak Sleeper Train

Kuga's Travel