

Uproszczona "mapa drogowa" koniecznych działań w celu dla budowy Ścieżki pieszo-rowerowej na terenach po linii kolejowej nr 145 Chorzów Stary – Radzionków (odcinek do stacji Brzeziny Śląskie),

Komisja Petycji, Skarg i Wniosków

Rady Miasta Piekary Śląskie

Szanowni Państwo Radni,

w nawiązaniu do posiedzenia komisji w dniu 5 sierpnia 2025 i tematu naszej petycji przekazuję, zgodnie z deklaracją, koncepcję tj. **uproszczoną "mapę drogową" dla budowy Ścieżki pieszo-rowerowej na terenach po linii kolejowej nr 145 Chorzów Stary – Radzionków (odcinek do stacji Brzeziny Śląskie)**, uwzględniającą dwa główne warianty działań ("podjęcia starań") o które postulowaliśmy na wstępie petycji.

Na "mapie" powinny koncentrować się starania władz samorządowych. Linia kolejowa ta jest nieczynna, a tory zostały rozebrane kilkanaście lat temu, co jest kluczowe dla obu ścieżek działania.

Wariant 1: Przejęcie Nieruchomości przez Miasto Piekary Śląskie

Ten wariant dąży do uzyskania pełnej własności i kontroli nad gruntem przez samorząd, co wymaga formalnego zniesienia statusu terenu zamkniętego.

1. Udokumentowanie Utraty Charakteru Terenu Zamkniętego:

- Zebranie dowodów, że linia kolejowa nr 145 jest nieczynna, tory rozebrane, a teren nie służy już celom obronności i bezpieczeństwa państwa, dla których został pierwotnie zamknięty.
- Określenie precyzyjne celu publicznego dla terenu jakim jest ścieżka pieszo-rowerowa, ewentualnie tereny rekreacyjne, w tym w obszarze Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Żabie Doły (zakres miasta Chorzów)

2. Wniosek o Ustalenie Lokalizacji Inwestycji Celu Publicznego (WZIDCP):

- **Złożenie wniosku:** Miasto Piekary Śląskie (lub w porozumieniu z Chorzowem) składa (ją) wniosek do Wojewody Śląskiego, właściwego dla położenia nieruchomości.
- **Wymagane dokumenty:** Dołączyć m.in. mapy z projektem przebiegu ścieżki (uzyskane od PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami), szczegółowy opis inwestycji, wypisy z Ewidencji Gruntów i Budynków (EGiB), decyzję środowiskową (jeśli wymagana) oraz dowód opłaty skarbowej
- **Czas rozpatrzenia:** Wojewoda ma 65 dni na wydanie decyzji po złożeniu kompletnego wniosku.

3. Zniesienie Statusu Terenu Zamkniętego:

- **Decyzja Wojewody:** Pozytywna decyzja Wojewody o WZIDCP jest silnym argumentem, że teren "utracił charakter terenu zamkniętego".
- **Obowiązek zarządcy:** W konsekwencji, zarządca terenu (PKP PLK) jest zobowiązany do przekazania dokumentacji geodezyjnej.
- **Decyzja Ministra Infrastruktury:** Na tej podstawie Minister Infrastruktury może wydać decyzję zmieniającą lub znoszącą status terenu zamkniętego dla tych działek.

4. Przejęcie Własności Nieruchomości:

- Po zniesieniu statusu, miasto Piekary Śląskie (oraz Chorzów) mogą negocjować z PKP S.A. (właścicielem nieruchomości) w celu nabycia działek

5. Realizacja Inwestycji:

- Po przejęciu własności, miasta mają pełną swobodę w projektowaniu i budowie ścieżki pieszo-rowerowej

Wariant 2: Porozumienie Samorządu z PKP PLK (bez przejmowania własności)

Ten wariant zakłada, że PKP PLK pozostaje właścicielem i zarządcą terenu, a samorządy (Piekary Śląskie i Chorzów) uzyskują zgodę na jego wykorzystanie pod ścieżkę na podstawie umowy.

1. Wstępny Kontakt i Prezentacja Koncepcji:

- Miasta Piekary Śląskie i Chorzów kontaktują się z właściwym terytorialnie Zakładem Linii Kolejowych PKP PLK.
- Przedstawiają ogólną koncepcję ścieżki, podkreślając jej publiczny charakter i fakt, że linia jest nieczynna.

2. Uzgodnienie Projektu i Warunków Technicznych:

- **Wniosek o opinię/uzgodnienie:** Miasta składają formalny wniosek do PKP PLK, zawierający szczegółowy projekt zagospodarowania terenu.
- **Kluczowe warunki PKP PLK:**
 - **Zachowanie ciągłości korytarza transportowego:** Projekt musi uwzględniać możliwość ewentualnych przyszłych inwestycji kolejowych.
 - **Zgody:** Uzyskanie zgód od PKP PLK (zarządcy) i PKP S.A. (właściciela).

3. Zawarcie Porozumienia/Umowy:

- Po akceptacji planów, zawierana jest indywidualna umowa między samorządami a PKP PLK. Umowa ta określa prawa i obowiązki stron w zakresie planowania, realizacji i utrzymania trasy rowerowej.
- **Forma prawna:** PKP PLK może zaoferować umowę dzierżawy. Umowa użyczenia jest możliwa tylko z PKP S.A..

4. Realizacja Inwestycji:

- Miasta zabezpieczają finansowanie (własne i zewnętrzne) i realizują budowę ścieżki zgodnie z uzgodnionym projektem i warunkami umowy.

Podsumowując:

Choć przejęcie własności (Wariant 1) daje miastom pełną kontrolę nad terenem, droga do tego jest znacznie bardziej „wyboista”, czasochłonna i obciążona większym ryzykiem niepowodzenia ze względu na złożoność procedur prawnych i potencjalne strategiczne interesy PKP.

Wariant 2 (porozumienie z PKP PLK) jest bardziej pragmatyczny i ma większe szanse na szybką i skuteczną realizację projektu ścieżki pieszo-rowerowej. PKP PLK jest otwarta na takie rozwiązania, pod warunkiem zachowania ciągłości korytarza transportowego na wypadek przyszłych potrzeb kolejowych. To jest akceptowalny kompromis, który pozwala na osiągnięcie celu publicznego bez konieczności przechodzenia przez skomplikowane i niepewne procesy związane ze zmianą statusu i własności terenu.

Dlatego proponujemy skoncentrować się na realizacji celu według Wariantu nr 2 ponieważ przemawiają za tym następujące argumenty.

- **Ugruntowane procedury i współpraca:** PKP PLK aktywnie współpracuje z samorządami w zakresie zagospodarowania nieczynnych linii kolejowych na cele rowerowe. Istnieją już ramowe porozumienia (np. ze Związkiem Województw

Rzeczypospolitej Polskiej), które usprawniają ten proces i stanowią podstawę do zawierania indywidualnych umów. To świadczy o gotowości i doświadczeniu PKP PLK w realizacji takich projektów.

- **Mniejsze bariery prawne i administracyjne:** Ten wariant pozwala uniknąć skomplikowanej i długotrwałej procedury formalnego zniesienia statusu "terenu zamkniętego" oraz późniejszego przejmowania własności nieruchomości od PKP S.A.. Proces wyłączenia działek z terenu zamkniętego jest złożony, wymaga udowodnienia, że teren "utracił charakter zastrzeżony ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa", co może być kwestionowane przez PKP, nawet jeśli linia jest nieczynna, ze względu na potencjalne plany reaktywacji korytarza.
- **Istniejące precedensy:** W Polsce zrealizowano już wiele udanych projektów ścieżek rowerowych na terenach po nieczynnych liniach kolejowych, takich jak Żelazny Szlak Rowerowy czy Stary Kolejowy Szlak. To pokazuje, że model współpracy z PKP PLK jest sprawdzony i skuteczny.
- **Szybkość realizacji:** Uniknięcie procedur związanych ze zmianą statusu terenu zamkniętego i przeniesieniem własności znacząco skraca czas potrzebny na rozpoczęcie i realizację inwestycji.

Jako wnoszący petycję jesteśmy otwarci na otwartą i pełną współpracę z władzami naszego miasta ponieważ wierzymy, że ten ważny cel społeczny - przedmiot naszej petycji - dobrze służyć będzie mieszkańcom i jest możliwy do osiągnięcia.

Z poważaniem

Stanisław Korfanty

Prezes Stowarzyszenia "Łączy Nas Dąbrówka"