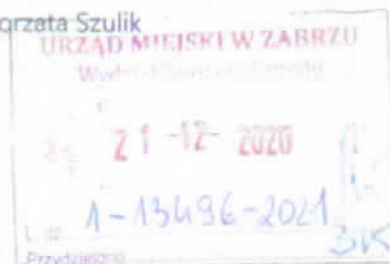


Od: Kamil Żbikowski
Wysłano: poniedziałek, 21 grudnia 2020 19:22
Do: BRM_Sekretariat; Łucja Chrzęstek-Bar; prezydent; Małgorzata Szulik
DW: Grzegorz Lubowiecki; Rafał Grygiel; Gabriela Bator
Temat: Petycja ws. kolei piaskowej



Wysoka Rado, Szanowna Pani Prezydent,

Niniejszym składam petycję do Państwa ws. uratowania od rozbiórki linii kolei piaskowej na terenie Zabrze.

@Pani Przewodnicząca, proszę o przekazanie petycji do odpowiedniej komisji Rady Miasta.

Adresat petycji: Rada Miasta Zabrze, Prezydent Miasta Zabrze

Podmiot wnoszący petycję: Kamil Żbikowski

Miejsce zamieszkania:

Adres korespondencyjny:

Adresy poczty elektronicznej:

Przedmiot petycji: uratowanie od rozbiórki linii kolei piaskowej na terenie Zabrze.

Petycja składana w interesie publicznym.

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w celu procedowania niniejszej petycji. Wyrażam zgodę na opublikowanie moich danych osobowych na stronie tut. Urzędu w związku z niniejszą petycją, za wyjątkiem mojego adresu zamieszkania.

PETYCJA

o uratowanie przed rozbiórką kolei piaskowej w Zabrzu wraz z unikatowym mostem "Wojciech"

Wysoka Rado! Szanowna Pani Prezydent!

Proszę o podjęcie w imieniu miasta Zabrze niezwłocznych działań w celu powstrzymania planów demontażu torów kolei piaskowej linii nr 301 oraz mostu „Wojciech”

Niedawno wyłączono z użytkowania zabrzański odcinek linii kolei piaskowych (nr 301) wraz z unikatowym mostem zsypanym „Wojciech”. Pojawiły się informacje, że Właściciel zamierza już w grudniu 2020 r. rozpocząć rozbiórkę torów oraz mostu w celu zeżłomowania odzyskanych materiałów. Z informacji prasowych wynika, że Zabrze podpisało z sąsiednimi gminami porozumienie ws. utworzenia w miejsce dotychczasowej linii kolejowej szlaku rowerowego „Czterech Jezior”, co jednak odbyłoby się kosztem bezpowrotnej utraty infrastruktury kolejowej tworzącej unikatowy w skali Europy kompleks reprezentujący dawny przemysł piaskowy, komplementarny dla górnictwa węgla kamiennego, którym miasto Zabrze tak się szczyci.

Wydaje się zasadne złożenie przez miasto promesy odkupu tych nieruchomości, ale pod warunkiem zachowania znajdującej się na nich infrastruktury kolejowej, chociażby miało to oznaczać zwiększenie kosztu takiej transakcji o cenę materiału, który Właściciel zamierza zeżłomować kosztem integralności wspomnianej infrastruktury.

Sam most jest ewenementem na skalę europejską, a wraz z zachowaniem przejezdności linii kolejowej i zabezpieczeniem jej pod przyszłe cele turystyczne, ale i komunikacyjne mógłby stać się kapitalnym uzupełnieniem oferty turystyki przemysłowej Zabrze. Ponadto, linia łącząca już oddane do ruchu turystycznego perły dziedzictwa (Kopalnię Guido, Skansen i wschodni wylot Sztolni Luiza, Park 12C, Łaźnia Łańcuszkowa) z obiektami, które po przyszłej rewitalizacji mogą uzupełnić tutejszą ofertę turystyczną (jak elektrociepłownia czy Osiedle Borsiga czy teren po KWK Makoszowy), otworzyłaby kapitalne możliwości uruchomienia osi komunikacyjnej łączącej najważniejsze zabrzańskie obiekty przemysłowe.

Nie trzeba szukać daleko przykładów skutecznych decyzji owocujących utrzymaniem dawnych linii kolejowych i ich dostosowaniem pod cele turystyczne, np. z udziałem organizacji pozarządowych zrzeszających pasjonatów kolejnictwa.

Bynajmniej nie neguję zasadności projektów wytyczenia autostrady rowerowej łączącej Zabrze z sąsiednimi miejscowościami aż do Pławniowic. Warto byłoby jednak przemyśleć przebieg takiego szlaku rowerowego w sposób alternatywny, wzdłuż zrewitalizowanej linii piaskowej, w ramach możliwości z lepszym uwzględnieniem terenów zabudowanych wzdłuż tej trasy, żeby pełniła ona lepiej rolę łącznika komunikacyjnego między wspomnianymi dzielnicami Zabrze. Parametry pasa kolejowego oraz obecne regulacje pozwalają na uwzględnienie innego ciągu komunikacyjnego (np. rowerowego lub pieszo-rowerowego) przy jednoczesnym zachowaniu linii kolejowej.

Oprócz aspektów społecznych i gospodarczych, ewentualna likwidacja linii kolei piaskowej nr 301 zrodziłaby też poważne negatywne skutki ekologiczne dla mieszkańców pobliskich miejscowości – w postaci przejęcia obecnie prowadzonego transportu towarowego (piasku) przez ciężarowe pojazdy drogowe o dużym tonażu. Kopalnia Piasku Kotłarnia bynajmniej nie deklaruje zmniejszenia ilości przewożonego piasku do punktu przeładunkowego pod mostem „Wojciech” w Zabrzu Biskupicach. W przypadku utrzymania obecnego poziomu transportu piasku w to miejsce, likwidacja linii kolejowej oznaczałaby poważne zwiększenie ilości i częstotliwości przejazdu ciężarówek po drogach publicznych, w tym w terenie zabudowanym. Poza wywołaną przez spaliny, pyły i hałas szkodą dla środowiska oraz pogorszeniem jakości powietrza, którym oddychają mieszkańcy, implikuje to niemałe wtórne koszty utrzymania i naprawy nawierzchni dróg publicznych, po których poruszałyby się ciężarówki z piaskiem.

Most „Wojciech” i sama linia kolei piaskowej nr 301 obecnie nie są wpisane do wojewódzkiego rejestru zabytków. W listopadzie 2020 r. została przygotowana karta ewidencyjna obiektu nieruchomego mostu zsykowego (samowyladowczego) „Wojciech”, która zostanie włączona do wojewódzkiej ewidencji zabytków, co obliguje Miejskiego Konserwatora Zabytków w Zabrzu do włączenia mostu do gminnej ewidencji zabytków. Dotyczy to jednak tylko samego mostu, ale już nie prowadzącej nań linii kolejowej nr 301, oraz nie stanowi trwałej gwarancji uchronienia obiektu przed rozbiórką. Zresztą przetrwanie samego mostu, bez integralnie z nim związanej linii kolejowej, uczyni kwestię jego przetrwania i funkcjonowania w długim okresie bardzo problematyczną. Bez zachowania przejezdnej infrastruktury torowej obiekt ten nie będzie mógł być niczym więcej niż tylko postindustrialnym „kikutem”.

Liczę na Państwa niezwłoczne działania w tej sprawie.

Z wyrazami szacunku i pozdrowieniami,
Kamil Żbikowski

Tel. _____