

BRM.0012.7.3.2016.

Protokół nr 3/2016 z posiedzenia Komisji Infrastruktury i Środowiska.

Data posiedzenia: 30.03.2016 r.

Miejsce posiedzenia: Urząd Miasta Katowice, ul. Młyńska 4, sala 315.

Godzina rozpoczęcia obrad Komisji: 13:00.

Godzina zakończenia obrad Komisji: 16:30.

Prowadzący obrady: Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra.

Protokolant: Agata Żurkowska.

Zaproszeni Goście:

Pan Bogumił Sobula - I Wiceprezydent Miasta Katowice,

Pan Mariusz Skiba – Wiceprezydent Miasta Katowice,

Pani Barbara Lampart – Naczelnik Wydziału Kształtowania Środowiska,

Pan Daniel Wolny - Kierownik Referatu Zarządzania Energią w Wydziale Budynków i Dróg,

Pani Mirosława Stachura-Jeleń – Naczelnik Wydziału Zdrowia, Nadzoru Właścicielskiego i Przekształceń Własnościowych,

Pan Bogusław Lowak - Naczelnik Wydziału Transportu,

Pani Dorota Wawiernia – Zastępca Naczelnika Wydziału Budynków i Dróg,

Pani Katarzyna Staś – Naczelnik Wydziału Rozwoju Miasta,

Pan A K - Śląski Oficer Rowerowy Urząd Marszałkowski Katowice,

Pan Aleksander Uszok – radny Rady Miasta Katowice,

Pan Bogusław Jakubik – radny Jednostki Pomocniczej nr 19 Piotrowice-Ochojec,

Pan Włodzimierz Zarodkiewicz – radny Jednostki Pomocniczej nr 12 Koszutka,

Pan J Ż – Pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Środowiska Pan Bartosz Wydra powitał gości i Radnych; stwierdził prawomocność obrad i zwrócił się do Komisji o przyjęcie poszerzonego porządku obrad:

Porządek obrad:

1. Przyjęcie protokołu z komisji w dniu 10.02.2016 r.

2. Informacja I Wiceprezydenta Miasta Katowice o realizacji „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice” oraz „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice”.

3. Sprawozdanie z edukacji ekologicznej i akcji społecznych związanych z ochroną środowiska, prowadzonych przez Miasto Katowice w 2015 roku.

4. Sprawy bieżące i wniesione:

4.1. opiniowanie projektu uchwały z dnia 25.01.br. w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, stanowiącego inicjatywę uchwałodawczą mieszkańców.

- stanowisko Prezydenta Miasta Katowice - (RM-IV.7011.8.4.2015 z 1.03.2016 r).

- stanowisko Pełnomocnika Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej z dnia 18.03.2016 r. dotyczące opinii Prezydenta Miasta Katowice, przekazane do skrytek Radnych Komisji Infrastruktury i Środowiska.

- opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie budowy linii tramwajowej wraz ze ścieżką rowerową od Pętli Brynow do planowanej Pętli Kostuchna poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec” (wpływ do Biura Rady Miasta w dniu 30.03.br.).

4.2. do wiadomości Komisji pismo Spółdzielni Mieszkaniowej „Górnik” (TT/W/771/16 z dnia 18.02.2016 r.) + odpowiedź I Wiceprezydenta Miasta Katowice z dnia 18.03.2016 r. (ZNP.0232.2.5.2016.MB).

4.3.zapoznanie się z opinią Zespołu Radnych powołanego do kontroli list osób oczekujących na zawarcie umowy najmu lokalu na czas nieoznaczony w roku 2016 oraz list osób opuszczających domy dziecka, rodziny zastępcze oraz inne placówki wychowawcze oczekujących na zawarcie umowy na najmu lokalu na czas nieoznaczony i lokalu socjalnego.

4.4.rozpatrzenie sprawy BRM.0005.4.2016 z dnia 9.03.2016 r. (materiał został rozdany do skrytek Radnych).

- opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie przekazania do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach skargi Pani K J.

4.5.rozpatrzenie pisma Prezesa Stowarzyszenia Rowerowe Katowice z dnia 04.03.2016 r.

4.6.opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Katowice zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem miasta Katowice na lata 2012 – 2016.

4.7.opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie przyjęcia programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi i zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie Miasta Katowice w 2016 roku.

4.8.opiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie dodatkowych oznaczeń taksówek oraz przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu taksówkami na terenie miasta Katowice.

5.Wolne wnioski.

Członkowie Komisji Infrastruktury i Środowiska jednogłośnie 9 gł. „za” przyjęli porządek obrad.

Ad.1.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra poinformował Radnych, że protokół był dostępny na portalu oraz był do wglądu w Biurze Rady Miasta; następnie poddał pod głosowanie protokół nr 2 z posiedzenia Komisji Infrastruktury i Środowiska w dniu 10.02.2016 r.

Komisja jednogłośnie przyjęła protokół nr 2/2016 z posiedzenia w dniu 10.02.2016 r.

Ad.2.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra poinformował, że Radni otrzymali informację I Wiceprezydenta Miasta Katowice o realizacji „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice” oraz „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice” (BD-V.ZD-00004/16 z dnia 16.03.2016r.), którą przedstawił **Kierownik Referatu Zarządzania Energią w Wydziale Budynków i Dróg Pan Daniel Wolny**.

Na wstępie Komisja Infrastruktury i Środowiska została poinformowana, że Rada Miasta Katowice uchwałą nr LVI/1311/14 z dnia 29.10.2014r. w sprawie aktualizacji „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice” zobligowała Prezydenta Miasta Katowice do:

1. monitorowania podaży i zapotrzebowania energii cieplnej, energii elektrycznej i paliw gazowych w mieście Katowice,

2. bieżącej analizy powstałych w przedsiębiorstwach energetycznych planów rozwoju dla oceny potrzeby opracowania planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe obszaru miasta Katowice lub jego części,

3. przedstawiania Komisji Infrastruktury i Środowiska Rady Miasta Katowice do dnia 30 listopada każdego roku okresowej – corocznej informacji o realizacji „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice”.

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny przedstawił podstawowe informacje dotyczące działalności przedsiębiorstw w zakresie: dystrybucji i sprzedaży ciepła; dystrybucji i dostawy energii elektrycznej oraz dystrybucji i dostawy paliwa gazowego.

Radni zostali poinformowani, że zapotrzebowanie w mieście Katowice na poszczególne nośniki energii utrzymuje się na stałym poziomie i sytuacja jest stabilna.

Następnie **Kierownik RZE Pan Daniel Wolny** w szczegółowy sposób omówił *Harmonogram realizacji 14 działań dla Projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice /stan na dzień 29.01.2015r., wykonanie na dzień 17.12.2015r/.*

Harmonogramy przekazane Radnym zostały rozszerzone o informacje zawierające: kwoty, wydziały odpowiedzialne za wykonanie zadania oraz opis zadań realizowanych w poszczególnych latach.

Radni Komisji Infrastruktury i Środowiska otrzymali również szczegółowe wyjaśnienia do *Harmonogramu 46 działań dla Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice / stan na dzień 10.12.2014r., wykonanie na dzień 17.12.2015r/.*

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny poinformował dodatkowo, że harmonogram dla PGN został rozszerzony o 47 działanie pn. "Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w aglomeracji Śląsko-zagłębiowskiej".

Na zakończenie prezentacji **Kierownik RZE Pan Daniel Wolny** omówił działania operacyjne związane z podażą i zapotrzebowaniem energii cieplnej i elektrycznej oraz paliw gazowych w mieście Katowice oraz przedstawił działania edukacyjne i wymianę doświadczeń.

Radni zostali poinformowani, że:

-w roku 2015 pracownicy Referatu Zarządzania Energią UM Katowice przeprowadzili 2 spotkania z administratorami obiektów, będących własnością miasta Katowice o tematyce dotyczącej monitoringu on-line oraz systemu monitoringu i zarządzania energią.

- Miasto Katowice aktywnie uczestniczy w posiedzeniach **Komisji ds. Lokalnej Polityki Energetycznej**, która jest jedną z trzynastu komisji działających przy Śląskim Związku Gmin i Powiatów. Pełni ona rolę opiniotwórczą dla Zarządu Związku. Komisja stanowi przede wszystkim forum wymiany cennych doświadczeń pomiędzy osobami zajmującymi się w samorządach sprawami związanymi z szeroko rozumianą energetyką miejską, przez co ułatwia rozwiązywanie wielu skomplikowanych problemów. Posiedzenia komisji odbywają się raz w miesiącu. Przedstawiciel miasta Katowice jest wiceprzewodniczącym ww. Komisji.

- Miasto Katowice aktywnie uczestniczy w posiedzeniach **Zespołu ds. ochrony powietrza i adaptacji do zmian klimatu**, który utworzony został w Górnośląskim Związku Metropolitalnym i składa się pracowników poszczególnych miast członkowskich GZM. Pierwsze spotkanie zespołu odbyło się 26.11.2015 r. Obszarem działania Zespołu jest ochrona powietrza, adaptacja miast Metropolii „Silesia” do zmian klimatu oraz edukacja ekologiczna mieszkańców. Zespół zajmuje się obecnie problemem ograniczenia niskiej emisji ze źródeł spalania małej mocy używanych przede wszystkim na cele komunalno-bytowe. Spotkania Zespołu odbywają się raz w miesiącu. Przedstawiciel miasta Katowice jest przewodniczącym ww. Zespołu.

W podsumowaniu **Kierownik RZE Pan Daniel Wolny** przedstawił planowane działania na lata następujące:

1. Wykorzystanie „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice” oraz „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice” - do realizacji zadań związanych z nałożonymi na jednostki samorządu terytorialnego obowiązkami ustawowymi oraz proponowaniu innych działań związanych z szeroko rozumianym planowaniem energetycznym, zarządzaniem energią, wzrostem efektywności energetycznej oraz ochroną powietrza.

2. Wykorzystanie portalu internetowego www.katowice.energiaisrodowisko.pl oraz profilu FB jako platformy komunikacji, edukacji i informacji społeczeństwa oraz małych i średnich przedsiębiorstw na terenie Miasta.

3. Utworzenie koncepcji całodobowego Centrum Informacji o Efektywności Energetycznej w Urzędzie Miasta Katowice, w Wydziale Budynków i Dróg, Referat Zarządzania Energią ul. Rynek 1, Katowice.

4. Reinwentaryzacja, uporządkowanie danych oraz wdrożenie nowego „Internetowego systemu monitoringu i zarządzania energią” jako narzędzia do bieżącego zarządzania obiektami.

5. Rozszerzenie istniejącego systemu monitoringu nośników energii wraz z usługą eksploatacji dla budynków będących własnością miasta Katowice oraz przygotowanie i realizacja koncepcji wprowadzenia w Urzędzie Miasta Katowice spójnego systemu monitorowania i sterowania budynkami.

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny poinformował, że celem wprowadzenia tego systemu jest objęcie monitoringiem wszystkich budynków użyteczności publicznej, których faktury za nośniki energii i za wodę pokrywane są ze środków budżetu miasta Katowice.

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny nawiązał do protokołu z Komisji Infrastruktury i Środowiska w dniu 10.02.2016r., gdzie była mowa o strukturze zapotrzebowania na moc cieplną i poinformował, że 34% zapotrzebowania stanowi paliwo węglowe. Pracownicy Referatu Zarządzania Energią przeanalizowali informację Naczelnika WIOŚ o 38 000 paleniskach węglowych w Katowicach w porównaniu do poszczególnych dzielnic miasta. Według stanu na 2012 rok, mieliśmy 307 000 mieszkańców w Katowicach i z naszych obliczeń wynika, że mamy 140 000 mieszkań ustandaryzowanych. Około 62 000 mieszkań jest opalanych węglem (ale nie znamy urządzeń). Mamy 28 500 kotłów, pieców i innych źródeł energii, z czego ok. 20 000 tych urządzeń nadaje się do wymiany. Na zakończenie swojej wypowiedzi **Kierownik RZE Pan Daniel Wolny** przedstawił podział mocy węglowych źródeł ciepła w MW na km² dzielnicy w przeliczeniu na 1 mieszkańca (najwięcej w Śródmieściu, najmniej w dzielnicach południowych).

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra podziękował **Kierownikowi RZE Panu Danielowi Wolnemu** za przygotowanie merytorycznej informacji i otworzył dyskusję.

Radny Pan Jacek Piwowarczuk zapytał jakie są w mieście koszty stałe za energię bierną?

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny wyjaśnił, że w tym momencie nie jest w stanie odpowiedzieć wyczerpująco na to pytanie. Ponadto, suma opłat za energię bierną dla wszystkich przyłączy nie jest wielkością wskazującą na skalę problemu. Jeżeli chodzi o energię bierną za energię elektryczną to w miejskich jednostkach organizacyjnych jest 124 przyłączy elektroenergetycznych, z czego 23 jest takich, gdzie opłaty dodatkowe na fakturach za energię elektryczną wskazują na potencjalne możliwości działań. Zorganizowane zostały 2 spotkania z administratorami obiektów. Część z tych jednostek będzie realizować działania w tym roku, część z tych jednostek będzie przechodziła do innych taryf, część jednostek z uwagi na mniejszą nieopłacalność albo zrealizuje to w roku przyszłym albo pozostanie na etapie monitorowania tego, co się dzieje. Mamy też takie sygnały, że niektóre przyłącza energetyczne będą dociążane.

Radny Pan Józef Zawadzki zapytał ile jest jeszcze do wymiany lamp oszczędnościowych na terenie całego miasta?

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny odpowiedział, że na dziś jest przygotowany projekt inwestycyjny, który będzie składany do działania RPO związanego z wymianą oświetlenia zewnętrznego na oświetlenie energooszczędne – chodzi o ponad 1600 punktów, które zostały wytypowane przez MZUiM w taki sposób, żeby to były poszczególne obiekty oświetleniowe i żeby były one własnością miasta. Wszystko zależy również od kategoryzowania źródeł ciepła. W Katowicach nie jest dużo opraw ledowych i oświetlenia ledowego, zdecydowana większość oświetlenia jest kilkuletnia, więc czekamy aż się to oświetlenie wyeksploatuje i wtedy ew. będziemy myśleć o jego wymianie.

Radny Pan Józef Zawadzki zapytał Pana Kierownika, czy może w przybliżeniu określić, jaka jest z tego oszczędność finansowa?

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny podał: przynajmniej 1/3, w niektórych przypadkach ½, natomiast liczbowo nie jestem w stanie tego powiedzieć z uwagi na to, że dane przedstawiane są dla całego projektu MZUiM – są zawarte w audytach oświetleniowych.

Radny Pan Józef Zawadzki zapytał, w którym roku będzie wszystko wymienione?

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny wyjaśnił, że nigdy nie będzie wymienione wszystko, ponieważ połowa oświetlenia w mieście nie należy do Miasta Katowice. Jeżeli będzie prawna możliwość, że my jako gmina będziemy mogli inwestować nie na swoim majątku – wtedy będzie możliwa wymiana wszystkich opraw. Na dzień dzisiejszy jest to „poszatkwane”. Problem własności oświetlenia jest to problem wszystkich miast w Polsce właśnie ze względu na nieuregulowany stan prawny słupów oświetleniowych, instalacji i opraw.

Radny Pan Józef Zawadzki ad vocem: czy my płacimy za lampy, które nie są własnością miasta? Należałoby zmusić właścicieli, aby płacili za oświetlenie w części.

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny w odpowiedzi: właścicielem ok. 50% opraw jest Tauron. Ten problem jest nierozwiązywalny od 1990 roku – od momentu powstania samorządu terytorialnego. Sukcesem jest to, że tam gdzie się da, montujemy oprawę miejską na słupie Taurona, który nie jest naszą własnością, płacąc dzierżawę. Dochodzi do kuriozum, ponieważ nam zależy na energooszczędnej oprawie bo płacimy za to rachunki za energię elektryczną, natomiast przedsiębiorstwu energetycznemu nie zależy na tym, aby te oprawy wymieniać, ponieważ im większe jest zużycie to my – Miasto więcej płacimy.

Radny Pan Józef Zawadzki zaproponował, żeby zobowiązać Tauron do wymiany i im nie płacić, dopóki tego nie zrobią.

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny powtórzył: na chwilę obecną Miasto nie ma możliwości wymiany nie swojej infrastruktury.

Na wniosek **Przewodniczącego Komisji Pana Bartosza Wydry – Komisja Infrastruktury i Środowiska przyjęła jednogłośnie „Informację o realizacji „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Katowice” oraz „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Katowice”.**

Ad.3.

Radni otrzymali Informację Wiceprezydenta Miasta Katowice Pana Mariusza Skiby „Sprawozdanie z edukacji ekologicznej i akcji społecznych związanych z ochroną środowiska, prowadzonych przez Miasto Katowice w 2015 roku” (KŚ-IV.KW-00192/16 z dnia 14.03.2016r.), którą przedstawiła **Naczelnik Wydziału Kształtowania Środowiska Pani Barbara Lampart.**

Naczelnik WKŚ Pani Barbara Lampart poinformowała, że po raz pierwszy przekazuje sprawozdanie Wydziału Kształtowania Środowiska z odbytych w 2015 roku kampanii społecznych związanych z ochroną środowiska, z ich krótką charakterystyką.

Naczelnik WKŚ Pani Barbara Lampart zwróciła uwagę Radnych i gości na kolejną edycję w miesiącu maju Leśnego Pikniku Rodzinnego „Ekoodpowiedzialnie” oraz na II Dni Energii we wrześniu 2016 roku na katowickim rynku.

Kierownik RZE Pan Daniel Wolny udzielił szczegółowych informacji na temat „Dni Energii” (23-24 IX). W pierwszym dniu będzie zorganizowana konferencja z udziałem różnych gmin; w drugim dniu planowany jest finał w formie pikniku na placu kwiatowym.

Naczelnik WKŚ Pani Barbara Lampart spośród wielu ofert, wyróżniła warsztaty dla nauczycieli pn. „Przyrodnicze Katowice”. Zajęcia zorganizowane dla dzieci i młodzieży miały na celu odwiedzenie lasu znajdującego się jak najbliżej szkoły, do której uczęszcza uczeń. Okazało się, że wiele dzieci w wieku szkolnym było po raz pierwszy w lesie, w towarzystwie edukatora. To zjawisko określane jest jako „syndrom deficytu natury”.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra interesował się, czy organizatorzy imprez ekologicznych korzystają ze wsparcia Wydziału Promocji UM?

Naczelnik WKŚ Pani Barbara Lampart zapewniła, że współpraca została nawiązana i w 2016 roku dotyczy dużych imprez typu: Mistrzostwa Polski we wspinaczce drzewnej oraz w akcji sprzątania psich kup.

Na wniosek **Przewodniczącego Komisji Pana Bartosza Wydry** – Komisja Infrastruktury i Środowiska przyjęła bez uwag „Sprawozdanie z edukacji ekologicznej i akcji społecznych związanych z ochroną środowiska, prowadzonych przez Miasto Katowice w 2015 roku”.

Ad.4.1.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Środowiska Pan Bartosz Wydra przystąpił do opiniowania projektu uchwały z dnia 25.01.2016 r. w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, stanowiącego inicjatywę uchwałodawczą mieszkańców i powitał **Pana J Ź – Pełnomocnika Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej**, wraz ze współpracownikami.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra – za zgodą Komisji - udzielił głosu **Pełnomocnikowi Panu J Ź**.

Pełnomocnik Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej Pan J Ź podziękował za udzielenie głosu i przedstawił stanowisko Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej do projektu uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, wyrażone w piśmie z dnia 30.03.2016 r. skierowanym do Przewodniczącego Komisji Infrastruktury i Środowiska Pana Bartosza Wydry:

„Na początku 2015 roku Prezydent Katowic ogłosił plan budowy linii tramwajowej na południe Katowic, tzw. Tramwaj Odrodzenie, proponując kilka wariantów przebiegu linii. W kwietniu 2015 roku odbyła się kampania informacyjna wśród mieszkańców Katowic w sprawie planowanej budowy linii tramwajowej. Linia ta miała obejmować 2 torowiska i miała być panaceum na problemy komunikacyjne południowych dzielnic Katowic. Proponowana przez urzędników katowickiego magistratu linia tramwajowa jako ekologiczny środek transportu miała być alternatywą dla transportu indywidualnego – samochodowego. Wskazano cztery warianty przebiegu linii tramwajowej – wszystkie o skomplikowanym, krętym przebiegu prowadzącym przez tereny o małej

gęstości zaludnienia, a także przez tereny leśne. Podczas kampanii przeprowadzono badanie ankietowe, z możliwością poparcia konkretnego wariantu linii tramwajowej. Ankiety nie zawierały pytania: „czy jesteś za budową tramwaju”. Mimo to dokładna analiza ankiet wykazała ok. 30% dezaprobatę dla planowanej inwestycji.

Jednocześnie Tramwaje Śląskie SA zleciło konsorcjum firm PUH „AKBUD” i Collect Consulting SA opracowanie studium przedprojektowego dla zadania pn.: „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach”. Opracowanie to zawierało ocenę wariantów przebiegu tramwaju zaproponowanych przez Urząd Miasta Katowice. Zostało przygotowane w sposób pośpieszny oraz pozbawiony profesjonalnych analiz ruchu i potrzeb komunikacyjnych mieszkańców południowych dzielnic Katowic. Np. w studium tym nie przeprowadzono rzetelnej analizy porównawczej uwzględniającej np. koszt zadania, długość odcinka, czas przejazdu, dostępność linii dla mieszkańców, wpływu na środowisko czy konieczność przebrojenia terenu. W przypadku rzetelnej analizy wielokryterialnej można było zastosować tzw. metodę analizy hierarchicznej. Na podstawie studium przedprojektowego Prezydent Miasta Katowice wybrał wariant oddziałujący na tereny leśne, w tym Rezerwat Florystyczny Ochojec, a jednocześnie obsługujący najmniejszą ilość mieszkańców.

Ogromne zdziwienie mieszkańców Katowic budzi fakt, iż Tramwaje Śląskie posiadają studium perspektyw rozwoju sieci tramwajowej opracowane przez ekspertów w 2014 roku. W studium tym dr inż. J. H. odrzuca proponowane przez UM warianty linii tramwajowej jako nieefektywne i nieuzasadnione ekonomicznie. Proponowane w tym studium inne warianty mogą być wybudowane w sposób nieinwazyjny dla środowiska, a jednocześnie obejmujące swym oddziaływaniem największe skupiska ludzkie – przy 3,5 km odcinku trasy szacuje się, iż korzystać z niej będzie ok. 6 tys. pasażerów na dobę; przy czym w wariacie 5 (UM Katowice) – przy długości 5,3 km szacowana liczba pasażerów to zaledwie 3940 – czyli prawie 40% mniej. Wskazuje to na niską rentowność proponowanego przez UM wariantu. Wskazany do realizacji wariant zawiera przy tym liczne luki, które będą skutkowały niekorzystnymi warunkami eksploatacji takimi jak hałas czy przyspieszone zużycie infrastruktury tramwajowej.

W październiku 2015r. zarzucono plan budowy jedynie trasy linii tramwajowej i ogłoszono, iż przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w oparciu o tzw. specustawę drogową co ma przyspieszyć realizację inwestycji. Oznacza to, że linia tramwajowa będzie jedynie częścią układu drogowego, co spowoduje jeszcze większą niż zakładana ingerencję w tereny leśne i konieczność wycięcia dużej połaci lasu oraz spowoduje odizolowanie mieszkańców Katowic Ochojca od pozostałej części lasu.

Wskazywany wariant przebiegu trasy tramwajowej został negatywnie zaopiniowany przez Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych (opinia z 08.05.2015 r).

Należy zaznaczyć, że pas terenu pod tramwaj ma szerokość ok. 6 m, podczas gdy układ drogowo-tramwajowy z trasą rowerową zajmie ok. 20 m, a więc ponad trzy razy tyle, co musi przełożyć się w znaczący sposób na wzrost wartości inwestycji w zakresie przebudowy kolidujących mediów oraz wykupu gruntów.

Planowana inwestycja drogowo-tramwajowa stoi też w sprzeczności z dokumentami planistycznymi miasta Katowice. 25.04.2012 r. Rada Miasta Katowice uchwaliła „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice” – II edycja. Ten bardzo obszerny dokument zawiera plany rozwoju transportu w Katowicach. W planach tych ujęta jest trasa tramwaju na południe Katowic prowadzona z ul. Gen. Jankego, Szewską oraz Radockiego a droga łącząca ul. Bażantów z ul. Ziołową nie została ujęta w mapach ww. studium.

Kolejne opracowanie przygotowane na zlecenie Urzędu Miasta Katowice – p.t. „Wieloletni plan rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice” przedstawione zostało 20.10.2015 r. W opracowaniu tym przedstawiono propozycję przebiegu trasy tramwajowej w rejonie

Ochojca, odmienną od forsowanej przez Prezydenta Miasta Katowice. Wskazano w nim również na brak konieczności rozbudowy infrastruktury drogowej w Katowicach, uznając ją jako wystarczającą. Niezwykle istotnym elementem planowanej inwestycji jest jej wpływ na środowisko. Dyrektor Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska – dr J P wskazuje na negatywny wpływ planowanego układu drogowo-tramwajowego na środowisko części miasta objętej inwestycją.

Przedmiotowa inwestycja będzie miała destrukcyjny wpływ na chroniony prawem obszar Rezerwatu Przyrody „Ochojec”, o czym pisze w piśmie z 20.11.2015r. adresowanym do Prezydenta Katowic Marcina Krupy. W wyniku planowanej inwestycji może wystąpić konieczność wycięcia nawet 6 ha lasu co daje liczbę ok. 4500 drzew. Spowoduje to zagrożenie dla wielu gatunków roślin i zwierząt, w tym ściśle chronionych. Realizacja powyższej inwestycji spowoduje zanieczyszczenie gleb oraz wód powierzchniowych i gruntowych substancjami chemicznymi do odśnieżania dróg, zanieczyszczenie środowiska przyrodniczego światłem i hałasem. Spowoduje odcięcie mieszkańców od terenów zielonych – a teraz jest to miejsce odpoczynku i relaksu Katowiczian, nie tylko mieszkańców pobliskich osiedli.

Przytoczone fakty budzą sprzeciw mieszkańców wobec planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, co zaskutkowało powstaniem niniejszej inicjatywy uchwałodawczej.

Na koniec pragniemy jednocześnie zapewnić Władze Miasta Katowice, że jesteśmy gorącymi orędownikami budowy tramwaju „na południe Katowic”. Wnieśmy on zapewne poprawę komunikacji zbiorowej w południowych dzielnicach Katowic. Występując z inicjatywą uchwałodawczą, w imieniu mieszkańców chcemy wskazać na kosztochłonność i bezzasadność linii tramwajowej w połączeniu z układem drogowym, w proponowanym przez katowicki magistrat przebiegu, jednocześnie chroniąc cenne tereny zielone południowej dzielnicy Katowic.

Wskazujemy również na alternatywne trasy przebiegu przedmiotowego tramwaju zawarte w profesjonalnych opracowaniach, którymi dysponują zarówno Tramwaje Śląskie SA jak i Urząd Miasta Katowice”.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra po wysłuchaniu stanowiska Pełnomocnika Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej stwierdził, że przedstawiona inicjatywa uchwałodawcza jest dość kontrowersyjna i zwrócił się do **I Wiceprezydenta Miasta Pana Bogumiła Sobuli** o przedstawienie stanowiska strony prezydenckiej do projektu inicjatywy uchwałodawczej Mieszkańców.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobula podziękował Panu Przewodniczącemu za udzielenie głosu i zaproponował przedstawić stanowisko strony prezydenckiej w 2 częściach: 1 część będzie merytoryczno-formalna, bo mamy do czynienia z inicjatywą uchwałodawczą Mieszkańców i tutaj w tej kwestii ze strony P.Mieszkańców wpłynęły 2 dokumenty, do obydwu chcielibyśmy się odnieść merytorycznie a potem pozwolę sobie na krótki komentarz w tej sprawie. Jeśli Pan Przewodniczący akceptuje taki tryb, to poproszę najpierw Panią Naczelnik Wydziału Rozwoju Miasta Katarzynę Staś o to, aby odniosła się bezpośrednio do argumentów zawartych w inicjatywie uchwałodawczej i przedstawienie opinii merytorycznej Prezydenta Miasta w tej kwestii a potem poproszę Naczelnika Wydziału Transportu Pana Bogusława Lowaka, by odniósł się merytorycznie do drugiego pisma skierowanego do Przewodniczącej Rady Miasta w tej kwestii.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra wyraził zgodę na takie procedowanie.

Naczelnik WRM Pani Katarzyna Staś: w odniesieniu do złożonego projektu uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, stanowiącego inicjatywę uchwałodawczą mieszkańców, Pan Prezydent Miasta zaopiniował ten projekt uchwały zgodnie z uchwałą nr LI/1064/09 Rady Miasta Katowice z dnia 21.12.2009 r. w sprawie zasad i trybu inicjatywy

uchwałodawczej przysługującej mieszkańcom miasta Katowice i w związku z tym wydał opinię w odniesieniu do kwestii formalno-prawnych, a także oceny skutków realizacji tak przedmiotowo zapisanego projektu uchwały.

W I części w odniesieniu do wymogów formalno-prawnych stwierdzono, że został spełniony warunek wynikający z § 1 uchwały nr LI/1064/09 Rady Miasta Katowice z dnia 21.12.2009 r. w sprawie zasad i trybu inicjatywy uchwałodawczej przysługującej mieszkańcom miasta Katowice oraz zmiany do niej zawartej w uchwale nr XXI/477/12 z dnia 22.04.2012r. – czyli dokonano weryfikacji 80 wykazów podpisów, gdzie społeczność lokalna udzieliła poparcia dla takiego projektu uchwały składając 736 podpisów, przy czym w tej analizie stwierdzono 59 nieprawidłowości, co oznacza, że projekt uchwały popiera 677 osób i to spełnia wymóg określony w § 1 ww. uchwały. Te 59 stwierdzonych nieprawidłowości dotyczyło tego, że 1 osoba która była wskazana na listach jest osobą niepełnoletnią a 58 osób z tych list nie figuruje w stałym wykazie wyborców miasta Katowice, są one zarejestrowane w innych miastach.

Kolejna sprawa dotyczyła podstawy prawnej i tutaj Pan Prezydent w swej opinii wskazuje na konieczność zmiany tej podstawy prawnej. Przywołana w projekcie uchwały podstawa prawna odnosi się do art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, który określa, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy, między innymi zadania te obejmują lokalny transport zbiorowy. Zaproponowano, aby zmienić tę podstawę prawną i uaktualnić kwestię Dziennika Ustaw, na którą się wnioskodawca powołuje i odwołać się do art. 18 ust.2 pkt. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1515 z późn. zm.), zgodnie z którym do właściwości rady należy stanowienie o kierunkach działania prezydenta. Dodatkowo w opinii wskazano, że w tytule projektu uchwały nie ujęto ulicy Glebowej, którą wskazano następnie w treści § 1.

Druga część opinii Pana Prezydenta odnosi się do oceny skutków takiej treści projektu uchwały jaki został przedstawiony do uchwalenia przez Radę Miasta. W tej opinii przywołane zostały argumenty merytoryczne wskazujące na to, że inwestycja związana z budową linii tramwajowej i z realizacją zadania inwestycyjnego, które jest już wprowadzone do Wieloletniej Prognozy Finansowej pn. Rozbudowa układu drogowego wraz z budową linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna” jest spójna z uchwaloną w grudniu 2015 roku Strategią Rozwoju Miasta Katowice 2030. Wskazane zostały merytoryczne argumenty w odniesieniu do uzasadnienia, które zostały zawarte w uzasadnieniu do projektu uchwały a także w opinii odniesiono się również do kwestii związanych ze skutkami realizacji uchwały w odniesieniu do wymiaru finansowego.

Oczywiście, uchwała Rady Miasta Katowice w sprawie zasad i trybu inicjatywy uchwałodawczej... nie wskazuje na to, żebyśmy przedstawili nasze szczegółowe wyliczenia, ale odnieśli się/ocenili skutki tej realizacji. Zarówno w odniesieniu ekonomicznym, społecznym i środowiskowym takie przedstawienie tutaj skutków finansowych polegających na odstąpieniu od realizacji nowego szybkiego połączenia tramwajowego do dzielnic południowych oraz innych inwestycji drogowych we wskazanym obszarze, wymagałoby odrębnych, kosztownych analiz i mając na względzie powyższe opinia dotycząca projektu uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo – tramwajowej jest negatywna.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła poinformował obecnych, że opinia Pana Prezydenta Miasta Katowice została zamieszczona na Portalu Radnych na stronie internetowej Biura Rady Miasta i niejako w reakcji na to pismo P.Mieszkańcy zajęli stanowisko w piśmie z dnia 18.03.2016 r., które skierowali do Pani Przewodniczącej Rady Miasta Katowice:

„Analizując pismo znak RM-IV.7011.8.4.2015.SG z dnia 01.03.2016 r. pragniemy odnieść się do przedstawionej w niej argumentacji Pana Prezydenta związanej z budową linii tramwajowej.

Zdziwienie nasze budzi fakt, iż zgodnie z informacjami udzielanymi przez służby prasowe magistratu decyzja o wyborze trasy linii tramwajowej została podjęta we wrześniu 2015 r., podczas gdy Strategia Rozwoju Miasta Katowice 2030 została przyjęta dopiero w grudniu. Co więcej do tej pory nie powstał jeszcze w ostatecznej wersji strategiczny dokument - Wieloletni Planu Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego Miasta Katowice, który winien być podstawą do odejmowania decyzji o racjonalnym wydatkowaniu kwoty rządu 100 mln zł. Taki stan rzeczy nakazuje nam protestować, czego wyrazem jest złożony projekt uchwały, przeciwko inwestycjom nie popartym rzetelnymi analizami. Zwracamy uwagę na fakt, iż wg autorów „Wieloletniego Planu Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego Miasta Katowice” wariant tramwaju, forsowany przez miasto, charakteryzuje się „słabą dostępnością dla większości mieszkańców obsługiwanego obszaru.[..] Przewidziany do wdrożenia projekt nie pozwoli również na znaczące ograniczenia komunikacji autobusowej, ponieważ pasażerowie będą postulowali zachowanie dzisiejszych połączeń bezpośrednich” (prezentacja z 20.10.2015 r, opracowana przez Pana Ł. F, co stoi w sprzeczności ze strategicznym kierunkiem działania CT2K1.

Zadziwiające jest również, iż miasto nie wzięło pod uwagę sporządzonego przez spółkę Tramwaje Śląskie „Studium perspektyw rozwoju sieci tramwajowej Tramwajów Śląskich” opracowanego również w 2014 roku, gdzie proponowane są inne, korzystniejsze warianty przebiegu linii tramwajowej.

Prosimy o podjęcie próby wyjaśnienia tego stanu rzeczy.

Pan Prezydent informuje, że wariant wskazany do dalszych prac projektowych nie został wskazany tylko na podstawie wniosków zawartych w studium przedprojektowym pn. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach”, ale również z uwzględnieniem oczekiwań mieszkańców Katowic wyrażonych podczas przeprowadzonej przez Urząd Miasta Katowice akcji informacyjnej.

Badania ankietowe, o których pisze Pan Prezydent, były manipulacją i naruszały podstawowe standardy tego typu badań. Ankietowani nie mogli się wypowiedzieć czy są za budową linii tramwajowej, czy są przeciwko niej.

Pytania dotyczyły wyboru narzuconego przebiegu tramwaju (patrz załącznik - przykładowa ankieta). Wyciąganie wniosku, iż były to oczekiwania mieszkańców jest daleko idącą nadinterpretacją. Głosy mieszkańców w trakcie rzeczonyj akcji informacyjnej były negatywne wobec wszystkich proponowanych wariantów przebiegu tramwaju.

Opracowanie pt. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach” nie było opracowaniem autorskim wskazującym na przebieg tramwaju, obsługujący możliwie największą liczbę mieszkańców. Był jedynie dokumentem oceniającym warianty zaproponowane przez Urząd Miasta - w opinii wielu ekspertów nieracjonalne i kosztowne. Ponadto dokument ten zawiera wiele błędów, które nie mogą być podstawą do podjęcia tak strategicznych decyzji.

Zgodnie z informacjami podanymi w punkcie „Cel inwestycji” linia tramwajowa ma zaspokoić i poprawić potrzeby obszarów komunikacyjnych oraz zintegrować je z częścią aglomeracji oraz umożliwić szybkie połączenie centrum miasta z centrum medycznym w Ochojcu. Wg autorów studium szpital obsługiwany jest „zaledwie przez kilka linii autobusowych”. W godzinach szczytu, z przystanku Ochojec Szpital wykonywanych jest średnio 6 kursów autobusów na godzinę w kierunku centrum Katowic co daje średnią jednego kursu co 10 minut, a więc porównywalnie z częstotliwością kursowania planowanego tramwaju. Rozkładowy czas przejazdu autobusu wynosi ok. 28 minut, zaś czas przejazdu tramwajem wyniesie ok. 25 min. Czasowy zysk jest zatem minimalny, w znaczący sposób uzależniony od warunków ruchowych.

Dalsza część opracowania pt. „Analiza ruchu” zawiera jedynie wyniki badania ankietowego i nie stanowi ona rzetelnego materiału wyjściowego do analiz zachowań mieszkańców objętych wpływem planowanej sieci.

Autorzy badania nie wyciągnęli żadnych wniosków z udzielonych odpowiedzi, gdyż jest to niemożliwe, a tym samym nie odpowiedzieli na zasadnicze pytanie: ile osób pozostawi swój samochód i wybierze komunikację publiczną po wybudowaniu linii tramwajowej.

Brak też zasadniczej informacji, mówiącej ilu mieszkańców ma możliwość skorzystania z własnego samochodu.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że pytania dotyczą komunikacji publicznej, a nie przedmiotu inwestycji czyli budowy linii tramwajowej w konkretnym miejscu i przy konkretnych uwarunkowaniach.

Bardzo istotny element przygotowania inwestycji jakim jest oddziaływanie na środowisko został sprowadzony do pół stronicowego zapisu.

Brak jest jakichkolwiek informacji o hałasie powodowanym przez tramwaje, jak również żadnym słowem nie wspomniano o generowaniu drgań bądź też wibracji. W „analizie” wspomniano o Rezerwacie Ochojec, Zespole Przyrodniczo-Krajobrazowym „Źródła Kłodnicy” czy „Dolinie Ślepiotki”.

Nie opisano, nawet pobieżnie, zagrożeń dla inwestycji i środowiska wynikających uwarunkowaniach przyrodniczych.

Teren pod inwestycję stanowi miejsce wypoczynku i rekreacji dla 12000 mieszkańców osiedla Odrodzenie, jak również powstających osiedli Murapol i Bażantowo.

Sprzeciwiamy się dalszej zabudowie terenów leśnych przez deweloperów, jak również niejasnym planom miasta związanymi z budową układów komunikacyjnych, które nie mają uzasadnienia merytorycznego.

Poprowadzenie linii tramwajowej i międzydzielnicowej szosy w znaczący sposób ograniczy dostęp do lasu i popularnych miejsc wypoczynkowych uczęszczanych licznie przez spacerowiczów i rowerzystów.

Szanowny Pan Prezydent w swojej opinii przywołał również zapisy „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice z 25.04.2012. W tym obszernym dokumencie zawarto kierunki rozwoju transportu (dział IX). W §2 (Transport indywidualny - kierunki rozwoju układu drogowego) pkt 7 i 9 ww działu wskazano połączenie ul. Bażantów z ul. Ziołową jako inwestycję potencjalną wymagającą opracowania koncepcji przebiegu i/lub studium wykonalności. Dotychczas nie wykonano takich analiz. Nie wskazano jej jako inwestycji priorytetowej i nie wpisano jej w mapach zawartych w studium.

W §3 (Transport zbiorowy) pkt.3.6.3 wskazano na budowę dwutorowej linii tramwajowej od pętli przy ul. Kościuszki, wzdłuż ul. Kościuszki, Jankego, Szewską, Radockiego, z pętlą kończącą się na wschodnim skraju ul. Bażantów.

Inwestycję tę wskazano jako etap drugi rozbudowy układu tramwajowego.

Prowadzenie inwestycji drogowo-tramwajowej w wariantcie proponowanym przez Urząd Miasta Katowice stoi więc w sprzeczności z powyższym, podstawowym dokumentem planistycznym obowiązującym w przedmiotowym rejonie Katowic.

Zwracamy jednocześnie uwagę na fakt, że opinia Prezydenta nie spełnia wymogów formalnych par. 21 ust. 5 Regulaminu Rady Miasta Katowice tj. nie przedstawiono skutków finansowych realizacji uchwały. Żaden z punktów Regulaminu nie zwalnia Prezydenta Miasta z obowiązku przedstawienia tego typu analizy bez względu na trudności i koszty jakie mogą nastęczać.

Pragniemy również zapewnić Pana Prezydenta, Panią Przewodniczącą Rady Miasta Katowice i jej członków, że jesteśmy gorącymi orędownikami budowy tramwaju „na południe Katowic”. Wnieśmy on zapewne poprawę komunikacji zbiorowej w południowych dzielnicach Katowic.

Występując w imieniu mieszkańców chcemy jedynie wskazać na kosztochłonność i bezzasadność linii tramwajowej w połączeniu z układem drogowym, w proponowanym przez katowicki Ratusz przebiegu. Wskazujemy również alternatywne trasy przebiegu przedmiotowego tramwaju zawarte w

profesjonalnych opracowaniach, którymi dysponują zarówno Tramwaje Śląskie S.A. jak i Urząd Miasta Katowice”.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła zwrócił się do **Naczelnika Wydziału Transportu Pana Bogusława Lowaka** o ustosunkowanie się do pisma Mieszkańców z dnia 18.03.2016 r.

Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak przedstawił stanowisko strony prezydenckiej do pisma **Pełnomocnika Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej Pana J Ź z dnia 18.03.2016 r.**

- po pierwsze, zostało zakwestionowane powiązanie dokumentu, który jest w tej chwili opracowywany na zlecenie Urzędu Miasta Katowice pn. „Wieloletni Plan Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego Miasta Katowice” z decyzją dotyczącą wyboru przebiegu linii tramwajowej do dalszych prac projektowych.

Wyjaśniam, że dokument pn. „Wieloletni plan rozwoju ...” nie jest dokumentem nadrzędnym w stosunku do „Strategii Rozwoju Miasta Katowice 2030”, która została przyjęta w miesiącu grudniu 2015r. Jest to dokument o charakterze operacyjnym, stanowiącym rozwinięcie kierunków określonych w „Strategii Rozwoju Miasta Katowice 2030”.

- po drugie, odniesienie się do opracowania studialnego Tramwajów Śląskich pn. „Studium perspektyw rozwoju sieci tramwajowej ...”.

Potwierdzam, że takie opracowanie zostało wykonane w 2014r. i jest to typowo eksperckie opracowanie, opracowane przez 2 osoby, niepoparte żadnymi analizami transportowymi, funkcjonalnymi jak również nie odnoszące się do zamierzeń inwestycyjnych innych miast, jak również uwarunkowań technicznych, własnościowych, społecznych dotyczących przebiegu tych linii; to opracowanie znamy, natomiast zaproponowane tam przebiegi nie były w trakcie opracowywania konsultowane z Miastem Katowice i mogę potwierdzić, że one są sprzeczne z wcześniej przedstawionymi zamierzeniami przez Miasto Katowice.

- trzecia kwestia dotyczyła wyników badań ankietowych. Mianowicie w kwietniu ub. roku zostały przeprowadzone spotkania z mieszkańcami, gdzie przeprowadzono ankiety wśród osób będących na tych spotkaniach i każdy mógł wypełnić ankietę i przesłać do urzędu.

Potwierdzam, że tramwaj nie jest negowany przez większość mieszkańców; było zawarte otwarte pytanie w ankiecie – w którym każdy mógł zaprotestować przeciwko budowie tramwaju, oprócz innych pytań dotyczących wyboru wariantu przebiegu linii tramwajowych.

Wyniki pokazały, że 18% ankietowanych nie wypełniło ankiety w zakresie wyboru wariantu przebiegu tramwaju i zostało to potraktowane jako sprzeciw przeciwko tramwajowi, jak również wypełnionych została część ankiet określających jednoznacznie jako „przeciwnych tramwajowi”, w efekcie ok. 29% ankietowanych uznano jako przeciwnych budowie „Tramwaju na Południe”.

- czwarta kwestia dotyczyła efektu transportowego budowy linii tramwajowej w stosunku do istniejących połączeń autobusowych. Zostały tu szczegółowo przedstawione czasy przejazdu. Określono, że planowany czas przejazdu tramwaju planowany pomiędzy Pętlą Brynów – Rynek – Pętla Kostuchna wyniesie ok.22-24 minuty. Natomiast Państwo porównywali tutaj czas dojazdu do Górnośląskiego Centrum Medycznego, kwestionując, że będzie to zbyt mały efekt transportowy w tym zakresie.

Naszym zdaniem dojazd z obszaru Rynku do GCM nie powinien przekroczyć absolutnie 20 minut, natomiast rozkładowe czasy przejazdów dla autobusów na dzień dzisiejszy wahają się od 22 do 33 minut i to są czasy rozkładowe. Natomiast z tego, co pokazują wyniki analiz wynika to, że czas przejazdu autobusu w godzinach szczytu jest o wiele dłuższy, praktycznie 2 razy dłuższy w stosunku do planowanego tramwaju.

- piąta kwestia dotyczyła zakwestionowania jakości „Studium przedprojektowego ...” wykonanego na zlecenie Tramwajów Śląskich SA. My twierdzimy, że to opracowanie zostało wykonane zgodnie z wiedzą inżynierską i zgodnie z zakresem określonym przez Tramwaje Śl. i to opracowanie miało za zadanie wskazać korzystny wariant jak i możliwości jego realizacji.

- kolejny element który został zakwestionowany dotyczył oddzielenia – poprzez budowę linii tramwajowej i towarzyszącej w przyszłości infrastruktury drogowej – terenów leśnych, rekreacyjnych dla mieszkańców od terenów zabudowy mieszkaniowej.

Wyjaśniamy jednoznacznie, że linia tramwajowa i jej przebieg była i jest cały czas analizowana w tym zakresie, aby nie tworzyła dodatkowych przeszkód w zakresie dostępności do terenów zielonych.

Chcemy tu wykorzystać przede wszystkim istniejące przeszkody: linię kolejową oraz ciepociąg magistralny biegnący przez tereny leśne między ul. Szenwalda a Os. Odrodzenia.

Mianowicie tramwaj nie tworzy nowych przecięć, przebiega równolegle w wielu odcinkach do tych przeszkód, natomiast przejścia przez linię kolejową, przez ciepociąg chcemy uporządkować w uzgodnieniu z mieszkańcami aby polepszyć zakres dostępności do terenów zielonych.

- kolejny element podniesiony w dzisiejszej dyskusji to sprzeczność ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice (dokument strategiczny dla Miasta Katowice). Potwierdzam, że na rysunku tego *Studium* są pokazane przebiegi linii tramwajowych przez ul. Jankego, Szewską, Os. Odrodzenia, ul. Bażantów. Przebieg ten był bardzo szczegółowo analizowany w latach poprzednich. Opierając się na tym *Studium* zostało wykonane opracowanie przedprojektowe pokazujące skutki poprowadzenia takiej linii. Założeniem było, aby wyznaczyć przebieg linii tramwajowej w tym śladzie dla linii tramwajowej przebiegającej poza jezdnię i skutki wyburzeń. Taki przebieg nie został zaakceptowany po konsultacjach z mieszkańcami, że względu na konieczność znaczących wyburzeń.

Natomiast w zapisach *Studium* jest dopuszczona możliwość, że jeżeli któryś z tych przebiegów jest nierealny z różnych względów (np. ingerencja w infrastrukturę) to dopuszcza się możliwość poprowadzenia tras innymi możliwymi liniami.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła w podsumowaniu wypowiedzi stwierdził, że dziś mamy do czynienia z taką sytuacją, że planowanie i organizowanie jakiejkolwiek inwestycji liniowej o długim przebiegu, w zurbanizowanym środowisku i przy wysokim, dobrym poziomie współodpowiedzialności mieszkańców za podejmowane decyzje jest dosyć trudna i może prowadzić do różnego rodzaju napięć. Ponieważ decyzja o budowie tej linii tramwajowej została podjęta przez Pana Prezydenta Miasta Marcina Krupę mniej więcej rok temu i czas, który upłynął od tej daty nie był czasem straconym a obfitował w różnego rodzaju kontakty, powiedziałbym 2 lub 3 stronne, związane z przygotowaniem tej inwestycji – ja po tym okresie chciałbym bardzo gorąco - Przedstawicielom Mieszkańców za to, że Państwo - pomimo pewnych emocji, które mogły temu wszystkiemu towarzyszyć przy ścieraniu się poglądów przy wypracowywaniu stanowiska – podziękować za to, że Państwa stanowisko i wyrażone opinie mają merytoryczny charakter.

Oczywiście z pewnymi argumentami strona prezydencka się nie zgadza, natomiast to nie jest tak, że wszelkie Państwa głosy, sugestie i obawy traktujemy jako nieuzasadnione, niepotrzebne i niewłaściwe, które stwarzają niepotrzebne utrudnienia dla inwestycji, którą chcemy przeprowadzić jak najmniejszym kosztem. Wręcz przeciwnie, ja z Państwem i Państwa Przedstawicielami miałem możliwość przeprowadzenia rozmów niejednokrotnie i muszę z satysfakcją stwierdzić, że zawsze w tych rozmowach staraliśmy się wychodzić z atmosfery emocji do poziomu merytorycznej dyskusji, który prowadziłby do jakiegoś kompromisu. Zdaję sobie sprawę, że o ten kompromis może być trudno w przypadku osób, które są bezpośrednio „narażone” na sąsiedztwo takiej inwestycji i chyba nikt zdroworozsądkowo myślący nie będzie uważał, że dla jednej, bądź drugiej osoby, dla jednego bądź drugiego adresu taka właśnie inwestycja będzie szczytem szczęścia i jakimś „dopustem bożym”.

Mamy świadomość, że tak nie jest ale z drugiej strony musimy wyważyć pewne kwestie indywidualne, miejscowe i środowiskowe z pewną taką „lokalną racją stanu”.

Ta lokalną racją stanu jest to, że w określonych lokalizacjach musimy lokować takie inwestycje, które ze względu na swój ponadlokalny charakter mogą przyczynić się do wykreowania pewnych wartości dodanych, które są korzystne także dla innych mieszkańców naszego miasta.

Ja wiem, że bardzo trudno to pogodzić i bardzo trudno trafić z taką argumentacją do tych, którzy uważają że bezpośrednio i miejscowo na tej inwestycji tracą, ale zapewniam Państwa, że intencją Prezydenta Miasta jest to, by każdy Państwa głos, uwaga były odpowiednio przeanalizowane i jeśli to będzie możliwe – uwzględnione.

Negatywna opinia merytoryczna do projektu Państwa inicjatywy uchwałodawczej absolutnie nie skutkuje tym, że Państwa opinie czy obawy, które wyrażacie w uzasadnieniu do tej inicjatywy – podkreślam jeszcze raz, że są to opinie merytoryczne – że my ich nie możemy wykorzystać. Wręcz przeciwnie, staramy się każdy głos do tego banku ważnych informacji dorzucić i znaleźć takie rozwiązanie, które sprawi, że ta inwestycja po jej zrealizowaniu pozwoli wszystkim interesariuszom, którzy będą zaangażowani w ten proces – zarówno uzgadniania jak i realizacji inwestycji – powiedzieć, że pomimo pewnych różnic na wejściu, że udało się nam znaleźć takie rozwiązanie, które szanuje – na tyle, na ile jest to możliwe – interes drugiej strony, kimkolwiek by ta druga strona nie była. I nawet jeśli decyzja nie satysfakcjonuje jednej czy drugiej strony, to chcemy by towarzyszyła temu świadomość, że taka negatywna decyzja jest podjęta po bardzo gruntownych, merytorycznych, wielokrotnych przemyśleniach, na zasadzie że po prostu inaczej się nie da.

Więc jeszcze raz Państwu dziękuję za to, co zrobiliście.

Ja mam nadzieję na to, że przy kontynuowaniu, przygotowaniu i prowadzeniu tej inwestycji nadal te kontakty będą częste i merytoryczne. Myślę, że kiedy wejdziemy w fazę projektowania wtedy będziemy mogli z Państwem konsultować, przedstawiać i uzyskiwać opinie dla poszczególnych rozwiązań projektowych dla różnych odcinków a mam nadzieję, że przy wdrażaniu już systemu czy etapu projektowania uda się zastosować takie rozwiązanie, które w zdecydowanej większości tę negatywną opinię dotyczącą generalnie całości inwestycji – pozwoli zrewidować.

Nie ma – tak jak powiedziałem na początku – przy inwestycjach liniowych, w tak zurbanizowanym środowisku rozwiązań idealnych, ale być może są rozwiązania kompromisowe i takie, które pozwalają uwzględnić odczucia i zapotrzebowanie jak największej liczby interesariuszy.

W imieniu Prezydenta Miasta Katowice deklaruję, że taki będzie sposób prowadzenia tej inwestycji.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra udzielił głosu Pełnomocnikowi Panu J Ż celem odniesienia się do merytorycznej wypowiedzi Pana I Wiceprezydenta.

Pełnomocnik Pan J Ż: myślę, że we wcześniejszym wystąpieniu przytoczyłem dość argumentów merytorycznych, które przemawiają za tym, iż ta inwestycja jest nieuzasadniona. Nie powołujemy się na własne opracowania, tylko na opracowanie ekspertów, które są zawarte w dokumentach przekazanych Radnym w dniu dzisiejszym.

Absolutnie nie chcemy walczyć z każdą inwestycją w mieście, nie jest to naszym celem, zgadzamy się że tramwaj jest potrzebny, natomiast sposób przeprowadzenia tej inwestycji, kampanii informacyjnej budzi nasz niepokój. Od początku mówiono nam, że ma to być tylko i wyłącznie tramwaj, okazuje się, że będzie jeszcze projektowana i budowana do tego droga, co od początku nie było artykułowane.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził że to nie jest tak i tutaj zgadza się z argumentacją Pana I Wiceprezydenta. To jest konsekwencją konieczności budowania tej drogi, a właściwie założeń drogi celem sfinansowania tego ze środków zewnętrznych i to raczej nie jest argument, który „wywraca Państwu inwestycję do góry nogami”.

Pełnomocnik Pan J Ż zgodził się z tym, ale to też budzi nasze obawy w kwestii finansowania, bo z tego co wiemy, środki będą pozyskiwane z RPO "Infrastruktura i Środowisko", których takim osiowym priorytetem jest rozwijanie infrastruktury tramwajowej zbiorowej jako alternatywy dla transportu indywidualnego. Obawiamy się też, że może być kłopot z pozyskaniem tych środków w sytuacji, kiedy buduje się i tramwaj i drogę jako jeden układ drogowy. Wskazujemy tutaj na bardzo długi, konfliktowy, przebieg trasy, obsługujący relatywnie małą liczbę mieszkańców a wskazywane przez innych autorów opracowania, w których przebiegi są zgodne i krótkie i przebiegają przez największe skupiska mieszkańców. Zarówno w dokumencie Tramwajów Śląskich i w „Wieloletnim Planie Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego Miasta Katowice” zaprezentowanym w październiku 2015 r. przebieg tramwaju jest tożsamy i jest zupełnie inny niż przyjęty przez Urząd Miasta. Tamte warianty nie były zupełnie brane pod uwagę przy opracowaniach, np. w studium przedprojektowym. Zastanawiamy się dlaczego nie były brane pod uwagę, a mogły być brane jako warianty bardziej uzasadnione ekonomicznie.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zwrócił się do Naczelnika WT Pana Bogusława Lowaka o komentarz do tej wypowiedzi oraz o wyjaśnienie kwestii finansowania tej inwestycji, łącznie z drogą.

Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak: warianty te były brane pod uwagę ale nie były już przedstawiane mieszkańcom w ramach konsultacji społecznych w ub. roku dlatego że przebieg dot. ul. Jankego (w Studium) nie przedstawialiśmy, bo naszym zdaniem był to wariant nierealny do wykonania ze względu na liczbę ok. 60 wyburzeń budynków. Chodzi o to, że tramwaj do centrum ma być szybki, nie ma mowy aby on biegł jezdnią i jednym torem. Ma zapewnić szybki dojazd do centrum, konkurencyjny do innych środków transportu do centrum; ma być wydzielony poza istniejącymi jezdniami to wymagało takiej ingerencji w ul. Jankego, która jest ulicą zwartą, z parkowaniem. Potwierdzam, że Miasto analizowało ten projekt bardzo dogłębnie natomiast on już potem nie był pokazywany w czasie konsultacji z mieszkańcami. Opłacalność inwestycji: im bardziej tramwaj przebiega między domami, tym bardziej będzie napełniony ale nie do końca tak jest. Chodzi o parametr ruchowy dotyczący połączenia tego rejonu z centrum i jeżeli tramwaj przebiega pomiędzy zabudową, to te parametry zdecydowanie spadają.

Trzeba podkreślić, że kierunek działań został określony w Strategii Rozwoju Miasta Katowice 2030, która została przyjęta w 2015 roku. Tam jest powiedziane, że tramwaj jest szybkim połączeniem łączącym dzielnicę południową z obszarem centralnym miasta Katowice i o takim tramwaju myśleliśmy, on wtedy będzie – naszym zdaniem – konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zapytał Pana I Wiceprezydenta o kwestie związane z finansowaniem tej inwestycji.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła: wykonawcą inwestycji po etapie projektowania będą Tramwaje Śląskie SA i to one uzyskają - mam nadzieję – dofinansowanie na realizację tej inwestycji w pełnym zakresie: na linię tramwajową wraz ze ścieżką rowerową. Dofinansowania na układ drogowy, który jest projektowany, w ramach tej inwestycji, Tramwaje Śląskie SA nie uzyskają, zresztą tego nie będzie dotyczył wniosek. Potrzeba zrealizowania w nieokreślonej przyszłości tej inwestycji drogowej jest. Potwierdza to wiele dokumentów i na etapie projektowania projektuje się pełny układ o pełnej funkcjonalności tego kanału komunikacyjnego, czyli w I kolejności: linia tramwajowa – ścieżka rowerowa, następnie ciąg pieszy i jezdnie wraz z odwodnieniem, oświetleniem itd. czyli pełna infrastruktura i wtedy możemy mówić o tym pasie szerokości około 20 metrów.

Natomiast I etap przewidywalny inwestycji, a właściwie pełna inwestycja – tak jak mówiłem – linia tramwajowa wraz ze ścieżką rowerową – i nie chciałbym tutaj wchodzić w kwestie emocjonalne, których chciałbym uniknąć, myślę że z korzyścią dla pewnych kwestii – uważam, że mówienie o wyrębie lasu, o budowie szosy międzydzielnicowej to troszeczkę emocji w ten proces wymiany

argumentów - według mnie – niepotrzebnych wkłada i Ja też jestem przeciwko wyrębowi lasu ale nie jestem przeciwko punktowej wycince drzew, która umożliwi realizację linii tramwajowej.

Ja jestem przeciwko budowie szosy czy arterii międz dzielnicowej, ale jestem za rozwinięciem komunikacji umożliwiającej skomunikowanie między in. Górnośląskie Centrum Medyczne ze Śródmieściem Katowic. Wic tutaj mówimy o tym samym, ale troszeczkę innym językiem. Mówimy, że pytanie ok. 600 mieszkańców o to, jak w ich opinii powinien wyglądać przebieg linii tramwajowej jest nie merytoryczne i nie miarodajne, czy nie reprezentatywne ale z drugiej strony po weryfikacji mamy ten sam rząd wielkości osób, które przeciwko tej realizacji protestują i z naszej strony absolutnie argument o tym, że nie należy brać pod uwagę takich opinii nie pada, więc proszę Państwa myśle, że wszystko jest kwestią odczuć.

Ja deklaruje, że tak jak do tej pory będziemy się starali robić wszystko, by realizacja tej inwestycji przebiegła w maksymalnie nieinwazyjny sposób a przyszłe, realizacyjne i konkretne już decyzje Pana Prezydenta Miasta Katowice potwierdzą to, co mówię w tej chwili.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra podziękował Panu I Wiceprezydentowi Miasta za wypowiedź i zwrócił się do Pana Pełnomocnika o kilka słów komentarza, bo trudno się nie zgodzić z argumentami dot. wyburzeń.

Pełnomocnik Pan J Ż: Pan Naczelnik Wydziału Transportu był uprzejmy przytoczyć przebieg tramwaju zawarty w *Studium* uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, przyjętego uchwałą RM, natomiast my powołujemy się również na 2 dokumenty autorstwa dr inż. J H i Firmy z Krakowa, które wskazują na zasadny przebieg linii tramwajowej w innej lokalizacji i te dwa dokumenty się ze sobą pokrywają. W analizach przesłanych przez Tramwaje Śląskie czy też Urząd Miasta te warianty nie zostały wzięte pod uwagę; przebiegi linii tramwaju są krótsze i obejmują większą liczbę mieszkańców i to powoduje, że są bardziej uzasadnione ekonomicznie i trudno odmówić im tego, że są szybkim tramwajem. Jeżeli trasa ma 3,5 km, myślę że trasa jest szybsza niż ulicą Kościuszki z wejściem w teren zabudowany starej części Piotrowic (przez ul. Szewską – Os. Radockiego – do ul. Bażantów), jest to trasa nieskomplikowana, nie przebiegająca z dużymi łukami i z dużymi kątami, w związku z tym stawiam tezę, że ta trasa jest szybsza i obsługuje większą liczbę mieszkańców bo przebiega przez teren zaludniony.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zwrócił się o komentarz do I Wiceprezydenta Miasta Pana Bogumiła Sobuli.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobula potwierdził, że padło konkretne pytanie które wymaga konkretnej odpowiedzi. Niewątpliwie trasa jest krótsza ale czy są jeszcze jakieś inne zalety? Pan I Wiceprezydent Miasta Bogumił Sobula zwrócił się do Naczelnika WT Pana Bogusława Lowaka o podanie jeszcze innych argumentów, które sprawiły że ta lokalizacja dla linii nie uzyskała akceptacji.

Naczelnik W T Pan Bogusław Lowak podał, że jak wcześniej mówiłem jest opracowanie dr inż. J. H „Studium perspektyw rozwoju sieci tramwajowej Tramwajów Śląskich”, które pokazuje przebieg linii tramwajowej, który nie był uzgadniany z Miastem, mianowicie od Pętli Brynów poprzez Węzeł Kościuszki/Kolejowa, następnie wzdłuż ul. Kościuszki i poprzez teren zabudowy dz. Piotrowice ul. Szewską dalej ul. Radockiego. Chciałem potwierdzić, że trasa ta była również analizowana i trasa ta została pokazana autorom „Wieloletniego Planu Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego Miasta Katowice”. Pan Pełnomocnik mówił o gotowym dokumencie pod tą nazwą. Ten dokument nie jest gotowy i na dzień dzisiejszy podlega konsultacjom społecznym i w przedstawionych rozwiązaniach nie zostało przedstawione to rozwiązanie, bo projektanci wtedy przedstawiali wyłącznie materiały robocze, tzn. odnosili się do wszystkich wcześniejszych opracowań, które zostały w tym zakresie opracowane, do czego zresztą byli zobowiązani. Dlatego również to analizowali.

Chciałbym podkreślić, że to opracowanie było typowo eksperckim, nie analizującym żadnych uwarunkowań dotyczących możliwości realizacyjnych. Mianowicie, nie było w żaden sposób dostosowywane, uzgadniane i w żaden sposób uwzględniane do flagowej inwestycji układu drogowego Miasta Katowice dotyczącego przebudowy DK nr 81, to nie było w ogóle w tym zakresie uzgadniane. Szczegółowa analiza techniczna nie była w tym zakresie przedstawiana, nie była w jakikolwiek sposób konsultowana kwestia przecięcia terenów mieszkaniowych w dz. Piotrowice przez linię tramwajową. Do tej pory przeprowadzone spotkania z mieszkańcami, zapoznanie się ze stanowiskiem mieszkańców wykazały, że praktycznie przebieg linii tramwajowej nie jest akceptowany bezpośrednio przy zabudowie mieszkaniowej. To w tym zakresie rozwiązania te nie zostały skonsultowane w żaden sposób. Z tego względu dalsze prace zostały prowadzone nad wariantami, które zostały przedstawione mieszkańcom na spotkaniach w kwietniu ub. roku.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, „że technicznych kwestii nie jesteśmy w stanie przeskoczyć” – jeżeli DK nr 81 ma być przebudowywana i faktycznie przebieg tramwaju przez dz. Piotrowice za Osiedlem Odrodzenie jest niemożliwy, to troszkę sytuację komplikuje.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła w uzupełnieniu dodał, że na etapie zbierania opinii wiosną ub. roku, dotyczącego wyboru wariantu przebiegu trasy my otrzymaliśmy list protestacyjny podpisany przez ok. 800 mieszkańców Osiedla Odrodzenia, protestujących przeciwko wchodzeniu z linią tramwajową w obręb Osiedla. Czyli mamy tutaj do czynienia z klasyczną sytuacją: linia tramwajowa – tak – ale najlepiej jakieś 300-400 m ode mnie, tak abym jej nie widział; dobrze byłoby żeby tramwaju nie słyszał ale dobrze byłoby żeby dojeżdżenie do tramwaju było możliwie łatwe i akceptowalne. Znalezienie takiego rozwiązania – mówiąc delikatnie – jest bardzo utrudnione w dowolnej lokalizacji w naszym mieście, nie tylko w dzielnicach południowych.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zgodził się z wypowiedzią Pana I Wiceprezydenta Miasta i udzielił głosu Panu Pełnomocnikowi J. Ż.

Pełnomocnik Pan J. Ż. stwierdził, że trudno jest mu dyskutować z opiniami ekspertów. Tak jak Pan Naczelnik Wydziału Transportu zaznaczył, że opracowanie pn. „Wieloletnie Studium Transportu Miasta Katowice” jest opracowaniem eksperckim to uznaliśmy, że jeżeli tam wpisane zostały takie trasy przebiegu tramwaju to są one przemyślane i potwierdzone badaniami ruchu i zapotrzebowaniem w zakresie transportu zbiorowego. Zaznaczono tam taki a nie inny przebieg tramwaju. Trudno jest nam dyskutować z tym, czy jest on możliwy do wykonania z technicznego punktu widzenia. Z opracowania wynika, że tramwaj publiczny powinien przebiegać przez największe skupiska ludzi, w bliskości dużych osiedli mieszkaniowych, bloków. Najmniej inwazyjnym w takiej sytuacji będzie przebieg przez teren słabo zaludniony, jakim jest skraj lasu. Natomiast to powoduje, że taki tramwaj obsługuje bardzo małą ilość mieszkańców.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, że nie jesteśmy w stanie wypracować idealnego rozwiązania w tej sytuacji. Odnoszę wrażenie, że ten przebieg trasy jest jedynym, możliwym do wypracowania ze względu na spore kolizje i istniejącą infrastrukturę.

Radna Pani Barbara Wnęk stwierdziła, że w dyskusji padło bardzo wiele argumentów i podejmując taki temat jest zwolennikiem tego, żeby takie dane, przede wszystkim twarde dane były przedstawione Radnym na piśmie. Oczekiwałam tego, żebyśmy na Komisji Infrastruktury i Środowiska podjęli ten temat, konkretnie żeby była przedstawiona: prezentacja, mapka, informacja jakie były propozycje danych tras, jakie były wyniki ankiety, jakie były merytoryczne argumenty, jakie

było ekonomiczne uzasadnienie, bo z tego, co tu zostało podane – to z jednej i z drugiej strony są jakieś argumenty, ale nie ma podanych konkretnych liczb.

Pierwsza kwestia dotyczy liczb, np. wycinka 4500 drzew – skąd Państwo macie takie dane i czy Miasto też to popiera? Jeśli chodzi o przejazd – było podane że z centrum do Górnośląskiego Centrum Medycznego przejazd tramwajem wynosi poniżej 20 minut a 22-23 minuty trwa przejazd autobusem. Ja oczekiwałam tego, abyśmy na następnej Komisji infrastruktury i Środowiska raz jeszcze ten temat podjęli, ale już kompleksowo, w oparciu o mapki, trasy, wyniki itd. i to samo odnosi się do tego, co przedstawił Naczelnik WT Pan B.Lowak, który ustosunkował się do pisma (*Pełnomocnika Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej z dnia 18.03.2016r., skierowanego do Przewodniczącej Rady Miasta Katowice i na ręce Przewodniczącego Komisji Infrastruktury i Środowiska*), i tego stanowiska Radni na piśmie nie dostali. Dostaliśmy tylko na piśmie pierwsze stanowisko Pana Prezydenta Miasta do projektu uchwały Mieszkańców (*przedstawione dzisiaj przez Naczelnik WRM Panią Katarzynę Staś*). Druga kwestia dotyczy spraw merytorycznych projektu uchwały Mieszkańców. Pani Naczelnik WRM Katarzyna Staś podniosła, że podstawa prawna była nieprawidłowa, oczywiście, zgadzam się, podamy w uchwale Rady Miasta Katowice prawidłową podstawę prawną; był błąd w tytule, zgoda zmienimy tytuł na prawidłowy ale zapytuję, dlaczego projekt uchwały strony prezydenckiej zmienił treść projektu uchwały Mieszkańców?

„§.1. W celu ochrony rezerwatu przyrody „Ochojec” oraz terenów rekreacyjnych odstąpić od wszelkich inwestycji związanych z budową nowych ciągów drogowych i tramwajowych w rejonie ulic: Jagodowej, Glebowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych oraz Spółdzielczości.”

Strona prezydencka przygotowała nam zmianę tego §.1.: *„Przebieg planowanej linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwę terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników, wyznaczyć poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec” .*

Niby ta treść jest ale została zmieniona. Dlaczego została zmieniona? Czy Mieszkańcy się do tej zmiany przychyliają, czy to jest tak jak Państwo sobie życzyli?

Pełnomocnik Pan J Ź oświadczył, że jeżeli chodzi o propozycję zmian w uchwale to nie mieliśmy okazji poznać projektu uchwały Rady Miasta, którą Pani Radna przytoczyła. Zgadza się z dopisaniem do projektu uchwały ul. Glebowej, to było nasze niedopatrzenie, chcielibyśmy tę ulicę objąć ochroną. Odnośnie projektu prezydenckiego, którego treści nie znamy to zastanawiamy się czy może on ulec aż tak drastycznej zmianie, bo my zebraliśmy podpisy i poparcie pod naszym projektem uchwały.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zwrócił uwagę, że główny argument - ochrona Rezerwatu Ochojec został zachowany w projekcie uchwały Rady Miasta i stwierdził, że trudno będzie dzisiaj dojść do konsensusu.

Radna Pani Barbara Wnęk podsumowując swoją wypowiedź zgłosiła wniosek aby Komisja Infrastruktury i Środowiska omówiła ten temat na następnym posiedzeniu Komisji, biorąc pod uwagę wszystkie te dane o których mówiłam wcześniej, z prośbą o przedstawienie tych wszystkich uzasadnień, mapek, tego dokumentu opracowanego przez Tramwaje Śląskie i przez firmę z Krakowa i wszelkie inne dokumenty, które byłyby potrzebne do kompleksowego spojrzenia na tę sprawę i jej omówienie.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła stwierdził, że „płynnie przeszliśmy do inicjatywy uchwałodawczej Pana Prezydenta Miasta”. Nawiązując do tego, co mówiłem wcześniej, że Pan Prezydent Miasta stara się, o ile jest to możliwe, wykorzystać Państwa uwagi – Pan Prezydent przygotował projekt uchwały w sprawie budowy linii tramwajowej wraz ze ścieżką rowerową od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec”, który wniósł do Rady Miasta celem procedowania na najbliższej sesji, o treści:

§ 1. Przebieg planowanej linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwę terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników, wyznaczyć poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec”.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła odczytał Mieszkańcom również uzasadnienie do projektu uchwały:

W celu ochrony rezerwatu „Ochojec” konieczne jest, aby jakakolwiek infrastruktura związana z poprowadzeniem linii tramwajowej od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna wraz ze ścieżką rowerową oraz rezerwa terenu dla poprowadzenia jezdni i chodników zlokalizowana była poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec”.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła kontynuując wypowiedź wyjaśnił, że Prezydent Miasta może przyjmować do realizacji takie uchwały, czy opiniować takie projekty uchwał pozytywnie, które z jednej strony są zgodne z jego strategią zarządzania Miastem a z drugiej strony są możliwe do wykonania. Jeżeli w projekcie uchwały przygotowanym przez Komitet Inicjatywy Uchwałodawczej proponujecie Państwo poprzestanie czy odstąpienie od wszelkich inwestycji związanych z budową nowych ciągów drogowo-tramwajowych w rejonie ulic Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości to ja mam pytanie, jak należy interpretować pojęcie „wszelkie inwestycje”? Czy budowa chodnika na wniosek mieszkańca, radnych, rady jednostki pomocniczej będzie w przypadku podjęcia takiej uchwały zgodna z linią prezentowaną przez Radę Miasta, czy będzie niezgodna? Co to znaczy „w rejonie” ulicy Jagodowej, jak dofinansujemy rejon? Czy przebudowa skrzyżowania na ul. Kościuszki/Armii Krajowej to jest w rejonie ul. Jagodowej? Glebowej? To zależy od interpretacji – jest albo nie jest. Musimy kierując się wymogami przejrzystości, racjonalności budżetu przyjmować takie zasady, które umożliwią racjonalne gospodarowanie Miastem i w tym kontekście pewne intencje, które Państwu przyświecały – mogą być skonsumowane jeśli Rada Miasta podejmie taką uchwałę. W obu projektach uchwał mówimy o ochronie Rezerwatu Ochojec i mówimy twardo: zero-jedynkowo: linia tramwajowa w rezerwacie nie wejdzie w Rezerwat Ochojec. To można bardzo łatwo stwierdzić, bo Pan Prezydent Miasta deklaruje i podejmuje zobowiązanie „nie ruszę Rezerwatu Ochojec”. Nie posługujemy się tutaj nieostrymi pojęciami typu „wszelkich inwestycji”, „w rejonie” – mówimy konkretnie do czego zobowiązuje się Pan Prezydent i z czego będzie można Pana Prezydenta rozliczyć.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła zwrócił się do Państwa Radnych z prośbą, aby pozytywnie zaopiniowali projekt uchwały przygotowany przez Pana Prezydenta Miasta, co umożliwi dalsze kontaktowanie się z Mieszkańcami w tematach związanych z projektowaniem.

Pan I Wiceprezydent Miasta zadeklarował, że cały ten proces projektowy będzie transparentny, jasny, przejrzysty i zostanie zaproponowane rozwiązanie, które biorąc pod uwagę treść proponowanej uchwały w maksymalny sposób zadośćuczyni oczekiwaniom Mieszkańców.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra udzielił głosu Panu J Ź - Pełnomocnikowi Komitetu Inicjatywy Uchwałodawczej Mieszkańców i stwierdził, że projekt uchwały Mieszkańców „mocno blokuje jakiegokolwiek ruchy” inwestycyjne.

Pan J Ź wyjaśnił, że projekt uchwały Mieszkańców nie blokuje „jakichkolwiek” inwestycji, chodzi nam o konkretną inwestycję: budowę drogi wraz z linią tramwajową. Tak jak na wstępie powiedziałem: nie jesteśmy przeciwnikami rozbudowy sieci tramwajowej, na pewno przyniesie poprawę komunikacji w tym rejonie. Treść naszej uchwały jest sformułowana rzeczywiście w sposób dość ogólny i ma za zadanie chronić nie tylko Rezerwat - ale też otaczający las, który nie jest rezerwatem i nasze tereny mieszkaniowe w tym rejonie. Więc zawężanie kwestii – jedynie do Rezerwatu - nie było zamysłem tej uchwały, nie jedynie Rezerwatu. Taka treść tej uchwały uzyskała akceptację ponad 600 podpisów mieszkańców. Aby rezerwat funkcjonował w sposób niezagrożony to potrzebuje otuliny. Więc przejdzie takim układem drogowo-tramwajowym w bezpośredniej bliskości rezerwatu temu

rezerwatowi również zagraża a wiemy, że teren gdzie ma być przeprowadzona ta inwestycja jest dość ciasny i potwierdza to wizja lokalna z października ub.roku. Jest tam bardzo mało miejsca na przeprowadzenie tej inwestycji i będą konieczne duże wycinki lasów.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra podziękował za wypowiedź i stwierdził, że mamy do podjęcia 2 projekty uchwał i rozwiązaniem w tej sytuacji – według Pana Przewodniczącego Komisji - byłoby podjęcie inicjatywy uchwałodawczej nas, jako Radnych z prośbą do strony prezydenckiej o przedstawienie na najbliższej Komisji Infrastruktury i Środowiska kompleksowej, konkretnej linii przebiegu tramwaju i ewentualnych alternatywnych linii przebiegu i problemów związanych z alternatywnymi liniami przebiegu, a w sytuacji jaka w tej chwili Komisja będzie głosować projekt uchwały Mieszkańców.

Radny Pan Tomasz Szpyrka: zrozumiałem z wypowiedzi radnej Pani B.Wnęk, że składała wniosek o zdjęcie tego punktu z porządku obrad, więc zgłaszam wniosek przeciwny, żeby Komisja Infrastruktury i Środowiska dalej procedowała nad tymi projektami uchwał i dziś je przegłosowała.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra wyjaśnił, że ten kierunek został obrany. Ale zgłębienie tej informacji i wiedzy jak ten tramwaj ma biec – na następnej Komisji specjalnie nam nie zaszkodzi. Ja tej wiedzy mówiąc szczerze nie mam.

Radny Pan Tomasz Szpyrka ad vocem: rozumiem, że spotykamy się po to na komisjach roboczych aby dyskutować nad problemem. Mam nadzieję, że Radni zapoznali się z przekazanymi materiałami. Ja, jako Radny posiadam jakąś wiedzę planistyczną o mieście – mam nadzieję, że Radni z komisji też ją posiadają. Dlatego na komisję zostali zaproszeni goście – Pan I Wiceprezydent Miasta i Pan Naczelnik Wydziału Transportu, abyśmy mogli im pytania zadawać, więc nie widzę potrzeby dla której miałbym się jeszcze raz spotykać w tym temacie i dyskutować, bo będziemy cały czas stać w miejscu i kolejna dyskusja do niczego nie doprowadzi. Będziemy przesuwać komisję z miesiąca na miesiąc.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zapytał radnego Pana T.Szpyrkę co Pan radny miał na myśli mówiąc: „będziemy przesuwać komisję z miesiąca na miesiąc”?

Radny Pan Tomasz Szpyrka w odpowiedzi: mam na myśli komisję na której będziemy opiniować projekt uchwały.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zapytał pana Radnego, o którą uchwałę jemu chodzi.

Radny Pan Tomasz Szpyrka: chodzi o uchwałę w sprawie przebiegu tej trasy o której rozmawiamy.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra wyjaśnił, że w dniu dzisiejszym Komisja nie musi jej podejmować. W kwestii informacyjnej Radni chyba mają prawo się dowiedzieć o przebiegu linii tramwajowej, bo w treści tych projektów uchwał nie ma słowa o przebiegu tej linii i ze względów społecznych nie będzie to kolidowało z tym, aby na następnej Komisji Infrastruktury i Środowiska Pan Naczelnik Wydziału Transportu przedstawił nam konkretny przebieg tej linii tramwajowej.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła poinformował, że jest w dość niezręcznej sytuacji. Budowa linii tramwajowej na południe to jest jedno z podstawowych przedsięwzięć planowanych przez Pana Prezydenta Miasta i była komunikowana mieszkańcom bardzo szeroko i wielokrotnie i mam nadzieję, że Państwu Radnym też i stwierdzam, że poziom wiedzy mieszkańców o wariantach tras i planowanych wadach/zaletach każdego z takich rozwiązań jest bardzo wysoki, czego dowodem

jest projekt uchwały przygotowany przez Komitet Inicjatywy Uchwałodawczej i stanowisko P.Mieszkańców komentujące stanowisko Pana Prezydenta Miasta. Dodatkowa akcja informacyjna przeprowadzana wiosną ub.roku czyli prawie rok temu miała na celu maksymalne przedstawienie informacji w tym zakresie. Także akcja promocyjna, outdoorowa i bezpośrednia w publikacjach różnego typu – myślę, że tym którzy chcieli uzyskać pełną wiedzę n/t planowanego przedsięwzięcia umożliwiła to i jeśli mogę to prosiłbym o merytoryczne ustosunkowanie się do tych 2 projektów uchwał poprzez ich zaopiniowanie.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra odpowiedział Panu I Wiceprezydentowi Miasta, że oczywiście Komisja Infrastruktury i Środowiska te 2 projekty uchwał zaopiniuje, bo one się nie wykluczają, uważam jednak, że Radni powinni zgłębić swoją wiedzę w tym temacie na kolejnej komisji. Rozumiem, że była prowadzona szeroka akcja informacyjna dla mieszkańców, ale uważam, że uczciwie byłoby przed Radnymi przedstawić wyniki tejże akcji, abyśmy mogli wyciągnąć odpowiednie wnioski. Ten temat z samej nazwy powinien trafić na Komisję Infrastruktury i Środowiska.

Radna Pani Barbara Wnęk przypomniała, że składała wniosek formalny o zdjęcie z porządku obrad przedłożonych 2 projektów uchwał i omówienie kompleksowej informacji na następnej Komisji i zapytała Pana Przewodniczącego Komisji, czy jej wniosek został dobrze zinterpretowany. Oczywiście rozumiem, że była prowadzona szeroka akcja informacyjna, promocyjna, konsultacyjna itd. ale myślę, że uczciwym postępowaniem wobec Radnych jest przedstawienie wyników tejże akcji i żebyśmy później mogli wyciągnąć stosowne wnioski.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra powtórzył: zdjęcie tych projektów z porządku obrad nic nie zmieni, bo oba projekty uchwał są ogólne i miękkie i zdjęcie z dzisiejszego procedowania tych projektów uchwał nie wstrzymuje dalszych prac inwestycyjnych.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził że wpłynęły 2 wnioski formalne: radnej Pani B.Wnęk w sprawie zdjęcia z porządku obrad opiniowania przedłożonych dwóch projektów uchwał i omówienie kompleksowej informacji na następnej Komisji Infrastruktury i Środowiska oraz wniosek przeciwny radnego Pana T.Szpyrki o dalsze procedowanie nad tymi projektami uchwał i głosowanie na dzisiejszej Komisji.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra poddał pod głosowanie wniosek formalny radnej Pani Barbary Wnęk w sprawie zdjęcia z porządku obrad opiniowania przedłożonych dwóch projektów uchwał i omówienie kompleksowej informacji na następnej Komisji Infrastruktury i Środowiska.

(Wynik głosowania: 3 głosy „za”, 7 przeciw, bez głosów wstrzymujących się).

Pan Przewodniczący Komisji stwierdził, że wniosek radnej Pani B.Wnęk nie uzyskał akceptacji Komisji, tak więc głosowanie wniosku przeciwnego radnego Pana T.Szpyrki jest bezzasadne.

Pan Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie **wniosek do Pana Prezydenta Miasta dotyczący przygotowania na posiedzenie Komisji Infrastruktury i Środowiska kompleksowej informacji n/t przebiegu linii tramwajowej na południe Katowic i możliwych alternatywnych tras przebiegu tramwaju na południe Katowic.**

Pan Przewodniczący Komisji postanowił, że z uwagi na wyjazdowe posiedzenie Komisji w dniu 20.04.br., prosi się o przygotowanie informacji na Komisję w dniu 18.05.br.

(Wniosek został podjęty jednogłośnie, w obecności 7 członków Komisji).

Następnie **Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra** poddał pod głosowanie projekt uchwały stanowiący inicjatywę uchwałodawczą mieszkańców i zapytał Radnych: kto jest za pozytywnym

zaopiniowaniem projektu uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, stanowiącej inicjatywę uchwałodawczą mieszkańców?

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z projektem uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej, stanowiącym Obywatelską Inicjatywę Uchwałodawczą, w głosowaniu: 7 głosów „przeciw”, przy 3 głosach „wstrzymujących się” nie wydała pozytywnej opinii do przedmiotowego projektu uchwały.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie budowy linii tramwajowej wraz ze ścieżką rowerową od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec”.

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z projektem uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie budowy linii tramwajowej wraz ze ścieżką rowerową od Pętli Brynów do planowanej Pętli Kostuchna poza terenem rezerwatu przyrody „Ochojec”, w głosowaniu: 7 głosów „za”, przy 3 głosach „wstrzymujących się”, bez sprzeciwu pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra wyraził nadzieję, że przedstawiciele Mieszkańców dołączą do dyskusji, która będzie kontynuowana na posiedzeniu Komisji Infrastruktury i Środowiska w dniu 18 maja br. i Biuro Rady Miasta ich o tym poinformuje.

Radna Pani Barbara Wnęk zwróciła się z prośbą o przekazanie Komisji Infrastruktury i Środowiska również odpowiedzi na piśmie, którą przedstawił Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak, gdy ustosunkował się do pisma Mieszkańców z dnia 18.03.2016 r.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła wyjaśnił radnej Pani Barbarze Wnęk, że to pismo Mieszkańców z dnia 18.03.2016r. jeszcze oficjalnie nie wpłynęło do Pana Prezydenta Miasta i jeżeli wpłynie to Pan Prezydent Miasta oczywiście w oficjalny sposób się do niego ustosunkuje. Mając na względzie wartość merytoryczną dyskusji i pewne oczekiwania ze strony Mieszkańców, pozwoliliśmy sobie w dniu dzisiejszym przekazać na Komisji pewne wstępne stanowisko Pana Prezydenta Miasta ale oczywiście jeżeli pismo trafi do Pana Prezydenta Miasta to stosowna odpowiedź trafi przede wszystkim do Mieszkańców i do Państwa Radnych.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra ogłosił 10-minutową przerwę.

Ad.4.2.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra poinformował, że otrzymał jako Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Środowiska, do wiadomości pismo Prezesa Zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej „Górnik” (TT/W/771/16 z dnia 18.02.2016 r.) dot. *wadliwego funkcjonowania sieci kanalizacyjnej przy ul. Widok, Dobrej i na Osiedlu Ducha.*

Naczelnik WZNWiPW Pani Mirosława Stachura-Jeleń przedstawiła Komisji odpowiedź udzieloną przez I Wiceprezydenta Miasta Katowice z dnia 18.03.2016 r.(ZNP.0232.2.5.2016.MB) i stwierdziła, że temat jest wieloletni, zarówno mieszkańcy jak i spółdzielnia mieszkaniowa skarżą się na

utrudnienia związane z niesprawną siecią kanalizacyjną. Sprawa jest do rozwiązania doraźnie. Katowickie Wodociągi jako operator sieci na tym terenie ma przygotować rozwiązanie tego problemu i po tym etapie odbędzie się spotkanie Pana I Wiceprezydenta Miasta z władzami spółdzielni.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła udzielił wyjaśnień dotyczących kwestii technicznych. Temat jest znacznie dłuższy i można powiedzieć że obie strony (SM Górniki i Spółka Katowickie Wodociągi) „mocno okopały się na swoich stanowiskach” a nie obejdzie się tutaj bez dużych inwestycji. W sprawie chodzi o zakłócenie stosunków wodnych, „grawitacja tam nie działa” bo pewne inwestycje mające wpływ na system odwadniania nie sprawdziły się. Obie strony muszą ponieść znaczące wydatki, inaczej nie dojdzie do rozwiązania tego problemu. Wydałem polecenie Prezesowi Spółki „Katowickie Wodociągi”, aby wykonał opracowanie techniczno-merytoryczne i kiedy je otrzymam to zorganizuję spotkanie z prezesem spółdzielni mieszkaniowej. Nie będzie to rozwiązanie ani szybkie ani tanie, ale dobra wola ze strony Miasta Katowice została wyrażona.

Na wniosek Przewodniczącego Komisji Pana Bartosza Wydry – Komisja przyjęła wyjaśnienia do wiadomości.

Ad.4.3.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zapoznał Komisję z pozytywną opinią Zespołu Radnych: Pana T.Rokickiego i Pana J.Zawadzkiego, powołanego do kontroli list osób oczekujących na zawarcie umowy najmu lokalu na czas nieoznaczony w roku 2016 oraz list osób opuszczających domy dziecka, rodziny zastępcze oraz inne placówki wychowawcze oczekujących na zawarcie umowy na najmu lokalu na czas nieoznaczony i lokalu socjalnego (sprawa BRM.0004.33.2016 z dnia 29.02.2016r.)

Radny Pan Józef Zawadzki stwierdził, że po przeprowadzonej kontroli list bardzo wysoko ocenia pracę pracowników Wydziału Budynków i Dróg, gdzie wszystkie procedury związane z przydziałem mieszkań „idą prawidłowo” i jest to zasługa Pana Prezydenta Miasta i pracowników wydziału.

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z opinią Zespołu Radnych z dnia 7.03.2016 r. dotyczącą wyników kontroli projektu listy osób oczekujących na zawarcie umowy najmu lokalu na czas nieoznaczony w roku 2016 oraz list osób opuszczających domy dziecka, rodziny zastępcze oraz inne placówki wychowawcze oczekujących na zawarcie umowy najmu lokalu na czas nieoznaczony i lokalu socjalnego, w głosowaniu: 8 głosów „za” jednogłośnie pozytywnie zaopiniowała wyniki kontroli i ww. listy.

Ad.4.4.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra przystąpił do rozpatrzenia sprawy BRM.0005.4.2016 z dnia 9.03.2016 r. i udzielił głosu **Zastępcy Naczelnika Wydziału Budynków i Dróg Pani Dorocie Wawierni**, która przedstawiła przygotowany projekt uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie przekazania do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach skargi Pani K J: skarga jest odpowiedzią na stanowisko Rady Miasta Katowice, która odrzuciła wezwanie Pani K J do usunięcia naruszenia prawa. Ta sprawa już była procedowana na Komisji infrastruktury i Środowiska i na sesji Rady Miasta. Pani K J zarzuca w uchwale Rady Miasta niezgodność zapisu, że lokale mieszkalne o powierzchni powyżej 80 m² mogą być oddane w najem ze stawką czynszu ustaloną w drodze przetargu i zarzuca niezgodność tego zapisu *Programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem miasta Katowice...* z art. 6 i 7 ustawy o ochronie praw lokatorów.

Rada Miasta uznała to wezwanie Pani K J za bezzasadne i odrzuciła je, na to Pani K J, posiadająca interes prawny, wniosła za pośrednictwem Rady Miasta skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, w której wniosła te same argumenty + dodatkowy argument, dotyczący kwestii przynależności lokalu, który wygrała w przetargu. Ten lokal mieszkalny znajduje się w nieruchomości,

która stanowi własność prywatną i od 2003 r. była w zarządzie tymczasowym KZGM-u, na podstawie decyzji administracyjnej. Taki zarząd nie jest samoistnym posiadaniem, które kwalifikowałoby nieruchomość w skład zasobu mieszkaniowego gminy. Jest to posiadanie zależne. W sytuacji gdy nie ma właściciela nieruchomości, ustalonych spadkobierców stosujemy tutaj przepisy kodeksu cywilnego i ustalamy stawki czynszu w drodze przetargu. Pani K J przystępując do przetargu znała stan prawny nieruchomości, także znane jej były zasady przetargu. Proponujemy uznać skargę Pani K J za bezzasadną.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, że wynika z tego, że znalazł się właściciel nieruchomości?

Zastępca Naczelnika WBiD Pani Dorota Wawiernia potwierdziła, że nieruchomość została w 2010 roku przekazana właścicielowi i zwróciła się do Komisji o wydanie pozytywnej opinii do projektu uchwały.

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z projektem uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie przekazania do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach skargi Pani K J, w głosowaniu: 8 głosów „za” jednogłośnie pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały.

Ad.4.5.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra przystąpił do rozpatrzenia pisma Prezesa Stowarzyszenia Rowerowe Katowice z dnia 04.03.2016 r. i udzielił głosu radnemu Panu Aleksandrowi Uszokowi.

Radny Pan Aleksander Uszok, Prezes Stowarzyszenia „Rowerowe Katowice” podziękował za udzielenie głosu i poinformował, że jako przedstawiciel strony społecznej został poproszony na posiedzeniu Zespołu Rowerowego Urzędu Miasta Katowice, o ustosunkowanie się do możliwości przejęcia i adaptacji przez Miasto Katowice odcinka dawnej Kolei Piaskowej na cele trasy rowerowej. Radni zostali poinformowani, że Stowarzyszenie „Rowerowe Katowice” przygotowuje stosowny projekt i chce zapoznać z nim Komisję Infrastruktury i Środowiska. W dniu wczorajszym Komisja Rozwoju Miasta podjęła wniosek do Prezydenta Miasta o przedstawienie stanu aktualnego procedowania tej sprawy tzn. jak wyglądają rozmowy z właścicielem terenu „Maczki-Bór”.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, że Komisja Infrastruktury i Środowiska nie będzie dublować Komisji Rozwoju Miasta i będzie oczekiwać na odpowiedź Pan Prezydenta Miasta, następnie udzielił głosu **Panu A K, Oficerowi Rowerowemu z Urzędu Marszałkowskiego.**

Pan A K Oficer Rowerowy poinformował zebranych przed prezentacją: na Śląsku toczy się poważna dyskusja rowerowa i jest to bardzo pozytywny trend. Żeby ten trend utrzymać zostały podjęte przeze mnie różne działania w celu wykorzystania potencjału jakim jest fantastyczna infrastruktura poprzemysłowa na Śląsku, konkretnie wyłączone z ruchu kolejowego trasy, które chcemy adaptować na trasy rowerowe. Wzorcowym opracowaniem dla nas jest dokument z miasta Essen w Zagłębiu Ruhry, który zawiera projekt 100 km tras rowerowych, biegnących dawnymi szlakami kolejowymi. Zgodnie z ustaleniami Komisja Infrastruktury i Środowiska oraz obecni zaproszeni Goście obejrzeni krótką prezentację n/t projektu z miasta Essen.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zapytał przedstawicieli Strony Prezydenckiej, czy na chwilę obecną są znane jakieś ustalenia w sprawie?

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła zwrócił uwagę, że na filmie widzieliśmy, że ta niemiecka droga ma charakter drogi wojewódzkiej. Czy ze strony ponadgminnej została wyrażona wola partycypowania w kosztach? **Pan I Wiceprezydent Miasta** poinformował, że jest szansa zachowania tej infrastruktury kolejowej i odbył spotkanie z Dyrektorem GDDKiA, na którym zostało uzgodnione że nie będą podejmowane żadne działania związane z rozbiórką wiaduktu nad autostradą A4. GDDKiA jest właścicielem infrastruktury w tym zakresie. Takie mamy na chwilę obecną uzgodnienia. Jeżeli chodzi o obiekt przy ul. Bocheńskiego to Naczelnik Wydział Budownictwa też przeprowadził rozmowy i gdyby pojawiły się jakieś inicjatywy, to może wstrzymać rozbiórkę obiektu.

Pan A K Oficer Rowerowy poinformował, że chodzi o duży odcinek i patrzy na to przez pryzmat województwa: Urząd Marszałkowski i Sejmik Wojewódzki zgodzili się przeznaczyć na audyt tych tras 250 000 zł i te środki pozwolą wytypować trasy, sprawdzić ich faktyczny przebieg, stan techniczny i sprawy własnościowe. Chcemy stworzyć studium wykonalności zawierające informacje o korzyściach jakie ta koncepcja przyniesie dla mieszkańców całego regionu. W dniu 17.03.2016 r. została podpisana przez Marszałka Województwa i Przewodniczącego GZM umowa dotycząca realizacji wspólnej polityki rowerowej i jako pierwsi zwracamy się do Miasta Katowice z prośbą o nawiązanie współpracy.

Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak poinformował, że ta koncepcja była analizowana na posiedzeniu Zespołu Rowerowego w Urzędzie Miasta. Nie jest to proste zadanie, bo przebieg tych tras nie do końca pokrywa się z koncepcją transportową Miasta. Wiadukt nad autostradą A4 to jest pewien potencjał, ale mamy poważny problem z poprowadzeniem ruchu rowerowego przez A4. Ten wiadukt nie jest położony w najbardziej odpowiednim dla nas miejscu. Deklarujemy, że wykorzystamy ten wiadukt ale oczekujemy na wkomponowanie się i wykorzystanie naszego rozwiązania.

Pan A K Oficer Rowerowy w Urzędzie Marszałkowskim odpowiedział, że bardzo ucieszyła go informacja, że w tej chwili nie grozi wiaduktowi rozbiórka i że uda nam się stworzyć dokument, który będą opiniować radni. Chodzi o dokument wojewódzki i musi być zaangażowanie wszystkich gmin. Pan A K poinformował również, że Zespół Rowerowy w Urzędzie Miasta Katowice bardzo dobrze działa i podaje go innym gminom za wzór.

Ad.4.6.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra przystąpił do opiniowania projektu uchwały Rady Miasta Katowice zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem miasta Katowice na lata 2012 – 2016 i udzielił głosu **Zastępcy Naczelnika Wydziału Budynków i Dróg Pani Dorocie Wawierni**, która przedstawiła 2 najważniejsze zmiany polegające na 1/ uruchomieniu sprzedaży mieszkań w budynkach na terenie Starego Giszowca, 2/ podwyżki czynszów w mieszkaniach komunalnych. Jeżeli chodzi o podwyżki czynszów, to miały być wcześniej wprowadzone, ale faktycznie mają zostać wprowadzone dopiero w 2016 roku i wynoszą 7 i 12% (dla najstarszych budynków). Została opracowana symulacja, że jeżeli czynsze za mieszkania wzrosną o te 7 i 12% to do KZGM wpłynie 3 860 000,00 zł.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra zapytał, jak wygląda ściągalność czynszów w KZGM?

Zastępca Naczelnika WBiD Pani Dorota Wawiernia odpowiedziała, że w roku 2014 KZGM uzyskał b.dobry wynik w zakresie ściągalności opłat, który wyniósł 92,5%. Jeżeli ta tendencja się utrzyma, to możemy się spodziewać wpływu 3 570 000,00 zł do KZGM-u od 92% osób, które systematycznie regulują należności.

Dyskusja:

Radny Pan Józef Zawadzki zadał następujące pytania dotyczące wykupu mieszkań – nie tylko na Giszowcu, ponieważ otrzymuje wiele próśb mieszkańców, którzy chcą wykupić mieszkania ale otrzymują odmowę z Urzędu Miasta.

Zastępca Naczelnika WBiD Pani Dorota Wawiernia wyjaśniła, że cały czas trwa sprzedaż mieszkań w budynkach, gdzie jest założona wspólnota mieszkaniowa.

Radny Pan Józef Zawadzki zapytał o sytuację, że musi być zgoda połowy mieszkańców, żeby można było mieszkanie wykupić i uważa, że ten zapis trzeba zmienić.

Zastępca Naczelnika WBiD Pani Dorota Wawiernia wyjaśniła, że jest taki zapis w *Programie*, który postara się uściślić, natomiast została wstrzymana sprzedaż mieszkań w budynkach stanowiących własność gminy.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła podał przykład: mamy mały budynek mieszkalny w którym mieszkają 3 rodziny, w którym nie ma wspólnoty mieszkaniowej a więc Gmina Katowice ma 100%-wą własność: dwie rodziny chcą wykupić mieszkania, jedna rodzina nie jest wykupem zainteresowana. W sytuacji patowej, a taką w Urzędzie Miasta już mieliśmy, na podstawie decyzji Prezydenta Miasta tej rodzinie, która nie chce wykupić mieszkania proponuje się mieszkanie zastępcze w innej lokalizacji, czasem atrakcyjniejsze od obecnie zajmowanego. W efekcie uwalniamy to mieszkanie i wtedy pozostałe dwa mieszkania są sprzedawane na rzecz najemcy z bonifikatą a to uwolnione mieszkanie sprzedajemy na rzecz najemcy w drodze przetargu nieograniczonego, bez bonifikaty. Czyli wychodzimy z małej wspólnoty, której utrzymywanie z punktu widzenia kosztów (np. remontów) jest ekonomicznie nieuzasadnione. Każda taka sytuacja wymaga indywidualnego rozpatrzenia.

Radny Pan Józef Zawadzki stwierdził, że podwyżki czynszów mogą być, bo wszystko drożeje: czynsze, media. Jeżeli Miasto podwyższy czynsz o te 7% i KZGM skorzysta na tym 3 860 000,00 zł to ile KZGM dostanie środków z budżetu miasta na remonty mieszkań? My uchwalimy podwyżkę, KZGM dostaje mało środków, pustostanów w mieście jest dużo i uważam, że 100% środków powinno iść na remonty z podwyżki czynszów. Panie Prezydencie trzeba coś z tym zrobić. Jak się da 1 - 2 mln złotych, to jest nic dla KZGM-u, trzeba im dać rocznie te 20-30 mln zł, żeby KZGM rozpoczął remonty jak należy i nie przekazywać im środków w miesiącach: lipiec, sierpień ale w styczniu 2016 roku, wtedy jest szansa ich „przerobienia” tzn. ogłoszenia przetargów, aby KZGM miał jasno unormowane, ile środków dostaje na remonty. Pan Radny J.Zawadzki zwrócił się z prośbą, żeby jego postulat dotarł do Pana Prezydenta Miasta Marcina Krupy.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła wyjaśnił, że Pan Prezydent Miasta chyba przewidział takie wystąpienie radnego Pana Józefa Zawadzkiego i z początkiem tego roku w budżecie KZGM znalazła się kwota na remonty w wysokości 6 750 000 zł, która umożliwi wyremontowanie ok. 450 mieszkań i ten zasób trafi na rynek, do ludzi i ta lista przydziału ok. 100 lokali komunalnych na czas nieoznaczony, którą P.Radni co rok sprawdzacie i opiniujecie, będzie dwa razy dłuższa. W tych budynkach, gdzie nie ma zaległości czynszowych będą remontowane budynki, klatki schodowe, strychy bo ich stan świadczy o poziomie zasobu mieszkaniowego gminy. Udało się też wprowadzić tego typu zmianę, że KZGM nie musi się rozliczać z remontów w cyklu rocznym, tzn. będzie mógł ogłaszać przetargi na remonty w miesiącach: styczeń, luty i we wrześniu i październiku, ze świadomością, że nie będą to wydatki niewygasające i że trzeba będzie je zwrócić do budżetu miasta do końca roku. Będzie można spokojnie skończyć remont wiosną kolejnego roku. Nie będzie więc spiętrzenia działań.

Radny Pan Józef Zawadzki: czyli jak KZGM remontu nie zrobi i te środki zostaną niewykorzystane to przejdą na następny rok? Czyli jak mówił Pan I Wiceprezydent - KZGM dostał 6 750 000,00 zł i będzie miał jeszcze niewykorzystane środki np. 1 500 000,00 zł, w sumie ponad 8 000 000,00 zł i jak Radni uchwalą 7% podwyżkę czynszów, która stanowi wpływ 3 860 000,00 zł, to KZGM dostanie 12 000 000,00 zł na remonty?

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła wyjaśnił, że KZGM otrzymał takie środki na remonty, jakie będzie w stanie wykorzystać i nie otrzymał większych środków, bo sam stwierdził, że ich nie przerobi. KZGM jest rozliczany od strony ilości a nie od wartości. W 2015r. zostało wyremontowanych 129 mieszkań, w tym roku planuje się 450. Te środki zostały zapewnione na ten cel i nie ma obaw, że zostaną niewłaściwie wykonane. Co do dochodów KZGM – potencjalnie zwiększonych, to one wpływają na konto KZGM. Należy pamiętać, że KZGM jest jednostką budżetową, więc wszystkie jego wydatki są pokrywane z budżetu miasta a wszystkie dochody trafiają do budżetu miasta Katowice. To nie jest spółka. KZGM osiąga dochody rzędu 115 000 000,00 złotych a jego koszty utrzymania są o 20 000 000,00 zł wyższe. To nie jest tak, że ktoś pieniądze KZGM-owi zabiera. To są pieniądze należne budżetowi miasta; na utrzymanie trafia więcej środków niż KZGM ściąga z czynszów. Wszystko zależy od tego, jak KZGM wykorzysta stworzone możliwości.

Radny Pan Józef Zawadzki zapytał o liczbę pustostanów w mieście.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła w odpowiedzi: jest ich 1 000 i o tym radni byli informowani. W tej liczbie są lokale wyłączone z użytkowania ze względu na ich stan techniczny; około 50 lokali jest w tzw. rezerwie losowej; jest 300 lokali w kamienicach, opróżnianych z lokatorów w których remont, zdaniem KZGM-u się nie opłaca; jest 100 mieszkań niezasiedlonych o pow. powyżej 120-140 metrów do sprzedaży w trybie przetargu nieograniczonego i do tej liczby należy dodać planowane do wyremontowania 450 lokale mieszkalne.

Radny Pan Józef Zawadzki podziękował za takie działania Pana Prezydenta Miasta i za udzielone wyjaśnienia.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra podziękował Panu I Wiceprezydentowi Miasta za wyjaśnienia i poddał projekt uchwały pod głosowanie:

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z projektem uchwały Rady Miasta Katowice zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem miasta Katowice na lata 2012 – 2016, w głosowaniu: 8 głosów „za” jednogłośnie pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały.

Ad.4.7.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra przystąpił do opiniowania projektu uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie przyjęcia programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi i zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie Miasta Katowice w 2016 roku, która Radni otrzymali w dniu 21.03.2016 r. i udzielił głosu **Naczelnik Wydziału Kształtowania Środowiska Pani Barbarze Lampart. Naczelnik WKŚ Pani Barbara Lampart** udzieliła stosownych wyjaśnień do cyklicznej uchwały (środki zabezpieczone w budżecie miasta na realizację *Programu wynoszą 1 398 500,00 złotych na utrzymanie miejskiego schroniska, odławianie bezdomnych zwierząt, znakowanie bezdomnych zwierząt, sterylizację i kastrację*) i zwróciła się do Komisji Infrastruktury i Środowiska z prośbą o wydanie pozytywnej opinii do projektu uchwały.

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z projektem uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie przyjęcia programu opieki nad zwierzętami bezdomnymi i zapobiegania bezdomności zwierząt na terenie Miasta Katowice w 2016 roku, w głosowaniu: 7 głosów „za” jednogłośnie pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały.

Ad.4.8.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra przystąpił do opiniowania projektu uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie dodatkowych oznaczeń taksówek oraz przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu taksówkami na terenie miasta Katowice, którą radni otrzymali w dniu 23.03.br. i zwrócił się do przedstawicieli strony prezydenckiej o wprowadzenie do tematu, który „toczy się” w mieście Katowice od 1,5 roku.

Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak potwierdził że przygotowana uchwała jest efektem współpracy ze środowiskiem taksówkarskim, dotyczy wprowadzenia dodatkowego oznakowania taksówek do obowiązującej uchwały i trzeba było te kwestie dostosować do obowiązującego stanu prawnego. Pan Naczelnik przedstawił szczegółowo uzasadnienie do projektu uchwały, w tym załączniki opracowane zgodnie z Polityką Promocji Miasta Katowice.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, czy ta uchwała nie stanowi połowicznego rozwiązania problemu, który od dłuższego czasu trwa w Katowicach i czy Miasto wykona dalszy krok w postaci ustalenia tzw. górnej stawki opłaty za przewóz? Czy to jest tylko jedyny konsensus wypracowany ze środowiskiem taksówkarskim?

Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak wyjaśnił, że jest to drugi etap i pracujemy nad pakietem uchwał dotyczących kompetencji Miasta Katowice w tym zakresie i przypomniał, że została już wdrożona uchwała dotycząca egzaminu; w dniu dzisiejszym procedowany jest projekt uchwały w sprawie oznakowania taksówek i kolejna będzie dotyczyła określenia maksymalnych stawek przewozu.

I Wiceprezydent Miasta Pan Bogumił Sobuła wyjaśnił, że są to trzy rozwiązania systemowe porządkujące te sytuację. Można narzekać, że być może naruszają w pewien sposób swobodę działalności gospodarczej, ale zapewniam, że staramy się stworzyć tylko pewne cywilizowane ramy dla konkurencyjnego sposobu świadczenia usług, także od strony wizerunkowej Miasta. Oczywiście, w mieście Katowice jest stały dysonans między taksówkarzami zrzeszonymi a taksówkarzami niezrzeszonymi. Na spotkaniach staramy się poszukiwać rozwiązań kompromisowych. Nie chcemy ich ograniczać, działamy bez szkody i ujmujemy dla prestiżu Miasta. W porównaniu z tym, co było 1,5 roku temu, a więc gdy były silne emocje – to jesteśmy bliżej konsensusu i emocje są mniejsze.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, że nie znalazł w przedłożonym projekcie zapisu o informowaniu pasażera o przewidywanej wartości przejazdu.

Naczelnik WT Pan Bogusław Lowak w odpowiedzi: ten zapis znajdzie się w kolejnym projekcie uchwały o opłatach za przewóz/za postój, przygotowanej w oparciu o liczne wnioski które wpłynęły do Wydziału Transportu.

Przewodniczący Komisji Pan Bartosz Wydra stwierdził, że nie widzi w tej uchwale działań mających na celu ograniczenie wolnego rynku i poddał projekt uchwały pod głosowanie.

Komisja Infrastruktury i Środowiska po zapoznaniu się z projektem uchwały Rady Miasta Katowice w sprawie dodatkowych oznaczeń taksówek oraz przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu taksówkami na terenie miasta Katowice, w głosowaniu: 7 głosów „za” jednogłośnie pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały.

Na zakończenie Pan Przewodniczący Komisji odczytał pismo dot. Informacji Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z dnia 29.03.2016 r. (DS./0612/1/2437/2016), która będzie przedstawiana na sesji Rady Miasta w dniu 27.04.br.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Środowiska

Bartosz Wydra

Protokółowała: