



Katowice, 2 grudnia 2022 r.
(z uzupełnieniami do 29 grudnia 2022 r.)

O P I N I A

nt. wariantów zabudowy mieszkaniowej na terenach po byłej linii kolejowej w dzielnicy Szopienice-Burowiec w Katowicach w trybie specustawy „lex deweloper”

(wersja 1.0.4)

kwartał Korczaka-Hallera-Zimowe-Andersa w 2018 r.:



SPIS TREŚCI:

I. TŁO, CEL OPRACOWANIA I ADRESACI	strona 3
II. DZIAŁKI	strona 4
III. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNO-PLANISTYCZNE	strona 5
↳ III-1. WNIOSKI: WPŁYW ZABUDOWY NA SYTUACJĘ W DZIELNICY I W MIEŚCIE	strona 8
IV. ANALIZA KONCEPCJI ZABUDOWY	strona 10
IV-1. UZUPEŁNIENIE DO: ANALIZA KONCEPCJI ZABUDOWY (od 1.0.3)	strona 16
↳ IV-2. WNIOSKI: WPŁYW ZABUDOWY NA SYTUACJĘ W SĄSIEDZTWIE INWESTYCJI	strona 17
V. ALTERNATYWNE ROZWIĄZANIA VS. VELOSTRADA GZM (uzup. w 1.0.4)	strona 18
VI. ANALIZA UCHWAŁY RADY MIASTA z 15.12.2022 R. (od 1.0.4)	strona 22
VII. TABELA PUNKTOWEJ OCENY „ZA i PRZECIW” - BILANS	strona 24

Najważniejsze uzupełnienia poszczególnych wersji:

- 1.0.1 (05.12.2022 r.) - dodano Rysunki 4.2 i 4.3 (inwestycja "lex deweloper" naniesiona na podkładzie Studium Katowic);
- 1.0.2 (09.12.2022 r.) - uzupełniono II. o informacje z oficjalnego opracowania ekofizjograficznego dla Katowic;
- 1.0.3 (12.12.2022 r.) - uzupełniono Analizę Koncepcji Zabudowy IV. o IV-1. (nowe uwagi otrzymane z biur projektów);
- 1.0.4 (29.12.2022 r.) - dodano VI. Analizę Uchwały RM w sprawie „lex deweloper” z 15.12.2022 r. oraz uzupełniono V. o informacje z ogłoszenia przetargowego GZM z 28.12.2022 r. w sprawie велоstrady Katowice-Sosnowiec, ponadto skorygowano tytuł opracowania.

Najaktualniejsza wersja opracowania jest zawsze dostępna pod linkiem skróconym <<https://tiny.pl/wf1b5>> i pod linkiem pełnym <https://www.zielony-burowiec.pl/uploaded/dokumenty%20pdf/Opinia_StowPEZ_Burowiec2022.pdf>.

I. TŁO, CEL OPRACOWANIA I ADRESACI

- Ujawnienie opinii publicznej w czerwcu 2022 r. zamiaru lokalizacji inwestycji „lex deweloper” na terenach po byłej linii kolejowej w dzielnicy Szopienice-Burowiec, wywołało rezonans i opór społeczny, czego dowodzą m.in.: zasięg odbiorców profilu **facebook.com/zielonyburowiec** wynoszący kilkadziesiąt tysięcy osób, liczba obserwujących ten profil FB, która przekroczyła dwa tysiące (z czego 95% z atrybutem „polubienia”), kilkanaście tysięcy odwiedzin na stronie **www.zielony-burowiec.pl**, ponad tysiąc odtworzeń nagrań z posiedzenia Komisji Rady Miasta dnia 27 lipca 2022 r. na **youtube** (np. link <https://youtu.be/J911UFnT8vg>), a przede wszystkim liczne publikacje, artykuły i audycje jakie ukazały się na ten temat w mediach publicznych (m.in. Radio Katowice, Telewizja Katowice, Telewizja TVS, Fakt itd.). Łączny zasięg odbiorców informacji wyraża się liczbą 6-cyfrową.

- Dodatkowe kontrowersje wzbudzał sposób procedowania w UM Katowice wniosku inwestora o wydanie dla tej inwestycji tzw. decyzji środowiskowej. Ostatecznie postępowanie środowiskowe w tej sprawie zostało w całości umorzone przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze, a kwestia nieprawidłowości jakie w jego toku wystąpiły w UM Katowice, będzie przedmiotem oddzielnych postępowań przed innymi organami - dlatego nie będzie poruszana w niniejszym opracowaniu.

- W wyniku zaistniałych okoliczności inwestor zmienił pierwotną koncepcję zabudowy wielorodzinnej na inny wariant - koncepcję „jednorodzinną”, którą przedstawił w sali plenarnej Rady Miasta Katowice dnia 29 listopada 2022 r. **i tej ostatniej koncepcji dotyczy przede wszystkim niniejsze opracowanie.**

- Tytuł pierwszej wersji niniejszego opracowania opatrzone słowem „wstępna” ze względu na krótki czas w jakim musiało ono powstać - Stowarzyszenie wykonało pierwsze prace analityczne w zaledwie 3 dni robocze, a tempo wynikało z faktu, że 29 listopada 2022 r. inwestor zadeklarował, że ma już skompletowaną dokumentację nowej koncepcji i nosi z się z zamiarem bardzo szybkiego złożenia wniosku o ustalenie lokalizacji jeszcze w grudniu 2022! W grudniu 2022 r. opinia była stopniowo uzupełniana o nowe informacje, od wer. 1.0.4 zrezygnowano ze słowa „wstępna”.

- Jeśli zaistnieje taka potrzeba, Stowarzyszenie gotowe jest uzupełniać opinię o dalsze elementy (jeśli inwestor przedłoży wniosek bez zmian w kształcie jaki ujawnił 29 listopada br.) lub skorygować opinię Stowarzyszenia (jeśli inwestor zdecyduje się wprowadzić istotne modyfikacje koncepcji zabudowy lub opracować nowy wariant).

- Niniejsza opinia przeznaczona jest zarówno dla **strony społecznej**, w tym kampanii „Zielony Burowiec”, bo społeczeństwo ma prawo do analitycznego werbalizowania swoich intuicyjnych obaw i ścisłej oceny czy są one faktycznie uzasadnione, jak i dla **władz miasta** – zwłaszcza dla **Radnych Miasta Katowice**, którzy być może wkrótce będą musieli podejmować wiążącą decyzję w tej sprawie.

Może najwyższy czas, aby decyzje w ważnych sprawach inwestycji „lex deweloper” nie zapadały na posiedzeniach Rady Miasta w oparciu o nierzetelne wizualizacje przygotowywane przez deweloperów i argumenty wybiórczo dobierane przez zwolenników i przeciwników inwestycji, ale na podstawie sformalizowanej oceny całościowej (tj. w oparciu o zobiektywizowane kryteria, szczegółowe tabele oceny, bilans punktowy). Przypomnijmy, że uzasadnienie specustawy „lex deweloper” mówi o autonomii gminy „w zakresie władztwa planistycznego” realizowanej na podstawie „oceny całej społeczności lokalnej” i „reprezentatywnego stanowiska mieszkańców, które to stanowisko brać muszą pod uwagę radni podejmując decyzję” (itd. patrz strony 6 i 7 uzasadnienia ustawy w druku sejmowym), a decyzja gminy powinna wynikać z oceny czy wniosek inwestora nie „koliduje z potrzebami i możliwościami rozwoju gminy” (patrz więcej w rozdziale VI).

Ale jak to oceniać? Opracowanie, to próba przygotowania i wręczenia Radnym do rąk narzędzia do zobiektywizowanej oceny „za i przeciw”, korespondującego z oficjalnymi intencjami wprowadzenia ustawy „lex deweloper”.

- **Stowarzyszenie zachęca wszelkie inne organy i organizacje (a przede wszystkim dewelopera, jeśli nie będzie się zgadzał z ocenami tu przedstawionymi) do przygotowania własnego kontropracowania, w którym odniosą się merytorycznie do poszczególnych argumentów. Jesteśmy otwarci na twardą, merytoryczną dyskusję na inżynierskie argumenty za i przeciw (nadal zakładamy, że to argumenty merytoryczne są rozstrzygające w podobnych sprawach).**



- Zakładamy, że Czytelnicy opracowania mają podstawowe rozeznanie co do planowanej inwestycji i jej lokalizacji, co do specustawy „lex deweloper” i elementarnych zagadnień budowlano-urbanistycznych, dlatego opisy będą umiarkowanie szczegółowe. Dla ułatwienia szybkiej lektury, w tekście dodano prostokątne pola w niebieskich ramkach z tezami podsumowującymi, ściśle nazwy dokumentów prawnych będą przytaczane tylko w odnośnikach, a dłuższe linki podane będą w formie tzw. linków skróconych, co ułatwi ich ewentualne wprowadzenie „z klawiatury”.

II. DZIAŁKI

● Działki, na których miałyby powstać inwestycja tworzą wąski, podłużny teren, o szerokości 30-40m i długości około 500m, położony w osi północ-południe. Od strony zachodniej, na odcinku długości około 300m, teren przylega bezpośrednio do osiedla Zimowego, na którym dominuje zabudowa jednorodzinna 2-kondygnacyjna. Od strony wschodniej teren przylega - wymieniając od południa - najpierw na odcinku ok. 200m do starej, mieszanej zabudowy Burowca, dalej na północ sąsiaduje (bardzo blisko, ale z zachowanym w mpzp pasem bufora zielonego szerokości około 10m) z nowo budowanym osiedlem Mieszkanie Plus przy ul. Korczaka, Etap I (budynki 4-5-kondygnacyjne), a jeszcze dalej na północ zarezerwowany jest w mpzp po wschodniej stronie terenu obszar pod kolejny etap zabudowy mieszkaniowej, prawdopodobnie Mieszkanie Plus, Etap II. W narożniku północno-wschodnim teren styka się z osiedlem przy ul. Andersa.

Teren będący przedmiotem planów zabudowy mieszkaniowej „lex deweloper” tworzy wąski, długi obszar (ok. 30-40m x ok. 500m), który w przeważającym stopniu jest po obu stronach długich boków otoczony istniejącą zabudową mieszkaniową lub obszarami, na których mpzp zakłada przyszłą lokalizację zabudowy mieszkaniowej).

● Według opracowania ekofizjograficznego (link <https://tiny.pl/w1k43>) wykonanego na zlecenie UM Katowice, teren inwestycji leży (Mapa 4, „Mapa zagrożeń środowiska”) w granicach „potencjalnego zalewu falą awaryjną ze Zbiornika Kozłowa Góra”, co jest planistycznym przeciwwskazaniem do dalszej intensyfikacji zabudowy w linii wąwozu i ostrzeżeniem dla władz miasta. Ponadto Zgodnie z Mapą 2a („Mapa warunków Górniczych”), część północna terenu, na którym deweloper przewiduje zabudowę mieszkaniową leży na obszarze dawnej „płytkiej eksploatacji górniczej na głębokości do 100m p.p.t.”, co stwarza zagrożenie występowania deformacji nieciągłych powierzchni. Sam teren wąwozu, zgodnie z Mapą nr 13 pt. „Grunty nasypowe i składowiska odpadów”, jest „antropogenicznie predysponowany do wystąpienia ruchów masowych”.

● Przez teren, o którym mowa przebiegała w osi północ-południe, w wąwozie głębokości kilku metrów, linia kolei piaskowej. Po jej wyłączeniu z eksploatacji, wąwóz całkowicie zarósł roślinnością, czego dowodzą m.in. zdjęcia na www.sip.katowice.eu z roku 2014. Według opinii ekologów, w wąwozie ukształtował się wtedy unikatowy ekosystem, a zachowana dokumentacja UM Katowice potwierdza, że zarośnięty drzewami wąwóz zamieszkiwały m.in. sikorki, wróble zwyczajne, sówki zwyczajne, sroki zwyczajne, rudziki, trzmięta itd.

● Większość działek w rejonie wąwozu należy do Skarbu Państwa. W okresie eksploatacji kolejowej prawo użytkowania wieczystego działek przysługiwało PKP, później zostało przejęte przez spółkę Eminent sp. z o.o., która we współpracy ze spółką Alora Group sp. z o.o., dokonała procesu ocenianego przez mieszkańców jako dewastacja zielonego wąwozu – do roku 2018 została na znacznym odcinku wycięta większość drzew, wąwóz zasypany odpadami, których składu nikt na bieżąco nie kontrolował, a z wierzchu ziemią. Choć temat ten pozostaje poza zakresem opracowania, warto odnotować fakt, że swoboda w działaniach w tej sprawie obu mało znanych spółek do dziś wydaje się mieszkańcom tajemnicza - mimo interwencji mieszkańców, radnych, zaangażowania Wojewódzkiej Inspekcji Sanitarnej, Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego, Wojewódzkiej Inspekcji Ochrony Środowiska i Prokuratury Rejonowej, spółki spokojnie dokończyły paroletni proces zasypywania wąwozu i nie poniosły konsekwencji poważniejszych niż mandaty.

● W roku 2021 prawo użytkowania wieczystego działek przejęła na krótko Pragbud sp. z o.o., spółka aktywna w skupowaniu działek po likwidowanych liniach kolejowych, od której odkupiła je spółka Pietrzak B.B. sp.k. i złożyła 13 maja 2022 r. w UM Katowice pierwszy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Z wniosku wynikało, że Pietrzak B.B. sp.k. planuje na tym terenie zlokalizować w trybie specustawy „lex deweloper” zwarte osiedle w intensywnej zabudowie wielorodzinnej - rząd 5-ciu budynków 6-kondygnacyjnych na 220-230 mieszkań, wyposażonych w 432 miejsca parkingowe (w bezpośrednim sąsiedztwie 1-rodzinnej zabudowy 2-kondygnacyjnej).

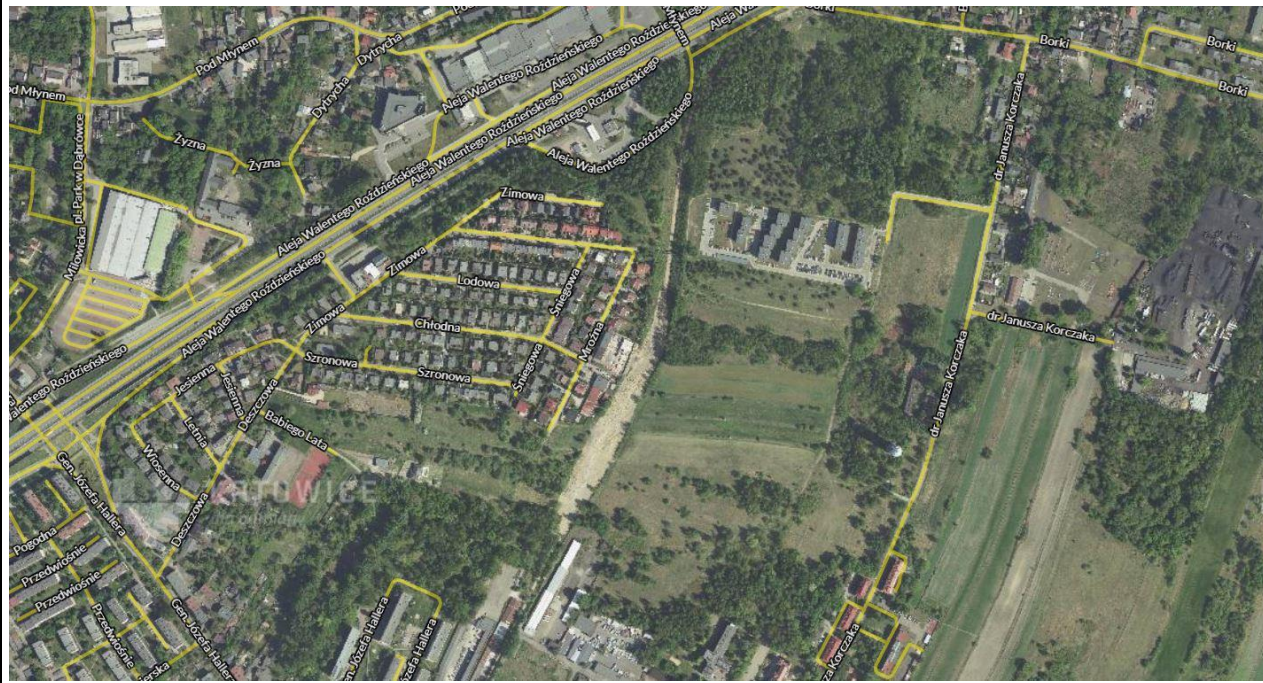
● Z uwagi na poważne błędy proceduralne UM Katowice, 3 listopada 2022 r. Samorządowe Kolegium Odwoławcze, umorzyło postępowanie środowiskowe, a w okolicznościach opisanych w rozdziale I, inwestor przedstawił 29 listopada 2022 r. opinii publicznej nową koncepcję zabudowy mieszkaniowej, tym razem opartej na tzw. „budynekach jednorodzinnych”, przewidującą lokalizację w nich do 104 mieszkań oraz umiejscowienie 156 miejsc parkingowych.

● Opracowanie rozpoczniemy od analizy urbanistycznej i przestrzennej całego rejonu lokalizacji przedsięwzięcia. W dalszej części, najpierw krótkiej analizie zostanie poddana pierwsza koncepcja zabudowy wielorodzinnej, a potem bardzo szczegółowej analizie nowa koncepcja zabudowy „jednorodzinnej”.

III. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNO-PLANISTYCZNE

● Na kolejnych rysunkach pokazano zdjęcie satelitarne z roku 2018 (Rys. 1) oraz to samo zdjęcie z naniesionym obszarem (kolor niebieski), który zgodnie z aktualnym mpzp¹ został przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową (Mieszkanie Plus Etap I już w budowie w części południowej, w przyszłości prawdopodobnie Etap II) wraz z naniesionym terenem (kolor czerwony), na którym deweloper planuje zabudowę mieszkaniową „lex deweloper”.

Rys. 1 Zobrazowanie rejonu z roku 2018 r. (już po zasypaniu wąwozu), widać obszary zielone w okolicy



Rys. 2 To samo zdjęcie z naniesionym obszarem zarezerwowanym w mpzp z 2018 r. pod zabudowę mieszkaniową (kolor niebieski) oraz terenem, o którego zabudowę w trybie ustawy „lex deweloper” wnioskuje inwestor w 2022 r.



¹ Tutaj ma zastosowanie mpzp uchwalony 28.06.2018 r. (Uchwała LVII/1166/18)

● Teren, który deweloper planuje zabudować inwestycją mieszkaniową „lex deweloper” jest sklasyfikowany jako „KK” (tereny kolejowe, obszary kolejowe) w dwóch obowiązujących dla przedmiotowych działek dokumentach urbanistycznych miasta Katowice: Studium² z roku 2012 i mpzp³ z roku 2010. Obowiązujące Studium Katowic przewiduje dla obszarów po likwidacji linii kolejowych następujące przeznaczenie (§ 3, p. 22.1, str. 30 Studium): „*drogi publiczne, torowiska tramwajowe, infrastruktura techniczna, lasy, tereny zieleni i inne funkcje zgodne z kierunkami przeznaczenia określonymi dla terenów przyległych*”, czyli w żadnym wypadku nie jest to zabudowa mieszkaniowa.

● Ze względu na argumenty, jakie padły dotychczas w dyskusji należy podkreślić, że **deweloper zakupił w 2021/22 prawo użytkowania wieczystego tego terenu z taką sytuacją prawną jak opisano w akapicie poprzednim - czyli bez prawa do zabudowy mieszkaniowej – i ze świadomością uwarunkowań prawnych.** Dla zasady przypomnijmy, że zgodnie z polskim porządkiem prawnym wyrażonym w art. 64 Konstytucji, własność jest wartością chronioną, ale podlega ograniczeniom wynikającym z ustaw.

● W tym wypadku inwestor zamierza jednak skorzystać ze specyficznych zapisów kontrowersyjnej specustawy⁴ „lex deweloper”, która - w przypadku gdy Rada Miasta uzna to za korzystne dla gminy - pozwala wyrazić zgodę na zabudowę mieszkaniową sprzeczną z mpzp, a dla terenów w przeszłości wykorzystywanych jako „*kolejowe, wojskowe, produkcyjne lub usług pocztowych*”, zezwala także na odstępstwa od obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta.

● **[OGÓLNE ZASADY URBANISTYKI]** Bardzo wąskie tereny o wydłużonym kształcie (tu zachodzi proporcja wymiarów ok. 1:15), rozdzielające kwartały zabudowy mieszkaniowej, są predystynowane do pełnienia funkcji pomocniczych, a nie mieszkaniowych, i zgodnie z dobrymi zasadami urbanistyki i ładu przestrzennego przeznaczane są z reguły na:

- **funkcje transportowo-komunikacyjne**
- **funkcje rekreacyjne („zielone”)**
- **bufor pomiędzy obszarami mieszkaniowymi po ich obu stronach**

lub łączą te funkcje w różnych proporcjach.

● **[SZCZEGÓLNE UWARUNKOWANIA LOKALNE]** Powyższe zasady ogólne znajdują w tym wypadku prawidłowe odzwierciedlenie w obowiązującym Studium Katowic i wydaje się, że tylko bardzo poważne argumenty i jakaś szczególna sytuacja lokalna mogłyby przemawiać za złamaniem tych zasad. Tymczasem w przedmiotowym przypadku przeciwnie - można wskazać kilka silnych argumentów (A, B, C, D) i szczególnych przesłanek, przemawiających przeciwko odstępstwom od Studium i od zasad ogólnych urbanistyki:

- A. Teren pełni rolę wąskiego, naturalnego bufora oddzielającego wyższą zabudowę osiedla Mieszkanie Plus (4-5 kondygnacji) od zabudowy osiedla Zimowego, na którym dominuje zabudowa jednorodzinna 2-kondygnacyjna.
- B. W wyniku wcześniejszych decyzji planistycznych i inwestycyjnych (Mieszkanie Plus I i II oraz planowane zabudowy wokół Wieży Wodnej i po wschodniej stronie ul. Korczaka), doszło do drastycznego zmniejszenia w tym rejonie miasta powierzchni niezabudowanej (pomocniczej, zielonej, rekreacyjnej), więc w przypadku gdyby także teren byłego wąwozu miał podlegać zabudowie mieszkaniowej, deficyt w stosunku do stanu sprzed kilku lat uległby dalszemu, drastycznemu pogorszeniu. Teren po linii kolejowej, to kluczowy teren spacerów, rekreacyjnego przemieszczania się i „oddechu” dla mieszkańców osiedla Zimowego (ponad 200 rodzin), nowego osiedla Mieszkanie Plus (ponad 500 rodzin), bloków Hallera 28-32 (blisko 350 rodzin) i osiedla Andersa (prawie 200 rodzin) – **łącznie ok. 1.300 rodzin.**

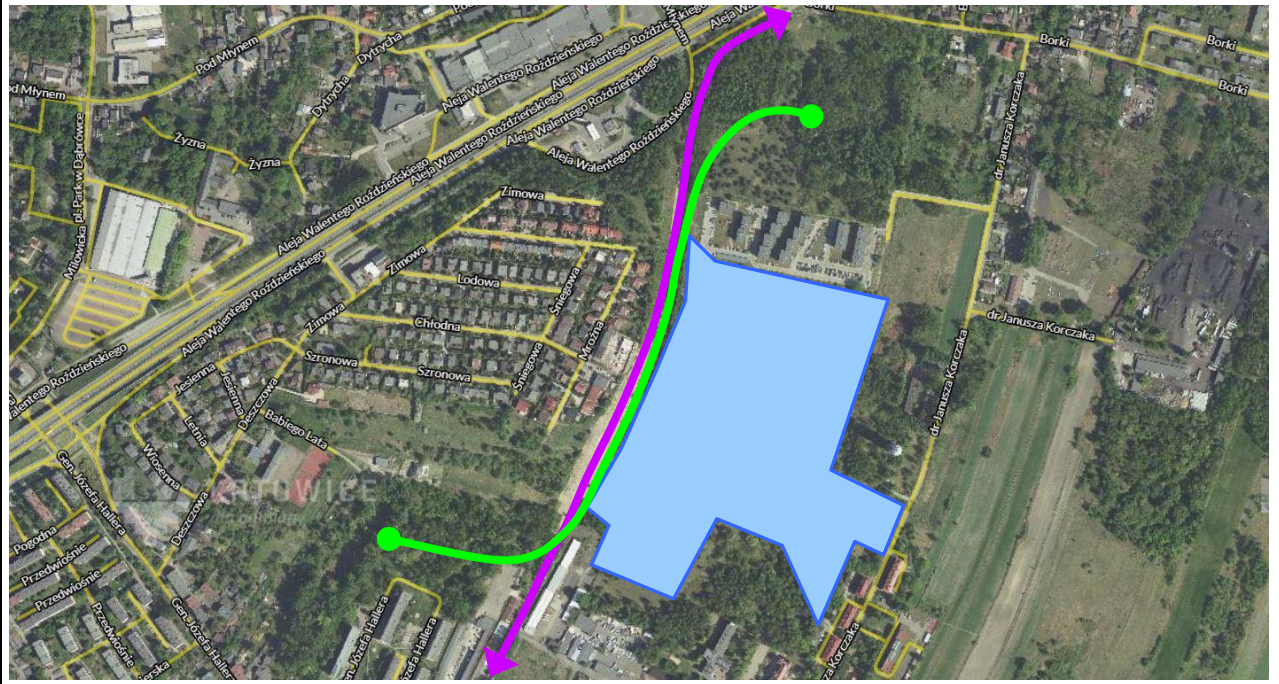
² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, II edycja, uchwalona 25.04.2012 r. (Uchwała XXI/483/12)

³ Do tej części terenu ma zastosowanie mpzp uchwalony 30.06.2010 r. (Uchwała LXI/1245/10)

⁴ Ustawa z 05.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących, Dz.U. 2018 poz. 1496 z późn.zm.

- C. Teren po linii kolejowej nie tylko pełni sam w sobie funkcje rekreacyjne, ale stanowi także naturalny łącznik pomiędzy dwoma zwartymi obszarami zieleni, co pokazano na Rys. 3 linią zieloną.
- D. Ponadto teren po linii kolejowej jest najlepszym miejscem dla lokalizacji pełnowymiarowej велоstrady łączącej Katowice z Sosnowcem – w imieniu Katowic porozumienie w tej sprawie z 10 innymi gminami Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii podpisał 20.05.2022 r. Wiceprezydent Waldemar Bojarun, a na udostępnionych wtedy publicznie mapach wyraźnie wskazano, że wstępnie przyjęty, optymalny dla miasta ślad велоstrady biegnie po trasie dawnej linii kolejowej – patrz kolor lila na Rys. 3. **(Uwaga, patrz najnowsze informacje w rozdziale V)**

Rys. 3 Trasy komunikacji rekreacyjnej w rejonie kwartału Korczaka, Hallera, Zimowe, Andersa, po wybudowaniu osiedla Mieszkanie Plus: linia zielona łączy dwie główne plamy zielone w rejonie, linia w kolorze lila obrazuje optymalny przebieg велоstrady Katowice-Sosnowiec, tak, jak została ona przedstawiona 20.05.2022 r. w siedzibie GZM.



Zarówno ogólne przesłanki urbanistyczne (wąski teren położony pomiędzy samodzielnymi obszarami mieszkaniowymi), jak i szczególne uwarunkowania lokalne (obszary zabudowane po obu stronach mają znacząco różne wysokości budynków; w okolicy drastycznie ubywa terenów niezabudowanych i pogarsza się bilans terenów rekreacyjno-pomocniczych; teren po kolei jest kluczowy dla lokalnej komunikacji rekreacyjnej pomiędzy lokalnymi zalesionymi Burowca oraz ważny dla mieszkańców miasta Katowice, ze względu na optymalny przebieg rowerostrady Katowice-Sosnowiec) – przemawiają za tym, by terenu po kolei nie przeznaczać na zabudowę mieszkaniową.

● **[CASUS OSIEDLA WITOSA]** W toku dyskusji pojawił się argument za zabudową linii kolejowej Burowca oparty na przykładzie linii kolejowej na osiedlu Witosa, której zabudowa miała rzekomo nie wywoływać żadnych protestów. Argument jest o tyle nietrafny, że sytuacja obu tych obszarów kolejowych o podobnej pow. ok. 1,5 ha jest zasadniczo różna. Na osiedlu Witosa linia kolejowa zrewitalizowana przez inwestora biegła **nasypem**, który dzielił osiedle na dwie części pozbawione komunikacji poprzecznej, dlatego inwestycja mieszkaniowa na tym odcinku linii kolejowej zyskała poparcie części okolicznych mieszkańców. Na Burowcu, gdzie biegła wąwozem, a teraz teren jest **plaski** i komunikacja poprzeczna jest swobodna, rola inwestycji niezgodnej z mpzp i Studium byłaby dokładnie odwrotna – zablokowałaby lub przynajmniej radykalnie ograniczyła komunikację poprzeczną. Na Witosa inwestycja nie pogorszyła wzajemnej widoczności, której i tak nie było, na Burowcu - odwrotnie.

III-1. WPLYW ZABUDOWY NA SYTUACJĘ W DZIELNICY I W MIEŚCIE - WNIOSKI:

PYTANIE: CZY MOŻNA ZREALIZOWAĆ INWESTYCJĘ MIESZKANIOWĄ LEX-DEVELOPER NA PASIE KOLEJOWYM BUROWCA W TAKI SPOSÓB, ABY UNIKAĆ NEGATYWNYCH KONSEKWENCJI URBANISTYCZNO-PLANISTYCZNYCH DLA DZIELNICY I DLA MIASTA?

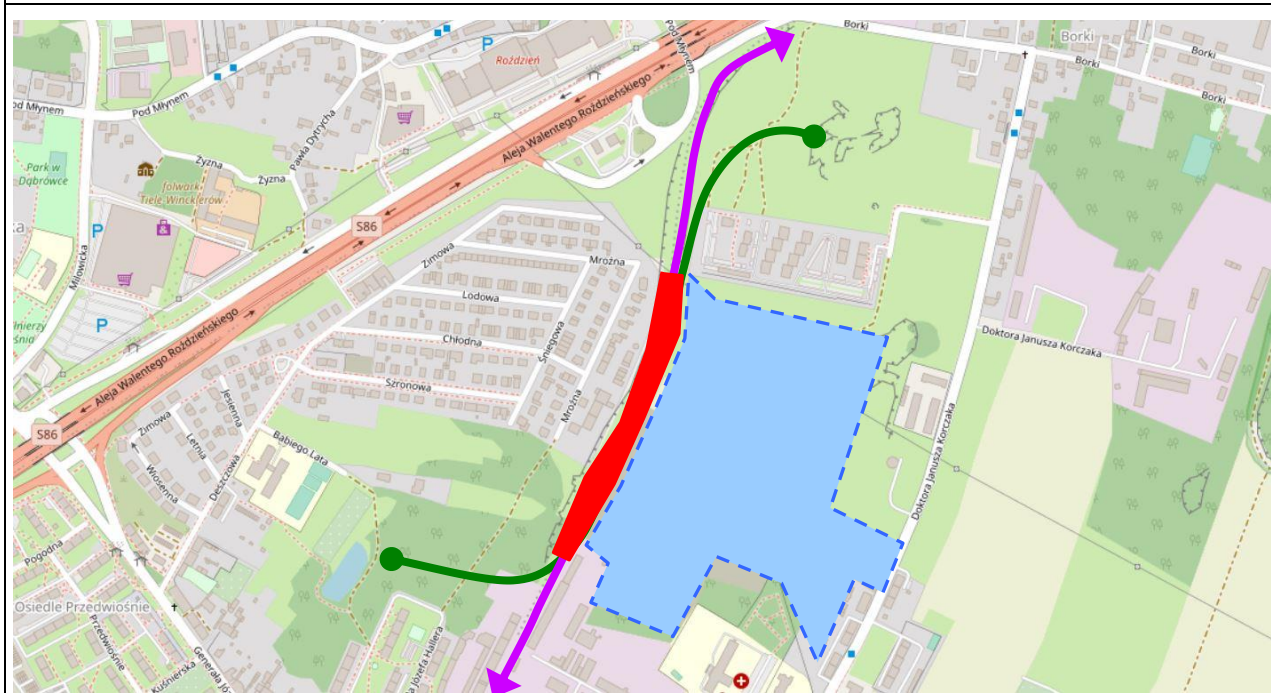
● **W świetle przedstawionego wyżej opisu i argumentacji, odpowiedź jest negatywna! Niezależnie czy byłaby to zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna czy jednorodzinna, intensywna czy częściowo rozluźniona – z samego faktu zajęcia terenu po linii kolejowej pod „mieszkańców”, niezgodną z zapisami w Studium Katowic, wynika że teren nie będzie mógł wypełniać funkcji (patrz wyżej strony 6-7): A, B i C, co dotyka negatywnie około 1.300 rodzin oraz nie będzie wypełniać funkcji D, co pośrednio dotyka mieszkańców wszystkich dzielnic miasta Katowice. Można próbować ten wpływ w dyskusji bagatelizować lub umniejszać, ale nie wydaje się, aby można mu było przekonująco zaprzeczać.**

W zakresie szeroko rozumianych aspektów urbanistyczno-planistycznych (wpływ decyzji o ustaleniu lokalizacji na mieszkańców dzielnicy i miasta), odpowiedź jest zdaniem autorów niniejszego opracowania „zero-jedynkowa”: w tym miejscu praktycznie każda racjonalna ekonomicznie koncepcja zabudowy mieszkaniowej, sprzecznej z kierunkami zagospodarowania w Studium Katowic, przekreśla potencjał urbanistyczny tego terenu i przyniesie negatywne skutki i dla dzielnicy, i dla miasta.

● W dalszej części opracowania zostaną przeanalizowane zgłoszone przez inwestora koncepcje zabudowy. Upředzając fakty, w tym miejscu zapowiemy, że w zakresie wpływu inwestycji „lex deweloper” na bezpośrednie otoczenie, sytuacja jest odmienna – odpowiednio dopasowana koncepcja może negatywny wpływ nieco ograniczać.

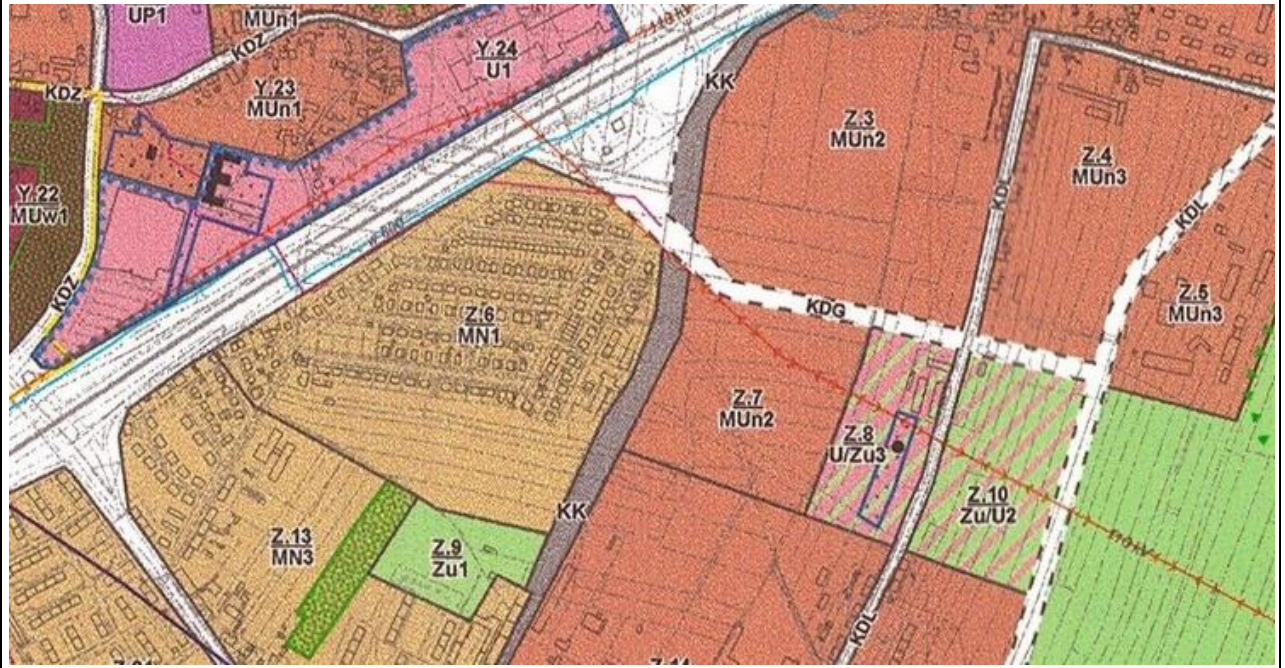
● Kończąc część opracowania dotyczącą aspektów urbanistycznych, przytoczmy kilka poglądowych zobrazowań – najpierw rysunek 4.1, na którym elementy analizy - osiedle Mieszkanie Plus (kolor niebieski), analizowana inwestycja „lex deweloper” (kolor czerwony), lokalna komunikacja rekreacyjna między obszarami zielonymi (kolor zielony) i miejska komunikacja rowerowa (velostrada, kolor lila) zostały naniesione na podkład z OpenStreetMap:

Rys. 4.1 Omawiane obiekty na podkładzie z OpenStreetMap

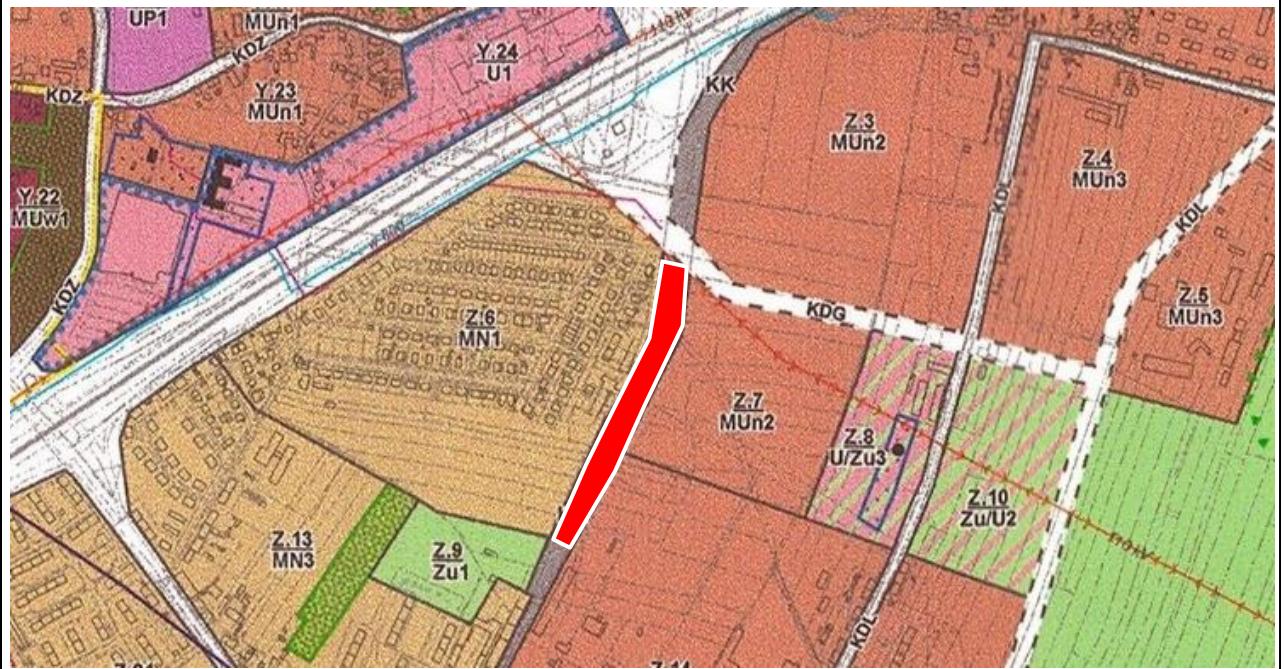


a następnie ten sam obszar według obowiązującego Studium – **bez** potencjalnej inwestycji „lex deweloper” (rysunek 4.2) oraz **z** zaznaczeniem potencjalnej inwestycji „lex deweloper” (rysunek 4.3):

Rys. 4.2 Badany obszar według Studium z 2012 r. (oznaczenia: **MN** - obszar zabudowy mieszkaniowej niskiej, **MUn** - obszar zabudowy mieszkaniowo-usługowej niskiej, **KK** - obszary kolejowe)



Rys. 4.3 Tutaj fragment Studium wraz z naniesionym położeniem potencjalnej inwestycji mieszkaniowej „lex deweloper” (kolor czerwony) w dzielnicy Burowiec - na pasie obszaru **KK**.



Powyższe rysunki 4.2 i 4.3 ilustrują, że obszar **KK** po zlikwidowanej linii kolejowej dzielnicy Burowiec, jest urbanistycznie predystynowany do spełniania podstawowych funkcji (komunikacja, rekreacja, bufor), zgodnych z zapisami Studium, natomiast kolejna zabudowa mieszkaniowa, która go tych funkcji pozbawi, jest z punktu widzenia zasad urbanistyki i polityki planistycznej miasta - **błędem**.

UWAGA: Aktualnie prowadzone prace nad „Zmianami nr 1” do obowiązującego Studium - Edycja II, wynikające z realnych potrzeb urbanistycznych miasta, nie przewidują żadnych zmian w zapisach w Studium w tym rejonie!

IV. ANALIZA KONCEPCJI ZABUDOWY

Już na wstępie przedstawiamy istotny wniosek z dalszej analizy: od strony inżynierskiej, zaprezentowane koncepcje architektoniczne, nie manifestują jakichkolwiek „symptomów” potwierdzających „wrażliwość społeczną”, o jakiej mówił przedstawiciel inwestora na spotkaniach w Radzie Miasta 27.07.2022r. i 29.11.2022 r.

Dla obu koncepcji mamy tu niestety do czynienia z powszechnie spotykanym obecnie w praktyce deweloperskiej projektowaniem „ultra-intensywnym”.

*Tzn. **projektant**, wychodząc z danych założeń wstępnych i poruszając się w granicach obowiązujących przepisów i norm, maksymalizuje funkcję celu, którą jest uzyskanie jak największej powierzchni użytkowej lub liczby mieszkań na danym obszarze, co w praktyce pokrywa się z maksymalizowaniem wyniku finansowego inwestycji.*

W rezultacie takiego projektowania powstają z reguły skupiska mieszkalne określane kolokwialnie jako „sypialnie”, pozbawione funkcji dodatkowych, zaplecza, wspólnej infrastruktury pozakomunikacyjnej, o patologicznych cechach integracyjno- społecznych, które oddziałują negatywnie także na obszary sąsiednie.

● **[PIERWSZA KONCEPCJA BUDYNKÓW WIELORODZINNYCH]** przygotowana została w maju 2022 r. Na tym etapie projektanci maksymalizowali liczbę mieszkań bez względu na aspekty inne niż: obowiązujące ich normy i przepisy⁵, budowlane i pożarowe, oraz standardy urbanistyczne miasta Katowice⁶ (dalej „Standardy urbanistyczne”). Najmocniejszym ograniczeniem okazał się zawarty w Standardach mnożnik 1,95 liczby miejsc postojowych w stosunku do liczby mieszkań. Optymalizacja (maksymalizacja) zatrzymała się na poziomie 6 kondygnacji (Standardy urbanistyczne dopuszczają maksymalnie 7 kondygnacji) oraz ustawionych w jednej, długiej linii 5 bloków na łącznie 220-230 mieszkań. Wariant przewidywał 432 miejsca parkingowe i był tak „napięty”, że projektanci musieli się posiłkować kontrowersyjnymi rozwiązaniami, trudnymi do obrony w toku ew. procesu legalizacji inwestycji (np. przewidzieli na południu inwestycji parking na 75 mp, lokalizowany na niejasnych zasadach „wykonywania w porozumieniu z miastem” na działkach poza terenem inwestycji oraz wyprowadzili w części północno-wschodniej część komunikacji wewnętrznej osiedla poza jego obręb, na tereny sąsiednie, przecinając przy tym pas zarezerwowany w mpzp na zieleń ochronną - **1ZP**).

● O skali architektonicznej agresywności pierwszej koncepcji „wielorodzinnej” może świadczyć fakt, że 6-kondygnacyjny blok miałby zostać zlokalizowany w odległości 18m (słownie: osiemnaście metrów) od ścian istniejących, jednorodzinnych segmentów mieszkalnych oraz w odległości 9m (słownie: dziewięć metrów) od ogrodzeń przydomowych ogródków tych domów, a droga z dojazdem do budynków i parkingów miała przylegać **bezpośrednio** do ogrodzeń. Okoliczności wskazane na wstępie opracowania (duża skala protestów społecznych i nagłośniecie sprawy) oraz negatywne opinie wyrażane przez część Radnych, w tym Przewodniczącego RM Pana Macieja Biskupskiego, o tak radykalnym rozwiązaniu, spowodowały że koncepcja została zarzucona (a wcześniej postępowanie w związanej z nią sprawie decyzji środowiskowej zostało 3.11.2022 r. umorzona przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze). W tych okolicznościach pojawiła się nowa koncepcja zabudowy „budynkami jednorodzinnymi”, przedstawiona publicznie po raz pierwszy w sali Rady Miasta 29.11.2022 r., do której niniejsze opracowanie się odnosi.

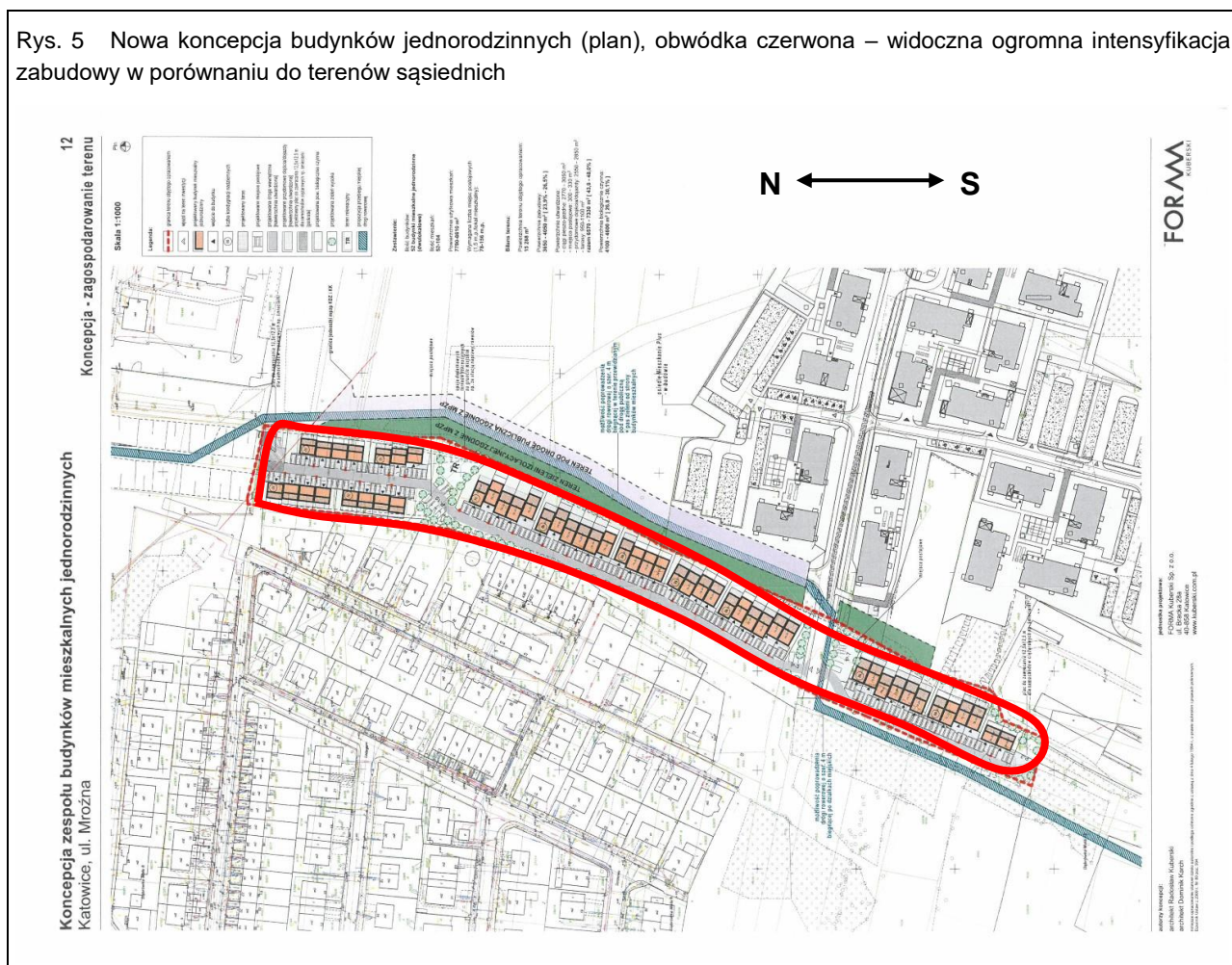
● **[NOWA KONCEPCJA ZABUDOWY „BUDYNKAMI JEDNORODZINNymi”]** Nazwę celowo ujęto tu w cudzysłowie, dla zwrócenia uwagi, że prawna definicja „budynku jednorodzinnego” różni się od powszechnego rozumienia takiej nazwy. W polskim prawie budowlanym „budynkiem jednorodzinnym”, i tak będziemy to pojęcie rozumieć w tym opracowaniu, jest - nieznacznie upraszczając - budynek mieszkalny, konstrukcyjnie samodzielny (nawet jeśli stoi w zabudowie bliźniaczej lub szeregowej) z wydzielonym **jednym** lub **dwoma** mieszkaniami. Zgodnie z orzecznictwem, dodatkowym kryterium jest posiadanie przez budynek jednorodzinny samodzielnych przyłączy dla mediów.

⁵ Wśród najważniejszych: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2022 r. poz. 1225)

⁶ Uchwała Rady Miasta Katowice z dnia 30.05.2019 r. w sprawie określenia lokalnych standardów urbanistycznych na terenie miasta Katowice (Uchwała nr VIII/140/19)

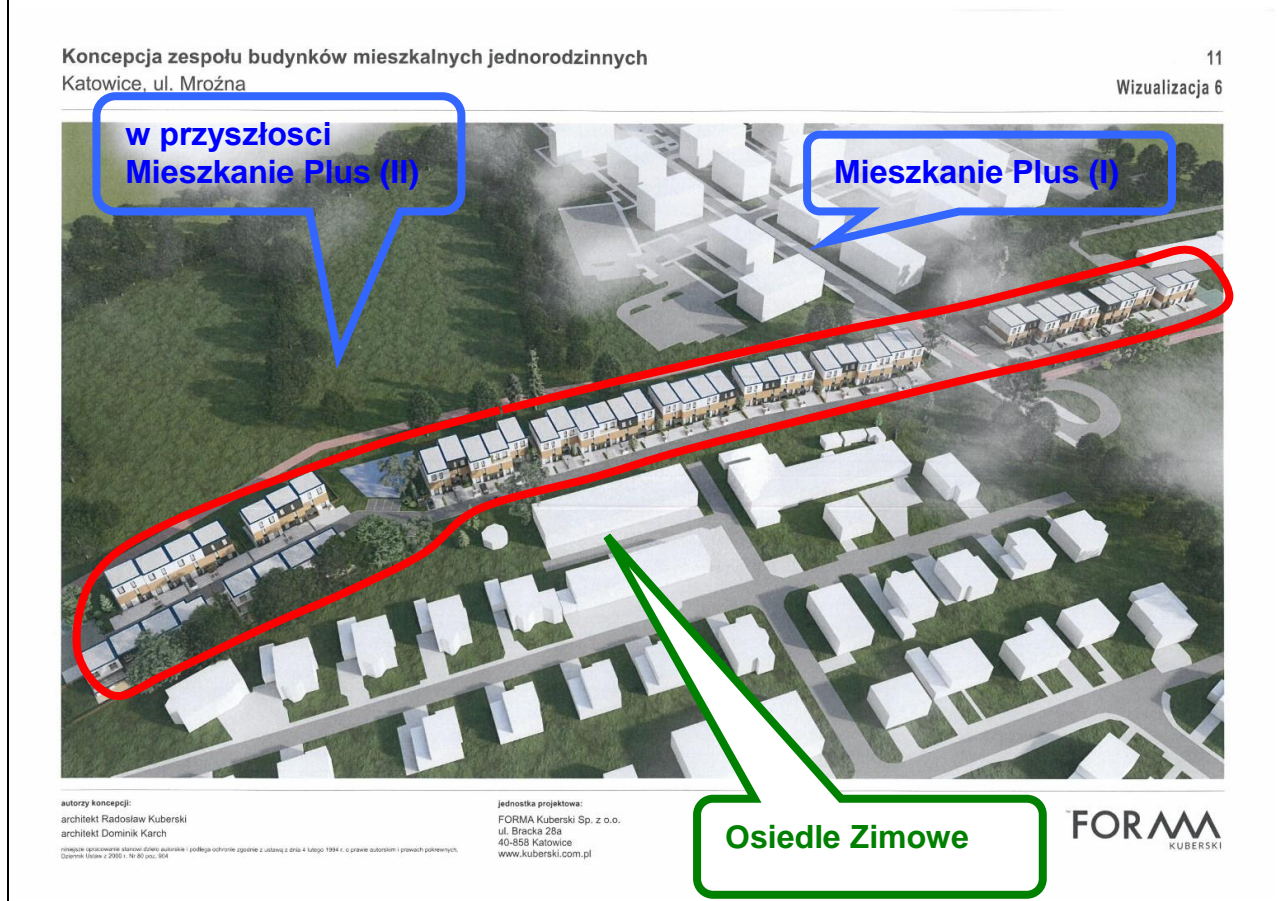
- W nowej koncepcji projektanci wyszli z nowego założenia startowego o lokalizacji na terenie inwestycji „lex deweloper” budynków mieszkalnych **jednorodzinnych** w tym sensie, że będą to budynki 3-kondygnacyjne, przystosowane do wydzielenia jednego lub dwóch pomieszczeń mieszkalnych. Należy przyjąć, że w tak zaprojektowanych budynkach zostaną do sprzedaży wydzielone zawsze po 2 mieszkania, ponieważ jest b.mало prawdopodobne, aby popytem na rynku mogły się cieszyć się 3-kondygnacyjne mieszkania o pow. użytkowej rzędu do 180m², ale pozbawione garaży, z mikromiejskami parkingowymi przed drzwiami i z mikroogródkami).
- Ułatwieniem dla projektantów był fakt, że budynki jednorodzinne są zwolnione z obowiązku spełniania bardzo licznym norm, w tym większości przepisów pożarowych, a zgodnie ze Standardami urbanistycznymi, obowiązują dla nich niższy mnożnik miejsc parkingowych 1,5, a nie 1,95 jak dla zabudowy wielorodzinnej.
- Projektanci w toku optymalizacji starali się wykorzystać do maksimum wszystkie wynikające z nowego założenia możliwości (przykładowo: „parkingowy” rząd mp przy najdłuższym ciągu budynków ma pozornie⁷ 59 mp, bo dla parkingów powyżej 60 mp obowiązują znacząco większe odległości od już istniejącej zabudowy; ślepe drogi osiedlowe zakończone są prostymi zatokami do zawracania, a nie pętlami; wymagana przepisami „powierzchnia biologicznie czynna” to w znacznym stopniu ... miejsca postojowe pokryte ażurowymi płytami, które ... wlicza się do „zieleni” z mnożnikiem 50%, itd. itd.) W rezultacie nowa koncepcja pozornie pozwoliła (świadomie powtarzamy słowo „pozornie”, w rzeczywistości normy budowlane nie są spełniane) umieścić na działce 52 budynki „jednorodzinne”, przewidując wyodrębnienie w nich do 104 mieszkań i rezerwację 156 miejsc postojowych. Jak wyglądają skutki takiego projektowania obrazujemy na kolejnych rysunkach projektanta:

Rys. 5 Nowa koncepcja budynków jednorodzinnych (plan), obwódka czerwona – widoczna ogromna intensyfikacja zabudowy w porównaniu do terenów sąsiednich



⁷ Jak zostanie uzasadnione dalej (patrz IV-1), wydzielony w nowej koncepcji „parking” ma zdaniem autorów opracowania i w świetle przepisów nie 59 mp, a przynajmniej 66 mp, a w rezultacie nowa koncepcja nie spełnia przepisów budowlanych co do odległości od istniejącej zabudowy.

Rys. 6 Nowa koncepcja budynków jednorodzinnych (wizualizacja), obwódka czerwona – widoczna ogromna intensyfikacja zabudowy w porównaniu do terenów sąsiednich



● **[OPIS NOWEGO OSIEDLA]** Osiedle bazuje na układzie komunikacyjnym sąsiedniego osiedla Mieszkanie Plus (w budowie), ale pozostaje w nim w drastycznej dysharmonii, zarówno w kwestii kubatury i charakteru budynków, jak i samej filozofii projektowania (Mieszkanie Plus projektowano „kontekstowo”, nawiązując do architektury Burowca, oraz „przyjaźniej” dla jego mieszkańców, wkomponowując w osiedle obszary relaksu i integracji). Dalszy opis:

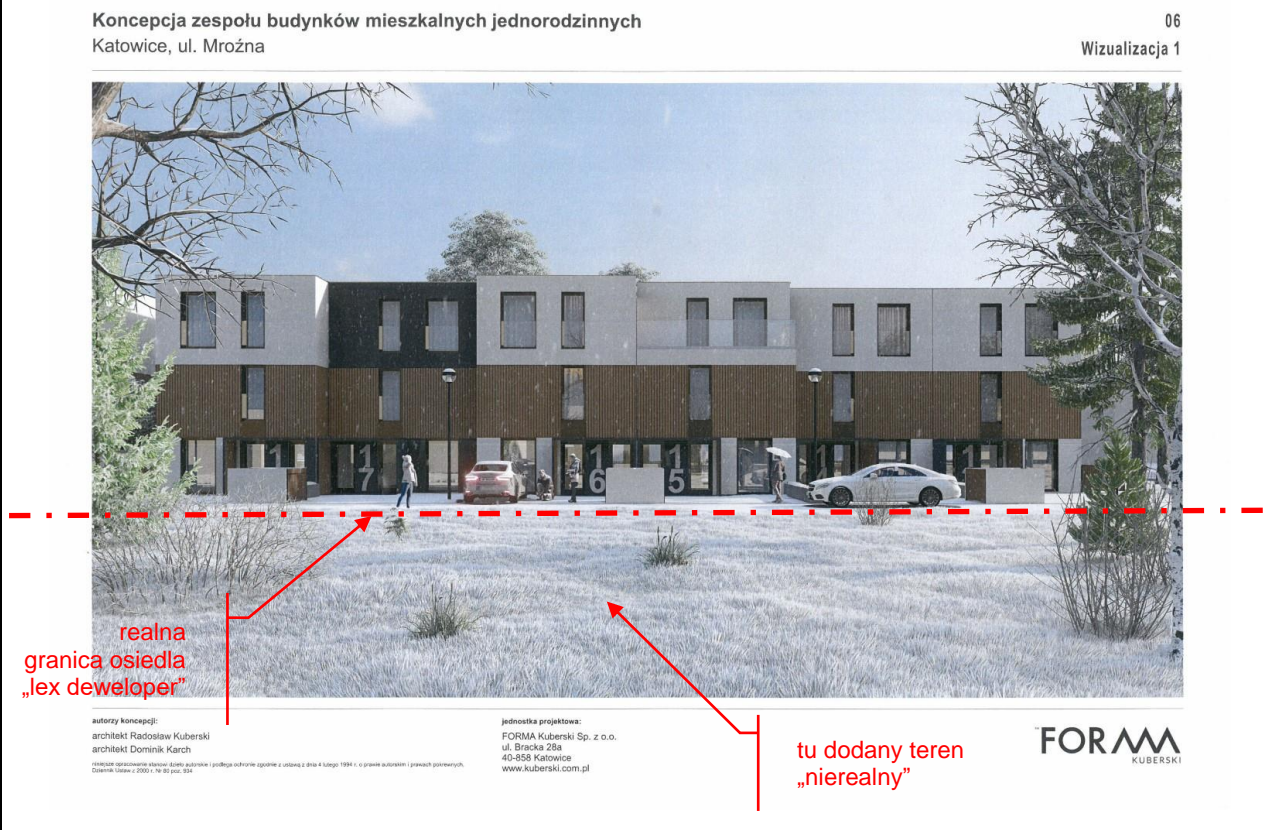
- ▶ Przy wjeździe na „lex deweloper” z osiedla Mieszkanie Plus pojawia się rozwidlenie – droga osiedlowa „południowa”, szerokości 5m i długości ok. 180m, zakończona miejscem do zawracania, oraz droga „północna”, szerokości 5m i długości ok. 300m, także zakończona miejscem do zawracania.
- ▶ Wzdłuż ww. dróg osiedlowych szczelnie, szeregowo ustawione zostały segmenty kolejnych „budynków jednorodzinnych” (w praktyce dwumieszkańcowych), przy czym w części północnej osiedla, szerszej - szeregi ustawione są po obu stronach drogi osiedlowej.
- ▶ Trasa proponowanej велоstrady praktycznie wyprowadzona została poza osiedle „lex dewelopera”, który nie oddaje na jej rzecz terenu, ani nie gwarantuje jej realizacji we wskazanym torze (po prostu jest tam rysowana „bezkosztowo” dla inwestora, tylko dla zaspokojenia oczekiwań zwolenników велоstrady).
- ▶ Jedyne wspólne obszary rekreacyjne osiedla, to trójkąt o bokach długości ok. 15-20m i powierzchni rzędu 150m² (na obszarze ponad 15.000m², a więc stanowi mniej niż 1% całości).
- ▶ Miejsca postojowe usytuowane są szczelnie wzdłuż budynków, ze średnią „gęstością” około 2,52 mp na budynek (czyli ok. 1,26 mp na mieszkanie) – w ten sposób usytuowano 131 mp, a „brakujące” 25 mp do wskaźnika 1,5 mp na mieszkanie rysowano w różne wolne fragmenty, w tym kilka mp przylega bezpośrednio do jednego terenu rekreacyjnego (trójkąta)! Same budynki mieszkalne osiedla nie mają miejsc garażowych.
- ▶ Natomiast „powierzchnię biologicznie czynną osiedla” w znacznym stopniu uzyskano za pomocą miejsc postojowych wyłożonych płytami ażurowymi („zieleń” pod kołami zaparkowanych samochodów).

► Szczególne zdziwienie budzi fakt, że drogę osiedlową w części północnej zaproponowano od strony zachodniej zabudowy „lex deweloper”, wzdłuż ogrodzeń kameralnych ogródków przydomowych posesji osiedla Zimowego. Uzasadnienie tej propozycji zaletami „większej odległości zabudowy „lex deweloper” od istniejących budynków osiedla Zimowego” nie daje się obronić podczas **analizy krytycznej** – bowiem w rezultacie powoduje znacznie poważniejsze konsekwencje negatywne: przy samym osiedlu Zimowym umiejscowiono w proponowanej koncepcji długi, szkodliwy korytarz transportowy osiedla „lex deweloper” (obciążenie hałasem i spalinami), dodatkowo źle przewietrzany wiatrami wiejącymi w kierunku zachód-wschód, z powodu szczelności proponowanej zabudowy.

► Pozostając przy kwestii „obciążania” osiedla Zimowego, za niekorzystne dla jego mieszkańców trzeba uznać zastosowanie jednolitej, ciągłej, 3-kondygnacyjnej zabudowy. Poza zamianą usytuowania domów i drogi, jak w punkcie poprzednim, krytyczne dla zachowania charakteru istniejących nieruchomości na osiedlu Zimowym (z powołaniem się na zasady współżycia społecznego, dobry obyczaj projektowy, dobrą wolę przy inkorporacji zasad „dobrego sąsiedztwa” itd.) jest obniżenie zabudowy „lex deweloper” do 2 kondygnacji przynajmniej na tych odcinkach, na których miałyby ona sąsiedować z istniejącą, 2-kondygnacyjną zabudową osiedla Zimowego (najbardziej krytyczna jest sytuacja szeregowców ul. Mroźna 43 A-G).

● **[WIZUALIZACJE]** Przedstawione 29.11.2022 r. na prezentacji w Radzie Miasta wizualizacje nie ujawniają realnego zagęszczenia „jednorodzinne” osiedla „lex deweloper”, zwłaszcza w zakresie ruchu drogowego i miejsc postojowych, co zostanie pokazane na kolejnych dwóch rysunkach.

Rys. 7 Na tej wizualizacji widoczne jest 6 segmentów, co odpowiada 12 mieszkańom i zgodnie z projektem zabezpieczono przed samymi domami około 15 miejsc parkingowych – tymczasem na wizualizacji widoczne są tylko 2 auta (proponujemy sobie wyobrazić, że stoi ich tam nad „linią graniczną” 15). Dodatkowo dodano z przodu fikcyjną, zaśnieżoną „ławkę”, w rzeczywistości ogrodzenia budynków na osiedlu Zimowym będą praktycznie pokrywały się z bliższym krawężnikiem drogi osiedlowej. Notabene, ogródki na osiedlu Zimowym mają raczej kilkanaście metrów długości, niż kilkadziesiąt metrów – jak na tej „z rozmachem” przygotowanej wizualizacji.



Pojazdy ujawnione przed projektanta (2):



Pojazdy, których projektant na wizualizacji nie ujawnił (13):



Rys. 8 Podobna sytuacja. Na wizualizacji widoczne co najmniej 9 segmentów, a więc dla 18 mieszkań przed domami w projekcie są przynajmniej 22 miejsca postojowe, tymczasem widać tu tylko 4 pojazdy (ponowne ćwiczenie polegałoby na wyobrażeniu sobie zaparkowanych wszystkich 22 pojazdów równocześnie nad „linią graniczną”, tym trudniejsze, że przed domami zwizualizowano spore obiekty małej architektury – przyłącza? pojemniki na śmieci? – na które nie znaleziono miejsca na planie – patrz Rys. 5).

Także tutaj wirtualna łąka nie należy do osiedla „lex deweloper”, przy bliższym do nas krawężniku drogi osiedlowej przebiega linia ogrodzenia posesji osiedla Zimowego, a „łąka” to ogródki przydomowe osiedla Zimowego!

Koncepcja zespołu budynków mieszkalnych jednorodzinnych
Katowice, ul. Mrożna

10
Wizualizacja 5



teren „nierealny”

autorzy koncepcji:
architekt Radosław Kuberski
architekt Dominik Karch

Wzrostek opracowania stanowi dzieło autorstwa i podlega ochronie zgodnie z ustawą z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych, Dzennik Ustaw z 2007 r. Nr 83 poz. 944

jednostka projektowa:
FORMA Kuberski Sp. z o.o.
ul. Bracka 28a
40-858 Katowice
www.kuberski.com.pl

FORMA
KUBERSKI

realna granica
osiedla „lex deweloper”

Pojazdy ujawnione przed projektanta (4):



Pojazdy, których projektant na wizualizacji nie ujawnił (18):



Podsumowując tę część opracowania: jak wykazano, że nowa koncepcja stara się zaspokoić wymagania obowiązujących przepisów i norm projektowych, maksymalizując ilość zabudowy, natomiast ostatnią rzeczą jaka przychodzi do głowy przy jej analizie jest przypuszczenie, że jej przygotowaniem kierowała jakakolwiek „wrażliwość społeczna”, a nie sam rachunek ekonomiczny. Co więcej, spełnienia norm w zakresie odległości parkingów od istniejącej zabudowy i tak nie udało się uzyskać.

Najogólniej można podsumować, że z inżynierskiego punktu widzenia zrobiono tu wszystko, aby uzyskać w ramach tzw. „budownictwa jednorodzinnego” jak najwyższą intensywność zabudowy, osiągając rzeczywiście rezultat, który akurat pod tym względem robi wrażenie. Niestety, taki sposób projektowania tworzy obszary nieprzyjazne zarówno dla tych osób, które w nich zamieszkają (notabene, lokale o takim charakterze są w znaczącym stopniu traktowane jako lokata kapitału i przeznaczane na wynajem lub na pobyt czasowy i charakteryzują się dużą rotacją), jaki dla osób zamieszkujących tereny sąsiednie, które znajdują się w nowej sytuacji niejako „z przymusu”.

Podstawową jest kwestia, czy miasto Katowice promuje taką formę rozwoju urbanistycznego, bo w wypadku inwestycji z ustawy „lex deweloper”, nie musi tego akceptować.

● **[ZARZUTY]** Jakie zarzuty architektoniczne można postawić przedstawionej 29.11.2022 r. „jednorodzinnej” koncepcji zabudowy terenów kolejowych w dzielnicy Burowiec:

▶ **szkody w zakresie oddziaływania zabudowy mieszkaniowej „lex deweloper” na tereny sąsiednie:**

- obciąża komunikacyjnie osiedle Mieszkanie Plus około 300 przejazdami pojazdów dziennie (pomijając dojazdy kurierów itp.), a ponadto obciąża układ komunikacyjny ulic Korczaka i Hallera,
- mieszkańcom osiedli Mieszkanie Plus i Zimowego, uniemożliwia na znacznym odcinku rekreacyjną komunikację poprzeczną w kierunku zachód-wschód,
- diametralnie zmienia na gorsze kameralny, intymny charakter jednorodzinnej zabudowy wielu posesji na osiedlu Zimowym,
- w szczególności, sytuuje w bezpośredniej bliskości posesji drogę osiedlową, która będzie tworzyła znaczące obciążenie (ze względu na wymuszane zawracanie około 200 przejazdów dziennie plus kilkadziesiąt samochodów parkujących rurami wydechowymi skierowanymi w stronę ogródków przydomowych plus słabo przewietrzany korytarz „smogowy”),
- nie zachowuje równowagi wysokości budynków – vis a vis 2-kondygnacyjnych budynków osiedla Zimowego, przewiduje w bezpośredniej bliskości 3-kondygnacyjne budynki lex-deweloper,

▶ **mankamenty zabudowy dla jej własnych mieszkańców**

- typowe konsekwencje ultra-intensywnej zabudowy: konkurencja między mieszkańcami w „zdobywaniu” dogodnych, bliższych do domu miejsc postojowych, brak przestrzeni, minimalistyczne ogródki, „nadmiarowe” pojazdy parkujące „wszędzie”
- brak wspólnej przestrzeni integracyjnej i placów zabaw (te przewidywane, są dramatycznie małe w stosunku do realnych potrzeb, zwłaszcza młodego osiedla, gdzie z reguły zamieszkuje znaczny odsetek rodzin z małymi dziećmi) - czy miasto Katowice nie uwzględnia takich potrzeb?,
- w sumie wystąpi tu typowy zespół tzw. zabudowy sypialnej (a w rezultacie dużo mieszkań nabywanych pod wynajem, duża rotacja mieszkańców itp.),
- zwarta zabudowa i brak poprzecznych kanałów przewietrzania, przede wszystkim odbije się na samych mieszkańcach osiedla „lex deweloper”.

IV-1. UZUPEŁNIENIE DO: ANALIZA KONCEPCJI ZABUDOWY (od ver. 1.0.3)

Na podstawie dalszych analiz i konsultacji architektonicznych z kolejnymi biurami projektów w grudniu 2022 r., uzupełniamy od wersji 1.0.3 opis o następujące uwagi krytyczne:

● Wzdłuż głównego ciągu budynków, przy jego wejściach, projektant zlokalizował w jednym rzędzie **59 mp**. Jednak analiza orzecznictwa i praktyki interpretacji dla definicji **parkingu** wskazanej w § 3 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, nie uzasadnia pominięcia w bilansie mp tego „parkingu” miejsc oznaczonych P-3 (**3 mp**) przy wjeździe na osiedle oraz miejsc oznaczonych P-10 przy „placu zabaw” (a przynajmniej mp po tej samej, wschodniej stronie drogi, czyli minimum **4 mp**), ponieważ są oddzielone symbolicznymi odstępami i *de facto* łącznie tworzą jedną całość funkcjonalną. A w takiej sytuacji, przepisy § 19 ust. 1 pkt 1 ppkt c oraz § 19 ust. 2 pkt 1 ppkt c, ww. Rozporządzenia wymagają, aby miejsca postojowe (parkingi) były umieszczone w odległości nie mniejszej niż, odpowiednio, 20m od okien pomieszczeń w budynkach mieszkalnych oraz 16m od granicy działek budowlanych. **Tymczasem w przedstawionej koncepcji odległości te nie są zachowane w stosunku do istniejących nieruchomości przy ul. Mrożnej 43 A-G (działki 875/14, 876/14, 877/14, 878/14, 879/14, 880/14, 881/14), a tym samym przedstawiona 29.11.2022 r. koncepcja nie spełnia wymagań przepisów budowlanych!**

● W ramach koncepcji zabudowy (mapa pt. „zagospodarowanie terenu”) **nie przewidziano miejsc gromadzenia odpadów stałych**, co narusza przepisy § 22 i następne ww. Rozporządzenia. Co więcej, przy obecnej gęstości zabudowy, ze względu na deficyt (bilans) terenu w przedstawionej koncepcji oraz kolizję z rozplanowanymi miejscami postojowymi, racjonalne rozmieszczenie miejsc gromadzenia odpadów dla każdego z lokali mieszkalnych nie będzie możliwe nawet w ramach ewentualnych poprawek projektowych czy uzupełnień. Nie mniej dramatycznie wyglądają perspektywy gromadzenia i ewentualnego **wywozu nadmiaru śniegu z osiedla** w razie nasilonych opadów – dla ciągów pieszo-jednych (dróg) pow. ok. 3 tys. m² plus przydomowych parkingów, dojeżdż, dojazdów o pow. także ok. 3 tys. m², może zaistnieć konieczność zgromadzenia kilkuset m³ nadmiaru śniegu, co byłoby na tym „osiedlu” nierealne, a w rezultacie doprowadzić mogło do paraliżu jego funkcjonowania.

● Zgodnie z przepisami art. 3 ust. 1 pkt 19 *Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach*, przyjmuje się że inwestor, jako „władający powierzchnią ziemi”, jest „posiadaczem odpadów” zgromadzonych na terenie, na którym zaplanował inwestycję. A w takim razie, zgodnie z przepisami *Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska* i w związku z planowanym (nowym) sposobem użytkowania terenu, jest zobowiązany do jego **remediacji** (art. 3 pkt 31b ustawy), poprzedzonej specjalistycznymi badaniami gleby. Ponieważ na tym terenie gromadzone były bez kontroli, przez wiele lat, odpady nieznanego pochodzenia, dlatego dla zagwarantowania pełnego bezpieczeństwa mieszkańcom nowego osiedla oraz bezpieczeństwa mieszkańców istniejących osiedli sąsiadujących, **badania gruntu pod tym kątem muszą być szczególnie staranne, obejmować optymalną siatkę odwiertów i cały zagrożony teren** – z całą pewnością wymaganego poziomu bezpieczeństwa dla ludności nie gwarantuje wykonanie przez firmę Geowizjer (Katowice, ul. Dobrego Urobku 9) odwiertów w liczbie 3 (słownie: trzy!) na terenie o pow. 1,5ha pow. i długości 500m, o których poinformował przedstawiciel inwestora na spotkaniu 27.07.2022 r. w sali plenarnej Rady Miasta Katowice.

● Nasi konsultanci zwracają uwagę na **zagrożenia dla bezpieczeństwa zabudowy** zlokalizowanej w tym miejscu, w rejonie częściowo zasypanego wąwozu, a wynikające z ewentualnego zbagatelizowania informacji zawartych w oficjalnym Opracowaniu Ekofizjograficznym miasta Katowice (patrz wcześniej rozdział „II. Działki”). Dotyczy to m.in. zagrożeń wynikających z ewentualnych deformacji nieciągłych oraz zagrożeń wynikających z pojawienia się potencjalnej, awaryjnej fali powodziowej, której wystąpienie w tym miejscu przewidują oficjalne dokumenty miasta.

● Wrysowana przez projektantów „obok” proponowanej zabudowy mieszkaniowej „jednorodzinnej” propozycja **międzymiastowej drogi rowerowej „velostrady” nie spełnia elementarnych wymagań technicznych** co do promienia skreślenia w łuku poziomym, nie wspominając o pozostałych parametrach velostrad w zakresie szerokości pasów, skrajni, skrzyżowań i innych (od ver. 1.0.4 opracowania temat został rozwinięty w rozdziale V).

IV-2. WPŁYW ZABUDOWY NA SYTUACJĘ W SĄSIEDZTWIE INWESTYCJI LEX-DEVELOPER - WNIOSKI:

PYTANIE: CZY MOŻNA ZREALIZOWAĆ INWESTYCJĘ MIESZKANIOWĄ LEX-DEVELOPER NA PASIE KOLEJOWYM BUROWCA W TAKI SPOSÓB, ABY UNIKNĄĆ NEGATYNYCH KONSEKWENCJI DLA NAJBLIŻSZEGO OTOCZENIA INWESTYCJI?

● **W świetle przedstawionego wyżej opisu i argumentacji, można wymienić zmiany, które chociaż w bardzo ograniczonym stopniu poprawiałyby komfort zamieszkiwania w rejonie inwestycji „lex deweloper” – zarówno w okolicy osiedla, jak i na samym osiedlu – w porównaniu do koncepcji przedstawionej 29.11.2022 r.:**

- 1) **w części środkowej zdecydowanie należy odwrócić (zamienić miejscami) szereg budynków i drogę osiedlową** – sytuując wewnętrzną drogę osiedlową po wschodniej stronie osiedla
(podczas spotkania 29.11.2022 r. w Radzie Miasta i po jego zakończeniu, projektant reprezentujący inwestora oświadczał publicznie, że taka zamiana nie jest projektowo żadnym problemem, a jeśli tak, to zdaniem autorów opracowania tym bardziej zaskakujące - z punktu widzenia ochrony standardów życia na sąsiednim osiedlu Zimowym - że nie została od razu przyjęta przez projektantów),
- 2) **przynajmniej na odcinku najbardziej narażonym na pogorszenie warunków zamieszkiwania na osiedlu Zimowym, należy obniżyć budynki „lex deweloper” do 2 kondygnacji** (zrównując je z wysokością budynków osiedla Zimowego *vis a vis*), a dodatkowo zastosować w tych miejscach budynki o mniejszej głębokości (jak w części północnej osiedla), w celu zwiększenia tą metodą dystansu między budynkami obu osiedli,
- 3) krytyczne ważne jest **„rozluźnienie” gęstości zabudowy** na planowanym osiedlu „lex deweloper” w celu:
 - a) wyodrębnienia przynajmniej 2-3 komunikacyjnych przejść pieszych i rowerowych poprzecznych przez teren, w kierunku zachód-wschód,
 - b) równoczesnego uzyskania lepszego przewietrzania poprzecznego przez wiatry zachód-wschód,
 - c) uzupełnienia infrastruktury osiedla o dodatkowe miejsca rekreacji i wypoczynku oraz place zabaw (obecne ok. 150m² wydaje się dramatycznie małe, a niektórych mieszkańców „lex deweloper” będzie dzielił od tego miejsca i dystans ponad 300m - słownie: ponad trzysta metrów),
 - d) wygospodarowania miejsc gromadzenia odpadów stałych przy lokalach mieszkalnych, a także miejsc na awaryjne gromadzenie na osiedlu nadmiaru śniegu i inne.

V. ALTERNATYWNE ROZWIĄZANIA VS VELOSTRADA GZM

● **Czy istnieje alternatywne rozwiązanie problemu, zgodne z interesem całego miasta?** Oczywiście tak i wszyscy o nim wiedzą. Po zdiagnozowaniu problemu władze miasta mogły podjąć starania o pozyskanie (odkupienie) terenu od dewelopera, skoro jest on istotny dla realizacji ważnych celów społecznych (w tym: planowana велоstrada Katowice-Sosnowiec, ochrona standardu zamieszkiwania w zdegradowanej dzielnicy Burowiec, objętej oficjalnym programem rewitalizacji itp.). Nie roztrząsając szczegółowo możliwych dróg prawnych (jak zawarcie transakcji na warunkach rynkowych lub wykup pod inwestycję celu publicznego⁸ itd.) istotne jest by procedurę w ogóle rozpocząć i rozpoznać możliwości realizacji. W tej sprawie Stowarzyszenie skierowało 18.11.2022 r. następujące wystąpienie do Prezydenta Miasta Pana Marcina Krupa:

Stowarzyszenie Prawo-Ekologia-Zdrowie • Katowice

www.prawo-ekologia-zdrowie.inten.pl

rok założenia 1995, nr KRS: 0000042997, adres do korespondencji: 40-170 Katowice, ul. Brzozowa 40/6



Wasza sygnatura:

Nasz znak: 346/22

Data: 18.11.2022 r.

Pan Marcin Krupa

Prezydent Miasta Katowice

ul. Młyńska 4

40-098 Katowice

WNIOSEK

o udzielenie informacji publicznej

Na podstawie art. 1, w powiązaniu z art. 2, art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. 2001 Nr 112 poz. 1198 z późn. zmianami):

- 1) wnosimy o przekazanie informacji czy Prezydent Miasta podjął od maja br. jakiegokolwiek działania mające na celu odzyskanie/pozyskanie od firmy Pietrzak B.B. Sp.k. będących w jej posiadaniu działek położonych na terenie dawnej linii kolejowej w dzielnicy Burowiec,**
- 2) w szczególności, czy Prezydent zwrócił się z propozycją lub pytaniem o możliwość odkupienia tych działek przez miasto Katowice, w celu ich wykorzystania na cele publiczne, lub czy odbyło się spotkanie w tej sprawie.**

Przy czym wnosimy o przekazanie w trybie art. 10 ust. 1 ww. ustawy z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej **odpisów korespondencji jaką skierowano w imieniu miasta Katowice w powyższej sprawie do firmy Pietrzak B.B. Sp.k. i/lub odpisów - w części nie objętej tajemnicą - z protokołów spotkań, jeśli takie zdarzenia zaistniały.**

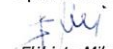
UZASADNIENIE

Od maja 2022 r. (data pierwszego złożenia wniosku dewelopera o tzw. decyzję środowiskową) Prezydent Miasta Katowice posiada wiedzę, że firma Pietrzak B.B. Sp.k. planuje w trybie spec ustawy „lex deweloper” wybudować na przedmiotowym terenie osiedle mieszkaniowe niezgodne z zapisami m.p.z.p. oraz ze studium kierunków zagospodarowania przestrzennego Katowic. Przynajmniej od czerwca 2022 r. (początek protestów społecznych) Prezydent Miasta Katowice jest świadomy ogromnego oporu społecznego jaki wzbudzają te plany (patrz www.zielony-burowiec.pl, [facebook.com/zielonyburowiec](https://www.facebook.com/zielonyburowiec) oraz liczne publikacje prasowe, audycje telewizyjne i radiowe), m.in. z powodu zagrożenia drastycznym pogorszeniem warunków zamieszkiwania dla mieszkańców dzielnicy (w szczególności 27 lipca 2022 r. sprawie była poświęcona specjalna sesja Komisji Rozwoju Miasta RM Katowice – patrz nagranie <https://youtu.be/J911UFnT8vg>).

20 maja br. Wiceprezydent Katowic, Pan Waldemar Bojarun, podpisał w imieniu miasta porozumienie z 10 innymi gminami Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej obejmujące m.in. plan budowy велоstrady Katowice-Sosnowiec. Z logicznego i urbanistycznego punktu widzenia jest oczywiste, że optymalna trasa tej велоstrady powinna przebiegać w dzielnicy Burowiec właśnie śladzie zlikwidowanej linii kolejowej, a ewentualne wybudowanie w tym miejscu komercyjnego osiedla taką możliwość udaremni lub przynajmniej drastycznie upośledzi.

Wobec powyższych okoliczności, starania Prezydenta Miasta o odkupienie wskazanych działek leżą w interesie społecznym i mieszkańcy miasta mają prawo do informacji, czy Prezydent takie starania przynajmniej podjął – a jeśli tak, to kiedy, w jakiej formie i w jaki sposób. **Stąd wniosek jest uzasadniony.**

Z poważaniem


Elżbieta Mika
Zarząd Stowarzyszenia

Do wiadomości: **wszyscy Radni Miasta Katowice**

⁸ dopuszczalność wyłączenia z prawa użytkowania wieczystego działek stanowiących własność Skarbu Państwa, w celu realizacji dróg rowerowych jako „celu publicznego”, regulują przepisy Rozdziału 4, w związku z przepisami art. 6 pkt 1, ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1990 z późn. zm.)

● Już po publikacji pierwszej wersji niniejszego opracowania wpłynęła do Stowarzyszenia odpowiedź z Urzędu Miasta, którą tu przedstawiamy, a Czytelnikom pozostawiamy ocenę, czy mieszkańcy miasta są w tak ważnej sprawie traktowani przez Pana Prezydenta w sposób poważny:



Katowice, dnia 06.12.2022 r.

WYDZIAŁ GOSPODARKI MIENIEM

GM-VI.1431.6.2022.JI
GM-VI.KW-00406 /22

Szanowna Pani
Elżbieta Mika
Zarząd Stowarzyszenia Prawo
Ekologia Zdrowie Katowice
ul. Brzozowa 40/6
40-170 Katowice

W odpowiedzi na wniosek Stowarzyszenia z dnia 18 listopada 2022 r. złożony w trybie informacji publicznej (data wpływu do Urzędu 22 listopada 2022 r.) informuję, iż Miasto Katowice nie prowadzi postępowania mającego na celu pozyskanie od Pietrzak B.B. Sp. k. nieruchomości stanowiących własność ww. Spółki bądź będących w jej użytkowaniu wieczystym względem Skarbu Państwa położonych na terenie dawnej linii kolejowej w dzielnicy Burowiec.

Z poważaniem

NACZELNIK
Wydziału Gospodarki Mieniem
Jerzy Dąberek

Do wiadomości:
Pan Maciej Biskupski – Przewodniczący Rady Miasta Katowice



Urząd Miasta Katowice
40-098 Katowice, ul. Młyńska 4
www.katowice.eu tel. (+48 32) 259 39 09
urząd_miasta@katowice.eu



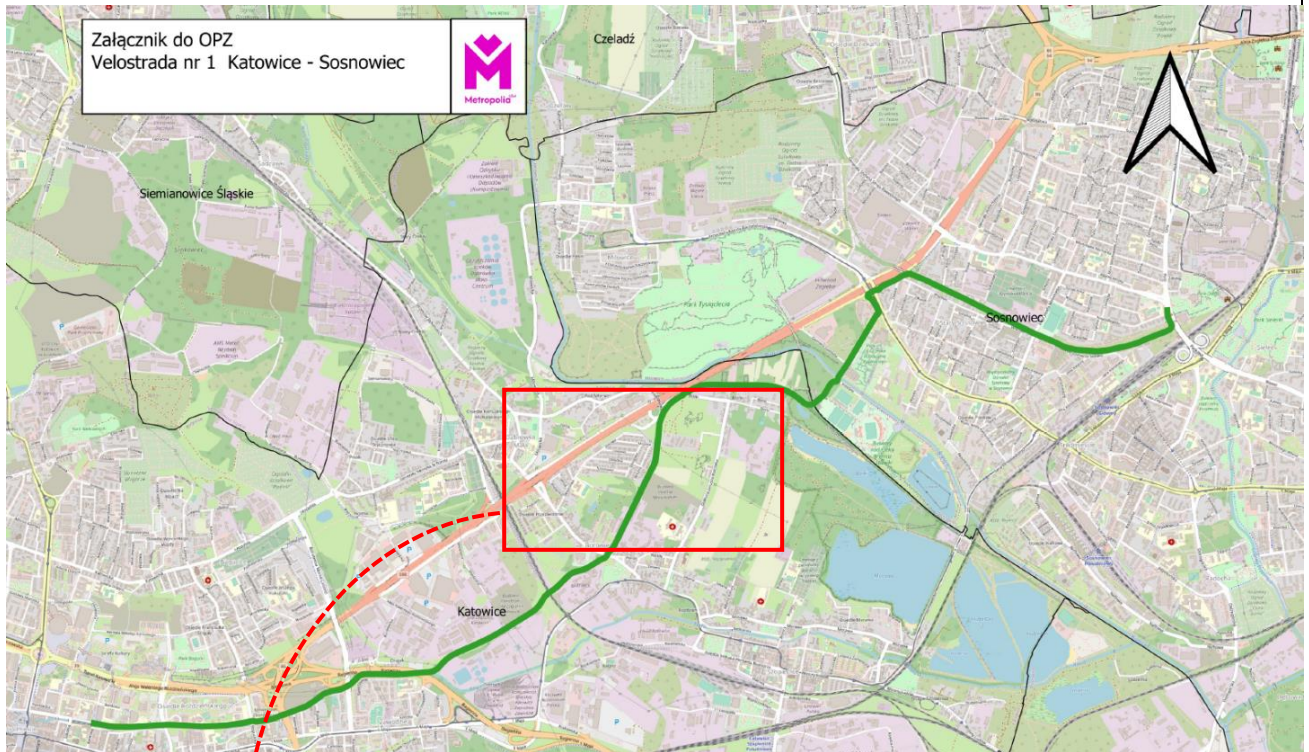
● Jak widać, zachowując pozory udzielenia informacji publicznej w terminie, Urząd Miasta unika odpowiedzi na konkretne pytania: „czy Prezydent podjął jakiegokolwiek działania mające na celu odzyskanie działek?” i „w szczególności, czy Prezydent zwrócił się z propozycją lub pytaniem o możliwość odkupienia tych działek w celu ich wykorzystania na cele publiczne?”. Zamiast tego Urząd informuje o braku bieżąco „prowadzonych postępowań” w tej sprawie. Różnica jest zrozumiała i Stowarzyszenie zamierza ustalić stan faktyczny, tj. czy i jaką inicjatywą wykazał się dotąd Prezydent Miasta w tej sprawie, dlatego będzie się nadal domagać udzielenia odpowiedzi na pytania zadane 18.11.2022 r., wraz z ujawnieniem dokumentacji papierowej lub elektronicznej, sięgając po właściwe narzędzia prawne gwarantujące społeczeństwu dostęp do informacji publicznej.

● Pozyskiwanie działek od prywatnych właścicieli w celu realizacji tras rowerowych nie jest niczym nadzwyczajnym i było już wielokrotnie przeprowadzane w Katowicach, np. dla tras Brynów - Centrum czy Giszowiec - Brynów (patrz np. link: <https://ctl.pl/katowice-przejely-grunty-po-kolei-piaskowej/>), stąd dziwić może tak - wydaje się - bierne zachowanie Prezydenta Miasta wobec właściciela działek pasa kolei piaskowej w dzielnicy Burowiec w roku 2022.

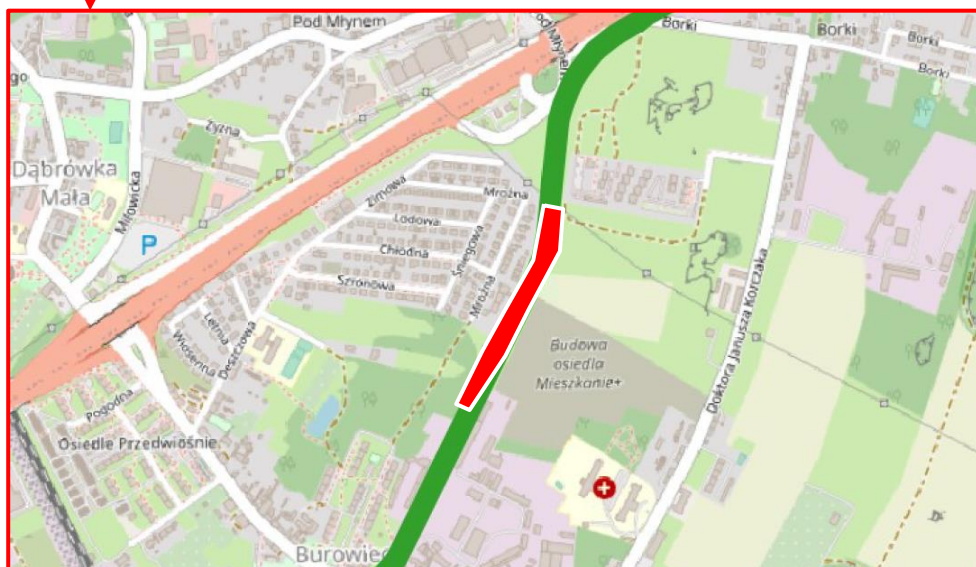
● **NOWE - WAŻNE** (od wer. 1.0.4): nieoczekiwanie bardzo ciekawa sytuacja powstała w wyniku ogłoszenia w dniu **28.12.2022 r. o godz. 13:07** przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię (link <https://tiny.pl/w1k4v>) przetargu nr ZP.270.33.2022 na opracowanie koncepcji technicznej dla budowy drogi rowerowej pn. Katowice (Centrum) – Sosnowiec (Centrum) w ramach programu Metropolitalna Sieć Tras Rowerowych (MSTR) – tzw. velostrada nr 1.

Bowiem opis trasy nr 1 w oficjalnej dokumentacji przetargowej w interesującym nas fragmencie terenu jest następujący: „przecina ul. Hallera i **przebiega dalej w śladzie nieczynnej linii kolei piaskowej** do ul. Borki, zbliżając się zarazem do drogi ekspresowej S86”, a wizualizacja w dokumentacji przetargowej GZM z 28.12.2022 r. wygląda tak:

Rys. 9 Fragment mapy z dokumentacji przetargowej na przebieg velostrady nr 1 Katowice(Centrum)-Sosnowiec



powiększono, kolorem czerwonym naniesiono planowane osiedle „lex deweloper”:



● Dokumentacja przetargowa GZM nr ZP.270.33.2022 zakłada dla odcinka długości 1,9 km od ul. Hallera do granicy miasta Sosnowiec „wielowariantowość” analizy przebiegu „z uwzględnieniem w szczególności uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, ukształtowania terenu, własności terenu i inwestycji planowanych przez Miasto Katowice”, ale z inżynierskiego punktu widzenia jest oczywiste jaki wariant jest optymalny z punktu widzenia interesów mieszkańców miasta oraz najlepszych parametrów велоstrady, spełniających wymagania techniczne (szerokości, promienie łuków, skrajnie). Tylko jakaś nadzwyczajna sytuacja lub obstrukcja ze strony właściciela terenu lub jego pozycja w mieście mogłyby spowodować, że zamiast pełnowymiarowej велоstrady Katowice-Sosnowiec, prowadzonej w linii dawnej kolei, byłaby realizowana quasi-velostrada, prowadzona „meandrami”, z pominięciem terenu pod „lex deweloper” (jak przebieg zaproponowany przez dewelopera 29.11.2022 r.)

● Z chwilą ogłoszenia 28.12.2022 r. przetargu przez GZM (aż do czasu zakończenia dokumentacji - terminarz: otwarcie kopert z ofertami 30.01.2023 r., podpisanie umowy w ciągu 90 dni, czas dla wykonawcy na wykonanie prac 10 miesięcy), ewentualne podjęcie przez Radę Miasta Katowice uchwały o ustaleniu lokalizacji dla inwestycji mieszkaniowej „lex deweloper” w samym środku potencjalnego przebiegu велоstrady Katowice-Sosnowiec, wydaje się być podwójnie szkodliwe. Raz, ze względów architektoniczno-urbanistyczno-społecznych tu omówionych, a dwa, ze względu na interes finansowy gminy i Metropolii. Mianowicie, **z chwilą ewentualnej uchwały o ustaleniu lokalizacji „lex deweloper”, działki byłby wyceniane już jako budowlane, a ich cena pozyskania pod велоstradę radykalnie wzrosła, ze szkodą dla interesu publicznego i dla gminy, którą Rada reprezentuje.**

● Dla uzasadnienia tezy o optymalnym przebiegu велоstrady Katowice-Sosnowiec na odcinku wzdłuż osiedla Zimowego, przytaczamy kilka informacji technicznych z oficjalnej dokumentacji przetargowej GZM:

- zgodnie z warunkami przetargu GZM, parametry techniczne велоstrad muszą być zgodne z dokumentem pn. „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” przyjętym Uchwałą Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nr 322/2022 z dnia 29.11.2022 r. (dalej „Standardy”, link: <https://tiny.pl/w12fg>);
- **minimalny promień wewnętrzny skreту велоstrady wynosi 35m** (jak w poniższej Tabeli 3) i Standardy nie przewidują od tego parametru odstępstw (zwraca uwagę projektowana prędkość poruszania się 45 km/h):

STANDARDY I WYTTCZNE KSZTAŁTOWANIA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ		PLANOWANIE RUCHU ROWEROWEGO	
		velostrada	
parametr	główna		
Prędkość projektowa	45 km/h		
Maksymalny współczynnik opóźnienia	15 sek./1 km trasy		
Maksymalny współczynnik wydłużenia	1.2 (200m / 1 km trasy)		
Minimalny promień łuku wewnętrznego	35m		
Pochylenie podłużne	Maks. 5%		
Uwagi	Wymagane oświetlenie tras rowerowych		

Tabela 3 Podstawowe parametry tras rowerowych

- zgodnie z treścią rozdziału 3.1.5 Standardów rekomendowana szerokość samej tylko części drogowej велоstrady wynosi 4,0m (dwa pasy ruchu po 2,0m każdy), z możliwością miejscowych przewężeń do 3,0m;
- ale po bokach велоstrady umieszczone są pasy techniczne – w terenie otwartym zalecane jest po minimum 0,5m (patrz projekt 1.18 w Standardach), a przy krawędziach sąsiednich jezdni minimum 1,0m (rozdział 3.1.6), przy czym Standardy zalecają stosowanie większych szerokości pasów technicznych, w celu pozyskania miejsca na nasadzenie roślinności, umieszczenie znaków, latarni, słupków i innych urządzeń obsługi ruchu rowerowego;
- jak wynika z powyższego realna szerokość pełnowartościowej велоstrady waha się od 5m do ok 7m, nie licząc pozostałej infrastruktury rowerowej, jak np.: MOR-y (Miejsca Obsługi Rowerzystów), stojaki i parkingi rowerowe, wiaty, stacje do samodzielnej naprawy rowerów oraz zieleń, mała architektura i oświetlenie, które w przypadku велоstrad jest obligatoryjne (patrz wyżej, stopka w Tabeli 3 Standardów);
- zgodnie z rozdziałem 2.3 Standardów zaleca się dobierać korytarz велоstrady o liniowym przebiegu, leżący np. wzdłuż nasypu kolejowego, koryta rzeki lub innej infrastruktury liniowej.

VI. ANALIZA UCHWAŁA RADY MIASTA KATOWICE Z 15.12.2022 R. (od wer. 1.0.4): (uchwała dotyczyła odmowy dla „lex deweloper” przy ul. Bytkowskiej)

● Na 57 sesji Rady Miasta Katowice w dniu 15.12.2022 r. przyjęła ona wraz z uzasadnieniem uchwałę (link <https://tiny.pl/w1kkz>), odmawiającą ustalenia lokalizacji dla inwestycji „lex deweloper” planowanej przy ul. Bytkowskiej przez inwestora Wawel Service Deweloper Sp. z o.o. z Krakowa. Pomijając oczywiste różnice w parametrach urbanistycznych inwestycji przy Bytkowskiej i inwestycji w dzielnicy Burowiec, niezwykle istotna wydaje się treść uzasadnienia do uchwały Rady Miasta z 15.12.2022 r., której fragment tu przytaczamy:

Mając na uwadze powyższe stwierdzić należy, że polityka przestrzenna zawarta w dokumencie studium stanowi szereg ustaleń i wytycznych, które tylko działając łącznie służyć będą głównemu celowi, jakim jest osiągnięcie pożądanych przekształceń struktury przestrzennej miasta. Jednym z tych ustaleń są kierunki przeznaczenia terenów wraz ze szczegółowymi ustaleniami zawartymi w § 3 Rozdziału II. Kierunki te jednak nie mogą być interpretowane jako podstawa do wprowadzenia funkcji i form zagospodarowania, które zakłócać mogą zrównoważony rozwój danego obszaru miasta, bądź pogarszać jakość środowiska zamieszkania. Realizacja każdego zamierzenia inwestycyjnego powinna być analizowana w kontekście lokalnych uwarunkowań i specyfiki dzielnicy. Istotne jest tu przede wszystkim rozeznanie aktualnej struktury funkcjonalno-przestrzennej, która obejmuje również przesądzenia w formie już wydanych decyzji administracyjnych.

● **[ANALIZA PRAWNA UCHWAŁY]** Jak zwróciliśmy na to uwagę w rozdziale I opracowania, sejmowy druk uzasadnienia (link <https://tiny.pl/w1k2l>) do specustawy „lex deweloper” wskazuje, że wydanie decyzji Rady Gminy (Miasta) o ustaleniu lokalizacji nie jest obligatoryjne i nie wynika z samego tylko faktu spełnienia przez inwestora wymagań formalnych i parametrów lokalizacyjnych (typu odległość od drogi publicznej, szkoły, przedszkola, przystanku itp.). Przeciwnie, ewentualne odstępstwo od zapisów mpzp i, w pewnych sytuacjach, od zapisów Studium, powinno wynikać z rozpoznanych potrzeb gminy, z analizy korzyści dla gminy i z opinii mieszkańców. Według opinii prawnej uzasadnienie do ww. uchwały Rady Miasta z 15.12.2022 r. wskazuje na konkretne kryteria jakie były brane pod uwagę przy jej podejmowaniu (listę opracowano na podstawie treści uchwały), np.:

- **ocena zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych w obszarze miasta, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w dzielnicy (pod kątem wyczerpania potrzeb mieszkaniowych na danym terenie),**
- **rozwój danej części miasta w sposób zrównoważony i atrakcyjny dla użytkowników przestrzeni - z punktu widzenia ładu przestrzennego, walorów architektonicznych i krajobrazowych, jakości środowiska zamieszkania, zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych, czy sprawności układu komunikacyjnego,**
- **uwzględnienie przepustowości układu komunikacyjnego i zatłoczenia układu drogowego, w tym obciążenia generowanego przez inwestycje realizowane na podstawie już wydanych lub planowanych pozwoleń na budowę,**
- **integracja nowych inwestycji z istniejącą strukturą funkcjonalno-przestrzenną i zapobieganie chaosowi przestrzennemu; niewprowadzenie funkcji i form zagospodarowania, które zakłócać mogą zrównoważony rozwój danego obszaru miasta, bądź pogarszać jakość środowiska zamieszkania; analiza kontekstu lokalnych uwarunkowań i specyfiki dzielnicy, w tym rozeznanie aktualnej struktury funkcjonalno-przestrzennej,**
- **Rada Miasta jako organ współodpowiedzialny za rozwój miasta przy jednoczesnym zachowaniu jakości zamieszkania na najwyższym możliwym poziomie,**

i wszelkie przyszłe decyzje „lex deweloper” w gminie Katowice także muszą uwzględniać powyższe kryteria dla prawidłowości przyjmowania uchwał dot. ustalenia ich lokalizacji.

● Wcześniej, 15.11.2022 r. kwestia wniosku „lex deweloper” przy ul. Bytkowskiej była przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta RM. Przy przeanalizowaniu zapisów z tego posiedzenia (link <https://tiny.pl/w1k8z>) naszą uwagę zwróciły m.in. następujące wypowiedzi (wg protokołu):

- *Przewodniczący Rady Miasta Pan Maciej Biskupski zapytał o cel jaki przyświecał inwestorowi, który kupił nieruchomość posiadając wiedzę o zapisach mpzp określających przeznaczenie terenu na usługi sportowe i transportowe.*
- *Pan Radny Damian Stępień zapytał czy inwestor zakupił teren wiedząc o przesądzeniach obowiązującego mpzp, z zamiarem skorzystania z procedury lex deweloper.*
- *Przewodniczący Rady Miasta Pan Maciej Biskupski ponownie zapytał czy Spółka rozważała możliwość odstąpienia od projektu mieszkaniowego i budowę obiektu zgodnego z mpzp.*
- *Przewodniczący Komisji Pan Tomasz Szpyrka zauważył, że inwestor zakupił teren posiadając wiedzę o zapisach w mpzp.*
- *Przewodniczący Komisji Pan Tomasz Szpyrka wskazał, że inwestor powinien rozumieć, że podejmując plany trzeba je zbadać po kątem opinii mieszkańców, wpływu na dzielnicę, komunikację i przyrodę. Miasto stanowi wspólnotę mieszkańców i nie jest reprezentantem dewelopera.*

Powyższe wypowiedzi wydają się wskazywać na prawidłowe rozumienie przez Radnych sytuacji biznesowej inwestora, który dokonując zakupu działek nie przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową - i licząc na późniejszy wzrost ich wartości oraz na wysoki zwrot z inwestycji w razie uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji ze spec ustawy „lex deweloper” – **podejmuje ryzyko biznesowe**, bez gwarancji sukcesu ze strony ustawodawcy.

Powyższe wypowiedzi Radnych Katowic z Komisji Rozwoju Miasta z dnia 15.11.2022 r., to znaczące *novum* dla uczestników wcześniejszego posiedzenia Komisji Rozwoju Miasta w dniu 27.07.2022 r., poświęconego inwestycji „lex deweloper” w dzielnicy Burowiec, bo wtedy inwestorowi Radni podobnych pytań nie zadawali. Co więcej, gdy projektant i przedstawiciel inwestora Pietrzak B.B. Sp.k. parokrotnie prezentowali 27.07.2022 r. w sali plenarnej Rady Miasta Katowice publicznie pogląd przeciwny - jakoby sprzeciwy wobec ich mieszkaniowych planów inwestycyjnych były przejawem niezrozumienia zasad ustrojowych państwa, a właściciel działek nie może być w swoich prawach dysponowania ograniczany względami społecznymi, to wtedy tylko przedstawiciele strony społecznej przypominali o zasadach wynikających z art. 64 Konstytucji i ograniczeniach prawa własności ustawami oraz o fakcie **świadomego nabycia przez inwestora działek na Burowcu, jako nie przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową!**

VI. TABELA PUNKTOWEJ OCENY „ZA i PRZECIW” - BILANS

● Na koniec opracowania zebraliśmy liczne, wieloaspektowe kryteria mogące służyć do oceny zalet i wad ewentualnej lokalizacji mieszkaniowej inwestycji „lex deweloper” na terenie po byłej linii kolejowej dzielnicy Szopienice-Burowiec, w formie tabel pozwalających na dokonanie całościowej oceny i bilansu punktowego „za i przeciw”. Z naszej strony, aby uniknąć zarzutu niedostatecznego obiektywizmu, nie dokonaliśmy wypełnienia tabel. Natomiast **Radni Miasta** oraz służące im pomocą właściwe służby miasta, otrzymują od nas zobiektywizowane narzędzie i kierując się doświadczeniem i racjonalną oceną mogą - jeśli uznają to za wartościowe podejście - nadać każdemu zagadnieniu wagi punktowe, zsumować ”za i przeciw” i tą metodą wypracować decyzję w sposób zgodny z wytycznymi zawartymi w uzasadnieniu do wprowadzenia specustawy „lex deweloper”: **czy dana inwestycja „lex deweloper” byłaby globalnie dla gminy korzystna, czy przeciwnie - przynosiłaby więcej strat niż korzyści?**


My przekazując tabele bez punktacji, ograniczamy się tylko do ewentualnych komentarzy w niektórych punktach:

Lp.	oddziaływanie pozytywne	nasz ewentualny komentarz	pkt?
1	w mieście przybyłyby 104 mieszkania	wobec około 150.000 istniejących ⁹	
2	miasto uzyskałoby dodatkowe wpływy podatkowe i inne	brak nam danych	
3	miasto zyskałoby w oczach firm deweloperskich, jako godny zaufania partner		
4	zyskaliby właściciele konkretnej firmy deweloperskiej	a są mieszkańcami Katowic	
5	teren wąwozu zostałby optycznie uporządkowany	po okresie 1-2 lat budowy	
6	inne ?		
SUMA PKT „ZA”:			

⁹ Według Raportu „Strategia Mieszkalnictwa m. Katowice na lata 2020-2030” (link <https://tiny.pl/w1ksp>) w roku 2015 miasto łącznie dysponowało, 141.105 mieszkańami, w roku 2020 już 149.812 mieszkańami, deweloperzy oddają tu średnio 1.780 nowych mieszkań rocznie, a Katowice charakteryzuje najwyższa w porównaniu do innych miast powiatowych Polski liczba mieszkań oddawanych do użytku na tysiąc mieszkańców. W zestawieniu z mało optymistycznymi prognozami demograficznymi, sytuacja mieszkaniowa miasta przedstawia się relatywnie dobrze.

Zawsze można dowodzić, że kolejne mieszkania w mieście będą przydatne, jednak jest faktem, że jak wynika z ww. opracowania własnego (Tabela 10) systematycznie rośnie w Katowicach statystyczna nadwyżka mieszkań (23.485 mieszkań w roku 2020, przewidywane 27.251 w roku 2030). To może oznaczać, że rośnie liczba mieszkań przeznaczanych na cele inne niż potrzeby własne mieszkańców miasta i powinno skłaniać do szczególnej rozwagi przy planowaniu rozwoju urbanistycznego oraz do śrubowania standardów urbanistycznych dla nowych inwestycji mieszkaniowych, zamiast ulegania presji inwestorów budowania zasobów mieszkaniowych nieprzyjaznych, ale łatwo sprzedawalnych.

Lp.	oddziaływanie negatywne	nasz ewentualny komentarz	pkt?
1	zaprzaszczono by szansę na budowę велоstrady Katowice-Sosnowiec w optymalnym śladzie, co najmniej na długości 500m		
2	Burowiec dodatkowo pogorszyłby bilans terenów niezabudowanych (to potencjalne miejsce zaplecza rekreacyjnego, po przeznaczeniu ostatnio dużych terenów pod osiedle Mieszkanie Plus)		
3	Burowiec straciłby istotny korytarz komunikacji rekreacyjnej wzdłuż osi działki kolejowej, między „zielonymi plamami” (Hallera-Andersa)		
4	doszłoby także do zakłócenia swobody komunikacji poprzecznej, w poprzek działki kolejowej	patrz Lp. 10	
5	osiedla Mieszkanie Plus i Zimowe zostałyby pozbawione naturalnego separatora urbanistycznego pomiędzy zabudową wyższą (4-5 kondygnacji) i niższą (dominują 2 kondygnacje)		
6	osiedle Mieszkanie Plus zostałoby obciążone komunikacyjnie przejazdami z „lex deweloper” (około 300 przejazdów dziennie)		
7	niewydolny układ komunikacyjny dzielnicy Szopienice-Burowiec (Korczaka, Hallera) także zostałby dodatkowo obciążony		
8	mieszkańcy osiedla Zimowego, zwłaszcza w części bezpośrednio przylegającej do „lex deweloper,” doznałoby poważnego, szczegółowo opisanego w opracowaniu, uszczerbku w standardzie zamieszkiwania, nieruchomości straciłyby dotychczasowy charakter (oraz cenę na rynku mieszkaniowym), część osób prawdopodobnie podejmie decyzję o wyprowadzce	częściowe rozwiązanie w tekście (przenieść drogę osiedlową na stronę wschodnią, obniżyć przynajmniej fragmenty zabudowy do 2 kondygnacji i zastosować krótkie budynki na tym odcinku)	
9	a szczególnie dotkliwe będą warunki zamieszkiwania w tej części osiedla Zimowego w trakcie budowy „lex deweloper”		
10	nowotworzona zabudowa mieszkaniowa reprezentowałaby bardzo niski standard urbanistyczny i oferowała mało wyrafinowane warunki środowiskowe zamieszkiwania (typowa tzw. „sypialnia”)	częściowe rozwiązanie w tekście (rozluźnić zabudowę, przejścia poprzeczne, więcej terenów rekreacyjnych itd.)	
11	takie inwestycje nie poprawiają wizerunku miasta jako odpowiedzialnej aglomeracji, dbającej o swój zrównoważony rozwój i o mieszkańców		
12	sprawa „lex deweloper” na Burowcu odbiła się znacznym echem, mieszkańcy Katowic odbiorą ewentualną pozytywną decyzję Rady Miasta, jako ustępstwo wobec dewelopera, co nie poprawi wizerunku władz miasta		
13	inne ?		
SUMA PKT „PRZECIW”:			


 pracę zespołową nadzorował
 w imieniu Stowarzyszenia
 Adrian R. Sklorz

konsultacje:
 mgr inż. arch. Janusz Bocianowski