



Katowice, 22 lutego 2023 r.

# O P I N I A

## do wniosku „lex deweloper” nr 2/2023 o ustalenie lokalizacji dla zabudowy mieszkaniowej na terenach po byłej linii kolejowej w dzielnicy Szopienice-Burowiec w Katowicach (wersja 2.0.2)

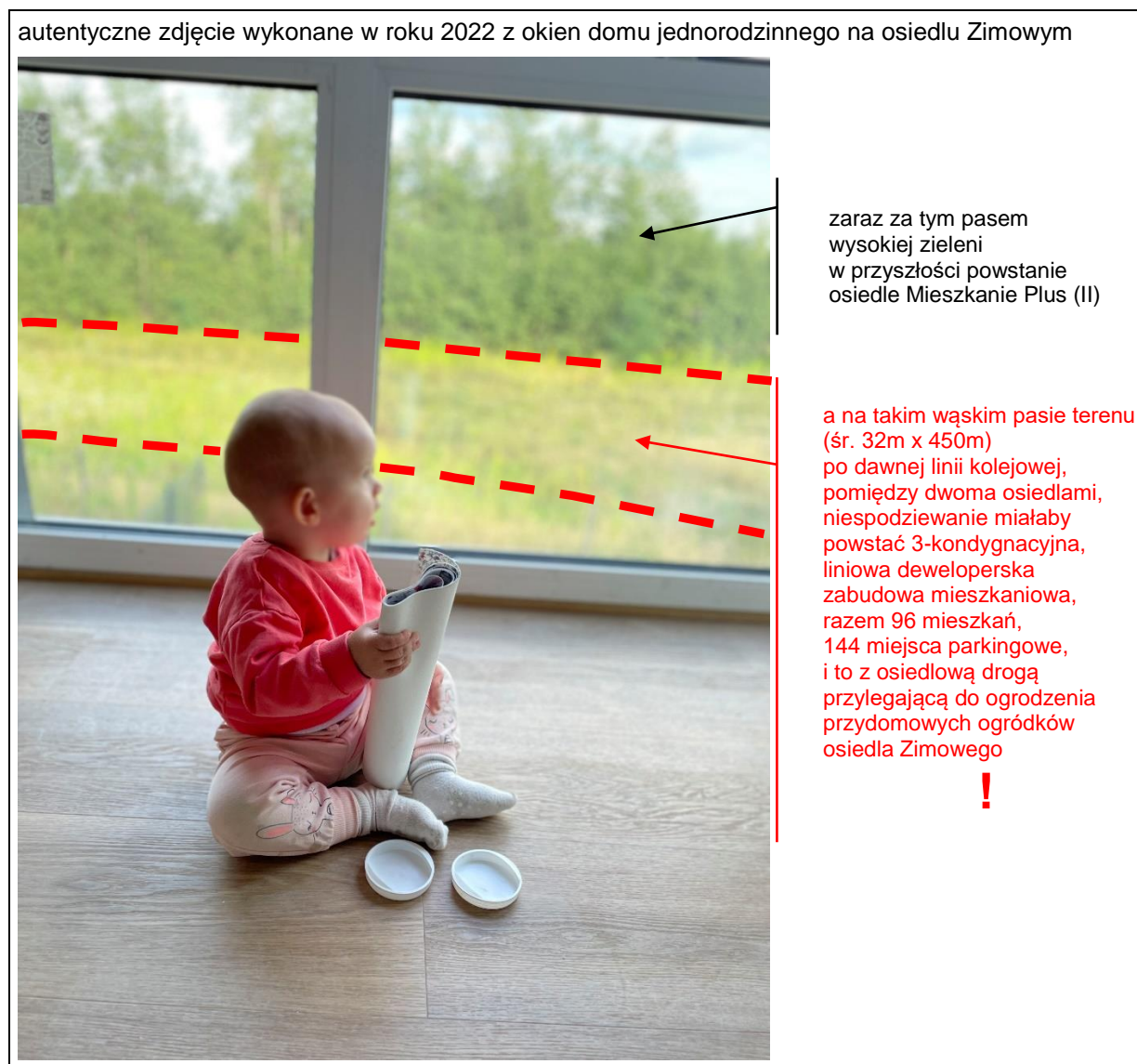


Burowiec przyłączony do Katowic od 1959 r.  
na zdjęciu z 2018 r. kwartał Korczaka-Hallera-Zimowe-Andersa:



## Przedmowa do nowego opracowania

Na jednej z najbliższych sesji plenarnych, Rada Miasta Katowice będzie podejmować uchwałę dotyczącą wniosku „lex deweloper” 2/2023 dotyczącego ewentualnej inwestycji mieszkaniowej na wąskim pasie terenu po byłej linii kolejowej w dzielnicy Katowice-Burowiec. Od maja 2022 r. w świadomości publicznej funkcjonuje kilka koncepcji przyszłego wykorzystania tego terenu – np. велоstrada, rekreacja, zieleń lub zabudowa mieszkaniowa. Na wypadek, gdyby nie wszyscy Radni Katowic mieli okazję znać lub zobaczyć to miejsce osobiście, posłużymy się zdjęciem:



Decyzja Rady Miasta będzie bardzo istotna dla mieszkańców całej **aglomeracji**, dla mieszkańców **Katowic**, dla mieszkańców **dzielnicy Burowiec** oraz dla osób zamieszkujących **bezpośrednie sąsiedztwo** pokazanego na zdjęciu terenu (**osiedle Zimowe** i budowane **osiedle Mieszkanie Plus**), co zostanie wykazane w niniejszym materiale. Wydaje się cenne, aby ważąc „za” i „przeciw”, Radni Miasta Katowice dysponowali nie tylko intencjonalnie przygotowanymi materiałami inwestora, ale także niezależnym opracowaniem, które poddaje argumenty inwestora krytycznej analizie merytorycznej. Dlatego przed głosowaniem oddajemy w ręce Radnych i opinii publicznej niniejszy materiał.

## SPIS TREŚCI:

I. DZIAŁANIA INWESTORA, CEL OPRACOWANIA	strona 4
II. DZIAŁKI	strona 5
III. WPŁYW WNIOSKU 2/2023 NA FUNKCJONOWANIE AGLOMERACJI I KATOWIC (VELOSTRADA KATOWICE-SOSNOWIEC)	strona 6
IV. WPŁYW WNIOSKU 2/2023 NA FUNKCJONOWANIE MIASTA KATOWICE, DZIELNICY BUROWIEC I SĄSIEDNICH OSIEDLI	strona 10
V. OCENA KONCEPCJI ZABUDOWY WG WNIOSKU „LEX DEWELOPER” 2/2023 Z PUNKTU WIDZENIA MIESZKAŃCÓW OSIEDLA I OSIEDLI SĄSIEDNICH	strona 14
VI. ZARZUTY NIESPEŁNIENIA OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW WE WNIOSKU 2/2023	strona 18
VII. MOŻLIWOŚCI PRAWNE ODZYSKANIA DZIAŁEK SKARBU PAŃSTWA POD VELOSTRADĘ GZM KATOWICE-SOSNOWIEC	strona 20
VIII. CASUS UCHWAŁY RADY MIASTA KATOWICE z 15 GRUDNIA 2022 R. (ODMOWA DLA LEX DEWELOPER PRZY UL. BYTKOWSKIEJ)	strona 21
IX. CZY SYTUACJA MIESZKANIOWA KATOWIC UZASADNIA AKCEPTACJĘ WNIOSKU 2/2023 POMIMO WSKAZANYCH SZKODLIWOŚCI INWESTYCJI	strona 23
X. <b>WNIOSKI – PODSUMOWANIE (!)</b>	<b>strona 26</b>
XI. TABELA PUNKTOWEJ OCENY „ZA I PRZECIW”, PODPIS	strona 27
ZAŁĄCZNIK 1 (KORRESPONDENCJA STOWARZYSZENIE – PREZYDENT MIASTA)	strona 29
ZAŁĄCZNIK 2 (PISMO MIESZKAŃCÓW DO PIETRZAK B.B. SP.K.)	strona 33
ZAŁĄCZNIK 3 (UCHWAŁA RADY DZIELNICY SZOPIENICE-BUROWIEC NR 15)	strona 34
ZAŁĄCZNIK 4 (OPINIA RADY DZIELNICY DĄBRÓWKA MAŁA NR 14)	strona 35

Najaktualniejsza wersja opracowania 2023 jest zawsze dostępna pod linkiem skróconym <https://tiny.pl/wnvnf> i pod linkiem pełnym <[https://www.zielony-burowiec.pl/uploaded/dokumenty%20pdf/Opinia\\_StowPEZ\\_Burowiec2023.pdf](https://www.zielony-burowiec.pl/uploaded/dokumenty%20pdf/Opinia_StowPEZ_Burowiec2023.pdf)>.

## I. DZIAŁANIA INWESTORA, CEL OPRACOWANIA

● W wyniku złożenia przez inwestora wniosku o decyzję środowiskową, opinia publiczna dowiedziała się 13 czerwca 2022 r. (data publikacji na BIP) o zamiarze realizacji, w trybie specustawy „lex deweloper”, inwestycji mieszkaniowej na terenach po byłej linii kolejowej w dzielnicy Szopienice-Burowiec. Informacja wywołała duży rezonans i opór społeczny, czego dowodzą m.in. (tu dane z dnia 21 lutego 2023 r.) ogromny zasięg odbiorców profilu [facebook.com/zielonyburowiec](https://www.facebook.com/zielonyburowiec) (wyniósł 99.139 osób za ostatnie 90 dni), stale rosnąca liczba obserwujących ten profil FB (obecnie 2.343 osoby), ponadto odnotowano 17.721 odwiedzin na stronie [www.zielony-burowiec.pl](http://www.zielony-burowiec.pl) i ponad 1.300 odtworzeń nagrania z posiedzenia Komisji Rady Miasta z dnia 27 lipca 2022 r. na [youtube](https://youtu.be/J911UFnT8vg) (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, TVP Katowice, Telewizja TVS, Fakt itd.). Łączny zasięg odbiorców informacji na ten temat znacząco **przekroczył 100.000 osób**.

● Pierwsza koncepcja inwestora z czerwca 2022 r. przewidywała realizację zabudowy wielorodzinnej, o **submaksymalnej gęstości**<sup>1</sup> (bloki 6-kondygnacyjne w odległości ok. 20m od istniejącej zabudowy jednorodzinnej i 432 miejsca parkingowe – w blokach i na zewnątrz). Postępowanie środowiskowe dla tej koncepcji zostało 3 listopada 2022 r. w całości umorzono przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze, ze względu na poważne nieprawidłowości w jego procedowaniu zaistniałe w Urzędzie Miasta Katowice.

● Powyższe okoliczności wymusiły zmianę planów inwestora i 29 listopada 2022 r. przedstawił na spotkaniu w sali plenarnej Rady Miasta Katowice nową koncepcję zabudowy tzw. „jednorodzinnej”. Cudzysłów został użyty, ponieważ obowiązujące przepisy pozwalają jako zabudowę „jednorodzinną” traktować budynki z dwoma mieszkaniami. I właśnie na takim w rozwiązaniu oparta jest nowa koncepcja, przy której także zastosowano projektowanie o **submaksymalnej gęstości** (zabudowa „jednorodzinna” jest zwolniona z licznych wymagań pożarowych i budowlanych, a w „standardach urbanistycznych” Katowic, link <https://tiny.pl/wk9xk>, przewiduje się dla niej niższy przelicznik miejsc postojowych do mieszkań, co sumarycznie pozwala na znaczne zagęszczanie zabudowy w poziomie). Dla koncepcji „jednorodzinnej” Stowarzyszenie już 2 grudnia 2022 r. opublikowało (potem uzupełniane) opracowanie ze szczegółową analizą budowlano-urbanistyczną.

● 1 lutego 2023 r. został formalnie zarejestrowany w UM Katowice pod numerem 2/2023 wniosek dewelopera o ustalenie lokalizacji inwestycji. Przedłożona w nim koncepcja „jednorodzinnej” zabudowy prawie nie różni się od koncepcji przedstawionej w UM 29 listopada 2022 r. – nie uwzględniono w niej żadnych zmian sugerowanych na spotkaniu (jak „rozrzedzenie” gęstości zabudowy, obniżenie do 2 kondygnacji, zamiana położenia drogi i budynków), jedynie zrezygnowano z 4 budynków w części północnej z powodu kolizji z linią energetyczną oraz kosmetycznie zmieniono układ miejsc postojowych. Zaledwie do 22 lutego 2023 r. trwały przewidziane ustawą 21-dniowe konsultacje wniosku 2/2023 (tj. przyjmowanie uwag i opinii, które zostaną dołączone do głosowanego wniosku), a co do zasady do 2 kwietnia 2023 r. (60 dni) Rada Miasta Katowice powinna przeprowadzić głosowanie wniosku 2/2023 – albo wydając zgodę na zabudowę „lex deweloper” sprzeczną z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp), albo odrzucając wniosek. **Niniejsze opracowanie odnosi się do ostatecznej koncepcji zabudowy, jaka została złożona wraz z wnioskiem „lex deweloper” nr 2/2023 z 1 lutego 2023 r.**

● Wyjaśniamy, że specustawa „lex deweloper” wprawdzie upoważnia Radę Miasta do wydania inwestorowi zgody na zabudowę niezgodną z mpzp (a w określonych okolicznościach także niezgodną ze Studium), ale nie obliguje Rady do wydania takiej zgody. Uzasadnienie specustawy „lex deweloper”, link <https://tiny.pl/w1k2l>, 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” (strony 6 i 7 uzasadnienia w druku sejmowym), a decyzja gminy powinna wynikać z oceny czy wniosek inwestora nie „koliduje z potrzebami i możliwościami rozwoju gminy”. Tym samym, Rada winna rozważyć wnikliwie argumenty „za” i „przeciw”, wybierając rozwiązanie korzystniejsze dla miasta i jego mieszkańców. Byłoby cenne, aby decyzje w ważnych sprawach inwestycji „lex deweloper” nie zapadały w oparciu np. o nierzetelne wizualizacje przygotowywane przez samych deweloperów i wybiórcze argumenty, ale na podstawie sformalizowanej oceny całościowej – z użyciem zobiektywizowanych kryteriów, szczegółowych tabel oceny, bilansu punktowego itp. jak np. zaproponowane w tym opracowaniu.

---

<sup>1</sup> w niniejszym opracowaniu „**submaksymalną gęstością**” będziemy określać wynik takiego projektowania, które **maksymalizuje wartość uzyskiwanej powierzchni użytkowej i/lub liczby mieszkań na danej działce**, zbliżając się do wartości granicznych, na jakie pozwalają na to przepisy budowlane, pożarowe, standardy urbanistyczne itd. – bez pozostawiania rezerw na przestrzenie wspólne mieszkańców, rekreację, na rozluźnianie zabudowy, odległości, dróg itp.

## II. DZIAŁKI

● Działki, na których miałyby powstać inwestycja tworzą wąski, podłużny teren, o szerokości 30-40m (średnio 32m) i długości około 450m, 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 zabezpieczonym w mpzp pasem bufora zielonego szerokości 8-10m) 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.

● Według opracowania ekofizjograficznego dla miasta Katowice dostępnego pod linkiem <https://tiny.pl/w1k43>, teren inwestycji leży (patrz także Mapa 4, „Mapa zagrożeń środowiska”) w granicach „potencjalnego zalewu falą awaryjną ze Zbiornika Kozłowa Góra”, co jest planistycznym przeciwskazaniem 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](http://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, sójki, sroki, rudziki, trzmielce 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 wniosek o wydanie decyzji środowiskowej w ramach przygotowywanej procedury ze specustawy „lex deweloper”. Po zawirowaniach opisanych w rozdziale poprzednim, wniosek „lex deweloper” został złożony i zarejestrowany ostatecznie 1 lutego 2023 r. pod numerem 2/2023.



Zdjęcie wykonane w lipcu 2022 r. dronem Redakcji „Fakt”, widok pasa terenu po kolei (zasypany wąwóz), tu od strony północnej: na lewo budowane osiedle Mieszkanie Plus (I), na prawo fragment istniejącego osiedla Zimowego (rejon ul. Mroźnej), linią czerwoną przerywaną orientacyjne granice działki kolejowej

### III. WPŁYW WNIOSKU 2/2023 NA FUNKCJONOWANIE AGLOMERACJI I KATOWIC (VELOSTRADA KATOWICE-SOSNOWIEC)

●Przynajmniej od roku 2016 funkcjonuje w obiegu publicznym pomysł wykorzystania sieci nieczynnych linii kolejowych (najczęściej linii przemysłowych, w tym wąskotorowych) do budowy sieci велоstrad (rowerostrad) łączących dzielnice miast oraz poszczególne miasta aglomeracji. 20 maja 2022 r., a więc jeszcze przed zarejestrowaniem pierwszego wniosku inwestora o wydanie decyzji środowiskowej dla „lex deweloper” na Burowcu, Waldemar Bojarun, Wiceprezydent Katowic, podpisał z władzami 10 innych gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) porozumienie dotyczące budowy 8 велоstrad o łącznej długości 120 km, w tym велоstrady nr 1 Katowice-Sosnowiec. W materiałach pisemnych oraz na mapach towarzyszących porozumieniu z 20 maja 2022 r. zaznaczono jako bazowy przebieg велоstrady przez Burowiec śladem nieczynnej linii kolejowej.

Rys. 1 Waldemar Bojarun, Wiceprezydent Katowic, podpisuje 20 maja 2022 r. porozumienie w GZM o budowie велоstrad.

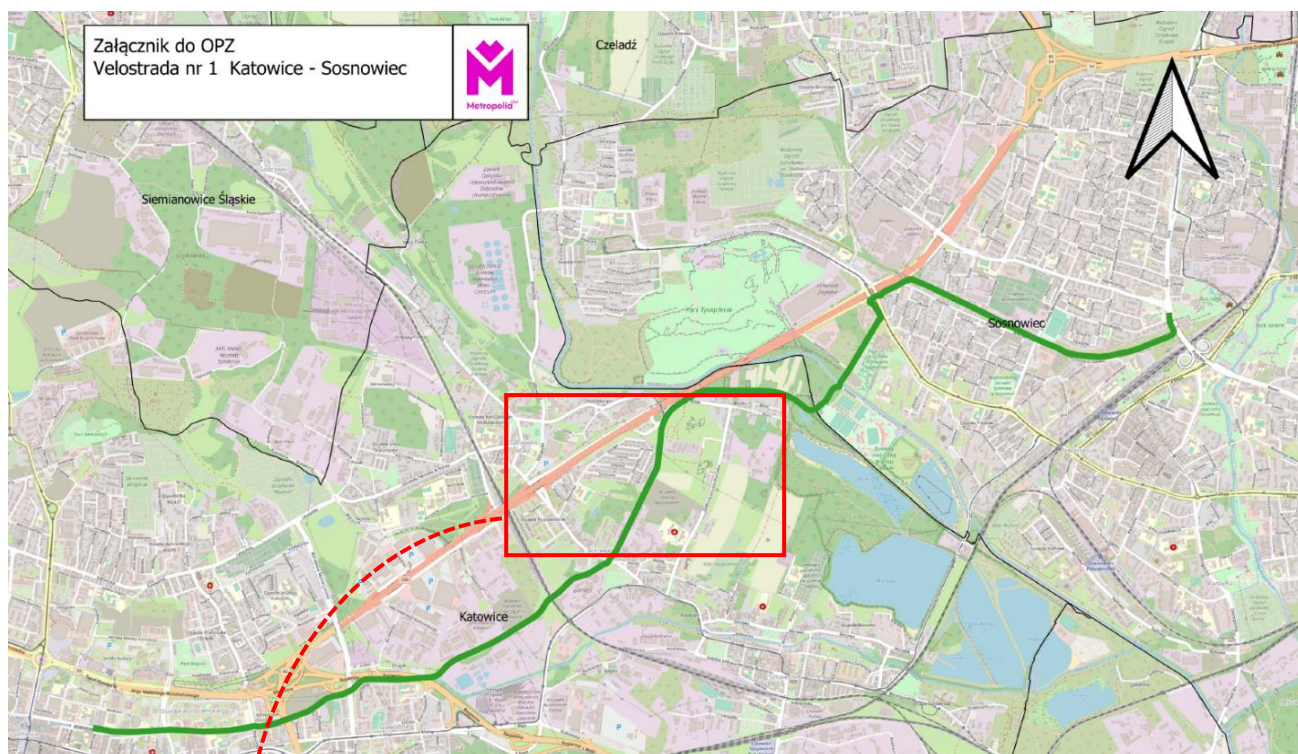


●Przypomnijmy w tym kontekście wypowiedź Prezydenta Katowic opublikowaną na miesiąc przed podpisaniem porozumienia w GZM: „W Katowicach stawiamy na alternatywne środki transportu. Rower jest jednym z nich. System wypożyczania rowerów miejskich w Katowicach jest największym w regionie. W bazie zarejestrowanych jest ponad 100 000 osób. Połączenie Katowic z Mysłowicami i Sosnowcem, tak zwaną велоstradą, sprawi że rower będzie jeszcze chętniej wybierany jako środek transportu i stanie się alternatywą dla komunikacji miejskiej czy samochodu – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic”.

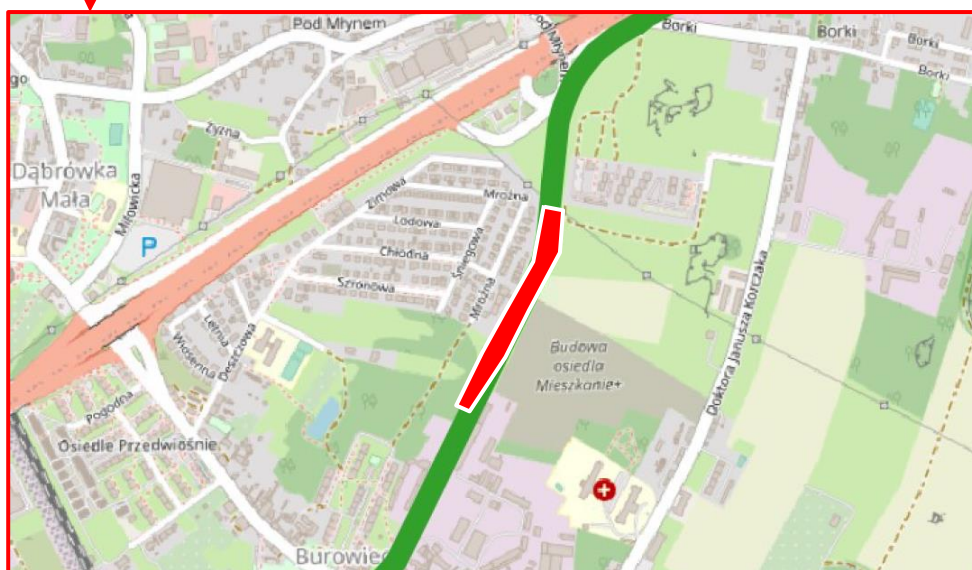
●Za przełomowy moment w tej sprawie można uznać dzień 28 grudnia 2022 r., w którym Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia ogłosiła (link <https://tiny.pl/w1k4v>) przetarg nr ZP.270.33.2022 na opracowanie koncepcji technicznej dla budowy drogi rowerowej pn. Katowice (Centrum) – Sosnowiec (Centrum) w ramach programu Metropolitalna Sieć Tras Rowerowych (MSTR) – tzw. **velostrada nr 1**.

Opis велоstrady nr 1 w oficjalnej dokumentacji przetargowej, na interesującym nas odcinku, 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 jak na Rys. 2. Poniżej powiększono odpowiedni fragment mapy z dokumentacji przetargowej i naniesiono zarys wnioskowanej zabudowy „lex deweloper” z wniosku 2/2023 – kolizja obu przedsięwzięć jest **ewidentna**.

Rys. 2 Fragment mapy z dokumentacji przetargowej z 28 grudnia 2022 r. na przebieg велоstrady nr 1 Katowice(Centrum)-Sosnowiec



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




● Wprawdzie 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 technicznego punktu widzenia jest oczywiste jaki wariant jest optymalny dla mieszkańców miasta oraz uzyskania najlepszych parametrów велоstrady, spełniających wymagania techniczne (szerokość, 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-welostrada, prowadzona „meandrami”, z pominięciem terenu ewentualnie zajętego pod „lex deweloper”.

● Dla oceny sytuacji w zakresie **kolizji велоstrada vs. „lex deweloper”** niezbędna jest znajomość dokumentacji przetargowej GZM – oto kilka wybranych informacji:

▶ zgodnie z warunkami przetargu GZM, parametry techniczne велоstrad muszą być zgodne z dokumentem pn. „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej” (dalej „Standardy”) przyjętym Uchwałą Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nr 322/2022 z dnia 29 listopada 2022 r. (dalej „Standardy”, link: <https://tiny.pl/w12fg>);

▶ zgodnie z ww. Standardami **minimalny promień wewnętrzny skrzywienia велоstrady wynosi 35m** (patrz niżej, Tabela 3 ze Standardów) i co do zasady nie przewiduje się odstępstw od tego parametru, ponieważ projektowana prędkość poruszania się велоstradą wynosi 45 km/h:



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 dodatkowo pasy techniczne – w terenie otwartym zalecane jest po minimum 0,5m (patrz projekt 1.18 w Standardach), a od 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 zieleni, mała architektura i oświetlenie, które w przypadku велоstrad jest obligatoryjne (patrz wyżej, stopka w Tabeli 3 Standardów);

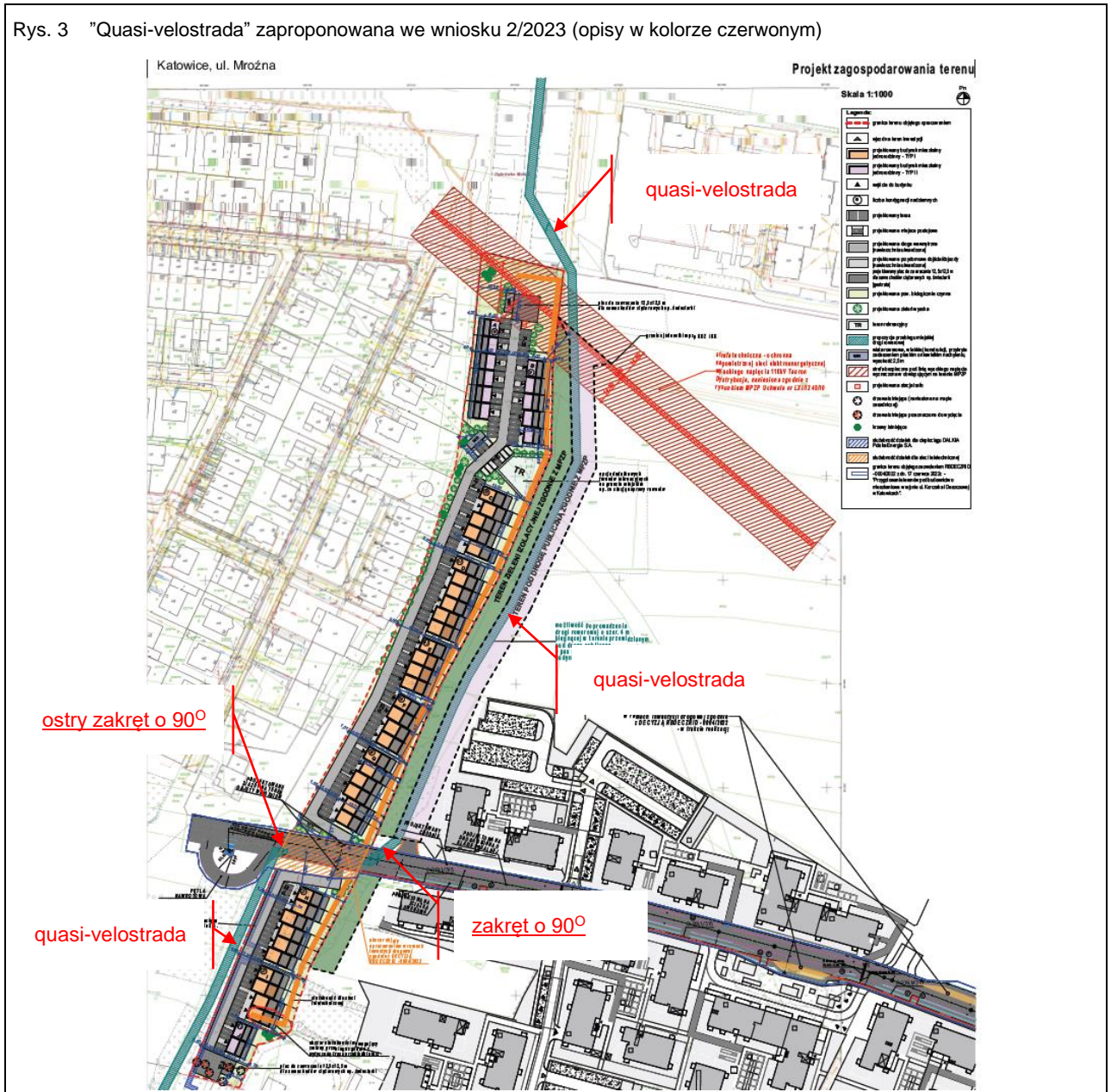
▶ zgodnie z rozdziałem 2.3 Standardów, zaleca się dobierać dla велоstrady korytarz o liniowym przebiegu, leżący (cytat) „*np. wzdłuż nasypu kolejowego, koryta rzeki lub innej infrastruktury liniowej*”.

● Jak to zostanie wykazane w dalszej części opracowania, szerokość działek 30-40m (średnio 32m) po linii kolejowej jest tak mała, że projektant praktycznie „nie mieści się” z własnym projektem zabudowy mieszkaniowej (domy z mini-ogródkami plus miejsca postojowe przed domami i droga osiedlowa wymagają w sumie ponad 30 m), więc tym bardziej nie ma szans na poprowadzenie w ramach tych działek велоstrady. To co zrobił projektant we wniosku i sugeruje jako rzekome rozwiązanie problemu **kolizji велоstrada vs. „lex deweloper”**, to całkowite wyprowadzenie велоstrady poza teren inwestycji deweloperskiej – projektant osiedla, bez żadnych realnych zobowiązań ze strony prywatnego inwestora, „wypchnął” po prostu „quasi-velostradę” na sąsiednie tereny miejskie.



● Problem w tym, że taka „quasi-velostrada” biegłaby (patrz Rysunek 3) częściowo po zachodniej stronie osiedla „lex deweloper”, a częściowo po stronie wschodniej. Do połączenia obu odcinków projektant wykorzystał we wniosku 2/2023 ponownie tereny miejskie – zaproponował poprzeczny przejazd przez osiedle „lex deweloper” w śladzie przyszłej ulicy Babiego Łata (wydłużenie centralnej drogi osiedla Mieszkanie Plus). Jak widać na Rysunku 3, takie rozwiązanie jest absurdalne, bo z góry wyklucza spełnienie wymagań przetargowych GZM i realizację „prawdziwej” velostrady, bowiem rowerzyści musieliby wykonywać dwa ostre zakręty o 90°, podczas gdy velostrada to droga „szybkiego ruchu”, a (wewnętrzny) promień łuku powinien wynosić nie mniej niż 35m.

Rys. 3 „Quasi-velostrada” zaproponowana we wniosku 2/2023 (opisy w kolorze czerwonym)



● W świetle powyższej dokumentacji, wydaje się z technicznego punktu widzenia oczywiste, że zachodzi tu alternatywa, albo w dzielnicy Burowiec zostanie pozostawione w torze dawnej kolei piaskowej miejsce na pełnowymiarową, zgodną z warunkami przetargu GZM, velostradę Katowice-Sosnowiec, albo teren zostanie zajęty pod zabudowę mieszkaniową w ramach „lex deweloper”, a ewentualna droga rowerowa parametrów velostrady spełniać nie będzie. Pojawiający się argument, że kolizja obu inwestycji nie jest wcale oczywista i z końcowymi wnioskami należy zaczekać na wynik prac wykonawcy GZM nad koncepcją velostrady Katowice-Sosnowiec (około 1 roku), tylko potwierdza, że zaakceptowanie wniosku „lex deweloper” nr 2/2023 przed zakończeniem prac wykonawcy GZM, byłoby nierozsądne i sprzeczne z interesem miasta. Tym bardziej, że doprowadziłoby do faktycznego przekształcenia działek niebudowlanych w działki budowlane, podbiło ich cenę w razie ewentualnego wykupu przez miasto lub GZM, i nosiło znamiona działania na szkodę interesu publicznego.

#### IV. WPŁYW WNIOSKU 2/2023 NA FUNKCJONOWANIE MIASTA KATOWICE, DZIELNICY BUROWIEC I SĄSIEDNICH OSIEDLI

● Na kolejnych rysunkach pokazano zdjęcie satelitarne z roku 2018 (Rys. 4) oraz to samo zdjęcie z naniesionym obszarem (kolor niebieski), który zgodnie z aktualnym mpzp<sup>2</sup> został przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową (Mieszkanie Plus Etap I już w budowie w części południowej, w przyszłości Etap II) wraz z naniesionym terenem (kolor czerwony), na którym deweloper planuje zabudowę mieszkaniową „lex deweloper”.

Rys. 4 Zobrazowanie rejonu z roku 2018 r. (już po zasypaniu wąwozu), widać obszary zielone w okolicy



Rys. 5 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 (3/2023)



<sup>2</sup> Tutaj ma zastosowanie mpzp uchwalony 28.06.2018 r. (Uchwała LVII/1166/18)

● Teren, który deweloper planuje zbudować inwestycją mieszkaniową „lex deweloper” jest sklasyfikowany jako „KK” (tereny kolejowe, obszary kolejowe) w dwóch obowiązujących dla przedmiotowych działek dokumentach urbanistycznych miasta Katowice: Studium<sup>3</sup> z roku 2012 i mpzp<sup>4</sup> z roku 2010. **Obowiązujące Studium Katowic (§ 3, p. 22.1, str. 30) przewiduje dla obszarów po likwidacji linii kolejowych następujące przeznaczenie: „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 padały dotychczas w dyskusji należy podkreślić, że **deweloper świadomie zakupił w 2021/22 prawo użytkowania wieczystego tego terenu z taką sytuacją prawną jak opisano w akapicie poprzednim - czyli bez prawa do zabudowy mieszkaniowej.** Zgodnie z polskim porządkiem prawnym wyrażonym w art. 64 Konstytucji, własność jest wartością chronioną, ale podlegającą ograniczeniom wynikającym z ustaw. W tym wypadku inwestor zamierzał jednak z premedytacją skorzystać ze specyficznych zapisów kontrowersyjnej specustawy<sup>5</sup> „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 odstępowania od obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta.

● **[OGÓLNE ZASADY URBANISTYKI]** Bardzo wąskie tereny o wydłużonym kształcie (a tutaj zachodzi proporcja wymiarów jak 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 tylko bardzo poważne argumenty i 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 odstępowaniu od Studium** i od zasad ogólnych urbanistyki:

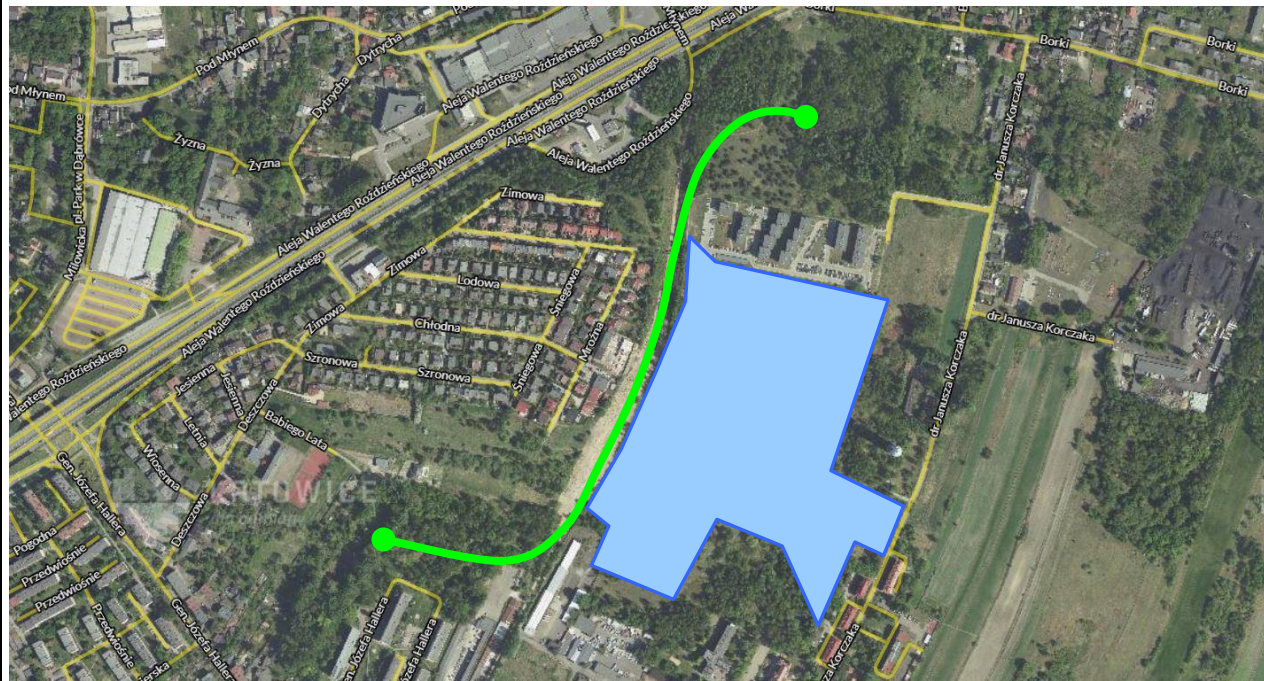
- A. Teren pełni rolę wąskiego, naturalnego bufora oddzielającego wyższą zabudowę osiedla Mieszkanie Plus (4-5 kondygnacji) od zabudowy osiedla Zimowego, na którym dominuje zabudowa jednorodzinna 2-kondygnacyjna.
- B. W wyniku wcześniejszych decyzji planistycznych i inwestycyjnych (Mieszkanie Plus I i II oraz planowana zabudowa 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.**
- 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. 6 linią zieloną.
- D. Ponadto teren po linii kolejowej jest najlepszym miejscem dla lokalizacji pełnowymiarowej велоstrady łączącej Katowice z Sosnowcem, co omówiono w rozdziale poprzednim.

<sup>3</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, II edycja, uchwalona 25.04.2012 r. (Uchwała XXI/483/12)

<sup>4</sup> Do tej części terenu ma zastosowanie mpzp uchwalony 30.06.2010 r. (Uchwała LXI/1245/10)

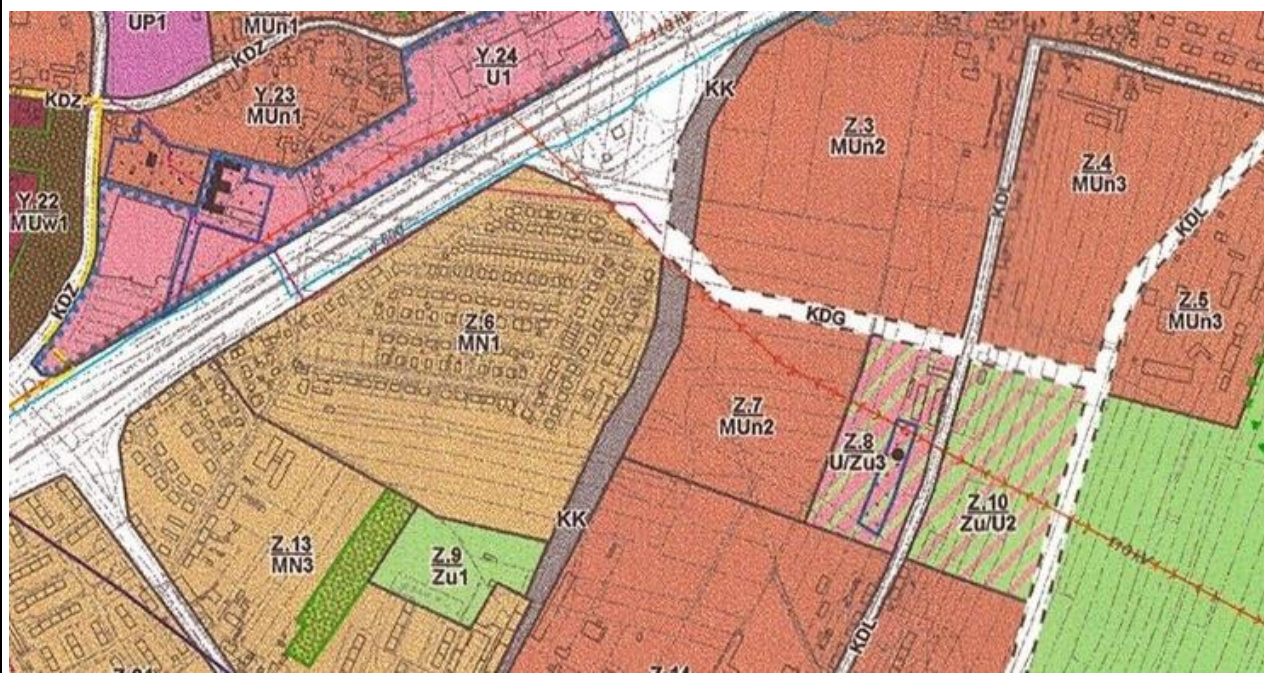
<sup>5</sup> Ustawa z 05.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących, Dz.U. 2018 poz. 1496 z późn.zm.

Rys. 6 Realnie funkcjonujące obecnie trasy komunikacji rekreacyjnej w rejonie kwartału Korczaka, Hallera, Zimowe, Andersa, po wybudowaniu osiedla Mieszkanie Plus: linia zielona łączy dwa główne skupiska zieleni w rejonie.



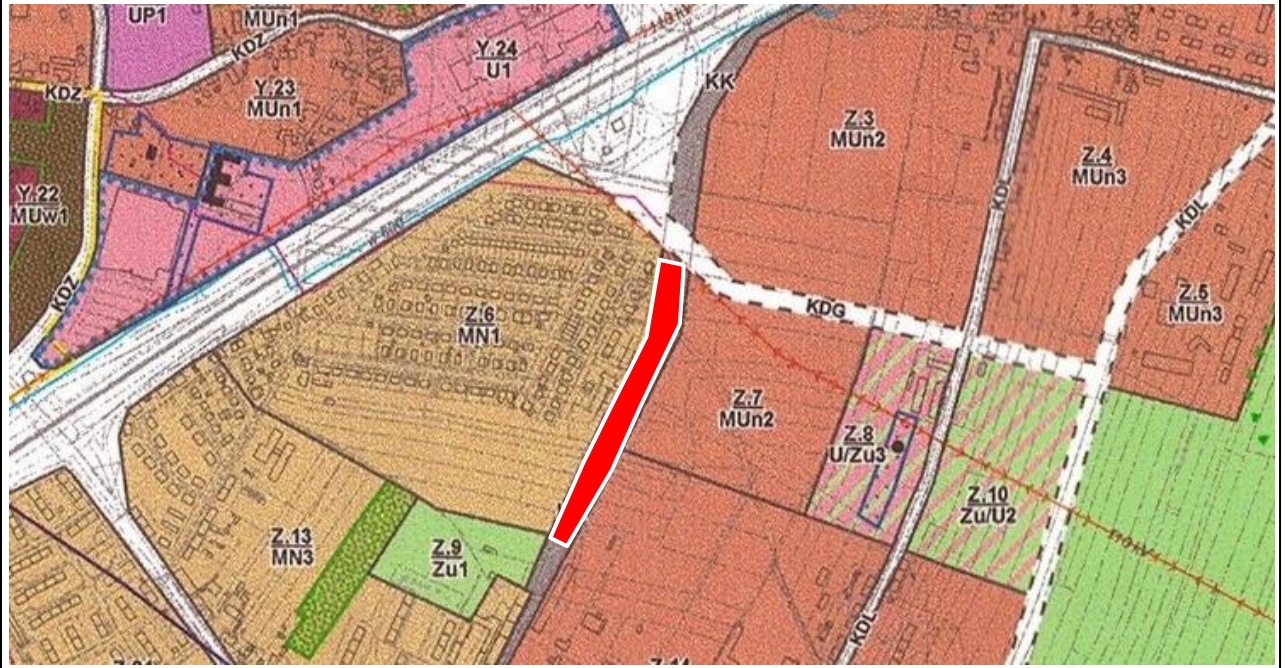
- **[KIERUNKI ROZWOJU DZIELNICY]** Dla ogólnej oceny kierunków rozwoju urbanistycznego dzielnicy Burowiec istotne jest porównanie stanu obecnego, czy stanu jeszcze sprzed kilku lat (uwidocznionego na zdjęciu na okładce), z zapisami obowiązującego Studium, pokazanego na Rysunku 7 jeszcze bez potencjalnej inwestycji „lex deweloper”. Jak widać ogromne połacie terenów dotąd „zielonych” są już przeznaczone docelowo pod zabudowę mieszkaniową (opisy zaczynające się od litery „M”, kolory z gamy czerwieni i pomarańcza na podkładach)

Rys. 7 Badany obszar według Studium z 2012 r. (oznaczenia: **MN** - obszar zabudowy mieszkaniowej niskiej, **MUn** - obszar zabudowy mieszkaniowo-usługowej niskiej, **KK** - obszary kolejowe)



● Skutki urbanistyczne ewentualnego ustalenia lokalizacji „lex deweloper” dla wniosku 2/2023 pokazano na rysunku 8 – nastąpiłoby całkowite zabudowanie (zabetonowanie) dzielnicy, w rejonie który kiedyś służył z dużego udziału niezagospodarowanej zieleni.

Rys. 8 Tutaj fragment Studium wraz z naniesionym położeniem potencjalnej inwestycji mieszkaniowej „lex deweloper” (kolor czerwony) 2/2023 w dzielnicy Burowiec - na pasie obszaru **KK**.



● Powyższe Rysunki 7 i 8 ilustrują, że obszar **KK** po zlikwidowanej linii kolejowej dzielnicy Burowiec, jest urbanistycznie predystynowany do spełniania podstawowych funkcji (komunikacja, rekreacja, bufor), zgodnych z zacytowanymi zapisami w obowiązującym Studium (dotyczących sytuacji powstałej po likwidacji linii kolejowych), natomiast zabudowa mieszkaniowa w tym miejscu jest z punktu widzenia zasad urbanistyki i polityki planistycznej miasta - błędem. Nie bez znaczenia jest też fakt, że aktualnie prowadzone prace nad „Zmianami nr 1” do obowiązującego Studium - Edycja II, nie przewidują zmian w zapisach w Studium w tym rejonie, co wskazuje, że miejscy planiści nie widzieli zasadności zmian i nie zamierzali przekształcać terenu **KK** na cele mieszkaniowe.

● W wyniku zmian urbanistycznych jakie następują (budowa osiedla Mieszkanie Plus), już dochodzi w dzielnicy Burowiec do gwałtownych zmian i zaburzeń ekosystemu. Dość powiedzieć, że kamery na osiedlu Zimowym rejestrują przemieszczanie się wzdłuż terenu kolejowego saren i dzików, którego wcześniej nie obserwowano. Dalsza zabudowa mieszkaniowa i zablokowanie komunikacji korytarzem działki kolejowej doprowadzi do jeszcze poważniejszego zaburzenia ekosystemu dzielnicy.

● **[CASUS OSIEDLA WITOSA]** W toku dyskusji pojawił się argument za zabudową linii kolejowej Burowca oparty na przykładzie linii kolejowej na osiedlu Witosy, której zabudowa miała rzekomo nie wywoływać protestów w dzielnicy. Argument jest o tyle nietrafny, że sytuacja obu tych obszarów kolejowych o podobnej pow. ok. 1,5 ha jest zasadniczo różna. Na osiedlu Witosy 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 **płaski** i komunikacja poprzeczna jest swobodna, rola inwestycji niezgodnej z mpzp i Studium byłaby dokładnie odwrotna – zablokowałaby lub przynajmniej radykalnie ograniczyłaby komunikację poprzeczną. Na Witosy inwestycja nie pogorszyła wzajemnej widoczności, której i tak nie było, na Burowcu - odwrotnie.

## V. OCENA KONCEPCJI ZABUDOWY WG WNIOSKU „LEX DEWELOPER” 2/2023 Z PUNKTU WIDZENIA MIESZKAŃCÓW OSIEDLA I OSIEDLI SĄSIEDNICH

- Koncepcja dołączona do wniosku „lex deweloper” 2/2023 oparta jest o zabudowę terenu budynkami mieszkalnymi „jednorodinnymi”. Jak już zaznaczono na wstępie, prawna definicja „budynku jednorodinnego” w Polsce odbiega od powszechnego rozumienia takiej nazwy. Mianowicie „budynkiem jednorodinnym” jest budynek mieszkalny, konstrukcyjnie samodzielny (nawet jeśli stoi w zabudowie bliźniaczej lub szeregowej) z wydzielonym **jednym** lub **dwoma** mieszkaniami.

- We wniosku 2/2023 projektanci zastosowali zabudowę budynkami „jednorodinnymi”, 3-kondygnacyjnymi, przystosowanymi do wydzielenia jednego lub dwóch pomieszczeń mieszkalnych. Można z wysokim prawdopodobieństwem przewidywać, że w większości zostałyby wydzielone 2 mieszkania, ponieważ duża łączna powierzchnia użytkowa segmentu rzędu 180 m<sup>2</sup>, rozdzielona na 3 kondygnacje, przy równoczesnym braku garażu, deficycie miejsc parkowania i ogródków, w praktyce uniemożliwia sprzedaż podobnych budynków z jednym mieszkaniem.

- Istotnym ułatwieniem dla projektantów jest fakt, że budynki „jednorodinne” są zwolnione z obowiązku spełniania licznych norm, w tym większości przepisów pożarowych, a zgodnie ze Standardami urbanistycznymi, Katowic obowiązuje dla nich niższy mnożnik miejsc parkingowych 1,5, a nie 1,95 jak dla zabudowy wielorodzinnej.

- Projektanci uzyskali **submaksymalną gęstość** zabudowy, lokalizując na terenie łącznie 48 budynków (96 mieszkań) i 144 miejsca postojowe dla samochodów. Zdaniem autorów niniejszego opracowania – co zostanie omówione szczegółowo w kolejnym rozdziale – naruszyli przy tym obowiązujące przepisy (przynajmniej, te które dotyczą minimalnych odległości parkingów od istniejącej zabudowy oraz zabezpieczenia miejsc gromadzenia odpadów stałych na osiedlu), a zlokalizowanie takiej ilości mieszkań na tym terenie jest nierealne.

- **[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 „przyjaźnie” dla jego mieszkańców, wkomponowując w osiedle obszary relaksu i integracji). Szczegółowy opis:

- ▶ Przy wjeździe na „lex deweloper” z osiedla Mieszkanie Plus pojawia się rozwidlenie – droga osiedlowa „południowa”, szerokości 5m i długości ponad 100m, zakończona miejscem do zawracania, oraz droga „północna”, szerokości 5m i długości blisko 300m, także zakończona miejscem do zawracania.

- ▶ Wzdłuż ww. dróg osiedlowych ściśle, szeregowo ustawione zostały segmenty kolejnych budynków „jednorodinnych” (w praktyce dwumieszkaniowych), przy czym w północnym krańcu osiedla szeregi ustawione są po obu stronach drogi osiedlowej. 35 budynków zrealizowano na podstawie o wymiarach ok. 12m x 6,5m, a 13 budynków na podstawie o wymiarach ok. 8 x 8m.

- ▶ 131 miejsc postojowych (mp) wyznaczono bezpośrednio przed wejściami do budynków (czyli średnia gęstość „prydomowych” mp wynosi 1,36 na mieszkanie, 2,7 na budynek), a 13 miejsc postojowych w innym położeniu. Odległość drogi osiedlowej od ścian frontowych budynków wynosi od 5,2m do 6,8m, a teren funkcjonuje jako parking. Tam, gdzie odległość wynosi 5,2m, nierealne będzie zarówno prostopadłe parkowanie samochodami do budynków jak i przechodzenie pieszych pomiędzy samochodami a budynkami.

- ▶ Na planie zagospodarowania brak wyznaczonych miejsc składowania odpadów stałych i brak możliwości ich wrysowania (brak wolnego miejsca - jedynie kosztem miejsc postojowych, których liczba 144 wynika ze Standardów urbanistycznych lub kosztem wiat na rowery, także obligatoryjnych).

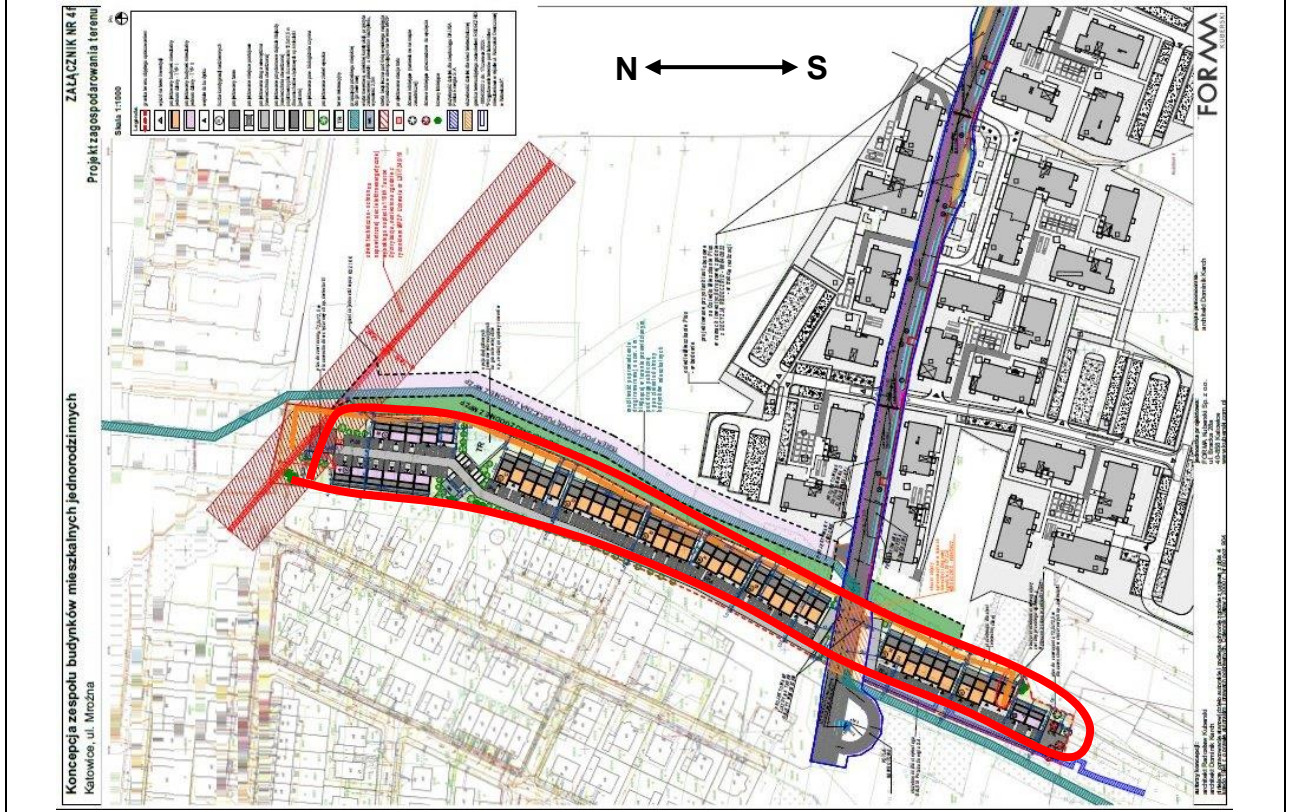
- ▶ Jedyne wyznaczone na planach teren rekreacyjny ma powierzchnię rzędu 200m<sup>2</sup>, czyli odpowiadającą powierzchni zabudowy paru budynków lub nieco ponad 1% powierzchni osiedla. Na dodatek został wrysowany na działce, która do inwestora - jak wynika z opisu - nie należy, a odległość do pokonania, jaka dzieli go od najdalszych budynków osiedla przekracza 300m.

- ▶ Natomiast „powierzchnię biologicznie czynną osiedla” w znacznym stopniu uzyskano za pomocą miejsc postojowych wyłożonych płytami ażurowymi, które wlicza się z mnożnikiem 50% (czyli „zieleni” to otwory w kratkach pod kołami zaparkowanych samochodów).

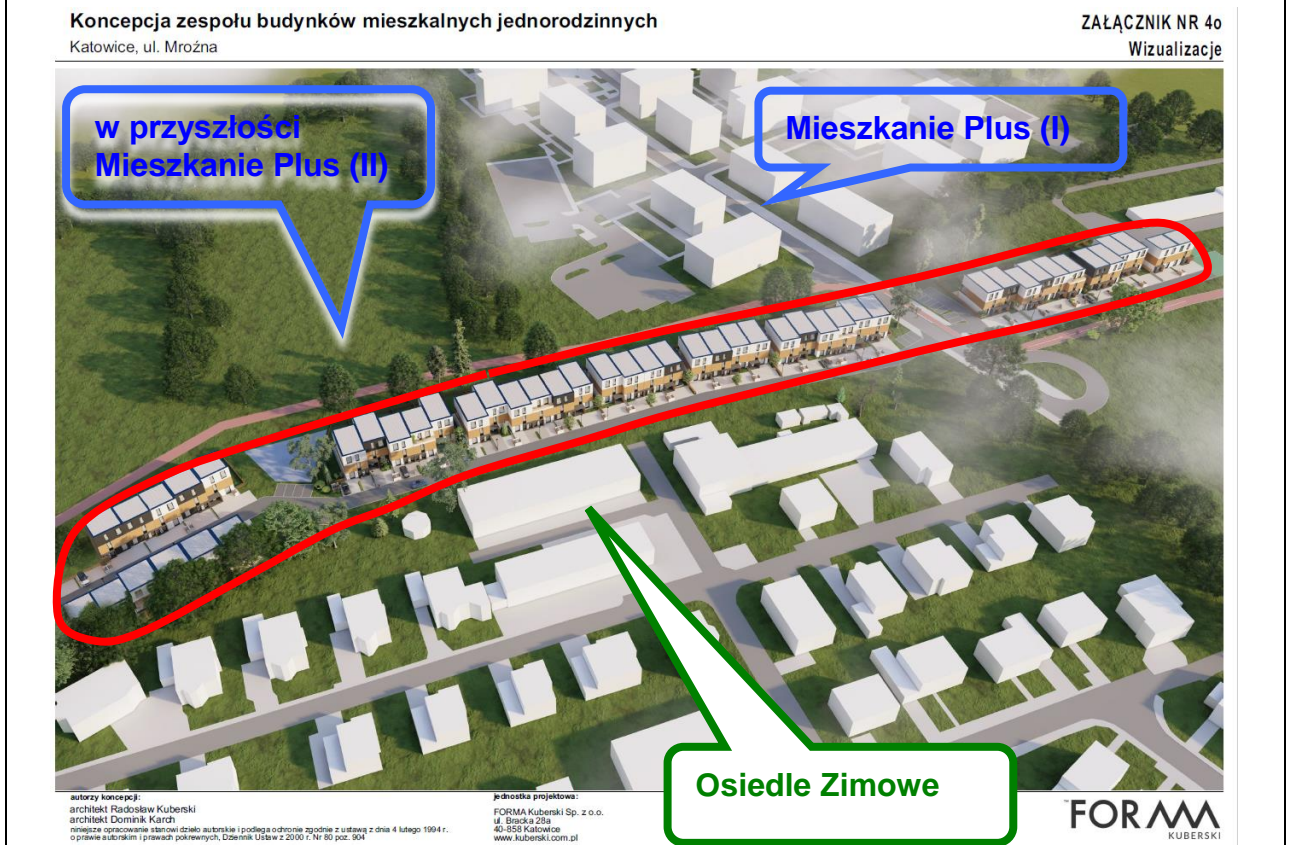
- ▶ Infrastruktura techniczna (sieci kablowe, teletechniczne, zbiorniki na wodę deszczową, zbiornik retencyjny rurowy itd.) jest w dużym stopniu zlokalizowana pod drogą osiedlową lub pod tarasami przydomowymi – w tym pierwszym przypadku awaria spowoduje paraliż komunikacyjny na długim i wąskim osiedlu, a w drugim przypadku dostęp ciężkiego sprzętu w razie awarii będzie niemożliwy.

- Wynik takiego projektowania zobrazowano na kolejnych Rysunkach 9 i 10 pochodzących od projektanta:

Rys. 9 Koncepcja zabudowy do wniosku 2/2023 (plan), dodano obwódkę czerwoną – widoczna ogromna intensyfikacja zabudowy w porównaniu do terenów sąsiednich



Rys. 10 Koncepcja zabudowy do wniosku 2/2023 (wizualizacja), dodano obwódkę czerwoną – widoczna ogromna intensyfikacja zabudowy w porównaniu do terenów sąsiednich



● **[KOMENTARZ DO KONCEPCJI OSIEDLA]** Mamy tu do czynienia z typową zabudową sypialną, z wszystkimi negatywnymi konsekwencjami społecznymi – brak więzi społecznych, częsta rotacja mieszkańców, niski standard zamieszkiwania, ciasnota, problemy wewnętrznej komunikacji. Osiedle byłoby bardzo wrażliwe na warunki atmosferyczne i awarie (droga osiedlowa, zakończona na obu krańcach miejscami do zawracania, będzie zwężona przez pojazdy parkujące z powodu realnego niedostatku miejsc parkingowych, nie ma miejsc na gromadzenie śniegu, a każda awaria infrastruktury technicznej czy nawet przyjazd śmieciarki będzie powodował komunikacyjny paraliż osiedla). Środkowy odcinek osiedla, złożony z 25 budynków w zabudowie szeregowej, będzie tworzył wraz z osiedlem Zimowym słabo wentylowany korytarz (dominują wiatry zachodnie), z negatywnymi konsekwencjami zdrowotnymi dla mieszkańców (osiedle Zimowe ma z tej strony ogródki przydomowe), oraz będzie blokował dotychczasową komunikację pieszą ludności w kierunku poprzecznym wschód-zachód.

● **[WIZUALIZACJE NIEZGODNE ZE STANEM FAKTYCZNYM]** Zawarte we wniosku 2/2023 **wizualizacje wprowadzają w błąd co do faktycznego wyglądu zabudowy i charakteru projektowanego osiedla i jego otoczenia – oto dowody** (patrz Rysunki 11 i 12):

Rys. 11 Na tej wizualizacji widoczne jest 6 segmentów, co odpowiada 12 mieszkańom i zgodnie z projektem zabezpieczono przed samymi domami około 16 miejsc parkingowych – tymczasem na wizualizacji widoczne są tylko 2 auta (proponujemy sobie wyobrazić, że stoi ich tam nad „linią graniczną” 16).

Dodatkowo dodano z przodu fikcyjną, zaśnieżoną „łąkę”, w rzeczywistości ogrodzenia budynków na osiedlu Zimowym będą praktycznie pokrywały się z bliższym krawężnikiem drogi osiedlowej. Notabene, ogródki na osiedlu Zimowym mają raczej kilka i kilkanaście metrów długości niż kilkadziesiąt metrów – jak na tej „z rozmachem” przygotowanej wizualizacji.

Koncepcja zespołu budynków mieszkalnych jednorodzinnych  
Katowice, ul. Mroźna

Wizualizacji



autorzy koncepcji:  
architekt Radosław Kuberski  
architekt Dominik Karch

realna  
granica osiedla  
„lex developer”

jednostka projektowa:  
FORMA Kuberski Sp. z o.o.  
ul. Bracka 28a  
40-856 Katowice  
www.kuberski.com.pl

tu dodany teren  
„nierealny”

FORMA  
KUBERSKI

Pojazdy ujawnione przez projektanta (2):



Pojazdy, których projektant na wizualizacji nie ujawnił (14):





Rys. 12 Na wizualizacji widoczne jest co najmniej 9 segmentów, a więc dla 18 mieszkań przed domami w projekcie są przynajmniej 24 miejsca postojowe, tymczasem widać tu tylko 4 pojazdy (ponowne ćwiczenie polega na wyobrażeniu sobie zaparkowanych wszystkich 24 pojazdów równocześnie nad „linią graniczną”, tym trudniejsze, że przed domami zwizualizowano jakieś duże obiekty małej architektury – przyłaczka? pojemniki na śmieci? – których wcale nie ma na planie zagospodarowania terenu, Rys. 9).

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

Koncepcja zespołu budynków mieszkalnych jednorodzinnych  
Katowice, ul. Mroźna

Wizualizacja



teren  
„nierealny”

autorzy koncepcji:  
architekt Radosław Kuberski  
architekt Dominik Karch  
rozwiązanie opracowane własnym odczuciem i podlega ochronie zgodnie z ustawą z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych, Dziennik Urzędowy z 2005 r. Nr 83 poz. 954

jednostka projektowa:  
FORMA Kuberski Sp. z o.o.  
ul. Bracka 29/a  
40-858 Katowice  
www.kuberski.com.pl

FORMA  
KUBERSKI

realna granica  
osiedla „lex deweloper”

Pojazdy ujawnione przez projektanta (4):



Pojazdy, których projektant na wizualizacji nie ujawnił (20):



● [NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIE] Oprócz wskazanych wcześniej, zabudowa „lex deweloper” 2/2023 miałyby następujące negatywne skutki dla standardów życia na osiedlach sąsiednich w dzielnicy Burowiec:

► obciążałaby komunikacyjnie **osiedle Mieszkanie Plus** około 300 przejazdami pojazdów dziennie (pomijając dojazdy kurierów itp.), a ponadto obciążałaby układ komunikacyjny ulic Korczaka i Hallera,

► diametralnie pogarszałaby kameralny, intymny charakter jednorodzinnej zabudowy wielu posesji na **osiedlu Zimowym** – patrz zdjęcie na stronie „Przedmowa” - bezpośrednio sąsiadująca zabudowa „lex deweloper” 2/2023 byłaby wyższa, a lokalizacja drogi osiedlowej wraz z parkingami od strony zachodniej spowodowałaby emisję spalin z rur wydechowych prosto do przydomowych ogródków osiedla Zimowego (i to w warunkach słabo przewietrzanego korytarza „smogowego”).

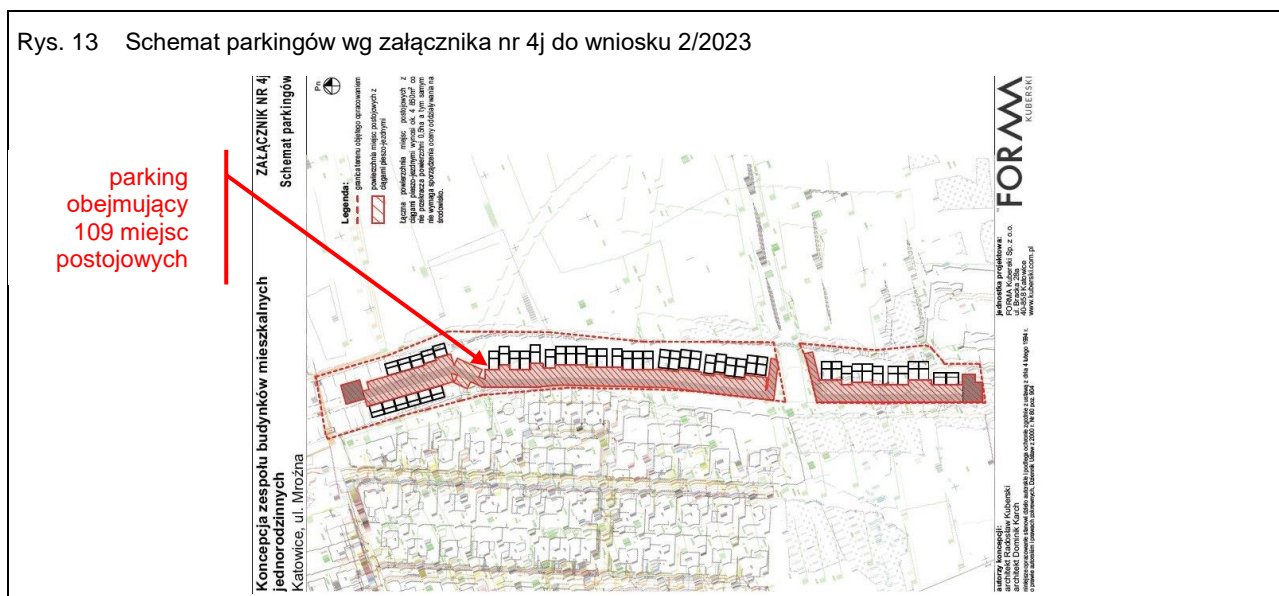
## VI. ZARZUTY NIESPEŁNIENIA OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW WE WNIOSKU 2/2023

● Zdaniem autorów niniejszego opracowania, projektowi (koncepcji) zabudowy złożonej do wniosku 2/2023 można postawić zarzuty niespełniania kilku przepisów budowlanych. Zarzuty te można podzielić na takie, które dotyczą „twardego” naruszenia przepisów i powinny w ogóle wyeliminować wniosek 2/2023 w aktualnej postaci z dalszego procedowania oraz na takie, które nie muszą być tak jednoznacznie interpretowane i będą przez współpracujących ze Stowarzyszeniem specjalistów analizowane i wyjaśniane w dalszym toku postępowania (zarzuty „miękkie”). W takiej kolejności zostaną tu wymienione:

● **[ZARZUTY TWARDE]** Następujące uchybienia obowiązującym przepisom powinny wyeliminować wniosek „lex deweloper” nr 2/2023 z dalszego procedowania:

- ▶ **Koncepcja 2/2023 nie spełnia wymagań dotyczących minimalnych odległości parkingów (miejsc postojowych) od okien pomieszczeń w budynkach mieszkalnych oraz od granicy działek budowlanych.** Definicja **parkingu** zawarta w § 3 pkt 25 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie oraz ukształtowana linia interpretacji tej definicji wskazuje, że miejsca postojowe położone na północ od linii ulicy Babiego Łata, oznaczone symbolami **P-23, P-41, P-10 i P-35** wraz z łączącymi je dojazdami (drogą osiedlową) stanowią w rozumieniu tego przepisu jeden parking na 109 miejsc postojowych – potwierdza to Załącznik nr 4j pt. „Schemat parkingów” do wniosku nr 2/2023 (to patrz Rysunek 13). A nawet gdyby zastosować interpretację zawężającą, to wspólny parking stanowią przynajmniej miejsca **P-23 i P-41**, czyli 64 miejsca postojowe (tu „sztuczne” dokonywanie przez projektanta rozdzielnych oznaczeń dla fragmentów parkingu, nie stanowi podstawy do innej interpretacji). W każdym przypadku parking przekracza 60 miejsc postojowych, a w takim razie przepisy § 19 ust. 1 pkt 1 ppkt c oraz § 19 ust. 2 pkt 1 ppkt c, ww. Rozporządzenia wymagają, aby stanowiska postojowe 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. Mroźnej 43 A-G (działki 875/14, 876/14, 877/14, 878/14, 879/14, 880/14, 881/14) i wynoszą odpowiednio 17m od okien i 7m od działek budowlanych.**

Rys. 13 Schemat parkingów wg załącznika nr 4j do wniosku 2/2023



- ▶ **Koncepcja 2/2023 nie spełnia przepisów dotyczących obowiązku przewidzenia (wyznaczenia) miejsc gromadzenia odpadów stałych,** o których mowa w § 22 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Co więcej, przy obecnej gęstości proponowanej zabudowy, ze względu na deficyt (bilans) terenu wyznaczenie miejsc gromadzenia odpadów nie będzie możliwe w ramach ewentualnych zmian, poprawek czy uzupełnień, bo zawsze pozostaje w kolizji w zachowaniu wymaganej liczby miejsc postojowych (144). Tymczasem brak rozwiązania problemu składowania i segregacji odpadów stanowi zagrożenie dla higieny, zdrowia i środowiska naturalnego i narusza przepisy art. 5 ust.1 pkt 1 ppkt c ustawy Prawo Budowlane.

● **[ZARZUTY MIĘKKIE]** Następujące zarzuty i wątpliwości powinny zostać wyjaśnione przez Radę Miasta w toku dalszej procedury:

▶ Należy zbadać od strony prawnej, czy wniosek „lex deweloper” 2/2023 nie podlega wykluczeniu z procedowania w oparciu o przepis art. 7 ust. 2 ustawy „lex deweloper” o treści „ustalenie lokalizacji (...) nie może obejmować terenów przeznaczonych pod inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.”. Zgodnie treścią art. 6 pkt 1 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami **celem publicznym** jest m.in. „wydzielanie gruntów pod drogi rowerowe”, a więc np. dla potrzeb międzymiastowej велоstrady łączącej Katowice i Sosnowiec. Czy ogłoszenie 28 grudnia 2022 r. przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię oficjalnego przetargu na koncepcję przebiegu tej велоstrady, z równoczesnym wskazaniem w dokumentacji przetargowej jej przebiegu po torze dawnej kolei piaskowej Burowca, nie powinno – przynajmniej z ostrożności prawnej - wykluczyć możliwości pozytywnego rozpatrzenia (rozpatrywania) wniosku „lex deweloper” dla tego samego terenu, przed rozstrzygnięciami w GZM?

▶ 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 mieszkańców nowego osiedla oraz bezpieczeństwa mieszkańców istniejących osiedli sąsiadujących**, inwestorowi **należy bezwzględnie nakazać** przeprowadzenie bardzo starannych badań gruntu, obejmującą optymalną siatkę odwiertów i cały teren dawnego wąwozu. Bo z całą pewnością wymaganego poziomu bezpieczeństwa dla ludności nie gwarantowało wykonanie przez firmę Geowizjer (sic!) trzech odwiertów na terenie o pow. 1,5ha pow. i długości ok. 500m, o których poinformował przedstawiciel inwestora na spotkaniu 27 lipca 2022 r. w sali plenarnej Rady Miasta Katowice.

▶ Dodatkowej, odpowiedzialnej oceny wymaga **stopień zagrożenia dla bezpieczeństwa zabudowy**, wynikający z czynników wskazanych we wspomnianym wcześniej, oficjalnym Opracowaniu Ekofizjograficznym miasta Katowice (<https://tiny.pl/w1k43>), w tym 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 Katowice.

▶ Zdaniem autorów opracowania, Rada Miasta powinna wnioskować i otrzymać przed głosowaniem wniosku 2/2023 pisemną **opinię Wydziału Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Katowice nt. bezpieczeństwa zamieszkiwania na planowanym osiedlu**. Bo nawet, jeśli – zakładając hipotetycznie - formalnie spełniałoby ono przepisy budowlane i pożarowe, to wątpliwe czy twórcy tych przepisów brali pod uwagę aż tak ekstremalne rozwiązania jakie zastosowano na osiedlu, np. wąska, zablokowana po obu stronach, gęsto zaludniona droga osiedlowa długości blisko 300m, jako jedyny dojazd do nieruchomości (patrz Rysunki 9 i 10). W razie zalania, zaśnieżenia, awarii technicznej, kolizji drogowej czy – w najgorszym razie pożaru – **znaczna część osiedla i jej mieszkańcy mogą zostać odcięci od dojazdu i możliwości udzielenia nagłej pomocy!** Brak wnioskowanej opinii w tym przypadku może być podstawą do postawienia zarzutu lekkomyślności, w razie wystąpienia w przyszłości wypadku lub katastrofy na tak zaprojektowanym osiedlu.

▶ Uwagi co do **standardów lokalizacji i realizacji inwestycji mieszkaniowej** z wniosku 2/2023, zostaną w razie potrzeby zgłoszone w terminie późniejszym.

## VII. MOŻLIWOŚCI PRAWNE ODZYSKANIA DZIAŁEK SKARBU PAŃSTWA POD VELOSTRADĘ GZM KATOWICE-SOSNOWIEC

● Przynajmniej od połowy 2022 r. (wniosek o decyzję środowiskową dewelopera został złożony 13 maja 2022 r., Porozumienie w GZM nt. budowy велоstrad zostało zawarte 20 maja 2022 r.) władze miasta Katowice są świadome potencjalnej kolizji interesów – publicznego i prywatnego - związanego z działkami na terenie po linii kolejowej Burowca. Czy miasto podjęło jakieś działania w tej sprawie? Jakie posiada narzędzia rozwiązania takiego problemu?

▶ (1) Władze miasta mogły podjąć starania o pozyskanie (odkupienie) terenu od dewelopera na warunkach rynkowych, skoro jest on istotny dla realizacji ważnych celów społecznych (w tym: planowana велоstrada Katowice-Sosnowiec, ochrona standardu zamieszkiwania w zdegradowanej dzielnicy Burowiec objętej programem rewitalizacji itd.). Czy miasto wystąpiło z inicjatywą, propozycją, zapytaniem? Niestety, jak udało się ustalić Stowarzyszeniu, **miasto Katowice nie podjęło dotąd żadnych działań w tej sprawie**. Zainteresowanych odsyłamy do wymiany korespondencji zawartej w Załączniku 1 niniejszego opracowania.

Notabene, 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-przejęły-grunty-po-kolei-piaskowej/>), stąd dziwić może tak bierne zachowanie Prezydenta Miasta wobec właściciela działek pasa kolei piaskowej w dzielnicy Burowiec.

▶ (2) Na pewno bardziej skomplikowaną operacją byłaby ewentualna wymiana działek z prywatnym inwestorem, tak aby miasto odzyskało tereny ważne dla interesu publicznego, a inwestor mógł realizować swoje plany w innej części miasta, bardziej dogodnej dla zabudowy mieszkaniowej. Takie rozwiązania dopuszczają przepisy art. 15 ust.1 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Jednak, skoro miasto nie podjęło dotąd żadnych, nawet najprostszych kroków (punkt 1), to trudno oczekiwać, by podjęło działania bardziej skomplikowane.

▶ (3) O ile dwa wcześniej wymienione rozwiązania (1) i (2) zmierzające do odzyskania działek Skarbu Państwa na cele publiczne wymagają współdziałania prywatnego dysponenta, o tyle w przypadku całkowitego braku jego gotowości do współpracy, miasto ma narzędzia przymusowego odzyskania za odszkodowaniem działek niezbędnych do realizacji celu publicznego. Jak wynika ze zbiegu przepisów art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (droga rowerowa) oraz przepisów art. 112 i dalszych tej ustawy (Dział III, Rozdział 4, wywłaszczenie nieruchomości), miasto może podjąć inicjatywę uchwalenia mpzp z przeznaczeniem danego obszaru na cel publiczny lub wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, a następnie dokonać wywłaszczenia z prawa użytkowania wieczystego działek stanowiących własność Skarbu Państwa, w celu realizacji drogi rowerowej jako „celu publicznego”.

● Interesujący dla opisu sprawy może być fakt, że w międzyczasie sami mieszkańcy dzielnicy wystąpili 9 stycznia 2023 r. do dewelopera Pietrzak B.B. Sp.k., z prośbą o zaniechanie planów realizacji „lex deweloper” na Burowcu, jako szkodliwych dla dzielnicy i miasta (kopia tego wystąpienia w Załączniku 2). Prośba mieszkańców nie okazała się skuteczna, a tydzień później wpłynął do UM Katowice wniosek Pietrzak B.B. Sp.k., zarejestrowany pod numerem „lex deweloper” 2/2023, którego niniejsze opracowanie dotyczy.

## VIII. CASUS UCHWAŁY RADY MIASTA KATOWICE Z 15 GRUDNIA 2022 R. (ODMOWA DLA LEX DEWELOPER PRZY UL. BYTKOWSKIEJ)

● Na 57 sesji Rady Miasta Katowice w dniu 15 grudnia 2022 r. przyjęła ona wraz z uzasadnieniem uchwałę nr LVII/1229/22 (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, istotna wydaje się treść uzasadnienia do uchwały Rady Miasta z 15 grudnia 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 pożądaných 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 we wcześniejszej części 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 jest wystarczający sam tylko fakt 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. W tym kontekście uchwała Rady Miasta z 15 grudnia 2022 r. wyznacza ważny dla kolejnych rozstrzygnięć Rady precedens, wymieniając *expresis verbis* konkretne kryteria jakie były brane pod uwagę przy jej podejmowaniu (listę opracowano na podstawie treści uchwały), w tym:

- ▶ *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.*

● Zauważyliśmy, że autorem koncepcji odrzuconego wniosku o „lex deweloper” przy ul. Bytkowskiej było to samo biuro projektowe, które opracowało wniosek 2/2023 o „lex deweloper” na Burowcu.

● Nie mniej ciekawa – w kontekście dyskusji o „lex deweloper” na Burowcu – jest lektura protokołu z posiedzenia Komisji Rozwoju Miasta RM Katowice dnia 15 listopada 2022 r., które poprzedziło głosowanie 15 grudnia 2022 r. na sesji Rady Miasta wniosku „lex deweloper” przy ul. Bytkowskiej. Przy przeanalizowaniu zapisów z tego posiedzenia (link <https://tiny.pl/w1k8z>) naszą uwagę zwróciły 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 sytuacji biznesowej inwestora, który dokonując zakupu działek nie przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową - i licząc na późniejszy wzrost ich wartości oraz na zwrot z inwestycji w razie uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji ze specustawy „lex deweloper” – podejmuje ryzyko biznesowe, bez gwarancji sukcesu ze strony ustawodawcy.

Powyższe wypowiedzi Radnych Katowic z Komisji Rozwoju Miasta z dnia 15 listopada 2022 r., wydają się wskazywać na znaczący postęp świadomości, w zestawieniu z przebiegiem wcześniejszego posiedzenia Komisji Rozwoju Miasta w dniu 27 lipca 2022 r. poświęconego inwestycji „lex deweloper” w dzielnicy Burowiec, kiedy to Radni podobnych pytań inwestorowi nie zadawali.

## IX. CZY SYTUACJA MIESZKANIOWA KATOWIC UZASADNIA AKCEPTACJĘ WNIOSKU 2/2023 POMIMO WSKAZANYCH SZKODLIWOŚCI INWESTYCJI

● Rozważając argumenty za i przeciw inwestycji „lex deweloper” Rada Miasta może zaakceptować wywoływane przez inwestycję niedogodności, jeśli są one równoważone przez inne interesy miasta. Wśród argumentów przemawiających ewentualnie za kolejną inwestycją mieszkaniową, na pierwszym miejscu mogłaby stać sytuacja mieszkaniowa miasta. Informacji na jej temat dostarcza Raport pt. „Strategia Mieszkalnictwa m. Katowice na lata 2020-2030” (link <https://tiny.pl/w1ksp>) dołączony do uchwały Rady Miasta NR XLVIII/1064/22 z 26 maja 2022 r. (sama uchwała została uchylona przez Wojewodę, ale dane statystyczne raportu pozostają aktualne). I tak:

► Liczba ludności Katowic ulega systematycznemu obniżeniu (Tabela 9 Raportu)

**Tabela 9 Zmiany w liczbie populacji miasta Katowic w latach 2015-2020**

Wyszczególnienie	Lata					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>LICZBA LUDNOŚCI</b>						
ogółem	299 910	298 111	296 262	294 510	292 774	290 553
mężczyźni	142 577	141 742	140 871	140 083	139 274	138 113
kobiety	157 333	156 369	155 391	154 427	153 500	152 440
<b>GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA</b>						
Ludność na 1 km <sup>2</sup>	1822	1811	1799	1789	1778	1765
<b>PRZYROST NATURALNY</b>						
ogółem	-1029	-750	-941	-841	-1016	-1793
na 1000 ludności	-3,43	-2,51	-3,17	-2,85	-3,46	-6,15
<b>SALDO MIGRACJI</b>						
ogółem	-871	-837	-720	-752	-694	-306
w ruchu wewnętrznym	-871	-852	-774	-840	-782	-339
zagranica	0	15	54	88	88	33
<b>LICZBA ZAWARTYCH MAŁŻEŃSTW</b>	1 525	1 559	1 463	1 552	1 548	1 150

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

► Równocześnie (cytat) „Katowice charakteryzuje najwyższa na tle innych miast powiatowych liczba mieszkań oddawanych do użytku w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców”, a tu dane z Tabeli 6 Raportu:

**Tabela 6 Mieszkania oddane do użytku w latach 2015-2017 w Katowicach i wybranych miastach na prawach powiatu w województwie śląskim oraz w największych miastach w Polsce**

Nazwa	Mieszkania			Mieszkania na 1000 mieszkańców		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
POLSKA	147 711	163 325	178 342	3,8	4,2	4,6
Powiat m.Wrocław	6 671	8 475	8 844	10,5	13,3	13,9
Powiat m.Kraków	6 455	9 363	11 044	8,5	12,3	14,4
Powiat m. st. Warszawa	13 306	20 119	20 331	7,6	11,5	11,6
Powiat m.Gdańsk	4 506	5 080	6 442	9,8	11,0	13,9
ŚLĄSKIE	10 152	11 020	12 227	2,2	2,4	2,7
Powiat m.Bielsko-Biała	466	554	467	2,7	3,2	2,7
Powiat m.Bytom	108	60	136	0,6	0,4	0,8
Powiat m.Chorzów	78	89	357	0,7	0,8	3,3
Powiat m.Częstochowa	291	447	433	1,3	2,0	1,9
Powiat m.Dąbrowa Górnicza	193	239	250	1,6	2,0	2,1
Powiat m.Gliwice	276	374	335	1,5	2,0	1,8
Powiat m.Jastrzębie-Zdrój	152	161	149	1,7	1,8	1,7
Powiat m.Jaworzno	155	213	155	1,7	2,3	1,7
<b>Powiat m.Katowice</b>	<b>1 159</b>	<b>1 675</b>	<b>1 642</b>	<b>3,9</b>	<b>5,6</b>	<b>5,5</b>
Powiat m.Mysłowice	147	218	176	2,0	2,9	2,4
Powiat m.Piekary Śląskie	39	36	34	0,7	0,6	0,6
Powiat m.Ruda Śląska	259	164	260	1,8	1,2	1,9
Powiat m.Rybnik	314	393	414	2,2	2,8	3,0
Powiat m.Siemianowice Śląskie	31	27	86	0,5	0,4	1,3
Powiat m.Sosnowiec	128	182	232	0,6	0,9	1,1
Powiat m.Świętochłowice	150	63	71	2,9	1,2	1,4
Powiat m.Tychy	428	273	406	3,3	2,1	3,2
Powiat m.Zabrze	205	173	155	1,2	1,0	0,9
Powiat m.Żory	228	221	336	3,7	3,6	5,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych.

► W rezultacie Katowice wykazują systematycznie rosnącą, statystyczną nadwyżkę mieszkań, Tabela 10 Raportu:

**Tabela 10 Bilans ilościowy potrzeb mieszkaniowych dla miasta Katowic w latach 2015-2020 oraz w 2030 roku.**

Wyszczególnienie	Lata						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2030P
<b>GOSPODARSTWA DOMOWE</b>							
Liczba ludności	299 910	298 111	296 262	294 510	292 774	290 553	274 013
Przeciętna liczba osób w gospodarstwie domowym (NSP 2011)	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30
Szacunkowa liczba gospodarstw domowych	130 396	129 613	128 810	128 048	127 293	126 327	119 136
<b>ZASOBY MIESZKANIOWE</b>							
Statystyczna liczba mieszkań na koniec roku	141 045	142 681	144 204	145 064	146 387	149 812	146 387
<b>NADWYŻKA / NIEDOBÓR MIESZKAŃ</b>							
Statystyczna nadwyżka mieszkań	10 649	13 068	15 394	17 016	19 094	23 485	27 251

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.



► Przy czym (cytat) „Najwyższy udział w strukturze mieszkań oddawanych do użytku w analizowanym okresie w Katowicach miały mieszkania budowane z przeznaczeniem na sprzedaż lub wynajem, wybudowane w celu osiągnięcia zysku przez różnych inwestorów - głównie firmy deweloperskie”. Udział ten w roku 2020 wyniósł aż **[sic!] 96,5%** – tu Tabela 5 Raportu:

**Tabela 5 Struktura inwestorska budownictwa mieszkaniowego w Katowicach w latach 2015-2020 (liczba mieszkań oddanych do użytku)**

Inwestor	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Spółdzielnie mieszkaniowe	0	0	20	0	0	0
	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Gmina	15	0	67	0	0	0
	1,3%	0,0%	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Społeczne czynszowe	55	0	52	110	24	51
	4,7%	0,0%	3,2%	12,3%	1,9%	1,5%
Budownictwo indywidualne	112	196	178	80	82	67
	9,7%	11,7%	10,8%	9,0%	6,4%	2,0%
Przeznaczone na sprzedaż lub wynajem	977	1 479	1 325	703	1168	3235
	84,3%	88,3%	80,7%	78,7%	91,7%	96,5%
<b>Katowice</b>	<b>1 159</b>	<b>1 675</b>	<b>1 642</b>	<b>893</b>	<b>1274</b>	<b>3353</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego w Katowicach.

● Powyższe dane nie dowodzą, że Katowice w ogóle nie potrzebują nowych mieszkań – udział procentowy zużytej substancji mieszkaniowej miasta, chęć poprawy własnych warunków mieszkaniowych, rosnąca zamożność społeczeństwa, zawsze będą generowały zapotrzebowanie na nowe mieszkania. **Natomiast dane statystyczne dowodzą, że z pewnością nie występuje w Katowicach stan wyższej konieczności, uzasadniający budowanie za wszelką cenę mieszkań o niskim standardzie urbanistycznym, wbrew zapisom urbanistycznym mpzp i Studium, w lokalizacji wywołującej udokumentowane, poważne szkody dla aglomeracji, miasta, dzielnic i otoczenia!** Tym bardziej gdy w mieście o stosunkowo dużej powierzchni 164,64 km<sup>2</sup> (12-te miasto w kraju pod względem powierzchni) z pewnością znajdują się tereny, na których zabudowa mieszkaniowa byłaby dużo korzystniejsza dla mieszkańców miasta zlokalizowana.

● Może zastanawiać tak wysoka aktywność deweloperów w dalszym lokowaniu inwestycji mieszkaniowych w Katowicach, wobec zaprezentowanych tu danych statystycznych. Obok wielu możliwych wytłumaczeń, istotne może być zjawisko trafiaania wielu nowych mieszkań na rynek wynajmu czy lokat (inwestycji) kapitałowych. Tym bardziej nie wydaje się uzasadnione, aby dla zaspokajania tego typu potrzeb zezwalać na budowanie „sypialnych” enklaw o bardzo niskim współczynniku wytwarzania trwałych więzi społecznych, zwłaszcza gdy towarzyszą temu szkody dla innych mieszkańców miasta.

## X. **WNIOSKI – PODSUMOWANIE** (!)

### ● **Przeciwskazania wobec wniosku „lex deweloper” 2/2023:**

- 1) **Inwestycja mieszkaniowa 2/2023 na Burowcu byłaby szkodliwa dla całej aglomeracji, w tym dla mieszkańców Katowic**, ponieważ drastycznie utrudniałaby przeprowadzenie велоstrady Katowice-Sosnowiec w torze jaki wskazała w przetargu z 28 grudnia 2022 r. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, w tym całkowicie wykluczałaby zachowanie na terenie Burowca założonych parametrów велоstrady, jak minimalny promień skrętu 35m (a szczególnie niezrozumiałe byłoby rozpatrzenie pozytywne wniosku inwestora, zanim powstanie końcowe opracowanie dot. przebiegu велоstrady Katowice-Sosnowiec).
- 2) **Inwestycja 2/2023 byłaby szkodliwa dla miasta Katowice** ze względu na promowanie niskich standardów urbanistycznych (mieszkania i parkingi są zaprojektowane z submaksymalnym zagęszczeniem, brak wspólnych terenów, zaplecza, placów zabaw i możliwości integracji mieszkańców - modelowa zabudowa „sypialna”, która nie leży w interesie społecznym miasta i nie zapewnia mu zrównoważonego rozwoju).
- 3) **Inwestycja 2/2023 byłaby szkodliwa dla dzielnicy Szopienice-Burowiec**, ponieważ intensyfikowałaby zabudowę na ostatnich terenach dzielnicy nie przeznaczonych w mpzp i w Studium pod zabudowę mieszkaniową, zlikwidowałaby naturalne przejście piesze w osi południe-północ, w tym dojście do terenów zielonych, a dalej do stawu Borki w Dolinie Pięciu Stawów, ponadto obciążałaby dodatkowym ruchem niewydolny układ komunikacyjny ul. Hallera.
- 4) **Inwestycja 2/2023 byłaby szkodliwa dla sąsiednich osiedli - istniejącego Zimowego i budowanego Mieszkanie Plus** (łącznie setki rodzin), obniżając tam standard zamieszkiwania poprzez pozbawienie ich zielonego zaplecza w sąsiedztwie i likwidację otwartego bufora urbanistycznego pomiędzy zabudową obu osiedli o różnej wysokości (szczególnie drastyczne jest zbliżenie inwestycji „lex deweloper” do budynków przy ul. Mrożnej, które zdewastowałyby dotychczasowy charakter tej kameralnej okolicy).
- 5) **Inwestycja 2/2023 oferowałaby bardzo niskie standardy zamieszkiwania dla potencjalnych mieszkańców tak zaprojektowanego osiedla**, co omówiono szczegółowo w opracowaniu.

### ● **Argumenty za wnioskiem „lex deweloper” 2/2023?**

Dane statystyczne zacytowane w opracowaniu dowodzą, że sytuacja mieszkaniowa Katowic jest relatywnie dobra, a z pewnością nie uzasadnia wydawania za wszelką cenę zezwoleń (ustalania lokalizacji) wobec tych inwestycji sprzecznych z mpzp i ze Studium, które reprezentują niski poziom standardów urbanistycznych, a z racji swojej lokalizacji wywołują poważne szkody dla aglomeracji, dla miasta, dla dzielnicy i dla bezpośredniej okolicy.

### ● **Ocena sytuacji inwestora**

Inwestor, był świadomy, że nabywane przez niego niedawno działki nie są w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową. Rada Miasta ma prawo udzielić mu zgody na odstępstwo, ale podejmując decyzję, powinna się i kierować potrzebami miasta oraz interesem mieszkańców i ich opinią. Inwestor podjął ryzyko, wydaje się nie biorąc w ogóle pod uwagę oddziaływania na otoczenie, jednak skutki jego nieoptymalnych decyzji nie powinny obciążać innych stron.

Tym niemniej, nie widać powodów, aby miasto nie miało wypracować z inwestorem kompromisu i doprowadzić do odzyskania działek Skarbu Państwa na zasadach rynkowych lub dokonać wymiany działek – tak, aby tereny na Burowcu odzyskać na cele publiczne, a deweloperowi umożliwić realizację zabudowy mieszkaniowej w innym, dogodniejszym miejscu. Niestety, o ile wiadomo, miasto do tej pory zachowuje się biernie i nie podjęło jeszcze żadnych działań w tej sprawie.

### ● **Stanowisko samorządu dzielnicowego**

Rada Dzielnicy nr 15 Szopienice-Burowiec podjęła 8 lutego 2023 r. jednogłośnie uchwałę o negatywnym zaopiniowaniu wniosku „lex deweloper” 2/2023 (Załącznik 3). Rada Dzielnicy nr 14 Dąbrówka Mała wystosowała 20 lutego 2023 r. pismo do Prezydenta z negatywną opinią nt. wniosku „lex deweloper” 2/2023 (Załącznik 4).


## XI. TABELA PUNKTOWEJ OCENY „ZA I PRZECIW” - BILANS

● Na koniec opracowania zebraliśmy liczne 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”. Sami nie wypełniliśmy tabel, natomiast **Radni Miasta** oraz służące im pomocą właściwe służby miasta, otrzymują tu zobiektywizowane narzędzie do oceny. Można nadać każdemu zagadnieniu wagi punktowe, zsumować ”za” i „przeciw”, wypracowując tą metodą decyzję w sposób bardziej obiektywny i 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?**

Przekazujemy tabele bez punktacji, ograniczamy się tylko do ewentualnych komentarzy:

Lp.	oddziaływanie pozytywne	nasz ewentualny komentarz	pkt
1	w mieście przybyłoby 96 mieszkań	wobec około 150.000 istniejących	
2	miasto uzyskałoby dodatkowe wpływy podatkowe i inne	brak nam danych	
3	teren wąwozu zostałby optycznie uporządkowany	po okresie 1-2 lat budowy	
4	inne ?		
SUMA PKT „ZA”:			

Lp.	oddziaływanie negatywne	nasz ewentualny komentarz	pkt
1	zaprzepaszczone 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		
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		
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”)		
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 ?		
<b>SUMA PKT „PRZECIW”:</b>			

  
 pracę zespołową nadzorował  
 w imieniu Stowarzyszenia  
 Adrian R. Sklorz

konsultacje:  
 mgr inż. arch. Janusz Bocianowski

# ZAŁĄCZNIK 1

Wymiana korespondencji pomiędzy Stowarzyszeniem i władzami miasta Katowice nt. ewentualnej inicjatywy w odzyskaniu od prywatnego inwestora działek Skarbu Państwa na cele publiczne - kolejność pism chronologiczna. Jak wynika z korespondencji, żadnej aktywności miasto Katowice dotąd nie wykazało.

**Stowarzyszenie Prawo-Ekologia-Zdrowie • Katowice**

[www.prawo-ekologia-zdrowie.inten.pl](http://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](http://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 w 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**



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 Adorczyk

Do wiadomości:

Pan Maciej Biskupski – Przewodniczący Rady Miasta Katowice



Urząd Miasta Katowice  
40-098 Katowice, ul. Mysłowska 4  
www.katowice.eu tel. (+48 32) 259 39 09  
urząd\_miasta@katowice.eu





Wasza sygnatura:

Nasz znak: 348/22

Data: 04.01.2023 r.

**Pan Marcin Krupa**

**Prezydent Miasta Katowice**

ul. Młyńska 4

40-098 Katowice

## **PONOWIONY WNIOSEK**

### **o udzielenie informacji publicznej**

Działając 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), ponawiamy nie zaspokojony dotąd wniosek z 18.11.2022 r. (odpis w załączniku nr 1) o udzielenie informacji publicznej.

Nasz wniosek z 18.11.2022 r. został prawidłowo uzasadniony, a Pan Prezydent to uzasadnienie uznał, skoro zlecił udzielenie nam odpowiedzi, której odpis tu dołączamy (załącznik nr 2).

Niestety, w treści odpowiedzi jakiej udzielił Pan Jerzy Oporek, Naczelnik Wydziału Gospodarki Mieniem, (załącznik nr 2), brak tych informacji, w rozumieniu art. 1 ust. 1 przywołanej wyżej ustawy, o jakie wnioskodawca pytał, a tym samym w sprawie naszego wniosku z 18.11.2022 r. organ pozostaje w zwłoce. Mianowicie, we wniosku z 18.11.2022 r. wyraźnie zapytano, czy **w przeszłości** Prezydent „*podjął jakiekolwiek działania*” i czy „*zwrócił się z propozycją lub pytaniem*” o możliwość pozyskania wskazanych działek w celu ich wykorzystania na cele publiczne, a tymczasem odpowiedź informacji o jaką pytano nie zawiera (odpowiedź dotyczy tylko **stanu bieżącego** i ogranicza się do pojęcia prowadzenia „**postępowania**”, bez sprecyzowania w jakim znaczeniu pojęcia „postępowanie” użyto).

W tej sytuacji prosimy potraktować niniejsze pismo jako skargę na bezczynność organu oraz jako podtrzymanie wniosku z 18.11.2022 r. (załącznik nr 1) o udzielenie tych informacji publicznych o jakie precyzyjnie w nim zapytano (pytania 1 i 2).

Wniosek z 18.11.2022 r. pozostaje aktualny także w tej części w jakiej dotyczył przekazania nam odpisów ewentualnej korespondencji - papierowej lub elektronicznej – jeśli taka była prowadzona.

Z zapobiegliwości zastrzegam, że ponowienie przez podwładnych Pana Prezydenta korespondencji w takiej w formie, która nie zawiera odpowiedzi na te pytania, które zadano we wniosku z 18.11.2022 r., będzie musiało zostać potraktowane jako *de facto* odmowa Prezydenta Miasta udzielenia informacji publicznej.

Z poważaniem

*Elżbieta Mika*  
Zarząd Stowarzyszenia

Do wiadomości (powtórzony rozdzielnik pisma Wydziału Gospodarki Mieniem):

Pan Maciej Biskupski – Przewodniczący Rady Miasta Katowice

Załączniki:

- 1) odpis wniosku do Prezydenta Miasta Katowice z 18.11.2022 r. o udzielenie informacji publicznej
- 2) odpowiedź Naczelnika Wydziału Gospodarki Mieniem UM Katowice z 06.12.2022 r. w imieniu Prezydenta Miasta

adres do korespondencji: 40-170 Katowice, ul.Brzozowa 40/6



**PREZYDENT MIASTA KATOWICE**

Katowice, dnia 16.01.2023 r.

GM-VI.1431.6.2022.JI  
GM-VI.KW-00010/23

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

W odpowiedzi na ponowiony wniosek Stowarzyszenia z dnia 04.01.2023 r. złożony w trybie informacji publicznej (data wpływu do Urzędu 9 stycznia 2023 r.) informuję, iż Miasto Katowice nie prowadziło w przeszłości jak również aktualnie nie prowadzi postępowania mającego na celu pozyskanie od Pietrzak B.B. Sp. k. nieruchomości stanowiących własność ww. Spółki bądź będących w jej użytkowaniu wieczystym położonych na terenie dawnej linii kolejowej w dzielnicy Burowiec. Odnosząc się do użytego w niniejszym piśmie jak i piśmie z dnia 06 grudnia 2022 roku pojęcia „prowadzenia postępowania” dotyczy ono wszelkich czynności cywilno – prawnych.

Z poważaniem

z up. PREZYDENTA MIASTA KATOWICE

**Małgorzata Wojcik  
Zastępca Naczelnika  
Wydziału Gospodarki Mieniem**

Do wiadomości:  
Pan Maciej Biskupski – Przewodniczący Rady Miasta Katowice



Urząd Miasta Katowice  
40-098 Katowice, ul. Mysłowska 4  
www.katowice.eu tel. (+48 32) 251 39 09  
urząd\_miasta@katowice.eu





## ZAŁĄCZNIK 2

Pismo mieszkańców Burowca do inwestora, Pietrzak B.B. Sp.k., z dnia 9 stycznia 2023 r. z prośbą o odstąpienie od planów „lex deweloper”, jako zdaniem mieszkańców, szkodliwych dla dzielnicy i miasta. O ile wiadomo Stowarzyszeniu, mieszkańcy nie otrzymali odpowiedzi, natomiast tydzień później – w dniu 18 stycznia 2023 r. – został złożony w UM Katowice wniosek „lex deweloper” zarejestrowany potem pod nrem 2/2023.

Kampania Społeczna  
facebook.com/zielonyburowiec  
www.zielony-burowiec.pl  
zielonyburowiec@gmail.com



Katowice, dnia 9 stycznia 2023 r.

**Beata i Bogdan Pietrzak**  
do rąk własnych

Pietrzak B.B. Sp.k. - Grupa Pietrzak  
ul. Bocheńskiego 109  
40-816 Katowice

*Szanowni Państwo Beata i Bogdan Pietrzakowie,*

w imieniu mieszkańców dzielnicy współpracujących w ramach ruchu społecznego „Zielony Burowiec” zwracamy się do Państwa z gorącą prośbą o rezygnację z planów zabudowy mieszkaniowej na pasie ziemi po byłej linii kolejowej Burowca oraz umożliwienie miastu Katowice odzyskania działek Skarbu Państwa - na zasadach korzystnych dla obu stron - w celu ich przeznaczenia na ważne cele publiczne.

Nasze protesty przeciw lokalizowaniu w tym miejscu inwestycji mieszkaniowej, jako niezgodnej z mpzp i ze studium Katowic oraz z zasadami urbanistyki i z interesem okolicznych mieszkańców, były od początku uzasadnione precyzyjnymi argumentami merytorycznymi (opracowanie pod linkiem -> <https://tiny.pl/wf1b5>).

Jednak przełomowym wydarzeniem w tej sprawie stało się **ogłoszenie 28 grudnia 2022 r. przetargu Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) na koncepcję przebiegu велоstrady nr 1 Katowice-Sosnowiec**. Dokumentacja przetargowa nie pozostawia wątpliwości: GZM wrysował zalecany przebieg велоstrady Katowice-Sosnowiec wzdłuż linii kolejowej Burowca, a **bardzo wysokie wymagania techniczne** (prędkość 45 km/h, minimalne promienie łuków R=35m plus zalecane otoczenie techniczne, MOR-y, zieleń, oświetlenie, mała architektura, itd. itd.) powodują, że tylko torem prostej kolei piaskowej poprowadzić będzie można велоstradę **pełnowartościową** (a „wielowariantowość”, o której mowa w przetargu GZM, nie wynika z wątpliwości, któreby należałoby велоstradę nr 1 optymalnie poprowadzić, tylko z braku wiedzy czy Państwo, jako dysponent działek pasa kolejowego, ten optymalny przebieg umożliwią).

Jesteśmy przekonani, że w mieście tak dużym jak Katowice (pow. 165 km<sup>2</sup>), dla Państwa wspaniałej energii i wielkiego potencjału można - z aktywną pomocą władz samorządowych - znaleźć takie miejsce realizacji zamierzeń inwestycyjnych, które nie będzie tak sprzeczne z interesami mieszkańców dzielnicy i miasta. **A szeroka, wygodna, wysokoprzepustowa rowerostrada Katowice-Sosnowiec, to wielka inwestycja w przyszłość - ogromna szansa dla wszystkich mieszkańców naszego miasta i odciążenie drogi S86 w ramach zasad zrównoważonego rozwoju regionu.** W nowej sytuacji jaka powstała po ogłoszeniu przetargu GZM, Państwa deklaracja o rezygnacji z dalszej presji na zabudowanie w ramach specustawy „lex deweloper” kluczowego pasa komunikacyjnego Burowca, z pewnością zostałaby bardzo wysoko oceniona przez mieszkańców miasta i wpłynęłaby szczególnie pozytywnie na publiczny wizerunek „Grupy Pietrzak”. I za to trzymamy kciuki.

*Łącznie wysłany szacunkowo*

(-)  
Magdalena\*  
koordynatorka Kampanii  
(kontakt z mediami zawodowymi)

(-)  
Łukasz\*  
koordynator Kampanii  
(kontakt z mediami społecznościowymi)

Do wiadomości:

**Marcin Krupa, Prezydent Miasta Katowice - do rąk własnych**

(\* Adresaci otrzymali pismo z podpisanymi i z pełnymi danymi Autorów, tutaj dane osób prywatnych ograniczono z powodu RODO)

## ZAŁĄCZNIK 3

Uchwała Rady Dzielnicy Szopienice-Burowiec nr 15 z dnia 8 lutego 2023 r., o negatywnym zaopiniowaniu wniosku „lex deweloper” nr 2/2023.

Uchwała nr 132/VI/2023  
Rady Dzielnicy nr 15  
Szopienice - Burowiec  
z dnia 08.02.2023 r.

**w sprawie: negatywnego zaopiniowania inwestycji "lex deweloper" w rejonie ul. Mrożnej w Katowicach, wniosek o ustalenie lokalizacji i zabudowy nr 2/2023**

Na podstawie § 8.1 pkt.6 i 15 Statutu Dzielnicy nr 15 Szopienice - Burowiec nadanego uchwałą Rady Miasta Katowice Nr XLI/905/21 z dnia 25 listopada 2021 r. w sprawie nadania Statutu Dzielnicy nr 15 Szopienice - Burowiec (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2021 r., poz. 7687)

**Rada Dzielnicy nr 15 Szopienice-Burowiec uchwała:**

- § 1. Negatywnie zaopiniować wniosek o ustalenie zabudowy i lokalizacji nr 2/2023, dotyczący inwestycji w trybie specustawy "lex deweloper" w rejonie ul. Mrożnej w Katowicach
- § 2. Wykonanie uchwały powierzyć Przewodniczącemu Zarządu Dzielnicy nr 15 Szopienice-Burowiec.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady  
Dzielnicy nr 15 Szopienice-Burowiec

Jan Flaszka

Załącznik do uchwały:

- *Opinia nt wariantów zabudowy mieszkaniowej na terenach po byłej linii kolejowej w dzielnicy Szopienice - Burowie w Katowicach w trybie specustawy "lex dewelopwer"*

## ZAŁĄCZNIK 4

Pisemna opinia Rady Dzielnicy Dąbrówka Mała nr 14 z dnia 20 lutego 2023 r., o negatywnym stanowisku co do wniosku „lex deweloper” nr 2/2023.



ul. Techników 5, 40-326 Katowice  
e-mail: [rjp14@katowice.eu](mailto:rjp14@katowice.eu)



Katowice 20.02.2023 r.

Szanowny Pan  
Marcin Krupa  
Prezydenta Miasta Katowice  
ul. Młyńska 4  
40-098 KATOWICE

RD-XIV.003.2023

Szanowny Panie Prezydencie,

W nawiązaniu do przestanego do naszej Rady wniosku Stowarzyszenia Zielony Burowiec dotyczącego podjęcia uchwały o negatywnej opinii nt. wniosku inwestora nr 2/2023 o zlokalizowanie na terenie po byłej linii kolejowej Burowca zabudowy mieszkaniowej „lex deweloper” informujemy, iż choć ze względów statutowych uchwały takiej nie możemy podjąć przychylamy się do wniosku wyżej wymienionego Stowarzyszenia.

Opisany w piśmie problem, choć tylko w mniejszej części, dotyczy również naszej dzielnicy. W opisanych planach budowy osiedla widzimy konflikt związany z planowaniem przez Miasto Velostrady ciągnącej się z centrum Katowic poprzez Dąbrówkę Małą, aż po tereny Burowca. Takie połączenie pozwoli również naszym mieszkańcom na szybkie skomunikowanie zarówno z centrum Katowic jak i z Sosnowcem oraz rewitalizowanymi stawami Borki czy dalej Morawa. Dodatkowo umieszczenie w wyżej wymienionej lokalizacji kolejnych osiedli wg naszej opinii doprowadzi do zakorkowania nie tylko ulic Korczaka czy Hallera, ale również wpłynie na skrzyżowanie z Drogą S86 przylegającą do naszej dzielnicy jak i zwiększy ruch tranzytowy w stronę Bogucic czy centrum Katowic na już obłożonym przejeździe kolejowym znajdującym się w samym centrum naszej dzielnicy.

Prosimy o przyjęcie naszego wniosku jako negatywnej opinii nt. wniosku inwestora nr 2/2023 o zlokalizowanie na terenie po byłej linii kolejowej w dzielnicy Burowiec zabudowy mieszkaniowej „lex deweloper”.

Uważamy, iż w konstruktywnej dyskusji z zainteresowanymi stronami chętnie wskażemy kilka ciekawych terenów, na których można pokusić się o stworzenie zabudowy zarówno mieszkaniowej jak i przeznaczonej na biura czy firmy technologiczne, które nie będą tak newralgiczne jak wyżej wymienione.

Z poważaniem

W imieniu Radnych Rady Dzielnicy Dąbrówka Mała  
**Beata Mitko**  
Przewodnicząca Zarządu Dzielnicy Dąbrówka Mała

do wiadomości:  
Przewodniczący Rady Miasta Katowice Maciej Biskupski  
Radny Dawid Durał  
Radna Patrycja Grolik  
Radny Dariusz Łyczko  
Radna Barbara Mańdok  
Radny Bartosz Wydra  
Stowarzyszenie Zielony Burowiec