



Sojusz Organizacji Społecznych ● SOS ● Katowice

Katowice, dnia 2 maja 2026 roku

Pan Leszek Pietraszek
Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii (GZM)

ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice

na adres: urząd@metropoliagzm.pl

GŁÓWNI
ADRESACI

Rada Miasta Katowice


ul. Młyńska 4, 40-098 Katowice

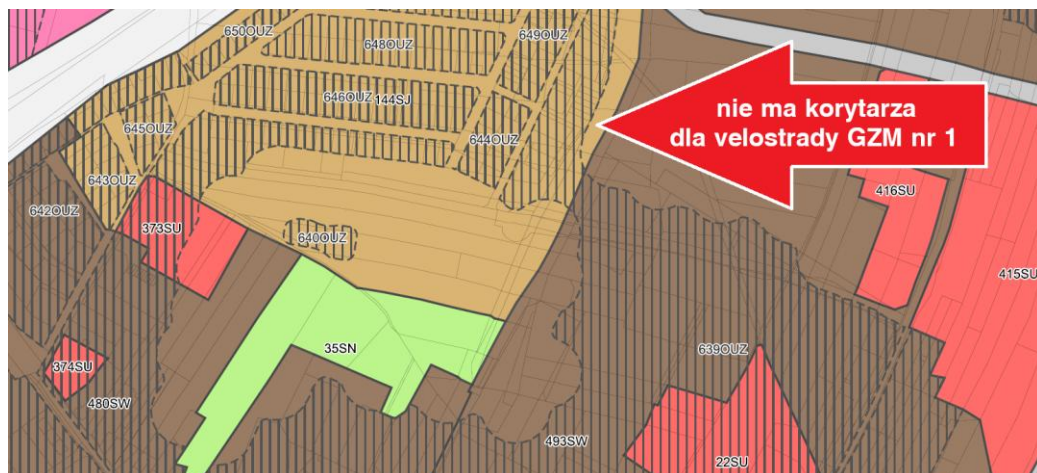
na adres: brm@katowice.eu

RAPORT

Systematyczne działania miasta Katowice powodują wzrost wartości działek na trasie велоstrady nr 1 GZM Katowice-Sosnowiec, których odkupienie (przez miasto Katowice, ale za środki GZM) jest niezbędne dla realizacji pełnowartościowego projektu.

Teza: obrona ww. велоstrady przed niekorzystnymi społecznie działaniami może wymagać ponownego sięgnięcia po instrumenty prawne.

Dzisiaj mijają dwa lata od skierowania przez nas  [1] [Apelu Społecznego z 2 maja 2024 r.](#) do władz GZM, do miasta Katowice i do miasta Sosnowiec o faktyczną realizację zawartej 20 maja 2022 r. umowy między tymi podmiotami nt. realizacji велоstrady GZM nr 1 Katowice-Sosnowiec. **Przez te dwa lata nie wydarzyło się nic po stronie miasta Katowice, co przybliżyłoby realizację tej inwestycji**, przeciwnie – nowe fakty wskazują, że kontynuowana jest ze strony Katowic obstrukcja wobec kluczowej inwestycji rowerowej aglomeracji. Najnowszym przykładem jest zaniechanie - wbrew zobowiązaniom miasta Katowice przyjętym w umowie z 20 maja 2022 roku i mimo setek wniosków mieszkańców do Prezydenta w tej sprawie - urbanistycznego zabezpieczenia w Planie Ogólnym Katowic (POG) trasy велоstrady GZM nr 1 przed zabudową: w projekcie POG zamiast np. strefy SN (zieleni i rekreacja), zastosowano strefę wielofunkcyjną SJ z zabudową jednorodziną, co byłoby kolejną po „lex Burowiec” próbą umożliwienia zabudowy mieszkaniowej na samym środku optymalnej trasy велоstrady Katowice-Sosnowiec.



Rys. W projekcie POG nie zabezpieczono korytarza SN dla велоstrady, lecz ślad nieczynnej linii kolei piaskowej dotknięto do strefy SJ

W tej sytuacji pozostaje nam powiadomić P.T. Adresatów, media oraz opinię publiczną, że wobec przesłanek wskazujących na dalsze obowiązywanie w Katowicach, w sprawie terenów pod велоstradę GZM nr 1, prymatu interesów prywatnego inwestora nad interesem ogólnospołecznym mieszkańców aglomeracji, niezbędne wydaje się sięgnięcie przez stronę społeczną do instrumentów prawnych obrony interesu publicznego.

Oto lista najważniejszych faktów związanych ze sprawą realizacji велоstrady Katowice-Sosnowiec (fakty zostały poparte linkami do dokumentów, aktywne linki w tekście oznaczono „🔗”, działania miasta Katowice oznaczono kolorem 🟡):

1. Co najmniej od roku 2014 trwają prace nad Metropolitalnym Systemem Tras Rowerowych (np. Studium INKOM s.c.), w tym czasie pojawia się pierwsza [🔗 \[2\] mapa](#) trasy rowerowej Velo Silesia, przebiegającej z centrum Katowic do Sosnowca w śladzie nieczynnej linii kolei piaskowej w dzielnicach Burowiec i Borki.
2. W roku 2020 firma projektowa LPW sp. z o.o. przygotowuje dla GZM kompleksowe [🔗 \[3\] opracowanie](#) nt. przebiegu tzw. Velostrady Wschód. „Wielokryterialna analiza” wykazuje, że optymalny przebieg велоstrady z centrum Katowic do Sosnowca prowadzi po nieczynnej linii kolei piaskowej w dzielnicach Burowiec i Borki.
3. Dnia 20 maja 2022 r. GZM, Katowice i Sosnowiec podpisują [🔗 \[4\] Porozumienie](#) o wspólnym działaniu na rzecz realizacji велоstrady GZM nr 1 Katowice-Sosnowiec. W załącznikach do Porozumienia wskazano, że przez Burowiec i Borki велоstrada ma przebiegać **w śladzie nieczynnej linii kolei piaskowej**.
4. Tymczasem dnia 8 lipca 2022 r. prywatny inwestor wykupuje kluczowe działki leżące na trasie nieczynnej linii kolei piaskowej - na wysokości ulic Mrożnej i Kazimierza Kutza na Burowcu oraz przy ul. Borki. **Z niewyjaśnionych powodów nie dochodzi do realizacji prawa pierwokupu do niezabudowanych działek Skarbu Państwa, jakie przysługuje miastu Katowice!** Wobec powstałego zagrożenia dla realizacji велоstrady GZM, Metropolia zwraca się do inwestora z [🔗 \[5\] propozycją](#) odkupienia tych działek za cenę ich zakupu plus poniesione koszty, ale przedstawiciel inwestora na sesji Rady Miasta Katowice 27 kwietnia 2023 r. informuje o odrzuceniu tej propozycji ([🔗 \[6\] protokół z sesji RM](#), strona 18).
5. **Mimo takiej sytuacji, miasto Katowice nie tylko nie działa na rzecz pozyskania tych, kluczowych dla powstania велоstrady, działek kolejowych, ale Rada Miasta w kontrowersyjnych okolicznościach przyjmuje na sesji nadzwyczajnej 9 maja 2023 r. uchwałę „lex Burowiec” zezwalającą inwestorowi na zlokalizowanie na zakupionych działkach, na samym środku optymalnego przebiegu велоstrady Katowice-Sosnowiec osiedla mieszkaniowego. Taka uchwała, poprzez zmianę statusu działek niebudowlanych („tereny kolei” w m.p.z.p.) na status działek budowlane, powoduje *ipso facto* wielokrotne zwiększenie ich ceny rynkowej.**
6. W rezultacie, gdy w roku 2024 przedstawiciel GZM ponownie zwraca się do inwestora z propozycją odkupienia kluczowych działek po linii kolejowej na potrzeby велоstrady (już jako działek budowlanych), tym razem otrzymuje od inwestora [🔗 \[7\] pismną zgodę](#) na ich sprzedaż, ale za cenę nie niższą niż 10.000.000 zł netto (tj. 750 zł /m2 netto), co kilkakrotnie przekracza wartość działek niebudowlanych z dnia ich zakupu w roku 2022.
7. [🔗 \[8\] Wyrokiem](#) z 26 listopada 2024 r. Naczelny Sąd Administracyjny prawomocnie uznaje uchwałę „lex Burowiec” za niezgodną z prawem i usuwa ją z obrotu prawnego (zarzuty: naruszenie przez miasto Katowice konstytucyjnej zasady zaufania obywateli do organów władzy publicznej oraz przyjęcie wniosku inwestora zawierającego nieprawdziwe informacje co do rzekomego istnienia ustawowo wymaganej drogi do szkoły). Po wyroku działki automatycznie straciły status i wartość działek budowlanych. **Wyjątkowej wymowy aspektowi sądowemu sprawy велоstrady nadaje fakt, że uchwałę „lex Burowiec” uchylono wskutek skargi mieszkańców, którzy sami odkryli nieprawdziwe informacje inwestora nt. drogi do szkoły we wniosku do UM. Natomiast władze Katowic po wykryciu tej nieprawdziwej informacji we wniosku inwestora, nie stanęły po stronie mieszkańców, tylko wystąpiły do sądu o „odrzucenie lub oddalenie” ich skargi!**
8. W marcu i kwietniu 2024 r. do UM Katowice wpłynęło 415 wniosków od mieszkańców o ustanowienie w POG na trasie велоstrady Katowice-Sosnowiec strefy SN (zieleni i rekreacja), co nie powodowałoby dla właściciela pogorszenia statusu działek z ich dnia zakupu, a urbanistycznie zabezpieczyłoby teren pod przyszłą realizację велоstrady (w kolejnym kroku ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego i działania oparte o art. 6 oraz Dział III Rozdział 4 ustawy o gospodarce nieruchomościami).
9. **Zamiast tego w [🔗 \[9\] projekcie POG](#) opublikowanym przez Katowice 12 lutego 2026 r. wpisano na trasie велоstrady nr 1 strefę wielofunkcyjną SJ z zabudowa mieszkaniową. To pierwszy krok (potem zmiana m.p.z.p.), umożliwiający ponowne nadanie działkom na trasie велоstrady statusu „budowlanych” oraz ponowny wzrost ich wartości do wysokiego poziomu rzędu 750 zł/m2 netto, sprzed wyroku NSA. Takie działania Katowic w sprawie POG narusza zobowiązania miasta przyjęte w § 3 ust. 1 pkt a, w powiązaniu z § 1 ust. 1, ww. Porozumienia miast z 20 maja 2022 r. (patrz Załącznik do Raportu), utrudnia realizację велоstrady GZM nr 1, pogorsząc pozycję prawną i negocjacyjną przy wykupie działek na cele społeczne od podmiotu prywatnego.**
10. W tym samym czasie w Sosnowcu w marcu 2026 r. wybrano oferenta i [🔗 \[10\] uroczyście podpisano umowę](#) o wartości 50 mln zł na budowę sosnowieckich odcinków велоstrad. Dwa miasta w GZM, dwa odmienne podejścia: Sosnowiec велоstradę GZM nr 1 buduje, miasto Katowice swoim postępowaniem ją torpeduje, nadal naruszając zobowiązania, które podjęło w Porozumieniu miast i GZM z dnia 20 maja 2022 r.

Wiadomo, że bez pozyskania działek po linii kolejowej Burowca i Borek - wykupionych w krytycznym momencie przez aktywnego inwestora prywatnego – realnie nie jest możliwe wybudowanie na odcinku od ul. Hallera w Katowicach do granicy z Sosnowcem, **międzymiastowej drogi rowerowej zachowującej wymagane parametry techniczne i normy bezpieczeństwa**, co tym bardziej stawia duży znak zapytania wobec motywów postępowania miasta Katowice. Jak wykazano w dostępnym publicznie [\[11\] opracowaniu inżynierskim](#), rozwiązanie oparte o alternatywny przebieg międzymiastowej велоstrady, z zakrętami wokół budynków mieszkalnych i pokonywaniem uciążliwych nachyleń, jest tak rozbieżne z zasadami sztuki, że nie zasługuje na poważną dyskusję w XXI wieku. Jak pokazały [\[12\] wyniki konsultacji społecznych](#), taka opinia jest też powszechna wśród mieszkańców aglomeracji.

Władze Katowic dysponują sztabem ludzi gotowych przedstawić publiczną obronę każdego kroku, jednak tutaj lista działań i zaniechań miasta **(punkty 4, 5, 7, 9 Raportu)** nie pozostawia szerszego pola do interpretacji: **postępowanie miasta Katowice nie ułatwia, lecz utrudnia realizację kluczowej велоstrady GZM nr 1** - m.in. podnosząc wartość prywatnego majątku lokalnego inwestora, kosztem interesu publicznego.

Trudno przeoczyć w tej sprawie okoliczność **(punkt 4)** nieskorzystania przez miasto Katowice w roku 2022 r. z prawa pierwokupu niezabudowanych działek Skarbu Państwa na linii kolejowej, zwłaszcza że przed datą transakcji miasto Katowice zawarło Porozumienie o realizacji велоstrady i znało znaczenie działek kolejowych Burowca i Borek dla realizacji całego projektu велоstrady GZM nr 1. **Czy okoliczności tej sprawy zostały już wyjaśnione?!**

Będziemy apelować do Radnych Miasta o zmianę rozwiązania zaproponowanego przez służby Prezydenta Katowic w projekcie POG dla toru велоstrady GZM nr 1 **(punkt 9)** w ramach procedury uchwałodawczej, ale nauczeni doświadczeniem, po zapoznaniu się z treścią projektu POG opublikowanego 12 lutego br., odtąd za niemniej ważne uznajemy działania o jakich mowa w końcowym akapicie strony 1.

Sygnatariusze alfabetycznie:



Stowarzyszenie KATO PROTEST
<katoprotest@gmail.com>

.....
Piotr Ziegler



Stowarzyszenie NASZ PARK
<naszpark@vp.pl>

.....
Robert Torbus



Stowarzyszenie PRAWO-EKOLOGIA-ZDROWIE
<stowarzyszenie@prawo-ekologia-zdrowie.inten.pl>

.....
Adrian Sklorz



Stowarzyszenie ROWEROWE KATOWICE
<rowerowekatowice@gmail.com>

.....
Wiesław Bełz



Stowarzyszenie
SOSNOWIECKIE STOWARZYSZENIE ROWEROWE
<rowerowy.sosnowiec@outlook.com>

.....
Krzysztof Popławski



Stowarzyszenie ZIELONY BUROWIEC
<zielonyburowiec@gmail.com>

.....
Anchal Gill



Stowarzyszenie
ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ W JAWORZNIE
<jan.chrapek.zmwj@gmail.com>

.....
Jan Chrapek

Raport otrzymują: adresaci oraz instytucje publiczne, media i opinia publiczna.


Raport zawiera jeden załącznik (na końcu) – natomiast odniesienia w treści zostały zlinkowane wg listy jn.:

LISTA LINKÓW DO RAPORTU Z 2 MAJA 2026 R.

Lista zbiorcza aktywnych linków (oznaczone „🔗”) do odniesień i dokumentów w Raporcie, z zachowaniem numeracji:

- [🔗 \[1\] Apel Społeczny z dnia 2 maja 2024 r.](#) skierowany do Przewodniczącego Zarządu GZM, Prezydenta Katowic i Prezydenta Sosnowca o podjęcie działań na rzecz realizacji pełnowartościowej велоstrady Katowice-Sosnowiec (z dowodami doręczenia)
- [🔗 \[2\] Mapa](#) trasy rowerowej Velo Silesia, 2017 r. (prowadzi z Katowic do granicy z Sosnowcem, w dzielnicach Burowiec i Borki śladem nieczynnej linii kolei piaskowej) – projekt poprzedzający koncepcję велоstrady GZM nr 1
- [🔗 \[3\] Opracowanie](#) firmy projektowej LPW sp. z o.o. z roku 2020 r. wykonane dla GZM – przeprowadzona „analiza wielokryterialna” wykazała, że optymalna trasa велоstrady z Katowic do Sosnowca biegnie wg wariantu 1, tj. praktycznie torem wskazanym w Velo Silesia, z wykorzystaniem terenów nieczynnych linii kolejowych Burowca i Borek (w tym opracowaniu używana jest nazwa „Velostrada Wschód”)
- [🔗 \[4\] Porozumienie](#) z 20 maja 2022 r. zawarte pomiędzy GZM, miastem Katowice i miastem Sosnowiec, w sprawie przygotowania metropolitalnej drogi rowerowej w obszarze GZM – w załącznikach 1 i 2 Porozumienia wskazano jej przewidywany przebieg trasą nieczynnej linii kolejowej Burowca i Borek
- [🔗 \[5\] Propozycja](#) GZM z dnia 4 kwietnia 2023 r. skierowana do Pietrzak B.B. Sp.k., wykupu nieruchomości na rzecz велоstrady nr 1 „po cenie stanowiącej sumę poniesionych kosztów zakupu oraz kosztów dotychczas poniesionych z tego tytułu”
- [🔗 \[6\] Protokół z sesji Rady Miasta](#) w dniu 27 kwietnia 2023 r., na której przedstawiciel Pietrzak B.B. Sp. k. poinformował o wpłynięciu od GZM propozycji wykupu działek pod велоstradę i zakomunikował o jej odrzuceniu przez inwestora („inwestor planuje skorzystać w pełni z posiadanego prawa własności nieruchomości”, strona 18 protokołu)
- [🔗 \[7\] Pisemna zgoda](#) Pietrzak B.B. Sp.k. warunkująca sprzedaż działek kolejowych pod велоstradę nr 1 uzyskaniem za nie ceny 10.000.000 zł netto - ta zgoda nastąpiła dopiero po uzyskaniu uchwały Rady Miasta Katowice „lex Burowiec” z dnia 9 maja 2023 r.
- [🔗 \[8\] Wyrok](#) Naczelnego Sądu Administracyjnego, sygn. II OSK 1990/24, z dnia 26 listopada 2024 r. prawomocnie uznający uchwałę Rady Miasta Katowice z dnia 9 maja 2023 r. tzw. „lex Burowiec” za niezgodną z prawem (tym samym uchwała została usunięta z obiegu prawnego)
- [🔗 \[9\] Projekt POG](#) (Planu Ogólnego) miasta Katowice, opublikowany na BIP 12 lutego 2026 r., w którym nie wydzielono strefy planistycznej dla велоstrady Katowice-Sosnowiec, a tereny objęte uchyloną uchwałą „lex Burowiec” włączono do strefy SJ z zabudową mieszkaniową (wizualizacja na stronie 1 Raportu)
- [🔗 \[10\] uroczyste podpisanie umowy](#) na realizację велоstrad w granicach miasta Sosnowiec, w obecności Wojciecha Saługi (Marszałek Województwa Śląskiego), Kazimierza Karolczaka (ówczesnie Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii) oraz Arkadiusza Chęcińskiego (Prezydent Sosnowca)
- [🔗 \[11\] Opracowanie inżynierskie](#) pod redakcją Stowarzyszenia Prawo-Ekologia-Zdrowie - Opinia nt. koncepcji alternatywnego przebiegu велоstrady przedstawionej przez DMK Inżynieria Sp. z o.o. (z ominięciem terenów objętych uchyloną uchwałą „lex Burowiec”): na stronach 4-6 i 14-15 Opinii wykazano długą listę niezgodności alternatywnej koncepcji z wymaganiami technicznymi dla dróg rowerowych wynikającymi z Wytycznych ministerialnych WR-D-42-x z 2022 r. oraz Standardów przyjętych uchwałą GZM z roku 2022 r.
- [🔗 \[12\] Wyniki konsultacji społecznych](#) z roku 2024 nt. alternatywnego przebiegu велоstrady: około 1000 uczestników, za najbardziej problematyczne rozwiązanie w koncepcji uznano (patrz Podsumowanie Konsultacji oraz pkt 16 tamże) omijanie działek wykupionych przez prywatnego właściciela w rejonie Burowca, skutkujące nagłą zmianą biegu велоstrady, bez zachowania parametrów łuków, oraz zwężeniami.

ZAŁĄCZNIK DO RAPORTU Z DNIA 2 MAJA 2026 R.**Ocena prawna realizacji przez Miasto Katowice zobowiązań przyjętych w Porozumieniu z 20 maja 2022 r.**

Kluczowe dla przyszłości велоstrady GZM nr 1 Katowice-Sosnowiec zobowiązania Miasta Katowice zostały określone w § 1 ust. 1, w § 3 ust. 1 pkt a) oraz w § 4 ust. 3 pkt e) przedmiotowego  [Porozumienia z 20 maja 2022 r.](#)

- *Czy było uzasadnione i celowe podjęcie przez Miasto Katowice w latach 2022-2026 działań przewidzianych w ww. zapisach Porozumienia?*

TAK, PODJĘCIE DZIAŁAŃ BYŁO UZASADNIONE I CELOWE. Planowany przebieg велоstrady Katowice-Sosnowiec po trasie nieczynnej linii kolei piaskowej był znany wstępnie od wielu lat (np. Velo Silesia), natomiast w roku 2020 profesjonalna analiza wielokryterialna wykonana przez LPW sp. z o.o. wykazała, że jest on optymalny dla tej inwestycji regionalnej. Następnie przebieg ten został bezpośrednio wskazany w podpisanym przez Miasto Katowice Porozumieniu z 20 maja 2022 r. – zarówno w formie graficznej (Załącznik 1 do Porozumienia), jak i w tekstowej (Załącznik nr 2 do Porozumienia: „*przecina ul. Hallera i przebiega dalej w śladzie nieczynnej linii kolei piaskowej do ul. Borki*”) – a do ustalenia pozostawały szczegóły techniczne przebiegu.

O wadze pozyskania tych terenów Katowic dla Velostrady nr 1 świadczy fakt, że w obliczu zagrożenia ich zabudową, Metropolia GZM, bez stosowania specjalnych procedur, zaproponowała 4 kwietnia 2023 r. prywatnemu posiadaczowi ich odkupienie z pokryciem wszystkich poniesionych przez niego kosztów.

- *Czy od roku 2022 do teraz Miasto Katowice miało możliwość dokonania zmiany oraz czy było celowe dokonanie zmiany zapisów w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (Studium) dla trasy велоstrady Katowice-Sosnowiec?*

TAK, DOKONANIE W TYM CZASIE ZMIAN W STUDIUM BYŁO MOŻLIWE I CELOWE. W obowiązującym dotąd Studium z roku 2012 dla terenów nieczynnej linii kolejowej Burowca i Borek obowiązuje zapis KK „obszary kolejowe”. Zmiana Studium umożliwia zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (m.p.z.p.). Miasto Katowice dokonało 25 maja 2023 r. dwóch zmian w Studium (a więc było to możliwe i wykonalne w tym czasie) w obszarach inwestycji deweloperskich (Nowy Wełnowiec dla Silesia Nova oraz Dolina 3 Stawów dla Union Investment), natomiast nie dokonało zmiany dla planowanej trasy велоstrady Katowice-Sosnowiec.

- *Czy od roku 2022 do teraz Miasto Katowice miało możliwość dokonania zmiany m.p.z.p. oraz czy było celowe dokonanie zmiany zapisów m.p.z.p. dla trasy велоstrady Katowice-Sosnowiec?*

TAK, DOKONANIE W TYM CZASIE ZMIANY M.P.Z.P. BYŁO MOŻLIWE I CELOWE. W obowiązującym m.p.z.p. z roku 2010 dla terenów nieczynnej linii kolejowej Burowca i Borek obowiązuje zapis KK „tereny kolei”. Zmiana (uchwalenie) m.p.z.p. umożliwia ustalenie inwestycji celu publicznego, co było wprost przewidziane § 3 ust.1 pkt a) Porozumienia z 20 maja 2022 r. Od daty podpisania Porozumienia, Miasto Katowice uchwalało 8 (osiem) razy m.p.z.p., natomiast nie dokonało zmiany dla planowanej lokalizacji inwestycji велоstrady Katowice-Sosnowiec.

ZAŁĄCZNIK DO RAPORTU, cd.

- *Czy ww. działania Miasta Katowice (zmiana Studium, zmiana m.p.z.p. i ustanowienie inwestycji celu publicznego) mogły docelowo przyczynić się do pozyskania na cele publiczne terenów pod велоstradę Katowice-Sosnowiec?*

TAK, PODJĘCIE DZIAŁAŃ W ZAKRESIE STUDIUM i M.P.Z.P. UŁATWIŁOBY POZYSKANIE TERENÓW POD VELOSTRADĘ. Zgodnie z treścią art. 6 pkt 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami (u.g.n.) „drogi rowerowe” mają status celów publicznych. W stosunku do nieruchomości położonych na obszarach przeznaczonych w planach miejscowych na cele publiczne lub nieruchomości, dla których wydana została decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, zastosowanie mają przepisy Działu III Rozdział 4 u.g.n. o wywłaszczeniu nieruchomości za odszkodowaniem.

- *Czy Miasto Katowice przez 4 lata, tj. od daty zawarcia Porozumienia z 20 maja 2022 r., podjęło jakiegokolwiek ww. działania na rzecz pozyskania działek na trasie nieczynnej linii kolei piaskowej Burowca i Borek na cele велоstrady Katowice-Sosnowiec?*

NIE, MIASTO PRZEZ 4 LATA NIE PODJĘŁO ŻADNYCH DZIAŁAŃ NA RZECZ POZYSKANIA TERENÓW POD VELOSTRADĘ.

- *Czy Miasto podjęło inne kroki mające wpływ na warunki pozyskania działek na trasie nieczynnej linii kolei piaskowej Burowca i Borek na cele велоstrady Katowice-Sosnowiec i jaki to był wpływ?*

MIASTO KATOWICE PODJĘŁY KROKI, KTÓRE MIAŁY NEGATYWNY WPŁYW NA WARUNKI ODZYSKANIA DZIALEK POD VELOSTRADĘ. Dnia 9 maja 2023 r. Rada Miasta Katowice, w kontrowersyjnych okolicznościach, podjęła nieobligatoryjną uchwałę o ustaleniu dla prywatnego inwestora tzw. lokalizacji inwestycji mieszkaniowej, na środku nieczynnej linii kolejowej Burowca, co samo w sobie spowodowało kilkukrotny wzrost ceny działek (działki dotąd kolejowe, po uchwale uzyskały na rynku status budowlanych) – w rezultacie inwestor zgłosił po uchwale RM gotowość ich odsprzedaży na cele велоstrady Katowice-Sosnowiec, ale za bardzo wysoką cenę rzędu 750 zł/m² netto.

Uchwała Rady Miasta Katowice z 9 maja 2023 r. została uchylona 26 listopada 2024 r. przez Naczelnego Sąd Administracyjny jako niezgodna z prawem, jednak w opublikowanym 12 lutego 2026 r. projekcie Planu Ogólnego (POD) Katowic, zaliczono te same działki prywatnego inwestora, leżące na trasie nieczynnej linii kolei piaskowej, do **strefy wielofunkcyjnej z zabudową jednorodzinną (SJ)**. Jest to krok w kierunku ponownego nadania im statusu działek budowlanych i wielokrotnego wzrostu ich wartości (zamiast zabezpieczać w POG niebudowlany status terenu pod przebieg велоstrady Katowice-Sosnowiec). Proponowany zapis w POG spowoduje znaczny wzrost kosztów budowy велоstrady Katowice-Sosnowiec, poprzez podniesienie wartości działek podmiotu prywatnego, które musiałyby być pozyskane przez organy samorządu na potrzeby велоstrady GZM nr 1.

- *Czy działania Miasta Katowice, wpływające na wzrost wartości prywatnych działek na trasie planowanej велоstrady Katowice-Sosnowiec, są zgodne z interesem publicznym i z prawem?*

TAKIE DZIAŁANIA MIASTA KATOWICE SĄ NIEZGODNE Z INTERESEM OGÓŁU MIESZKAŃCÓW AGLOMERACJI ORAZ MOGĄ NARUSZAĆ NASTĘPUJĄCE PRZEPISY PRAWA, KTÓRE OBOWIĄZUJĄ SAMORZĄDY:

- ✓ **ustawę o planowaniu przestrzennym**, w zakresie racjonalności gospodarowania przestrzenią przez jednostki samorządu terytorialnego,
- ✓ **ustawę o finansach publicznych**, art. 44 ust. 3, w zakresie zasady gospodarności systemu finansów publicznych oraz wydatkowania środków publicznych w sposób oszczędny,
- ✓ **ustawę o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych**, poprzez wywołanie niecelowego, niegospodarnego zwiększenia w przyszłości wydatków publicznych.

Ponadto działania te stanowią oczywiste naruszenie cywilno-prawnych **zobowiązań miasta Katowice, jakie wynikają z zawartego przez miasto Porozumienia z dnia 20 maja 2022 r.**