

- PROJEKT -

UCHWAŁA NR
Rady Miasta Katowice
z dnia

**w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych
w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek,
Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym
wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej**

podstawa prawna: art. 18 ust. 2 pkt 6 w związku z art. 7 ust 1 pkt 4 ustawy z dn. 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. nr 142 poz. 1591 z późn. zm.)

Uchwała stanowi Obywatelską Inicjatywę Uchwałodawczą:

Rada Miasta Uchwala:

- § 1. W celu ochrony rezerwatu przyrody „Ochojec” oraz terenów rekreacyjnych odstąpić od wszelkich inwestycji związanych z budową nowych ciągów drogowych i tramwajowych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych oraz Spółdzielczości.
- § 2. Wykonanie uchwały powierzyć Prezydentowi Miasta Katowice.
- § 3. Uchwałą wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

do uchwały w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic: Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo-tramwajowej

Prezydent Miasta Katowice podjął decyzję o budowie linii tramwajowej Brynów-Kostuchna. W tym celu przystąpił do opracowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia, której przedmiotem ma być przygotowanie dokumentacji projektowej budowy linii tramwajowej. Podstawą opracowania jest trasa, której wyboru dokonano na podstawie „*Studium przedprojektowego dla zadania pt. „Skomunikowanie południowych dzielnic Katowic z centrum miasta i Aglomeracji poprzez budowę linii tramwajowej oraz utworzenie centrum przesiadkowego na terenie dzielnicy Kostuchna w Katowicach”*”, opracowanego przez *Tramwaje Śląskie s.a.* zwanego dalej Studium. Z analizowanych wariantów zarekomendowano wariant 5 (4A+D), argumentując, że przebiega wzdłuż terenów leśnych i nie posiada zagrożeń związanych z uwarunkowaniami społecznymi. Wskazano przy tym zdawkowo na bliskość miejsc chronionych, co może spowodować dodatkowe koszty związane z zabezpieczeniem roślin, zwierząt i cieków wodnych. W oparciu o przedmiotowy dokument Prezydent natomiast zakłada wybudowanie obok linii tramwajowej również drogi oraz ścieżki rowerowej. Uzasadnia to możliwością wykorzystania ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwanej dalej ZRID, co ma przyspieszyć realizację inwestycji o 20 miesięcy i umożliwić tym samym skorzystanie ze środków unijnych.

Wszechstronna analiza dokumentów wytworzonych w ww. procesie decyzyjnym wskazuje na szereg zastrzeżeń, które nie zostały w ogóle lub w dostateczny sposób uwzględnienie.

Przed wszystkim radykalna zmiana zakresu inwestycji w toku procesu decyzyjnego wpływa zasadniczo na cel inwestycji. Studium zostało bowiem przygotowane pod kątem budowy linii tramwajowej jako ekologicznego środka transportu dla mieszkańców południowych dzielnic Katowic. Tymczasem wybudowana ma być również droga i ścieżka rowerowa. Przeczy to nie tylko pierwotnemu celowi całej inwestycji ale stoi również w sprzeczności ze „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice*”, do którego wskutek protestów mieszkańców w latach 2000-2008 nie została wpisana budowa drogi, co szczegółowo zostało opisane w monografii naukowo-dydaktycznej rezerwatu przyrody „Ochojec” przygotowanej przez Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, będącym samorządową jednostką budżetową województwa śląskiego.

Oznacza to, że w istocie nie przeprowadzono konsultacji społecznych, gdyż działania, które wykonano w ramach Studium, pomijając przedstawione poniżej zastrzeżenia merytoryczne, dotyczyły innego zakresu.

Nasuwa się więc podstawowe pytanie czy droga powstaje przy okazji budowy linii tramwajowej czy jednak linia tramwajowa jest tylko uzasadnieniem dla budowy drogi? Czy chodzi o promowanie ekologicznego transportu publicznego czy jednak szkodliwego dla środowiska transportu indywidualnego kosztem rezerwatu przyrody i terenów rekreacyjnych?

Również wybór wariantu przebiegu linii tramwajowej budzi poważne zastrzeżenia, gdyż dokonano go w oparciu o Studium, które zostało sporządzone nierzetelnie z całkowitym pominięciem uwarunkowań oraz skutków społecznych, środowiskowych, technicznych i ruchowych.

W szczególności Studium w części „Analiza ruchu” zawiera jedynie wyniki badania ankietowego, które zostało nierzetelnie wykonane. Zadawane bowiem pytania dotyczyły komunikacji publicznej w ogóle, a nie przedmiotu inwestycji czyli budowy linii tramwajowej w konkretnym miejscu i przy konkretnych uwarunkowaniach. Ankietowanych nie informowano czy można wskazać więcej niż jedną odpowiedź. Nie uwzględniono także badań ruchu pasażerskiego w autobusach. Tym samym nie uzyskano odpowiedzi na zasadnicze pytanie ile osób pozostawi swój samochód i wybierze komunikację publiczną po wybudowaniu linii tramwajowej? Brak też zasadniczej informacji, mówiącej ilu mieszkańców ma możliwość skorzystania z własnego samochodu a ilu jest zmuszonych do korzystania z komunikacji publicznej.

Studium wskazuje na prawie osiemdziesięcioprocentowe poparcie dla przedłużenia linii tramwajowej z Pętli Brynów do Osiedla Kostuchna. Tymczasem jednostka osadnicza pn. „Osiedle Kostuchna” w Katowicach nie istnieje. Tak więc wielu z respondentów, szczególnie niezamieszkałych na terenie oddziaływania inwestycji, mylnie zinterpretowało, iż chodzi o poprowadzenie linii w kierunku Zarzecza, Podlesia czy Bożych Darów.

W opracowaniu prognoz obciążenia ruchem sieci tramwajowej nie opisano metody prognozy, ani horyzontu czasowego jej wykonania. Nie uwzględniono także jako generatorów ruchu powstających osiedli oraz parkingów Park & Ride. Nie określono jakiej wielkości ma być centrum przesiadkowe i dla kogo jest ono przewidziane. Czy mają to być mieszkańcy południowych dzielnic czy też przyjeżdżający do Katowic mieszkańcy sąsiednich miast. W pierwszym przypadku wątpliwe jest czy znajdą się chętni, aby podjeżdżać samochodem 3 km aby go zostawić, w drugim wypadku mało prawdopodobne jest by mieszkaniowiec Żor czy Bielska był chętny pozostawić swój pojazd na obrzeżach miasta mogąc bez znacznego zwiększania czasu podróży dotrzeć do centrum. Jeżeli jednak takie są założenia P&R należało przeprowadzić badanie ankietowe wśród potencjalnych użytkowników centrum przesiadkowego czy byliby zainteresowani korzystaniem z kombinowanego sposobu podróży i na jakich warunkach. Błędne założenia doprowadzą do wybudowania wielkopowierzchniowego parkingu, który nie będzie użytkowany a trzeba będzie ponosić koszty jego utrzymania przez wiele lat. Nie będzie również możliwości ich likwidacji czy zamknięcia z uwagi na tzw. trwałość projektu.

Nie określono źródła podróży, a jedynie jej cel, co uniemożliwia określenie faktycznego zapotrzebowania na rozbudowę sieci tramwajowej. Nie da się na tej podstawie również określić czy 4,16% respondentów udaje się do Brynowa na osiedle Ptasia czy też w rejon KWK Wujek, gdzie tramwaj nie dociera a dojeżdża komunikacja autobusowa.

Fałszywy jest również wynik analizy wskazujący, że „blisko połowa, bo 45% podróży mieszkańców odbywa się w strefie oddziaływania istniejących i planowanych przystanków tramwajowych”, gdyż opisuje stan istniejący bez jakiegokolwiek analizy czy wydłużenie tramwaju doprowadzi do zmian sposobu poruszania się po mieście czy też całej aglomeracji.

Wątpliwości budzi także liczebność próby wynosząca 596 osób wobec oddziaływania na obszar o zamieszkaniu przez 20444 osób. Uwzględniając, iż połowa ankietowanych na

przystankach to osoby spoza rejonu ankieta faktycznie została wykonana jedynie na 2,3% mieszkańców terenu analizy. Nie podano również błędu jakim obarczone jest badanie prognostyczne.

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

Studium nie zawiera jakichkolwiek informacji o hałasie powodowanym przez tramwaje, o generowaniu drgań czy wibracji, pomimo że teren pod inwestycję stanowi miejsce wypoczynku i rekreacji dla 12 000 mieszkańców osiedla Odrodzenie, jak również powstających osiedli Murapol i Bażantowo.

Natomiast oddziaływanie na środowisko zostało w istocie ograniczone do krótkiej informacji o Rezerwacie Ochojec, Zespole Przyrodniczo-Krajobrazowym „Źródła Kłodnicy” czy „Dolinie Ślepiotki”. Nie opisano, nawet pobieżnie, zagrożeń dla inwestycji i środowiska wynikających uwarunkowaniach przyrodniczych. Nie wskazano nawet odległości w jakiej poszczególne warianty przebiegałby od terenów chronionych. We wstępnej analizie winny być wskazane szlaki migracji zwierzyny (do uzyskania z Lasów Państwowych, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska), które mogą powodować konieczność budowy przejść dla zwierząt w postaci dodatkowych mostów czy tuneli co w znaczny sposób podnosi koszty zadania.

Również analiza wariantów przebiegu linii tramwajowej jest sporządzona nierzetelnie, ponieważ jako analiza porównawcza winna być przeprowadzona w oparciu o kryteria oceny a każdemu z nich przypisana odpowiednia waga. Tymczasem kryteria są kryteriami niezyciowymi i nie dającymi faktycznego zakresu porównawczego inwestycji np. czas przejazdu, którego różnica między skrajnymi wartościami wynosi poniżej 10%, prędkość średnia podawana z dokładnością do setnych części przy różnicy między wariantami poniżej 5%. Nie uwzględniono np. wpływu na bezpieczeństwo ruchu (torowisko w jezdni może generować wypadki i kolizje), możliwych do wystąpienia konfliktów społecznych, wpływu na oszpecenie krajobrazu (ekrany akustyczne), wpływu na przyrodę (rezerwat), brak akceptacji społecznej wariantu bądź w ogóle inwestycji itp.

Jak wynika z powyższego dokument będący podstawą decyzji Prezydenta Miasta Katowice zawiera wiele błędów, co podważa jego rzetelność i wyciągane z niego wnioski. Tym samym nie może być podstawą do podejmowania strategicznych decyzji, których koszt szacowany jest na ponad 100 mln złotych.

Zasadność tych wątpliwości potwierdza „*Studium Perspektyw Rozwoju Sieci Tramwajowej*”, opracowane na zlecenie spółki Tramwaje Śląskie jak i opracowywany przez Miasto Katowice „*Wieloletni Plan Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportowego*”, które nie przewidują realizacji linii tramwajowej w rejonie ulic Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości.

Wybór przebiegu linii winien być wykonany w oparciu o rzetelne analizy przeprowadzone przez ekspertów z zakresu szeroko pojętych rozwiązań komunikacyjnych. Dlatego też należy poddać Studium weryfikacji przez niezależnych specjalistów.

Niniejsza uchwała nie jest sprzeczna z Uchwałą nr XLVI/1070/14 Rady Miasta Katowice z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie przystąpienia do opracowania wieloletniego planu rozwoju zintegrowanego systemu transportowego miasta Katowice.

wykaz osób udzielających poparcia projektowi uchwały
w sprawie ochrony terenów leśnych, mieszkaniowych i rekreacyjnych w rejonie ulic:
Jagodowej, Jarzębinowej, Zakątek, Biedronek, Jaworowej, Koników Polnych, Spółdzielczości
przed dewastacyjnym wpływem planowanej inwestycji drogowo- tramwajowej

Lp.	Imię i nazwisko	Numer PESEL	adres	podpis
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				