

Nr: DUR.0065-KFP/47/04

Tychy, dn. 13 lipca 2004 r.

**Prezydent Miasta Tychy**  
**mgr inż. Andrzej Dziuba**  
**w miejscu**

Uprzejmie informuję, że w dniu **8 lipca 2004 roku** odbyło się posiedzenie Komisji Finansów Publicznych Rady Miasta Tychy.

1. Na posiedzeniu Komisja zaopiniowała pozytywnie przygotowany przez Prezydenta Miasta projekt uchwały Rady Miasta w sprawie ustalenia opłat za usuwanie pojazdów z dróg na wyznaczone parkingi strzeżone i ich parkowanie.
2. Komisja przyjęła plan pracy Komisji Finansów Publicznych na II półrocze 2004 roku (w załączeniu).
3. Komisja przeprowadziła dyskusję nad rozwiązaniem komunikacyjnym ulicy Mikołowskiej. W toku przedmiotowej dyskusji przedstawiono kompromisowe możliwości dotyczące układu komunikacyjnego Tychy – Północ. Protokół z posiedzenia w części dotyczącej dyskusji, po jego sporządzeniu, będzie stanowił załącznik do niniejszego pisma.

Z poważaniem

Przewodniczący Komisji  
Finansów Publicznych

mgr inż. Józef Sobczyk

Do wiadomości:

1. Zastępca Prezydenta ds. Infrastruktury Henryk Borczyk – w/m,
2. Zastępca Prezydenta ds. Gospodarki Przestrzennej Elżbieta Kania – w/m,
3. Zastępca Prezydenta ds. Społecznych Daria Szczepańska – w/m,
4. Sekretarz Miasta Tychy Ewa Turlewicz – w/m,
5. Skarbnik Miasta Tychy Urszula Dryka – w/m,
6. Przewodnicząca Rady Miasta Barbara Konieczna – w/m
7. PPW – w/m,

Kopia – DUR a/a.

Sporządziła:  
Ewa Pyclik

## **Plan pracy Komisji Finansów Publicznych II półrocze 2004 roku**

### **28 września 2004 r., godz. 16<sup>00</sup>, s. 101 U.M.**

1. Ocena wykonania budżetu miasta za I półrocze 2004 roku.
2. Informacja Prezydenta Miasta:
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków budżetu miasta w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w tym w planie wydatków na wynagrodzenia,
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków inwestycyjnych nie ujętych w wieloletnim planie inwestycyjnym w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej,
  - o dokonanych zmianach kwot dotacji dla zakładów budżetowych i instytucji kultury,
  - o refundacji wydatków w szczególnie uzasadnionych przypadkach takich jak: refundacja wynagrodzeń przez Powiatowy Urząd Pracy, refundacja związanych z wyborami, zwroty pracowników za korzystanie z telefonów służbowych do celów prywatnych i innych szczególnie uzasadnionych,
  - o przekazanych uprawnieniach do dokonywania przeniesień planowanych wydatków w planach jednostek organizacyjnych gminy i powiatu.
3. Sprawy bieżące i wolne wnioski.

### **26 października 2004 r., godz. 16<sup>00</sup>, s. 101 U.M.**

1. Zasady finansowania Specjalnych Stref Ekonomicznych, ze szczególnym uwzględnieniem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – Podstrefa Tyska
2. Informacja Prezydenta Miasta:
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków budżetu miasta w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w tym w planie wydatków na wynagrodzenia,
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków inwestycyjnych nie ujętych w wieloletnim planie inwestycyjnym w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej,
  - o dokonanych zmianach kwot dotacji dla zakładów budżetowych i instytucji kultury,
  - o refundacji wydatków w szczególnie uzasadnionych przypadkach takich jak: refundacja wynagrodzeń przez Powiatowy Urząd Pracy, refundacja związanych z wyborami, zwroty pracowników za korzystanie z telefonów służbowych do celów prywatnych i innych szczególnie uzasadnionych,
  - o przekazanych uprawnieniach do dokonywania przeniesień planowanych wydatków w planach jednostek organizacyjnych gminy i powiatu.
3. Sprawy bieżące i wolne wnioski.

### **23 listopada 2004 r., godz. 16<sup>00</sup>, s. 101 U.M.**

1. Wstępne omówienie projektu budżetu miasta Tychy na 2005 rok.
2. Ocena wykonania budżetu miasta za 3 kwartały 2004 r.
3. Ocena zaawansowania wydatków inwestycyjnych na 2004 rok.
4. Informacja Prezydenta Miasta:
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków budżetu miasta w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w tym w planie wydatków na wynagrodzenia,
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków inwestycyjnych nie ujętych w wieloletnim planie inwestycyjnym w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej,
  - o dokonanych zmianach kwot dotacji dla zakładów budżetowych i instytucji kultury,
  - o refundacji wydatków w szczególnie uzasadnionych przypadkach takich jak: refundacja wynagrodzeń przez Powiatowy Urząd Pracy, refundacja związanych z wyborami, zwroty pracowników za korzystanie z telefonów służbowych do celów prywatnych i innych szczególnie uzasadnionych,
  - o przekazanych uprawnieniach do dokonywania przeniesień planowanych wydatków w planach jednostek organizacyjnych gminy i powiatu.
5. Sprawy bieżące i wolne wnioski.

### **14 grudnia 2004 r., godz. 16<sup>00</sup>, s. 101 U.M.**

1. Zaopiniowanie projektu budżetu miasta na 2005 r.
2. Informacja Prezydenta Miasta:
  - o dokonanych przeniesieniach w planie wydatków budżetu miasta w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej w tym w planie wydatków na wynagrodzenia,
  - dokonanych przeniesieniach w planie wydatków inwestycyjnych nie ujętych w wieloletnim planie inwestycyjnym w ramach danego działu pomiędzy rozdziałami i paragrafami klasyfikacji budżetowej,
  - o dokonanych zmianach kwot dotacji dla zakładów budżetowych i instytucji kultury,
  - o refundacji wydatków w szczególnie uzasadnionych przypadkach takich jak: refundacja wynagrodzeń przez Powiatowy Urząd Pracy, refundacja związanych z wyborami, zwroty pracowników za korzystanie z telefonów służbowych do celów prywatnych i innych szczególnie uzasadnionych,
  - o przekazanych uprawnieniach do dokonywania przeniesień planowanych wydatków w planach jednostek organizacyjnych gminy i powiatu.
3. Sprawy bieżące i wolne wnioski.

Przewodniczący  
Komisji Finansów Publicznych

mgr inż. Józef Sobczyk

**Protokół nr 0063/21/KFP/04  
z posiedzenia Komisji Finansów Publicznych  
w dniu 8 lipca 2004 roku.**

Godzina rozpoczęcia: 16<sup>00</sup>.

Obecni:

- 10 radnych członków komisji – wg listy obecności stanowiącej załącznik nr 1 do protokołu,
- Zastępca Prezydenta ds. Infrastruktury Henryk Borczyk,
- Dyrektor Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów Wojciech Łyko,
- Naczelnik Wydziału Komunikacji Henryk Drozdek,
- Dyrektor Pracowni Planowania Przestrzennego i Architektury Małgorzata Sokołowska,
- Mieszkańcy ulicy Mikołowskiej.

Porządek obrad:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku obrad.
3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usuwanie pojazdów z dróg na wyznaczone parkingi strzeżone i ich parkowanie.
4. Przyjęcie planu pracy Komisji Finansów Publicznych na II półrocze 2004 roku.
5. Analiza rozwiązania komunikacyjnego ul. Mikołowskiej.
6. Sprawy bieżące i wolne wnioski.
7. Zamknięcie posiedzenia.

**Ad 1.**

Posiedzenie Komisji otworzył Przewodniczący Komisji Finansów Publicznych radny **Józef Sobczyk**, serdecznie witając wszystkich zgromadzonych gości. Prowadzący obrady stwierdził quorum pozwalające na podejmowanie prawomocnych decyzji, a następnie przystąpił do realizacji porządku obrad.

**Ad 2.**

**Prowadzący obrady**, zaproponował wprowadzenie punktu 2a do dziennego porządku obrad w brzmieniu: „Przyjęcie protokołu z dwudziestego posiedzenia Komisji Finansów Publicznych w dniu 22 czerwca 2004 roku”.

**Głosowanie:** za – jednogłośnie.

Zmiany do porządku obrad wprowadzono.

W związku z powyższym porządek obrad przyjął formę jak niżej:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przyjęcie porządku obrad.
- 2a. Przyjęcie protokołu z dwudziestego posiedzenia Komisji Finansów Publicznych w dniu 22 czerwca 2004 roku.
3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usuwanie pojazdów z dróg na wyznaczone parkingi strzeżone i ich parkowanie.
4. Przyjęcie planu pracy Komisji Finansów Publicznych na II półrocze 2004 roku.
5. Analiza rozwiązania komunikacyjnego ul. Mikołowskiej.
6. Sprawy bieżące i wolne wnioski.
7. Zamknięcie posiedzenia.

**Ad 2a.**

Protokół z dwudziestego posiedzenia Komisji Finansów Publicznych w dniu 22 czerwca 2004 roku Komisja przyjęła jednogłośnie.

**Ad 3.**

Projekt uchwały w sprawie ustalenia opłat za usuwanie pojazdów z dróg na wyznaczone parkingi strzeżone i ich parkowanie zreferował pracownik Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta **Mariusz Stępiak** (załącznik nr 2 do protokołu). Referujący poinformował, iż na wniosek firm zajmujących się holowaniem i parkowaniem pojazdów, zweryfikowano i uwzględniono w przedmiotowym projekcie uchwały opłaty za usuwanie pojazdów z dróg na wyznaczone parkingi o wskaźnik wzrostu cen ogłaszany przez Główny Urząd Statystyczny za okres od 1 stycznia 2003 roku. Przedmiotowy projekt uchwały stanowi odpowiedź na wniosek Komisji Porządku Publicznego, który został złożony na posiedzeniu 1 czerwca 2004 roku w obecności przedstawicieli firm holowniczych.

Radny **Grzegorz Wencepel** oświadczył, że ustalone stawki w tabeli opłat są zbyt wygórowane. Naczelnik Wydziału Komunikacji **Henryk Drozdek** poinformował, że zaproponowane ceny w przedmiotowym projekcie uchwały bazują na średnich krajowych, a ponadto są najniższe na Śląsku.

Radny **Krzystian Łapa** zwrócił się z pytaniem, ile firm na terenie miasta Tychy zajmuje się odholowywaniem pojazdów. Naczelnik **Henryk Drozdek** wyjaśnił, że cztery firmy zaakceptowały zaproponowane stawki i z tymi firmami została podpisana umowa współpracy.

**Głosowanie:** za – 4 radnych, przeciw – 1 radny, 2 radnych wstrzymało się od głosowania.  
Projekt uchwały Komisja zaopiniowała pozytywnie

#### Ad 4.

Komisja przystąpiła do omówienia planu pracy Komisji Finansów Publicznych na II półrocze 2004 roku (załącznik nr 3 do protokołu). Wobec braku uwag do planu pracy przystąpiono do głosowania.

**Głosowanie:** za – jednogłośnie.  
Plan pracy Komisji Finansów Publicznych na II półrocze 2004 roku został przyjęty.

#### Ad 5.

Przewodniczący Komisji Finansów Publicznych radny **Józef Sobczyk** rozpoczął dyskusję nad rozwiązaniem komunikacyjnym ulicy Mikołowskiej. Poinformował, że temat rozwiązania komunikacyjnego ulicy Mikołowskiej pojawił się na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych ze względu na skutki finansowe ewentualnego przedsięwzięcia. Na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych w dniu 17 maja br. został przyjęty wniosek, aby posiedzenie Komisji w dniu 8 lipca poświęcić na omówienie rozwiązania komunikacyjnego ulicy Mikołowskiej tak, aby istniała możliwość zabezpieczenia w budżecie miasta na 2005 rok środków z przeznaczeniem na ewentualną modernizację ulicy lub na budowę obwodnicy – w zależności od wypracowanych wniosków. Prowadzący obrady poinformował, iż na jego ręce spłynęła odpowiedź Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów na wniosek Komisji o przeprowadzenie analizy rozwiązania komunikacyjnego ulicy Mikołowskiej oraz podjęcie działań związanych z tą inwestycją (załącznik nr 4 do protokołu).

Zastępca Przewodniczącego Komisji Finansów Publicznych radny **Leon Kołodziej** zasugerował, aby mieszkańcy ulicy Mikołowskiej zapoznali się z pismem. Wobec powyższego **Przewodniczący Komisji** przedstawił treść pisma. Cyt.:

„Ulice Mikołowska i Oświęcimska leżą w ciągu drogi krajowej nr 44 (Mikołów - Tychy - Oświęcim - Kraków) i należą do najważniejszych arterii w mieście, stanowiąc jedyne połączenie miasta na kierunku wschód - zachód. Droga ta stanowi również strategiczny szlak w rozumieniu przepisów o obronności państwa oraz decyduje o bezpieczeństwie miasta w sytuacjach awaryjnych. Poprawa jej warunków technicznych jest wymagana ze względu na wyczerpywanie się przepustowości powodującej utrudnienia w płynności ruchu i spadek prędkości komunikacyjnej, potrzebę zapewnienia obsługi terenów przemysłowych „Północ”, wzrastającą uciążliwość dla otoczenia. Przeprowadzone w 2002 roku pomiary natężeń ruchu wykazały, że w ciągu ulic Mikołowska - Oświęcimska tranzyt stanowi około 30% ruchu, reszta - 70% to ruch generowany przez miasto. Dodatkowo pomiar wykazał, że blisko połowa pojazdów poruszających się w transycie wykazuje zainteresowanie wnętrzem miasta, zbaczając z trasy przelotowej. Budowa obwodnicy północnej lub uzupełnienie sieci dróg w kierunku południowym (przedłużenie ul. Stoczniovców do ul. Gliniczańskiej lub w kierunku ul. Obywatelskiej) spowodowałyby rozłożenie ruchu jednak nie rozwiązałyby w całości problemu ul. Mikołowskiej. Działania powinny więc zmierzać do poprawy warunków ruchu poprzez zmianę parametrów drogi. Decyzja o potrzebie modernizacji ulicy Mikołowskiej została podjęta przez Zarząd Miasta na posiedzeniach w dniach 15 stycznia 2002 r. oraz 19 marca 2002 roku. Koncepcję modernizacji ul. Mikołowskiej dla odcinka od zachodniej granicy miasta do skrzyżowania z ul. Katowicką opracowano w tym samym roku w Pracowni Planowania Przestrzennego i Architektury, w oparciu o warunki Miejscowego Planu

Zagospodarowania Przestrzennego, zatwierdzonego Uchwałą nr 0150/773/2001 Rady Miasta Tychy z dnia 20 grudnia 2001 r. Ulica stałaby się drogą dwujezdniową o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, wyposażoną w obustronne chodniki, bariery energochłonne w pasie dzielącym, nowe oświetlenie i ekrany akustyczne. Realizacja tych planów spowodowałaby poprawę płynności ruchu, zwiększenie przepustowości oraz - w mniejszym stopniu - ograniczenie uciążliwości drogi dla najbliższej zabudowy mieszkaniowej. Powyższa koncepcja była materiałem złożonym we wniosku o uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w lipcu 2002 roku w Wydziale Architektury. Decyzja o WZiZT nie została wydana z powodu licznych uwag mieszkańców zgłaszanych do koncepcji w trakcie postępowania, dotyczących zajęcia ich działek pod poszerzenie pasa drogowego oraz zabezpieczeń przeciwhałasowych. Przyjęcie projektowanych rozwiązań wiązałoby się z ogromnymi kosztami wyłączeń i koniecznością zastosowania drogich ekranów lub okien trójszybowych. We wrześniu 2002 roku Zarząd Miasta Tychy podjął decyzję o przerwaniu prac projektowych dotyczących modernizacji ulicy Mikołowskiej i Oświęcimskiej. Główne założenia przyjęte w koncepcji modernizacji ulicy Mikołowskiej pozostają aktualne i mogą być wykorzystane przy ponownym podjęciu tematu. Pierwszą wymaganą czynnością byłoby złożenie wniosku o wydanie decyzji ustalającej lokalizację inwestycji celu publicznego, gdyż z dniem 31 grudnia 2003 roku przestał obowiązywać Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, który rezerwował teren przewidziany pod inwestycję. We wniosku należy przedstawić koncepcję modernizacji w formie opisowej i graficznej, ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko, warunki odprowadzenia wód opadowych, warunki zasilania oświetlenia. Elementy te muszą być powtórnie opracowane, gdyż poprzednie stały się nieaktualne. Wykonanie modernizacji całej ul. Mikołowskiej i Oświęcimskiej wymagałoby zabezpieczenia sporych środków finansowych. Należałoby zatem w projekcie założyć podział trasy na mniejsze odcinki możliwe do realizacji w pewnych odstępach czasu. Możliwe byłoby podzielenie robót na cztery niezależne etapy:

- odcinek długości 2,5 km: zachodnia granica miasta - wiadukt nad torami PKP,
- odcinek długości 1,9 km: wiadukt nad torami PKP - skrzyżowanie z ul. Katowicką,
- odcinek długości 1,8 km: skrzyżowanie z ul. Katowicką - węzeł oświęcimski,
- odcinek długości 2,2 km: węzeł oświęcimski - ul. Turyńska.

Z powodu złożoności zagadnienia konieczna byłaby ścisła współpraca Wydziału Rozwoju Miasta, Wydziału Architektury, Wydziału Komunikacji, Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów lub nawet zorganizowanie komórki złożonej z ich przedstawicieli, która podjęłaby starania o uzyskanie decyzji ustalającej lokalizację inwestycji celu publicznego. Decyzja taka pozwoliłaby na dalszą ochronę potrzebnego miejsca oraz otworzyłaby drogę dla starań o uzyskanie środków zewnętrznych na inwestycję o znaczeniu krajowym.

Dyrektor Pracowni Planowania Przestrzennego i Architektury **Małgorzata Sokołowska** przedstawiła stanowisko Pracowni dotyczące rozwiązania komunikacyjnego ulicy Mikołowskiej. Potwierdziła przebieg całego procesu formalno - prawnego dotyczącego ulicy Mikołowskiej przytoczonego w powyższym piśmie. Pani Dyrektor poinformowała, iż odstąpiono od sporządzania Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla całego miasta z uwagi na ogromne koszty związane z realizacją Planu. Plan sporządzany jest na bieżąco wówczas, kiedy występują konkretne problemy przestrzenne. Wobec powyższego ulica Mikołowska - Oświęcimska jako droga krajowa nie pojawia się w żadnym opracowaniu planistycznym, za wyjątkiem studium, w którym widnieje jako droga o przekroju dwujezdniowym o znaczeniu strategicznym. Pani Dyrektor oświadczyła, że od 4 lutego br. Pracownia nie prowadzi już zadań projektowych dotyczących ulicy Mikołowskiej i Oświęcimskiej. Wszystkie dokumenty zostały przekazane do Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów i mogą stanowić podstawę do rozpoczęcia dalszych prac projektowych". Koniec cytatu.

Dyrektor Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów **Wojciech Łyko** poinformował, że były przeprowadzane badania natężenia ruchu z naciskiem na analizę ruchu tranzytowego, ponadto były przeprowadzane badania stanu nawierzchni drogi Mikołowskiej i wykazały one, że droga ma różne przekroje i grubości warstw nośnych. Należy stwierdzić, że zostały już przekroczone parametry obciążeniowe tej drogi. Z punktu widzenia natężenia ruchu i wytrzymałości warstw konstrukcyjnych należałoby podjąć prace w celu modernizacji pod względem nośności konstrukcji. Wykonane pomiary hałasu wskazują, że dopuszczalne normy są przekraczane na całej długości badanego odcinka.

Naczelnik Wydziału Komunikacji **Henryk Drozdek** oświadczył, że zostały wykonane wszystkie prace, które mogłyby poprawić bezpieczeństwo na tej ulicy - poprawiono oznakowania pionowe i poziome. Dalsze prace wiązałyby się już bezpośrednio z modernizacją i przebudową ulicy.

Radny **Mieczysław Podmokły** zwrócił uwagę, że dyskusja powinna toczyć się w kierunku aspektów finansowych, jednakże nie można pominąć pewnych aspektów technicznych. Stwierdził, że to co zostało przedstawione może stanowić doskonałą bazę do dyskusji razem z mieszkańcami. Radny oświadczył, że ul. Mikołowska jest drogą zbiorczą dla ruchu miejskiego i jest drogą strategiczną. W przypadku zagrożenia miasta, ewakuacja odbywać się będzie w kierunku ulicy Beskidzkiej i w kierunku ulicy Mikołowskiej. Radny stwierdził, że nie jest przekonany o słuszności modernizacji ul. Mikołowskiej. Oznajmił, iż to ruch tranzytowy, który stanowi 30% jest bardziej uciążliwy od ruchu zbiorczego - miejskiego. Wyzwaniem dla miasta jest budowa obwodnicy północnej. Radny wyraził żal, że obwodnica ta nie została uznana przez Urząd Marszałkowski jako cel strategiczny dla miasta, jak i również dla województwa. Zdaniem radnego, stary szlak niemiecki wskazuje w jakim kierunku powinna być usytuowana obwodnica. Należałoby częściowo zmienić

kierunek obwodnicy w Czułowie ze względu na zabudowę mieszkalną. Radny oświadczył, że należy podjąć decyzję, gdzie skierować środki finansowe czy na modernizację ulicy czy na budowę obwodnicy. Modernizacja ulicy wiązałaby się z budową ekranów akustycznych i wymianą okien na okna z potrójnym szybami, aby wyłumić hałas, którego przyczyną jest ciężki sprzęt kierowany do miasta. Radny apelował, żeby nie rezygnować z obwodnicy północnej. Stwierdził, iż błędem byłoby przystąpienie w pierwszej kolejności do kapitalnej modernizacji ulicy Mikołowskiej. Radny poinformował, że jest świadomy, że droga ta odgrywa ważną rolę z punktu widzenia strategii wojskowej, jednakże obawia się wysokości odszkodowania, jakie będzie musiała zapłacić gmina mieszkańcom. Miasto, aby wyprowadzić ruch lokalny ma jedynie dwie możliwości: na ulicę Mikołowską i na ul. Beskidzką, nie posiada innej alternatywy np. obwodnicy południowej czy obwodnicy północnej. Radny zachęcał do podjęcia działań zmierzających do zabezpieczenia środków finansowych z przeznaczeniem na budowę obwodnicy. Oznajmił, że można starać się o fundusze zewnętrzne, jednakże przy takiej inwestycji należy wykazać się własnym wkładem. W chwili obecnej, gdy działaniem priorytetowym jest budowa kanalizacji, trudno byłoby wygospodarować takie środki. Radny zapewnił, że będzie wnioskował za przystąpieniem do koncepcji wyprowadzającej samochody ciężkie poza miasto. Uznał za bezcelową modernizację ulicy Mikołowskiej w przypadku, gdy niezbędna jest budowa obwodnicy północnej i południowej. Należy wybrać alternatywę, która jest bezwzględnie pilna dla mieszkańców i wyprowadzić ruch samochodów ciężarowych poza miasto, czyli w pierwszej kolejności wybudować obwodnicę północną, a następnie obwodnicę południową. Radny przypomniał, że w starych planach Państwa Wejchertów ulica Mikołowska nie miała takiego strategicznego znaczenia jak obecnie, a jej obecną rolę miała pełnić obwodnica północna.

Następnie radny **Grzegorz Wencepel** poprosił o udzielenie głosu przedstawicielowi mieszkańców Panu **Janowi Pułtorakowi**, który przedstawił problemy wynikające z sąsiedztwa z ulicą Mikołowską (załącznik nr 5 do protokołu). Pan Pułtorak poinformował, iż ochronę środowiska zapewnia nam Konstytucja RP w art. 5 oraz ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym. Z zagospodarowaniem przestrzennym i ochroną środowiska wiąże się problematyka transportowa. Niestety współczesny system transportu jest źródłem zanieczyszczenia środowiska, hałasu, wibracji oraz źródłem utraty bezpieczeństwa. Do atmosfery emitowane są ogromne ilości węglowodorów (50%), tlenku węgla (około 80%), a także związków ołowiu (nie wszystkie samochody są wyposażone w katalizatory). Stwarzają one zagrożenie dla środowiska, zdrowia i życia. Przy zamieszkałych trasach tranzytowych, przy zagęszczonym ruchu kołowym, szczególnie w osiedlach miejskich, jak to ma miejsce na ul. Mikołowskiej, działanie tych związków jest wyjątkowo duże. Według statystyk światowych wzrasta umieralność osób zamieszkałych w pobliżu tras tranzytowych. Związki ołowiu powodują choroby układu krążenia, układu oddechowego i nowotwory. Zapobieżenie dalszej dewastacji środowiska wymaga co najmniej 90% redukcji wyżej wymienionych emisji, co jest technicznie na tym etapie wiedzy niemożliwe. Dlatego też zasadniczym czynnikiem zapobiegającym, profilaktycznym, jest budowanie tras tranzytowych (autostrad, dróg szybkiego ruchu) z dala od środowisk ludzkich z obustronnymi pasmami stref ochronnych bez zezwoleń na ich zabudowę mieszkalną, a więc bez możliwości ich późniejszego wchłonięcia przez rozbudowę miasta. Hałas drogowy jest bardzo dokuczliwy (bardziej niż transport kolejowy), a to z uwagi na jego skalę natężenia i ciągłość oddziaływania. Hałas samochodowy w pobliżu terenu zabudowanego potęguje się z powodu interferencji (nakładania się) fal akustycznych, wywołanych odbiciem od budynków. Negatywne oddziaływanie hałasu na organizm ludzki polega na wywoływaniu reakcji stresogennych, zaburzeń snu, przytępienia słuchu, wpływa na podwyższenie ciśnienia krwi, działa destrukcyjnie na układ krążenia, osłabia koncentrację zmusza do zażywania środków uspakajających i nasennych. Ciężki transport samochodowy powoduje wibrację ziemną i naziemną doprowadzając do uszkodzeń budynków, co niejednokrotnie bywa powodem procesów rewindykacyjnych. Wszystkie te zagrożenia są udziałem mieszkańców domostw usytuowanych przy ulicy Mikołowskiej: codzienna nieprzerwana emisja gazów spalinowych w dużych ilościach, hałas przekraczający wszelkie dopuszczalne normy, przekraczający w niektórych newralgicznych miejscach 100 decybeli (powołano się na badania przeprowadzone przez Biuro Konsultacyjne Ochrony Środowiska EKOSYSTEM ŚLĄSK w Mysłowicach). W perspektywnych planach zagospodarowania przestrzennego już 40 lat temu uwzględniono budowę obwodnicy północnej na wolnych, niezabudowanych terenach. Pan Pułtorak zwrócił się z pytaniem do obecnych na sali radnych, dlaczego powyższy plan nie został zrealizowany. Ponadto, oświadczył, iż zaniechanie budowy tej obwodnicy jest zbrodnią skierowaną przeciwko mieszkańcom, ponieważ naraża na utratę zdrowia a nawet życia i z tej racji ma wydźwięk kryminalny, którym można zainteresować Rzecznika Praw Obywatelskich i Sąd Administracyjny. W imieniu mieszkańców ulicy Mikołowskiej zapytał, kto zezwolił na częściową zabudowę mieszkalną tych terenów, które według pierwotnych zamierzeń miały być przeznaczone na wybudowanie trasy objazdowej. Następnie dodał, iż ruch kołowy nie będzie malał, ale będzie narastał, o co zadba lobby przemysłowe. Proponowana etapowa budowa czteropasmówki na ulicy Mikołowskiej jako panaceum na rozładowanie ruchu przy jego systematycznym narastaniu jest czystą utopią. Utopijne też są założenia na oczekiwanie, że właściciele poszczególnych posesji wyrażą zgodę na odpłatne odstąpienie terenu przed budynkiem lub na wyburzenie budynku. Poszerzenie jezdni wiąże się ponadto z kosztowną przebudową infrastruktury (z przebudową wodociągów, kanalizacji, chodników, elektryczności), a oprócz tego przybliży jezdnię do budynków i powoduje zagrożenie.

Budowa ekranów dźwiękochłonnych jest niezwykle kosztowna i oszpeci miasto. Plany perspektywiczne rozbudowy ulicy Mikołowskiej nie mają szans uzdrowienia istniejących warunków i wcale nie wpłyną na rozładowanie narastającego ruchu samochodowego. W szeregu krajów Unii Europejskiej istnieje kontrolowany zakaz przejazdu ciężkiego transportu samochodowego przez miasta. Pan Pułtorak zaapelował do władz miasta, aby poczyniły stosowne starania na kontrolowane skierowanie ruchu ciężkiego transportu (tiry, cysterny), na budowaną autostradę do Krakowa z chwilą jej otwarcia. Wiąże się to z opłatami, których będzie się starał uniknąć przewoźnik, ale ruch powinien być kontrolowany. Może to zmniejszyć w pewnym stopniu uciążliwość związaną z ciężkim transportem na ulicy Mikołowskiej. Po zapoznaniu się ze szkicem przebiegu proponowanej w ubiegłych latach obwodnicy północnej i konfrontacją topograficzną w terenie obecnie, mieszkańcy doszli do wniosku, że istnieją jeszcze możliwości terenowe do budowy tej obwodnicy. Na zakończenie Pan Pułtorak jeszcze raz zaapelował do radnych, aby wywiązali się ze swoich obietnic przedwyborczych. Budowa trasy objazdowej w Tychach jest nieodzowna i na ten cel powinny się znaleźć wspomagające środki strukturalne z Unii Europejskiej.

**Przewodniczący Komisji** zwrócił się z pytaniem do Pani Dyrektora PPPiA, czy teren przez który ewentualnie przebiegałaby obwodnica północna jest terenem górniczym. Dyrektorka **Małgorzata Sokołowska** potwierdziła, iż na całej długości jest to teren górniczy. **Przewodniczący Komisji** poinformował, że w przypadku realizacji budowy obwodnicy północnej pojawią się problemy dotyczące szkód górniczych i koncesji.

Następnie radny **Józef Sobczyk** zwrócił się do Dyrektora Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów z zapytaniem o rząd wielkości kosztów, które trzeba by było ponieść w związku z budową obwodnicy. Dyrektorka **MZUiM Wojciech Łyko** stwierdził, że budowa obwodnicy wiąże się z dużymi obiektami inżynierskimi, w związku z tym trudno podać konkretną wielkość. Radny **Mieczysław Podmokły** poinformował, że przewidywany koszt 11 km obwodnicy dla miasta Łodzi wynosił 240 mln zł. Cena, którą uzyskano po przetargu wyniosła 120 mln zł. **Prowadzący obrady** zapytał o cenę Węzła Sikorskiego. Radny **Mieczysław Podmokły** wyjaśnił, że wszystkie poniesione koszty zamknęły się w kwocie 8 mln zł. **Przewodniczący Komisji** stwierdził, że przy budowie obwodnicy należałoby uwzględnić budowę dwóch węzłów. Radny **Mieczysław Podmokły** oświadczył, że cenę 120 – 200 mln zł. trzeba założyć przy kosztorysie inwestorskim całej obwodnicy, natomiast cena uzyskana po przetargach publicznych może być znacznie niższa. Przewodnicząca Komitetu Protestacyjnego **Irena Czmok** zacytowała pismo otrzymane od Zastępcy Prezydenta ds. Infrastruktury Henryka Borczyka: „Budowa wyżej wymienionej obwodnicy jest przedsięwzięciem wymagającym ogromnych nakładów finansowych, przekraczających możliwości budżetu miasta - szacunkowy koszt realizacji wynosi około 150 mln zł.”. Radny **Mieczysław Podmokły** poinformował, że Unia Europejska dofinansowuje inwestycje maksymalnie w wysokości około 70%, pozostałe środki muszą być zagwarantowane w budżecie miasta.

Radny **Leon Kołodziej** potwierdził wcześniejszą wypowiedź radnego Mieczysława Podmokłego, iż w planach państwa Wejchertów była umieszczona obwodnica północna. Jednakże poinformował, że tereny przez które miała przebiegać obwodnica, są już częściowo zabudowane. Drugą alternatywą miała być obwodnica południowa i jest ukończona w 40%. Dalszy odcinek obwodnicy ma przebiegać przez tereny leśne i rolnicze. Radny oświadczył, że samochody jadąc od strony Mikołowa kierują się do miasta (skręcają w prawo). Zdaniem radnego lepszym wyjściem byłoby wybudowanie w pierwszej kolejności obwodnicy południowej, ponieważ nikt nie będzie chciał nakładać drogi na obwodnicy północnej, a w konsekwencji ruch z Mikołowskiej nadal nie zostanie wyprowadzony. Radny oznajmił, iż jego zdaniem najbardziej optymalnym rozwiązaniem byłaby kontynuacja budowy obwodnicy południowej. Radny **Mieczysław Podmokły** poinformował, że obwodnica północna mogłaby biec brzegiem lasu. Prowadzono rozmowy z przedstawicielami Lasów Państwowych i uzyskano ich akceptację. Radny zwrócił uwagę na to, że na obwodnicę północną zostałby skierowany ruch z centralnej Polski w kierunku zachodnim, natomiast obwodnica południowa zbierałaby ten ruch. Radny podczas prac związanych z budową Węzła Sikorskiego miał okazję zapoznać się z opinią fachowców drogowych. Ich zdaniem podstawowym układem komunikacyjnym z centrum Polski (Gdańsk – Cieszyn) oraz ze wschodu na zachód jest układ Węzła Wartogłowskiego. Rozwiązaniem tego węzła byłoby wyprowadzenie ruchu w kierunku zachodnim. W kierunku południowym tę funkcję spełnia ulica Beskidzka. Prowadzone są działania o pozyskanie funduszy unijnych na remont i modernizację tej drogi, aby nadal pełniła dobrze swoją funkcję. Jeszcze raz radny podkreślił, że koszt modernizacji ulicy Mikołowskiej jest niewspółmierny do kosztu budowy obwodnicy. Zdaniem radnego do 2010 roku powinna być rozpoczęta budowa obwodnicy północnej, natomiast do 2020 roku obwodnicy południowej. Radny **Krzysztof Łapa** oświadczył, że miasto powinno posiadać dwie obwodnice, ponieważ przy obecnym układzie komunikacyjnym w razie niebezpieczeństwa miasto zostanie odcięte bez możliwości ewakuacji. Radny poinformował, że budowę obwodnicy południowej można kontynuować. W chwili obecnej stanowią ją ulice Sikorskiego i Stoczniowców. Można byłoby połączyć je z ul. Mikołowską przez ulicę Obywatelską lub pod Groniami. Radny stwierdził, że to rozwiązanie jest tańsze i szybsze, ponieważ są to tereny leśne i rolnicze. Ponadto obwodnica wymagałaby budowy tylko jednego wiaduktu nad torami na Glince. Radny oświadczył, iż będzie stał na stanowisku, że w pierwszej kolejności należałoby wykonać obwodnicę południową a następnie północną. Radny **Jacek Łakota** oznajmił, że należałoby powołać odpowiednie służby,



które opracowałyby kosztorys inwestycji. Radny oświadczył, że nie czuje się na siłach, aby szacować koszty inwestycji. Ponadto stwierdził, że należy opracować Kompleksowe Badanie Ruchu, które stanowiłoby podstawę do wyboru strategii. Zasugerował, że należy rozważyć wszystkie możliwości, a nie uparcie twierdzić, że jest tylko jedno rozwiązanie. Dyrektor PPPiA **Małgorzata Sokołowska** zauważyła, że 8 km obwodnicy o szerokości pasa 30 m stanowi 240 000 m<sup>2</sup>. W całości jest to teren prywatny, w związku z tym należałoby się liczyć z kosztami wykupu gruntu. Ponadto poinformowała, że obwodnica południowa przebiegałaby przez tereny ochrony bezpośrednich źródeł browaru – cztery ujęcia wody w lesie. Natomiast dalsza budowa obwodnicy południowej na przedłużeniu ulicy Jaśkowickiej jest nie możliwa ze względu na to, że Gostyń i Wiry nie wyraziły na to zgody. Obwodnica doprowadzona jest jedynie do granicy miasta. Ponadto należałoby jeszcze uiścić opłatę za wyłączenie terenów pod obwodnicę z produkcji leśnej. Jest możliwość uniknięcia opłat za pozyskanie gruntów, które należą do Lasów Państwowych w przypadku, gdy projektowana jest autostrada, ponieważ Autostrada jest spółką Skarbu Państwa tak jak Lasy Państwowe. Następuje wówczas przepisanie terenu na wieczyste użytkowanie przez Autostradę. Radny **Mieczysław Podmokły** wyraził zadowolenie, że poruszona została kwestia montażu obwodnicy z Autostradą, ponieważ gdyby doszło do współpracy koszt obwodnicy zostałyby zminimalizowane. Radny zapytał, jakie koszty poniesie miasto płacąc odszkodowania za wyburzenia, za przeróbkę infrastruktury. Następnie radny oświadczył, że ostatecznie zdanie w tej kwestii powinno należeć do drogowców i specjalistów a nie do radnych. Radny **Jacek Łakota** poinformował, że budowa obwodnicy północnej wyniesie o wiele więcej niż deklarowane 150 mln zł. Zgodził się z faktem, że Tychy potrzebują zarówno obwodnicy północnej jak i południowej. Jednakże stwierdził, że należy znaleźć realne rozwiązanie.

**Prowadzący obrady** udzielił głosu przedstawicielce **mieszkańców z ulicy Norwida**, która przedstawiła trudne warunki mieszkalno – bytowe spowodowane ruchem samochodowym na ulicy Mikołowskiej. Wyraziła swoje rozczarowanie wobec radnych, którzy jej zdaniem nie wywiązują się z obietnic przedwyborczych. Zasugerowała, aby w imieniu zdesperowanych mieszkańców wystąpić o środki z funduszy ochrony środowiska z przeznaczeniem na zmniejszenie uciążliwości ulicy Mikołowskiej.

Radny **Grzegorz Wencepel** zapytał, jaka jest różnica w kosztach między budową obwodnicy a przebudową ulicy Mikołowskiej. Ponadto zapytał o możliwość wykorzystania pod obwodnicę starego torowiska w kierunku Mysłowic – Wesolej. Radny uznał za bezcelowe inwestowanie w przebudowę ulicy Mikołowskiej, ponieważ minęło zaledwie pięć lat od poprzedniej modernizacji. Zdaniem radnego słuszne byłoby przeznaczenie tych środków na budowę obwodnicy, która i tak musi powstać.

**Przewodniczący Komisji** oznajmił, że na początku pierwszej kadencji przystąpiono do opracowania studium zagospodarowania przestrzennego. Przy opracowywaniu studium uczestniczyli znani urbaniści i architekci. Wówczas była inna koncepcja obwodnicy północnej. Autostrada A4 obecnie biegnie od węzła Brzęczkowice i przechodzi przez centrum Katowic. Gdyby uwzględniono wcześniejsze propozycje autostrada biegłaby od węzła Brzęczkowice, przecinając las wychodziłaby powyżej Czułowa. Wówczas ten odcinek autostrady pełniłby rolę obwodnicy dla Tychów. Pojawił się również projekt autostrady A4 BIS, która odciążałaby w pewien sposób autostradę A4. W obecnej sytuacji należałoby forsować pomysł obwodnicy północnej jako autostrady A4 BIS. Wówczas można byłoby przystąpić do współmontażu z Autostradą i uniknęłoby się opłat za wykup gruntu.

Następnie Przewodniczący Komisji udzielił głosu **przedstawicielowi mieszkańców ulicy Mikołowskiej**, który oświadczył, że jest przeciwny modernizacji ulicy Mikołowskiej. Oświadczył, że zmodernizowana ulica będzie stanowiła doskonałą trasę przelotową i natężenie ruchu wzrośnie. Wyraził zbulwersowanie, że miasto chce przystąpić do modernizacji ulicy Mikołowskiej, a do tej pory nie zabezpieczyło gruntów pod obwodnicę. **Przewodniczący Komisji** sprostował wypowiedź mieszkańca. Poinformował, że we wrześniu 2002 roku miasto odstąpiło od koncepcji przebudowy ulicy Mikołowskiej, a pismo, które przytoczone zostało na początku posiedzenia stanowiło podstawę do dyskusji. Miało tylko przypomnieć jak ta koncepcja wyglądała oraz jakie prace należałoby wykonać i w jakiej kolejności, gdyby ewentualnie powrócono do tej koncepcji.

Radny **Krzysztof Łapa** potwierdził słowa Przewodniczącego Komisji, że materiały, które są w dyspozycji mogą być pomocne przy ewentualnym podjęciu tematu przebudowy. Radny przeprosił mieszkańców za wprowadzenie ich w błąd. Poinformował, że w chwili obecnej prowadzone są dyskusje nad znalezieniem optymalnego i realnego rozwiązania problemu mieszkańców z ulicy Mikołowskiej.

Radny **Leon Kołodziej** przypomniał, że w trakcie przebudowy ulicy Mikołowskiej zakładano przebudowę skrzyżowania z ulicą Obywatelską oraz skrzyżowania przy Transprzędzie, jednakże założeń nie zrealizowano. W chwili obecnej zjazd i wyjazd z tych ulicy stanowi zagrożenie zarówno dla ruchu kołowego jak i dla ruchu pieszych. Radny zgłosił wniosek, aby w miarę możliwości finansowych zmodernizować te skrzyżowania. Radny **Henryk Drob** poinformował, że były zabezpieczone środki na modernizację tych skrzyżowań, jednakże odstąpiono od ich realizacji na skutek protestu mieszkańców.

Przewodnicząca Komitetu Protestacyjnego Mieszkańców ulicy Mikołowskiej **Irena Czмок** podsumowując spotkanie poinformowała, że od 20 lat działa w imieniu mieszkańców. Zwróciła się z wnioskiem o zabezpieczenie środków finansowych na zlikwidowanie uciążliwości (okna z szybami dźwiękochłonnymi) związanych z ruchem kołowym na ulicy Mikołowskiej. Ponadto zwróciła się do Dyrektora

MZUiM o zorganizowanie spotkania z mieszkańcami ulicy Mikołowskiej i ulic przyległych, na którym zostaną przedstawione wyniki pomiaru hałasu. Pani Czmok poinformowała również, że otrzymała pismo od Zastępcy Prezydenta ds. Infrastruktury Henryka Borczyka, w którym Pan Prezydent obiecał, że ustosunkuje się do żądań mieszkańców po uzyskaniu wyników pomiaru hałasu. Przewodnicząca Komitetu wyraziła ubolewanie, że do tej pory takiego spotkania nie zwołano. Ponadto poinformowała, że ulica Mikołowska kwalifikuje się do terenu zagrożonego hałasem, w związku z powyższym kolejny raz postuluje o zabezpieczenie środków na likwidację uciążliwości. Stwierdziła również, że obwodnica północna będzie stanowiła drogę krajową, wobec czego należałoby się starać o środki przeznaczone na budowę dróg krajowych. Ponadto poinformowała, że jest w posiadaniu opinii Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, która stwierdza przekroczenie wszelkich dopuszczalnych norm. Zwróciła się również z prośbą o rozpoczęcie jakichkolwiek działań związanych z rozpoczęciem budowy obwodnicy. Na powyższym, dyskusję w temacie zakończono.

#### **Ad 6.**

Komisja zapoznała się i przyjęła do wiadomości odpowiedź Zastępcy Prezydenta ds. Gospodarki Przestrzennej **Elżbiety Kani** na wniosek Komisji Finansów Publicznych z dnia 22 czerwca w sprawie oświetlenia ulicy Zwierzynieckiej na odcinku pomiędzy ulicą Katowicką a ulicą Grabową. (załącznik nr 6 do protokołu).

#### **Ad 7.**

Po zrealizowaniu porządku obrad, Przewodniczący Komisji o godz. 18<sup>00</sup> zamknął posiedzenie Komisji Finansów Publicznych.

Załączników: 6 szt.

Protokół sporządziła  
Podinspektor Ewa Pyclik

Przewodniczący  
Komisji Finansów Publicznych

mgr inż. Józef Sobczyk