



Zaczęto od modernizacji układu komunikacyjnego

# Katowice zainwestowały w nowoczesność

Z Piotrem Uszokiem, prezydentem Katowic rozmawia Mariusz Karpiński



**– Czy Katowice można nazwać miastem nowoczesnym biorąc pod uwagę stan infrastruktury – mosty, drogi, wiadukty?**

– Tak, zważywszy że Katowice zainwestowały w nowoczesność. Wyraża się to przede wszystkim w błyskawicznym i spójnym rozwoju całej infrastruktury komunalnej. Przed dekadą został podjęty cały szereg decyzji, które pozwoliły na szybką i gruntowną zmianę tradycyjnego, przemysłowego oblicza Katowic. Dziś już odczuwamy pozytywne efekty przyjętej wtedy polityki. Zauważmy, że górnośląska stolica z powodzeniem pełni rolę nowoczesnego centrum finansowego dla całej aglomeracji śląskiej. To w Katowicach ma miejsce bezprecedensowy rozwój całego wachlarza sektorów życia publicznego – od handlu i usług, szkolnictwa akademickiego, kultury aż po administrację. Nic zatem dziwnego, że miasto stało się jednym z najatrakcyjniejszych pól inwestycyjnych w kraju, a realizacja wielu kilometrów nowych dróg, z lokalnymi odcinkami autostrady A4 i Drogowej Trasy Średnicowej, czy budowa ogromnego kompleksu komercyjnego Silesia City Center są tego najlepszym przykładem.

**– Z których obiektów infrastrukturalnych Katowice mogą być dumne?**

– Chciałbym, aby wizytówką nowoczesnych Katowic stał się układ komunikacyjny całego miasta – taki na miarę wyzwań XXI w. Dziś na takie miano z pewnością zasługuje już Drogowa Trasa Średnicowa, z kończonym w tym roku odcinkiem śródmiejskim z rondem, w kierunku którego prowadzi najdłuższy w Polsce, siedemsetmetrowy podziemny tunel drogowy. Choć tak naprawdę najpoważniejszym przedsięwzięciem komunalnym jest kompleksowa modernizacja układu wodno-kanalizacyjnego miasta, realizowana częściowo ze środków unijnych. Co prawda tej inwestycji gołym okiem nie widać, ale jej wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców jest nie do przecenienia.

**– Jakie inwestycje realizowane są obecnie w Katowicach?**

– Są to wspomniane już dwie inwestycje komunalne, czyli Drogowa Trasa Średnicowa oraz przebudowa kanalizacji miejskiej, gdzie główny front robót skupił się obecnie w ścisłym centrum miasta. A że prace przebiegają zgodnie z harmonogramem, przewiduję, że już z końcem roku stworzone zostaną warunki dla rozpoczęcia modernizacji całego śródmieścia Katowic, w tym rejonu rynku, ulicy Teatralnej, czy ulic Warszawskiej, Pawła, Wodnej i Górniczej. Zakończyliśmy już konkurs architektoniczny na przebudowę kwartału ulic Mariackiej i Dworcowej, zaś niebawem uruchomione zostanie nowe postępowanie, które odpowie na pytanie, jak wkrótce zmieni się katowicki rynek.

**– A plany inwestycyjne miasta na najbliższe lata?**

– Obok wcześniej omówionych, priorytetowymi zadaniami miasta pozostają działania na rzecz tworzenia



Budynek BRE Bank S.A. w Katowicach

atrakcyjnych miejsc pracy. Co prawda w samych Katowicach mamy jeden z najniższych wskaźników bezrobocia w kraju, nie wolno jednak zapominać, że uczy się tutaj ponad 80 tysięcy studentów i ten fakt jest dla nas ogromnym wyzwaniem. Dlatego chcemy przyciągnąć do Katowic wielkich inwestorów, w tym specjalizujących się w nowoczesnych technologiach, którzy spowodują, że wykształcona młodzież pozostanie w mieście. W tym celu musimy zagwarantować w pełni funkcjonalny układ komunikacyjny, jak również różnorodną ofertę, dotyczącą rekreacji, kultury i sportu, gdyż te elementy zadecydują o atrakcyjności Katowic. Nie zapominamy również o rozbudowie zasobów mieszkaniowych, dziś przede wszystkim w formule Katowickiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego, a w najbliższych latach – budownictwa komunalnego. Musimy przecież mieć wszechstronną ofertę lokalową, i to na każdą kieszeń.

**– W jaki sposób udało się rozwiązać problemy układu komunikacyjnego, co jeszcze należy zrobić w tej sprawie?**

– Przede wszystkim skupiliśmy się na całkowitej modernizacji i gruntownej rozbudowie przestarzałej już infrastruktury komunikacyjnej. W rezultacie czego zrealizowany został projekt DTŚ oraz powstały równoległe lokalny odcinek autostrady A4. Te dwie nowoczesne arterie drogowe zadecydują o charakterze całego układu komunikacyjnego Katowic. Ważne są również rozliczne inwestycje lokalne, które odblokują niezbyt już drożne odcinki ruchu miejskiego. Podstawowymi zadaniami do zrealizowania w ciągu najbliższych 10 lat to przebudowa ulicy 73. Pułku Piechoty, przebudowa fragmentów dróg krajowych 81 i 86, budowa węzła Pszczyńska-Kolista oraz bezkolizyjnych węzłów do ulicy Kościuszki, których brak utrudnia dojazd z południowych dzielnic do centrum Katowic oraz budowa zachodniej obwodnicy miasta. Jednym słowem, pomimo tak wielu zrealizowanych już inwestycji drogowych nie zamierzamy zwalniać tempa i wciąż przebudowujemy kolejne fragmenty miasta.

**– Inwestorzy obiektów komercyjnych, np. galerii handlowych, często przeze-  
rzucają**

**na barki samorządu budowę infrastruktury towarzyszącej, zwłaszcza dróg dojazdowych. Jak ten problem rozwiązuje się w Katowicach?**

– U nas taki problem nie występuje, ponieważ już od dawna nie poszukujemy inwestorów dla dużych obiektów handlowych. Jeśli jednak już taki podmiot w mieście pojawia się, to stawiamy mu określone – i dodam, że niełatwe do spełnienia – warunki. Np. przy budowie hipermarketu Makro inwestor musiał wykonać pokaźną drogę dojazdową, która umożliwiła mu skomunikowanie obiektu. Podobnie było przy powstałym właśnie SCC, gdzie inwestor poniósł ogromne koszty przy budowie nowoczesnego węzła komunikującego obiekt z DTŚ oraz przy realizacji pozostałych dróg dojazdowych. Dlaczego stawiamy prywatnym inwestorom aż takie wymagania? Ponieważ wiemy, jak atrakcyjnym punktem handlowym jest stolica trzymilionowej aglomeracji. Inaczej postępujemy tam, gdzie powstają obiekty produkcyjne, jak np. na terenach po Hucie Metali Nieżelaznych w Szopienicach czy też na terenach po Hucie „Baildon”: tam będziemy realizowali drogi, natomiast inwestorzy utworzą atrakcyjne miejsca pracy dla mieszkańców.

**– Katowice jak bodaj każde duże miasto w Polsce boryka się z problemami korków ulicznych. W tej sytuacji kolosalne znaczenie ma komunikacja zbiorowa. Jakie są plany w tej dziedzinie?**

– Mamy pełne rozeznanie jak funkcjonuje katowicka komunikacja zbiorowa. Znamy wyniki analiz i wiemy, jakie rozwiązania są potrzebne. Przebudowując układy drogowe już znacznie ułatwiamy życie przewoźnikom i samym pasażerom. Jednak dążymy do takiego rozwiązania komuni-

kacyjnego, które ograniczy liczbę autobusów dojeżdżających bezpośrednio do ścisłego centrum miasta. W naszych realiach ciężar dowozu pasażerów do śródmieścia Katowic powinien spocząć na barkach linii tramwajowych. To rzecz jasna będzie wymagało przygotowania nowoczesnych centrów przesiadkowych na obrzeżach centrum, ale taka inwestycja warta jest poniesienia. Nie tylko z powodu udrożnienia miasta, ale dla znacznego obniżenia emisji spalin.

**– Czy akcesja Polski do Unii Europejskiej wpłynęła na rozwój miasta? Na co przeznaczane są unijne dotacje?**

– Oczywiście tak, chociaż podkreślić należy, że Katowice należały do grupy poważnych beneficjentów pomocy unijnej jeszcze ze środków przedakcesyjnych. Jednakże od 2004 r. otworzyły się zupełnie nowe możliwości pozyskiwania funduszy europejskich, w tym bezzwrotnych, co znacznie przyspieszyło realizację szeregu naszych inwestycji, m.in. przebudowy kanalizacji w centrum miasta. Ze środków unijnych korzystaliśmy również przy wielu mniejszych projektach, jak choćby modernizacji stylowego gmachu Karczmy Śląskiej, który od stycznia służy mieszkańcom dzielnicy Giszowiec jako Miejski Dom Kultury. Unijne dotacje umożliwią również szybką rozbudowę niezwykle ważnej arterii drogowej w ciągu ulic Grundmanna – Stęślickiego, co znacznie ułatwi skomunikowanie dworca kolejowego z resztą miasta.

**– Czy dotacje są wykorzystywane w maksymalnej wielkości?**

– Średniej, z uwagi na ograniczenia wynikające z długich i skomplikowanych procedur.

**– W jaki sposób miasto ma zamiar poradzić sobie z terenami zdegradowanymi wieloletnią działalnością górnictwa i hutniczą?**

– Mamy już konkretne przykłady udanej rewitalizacji obszarów pogórnich. Najbardziej spektakularnym przedsięwzięciem było wybudowanie kompleksu





Rondo im. J. Ziętka – w trakcie przebudowy

Silesia City Center, powstałego właśnie na terenie w wyniku działalności dawnej kopalni „Katowice-Kleofas”. Z udziałem ogromnego międzynarodowego kapitału zrealizowano zadanie rewitalizacyjne w postaci wywiezienia setek tysięcy ton ziemi, nałożenia nowej warstwy, zasypiania wszystkich pustek pogórnich i w efekcie uzdatnienia terenu o powierzchni 10 hektarów, na którym funkcjonuje dziś nowoczesne centrum rozrywkowo-handlowe. Warto podkreślić, że na tak poważne zadanie rewitalizacyjne nie wydano nawet złotychki z samorządowego budżetu. Dzięki takiej polityce nie brakuje nam środków na badania geologiczno-górnice, na inwentaryzację stanów po eksploatacji górniczej, jak również na poszukiwanie inwestorów dla tych terenów. Co do obszarów pohnutycznych, posłużę się przykładem dawnej Huty „Baildon”, w miejscu której zagości branża nowoczesnych technologii, związanych z obróbką ciepłą oraz mechanicznym i chemicznym uszlachetnianiem powierzchni metali. Nie zmienia to jednak faktu, że pomimo wielu sukcesów w dziedzinie rewitalizacyjnej, stoimy jeszcze przed kilkoma poważnymi wyzwaniami, co tylko wzmacnia nasze wysiłki w pozyskiwaniu nowych inwestorów.

**– Katowice należą do najbardziej zdegradowanych ekologicznie miast w Polsce, co robi się w tej sprawie?**

– Ściśle mówiąc – należały! Wieloletnia eksploatacja przemysłowa pozostawiła co prawda jeszcze sporo śladów, jednak dzisiejsze Katowice są już zupełnie innym miastem niż były jeszcze przed dekadą. Z pewnością niż wszyscy wiedzą, że prawie dwie trzecie powierzchni górnoląskiej stolicy zajmują tereny

zielone, w tym pokaźne lasy i parki ze ścieżkami rowerowymi i obiektami sportowo-rekreacyjnymi. Niewiele wielkich miast może poszczycić się tak rozległym zapleczem wypoczynkowym. Ponadto podkreślić należy, że miasto realizuje długofalową politykę obejmującą wszystkie zagadnienia szeroko rozumianej ekologii, począwszy od rewitalizacji terenów przemysłowych, a skończywszy na budowie obiektów sportowych czy fontann. Krótco mówiąc, Katowice w krótkim czasie wiele zrobiły dla poprawy swojego środowiska naturalnego, choć nie zamierzają na tym poprzestać, korzystając z szeregu funduszy proekologicznych, w tym ze środków unijnych.

**– Jest Pan prezesem zarządu Unii Metropolii Polskich. Jakie są cele tej organizacji? Jak ma ona sukcesy?**

– Najważniejszą misją jest połączenie wszystkich polskich metropolii w jedną wielką sieć z metropoliami pozostałych krajów Unii Europejskiej. Tej wizji służą cele, które realizujemy na bieżąco, jak wspieranie rozwoju samorządności terytorialnej i gospodarczej czy tworzenie podstaw kształtowania się społeczeństwa obywatelskiego. Dzięki UMP łatwiej wymieniać się doświadczeniami i dzielić zastosowanymi rozwiązaniami, które są specyficzne jedynie dla wielkich miast. Wśród sukcesów wymienilibym wzrost znaczenia naszego głosu w dyskusjach o kształcie państwa, na co pozwalała stała współpraca z organami rządowymi, w tym w pracach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu. Zdobywamy coraz ciekawsze doświadczenia dzięki bliskiej kooperacji z innymi organizacjami samorządowymi ogólnopolskimi oraz

międzynarodowymi, co owocuje krystalizowaniem się nowoczesnej polityki metropolitalnej miast, czego Katowice są bardzo dobrym przykładem. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że UMP pozwala na skuteczną promocję całego szeregu specyficznych działań i inicjatyw, związanych z tworzeniem i funkcjonowaniem struktur regionalnych i lokalnych. Mam tu na myśli wciąż atrakcyjną wizję kształtowania się nowych struktur euroregionalnych, jak i proces tworzenia funkcjonalnych, wielomilionowych metropolii, którym to zagadnieniem Katowice – z racji specyfiki naszej aglomeracji – są szczególnie zainteresowane.

**– Prezydent chce zwykle zapisać się w historii swojego miasta...**

– Nie podzielam takiego poglądu. Moje doświadczenie podpowiada raczej, że jeśli ktoś ubiega się o fotel prezydenta miasta to musi być przygotowany – fizycznie i psychicznie – na kilka lat ciężkiej i żmudnej pracy, która ani nie jest łatwa, ani nie przynosi wielkiego rozgłosu. Mówiąc zatem nieco górnolotnie, trzeba kierować się silną, wewnętrzną potrzebą służenia mieszkańcom, nie zaś osobistą ambicją zapisywania się na kartach historii. Tym bardziej że końcową cenzurę wystawiają być może historycy, lecz przede wszystkim sami mieszkańcy, co nastąpi, nawiasem mówiąc, już za kilka miesięcy. Fakt, że wszystkie nowe inwestycje w Katowicach powstały przy moim osobistym zaangażowaniu może co prawda stanowić drobny przyczynek, lecz nie do chwały, a jedynie do osobistej satysfakcji. Nie będę jednak ukrywał, że taką satysfakcję odczuwam.

**– Dziękuję za rozmowę.**