

Protokół posiedzenia
Komisji Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska
Rady Miasta Gliwice kadencji 2018-2023, przedłużonej do 30.04.2024 r.
w dniu 6 lutego 2023 r., godz. 17.00

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński otworzył posiedzenie Komisji, powitał zebranych radnych i gości oraz zaproponował przyjęcie następującego porządku obrad:

- 1. Omówienie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu na obszarze miasta Gliwice w nawiązaniu do otrzymanej korespondencji od Miejskiej Pracowni Logistycznej (sprawa nr BR.0012.13.2.2023).**
- 2. Druk sesyjny.**
- 3. Plan pracy Komisji na 2023 r.**
- 4. Sprawy bieżące.**
- 5. Przyjęcie protokołu posiedzenia Komisji.**

Nie zgłoszono uwag do zaproponowanego porządku obrad.

W posiedzeniu udział wzięli: Zastępca Prezydenta Miasta Mariusz Śpiewok, Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich Dawid Ochód.

Ad 1) Omówienie planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu na obszarze miasta Gliwice w nawiązaniu do otrzymanej korespondencji od Miejskiej Pracowni Logistycznej (sprawa nr BR.0012.13.2.2023).

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński poinformował że, w związku z medialnymi doniesieniami oraz otrzymaną od Miejskiej Pracowni Logistycznej korespondencją, posiedzenie zostanie poświęcone tematowi planowanego wprowadzenia Strefy Czystego Transportu. Poprosił o przedstawienie, jakie działania zostały już podjęte, a także o wskazanie roli w podejmowanych pracach dla Komisji Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska.

Zastępca Prezydenta Miasta Mariusz Śpiewok poinformował, że obowiązek stworzenia Stref Czystego Transportu w miastach powyżej 100 tyś mieszkańców zaplanowano zgodnie z reformami wskazanymi w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Wyjaśnił, że miasto Gliwice chce dołączyć do grona beneficjentów środków pochodzących z KPO, w związku z tym Zarząd Dróg Miejskich rozpoczął działania przygotowujące do możliwości wprowadzenia takiej strefy na terenie miasta. W ramach działań przygotowawczych wymagane jest przeprowadzenie odpowiednich analiz i konsultacji, które będą uwzględniać potrzeby mieszkańców. Wyraził nadzieję, że dotychczas trwające prace nad zmniejszeniem zanieczyszczenia z tytułu niskiej emisji w mieście (między innymi wymiana starych kotłów, poprawa efektywności energetycznej budynków) przyczynią się istotnie do zmniejszenia skali problemu w najbliższej przyszłości. Zauważył jednocześnie, że udział zanieczyszczeń pochodzących bezpośrednio z transportu nie jest do końca zdiagnozowany. Brak takich analiz w stosunku do miasta Gliwice spowodował, że przystąpiono do wstępnych prac. Poprosił o przedstawienie szczegółów Zastępcę Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich pana Dawida Ochóda.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich Dawid Ochód wyjaśnił, że do określenia rodzaju zanieczyszczeń, a także uzyskania informacji, jakie pojazdy mają największy wpływ na te zanieczyszczenia, należy przeanalizować flotę pojazdów poruszających się po mieście. W tym celu rozpoczęto współpracę z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią (GZM), dzięki której zawarto dwa porozumienia. Przekazał, że pierwsze porozumienie (z dnia 29 września 2022 r.), zawarte pomiędzy miastem Gliwice, GZM a Fundacją Promocji Pojazdów Elektrycznych, ma między innymi na celu zaznajomienie mieszkańców Gliwic z pojęciem strefy czystego transportu. Potocznie pojęcie to kojarzy się błędnie z ograniczeniami dla wszystkich pojazdów, które nie są pojazdami elektrycznymi, podczas

gdy, jak wyjaśnił, jest to strefa, w której ogranicza się ruch pojazdów powodujących największe zanieczyszczenie. Przeprowadzone wśród mieszkańców badania, a także ilościowe dane, zostaną poddane analizie. Następnie przeprowadzone zostaną badania jakościowe mające na celu rozpoznanie podejścia mieszkańców do tematu. Po uzyskaniu wyników zostanie uruchomiona witryna internetowa przeznaczona na publikowanie informacji na temat utworzenia stref czystego powietrza w mieście Gliwice. Prowadzenie działań promocyjno-informacyjnych ma na celu uświadomienie mieszkańcom, z jakim problemem przyjdzie się zmierzyć. Mieszkańcy będą mogli nie tylko zapoznać się z proponowanymi wariantami obszaru ograniczeń, ale również zgłaszać swoje uwagi. Opowiedział o szczegółach drugiego porozumienia zawartego pomiędzy miastem, GZM a Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych (PSPA). Wskazał, że w ramach tego porozumienia zostanie przeanalizowany ruch odbywający się na terenie miasta, pod kątem weryfikacji pojazdów poruszających się po nim oraz ich wpływu na zanieczyszczenie. Badanie wskaże, które roczniki samochodów oraz pojazdy o jakiej normie emisji spalin mają największy wpływ na zanieczyszczenie. Wszystko to odbędzie się na podstawie fizycznego pomiaru w terenie. Na podstawie otrzymanych wyników specjaliści PSPA przedstawią miastu rekomendację wytyczenia strefy. Odwołał się również do uchwały wprowadzającej strefę czystego transportu na terenie całego miasta Kraków, zaznaczając, że dopiero podejmowane analizy nakreślą, w którym kierunku miasto Gliwice powinno podążać. Odpowiedział na pytanie, jaką rolę Komisja Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska w tym procesie może odegrać. Zadeklarował, że po zakończeniu etapu omawianych działań, a tym samym uzyskaniu niezbędnych wyników w postaci raportu, wyniki zostaną przedstawione Komisji w pierwszej kolejności. Podsumował, że do wprowadzenia takiej strefy konieczne jest odpowiednie przygotowanie.

Zastępca Prezydenta Miasta Mariusz Śpiewok podkreślił, że porozumienia zostały zawarte celowo z tego względu, że instytucje posiadają granty ze środków europejskich na prowadzenie tych badań. Ponadto dysponują doświadczeniem, znają sposoby weryfikacji zagadnienia. Dodał, że doskonale wiedzą, po jakie dane należy wystąpić do systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK) celem uzyskania właściwych wniosków. Zdecydowano się więc na skorzystanie z możliwości otrzymania wsparcia pośredniego. Nie powinno więc dziwić, że grantobiorcy chwalą się podpisanymi umowami z miastem Gliwice. Zazaczył, że dopiero po otrzymaniu wszystkich danych będzie można podjąć decyzję co do konieczności zastosowania ograniczeń wynikających z wdrożenia stref czystego transportu. Podkreślił jednak, że jeśli okaże się, że wdrażanie tych stref będzie niezbędne, to odbędzie się ono etapami. Przypomniał również o negatywnym odbiorze społecznym podczas wprowadzenia w Krakowie pierwszych zakazów używania kotłów na paliwa stałe. Aktualnie te zapisy są powszechnie wprowadzane i nie budzą już sprzeciwu społeczeństwa. Zasugerował, że podobnie może być w przypadku stref czystego transportu.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich Dawid Ochód przekazał, że podobna procedura odbywała się w miastach zachodnich, w których takie strefy funkcjonują już od kilku lat. Dodał, że instytucje, z którymi podjęta została współpraca, realizowały koncepcję utworzenia takiej strefy między innymi dla miasta Berlin.

Zastępca Prezydenta Miasta Mariusz Śpiewok dodał, że takie działania zostały wpisane w Strategię Miasta Gliwice 2040. Uspokoił, że to na pewno nie zostanie wprowadzone w bieżącej kadencji Prezydenta, który nie proponował podjęcia takich działań w swojej kampanii. Poinformował, że Prezydent Miasta skupił się przede wszystkim na wprowadzaniu rozwiązań zadeklarowanych mieszkańcom podczas obejmowania swojego stanowiska. Ponadto wprowadzenie stref zależne będzie od decyzji mieszkańców.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński ocenił pozytywnie przyjęte rozwiązanie, dzięki któremu istnieje możliwość skorzystania ze środków zewnętrznych na przeprowadzenie analiz niezbędnych do wprowadzenia stref. Poprosił o potwierdzenie, że pierwsze analizy dotyczyć będą badań na temat odczuć społecznych co do ustanowienia strefy czystego transportu w centralnej części miasta. Kolejne analizy zostaną oparte na danych otrzymanych z systemu CEPIK w zestawieniu z monitoringiem natężenia ruchu.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich Dawid Ochód potwierdził założenia przedstawione przez przedmówcę. Poinformował, że ZDM jest w posiadaniu danych

dotyczących monitoringu natężenia ruchu. W zestawieniu z danymi otrzymanymi z systemu CEPIK zostaną uzyskane informacje, jakie pojazdy o jakiej kategorii euro poruszają się po mieście. Istotną informacją będzie również określenie, jakiej dotyczy to liczby mieszkańców miasta Gliwice, a w jakiej liczby przyjezdnych spoza miasta.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński podziękował za wyjaśnienie. Powołał się na złożoną deklarację zapoznania Komisji z wynikami analiz, podkreślając, że dopiero wtedy będzie można przekonać się, w jakim kierunku te działania zmierzają. Wyraził swoje spostrzeżenie, że, niezależnie od otrzymanych wyników, może się okazać, że zgodnie z założeniami KPO, wprowadzenie strefy okaże się niezbędne, ze względu na kategorię miasta Gliwice. Dlatego dogłębne przanalizowanie wybranych obszarów do wyznaczenia tej strefy jest mocno uzasadnione.

Radny Krzysztof Kleczka zadał dwa pytania: (1) czy jest już określony sposób, w jaki można pozyskać te dane, (2) czy system ITS funkcjonujący w Gliwicach, dzięki któremu można odczytać tablice rejestracyjne pojazdów poruszających się po mieście, będzie w tym przypadku przydatny?

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich Dawid Ochód odpowiedział twierdząco. Wskazał, że w celu przefiltrowania pojazdów fizycznie poruszających się po Gliwicach zostanie wykorzystany zaawansowany system ITS. Opowiedział, że na początku zostały wybrane punkty na terenie miasta z dużym natężeniem ruchu. Wyjaśnił, że dane z systemu ITS są niezbędne, ponieważ ukaza, które z zarejestrowanych samochodów fizycznie przejechały przez wyznaczony punkt.

Radny Stanisław Kubit wyraził swoją opinię, że istotne jest, by przy analizach wziąć pod uwagę sektory znajdujące się w Gliwicach. Zauważył, że skutecznie postępuje wyprowadzanie przemysłu poza obszary ścisłego centrum Gliwic. Uznał, że trudniej o to w przypadku handlu. Zasugerował, podjęcie prac nad lepszą organizacją dostaw handlowych, tak, żeby pojazdy ciężarowe, tak zwane „tiry”, nie zakłócały życia w centrum. Zastanowił się, czy w przypadku osób prywatnych posiadających pojazdy niezaliczające się do danej kategorii euro, wymiana pojazdu spalinowego na niskoemisyjny nie będzie uciążliwa.

Radny Zdzisław Goliszewski nie dostrzegł uzasadnienia dla podejmowanych działań. Uznał, że miasto Gliwice niepotrzebnie wychodzi „przed szereg”, gdyż z ogólnodostępnych badań wynika, że zanieczyszczenia pochodzące z transportu stanowią niewielki procent (8%) w porównaniu do zanieczyszczeń powstających na skutek przemysłu czy palenia w tzw. „kopciuchach”. Dodał, że niepotrzebnie w pobliżu miasta Gliwice zostały sprowadzone drogi, które generują duży ruch, wytwarzając w ten sposób dużo spalin. Zarzucił, że podpisane porozumienia ze stowarzyszeniami samochodów elektrycznych to działania czysto lobbystyczne. Wymienione organizacje będą promować, wręcz wymuszać, wprowadzenie aut elektrycznych. Podał przykład zakupu przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gliwicach nowoczesnych autobusów elektrycznych, które są najdroższym dostępnym źródłem napędu w komunikacji miejskiej. Określił ten zakup jako nieekonomiczny. Uznał tym samym, że nie istnieją żadne przesłanki do stworzenia takich stref w Gliwicach. Powołał się na zapisy unijne wskazując, że jeśli coś jest nieekonomiczne, to nie powinno być wprowadzane. Dodał, że nie powinno się opierać w żaden sposób na badaniach danych wywodzących się z Unii Europejskiej, tylko z danych dotyczących miasta Gliwice. Zasugerował w pierwszej kolejności przebadanie miejsc, gdzie występuje duży ruch pod kątem udziału spalin w ogólnych zanieczyszczeniach. Podsumował, że bezcelowe jest podążanie za trendami, nie ma możliwości zatrzymania spalin z autostrad. Zadał pytanie dotyczące działań podejmowanych przez gminy ościenne w tym temacie.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński odpowiedział, że gminy ościenne nie będą zmuszone spełniać tych wytycznych, bo dotyczy to miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Dodał, że gmina Zabrze będzie tak samo zobowiązana do podjęcia takich działań.

Zastępca Prezydenta Miasta Mariusz Śpiewok podkreślił, że tego typu działania są podejmowane przede wszystkim w trosce o użytkowników otwartej przestrzeni przy pasie drogowym. Zauważył, że badanie zanieczyszczeń pochodzących z transportu jest

problematyczne, ponieważ pomiar musi zostać zrobiony blisko krawędzi jezdni, żeby badanie zostało dobrze wykonane. Należy pamiętać, że głównym odbiorcą zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów spalinowych jest osoba poruszająca się chodnikiem, niezależnie czy jest użytkownikiem pieszym, porusza się na rowerze czy hulajnodze. Powtórzył, że obecny rząd ustanowił, że miasta powyżej 100 tyś., w celu otrzymania środków pochodzących KPO, muszą spełnić wymagania dotyczące tworzenia stref. Wdrażanie taboru elektrycznego w samorządach jest odgórnie narzucone, wynika z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednostki samorządu terytorialnego są zobligowane do posiadania odpowiednich rozmiarów taboru niskoemisyjnego. Wskaźnik ten z roku na rok staje się większy (w 2023 - 10%, w 2025 już 30%). Poinformował ponadto, że nie dotyczy to tylko komunikacji zbiorowej, takie wymogi są stawiane również wykonawcom usług komunalnych. Podkreślił, że wszystko to dzieje się zgodnie z wymaganiami, a samorządy są kontrolowane w zakresie spełniania ustawowych obowiązków.

Radny Stanisław Kubit powiedział, że brak autostrad też nie byłby dobrym rozwiązaniem. Wskazał, że dobrym rozwiązaniem mogłoby być postawienie na transport kolejowy, stworzenie nitek kolejowych, które łączyłyby zachód ze wschodem, a także południe z północą. Przypomniał o możliwościach autokuszetki.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński zwrócił również uwagę na to, że organizacje, z którymi zawarto porozumienia, mogą promować elektromobilność, co rzeczywiście wzbudza wątpliwości co do obiektywności badań. Zaznaczył, że, dopóki nie ma wyników z przeprowadzonych analiz, nie ma możliwości zweryfikowania ich. Dlatego uznał za zasadną konieczność skonsultowania uzyskanych wyników z członkami Komisji Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska - przedstawiciele społeczności Gliwic. Zgłosił równocześnie, że brakuje odpowiedzi na pytanie, jaki procent zanieczyszczeń pochodzi z samego transportu. Rozważył, czy nie warto byłoby przeanalizować wybrane rejony pod kątem zbadania realnego poziomu zanieczyszczeń.

Zastępca Prezydenta Miasta Mariusz Śpiewok odniósł się do zarzutu o stosowanie lobbingu w przypadku zawartych porozumień. Podkreślił, że nie będą w nich przedstawiane przez organizacje subiektywne oceny, ale zsumowanie konkretnych danych o poziomie zanieczyszczeń, na podstawie informacji uzyskanych z CEPIK-u. Odniósł się także do danych procentowych przedstawionych przez radnego Zdzisława Goliszewskiego jako argument przemawiający za brakiem konieczności wprowadzania takich stref. Wskazał, że dane te są nieaktualne. Powołując się na Główny Inspektorat Ochrony Środowiska przedstawił, że aktualnie szacuje się, że zanieczyszczenia pochodzące z transportu stanowią około 30% zanieczyszczeń. Dodał także, że w miastach, w których zdecydowano się na takie analizy, po ich przeprowadzeniu okazało się, że ponad 60% pojazdów należących do mieszkańców spełnia wymagania dla powstania takiej strefy. Ponadto strefy są wdrażane z dwu lub trzyletnim opóźnieniem.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich Dawid Ochód dodał, że wskaźniki zostaną wyliczone na podstawie danych zebranych z terenu miasta Gliwice. Przeanalizowanie ich pozwoli odpowiedzieć na pytanie, czy przede wszystkim jest konieczne, aby taka strefa powstała w Gliwicach. Jeśli okaże się, że jest taka potrzeba, to będzie można zdecydować, w jakim zakresie ją realizować. Zwraca się uwagę, że strefa czystego transportu w Krakowie charakteryzuje się innym zasięgiem, niż strefa mająca powstać we Wrocławiu. Zastępca Dyrektora uspokoił zgromadzonych, że zadanie dotyczy zbadania konkretnego rejonu w Gliwicach i na tej podstawie zostaną wdrożone działania. Zaznaczył również, że nie ma możliwości wprowadzenia strefy z dnia na dzień. W przypadku podjęcia decyzji co do jej utworzenia, zostanie wprowadzony okres przejściowy, żeby mieszkańcy mieli czas i możliwość dostosowania się (na przykład ewentualnej zamiany pojazdu na pojazd klasy dopuszczonej do poruszania się po nowej strefie). Wyjaśnił ponadto, że strefa czystego transportu nie oznacza konieczności wprowadzania pojazdów elektrycznych, lecz dotyczy samochodów, które ze względu na wiek i brak dostosowania (15 lat, 20 lat) generują zanieczyszczenia.

Radny Janusz Szymanowski zadeklarował, że, jako zwolennik ochrony środowiska, dostrzega problemy wynikające ze szkodliwej ingerencji człowieka w środowisko. Posłużył

się kilkoma przykładami ukazującymi jak niewłaściwe decyzje w działalności człowieka je zdegradowały. Wyraził swoją opinię, że nie powinno się popełniać błędów w tym obszarze ze względu na kurczące się w zastraszającym tempie zasoby środowiska. Dlatego uznaje, że każda analiza, która przyczynia się do zrozumienia tego, co jest szkodliwe, jest bardzo potrzebna. Podkreślił, że duże znaczenie również ma to, że środki na przeprowadzenie tych analiz zostaną pozyskane z zewnętrznych zasobów poza finansami miasta. Wyraził przekonanie, że przeprowadzanie takich działań jest uzasadnione, szczególnie biorąc pod uwagę troskę o los przyszłych pokoleń.

Wywiązała się dyskusja na tematy związane z ogólnie pojętą ochroną środowiska, zagrożeniami płynącymi z niewłaściwej działalności człowieka kierującego się często przesłankami osiągnięcia zysku.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński przerwał rozważania, zwracając uwagę, że zostały już przedstawione założenia co do wprowadzania strefy czystego transportu. Wskazał, że dyskusja w tym temacie może zostać na nowo wszczęta przy okazji zadeklarowanego przedstawienia Komisji wniosków oraz wyników. Podziękował za przedstawienie informacji.

Goście opuścili posiedzenie.

Ad. 2) Druk sesyjny.

Komisja zaopiniowała następujący druk sesyjny:

Projekt uchwały (**druk nr 935/2023**) zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia zasad udzielania dotacji celowych na finansowanie lub dofinansowanie działań związanych z wykonywaniem zadań miasta Gliwice w zakresie ochrony przeciwpożarowej przez ochotnicze straże pożarne mające siedzibę w Gliwicach

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński poinformował, że, w związku z wejściem w życie ustawy o ochotniczych strażach pożarnych, zachodzi konieczność zaktualizowania podstaw prawnych w obowiązującej uchwale określającej zasady udzielania dotacji dla Ochotniczej Straży Pożarnej (OSP). Wskazał, że, w związku ze zmianą regulacji ustawowych, zmieniają się w uchwale 2 elementy: zmiana terminu składania wniosków przez OSP oraz zmiana terminu składania sprawozdań.

Radny Krzysztof Kleczka dodał, że w praktyce okazało się, że te zmiany są niezwykle potrzebne. Jednostki OSP dotąd miały w obowiązku złożyć dokumenty rozliczeniowe do dnia 31 grudnia, podczas gdy w tym dniu trzeba było jeszcze dokonać zakupu paliwa.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński zapytał, kto z członków Komisji jest za pozytywną opinią do projektu uchwały wg druku nr 935.

Wynik głosowania: **6 głosów za, 0 przeciw, 0 wstrzymujących się**. Komisja **pozytywnie** zaopiniowała projekt uchwały wg druku nr 935.

Ad 3) Plan pracy Komisji na 2023 r.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński przedstawił propozycje do planu pracy:

- 1) Spotkanie z Komendantem Miejskim Policji w celu omówienia poziomu bezpieczeństwa w zakresie należącym do kompetencji podległych mu jednostek.
- 2) Posiedzenia wyjazdowe w wybranych Komisariatach Policji w Gliwicach w celu zapoznania się z problemami w rejonach podległych wybranym Komisariatom (m. in.: bezpieczeństwa na drogach, rozbojów, kradzieży, przestępstw narkotykowych, zakłócania spokoju w związku z możliwością zakupu alkoholu w późnych godzinach nocnych).
- 3) Analiza stanu działań w sprawie zanieczyszczenia wód Kanału Gliwickiego w rejonie portu i śluzy Łabędy, wraz z analizą stanu życia biologicznego w Kłodnicy i w Kanale Kłodnickim, z zaproszeniem Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska i Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej (w tym Zarządu Zlewni).

- 4) Analiza stanu działań mających na celu zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza na terenie miasta oraz jego monitoringu.
- 5) Spotkanie z Komendantem Straży Miejskiej w celu omówienia pracy podległej mu służby.
- 6) Spotkanie z dyrekcją Centrum Ratownictwa Gliwice w celu omówienia pracy Centrum oraz corocznie składanej Informacji o stanie zabezpieczenia przeciwpowodziowego Miasta Gliwice.
- 7) Spotkanie z Komendantem Miejskim Państwowej Straży Pożarnej w celu omówienia corocznie składanego raportu dotyczącego stanu bezpieczeństwa miasta Gliwice i powiatu gliwickiego w zakresie ochrony przeciwpożarowej.
- 8) Posiedzenie wyjazdowe w wybranej siedzibie OSP z zaproszeniem dla pozostałych Ochotniczych Straży Pożarnych.

Radny Janusz Szymanowski zasugerował, aby w punkcie 4 dotyczącym zanieczyszczenia dokonać zmianę pojęcia „analiza stanu działań” na „analiza działań i wyników”. Zaproponował dodanie punktu: analiza danych dotyczących planowanego wprowadzenia strefy czystego transportu na terenie miasta Gliwice.

Przewodniczący Komisji Adam Michczyński przychylił się do złożonej propozycji.

Uwzględniono zmiany oraz zaakceptowano przez aklamację plan pracy ze zgłoszonymi poprawkami.

Ad. 4 Sprawy bieżące.

Komisja zapoznała się z następującymi dokumentami:

- a) Raport z działalności Straży Miejskiej za grudzień 2022 r. - Komisja przyjęła do wiadomości (korespondencja nr UM.142656.2022, w załączeniu).
- b) Sprawozdanie z działalności Komisji Bezpieczeństwa i Porządku - Komisja zapoznała się (korespondencja nr UM.134319.2023, w załączeniu).
- c) Analiza skarg, wniosków i petycji za IV kwartał 2022 - Komisja przyjęła do wiadomości (korespondencja nr UM.18837.2023, w załączeniu).

Ad. 5 Przyjęcie protokołu posiedzenia Komisji.

Komisja przyjęła protokół wspólnego posiedzenia Komisji Budżetu i Finansów, Komisji Gospodarki Komunalnej oraz Komisji Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska z dnia 30.11.2022 r. (nr sprawy **BR.0012.3.2.2023**).

(***)

Kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się 13 marca 2023 r. w siedzibie Komisarjatu nr 2 Miejskiej Policji w Gliwicach (ul. Warszawska 35c).

Na tym zakończono posiedzenie Komisji.

Protokołowała

(-) Anna Wojtowicz

Przewodniczący Komisji
Bezpieczeństwa i Ochrony Środowiska

(-) Adam Michczyński