

PROTOKÓŁ NR 19

z posiedzenia Komisji Polityki Przestrzennej Rady Miasta Poznania:

w dniu **18 listopada 2015r.**

Zaproszenie wraz z proponowanym porządkiem obrad stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

W posiedzeniu, które prowadził przewodniczący Łukasz Miś, uczestniczyli:

- 6 z 13 członków Komisji – lista obecności stanowi załącznik nr 2 do protokołu
- goście – lista obecności stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Posiedzenie odbyło się o godz. 16:00 w sali sesyjnej UM, pl. Kolegiacki 17 w Poznaniu.

Porządek obrad:

1. Koncepcja zagospodarowania Wolnych Torów - omówienie wyników konkursu oraz propozycje dalszych działań.
2. Przebudowa starego dworca PKP - wnioski z dotychczasowych konsultacji i sformułowanie oczekiwań wobec inwestorów.
3. Sprawa wystąpienia mieszkańców ul. Saperskiej w sprawie miejsc parkingowych przy nowych inwestycjach.
4. Wolne głosy i wnioski.

Na wstępie przewodniczący Łukasz Miś zaproponował zmianę kolejności omawiania poszczególnych punktów porządku obrad i rozpoczęcie od punktu 3. Punkt dotyczący dworca będzie skrócony, gdyż radny Adam Pawlik, który wnioskował o ujęcie tego punktu w porządku obrad i uczestniczył w spotkaniu konsultacyjnym, jest chory i nie może uczestniczyć w posiedzeniu.

Ad. 3

Głos zabrał Pan Marcin Domagała, reprezentujący Radę Osiedla Wilda oraz Stowarzyszenie „Żądamy miejsc parkingowych na Saperskiej”. Sprawa dotyczy osiedla budowanego przez dewelopera Wechta przy ul. Saperskiej. Proces inwestycyjny trwa od 2004r. W 2004r. zostały wydane warunki zabudowy obejmujące

tereny dawnych koszar wojskowych. Na tym terenie deweloper zobowiązał się do wybudowania tysiąca miejsc parkingowych. Warunki zabudowy mają taką furtkę w postaci adnotacji, że tysiąc miejsc parkingowych musi być zapewnionych na działce dewelopera lub na działce sąsiadującej z inwestycją. Od 2004r. powstało 6 etapów budowy, w ciągu których wybudowano 16 bloków, tj. ok. 1200 mieszkań. Bloki zamieszkane są przez ok. 3000 osób. W chwili obecnej na osiedlu znajdują się 623 miejsca parkingowe, w tym 50 jest na etapie budowy. Ponadto 14 miejsc zajęte jest na teren budowy, razem daje to niespełna 700 miejsc parkingowych, czyli brakuje ponad 300. Deweloper, aby ominąć prawo, wynajął teren sąsiadujący z inwestycją. Jest to teren należący do innego dewelopera, na którym znajduje się 200 miejsc parkingowych. Deweloper chce się posłużyć dokumentem wynajmu tego terenu, aby wykazać, że są to miejsca należące do osiedla. Na skutek interwencji mieszkańców deweloper OKRE, do którego należy wspomniany parking, wypowiedział umowę Wehcie, jednak mówca nie zna statusu tego wypowiedzenia, z którym dniem wygasa umowa wypowiedzenia, a inwestycja zbliża się ku końcowi. Do tej pory mieszkańcy wielokrotnie apelowali do Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego (PINB) o kontrolę oraz o wykazanie, co deweloper planuje, ponieważ od kilku lat było wiadomo, że tysiąca miejsc nie zmieści na swojej działce. Wechta cały czas twierdził, że albo wybuduje wielką halę garażową, kilkukondygnacyjną albo parking powstanie gdzieś na terenie osiedla, jednakże ciągle zabudowywał osiedle nowymi blokami potęgując problem. PINB za każdym razem odpowiadał mieszkańcom, że inwestycja nie jest jeszcze zakończona i będzie to wszystko rozliczane w momencie zakończenia inwestycji. Inwestycja zbliża się do końca, co nastąpi za ok. miesiąc, deweloper kończy budowę ostatniego bloku. Mieszkańcom udało się uzyskać kontrolę PINB i wykazała ona 623 miejsca. Podsumowując Pan Marcin Domagała powtórzył, że obecnie jest niecałe 700 miejsc i mieszkańcy boją się, że deweloperowi w jakiś sposób uda się te 300 miejsc wykazać lub zostaną mu zmienione warunki zabudowy. Powodowałoby to, że na 1200 mieszkań, a 1300 z nowym blokiem, przypadnie 700 miejsc parkingowych, a powinno być 1,5 miejsca parkingowego na mieszkanie. Rodzi to duże problemy i degenerację terenu okolicznego. Deweloper kosztem mieszkańców stawia kolejne bloki, zarabia kolejne pieniądze nie budując parkingów. Mieszkańcy mają nadzieję, że dzięki interwencji Miasta i PINB przekręt dewelopera nie zostanie przepuszczony. Najważniejszą rzeczą jest nie dopuszczenie do oddania inwestycji, czyli nie pozwolenie na użytkowanie ostatniego bloku. Jeżeli deweloper dostanie zgodę na użytkowanie i do tego bloku wprowadzą się ludzie, nie będzie on miał interesu, aby zapewnić miejsca parkingowe.

Przewodniczący Łukasz Miś powiedział, że wprowadził ten punkt na posiedzenie Komisji, ponieważ jest to kolejny przykład na coś, czym radni już się zajmowali w kontekście ul. Morzyczkańskiej na Ratajach. Tam też była kwestia taka, że miejsca parkingowe były wykazane gdzieś w pewnej odległości od inwestycji. W przypadku tej spółki proceder powtarza się dość często, ale to może nie być jedyny przypadek w mieście. Dlatego warto dążyć ten temat, bo potrzebne są pewne działania bardziej systemowe, gdzieś w ciągu - decyzja o warunkach zabudowy – pozwolenie na budowę - pozwolenie na użytkowanie. Należy dążyć do tego, aby te wymogi były pilnowane, stąd prośba do służb, które są na każdym etapie tego procesu inwestycyjnego ze strony Miasta o komentarz czy stanowisko w tej sprawie.

Radna Katarzyna Kretkowska zapytała, jaki projekt został zatwierdzony i w jaki sposób zostało wydane pozwolenie na utworzenie tych miejsc parkingowych? Przy nowych inwestycjach Rada Miasta zatwierdziła pewien współczynnik miejsc parkingowych różny w różnych rejonach miasta, ale to musi znaleźć swój wyraz w konkretnym projekcie budowlanym, który zatwierdza Wydział Urbanistyki i Architektury UM (WUiA). Radna rozumie, że projekt został zatwierdzony z konkretną lokalizacją tych miejsc parkingowych, a nie enigmatycznym założeniem, że 1200 miejsc gdzieś w tym obszarze się znajdzie. Intencją tych zapisów jest to, żeby nowe inwestycje wpisywały konieczne parkingi w taki sposób, ażeby Miasto nie było przeładowywane samochodami nowych mieszkańców.

Pan Marcin Domagała powiedział, że problem polega na tym, iż od początku miejsc parkingowych nie było w projekcie.

Radna Halina Owsiana, solidaryzując się z mieszkańcami, poruszyła sprawę Wechty. Jak to się dzieje, że jest to taki szczególny deweloper? Mieszkańcy ul. Za Cytadelą również mieli problemy, a przykładem może być ul. Bastionowa. Radna zauważa szczególną dowolność w stosunku do tego dewelopera, z jakich przywilejów on korzysta? Nadbudowa pietra technicznego została przez nadzór budowlany uznana jako piętro mieszkalne. Jak to się dzieje, że nie mając drogi dojazdowej na skrzyżowaniu ul. Księcia Mieszka I z al. Solidarności deweloper bez dostępu do drogi publicznej również wybudował wieżowiec? Radna oczekuje działań ze strony Pana Prezydenta i szczególnej kontroli tego inwestora, który zaczyna być bardzo problematyczny w całym mieście.

Dyr. Andrzej Nowak potwierdził, że wszystko to, co powiedział wcześniej mieszkaniowiec, jest to prawda. Tak sprawy wyglądają dzisiaj. Na etapie ustalania warunków zabudowy, ponad 10 lat temu, była zupełnie inna sytuacja planistyczna i prawna. Ustalono, że powinno tam się znaleźć 1000 miejsc parkingowych. Inwestycja realizowana jest etapowo. Na każdym etapie, przed wydaniem pozwolenia na budowę, Wydział sprawdza, ile w projekcie jest miejsc parkingowych w ogólnym bilansie. Wszystkie do tej pory wydawane pozwolenia na budowę bilansowały się w granicach tej lokalizacji i tych wskazanych, zgodnie z decyzją, w sąsiedztwie na podstawie umów, że te miejsca parkingowe bilansują się z projektami. Takie decyzje, prawomocne i ostateczne pozwolenie na budowę, zostały wydane. Wobec sytuacji, o której mówił mieszkaniowiec, jedyną możliwością zaradzenia jest dopilnowanie na etapie oddawania do użytku tych obiektów tych ustaleń – czy wymagana ilość z decyzji jest na tym terenie, czy nie i czy to, co było w projekcie zatwierdzone jest zrealizowane. Jeśli nie, nie można wydać pozwolenia na użytkowanie.

Przewodniczący Łukasz Miśkiński zapytał, czy w wydanych pozwoleniach na budowę jest te 1000 miejsc, które były w decyzji o warunkach zabudowy? Jeżeli ich nie ma na etapie budowy, to budowa prowadzona jest niezgodnie z pozwoleniem i projektem.

Dyr. Andrzej Nowak odpowiedział, że w projektach, które otrzymują pozwolenia na budowę, są zaprojektowane miejsca na terenie należącym do inwestora i jest zapewnienie w postaci umowy i słowa inwestora, że na terenie, który dzierżawi, zmieści pozostałą ilość miejsc parkingowych. Na etapie wydawania pozwoleń na

budowę nie sprawdza się, czy ta ilość się zmieści. Można to sprawdzić na etapie wydawania pozwolenia na użytkowanie.

Zdaniem przewodniczącego Łukasza Mikuły sprawa przypomina sytuację przy ul. Morzyczańskiej, że kwit umowy na dzierżawę jakiegoś pola, które jest w okolicy, który przedstawia się przy pozwoleniu na budowę i pewnie przedstawi się przy pozwoleniu na użytkowanie. To nie do końca jest spełnieniem warunków parkingowych, o które chodzi. Radni wypowiedzieli się już na ten temat swoim stanowiskiem przy okazji omawiania sprawy ul. Morzyczańskiej. Dopuszczenie tego, że gdzieś można na zwykłej umowie dzierżawy wypełnić sobie normatywy parkingowy, jest zgodą na omijanie tych wymogów, które są sensowne, które mają na celu ograniczenie parkowania na drogach, ulicach, w miejscach nielegalnych czy nie przeznaczonych do tego. Przewodniczący jest zwiedziony, że tak łatwo jest te procedury obejść za pomocą dzierżaw, które są na działkę, która za chwilę zostanie zabudowana.

Pan Jacek Skrzypczak (WUiA UM) powiedział, że była umowa zawarta z zakładami H. Cegielskiego, taką umowę przedstawił deweloper Wechta. Teraz przedstawia umowę z kolejnym właścicielem terenu, czyli firmą OKRE, która jednak wypowiedziała umowę. Na każdym etapie te umowy były zawierane. W momencie przedłożenia umowy Wydział nie ma możliwości zmuszenia inwestora do przedstawienia umowy notarialnej. W każdym momencie decyzja odmowy byłaby uchylona i przekazana do ponownego rozpatrzenia. W tej chwili tylko pozwolenie na użytkowanie może warunkować te 1000 miejsc postojowych.

Pani Anna Zakrzyńska (PINB) poinformowała, że wszystkie budynki na terenie tej inwestycji zostały odebrane zgodnie z zatwierdzonymi projektami. Przeprowadzona w tym roku weryfikacja miejsc postojowych na etapie, jaki był wiosna, wykazała 623 miejsca, obecnie realizowanych jest ok. 50 miejsc w budynku nieodebranym do użytkowania. Przy normatywie 1000 miejsc postojowych na całą inwestycję, a nie w stosunku do powierzchni czy do ilości lokali, PINB nie mógł wymagać konkretnej ilości miejsc przy kolejnych odbiorach. W sytuacji, kiedy normatyw jest na całą inwestycję, przy której liczba mieszkań zmienia się kolejnymi decyzjami zamiennymi, nie ma możliwości wymagania tego. Stąd stanowisko PINB wyrażone na piśmie, że będzie to pilnowane przy ostatnim etapie inwestycji i jeżeli nie będzie 1000 miejsc to będzie wydana decyzja odmowna pozwolenia na użytkowanie. Nadzór budowlany sprawdza przy odbiorze miejsca postojowe zatwierdzone projektem, natomiast nie ma podstaw dokonywania kontroli na działce sąsiedniej, bo to nie jest działka objęta decyzją pozwolenia na budowę. Ona jest wymieniona w decyzji i PINB może sprawdzić tylko kwestię umowy, nie ma podstawy do kontrolowania innej osoby niż inwestor na działce nie objętej pozwoleniem na budowę.

Zdaniem przewodniczącego Łukasza Mikuły bez nowej instytucji z pogranicza prawa administracyjnego i cywilnego skutecznie się tego rozwiązać nie da. Można wystąpić do posłów czy ministerstwa wskazując ten problem, że wymaga on rozwiązań, które nie są w polskim prawie przewidziane, aby zostało to uwzględnione w niedoskonałym w tej chwili systemie. To w kwestii spraw systemowych. Jeżeli chodzi o sprawę konkretnej inwestycji przy ul. Saperskiej cała nadzieja jest w Inspektorze Nadzoru Budowlanego, który, jest nadzieja, że z pełną wnikliwością

i profesjonalizmem przyjrzy się tej sprawie i rozstrzygnięcia będą zgodne z prawem i z interesem mieszkańców.

Ad. 2

Przewodniczący Łukasz Mikuła powiedział, że zasadnicza część dotycząca dworca będzie omówiona na jednym z kolejnych posiedzeń, ponieważ radny Adam Pawlik ma pewne propozycje, a nie może być dzisiaj obecny z przyczyn zdrowotnych. Dlatego dzisiaj będzie krótka informacja o konsultacjach i ewentualnych dalszych krokach.

Pani Joanna Bielawska-Pałczyńska, Miejski Konserwator Zabytków, poinformowała, że w temacie dotyczącym starego budynku dworca głównego PKP nie wpłynął do tej pory projekt jakichkolwiek zmian, remontów, modernizacji, przebudowy tego gmachu. W ostatnich dniach wpłynął projekt modernizacji i remontu wiat peronowych nr 4, 5 i 6. Od 2010r. Miejski Konserwator Zabytków wskazywał na konieczność zachowania wiat peronowych nr 5 i 6, o bardzo dekoracyjnych, żeliwnych, nitowanych słupach, pochodzących z czasów Powszechnej Wystawy Krajowej, tworzących wraz z budynkiem Dworca Zachodniego pewną kompozycyjną całość. Nigdy nie wykluczało to prowadzenia tam pełnego zakresu prac modernizacyjnych czy remontowych. Nie jest chroniona wiata na peronie nr 4, ponieważ jest to wiata pochodząca z lat 70-ych XX w. W obiekcie o tak złożonej historii można pokazać wszystkie nawarstwienia historyczne, umiejętnie wkomponować je w nowoczesną, funkcjonalną strukturę. Potrzeba do tego całościowego spojrzenia na cały kompleks budynku dworca wraz z peronami. Pani Konserwator oczekuje od inwestora złożenia spójnej architektonicznej koncepcji,

Wiceprezydent Maciej Wudarski powiedział, że odbyła się debata, której głównym tematem miała być kwestia wyglądu fasady, natomiast nagromadzone emocje związane z tematem powrotu funkcji pasażerskich zdominowały dyskusję. Rozmowa dotyczyła zarówno architektury jak i funkcji komunikacyjnych. Kwestia dotycząca fasady została odsunięta na dalszy plan. Duże zainteresowanie wskazuje na to, że dyskusję należy kontynuować i pogłębiać. Trigranit wystąpił o decyzję środowiskową dla zabudowy na międzytorzu, jest to bardzo wczesny etap rozpoczynania tej inwestycji. Są to tereny zamknięte, więc organem właściwym jest Wojewoda. Trigranit i PKP wiąże umowa inwestycyjna i jest zamiar kontynuowania realizacji tej inwestycji. Został zgłoszony pomysł kolejnej debaty publicznej, pogłębionych konsultacji społecznych dotyczących szerszych elementów.

Ad. 1

Słowem wstępu przewodniczący Łukasz Mikuła powiedział, że prace toczyły się dwutorowo. Niedawno został rozstrzygnięty konkurs, równolegle toczyły się prace w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej (MPU), przeprowadzono pewne analizy dotyczące możliwości wykorzystania tego terenu i jego potencjału, wypracowana została pewna propozycja w zakresie zagospodarowania.

Następnie głos zabrał dyr. Andrzej Nowak. Przypomniat, jak wyglądały granice opracowania konkursu, jednym z elementów wymaganych od konkurujących było spełnienie wyników konsultacji, gdzie w sposób zasadniczy zmienił się pogląd na temat tego, czym powinny być Wolne Tory – to nie biurowy Manhattan, tylko dzielnica mieszkaniowa z „ludzką twarzą” i element powiązania dwóch dzielnic XIX-wiecznych, Łazarza i Wildy. W dalszej części wystąpienia dyr. Andrzej Nowak przypomniał historię organizacji konkursu, który przebiegał dwuetapowo oraz jego wyniki – jak w załączniku nr 4 do protokołu.

Radna Katarzyna Kretkowska zapytała, jaka jest wizja postępowania z wynikami konkursu i nagrodzonymi pracami? Czy będą podstawą do tworzenia planu i zagospodarowania tego miejsca? Jaka będzie przyszłość tych prac? Jakie będą funkcje na tym terenie?

Dyr. Andrzej Nowak odpowiedział, że tabele, z których wynikają parametry, były jednakowe dla wszystkich konkurujących, jest pełna porównywalność prac na terenie bilansowania. Jest pełen materiał studialny dotyczący tego terenu. Warunki konkursu są tak zapisane, że można ze wszystkich prac nagrodzonych i wyróżnionych korzystać w pełni, ponieważ kupione zostały prawa autorskie. Przewidziano funkcje mieszkaniowe, usługowe, towarzyszące, a także funkcja szkolna, przedszkolna i sakralna, czyli wszystkie funkcje wymagane dla tego typu osiedla.

Wiceprezydent Maciej Wudarski powiedział, że jednym z założeń konkursu jest przedłożenie Radzie Miasta w terminie 2 lat od zakończenia konkursu urbanistycznego projektu planu miejscowego. Na etapie, kiedy umowa była zawierana, nie istniały miejscowe plany rewitalizacji – jest to element planistyczny wynikający z najnowszych regulacji prawnych. W tej chwili w porozumieniu z Biurem Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta i wsłuchując się w głos Miejskiego Konserwatora Zabytków będą rozważania, czy nie jest to jedno z narzędzi, które powinno być użyte do opracowania czegoś, co będzie formą planu miejscowego, ale specjalnego planu dla obszaru, który powinien podlegać rewitalizacji. Jednym z ograniczeń do zastosowania tego narzędzia w tym miejscu jest parametr 20% powierzchni miasta, który takimi planami można objąć. Jest to kwestia decyzji, czy to jest ten obszar, czy takimi planami należy chronić inne obszary. Drugą istotną kwestią, którą należy brać pod uwagę w trakcie przystępowania do sporządzenia analizy zasadności, są koszty uchwalenia planu miejscowego. Wiceprezydent nie wyobraża sobie, aby Miasto było w stanie uchwalić plan miejscowy bez sensownych i dobrych porozumień z głównymi graczami na tym terenie jeżeli chodzi o kwestie współinwestowania w układ drogowy jak i infrastrukturę podziemną. Głównymi graczami są PKP S.A. oraz ZNTK, które są w tej chwili w stanie upadłości. Wiedząc o prowadzonych pracach w ramach konkursu urbanistycznego i tego, że w przyszłości MPU będzie musiała zmierzyć się z tym tematem ustalono z MPU, że podejmie się wstępnej analizy co do swojej własnej wizji dla tego terenu, tak, aby ewentualne prace konkursowe móc weryfikować w oparciu o wiedzę miejskiej jednostki i doświadczenie w prowadzeniu planów miejscowych.

Wizję MPU dla terenu Wolnych Torów przedstawił w formie multimedialnej Pan Jeremi Pudliszak – jak w załączniku nr 5 do protokołu.

Radny Michał Boruckowski prace konkursowe ocenił jako średnie, krytycznie odniósł się także do propozycji MPU.

W ocenie radnej Haliny Owsianej projekty są do siebie zbliżone wedle oczekiwań jakiejś koncepcji narzuconej. Czy warto iść w tym kierunku? Zdaniem radnej tak. Przestrzeń ta powinna być zaplanowana w całości, kwartałami, w myśl tego założenia, aby nie powstały wyodrębnione, bardzo różne dzielnice.

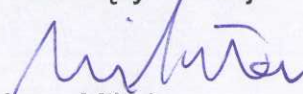
Jak powiedział wiceprezydent Maciej Wudarski element pewnego wspólnego traktowania tej przestrzeni przemawiał w pracach konkursowych i w pracach MPU, co wynika z wsadu, który został dostarczony do konkursu. Przekazany materiał to wynik debaty społecznej i elementów takich jak Studium czy układ komunikacyjny. Wiele głosów postulowało zabudowę śródmiejską, typową dla Poznania, ewentualnie z elementami przewyższenia, nie miała to być dzielnica wysokościowców, tylko miejsce, w którym ludzie będą chcieli mieszkać i pracować. I to wszystko w tych pracach widać.

Przewodniczący Łukasz Miśko stwierdził, że jest dużo koncepcji, poziom prac konkursowych był zróżnicowany. Należy zastanowić się, czy któryś z projektów uznać za podstawowy, czy można go zmodyfikować za pomocą treści i pomysłów w innych pracach – to jest decyzja, którą trzeba będzie podjąć. Tematem na roboczo powinna zająć się podkomisja.

Ad. 4

W punkcie tym nie wniesiono żadnych spraw i przewodniczący Łukasz Miśko zakończył posiedzenie.

Przewodniczący Komisji



Łukasz Miśko

Protokołowała
Renata Hildebrandt
Biuro Rady Miasta