

Protokół nr 33/16
z posiedzenia Komisji Polityki Przestrzennej
Rady Miasta Poznania
w dniu 22 czerwca 2016 roku
miejsce posiedzenia: sala sesyjna UMP

W obecności quorum **Przewodniczący KPP – Łukasz Mikuła** otworzył posiedzenie Komisji Polityki Przestrzennej RMP.

Do protokołu załączono:

- Listę obecności radnych oraz gości (załącznik nr 1).
- Porządek obrad (załącznik nr 2)

Ad. 1. Prezentacja zwycięskiej pracy w konkursie na koncepcję zagospodarowania Wolnych Torów.

Prezentację koncepcji zagospodarowania Wolnych Torów przedstawił **Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU** (załącznik nr 3).

Ad. 2. Dyskusja na temat sposobu prowadzenia dalszych prac planistycznych dla Wolnych Torów.

Radny Adam Pawlik poruszył kwestię komunikacji. Zapytał, w jaki sposób komunikacja tramwajowa ma się „wpinać” w ul. Hetmańską? Ponadto poruszył kwestię nowej ul. Głogowskiej? Czym ma się charakteryzować ta ulica (m.in. parametry) i w jaki sposób ją widzą projektanci? Znaczącą część planu ma stanowić dzielnica mieszkaniowa. Ile tysięcy mieszkań jest przewidywanych na tym terenie?

Przedstawiciel pracowni projektowej Mycielski Architecture & Urbanism – MAU wyjaśnił, iż z przeprowadzonej analizy oraz doświadczenia wynika, iż kwestia komunikacji może zostać rozwiązana za pomocą zagęszczenia sieci komunikacyjnej (w tym komunikacja publiczna i zróżnicowana sieć transportu kołowego). Wydaje się, że ul. Głogowska spełni swoją rolę w szerokości 2 na 1 tzn. po jednym pasie w każdą stronę. Tutaj nie planuje się arterii przelotowej. Rozwiązanie komunikacyjne dot. ul. Hetmańskiej jest wariantowe. Jeżeli chodzi o ilość mieszkań, to skład procentowy wynikał wprost z założeń konkursu tzn. 60% powierzchni użytkowych mieszkalnych do 40% powierzchni użytkowych usługowych, komercyjnych, co w przełożeniu na zadaną intensywność sprawia, że będzie to dzielnica na kilkadziesiąt tysięcy osób.

Przewodniczący KPP – Łukasz Mikuła dodał, iż komunikacja ma się wpinać w ul. Hetmańską, pomiędzy Lild'em, a Green Point'em.

Radny Adam Pawlik zapytał, czy w kontekście ul. Głogowskiej przewidziano (w przyszłości) wydłużenie PST?

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU odpowiedział, że tak, jak najbardziej. Przewidziano nawet przystanek przy ul. Hetmańskiej.

Przedstawiciel pracowni projektowej Mycielski Architecture & Urbanism – MAU dodał, iż ma to być przystanek integrujący, wspólny dla kolei aglomeracyjnej i PST.

Zastępca Prezydenta Miasta – Maciej Wudarski stwierdził, że południowa część planu projektowana jest w historycznej części Miasta. Czy to zostało przeanalizowane na etapie koncepcji, czy jest to pewna życzeniowość?

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU wyjaśnił, iż każdy zaplanowany w tej części korytarz – został sprawdzony przez komunikanta.

Radny Adam Pawlik zauważył, iż jeśli komunikacja ma się „wpinać” pomiędzy Lild'em, a wieżą, to głównym problemem będzie tam różnica wysokości. Ponadto wpięcie linii tramwajowej w ul. Hetmańską wymagało będzie łuków. Czy to się „mieści” (różnica wysokości + łuki)? Ponadto na południu przy ul. Hetmańskiej przewidywany jest wspólny przystanek PST i kolei aglomeracyjnej. Tam są 3 pary torów i już teraz nie mieszczą się tam przystanki kolejowe (peron). Jak ten węzeł miałby wyglądać? Czy jest tam w ogóle miejsce na przebudowę torów kolejowych?

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU stwierdził, iż jest to praca konkursowa i takich zapytań można zadawać wiele. Pracownia opracowała koncepcję na podstawie posiadanych informacji, mając na uwadze życzenia konkursowe. Wydaje się na tym etapie, że jest to możliwe.

Przedstawiciel pracowni projektowej Mycielski Architecture & Urbanism – MAU dodał, iż obecnie w tym obszarze zlokalizowane są tory odstawcze PKP. Wytoczną konkursową było to, że te tereny kolejowe zostaną wyłączone z eksploatacji. Stąd powstała koncepcja. W zakresie pracy na etapie konkursowym nie prowadzono również dokładnej analizy np. niewielkich różnic wysokości terenu. Komunikant potwierdził możliwość wykonania zaproponowanych w projekcie rozwiązań. Co do intencji są one możliwe do realizacji.

Zastępca dyrektora MPU – Jeremi Pudliszak podziękował za organizację spotkania z projektantami. Następnie odnosząc się do koncepcji Wolnych Torów podkreślił, iż najważniejsza jest integracja dwóch dzielnic: Wildy i Łazarza. Jak odczytywać zaproponowane powiązanie transportowe pomiędzy nimi? Czy tunel samochodowy przewiduje połączenie obszaru międzytorza? Tutaj pojawia się również kwestia parametrów technicznych. Wydaje się, że zaproponowane rozwiązanie może być niewystarczające, jeżeli ma pełnić funkcję pewnego kolektora międzydzielnicowego. Kolejną sprawą jest kwestia wpasowania go w ukształtowanie terenu. Zdaniem MPU, jeżeli chodzi o ideę zorganizowania parku miejskiego, wydaje się, że nie ma miejsca na wprowadzenie takiego obiektu. Ponadto zastanawiająca jest koncepcja głównej osi komunikacyjnej. W świetle przedstawionej koncepcji ma ona mieć 35 metrów przekroju. Wydaje się, że ta ulica ma mieć charakter ul. Przybyszewskiego, czy taka była intencja projektantów? Jeżeli chodzi o park miejski, to wydaje się, że takie rozwiązanie wymagałoby pewnych wypłaszczeń. W konsekwencji tego typu obiekty wymagają terenu płaskiego oraz murów oporowych. Czy tutaj nie powstaną bariery architektoniczne? Zdaniem MPU takie wykorzystanie przestrzeni stanowiło będzie barierę pomiędzy dzielnicami.

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU podkreślił, iż to jest koncepcja, która bierze pod uwagę pewne ogólne założenia. I tak, jeżeli chodzi o połączenia samochodowe dwóch dzielnic, to czy to będzie jedna, czy dwie trasy, nie wiadomo. Stworzona ma zostać sieć ulic – to daje mnóstwo możliwości. Tutaj potrzebna jest dokładna analiza komunikacyjna, symulacja. Projektanci na etapie konkursowym nie wchodzą w technologię (zarówno ulice, budynki itp.).

Przedstawiciel pracowni projektowej Mycielski Architecture & Urbanism – MAU dodał, iż jeżeli chodzi o zielony most, to wydaje się, że istnieje tam naturalne obniżenie, ale i wypłaszczenie terenu. Chodzi o to, aby park był miejscem spotkań. Ostateczny wygląd będzie pochodną dalszych prac i rozwiązań.

Zastępca dyrektora MPU – Jeremi Pudliszak podkreślił, iż jest to koncepcja wieloetapowa. Jakie są warianty, możliwości etapowania realizacji planu z uwzględnieniem struktury własnościowej? Tutaj pojawiają się wątpliwości (kwestia struktury własnościowej).

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU stwierdził, iż kwestia własnościowa jest podstawową sprawą. Pytanie, na ile Miasto chciałoby zagospodarować, zainwestować w tę przestrzeń? Tutaj jest trzech podstawowych właścicieli. Wydaje się, że konsensus będzie tutaj możliwy do osiągnięcia.

Przedstawiciel pracowni projektowej Mycielski Architecture & Urbanism – MAU zauważył, iż nie wyobraża sobie, aby np. ZNTK zbojkotowało zamierzenia i chciało prowadzić na tym terenie np. działalność przemysłową. To jest cenny teren, który będzie przedmiotem parcelacji i zabudowy. Doświadczenia wskazują na to, że w takiej sytuacji dochodzi do porozumienia z Miastem i uchwalenia planu. To się udało już w innym mieście. W wielu miejscach planu na stykach granic zaproponowano takie rozmieszczenie sieci, które dostosowuje się do nich fragmentami. Nie należy zakładać bojkotu interesariuszy kluczowych na tym terenie. Należy dążyć do integrowania dobra wszystkich i dobra wspólnego.

Przewodniczący RMP – Grzegorz Ganowicz podkreślił, iż to właśnie ta ostatnia kwestia może być kluczowa dla całego przedsięwzięcia Wolne Tory. Dlatego jest to kwestia rozsądnego zaplanowania całego procesu. I faktycznie głównych właścicieli gruntu jest tam dwóch tzn. ZNTK i MPK, jednak są to partnerzy bardzo nierówni. To komplikuje kwestię. Być może potrzebny byłby „trzeci” pośrednik finansowy. To jest kwestia zaplanowania procesów. Autorzy zaproponowali koncepcję. Dalsze prace i badania powiedzą, czy jest ona możliwa do zrealizowania. Na ile ortogonalność podziałów była elementem podstawowym dla koncepcji?

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU wyjaśnił, iż porządek, zasady ułatwiają projektowanie. To musi być czytelne. Kwestia dalszego projektowania, to kwestia podstawowych decyzji. Istnieje szansa, że np. znajdzie się inwestor, który kupi tereny ZNTK.

Radny Wojciech Kręglewski podkreślił, iż rozumie obawy dyrektora MPU. Należy najpierw doprowadzić do uzgodnień w zakresie podziału gruntów, a dopiero potem uchwalić plan miejscowy. To jest formalna przeszkoda – muszą być uzgodnienia z właścicielami. Będzie to o tyle trudne, że sytuacja właścicielska ZNTK jest niezwykle skomplikowana. Wydaje się, że Miasto czeka kilka lat procesów sądowych bez możliwości przewidzenia ostatecznego skutku. To jest problem, który należy rozwiązać przed „dopinaniem” planu miejscowego. Czy przy obecnym podziale właścicielskim, istnieje w ogóle możliwość skutecznego przeprowadzania procedury uchwalenia planu miejscowego?

Zastępca dyrektora MPU – Jeremi Pudliszak stwierdził, że stąd właśnie obawy MPU. Kwestia własności ZNTK to problem kluczowy. Dobrze, aby koncepcja dawała szansę czasowego separowania tego obszaru z działań projektowych. Umowa wiążąca Miasto Poznań z PKP nie mówi o tym, że plan trzeba wykonać w 100%. Być może należałoby opracowywać akty prawa miejscowego dla obszarów, które nie budzą pod tym względem wątpliwości. W przypadku zaproponowanej koncepcji wydaje się to dosyć trudne.

Przewodniczący RMP – Grzegorz Ganowicz stwierdził, że nie należy robić planowania w podziale własnościowym, ponieważ to niesie za sobą takie ryzyko, że tereny ZNTK nie zostaną zagospodarowane, a w związku z tym atrakcyjność pozostałych terenów będzie niższa. W związku z tym koncepcja powinna być podstawą do konsolidacji, rozmów pomiędzy zainteresowanymi podmiotami. Dopiero później powinno nastąpić zamknięcie prac dla całości tego terenu.

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU zapytał, czy teren ZNTK jest na sprzedaż?

Przewodniczący KPP – Łukasz Mikuła wyjaśnił, iż z tego, co wiadomo są tam prowadzone postępowania komornicze. Teren jest skomplikowany pod względem hipotecznym. I faktycznie pojawiła się informacja o możliwości sprzedaży terenu przez syndyka.

Radny Wojciech Kręglewski podkreślił, iż jeżeli ten teren obejmuje działalność syndyka, to syndyk w zasadzie powinien być zainteresowany, aby doprowadzić tą własność do jak najwyższej wartości. Teren uporządkowany planistycznie zyska na wartości. Może zatem warto włączyć do dyskusji syndyka.

Przewodniczący KPP – Łukasz Mikuła stwierdził, iż wydaje się, że największe szanse na szybkie uruchomienie inwestycyjne ma teren północny (m.in. po Dworcu PKS). W związku z czym należy się zastanowić nad tym, czy prace nie powinny przebiegać dwutorowo. Z pewnością konieczne są dalsze prace nad koncepcją całościową, tutaj najważniejsze jest porozumienie z inwestorami na rzecz całościowej realizacji. Natomiast w skali być może mniejszej przestrzennie, ale równie ważnej i z pewnością szybszej, jeśli chodzi o czas, należałoby się może najpierw zająć terenem północnym, czyli skrajem tego obszaru. Autorzy koncepcji potwierdzili, że nie zajmowali się nijako terenem samego PKS-u, ponieważ stanowi on otoczenie i nie był przedmiotem samego konkursu. Dlatego na przedstawionej wizualizacji wrysowane są warunki zabudowy uzyskane przed kilkoma przez PKS dla tej działki (przed sprzedażą). Być może nowy inwestor będzie miał inną koncepcję. Wspomniana działka nie powinna być zagospodarowana w sposób odrębny od Wolnych Torów. Wydaje się wręcz, że jest ona kluczowym zwornikiem pomiędzy częścią pomiędzy Andersją, Browarem itp., a Wolnymi Torami. I właśnie w kontekście ogólnie zagospodarowania tego kwartału, on nie powinien zniknąć. Jednocześnie wiadomo, że ta część terenów PKP będzie zapewne pierwszą, która mogłaby podlegać jakiemuś zagospodarowaniu. Wydaje się zatem, że bardziej szczegółowe prace planistyczne powinny dotyczyć właśnie tego obszaru. Druga sprawa to kwestia terenów ZNTK i PKP. Można by się zastanowić, czy możliwy jest drugi wariant, równoległy. Czy korzystniejsze jest takie ukształtowanie tej koncepcji całościowej, która w zasadzie wymusza współpracę obu tych właścicieli przy całościowym zagospodarowaniu i inwestycjach infrastrukturalnych, czy też ta możliwość, w której możliwe są odrębnie do zagospodarowania pola inwestycyjne przykrojone do granic własności aktualnych? Pytanie, co bardziej będzie wymuszało tą współpracę, która wydawałaby się bardziej pożądana? Być może w przypadku drugiego rozwiązania nie będzie motywacji dla inwestorów do zbudowania struktury wspólnej, łącznej, służącej całemu kompleksowi. Należy to przemyśleć i objąć jakąś taktykę.

Pan Maciej Mycielski - pracownia projektowa Mycielski Architecture & Urbanism – MAU podziękował za zaproszenie na posiedzenie oraz za dyskusję.

Radny Adam Pawlik zasugerował, aby jednocześnie z Wolnymi Torami wziąć jeszcze pod rozwagę teren po Dworcu PKS i teren Dworca PKP. Cały ten teren powinien zostać objęty jednym, wspólnym planem miejscowym.