

PROTOKÓŁ NR 6

z posiedzenia Komisji Polityki Przestrzennej Rady Miasta Poznania:

w dniu **25 marca 2015r.**

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

W posiedzeniu, które prowadził przewodniczący Łukasz Mikuła, uczestniczyli:

- 10 z 13 członków Komisji, co stanowi kworum niezbędne do podejmowania prawomocnych decyzji – 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 102 UM, pl. Kolegiacki 17.

Porządek obrad:

1. Kierunki rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań: prezentacja projektu koncepcji przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań i Centrum Badań Metropolitalnych UAM.
2. Sprawy wniesione. Wolne głosy i wnioski.

Ad. 1

Na wstępie Pan Maciej Musiał, dyrektor Biura Stowarzyszenia Metropolia Poznań, w formie multimedialnej przedstawił historię powstania Stowarzyszenia (skupiającego 21 gmin) oraz jego działalność i cel – inicjowanie takich działań, w których każdy członek Stowarzyszenia będzie widział w nich swój interes. Następnie omówił prowadzone przez Stowarzyszenie działania. Pierwszy projekt to koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego metropolii Poznań – podejście zintegrowane. Jednym z zadań jest zinwentaryzowanie wszystkich planów miejscowych na obszarze metropolii. Jest ich ponad 2 tysiące, są wykonane w różnych technikach i zostały już sprowadzone do postaci cyfrowej. Drugi realizowany projekt to Master plan dla poznańskiej kolei metropolitalnej. W ramach projektu zostało zbudowane partnerstwo prawie 40 podmiotów z całego województwa, z którymi planuje się uchwalenie jednolitej koncepcji kolei metropolitalnej. Koncepcja jest gotowa, w tej chwili jest w trakcie recenzowania. W ramach tego projektu będą zlecane wykonania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wokół istniejących stacji i przystanków. Kolejny realizowany projekt to Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla metropolii. Każda gmina otrzyma swój własny plan, którego posiadanie będzie warunkiem niezbędnym dla możliwości aplikowania o środki unijne w pewnych priorytetach inwestycyjnych (np. termomodernizacja czy transport ekologiczny). Kolejne zadanie, nad którym pracuje

Stowarzyszenie, to Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT), nowy instrument przygotowany przez Komisję Europejską, zorientowany na wsparcie obszarów funkcjonalnych dużych miast. 16 marca podpisano z zarządem województwa porozumienie o powierzeniu Stowarzyszeniu funkcji instytucji pośredniczącej w zakresie realizacji ZIT. Będą one realizowane na terenie objętym działalnością Stowarzyszenia, czyli miasto Poznań, gminy powiatu poznańskiego oraz Szamotuły, Oborniki, Skoki i Śrem. Głównym projektem jest budowa punktów przesiadkowych dla kolei metropolitalnej.

Następnie prof. Tomasz Karczmarek, reprezentujący Centrum Badań Metropolitalnych UAM, w formie multimedialnej przedstawił koncepcje kierunków rozwoju przestrzennego metropolii poznańskiej, informując o celach dokumentu, podstawach prawnych planowania metropolitalnego, zakresie i strukturze opracowania, głównych kierunkach rozwoju przestrzennego metropolii i rekomendacjach.

Kolejnym mówcą był dr Radosław Bul reprezentujący Centrum Badań Metropolitalnych UAM, który w formie multimedialnej zaprezentował koncepcję rozwoju systemu transportowego w perspektywie czasowej 20-30 lat.

Pani Agata Kubiak, przedstawicielka Towarzystwa Urbanistów Polskich, poinformowała o wynikach prac zespołu zajmującego się wyznaczeniem terenów inwestycyjnych i ich rozwoju w skali metropolii. Pracę rozpoczęto od standaryzacji wszystkich ustaleń dla studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wszystkich gmin. Dzięki temu porównano dokumenty opracowane przez gminy. Stało się to podstawą do wyznaczenia terenów do zainwestowania, które wskazały gminy. Pozwoliło to określić prognozowaną chłonność terenów do zainwestowania. W rekomendacjach dla gmin postuluje się nie wskazywanie kolejnych terenów inwestycyjnych podczas przygotowywania kolejnych zmian studiów do czasu zainwestowania potencjału wskazanego w aktualnych dokumentach, uzupełnianie zabudowy w ramach istniejących jednostek osadniczych, rozważne uchwalanie planów miejscowych na terenach do zainwestowania, weryfikację aglomeracji ściekowych i form ochrony przyrody, tereny wskazane w studium, a nie kolidujące z formami przyrody, można traktować jako rezerwę rozwojową, ale do uruchomienia dopiero po 2030r., tereny produkcyjno-usługowe wyznaczone w studiach, a nie wskazane w kierunkach, mogą zostać uruchomione pod zagospodarowanie w przypadku pojawienia się dużego inwestora, który na własny koszt będzie chciał zrealizować uzbrojenie terenu.

Prof. Tomasz Karczmarek zwrócił uwagę na to, że obecnie tereny inwestycyjne stanowią niezbyt duży procent metropolii. Przewiduje się ich wzrost 7-krotny, czyli w perspektywie naszej generacji gminy zaplanowały tereny pod inwestycje 7 razy większe niż są obecnie zainwestowane. Nie należy spodziewać się, że przyjdzie tylu inwestorów i zagospodarują te 7 razy więcej obszaru, dlatego w rekomendacjach postuluje się przycięcie tych obszarów inwestycyjnych tam, gdzie kolidują z dobrymi glebami czy środowiskiem, albo są z dala od węzłów transportowych. Postuluje się także przycięcie terenów mieszkaniowych, gdyż gminy zaplanowały 3 razy więcej terenów, niż jest w tej chwili zagospodarowanych. Mówca przedstawił także w formie multimedialnej zasady wdrażania ustaleń koncepcji kierunków rozwoju

przestrzennego metropolii. Za wskazane uznał powołanie metropolitalnej komisji planistycznej, która koordynowałaby prace planistyczne w ramach metropolii.

Radna Joanna Frankiewicz stwierdziła, że gminom można sugerować i wskazywać pewne rozwiązania, ale nie ma żadnych narzędzi administracyjnych. Radna wyraziła zadowolenie z powodu zachowania III ramy w kierunkach transportowych.

Zdaniem radnej Katarzyny Krekowskiej jest to opracowanie czysto akademickie i czysto teoretyczne. Radna zapytała, czy którykolwiek z programów został zrealizowany? Czy Miasto Poznań wzięło pod uwagę cel przyświecający opracowaniom?

Prof. Tomasz Kaczmarek nie zgodził się z opinią, że jest to opracowanie akademickie i teoretyczne. Prezentowany materiał to konkrety opierające się na pewnych wyliczeniach, są to rekomendacje dość istotne w skali metropolitalnej.

Radna Ewa Jemielity nawiązała do analizy ruchu w kontekście ruchu rowerowego i zapytała, czy uwzględniono ruch na istniejących ścieżkach rowerowych czy ruch rowerowy w ogóle, także na jezdni?

Dr Radosław Bul odpowiedział, że uwzględniono ruch rowerowy na ścieżkach jak i na jezdniach. Starano się wybrać punkty najbardziej charakterystyczne, np. Most Rocha, gdzie jest największe natężenie. Badania robiono przy nie najlepszej pogodzie i szacuje się, że przy dobrej pogodzie wartości te będą wyższe. Ponadto badania będą powtórzone wiosną. Przeprowadzono również badanie ankietowe wśród 1100 rowerzystów – dokąd jadą, jak długo jadą, jaką pokonują odległość, jakie widzą bariery, czy są postoje rowerowe, czy są dobrze strzeżone, jakie są stojaki rowerowe. Badano także bezpieczeństwo jazdy. Odpowiadając na drugie pytanie radnej dotyczące obwodnicy wschodniej Pan Radosław Bul powiedział, że założono, iż w pierwszej kolejności powinien powstać odcinek północny III ramy, ponieważ pozwala na w miarę swobodny dojazd z podobnych kierunków, a daje dużo więcej Poznaniowi.

Radny Adam Pawlik cieszy się, że powstało takie opracowanie, ponieważ w wielu dziedzinach ten dokument ma szansę być fundamentem pozyskania środków zewnętrznych. Dobrze, że jest Stowarzyszenie Metropolia Poznań, bo musi być koordynator podmiotów i jednostek samorządu terytorialnego.

Odpowiadając na pytania radnego Michała Boruckowskiego dr Radosław Bul powiedział, że przy opracowaniu posłankowano się koncepcjami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Nie przewiduje się autostrady w kierunku północnym. Połączenie ze Szczecinem będzie realizowane w ciągu A2-S3, połączenie z Gdańskiem w ciągu S5-A1, w kierunku północnym w kierunku Kołobrzegu i Koszalina przewidywana jest droga ekspresowa, po roku 2020 ma być ona przedłużana o tzw. obwodnicę Obornik. Teoretycznie droga jest wybudowana w taki sposób, że można ją przekwalifikować na autostradę, jest miejsce na jeszcze jeden pas, problemem może być odległość pomiędzy węzłami.

Po wyczerpaniu listy mówców przewodniczący Łukasz Miśko zakończył punkt 1 porządku obrad.

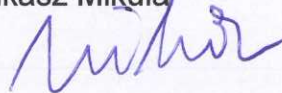
Ad. 2

W punkcie tym nie wniesiono żadnych spraw.

Na tym posiedzenie zakończono.

Przewodniczący Komisji

Łukasz Miśko



Protokołowała
Renata Hildebrandt
Biuro Rady Miasta
07.04.2015r.