

Rada Miasta Poznania
Komisja Polityki Przestrzennej
Znak sprawy: RM-I.0012.4.9.2015

Doraźna Komisja Rady Miasta Poznania
ds. powstania Rataje-Parku w Poznaniu
Znak sprawy: RM-I.0012.15.7.2015

PROTOKÓŁ

z posiedzenia Komisji Rady Miasta Poznania:

- Komisja Polityki Przestrzennej – protokół nr 12/15
- Doraźna Komisja ds. powstania Rataje-Parku w Poznaniu – protokół nr 7/15

w dniu **10 czerwca 2015r.**

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

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

W posiedzeniu uczestniczyli:

- 12 z 13 członków Komisji Polityki Przestrzennej, co stanowi kworum niezbędne do podejmowania prawomocnych decyzji – lista obecności stanowi załącznik nr 2 do protokołu Komisji
- 4 członków Doraźnej Komisji ds. powstania Rataje-Parku w Poznaniu, co stanowi kworum niezbędne do podejmowania prawomocnych decyzji – lista obecności stanowi załącznik nr 2 do protokołu Komisji
- goście – lista obecności stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Porządek obrad:

1. Sprawa pozwolenia na budowę dla inwestycji mieszkaniowej przy ul. Morzyczańskiej w sąsiedztwie Rataje-Parku – **część wspólna obu Komisji.**

Komisja Polityki Przestrzennej

2. Zaopiniowanie wniosku w sprawie wyrażenia zgody na wzniesienie pomnika Wypędzonych Wielkopolan przez Niemców w latach 1939-1945.

3. Projekt uchwały (PU 126/15) uchylającej uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu "Kopanina - Rudnicze C" w Poznaniu.
4. Projekt uchwały (PU 127/15) w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów w rejonie ulic Wołczyńskiej i Wołowskiej w Poznaniu.
5. Projekt uchwały (PU 123/15) w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda w Poznaniu.
6. Projekt uchwały (PU 90/15) w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów w rejonie ulicy Piołunowej w Poznaniu – punkt zdjęty z porządku obrad.
7. Wolne głosy i wnioski.

Przed rozpoczęciem obrad przewodniczący Łukasz Mikuła poinformował, że nie ma jeszcze wszystkich opinii i trwają prace nad analizą zasadności przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów w rejonie ul. Piołunowej w Poznaniu (PU 90/15) i w związku z tym zdjął pkt 6 z porządku obrad.

Ad. 1

Punkt 1 porządku obrad prowadził przewodniczący Adam Pawlik. Jak powiedział sprawa dotyczy dwóch dziedzin – tego, co działo się w Zarządzie Dróg Miejskich (ZDM), a następnie całej procedury administracyjnej w Wydziale Urbanistyki i Architektury (WUiA) UM.

Sprawę przedstawił wicedyrektor WUiA Andrzej Nowicki. Przedstawił postępowanie dotyczące decyzji na inwestycję mieszkaniową – budynek wielorodzinny przy ul. Morzyczańskiej. 10 kwietnia 2013r. inwestor uzyskał decyzję o warunkach zabudowy, z kolei 30 grudnia 2013r. złożył wniosek o pozwolenie na budowę i po wielu uzupełnieniach dokumentów 1 września 2014r. uzyskał pozwolenie na budowę. Od tego pozwolenia wpłynęło jedno odwołanie osoby fizycznej. Wojewoda Wielkopolski jako organ odwoławczy rozpatrzył to odwołanie i 28 listopada 2014r. Wojewoda utrzymał tę decyzję. 27 marca 2015r. ta decyzja została przeniesiona na kolejnego inwestora. Tak w skrócie wyglądało postępowanie. Zapytanie dotyczyło obsługi parkingowej tej inwestycji.

Zdaniem przewodniczącego Adama Pawlika Komisja nie spotkała się, aby rozmawiać na ten temat w skrócie, tylko o całej sprawie. Należałoby zacząć od warunków zabudowy, które musiały wziąć pod uwagę dostęp do drogi publicznej dla przyszłej nieruchomości. Z tą drogą nie było łatwo od samego początku, gdyż nie spełniała ona odpowiednich parametrów dotyczących szerokości do tego, aby taki obiekt mógł się tam znaleźć.

Wicedyrektor Andrzej Nowicki powiedział, że zespół mieszkaniowy z usługami przy ul. Morzyczańskiej jest na dwóch działkach, jest to bezpośredni teren inwestycji. Warunki zabudowy dla zabudowy kubaturowej wskazały obowiązujące i nieprzekraczalne linie zabudowy, które wynikały z postępowania. Decyzja o warunkach zabudowy, jeżeli chodzi o miejsca parkingowe i obsługę komunikacyjną, bazuje

na informacji uzyskanej z Zarządu Dróg Miejskich (ZDM), która do tej decyzji o warunkach zabudowy była przygotowana na podstawie analizy możliwości obsługi komunikacyjnej tego terenu inwestycyjnego. Jeżeli chodzi bezpośrednio o miejsca parkingowe to wskaźniki miejsc parkingowych zostały określone w ten sposób, że na jedno mieszkanie w tym budynku przypada półtora miejsca parkingowego, natomiast na 100 m² powierzchni użytkowej usług 3 miejsca parkingowe. Z decyzji o warunkach zabudowy wynika, że inwestor planując swoją inwestycję mógł zlokalizować miejsca parkingowe bezpośrednio na terenie inwestycji lub na terenie działki 1/10, dysponując notarialną bezterminową umową z właścicielem terenu. Jeżeli chodzi

o wymogi pozwolenia na budowę odbyło się to w oparciu o prawo budowlane i na podstawie kompletnego projektu budowlanego. Na etapie pozwolenia na budowę inwestor ze swoim wnioskiem jest przymierzany do spełnienia wszystkich warunków decyzji o warunkach zabudowy, w tym też wymogów dotyczących miejsc parkingowych. Następnie mówca zaprezentował w formie multimedialnej projekt zagospodarowania budynku, w którym jest pewna kaskadowość. Większość miejsc parkingowych zlokalizowana jest w hali podziemnej, 18 miejsc na terenie, w garażu podziemnym jest 186 miejsc, a na terenie przywołanej działki 1/10 jest 140 miejsc. Po przeprowadzeniu całego postępowania i sprawdzeniu, czy wszystkie wymogi decyzji o warunkach zabudowy, w tym miejsca parkingowe, są spełnione, wydając pozwolenie na budowę w uzasadnieniu decyzji także jest odniesienie co do sposobu spełnienia tego wymogu parkingowego. W decyzji o warunkach zabudowy był wymóg spełnienia przez inwestora określonej ilości miejsc parkingowych i podany był sposób tego spełnienia. Postępowanie o pozwolenie na budowę odzwierciedla też ocenę spełnienia tego wymogu. Od decyzji pozwolenia na budowę zdarzyło się jedno odwołanie osoby fizycznej, która swoje powody odwołania przytoczyła, natomiast Wojewoda, przeglądając cały materiał dowodowy, nie tylko w kontekście spraw poruszonych w odwołaniu, ocenił, że nie zachodzą przesłanki do uchylecia tej decyzji, stąd utrzymał ją w mocy i decyzja ta stała się ostateczna i podlega wykonaniu.

Przewodniczący Adam Pawlik zapytał, jaki był zarzut wobec tej decyzji?

Wicedyrektor Andrzej Nowicki odpowiedział, że w trakcie postępowania były podnoszone kwestie m. in. zacielenia, przesłaniania. Odwołanie jednak nie musi wymieniać zastrzeżeń, wystarczy napisać odwołanie i to powoduje poddanie decyzji weryfikacji przez Wojewodę i to w całości.

Przewodniczący Adam Pawlik poprosił o wyjaśnienia dotyczące konieczności poszerzenia drogi.

Głos zabrał wicedyrektor Andrzej Nowicki. Ul. Morzyczańska w stanie, w którym istnieje, jest stosunkowo wąska, ale ZDM określając warunki obsługi komunikacyjnej tej inwestycji, bazując na art. 16 ustawy prawo drogowe, nałożył na inwestora obowiązek poszerzenia ul. Morzyczańskiej poprzez zapewnienie w pełni przejeźdźności, jak również włączenia w ul. Piłsudskiego. Ten wymóg z decyzji o warunkach zabudowy został powtórzony w pozwoleniu na budowę. Był wymóg ZDM, aby inwestor na przebudowę ul. Morzyczańskiej przedstawił projekt i uzgodnił to w ZDM przed wydaniem pozwolenia na budowę. To zostało sprawdzone, że takich czynności inwestor dokonał.

Pani Katarzyna Bolimowska, reprezentująca ZDM, zreferowała wydarzenia od 2005r., kiedy zapadła decyzja o lokalizacji celu publicznego na zaprezentowane rozwiązanie, które

mówczyni przedstawiła w formie multimedialnej. Zajmowało ono również obszar przyszłego parku. Wówczas z art. 98 dokonano podziału za odszkodowaniem, procedowano to dosyć długo na skutek tego, że operat szacunkowy opiewał na ok. 300.000 zł, weszło to w tryby administracyjne i starosta oszacował na kwotę ok. 600.000 zł. Od tego odwołał się ZDM i ostatecznie kwota odszkodowawcza opiewała na ok. 561.000 zł. Wówczas podjęto decyzję o wypłacie tego odszkodowania. Ta decyzja celu publicznego ważna jest bezterminowo. Nowy projekt ulicy został uzgodniony w ZDM, podpisano umowę. Nie jest to umowa partycypacyjna, jest umową rzeczową dlatego, że jest to droga wewnętrzna. Po dwóch stronach przewidziano chodniki, jezdnię i pas zieleni przy zabudowie jednorodzinnej. Tak wygląda w skrócie historia ul. Morzyczańskiej, od pierwotnego projektu, przez odszkodowanie, do projektu dzisiejszego, przy obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego dla parku.

Przewodniczący Adam Pawlik zapytał, czy poszerzenie drogi było wymogiem do tego, aby obiekt widoczny na planszy mógł powstać, czyli aby właściciel mógł otrzymać pozwolenie na budowę?

Pani Katarzyna Bolimowska odpowiedziała, że tak.

Kontynuując przewodniczący Adam Pawlik powiedział, że będąc posiadaczem takiej nieruchomości i składając wniosek do Wydziału o warunki zabudowy, a następnie o pozwolenie na budowę, inwestor wiedział, że nie ma dostępu do drogi publicznej i nie uzyska takich decyzji, w związku z czym najpierw chciał dokonać poszerzenia tej drogi i zwrócił się do ZDM w procedurze administracyjnej. To poszerzenie jest częściowo na działkach miejskich, a częściowo na działkach inwestora. ZDM prowadził tę procedurę i wydał pozytywną decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Czy ZDM zdawał sobie sprawę na etapie procedowania nad tym wnioskiem, że jeśli wyda pozytywną decyzję, to Miasto Poznań będzie postawione przed koniecznością wykupu tej nieruchomości należącej do inwestora i będzie musiało mu zapłacić 560.000 zł z kasy publicznej?

Jak odpowiedziała Pani Katarzyna Bolimowska ZDM zdawał sobie z tego sprawę i nie działał wbrew prawu, bo nie miał podstaw prawnych, by odmówić korzystania z tej drogi, która funkcjonowała jako droga, chociaż pozostawała jako droga wewnętrzna. Dostęp do drogi publicznej przez drogę wewnętrzną jest prawnie możliwy. Odszkodowanie było należne na skutek podziału za odszkodowaniem z art. 98.

Przewodniczący Adam Pawlik stwierdził, że nie pytał o to, czy to było prawne czy bezprawne, tylko czy ZDM prowadząc tę procedurę administracyjną miał świadomość, że będzie poddany konieczności wypłaty odszkodowania i z wypowiedzi zrozumiał, że był. Prowadząc takie postępowanie każdy pilnuje swojego interesu – wnioskodawca chce doprowadzić do budowy inwestycji, bo chce na niej zarobić, z drugiej strony organ publiczny nie necessarily musi na rzecz tego wnioskodawcy ponosić koszty, jednak poniósł. Czy nie można było na tym etapie rozmawiać z inwestorem, że zostanie pozytywną zgodę, jeśli nieodpłatnie przekaże np. ten grunt pod budowę drogi?

Pani Katarzyna Bolimowska myśli, że rozmowy takie nie miały miejsca, gdyż nie ma dokumentów wskazujących na to. Należy pamiętać o tym, że nie ma tutaj art. 16, który zobowiązuje zarząd drogi do tego, aby wymagać pewnych inwestycji w pasie drogowym. Jest to droga wewnętrzna, więc nie ma takich możliwości.

Przewodniczący Łukasz Miśkiewicz uważa, że sytuacja jest skomplikowana w kontekście decyzji lokalizacyjnej z 2005r., która działa jak quasi plan w odniesieniu do celów publicznych. Powstaje pytanie, dlaczego ta decyzja została wydana? Ale plan obowiązuje i w tym momencie z automatu działa przepis z art. 98 ustawy o gospodarce nieruchomościami, że jeżeli jest podział geodezyjny na wniosek właściciela nieruchomości, to ta część działki, która jest pod cel publiczny przeznaczona, z mocy prawa przechodzi na Skarb Państwa, a w tym przypadku na Miasto i Miasto jest z mocy prawa zobligowane do wypłaty odszkodowania. Należałoby wdrożyć taki tryb postępowania, że jeżeli na realizacji drogi publicznej zależy inwestorowi, któremu poprawia się dojazd, to pewne negocjacje trzeba przeprowadzić przed wydaniem decyzji o lokalizacji celu publicznego lub przed uchwaleniem planu. Powstaje pytanie, czy w tym przypadku była szansa, aby inaczej prawnie z tego wyjść, skoro obowiązywała decyzja z 2005r o celu publicznym? Trudno powiedzieć. Przewodniczącego bardziej zastanawia decyzja o warunkach zabudowy, która pozwala prawie połowę normatywu parkingowego zlokalizować na działce, która nie jest własnością inwestora, jest w oddaleniu od inwestycji, nie ma w pełni zagwarantowanej komunikacji pieszej. Przewodniczącego zastanawia pewna generalna tendencja, że zapisy pozwalają wskazać inwestorowi jakąś działkę w pobliżu, na której zobowiązuje się do stworzenia parkingu na podstawie dzierżawy, bez gwarancji, że ta dzierżawa nie zostanie przeniesiona np. na wspólnotę, która się wytworzy. Dzierżawa, nawet na czas nieokreślony, ma też swoje terminy wypowiedzenia. Szansa na to, że ta działka utrzyma się jako zaplecze parkingowe dla tej inwestycji jest niewielka. Niewykluczone, że inny inwestor także wskaże tę działkę jako zapewnienie normatywu parkingowego dla swojej inwestycji. Przewodniczący zaapelował o zweryfikowanie tej polityki i zastanawia się, czy ona ma podstawy prawne – czy można wykazywać się normatywem parkingowym na podstawie umowy dzierżawy notarialnej i tym samym zwiększać ilość mieszkań na danej działce, realnie nie zapewniając im miejsc parkingowych bezpośrednio w ramach realizowanego projektu.

Radna Dominika Król zapytała, czy na ul. Morzyczkańskiej będzie ruch jedno- czy dwukierunkowy? Ostatnio jest tendencja do zamykania uliczek dwukierunkowych i robienia ruchu jednokierunkowego, żeby były miejsca parkingowe. Taką opcję preferuje Miejski Inżynier Ruchu. Czy to nie jest tak, że Miasto poszerzy ul. Morzyczkańską, będzie tam ruch dwukierunkowy, za chwilę zostanie zmieniony na jednokierunkowy po to, aby parkowały na niej samochody i wyjdzie na to, że Miasto dopłaca do tego, żeby samochody mogły stać na ulicy.

Pani Katarzyna Bolimowska odpowiedziała, że przewidziany jest tam ruch dwukierunkowy, ponadto jest to ulica ślepa.

Wicedyrektor Andrzej Nowicki stwierdził, że wątpliwości na ile decyzja o warunkach zabudowy może wskazywać inny teren, dotyczą dosyć trudnej materii. Natomiast w trakcie procedowania o warunki zabudowy jest wymagana ocena zarządcy drogi, który na podstawie swoich analiz ocenia, czy dany teren i w jaki sposób może być obsługiwany. Mówca zakłada, że każdorazowo przy procedowaniu wniosku o pozwolenie na budowę jest to analizowane – w jaki sposób miejsca parkingowe mają być zapewnione, jak również w jaki sposób dana inwestycja ma być obsługiwana komunikacyjnie. Każdorazowo na podstawie takiej analizy i informacji o warunkach zabudowy odpowiednie warunki są wpisywane. Wątpliwości odnośnie stałości

wskazanych parkingów – liczba miejsc parkingowych musi być wyegzekwowana i w sytuacji, kiedy inwestor będzie chciał oddać do użytkowania swoją inwestycję, to jeżeli nie będzie miał zapewnionych wymaganych miejsc postojowych wynikających z decyzji, to można przypuszczać, że pozwolenia na użytkowanie nie uzyska. Kwestia stałości wskazanych gdzie indziej miejsc parkingowych także w Wydziale wzbudzała wątpliwości, w jaki sposób to
 i najszczelniej ująć.

Dla przewodniczącego Łukasza Mikuły ta kwestia jest kontrowersyjna, bo kto decyduje – urzędnik czy przepisy prawa - o tym, że można w ogóle wskazać jakąś działkę w pobliżu danej inwestycji jako dodatkowe zaplecze parkingowe. Jest to sprawdzane przy odbiorze, ale jak później wygląda eksploatacja pokazuje życie. Jest plan miejscowy, który taki sam normatyw parkingowy wpisuje w odniesieniu do danego terenu i czy przy wydawaniu pozwolenia na budowę dopuszcza się sytuację, że to, co jest wpisane w planie, że należy spełnić w ramach działki, może być zagwarantowane przez jakąś umowę dzierżawy z właścicielem gruntu pobliskiego. Czy w praktyce jest różnica między wz-tką a planem przy wydawaniu pozwolenia na budowę?

Wicedyrektor Andrzej Nowicki powiedział, że wymogi parkingowe zapisane w decyzji o warunkach zabudowy są pewnym echem poprzedzającej analizy ZDM o możliwościach i jeżeli taka możliwość się pojawia, to odpowiednie zapisy pojawiają się w decyzji o warunkach zabudowy. W Wydziale trwa intensywna dyskusja na temat jak najbardziej prawidłowego sposobu odzwierciedlenia wymogów miejsc parkingowych, żeby miało to gwarancje trwałości. Ideą byłoby, gdyby taka nieruchomości znalazła się w bezpośrednim sąsiedztwie, natomiast zdarzają się działki z dawnych podziałów geodezyjnych, jest właściciel i np. jeżeli ma bardzo małą działkę i jeżeli musiałby spełnić wymóg parkingowy tylko na swojej działce, to musi obniżyć ilość mieszkań na ile mu możliwości techniczne i finansowe pozwalają, a rozwiązania są różne. Z drugiej strony zawsze inwestor może powściągnąć swój zamiar inwestycyjny przez ograniczenie ilości miejsc. Odnośnie pytania dotyczącego zapisów planu – inwestor wskazuje teren inwestycji, zwykle ten, którym dysponuje na cele budowlane, natomiast lokalizowanie miejsc parkingowych gdzie indziej jest możliwe, jeżeli wynika to z planu.

Pani Katarzyna Bolimowska zacytowała dwa zapisy decyzji o warunkach zabudowy dotyczące sposobu zabezpieczenia interesów zarządcy drogi – pełne potrzeby parkingowe należy zapewnić na terenie objętym wnioskiem, bezwzględnie poza pasem projektowanej ul. Morzyczarńskiej. Ponadto, zgodnie z obowiązującym planem miejscowym zagospodarowania przestrzennego Rataje Park II, wskazane działki są przeznaczone wyłącznie pod urządzenie zieleni publicznej. W związku z powyższym obecnie funkcjonujące na tym terenie parkingi samochodowe należy traktować jako tymczasowe, które nie mogą stanowić zaplecza parkingowego dla nowo projektowanej zabudowy na powyższych działkach obręb Żegrze.

Przewodniczący Łukasz Mikuła stwierdził, że pomysł zlokalizowania części miejsc parkingowych na działce 1/10 nie wziął się od ZDM-u. Czy wnioskował o to inwestor, czy zaproponował to WUiA?

Przewodniczący Adam Pawlik zapytał, jak do działki 1/10 mają dojechać samochody, ponieważ nie ma tutaj drogi.

Pan Lesław Rachwał, Rada Osiedla Żegrze, powiedział, że decyzja o inwestycji celu publicznego z 2005r. łączy się z decyzją o warunkach zabudowy z kwietnia 2006r., która była wydana z rażącym naruszeniem prawa. Decyzja ta została przez Wojewódzki Sąd Administracyjny oraz później Naczelny Sąd Administracyjny obalona. W tej chwili na części tego terenu, na działce 26/2 oraz 23/1 jest realizowana ta inwestycja. Brakujące miejsca parkingowe uzyskano od spółdzielni mieszkaniowej, która może za jakiś czas wypowiedzieć umowę i gdzie mieszkańcy będą parkować? Miejsca parkingowe to jedna sprawa, a druga sprawa, to jak wyglądają warunki zabudowy dotyczące jednego z punktów niezbędnych do spełnienia, mianowicie powierzchni biologicznie czynnej.

Przewodniczący Adam Pawlik zapytał, jak można dojechać do działki 1/10, skoro nie ma tam drogi? Czy Wydział, zgadzając się na coś takiego wyliczył, czy te 140 miejsc na działce fizycznie da się zmieścić?

Przewodniczący Łukasz Mikuła zwrócił się do Inspektora Nadzoru Budowlanego z pytaniem, czy na etapie odbioru inwestycji sprawdza się, czy normatyw parkingowy jest realnie wykonany? Jeżeli np. część miejsc parkingowych jest zlokalizowana poza terenem inwestycji, czy sprawdza się czy miejsca parkingowe są fizycznie wykonane i udostępniane w sposób umożliwiający eksploatację?

Wicedyrektor Andrzej Nowicki odpowiedział, że jeżeli inwestor do pozwolenia na użytkowanie nie spełni wymaganej ilości miejsc parkingowych, to pozwolenia na użytkowanie nie uzyska. Jeżeli chodzi o powierzchnie biologicznie czynną, to w pozwoleniu na budowę sprawdzany jest także ten aspekt i bez spełnienia odpowiedniego wymogu w tym zakresie decyzja o pozwoleniu na budowę nie mogłaby być wydana. Co do pytania, jak dojechać do tych działek, to na etapie pozwolenia na budowę ten aspekt nie był wymagany do zbadania, aczkolwiek można mieć wątpliwość czy to jest realne, podobnie jak to, czy 140 miejsc postojowych jest tam realne. Tak naprawdę na etapie pozwolenia na budowę jest badana pod tym względem zgodność z warunkami zabudowy, natomiast nie można wymagać pozaprawnych wymogów. Gdyby okazało się, że któregoś z tych warunków inwestor nie będzie w stanie spełnić, to będzie miał problem w sensie braku pozwolenia na użytkowanie i będzie musiał szukać zamiennych rozwiązań w tym zakresie.

Przewodniczący Adam Pawlik zapytał, czy to znaczy, że wnioskodawca zwraca się do WUiA o wydanie warunków zabudowy, a następnie pozwolenia na budowę, WUiA bada sprawę i nie ma obowiązku zbadać, czy normatyw parkingowy ma realne szanse dojść do skutku na wskazanej nieruchomości? Czy WUiA nie bada, czy miejsca te mogą się tam realnie znaleźć, że samochody muszą tam dojechać jakąś drogą? Radny nie wierzy, że WUiA zgodnie z prawem nie jest zobowiązany zbadać tego, bo na tej podstawie wydaje się pozwolenie na budowę. Do jakiej sytuacji doprowadził Wydział? W jakiej sytuacji będzie Inspektor Nadzoru Budowlanego jeśli będzie dokonywał odbioru i normatyw parkingowy nie będzie spełniony? Dojdzie do szukania miejsc na siłę, bo inwestycja powstała. Od czego jest organ wydający pozwolenia na budowę? Decyzja o pozwoleniu na budowę musi być umocowana na jakimś realnym fundamencie, a wicedyrektor stara się wytłumaczyć, że realny fundament dopiero ma sprawdzić nadzór budowlany.

Jak odpowiedział wicedyrektor Andrzej Nowicki, w WUiA procedując o pozwoleniu na budowę sprawdzane są wymogi dla inwestora, które wynikają m. in., z decyzji o warunkach zabudowy i praktycznie poziom stawiania wymogów może być adekwatny do poziomu

wymogów stawianych wcześniej. Tak wydana decyzja może budzić wątpliwości z punktu widzenia aspektów, o których powiedział Pan przewodniczący, ale tak wydana decyzja w postępowaniu administracyjnym i to dwuinstancyjnym została potwierdzona, że jest prawidłowo wydana. Kwestia realności – w innym postępowaniu, gdyby były wymogi zabezpieczenia miejsc parkingowych tylko i wyłącznie na działce inwestora, to byłoby to wyegzekwowane, natomiast możliwość rozłożenia tych miejsc parkingowych na działce 1/10 jest związana z tym, że „sąsiaduje z terenem, który może bezpośrednio do granicy te miejsca parkingowe być rozłożone. Natomiast użyczający teren notarialnie, z przeznaczeniem właśnie na miejsca parkingowe, to praktycznie też powinien zapewnić, znaczy to już jest poza postępowaniem administracyjnym, tylko między inwestorem i użyczającym teren kwestia też realności, to, o co Pan przewodniczący pyta.”

Radna Ewa Jemielity powołała się na przykład inwestora, który wskazał we wniosku o warunki zabudowy i we wniosku o pozwolenie na budowę parking strzeżony, który jest już zajęty przez mieszkańców istniejących do tej pory bloków. Czy inwestor ma taką możliwość prawną, czy wskazanie takiego miejsca skutkuje tym, że inwestor może twierdzić, iż spełnia warunki odpowiedniej ilości miejsc parkingowych?

Wicedyrektor Andrzej Nowicki odpowiedział, że poza planem, „tam gdzie wydawane są decyzje o warunkach zabudowy chociażby z powodów istniejących granic geodezyjnych z różnych powodów z zamierzonej przeszłości, są jakie są. Oczywiście każdy ma prawo zagospodarować, byle zgodnie z wymogami, z przepisami, swoją nieruchomość i im bliżej centrum, tym tak naprawdę z miejscami parkingowymi jest kłopot, aczkolwiek być może nie, bo to może zależeć, jak się podejdzie do tego, skoro nie chcemy aż tylu samochodów w centrum, no to być może jakieś przełożenie na postępowania administracyjne to powinno znaleźć. Natomiast kwestia wskazywania innych terenów niż bezpośredniej inwestycji, tak na przestrzeni lat oceniam, że jest coraz bardziej zawężająca i w zasadzie bardziej w drodze wyjątku jednak, ale to nie w drodze wyjątku dla indywidualnego inwestora, tylko najczęściej to sytuacja konkretnej nieruchomości tego może wymagać, a ocena zarządcy drogi jest taka, że istnieją w okolicy np. sprzyjające możliwości. I w takiej sytuacji zmuszać inwestora, żeby siedł z miejscami tylko i wyłącznie na swojej działce w głąb, gdzie z praktyki wiemy, że inwestorzy jeżeli sprzedają mieszkania to pewnie są zadowoleni, miejsce parkingowe kosztuje i ileś procent, 30, 40, w jakimś czasie jest niesprzedanych, czyli tak naprawdę zmuszanie nie dość do kosztów inwestycyjnych, a później praktycznie mała realność zajęcia, gdyby funkcjonowało, ale to jest rynek pewnie, kiedy mieszkanie z przynależnym miejscem i nie ma zmiłuj po prostu powinno podlegać wykupowi, prawdopodobnie ten problem zastawiania miejsc byłby zdecydowanie mniejszy”.

Wiceprezydent Maciej Wudarski myśli, że prowadząc politykę parkingową w odniesieniu do polityki budowlanej czy urbanistyki, można dopuszczać wyjątki od tych zasad, które są zapisane w uchwale Rady Miasta i to jest robione np. w przypadkach planów miejscowych, gdzie faktycznie zależy Miastu na zabudowie śródmiejskiej, a nie ma możliwości tworzenia miejsc parkingowych na obszarze danej nieruchomości. Te wyjątki są uzasadnione, natomiast w tym przypadku tego uzasadnienia nie ma i stąd ta dyskusja.

Przewodniczący Adam Pawlik podsumowując powiedział, że sprawa jest wyjątkowo niepokojąca. Jest tutaj kilka aspektów:

- ul. Morzyczńska, która nie spełniała wymogów, więc pozwolono spełnić ten wymóg, dzięki czemu narażono podatnika miejskiego na wypłatę ponad pół miliona zł dla inwestora. Cały czas mowa o tym samym inwestorze związanym z Parkiem Rataje, czyli Panu Dariuszu Wechcie. Pan Dariusz Wechta otrzymał warunki zabudowy w 2006r. na zabudowę całego terenu i wtedy była wielka burza mózgów w WUiA, fachowcy mocno debatowali i profesjonalnie tę decyzję wydali. Gdyby nie kilku zapaleńców, którzy odwoływali się do wszystkich możliwych instancji, ta decyzja zostałaby skonsumowana. Sąd administracyjny w 2011r. te warunki zabudowy obalił uzasadniając, że są wydane z rażącym naruszeniem prawa;

- niespełnienie normatywu parkingowego w stosunku do kubatury nieruchomości, czy też wielkości nieruchomości, którą inwestor chciał zbudować. Nie byłoby żadnego problemu, gdyby WUiA w warunkach zabudowy napisał, że można tam zbudować budynek wielorodzinny o dużo mniejszej ilości pięter czy ilości mieszkań, dzięki czemu zmieściłby się parametr parkingowy i na nieruchomości, na której ta inwestycja powstaje, miejsca parkingowe zmieściłyby się. Na siłę szukano miejsc parkingowych i wskazano działkę 1/10, gdzie nie jest możliwe zlokalizowanie 140 miejsc parkingowych łącznie z komunikacją. Fizycznie nie da się tego zrobić, chyba, że inwestor zbuduje parking wielopoziomowy. Po drugie, ta działka nie posiada dostępu do drogi;

- działka 1/10 nie należy do inwestora. Inwestor sprzeda mieszkania i mieszkańcy mogą mieć problem z miejscami parkingowymi, gdyż spółdzielnia w każdej chwili może tę umowę wypowiedzieć.

Zdaniem przewodniczącego Adama Pawlika jest to sytuacja bardzo niepokojąca, nie powinno do takich sytuacji dochodzić. Przewodniczący zwrócił się do decementa WUiA i ZDM-u, aby do takich sytuacji w przyszłości nie dochodziło. Przewodniczący Adam Pawlik zaproponował przyjęcie stanowiska – jak w załączniku nr 4 do protokołu. Stanowisko zostało przyjęte przez Doraźną Komisję ds. powstania Rataje-Parku stosunkiem głosów: 7/0/0.

Przewodniczący Łukasz Miśko zobowiązał się do przygotowania propozycji stanowiska Komisji Polityki Przestrzennej, które ujmie te same sprawy w szerszym kontekście, bardziej kierunkowym i przedstawienia go na następnym posiedzeniu..

Przewodniczący Adam Pawlik stwierdził, że na tym Doraźna Komisja ds. powstania Rataje-Parku wyczerpała porządek obrad i zakończył posiedzenie tej Komisji. Obrady kontynuowała Komisja Polityki Przestrzennej.

Ad. 2

Przewodniczący Łukasz Miśko poruszył sprawę wniosku Stowarzyszenia Społecznego Komitetu Budowy Pomnika Wypędzonych w Poznaniu (jak w piśmie nr RM-I.0010.4.36.2015). Jak powiedział przewodniczący RMP przekazał Komisji powyższy wniosek do zaopiniowania.

Wniosek zaprezentował przedstawiciel Stowarzyszenia, Pan Henryk Walendowski.

Komisja, stosunkiem głosów: 11/0/0, stwierdziła, że:

1) uchwała Nr LVIII/905/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 05-11-2013 w sprawie wyrażenia zgody na wzniesienie pomnika Wypędzonych Wielkopolan zachowuje swoją aktualność i nie ma podstaw do jej rewizji

2) wniosek powinien zostać w tej chwili skierowany do Zespołu do spraw wznoszenia pomników na terenie miasta Poznania, powołanego w dniu 20 maja 2015r. zarządzeniem nr 334/2015/P Prezydenta Miasta Poznania.

Taka odpowiedź zostanie przekazana przewodniczącemu RMP.

Ad. 3

Projekt uchwały przedstawiła w formie multimedialnej Pani Magdalena Konstencka-Burek.

Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie: 9/0/0.

Ad. 4

Projekt uchwały w formie multimedialnej przedstawił Pan Adam Kijowski.

Komisja zaopiniowała projekt uchwały pozytywnie: 9/0/0.

Ad. 5

Projekt uchwały w formie multimedialnej przedstawiła Pani Joanna Grabkiewicz.

Komisja, stosunkiem głosów: 7/0/0, przyjęła rozstrzygnięcie uwag zaproponowane przez Prezydenta. Następnie Komisja pozytywnie, stosunkiem głosów: 7/0/0, pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały z uwagami zaproponowanymi przez przewodniczącego Łukasza Mikuły następującej treści:

Komisja zwraca się do Prezydenta Miasta, aby niezwłocznie po uchwaleniu planu:

1/ przedstawił koncepcję realizacji ustaleń planu (uzbrojenie terenu, zakres komercjalizacji terenów mieszkaniowych, harmonogramy realizacji, podmioty odpowiedzialne, nakłady finansowe itd.)

2/ podjął rozmowy z Zarządem Województwa na temat realizacji przystanku kolejowego Druskiennicka w ramach planowanej modernizacji trasy kolejowej Poznań-Piła.

Ad. 6

Punkt 6 został zdjęty z porządku obrad posiedzenia – jak na wstępie protokołu.

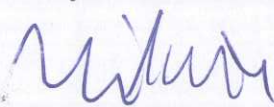
Ad. 7

Radny Wojciech Kręglewski poruszył sprawę interwencyjną z wniosku Pani Kubiak, która skarży się na decyzję WUiA w sprawie wydania warunków zabudowy na ulokowanie przy ul. Żmigrodzkiej 30 obiektu wielorodzinnego w obszarze, który strukturalnie zawiera głównie budownictwo jednorodzinne. Pani Kubiak i Jej sąsiedzi obawiają się, że realizacja tej inwestycji doprowadzi do pogorszenia komfortu zamieszkania w tej zabudowie jednorodzinnej i uważa, że obiekt, który został zaproponowany w warunkach zabudowy jest przewymiarowany i nie pasuje do otoczenia. Mieszkańcy złożyli skargę do Samorządowego Kolegium Odwoławczego (SKO), decyzja nie została jeszcze wydana, jest tylko stanowisko Prezydenta, który nie przychylił się do skargi i podtrzymuje zapisy warunków zabudowy.

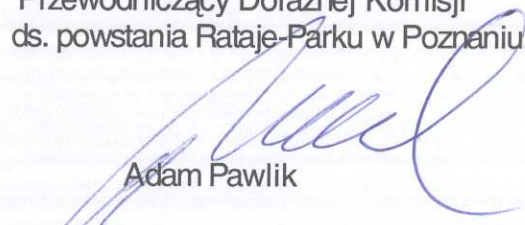
Pani Zofia Czarnowska-Giese (WUiA) powiedziała, że decyzja została wydana po przeprowadzeniu analizy urbanistycznej i jest odpowiedzią na wniosek o warunki zabudowy. Złożone zostało odwołanie i SKO będzie się odnosiło do postępowania jako całości. Po wykonaniu analizy urbanistycznej zostały złożone uwagi do analizy, ale odnoszą się one do następnego etapu postępowania, czyli wydania pozwolenia na budowę. Są to uwagi dotyczące tego, że nie powinna tam być lokalizowana piwnica, ponieważ jest wysoki poziom wód gruntowych. W warunkach zabudowy do takich elementów WUiA nie odnosi się. Kolejny temat dotyczy miejsc parkingowych, które zostały określone jak zawsze. W warunkach zabudowy nie określa się także miejsca składowania odpadów gospodarczych. Na odcinku zabudowy od skrzyżowania ul. Świdnickiej i ul. Żmigrodzkiej zachowała się niska zabudowa jednopiętrowa z lat 30-ych i zdaniem skarżących charakter okolicznej zabudowy jak i zasada dobrego sąsiedztwa nasuwają przesłanki do zachowania tej ciągłości architektonicznej okolicy. Działka, której wniosek dotyczy, jest pusta, teren ten jest inwestowany w sposób na dzisiejsze czasy aktualny. Jest to teren perspektywiczny, w okolicy powstało wiele domów wielorodzinnych, ul. Żmigrodzka jest mocno zainwestowana i trudno tutaj odnieść się parametrami w taki sposób, żeby powstał mały budynek jednokondygnacyjny do 7-8 m wysokości. Z ekonomicznego punktu widzenia wszystkich inwestujących wokół jest to teren zbyt drogi na inwestowanie takie, jakie było kiedyś. W analizie urbanistycznej WUiA odnosi się zawsze do zaistniałej sytuacji. W tej chwili sprawa jest w SKO, należy czekać na rozstrzygnięcie.

Na tym posiedzenie zakończono.

Przewodniczący Komisji
Polityki Przestrzennej


Łukasz Mikula

Przewodniczący Doraźnej Komisji
ds. powstania Rataje-Parku w Poznaniu


Adam Pawlik

Protokołowała

Renata Hildebrandt