

Protokół nr 70/2018
z posiedzenia
Komisji Rewizyjnej
Rady Miasta Poznania
w dniu 9 października 2018 roku
miejsce posiedzenia: Sala Błękitna UMP

Porządek posiedzenia:

1. Zakończenie kontroli wykorzystania środków Miasta Poznania w miejskiej instytucji kultury – Teatr Polski.
2. Zakończenie kontroli inwestycji dotyczących głównych rozwiązań komunikacyjnych na Naramowicach.
3. Zakończenie kontroli efektywności przeprowadzania konsultacji społecznych przez Zarząd Dróg Miejskich.
4. Przyjęcie sprawozdania z działalności Komisji Rewizyjnej Rady Miasta Poznania w VII kadencji.
5. Sprawy bieżące. Wolne głosy i wnioski.

Lista obecności członków KR stanowi załącznik nr 1, a lista gości załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka otworzyła posiedzenie Komisji Rewizyjnej RMP i przedstawiła porządek obrad.

Ad. 1. Zakończenie kontroli wykorzystania środków Miasta Poznania w miejskiej instytucji kultury – Teatr Polski.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka oddała głos Pani Radnej Joannie Frankiewicz, która prowadzi przedmiotową kontrolę.

Radna Joanna Frankiewicz poprosiła o zdjęcie tego punktu z porządku obrad. Pani Radna zaznaczyła, że ze względu na zaistniałe okoliczności chciałaby solidnie przygotować się do sporządzenia protokołu.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poinformowała, że w związku z tym, że dzisiejsze posiedzenie jest ostatnim w tej kadencji, istnieje możliwość umieszczenia w sprawozdaniu z działalności Komisji rekomendacji i zaleceń na temat tej kontroli dla przyszłej kadencji.

Radna Joanna Frankiewicz wskazała, że jest to dobre rozwiązanie i dodała, że przekaze materiały i podsumowanie nowej Komisji Rewizyjnej.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka zamknęła ten punkt posiedzenia i podziękowała przybyłym gościom za obecność.

Ad. 2. Zakończenie kontroli inwestycji dotyczących głównych rozwiązań komunikacyjnych na Naramowicach.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka stwierdziła, że ostatnie informacje, jakie otrzymała do tej kontroli były lekkim zaskoczeniem. Poinformowała, że protokół kontroli został wysłany Państwu Radnym w dniu dzisiejszym, dlatego odczytała jego treść, zaczynając od punktu czwartego:

<<IV. Stan faktyczny stwierdzony w ramach kontroli oraz opis stanu prawnego, w tym stwierdzonych nieprawidłowości.

Komisja prowadziła kontrolę na posiedzeniach w dniach: w dniach 3 kwietnia, 29 maja, 19 czerwca, 28 sierpnia oraz 18 września 2018 r. W trakcie tych posiedzeń Komisja zajmowała się wieloaspektowym podejściem władz Miasta dotyczącym procesu powstawania nowych rozwiązań komunikacyjnych dla Naramowic. Naramowice to duża i prężnie rozwijająca się północna dzielnica miasta Poznania. Ulica Naramowicka to od lat najwolniejsza ulica w Polsce – w związku z powyższym, wprowadzenie dobrze przygotowanych i przemyślanych rozwiązań komunikacyjnych stało się koniecznością.

Miasto Poznań w roku 2008 przeznaczyło pierwsze środki finansowe na regulację terenowo – prawne oraz dokumentację projektową. Do roku 2014 Miasto wydało ponad 17 mln zł na inwestycje komunikacyjne dotyczące Naramowic. W tej kadencji, od roku 2014 do końca 2017 Prezydent i jego urząd wydał około 1,5 mln zł. Patrząc na postęp prac i zmieniające się koncepcje, można uznać, że władze Poznania nie zaangażowały się w sposób dostateczny w rozwiązanie problemów komunikacyjnych tej części Miasta.

Poniżej Komisja przedstawia poszczególne elementy powstawania inwestycji, które podlegały kontroli Komisji Rewizyjnej Rady Miasta Poznania.

1. Wybór koncepcji rozwiązania problemów komunikacyjnych dzielnicy Naramowice.

Pierwsze dyskusje i konsultacje nad wyborem koncepcji dotyczącej rozwiązań komunikacyjnych na Naramowicach odbywały się już w roku 2009. Od tego czasu koncepcję zmieniano kilkakrotnie, ostatecznie zatwierdzoną wersją w roku 2017 była koncepcja łącząca różne warianty zarówno układu drogowego 2x2 jak i trasy tramwajowej. Budowę trasy podzielono na cztery etapy podstawowe (zgodnie ze specyfikacją zamówienia), aktualnie prace trwają nad etapem I „Pętla Wilczak – Naramowice” (prace projektowe), oraz mniej zaawansowany etap zwany „etapem II”, czyli od Naramowic do przejazdu kolejowego. Oba odcinki, mimo prac nad rozwiązaniami komunikacyjnymi w tym rejonie Poznania - w czasie objętym kontrolą - nie wyszły poza prace koncepcyjno – projektowe. Pozostałe odcinki budowy Nowej Naramowickiej jak i tramwaju są jeszcze mniej zaawansowane.

Komisję niepokoją niektóre odpowiedzi uzyskane od Wydziału Transportu i Zieleni. Rozumiejąc specyfikę urzędu i zmian w nim zachodzących, niedopuszczalna jest sytuacja, w której Komisja otrzymuje odpowiedź „Dokumentacja projektowa dla ul. Nowej Naramowickiej pochodząca najprawdopodobniej z roku 2013 (...)”. Dokumenty sporządzane na zamówienie urzędu są dokumentami kosztownymi, pieniądze pochodzą od Mieszkańców Poznania i Urząd powinien do nich traktować z wszelkimi starannościami, aby były one odpowiednio uporządkowane, opisane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

„W ramach przeprowadzonych analiz zleconych przez ZTM w roku 2014 rozważano możliwość stworzenia połączeń w oparciu o system szybkiego transportu, wykorzystując do tego specjalny tabor autobusowy (tzw. BRT). Dyskusja wokół tego rozwiązania doprowadziła do decyzji o skoncentrowaniu się na rozbudowie istniejących systemów transportowych w Mieście (trakcja tramwajowa, sieć linii autobusowych) (...)”. Od 2014 roku, czyli po decyzji kierunkowej o budowie linii tramwajowej, do końca roku 2017 udało się Miastu przeprowadzić analizy, konsultacje, otrzymać decyzje środowiskową (na linię tramwajową) oraz podpisano umowę na wykonanie

Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla budowy trasy tramwajowej na Naramowice (grudzień 2017). O decyzję środowiskową na budowę Nowej Naramowickiej, Miasto wystąpiło już w roku 2012, a otrzymało ją w roku kolejnym (wrzesień 2013). W międzyczasie rozważano również różne warianty poprowadzenia trasy, m.in. poprzez możliwość skomunikowania Naramowic z Centrum przez ul. Murawa, czy też poprowadzenie trasy przez os. Wichrowe Wzgórze. Biorąc pod uwagę pilną potrzebę skomunikowania północnych terenów Poznania, tempo prac WTiZ nad powstawaniem inwestycji jest zaskakująco wolne. Najprawdopodobniej jednak zabrakło tu szybkich i konkretnych decyzji politycznych, zgody Prezydenta Miasta na kontynuowanie prac wybranych koncepcji. Na stronie poświęconej budowie tramwaju na Naramowice najmocniej widać brak starań o tę trasę. Strona powstała w roku 2015, pierwszy wpis pochodzi z września 2015, a kolejny z sierpnia 2017. Można jedynie domyślać się, co działo się w międzyczasie. Ostateczna koncepcja znalazła swoje odzwierciedlenie w PFU, dzięki czemu można było przystąpić do bardziej konkretnych prac dotyczących powstawania nowych tras komunikacyjnych. Jednak te działania – mające miejsce w roku 2018 – nie zostały już objęte kontrolą.

2. Planowane finansowanie i harmonogram prac realizacyjnych wybranej koncepcji.

Komisja Rewizyjna otrzymała harmonogramy oraz WPF, w które zapisano środki przeznaczone na prace dotyczące kontrolowanej inwestycji. W kadencji 2014 – 2018 pierwsze zapisy dotyczące budowy trasy tramwajowej (etap I) pojawiły się 22 grudnia 2015 roku i systematycznie zostały przekładane w przyszłość. Pierwsze środki na budowę węzła komunikacyjnego, czy budowę trasy tramwajowej - etap II i III były zaplanowane na rok 2016. Z informacji, które komisja otrzymała aktualnie, przesunięcie czasowe realizacji poszczególnych odcinków wynosi już kilka lat. Komisja nie otrzymała natomiast żadnych wcześniejszych harmonogramów, chociaż środki finansowe w latach 2008 – 2014 były systematycznie przeznaczane na rozwiązania komunikacyjne na Naramowicach. Poniżej tabela z kosztami.

Informacje przedstawione w tabelce, są informacjami, które Komisja otrzymała po kilkukrotnym zapytaniu o koszty poniesione na rozwiązania komunikacyjne na Naramowicach, wcześniejsze pismo mówi: „Zarząd Dróg Miejskich w latach 2010 – 2017 w ramach zadania ZDM/P/086 nie poniósł żadnych kosztów”. Uwagę należy zwrócić na to, że Komisja nie pytała o koszty poszczególnych etapów (czy jak w tej odpowiedzi o budowę węzła komunikacyjnego Nowa Naramowicka), ale o całokształt kosztów poniesionych na inwestycję. Takie odpowiedzi świadczyć mogą o braku organizacji w Wydziale oraz braku dostępu do dokumentów lub porządku w dokumentach.

3. Stan zaawansowania realizacji wybranej koncepcji w zestawieniu z przyjętymi założeniami finansowymi i terminowymi.

W trakcie prowadzenia tak dużej inwestycji nie można pominąć przygotowania gruntu, wykupu działek czy wycinki drzew mieszczących się na nowej trasie. Jak Komisja zaznaczyła powyżej, przebieg trasy w dużej mierze znany był już w roku 2015 (lub dużo wcześniej jeżeli spojrzeć na plan zagospodarowania przestrzennego w tym rejonie). Przyjmując jednak rok 2015 jako datę, w której najpóźniej znana była przestrzeń, którą zajmie Nowa Naramowicka i przyległy jej tramwaj, to rozmowy z Mieszkańcami budynku mieszczącego się przy ul. Naramowickiej 149a, którzy będą musieli opuścić swoje mieszkania zaczęły się późno, bo dopiero w czerwcu 2017 roku. „Było to ogólne spotkanie z prezydentem Wudarskim, który w Zespole Przedszkolno – Szkolnym nr 1 przedstawiał koncepcję poprowadzenia trasy oraz prowadził indywidualne rozmowy z Mieszkańcami na temat zasad nabywania przez Miasto nieruchomości oraz zostały wręczone deklaracje, w których Mieszkańcy mogli wyrazić zgodę na przystąpienie do negocjacji”. Pozostałe i bardziej konkretne rozmowy zostały prowadzone już po okresie objętym kontrolą, czyli w roku 2018 – z właścicielką nieruchomości przy ul. Bolka 6, z właścicielami budynku przy ul. Jasna Rola 16, czy z właścicielem przy ul. Czarna Rola. Biorąc pod uwagę początkowe chęci rozpoczęcia

inwestycji w kadencji 2014 – 2018, rozmowy prowadzone są bardzo późno i w związku z tym Mieszkańcy Poznania mogą czuć się pod presją czasu budowy trasy, co nie powinno mieć miejsca. Do rozpoczęcia prac nad nowymi układami drogowymi niezbędne są decyzje środowiskowe. Taką decyzję na budowę Nowej Naramowickiej Miasto otrzymało w roku 2013, uzupełnia ją decyzja z roku 2017, która jest szersza i obejmuje trasę tramwajową. Umożliwia ona wybudowanie układu tramwajowego w osi południe – północ wzdłuż ul. Nowej Naramowickiej. Inwestycja ma być realizowana w trybie zaprojektuj i wybuduj, w związku z czym, do czerwca 2018 (moment otrzymania dokumentów), projekt budowlany nie był sporządzony. Powstały już (choć nie objęty kontrolą) PFU jest dokumentem przetargowym i nie podlega konsultacjom społecznym. Przy braku projektu budowlanego, nie można uzyskać pozwolenia na budowę, w związku z czym cała inwestycja i jej poszczególne etapy muszą być przesunięte w czasie.

W postępowaniu dotyczącym wyboru autora Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla I etapu inwestycji jesienią 2017 roku, zakładano, że wykonawca będzie sprawował nadzór autorski nad przygotowywaną dokumentacją projektową. Obowiązek ten miał wykonać do końca 2018 roku, tymczasem w dokumentacji postępowania, które miało wyłonić wykonawcę inwestycji, czas na projektowanie i uzyskanie pozwolenia na budowę to 31 grudnia 2019 roku. W ciągu roku więc zanotowano kolejne roczne opóźnienie w stosunku do planowanego.

Dodatkowo, Wieloletnia Prognoza Finansowa jest niedostosowana do obecnej dokumentacji – wykonawca ma zakończyć prace projektowe do końca 2019 r, przy czym wartość dokumentacji projektowej nie może przekroczyć 3% zadania, tymczasem WPF przewidywał:

- w 2016 r. po raz pierwszy pojawia się inwestycja tramwaju na Naramowice bez żadnego harmonogramu, uwzględniono jedynie pozycję bez rozliczenia kwot w latach
- w 2017 r. zapisy WPF wyglądały następująco: – w 2018 planowano wydać 20 mln, a w 2019 planowano wydać 95 mln
- w 2018 wg WPF: – w 2018 planowano wydać 19 mln, w 2019 - 78 mln
- w kwietniu 2018 WPF wyglądał już tak: – w 2018 planuje się wydać 14 mln, w 2019 - 78 mln

4. Konsultacje społeczne w trakcie wyboru koncepcji i podczas jej realizacji.

Konsultacje społeczne i kontakt urzędu z Mieszkańcami to bardzo ważny element miastotwórczy. Komisja Rewizyjna Rady Miasta Poznania, uznała, że przy kontroli powstawania tak dużej i znaczącej inwestycji jaką jest budowa nowej drogi i trasy tramwajowej, szczegółowe pytania dotyczące konsultacji społecznych, są istotnym elementem kontroli. Komisja zadała szereg pytań dotyczących konsultacji społecznych, niestety nie uzyskała jakiegokolwiek odpowiedzi na temat przeprowadzanych w toku powstawania inwestycji konsultacji. Komisja otrzymała jedynie informację, że posłużyła się złą podstawą prawną. Z uwagi na kończącą się kadencję, Komisja nie miała możliwości czasowych uzupełnienia podstawy prawnej. Pytania komisji dotyczyły ilości przeprowadzanych konsultacji, ilości osób biorących udział w konsultacjach, sposobu ich przeprowadzania, sposobu informowania mieszkańców o konsultacjach oraz wyników tych konsultacji. Brak odpowiedzi na te pytania i zasłanianie się błędnym paragrafem jest wyrazem ignorancji i wyrażenia braku woli współpracy z Komisją. Poniżej Komisja udostępnia odpowiedź Biura Koordynacji i Rewitalizacji Miasta.

VI. Wnioski i zalecenia pokontrolne.

1. Brak odpowiedniego nadzoru nad prowadzoną inwestycją – niepełna wiedza Wydziału na temat planowanej i realizowanej inwestycji
2. Brak kompletu dokumentów dotyczących historii powstawania trasy
3. Brak informacji o konsultacjach społecznych
4. Niedostosowana do realiów inwestycji Wieloletnia Prognoza Finansowa
5. Przez długi czas obecnej kadencji brak jakichkolwiek prac dotyczących kontrolowanej inwestycji

W związku z powyższym Komisja zaleca:

1. Zwiększenie nadzoru nad planowaną inwestycją

2. Zintensyfikowanie prac zmierzających do powstania Nowej Naramowickiej i trasy tramwajowej na Naramowice>>.

Przewodnicząca KR dodała, że w punkcie piątym zostały umieszczone wyjaśnienia składane w trakcie posiedzeń Komisji.

Radna Małgorzata Woźniak wyraziła zdziwienie stwierdzeniem, że ul. Naramowicka jest najwolniejszą ulicą w Polsce.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska przyznała, że w przeszłości pojawił się taki ranking, ale nie można uznać ulicy za najwolniejszą.

Radna Joanna Frankiewicz, w trakcie odczytywania treści protokołu przez Przewodniczącą Komisji, poprosiła o głos do protokołu. Stwierdziła, że Komisja permanentnie spotyka się z jawnym lekceważeniem posiedzeń przez pracownika Biura Kontroli, który poprzez zamknięte oczy i znużoną minę wskazuje, że nie interesuje go to, co dzieje się na posiedzeniu Komisji.

Pracownik Biura Kontroli UMP – Ryszard Błazyński wytłumaczył sytuację i potwierdził stosowną dokumentacją.

Dyrektor Biura Kontroli UMP – Maciej Marcinkowski potwierdził, że wyjaśnienie Pana Błazyńskiego jest zgodne z prawdą i dodał, że uczestniczy w Komisjach od 1,5 roku i nie zauważył takich zachowań. Uwagi Pani Radnej są nadużyciem i nie na miejscu.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska stwierdziła, że ciężko jest rozmawiać na temat protokołu w momencie, kiedy został on odczytany po raz pierwszy na posiedzeniu. Poinformowała, że ma kilka zastrzeżeń, które udało jej się znaleźć w trakcie odczytywania. Nawiązała do następującego fragmentu protokołu: „Patrząc na postęp prac i zmieniające się koncepcje, można uznać, że władze Poznania nie zaangażowały się w sposób dostateczny w rozwiązanie problemów komunikacyjnych tej części Miasta”. Zapytała, o jakie władze tutaj chodzi. Koncepcja Naramowic powstała już dawno, a jedną z form władzy jest także Rada Miasta Poznania. Ta kwestia powinna zostać doprecyzowana. Następnie przeszła do fragmentu: „...mniej zaawansowany etap zwany „etapem II”, czyli od Naramowic do przejazdu kolejowego. Oba odcinki, mimo prac nad rozwiązaniami komunikacyjnymi w tym rejonie Poznania - w czasie objętym kontrolą - nie wyszły poza prace koncepcyjno-projektowe. Pozostałe odcinki budowy Nowej Naramowickiej jak i tramwaju są jeszcze mniej zaawansowane”. Zwróciła się z pytaniem, o których pozostałych odcinkach jest tu mowa.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka odpowiedziała, że chodzi tutaj o etap III i IV, które były wpisane w WPF-ie.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska poinformowała, że etap III i IV to przynajmniej 10-letni horyzont czasowy.

Radna Halina Owsiana nawiązała do prac koncepcyjno-projektowych. II etap od ul. Przełajowej do Garbar podlegał badaniom geologicznym przeprowadzanym przez Politechnikę Poznańską. Nie można wskazywać, że nic nie było wykonywane w tym zakresie. Została sporządzona też stosowna dokumentacja.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka, odnosząc się do wypowiedzi Pani Radnej Dudzic-Biskupskiej, wyjaśniła, że w WPF-ie z 2016 roku były wpisane pierwsze środki na tą inwestycję w kwocie 500 tys. zł.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska wyraziła zdanie, że cechą WPF-u jest to, że jest on modyfikowany i wprowadza się w nim największe zmiany. Marnowaniem pieniędzy jest wydatkowanie ich na etap III, którego koncepcja i technologia w ciągu 10 lat może znacząco się zmienić. Pani Radna zastanowiła się ponadto nad akapitem rozpoczynającym się słowami: „Komisję niepokoją niektóre odpowiedzi uzyskane od Wydziału Transportu i Zieleni...”.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poinformowała, że chodzi tutaj o użycie w jednej z odpowiedzi Wydziału stwierdzenia: „najprawdopodobniej”. Taka informacja jest nieprecyzyjna i wyraża wątpliwość, czy np. Wydział posiada jakieś dokumenty. Dość istotne jest wskazanie tego faktu w protokole kontroli.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska dodała, że trudno jest obecnym dyrektorom odpowiedzialnym za tą inwestycję, stawiać zarzut niewykonania czynności poprzedników.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka wyjaśniła, że taki zarzut nie pojawił się w protokole. Chodzi przede wszystkim o „bałagan” w Urzędzie i niepoważne traktowanie Komisji.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska stwierdziła, że ma inne zdanie na ten temat. Od 2013 roku minęło 5 lat.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka wyraziła zdanie, że nie oznacza to, iż nie należy dłużej przechowywać takiego dokumentu koncepcyjnego. Inwestycja jest cały czas prowadzona.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska nawiązała do fragmentu: „Najprawdopodobniej jednak zabrakło tu szybkich i konkretnych decyzji politycznych...”. W protokole kontroli nie powinno pojawiać się sformułowanie „najprawdopodobniej”. Jeśli Komisja coś ustaliła albo posiada wiedzę na dany temat, powinna to być konkretna informacja. Następnie poruszyła kwestię strony internetowej inwestycji.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka zaznaczyła, że Komisja otrzymała w trakcie kontroli adres strony jako źródło dodatkowych informacji o inwestycji.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska przeszła do innego fragmentu protokołu: „Z informacji, które komisja otrzymała aktualnie, przesunięcie czasowe realizacji poszczególnych odcinków wynosi już kilka lat”. WPF i każdy budżet charakteryzują się tym, że są aktualizowane. Nieaktualizowanie wydatków jest wręcz działaniem niekorzystnym i niepożądanym. Następnie nawiązała do informacji o kosztach poniesionych na rozwiązania komunikacyjne na Naramowicach.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poinformowała, że zadawała pytanie na ten temat trzykrotnie i za każdym razem otrzymywała inną odpowiedź. Pytała o koszty poniesione w obecnej kadencji na rozwiązanie komunikacyjne na Naramowicach (tramwaj i Nową Naramowicką). Za pierwszym razem odpowiedź dotyczyła budowy węzła komunikacyjnego. Dopiero za trzecim razem odpowiedź była całościowa (w postaci załączonej do protokołu tabelki).

Radna Halina Owsiana stwierdziła, że nie rozumie zdania, że ZDM nie poniósł żadnych kosztów.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka wyjaśniła, że jest to cytat z otrzymanego pisma.

Z-ca Dyrektora Wydziału Transportu i Zieleni UMP – Jan Gosiewski dodał, że była to kwestia związana z tym, że ZDM opracowując w latach 2011-2012 dokumentację budowlaną (wyłącznie drogową) dla układu Nowej Naramowickiej, realizował te środki w ramach innego

zadania budżetowego z innym numerem. Doszło do omyłki, dlatego odpowiedź została uzupełniona. Było to rozszerzenie wcześniejszej odpowiedzi, a nie inna odpowiedź na zadane pytanie.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska nawiązała do rozmów prowadzonych z mieszkańcami. Poinformowała, że większość mieszkańców uważa, że nie powinno mieć miejsca jakiegokolwiek wywłaszczenie, czyli zastosowanie specustawy. Trzeba było mieć pewność, którędy będzie przebiegać trasa. Nie należy wprowadzać mieszkańców w błąd. Do wykupów angażowane są środki z budżetu Miasta. Wyraziła zdanie, że ostateczny efekt jest zadowalający. Miasto nie podeszło do tematu na zasadzie wykorzystania specustawy w całości, tylko w miarę możliwości zaspokajało roszczenia mieszkańców. Poruszanie tego tematu w protokole bez informacji o wyniku procesu jest niesprawiedliwe.

Radna Halina Owsiana dodała, że temat był omawiany także na posiedzeniach Komisji Gospodarki Komunalnej, na które przychodzili mieszkańcy.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska zasugerowała, że może należałoby sprawdzić, ile odbyło się spotkań z mieszkańcami w WGN-ie. Wydział zrobił wszystko, aby ewentualne roszczenia były rozwiązywane.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poinformowała, że opisała w protokole sytuację, która miała miejsce. Zaznaczyła, że okres objęty kontrolą kończy się w grudniu 2017 roku. Dlatego jest zapis, że rozmowy były prowadzone dalej w 2018 roku.

Z-ca Dyrektora Wydziału Transportu i Zieleni UMP – Jan Gosiewski stwierdził, że działając w oparciu o przepisy prawa, Miasto nie miało obowiązku prowadzenia tych rozmów. Realizacja inwestycji następuje w trybie specustawy i w momencie uzyskania ZRID-u, Miasto otrzymuje tytuł prawny do nieruchomości i wypłaca odszkodowania. Po raz pierwszy Miasto podjęło takie działania, aby wyjść naprzeciw tym oczekiwaniom. W tym momencie pojawia się krytyka, że podjęto takie rozmowy. Dodał, że na dzień dzisiejszy uregulowane są wszystkie kwestie lokali mieszkalnych i wszystkie roszczenia zostały zaspokojone. Jest to pierwsza inwestycja, gdzie nie dojdzie do wywłaszczeń lokatorów i eksmisji w trybie zgodnym z przepisami prawa.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska wyraziła opinię, że zapis w protokole jest zdawkowym potraktowaniem tego tematu.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka zaproponowała dodatkowe zdanie w protokole: „Na ten moment wszystkie roszczenia dotyczące wykupu mieszkań są uregulowane”.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska nawiązała następnie do kwestii nadzoru autorskiego nad dokumentacją projektową. Zapytała, czy termin 31 grudnia 2019 roku dotyczył zarówno projektowania, jak i uzyskania pozwolenia na budowę.

Przedstawiciel PIM Sp. z o.o. – Gerard Masłowski odpowiedział, że nadzór autorski dotyczy dokumentacji przetargowej. Nadzór pełniony jest do momentu wyboru wykonawcy.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska poprosiła o potwierdzenie dat wskazanych w protokole kontroli. Wywnioskowała, że nadzór autorskiego nie można łączyć z projektowaniem i pozwoleniem na budowę.

Przedstawiciel PIM Sp. z o.o. – Gerard Masłowski wskazał, że należy rozróżnić te dwie kwestie. Nadzór autorski jest po stronie wykonawcy projektu. Wystąpiła tutaj sprzeczność pojęć.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka zapytała, czy ktoś z zebranych chciałby zabrać głos w sprawie protokołu kontroli.

Radna Małgorzata Dudzic-Biskupska stwierdziła, że chciałaby mieć więcej czasu, aby ustosunkować się do protokołu i zgłosić poprawki. Złożyła wniosek formalny o odstąpienie od opiniowania na dzisiejszym posiedzeniu tego protokołu kontroli do następnego posiedzenia Komisji Rewizyjnej.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka, w związku ze zgłoszonym wnioskiem, zarządziła głosowanie.

Głosowanie: w/s odstąpienia od głosowania nad protokołem kontroli inwestycji dotyczących głównych rozwiązań komunikacyjnych na Naramowicach, do następnego posiedzenia Komisji Rewizyjnej (*lista głosowań – zał. nr 3*)

„za” – 4 „przeciw” – 3 „wstrzym.się” – 0

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poinformowała, że w wyniku głosowania Komisja odstępuje w dniu dzisiejszym od głosowania nad protokołem kontroli.

Ad. 3. Zakończenie kontroli efektywności przeprowadzania konsultacji społecznych przez Zarząd Dróg Miejskich.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka oddała głos Panu Radnemu Janowi Sulanowskiemu.

Radny Jan Sulanowski poinformował, że przesłał przygotowany protokół kontroli Państwu Radnym. Następnie przedstawił treść protokołu:

„Kontrola, zgodnie ze szczegółowym planem kontroli objęła okres od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2017 r. Dokładniej przebadane zostały następujące konsultacje: ciąg pieszo-rowerowy wiadukt Franowo – WGRO, koncepcja lokalizacji przejścia dla pieszych przez jezdnię południową ulicy Matyi, koncepcja budowy dróg rowerowych w ul. Grunwaldzkiej, wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu wokół Starego Rynku (obszar II), projekt koncepcyjny uspokojenia ruchu w centrum Poznania dotyczący obszaru III i IV, rozbudowa ul. Rybaki, buspasy na ulicach: Garbary, Mostowa, Droga Dębińska, wielowariantowa koncepcja budowy połączenia rowerowego Rynek Łazarski – ul. Miedziana.

Stan faktyczny

W okresie objętym kontrolą sposób przeprowadzania konsultacji społecznych w Poznaniu był regulowany uchwałami RMP z 2010, 2016 i 2017 r. Uchwała z 2010 r. określała cele przeprowadzania konsultacji społecznych i ich zasięg, wskazywała na Prezydenta i Radę jako na organy decydujące o przeprowadzeniu konsultacji (przy czym konsultacje dotyczące statutów samorządów pomocniczych mógł zarządzić jedynie Prezydent), nakazywała ogłosić zarządzenie w sprawie przeprowadzania konsultacji najpóźniej w ciągu 7 dni od dnia wydania uchwały Rady lub zarządzenia Prezydenta i wymagała, aby w ogłoszeniu przedstawić przedmiot oraz formę konsultacji, teren objęty konsultacjami oraz osoby uprawnione do udziału, terminy wyłożenia materiałów informacyjnych, udzielania wyjaśnień i przyjmowania opinii, jednostkę organizacyjną odpowiedzialną za przyjmowanie opinii oraz przeprowadzania konsultacji. Uchwała ta wskazywała Prezydenta jako organ odpowiedzialny za przeprowadzanie konsultacji społecznych w sprawach zasadniczych dla rozwoju Miasta o charakterze strategicznym, programowym, związanych z rewitalizacją wieloletnich, istotnych inwestycji, a także zagospodarowania przestrzennego i budżetu Miasta”.

Radna Halina Owsiana stwierdziła, że nie zapamięta szczegółowych informacji. Poprosiła o skrócone przedstawienie różnic między tymi uchwałami.

Radny Jan Sulanowski kontynuował odczytywanie projektu protokołu:

„Wymieniała ona formy przeprowadzania konsultacji, określała formy informowania mieszkańców i powierzała wykonanie uchwały Prezydentowi oraz Radzie Miasta. Uchwała z 2016 r. uchyliła kompetencje Prezydenta do zarządzania konsultacji społecznych w sprawie statutów osiedli oraz w kwestiach ogólnomiejskich. Jako wykonawca uchwały został wskazany wyłącznie Prezydent. Uchwała z 2017 r. wprowadziła kategorie głównej grupy interesariuszy, wskazywała, że konsultacje powinny odbywać się na jak najwcześniejszym etapie planowania lub tworzenia projektów. Podkreślała, że konsultacje powinny być przeprowadzone w taki sposób, aby zainteresowani mieszkańcy mogli w nich wziąć udział, zobowiązywała Prezydenta do przeprowadzania konsultacji na wniosek co najmniej 2 tys. mieszkańców i dawała mu możliwość podjęcia decyzji o przeprowadzeniu konsultacji na wniosek 500 mieszkańców lub rady osiedla. Taki wniosek musiał być poparty przez 50 mieszkańców. Uściślała niezbędne elementy uchwały Rady Miasta w sprawie przeprowadzenia danych konsultacji, przedstawiała procedurę postępowania przez Prezydenta w przypadku złożenia wniosku o przeprowadzenie konsultacji przez odpowiednią liczbę mieszkańców, dodawała konieczność określenia przez Prezydenta głównych grup interesariuszy, czasu trwania i górnej granicy kosztu konsultacji. Uchwała wydłużyła okres, w którym najpóźniej musiało być ogłoszone zarządzenie w sprawie przeprowadzania konsultacji z 7 do 14 dni przed dniem rozpoczęcia konsultacji, określała czas trwania konsultacji od 14 dni do 1 roku, wymieniała dodatkowe formy przeprowadzanych konsultacji – warsztaty, głosowanie, spacer badawczy oraz panele obywatelskie. Umożliwiała skorzystanie ze wsparcia eksperckiego i zobowiązywała Prezydenta do publikacji wyników konsultacji na stronie internetowej Miasta w terminie 30 dni od dnia zakończenia konsultacji.

Ponadto Prezydent wydał obowiązujące cały czas zarządzenie 537/2013/P z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie sposobu opiniowania projektów przebudowy układu drogowego, za którego wykonanie odpowiada ZDM, Wydział Wspierania Jednostek Pomocniczych Miasta, Biuro Prezydenta oraz jednostki pomocnicze. ZDM przekazał Komisji Rewizyjnej materiały, z których wynika, że w latach 2015-2017 przeprowadzone zostały 23 konsultacje społeczne, z czego w 2015 roku odbyło się 6 konsultacji, w 2016 – tylko 3, w 2017 aż 14. W 2017 roku miało miejsce nagromadzenie konsultacji dotyczących zwłaszcza Osiedla Stare Miasto. 10 z 23 konsultacji dotyczyło inwestycji rowerowych, 9 dotyczyło zmiany organizacji ruchu i 9 – przebudowy ulic oraz innych inwestycji. Wszystkie wybrane do kontroli konsultacje zostały uzasadnione. Dotyczyły istotnych problemów komunikacyjnych dla całego Miasta lub poszczególnych jego rejonów. Z reguły odbywały się na etapie tworzenia koncepcji danych inwestycji, ale też zdarzały się takie konsultacje, które odbywały się niemal równolegle do wdrażanych zmian. Z inicjatywy ZDM przeprowadzono 3 konsultacje dotyczące zmian organizacji ruchu, jedne odbyły się z inicjatywy Prezydenta, a pozostałe odbyły się w oparciu o zarządzenie 537/2013/P. Tylko w jednym przypadku, drogi rowerowej w ul. Grunwaldzkiej, termin przeprowadzania konsultacji został wydłużony. Wszystkie badane konsultacje miały taką samą, ogólnikowo określaną grupę interesariuszy. Wszędzie byli to mieszkańcy Poznania, a w szczególności mieszkańcy danego osiedla. Informacje o konsultacjach pojawiały się tylko na stronach internetowych ZDM-u, w zakładce poświęconej inwestycjom drogowym. Konsultacje trwały z reguły kilka tygodni, w jednym przypadku trwały 86 dni (droga rowerowa w ul. Grunwaldzkiej). Tymczasem uchwała dopuszcza, by konsultacje trwały nawet przez rok. W żadnym przypadku nie udało się ZDM-owi określić kosztów przeprowadzanych konsultacji. W uchwale o konsultacjach z 2017 roku znajduje się punkt, że Prezydent określa górną granicę tych kosztów”.

Radna Halina Owsiana zastanowiła się, czy tych informacji nie przygotowuje Gabinet Prezydenta. Ma na myśli tutaj m.in. koszty związane z plakatami doręczanymi radom osiedli, wynajęciem sali.

Radna Joanna Frankiewicz stwierdziła, że mimo wszystko, koszty powinny być określone z góry.

Radny Jan Sulanowski dodał, że zwrócił na to uwagę, ponieważ okazuje się, że ten zapis z uchwały jest martwy. Skoro brakuje informacji o kosztach, oznacza to, że nie zostały one ustalone.

Radna Beata Urbańska wyraziła zdanie, że jest to trudne do określenia – konsultacje są bardzo różne.

Radny Jan Sulanowski stwierdził, że jest to też efekt tego, że ZDM nie potrafi określić dokładnie głównej grupy interesariuszy. Gdyby to było lepiej określone, wówczas koszty można byłoby zaplanować. Następnie odczytał kolejny fragment protokołu kontroli:

„W wielu przypadkach informacja na temat konsultacji pojawiała się w przestrzeni publicznej dopiero około tygodnia przed dniem przeprowadzenia samych konsultacji”.

Radna Halina Owsiana wyraziła opinię, że termin tygodniowy jest najlepszym terminem. Później mieszkańcy często zapominają o konsultacjach.

Radny Jan Sulanowski kontynuował przedstawianie projektu protokołu:

„Początkowe konsultacje wykorzystywały w sposób bardzo ubogi formy, w jakich konsultacje mogą być przeprowadzane. Na początku były to sondaże internetowe, mailowe itd. Później konsultacje były też prowadzone w formie warsztatów czy spacerów. W przypadku trzech konsultacji wykorzystana została firma ekspercka. Pozostałe konsultacje przeprowadzane były własnymi siłami ZDM. Raport z przeprowadzanych konsultacji publikowany był około 30 dni po zakończeniu konsultacji. Wyjątkiem były konsultacje dotyczące koncepcji budowy drogi rowerowej na ul. Grunwaldzkiej. Jednym z elementów charakteryzujących daną inwestycję jest jej rozległość przestrzenna i bliskość od skupisk mieszkań, co widać, gdy porównamy np. budowę ciągu pieszo-rowerowego na wiadukcie Franowo z koncepcją budowy dróg rowerowych w ul. Grunwaldzkiej”. Następnie Pan Radny przedstawił własny sposób obliczenia uczestników konsultacji i ustalenia przelicznika. Zakładając, że zasięg bezpośredniego oddziaływania danej inwestycji na najbliższe otoczenie wynosi 400 m, to na podstawie danych z Geopozu dotyczących gęstości zaludnienia powstaje pewna skala porównawcza. Z obliczeń wynika, że ciąg pieszo-rowerowego na Franowie może bardziej zainteresować 1800 osób, lokalizacja przejścia dla pieszych przez ul. Matyi – 300 osób, koncepcja budowy dróg rowerowych w ciągu ul. Grunwaldzkiej – 35 tys. osób, wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu wokół Starego Rynku – 14 tys. osób, uspokojenie ruchu w obszarze III i IV – 24 tys. osób, rozbudowa ul. Rybaki – 10 tys. osób, buspasy na Garbarach – 17 tys. osób, koncepcja budowy połączenia rowerowego Rynek Łazarski-Miedziana – 22 tys. osób. Jest to oczywiście tylko jedno ujęcie istotności danych inwestycji. Są też inne kryteria, np. znaczenie danego obszaru.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich – Katarzyna Bolimowska zwróciła uwagę, że przejście dla pieszych w ul. Matyi znajduje się w przestrzeni, w której występują znaczące obiekty – dworzec, uczelnie, punkty przesiadkowe.

Radny Jan Sulanowski stwierdził, że małe przejście dla pieszych okazuje się bardzo ważne dla miasta, ale także dla ludzi przyjezdnych. Należy to także brać pod uwagę określając formę danych konsultacji. Jeżeli chodzi o wybrane do kontroli konsultacje, to nie udało się uzyskać bardzo dużej liczby odpowiedzi od mieszkańców. Następnie Pan Radny przedstawił kolejną część projektu protokołu kontroli:

„Komisja Rewizyjna stwierdza, że w niewystarczający sposób jest określona grupa interesariuszy, czyli grupa osób najbardziej zainteresowanych proponowanymi zmianami. Stwierdzenie, że konsultacje są kierowane do wszystkich mieszkańców, a w szczególności do mieszkańców danego osiedla, jest zbyt ogólnikowe, ponieważ konsultowane zmiany mogą nastąpić na większym lub

mniejszym obszarze i w związku z tym bezpośrednio mogą dotyczyć większej lub mniejszej ilości osób. To z kolei powinno znaleźć odzwierciedlenie w sposobie poinformowania mieszkańców o konsultacjach, jak i wyborze odpowiedniej metody przeprowadzania konsultacji. Oczywiście niektóre przedsięwzięcia mogą być przeprowadzane na niewielkim obszarze, natomiast ich wprowadzenie wpływa na mieszkańców całego miasta.

Radna Halina Owsiana zwróciła się z prośbą o przejście do zaleceń pokontrolnych.

Radny Jan Sulanowski przychylił się do prośby i przytoczył kolejny fragment protokołu:

„Kontrola wykazała, że przeprowadzanie konsultacji przez ZDM nie było wolne od mankamentów, niemniej widoczny jest postęp, a kolejne konsultacje przeprowadzone były coraz lepiej. Stosowano najczęściej najprostsze formy konsultacji. Zabrakło informacji w prasie, radiu i telewizji. W przypadku uspokojenia ruchu w centrum miasta konsultacje toczyły się praktycznie równoległe z wdrażanymi zmianami. W żadnym przypadku nie udało się określić kosztów przeprowadzonych konsultacji. Niewystarczający był sposób informowania o konsultacjach społecznych – strony ZDM to za mało, należy wykorzystywać wszystkie strony miejskich podmiotów znajdujących się w rejonie, których dane konsultacje dotyczą. Nagromadzone zostały różne konsultacje dotyczące tej samej grupy interesariuszy w tym samym czasie. Zarządzenie 537/2013/P, o którym była mowa, należałoby zaktualizować (np. aktualizacja pod względem obecnie istniejącej struktury w Urzędzie). Praktycznie większość konsultacji odbywało się w okresie minimalnym - dwu- i trzytygodniowym. Należy starać się wcześniej informować mieszkańców, a zwłaszcza rady osiedli o konsultacjach. Mankamentem jest też to, że ZDM nie posiada danych na temat liczby uczestników konsultacji społecznych. Dobrze byłoby, gdyby Pan Prezydent pełnił pewien nadzór na przeprowadzanych konsultacjach społecznych, szczególnie tymi wywoływanymi przez rady osiedli”.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poprosiła, aby Pan Radny przekazał cały protokół na piśmie, aby można było się do niego ustosunkować. Wówczas głosowanie nad tym protokołem odbędzie się na kolejnym posiedzeniu razem z protokołem kontroli rozwiązań komunikacyjnych na Naramowicach. Następnie, po wspólnym ustaleniu, Przewodnicząca KR poinformowała, że kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się 6 listopada.

Ad. 4. Przyjęcie sprawozdania z działalności Komisji Rewizyjnej Rady Miasta Poznania w VII kadencji.

Radna Joanna Frankiewicz zapytała, czy Państwo Radni zgodzą się na aneksowanie sprawozdania, jeśli pojawią się jej rekomendacje do kontroli Teatru Polskiego.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka przedstawiła części składowe sprawozdania, które zostało już wcześniej przekazane Państwu Radnym. Jeśli pojawią się dodatkowe rekomendacje w sprawie kontroli Teatru Polskiego, zgodnie z aprobatą pozostałych członków Komisji, sprawozdanie zostanie o nie uzupełnione. Następnie poddała pod głosowanie sprawozdanie z działalności Komisji.

Głosowanie: w/s przyjęcia sprawozdania z działalności Komisji Rewizyjnej Rady Miasta Poznania w VII kadencji (*treść sprawozdania – zał. nr 4, lista głosowań – zał. nr 5*)

„za” – 7 „przeciw” – 0 „wstrzym.się” – 0

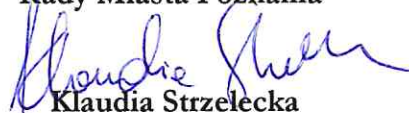
Ad.5. Sprawy bieżące. Wolne głosy i wnioski.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka poinformowała, że do komisji wpłynęło pismo z ZDM-u w sprawie ostatniej kontroli Pani Radnej Małgorzaty Woźniak. ZDM prosi o doprecyzowanie zapisów protokołu kontroli.

Radna Małgorzata Woźniak stwierdziła, że nie będzie zmieniała treści protokołu.

Przewodnicząca KR – Klaudia Strzelecka, wobec braku innych głosów, zamknęła posiedzenie Komisji.

**Przewodnicząca Komisji Rewizyjnej
Rady Miasta Poznania**



Klaudia Strzelecka

Sporządził: 
Bartosz Wojciech BRM
w dniu 15 października 2018 r.