

Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.225.2015
Lotus: 230515 - 2834

Pan
Zbyszko Górny
Radny Miasta Poznania

Poznań, 23 maja 2015 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na interpelację Pana Radnego w sprawie budowy Osiedla Portowo na Starołęce, uprzejmie informuję, co następuje:

1. Dla firmy Starołęcka Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 56c, 00-803 Warszawa dnia 09.04.2013 r. wydano decyzję nr 245/2013 (znak sprawy: UA-IV-U12.6730.1200.2012) o warunkach zabudowy dla inwestycji polegającej na budowie zespołu obejmującego zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i usługową (m.in. funkcję: biurową, handlową, hotelową, gastronomiczną, budynki o charakterze publicznym np. szkoła, przedszkole, przychodnia, biblioteka, ośrodek sportowy) wraz z garażami podziemnymi oraz infrastrukturą techniczną (m.in. drogi wewnętrzne, ścieżki rowerowe, parkingi, przystań śródlądowa, zaporę wodną, sztuczne kanały wodne, zbiorniki retencyjne wód opadowych, przepompownia ścieków) przewidzianej do realizacji na terenie działek nr 24 i 25, ark. 20, obręb Rataje oraz nr 19 i 20, ark. 1, obręb Starołęka, położonych w Poznaniu przy ul. Starołęckiej 2/4 i 2/8.

Od ww. decyzji odwołały się strony: Millenium Project Sp. z o. o. oraz Stomil – Poznań S.A. SKO w Poznaniu decyzją z dnia 01.10.2013 r. (nr SKO.GP.4000.573.2013) utrzymało w mocy ww. decyzję o warunkach zabudowy. Decyzja ta została zaskarżona do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Dotąd brak orzeczenia rozstrzygającego sprawę.

Jednak decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr OS.V/7684-417/09 z dnia 25.05.2011 r., na podstawie której została wydana decyzja o warunkach zabudowy (nr 245/2013) dla przedmiotowej inwestycji została uchylona wyrokiem WSA z dnia 29.05.2014 r.

2. W ww. decyzji o warunkach zabudowy podano warunki obsługi komunikacyjnej inwestycji (wydane przez Zarząd Dróg Miejskich nr DR-481-607-1/12 z dnia 21.08.2012 r.) o treści:
- w celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej, inwestor winien przebudować i rozbudować przyległy układ drogowy w zakresie obejmującym:
- a) przebudowę ulicy Starołęckiej na odcinku przyległym do terenów inwestora w zakresie:
 - wzmocnienia konstrukcji istniejącej jezdni do parametrów uzgodnionych na etapie opracowywania projektu budowlanego,
 - budowy pięciu zjazdów na teren inwestora, z których trzy będą funkcjonowały wyłącznie jako wjazd na teren (w tym jeden jako wjazd dla TIR-ów), jeden jako wjazd i wyjazd w relacjach prawoskrętnych oraz jeden jako wjazd i wyjazd w pełnych relacjach skrętnych,
 - budowy prawo i lewoskrętów na skrzyżowaniu z łącznikiem (o którym mowa w pkt. 2) oraz na pozostałych przebudowywanych wjazdach zgodnie z koncepcją załączoną do wniosku (plan sytuacyjny Etap 2 w aktach sprawy),
 - budowy dwukierunkowej ścieżki rowerowej rozdzielonej od chodnika oznakowaniem poziomym 0,5m) na odcinku przyległym do terenu inwestora, powiązanej z istniejącymi drogami rowerowymi na rondzie „Starołęka” (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Poznania ustala w ul. Starołęckiej drogę rowerową I kategorii, tj. łączącą główne zespoły mieszkaniowe z centrum miasta oraz zapewniające połączenia między głównymi zespołami mieszkaniowymi),
 - przebudowę chodnika po stronie projektowanej zabudowy,
 - zagospodarowania zielenią wszystkich nieutwardzonych, a objętych przebudową powierzchni;
 - b) budowę łącznika drogowego między ulicami Starołęcką i planowaną ulicą Romana Maya wraz z dwoma skrzyżowaniami: jednym z ul. Starołęcką zlokalizowanym na wysokości głównego wjazdu – wyjazdu na teren inwestora, wyposażonym w sygnalizację świetlną oraz drugim z istniejącą ul. R. Maya;
 - c) budowę jednej jezdni planowanej ulicy Romana Maya na odcinku od ww. łącznika do Ronda Starołęka w lokalizacji przyjętej w ostatecznej wersji projektu mpzp „Rejon ul. Romana Maya” wraz z chodnikiem zlokalizowanym od strony istniejącej zabudowy i dojściem do pętli tramwajowej („Stomil”).

Zgodnie z wcześniejszymi uzgodnieniami jakie prowadził inwestor planowanego zespołu zabudowy mieszkaniowej, biurowej i hotelowej z Zarządem Dróg Miejskich, projektowana inwestycja ma zostać podzielona na dwa etapy. Mając powyższe na uwadze, konieczna przebudowa układu drogowego w zakresie jak przedstawiono powyżej, realizowana zgodnie z art. 16.1 ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. Nr 19 z 2007 r. poz. 115 ze zmianami) może zostać również podzielona na dwa etapy odpowiadające potrzebom wynikającym z ruchu generowanego przez planowaną zabudowę.

W ramach I etapu zabudowy planowanej na terenie inwestora przebudowa układu drogowego (I etap inwestycji drogowej) winna obejmować:

- a) przebudowę istniejących dwóch zjazdów z ul. Starołęckiej (w zmienionych, uzgodnionych wcześniej z ZDM lokalizacjach), tzn.: zjazdu północnego, który będzie funkcjonował tylko na prawoskręty;
- b) budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Starołęckiej, R. Maya i zjazdu północnego wraz z oznakowaniem poziomym uwzględniającym pasy lewoskrętów na ul. Starołęckiej. W przypadku gdy szerokość istniejącej jezdni ul. Starołęckiej nie będzie wystarczająca na wprowadzenie normatywnych pasów ruchu na ww. skrzyżowaniu konieczne będzie jej poszerzenie w takim zakresie, aby można było wyznaczyć ww. lewoskręty, bez których sygnalizacja nie będzie mogła poprawnie funkcjonować. Ww. sygnalizacja świetlna będzie działać do czasu wdrożenia kolejnego etapu inwestycji niedrogowej, bądź budowy planowanej ulicy Romana Maya;
- c) budowę dwukierunkowej ścieżki rowerowej rozdzielonej od chodnika oznakowaniem poziomym (0,5m) na odcinku od przebudowanego wjazdu północnego do powiązania z istniejącymi drogami rowerowymi na rondzie „Starołęka”.

W ramach II etapu zabudowy planowanej na terenie inwestora przebudowa układu drogowego (etap II inwestycji drogowej) winna obejmować wszystkie pozostałe elementy (wymienione na wstępie pisma w punkcie 1-3), a nie zrealizowane w etapie I inwestycji drogowej.

Jednocześnie w przypadku zmiany – rozszerzenia zakresu etapu I inwestycji niedrogowej, winien zostać zwiększony zakres etapu I inwestycji drogowej.

Powyższe etapy inwestycji niedrogowej i inwestycji drogowej zostały ujęte w załączonych do pisma planach sytuacyjnych (ww. załączniki w aktach sprawy).

Kompleksowe projekty budowlane inwestycji drogowej (etap I i II), opracowane na podstawie koncepcji uzgodnionej z ZDM (uwzględniającej uwagi zgłoszone pismem nr DR/7332/12/58-7/09 z dnia 07.03.2012 r.) inwestor musi uzgodnić z ZDM przed wystąpieniem o pozwolenie na budowę dla konkretnego etapu realizacji inwestycji niedrogowej.

Na powyższe inwestor jest zobowiązany, przed wystąpieniem o pozwolenie na budowę dla konkretnego etapu planowanego zespołu zabudowy mieszkaniowej, biurowej i hotelowej, zawrzeć z Zarządem Dróg Miejskich stosowną umowę (art. 16.2 wspomnianej ustawy), w której zostaną ustalone szczegółowe warunki realizacji i nieodpłatnego przekazania na rzecz Miasta ww. inwestycji drogowej odpowiednio etap I lub II.

3. W zakresie budowy ścieżki rowerowej nad Wartą, inwestor do niczego się nie zobowiązał.
4. Aktualnie inwestor nie uzyskał pozwolenia na budowę dla tak zaplanowanej inwestycji.

Dodatkowo informuję, że firma Vastint Poland Sp. z o.o., ul. Żwirki i Wigury 18a Warszawa, powstała z przekształcenia Spółki „Starołęcka”, złożyła w dniu 13.03.2015 r. wniosek w sprawie ustalenia warunków zabudowy dla inwestycji polegającej na budowie zespołu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej wraz z garażami podziemnymi i infrastrukturą techniczną przewidzianej do realizacji na terenie części działki nr 25, ark. 20, obręb Ratuje, położonej przy ul. Starołęckiej 2/4 w Poznaniu. Jest to część terenu objętego wcześniejszym wnioskiem wydanie warunków zabudowy. Teren obecnego wniosku nie obejmuje obszaru położonego bezpośrednio nad Wartą oraz nie obejmuje przystani rzecznej.

Z wyrazami szacunku

uz

Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Agnieszka Pachciarz

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania