A3. ŚRODOWISKO KULTUROWE

W ujęciu planu zagospodarowania przestrzennego - środowiska kulturowe miasta - świadczące o jego tożsamości, tworzą jego elementy urbanistyczne i architektoniczne o walorach artystycznych i historycznych, a także elementy przyrodniczo - krajobrazowe.

1. Ze względu na ochronę wartości historycznych wydzielono w obszarze miasta dwa obszary ochrony konserwatorskiej:

   W obszarze ochrony konserwatorskiej projekt każdego obiektu budowlanego wymaga uzyskania uzgodnienia Miejskiego Konserwatora Zabytków w fazach koncepcji projektowej oraz projektu technicznego.

   W obszarze ścisłej ochrony konserwatorskiej projekt każdego obiektu budowlanego wymaga uzyskania wytycznych konserwatorskich a następnie uzgodnienia Miejskiego Konserwatora Zabytków w fazach koncepcji projektowej oraz projektu technicznego.
   - w stosunku do obiektów wpisanych do rejestru zabytków obowiązują odnośne przepisy prawne, bez względu na ich położenie.

   W obszarach ochrony ekspozycji w celu uzgodnienia projektu każdego obiektu budowlanego - w fazie koncepcji należy go przedłożyć właściwym organom wraz z rysunkami przedstawiającymi go w szerokim kontekście przestrzennym panoram miasta, widocznych z charakterystycznych miejsc.
   - wszelkie działania realizacyjne na obszarze występowania zabytków archeologicznych naniesionych na rysunku planu, muszą być poprzedzone uzgodnieniem z Konserwatorem Zabytków Archeologicznych na województwo poznańskie.

2. Właściwy stosunek do środowiska kulturowego na obszarze miasta polega nie tylko na uzyskaniu wysokich walorów detalu architektonicznego (w skali miasta jest to budynek) lecz także na właściwym kształtowaniu kompozycyjnym poszczególnych fragmentów miasta zarówno: przebudowywanych, rozbudowywanych i nowych.

   W strefie I dotyczy to głównie terenów:
   - tzw. "Ring Stübena"; teren przy Hotelu POZNAŃ, rejon ulicy Kazimierza Wielkiego, Stara gazownia
   - tzw. "Wolne Tory" (dworzec główny - "BRAMA MIASTA" styk z Ringiem Stübena, głównego wejścia na MTP)
   - teren po wschodniej stronie Wzgórza św. Wojciecha (wykształcenie osi WZ - Katedra - Kościół św. Wojciecha i osi aleje Marcinkowskiego, plac na Wzgórzu św. Wojciecha - Cytadela)

W strefie II dotyczy:

W dużych zespołach urbanistycznych o funkcjach głównie mieszkaniowych jak "Rataje", "Winogrady", "Piątkowo", "Grunwald", "Os. Kopernika" itd, należy w trakcie możliwych uzupełnień zabudowy dążyć do zmiany bezpostaciowości tych przestrzeni miejskich poprzez wyraźniejsze wydobywanie przestrzeni publicznych (placy, alei, ciągów spacerowych itp). Należy dążyć do właściwego zagospodarowania fortów II-go pierścienia XIX wiecznych fortyfikacji, podkreślenie ciągami zielenią układu tego pierścienia - z ew. rekonstrukcją w formie elementów zieleni lub małej architektury powstałych ubytków tego układu (ew. "trwała riuna").

W strefie III należy:

Tereny urbanizowane zwłaszcza dla funkcji mieszkaniowych rozwijać i kształtować w oparciu o istniejące na tych obszarach jednostki osiedleńcze (dawne wsie podpoznańskie) dostosowując nowe struktury urbanistyczne i nową zabudowę do skali tych historycznych siedlisk z uwzględnieniem jednak najnowszych zdobyczy współczesnej wiedzy w kształtowaniu przestrzeni i architektury. Dotyczy to głównie takich jednostek jak Krzesiny, Spławie, Głuszyna, Morasko , Radojewo, Nowa Wieś Górna, Nowa Wieś Dolna, itd.

3. Wszelkie działania wpływające na ład przestrzenno - wizualny w mieście, na estetykę miasta, a zwłaszcza działania polegające na kształtowaniu i przekształcaniu przestrzeni publicznych poprzez budowę lub ustawianie kiosków, straganów, stoisk, wiat, garaży, wygrodzeń, słupów ogłoszeniowych, ławek, gazonów czy innych elementów małej architektury, a także rzeźb, pomników, dzieł plastycznych, poprzez zmiany nawierzchni chodników, tworzenie w nich układów kompozycyjnych oraz sytuowanie w tej przestrzeni nośników informacji, reklam, plakatów, afiszy itp., a także działania polegające na kształtowaniu i przekształcaniu budynków oraz budowli poprzez kształtowanie lub przekształcanie elewacji (kolorystyka, faktura, detal, podziały, wejścia, witryny), umieszczanie na budynkach szyldów, informacji, reklam, dekoracji, iluminacji, malowideł ściennych, sgraffita, mozaik, okładzin, poprzez umieszczanie na budynkach i obiektach oznakowań posesji, tablic z nazwami ulic, a także inne działania wpływające na wygląd obiektów budowlanych. Problemy te winny być uregulowane w uszczegóławiających miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W planie sporządzanym dla strefy śródmieścia, ustalenia dla w/w problematyki obejmować powinny przede wszystkim zespół staromiejski, teren dróg dojazdowych do śródmieścia oraz wybranych układów przestrzennych, mających istotne znaczenie w tym obszarze jak otoczenie terenu MTP i ulic przyległych tereny dworców PKP i PKS i ulice przyległe, rynki zabytkowe. Generalnie w działaniach w sferze przestrzenno - wizualnej miasta należy respektować następujące wiążące zasady:
   - sytuowanie w przestrzeni publicznej dróg, ulic, placów, elementów ich zagospodarowania i wyposażenia winno być wkomponowane w istniejący układ.
   - budynki i obiekty budowlane nie mogą pełnić funkcji nośnika reklam o ile nie są specjalnie do tej funkcji przystosowane. Informacja i reklama może funkcjonować w przestrzeni miejskiej tylko na obiektach w tym celu stworzonych i to w układach skomponowanych z otoczeniem.
   - przekształcenie budynków, elewacji, parterów handlowych powinno być zgodne z charakterem budowli.

A4. USŁUGI

A4. USTALENIA DLA TERENÓW O PRZEWADZE FUNKCJI USŁUGOWEJ

USTALENIA dla wszystkich tego typu terenów:

- obowiązuje zakaz lokalizowania jakichkolwiek funkcji powodujących uciążliwości dla człowieka oraz nie wykorzystujących w pełni walorów projektowanej lokalizacji,
- podstawą wszelkich działań związanych z zagospodarowaniem wymienionych niżej terenów lub ich części powinien być aktualne, zatwierdzone opracowanie realizacyjne, uwzględniające ustalenia planu miejscowego.

- Niesprecyzowany obecnie program dla obszarów o projektowanej preferencji dla funkcji usługowej będzie w zasadzie regulowany przez mechanizmy rynkowe - z jednej strony uzależniony od potrzeb i oczekiwań inwestorów, z drugiej sterowany i korygowany poprzez politykę interwencyjną Miasta (np. wykorzystanie instrumentów fiskalnych dla sterowania przestrzennym rozkładem i doborem pożądanych funkcji poprzez stosowanie systemu ulg i podatków).
  W celu zwiększenia realnych możliwości przekształcenia struktury przestrzennej tych obszarów sugeruje się organizowanie wspólnych działań i łączenie środków Miasta oraz grup zainteresowanych inwestorów. W miarę możliwości należy dążyć do skomunalizowania gruntów.

A5. TRANSPORT

A5. USTALENIA DLA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ.

USTALENIA OBEJMUJĄ:

1. Zakres obligatoryjności ustaleń. Forma zapisu.
2. Zasady kształtowania systemu komunikacyjnego.
3. Zasady strefowania polityki komunikacyjnej.
4. Infrastruktura transportowa o lokalizacjach definiowanych planem - ustalenia ogólne; wymagania funkcjonalne i techniczne.
    - 4.1 Sieć drogowo - uliczna.
    - 4.2 Układ kolejowy.
    - 4.3 Sieć tramwajowa.
    - 4.4 Sieć dróg rowerowych.
    - 4.5 Inne elementy infrastruktury transportowej.
    - 4.6 Ustawy, akty normatywne i instrukcje w zakresie planowania komunikacji.
5. Infrastruktura transportowa o lokalizacjach definiowanych planem - ustalenia szczegółowe.
    - 5.1 Podstawowa sieć drogowo - uliczna.
    - 5.2 Układ kolejowy.
    - 5.3 Sieć tramwajowa.
    - 5.4 Miejskie dworce komunikacyjne.
    - 5.5 Zaplecze komunikacji miejskiej.
6. Wymagania dla infrastruktury transportowej o nie definiowanych planem lokalizacjach.
    - 6.1 Komunikacja autobusowa.
    - 6.2 Ulice układu obsługującego.
    - 6.3 Skrzyżowania.
    - 6.4 Infrastruktura rowerowa.
    - 6.5 Organizacja ruchu. Strefy ruchu uspokojonego.
    - 6.6 Przestrzenie ruchu pieszego.
    - 6.7 Bocznice kolejowe.
    - 6.8 Parkingi i miejsca postojowe.
    - 6.9 Stacje paliw.
    - 6.10 Stacje napraw.
    - 6.11 Bazy transportowe.
7. Wymagania transportowe w stosunku terenów i obiektów o innym przeznaczeniu.
    - 7.1 Normatyw parkingowy.
    - 7.2 Lokalizowanie obiektów ruchotwórczych.
    - 7.3 Odległości zabudowy od infrastruktury komunikacyjnej.
8. Wdrażanie planu.
    - 8.1 Uwarunkowania realizacyjne.
    - 8.2 Zamierzenia priorytetowe.

1. ZAKRES OBLIGATORYJNOŚCI USTALEŃ. FORMA ZAPISU.

Dla lokalizacji elementów infrastruktury transportowej definiowanych planem przyjmuje się następujące rodzaje obligatoryjności ustaleń:

{1} Lokalizacja przesądzona, z bezwzględnym przeznaczeniem terenu na komunikację.

Tak określony teren, przeznaczony jest na zdefiniowane planem funkcje komunikacyjne. Pod warunkiem spełnienia wszystkich wymogów zawartych w planie oraz zatwierdzenia przez organ wskazany przez Zarząd Miasta projektu nawiązującego korygowany element do całości układu zdefiniowanego planem, dopuszcza się:

- wykorzystanie części pasa komunikacyjnego na inne cele;
- korekty linii rozgraniczających obiektów komunikacyjnych, w szczególności w zakresie szerokości pasa drogowego;
- wyjątkowo, pod dodatkowymi warunkami uzyskania zgody dysponentów terenów nie przewidywanych planem na cele komunikacyjne i dokonania uzgodnień analogicznych jak dla niniejszego planu; korekty przebiegu tras komunikacyjnych (zmiany lokalizacji);

{2} Lokalizacje przesądzone, z przeznaczeniem terenu jak w stanie istniejącym, z możliwością zamiany na komunikację.

Teren o tak określonym przeznaczeniu należy użytkować zgodnie z jego istniejącą (w dniu uchwalenia planu) funkcją, lecz bez możliwości stałego zwiększenia intensywności zagospodarowania. Inne użytkowanie dopuszcza się jedynie w formie czasowej. Przeznaczenie terenu na sygnalizowaną planem funkcję komunikacyjną nie wymaga zmiany planu. Dopuszcza się korekty jak w poz.{1}.

{3} Lokalizacje nie przesądzone, z obowiązkiem zachowania odpowiedniego połączenia komunikacyjnego.

Tak określony teren, przeznaczony jest na zdefiniowane planem funkcje komunikacyjne, do czasu zatwierdzenia przez organ wskazany przez Zarząd Miasta projektu korygującego wskazane planem lokalizacje. Wymagane jest utrzymanie na obszarze miasta określonego planem elementu. Dopuszcza się korekty jak w poz.{1}.

{4} Lokalizacje nie przesądzone, z zalecanym uwzględnieniem połączenia komunikacyjnego.

Teren o tak określonym przeznaczeniu należy użytkować zgodnie z jego istniejącą (w dniu uchwalenia planu) funkcją, z zaleceniem nie intensyfikowania zagospodarowania sprzecznego z postulowanym planem przeznaczeniem komunikacyjnym. Pod warunkiem zatwierdzenia przez organ wskazany przez Zarząd Miasta stosownego projektu, przeznaczenie terenu na sygnalizowaną planem funkcję komunikacyjną nie wymaga zmiany planu. Projekt taki może również przesądzać rezygnację z planowania w mieście danego elementu infrastruktury. Dopuszcza się korekty jak w poz.{1}.

Typ obligatoryjności ustaleń zapisano grafiką rysunku planu (p.legenda do układu komunikacyjnego) oraz symbolem {1}, {2}, {3}, lub {4} w ustaleniach szczegółowych (rozdz.5).

Dla elementów infrastruktury o nie definiowanych planem konkretnych lokalizacjach oraz ustaleń innych niż przeznaczenie terenu, stosuje się następujące rodzaje obligatoryjności ustaleń:

- **obowiązujące, bez możliwości odstępstw** (zwroty "ustala się", "wymaga się", "przyjmuje się", "powinno", "konieczne jest"); wymagane bezwzględne spełnienie wymogów zapisanych w planie;
- **obowiązujące z możliwością uzasadnionych odstępstw** (zwroty jak wyżej, z uzupełnieniem "wyjątkowo", "dopuszcza się", a także: "celowe jest", "zasady postępowania" i "uwarunkowania realizacji"); projekty wykorzystujące możliwość odstępstw, wymagają zatwierdzenia przez organ wskazany przez Zarząd Miasta;
- **niezobowiązujące** (zwroty "zaleca się", "sugeruje się", "postuluje się") - projekty wymagają uzasadnienia nie spełnienia zaleceń planu;

2. ZASADY KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO.

Zasady określają sposób konstruowania systemu transportowego przyjmowanego ustaleniami niniejszego planu oraz stanowią generalne wytyczne dla kształtowania sieci oraz innych obiektów komunikacyjnych w rozwiązaniach szczegółowych i precyzujących elementy uznane planem za nieobligatoryjne.

Układ komunikacyjny w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego Poznania powinien realizować cele wynikające z polityki komunikacyjnej miasta. Cele te zostały sformułowane i uchwalone w założeniach do planu.

Jako generalną zasadę kształtowania systemu transportowego przyjmuje się poprawę istniejących standardów komunikacyjnych. Nie precyzuje się tzw wskaźników docelowych. Motywem wprowadzenia przedsięwzięcia do planu przestrzennego powinna być efektywność komunikacyjna, tj. maksymalna poprawa, a w okresie kryzysu zapobieganie obniżeniu standardów istniejących.

Przyjmuje się następujące zasady kształtowania systemu transportowego:

2.1 Preferencje dla rozwiązywania problemów komunikacyjnych decydujących o aktualnym funkcjonowaniu transportu w mieście. Proponowane rozwiązania w pierwszej kolejności powinny łagodzić konflikty już występujące, a drugiej - uwzględniać skutki przyszłego rozwoju miasta i przewidywanych zachowań komunikacyjnych użytkowników, zarządców i operatorów systemu transportowego.

2.2 Preferencje dla rozwiązań systemowych nad punktowymi. Rozwiązania lokalne nie mogą obniżać ogólnych standardów transportowych miasta. Dopuszcza się obniżenie lokalnego standardu, o ile generalnie poprawia to funkcjonowanie układu miejskiego. W pierwszej kolejności należy rozwiązywać problemy dotyczące obsługi wszystkich, bądź większości użytkowników systemu. Wszelkie korzystne zmiany powinny być trwałe.

2.3 Dobór preferencji i zasięgu rozwiązań komunikacyjnych w uzależnieniu od obszaru miasta. (wg rozdz.3 ustaleń dla infrastruktury transportowej.)

2.4 Możliwość ciągłego, etapowego doskonalenia systemu. Etapowanie rozbudowy infrastruktury transportowej oraz zmian w organizacji ruchu i parkowania powinno uwzględniać:

- wyprzedzający wzrost standardów komunikacji zbiorowej oraz ruchu rowerowego i pieszego w stosunku do ruchu samochodowego;
- utrzymanie płynności ruchu samochodowego na elementach obwodowych układu komunikacyjnego ("ramy" uliczne);

Każdy plan i projekt powinien nawiązywać do funkcjonowania całości miasta. O ile nie wynika to ze szczególnych ustaleń planu, nie dopuszcza się przesuwania istniejących konfliktów w inne miejsca, równorzędne pod względem wymagań środowiskowych i transportowych. Projekty cząstkowe nie mogą być sprzeczne z określonymi planem koncepcjami generalnymi. Plany i projekty etapowe powinny być przedstawione na tle rozwiązania docelowego, a ewentualne sugestie zmian - szczegółowo uzasadnione.

2.5 Substytucja różnych środków transportu. Komunikacja publiczna i transport indywidualny, a także różne środki i podsystemy transportu (pieszy - rower - samochód - pojazd szynowy) powinny być rozwijane komplementarnie, tj współdziałać w obsłudze określonych obszarów i rodzajów przemieszczeń zgodnie z ustalonymi przez plan preferencjami. Zapewniając sprawne węzły przesiadkowe, o ile uwarunkowania terenowe i ekonomiczne na to pozwalają, należy dążyć do segregacji czasowej (organizacja ruchu), bądź przestrzennej (rozwiązania wielopoziomowe; wydzielone korytarze ruchu), między różnymi podsystemami transportu.

2.6 Preferencje w podziale zadań przewozowych. Przyjmuje się:

- w niepieszej, miejskiej komunikacji osobowej - podstawową funkcję transportu tramwajowego, przy pomocniczej roli autobusów, samochodów osobowych, rowerów i kolei.
- w regionalnej (podmiejskiej) komunikacji osobowej - równorzędną rolę transportu indywidualnego, kolei i autobusów.
- w miejskim i podmiejskim transporcie towarowym - wyłączną rolę samochodów dostawczych i ciężarowych, z ograniczeniem ich tonażu w strefie centralnej.
- w komunikacji krajowej (towarowej i osobowej) - dominującą rolę kolei; uzupełniającą - samochodów osobowych, autobusów i ciężarówek.
- w transporcie międzynarodowym (osobowym i towarowym) - podstawową rolę kolei, w tym szybkiej; uzupełniającą - transportu lotniczego (przewidywany radykalny wzrost przewozów) i samochodowego.

2.7 Generalne zasady modelowania obsługi komunikacyjnej miasta i poszczególnych jego obszarów:

- **przenikanie transportu publicznego przez struktury przestrzenne, z tendencją obsługi bezpośredniej;**
- **omijanie zwartych struktur przestrzennych przez intensywny, indywidualny transport samochodowy, z tendencją do obsługi pośredniej, zhierarchizowanej.**

3. ZASADY STREFOWANIA POLITYKI KOMUNIKACYJNEJ.

Przyjmuje się podział miasta na obszary o odmiennych preferencjach w polityce komunikacyjnej:

OBSZAR ŚRÓDMIEJSKI - obejmuje rejony o bardzo wysokiej gęstości celów podróży. Za podstawowy środek transportu w obszarze uznaje się komunikację publiczną (tramwaj wspomagany przez autobus), dla której należy zapewnić maksymalne priorytety w ruchu. Struktura sieci ulicznej oraz polityka parkingowa w obszarze winny sprzyjać ograniczeniu ruchu samochodów, przy zapewnieniu swobody dojazdu pojazdom alarmowym. Granicę obszaru wyznacza "II rama uliczna" (por.pkt 5 ustaleń dla infrastruktury transportowej). W obszarze wyznacza się, ograniczone "I ramą uliczną", rejony centralne o szczególnie ostrych ograniczeniach dla ruchu samochodowego i bezwzględnych priorytetach dla pieszych i transportu publicznego. Zasady dotyczące rejonów centralnych mogą być zastosowane w innych rejonach obszaru śródmiejskiego, w drodze specjalnego projektu, zatwierdzonego przez organ wskazany przez Zarzad Miasta.

OBSZAR POŚREDNI - obejmuje intensywnie zagospodarowane rejony o średniej gęstości celów podróży tj dzielnice przemysłowe i duże zespoły mieszkaniowe. Obsługę transportową w obszarze zapewni wysoko wydajna komunikacja publiczna i odpowiadający popytowi układ ulic głównych. W planowaniu ulic niższej klasy wprowadza się ograniczenia zmierzające do uspokojenia ruchu w rejonach mieszkaniowych i wykluczenia tranzytu przez tereny pomiędzy ulicami głównymi. Granice obszaru od wewnątrz, wyznacza "II rama uliczna", od zewnątrz ulice: Polska, Bułgarska, Jugosłowiańska, Grunwaldzka, planowana "III rama uliczna", W.Majakowskiego, L.Zamenhofa, Warszawska, Krańcowa, linia kolejowa Poznań Wschód - Wągrowiec, ulice: Bałtycka, Serbska, Naramowicka, planowana Nowa Naramowicka, linia kolejowa Zieliniec - Kiekrz, planowana ulica Nowa Obornicka, ul.Lechicka, linia kolejowa Poznań Jeżyce - Piła, ul.Św.Wawrzyńca.

OBSZAR ZEWNĘTRZNY (PERYFERYJNY) - obejmuje tereny o niskiej gęstości celów ruchu, tj rejony rolnicze, leśne, osiedla jednorodzinne oraz peryferyjne tereny przemysłowe i osiedla wielorodzinne. Poza wnętrzami zespołów mieszkaniowych, układ drogowo - uliczny powinien być dostosowywany do swobodnego korzystania z samochodu, w tym przeprowadzenia tranzytu, rozprowadzenia ruchu docelowo - źródłowego i dalekich przejazdów międzydzielnicowych. Transport publiczny należy dostosowywać do poziomu popytu i socjalnych ustaleń polityki komunikacyjnej. Granice obszaru stanowią: granica miasta i zewnętrzna granica obszaru pośredniego.

Zasady planowania systemu transportowego w poszczególnych strefach zestawiono w tabeli. Tabela objaśnia zasady stosowane w konstrukcji planu całego miasta i stanowi wytyczne do opracowań szczegółowych oraz ewentualnych zmian planu.

STREFOWANIE PLANOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA POZNANIA - CZ.I

Lp	Elementy strefowania preferencji komunikacyjnych	OBSZAR MIASTA				
		śródmieście		obszar pośredni	obszar zewnętrzny	
		rejony centralne	rejony zewnętrzne		w zagospodarowaniu	
					intensywnym	ekstensywnym
1		2	3	4	5	6
1	Zasady budowy sieci transportowej	podstawowa funkcja transportu publicznego, prowadzonego środkiem struktur przestrzennych. Ulice samochodowe prowadzone obrzeżnie; ograniczanie swobody ruchu samochodowego, przepustowość ulic głównych dostosowywana do chłonności parkingowej obszaru;		sieci transportu publicznego i indywidualnego rozwijane równorzędnie; zalecana segregacja przestrzenna lub czasowa. Ulice główne o przepustowości wg popytu	transport publiczny zgodny z popytem.	transport publiczny o charakterze socjalnym
					sieć drogowo - uliczna wysokoprzepustowa, prowadzona obrzeżami struktur przestrzennych, dostosowana do swobodnego korzystania z samochodu	
2	Rozwój sieci tramwajowej	konieczny		celowy na kierunkach koncentracji celów prodróży (efektywnych)		niecelowy
3	Funkcje transportu publicznego:					
	- tramwaj	podstawowa		podstawowa	podstawowa	nie występuje
	- autobus	uzupełniająca		uzupełniająca	podstawowa	socjalna
	- kolej	pomocnicza		pomocnicza	pomocnicza	podstawowa w obsłudze regionu
4	Priorytet w ruchu dla transportu publicznego	konieczny		celowy dla tramwajów zalecany dla autobusów		nie zalecany
5	Ulice ruchu szybkiego (E, GP)	wykluczone	wykluczone wewnątrz obszaru	celowe na kierunkach wlotów zewnętrznych i głównych potoków miejskich	konieczne, jako podsystem związany z siecią dróg krajowych, w tym obwodnica miejska ("III rama")	
6	Ograniczenia tranzytowego ruchu samochodowego na ulicach głównych	wszelki tranzyt wykluczony	tranzyt międzydzielnicowy ograniczony; zamiejski wykluczony	ograniczony tranzyt zamiejski	obszar koncentracji tranzytu międzydzielnicowego i przeprowadzenia tranzytu zamiejskiego (bez ograniczeń)	

STREFOWANIE PLANOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA POZNANIA - CZ.II

1		2	3	4	5	6
7	Reglamentacja ruchu samochodowego	ograniczenie tonażu do 10t dostępność do obszaru ograniczona pojemnością parkingową		ograniczenia tonażu we wnętrzach terenów mieszkaniowych		bez reglamentacji
8	Zakres i metody uspokajania ruchu na obszarach pomiędzy ulicami głównymi	konieczne (ruch jednokierunkowy; strefy30km/h strefy ruchu pieszego układy typu "pricinkt" "pawiment" itp	konieczne (ruch jednokierunkowy; strefy 30km/h wyjątkowo - inne)	w zespołach mieszkaniowych : - strefy zamieszkania; zalecana forma :"woonerf" - ew.strefy 30 km/h w obszarach przemysłowych: - nie stosuje się		zakazy ruchu w obszarach chronionych
9	Polityka parkingowa	Tworzenie nowych miejsc parkingowych zgodnie z przyjętymi standardami				
	- generalne ograniczanie parkowania	konieczne		niecelowe	niecelowe	
	- opłaty za parkowanie	konieczne	w wybranych przypadkach i rejonach		tylko na parkingach strzeżonych	
	- ograniczenia czasu parkowania	celowe	w wybranych przypadkach		niecelowe	
	- zakazy parkowania	na ulicach głównych, w strefach ruchu pieszego, poza wyznaczonymi miejscami w strefach chronionych				
10	Priorytet dla ruchu pieszych	na całym obszarze wewnątrz "ringu"	w rejonach rynków i głównych ulic handlowych	w strefach zamieszkania; zalecane metody typu "woonerf"		niecelowy
11	Wielofunkcyjne węzły przesiadkowe (dworce miejskie)	niecelowe	na stykach komunikacji kolejowej i miejskiej oraz sieci tramwajowej z autobusową, przy I i II ramie oraz dworcach kolejowych		ew.minidworce w jednostkach osiedleńczych	niecelowe
12	Komunikacja rowerowa	pełna dostępność ulic; śluzy rowerowe w miejscach zakazu przejazdów samochodów	wykształcenie sieci dróg "wiodących"; sieć uzupełniająca w ulicach zbiorczych i lokalnych; pełna dostępność stref ruchu uspokojonego; śluzy rowerowe w miejscach zakazu przejazdów samochodów			rozwój podsystemu dróg rekreacyjnych

4. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA O LOKALIZACJACH DEFINIOWANYCH PLANEM. USTALENIA OGÓLNE; WYMAGANIA TECHNICZNE I FUNKCJONALNE.

Lokalizacje podstawowych elementów infrastruktury transportowej definiowanych planem określa rysunek. Ustalenia niniejszego rozdziału dotyczą przekształceń sieci i najważniejszych elementów zaplecza komunikacyjnego w mieście oraz podstawowych wymogów funkcjonalnych i technicznych stawianych poszczególnym kategoriom ciągów komunikacyjnych. Obligatoryjność lokalizacji określa rysunek planu i rozdz.1 ustaleń dla infrastruktury transportowej.

Ustala się konieczność opracowywania przez inwestorów oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, z uwzględnieniem aktualnej sytuacji towarzyszącej budowie (lub przebudowie), ciągów komunikacyjnych, obiektów szkodliwych i uciążliwych, związanych z transportem oraz lotnisk. Do dróg wymagających opracowania w/w ocen zalicza się: ulice główne, główne ruchu przyspieszonego, ekspresowe, autostradę oraz trasy kolejowe i tramwajowe

Plan nie wyznacza wewnętrznych granic pomiędzy terenami wykorzystywanymi pod różne funkcje komunikacyjne. Ewentualne rozdzielenie terenów może nastąpić poprzez zatwierdzanie szczegółowych projektów przez organ wskazany przez Zarząd Miasta. Zapisane w niniejszym rozdziale wymagania techniczne dotyczą rozwiązań docelowych. W przypadkach modernizacji istniejącego układu lub realizacji etapowej, należy kierować się ogólnymi zasadami wg rozdz.2 (w szczególności poz.4) ustaleń transportowych.

4.1 Podstawowa sieć drogowo - uliczna.

Plan definiuje podstawową sieć drogowo - uliczną, którą stanowią: autostrada, ulice ekspresowe, główne ruchu przyspieszonego, główne i zbiorcze, w tym przebiegające przez miasto drogi krajowe. Plan nie definiuje układu obsługującego, tj. ulic lokalnych i dojazdowych. Z wyjątkiem ulic zbiorczych, wszystkie ulice układu podstawowego stanowią odrębne, wydzielone planem tereny i jako takim przypisane zostały ustalenia szczegółowe (pkt 5.1 ustaleń transportowych). W ustaleniach szczegółowych plan określa docelowy przebieg dróg zewnętrznych (krajowych) stanowiących tzw Poznański Węzeł Drogowy (PWD). Przyjmując, że drogi wojewódzkie służą połączeniom wewnątrzmiejskim i lokalnym do sąsiednich gmin, nie wyróżnia się w planie tej kategorii dróg.

Przyjęte funkcje oraz parametry ulic i dróg objętych planem zestawiono w tabeli na następnej stronie. Uwagi do tabeli:

- podane standardy ruchu należy ustalać wg metody HCM, zgodnie z aktualnymi instrukcjami (p."biblioteczka planu");
- w uzasadnionych warunkami terenowymi przypadkach, na ulicach głównych i zbiorczych dopuszcza się zawężenie szerokości pasów jezdnych do 3.00m i 2.70m;
- minimalne szerokości w liniach rozgraniczenia podano dla najwęższego w danej klasie, występującego w niniejszym planie, przekroju poprzecznego i nie uwzględniają one ewentualnie występujących w pasie ulicznym linii tramwajowych, pasów zieleni, dróg rowerowych, pasów dla prowadzonej poza jezdniami i chodnikami infrastruktury podziemnej, skarp głębokich wykopów i wysokich nasypów oraz lokalnych poszerzeń jezdni (np przed skrzyżowaniami), a także samych skrzyżowań i węzłów ulicznych;
- dla ulic istniejących, dopuszcza się (wyjątkowo) zawężenie pasa drogowego poniżej szerokości uznanych w tabeli za minimalne;

Na ulicach dwujezdniowych ze skrzyżowaniami kolizyjnymi zaleca się stosować pasy rozdziału o szerokości nie mniejszej od 5.00m. Zalecane przekroje poprzeczne (ilości jezdni i pasów ruchu) dla poszczególnych ulic podano w ustaleniach szczegółowych (pkt 5.1 ustaleń transportowych).

Parametry ulic nie zdefiniowane w tabeli lub w ustaleniach szczegółowych (pkt 5.1), należy przyjmować według aktualnie zalecanych wytycznych i normatywów resortowych.

PODSTAWOWE FUNKCJE I PARAMETRY ULIC

Symbol	Klasa	Funkcja	Ograniczenia w użytkowaniu	Standard warunków ruchu (zalecany/ maksymalny)	Dostępność	V_{proj} [km/h]	szerokości [m]		
							pasa ruchu/awaryjnego	w liniach rozgraniczenia	
								zalecana	minimalna
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A	autostrada	powiązanie miasta z ośrodkami o znaczeniu krajowym i międzynarodowym; przeprowadzenie przez miasto ruchu tranzytowego po drogach międzynarodowych	wyłącznie pojazdy samochodowe	A / C	tylko przez węzły, bez obsługi bezp.otoczenia; zakaz zatrzymywania i postoju	120	3.75/3.00	80	40
E	miejska droga ekspresowa	powiązanie wylotów dróg zewnętrznych; przeprowadzenie tranzytu oraz ruchu z najsilniej obciążonych wlotów i między odległymi rejonami miasta	wyłącznie pojazdy samochodowe	B/C	tylko przez węzły, bez obsługi bezp.otoczenia; zakaz zatrzymywania i postoju	80 ew.70	3.50/2.50	70	40
GP	ulica główna ruchu przyspieszonego	wloty dróg o znaczeniu ponadregionalnym; połączenie odległych rejonów miasta; wyprowadzenie ze śródmieścia ruchu z nim nie związanego	ruch rowerowy niezalecany chodniki i dr.rowerowe oddzielone od jezdni	C/D	na skrzyżowaniach i węzłach; zakaz zatrzymywania i postoju; wjazdy bramowe i pasy postojowe dopuszczalne wyjątkowo	70	3.50/ -	50	25
G	ulica główna	podstawowe połączenia wewnątrz miasta; przeniesienie ruchu między sąsiednimi dzielnicami; wloty dróg o znaczeniu regionalnym	j.w.	C/D (wyjątkowo E)	na skrzyżowaniach; wjazdy bramowe - wyjątkowo; parkowanie tylko na pasach postojowych	60	3.50/ -	50	20
Z	ulica zbiorcza	obsługa (zbieranie ruchu) jednostek strukturalnych (większych osiedli; zespołów przemysłowych itp)	zalec.odzielenie chodników i dr.rowerowych od jezdni	D/E	na skrzyżowaniach; wjazdy bramowe - ograniczane; parkowanie zalecane na pasach postojowych	60 ew.50	3.50/ - lub 3.00/ -	40	15

Sieć ulic zbiorczych określa rysunek główny planu. Ulice tej klasy tylko wyjątkowo mogą pełnić funkcje ogólnomiejskie i ich przebieg nie powinien stanowić alternatywy dla ulic wyższych klas. Podane na rysunku planu przebiegi ulic projektowanych klasy zbiorczej dopuszczają korekty w opracowaniach uszczegóławiających i realizacyjnych. Podobne zmiany dopuszcza się także w stosunku do hierarchizacji ulic istniejących. W szczególności dotyczy to śródmiejskiej części Jeżyc i Łazarza, gdzie klasyfikacja sieci powinna wynikać z organizacji stref ruchu uspokojonego. (pkt 6.5 ustaleń transportowych). Ulice zbiorcze o szczególnej roli w funkcjonowaniu systemu transportowego miasta oraz pełniące tymczasowo funkcję ulic wyższych klas wymieniono w ustaleniach szczegółowych.

W ustaleniach szczegółowych plan definiuje lokalizacje wielopoziomowych węzłów ulicznych oraz wymagane przecięcia bezkolizyjne różnych ciągów komunikacyjnych, za wyjątkiem przejść dla pieszych. Plan nie definiuje organizacji skrzyżowań ulicznych. W opracowaniach realizacyjnych należy przestrzegać aktualnych normatywów resortowych oraz zasad określonych w rozdziałach 2 i 3 ustaleń transportowych niniejszego planu.

4.2 Układ kolejowy.

Plan definiuje sieć kolejową, którą stanowią linie magistralne, pierwszorzędne i drugorzędne wraz ze stacjami i przystankami. Plan nie definiuje przebiegu bocznic, określając jedynie ich uwarunkowania (rozdz.6 ustaleń transportowych). Planowana sieć kolejowa obejmuje stacje i linie istniejące, przewidywane ich rozbudowy oraz ewentualną trasę kolei szybkiej.

Wszystkie elementy układu kolejowego plan traktuje jako wydzielone tereny i jako takim przypisane zostały ustalenia szczegółowe (pkt 5.2 ustaleń transportowych), określające funkcje objętych planem elementów podsystemu kolejowego, ilości torów na poszczególnych liniach oraz wymagane bezkolizyjne przecięcia linii kolejowych z innymi ciągami komunikacyjnymi, z wyjątkiem przejść dla pieszych. Przyjmuje się, że nie będą organizowane nowe przejazdy lub przejścia w jednym poziomie z koleją. Na liniach magistralnych o podwyższonych szybkościach prowadzenia pociągów (160km/h i więcej) wymaga się zastępowania istniejących przecięć kolizyjnych dwupoziomowymi. W stosunku do pozostałych tras kolejowych analogiczne postępowanie zaleca się. Nie definiuje się bezkolizyjnych przecięć linii kolejowych z innymi liniami kolejowymi.

W miejscach rozbudowy układu kolejowego przyjmuje się poszerzenie terenów kolejowych o 6m na jeden dobudowywany tor. Wymagania techniczne określają aktualne przepisy państwowe i resortowe.

Ustala się konieczność opracowania studium krajobrazowego dla terenów wzdłuż tras kolejowych (z uwzględnieniem ograniczenia wpływu stacji Poznań-Główny, Poznań-Wschód, Poznań-Koziegłowy, Poznań-Dębiec, jako obszarów okresowych zagrożeń).

4.3 Sieć tramwajowa.

Plan definiuje całość sieci tramwajowej. Z wyjątkiem trasy tramwaju szybkiego, plan nie traktuje tras tramwajowych jako wydzielonych terenów. Przyjmuje się, że sieć tramwajowa podlegać będzie przekształceniom wg specjalnie opracowanego programu. Przyjmuje się, że wszystkie trasy tramwajowe zostaną zbudowane lub zmodernizowane do parametrów tramwaju "szybszego", tj. pozwalającego osiągać w całej sieci szybkość komunikacyjną przekraczającą 20 km/h. Przyjmuje się, że wszystkie przystanki usytuowane będą na chodnikach, bezpośrednio przy torowisku lub na wydzielonych wysepkach. Te ostatnie zaleca sie lokalizować pomiedzy zapewniającymi dojście do obu końców wysepki przejściami dla pieszych.

PRZYJĘTE W PLANIE WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE DLA NOWYCH TRAS TRAMWAJOWYCH ORAZ ADAPTACJI I LIKWIDACJI TRAS ISTNIEJĄCYCH, PODANE W USTALENIACH SZCZEGÓŁOWYCH (PKT 5.3 USTALEŃ TRANSPORTOWYCH), PRZED PODJĘCIEM DECYZJI REALIZACYJNYCH, PO PRZEPROWADZENIU WYCZERPUJĄCYCH ANALIZ TECHNICZNO - EKONOMICZNYCH, WYMAGAJĄ PRZYJECIA PRZEZ RADĘ MIASTA,

Przyjmuje się następujące parametry techniczne tras tramwajowych:

- szerokość torowiska wbudowanego:
  - zalecaną - nie mniej niż 6.80m;
  - minimalną - 6.30m;
- szerokość torowiska wydzielonego, uwzględniającego wielkości wysepek przystankowych:
  - zalecaną - nie mniej niż 14.40m;
  - minimalną - 12.90m;
- minimalną długość wysepek przystankowych - 45.00m; wyjątkowo - 30.00m
- szerokość wysepek przystankowych:
  zalecaną - nie mniej niż 4.00m;
  minimalną - 3.25m;
- szerokość chodnika wykorzystywanego jako przystanek:
  zalecaną - nie mniej niż 6.00m;
  minimalną - 4.00m;

Pozostałe parametry należy przyjmować według aktualnych wytycznych resortowych.

4.4 Sieć dróg rowerowych.

Ustala sie, że ruch rowerowy stanowi istotny element transportu miejskiego, zwłaszcza w aspekcie połączeń miejsc zamieszkania z pozostałymi terenami głównych funkcji miejskich jak PRACA, USŁUGI (centrum miasta) i WYPOCZYNEK.

W odniesieniu do w/w powiązań komunikacyjnych, drogi rowerowe dzieli się na dwie klasy: definiowane planem drogi układu wiodącego, stanowiące szkielet miejskiego układu dróg rowerowych i nie definiowane planem drogi łączące, zapewniające niezbędną gęstość sieci dróg rowerowych w mieście.

Wobec nie uzyskania do momentu uchwalenia planu pełnej zgodności, co do wyboru jednego z dwóch wariantów układu prowadzenia dróg rowerowych - opracowanych w ramach materiałów do planu - JAKO USTALENIE PLANU W ZAKRESIE ROZMIESZCZENIA I PARAMETRÓW DRÓG ROWEROWYCH uznaje się zalecenie doprecyzowania tego problemu w ramach prac uszczegóławiających uchwalone w planie elementy w zakresie infrastruktury transportowej.

4.5 Inne elementy infrastruktury transportowej.

- dworce komunikacyjne:

Plan definiuje lokalizacje dworców komunikacyjnych, tj zintegrowanych przystanków (stacji), na których następuje intensywna wymiana ruchu (przesiadki) pomiędzy różnymi środkami transportu pasażerskiego. Organizacja dworców wymaga maksymalnego skrócenia drogi dla przesiadających, zagospodarowania samego dworca, wyjść i terenów przyległych w sposób zachęcający do korzystania z transportu zbiorowego. Na wszystkich dworcach powinen być zorganizowany punkt kontrolno - informacyjne komunikacji miejskiej i postój taksówek; przy dworcach zaleca się organizację parkingów dla rowerów i samochodów. Pod warunkiem zapewnienie pełnej funkcjonalności komunikacyjnej, nie wyklucza się na terenach dworców lokalizowania obiektów o funkcji nie związanej z transportem. Obiekty te winny spełniać wymagania dla zabudowy ustalone dla przyległych terenów. Dworce komunikacji miejskiej plan traktuje jako wydzielone tereny; ich lokalizacje zestawiono w pkt 5.4 ustaleń transportowych. Plan nie definiuje lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej i mniejszych węzłów przesiadkowych. Nie wyklucza się organizacji dworców komunikacyjnych nie przewidzianych planem.

- zaplecze komunikacji:

Plan definiuje lokalizacje dla zajezdni oraz baz sprzętowo - remontowych dla publicznej komunikacji miejskiej (pkt 5.5 ustaleń transportowych). Plan nie definiuje wymogów technicznych dla zaplecza komunikacji. Zaplecze dla kolei należy lokalizować na terenach przeznaczonych na układ kolejowy (pkt 4.2 i 5.2 ustaleń transportowych). Pozostałe bazy transportowe należy lokalizować na ogólnych zasadach (pkt 6.11 ustaleń transportowych).

- lotniska:

Plan definiuje lokalizacje lotnisk istniejących. Utrzymuje się lokalizację (obligatoryjność {1}) lotniska cywilno - wojskowego na Ławicy (II.MB8kl*1), przewidując intensyfikację ruchu pasażerskiego i rozbudowę istniejącego portu lotniczego. W przypadku uzasadnionym radykalnym wzrostem ruchu lotniczego, na podstawie projektu zatwierdzonego przez organ wskazany przez Zarząd Miasta, dopuszcza się rozbudowę lotniska "Krzesiny", w tym przeniesienie lotniska cywilnego i portu pasażerskiego (obligatoryjność {4}). Do tego czasu pozostawia się wojskowa funkcję lotniska, jako elementu obszaru III.OR1ag.4. Wymagania techniczne dla lotnisk określają aktualne przepisy państwowe i resortowe.

- porty wodne:

Plan przyjmuje stopniową likwidację istniejącego portu towarowego na Garbarach, dopuszczając jego przekształcenie na przystań pasażerską. Pod warunkiem uzyskania zgody właściwych służb wodnych i ochrony środowiska, nie wyklucza się organizowania przystani w innych miejscach. W przypadku uzasadnionym udokumentowanymi potrzebami i możliwościami przewozowymi, na podstawie projektu zatwierdzonego przez organ wskazany przez Zarząd Miasta, dopuszcza się lokalizację portu towarowego w rejonie Karolina, na terenie II.KZ13zo, w powiązaniu z terenami II.AG14ag. Obligatoryjność lokalizacji nowego portu wodnego: {4}.

4.6 Ustawy, akty normatywne i instrukcje w zakresie planowania komunikacji.

W rozwiązaniach szczegółowych i realizacyjnych należy stosować się do aktualnych ustaw i rozporządzeń, a w zagadnieniach nie uregulowanych niniejszym planem, kierować się zalecanymi przez administrację resortową wytycznymi, normatywami i instrukcjami. Wykaz ustaw, rozporządzeń, normatywów i instrukcji w zakresie planowania komunikacji, aktualnych w październiku 1994 podano w "biblioteczce" planu.

5. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA O LOKALIZACJACH DEFINIOWANYCH PLANEM. USTALENIA SZCZEGÓŁOWE.

Ustalenia w zakresie lokalizacji (przeznaczenia terenu) podaje się w 4 rodzajach obligatoryjności (rozdz. 1 ustaleń transportowych). Pozostałe ustalenia, o ile nie zapisano inaczej, należy traktować jako obowiązujące, z możliwością uzasadnionych odstępstw (na warunkach określonych w rozdz.1 ustaleń transportowych). Na warunkach określonych w rozdz.2 ustaleń transportowych dopuszcza się rozwiązania etapowe, nie spełniające wymogów docelowych. W rozwiązaniach szczegółowych należy wykorzystywać wykonane dla potrzeb planu studia projektowe (p."biblioteczka" planu).

Wymagane węzły i ważniejsze obiekty inżynierskie wymieniono tylko przy trasie o wyższej klasie lub numeracji w niniejszym rozdziale. O ile nie określono tego inaczej, bezkolizyjność przejazdów przez węzły powinna być zapewniona na autostradzie i ulicach ekspresowych oraz na łącznicach miedzy ciągami tej klasy. Plan nie definiuje obiektów wewnątrzkolejowych (wielopoziomowych przecięć tras kolejowych) oraz bezkolizyjnych przejść dla pieszych i rowerów. Pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w rozdz. 4 ustaleń transportowych, nie wyklucza się lokalizacji dodatkowych, nie wymienionych w ustaleniach węzłów i obiektów. Skrót "PWD" - p.pkt 4.1; Symbol "L" - ulica lokalna.

5.1 Podstawowa sieć drogowo - uliczna.

kA - autostrada A-2 Berlin - Warszawa;

lokalizacja: {1};

przekrój 2x2; zalecana rezerwa w pasie rozdziału i obiekty inżynierskie dla przekroju 2x3;

obejmuje:

- odcinek planowanej autostrady A-2(E-30) Berlin - Warszawa, stanowiący także docelowy przebieg drogi ekspresowej nr 5(E-261) Świecie - Bolków;
- węzły: - "Komorniki" z ul.Głogowską (kE.4) - dopuszcza się kolizyjność relacji S-W, W-S, N-E i E-N;
  - "Dębina" z ul.Dolna Wilda (kGP.1);
  - "Krzesiny z ul.Bolesława Krzywoustego (KE.1 i KGP.8);

inne wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne):

- linie kolejowe: kk.6 i kk.15;
- ulice: planowana Z do Lubonia, Starołęcka (Z), kG.21, Ożarowska (Z), Pokrzywno (Z), Ostrowska (Z), Gospodarska (L);
- most nad Wartą;
- estakada nad dol.Michałówki;

(obiekty w przedłużeniach ciągów kk.4, kG.10 i kG.11 wystąpią w granicach miasta Luboń)

Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

Bezwzględnie wymaga się jakościowego i ilościowego odtworzenia utraconych w wyniku przeprowadzenia autostrady zdolności produkcyjnych ujęcia wody na Dębinie.

kE.1 - ul.Bolesława Krzywoustego od autostrady (kA) do "III ramy" (kE.3)

lokalizacja: węzeł "Spławie" {4}; pozostałe elementy: {1}; przekrój 2x2

obejmuje:

- odcinek istniejącej ulicy ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 42 Poznań - Sieradz
- węzły: - "Spławie" z przedłużeniem ul.Spławie (Z);
  - "Szczepankowo" z ulicami Ługańską (Z) i Torową (Z) - istniejący;
  - "Franowo" z planowaną ulicą Z i zjazdem do terenów II.AG2ui; - częściowo istniejący;

- "Krzywoustego" z "III ramą" (kE.3);

Inne wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne): tereny kolejowe kk.7;

Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

kE.2 - ul.J.H.Dąbrowskiego, od granicy miasta do "III ramy" (kE.3)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2; obejmuje:

- odcinek istniejącej ulicy ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 2 Świecko - Poznań - Warszawa - Terespol; do czasu realizacji autostrady (kA) przebieg drogi międzynarodowej E-30;
- jezdnie zbiorcze oraz, położone między nimi i jezdniami głównymi, tereny dla zaplecza komunikacji
- węzły: - "Krzyżowniki" z ul.Słupską (Z) - istniejący;
  - "Smochowice" z ul.Santocka (Z) - istniejący;
  - "Lutycka" z "III ramą" (kE.3) - częściowo istniejący;

Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

kE.3 - "III rama"

lokalizacja: {2}; od węzła "R.Maya" do węzła "Naramowicka" przekrój 2x3 na odcinku zachodnim i 2x2 na odcinku wschodnim; obejmuje:

- odcinki istniejącej ulicy GP1/2 i GP1/4 (ul.Lutycka, ul.Lechicka, fragment ul.Bałtyckiej) w ciągu drogi krajowej nr 2 Świecko - Poznań - Warszawa - Terespol; do czasu realizacji autostrady (kA) przebieg drogi międzynarodowej E-30;
- odcinek istniejącej ulicy G1/2 (ul.Browarna)
- przebudowę odcinków istniejących i budowę planowanych do wykształcenia obwodnicy miejskiej ("III ramy"),
- węzły: - "Połabska" z ul.Połabską - Umultowską (kG.20);
  - "Naramowicka" z ul.Naramowicką (kG.18);
  - "Gdyńska" z istniejąca ulicą Z;
  - "Janikowo" z planowaną ulicą do Kozichgłów (kG.2);
  - "Bogucin" z ul.Bałtycką - Gnieźnieńską (kG.17);
  - "Antoninek" z ul.Warszawską (kGP.4) i Radziwoja (L);
  - "Kobylepole" z ul.W.Majakowskiego (Z);
  - "Browar" z ul."Projektowaną" (kG.16);
  - "Krzywoustego" z ul.Bolesława Krzywoustego (kE.1 i kGP.6);
  - "Hetmańska" z planowanym przedłużeniem ul.Hetmańskiej (kG.15);
  - "Maya" z planowaną ul.R.Maya (kG.13);
  - "Dolna Wilda" z ul.Dolna Wilda (kGP.1 i kG.7);
  - "Zatorze" z planowaną ul."Nową Opolska" (kG.11);
  - "Górczyn" z planowanym połączeniem z ul.Głogowską (kE.4) i K.Arciszewskiego (kGP.7);
  - "Promienista" z istniejącą ulicą Z;
  - "Grunwaldzka" z ul.Grunwaldzką (kG.9);
  - "Edwardowo" z ul.Bukowską (kG.3);
  - "Lutycka" z ul.J.H.Dabrowskiego (kE.2 i kGP.5);
  - "Koszalińska z istniejącą ulicą Z - częściowo istniejący;
  - "Serbska" z planowanym przedłużeniem ul.Serbskiej (kG.12);
  - "Obornicka" z ul.W.Witosa - Obornicką (kGP.3);

Inne wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne):

- mosty: nad Wartą między węzłami "Naramowicka" i "Gdyńska", nad Główną, nad stawem Młyńskim, nad Cybiną, nad Wartą między węzłami "Maya" i "Dolna Wilda" oraz nad Bogdanką;
- tereny i linie kolejowe kk.14, kk.12, k.9, kk.5, kk.4, kk.3, kk.11 i kk.13
- ulice: planowana Średnicowa (Z), Murawa (Z), Janikowska (L), Miłowita (Z), Dziadoszańska (L), Warowna (L), Starołęcka (L), 28VI 1956 (L z tramwajem, t.12), istniejąca Głogowska (Z), Smardzewska (L), Kamiennogórska (L), Wałbrzyska (L), Strzegomska (L), planowana Przelot (Z), Sytkowska (Z), Karpacka (L), Szczawnicka (Z);
- wydzielone trasy tramwajowe: PST do Piątkowa (kt.1), planowana do Franowa (t.13);
- płyta i drogi kołowania w północnej części lotniska Ławica (kl.1)
- bocznice kolejowe: Karolin, Kobylepole, Starołęka, Podolany,
- planowane zaplecze komunikacji miejskiej Kobylepole (kz.7);

Realizacja trasy wymaga likwidacji istniejących bocznic kolejowych pomiędzy zajezdnią tramwajową "Forteczna" (kz.2) i stacją Poznań - Starołęka (kk.5), tzw torów staroberlińskich - bocznicy wewnętrznej stacji Poznań - Górczyn (kk.3) i bocznicy wzdłuż ul.Górniczej ze stacji Poznań Górczyn (kk.3).
Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

kE.4 - ul.Głogowska od autostrady (kA) do węzła "Górczyn" z "III ramą" (kE.3)

lokalizacja: odcinek modernizowany {1}; odcinek planowany {3}; przekrój bezkolizyjny 2x2; alternatywnie dopuszcza się ulicę z kolizjami (GP) o przekroju 2x3; obejmuje:

- odcinek istniejącej ulicy w ciągu drogi krajowej nr 5 (E-261) Świecie - Bolków, do czasu jej przełożenia na autostradę (kA) i planowany poza Poznaniem odcinek Kleszczewo - Łubowo;
- rozbudowę odcinka istniejącego i budowę nowego połączenia do "III ramy" (kE.3) i wydłużenia ul.K.Arciszewskiego (kGP.7)
- węzły: - "Komorniki" z autostradą (kA) i planowaną ulicą Z do Lubonia;
  - "Kotowo" z planowaną ulicą "Nowe Kotowo" (kG.10);
  - "Kopanina" z ul.Ostatnią (Z) i Kopaniną;
  - "Górczyn" z "III ramą" (kE.3) i istniejącymi ulicami Głogowską (Z) i Czechosłowacką (Z);

Inne wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne): linia kolejowa kk.3;
Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

kGP.1 - ul.28 VI 1956 - Dolna Wilda od autostrady (kA) do "III ramy" (kE.3)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2; zalecana rezerwa pod rozbudowę do przekroju 2x3;
obejmuje planowany do rozbudowy odcinek istniejącej ulicy w ciągu drogi krajowej nr 430 (Poznań - Mosina) wraz z istniejącym, planowanym do rozbudowy pod 4 tory wiaduktem linii kolejowej kk.5;
Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

kGP.2 - "II rama"

lokalizacja: {1}; przekrój 2x3; w miejscach ograniczeń terenowych - wyjątkowo 2x2; obejmuje:

- istniejące, przewidziane do modernizacji, ulice: Serbska, W.Witosa, Niestachowska, S.Żeromskiego, S.Przybyszewskiego, W.Reymonta, Hetmańska, L.Zamenhofa, Podwale;
- istniejące trasy i pętlę tramwajową (ustalenia - pkt 5.3)
- planowaną do likwidacji trasę tramwajową w ul.S.Przybyszewskiego (por. t.9))
- węzły: - "Winiary" z ul.Serbską (kG.12) i wylotem do Piły (kGP.3) - istniejący;

- "Golęcin" z ul.Wojska Polskiego (Z) - istniejący;
- "Wilda" z ul.Dolna Wilda (kG.7) - istniejący;
- "Zawady" - z planowanym północnym odcinkiem "I ramy"(kG.1); zalecany brak kolizji na "II ramie"

inne wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne):

- mosty: "Przemysława" nad Wartą - istniejący; "Lecha" nad Wartą - planowany do rozbudowy i planowany nad rz.Główną
- linie i tereny kolejowe: kk.11, kk.1, kk.9 (obiekty istniejące, dwa ostatnie do rozbudowy);
- ulica Droga Dębińska (Z) - istniejący;

Do czasu wykonania "III ramy" (kE.3) "II rama" (z wyjątkiem ul.Serbskiej) będzie elementem PWD - zwężeniem dróg krajowych nr 5, 11, 42, 196, 307, 430. Ulice Hetmańska, L.Zamenhofa, Podwale, ew. Nowe Zawady, będą odcinkami drogi krajowej nr 5 (E-261) Świecie - Bolków, do czasu jej przełożenia na autostradę (kA) i planowany poza Poznaniem odcinek Kleszczewo - Łubowo. Ulice W.Witosa, Niestachowska, S.Żeromskiego, S.Przybyszewskiego i W.Reymonta będą odcinkami drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg - Poznań, do czasu wykonania "III ramy" (kE.3).

kGP.3 - wylot w kierunku Piły, od "II ramy" (kGP.2) do granicy miasta

lokalizacja: odcinek od "II ramy" do węzła "Szymanowskiego" - {1}; od węzła "Szymanowskiego" (włącznie) do granicy miasta - {3}; przekrój: 2x3 na odcinku od "II ramy" do węzła "Szymanowskiego" i 2x2 od węzła "Szymanowskie- go" do granicy miasta; obejmuje:

- istniejącą ulica W.Witosa;
- przewidziany do modernizacji odcinek ul.Obornickiej od "III ramy" (kE.3) do ul.K.Kurpińskiego (Z);
- planowaną ulicę "Nową Obornicką";
- fragment planowanego obejścia Suchego Lasu;
- węzły: - "Kurpińskiego" z ulicą Z;
  - "Szymanowskiego" z ulicą Z i ul.Obornicką (kG.19);

Inne wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne):

- linie i tereny kolejowe: 2 x kk.10 (planowana łącznica Piątkowo - Strzeszyn i linia magistralna), kk.13;
- ulice: Jaroczyńskiego (L), Obornicka (kG.19) - wiadukt istniejący; Sucholeska (Z);

Realizacja odcinka wzdłuż stacji kolejowej Poznań - Piątkowo (kk.10) wymaga likwidacji jednego toru istniejacej bocznicy. Z wyjątkiem ulicy W.Witosa, całość trasy stanowi element docelowego układu PWD, jako odcinki drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg - Poznań. Ulica W.Witosa będzie jej odcinkiem do czasu realizacji "III ramy" (kE.3).

kGP.4 - ul.Warszawska od granicy miasta do "II ramy" (kGP.2)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2; obejmuje:

- istniejącą ulicę;
- wydzielone torowisko i pętlę tramwajową (ustalenia - pkt 5.3);
- istniejący wiadukt nad linią kolejową kk.9;

Odcinek od granicy miasta do węzła "Antoninek" z "III ramą" (KE.3) - element PWD - droga krajowa nr 2 Świecko - Terespol; do czasu wykonania autostrady (kA) - także droga międzynarodowa E-30.

kGP.5 - ul.J.H.Dąbrowskiego - Św.Wawrzyńca od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2; obejmuje istniejącą ulicę i węzły:

- "Przelot" z ulicą Z;
- "Ogrody" z ulicą Polską (kG.8);

kGP.6 - ul.Bolesława Krzywoustego od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x3;

obejmuje: istniejącą ulicę, wiadukt w ul.Kurlandzkiej (Z), węzeł "Żegrze" z ulicą kG.14, estakadę z wiaduktem nad ul.Inflancką (Z) oraz tereny dla zaplecza komunikacji między ulicami Wiatraczną (Z) i Bobrzańską (Z);

Do czasu wykonania "III ramy " (kE.3) - element PWD - droga krajowa nr 42.

kGP.7 - ul.K.Arciszewskiego od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)

lokalizacja: odcinek istniejący - {1}; odcinek planowany - {3}; przekrój 2x2;

obejmuje ulicę istniejącą z planowanym fragmentem linii tramwajowej (t.10) na Os.M.Kopernika i planowane przedłużenie ulicy do węzła "Górczyn z "III ramą" (kE.3);

Do czasu wykonania "III ramy " (kE.3) - element PWD - połączenie dróg krajowych nr 5 i 11.

kGP.8 - ul.Bolesława Krzywoustego od granicy miasta do autostrady (kA)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2;

obejmuje ulicę istniejącą (droga krajowa nr 42 Poznań - Sieradz - element PWD), przewidywany do rozbudowy węzeł z ul.Tarnowską (kG.21) i ewentualny wiadukt linii kolejowej kk.15;

Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD.

kG.1 - "I rama"

lokalizacja: odcinki istniejące - {1}; odcinki planowane - {3};

przekrój 2x3; w miejscach ograniczeń terenowych - wyjątkowo 2x2;

obejmuje:

- odcinki istniejących ulic: K.Pułaskiego (przewidywana rozbudowa), F.Roosevelta, Towarowa, Królowej Jadwigi, Bolesława Krzywoustego;
- odcinki istniejących tras tramwajowych w ulicach j.w. (ustalenia - pkt 5.3)
- włączenie w ul.F.Roosevelta trasy PST (pkt 5.3 poz. kt.1)
- przewidziany do ewentualnej likwidacji odcinek trasy tramwajowej od Al.Wielkopolskiej do włączenia linii PST (p.pkt 5.3 poz."t.8");
- istniejące mosty i wiadukty: kolejowy w linii kk.11, "Dworcowy" nad kk.1 (planowana rekonstrukcja), "Królowej Jadwigi" nad rz.Wartą;
- ulicę planowaną (tzw północną tangentę "I ramy") od węzła "Zawady" z kGP.2 do ul.K.Pułaskiego, wraz z mostami i wiaduktami: nad rz.Cybiną; nad kanałem ulgi rz.Warty i planowanymi ulicami Z; nad rz.Wartą, nad ul.Garbary (Z), nad Al.Niepodległości (Z), pod linią kolejową kk.9;

Realizacja "tangenty północnej" wymaga likwidacji funkcji technicznych stacji kolejowej Poznań Garbary (kk.9), w tym stacji kontenerowej i bocznicy do zakładów mięsnych.

Wschodni odcinek "I ramy " (ul.L.Zamenhofa - Podwale) pokrywa się z "II ramą"; ustalenia - kGP.2

kG.2 - ulica do Kozichgłów od Bałtyckiej (kG.17) do granicy miasta

lokalizacja: {3}; przekrój 2x2;

obejmuje planowaną ulicę i wiadukt nad linią kolejową kk.10;

Całość trasy stanowi element docelowego układu PWD, jako ewentualne przeniesienie drogi krajowej nr 196 Poznań - Wągrowiec.

kG.3 - ul.Bukowska

lokalizacja: {1}; przekrój od granicy miasta do "II ramy" (kGP.2) - 2x2; na pozostałym odcinku - 1x2;
obejmuje:
- istniejącą ulicę G1/2, przewidywaną do modernizacji do parametrów j.w.;
- likwidację torowisk tramwajowych w rejonie MTP (pkt 5.3, poz. t.7);
Odcinek od granicy miasta do węzła "Edwardowo" (kE.3) oraz, do czasu realizacji "III ramy", odcinek miedzy "III" i "II ramą" (kE.3 i KGP.2) stanowią elementy PWD - odcinki drogi krajowej nr 307 Poznań - Nowy Tomyśl.

kG.4 ul."Dolna Głogowska" od "II ramy" (kGP.2) do "I ramy" (kG.1)

lokalizacja: odcinek istniejący - {1}; odcinek planowany - {3}; planowany wiadukt - {4}; przekrój 2x2;
obejmuje fragment istniejącej ul.Głogowskiej i odcinek planowany; oraz ewentualny wiadukt nad planowanym przedłużeniem ul.Kanałowej (Z);
Przy realizacji odcinka planowanego zalecana jest likwidacja bocznicy kolejowej ze stacji Poznań Główny (kk.1) do MTP.

kG.5 ul.Św.Wawrzyńca od "II ramy" (kGP.2) do "I ramy" (kG.1)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2;
obejmuje: planowaną ulicę
Wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne):
- linia kolejowa kk.11;
- PST (kt.1) - istniejąca estakada;

kG.6 - ul.F.Rakoczego od "II ramy" (kGP.2) do "I ramy" (kG.1)

lokalizacja: połączenie z I ramą (kG.1): {3}, pozostałe elementy: {1}; przekrój 2x2 lub 1x4;
obejmuje istniejącą ulicę z ewentualną dobudową drugiej jezdni na połączeniu z I ramą (kG.1)

kG.7 - ul.Dolna Wilda od "III ramy" (kE.3) do "I ramy" (kG.1)

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2;
obejmuje przewidzianą do rozbudowy ulicę istniejącą;
Odcinek od między "III i II ramą" (kE.3, kGP.2), do czasu realizacji "III ramy" stanowi element PWD - odcinek drogi krajowej nr 430 Poznań - Mosina.

kG.8 - ul.Polska - Bułgarska - Jugosłowiańska - E.Taczanowskiego - P.Ściegiennego do K.Arciszewskiego (kGP.7);

lokalizacja: {1}; przekrój 2x2 lub 1x4; obejmuje przewidziane do rozbudowy ulice istniejące;

kG.9 - ul.Grunwaldzka - J.Zeylanda - Zwierzyniecka

lokalizacja:{1}; przekrój 2x2 lub 1x4; obejmuje:
- przewidzianą do rozbudowy istniejąca ulicę
- istniejącą trasę i pętle tramwajowe (ustalenia - pkt 5.3)
- likwidację trasy tramwajowej na odcinku od ul.J.Matejki (Z) do Bukowskiej (kG*3) (por.pkt 5.3 poz. t.7)
- planowany wiadukt w przedłużeniu ul.Wołczyńskiej, nad linią kolejową (kk.2) i planowanym przedłużeniem ul.Szarotkowej (Z).

kG.10 - ul."Nowe Kotowo" od ul.Grunwaldzkiej (kG.9) do granicy miasta z Luboniem
lokalizacja: odcinek istniejący - {1}, odcinek planowany - {3}; przekrój 2x2 lub 1x4;
obejmuje ulice planowane i przewidziany do modernizacji odcinek ul.Wołczyńskiej

kG.11 - ul.Opolska i "Nowa Opolska" od granicy miasta do "II ramy" (kGP.2)
lokalizacja odcinek modernizowany: {1}; odcinek planowany: {3}; przekrój 2x2;
obejmuje przewidzianą do modernizacji ul.Opolską i planowane jej przedłużenie - ul.Nową Opolską;
Wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne):
- ul.Czechosłowacka (Z);
- tereny kolejowe węźle dębieckim (kk.3) - wiadukt istniejący nad łącznicą Starołęka - Górczyn i przewidziany do rozbudowy wiadukt pod linią E-20;.

kG.12 - ul.Serbska od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)
lokalizacja: {3}; przekrój 2x2; obejmuje ulicę planowaną

kG.13 - ul.R.Maya od ul.Św.Antoniego (Z) do "II ramy" (kGP.2)
lokalizacja: {3}; przekrój 2x2, wyjątkowo 1x4;
obejmuje przewidzianą do radykalnej rozbudowy ulicę i odcinek planowany;
Wymagany obiekt (przecięcie bezkolizyjne) nad terenami kolejowymi kk.6 i kk.15;

kG.14 - ul.Żegrze - Chartowo
lokalizacja: {1}; przekrój 2x2; obejmuje:
- istniejącą ulicę;
- trasę tramwajową na torowisku wydzielonym (ustalenia - pkt 5.3);
- dwa wiadukty nad trasami tramwajowymi w rejonie pętli "Os.Lecha";

kG.15 - ul.Hetmańska od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)
lokalizacja: {1}; przekrój 2x2; obejmuje:
- istniejącą ulicę;
- trasę tramwajową na torowisku wydzielonym (ustalenia - pkt 5.3);
- istniejącą estakadę;
- odcinek planowany - od Ronda Żegrze do "III ramy" (kE.3);

kG.16 - ul."Projektowana" i W.Majakowskiego od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)
lokalizacja: {1}; przekrój 1x4
obejmuje ulicę istniejącą (w tym fragment do rozbudowy) i odcinek planowany
Przy realizacji odcinka planowanego pożądana będzie likwidacja odcinka bocznicy kolejowej ze stacji Poznań - Franowo (kk.7) do zakładów "Malta" i "Agroma" w rejonie Rataje - Łacina (II.MA.mu.2).

kG.17 - ul.Bałtycka od "III ramy" (kE.3) do "II ramy" (kGP.2)
lokalizacja: odcinek istniejący - {1}; odcinek planowany - {3};
przekrój odcinków modernizowanych 1x4; odcinek planowany 2x2;
obejmuje ulicę istniejącą i fragment planowany w rejonie węzła "Bogucin" z "III ramą" (kE.3);

Wymagane obiekty (przecięcia bezkolizyjne): most nad rz.Główną.
Do czasu realizacji "III ramy" (kE.3) - element PWD - odcinek w ciągu drogi krajowej nr 2 Świecko - Terespol; do czasu realizacji autostrady (kA), także przebieg drogi międzynarodowej E-30.

kG.18 - ul.Szelągowska - Naramowicka - "Nowa Naramowicka" - Radojewo od "I ramy" (kG.1) do granicy miasta
lokalizacja: odcinek od "III ramy" (kE.3) do ul.Miętowej (Z) i obejście Radojewa - {3}; pozostałe odcinki {1};
przekrój odcinka od "I ramy" (kG.1) do "II ramy" (kGP.2) 1x2; dopuszcza się rozbudowy o 1 lub 2 pasy ruchu; odcinek od "II ramy" (kGP.2) do ul.Miętowej (Z) - 2x2 lub 1x4; odcinek od ul.Miętowej (Z) do granicy miasta - 1x2;
obejmuje przewidziane do modernizacji ulice istniejące, planowaną ul."Nową Naramowicką" i planowane obejście Radojewa. Wymagane przecięcie bezkolizyjne z linią kolejową kk.10.

kG.19 - ul.Obornicka od węzła "Szymanowskiego" (kGP.3) do granicy miasta
lokalizacja: elementy planowane:{3}, istniejące: {1}; przekrój 1x2;
obejmuje istniejącą ulicę i wiadukt oraz planowany łącznik do węzła "Szymanowskiego z kGP.3;
Do czasu realizacji obejścia Suchego Lasu (kGP.3), element PWD w ciągu drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg - Poznań.

kG.20 - ul.Połabska - Umultowska od "II ramy" (kGP.2) do ul H.Szymanowskiego (Z)
lokalizacja: {1}; przekrój 2x2;
obejmuje przewidziane do rozbudowy ulice istniejące;

kG.21 - ul."Planowana" od węzła "Maya" z "III ramą (kE.3) do ul.Bolesława Krzywoustego (kGP.6)
lokalizacja: {4}; przekrój - wg potrzeb;
obejmuje ulicę planowaną do obsługi ewentualnych terenów aktywności gospodarczej (III.R1.ag.4) oraz ewentualną modernizację odcinka ul.Tarnowskiej;
Wymagane przecięcie bezkolizyjne z linią kolejową kk.6.

kG.22 - odcinek drogi krajowej nr 184 w Wielkiem
lokalizacja: {1}; przekrój 1x2;
obejmuje odcinek istniejącej drogi krajowej Poznań - Szamotuły

USTALENIA DLA WYBRANYCH ULIC ZBIORCZYCH (Z) I LOKALNYCH:
"Ring śródmiejski":
Wewnątrz "I ramy", wyznacza się (przewidziany do modernizacji i uzupełnień) układ dwóch jednokierunkowych ulic zbiorczych, tzw "ring śródmiejski", ograniczający pozbawioną ulic klasy zbiorczej strefę uspokojenia ruchu.
"Ring" zewnętrzny, z ruchem zgodnym z kierunkiem ruchu wskazówek zegara stanowią ulice:

- Al.Niepodległości (na odcinku od ul.K.Libelta do ul.Przepadek - jezdnia wschodnia);
- planowana ulica pomiędzy ul.Północną i "I ramą" (dopuszcza się wykorzystanie południowej jezdni "I ramy");
- planowana ulica wzdłuż lewego brzegu Warty, wykorzystująca fragmenty ulicy Szyperskiej ;
- fragment ul.Królowej Jadwigi (odcinek wspólny z północną jezdnią "I ramy");

"Ring" wewnętrzny, o ruchu przeciwnym do kierunku ruchu wskazówek zegara stanowią ulice:

- T.Kościuszki;
- Krakowska;
- Kazimierza Wielkiego;
- Mostowa (fragment);
- planowana Ewangelicka (wzdłuż starego koryta Warty);
- planowany łącznik do ul.Garbary;
- Garbary (fragment od Dominikańskiej do Północnej);
- Północna;
- T.Kutrzeby

Do czasu realizacji elementów planowanych, funkcje zbiorcze pełnić będą ulice Garbary (na całej długości) i Kazimierza Wielkiego - Mostowa oraz (jako ulica główna) docelowe lub etapowe elementy "I ramy" (kG.1).

Ulica Lechicka - odc.od Naramowickiej (kG.18) do "II ramy" (kGP.2):

Planowany przekrój 1x4; do czasu realizacji odcinka "III ramy" (kE.3) od węzła "Naramowicka" do węzła "Bogucin"- ulica GP1/4, element PWD i drogi krajowej nr 2, a do czasu realizacji autostrady (kA) - odcinek drogi międzynarodowej E-30

Ulica J.H.Dąbrowskiego - odc. od Al.Polskiej (kG.8) do "I ramy" (kG.1)

Przekrój 1x2; do czasu realizacji ul.Św.Wawrzyńca (kG.5) - ulica G1/2 z linią tramwajową

Ulica P.Ściegiennego i Głogowska - odc. od ul.K.Arciszewskiego (kGP.7) do przebudowanej ul.Głogowskiej (kE.4)

Przekrój - 2x2; do czasu realizacji planowanego odcinka ul.K.Arciszewskiego (kGP.7) i ul."Dolnej Głogowskiej" (kG.4) - ulica G2/2 i element PWD

Ulica Głogowska - odc. od ul.P.Ściegiennego (Z) do "I ramy" (kG.1)

Przekrój - jak w stanie istniejącym (1x4 i 1x2); do czasu realizacji ul."Dolnej Głogowskiej" (kG.4) - ulica G, z linią tramwajową (t.2)

Ulica Obornicka - odc. od ul.K.Kurpińskiego (Z) do kG.19.

Przekrój - jak w stanie istniejącym (1x2); do czasu realizacji ul."Nowej Obornickiej" (kGP.3) - ulica GP w ciągu drogi krajowej nr 11 (element PWD).

Ulica Gdyńska - odc. od ul.Głównej (Z) do granicy miasta.

Przekrój - jak w stanie istniejącym (1x2); do czasu realizacji ulicy kG.2 i jej przedłużenia w gminie Czerwonak lub alternatywnie - docelowo - ulica G w ciągu drogi krajowej nr 196 (element PWD). Wymagany wiadukt nad linią kolejową kk.14.

Ulica Zawady - Główna - Gnieźnieńska

Przekrój - jak w stanie istniejącym (1x2); do czasu realizacji ul."Nowe Zawady" (kGP.2) - ulica G w ciągu drogi krajowej nr 5 (element PWD).

5.2 Układ kolejowy.

kk.1 - rejon stacji Poznań Główny od węzła dębieckiego do Mostu Teatralnego

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia i ograniczenia terenów kolejowych - {3}

obejmuje:

- stację Poznań Główny - centralny dworzec pasażerski węzła kolejowego;
- planowaną modernizację stacji, w tym wydzielenie ruchu regionalnego, łącznie z budową przystanku Poznań - Centrum przy Moście Uniwersyteckim, dobudowę dodatkowych peronów i budynku dworcowego po stronie wschodniej oraz ewentualną budowę terminalu kolei szybkiej (po kompleksowych analizach szczegółowych - możliwa rezygnacja); przewiduje się eliminację przejazdu pociągów zdawczych obsługujących bocznice oraz budowę stacji postojowej (obrządzanie składów pasażerskich) - w rejonie obecnego boiska KKS "Lech" na Dębcu - lokalizacja alternatywna do kk.4;
- inne elementy zaplecza technicznego kolei;
- odcinki magistralnych dwutorowych linii E-20 Warszawa - Poznań Gł. - Kunowice - (Berlin), E-59 Wrocław Gł. - Poznań Gł. i E-59 Poznań Gł. - Szczecin oraz Kluczbork - Poznań Gł. - planowana dobudowa pary torów do każdej z linii (układ docelowy: 12 torów na głowicy południowej stacji; 6 na północnej);
- ewentualny przystanek osobowy w rejonie ul.Hetmańskiej (kGP.2);

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ewentualne przedłużenie ul.Kanałowej (Z)
- Most Uniwersytecki (ul. Z z tramwajem) - istniejący
- Most Teatralny (trasa tramwajowa) - istniejący, do przebudowy

kk.2 - linia E-20 Warszawa - Poznań Gł. - Kunowice - (Berlin); odc. Poznań - Górczyn - zach. granica miasta;

lokalizacja: linia istniejąca {1}; linia kolei szybkiej {4}

obejmuje:

- odcinek magistralnej dwutorowej linii E-20; planowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h;
- ewentualną dobudowę dwutorowej linii kolei szybkiej (po kompleksowych analizach szczegółowych - możliwa rezygnacja);
- ewentualne przesuniecie przystanku Poznań - Junikowo, w rejon przecięcia z ul.Grunwaldzką (kG.9);

kk.3 - linia E-20 Warszawa - Poznań Gł. - Kunowice - (Berlin); odc- węzeł dębiecki -st.Poznań Górczyn

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {3}

obejmuje:

- odcinek magistralnej dwutorowej linii E-20; planowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, i rozbudowa do 4 torów;
- towarowo - osobową stację Poznań Górczyn - planowana rozbudowa w kierunku zachodnim;
- odcinek magistralnej, dwutorowej łącznicy Poznań Starołęka - Poznań Górczyn od węzła dębieckiego do st.Poznań Górczyn; planowana rozbudowa do 4 torów;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- połączenie ulic Wołowskiej i Wieruszowskiej (L)

kk.4 - linia E-59 Wrocław Gł. - Poznań Gł.; odc. gr. miasta - węzeł dębiecki

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {3}

obejmuje:

- odcinek magistralnej dwutorowej linii E-59; planowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, i rozbudowa do 4 torów;
- towarowo - osobową stację Poznań Dębiec;
- planowaną stację postojową Dębiec/Luboń - lokalizacja alternatywna do (kk.1)
- odcinek magistralnej, dwutorowej łącznicy Poznań Starołęka - Luboń k.Poznania - od węzła dębieckiego do granicy miasta;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane planowane przecięcia bezkolizyjne:

- ul.Czechosłowacka (Z)
- ul. 28 VI 1956 (trasa tramwajowa t.12) - nad łącznicą Starołęka - Luboń

kk.5 - linia Kluczbork - Poznań Gł.; odc. Poznań Starołęka - węzeł dębiecki

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {3}

obejmuje:

- odcinek magistralnej linii dwutorowej; planowana rozbudowa do 4 torów;
- towarowo - osobową stację Poznań Starołęka - planowana przebudowa wynikająca z rozbudowy j.w. oraz linii kolei szybkiej (kk.15);
- odcinek magistralnej, dwutorowej łącznicy Poznań Starołęka - Poznań Górczyn - planowana rozbudowa do 4 torów na odcinku od wyłączenia z linii Kluczbork - Poznań Gł.. do węzła dębieckiego;
- przystanek Poznań Dębina;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ul. 28 VI 1956 (trasa tramwajowa t.15) - istniejące wiadukty nad łącznicą Starołęka - Górczyn i linią Kluczbork - Poznań;
- most nad Wartą - do rozbudowy;

kk.6 - linia Kluczbork - Poznań Gł. (odc. gr. miasta - Poznań Starołęka);

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {4}

obejmuje:

- odcinek dwutorowej linii pierwszorzędnej,
- towarowo - osobową stację Poznań Krzesiny - planowana przebudowa wynikająca z rozbudowy linii Poznań Krzesiny - Kobylnica (kk.7)

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ul.Gołeżycka (L) - wiadukt istniejący, do ewentualnego przedłużenia dla kk.15

kk.7 - rejon stacji Poznań Franowo

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {4}

obejmuje:

- stację Poznań - Franowo (główna, towarowo - rozrządowa stacja węzła kolejowego) - planowana rozbudowa przez doprowadzenie do symetrycznego układu torów rozrządowych oraz budowę pętli wyjazdowej i organizację terminalu kontenerowego;
- zaplecze techniczne kolei;
- odcinek magistralnej linii dwutorowej Swarzędz - Poznań Starołęka odc. Kobylepole - Starołęka;

- odcinek jednotorowej linii pierwszorzędnej Poznań Krzesiny - Kobylnica od stacji Poznań Krzesiny do stacji Poznań Franowo - planowana rozbudowa do 2 torów;
- jednotorową pierwszorzędną łącznicę Poznań Pokrzywno p.odg. - Poznań Franowo;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ul.Kobylepole - Darzyborska (Z) - wiadukt istniejący

kk.8 - tereny kolejowe Kobylepole - Antoninek

lokalizacja: {1};

obejmuje:

- odcinek magistralnej linii dwutorowej Swarzędz - Poznań Starołęka odc. gr. miasta - Kobylepole
- odcinek dwutorowej linii pierwszorzędnej Poznań Krzesiny - Kobylnica od stacji Poznań Franowo - gr. miasta
- dwutorową pierwszorzędną łącznicę Poznań Franowo - Stary Młyn p.odg.;
- znajdujące się w granicach miasta odcinki pierwszorzędnych jednotorowych łącznic: Swarzędz - Stary Młyn p.odg. i Poznań Franowo - Nowa Wieś Poznańska;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- most nad rz.Cybiną - istniejący

kk.9 - linia E-20 Warszawa - Poznań Gł. - Kunowice - (Berlin); odc st.Poznań Główny - Poznań Wschód - granica miasta

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {3}

obejmuje:

- odcinek magistralnej dwutorowej linii E-20; planowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, i rozbudowa do 4 torów na odcinku między stacjami Poznań Gł i Poznań Wschód;
- zalecaną planem organizację przystanku w rejonie planowanego dworca "Grudzieniec" (kd.5);
- likwidację stacji Poznań Garbary, jako stacji technicznej, z zamianą na przystanek osobowy oraz likwidację bocznic tej stacji i stacji kontenerowej;
- towarowo - osobową stację Poznań Wschód - planowana przebudowa z zapewnieniem jej ukierunkowania na wylot warszawski;
- zalecaną planem budowę przystanku "Miłostowo"
- towarowo - osobową stację Poznań - Antoninek
- odcinek magistralnej, dwutorowej łącznicy Poznań Antoninek - Nowa Wieś Poznańska;

Jako niezalecaną (nie uwzględnioną na rysunku planu) alternatywę dla kk*15, plan sygnalizuje ewentualność rozbudowy linii E-20 (dla potrzeb kolei szybkiej), do 4 torów na odcinku Poznań Wschód - gr. miasta.

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne (wiadukty istniejące - do rozbudowy pod 4 tory):

- ul.K.Libelta (Z);
- ul.F.Nowowiejskiego (ul. Z i planowana trasa tramwajowa t.8);
- ul.Cicha (L);
- Al.Niepodległości (Z);
- ul.Garbary (Z);
- mosty nad rz.Wartą; kanałem ulgi i planowanymi ulicami Z oraz rz.Cybiną;
- ul.Krańcowa (wiadukt planowany);

kk.10 - linia kolejowa Zieliniec - Kiekrz

lokalizacja: elementy istniejące - {1}; elementy planowane na łącznicach - {4}; obejmuje:

- odcinki magistralnej linii dwutorowej położone w granicach miasta;
- pierwszorzędną, jednotorową łącznicę Poznań Piątkowo - Suchy Las p.odg.- planowana dobudowa drugiego toru;
- planowaną jednotorową łącznicę znaczenia miejscowego Poznań Piątkowo - Poznań Strzeszyn do obsługi bocznic w rejonie Podolan;
- towarowe stacje Poznań Piątkowo i Poznań Koziegłowy;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ul.Gdyńska (Z) - wiadukt istniejący;
- most i estakada nad rz.Wartą - istniejące;
- ul.Rubież (Z) - istniejący;
- ul.Umultowska (Z);
- ul.Mateckiego (Z);
- ul.Sucholeska (Z);
- droga czołgowa - wiadukt istniejący;
- ul.Słupska - Psarskie (Z/L)

kk.11 - linia E-59 Poznań Gł. - Szczecin; odc st.Poznań Główny - granica miasta

lokalizacja: istniejące tereny kolejowe - {1}; poszerzenia terenów kolejowych - {3}

obejmuje:

- odcinek magistralnej dwutorowej linii E-59; planowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, i rozbudowa do 4 torów na odcinku od stacji Poznań Główny do p.odg. Poznań Jeżyce;
- zalecaną planem budowę przystanku "Grudzieniec" w rejonie dworca (kd.5) lub ul.Kościelnej (Z);
- zalecaną planem budowę przystanku "Jeżyce" na przecięciu z "II ramą" (kGP.2);
- towarowo - osobową stację Poznań Wola;
- towarowo - osobową stację Poznań Kiekrz (w granicach miasta);

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- PST (kt.1) - wiadukt istniejący - do rozbudowy pod 4 tory kolejowe;
- ul.Kościelna (Z) - wiadukt istniejący - do rozbudowy pod 4 tory i dwie jezdnie
- planowane połączenie ulicy Św.Wawrzyńca (kG.5) i ul.Grudzieniec (L);
- ul. Słupska - Psarskie (Z/L)

kk.12 - linia Poznań Wschód - Inowrocław - Skandawa

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- odcinek pierwszorzędnej linii dwutorowej w granicach miasta

kk.13 - linia Poznań Jeżyce p.odg. - Piła

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- odcinek pierwszorzędnej linii dwutorowej;
- przystanki Poznań Strzeszyn; Poznań Podolany;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcie bezkolizyjne z ul.Biskupińską (Z).

kk.14 - linia Poznań Wschód - Wągrowiec - Bydgoszcz

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- odcinek drugorzędnej linii jednotorowej;
- przystanek Poznań Karolin;

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ul.Gnieźnieńska (Z) - istniejący wiadukt;

kk.15 - linia kolei szybkiej; - Starołęka - granica miasta

lokalizacja: {4}; obejmuje:

- planowany autonomiczny odcinek dwutorowej linii kolei szybkiej o prędkości maksymalnej 300km/h (np typu TGV); po kompleksowych analizach szczegółowych możliwa rezygnacja lub niezalecana zamiana na rozbudowę linii E-20 (kk.9)

Nie wymienione w pkt 5.1, wymagane przecięcia bezkolizyjne:

- ul.Pokrzywno (Z);
- ul.Ostrowska (Z);
- ul.Gospodarska (L);
- estakada nad dol.Michałówki

5.3 Sieć tramwajowa.

kt.1 Poznański Szybki Tramwaj

lokalizacja {1};

obejmuje całkowicie wydzieloną dwutorową linię tramwajową (w budowie), wraz z pętlą "Piątkowo" i nie wymienionymi w pkt 5.1 i 5.2, wymaganymi przecięciami bezkolizyjnymi (wszystkie istniejące):

- ul.H.Szymanowskiego (Z);
- ul.K.Kurpińskiego (Z);
- ul.Szydłowska (Z);
- estakada nad rz.Bogdanką i Al.Wielkopolską (ul.L z trasą tramwajową t.18);
- ul.Poznańska (Z);

Wymagane przystanki z dojściami bezkolizyjnymi: ul.H.Szymanowskiego; ul.K.Kurpińskiego; ul.Lechicka, ul.Serbska, ul.Słowiańska i Al.Wielkopolska (postulowana lokalizacja w rejonie dworca Grudzieniec - kd.5).

Nie wyklucza się lokalizacji dodatkowych przystanków na Piątkowie. Włączenie w sieć tradycyjną na ul.F.Roosevelta (kG.1). Dopuszcza się lokalizację pętli technicznej przy Moście Teatralnym, pomiędzy terenami kk.11 i kG.1.

TRASY TRAMWAJOWE O LOKALIZACJACH NA TERENACH NIE WYODRĘBNIANYCH W PLANIE POD KOMUNIKACJĘ:

t.2 ul.Głogowska

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- dwutorową trasę istniejącą - do modernizacji powiązanej z uruchomieniem PST;
- istniejącą pętlę "Górczyn";

t.3 Jeżyce

lokalizacja: {1}; obejmuje trasy w ulicach:

- I.Kraszewskiego;
- Zwierzynieckiej (częściowo - kG.9);
- J.H.Dąbrowskiego (odc. ul.F.Roosevelta - Rynek)

(wszystkie odcinki istniejące - do przebudowy na jednotorowe, z dopuszczeniem drugiego toru technicznego)

Przewiduje się jednokierunkową organizację ruchu miedzy Rynkiem Jeżyckim i Al.K.Marcinkowskiego (dot. także trasy t.4)

t.4 Centrum

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- ul.Św.Marcin - istniejąca trasa dwu i jednotorowa - do modernizacji;
- Al.Marcinkowskiego - Pl.Wolności - ul.27 Grudnia - istniejąca trasa jednotorowa do modernizacji;
- ul.Gwarna - istniejąca trasa dwutorowa;
- ul.S.Mielżyńskiego - istniejąca trasa dwutorowa;
- ul.A.Fredry - istniejąca trasa dwutorowa , przebudowa torowiska w ramach rekonstrukcji Mostu Teatralnego;
- ul.F.Ratajczaka - trasa planowana (odc.Królowej Jadwigi - Św.Marcin - dwutorowy, odc.Św.Marcin - 27 Grudnia - jednotorowy)
- likwidację trasy w ul.Górna Wilda.

Organizacja ruchu - p.pkt t.3.

t.5 "Żegrze".

lokalizacja: {3}; obejmuje:

- planowaną dwotorowa trasę przy ul.Unii Lubelskiej;
- planowaną pętlę "Żegrze";

t.6 Most Św.Rocha

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- planowaną dwutorową trasę ul.Kórnicka - Most Św.Rocha - Pl.Bernardyński - Podgórna - Pl.Wiosny Ludów;
- przebudowę dwutorowej trasy w ul.Podgórnej ;
- likwidację trasy w ul.Strzeleckiej;

t.7 ul.A.Szylinga

lokalizacja: {1}; obejmuje planowaną dwutorową trasę w ul.A.Szylinga i I.Kraszewskiego (odc.od Bukowskiej do Zwierzynieckiej)

Realizacja trasy pozwala na likwidację torowisk w ul.Grunwaldzkiej i Bukowskiej, na odcinku od ul.J.Matejki do ul.F.Roosevelta (kG.3 i kG.9).

t.8 ul.Solna

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- istniejącą trasę w ulicach S.Wyszyńskiego, E.Estkowskiego, Małe Garbary do pl.Wielkopolskiego, z możliwością korekty położenia torowiska
- planowaną dwutorową trasę w ul.Solnej - F.Nowowiejskiego;
- planowana dwutorowa trasę w ul.Młyńskiej;
- likwidację trasy w ul.23 Lutego i na placu Wielkopolskim;
- likwidację trasy w ul.Wilczak - Winogrady (odc.do ul.Murawa);

Realizacja tras planowanych pozwala na ewentualną (wymagane studium efektywności) likwidację trasy w ul.F.Roosevelta - K.Pułaskiego (kG.1), na odcinku od PST do Al.Wielkopolskiej;

t.9 ul.Grochowska

lokalizacja: {1}; obejmuje planowaną dwutorową trasę w ul.Grochowskiej i Szpitalnej;

Realizacja trasy pozwala na likwidację torowiska w ul.S.Przybyszewskiego (kGP.2).

t.10 Os.Kopernika

lokalizacja: {3}; obejmuje: planowaną dwutorową trasę od ul.K.Arciszewskiego do os.M.Kopernika i planowaną pętlę "Os.M.Kopernika";

t.11 Zawady

lokalizacja: {3}; obejmuje:

- planowana dwutorową trasę ul.Zawady - Główna do dworca kolejowego Poznań - Wschód;
- planowaną pętlę "P-ń Wschód";

t.12 Klin Dębiecki

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- planowaną dwutorową trasę w ul.28 Czerwca 1956, od istniejącej pętli do ul.Dolna Wilda;
- planowaną pętlę "Klin Dębiecki";

t.13 Chartowo - Franowo

lokalizacja: elementy istniejące {1}, elementy planowane {3}; obejmuje:

- istniejącą dwutorową linię od ul.L.Zamenhofa do Os.Lecha;
- istniejącą pętlę "Os.Lecha";
- planowaną dwutorową trasę od pętli na Os.Lecha do Franowa;
- planowaną pętlę "Franowo"

Realizacja odcinka planowanego powinna być powiązana z aktywizacja terenów na Franowie (II.AG2.ag) i Ratajach - Łacinie (II.MA.mu.2)

t.14 Al.Polska

lokalizacja: {4}; obejmuje:

- planowaną dwutorową trasę w ul.J.H.Dąbrowskiego, od ul.Szpitalnej do Polskiej;
- planowaną pętlę przy dworcu "Al.Polska" (kd.8);

Celowość realizacji (alternatywa - p. t.16), winna wykazać szczegółowa analiza funkcjonalna, finansowa i ekologiczna.

t.15 Wilda

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- istniejącą dwutorowa, przewidzianą do modernizacji trasę w ul.28 Czerwca 1956 - Wierzbięcice;
- istniejącą pętlę "Dębiec";

Pełna modernizacja powinna nastąpić po rozbudowie ul.Dolna Wilda (kG.7)

t.16 ul.J.H.Dąbrowskiego

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- istniejącą dwutorową, przewidzianą do modernizacji trasę w ul.J.H.Dąbrowskiego (odc. Rynek - ul.Szpitalna);
- istniejącą pętlę "Ogrody" - przewidzianą do likwidacji lub przebudowy na dworzec, alternatywnie do t.14; p.także kd.8)

Pełna modernizacja trasy ulicznej powinna nastąpić po wykonaniu ul.Św.Wawrzyńca (kG.5).

t..17 PST do dworca głównego

lokalizacja: {4}; obejmuje:

- całkowicie wydzieloną, dwutorową linię tramwajową od wiaduktu PST nad ul.Poznańska (kt.1) do ul.Głogowskiej (kt.2) (trasa w poziomie stacji kolejowej);
- przystanki z bezkolizyjnymi dojściami - "Kaponiera" i "Dw.Główny";
- ewentualną pętlę przy Dworcu Głównym;

Ewentualna realizacja powinna być uzasadniona analizą efektywnościową.

t.18 Winiary

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- istniejącą linię w Al.Wielkopolskiej, ul.Wołyńskiej i poza układem ulic do ul.Piątkowskiej;
- istniejącą pętlę "Piątkowska";

t.19 Winogrady

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- istniejącą linię w ulicach Winogrady(Z), Murawa (Z) i Serbska (kGP.3);
- istniejącą pętlę "Serbska";

t.20 Starołęka

lokalizacja: {1}; obejmuje:

- istniejącą linię w ul.Starołęckiej;
- istniejące pętle "Stomil" i "Starołęka";

UZUPEŁNIENIA USTALEŃ Z PKT 5.1, DLA TRAS TRAMWAJOWYCH PRZEBIEGAJĄCYCH ULICAMI GP I G:

kGP.2 - istniejące trasy dwutorowe w ulicach W.Reymonta, Hetmańskiej, L.Zamenhofa i Podwale oraz pętla "Zawady". Przewidywana modernizacja linii w ul.Hetmańskiej (w ramach przebudowy wiaduktu "Traugutta") i modernizacja linii w ul.L.Zamenhofa (w ramach przebudowy "II ramy ulicznej). Zalecane modernizacje przystanków - w tym bezkolizyjne dojścia.

kG.1 - istniejące trasy dwutorowe w ulicach: K.Pułaskiego (przewidywana rozbudowa), F.Roosevelta, Towarowa, Królowej Jadwigi, Bolesława Krzywoustego; przewidywana modernizacja linii na Moście Dworcowym (w ramach rekonstrukcji Mostu) oraz przebudowa trasy w ul.K.Pułaskiego na odcinku od Al.Wielkopolskiej do ul.Armii Poznań (w ramach modernizacji "I ramy ulicznej"). Zalecane modernizacje przystanków - w tym bezkolizyjne dojścia.

kG.9 - istniejąca linia tramwajowa w ul.Grunwaldzkiej (odcinek od ul.A.Szylinga do Junikowa) wraz z pętlami "Junikowo" i Budziszyńska" oraz torami odstawczymi (docelowo - likwidacja). Przewidywana przebudowa trasy od ul.Jawornickiej do Junikowa (w ramach dobudowy drugiej jezdni).

kGP.4- istniejąca linia tramwajowa w ul.Warszawskiej z pętlą "Miłostowo" - bez zmian;

kG.14 - istniejąca linia tramwajowa w ul.Żegrze i Chartowo - bez zmian;

kG.15 - istniejąca linia tramwajowa w ul.Hetmańskiej od "II ramy" (kGP.2) do ronda Żegrze - bez zmian;

5.4 Miejskie dworce komunikacyjne.

kd.1 Dworzec Główny

lokalizacja {1}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei dalekobieżnej; regionalnej i ew.szybkiej; tramwajów, autobusów miejskich; autobusów regionalnych i dalekobieżnych;
- dworzec istniejący; do radykalnej przebudowy;

kd.2 Dworzec Garbary

lokalizacja {1}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej, autobusów miejskich i podmiejskich;
- dworzec istniejący;

kd.3 Dworzec Rataje

lokalizacja {3}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań tramwajów, autobusów miejskich, podmiejskich i regionalnych;
- dworzec istniejący; do modernizacji;

kd.4 Dworzec Śródka

lokalizacja {3}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich;
- dworzec istniejący;

kd.5 Dworzec Grudzieniec

lokalizacja {3}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich oraz (ewentualnie) kolei regionalnej;
- dworzec planowany;

kd.6 Dworzec Starołęka

lokalizacja {1}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej, tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich;
- dworzec istniejący, do modernizacji;

kd.7 Dworzec Górczyn

lokalizacja {1}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej, tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich;
- dworzec istniejący, do modernizacji;

kd.8 Dworzec Ogrody lub "Al.Polska"

lokalizacja {3}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich;
- dworzec istniejący, do radykalnej przebudowy lub planowany; przewiduje się rozstrzygnięcie w drodze szczegółowej analizy funkcjonalnej, finansowej i ekologicznej;

kd.9 Dworzec Wschodni

lokalizacja {4}; obejmuje:

- przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej, tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich;
- dworzec planowany; po analizach szczegółowych możliwa rezygnacja;

5.5 Zaplecze komunikacji miejskiej.

kz.1 - ul.Gajowa

lokalizacja {1}; obejmuje istniejącą zajezdnię tramwajową, przewidzianą do przebudowy dla obsługi taboru dla PST;

kz.2 - ul.Forteczna

lokalizacja {1}; obejmuje istniejącą zajezdnię tramwajową;

kz.3 - ul.Głogowska

lokalizacja {1}; obejmuje istniejącą, przewidzianą do modernizacji zajezdnie tramwajową i ewentualne (lokalizacja: {4}), dwutorowe połączenie wzdłuż ul.R.Dmowskiego (Z) do "II ramy"(kGP.2);

kz.4 - ul.Mogileńska

lokalizacja: elementy istniejące {1}; planowane {3}; obejmuje istniejącą zajezdnię autobusową i planowaną zajezdnię tramwajową;

kz.5 - ul.Kacza

lokalizacja {1}; obejmuje istniejącą zajezdnię autobusową;

kz.6 - ul.Trójpole

lokalizacja {3}; obejmuje planowaną zajezdnie autobusową;

Dopuszcza się przeniesienie lokalizacji na inny, położony w północnej części miasta teren przeznaczony planem na aktywność gospodarczą;

kz.7 - Kobylepole

lokalizacja: adaptacja bazy {3}, trasa techniczna {4}; obejmuje adaptację istniejącej bazy ZNTK na zakład naprawy tramwajów i ewentualną jednotorową trasę techniczną do pętli "Franowo" (t.13);

kz.8 - Darzybór

lokalizacja {3}; obejmuje adaptację istniejącej zajezdni autobusowej na warsztaty remontowe; magazyny itp;

kz.9 - ul.Madalińskiego

lokalizacja {1}; obejmuje adaptację istniejącej zajezdni tramwajowej na bazę pojazdów roboczych; szynowych i kołowych;

6. WYMAGANIA DLA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ O NIE DEFINIOWANYCH PLANEM LOKALIZACJACH.

Przy lokalizowaniu infrastruktury transportowej nie definiowanej planem lub precyzowaniu elementów dla których plan dopuszcza zmiany, należy stosować wszystkie zasady podane w rozdziałach 2 i 3 ustaleń transportowych. Zakres i warunki dopuszczalności zmian określono w rozdz.1.

6.1 Komunikacja autobusowa.

Sieć komunikacji miejskiej, podmiejskiej, regionalnej i dalekobieżnej wraz z lokalizacjami przystanków i pętli nie znajdujących się w obrębach wyznaczonych niniejszym planem dworców miejskich (pkt 5*4 ustaleń transportowych), wyznaczać powinny odrębne opracowania, uzgodnione przez organ wskazany przez Zarząd Miasta.

Linie komunikacji autobusowej należy prowadzić ulicami układu podstawowego, a linii komunikacji miejskiej także po przystosowanych do tego torowiskach tramwajowych. Dopuszcza się prowadzenie linii o niskiej częstości kursów ulicami lokalnymi.

W strefach ruchu uspokojonego przebieg tras i lokalizacje przystanków powinny być określone w zatwierdzanym przez organ wskazany przez Zarząd Miasta projekcie strefy.

Przystanki autobusowe należy lokalizować w miejscach koncentracji ruchu pieszego, w sposób ułatwiający szybkie i bezpieczne dotarcie pasażera do autobusu. O ile nie wyznacza się specjalnego pasa ruchu dla autobusów, na ulicach głównych, głównych ruchu przyspieszonego i ekspresowych, przystanki mogą znajdować się wyłącznie w zatokach. Na ulicach zbiorczych poza strefami ruchu uspokojonego, zatoki są zalecane. Zaleca się umieszczanie przystanków w zatokach "otwartych", bezpośrednio za skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych. Na jezdniach głównych ulic ekspresowych, przy zatokach autobusowych wymagane są pasy włączenia i wyłączenia. Powyższe zaleca się także dla ulic głównych ruchu przyspieszonego.

Parametry techniczne przystanków, pętli i innych elementów sieci autobusowej należy przyjmować na podstawie aktualnych wytycznych resortowych.

6.2 Ulice układu obsługującego

Układ obsługujący stanowią ulice lokalne i dojazdowe. Ich sieć powinny określać odrębne opracowania zatwierdzone przez organ wskazany przez Zarząd Miasta.

Wyklucza się wyznaczanie ulic dojazdowych w sposób umożliwiający przejazdy tranzytowe względem obszaru ograniczonego przez najbliższe ulice układu podstawowego. Na ulicach lokalnych taki tranzyt dopuszczalny jest w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach. Przebieg ulic lokalnych nie powinien stanowić alternatywy dla przejazdów samochodowych po ulicach układu podstawowego.

Parametry techniczne ulic lokalnych i dojazdowych należy przyjmować wg aktualnych wytycznych resortowych.

6.3 Skrzyżowania.

Skrzyżowania należy organizować w sposób zwarty i czytelny dla użytkowników ruchu, z organizacją ruchu zgodną z przyjętymi niniejszym planem zasadami kształtowania systemu i strefowania polityki komunikacyjnej (rozdz.2 i 3 ustaleń transportowych). O ile warunki terenowe na to pozwalają, skrzyżowania na ulicach głównych i głównych ruchu przyspieszonego powinny być organizowane w sposób maksymalnie dostosowany do występującego i ewentualnie prognozowanego popytu. Nie dotyczy to skrzyżowań ulic głównych doprowadzających ruch do "I ramy" (kG.1), których parametry powinny wynikać z zachowania równowagi między ich przepustowością, a przepustowościami ulic wewnętrznych i liczbą miejsc parkingowych w obszarze centralnym strefy śródmiejskiej.

Parametry techniczne skrzyżowań należy przyjmować wg aktualnych wytycznych resortowych.

6.4 Infrastruktura rowerowa.

Przyjmuje się, że uwarunkowania w zakresie infrastruktury rowerowej zostaną określone w opracowaniach uszczegóławiających, o których mowa w pkt 4.4 ustaleń transportowych

6.5 Organizacja ruchu. Strefy ruchu uspokojonego.

Przyjmuje się, że zasady organizacji ruchu, przyjęte zostaną odrębnymi uchwałami, z zachowaniem ustaleń podanych w rozdz.2 i 3 ustaleń transportowych niniejszego planu. Organizacja ruchu w obszarze śródmiejskim powinna być podporządkowana zasadzie zachowania równowagi między liczbą miejsc parkingowych w rejonie oraz akceptowanymi przepustowościami ulic wewnętrznych i doprowadzających ruch do rejonu. Organizacja ruchu w pozostałych obszarach miasta powinna w maksymalnym stopniu być dostosowywana do występującego i ewentualnie prognozowanego popytu, z zachowaniem ograniczeń w strefach ruchu uspokojonego. Przyjmuje się, że w mieście zostaną wdrożone systemy monitorowania, sterowania i prognozowania, uwzględniające przyjmowane niniejszym planem preferencje w ruchu ulicznym.

Przyjmuje się, że strefy ruchu uspokojonego zostaną zorganizowane w centrum miasta(wewnątrz "ringu") oraz w śródmiejskich częściach Jeżyc, Grunwaldu i Wildy (w rejonach pomiędzy ulicami głównymi, "I i II ramą". Granice i formy organizacyjne uspokojenia określone zostaną specjalnymi projektami zatwierdzanymi przez organ wskazany przez Zarząd Miasta. Zaleca się uspokajanie ruchu poprzez ruch jednokierunkowy i metody "30km/h", "pawiment" i "pricinkt" oraz administracyjne wyznaczanie "stref zamieszkania" i odpłatności za parkowanie samochodów na ulicach.

Zasady ruchu uspokojonego w obszarach pośrednim i zewnętrznym postuluje się wprowadzać pomiędzy ulicami układu podstawowego, we wszystkich rejonach zabudowy mieszkaniowej. Zalecane metody: "30km/h", i "woonerf" oraz administracyjne wyznaczanie "stref zamieszkania".

6.6 Przestrzenie ruchu pieszego.

Każde opracowanie projektowe, architektoniczne i komunikacyjne w obszarze miasta winno ustosunkować się do problemu ruchu pieszego i jego infrastruktury. Przyjmuje się, że wszelkie modernizacje i inwestycje minimalizować będą potencjalne kolizje pieszych z innymi użytkownikami ulic oraz wyznaczać przestrzenie przeznaczone wyłącznie dla pieszych i ograniczać agresję samochodów na chodniki.

Projekty dla obszarów śródmiejskiego i pośredniego winny uwzględniać priorytet ruchu pieszego względem samochodowego na wszystkich ulicach układu obsługującego. Zaleca się organizację stref ruchu pieszego w obszarach chronionych ze względów historycznych lub przyrodniczych oraz na ciągach komunikacyjnych ze szczególną koncentracją funkcji handlowej.

Ze szczególną uwagą dla wygody ruchu pieszego powinny być wykonywane przedsięwzięcia związane z dworcami miejskimi i innymi miejscami styku ruchu pieszego z komunikacją publiczną.

Wymagania techniczne dla urządzeń ruchu pieszego należy przyjmować wg aktualnych wytycznych resortowych.

6.7 Bocznice kolejowe.

Przyjmuje się, że bocznice kolejowe są integralnie związane z obsługiwanymi przez siebie terenami aktywności gospodarczej, a uzasadnienie ich budowy, utrzymania lub likwidacji wynikać winno z potrzeb prowadzonej na tym terenie działalności, a także z możliwosci spełnienia wszystkich zasad określonych ustawami, niniejszym planem i wytycznymi resortowymi. Pod tymi warunkami, dopuszcza się lokalizacje nowych bocznic kolejowych.

Ze względu na potrzeby rozwoju układu komunikacyjnego celowe będą likwidacje bocznic wymienione w ustaleniach szczegółowych (5.1) w pozycjach kE.3, kGP.3, kG.1, kG.4 i kG.16.

Parametry techniczne bocznic należy przyjmować wg aktualnych wytycznych resortowych.

6.8 Parkingi i miejsca postojowe.

Jako generalne wytyczne dla planowania i projektowania parkowania pojazdów samochodowych przyjmuje się zasady wymienione w rozdziałach 2 i 3 ustaleń transportowych, w szczególności poz.9 tabeli strefowania systemu transportowego miasta.

Miejsca postojowe dla samochodów mogą być lokalizowane i urządzone tylko w sposób nie uciążliwy dla mieszkańców oraz użytkowników budynków istniejących i planowanych w ich otoczeniu. Przyjmuje się, że niezależnie od poniższych ustaleń, szczegółowe zasady wyznaczania i dysponowania miejscami postojowymi określą odrębne uchwały dotyczące polityki parkingowej w mieście.

Dla wszystkich projektów inwestycyjnych i modernizacyjnych w obszarze centralnym, wymagana jest, zatwierdzona przez organ wskazany przez Zarząd Miasta, analiza parkowania w rejonie. Przedsięwzięcia nie mogą naruszać tzw motoryzacyjnej pojemności środowiskowej poszczególnych rejonów urbanistycznych. Pożądane jest zachowanie równowagi między liczbą miejsc parkingowych w rejonie oraz przepustowościami ulic wewnętrznych i doprowadzających ruch do rejonu. Niezbędne ilości towarzyszących poszczególnym obiektom miejsc postojowych podano w pkt 7.1 ustaleń transportowych.

Przyjmuje się, że parkowanie stałe samochodów ciężarowych i autobusów odbywać się będzie na terenach baz transportowych (pkt 6.4) i nie ma potrzeby wyznaczania w tym celu parkingów ogólnodostępnych.

Przyjmuje się, że przeładunek i parkowanie czasowe samochodów ciężarowych i autobusów odbywać się będzie na działkach obiektów generujących ruch takich pojazdów. W stosunku do obiektów

nowych ustalenie to jest obligatoryjne; w stosunku do obiektów istniejących przyjmuje się, że wymóg ten będzie realizowany w drodze modernizacji obiektu, względnie ograniczenia potrzeb parkowania.

Ogólnodostępne miejsca postojowe dla autobusów, ciężarówek i pojazdów dostawczych można lokalizować na położonych wyłącznie przy ulicach układu podstawowego, oddzielonych od jezdni, zorganizowanych parkingach. Wjazdy i wyjazdy z takich parkingów powinny spełnić wymagania stawiane skrzyżowaniom. Nie dopuszcza się stałego wyznaczania miejsc postojowych dla autobusów i ciężarówek na jezdniach lub bezpośrednio przy jezdniach ulic układu podstawowego.

Przyjmuje się, że parkowanie stałe samochodów osobowych przy nowych obiektach odbywać się będzie na miejscach postojowych wyznaczonych na działkach użytkowników pojazdów, w ilościach zgodnych z wymaganiami pkt 7.1 ustaleń transportowych. W stosunku do obiektów istniejących dopuszcza się parkowanie stałe na stanowiskach ogólnodostępnych i zaleca modernizacje, w celu maksymalnego zaspokojenia potrzeb postojowych na działkach użytkowników pojazdów.

Przyjmuje się, że parkowanie czasowe samochodów osobowych odbywać się będzie na stanowiskach ogólnodostępnych - na terenach publicznych, w tym w pasach drogowych ulic oraz na terenach prywatnych - w miejscach wyznaczonych w tym celu przez użytkownika, pod warunkiem spełnienia poniższych wymogów:

Ogólnodostępne, placowe i kubaturowe parkingi dla samochodów osobowych:

Parkingi duże (ponad 100 stanowisk) należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, a w uzasadnionych przypadkach przy ulicach lokalnych. Wjazdy i wyjazdy na ulice układu podstawowego powinny spełnić wymagania stawiane skrzyżowaniom, a ich organizacja powinna minimalizować liczbę punktów kolizji z ruchem ulicznym. Parkingi średnie (20 -100 stanowisk) należy lokalizować przy ulicach zbiorczych i lokalnych, z zaleceniem respektowania wymogów, jak dla parkingu dużego. W stosunku do parkingów małych (poniżej 20 stanowisk) wymagania ogranicza się do ogólnych zasad organizacji posesji.

Parkowanie samochodów osobowych na ulicach.

Parkowanie na jezdniach dopuszcza się na ulicach układu obsługującego oraz, pod warunkiem wydzielenia pasów postojowych, na ulicach zbiorczych, głównych i wyjątkowo głównych ruchu przyspieszonego (GP). Na ulicach głównych i GP, przy pasach postojowych wymagany jest pas manewrowy. Wyjątkowo, w uzasadnionych przypadkach na ulicach istniejących dopuszcza się rezygnację z pasa manewrowego na ulicach głównych i parkowanie bez pasa postojowego na ulicach zbiorczych. Parkowanie na chodnikach należy traktować analogicznie do parkowania na pasach postojowych, przy czym przyjmuje się stopniowe ograniczanie takiego typu parkowania wyłącznie do miejsc wyznaczonych i zaleca trwałe oddzielenie powierzchni przeznaczonych dla pieszych i pojazdów.

Dla wszystkich parkingów niekubaturowych, ustala się konieczność ograniczania skutków zagrożeń dla środowiska przyrodniczego i wprowadzania w obszar parkingu elementów zieleni.

Przyjmuje się, że w centrum miasta (wewnątrz "I ramy") oraz w innych strefach ruchu uspokojonego (pkt 6.5), obowiązywać będą zasady odpłatnego korzystania z ogólnodostępnych miejsc parkingowych (Strefy Ograniczonego Postoju). Dla tych rejonów, wymagane są specjalne projekty organizacji parkowania.

Dla ustaleń niniejszego rozdziału dopuszcza się wszelkie zmiany, pod warunkiem ich przyjęcia w uchwałach dotyczących polityki parkingowej miasta. W szczególności dotyczy to trybu i warunków uzyskiwania zgody na lokalizację obiektów, dla których inwestor nie może zapewnić na własnej działce wymaganej ilości miejsc postojowych.

W sprawach nie definiowanych niniejszym planem i innymi uchwałami Rady Miejskiej, należy kierować się aktualnie zalecanymi wytycznymi resortowymi.

6.9 Stacje paliw.

Dla istniejących stacji benzynowych zachowuje się ich funkcje, pod warunkiem uzyskania ekspertyz dotyczących wpływu obiektu na środowisko przyrodnicze i wprowadzenia rozwiązań likwidujących ewentualny, negatywny wpływ.

Publiczne stacje paliw należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, w pasach ich uciążliwości, najlepiej przy łącznicach węzłów tras bezkolizyjnych i przy ulicach głównych, szczególnie w pobliżu ich skrzyżowań, z organizacją ruchu minimalizującą ilość wjazdów i wyjazdów oraz zapewniającą dostępność z największej liczby kierunków jazdy. Dla stacji istniejących i z planowaną ograniczoną obsługą wyłącznie samochodów osobowych (maksimum 4 dystrybutory), nie wyklucza się lokalizacji odmiennych. W szczególności dotyczy to stacji wbudowanych w duże parkingi.

Stacje należy lokalizować na terenach przeznaczonych na komunikację (np w liniach rozgraniczenia ulic) oraz na terenach bezpośrednio do nich przyległych, o dowolnym, nie wykluczającym takiej lokalizacji, przeznaczeniu.

Stacje paliw należy traktować, jako obiekty o uciążliwości wynikającej ze związanym z nimi ruchem samochodów. Strefa uciążliwości samych stacji powinna zamykać się wewnątrz zajmowanych przez nie działek.

Za standard uzasadniający niezależne od wniosków realizacyjnych przewidywanie nowych stacji, w planowaniu obszarów nowo zainwestowywanych i innych rozwiązaniach szczegółowych, zaleca się przyjmować standard 1 stanowiska (dystrybutora) na ok.750 samochodów osobowych.

Stacje niepubliczne plan traktuje jako elementy baz transportowych.

6.10 Stacje napraw.

Ogólnodostępne stacje napraw samochodów i większe warsztaty (powyżej 5 stanowisk), należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, wyjątkowo przy ulicach lokalnych; na terenach aktywności gospodarczej oraz w wyznaczonych obszarach usług komunikacyjnych. Mniejsze warsztaty należy lokalizować jak wyżej. Pod warunkiem ograniczenia uciążliwości do obszaru własnej działki, dopuszcza się lokalizacje na innych terenach, chyba, że ustalenia dla danego obszaru funkcję warsztatową wykluczają.

6.11 Bazy transportowe.

Bazy postoju, obsługi oraz napraw autobusów i samochodów ciężarowych, należy lokalizować na terenach aktywności gospodarczej lub terenów specjalnie planem wyznaczonych.

7. WYMAGANIA TRANSPORTOWE W STOSUNKU DO TERENÓW I OBIEKTÓW O INNYM PRZEZNACZENIU.

7.1 Normatyw parkingowy.

O ile uchwały Rady Miejskiej w sprawie polityki parkingowej nie stanowią inaczej, w stosunku do nowych i modernizowanych obiektów budowlanych, przyjmuje się następujące ilości miejsc do parkowania samochodów osobowych, związanych z obsługą tych obiektów:

Lp	Rodzaj obiektu	jednostka odniesienia	obszar komunikacyjny miasta	
			śródmiejski	pośredni i zewnętrzny
1	biura urzędy	1000 m^2 pow.uż.	11 - 24	15 -30
2	zakłady produkcyjne	100 zatrudnionych	8 -14	15 - 32
3	obiekty handlowe	1000 m^2 pow.uż.	7 - 20	10 - 45
4	obiekty gastronomiczne	100 miejsc	12 - 20	15 - 36
5	teatry, kina	100 miejsc	12 - 23	15 - 37
6	miejsca zgromadzeń	100 miejsc	6 - 12	10 - 20
7	szpitale	10 łóżek	2 - 3	10 - 20
8	hotele	100 łóżek	20 - 30	20 - 50
9	bud.mieszk.intensywne	1000 mieszkańców	220 - 260	330
10	bud.mieszk.ekstensywne	1 dom	1 - 1.5	1.25 - 2

Podane wyżej dolne granice ilości miejsc należy traktować jako wymagane, granice górne - jako zalecane. W przypadku obiektów wielofunkcyjnych, wymagana jest sumaryczna liczba miejsc dla równoczesnego użytkowania. Niezależnie od powyższych ustaleń, w obszarze centralnym każdorazowo wymagana jest analiza, o której mowa w pkt 6.8 ustaleń transportowych. Wymagane miejsca postojowe powinny być zlokalizowane na działce zajmowanej przez obiekt, lub za zgodą użytkownika, na działce sąsiedniej. Inwestor, który nie może spełnić określonych wyżej wymogów na własnej działce, na warunkach określonych odrębną uchwałą, może uzyskać zgodę organu wskazanego przez Zarząd Miasta na wykorzystywanie miejsc postojowych w liniach rozgraniczenia ulic lub innych terenów miejskich.

Nowe i modernizowane obiekty wymagające obsługi pojazdami ciężarowymi, powinny być wyposażone w zorganizowane na własnej działce, w ilości odpowiadającej potrzebom obiektu, miejsca przeładunku. W stosunku do obiektów istniejących, zaleca się modernizacje, w celu spełnienia powyższego wymogu.

7.2 Lokalizowanie obiektów ruchotwórczych

Projekty terenów nowo zagospodarowywanych powinny zawierać opracowanie i analizę kosztów obsługi transportem publicznym.

Obiekty, bądź zespoły obiektów o potencjalnych źródłach i celach ruchu w komunikacji publicznej, powinny być możliwie najlepiej zintegrowane z przystankami tej komunikacji.

Zasady lokalizowania parkingów, baz transportowych, stacji paliw napraw podano w rozdziale 6 ustaleń transportowych. W stosunku do innych, nowych obiektów ruchotwórczych, wymaga się, a w stosunku do obiektów istniejących, zaleca się następujące zasady:

- wyklucza się lokalizowanie w strefach ruchu pieszego obiektów generujących więcej niż 1 samochód ciężarowy lub 20 samochodów osobowych w ciągu godziny, chyba, że organ wskazany przez Zarząd Miasta ustali wymienność czasową użytkowania ulic w strefie przez pieszych i pojazdy dostawcze;
- wjazdy i wyjazdy ze wszystkich obiektów powinny spełniać wymagania wynikające z dopuszczonej na poszczególnych klasach ulic dostępności (p. tabela w rozdz.4.1 ustaleń transportowych);
- obiekty generujące ruch przekraczający 20 samochodów ciężarowych lub 50 samochodów osobowych w ciągu godziny, powinny posiadać, spełniające wymagania stawiane skrzyżowaniom, wjazdy i wyjazdy na ulice zbiorcze. Dopuszcza się takie lokalizacje także przy ulicach głównych i lokalnych; wjazdy na ulice GP dopuszczalne są wyłącznie dla obiektów istniejących. Organizacja wjazdów i wyjazdów powinna minimalizować kolizje z ruchem ulicznym. Nie zaleca się lokalizowania takich obiektów w strefach ruchu uspokojonego;
- obiekty generujące ruch przekraczający 5 samochodów ciężarowych lub 20 osobowych w ciągu godziny, powinny posiadać wjazdy na ulice zbiorcze lub lokalne, a w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach na ulice główne. Zaleca się spełnienie pozostałych wymogów wymienionych w poprzednim akapicie;
- obiekty generujące ruch pojedynczych pojazdów nie powinny posiadać bezpośrednich wjazdów lub wyjazdów na ulice układu podstawowego, wyjątkowo dopuszcza się wjazdy - wyjazdy na ulice zbiorcze;

Plan przyjmuje, że dla terenów Międzynarodowych Targów Poznańskich sporządzony zostanie specjalny projekt obsługi komunikacyjnej, uwzględniający przyjęte planem ograniczenia swobody ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej. Zaleca się, by projekt ten uwzględniał dowóz klientów targów komunikacją miejską (po pozostawieniu autobusu czy samochodu na parkingach w strefie pośredniej lub peryferyjnej) oraz organizację, na położonych przy wlotach drogowych do miasta terenach aktywności gospodarczej, miejsc oczekiwania (terminali) dla dowożących eksponaty cieżarówek, które łączone w konwój, w porze zmniejszonego ruchu przemieszczałyby się na tereny targowe.

7.3 Odległości zabudowy od infrastruktury komunikacyjnej.

O ile obowiązujące ustawy nie stanowią inaczej, ustala się następujące minimalne odległości dla nowo stawianych budynków, położonych w pobliżu ciągów komunikacyjnych:

- od skrajnego toru linii kolejowej		- 20m
- od granicy terenów kolejowych		- 10m
- od krawędzi pasa jezdnego	- autostrady	- 30m
	- ulicy ekspresowej	- 20m
	- ulicy głównej ruchu przyspieszonego	- 10m
	- ulicy głównej	- 8m
	- ulicy zbiorczej	- 8m
	- pozostałych ulic	- 6m

W uzasadnionych przypadkach, w szczególności w przypadku konieczności zachowania istniejącej linii zabudowy, za zgodą organu wskazanego przez Zarząd Miasta, dopuszcza się zmniejszenie powyższych odległości.

Uwaga: wszystkie odległości podane powyżej wynikają z wymogów stawianych infrastrukturze transportowej i nie obejmują wymogów wynikających z funkcji budynku.

8. WDRAŻANIE PLANU.

8.1 Uwarunkowania realizacyjne.

Dla realizacji planu celowe jest:

- przyjęcie odrębnymi uchwałami zasad polityki komunikacyjnej miasta, określających między innymi:
  - sposób zarządzania infrastrukturą, ruchem i usługami transportowymi;
  - zakres i podmioty odpowiedzialne za wdrażanie programu rozwoju systemu transportowego miasta;
  - zasady finansowania przedsięwzięć komunikacyjnych;
  - zasady korzystania z infrastruktury transportowej;
  - zasady współpracy podmiotów zarządzających, finansujących, realizujących i eksploatujących infrastrukturę transportową;
  - wytyczne dla programów przekształceń, remontów, modernizacji i budowy elementów systemu komunikacyjnego;
- opracowanie i przyjęcie programów o których mowa powyżej;
- wdrożenie systemu monitorowania zmian w systemie komunikacyjnym, w tym systemu rejestrowania i prognozowania ruchu;
- opracowanie i uchwalenie polityki parkingowej miasta;
- wskazanie organów właściwych do zatwierdzania projektów wymaganych niniejszym planem;

8.2 Zamierzenia priorytetowe.

Za priorytetowe w doskonaleniu układu transportowego miasta uznaje się następujące przedsięwzięcia:

- w zakresie organizacji ruchu:
  - R1. Wdrożenie kompleksowego systemu sterowania ruchem ulicznym
  - R2. Wdrożenie systemu monitorowania i prognozowania ruchu
  - R3 Uspokojenie ruchu w centrum miasta
- w układzie kolejowym:
  - K1. Modernizacja stacji Poznań - Główny (kk.1)
  - K2. Modernizacja linii E-20 do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h
- w zakresie dróg o przeważającej funkcji zamiejskiej:
  - D1. Etapowa modernizacja drogi nr 2 w jej obecnym przebiegu przez Poznań
  - D2. Rozbudowa wylotu wrocławskiego drogi nr 5 (kE.4)
  - D3. Budowa autostrady A-2 (kA)
  - D4. Budowa wylotu pilskiego drogi nr 11 (kGP.3)
- w zakresie ulic o przeważającej funkcji miejskiej:
  - U1. Zakończenie przebudowy wiaduktu "Traugutta" w "II ramie" (kGP.2)
  - U2. Modernizacja "starego" Mostu Dworcowego w "I ramie" (kG.1)
  - U3. Budowa trasy "Nowe Zawady" w "II ramie" (kGP.2)
  - U4. Modernizacja "II ramy " (kGP.2)
  - U5. Modernizacja istniejących elementów "I ramy " (kG.1)
  - U6. Budowa ul.Św.Wawrzyńca (kG.5)
  - U7. Budowa ul.Dolnej Głogowskiej (kG*4)
  - U8. Dobudowa drugiej jezdni ul.Dolna Wilda (kG*7 i kGP*1)

- w zakresie sieci tramwajowej:

T1 Zakończenie budowy PST (kt.1)

T2. Modernizacja trasy w ul.Głogowskiej (t.2)

T3. Modernizacja tras na Jeżycach (t.3)

T4. Modernizacja tras w centrum, budowa trasy w ul.F.Ratajczaka i likwidacja trasy w ul.Górna Wilda (t.4)

T5. Budowa końcówki "Żegrze" (t.5)

T6. Budowa trasy przez Most Św.Rocha i likwidacja trasy w ul.Strzeleckiej (t.6)

T7. Budowa trasy w ul.A.Szylinga i likwidacja trasy w ul.Grunwaldzkiej i Bukowskiej (odc. od ul.A.Szylinga do ul.F.Roosevelta) (t.7)

T8 Budowa dworca "Grudzieniec", trasy w ul.Solnej i Młyńskiej oraz likwidację trasy w ul.23 Lutego i końcówki "Wilczak" (t.8)

- w zakresie zaplecza komunikacji miejskiej:

Z1. Adaptacja zajezdni przy ul.Gajowej i inwestycje związane (kz.1)

- w zakresie pozostałych elementów infrastruktury transportowej:

P1. Rewaloryzacja układu komunikacyjnego w centrum

P2. Realizacja systemu rowerowych dróg "wiodących"

Do czasu przyjęcia odrębną uchwałą wieloletniego programu inwestycyjnego dla poznańskiej infrastruktury transportowej, podaną wyżej kolejność realizacji w poszczególnych zakresach uznaje się za zalecaną. Przyjmuje się, że wymieniony program inwestycji ustali hierarchię międzyzakresową i określi kolejność realizacji przedsięwzięć nie objętych listą priorytetów.

A6. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

A6. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

1. ZAOPATRZENIE W WODĘ.

Ustala się stosowanie rozwiązań wynikłych z przyjętego przez UM Poznania "programu w zakresie zaopatrzenia" w wodę pod warunkiem niesprzeczności z ustaleniami obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego m. Poznania.

2. ODPROWADZENIE I NEUTRALIZACJA ŚCIEKÓW.

Ustala się stosowanie rozwiązań wynikłych z przyjętego przez UM Poznania "programu w zakresie odprowadzenia i neutralizacji ścieków" pod warunkiem niesprzeczności z ustaleniami obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego m. Poznania, a zwłaszcza z ustaleniami z zakresu ochrony środowiska przyrodniczego.

3. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO.

Ustala się stosowanie rozwiązań wynikłych z przyjętego przez UM Poznania "programu w zakresie zaopatrzenia w ciepło" (lub zasad wyboru systemów zalecanych w "programie") w stosunku do poszczególnych obszarów miasta niesprzecznych z ustaleniami obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego m. Poznania przy zastosowaniu kryterium minimalizacji szkodliwości dla środowiska przyrodniczego.

4. ENERGIA GAZOWA.

Na rysunku planu oznaczono punkty wejścia na obszar miasta "źródeł" zaopatrzenia w energię gazową z niezbędnym zapleczem. Dopuszcza się prowadzenie gazociągów w istniejących ulicach pod warunkiem zachowania istniejących przepisów w zakresie zasad strefowania przy zachowaniu istniejącej zieleni lub pasów do nowych nasadzeń. Dopuszcza się także możliwość prowadzenia w uzasadnionych przypadkach także przez tereny niepubliczne. Dotyczy to także lokalizacji stacji redukcyjnych z zaleceniem stosowania najnowszych rozwiązań technicznych, a w szczególnie uzasadnionych przypadkach (np. obszary zabytkowe lub o szczególnych walorach krajobrazowych) także podziemnych.

5. ENERGIA ELEKTRYCZNA.

Zakłada się że zaopatrzenie w EE odbywać się będzie w oparciu o dwa źródła:

W e w n ę t r z n e - EC "Karolin" i czasowo EC "Garbary" (ok. 200 MW)

Ustala się konieczność ograniczenia szkodliwych emisji do atmosfery oraz rozwiązanie utylizacji odpadów stałych w formie nie uciążliwej dla środowiska przyrodniczego i nieterenochłonnego (wtórne wykorzystanie).

Z e w n ę t r z n e - poprzez linie przesyłowe wysokich napięć, zgodnie z zapisem na rysunku planu.

Ustala się, aby Miejskie Stacje Transformatowe (MST) istniejące (w całości lub tylko same transformatory wyprowadzać z budynków mieszkalnych do stacji wolnostojących lub "kesonów". W przypadku konieczności pozostawienia stacji w budynku należy fundament pod transformatorem wydzielić z całości fundamentów budynku. Powyższe należy stosować jako obowiązującą zasadę przy budowie nowych MST w stosunku do linii wysokich napięć **ustala się** następujące strefy ochronne:

(w środku przęsła na wysokości 1,8 m od ziemi)

maksymalnie:

- dla linii o napięciu 110 kV-14,5 m (zalecana 20 m)
- dla linii o napięciu 220 kV-26,0 m (zalecana 36 m)
- dla linii o napięciu 400 kV-33,0 m (zalecana 45 m)

Podobnie jak dla linii elektroenergetycznych, można określić orientacyjnie (brak przepisów) zalecane strefy ochronne wokół stacji elektroenergetycznych, w których nie powinny być lokalizowane budynki mieszkalne. Odległości te wynoszą od ogrodzenia zewnętrznego stacji:

- dla stacji o górnym napięciu 110 kV - 10,5 m
- dla stacji o górnym napięciu 220 kV - 22,0 m
- dla stacji o górnym napięciu 400 kV - 29,0 m

USTALENIA SZCZEGÓLNE

- dla projektowanej linii 400 kV i węzła energetycznego Garaszewo konieczne jest opracowanie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko;

- ze względu na ochronę przed hałasem dla wszystkich istniejących i projektowanych stacji elektoenergetycznych o górnym napięciu 220 kV i 400 kV ustala się konieczność wykonania ekspertyz specjalistycznych określających wymagane strefy; orientacyjnie przyjęto, że dla stacji o górnym napięciu 400 kV (Garaszewo) strefa ochronna dla poziomu hałasu 40 dB (A) wynosi około 900 m.

- konieczność opracowania szczegółowych zasad zagospodarowania terenów w sąsiedztwie stacji transformatorowych wysokiego napięcia

Uwaga: Skablowanie linii na obszarach zabudowanych można przeprowadzić na koszt zainteresowanego, po uzyskaniu zgody Energetyki Poznańskiej S.A.
Nowe, projektowane linie kablowe 110 kV będą realizowane przez Energetykę Poznańską S.A.

A7. OGRODY DZIAŁKOWE

A7. OGRODY DZIAŁKOWE

1. Tereny ogrodów działkowych nie mogą być bezpośrednio przekształcone w miejsca stałego zamieszkania (nie dotyczy to zmiany funkcji poprzez plan zagospodarowania przestrzennego).

2. W planie dopuszcza się jednak całkowitą lub częściową likwidację ogrodów działkowych w nielicznych przypadkach poprzez wpisanie oznaczeń i ustaleń dla nowych funkcji.
   Likwidacja ogrodów działkowych dokonuje się na zasadach określonych odrębnymi przepisami.

3. Realizacja nowych ogrodów działkowych lub odtworzenie likwidowanych dopuszczalne jest na wszystkich terenach określonych w planie jako tereny rolne, o ile nie zapisano przeciwwskazań w tym zakresie.

4. Pracownicze ogrody działkowe zakłada się na czas nieokreślony, jako obiekty stałe.

5. Grunty przeznaczone pod pracownicze ogrody działkowe terenowe organy administracji państwowej przekazują nieodpłatnie w użytkowanie Polskiemu Związkowi Działkowców. Grunty te pozostają własnością Skarbu Państwa (wg aktualnych przepisów w dniu uchwalenia planu).

A8. WYPOCZYNEK