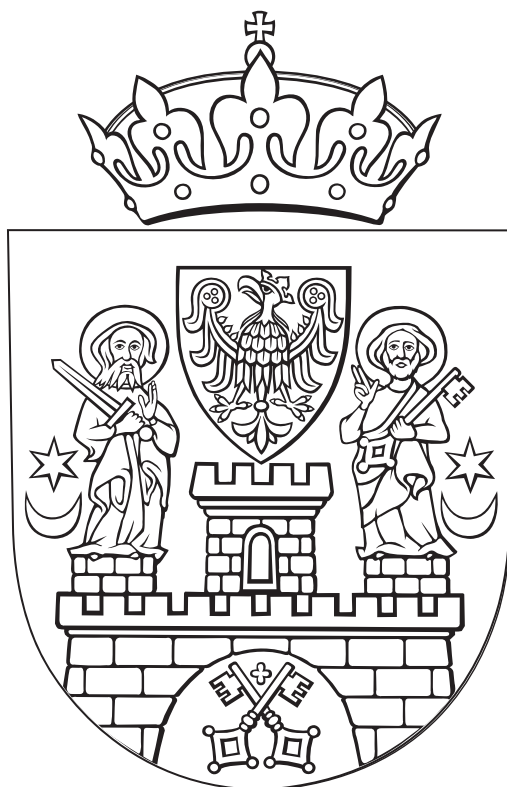


Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+

Załącznik nr 2 • Mapy tematyczne



POZnań*

Przestrzenne kierunki rozwoju miasta

Założenia i potencjalne przestrzenne kierunki rozwoju miasta, które wskazano podczas prac nad strategią rozwoju Poznania, bazują na obowiązującym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”¹.

W niniejszej strategii przewiduje się utrzymanie obecnej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, która obejmuje klinowy układ terenów zieleni, tworzący system korytarzy ekologicznych wzdłuż dolin Warty i jej dopływów na kierunkach północ-południe i wschód-zachód, krzyżujących się w centrum miasta, oraz system pierścieniowy oparty o założenia poforteczne, dzielący miasto na różnorodne strefy funkcjonalno-przestrzenne:

- centralną z największą koncentracją funkcji metropolitalnych i centrotwórczych zlokalizowanych w zabudowie o charakterze śródmiejskim;
- otaczającą centrum z przenikającymi się funkcjami ogólnomiejskimi i mieszkaniowymi (głównie w zabudowie o charakterze śródmiejskim i kwartałowym) w historycznie ukształtowanych strukturach funkcjonalno-przestrzennych dzielnic;
- pozacentralną z przewagą funkcji mieszkaniowej, przede wszystkim w zabudowie o charakterze blokowym na wielkich osiedlach i usługami zlokalizowanymi punktowo (centra usługowo-handlowo-kulturalne w zabudowie wielkogabarytowej);
- peryferyjną z koncentracją zabudowy mieszkaniowej wolno stojącej i przemysłowej oraz terenami rolniczymi.

Na ogólnodostępnych terenach zieleni lokalizowane będą usługi sportu i rekreacji.

Do głównych założeń rozwoju przestrzennego miasta Poznania należą:

- kontynuowanie idei miasta zwartej poprzez racjonalne wykorzystanie jego przestrzeni, polegające na intensyfikacji inwestowania z uwzględnieniem lokalnych wartości przyrodniczych i kulturowych oraz potrzeb mieszkańców;
- kształtowanie lokalnych centrów usługowych w celu zapewnienia mieszkańcom bardziej wygodnego i niewymagającego nadmiernej aktywności komunikacyjnej (przede wszystkim samochodowej) dostępu do usług;
- uczytelnienie układu urbanistycznego miasta ukierunkowane na wzrost jego atrakcyjności i podniesienie jakości przestrzeni publicznych, w szczególności w śródmieściu;
- rozwój zabudowy, głównie mieszkaniowej, w zasięgu bliskiej dostępności do transportu publicznego tramwajowego i kolejowego;
- konsekwentne ograniczanie ruchu samochodowego w śródmieściu na rzecz ruchu pieszego, rowerowego i tramwajowego;
- zachowanie, wzbogacanie i rozwijanie terenów zieleni, miejsc wypoczynku i rekreacji wzdłuż Warty oraz w klinach zieleni; rozwój parków miejskich;
- wskazanie terenów pod rozwój inwestycji miastotwórczych wpływających na metropolitalne funkcje miasta.

Istotne jest zintensyfikowanie działań mających na celu „zwrócenie się” miasta w kierunku Warty (przede wszystkim na odcinku śródmiejskim) oraz kreowanie obszaru przestrzeni publicznych z zachowaniem ich ciągłości w tkance miejskiej oraz zwiększeniem ich atrakcyjności.

Potencjalne kierunki rozwoju przestrzennego miasta to przede wszystkim jego część północno-zachodnia i południowo-wschodnia. Na tych obszarach znajduje się najwięcej zwartych potencjalnych terenów pod lokalizację inwestycji mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych. Budownictwo mieszkaniowe może rozwijać się na nowych dużych terenach inwestycyjnych zlokalizowanych w północnej części miasta na Morasku i Umultowie, we wschodniej części miasta na Szczepankowie oraz w części północno-zachodniej na Strzeszynie. Tereny te są przeznaczone przede wszystkim

¹ Uchwała Rady Miasta Poznania nr LXXII/1137/VI/2014 z 23 września 2014 r.

pod zabudowę jednorodziną. Budownictwo wielorodzinne może powstawać przede wszystkim w zabudowie śródmiejskiej, w północno-zachodniej części miasta na Podolanach oraz w części północno-wschodniej na Naramowicach. Kierunki te są zgodne z prognozą demograficzną dla Poznania, według której przyrost liczby mieszkańców przewidywany jest głównie w północnej oraz południowo-wschodniej części miasta, przy jednoczesnym znacznym spadku ludności na wszystkich dużych osiedlach mieszkaniowych budowanych z wielkiej płyty.

Działalność gospodarcza może rozwijać się w zwartych kompleksach zlokalizowanych w południowo-wschodniej części miasta na Żegrzu, Krzesinach, Garaszewie i Starołęce, we wschodniej części na Janikowie i Karolinie, w zachodniej części na Ławicy oraz południowo-zachodniej części miasta w Fabianowie i Kotowie.

Cennym urbanistycznie obszarem o specjalnych funkcjach jest śródmieście ze ścisłym centrum miasta skupiającym funkcje miastotwórcze i metropolitalne. W śródmieściu znajdują się przede wszystkim tereny potencjalnego budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego oraz tereny przeznaczone pod działalność usługową o funkcjach metropolitalnych, w tym kluczowy obszar Wolnych Torów. Znajdują się tutaj także potencjalne tereny pod rozbudowę Międzynarodowych Targów Poznańskich, pełniących ważne funkcje rozwojowe dla miasta. Według prognozy demograficznej dla Poznania śródmieście – pomimo przewidywanego spadku liczby mieszkańców – pozostanie najbardziej zaludnionym obszarem miasta.

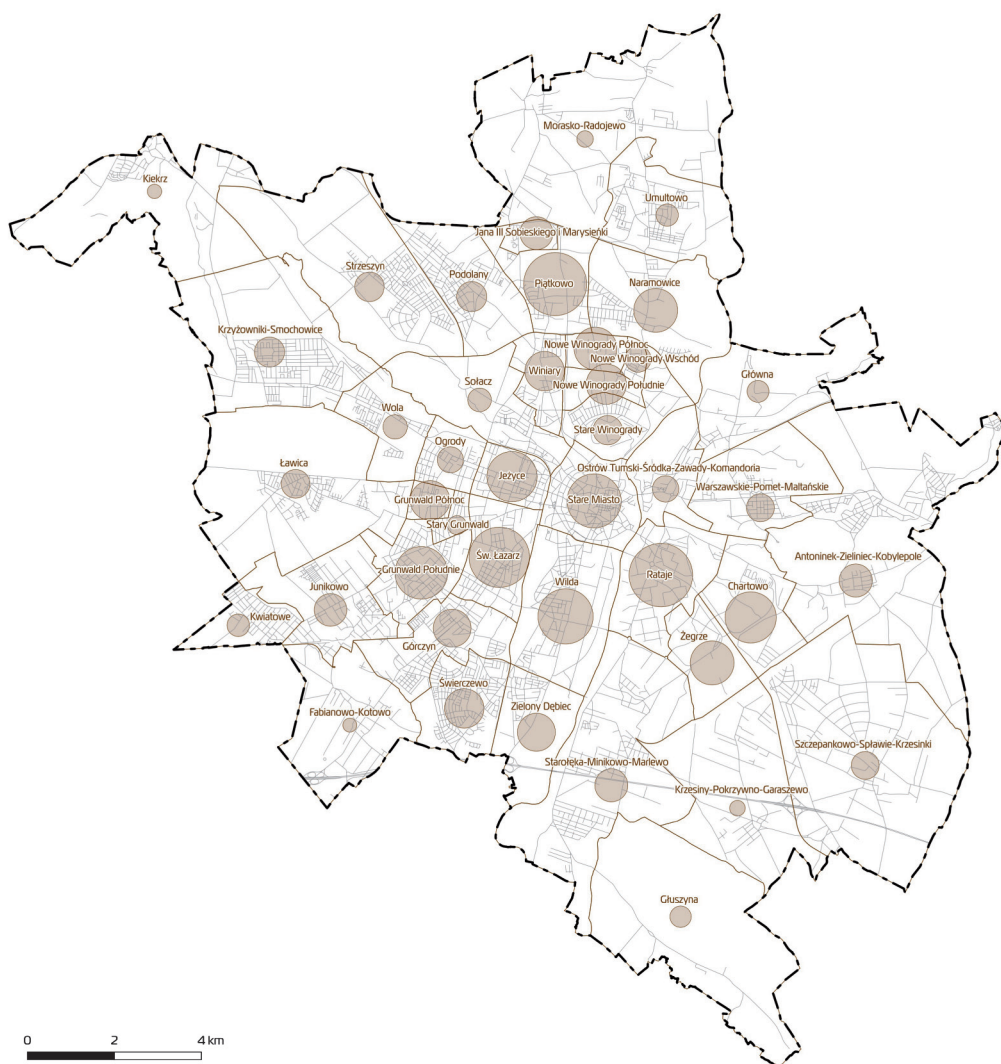
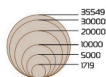
Potencjalne przestrzenne kierunki rozwoju miasta wyznaczają kierunki rozwoju sieci transportowej, z utrzymaniem priorytetu dla transportu publicznego oraz ekomobilności. Priorytetem powinno być uruchomienie kolei metropolitalnej, docelowo doprowadzonej do portu lotniczego Poznań-Ławica, powiązanej z siecią tramwajowo-autobusową oraz parkingami P&R. Nowymi, planowanymi do realizacji w pierwszej kolejności trasami tramwajowymi są: trasa na Naramowice, odcinek trasy Kórnickiej od ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej, a w śródmieściu – wzdłuż ul. Ratajczaka. W planach rozważane jest ponadto przedłużenie trasy tramwajowej do al. Polskiej oraz trasa na os. Kopernika. Głównym węzłem przesiadkowym pozostanie rondo Kaponiera, zlokalizowane w bliskiej odległości od głównego dworca kolejowego i autobusowego. Przewiduje się rozbudowę sieci dróg rowerowych, która obejmie cały obszar miasta, a w pierwszym etapie jej długość się podwoi. Powstanie spójny i ciągły system dróg dla rowerzystów, łączący z miejską siecią rowerową także sąsiednie gminy: Czerwonak, Komorniki, Luboń, Swarzędz i Tarnowo Podgórne. W system transportowy mogą zostać włączone także drogi wodne na Warcie. Strategia zakłada rozbudowę infrastruktury sportowo-rekreacyjno-turystycznej na terenach przybrzeżnych zarówno Warty (w tym Wartostrady, która zostanie włączona w nowy system dróg rowerowych), jak i czterech jezior znajdujących w granicach miasta – Małty, Rusalki, Strzeszynka i Kiekrza, a także ochronę i rozbudowę terenów zieleni na obszarze całego miasta.

POZNAŃ 2020+ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA

JEDNOSTKI POMOCNICZE - OSIEDLA

-  granica miasta Poznania
-  granice jednostek pomocniczych - osiedli
-  osie ulic

LICZBA MIESZKAŃCÓW (stan na 01.10.2016 r.)



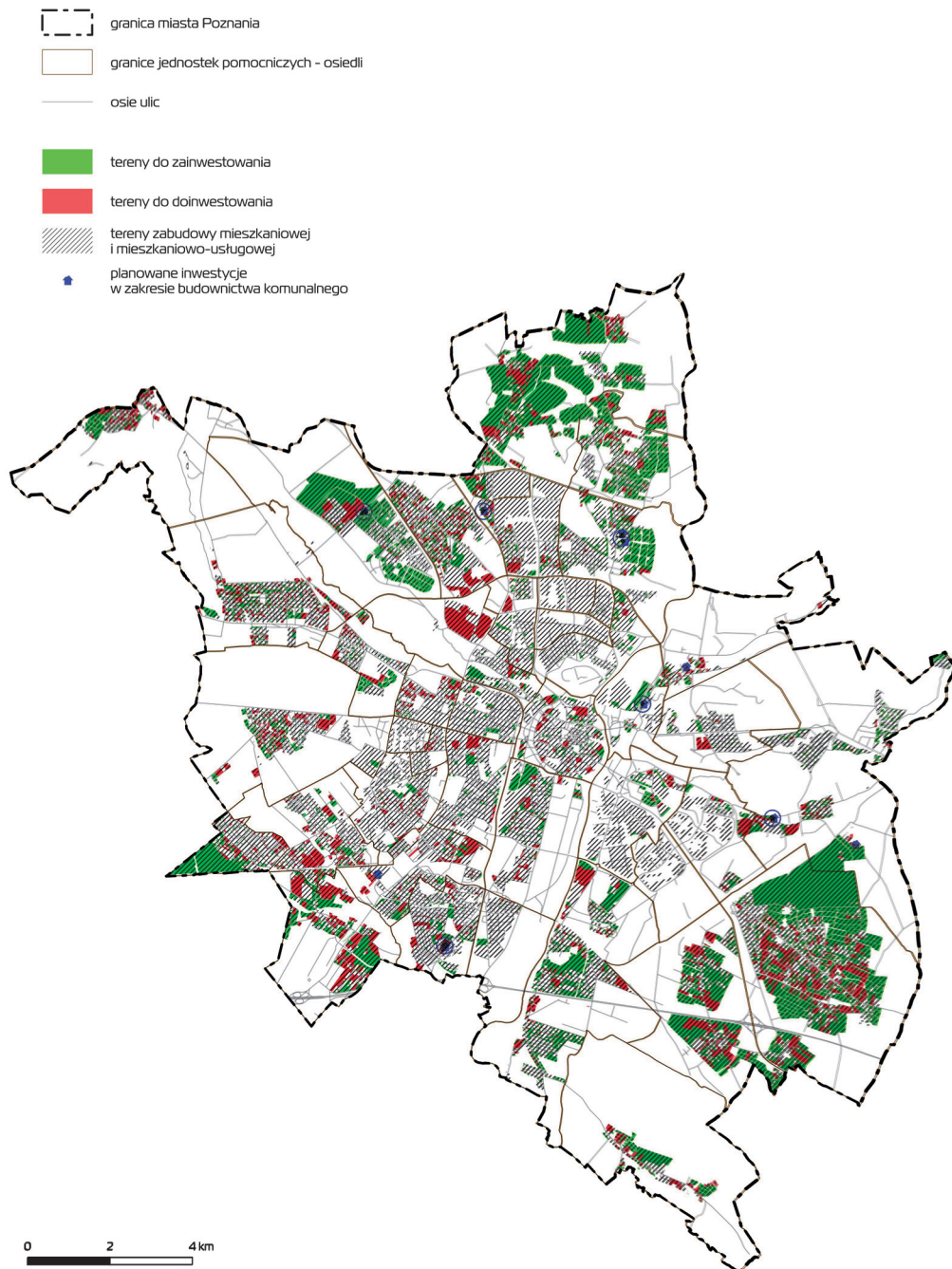
POZNAŃ 2020+ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA

TERENY ZIELENI I REKREACJI



POZNAŃ 2020+ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA

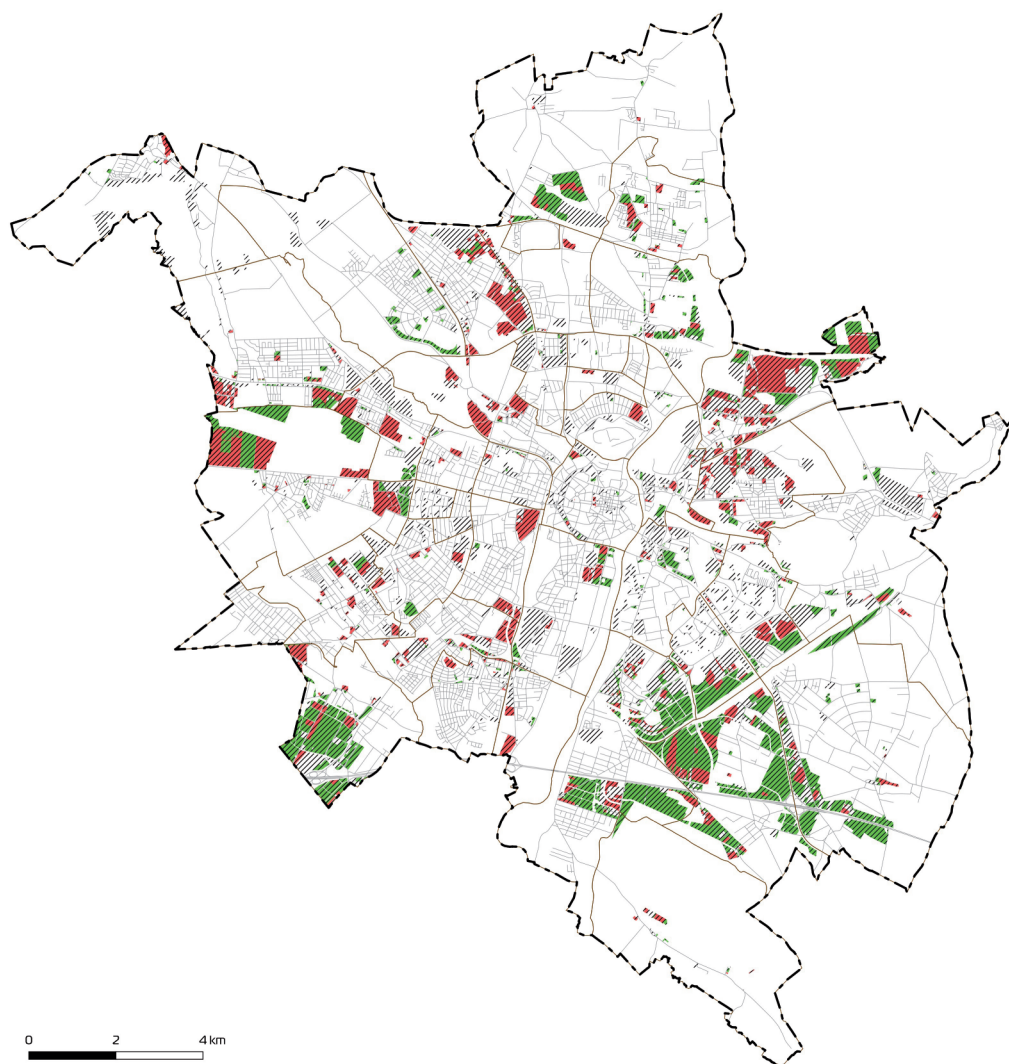
MIESZKALNICTWO I MIESZKALNICTWO Z USŁUGAMI



POZNAŃ 2020+ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA

USŁUGI I PRODUKCJA

-  granica miasta Poznania
-  granice jednostek pomocniczych - osiedli
-  osie ulic
-  tereny do zainwestowania
-  tereny do doinwestowania
-  tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej



POZNAŃ 2020+ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA

TRANSPORT PUBLICZNY

