

PREZYDENT MIASTA POZNANIA

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

**TOM II
KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA**

Poznań, 2014 r.

strona		
TOM II – KIERUNKI ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA		
1.	WIZJA I MISJA ORAZ GŁÓWNE CELE ROZWOJU I FUNKCJE MIASTA POZNANIA DO 2030 R.	5
1.1.	WIZJA MIASTA 2030 i MISJA MIASTA	5
1.2.	CELE ROZWOJU MIASTA	5
1.3.	ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH	6
2.	KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ MIASTA ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW	9
2.1.	ZASADY POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA I KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIASTA	9
2.2.	KIERUNKI PRZEZNACZENIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY	13
2.2.1.	Kategorie terenów wg potencjału urbanistycznego	13
2.2.2.	Tereny wyłączone z zabudowy	13
2.2.3.	Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania	14
2.2.4.	Tereny przeznaczone pod zabudowę	16
2.3.	KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA ORAZ UŻYTKOWANIA TERENÓW	17
2.3.1.	Standardy zagospodarowania i wykorzystania przestrzeni	17
2.3.2.	Wytyczne do stosowania w planach miejscowych	18
2.3.3.	Parametry i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów	20
2.3.4.	Kształtowanie fizjonomii miasta	31
2.3.5.	Miejsca identyfikacji przestrzennej	31
2.3.6.	Wysokości zabudowy i dominanty przestrzenne	32
2.3.7.	Bariery funkcjonalno-przestrzenne w mieście i ograniczenia w zakresie lokalizacji zainwestowania	34
2.3.8.	Zasady lokalizowania urządzeń reklamowych i informacyjnych	37
2.3.9.	Ustalenia ogólne dotyczące postępowania przy sporządzaniu planów miejscowych w odniesieniu do obszaru całego miasta	39
3.	OBSZARY ORAZ ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW, OCHRONY PRZYRODY, KRAJOBRAZU KULTUROWEGO	43
3.1.	ZASADY I KIERUNKI OCHRONY ŚRODOWISKA I PRZYRODY W POLITYCE PRZESTRZENNEJ MIASTA	43
3.2.	ZASADY OCHRONY PRZYRODY	44
3.2.1.	Kierunki oraz zasady ochrony form ochrony przyrody	44
3.2.2.	Inne obszary przyrodniczo cenne wyróżnione w Studium wskazane do objęcia ochroną na podstawie przepisów odrębnych	46
3.3.	ZASADY OCHRONY I KSZTAŁTOWANIA UKŁADU PRZYRODNICZEGO MIASTA	47
3.3.1.	Zasady ochrony i kształtowania klinowo-pierścieniowego systemu zieleni	47
3.3.2.	Zasady ochrony i kształtowania terenów zieleni urządzonej	51
3.3.3.	Zasady ochrony i kształtowania terenów ogrodów specjalistycznych	51
3.3.4.	Zasady rozwoju i lokalizacji cmentarzy	52
3.3.5.	Kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej	52
3.4.	ZASADY OCHRONY ZASOBÓW ŚRODOWISKA	56
3.4.1.	Zasady ochrony zasobów złóż kopalin	56
3.4.2.	Zasady ochrony zasobów wód podziemnych	56
3.4.3.	Zasady ochrony zasobów wód powierzchniowych	57
3.5.	ZASADY OCHRONY POWIETRZA	58
3.6.	ZASADY OCHRONY PRZED HAŁASEM	59
4.	OBSZARY I ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ	62
4.1.	POMNIK HISTORII	62

4.2.	OBSZARY I OBIEKTY WPISANE DO REJETRU ZABYTKÓW	62
4.2.1.	Zespół urbanistyczno – architektoniczny kolebki miasta – Ostrów Tumski	64
4.2.2.	Zespoły urbanistyczno – architektoniczne: Stary Rynek, Stare Miasto, Obszar Śródmieścia – Centrum miasta, najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania: Jeżyce, Wilda, Łazarz, założenie Maxa Johowa, poznański Ring oraz zespół secesyjnych kamienic na Jeźcach	64
4.2.3.	Zespół urbanistyczno – architektoniczny najstarszego przedmieścia – Śródki	65
4.2.4.	Zespoły urbanistyczno – architektoniczne najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania – Sołacz i Ostroróg	66
4.2.5.	Zespoły koszarowe w rejonie ulic: Powstańców Wielkopolskich, F. Ratajczaka, T. Kościuszki, Grunwaldzkiej, Ułańskiej, Wojskowej, St. Wyspiańskiego	67
4.2.6.	Parki i założenia parkowe	67
4.2.7.	Zespoły dworsko-parkowe	68
4.2.8.	Folwarki	69
4.2.9.	Forty zewnętrznego pierścienia twierdzy	70
4.2.10.	Zespół rekreacyjny – Tor Wyścigów Konnych – Hipodrom Wola	70
4.2.11.	Cmentarze	70
4.2.12.	Zabudowa kolejowa i przemysłowa	71
4.3.	OBSZARY I OBIEKTY CHRONIONE PLANEM MIEJSCOWYM ORAZ POZOSTAŁE OBSZARY CENNE KULTUROWO	71
4.3.1.	Dawne wsie o czytelnym układzie przestrzennym	73
4.3.2.	Zespoły zabudowy dawnych wsi: Główna, Zawady – silnie przekształconych, zurbanizowanych	73
4.3.3.	Założenia i dawne wsie o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem pałacowo-dworsko-parkowym i folwarcznym	74
4.3.4.	Dawne wsie – silnie przekształcone: Górczyn, Dębiec, Junikowo, Ławica	74
4.3.5.	Obszary rozproszonej zabudowy zagrodowej	74
4.3.6.	Zespoły osiedli mieszkaniowych	75
4.3.7.	Zespoły koszarowe	75
4.3.8.	Zespoły rekreacyjne	75
4.3.9.	Zabudowa kolejowa	76
4.3.10.	Zespoły przemysłowe	76
4.4.	OCHRONA ZABYTKÓW ARCHEOLOGICZNYCH	77
4.5.	DZIAŁANIA W ZAKRESIE DZIEDZICTWA KULTUROWEGO	77
4.6.	DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ	78
5.	INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM I LOKALNYM	79
5.1.	OBSZARY, NA KTÓRYCH ROZMIESZCZONE BĘDĄ INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM	79
5.2.	OBSZARY, NA KTÓRYCH ROZMIESZCZONE BĘDĄ INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM	80
6.	KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	81
6.1.	RUCH PIESZY I ROWEROWY	82
6.2.	TRANSPORT KOLEJOWY	86
6.3.	TRANSPORT ZBIOROWY	90
6.3.1.	Sieć tramwajowa	91
6.3.2.	Sieć autobusowa	93
6.3.3.	Węzły przesiadkowe, dworce i przystanki	94
6.3.4.	Zaplecze transportu publicznego	95
6.4.	SIEĆ DROGOWA – ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO	96
6.5.	PARKOWANIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH	100
6.5.1.	Parkowanie samochodów osobowych	101
6.5.2.	Parkowanie samochodów ciężarowych i autobusów	104
6.6.	TRANSPORT LOTNICZY I WODNY	105
6.7.	WYMAGANIA TRANSPORTOWE W ZAKRESIE LOKALIZOWANIA STACJI PALIW I OBIEKTÓW RUCHOTWÓRCZYCH	107
7.	KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	108
7.1.	ZAOPATRZENIE W WODĘ	108
7.1.1.	Ujęcia wody	108

7.1.2.	Stacje uzdatniania wody (SUW)	109
7.1.3.	Zbiorniki wody pitnej	109
7.1.4.	Przepompownie wody	110
7.1.5.	Sieć wodociągowa	110
7.2.	ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW KOMUNALNYCH	111
7.2.1.	Oczyszczalnie ścieków	111
7.2.2.	Kolektory, przepompownie ścieków, rurociągi tłoczne, przelewy	111
7.3.	ODPROWADZANIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH	113
7.4.	ELEKTROENERGETYKA	117
7.4.1.	Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego	117
7.4.2.	Sieć przesyłowa NN-220 kV i 400 kV	118
7.4.3.	Sieć dystrybucyjna WN-110 kV	118
7.4.4.	Sieć SN i nn	120
7.4.5.	Elektroenergetyka – wnioski	120
7.5.	ZAOPATRZENIE W CIEPŁO I PALIWA GAZOWE	120
7.5.1.	Rozwój sieci gazowej	121
7.5.2.	Rozwój sieci ciepłej	121
7.5.3.	Zaopatrzenie w ciepło i paliwa gazowe – wnioski	123
7.6.	ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII	123
7.7.	ROPOCIĄGI	124
7.8.	TELEKOMUNIKACJA	124
7.9.	GOSPODARKA ODPADAMI	126
8.	INNE PLANOWANE DZIAŁANIA NA RZECZ ŁADU PRZESTRZENNEGO	128
8.1.	OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NA PODSTAWIE PRZEPISÓW ODREBNYCH	128
8.2.	OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEPROWADZENIA SCALEŃ I PODZIAŁÓW	129
8.3.	OBSZARY ROZMIESZCZENIA OBIEKTÓW HANDLOWYCH O POWIERZCHNI SPRZEDAŻY POWYŻEJ 2000 m ²	129
8.4.	OBSZARY PRZESTRZENI PUBLICZNEJ	130
8.4.1.	Obszary przestrzeni publicznych istotne dla całego miasta	130
8.4.2.	Kształtowanie przestrzeni makrownętrz	133
8.5.	OBSZARY, DLA KTÓRYCH MIASTO ZAMIERZA SPORZĄDZIĆ MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	134
9.	OBSZARY PROBLEMOWE W ASPEKcie ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	135
9.1.	OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ ORAZ OBSZARY OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH	135
9.2.	OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEN, REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI	136

1. WIZJA I MISJA ORAZ GŁÓWNE CELE ROZWOJU I FUNKCJE MIASTA POZNANIA DO 2030 R.

1.1. WIZJA MIASTA 2030 i MISJA MIASTA

Jednym z głównych założeń Studium jest współdziałanie w sferze gospodarki przestrzennej w realizacji wizji i misji miasta określonych w Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030¹. Wizja została sformułowana w sposób następujący:

Poznań miastem metropolitalnym o silnej gospodarce i wysokiej jakości życia, opierającym swój rozwój na wiedzy

Tak sformułowana wizja Poznania uzupełniona jest o misję² zawierającą opis zasad i wartości oraz sposób działania przyjęty w procesie jej urzeczywistniania, a więc ***Poznań jako stolica Wielkopolski o bogatej tradycji***:

- * staje się atrakcyjną metropolią,
- * funkcjonuje jako europejskie centrum regionu,
- * stwarza warunki dla rozwoju kapitału społecznego,
- * wspiera aktywność, przedsiębiorczość i przyciąga inwestycje,
- * wyróżnia się atrakcyjną przestrzenią i architekturą z tętniącym życiem historycznym centrum,
- * zapewnia różnorodne formy spędzania wolnego czasu w zakresie kultury, sportu i rekreacji,
- * dba o zrównoważony rozwój,
- * poprawia funkcjonalność miasta,
- * dba o bezpieczne warunki życia.

1.2. CELE ROZWOJU MIASTA

Przyjęte w Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030 cztery cele strategiczne:

1. rozwój gospodarki innowacyjnej i podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta,
2. zwiększenie znaczenia miasta jako ośrodka wiedzy, kultury, turystyki i sportu,
3. poprawa jakości życia oraz atrakcyjności przestrzeni i architektury miasta,
4. utworzenie metropolii Poznań,

mają bezpośrednie odniesienie do sfery polityki przestrzennej miasta Poznania. W związku z tym ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

¹ uchwała Nr LXXII/990/V/2010 Radę Miasta Poznania z dnia 11 maja 2010 r., aktualizacja 2013 – uchwała Nr LX/929/VII/2013 z dnia 10 grudnia 2013 r.

² Misja – rozumiana tu jako zadanie do spełnienia

miasta, a w szczególności przyjęte w nim kierunki zagospodarowania, wpływać będą na możliwość realizacji Strategii.

Każdy z ustalonych czterech celów strategicznych jest wspomagany i uzupełniany poprzez cele pośrednie, z których większość wiąże się z gospodarką przestrzenną i jakością zagospodarowania.

I tak w obszarze: Konkurencyjna gospodarka istotnym celem pośrednim jest poprawa warunków przestrzennych, infrastrukturalnych i prawno-administracyjnych dla przedsiębiorstw, ze szczególnym uwzględnieniem branż wysokich technologii, branż kreatywnych oraz sektora małych i średnich przedsiębiorstw.

W obszarze: Miasto wiedzy, kultury, turystyki i sportu znaczącym celem pośrednim związanym z przestrzenią jest wzbogacanie oferty rekreacyjnej i sportowej dla mieszkańców i przyjezdnych.

Najwięcej celów pośrednich zależnych lub odnoszących się do gospodarki przestrzennej sformułowano w obszarze: Jakość życia:

- * ekologiczne i racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska i odpadami,
- * zwiększenie atrakcyjności Poznania jako miejsca do zamieszkania,
- * wyeksponowanie i wzrost atrakcyjności wartościowych układów i elementów przestrzeni Poznania,
- * przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne oraz rewaloryzacja i rewitalizacja obszarów zdegradowanych,
- * humanizacja przestrzeni osiedlowej.

Podniesienie rangi metropolitalnej Poznania wytyczają w obszarze: Metropolia takie cele pośrednie jak:

- * wzrost międzynarodowego znaczenia Poznania w sieci metropolii europejskich,
- * wzrost spójności metropolii poprzez integrację przestrzenno-funkcjonalną miasta Poznania z gminami aglomeracji.

Ambitna Strategia stanowi wyzwanie dla samorządu. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta wpisuje się w proces jej wdrożenia stwarzając dla niej funkcjonalno-przestrzenne podstawy realizacji.

1.3. ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH

Metropolią jest miasto, które liczy co najmniej 500 000 mieszkańców i w wymiarze krajowym oznacza świadczenie w danym ośrodku usług najwyższego rzędu dla całego

regionu: usług w sferze obsługi finansowej, edukacji, nauki, kultury, rozrywki, transportu i komunikacji (zwłaszcza międzynarodowej) oraz funkcjonowanie firm globalnych.³

Wzrost konkurencyjności i atrakcyjności miasta jako jednego z ośrodków rozwoju społeczno – gospodarczego o znaczeniu europejskim (europola) w procesie kształtowania się Europejskiej Sieci Miast jest nieodłącznie związany z rozwojem funkcji metropolitalnych.

Według prognoz programu ESPON (ang. *European Spatial Planning Observation Network*) kontynuacja obecnych trendów doprowadzi w 2030 r. do znaczącej koncentracji działalności ekonomicznej w tzw. Pentagonie (obszarze między Londynem, Paryżem, Mediolanem, Monachium i Hamburgiem). Polska będzie powiązana z centrum gospodarczym Europy dwoma korytarzami wysokiej aktywności. Pierwszy z nich obejmie Warszawę, **Poznań** i Łódź, drugi – Wrocław, aglomerację śląską i Kraków. Wszystkie wymienione miasta będą w 2030 r. należeć do obszarów metropolitalnych. Koncentracja polityki Unii Europejskiej na celach związanych ze spójnością ekonomiczną i poprawą jakości życia w najuboższych regionach obecnej wspólnoty będzie, według ESPON, oznaczała relatywnie silniejszą pozycję polskich miast w europejskiej sieci metropolii. Oznacza to, że i **miasto Poznań** będzie zmierzać do zwiększenia swojej konkurencyjności i potencjału wewnętrznego, aby stać się metropolią. Poznań pełni funkcje silnego ośrodka krajowego z kilkoma funkcjami o znaczeniu międzynarodowym, przede wszystkim europejskim⁴.

Do najważniejszych funkcji uznawanych jako metropolitalne należą:

- * funkcje nauki – rozwój wyższych uczelni i ośrodków naukowych, w tym kierunków unikatowych w skali kraju i Europy oraz kierunków związanych z ośrodkami wysokich i czystych technologii,
- * funkcje kultury – wzrost znaczenia instytucji kultury, organizacja wysokiej rangi imprez kulturalnych,
- * funkcje sportu i turystyki – rozwój obiektów sportowych umożliwiające organizację widowisk o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, rozwój turystyki biznesowej i tranzytowej poprzez rozpowszechnianie – z wykorzystaniem nowoczesnych technik – informacji o dziedzictwie kulturowym i współczesności Poznania,
- * funkcje administracyjne i gospodarcze – atrakcyjne oferty terenowe dla lokalizacji instytucji z zakresu administracji rządowej i samorządowej, instytucji politycznych, społecznych organizacji międzynarodowych oraz światowych firm finansowych i gospodarczych.

³ Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 roku. Aktualizacja 2013 [str. 113] Poznań 2013 za[Jałowiecki B. 2010 *Metropolie XXI wieku w: Europejskie wyzwania dla polskich regionów*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego]

⁴ Strategia Rozwoju Miasta Poznania do 2030 roku, Aktualizacja 2013 [str. 114] Poznań 2013 r.

Rozwój funkcji metropolitalnych uwzględnia także Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030 poprzez ustalone cele strategiczne (p. rozdz. 1.2).

W skali kraju Poznań będzie pełnić funkcje:

- * ośrodka administracyjno – usługowego dla regionu zachodniej Polski,
- * centrum poznańskiego obszaru metropolitalnego i aglomeracji poznańskiej, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju ośrodka akademickiego i naukowego, a także nowoczesnego kompleksu naukowo – technologicznego wykorzystującego innowacyjność lokalnego środowiska.

Do najważniejszych realizowanych i planowanych zadań inwestycyjnych wzmacniających metropolitalną rangę Poznania można zaliczyć:

- * rozbudowę Kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Umultowie – Morasku,
- * rozbudowę Kampusu „Warta” Politechniki Poznańskiej,
- * rozbudowę Kampusu Uniwersytetu Medycznego,
- * rozbudowę Kampusu Uniwersytetu Przyrodniczego,
- * rozbudowę Uniwersytetu Ekonomicznego,
- * utworzenie Poznańskiego Centrum Logistycznego,
- * uzbrojenie terenów Specjalnej Strefy Ekonomicznej w rejonie Franowa – Żegrza,
- * rozwój Parków Naukowo – Technologicznych,
- * Nowe Centrum na tzw. „Wolnych Torach” wraz z rozbudowanym Dworcem Poznań Główny,
- * rozbudowę Portu Lotniczego Poznań-Ławica,
- * rozwój Międzynarodowych Targów Poznańskich i związanych z nimi inwestycji okołobiznesowych,
- * rozbudowę Kompleksu sportowo-rekreacyjnego nad jeziorem Maltańskim.

Inwestycją, która w przyszłości podkreśli rangę miasta, będzie realizacja kolei dużych prędkości (KDP).

Wskazuje się też na konieczność zacieśniania współpracy z gminami obszaru metropolitalnego w zakresie racjonalnego planowania przestrzennego pozwalającego na zachowanie spójności funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji i przeciwdziałanie suburbanizacji.

2. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ MIASTA ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW

2.1. ZASADY POLITYKI PRZESTRZENNEJ I KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIASTA

Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta Poznania kształtowana jest przez niezmiennie, bazowe elementy zagospodarowania, takie jak: **układ klinowo-pierścieniowy zieleni**, systematycznie uzupełniany i wzbogacany, **ramowy system komunikacyjny** wprowadzany od połowy lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, **obszar funkcjonalnego śródmieścia** z wyodrębnionym centrum z cennymi zespołami urbanistycznymi i obiektami kulturowymi.

Rozwój przestrzenny miasta wskazany w Studium, w swych głównych założeniach jest kontynuacją oraz rozwinięciem kierunków przyjętych we wcześniejszych Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania⁵ i ma dotyczyć przede wszystkim rozwoju w sensie jakościowym – podniesienie standardów (w szczególności funkcjonowania miasta, jakości życia w mieście, jakości przestrzeni publicznych), a nie tylko rozwoju przestrzennego czy ilościowego. Modyfikacja dotyczy w szczególności:

- * zmian w kierunkach przeznaczenia terenów wynikających z kształtowania właściwej struktury funkcjonalno-przestrzennej, dotychczasowego zagospodarowania, wydanych decyzji o warunkach zabudowy i pozwoleń na budowę,
- * zmian jakościowych związanych z kierunkami przekształceń funkcjonalno – przestrzennych terenów już zainwestowanych,
- * zmian w parametrach zabudowy i zagospodarowania terenów,
- * kierunków rewitalizacji i przekształceń terenów nadbrzeżnych doliny rzeki Warty (przede wszystkim na odcinku śródmiejskim) mających sprzyjać „zwróceniu się” miasta w kierunku rzeki,
- * kreowania systemu obszaru przestrzeni publicznych, w tym powiązań funkcjonalnych z akcentem na zachowanie ich ciągłości w tkance miejskiej oraz podniesienie atrakcyjności,
- * wytworzenia miejsc centrotwórczych istotnych w skali całego miasta,
- * uwzględnienia zmian wynikających z przepisów odrębnych,
- * uwzględnienia innych ustalonych uwarunkowań i rozwiązań przestrzennych zdiagnozowanych.

⁵ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania uchwalonym uchwałą Nr XXI/276/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 23 listopada 1999 roku, zmienionym uchwałą Nr XXV/171/IV/2003 Rady Miasta Poznania z 10 lipca 2003 r., oraz zmienionym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r.

Zachowuje się jednak w planowanym rozwoju dotychczasowy model miasta, tj. model **miasta zwartego**⁶ z ramowym układem komunikacyjnym i klinowo-pierścieniowym systemem zieleni.

Polityka przestrzenna Miasta skupiać się będzie na takich zagadnieniach jak:

- ✱ stworzenie możliwości rozwoju atrakcyjnego i aktywnego centrum miasta:
 - konkurującego z jednorodną, typową ofertą wielkich kompleksów i galerii handlowych,
 - gwarantującego wysoki standard i atrakcyjność zamieszkania,
 - stanowiącego przyjazną i „zapraszającą” do przebywania w niej przestrzeń publiczną,
 - oferującego nowoczesne funkcje kulturalne, naukowe, rekreacyjne w miejscu obiektów obecnie zdegradowanych i zdekapitalizowanych;
- ✱ podjęcie działań zmierzających do przywrócenia funkcji śródmiejskich obszarom, które mimo centralnego położenia utraciły swe funkcje centrotwórcze;
- ✱ promowanie nowych potencjalnych miejsc lokalizacji funkcji centrotwórczych, wykorzystujących walory projektowanego układu komunikacyjnego miasta (np. rejon ulic Hetmańskiej i tzw. Dolnej Głogowskiej);
- ✱ rozwój terenów dla budownictwa mieszkaniowego, także w celu ograniczenia wyludniania śródmieścia i zmniejszenia migracji mieszkańców z miasta poprzez:
 - podnoszenie standardu i atrakcyjności zabudowy mieszkaniowej na terenie centrum miasta,
 - podnoszenie jakości zamieszkania, m.in. poprzez wyznaczenie terenów wyłącznie mieszkaniowych z przyjaznymi przestrzeniami społecznymi (sąsiedzkimi)⁷ oraz oddzielenie terenów mieszkaniowych od funkcji generujących uciążliwości, a przede wszystkim zmniejszanie tych uciążliwości np. poprzez ograniczanie lub uspokajanie ruchu samochodowego, relokalizację funkcji uciążliwych,
 - wskazanie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe z rekomendacją dla terenów dostępnych pieszo, rowerem i transportem publicznym w relacji do szeroko rozumianych usług miejskich,

⁶ **Miasto zwarte** (ang. *compact city*), nazywane także miastem krótkich odległości (*city of short distances*) to model rozwoju miasta zakładający zahamowanie rozpraszania zabudowy, wsparcie rewitalizacji i zagospodarowanie terenów zdegradowanych, jak również priorytet dla transportu publicznego, rowerowego i pieszego, przy równoczesnym ograniczaniu ruchu samochodowego. Model miasta zwartego uznany został w Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego (*European Spatial Development Perspective*) za zgodny z zasadą **zrównoważonego rozwoju** tj. takiego rozwoju społeczno-gospodarczego, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

⁷ przestrzeń wspólna wokół miejsc zamieszkania lub w ich wnętrzu

- zróżnicowanie i dostosowanie form i parametrów zabudowy do potrzeb większej liczby zainteresowanych, w celu podniesienia konkurencyjności i rozszerzenia oferty miasta;
- * zmiana kierunków zagospodarowania terenów zdegradowanych w celu umożliwienia ich rehabilitacji;
- * zachowanie i wzbogacanie systemu zieleni;
- * aktywizacja pasm usługowo – produkcyjnych (w tym lokalizacja centrów technologiczno – logistycznych), głównie na terenach przyautostradowych, a także wzdłuż planowanej III ramy komunikacyjnej – jako potencjalnych terenów inwestycyjnych, generujących nowe miejsca pracy i promujących innowacyjną gospodarkę.

Dla realizacji idei miasta zwartego, jedną z podstawowych zasad jego zagospodarowania będzie dążenie do wypełnienia wolnych przestrzeni w istniejących strukturach urbanistycznych. Nowe inwestycje powinny być lokalizowane przede wszystkim w zasięgu terenów, na których już istnieje infrastruktura techniczna lub najłatwiej ją rozbudować. W studium przewiduje się kontynuację dotychczasowego zagospodarowania zabudowanej części miasta – poza przekształceniami niektórych terenów przemysłowych na tereny mieszkaniowo-usługowe utrwała się zdeterminowaną istniejącym zainwestowaniem strukturę funkcjonalno – przestrzenną.

Ramowy układ komunikacyjny dzieli miasto na strefy charakteryzujące się odmienną intensywnością i charakterem procesów urbanizacyjnych oraz stanowiące obszary przestrzennie definiujące miasto:

- * I strefa wewnętrzna zawierająca się w obszarze zamkniętym II Ramą komunikacyjną, w której wyodrębnia się:
 - Ia – strefę ścisłego centrum zamkniętą I ramą komunikacyjną,
 - Ib – strefę pomiędzy I i II ramą komunikacyjną,
- * II – strefa pośrednia pomiędzy II i III ramą komunikacyjną charakteryzującą się intensywnymi procesami urbanizacyjnymi,
- * III –strefa zewnętrzna od III ramy komunikacyjnej do granic miasta.

Strefy te przedzielone są strukturalnymi klinami zieleni krzyżującymi się w centrum (strefa Ia).

W strefie I oprócz rozwoju usług centrotwórczych, dążyć się będzie do wspierania i promowania funkcji mieszkaniowej (tereny U, MW/U), przy założeniu podnoszenia standardu zamieszkania z możliwością uzupełnienia programu mieszkaniowego na terenach niezagospodarowanych lub pozyskanych w wyniku likwidacji dotychczasowych innych funkcji.

W strefie II, na terenach oznaczonych symbolami MW i MW/U, w zabudowie realizowanej jako różne formy zabudowy wielorodzinnej, przewiduje się wyraźny przyrost liczby mieszkańców. Tam też kontynuowany będzie rozwój zabudowy jednorodzinnej jako uzupełnienie istniejących struktur. W tej strefie charakterystyczne jest zjawisko dalszego przekształcania dotychczasowych terenów produkcyjnych (przemysłowych) na mieszkaniowo-usługowe.

III strefa odznacza się najbardziej niejednorodną pod względem charakteru i intensywności zabudową: mieszkaniową, usługową, produkcyjną i sportowo-rekreacyjną. Największy jest też tam, ze względu na jej peryferyjność, udział terenów zieleni nieurządzonej: lasów i użytków rolniczych. Poza znaczącymi jednostkami zabudowy wielorodzinnej (Piątkowo, Naramowice) w strefie III dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o różnej intensywności (wolno stojąca, bliźniacza, szeregową) koncentrująca się w kilku zespołach (osiedlach), m.in.: Strzeszyn, Podolany, Umultowo, Ławica, Smochowice, Junikowo – Plewiska, Szczepankowo. Tereny bardziej intensywnej zabudowy przylegają do planowanej III ramy komunikacyjnej i węzłów przyautostradowych. Tam też wskazano nowe tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej i handlowej wielkopowierzchniowej. Poza wymienionymi obszarami, w III strefie założono relatywnie niewielki rozwój zainwestowania związany z funkcją mieszkaniową (z przewagą zabudowy jednorodzinnej), a w rejonie klinów zieleni z funkcją sportowo-rekreacyjną..

Kontynuacja wdrażania dotychczas przyjętego modelu miasta, wizja miasta metropolitalnego oraz strategia rozwoju miasta do roku 2030 pozwalają na ukształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej Poznania, w której następować będzie:

- * realizacja idei miasta zwartej poprzez racjonalne wykorzystanie przestrzeni miasta, polegające na intensyfikacji zainwestowania z uwzględnieniem lokalnych wartości przyrodniczych i kulturowych oraz potrzeb mieszkańców,
- * kształtowanie lokalnych centrów usługowych w celu zapewnienia mieszkańcom wygodniejszego i nie wymagającego nadmiernej aktywności komunikacyjnej, w tym przede wszystkim samochodowej, dostępu do usług,
- * uczytelnienie układu urbanistycznego miasta ukierunkowane na wzrost jego atrakcyjności i podniesienia jakości przestrzeni publicznych, w szczególności na obszarze funkcjonalnego śródmieścia,
- * rozwój zabudowy, w szczególności mieszkaniowej – w zasięgu bliskiej dostępności do transportu publicznego szynowego (tramwaj, przystanki kolejowe w mieście),
- * konsekwentne ograniczanie dostępu dla samochodów na obszarze funkcjonalnego śródmieścia na rzecz ruchu pieszego, rowerowego i tramwajowego,

- * zachowanie, wzbogacanie i rozwój terenów zieleni, miejsc wypoczynku i rekreacji codziennej i weekendowej wzdłuż rzeki Warty, w klinach zieleni, rozwój parków dzielnicowych i osiedlowych,
- * wskazanie terenów pod rozwój inwestycji wzmacniających i wzbogacających metropolitalny charakter miasta (wyższe uczelnie, obiekty działalności kulturalnej, w tym tzw. kultury wysokiej, obiekty sportowe i rekreacyjne o zasięgu ponadlokalnym, instytucje finansowe i okołobiznesowe, obiekty kongresowe, hotelowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości i wynalazczości, inwestycje z sektorów technologicznie zaawansowanych, branż kreatywnych itp.).

2.2. KIERUNKI PRZEZNACZENIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY

2.2.1. Kategorie terenów wg potencjału urbanistycznego

W celu tworzenia warunków dla zrównoważonego rozwoju miasta oraz wzmocnienia wykrystalizowanej historycznie oraz współcześnie struktury funkcjonalno-przestrzennej na poziomie lokalnym i metropolitalnym, wydzielono na obszarze miasta trzy podstawowe kategorie terenów o odmiennych kierunkach przeznaczenia i zasadach zagospodarowania, różniące się potencjałem urbanistycznym:

- ⇒ **tereny wyłączone z zabudowy,**
- ⇒ **tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania,**
- ⇒ **tereny przeznaczone pod zabudowę.**

Dla każdej z kategorii terenów określono w Studium rodzaje kierunków przeznaczenia z ustaleniami dotyczącymi funkcji wiodących, uzupełniających i główne zasady zagospodarowania, przy czym dla terenów wyłączonych z zabudowy, ze względu na ich charakter, określono zakazy i dopuszczenia obowiązujące w ich zagospodarowaniu (odpowiednio tabele II.2.3.3/1-4 i rozdz. 2.3.9.).

Niezależnie od wskazanego kierunku przeznaczenia przy sporządzaniu planów miejscowych należy uwzględniać ograniczenia wynikające np. z potrzeb ochrony zabytków, przyrody i środowiska.

2.2.2. Tereny wyłączone z zabudowy

Do terenów wyłączonych z zabudowy zakwalifikowano w Studium tereny oznaczone na rysunku Studium jako:

ZN – tereny rezerwatów przyrody,

ZO* – tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni,

ZO – tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem.

Celem wskazania terenów wyłączonych z zabudowy jest ochrona przed zabudową istniejącego potencjału przyrodniczego, powstrzymanie ekspansji procesów urbanizacji na tereny zieleni, a także zapobieganie traktowaniu tych terenów jako rezerwy pod zabudowę.

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania **terenów wyłączonych z zabudowy**, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, określa tabela nr II.2.3.3/1, a ich rozmieszczenie przedstawia rysunek II.2.2.2.

Tereny wskazane w studium pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną MN* na zachód od ulicy Morasko, mogą, na etapie sporządzania planu miejscowego, zostać zaliczone do kategorii terenów wyłączonych z zabudowy do czasu usunięcia lub stwierdzenia braku zagrożenia wynikającego ze skutków potencjalnej awarii magistrali wodociągowej i zbiorników wody pitnej na Górze Moraskiej.

2.2.3. Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania

Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania to tereny, na których dopuszczona jest zabudowa, ale o ograniczonej intensywności oraz adekwatnym do szczególnej specyfiki terenu charakterze czy funkcji, położone w obszarach klinowo – pierścieniowego systemu zieleni, na obszarach Natura 2000 oraz innych o wysokich walorach krajobrazowych lub sąsiadujących z terenami cennymi przyrodniczo (Morasko-Radojewo-Umultowo-Naramowice), a także na obszarach o szczególnych warunkach środowiska (np. obszary stref ochronnych ujęć wód).

Ww. tereny przedstawia rysunek II.2.2.3/1.

Na rysunku Studium pt. „Kierunki” tereny o specjalnych warunkach zabudowy w grupie terenów zieleni, oznaczono jako:

ZP* – parki, skwery i inne tereny zieleni urządzonej położone na odcinku śródmiejskim doliny Warty⁸,

ZP – parki, skwery i inne tereny zieleni urządzonej położone poza odcinkiem śródmiejskim doliny Warty,

⁸ Ze względu na specyficzne położenie i program „przywrócenia” rzeki miastu, zbliżenia i udostępnienia terenów nadwarciańskich wyróżniono osobno kategorię parków na odcinku śródmiejskim doliny Warty (od Mostu Królowej Jadwigi do planowanego mostu na przedłużeniu ulicy Główna łączącego Winogrody z Zawadami) – miejsca festynów, pikników, koncertów, przedstawień plenerowych, wystaw itp. masowych imprez dla mieszkańców Poznania i turystów oraz lokalizacji obiektów budowlanych dla obsługi funkcji sportowo-rekreacyjnych, kulturowo-historycznych, kulturalno-rozrywkowych, gastronomicznych.

ZS – ogrody specjalistyczne, do których zaliczono ogrody dydaktyczne: ogrody zoologiczne, ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny,

ZC – cmentarze (komunalne i wyznaniowe),

ZD – ogrody działkowe,

UF – zabudowa poforteczna z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią,

UF* – Park Cytadela – Fort Winiary - teren zieleni urządzonej z zabudową poforteczną z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych,

ZR – tereny sportu i rekreacji (niekubaturowe), ogrody rekreacyjno-sportowe, ogródki jordanowskie,

ZR* – teren sportu i rekreacji – pole golfowe.

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania ww. terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, określa tabela nr II.2.3.3/2, a ich rozmieszczenie przedstawia rysunek II.2.2.3/1.

Na rysunku Studium pt. „Kierunki” tereny o specjalnych warunkach zabudowy w grupie terenów zabudowanych lub dopuszczonych do zabudowy, ale o ograniczeniach wynikających z konieczności ochrony zasobów środowiska i krajobrazu, oznaczono jako:

US1*, **US2*** – tereny usług sportu i rekreacji w zieleni,

MN* – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,

MN/MW* – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej niskiej o charakterze willowym,

MW* – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej,

MW/U* – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej niskiej,

U* – tereny zabudowy usługowej niskiej.

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania ww. terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przedstawia tabela nr II.2.3.3/3.

Na rysunku Studium pt. „Kierunki” tereny o specjalnych warunkach zabudowy w grupie terenów transportu i infrastruktury oznaczono jako:

TERENY TRANSPORTU:

kk – tereny kolejowe

TKL – tereny lotnisk,

kdA – autostrada,

kdS – drogi ekspresowe,

kdGP – drogi główne ruchu przyspieszonego,

kdG – drogi główne,

kdZ – drogi zbiorcze,

kdL – drogi lokalne istotne dla transportu autobusowego,

kdt – trasy tramwajowe – poza podstawowym układem drogowym,

ktz – tereny zajezdni tramwajowych,

kdd – tereny dworców miejskich.

TERENY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ:

ITw – zaopatrzenia w wodę,

ITk – oczyszczalnia ścieków.

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania ww. terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przedstawiają odpowiednio tabela nr II.2.3.3/3 i rozdziały 6 i 7.

Na rysunku Studium pt. „Kierunki” tereny o specjalnych warunkach zabudowy w grupie innych terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania o ograniczeniach w zainwestowaniu wynikających ze specyficznej funkcji, oznaczono jako:

ITo – składowisko odpadów komunalnych,

PG – obszar i teren górniczy.

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania ww. terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przedstawia tabela nr II.2.3.3/3.

2.2.4. Tereny przeznaczone pod zabudowę

Tereny przeznaczone pod zabudowę stanowią tereny inwestycyjne miasta, których kierunek przeznaczenia uwzględnia rolę Poznania w regionie i kraju oraz potrzeby mieszkańców. Stanowią je tereny już zainwestowane (w tym tereny, dla których przewiduje się przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne) oraz potencjalne rezerwy terenów budowlanych.

Kierunki przeznaczenia terenów, wskazanych pod zabudowę, oznaczono na rysunku Studium pt. „Kierunki” jako:

MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,

MN/U – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy usługowej niskiej,

MN/MW – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy wielorodzinnej niskiej,

MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,

MW/MN – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z enklawami terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,

MW/U – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej,

U – tereny zabudowy usługowej,

US – tereny usług sportu i rekreacji,

U/P – tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów, magazynów.

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania **terenów przeznaczonych pod zabudowę**, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przedstawia tabela nr II.2.3.3/4, a ich rozmieszczenie przedstawia rysunek II.2.2.4.

2.3. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA ORAZ UŻYTKOWANIA TERENÓW

2.3.1. Standardy zagospodarowania i wykorzystania przestrzeni

Przyjęte w Studium kierunki przeznaczenia terenów wiążą się jednocześnie z określonymi standardami urbanistycznymi, stanowiącymi miarę jakości przestrzeni otwartej – niezabudowanej oraz zurbanizowanej.

Szczególnie istotne jest osiągnięcie tych standardów, które wpływają bezpośrednio na realizację celów strategicznych określonych w Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030, w tym przede wszystkim na poprawę jakości życia, atrakcyjności architektury miasta i przestrzeni, w tym także przestrzeni inwestycyjnej.

Określone w Studium standardy, wyrażone opisowo lub poprzez przyjęte wskaźniki, dotyczą wymagań ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury oraz zrównoważonego rozwoju, zawierają też zasady kształtowania podstawowych funkcji miejskich, ich rozmieszczenia i wzajemnych relacji, a także zasady kształtowania zabudowy, systemu zieleni, transportu i infrastruktury technicznej.

W zakresie uporządkowania struktur przestrzennych należy przeprowadzić działania zmierzające do identyfikacji zespołów urbanistycznych, zdefiniowania ich czytelnych krawędzi oraz dążenia do osiągnięcia wspólnego, wyróżniającego charakteru przestrzeni (poprzez niezbędny poziom unifikacji jej elementów, kontekst i relacje z sąsiedztwem).

W celu uporządkowania obszarów zdegradowanych, pozbawionych czytelnego układu przestrzennego, dla uzyskania nowej jakości przestrzennej na tych terenach, przyjęto zasadę wykrystalizowania jednego charakteru zabudowy w obrębie określonego zespołu urbanistycznego.

Formy wszystkich budynków i ich wysokości należy harmonijnie wkomponować w krajobraz oraz otoczenie. W przypadku tworzenia nowej struktury urbanistycznej, zwłaszcza związanej z rozwojem funkcji usługowej czy produkcyjnej, wymagane jest na

etapie sporządzania planu miejscowego minimalizowanie konfliktów funkcjonalno-przestrzennych np. poprzez wprowadzenie zieleni izolacyjno-krajobrazowej przy granicach z terenami mieszkaniowymi.

Na etapie sporządzania planu miejscowego powinno się uwzględniać zasadę, nawiązywania charakterem i wysokością projektowanej zabudowy do zabudowy przeważającej na danym terenie.

W Studium wyznacza się **obszar funkcjonalnego śródmieścia** tworzący zgrupowanie historycznej, intensywnej zabudowy. Obszar funkcjonalnego śródmieścia, którego granicę przedstawiono graficznie na rysunku Studium pt. „Kierunki”, obejmuje Ostrów Tumski, Śródkę, strefę centralną (w tym Stare Miasto), historycznie ukształtowane dzielnice: Jeżyce, Łazarz, Wilda, Sołacz oraz wskazane tereny prawobrzeżnej Warty, w tym obszar tzw. Łaciny i Głównej. Przy ewentualnym zagospodarowaniu terenu tzw. „Dziury Toruńskiej”⁹ należy zachować panoramę i ekspozycję sylwet gmachów „Dzielnicy Zamkowej” tj. Akademii Muzycznej, Collegium Iuridicum i Collegium Minus Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza.

Na obszarze funkcjonalnego śródmieścia nie przewiduje się lokalizacji nowych obiektów produkcyjno-magazynowo-składowych (z wyjątkiem parków naukowo-technologicznych), a dotychczasowe tereny o takim charakterze proponuje się do przekształceń funkcjonalno – przestrzennych w kierunku mieszkaniowo-usługowym, z preferencją dla funkcji mieszkaniowej oraz usług ogólnomiejskich i metropolitalnych z zakresu kultury, nauki, rekreacji.

Określone w Studium standardy urbanistyczne należy traktować jako wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Pozwoli to na zbliżenie poziomu zagospodarowania przestrzennego miasta do współczesnych wymagań i oczekiwań społecznych, w szczególności na nowo uruchamianych terenach inwestycyjnych.

2.3.2. Wytyczne do stosowania w planach miejscowych

W studium określa się kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w szczególności określa minimalne i maksymalne parametry i wskaźniki urbanistyczne, uwzględniające wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury oraz zrównoważonego rozwoju, a także podaje się wytyczne, jak te wymagania zapisane winny być w planach miejscowych. Wskaźniki urbanistyczne dotyczące parametrów zabudowy i zagospodarowania w celu koniecznej ochrony potencjału zieleni i ładu przestrzennego winny być szczegółowo określone na etapie sporządzania planu miejscowego.

Podstawowe wskaźniki zastosowane w Studium określają:

⁹ Wykop kolejowy od ul. K. Libelta do Mostu Dworcowego

- * dopuszczalną wysokość zabudowy określoną zgodnie z zapisami zawartymi w przepisach odrębnych dla terenów pod zabudowę,
- * na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania dopuszczalną wysokość zabudowy, a także powierzchnie działek budowlanych i wymaganą powierzchnię biologicznie czynną dla danego typu zabudowy,
- * zasady kształtowania przestrzeni publicznych i sąsiedzkich,
- * wielkość dopuszczalnej powierzchni sprzedaży dla obiektów handlowych,
- * zasady kształtowania systemu zieleni w mieście w celu uzyskania ciągłości i spójności współtworzących go elementów,
- * wymogi wynikające z obowiązujących aktów prawnych dotyczących obszarów chronionych, zasady kształtowania zabudowy na terenach wskazanych do ochrony oraz zasady dopuszczenia zachowania istniejącego zainwestowania na terenach wyłączonych z zabudowy,
- * klasyfikację dróg układu podstawowego i główne parametry elementów układu podstawowego,
- * zasady dostępności komunikacyjnej poszczególnych rejonów miasta,
- * zasady wyposażenia poszczególnych rejonów miasta w sieć infrastruktury technicznej, w tym parametry głównych sieci.

Określenia odnoszące się do charakteru i wysokości zabudowy odpowiadają zapisom użytym w *ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane*¹⁰ oraz *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*¹¹.

- 1) budynki niskie – to budynki o wysokości do 12 m włącznie nad poziomem terenu lub mieszkalne o wysokości do 4 kondygnacji nadziemnych włącznie,
- 2) budynki średniowysokie – to budynki o wysokości ponad 12 m do 25 m włącznie nad poziomem terenu lub mieszkalne o wysokości ponad 4 do 9 kondygnacji nadziemnych włącznie,
- 3) budynki wysokie – to budynki o wysokości ponad 25 m do 55 m włącznie nad poziomem terenu lub mieszkalne o wysokości ponad 9 do 18 kondygnacji nadziemnych włącznie,
- 4) budynki wysokościowe – to budynki o wysokości powyżej 55 m nad poziomem terenu.

Powyższe określenia stosowane w Studium oznaczają parametry graniczne, które powinny zostać uściślone na etapie sporządzania planów miejscowych.

Zawarty w tabelach nr II.2.3.3/1, II.2.3.3/2, II.2.3.3/3 i II.2.3.3/4 termin:

¹⁰ Dz. U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.

¹¹ Dz. U. Nr 25, poz. 690 z dnia 15 czerwca 2002 r. z późn. zm.

- ⇒ *powierzchnia zabudowy* – rozumiany jest jako suma powierzchni wszystkich budynków zlokalizowanych na działce budowlanej, wyznaczonych przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi ścian każdego z budynków na powierzchnię terenu,
- ⇒ *powierzchnia biologicznie czynna* – rozumiany jest zgodnie z § 3 pkt 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie¹²,

2.3.3. Parametry i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów

Wytyczne dotyczące parametrów i wskaźników urbanistycznych oraz zasad zagospodarowania i użytkowania terenów przedstawiają tabele nr II.2.3.3/1, II.2.3.3/2, II.2.3.3/3 i II.2.3.3/4 oraz rozdział 2.3.9.

Zasady lokalizacji budynków wysokich i wysokościowych przedstawiono w rozdziale 2.3.6.

¹² Dz. U. Nr 75, poz. 690 z dnia 15 czerwca 2002 r. z późn. zm.

Tab. II.2.3.3/1

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania terenów wyłączonych z zabudowy jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Sym- bol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	Zakazy	Dopuszczenia
1	2	3	4
ZN	Tereny rezerwatów przyrody,	Szczegółowe wymogi ochrony, zakazy i dopuszczenia wynikają z przepisów odrębnych, w szczególności z przepisów dotyczących ochrony przyrody.	
ZO*	Tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo¹³	Zakaz lokalizacji obiektów budowlanych, z wyjątkiem obiektów małej architektury, urządzeń służących gospodarce wodnej i obiektów służących ochronie przyrody, z zastrzeżeniem kol. 4 dla ZO – leśnictwo Kobylepole.	Szczegółowe wymogi, zakazy i dopuszczenia dla form ochrony przyrody wynikają z przepisów odrębnych. Dopuszczenie utrzymania istniejącego zainwestowania związanego z gospodarką leśną, rolną.
ZO	tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pięścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem¹⁴	Zakaz lokalizacji budynków i zakaz zwiększania wskaźnika intensywności zabudowy w przypadku istniejącej zabudowy, z zastrzeżeniem podanych w kolumnie 4 dopuszczeń. Zakaz zwiększania wysokości istniejącej zabudowy. Dla obszaru ZO położonego w sąsiedztwie rezerwatu „Meteoryt Morasko” obowiązują dodatkowo zakazy wynikające z planu ochrony rezerwatu i jego otuliny.	Z wyłączeniem obszarów ZO położonych w granicach otuliny rezerwatu „Meteoryt Morasko”, dla której obowiązują przepisy odrębne, dopuszczenie utrzymania istniejącego zainwestowania, z możliwością przebudowy, przy czym zmiana funkcji obiektów dopuszczona tylko w kierunku funkcji sportowo-rekreacyjnej. Dopuszczenie lokalizacji bulwarów nadrzecznych, plenerowych urządzeń sportowo – rekreacyjnych itp. Dopuszczenie na terenach Strzeszyna, pomiędzy linią kolejową Zieliniec–Kiekrz i projektowanym wylotem na Oborniki, lokalizacji ogrodów działkowych (p. tabela II.2.3.3/2). Dopuszczenie przekształcenia terenów ZO, zwłaszcza sąsiadujących bezpośrednio z terenami mieszkaniowymi, na tereny zieleni urządzonej. Dopuszczenie lokalizacji obiektów małej architektury, tablic informacyjnych, miejskich toalet (sanitariatów), plaż, boisk sportowych, placów zabaw i gier, kąpielisk, zjeżdżalni do wody, szatni, hangarów na sprzęt pływający, wypożyczalni sprzętu turystycznego (nart, rolek, rowerów itp.), wież i punktów widokowych, elementów związanych z zagospodarowaniem terenów przywodnych (np. pomostów, przystani), tras rowerowych, szlaków pieszych, konnych (stoły, ławki, itp.), wież i punktów widokowych. Dopuszczenie adaptacji dawnych młynów wodnych zgodnie z ustaleniami rozdz. 4.3.10.ust. 2. Dopuszczenie dla gruntów leśnych utrzymania istniejącego zainwestowania z możliwością przebudowy lub rozbudowy, a w przypadkach uzasadnionych potrzebami gospodarki leśnej, w tym także funkcji rekreacyjnej lasów komunalnych, dopuszczenie budowy nowych obiektów związanych z tą gospodarką (dotyczy to też terenu leśnictwa Kobylepole nadl. Babki na terenie ZO*). Szczegółowe warunki zagospodarowania należy określić na etapie sporządzania planu miejscowego. Dopuszczenie lokalizacji urządzeń służących gospodarce wodnej i obiektów służących ochronie przyrody. Dopuszczenie lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu infrastruktury technicznej oraz infrastruktury transportowej, a także miejsc postojowych przy terenach spacerowych zieleni urządzonej z dostępem bezpośrednio zjazdem publicznym z dróg publicznych klasy dojazdowej lub lokalnej, a także jako parkingi leśne Dopuszczenie lokalizacji zespołów ogniw fotowoltaicznych z wyłączeniem obszarów objętych formami ochrony przyrody i innych obszarów cennych przyrodniczo.

¹³ Zagospodarowanie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należy podporządkować ograniczeniom wynikającym z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.)

¹⁴ jw.

Tab. II.2.3.3/2

Zasady zagospodarowania oraz użytkowania (kierunek przeznaczenia i parametry zabudowy), terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, w kategorii terenów zieleni, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy				
		Wiodący	Uzupełniający	Min. pow. nowych działek budowlanych	Maks pow. zabudowy terenu	Min. pow. biologicznie czynna terenu	Wysokość budynków	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ZD	Tereny ogrodów działkowych	Ogrody działkowe – zgodnie z przepisami o rodzinnych ogrodach działkowych	Tereny komunikacji i infrastruktury technicznej. Dopuszczenie przekształcenia na zielen ogólnodostępną (np.: parki, skwery) i tereny sportowo-rekreacyjne.	Nie określa się	Nie określa się	Nie określa się	Zabudowa niska: - altany - do 5 m, - budynek socjalno-administracyjny do 7 m	Parametry dotyczą też ogrodów działkowych, które mogą być zlokalizowane na terenach ZO na Strzeszynie pomiędzy linią kolejową Zieliniec – Kiekrz i projektowanym wylotem na Oborniki
ZC	Tereny cmentarzy	Cmentarz, kaplica, dom przedpogrzebowy, kolumbaria	zabudowa gospodarcza dla obsługi cmentarza, zielen (parki, skwery), pomniki, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	Nie określa się	Nie określa się	Nie określa się	niska	Dopuszczenie dominanty średniowysokiej – wieża kaplicy, dzwonnica
ZP*	Parki i inne tereny zieleni urządzonej na odcinku śródmiejskim doliny Warty¹⁵	Zielen urządzona	zabudowa usługowa o funkcji gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, kulturowo-historycznej, kulturalno-rozrywkowej, architektura ogrodowa, pomniki, tereny komunikacji (w tym bulwary, promenyady, ścieżki piesze i rowerowe, przystanie, pomosty, itp.) oraz tereny infrastruktury technicznej	Nie określa się	15%	60%	niska	Na etapie sporządzania planu miejscowego dopuszczona zabudowa może być realizowana wyłącznie z uwzględnieniem uwarunkowań historyczno-kulturowych, systematyczne wprowadzanie Strategii dla Warty

¹⁵ Zagospodarowanie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należy podporządkować ograniczeniom wynikającym z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.)

ZP	Parki i inne tereny zieleni urządzonej położone poza odcinkiem śródmiejskim doliny Warty¹⁶	Zieleń urządzona	zabudowa usługowa o funkcji gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, kulturalnej, rozrywkowej, architektura ogrodowa, pomniki, tereny komunikacji (w tym bulwary, promenady, ścieżki piesze i rowerowe, itp.) i infrastruktury technicznej	nie określa się	10%	60%	niska	Dopuszczona zabudowa do wskazania na etapie sporządzenia planu miejscowego z uwzględnieniem uwarunkowań historyczno-kulturowych
ZS	Tereny ogrodów specjalistycznych (ogród zoologiczny, ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny)	Zieleń urządzona, w tym: kolekcjonersko-ekspozycyjna albo urządzona dla realizacji celów sportowo-rekreacyjnych	W zależności od charakteru ogrodu: zabudowa usługowa o funkcji gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, kulturalnej, naukowej, wystawienniczej, hotelowej, architektura ogrodowa, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej i zabudowa gospodarczo-techniczna dla potrzeb funkcji wiodącej	nie określa się	nie określa się	nie określa się	niska	Zagospodarowanie ogrodów botanicznych i zoologicznych zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody. Dopuszczenie budynków średniowysokich wyłącznie dla potrzeb ekspozycji (roślin i zwierząt) oraz jako wieże widokowe, z wyjątkiem terenów ogrodów o założeniach zabytkowych
ZR	Tereny sportu i rekreacji (niekubaturowe)	Plenerowe urządzenia sportowo-rekreacyjne i boiska sportowe w zieleni, w tym ogrody jordanowskie	dopuszczenie lokalizacji jednego budynku o pow. zabudowy do 150 m ² , dla obsługi terenu i umożliwienia korzystania z funkcji sportowo-rekreacyjnej, (przebieralnie, sanitariaty, mała gastronomia, wypożyczalnie sprzętu rekreacyjnego i sportowego), miejsc postojowych dla samochodów i parkingów dla rowerów; dopuszczenie lokalizacji sieci infrastruktury technicznej	nie określa się	nie określa się	nie określa się	niska	
ZR*	Teren sportu i rekreacji – pole golfowe	Pole golfowe, pole treningowe, plac do ćwiczeń	Dopuszczenie lokalizacji budynku klubowo-hotelowego, zabudowy techniczno-gospodarczej dla potrzeb funkcji wiodącej, miejsc postojowych dla samochodów i parkingów dla rowerów; terenów zieleni urządzonej i leśnej, sieci infrastruktury technicznej	nie określa się	2%	nie określa się	niska	

¹⁶ Zagospodarowanie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należy podporządkować ograniczeniom wynikającym z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.)

UF	Zabudowa poforteczna z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią	Adaptacja zabudowy pofortecznej na funkcje usługowe	zieleni urządzona (parki, skwery) i nieurzadzona, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, towarzyszące obiekty usługowe	nie określa się	nie określa się	nie określa się	niska	Adaptacja obiektów lub ich odtworzenie dla potrzeb współczesnych z uwzględnieniem ograniczeń i uwarunkowań wynikających z obszaru OZW „Fortyfikacje w Poznaniu” oraz zabytkowego charakteru fortyfikacji
UF*	Park Cytadela - Fort Winiary	zieleni urządzona w formie parku współistniejąca z elementami zabytkowych fortyfikacji, adaptowanych na funkcje usługowe	towarzyszące obiekty usługowe, obiekty kultury, miejsce edukacji przyrodniczej, kulturalnej i historycznej - usługi bezpośrednio uzupełniające podstawową funkcję - jak: małe lokale gastronomiczne, toalety publiczne, baza administracyjna i techniczna do obsługi Parku. Zieleni nieurzadzona, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, uwzględnienie istniejących cmentarzy	nie określa się	nie określa się	nie określa się	niska	Adaptacja obiektów lub ich rekonstrukcja dla potrzeb współczesnych z uwzględnieniem ograniczeń i uwarunkowań wynikających z obszaru OZW „Fortyfikacje w Poznaniu” oraz zabytkowego charakteru fortyfikacji

Tab. II.2.3.3/3 Zasady zagospodarowania oraz użytkowania (kierunek przeznaczenia i parametry zabudowy),
terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, w kategorii terenów pod zabudowę
 jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy				
		Wiodący	Uzupełniający	Min. pow. nowych działek budowlanych	Maks pow. zabudowy terenu	Min. pow. biologicznie czynna terenu	Wysokość budynków ¹⁷	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
US1*	Tereny zabudowy sportu i rekreacji w zieleni	obiekty i urządzenia sportowo-rekreacyjne oraz boiska sportowe w zieleni	Zieleń i wody powierzchniowe (np.: parki, skwery, jeziora, stawy, oczka wodne, cieki), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, hotele, motele, campingi, usługi ochrony zdrowia, odnowy biologicznej, kultury, gastronomiczne	nie określa się	10%	60%	niska	Dopuszczenie obiektów o wysokości do 16 m, jeśli jest to uzasadnione ich funkcją (np. trampoliny, zjeżdżalnie, ścianki wspinaczkowe, parki linowe itp.
US2*	Tereny zabudowy sportu i rekreacji w zieleni	obiekty i urządzenia sportowo-rekreacyjne oraz boiska sportowe, stadiony w zieleni, hale sportowo-widowiskowe	Zieleń i wody powierzchniowe (np.: parki, skwery, jeziora, stawy, oczka wodne, cieki), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, hotele, motele, campingi, usługi ochrony zdrowia, odnowy biologicznej, kultury, gastronomiczne	nie określa się	30%	40%	niska	Dopuszczenie obiektów o wysokości do 16 m, jeśli jest to uzasadnione ich funkcją (np. pływalnie, zjeżdżalnie, trampoliny, ścianki wspinaczkowe, parki linowe, budowle dla rekreacji ruchowej popularnej i ekstremalnej itp.
MN*	Tereny zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej ¹⁸	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna:	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej				9,0 m	W przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Dla terenów położonych w zasięgu obszaru Natura 2000 zakaz wskazywania nowych terenów pod zabudowę bliźniaczą, szeregową i atrialną.
		- wolno stojąca		1000 m ²	25%	60%		
		- bliźniacza		600 m ²	30%	55%		
		- szeregowa, - atrialna		400 m ²	35%	50%		

¹⁷ Wysokość podana w metrach – dotyczy wysokości maksymalnej

¹⁸ Dla terenów położonych w zasięgu obszaru Natura 2000 obowiązują dodatkowo przepisy odrębne, w szczególności dotyczące ochrony przyrody

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy				
		Wiodący	Uzupełniający	Min. pow. nowych działek budowlanych	Maks pow. zabudowy terenu	Min. pow. biologicznie czynna terenu	Wysokość budynków ¹⁷	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
MN/MW*	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy wielorodzinnej niskiej w obszarze funkcjonalnego Śródmieścia ¹⁹	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna :	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, zieleni (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej				niska	W przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej – wysokość do 10,5 m z dopuszczeniem podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Z uwagi na inny charakter zagospodarowania, na etapie sporządzania planu miejscowego należy wyodrębnić osobno tereny przeznaczone pod MN i pod MW (zabudowa willowa, nie więcej niż 6 lokali mieszkalnych).
		- wolno stojąca		800 m ²	25%	60%	10,5 m	
		- bliźniacza		500 m ²	30%	55%	3 kondygnacje	
		lub zabudowa wielorodzinna niska o charakterze „willi miejskich”		nie określa się	30%	55%		
MN/MW*	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy wielorodzinnej niskiej	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna :	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, zieleni (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej				niska 10,0 m	W przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej – wysokość do 10 m z dopuszczeniem podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Z uwagi na inny charakter zagospodarowania, na etapie sporządzania planu miejscowego należy wyodrębnić osobno tereny przeznaczone pod MN i pod MW (zabudowa willowa, nie więcej niż 6 lokali mieszkalnych).
		- wolno stojąca		1000 m ²	25%	60%	niska 3 kondygnacje	
		- bliźniacza		500 m ²	30%	55%		
		- szeregowa, atrialna		350 m ²	35%	50% %		
		lub zabudowa wielorodzinna niska o charakterze „willi miejskich”		nie określa się	30%	55%		
MW*	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, domy opieki społecznej, domy	Nie określa się	30%	50%	niska	W przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w pos-

¹⁹ Granice obszaru funkcjonalnego śródmieścia oznaczone na rysunku studium pt. "Kierunki"

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy				
		Wiodący	Uzupełniający	Min. pow. nowych działek budowlanych	Maks pow. zabudowy terenu	Min. pow. biologicznie czynna terenu	Wysokość budynków ¹⁷	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
			seniora, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,					taci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Preferowana jest także lokalizacja funkcji usługowej w parterach budynków wielorodzinnych – przy ciągach komunikacji pieszej
MW/U*	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej niskiej ²⁰	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub zabudowa usługowa	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, w szczególności sportu i rekreacji związanych z rzeką (tereny nadwarciańskie), inne tereny sportu i rekreacji, zieleń (np.: parki, skwery), tereny komunikacji (w tym bulwary nadrzeczne) i infrastruktury technicznej,	Nie określa się	30%	50%	niska	W przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty
U*	Tereny zabudowy usługowej niskiej	Tereny zabudowy usługowej (inwestycje celu publicznego, usługi komercyjne, biura)	Zieleń (parki, skwery, zadrzewienia przyuliczne, parki naukowo-technologiczne tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	Nie określa się	30%	50%	niska	na etapie planu miejscowego w przypadku terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty
ITo, ITw, ITk	Tereny infrastruktury technicznej	Zagospodarowanie zgodnie z funkcją i charakterem obiektów oraz z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska						
TKL	Tereny lotnisk	1. Lotnisko Poznań – Ławica: zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi, dopuszczenie lokalizacji infrastruktury oraz usług okołolotniskowych i innych nie kolidujące z funkcją lotniska i obszarem ograniczonego użytkowania ustanowionym dla lotniska Poznań – Ławica. 2. Lotnisko wojskowe Poznań – Krzesiny – teren zamknięty zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi.						
PG	Obszar i teren górniczy	Eksploracja kruszywa	po zakończeniu eksploatacji złoża i rekultywacji przeznaczony do zagospodarowania w kierunku rolnym, zabudowy usługowo – produkcyjnej i dróg publicznych, rekreacji, zieleni nieurządzonej.					
		Dla wód termalnych ²¹	Nie ma ograniczeń w zagospodarowaniu z wyjątkiem uwzględnieniu położenia terenu w klinie zieleni					

²⁰ Zagospodarowanie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należy podporządkować ograniczeniom wynikającym z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.)

²¹ Ze względu na swoją specyfikę, teren górniczy jest pokazany tylko na rysunku I.3.4 stanowiącym załącznik do tomu I „Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”

Tab. II.2.3.3/4 Zasady zagospodarowania oraz użytkowania (kierunek przeznaczenia i parametry zabudowy),
terenów przeznaczonych pod zabudowę,
 jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy		
		Wiodący	Uzupełniający	Wysokość budynków	Uwagi	
1	2	3	4	5	6	
MW/U	Tereny zabudowy mieszkaniowej lub zabudowy usługowej w obszarze funkcjonalnego Śródmieścia ²²	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub usługowa	zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, tereny sportowo-rekreacyjne	niska, średniowysoka,	lokalizacja zabudowy z uwzględnieniem lokalnych wartości historycznych, kulturowych i przyrodniczych oraz potrzeb mieszkańców	Na terenach sąsiadujących z terenami ZP wskazane jest zagospodarowanie terenów w nawiązaniu do funkcji zieleni urządzonej poprzez kontynuację funkcji parkowej oraz lokalizację urządzeń i obiektów sportowo-rekreacyjnych. Dopuszczenie zabudowy wysokiej i wysokościowej w określonych w Studium miejscach lub wynikających z kontekstu przestrzennego (na podstawie analiz urbanistyczno-krajobrazowych).
MW	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna.	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, domy opieki społecznej, domy seniora, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska, średniowysoka	w przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Preferowana jest także lokalizacja funkcji usługowej w parterach budynków wielorodzinnych – przy ciągach komunikacji pieszej	
MW/U	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub zabudowa usługowa	zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska, średniowysoka	w przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Preferowana jest także lokalizacja funkcji usługowej w parterach	

²² Granice obszaru funkcjonalnego śródmieścia oznaczone na rysunku studium pt. "Kierunki"

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy		
		Wiodący	Uzupełniający	Wysokość budynków	Uwagi	
1	2	3	4	5	6	
					budynków wielorodzinnych – przy ciągach komunikacji pieszej	
MW/MN	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z enklawami terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z zachowaniem terenów zabudowy jednorodzinnej (wolno stojąca, bliźniacza, szeregową)	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, domy opieki społecznej, domy seniora, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska, średniowysoka	Enklawy terenów zabudowy mieszkaniowej dotyczą jedynie wypełnienia istniejących struktur lub dokończenia czy uzupełnienia założeń urbanistycznych. W przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty. Preferowana jest także lokalizacja funkcji usługowej w parterach budynków wielorodzinnych – przy ciągach komunikacji pieszej.	
MN	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna w formie: - wolno stojącej, - bliźniaczej, - szeregowej	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie mieszkaniowej, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska	w przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty.	W przypadku istniejących zespołów tradycyjnych willi miejskich, mieszczących powyżej 2 mieszkań - na etapie sporządzania planu miejscowego dopuszcza się ich uzupełnienie budynkami o takich samych parametrach.
MN/U	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy usługowej niskiej	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (w formie wolno stojącej, bliźniaczej szeregowej) lub zabudowa usługowa	zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska	np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty.	
MN/MW	Tereny zabudowy mieszkaniowej	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (wolno	zabudowa usługowa towarzysząca zabudowie	niska	Z uwagi na inny charakter zagospodarowania, na etapie sporządzania planu miejscowego należy	

Symbol terenu	Rodzaj kierunku przeznaczenia Terenu	kierunek przeznaczenia		parametry zabudowy	
		Wiodący	Uzupełniający	Wysokość budynków	Uwagi
1	2	3	4	5	6
	jednorodzinnej lub zabudowy wielorodzinnej niskiej	stojąca, bliźniacza, szeregową) lub zabudowa wielorodzinna niska o charakterze „willi miejskich”	mieszkaniowej, zieleni (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej		wyodrębnić tereny przeznaczone pod MN i pod MW (zabudowa willowa).W przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: wieży kościoła, dzwonnicy, pływalni, usług oświaty.
US	Tereny zabudowy sportu i rekreacji	zabudowa i urządzenia sportu i rekreacji jak np. stadiony, boiska, pływalnie, hale sportowo-widowiskowe, hotele	Zieleń (np.: parki, skwery), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, campingi, usługi ochrony zdrowia, odnowy biologicznej, kultury, gastronomiczne	niska, średniowysoka	
U	Tereny zabudowy usługowej	zabudowa usługowa	zieleni (np.: parki, skwery), parki naukowo-technologiczne, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska, średniowysoka	Dopuszczenie zabudowy wysokiej i wysokościowej w określonych w Studium miejscach lub wynikających z kontekstu przestrzennego (na podstawie analiz urbanistyczno-krajobrazowych). Dla zabudowy usługowej wysokiej i wysokościowej usytuowanej w Ringu Stüben dopuszczenie na wyższych kondygnacjach funkcji mieszkaniowej.
U/P	Tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów i magazynów	zabudowa usługowa lub obiekty produkcyjne, składy, magazyny	zieleni (np.: parki, skwery), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej	niska, średniowysoka,	Dopuszczenie zabudowy usługowej wysokiej lub wysokościowej w określonych w Studium miejscach lub wynikających z kontekstu przestrzennego (na podstawie analiz urbanistyczno-krajobrazowych), a dla obiektów produkcyjnych i magazynowo-składowych dopuszczenie zabudowy wysokiej w przypadkach wynikających z potrzeb technologicznych, a nie kolidujących z uwarunkowaniami urbanistyczno-krajobrazowymi.

2.3.4. Kształtowanie fizjonomii miasta

Główne działania na rzecz fizjonomii miasta dotyczą przede wszystkim ochrony najistotniejszych krajobrazów miasta, panoram, charakterystycznych widoków rozciągających się z ciągów i punktów widokowych, wartościowych dominant przestrzennych oraz cennych wewnątrz urbanistycznych (obszarów przestrzeni publicznych), takich jak prestiżowe śródmiejskie przestrzenie publiczne, które kreują tożsamość miasta.

Nowe elementy, mogące wpłynąć istotnie na strukturę przestrzenną Poznania, należy tak wkomponować w zastaną historyczną tkankę miasta, aby równocześnie ją uatrakcyjnić. Ich wprowadzanie jest uzależnione od wpływu proponowanego elementu na fizjonomię całego miasta, stwierdzonego w oparciu o sporządzone studia sylwety miasta.

W celu ochrony i kształtowania krajobrazu miejskiego szczególnej uwagi wymagają na etapie sporządzania miejscowego planu:

- * panoramy miasta z charakterystycznych punktów i ciągów widokowych, np, widok na wzgórze Cytadeli²³, panoramę na gmachy „Dzielnicy Zamkowej” tj. Akademii Muzycznej, Collegium Iuridicum i Collegium Minus Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza,
- * lokalizacje obiektów jako dominant przestrzennych,
- * lokalizacje obiektów napowietrznej i naziemnej infrastruktury technicznej dysharmonizujące krajobraz, co do których na etapie sporządzania planu miejscowego można wprowadzić ograniczenie, zakaz sytuowania lub nakaz sytuowania elementów liniowych sieci wyłącznie jako podziemnych,
- * dopuszczenie lokalizacji reklam zewnętrznych (p. rozdz. 2.3.8).

2.3.5. Miejsca identyfikacji przestrzennej

Zakłada się szczególną dbałość o kształtowanie przestrzeni miejsc wyjątkowych do jakich należą „bramy miasta” i „bramy centrum miasta”. Punkty te wymagają zaakcentowania kompozycyjnego w tkance miejskiej, w celu podkreślenia wjazdów do miasta albo centrum, poprzez ich szczególną formę zagospodarowania albo parametry zabudowy.

Do takich miejsc mających duże znaczenie dla fizjonomii miasta, w szczególności należą:

- * węzły autostradowe „Poznań Krzesiny” i „Poznań Komorniki”, gdzie istotna jest forma i charakter samego węzła komunikacyjnego, a także sposób zabudowy na terenach przyległych;
- * tereny wzdłuż głównych wjazdów komunikacyjnych do miasta na odcinku pomiędzy granicą administracyjną Poznania, a III ramą komunikacyjną; dotyczy to ulic:

²³ W studium został wyłączony z zabudowy wysokiej i wysokościowej obszar ograniczony ulicami: Garbary, Północną, gen. T. Kutrzeby, A. Niepodległości, F. Nowowiejskiego i torami kolejowymi

Warszawska, Bolesława Krzywoustego, Starołęcka, 28 Czerwca 1956 r., Głogowska, Grunwaldzka, Bukowska, J.H.Dąbrowskiego, Koszalińska, Obornicka /Nowa Obornicka/, Naramowicka /Nowa Naramowicka/, tereny w rejonie węzłów III ramy przy ulicach Gdyńskiej i Gnieźnieńskiej; węzły III ramy komunikacyjnej, które docelowo mają stać się równocześnie punktami charakterystycznymi tej obwodnicy miasta;

- * rejon Dworca Poznań Główny;
- * rejon „City”²⁴ wskazanego na rysunku Studium pt. „Kierunki”.

W ramach podkreślania indywidualnej specyfiki strefy centrum należy dążyć do wyznaczenia tzw. miejsc bramowych zlokalizowanych przy głównych wjazdach komunikacyjnych do Centrum. Przeobrażenia w obrębie tych obszarów muszą respektować kulturowe i historyczne wartości miejsca. Formy rozwiązania urbanistycznego i architektonicznego powinny wynikać ze szczegółowych studiów sylwety miasta.

2.3.6. Wysokości zabudowy i dominanty przestrzenne

Przyjęto następujące główne zasady kształtowania wysokości zabudowy na terenach przeznaczonych do zainwestowania, podparte analizami krajobrazowo-przestrzennymi przeprowadzonymi na etapie sporządzania planu miejscowego:

- * tereny ograniczone III ramą komunikacyjną – zabudowa średniowysoka lub niska, za wyjątkiem obszarów wzdłuż klinów zieleni, gdzie zakłada się zabudowę niską;
- * poza III ramą komunikacyjną powinna przeważać zabudowa niska, za wyjątkiem terenów już zainwestowanych, w tym przewidywanych do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych (np. Piątkowo, Naramowice, południowa część Podolan), oraz tzw. bram miasta (rozdział 2.3.5) i terenów rozwojowych dla funkcji usługowych lub przemysłowych (np. kampus UAM, tereny przyautostradowe);
- * określona w studium wysokość zabudowy wyznaczona została w celu kształtowania przeważającej wysokości zabudowy na danym terenie; na etapie sporządzania planów miejscowych, w wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych, wysokość zabudowy może być lokalnie obniżona lub podwyższona;
- * lokalizacja budynków lub zespołów zabudowy wysokiej lub wysokościowej w miejscach wskazanych na rysunku II.2.3.6 jako lokalizacje pożądane lub dopuszczone.

Jako lokalizacje pożądane uznaje się:

²⁴ gdzie powstają budynki wysokie i wysokościowe akcentujące krawędź Centrum miasta (m.in. Andersia Tower, Poznańskie Centrum Finansowe, Novotel Poznań przy placu W. Andersa).

- ⇒ zewnętrzne dominanty urbanistyczno-architektoniczne stanowiące akcenty głównych wjazdów do miasta – Bram miasta o wysokości do 100 m (Piątkowska - Al. Solidarności, Głogowska – Kopanina) i 150 m (rejon M1 - Franowo);
- ⇒ wewnętrzne dominanty urbanistyczno-architektoniczne kształtujące sylwetę miasta tzw. "City" wskazanego na rysunku Studium pt. „Kierunki”, gdzie wysokość zabudowy może sięgać do 65 m, przy czym w miejscach urbanistycznie uzasadnionych dopuszcza się wysokość do 120 m po wykonaniu analizy i koncepcji urbanistyczno-architektonicznej uwzględniającej lokalizację obiektu w dalekiej perspektywie, perspektywie przyległych ulic, osi widokowych oraz na tle kwartału zabudowy – bezpośredniego sąsiedztwa, nie wyklucza się akcentowania pierzei głównych ciągów komunikacyjnych całego obszaru centrum, stwarzając tym samym możliwość wykształcenia nowych założeń urbanistycznych.

Jako lokalizacje dopuszczone uznaje się:

- ⇒ zewnętrzne dominanty urbanistyczno-architektoniczne stanowiące akcenty rejonu węzłów komunikacyjnych II i III Ramy komunikacyjnej (Winiary, Golęcin, Dolna Wilda, ew. Zawady) oraz pozostałych skrzyżowań; budynki lub zespoły budynków o wysokości do 65 m.

Ponadto dopuszcza się budynki wysokie:

- ⇒ do 42 m wysokości na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej (MW, MW/U, U, U/P), jeżeli z analiz przestrzenno-krajobrazowych wynikać będzie zasadność usytuowania takich obiektów,
- ⇒ do 55 m wysokości na terenach tzw. osiedli modernistycznych, w zakresie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej (tylko jako zachowanie budynków istniejących lub uzasadnione analizami przestrzenno-krajobrazowymi przeprowadzonymi na etapie sporządzania planu miejscowego wprowadzenie nowych jako uzupełniających przestrzeń osiedla),
- ⇒ dla obiektów produkcyjnych i magazynowo-składowych na terenach U/P w przypadkach wynikających z potrzeb technologicznych, a nie kolidujących z uwarunkowaniami urbanistyczno-krajobrazowymi.

Z wyjątkiem wskazanych wyżej przypadków, dla pozostałych, dopuszczonej zabudowy wysokiej lub wysokościowej (rozdz. 2.3.3. – tabela I.2.3.3/4) należy przyjąć zasadę nie przekraczania 65 m, lecz nie więcej niż dwukrotnej wysokości zabudowy przeważającej w danym rejonie. Niezależnie od podanych wyżej kryteriów, lokalizacja budynków uwzględniać musi powierzchnie ograniczające wysokości zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotnisk oraz pasy ochronne linii łączności teleradiowej (p. rozdz. 7.8).

Model wysokości zabudowy miasta, czyli zespoły zabudowy o określonych dominujących gabarytach wysokościowych przedstawia rysunek II.2.3.6.

2.3.7. Bariery funkcjonalno-przestrzenne w mieście i ograniczenia w zakresie lokalizacji zainwestowania

W celu złagodzenia negatywnego oddziaływania najważniejszych tras ruchu samochodowego (autostrady, I, II, III ramy komunikacyjnej) w mieście, jako barier przestrzenno-funkcjonalnych, na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- * dążyć do wytworzenia w poszczególnych zespołach urbanistycznych ograniczonych barierami komunikacyjnymi, kompleksowych układów przestrzenno-funkcjonalnych, pozwalających zapewnić realizację podstawowych potrzeb mieszkańców bez konieczności nadmiernej aktywności komunikacyjnej poza wykształcony układ, na obszarach bezpośrednio przyległych do uciążliwych ulic,
- * poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, w miarę możliwości lokalizować głównie strefy działalności usługowo-produkcyjnej, dla których sąsiedztwo ulic o takim charakterze, nie powoduje dyskomfortu przestrzennego czy funkcjonalnego;
- * dążyć do obniżenia znaczenia w układzie komunikacyjnym ciągu ulic: Solna, Wolnica, Małe Garbary, E. Estkowskiego, Prymasa S. Wyszyńskiego poprzez zmianę przekroju trasy, jej funkcji w układzie komunikacyjnym miasta oraz stworzenie domknięcia I ramy komunikacyjnej miasta na północnym odcinku.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania **torów kolejowych** na etapie sporządzania planu miejscowego proponuje się:

- * zwiększenie liczby bezkolizyjnych przejść pieszych i przejazdów rowerowych przez tory, w szczególności w miejscach, gdzie jest to najbardziej pożądane i niezbędne (np. pomiędzy Moraskiem a Piątkowem, Strzeszynem a Podolanami, Szczepankowem a Franowem, Górczynem a Świerczewem, Kopaniną a Górczynem); analiza możliwości powstania takich powiązań oraz ewentualne wyznaczenie ich lokalizacji będzie następować na etapie sporządzania planu miejscowego.

W celu ograniczenia odczuwania **doliny rzeki Warty** jako bariery przestrzennej i zwiększenia jej atrakcyjności dla mieszkańców i turystów, na etapie sporządzania planu miejscowego wymaga się:

- * wytyczenia bulwarów nadbrzeżnych wzdłuż obu brzegów rzeki Warty, jako łącznika pomiędzy różnymi funkcjonalnie terenami, przyległymi do rzeki oraz obszarami zieleni;
- * na terenach pomiędzy mostem Lecha a mostem Przemysła I, w szczególności na odcinku śródmiejskim – wykreowania spójnego układu przestrzennego dla całości doliny, z siecią ciągów pieszo-rowerowych prowadzących do makrownętrza doliny, łączących się z bulwarami nadbrzeżnymi;
- * wzbogacenia układu komunikacyjnego miasta o nowe powiązania tj. m.in.:

- kładkę pieszo-rowerową na przedłużeniu ulicy o. M. Żelazka, łączącą Wildę z dolnym tarasem Rataj,
- most Berdychowski łączący Stare Miasto, Ostrów Tumski i Piotrowo,
- most na przedłużeniu ulicy Główna łączący Winogrody z Zawadami,
- kładki pieszo-rowerowe łączące Stare Miasto, Ostrów Tumski oraz Śródkę,
- kładkę pieszo-rowerową łączącą Radojewo z Owińskami na szlaku Cysterskim,
- mosty na północnym odcinku I ramy,
- mosty na północnym i południowym odcinku III ramy,
- rozważenia innych połączeń poza wyżej wymienionymi, w przypadku gdy będzie to stanowiło dopełnienie programu funkcjonalnego terenów położonych po obu stronach rzeki.

Ograniczeniem w zagospodarowaniu są lub mogą być obiekty i sieci infrastruktury technicznej:

- Główne Punkty Zasilania, stacje transformatorowe, linie elektroenergetyczne najwyższych, wysokich i średnich napięć,
- ujęcia wody i magistrale wodociągowe,
- oczyszczalnie ścieków, kolektory sanitarne,
- stacje redukcyjne gazu, gazociągi wysokiego i średniego ciśnienia,
- ropociąg,
- obiekty radiokomunikacyjne.

Na etapie sporządzania planu miejscowego, przy określaniu zasad zagospodarowania terenu w sąsiedztwie ww. obiektów należy uwzględnić strefy lub obszary ich oddziaływania określone w przepisach.

Ograniczeniem dla zabudowy mieszkaniowej i tych rodzajów zabudowy usługowej, które należą do kategorii o zdefiniowanych ustawowo dopuszczalnych poziomach hałasu, jest bezpośrednie sąsiedztwo linii kolejowych, tras tramwajowych i dróg samochodowych. Obniżenia oddziaływania akustycznego ww. obiektów na otoczenie należy szukać – obok akustyki budowlanej – w środkach technicznych i technologicznych (cicha nawierzchnia, przebudowa torowisk, modernizacja taboru), organizacyjnych (ograniczenie szybkości pojazdów, płynność ruchu), przestrzennych (zieleń izolacyjna, przeznaczenie terenu na funkcje nie wymagające komfortu akustycznego w środowisku). Wykluczona jednak powinna być lokalizacja ekranów akustycznych na obszarze wewnątrz II ramy komunikacyjnej, a na obszarze pomiędzy II i III ramą komunikacyjną może być dopuszczona lokalizacja przegród przeciwhałasowych z preferencją dla wałów ziemnych obsadzonych zielenią tylko w wyjątkowych wypadkach, gdy zawiodą podejmowane działania w celu ochrony akustycznej lub będzie niemożliwe zastosowanie innych środków zaradczych.

Dla projektowanej zabudowy winna być jednak przyjęta zasada, aby nowe tereny, o rodzaju przeznaczenia, dla którego określone są przepisami odrębnymi dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, były sytuowane poza zasięgiem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego, dla wyeliminowania konieczności lokalizacji przegród przeciwhałasowych.

Lokalizacja zabudowy i innych obiektów budowlanych oraz zadrzewień w sąsiedztwie linii kolejowej wymaga uwzględnienia przepisów odrębnych określających warunki ich sytuowania²⁵.

Niezależnie od obecnych zapisów Studium, ograniczenia w lokalizacji zabudowy mogą wynikać w przyszłości z ustanowienia nowych obszarów ograniczonego użytkowania, w szczególności dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny, wzdłuż dróg klasy A, S, GP i G oraz linii elektroenergetycznych najwyższych i wysokich napięć, a także oczyszczalni ścieków i składowiska odpadów. Ograniczenia takie trzeba będzie uwzględniać przy sporządzaniu planów miejscowych.

Na etapie sporządzania planu miejscowego, jeżeli w planie zostaną wyznaczone tereny charakteryzujące się zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych (niezależnie od kategorii przeznaczenia terenu), możliwe jest ustalenie wymagań o dopuszczalnych poziomach hałasu dla tych terenów jak dla strefy śródmiejskiej.

Uwzględnienie obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań – Ławica polegać będzie na nie wprowadzaniu nowej zabudowy szpitali, domów opieki społecznej i budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz zastosowaniu w strefie wewnętrznej obszaru zasad akustyki budowlanej w zabudowie mieszkaniowej.

Na obszarze miasta Poznania obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i parametrach zabudowy wynikające z lokalizacji lotnisk Poznań-Ławica oraz Poznań-Krzesiny:

- * nieprzekraczalne ograniczenia wysokości zabudowy, określone w dokumentach rejestracyjnych ww. lotnisk²⁶,
- * ograniczenie wysokości obiektu obejmuje także umieszczane na nim urządzenia, a w szczególności anteny, reklamy, a w przypadku dróg lub linii kolejowych – również ich skrajnie²⁷,

²⁵ art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) i rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153, poz. 955 z dnia 22 sierpnia 2008 r.)

²⁶ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 roku w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotnisk (Dz. U. Nr 130, poz. 1192 z późn. zm).

²⁷ § 3 rozporządzenia jw.

- * dla obiektów trudno dostrzegalnych z powietrza, w tym napowietrznych linii, masztów, anten, dopuszczalne wysokości zabudowy powinny być pomniejszone o co najmniej 10 m od dopuszczonych dla pozostałych budynków,
- * na nieruchomościach w rejonach podejść do lądowania zabrania się sadzenia i upraw drzew i krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze²⁸.

Ponadto w zagospodarowaniu terenów należy uwzględnić ograniczenia wynikające z lokalizacji – poza granicami miasta, w Wysogotowie (gm. Tarnowo Podgórne) – stacji radarowej będącej elementem systemu radarów meteorologicznych POLRAD²⁹.

W Babkach (gm. Mosina) zlokalizowana jest wojskowa stacja radiolokacyjna Sił Powietrznych, wokół której ustalono strefę ograniczonego zainwestowania dla budownictwa wysokościowego i przemysłowego o promieniu 3 km³⁰, sięgająca na obszar miasta Poznania w rejonie Głuszyny (p. rysunek studium pt. „Kierunki”).

Ponadto wszelkie projektowane obiekty o wysokości równej i wyższej niż 50 m npt podlegają przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę uzgodnieniu z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP.

2.3.8. Zasady lokalizowania urządzeń reklamowych i informacyjnych

1. Urządzenia reklamowe, szyldy, tablice informacyjne, słupy ogłoszeniowe, funkcjonujące we współczesnej przestrzeni publicznej i stanowiące jeden z podstawowych środków komunikacji społecznej, stały się dominującym elementem krajobrazu miasta. Ich nadmiar degraduje przestrzeń i tworzy chaos powodujący także spadek ich skuteczności i obojętność odbiorców. Opanowanie chaosu przestrzennego wymaga ustalenia zasad lokalizacji nośników informacji w przestrzeni miejskiej, ich zdefiniowania, a także określenia parametrów, tak by w efekcie współtworzyły pozytywny wizerunek i dobry klimat miasta.
2. Celem określenia generalnych zasad lokalizacji urządzeń reklamowych i informacyjnych na terenie Poznania jest dążenie do uporządkowania przestrzeni miejskiej.
3. Urządzenia reklamowe, szyldy, tablice informacyjne, słupy ogłoszeniowe należy lokalizować w taki sposób, aby swoją formą, wielkością, kolorystyką nie zniekształcały istniejących układów przestrzennych (ich wnętrza, sekwencji widokowych, panoram itp.) oraz architektury budynków.

²⁸ art. 87 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 z późn. zm.)

²⁹ Ograniczenia dotyczą lokalizacji m.in. elektrowni wiatrowych i wysokich masztów mogących znacząco oddziaływać na funkcjonowanie radaru meteorologicznego.

³⁰ Strefa ochronna (strefa uciążliwości dla terenów sąsiadujących z obiektem wojskowym – obszar wymagający ograniczeń w inwestowaniu)) ustalona w decyzji lokalizacyjnej nr 055/76 z dnia 13 lipca 1976 r., dla budownictwa specjalnego wydanej przez Komisję Planowania przy Radzie Ministrów.

4. Szczegółowe zasady lokalizacji urządzeń reklamowych, szyldów, tablic informacyjnych oraz słupów ogłoszeniowych na obszarze miasta, określone zostaną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które muszą uwzględniać:
 - 1) specyfikę Obszaru Staromiejskiego w przypadku sporządzania miejscowego planu dla obszaru pomiędzy ulicami Al. K. Marcinkowskiego – Solna – Wolnica – Małe Garbary – Garbary - Podgórna;
 - 2) zachowanie i ekspozycję dziedzictwa kulturowego i krajobrazu historycznego układu urbanistycznego;
 - 3) ochronę historycznej linii zabudowy, gabarytów i form architektonicznych;
 - 4) ochronę funkcjonalną i kompozycyjną zieleni;
 - 5) ochronę osi, ciągów i punktów widokowych;
 - 6) ograniczenia wynikające z lokalizacji infrastruktury technicznej.
5. Wprowadza się zakaz lokalizacji urządzeń reklamowych:
 - 1) na terenie Obszaru Staromiejskiego ograniczonym ulicami: Solną, Wolnica, Stawną, Garbary, Zieloną, Podgórną, Alejami Marcinkowskiego i Placem Bernardyńskim;
 - 2) na terenach wyłączonych z zabudowy, oznaczonych symbolami ZO, ZO*;
 - 3) wolno stojących na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, oznaczonych symbolami: ZP*, ZP;
 - 4) na obiektach wpisanych do rejestru zabytków, gminnej ewidencji zabytków lub chronionych ustaleniami planów miejscowych, chyba że Miejski Konserwator Zabytków postanowi inaczej;
 - 5) na słupach oświetleniowych, trakcyjnych, skrzynkach energetycznych, z wyjątkiem iluminacji okazjonalnych, np. świątecznych.
6. Dopuszczenie lokalizacji urządzeń reklamowych na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, oznaczonych symbolami: ZP* i ZP (umieszczanych wyłącznie na obiektach sportowo-rekreacyjnych i sanitariatach), ZD, ZC, ZS, UF, UF*, ZR, ZR*, US1*, US2*, MN*, MN/MW*, MW*, MW/U*, U* może nastąpić na etapie sporządzania planu miejscowego po rozpoznaniu uwarunkowań przestrzennych, widokowych, kompozycyjnych.
7. Zasady lokalizacji urządzeń reklamowych i informacyjnych – w zależności od potrzeb, powinno się uszczegóławiać na etapie sporządzania planów miejscowych, poprzez dążenie do określenia:
 - 1) potencjalnych miejsc lokalizacji;
 - 2) powierzchni ekspozycji;
 - 3) wysokości;
 - 4) gęstości występowania na danym terenie;
 - 5) sposobu lokalizowania w liniach rozgraniczających ulic;

- 6) rodzaju zastosowanych materiałów.
8. Na obszarze całego miasta dopuszcza się – po rozpoznaniu uwarunkowań przestrzennych, widokowych, kompozycyjnych – lokalizowanie urządzeń reklamowych :
- 1) jako integralnych elementów wiat przystankowych komunikacji miejskiej;
 - 2) na ogrodzeniach placów budów i rusztowaniach na czas prac budowlanych;
 - 3) z wykorzystaniem obiektów małej architektury i tzw. mebli miejskich.

2.3.9. Ustalenia ogólne dotyczące postępowania przy sporządzaniu planów miejscowych w odniesieniu do obszaru całego miasta

Wymóg zachowania zgodności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego ze Studium, narzuca określone zasady zapisu jego postanowień, zwłaszcza ze względu na odmienną skalę opracowań. Wskazane w Studium kierunki rozwoju i przeznaczenia terenów odnoszą się więc do uogólnionych struktur przestrzennych:

1. Dopuszcza się ustalenie w planie miejscowym przeznaczenia terenu zgodnego z dotychczasowym użytkowaniem i zagospodarowaniem, niezależnie od kierunku przeznaczenia w Studium.
2. Na terenach o kierunku przeznaczenia mieszkaniowym:
 - 1) położonych w pobliżu lub wzdłuż ulic klasy powyżej lokalnej, tras tramwajowych oraz torów kolejowych, dopuszcza się:
 - wyznaczenie terenów usługowych, o funkcjach także innych (np. ogólnomiejskich, biurowych) niż wskazane jako usługi towarzyszące zabudowie w tab. II.2.3.3/3 i II.2.3.3/4, a także lokalizację innej działalności usługowo-produkcyjnej, nie podlegających ochronie akustycznej, dla których sąsiedztwo negatywnie oddziałujących tras komunikacyjnych nie spowoduje dyskomfortu przestrzennego czy funkcjonalnego lub naruszenia przepisów dotyczących ochrony środowiska przed hałasem,
 - wprowadzenie zieleni izolacyjnej;
 - 2) dopuszcza się wyznaczenie terenów usługowych o funkcjach także innych (np. ogólnomiejskich, biurowych) niż wskazane jako usługi towarzyszące zabudowie w tab. II.2.3.3/3 i II.2.3.3/4 obejmujących obiekty lub zespoły zabytkowe o charakterze pierwotnie niemieszkalnym.
3. Na terenach mieszkaniowych o określonym rodzaju zabudowy, dopuszcza się realizację zabudowy odbiegającej od rodzaju przeważającego na danym terenie, w zakresie umożliwiającym wytworzenie lub dokończenie założenia urbanistycznego, co oznacza np.: możliwość wprowadzenia niewielkich enklaw zabudowy wielorodzinnej wśród zabudowy

- jednorodzinnej i odwrotnie, a także wytworzenie lokalnych przestrzeni centrotwórczych i integracji społecznej w oparciu o zabudowę usługową.
4. Dla zapewnienia czytelnego układu wysokościowego projektowanych układów przestrzennych, zaleca się akcentowanie wyższą zabudową terenów najistotniejszych w danym zespole urbanistycznym np. rynku i innych przestrzeni centrotwórczych lub miejsc identyfikacji przestrzennej.
 5. Na terenach usługowych oraz produkcji, składów, magazynów, dopuszcza się realizację nowej zabudowy mieszkaniowej tylko w zakresie umożliwiającym dokończenie założenia urbanistycznego.
 6. Ustalenie parametrów zabudowy i zagospodarowania na etapie sporządzania planu miejscowego wynikać będzie ze szczegółowych analiz krajobrazowo-przestrzennych popartych wskazaniem Studium (zabudowa niska, średniowysoka itd.).
 7. Na styku terenów transportu i pozostałych – granice terenów wskazane pod różne funkcje, mogą ulec przesunięciu w wyniku uszczegółowienia linii rozgraniczających terenów transportu.
 8. Tereny kolejowe **kk**, jeżeli staną się zbyt wąskie dla wiodącej funkcji, mogą być przeznaczone, w zależności od uwarunkowań przestrzennych, pod tereny mieszkaniowe, usługowo-produkcyjne lub zieleni.
 9. Na terenach wyłączonych z zabudowy mogą być lokalizowane w uzasadnionych przypadkach wyłącznie inwestycje celu publicznego z zakresu infrastruktury transportowej i technicznej oraz obiekty dopuszczone w tabeli II.2.3.3/1.
 10. Na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania mogą być lokalizowane, nie kolidujące z podstawową funkcją terenu inwestycje celu publicznego z wyjątkiem: lotnisk (z dopuszczeniem lądowiska dla śmigłowców), budynków dla urzędów organów władzy, administracji, sądów, prokuratury, aresztów śledczych, zakładów karnych, składowisk odpadów oraz instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów.
 11. Dla terenów przeznaczonych pod zabudowę, przyjęto zasadę, że ewentualne nowe, obecnie trudne do przewidzenia, inwestycje celu publicznego mogą być zlokalizowane na wszystkich tych terenach niezależnie od kierunku przeznaczenia ustalonego w Studium, pod warunkiem podjęcia działań minimalizujących ewentualne kolizje z istniejącymi i docelowymi funkcjami terenów i z uwzględnieniem ustaleń szczegółowych (rozdz. 2.2.4 i tabela nr II.2.3.3/4).
 12. Na terenach usługowych oraz produkcji, składów, magazynów należy:
 - dążyć do wzrostu atrakcyjności gospodarczej, poprzez intensyfikację i modernizację technologiczną oraz urbanistyczno-architektoniczną funkcji,
 - dążyć do zmiany jakości przestrzeni, poprzez wymianę zabudowy substandardowej i poprawę standardów zabudowy,

- dążyć do ograniczenia ewentualnego negatywnego oddziaływania terenów usługowo-produkcyjnych na styku z terenami mieszkaniowymi, poprzez m.in.: lokalizowanie funkcji przemysłowych i usługowych nie powodujących uciążliwości dla funkcji mieszkaniowej, wprowadzanie pasów zieleni izolacyjnej i projektowanie obsługi komunikacyjnej tych terenów w taki sposób, aby nie obciążała ruchem samochodowym zabudowy mieszkaniowej.
13. Na terenach zainwestowanych należy uwzględnić istniejące parki, skwery i zieleńce utrwalone w kompozycji i strukturze przestrzennej, nie ujawnione ze względu na skalę mapy na rysunku Studium pt. „Kierunki”, jak: m.in.:

1) na terenie dzielnicy Wilda:

- zieleńiec im. B. Jańskiego (ul. Dąbrówki, ul. M. Langiewicza),
- zieleńiec na placu M. Skłodowskiej-Curie (ul. Przemysłowa, ul. G. Bergera),
- skwer Jerzego Kurczewskiego (ul. G. Bergera, ul. Przemysłowa i M. Chwiałkowskiego),
- deptak Dębiec,
- skwery przy ul. Wspólnej, S. Garczyńskiego, A. Kosińskiego, Hetmańskiej, Wierzbicice, J. Lelewela, Wielichowskiej,
- Plac Lipowy pomiędzy ulicami Bzową, Bluszczową i Lipową,
- skwer przy ul. K. Buczka – H. Kołłątaja³¹,
- zieleńiec przy ul. Bojanowskiej i Leszczyńskiej,
- zieleńiec Błonia Wildeckie (ul. Królowej Jadwigi, ul. Olimpijska, ul. Dolna Wilda),
- zieleńiec przy Moście Królowej Jadwigi i ul. Piastowskiej,
- zieleńiec – plac zabaw przy ul. Czwartaków i Saperskiej;

2) na terenie dzielnicy Stare Miasto.

- park za Zamkiem Cesarskim (ul. Al. Fredry, al. Niepodległości),
- park przy al. Armii Poznań,
- zieleńiec im. I. Łukasiewicza (ul. Grobla, ul. Za Groblą, ul. Mostowa),
- zieleńiec na Wzgórzu Przemysła (ul. Zamkowa, ul. Franciszkańska, ul. Ludgardy),
- zieleńiec na placu Karmelickim (ul. Karmelicka, ul. Królowej Jadwigi, ul. Krakowska),
- zieleńiec na placu Kolegiackim,
- skwer Romana Wilhelmięgo przy ul. Masztalarskiej,
- zieleńiec przy ul. Chwaliszewo,
- skwer przy kościele pw. św. Wojciecha,
- zieleńiec Zielone Ogródki im. Zbigniewa Zakrzewskiego (ul. Strzelecka, ul. Długa, ul. Zielona),

³¹ Zasięg określony będzie w planie miejscowym

- Park im. R. Maciejewskiego (ul. Towarowa, ul. Składowa, al. Niepodległości),
- skwer przy ul. E. Taylora i ul. T. Kościuszki,
- skwer przy ul. Strzeleckiej i Królowej Jadwigi,
- skwer przy ul. 23 Lutego i F. Nowowiejskiego;³²
- park na os. Wichrowe Wzgórze;

3) na terenie dzielnicy Nowe Miasto:

- Park w Minikowie (ul. Ożarowska 40),
- zieleniec przy ul. Kutnowskiej,
- Park Nadolnik;

4) na terenie dzielnicy Jeżyce:

- zieleniec na placu Orawskim (ul. Małopolska, ul. Kujawska, ul. Podhalańska),
- zieleniec na placu Pomorskim (ul. Małopolska, ul. Pomorska),
- zieleniec na placu Spiskim (ul. Małopolska, ul. Śląska, ul. Podolska),
- skwer Ireny Bobowskiej u zbiegu ulic St. Przybyszewskiego i J. H. Dąbrowskiego,
- skwer na placu A. Asnyka,
- zieleniec przy ul. Druskienickiej (przy zbiorniku retencyjnym od ul. Strzeszyńskiej w kierunku ul. Jasielskiej),
- skwer przy ul. Szarych Szeregów/A.Karpińskiej z Pomnikiem Poznańskich Harcerzy,
- zieleniec przy ul. M.Rożka/J.Omańkowskiej;

5) na terenie dzielnicy Grunwald:

- zieleniec przy ul. Marcelińskiej – ul. Ognik,
- zieleniec przy ul. Grochowskiej (ul. Swoboda, ul. Poranek, ul. Modra),
- zieleniec na Górczynie przy ul. P. Ściegiennego, ul. Zgoda,
- zieleniec na placu K. Nowakowskiego (ul. Biała, ul. Niecała, ul. Grunwaldzka, ul. St. Przybyszewskiego),
- Park im. ks. J. Jasińskiego (ul. Promienista, ul. Rembertowska),
- Park przy ul. Grunwaldzkiej 250/252,
- zieleniec przy ul. St. Wyspiańskiego,
- zieleniec przy Rynku Łazarskim.

14. Na terenach wskazanych pod zabudowę, w przypadku występowania gruntów leśnych, należy uwzględnić ich zachowanie lub zastosować przepisy ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

15. Na terenach mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych należy zapewniać możliwość kształtowania i aranżacji wspólnych przestrzeni publicznych i społecznych (sąsiedzkich)

³² Zasięg określony będzie w planie miejscowym

sprzyjających aktywnym i pozytywnym relacjom zarówno między ludźmi a miejscem, w którym przebywają, jak i wzajemnie między nimi.

16. Na terenach mieszkaniowych MN*, MN i mieszkaniowo-usługowych MN/U położonych na lewym brzegu Warty, na północ od linii kolejowej Zieliniec – Kiekrz (Psarskie, Morasko) oraz na prawym brzegu Warty, na południe od linii kolejowej Swarzędz – Poznań Starołęka (Szczepankowo – Sławie – Michałowo – Głuszyna) dopuszcza się wskazanie nowych terenów zabudowy zagrodowej o parametrach odpowiednio dla zabudowy MN*, MN, MN/U.
17. Na terenach przeznaczonych pod zabudowę należy w zagospodarowaniu uwzględnić ochronę istniejących niewielkich cieków i związanych z nimi lokalnych korytarzy ekologicznych, poprzez określenie w planie miejscowym ich przebiegu i przeznaczenia terenu dolinek pod np. zieleń nieurządzoną i wody lub co najmniej, odpowiednie wyznaczanie linii zabudowy.
18. Przy projektowaniu dróg należy w miarę możliwości uwzględniać wprowadzanie zadrzewień alejowych, pasów zieleni towarzyszącej (niskiej i wysokiej), oddzielenie ścieżek rowerowych i chodników od jezdni pasami zadrzewień, zakrzewień lub trawników.
19. Na styku z terenami zieleni i rolniczymi, zabudowa powinna ulegać ekstensyfikacji, w tym obniżaniu wysokości.
20. Ilekroć ustalenia studium dotyczą takich terenów zamkniętych, w przypadku których przepisy prawa wykluczają sporządzenie planu miejscowego, należy je traktować jako postulaty lub wytyczne do ustalenia przeznaczenia terenu, które powinno być wprowadzone na danych terenach w przypadku zdjęcia z nich klauzuli „terenu zamkniętego”.
21. Ustalenia ogólne dotyczące układu transportowego przy sporządzaniu miejscowych planów zawarte są w rozdz. 6.

3. OBSZARY ORAZ ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW, OCHRONY PRZYRODY, KRAJOBRAZU KULTUROWEGO

3.1. ZASADY I KIERUNKI OCHRONY ŚRODOWISKA I PRZYRODY W POLITYCE PRZESTRZENNEJ MIASTA

Jako jeden z priorytetowych celów polityki przestrzennej przyjęto stworzenie takich warunków gospodarowania zasobami środowiska, które zapewnią zrównoważony rozwój miasta oraz wyższą jakość życia mieszkańców, a także zwiększą atrakcyjność turystyczną Poznania, przy jednoczesnym zabezpieczeniu walorów środowiska przyrodniczego dla przyszłych pokoleń.

Przyjęto, że na terenie miasta podstawowa ochrona zasobów przyrody opierać się będzie na:

- 1) realizacji działań wynikających z postanowień aktów prawnych dla istniejących form ochrony przyrody;
- 2) obejmowania formą ochrony przyrody obszarów cennych przyrodniczo;
- 3) ustawicznym wzbogacaniu, podtrzymywaniu i kształtowaniu walorów estetycznych, krajobrazowych, rekreacyjnych w szczególności terenów położonych w klinach zieleni oraz terenów zieleni takich jak parki, zieleńce, ogrody specjalistyczne i zieleni towarzyszącej zabudowie;
- 4) sporządzanie planów miejscowych dla terenów cennych przyrodniczo oraz pozostałych terenów klinowo-pięścieniowego systemu zieleni miasta.

3.2. ZASADY OCHRONY PRZYRODY

3.2.1. Kierunki oraz zasady ochrony form ochrony przyrody

Dla rezerwatów przyrody „Żurawiniec” i „Meteoryt Morasko” obowiązują ustalenia i zasady ochrony wynikające z art. 15 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*. Dla rezerwatu „Meteoryt Morasko” dodatkowo wyznaczona została otulina oraz obowiązują postanowienia planu ochrony³³.

W pasie 200 m od rezerwatu nakazuje się:

- nie zmieniać kategorii użytkowania gruntu z wyjątkiem zmiany na las,
- nie wprowadzać zabudowy oraz obiektów infrastruktury technicznej i komunikacyjnej,
- gospodarkę rolną i leśną prowadzić w sposób nie zagrażający istnieniu rezerwatu.

Dla rezerwatu „Żurawiniec” należy podjąć działania przestrzenne i techniczne w celu zahamowania jego degradacji i odtworzenia wartości przyrodniczych.

Dla obszaru chronionego krajobrazu "Dolina Cybiny w Poznaniu", obowiązują ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów leśnych, nieleśnych ekosystemów lądowych, ekosystemów wodnych i zakazy zawarte w rozporządzeniu Wojewody³⁴. Na etapie sporządzania planu miejscowego winny zostać określone zasady ochrony środowiska i przyrody, które dopuszczenie różnych form zagospodarowania będą warunkować zachowaniem walorów przyrodniczych i turystycznych.

Na obszarach Natura 2000 dopuszczone są różne kierunki przeznaczenia, jednak zakazuje się lokalizacji przedsięwzięć i działań o znaczącym negatywnym oddziaływaniu na

³³ rozporządzenie Nr 3/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 10 stycznia 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Meteoryt Morasko” (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 168, poz. 2813 dnia 6 października 2008 r.)

³⁴ rozporządzenie Nr 22/08 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie ustanowienia obszaru chronionego krajobrazu "Dolina Cybiny w Poznaniu" (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 168, poz. 2813 dnia 6 października 2008 r.)

te obszary, w szczególności na siedliska przyrodnicze, siedliska gatunków roślin i zwierząt, dla których wyznaczone zostały obszary europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000³⁵:

1. Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (OZW), potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) – Biedrusko – PLH300001³⁶ (w Poznaniu fragment),
2. Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (OZW), potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) – Fortyfikacje w Poznaniu – PLH300005³⁷,
3. Obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) Dolina Samicy – PLB300013 (w Poznaniu fragment)³⁸.

Zgodnie z art. 28 ust. 1 *ustawy o ochronie przyrody*³⁹ sporządzone będą plany zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000, stanowiące dokument (akt prawa miejscowego) zawierający m.in. identyfikację istniejących i potencjalnych zagrożeń, określenie działań ochronnych i ich cele. Ewentualne zmiany i ograniczenia w zagospodarowaniu ustalone w ww. planach zadań ochronnych, po dacie przyjęcia Studium przez Radę Miasta Poznania, ze względu na nadrzędny charakter ochrony przyrody muszą być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności zmiany Studium w tym zakresie. Opracowany plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Biedrusko PLH300001⁴⁰ nie wnosi ustaleń, które odnosiłyby się bezpośrednio do zagospodarowania terenu na fragmencie obszaru położonego w granicach miasta Poznania.

Niezależnie, na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów położonych w obrębie obszaru włączonego do sieci Natura 2000, należy przede wszystkim wprowadzać rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne sprzyjające działaniom ograniczającym i minimalizującym niekorzystne oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, jakie mogłyby pojawić się w przypadku realizacji inwestycji przewidzianych tym planem.

W stosunku do **użytków ekologicznych** obowiązuje ich zachowanie w stanie istniejącym przy uwzględnieniu zakazów sformułowanych w uchwałach Rady Miasta Poznania ustanawiających użytki.

³⁵ Sieć obszarów Natura 2000 obejmuje:

- 1) obszary specjalnej ochrony ptaków;
- 2) specjalne obszary ochrony siedlisk;
- 3) obszary mające znaczenie dla Wspólnoty. (art. 25 ust. 1 *ustawy o ochronie przyrody*).

³⁶ Wskazany mocą dyrektywy Rady 92/43/EWG . w sprawie przyjęcia szóstego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny, zatwierdzony Decyzją KE z 16 listopada 2012 r. (2013/23/UE).

³⁷ jw.

³⁸ Ustanowiony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. Nr 25 poz. 133 - § 2 pkt 122) w nawiązaniu do dyrektywy Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979r. w sprawie ochrony dzikich ptaków.

³⁹ art. 28. 1. Dla obszaru Natura 2000 sprawujący nadzór nad obszarem sporządza projekt planu zadań ochronnych na okres 10 lat; pierwszy projekt sporządza się w terminie 6 lat od dnia zatwierdzenia obszaru przez Komisję Europejską jako obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty lub od dnia wyznaczenia obszaru specjalnej ochrony ptaków.

⁴⁰ Zarządzenie nr 10/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 12 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 PLH300001 (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 18 grudnia 2013 r. poz. 7291).

W stosunku do **pomników przyrody** (alei, grup i pojedynczych drzew) obowiązują zakazy, których celem jest ochrona i zachowanie ich trwałości.

Stanowiska gatunków roślin i zwierząt chronionych, ustalone na podstawie przepisów odrębnych⁴¹, których występowanie stwierdzono na obszarze miasta, podlegają ochronie przewidzianej w obowiązujących przepisach.

W zakresie ochrony przyrody Studium wskazuje także na konieczność na etapie sporządzania planu miejscowego:

- 1) utrzymania korytarzy ekologicznych łączących obszary cenne przyrodniczo z otoczeniem, w tym kształtowanie obiektów infrastruktury w sposób umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów;
- 2) wskazania obszarów, które mogą lub powinny być zalesione, oraz obszarów wyłączonych z zalesiania;
- 3) ustalenia rekultywacji i odtworzenia ekosystemów cennych pod względem przyrodniczym, jeśli będzie taka potrzeba.

3.2.2. Inne obszary przyrodniczo cenne wyróżnione w Studium wskazane do objęcia ochroną na podstawie przepisów odrębnych

W Studium wskazano też inne obszary przyrodniczo cenne, których wartość ekologiczna została zdiagnozowana w specjalistycznych opracowaniach przyrodniczych. Nie wyklucza się w przyszłości rozpoznania kolejnych przyrodniczo cennych obszarów w granicach miasta Poznania. Powinny one pozostać w dotychczasowym sposobie użytkowania. Należy dążyć do objęcia tych obszarów formami ochrony przyrody (np. rezerwat przyrody, użytek ekologiczny, zespół przyrodniczo-krajobrazowy). Studium nie określa rodzaju powoływanej formy, przyjmując, że nastąpi to na etapie opracowania specjalistycznego i odrębnego aktu prawnego, stanowiącego jednocześnie podstawę do ewentualnego uszczegółowienia przebiegu granic – w stosunku do zaznaczonych w Studium lub w odniesieniu do nowych obszarów.

Dla ochrony wartości obszarów cennych przyrodniczo Studium generalnie wyklucza możliwość lokalizowania w ich obrębie zabudowy, jednocześnie nakładając konieczność opracowania dla tych terenów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zasady zagospodarowania oraz użytkowania terenów, jako wytyczne do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przedstawia tabela II.2.3.3/1.

W przypadku powołania form ochrony przyrody takich jak np. rezerwat przyrody, użytek ekologiczny czy zespół przyrodniczo – krajobrazowy, obowiązywać będą dodatkowo na ich

⁴¹ rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 09 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1765), rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. Nr 237, poz. 1419) i rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 05 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. Nr 14, poz. 81)

obszarze ograniczenia wynikające z aktów prawnych powołujących te formy ochrony przyrody. W związku z powyższym ewentualne zmiany i korekty powstałe w tym zakresie po dacie przyjęcia Studium przez Radę Miasta Poznania, ze względu na nadrzędny charakter ochrony przyrody – muszą być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności zmiany Studium w tym zakresie.

Jeżeli jednak szczegółowa waloryzacja wykaże, że wartość przyrodnicza terenów lub ich części wskazanych w Studium jako cenne przyrodniczo została utracona, dla ww. terenów będą obowiązywać ustalenia jak dla terenów **ZO**. Zmiany mogą być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności zmiany Studium w tym zakresie.

W Studium szczególne znaczenie przypisuje się dolinie rzeki Warty, stanowiącej główną oś układu przyrodniczego Wielkopolski jako korytarz ekologiczny o randze krajowej⁴². Winno to być uwzględnione na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów wskazanych w studium jako tereny wyłączone z zabudowy oraz o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania położonych w jej zasięgu oraz dla terenów, których planowane zagospodarowanie pozwoli na realizację celów i programów zawartych w Strategii Rozwoju Miasta Poznania związanych z „rzeką w mieście”. W szczególności planowana infrastruktura transportowa wzdłuż terenów nadwarciańskich nie powinna stanowić bariery przestrzennej dla ruchu pieszego i rowerowego. Dolina Warty wymaga kompleksowej ochrony walorów naturalnych także poprzez m.in. tworzenie nowych form ochrony przyrody.

3.3. ZASADY OCHRONY I KSZTAŁTOWANIA UKŁADU PRZYRODNICZEGO MIASTA

3.3.1. Zasady ochrony i kształtowania klinowo-pierścieniowego systemu zieleni

System zieleni miasta Poznania budują: wewnętrzny ring zieleni wzdłuż ringu Stübena, zewnętrzny system fortyfikacji oraz strukturalne kliny zieleni. System ten uzupełniają inne parki miejskie, osiedlowe, specjalistyczne, podworskie, skwery i zieleńce oraz powierzchnie zieleni nieurządzonej przede wszystkim w ramach terenów rolniczych.

Granice klinów wyznaczone są w większości po elementach liniowych jak drogi czy linie kolejowe biegnące mniej więcej po górnej krawędzi wymienionych dolin. Jeżeli nie było to możliwe, to granice wyznaczono po takich elementach fizjograficznych jak górne krawędzie dolin czy granice lasów lub użytków zielonych.

Sposób zagospodarowania głównej struktury systemu zieleni miasta czyli historycznie ukształtowanego systemu klinowo – pierścieniowego, jest podporządkowany ochronie wartości i zasobów przyrodniczych.

⁴² także ustalenie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego

System ten, wraz z ustanowionymi na obszarze miasta formami ochrony przyrody, omówionymi w rozdziale 3.2.1, jest przedstawiony na rysunku II.3.3.1. Głównym celem kreowania klinów zieleni jest ochrona przyrody, wód i zapewnienie właściwego nawietrzania, a także zapewnienie atrakcyjnej krajobrazowo i przyrodniczo przestrzeni rekreacyjnej dla mieszkańców. W klinach przeważają tereny zalesione i użytki zielone. Pozostałe tereny zieleni w klinach stanowią: ogrody działkowe, parki i parki podworskie, cmentarze. Ponadto część obszarów położonych w klinach stanowią tereny istniejącej zabudowy o różnych funkcjach. Na dominujący leśno-parkowy charakter klinów zieleni nakładają się np. funkcje sportowo-rekreacyjne (tereny nadmaltańskie, otoczenie jezior Kierskiego, Strzeszyńskiego, Rusalki), także sportowo-rekreacyjne, ale też usług nauki i szkolnictwa wyższego (Klin Wildecki tereny AWF, tereny kampusu Politechniki Poznańskiej nad Wartą, kampus UAM na Morasku), zabudowy mieszkaniowej (Sołacz, Bielniki, część klina Wildeckiego). Tereny zakwalifikowane do klinowo-pierścieniowego systemu zieleni obejmują około 9.288 ha, co stanowi ponad 35% obszaru miasta.

Nadrzędnym zadaniem jest zachowanie i odtwarzanie ciągłości oraz podbudowa biologiczna istniejących elementów systemu poprzez:

- * wprowadzenie zakazu zabudowy i rozbudowy istniejących obiektów budowlanych na terenach zieleni nieurządzonej,
- * objęcie klinowo – pierścieniowego systemu zieleni planami miejscowymi w celu zabezpieczenia przed niekontrolowaną zabudową i wzmocnienia ich ochrony,
- * zachowanie możliwie największej ciągłości systemu przyrodniczego, w tym dążenie do integracji rozproszonych fragmentów zieleni na obszarze miasta, ochronę istniejących i realizację nowych powiązań z terenami otaczającymi, z systemem regionalnym i krajowym, w szczególności wprowadzania w tym celu systemowego układu terenów zieleni w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- * utrzymanie ciągłości dolin rzek i cieków jako osnowy ekologicznej miasta, z ograniczeniem kanalizowania cieków otwartych (z wyjątkiem niezbędnego np. dla budowy zjazdów do nieruchomości),
- * powołanie form ochrony przyrody na terenach szczególnie cennych przyrodniczo poprzedzone weryfikacją walorów przyrodniczych oraz uporządkowaniem ich statusu w celu uściślenia zasad ochrony,
- * zwiększanie powierzchni terenów zieleni poprzez podjęcie działań propagujących zalesianie gruntów nieprzydatnych do produkcji rolnej, nieużytków i terenów zrehabilitowanych, za wyjątkiem cennych ekosystemów łąkowych,
- * wprowadzenie wskaźników dotyczących zachowania powierzchni biologicznie czynnych na terenach, gdzie dopuszczona jest zabudowa,

- * wykonywanie i przeprowadzanie połączeń komunikacyjnych, naziemnych, napowietrznych i podziemnych rurociągów, linii kablowych oraz innych obiektów liniowych w sposób zapewniający ochronę walorów krajobrazowych, a także minimalizację negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze,
- * zachowanie korytarzy ekologicznych przy projektowaniu zespołów urbanistycznych, w szczególności wzdłuż cieków i otwartych rowów melioracyjnych,
- * uwzględnienie przepływu cieków przez tereny zurbanizowane, poprzez zachowanie ich w miarę możliwości jako otwartych i wytyczenie wzdłuż nich korytarzy czy łączników ekologicznych,
- * projektowanie terenów zieleni z zachowaniem ich powiązań w poszczególnych zespołach urbanistycznych,
- * ochronę ciągłości korytarzy ekologicznych poprzez nie wprowadzanie barier ekologicznych (np. pełnych ogrodzeń, prowadzenie elementów układu komunikacyjnego na estakadach lub z zachowaniem drożności korytarzy) na terenach zieleni.

System klinowo – pierścieniowy zieleni tworzą tereny wyłączone z zabudowy oraz tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, dla których przewiduje się preferencje dla funkcji sportowo – rekreacyjnej, a także dopuszczenie zachowania na niektórych terenach kierunku przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową lub usługową. Tereny, na których jest dopuszczona zabudowa oraz elementy transportowe w klinach zieleni, obejmują 1.126 ha, tj. 12,12% ich powierzchni.

Tereny zieleni nieurządzonej wchodzące w skład systemu klinowo – pierścieniowego stanowią strefę rekreacji ekstensywnej – codziennej i weekendowej. Są to tereny, na których wskazane jest prowadzenie ścieżek spacerowych, szlaków pieszych i turystycznych dróg rowerowych.

W granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni istniejące tereny rolnicze: łąki, stawy, bagniska, oznaczone w Studium jako **ZO**, powinny być zachowane w dotychczasowym użytkowaniu, a grunty rolne i ewentualnie pastwiska mogą być wskazane do zalesienia przy uwzględnieniu ich wartości ekologicznej, krajobrazowej (ochrona widoku) lub rolniczej.

Tab.II.3.3.1. **Struktura obszarów zakwalifikowanych do systemu klinowo-pierścieniowego zieleni**

Kategoria terenów wg potencjału urbanistycznego	Symbol	Kierunek przeznaczenia	Powierzchnia w ha	% ogólnej powierzchni w klinach zieleni
	ZN	tereny rezerwatów przyrody,	55,6	0,6

Tereny wyłączone z zabudowy i tereny zieleni o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania	ZO*	tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni	1783,2	19,2
	ZO	tereny zieleni nieurządzonej, położone w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położne poza tym systemem: lasy, tereny zadrzewione, doliny rzek i strumieni, jeziora, tereny rolnicze (grunty rolne, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane, tereny do zalesień)	5125,8	55,19
	razem		6964,6	74,99
	ZD	ogrody działkowe	347,1	3,74
	ZC	cmentarze	199,3	2,14
	ZP*	parki, skwery i inne tereny zieleni urządzonej położone na odcinku śródmiejskim doliny Warty	94,7	1,02
	ZP	parki, skwery i inne tereny zieleni urządzonej położone poza odcinkiem śródmiejskim doliny Warty	119,4	1,29
	ZR	tereny sportu i rekreacji, plenerowe (niekubaturowe) obiekty i urządzenia sportowo-rekreacyjne w zieleni i ogródki jordanowskie	83,11	0,89
	ZR*	teren sportu i rekreacji– pole golfowe	66,9	0,72
	ZS	ogrody specjalistyczne, do których zaliczono ogrody dydaktyczne: ogrody zoologiczne, ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny	89,7	0,97
	UF	zabudowa poforteczna z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią	36,3	0,39
	UF*	Park Cytadela – Fort Winiary teren zieleni urządzonej z zabudową poforteczną z dopuszczeniem lokalizacji usług	89,5	0,96
	razem		1126,0	12,12
tereny zabudowy o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania	MN*	tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	334,5	3,60
	MN/MW*	tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej niskiej o charakterze willowym	88,8	0,95
	MW*	tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	21,0	0,23
	MW/U*	tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	37,0	0,40
	U*	tereny zabudowy usługowej niskiej	40,7	0,44
	US1*	tereny sportu i rekreacji, obiekty i urządzenia plenerowe (niekubaturowe) i kubaturowe w zieleni	197,3	2,12
	US2*	tereny sportu i rekreacji, obiekty i urządzenia plenerowe (niekubaturowe) i kubaturowe w zieleni	225,6	2,43
	tereny transportu		252,8	2,72
	razem		1197,7	12,89
Razem pow. obszaru klinowo-pierścieniowego systemu zieleni			9 288,3	100

3.3.2. Zasady ochrony i kształtowania terenów zieleni urządzonej

Celem polityki Miasta w zakresie ochrony i kształtowania terenów parków i zieleńców jest zarówno utrzymanie funkcji przyrodniczych, jak i stosowanie działań w zakresie dbałości, estetyki i podnoszenia jakości ich walorów.

Na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (w szczególności osiedli modernistycznych) Studium zakłada utrzymanie parków osiedlowych. W celu powiększenia terenów służących wypoczynkowi i rekreacji mieszkańców Poznania, Studium zakłada urządzenie nowych parków na terenie miasta, m.in. kontynuację ciągu powiązań parkowych stanowiących „szew zieleni” spinający Jezioro Maltańskie z Górnym Tarasem Rataj. W celu wzmocnienia południowo – zachodniego klina zieleni wskazuje się odtworzenie dwóch parków w rejonie Rudnicze i Kopanina.

Ponadto na etapie sporządzania planów miejscowych dla określonych w Studium terenów zabudowy mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej i usługowej pożądane jest ustalenie przeznaczenia części tych terenów pod tereny zieleni urządzonej (parki osiedlowe, skwery, zieleńce, zieleń towarzyszącą usługom w przestrzeniach publicznych). Tam, gdzie nie będzie to możliwe ze względów przestrzennych, na etapie sporządzania planu miejscowego należy dążyć do zagwarantowania co najmniej alejowych tras pieszych i rowerowych dla zachowania ciągłości powiązań pomiędzy różnymi funkcjonalnie terenami, osiedlami. Także na terenach zieleni towarzyszącej obiektom fortyfikacyjnym (UF, UF*) uzasadnione jest kontynuowanie adaptacji jej na cele parkowe.

Na terenach zurbanizowanych wskazane są:

- * ochrona gleb użytkowanych przyrodniczo jako parki lub zieleńce, przed wyłączeniem ich z tego typu użytkowania,
- * ograniczanie nieuzasadnionego przyrostu terenów uszczelnionych na rzecz powiększania powierzchni biologicznie czynnych.

W Studium dopuszcza się wprowadzenie zabudowy i urządzeń wzbogacających i mogących uatrakcyjnić funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe parków (patrz tab. II.2.3.3/2).

3.3.3. Zasady ochrony i kształtowania terenów ogrodów specjalistycznych

Ochronę ogrodów botanicznych i zoologicznych regulują przepisy odrębne. W Studium wskazuje się na możliwości ich rozwoju oraz wprowadzania zainwestowania służącego ich prawidłowej działalności oraz uatrakcyjnienia oferty dla odwiedzających te ogrody.

Pozostałe specjalistyczne ogrody należące do ogrodów naukowo-dydaktycznych (dendrologiczny, farmakognostyczny) podlegają opiece placówek naukowych. Wszystkie

wskazane są w Studium jako tereny o szczególnych warunkach zabudowy i zagospodarowania.

Istotne jest dla tego typu kategorii terenów zieleni, zapewnienie, przy uwzględnieniu ich szczególnego charakteru – powszechnej do nich dostępności.

3.3.4. Zasady rozwoju i lokalizacji cmentarzy

W perspektywie 15 – 20 lat nie przewiduje się budowy nowych cmentarzy. Planowane jest jedynie poszerzenie cmentarza komunalnego nr 1 Miłostowo o powierzchnię 13,26 ha od strony ul. Warszawskiej, co pozwoli na kolejne lata jego eksploatacji.

Funkcjonowanie cmentarza komunalnego Junikowo jest przestrzennie ograniczone. Po wyczerpaniu możliwości terenowych nadal będą mogły się odbywać pogrzeby do istniejących grobów oraz przechowywanie prochów w kolumbariach.

Organizacja pochówków zmarłych będzie możliwa także na czynnych cmentarzach parafialnych, z których do rozbudowy (powiększenia terenu) przewiduje się cmentarze przy ulicach Morasko, Biskupińskiej – Strzeszyńskiej (na Strzeszynie), Jasna Rola, Samotnej oraz św. Antoniego (Minikowo), a także ewentualnie na reaktywowanych cmentarzach **obecnie** nieczynnych.

Ze względu na następujący wzrost liczby kremacji osób zmarłych, w Studium przyjmuje się szacunki, że w następnych latach udział kremacji wzrośnie do 25%, co dodatkowo wydłuży okres eksploatacji cmentarzy. Przewiduje się także utworzenie grzebowiska dla zwierząt na terenie przy ul. Wrzesińskiej – bezpośrednio przy południowo – zachodniej granicy cmentarza. W przypadku rezygnacji z grzebowiska teren ten może być włączony w granice cmentarza komunalnego Miłostowo.

Nie wyklucza się też innych lokalizacji grzebowisk dla zwierząt, które mogą zostać wskazane na etapie sporządzenia planu miejscowego przy uwzględnieniu przepisów odrębnych.

3.3.5. Kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej

Ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej w mieście Poznaniu polegać będzie na zakwalifikowaniu terenów rolniczych do terenów wyłączonych z zabudowy (**ZO**), na których dopuszcza się dotychczasowe użytkowanie rolnicze, ogrodnicze lub sadownicze, zalesienia, zachowanie użytków zielonych lub pozostawienie w stanie odłogowanym.

Działania zmierzające do ochrony gleb powinny mieć charakter dwutorowy. Dotyczyć one będą poprawy jakości gleb występujących zarówno na terenach zieleni w obrębie

terenów zurbanizowanych (w szczególności na obszarze funkcjonalnego śródmieścia), jak i na terenach wykorzystywanych rolniczo.

Na terenach wykorzystywanych rolniczo wskazane są następujące działania:

- * ochrona gleb przed degradacją wynikającą z intensywnej produkcji rolniczej poprzez stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej” i ograniczenie odpływu azotu i fosforu do wód i gleb,
- * wyłączenie z produkcji rolnej gleb zanieczyszczonych metalami ciężkimi, w tym części gruntów wykorzystywanych rolniczo położonych na terenach rozwojowych miasta oraz w pobliżu głównych dróg komunikacyjnych,
- * włączenie gleb zdegradowanych do zagospodarowania przyrodniczego poprzez stosowanie zalesień i zadrzewień.

W celu ochrony terenów ogrodów działkowych, dla których przewiduje się w Studium utrzymanie dotychczasowej funkcji, postuluje się podjęcie działań zmierzających do:

- * zakazu przekształcania istniejących altan w budynki mieszkaniowe lub rekreacji indywidualnej do użytku całodobowego i całorocznego,
- * lokalizacji nowych ogrodów działkowych na obszarach peryferyjnych, jako elementów uzupełniających system zieleni w mieście,
- * preferowania ogrodzeń ażurowych w celu umożliwienia migracji drobnym zwierzętom (z wyjątkiem ogrodów działkowych pozostających w sąsiedztwie dróg klasy G i GP),
- * ograniczenia wysokości obiektów towarzyszących (świetlice, budynki techniczne) do 1 kondygnacji nadziemnej,
- * lokalizowania parkingów i punktów zbierania odpadów w granicach ogrodów działkowych,
- * wprowadzenia pasów zieleni izolacyjnej na terenach ogrodów działkowych zlokalizowanych w pobliżu ruchliwych tras komunikacyjnych, w tym autostrady, oraz w sąsiedztwie zakładów przemysłowych.

Zakłada się zachowanie istniejących i powiększanie areału gruntów leśnych. Tereny rolnicze zaliczone do terenów oznaczonych symbolem ZO (tereny zieleni nieurządzonej) uwidocznione w ewidencji gruntów jako R (grunt rolny), Ł (łąki), Ps (pastwiska), RN (grunty rolne do zalesień) oraz grunty zadrzewione (Lz) i nieużytki (N) przyjmuje się, że pozostaną w dotychczasowym sposobie użytkowania. Dopuszcza się też ich zalesienie, jeżeli będzie to zgodne z rolą ekologiczną istniejących użytków i wpłynie pozytywnie na krajobraz. W szczególności istotne jest zachowanie ciągłości naturalnej dolin cieków jako elementu zabezpieczenia przeciwpowodziowego, miejsca małej retencji, a także jako korytarzy ekologicznych.

Ochrona obszarów leśnych i zadrzewionych zakłada działania zmierzające do ochrony tych terenów będących ostoją różnorodności biologicznej i krajobrazowej, jak

również miejsc wypoczynku i rekreacji mieszkańców miasta. Zgodnie z ustawą o lasach wszystkie grunty leśne w mieście uznaje się za lasy ochronne⁴³. Podstawowy cel w zakresie ochrony i zrównoważonego rozwoju lasów realizowany winien być przede wszystkim przez zwiększanie lesistości, w tym poprzez stworzenie w mieście systemu zalesień. W związku z tym, w zakresie leśnictwa nadrzędnym zadaniem jest ochrona zasobów leśnych, prowadzenie zrównoważonej gospodarki leśnej, zachowanie równowagi i bioróżnorodności ekosystemów leśnych z jednej strony, a z drugiej strony udostępnianie lasów społeczeństwu w celach rekreacyjnych i wypoczynkowych. Natomiast lasy o dominującej funkcji glebochronnej lub/i wodochronnej mogą być udostępniane rekreacyjnie jedynie przez sieć dróg i ścieżek spacerowych, bez szkody dla funkcji ochronnych.

Zagospodarowanie rekreacyjne w lesie komunalnym może być realizowane poprzez udostępnienie mieszkańcom i gościom miasta Poznania tras spacerowych (ścieżki piesze, rowerowe, konne), edukacyjnych, przyrodniczych, urządzonych miejsc aktywnego wypoczynku (np. polany z odpowiednią infrastrukturą turystyczno-rekreacyjną), a także udostępnienie służących tym celom obiektów rekreacyjno-turystycznych z zapleczem socjalno-gastronomicznym. Lasy komunalne w większości przystosowywane są już do pełnienia funkcji rekreacyjnej.

W lasach komunalnych nie prowadzono dotychczas działań w ramach „Programu małej retencji w lasach”, warto jednak pamiętać o retencyjnej roli śródleśnych oczek wodnych i stawów zlokalizowanych pośród lasów miejskich:

- * obecność stosunkowo dużej ilości niewielkich zbiorników wodnych na terenie lasów może łagodzić negatywne skutki zmian pogodowych,
- * obecność na terenie lasów komunalnych śródleśnych oczek wodnych poprawia warunki bytowania ptaków wodnych oraz zwierzyny, zwiększając jednocześnie walory krajobrazowe.

Zagospodarowanie lasów komunalnych prowadzone będzie na podstawie Planu urządzenia lasu dla Lasów Komunalnych Miasta Poznania na okres od 1 stycznia 2013 r. do 31 grudnia 2022 r.⁴⁴

Dla gruntów leśnych dopuszcza się utrzymanie istniejącego zainwestowania z możliwością przebudowy lub rozbudowy, a w przypadkach uzasadnionych potrzebami gospodarki leśnej dopuszcza się budowę nowych obiektów związanych z tą gospodarką. Szczegółowe warunki zagospodarowania należy określić na etapie sporządzania miejscowego planu.

W odniesieniu do gruntów leśnych położonych poza terenami **ZO** (wyłączonymi z zabudowy)⁴⁵ należy w miarę możliwości minimalizować takie ich zainwestowanie, które na

⁴³ art.15, w szczególności pkt 1, 2 i 7 lit. a ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2011 r. Nr 12, poz. 59 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266 z późn. zm.)

⁴⁴ zatw. przez Prezydenta Miasta Poznania dnia 29 października 2013 r.

etapie sporządzania planu miejscowego będzie wymagać odpowiednio zgody Ministra Środowiska lub Marszałka Województwa Wielkopolskiego na zmianę ich przeznaczenia na cele nieleśne⁴⁶.

Dla ochrony obszarów leśnych i zadrzewionych postuluje się podejmowanie następujących działań:

- * utrzymywanie, ochronę i kształtowanie terenów leśnych poprzez racjonalne gospodarowanie zasobami leśnymi, w tym zapewnienie ochrony leśnych zasobów genowych,
- * tworzenie nowych obszarów leśnych i wzbogacanie ich poprzez dolesienia i przebudowę drzewostanów zmienionych i silnie uszkodzonych (w szczególności lasów komunalnych), dostosowanie zalesień do warunków siedliskowych i antropopresji,
- * dążenie do integracji rozproszonych fragmentów zieleni leśnej w ciągły system,
- * wyłączenie z zabudowy obecnie niezalesionych lub użytkowanych rolniczo enklaw śródleśnych,
- * na etapie sporządzania planu miejscowego dążenie do oddzielenia terenów zabudowy od terenów leśnych poprzez np. zaprojektowanie ogólnodostępnych terenów plenerowych urządzeń rekreacyjnych, dróg dojazdowych, rowerowych lub pieszych, a linię zabudowy zaleca się w miarę możliwości ustalać w odległości nie mniejszej niż 25 m (co stanowi średnią wysokość drzewostanu),
- * utrzymywanie wielofunkcyjności przyrodniczej lasów i obszarów zadrzewionych w celu zachowania korzystnego wpływu na jakość środowiska (tj. wykorzystanie funkcji wodochronnej, klimatotwórczej i glebochronnej),
- * wdrażanie zasad ustalonych w planach urządzenia lasów.

W zakresie ochrony obszarów leśnych wykorzystywanych rekreacyjnie postuluje się działania zmierzające do:

- * różnicowania funkcji lasów poprzez pełnienie również funkcji społecznej – turystycznej przy zachowaniu zasady niedopuszczania do zagrożenia trwałości i jakości zasobów leśnych,
- * sterowania – „kanalizowania” ruchu rekreacyjnego na wyznaczone drogi leśne, szlaki turystyczne i rekreacyjne,
- * urządzania parkingów leśnych i tworzenia nowych szlaków turystycznych wraz z wyposażeniem w infrastrukturę sprzyjającą rekreacji i wypoczynkowi.

⁴⁵ uwidocznione w ewidencji gruntów jako grunty Ls

⁴⁶ art. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2011 r. Nr 12, poz. 59 z późn. zm.) oraz art. 7 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 i 5 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266 z późn. zm.)

3.4. ZASADY OCHRONY ZASOBÓW ŚRODOWISKA

3.4.1. Zasady ochrony zasobów złóż kopalin

Ochrona złóż kopalin, w tym wód termalnych, nastąpi poprzez racjonalne gospodarowanie ich zasobami.

Ochrona istniejącego źródła (ujęcia) wód termalnych następuje poprzez racjonalne gospodarowanie właściwościami geotermalnymi i balneologicznymi złożeń i wykorzystanie ich w rekreacji, profilaktyce leczniczej, rehabilitacji zdrowotnej, odnowie biologicznej (kompleks basenów „Term Maltańskich”).

W przypadku eksploatowanych złóż kopalin głównym zadaniem ochrony jest kompleksowe wykorzystanie zasobów w granicach udokumentowania, a następnie skuteczna i właściwa z punktu widzenia przestrzennego i ochrony środowiska rekultywacja wyrobisk (p. tab. II.2.3.3/3 – teren PG).

Wyklucza się eksploatację złóż węgla brunatnego, stanowiących fragment Rowu Poznańskiego.

3.4.2. Zasady ochrony zasobów wód podziemnych

Dla poprawy jakości wód podziemnych oraz zapewnienia odtwarzalności ich zasobów należy podjąć działania polegające na:

- ✱ dążeniu do konsekwentnego uzbrajania terenów pod zabudowę w infrastrukturę techniczną (szczególnie na obszarach występowania Głównego Zbiornika Wód Podziemnych – GZWP), służącą ochronie środowiska poprzez realizację kanalizacji sanitarnej, ograniczanie zabudowy terenów, na których wprowadzenie kanalizacji sanitarnej jest oddalone w czasie lub utrudnione, a lokalizacja zbiorników bezodpływowych na nieczystości ciekłe będzie dopuszczona tylko jako rozwiązanie tymczasowe – do czasu budowy kanalizacji sanitarnej,
- ✱ ochronie wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany i fosforany pochodzące ze źródeł rolniczych poprzez stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej”,
- ✱ ograniczeniu wykorzystania wód podziemnych do celów innych niż zaopatrzenie ludności w wodę pitną oraz stosowanie do celów technologicznych w przemyśle spożywczym i farmaceutycznym,
- ✱ zwiększeniu skuteczności ochrony zasobów wód podziemnych przed ilościową i jakościową degradacją na skutek nadmiernego eksploatowania, przenikania zanieczyszczeń z powierzchni ziemi, w szczególności z terenów zurbanizowanych,

- ✱ eliminacji zrzutów nieoczyszczonych lub niewystarczająco oczyszczonych ścieków do gruntu i wód otwartych,
- ✱ dla celów zaopatrzenia w wodę, oprócz głównego korzystania z miejskiej sieci wodociągowej, dopuszcza się korzystanie z indywidualnych ujęć wód po spełnieniu warunków określonych w przepisach prawa w tym zakresie,
- ✱ zatrzymaniu jak największej ilości wód opadowych i roztopowych w zlewni, a tym samym znaczącym ograniczeniu ilości ścieków deszczowych i roztopowych odprowadzanych do kanalizacji deszczowej lub cieków, poprzez stosowanie układów zapewniających infiltrację wód opadowych i roztopowych do ziemi oraz zachowanie jak największej powierzchni biologicznie czynnej, nieuszczelnionej i nieutwardzonej.

3.4.3. Zasady ochrony zasobów wód powierzchniowych

Dla poprawy jakości wód powierzchniowych, eliminacji zagrożeń sanitarnych oraz zapewnienia odtwarzalności zasobów wód powierzchniowych zakłada się podjęcie działań zmierzających do:

- ✱ uporządkowania gospodarki wodno – ściekowej, w tym: całkowitego wyeliminowania zrzutów nieoczyszczonych lub niewystarczająco oczyszczonych ścieków do wód otwartych,
- ✱ dążenia do konsekwentnego uzbrajania terenów pod zabudowę w kanalizację sanitarną, nie wprowadzania lub ograniczania zabudowy terenów, na których realizacja kanalizacji sanitarnej jest oddalona w czasie lub utrudniona; dopuszczenie na etapie sporządzania planu miejscowego lokalizacji zbiorników bezodpływowych na nieczystości ciekłe może stanowić rozwiązanie tymczasowe – do czasu budowy kanalizacji sanitarnej,
- ✱ zwiększania retencji gruntowej poprzez tworzenie w miarę możliwości zbiorników retencyjnych dla wód opadowych,
- ✱ zwiększenia ilości wód opadowych i roztopowych zatrzymywanych w zlewni, a tym samym znaczącego ograniczenia ilości ścieków deszczowych i roztopowych odprowadzanych do kanalizacji deszczowej lub cieków, poprzez stosowanie układów zapewniających infiltrację wód opadowych i roztopowych do ziemi oraz zachowanie jak największej powierzchni biologicznie czynnej, nieuszczelnionej i nieutwardzonej,
- ✱ zachowania istniejących cieków wodnych jako otwartych (poza uzasadnionymi przypadkami ich kanalizacji),
- ✱ likwidacji miejsc nielegalnego składowania odpadów;

- ✱ ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany i związki fosforu pochodzące ze źródeł rolniczych poprzez stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej”,
- ✱ ochrony obrzeży jezior, rzek i cieków przed grodzeniem i zabudową poprzez pozostawianie pasa terenu – bufora zieleni jako niezbędnego filtra biologicznego oraz dla przeprowadzenia robót konserwacyjnych.

W celu ochrony przełomowego odcinka doliny rzeki Warty postuluje się ograniczanie ingerencji w jej ukształtowanie poprzez minimalizowanie kolizji z rozwiązaniami komunikacyjnymi i elementami infrastruktury technicznej.

W studium zachowuje się jako otwarte śródlądowe wody powierzchniowe płynące m.in.: rzeki Cybina, Główna, Michałówka, Głuszynka, Spławka, Świątnica, Dworski Rów, Łężyńska, Rów Minikowski, Samica Kierska, Kanał Swadzimski (Przeźmierka), Bogdanka (do ul. K. Pułaskiego – dalej skanalizowana), Strumień (Kanał) Junikowski, Skórzyńska, Starynka, wraz z wyłączeniem z zabudowy ich bezpośrednich dolin, w szczególności teras zalewowych.

Na etapie sporządzania miejscowego planu należy uwzględnić zachowanie ciągłości systemu melioracji i funkcjonowania rowów melioracji szczegółowej.

3.5. ZASADY OCHRONY POWIETRZA

W Studium określa się wytyczne zbieżne lub uzupełniające do aktualizacji Programu ochrony powietrza dla Miasta Poznania⁴⁷ i Programu ochrony powietrza w zakresie benzo-alfa-pirenu m.in. dla strefy Aglomeracja Poznańska⁴⁸, do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, w celu dążenia do uzyskania i utrzymania najwyższej jakości powietrza:

- ✱ zachowanie klinów zieleni jako korytarzy przewietrzania miasta,
- ✱ tworzenie pasów zieleni, szczególnie wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz rozmieszczanie ich w sposób wspomagający przewietrzanie obszarów szczególnie narażonych na kumulowanie zanieczyszczeń,
- ✱ projektowanie układu zabudowy zapewniającego przewietrzanie miasta,
- ✱ wprowadzanie zieleni izolacyjnej,
- ✱ ustalenie zakazu stosowania paliw stałych w obrębie projektowanej zabudowy (w przypadku stosowania indywidualnych systemów grzewczych).

⁴⁷ Uchwała Nr XXIX/561/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 r. w sprawie Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla strefy: Aglomeracja Poznań (strefa Miasto Poznań) w woj. wielkopolskim (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2013 r. poz. 508)

⁴⁸ Uchwała Nr XXIX/566/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 r. w sprawie Programu ochrony powietrza w zakresie benzo-alfa-pirenu dla stref: Aglomeracja Poznańska, Miasto Leszno, strefy gnieźnieńsko-wrzesińskiej oraz strefy pilsko-złotowskiej w woj. wielkopolskim (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2013 r. poz. 509)

- * nakaz wprowadzania w nowej zabudowie proekologicznych i niskoemisyjnych urządzeń lub źródeł ciepła,
- * wdrażanie i stosowanie nowych technologii przyjaznych środowisku (BAT/Best Available Techniques),
- * ograniczenia zużycia energii oraz zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii w ogólnym bilansie produkcji energii,
- * obniżenie emisji komunikacyjnej dzięki:
 - modernizacji systemu transportu publicznego poprzez wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii,
 - promocji środków publicznego transportu zbiorowego,
 - organizację płynnego ruchu komunikacyjnego, z priorytetem dla transportu publicznego,
 - kształtowania pozytywnych postaw mieszkańców w odniesieniu do korzystania, z transportu publicznego, ścieżek rowerowych, ruchu pieszego, wspólnego podróżowania – carpooling (wskazywanie korzyści społeczno-ekologicznych i ekonomicznych, jak również zagrożeń związanych z ekspansywnym rozwojem komunikacji indywidualnej),
 - realizacji dróg rowerowych i popularyzacji ruchu rowerowego,
 - organizacji systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miasta łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum (system Park & Ride),
 - budowie obwodnic miasta Poznania zlokalizowanych poza granicami miasta w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego oraz wprowadzenia zakazu wjazdu do miasta samochodów ciężarowych o masie > 7,5 t;
- * ograniczenie emisji z ogrzewania indywidualnego paliwami stałymi poprzez wzrost odbiorców ciepła sieciowego, ogrzewania elektrycznego lub gazowego.

3.6. ZASADY OCHRONY PRZED HAŁASEM⁴⁹

W Studium określa się wytyczne zbieżne lub uzupełniające do Programu ochrony środowiska przed hałasem⁵⁰, do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, w celu dążenia do uzyskania i utrzymania wymaganych standardów akustycznych:

- 1) odpowiednie przeznaczenie terenów zróżnicowanych pod względem dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku;

⁴⁹ rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826); oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012, poz. 1109).

⁵⁰ "Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania" przyjęty Uchwałą Nr LX/927/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r.

- 2) wprowadzenie ustaleń dotyczących ograniczeń w sytuowaniu zabudowy o określonych wymaganiach akustycznych w środowisku – w strefach ponadnormatywnego hałasu oraz separacji od uciążliwości;
- 3) zachowywanie bezpiecznej odległości linii zabudowy od źródeł hałasu, niezbędnej dla zapewnienia wymaganych standardów akustycznych w środowisku;
- 4) stosowanie oddzielenia terenów zabudowy o wymaganiach akustycznych od terenów emitujących ponadnormatywny hałas, w tym włączanie z rozważą usług do zabudowy mieszkaniowej;
- 5) dopuszczenie wzdłuż tras komunikacyjnych drogowych i kolejowych, stanowiących źródła ponadnormatywnego hałasu, lokalizacji funkcji usługowo-produkcyjnej, także na terenach o kierunku przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową, ale w sposób nie obciążający dodatkowym hałasem terenów mieszkaniowych lub innych chronionych akustycznie w sąsiedztwie;
- 6) w odniesieniu do terenów istniejącej zabudowy mieszkaniowej, położonych wzdłuż dokuczliwych źródeł hałasu, zastosowanie w usytuowanych na tych terenach budynkach z pomieszczeniami przeznaczonymi na stały pobyt ludzi – zasad akustyki budowlanej i architektonicznej lub zmiana przeznaczenia terenów mieszkaniowych na tereny zabudowy usługowej – nie wymagające zachowania standardów akustycznych;
- 7) w projektowaniu układu urbanistycznego:
 - * kształtowanie wnętrz urbanistycznych lub sytuowanie budynków w taki sposób, aby dokuczliwy hałas komunikacyjny nie docierał z zewnątrz do wnętrza struktury zabudowanej,
 - * projektowanie wnętrz urbanistycznych o geometrii i zagospodarowaniu eliminującym odbicia fal akustycznych,
 - * projektowanie rozkładów pomieszczeń w budynkach, uwzględniających najkorzystniejsze położenie ich w stosunku do źródeł hałasu,
 - * ograniczanie wysokości budynków (wyżej większy hałas i trudniej go wytłumić) oraz stosowanie rozwiązań alternatywnych (funkcje pomieszczeń o słabszych lub bez wymagań akustycznych na kondygnacjach najbardziej zagrożonych hałasem),
 - * stosowanie na elewacjach budynków rozwiązań architektonicznych o charakterze rozpraszającym;
- 8) dążenie do zachowywania bezpiecznych odległości przy lokalizowaniu przemysłowych i usługowych źródeł hałasu, nawet na terenach aktywizacji gospodarczej, oraz źródeł hałasu komunikacyjnego, w stosunku do terenów wymagających komfortu akustycznego w środowisku;

- 9) dążenie do przekształcenia struktury i układu komunikacyjnego miasta, szczególnie obszaru funkcjonalnego śródmieścia, w celu zapewnienia priorytetu komunikacji publicznej (struktura sieci ulicznej, limitowanie miejsc parkingowych) i ograniczania ruchu samochodów;
- 10) prowadzenie działań polegających na stopniowym eliminowaniu z ruchu miejskiego dokuczliwego akustycznie transportu samochodowego i tramwajowego (dotyczy przestarzałego technologicznie taboru);
- 11) przebudowywanie układu komunikacyjnego i systemów organizacji ruchu drogowego w celu uzyskania większej płynności ruchu, także przy ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów w warunkach miejskich,
- 12) ograniczanie ruchu i parkowania pojazdów ciężkich na terenach podlegających ochronie akustycznej, poprzez odpowiednie zakazy ruchu i organizowanie wydzielonych parkingów;
- 13) wprowadzanie przegród z zieleni dźwiękoizolacyjnej, spełniających głównie rolę barier o charakterze psychoakustycznym;
- 14) projektowanie jezdni wymuszające zmniejszenie prędkości przez kierowców (progi spowalniające, zmiana geometrii drogi, zawężenie jezdni itp.);
- 15) stosowanie cichej nawierzchni drogowej;
- 16) uwzględnienie ograniczeń wynikających z utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania (już ustanowionego i ewentualnych nowych związanych z oddziaływaniem ponadnormatywnego hałasu).

W przypadku wyczerpania możliwości spełnienia wymaganych standardów akustycznych w środowisku przy pomocy opisanych wyżej działań i zasad, dopuszczone mogą być przegrody przeciwhałasowe – naturalne (wykopy, nasypy) i sztuczne ekrany akustyczne.⁵¹

Przegrody przeciwhałasowe nie powinny być projektowane i realizowane wzdłuż ulic sklasyfikowanych jako klasy zbiorczej i niższej. W pierwszej kolejności powinny być stosowane naturalne przegrody przeciwhałasowe (np. trasy prowadzone w wykopie, wał ziemny porośnięty roślinnością). Dopiero po wyczerpaniu możliwości (lokalizacyjnych i technicznych) mogą być projektowane i realizowane sztuczne ekrany akustyczne, jednak przy uwzględnieniu odpowiedniej pod względem skuteczności i estetyki architektury ekranów, a także z wprowadzeniem zieleni dekoracyjnej, maskującej w sąsiedztwie sztucznych ekranów akustycznych. Wymagane rozwiązania przeciwhałasowe należy lokalizować w liniach rozgraniczających inwestycji komunikacyjnych.

W odniesieniu do obiektów produkcyjnych, magazynów i składów oraz obiektów usługowych emitujących hałas, który na granicy z terenami o zdefiniowanych standardach akustycznych przekracza dopuszczalny poziom, po wyczerpaniu środków technicznych

⁵¹ Patrz też rozdział 2.3.7

i organizacyjnych dla jego ograniczenia, dopuszcza się stosowanie sztucznych ekranów akustycznych lub pełnych ogrodzeń uzupełnionych zielenią izolacyjną.

4. OBSZARY I ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

Do jednego z najważniejszych celów polityki przestrzennej zaliczyć należy ochronę unikalnych wartości dziedzictwa kulturowego, a także wykorzystanie – w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju – zasobów środowiska kulturowego dla rozwoju funkcji metropolitalnych współczesnego miasta.

Jako główne kierunki ochrony w Studium przyjęto:

- * tworzenie warunków dla zintegrowanej ochrony przyrody i dziedzictwa kulturowego,
- * wydobywanie nowych wartości kulturowych miasta.

4.1. POMNIK HISTORII

Obszar pomnika historii „Poznań - historyczny zespół miasta” obejmujący Ostrów Tumski, Zagórze, Chwaliszewo i lewobrzeżne Stare Miasto lokacyjne ze średniowiecznymi osadami podmiejskimi oraz założeniem urbanistyczno-architektonicznym projektu Josefa Stübbena z początku XX w., a także Fortem Winiary, obecnie Parkiem Cytadela, jest otoczony wyjątkową ochroną, podnoszącą prestiż Poznania.

4.2. OBSZARY I OBIEKTY WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW

Studium w pełni uwzględnia dziedzictwo kulturowe miasta Poznania, w którego skład wchodzi zasób zabytków o dużych wartościach historycznych, artystycznych i naukowych. Zakłada się ochronę zabytków nieruchomych, historycznych zespołów budowlanych i układów urbanistyczno-architektonicznych:

- * Stary Rynek wraz z kompleksem budynków jak ratusz, odwach, domki budnicze, pałac Działyńskich, kamienice obrzeżne oraz studnia Prozerpiny i figura św. Jana Nepomucena (A195),
- * Stare Miasto w obrębie ulic: Garbary, Podgórznej, Al. Marcinkowskiego, Solnej, Małe Garbary (A225),
- * Obszar śródmieścia – Centrum miasta w obrębie ulic: Królowej Jadwigi, Towarowej, Mostu Dworcowego, Roosevelta, Pułaskiego, Armii Poznań, koryta rzeki Warty (A231),

- * Zespoły urbanistyczno-architektoniczne kolebki miasta – Ostrów Tumski, najstarszego przedmieścia – Śródka, Starego Miasta oraz najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania, Łazarz, Wilda, Jeżyce, Ostroróg, Sołacz (A239),
- * Pozostałości fortyfikacji pruskich z końca XIX w. obejmujące pierścień 18 fortów zewnętrznych z wszystkimi elementami twierdzy fortowej, takimi jak profile ziemne, schrony, pasy zieleni ochronnej itp. rozmieszczone w rejonach fortecznych (A245),
- * Pozostałości średniowiecznych murów miejskich wewnętrznego i zewnętrznego pierścienia obwarowań miasta z fragmentami baszt i Bramy Wronieckiej (A250),
- * Ring poznański tzw. Ring Stübena – al. Niepodległości – ul. T. Kościuszki (A274),
- * założenie Maxa Johowa, kwartał ulic: Matejki – Ułańska – Wyspiańskiego – Grottgera, (A368),
- * zespół secesyjnych kamienic w kwartale ulic Roosevelta, Krasińskiego, Zacisze (A230),
- * Dzielnic willowa Sołacz z Parkiem Sołackim i aleją kasztanowców – al. Wielkopolską (A244).

Granice terenów objętych wpisem do rejestru zabytków obrazują historyczny zasięg danego założenia, obiektu lub funkcji. W przypadku, gdy w wyniku niewłaściwego zagospodarowania, zostały utracone historyczne wartości, może się zdarzyć, że niektóre strefy wymagać mogą korekty (głównie dotyczy to stref wokół XIX-wiecznych fortów). W Studium przyjęto, że wyżej wymienione granice obszarów wpisanych do rejestru zabytków, na podstawie przeprowadzanych badań mogą ulec zmianie decyzją właściwego Ministra, co nie spowoduje nieważności Studium w tym zakresie.

W ramach ochrony podstawowych wartości kulturowych miasta Poznania, jakimi są **historyczne układy urbanistyczno-architektoniczne** należy szczególnie zadbać o:

- * zachowanie historycznie ukształtowanych układów przestrzennych oraz otoczenia historycznych budowli i zespołów zabytkowych,
- * przywrócenie tożsamości XIX-wiecznych dzielnic poprzez podkreślenie ich indywidualnych cech przestrzennych,
- * wydobycie elementów krystalizujących przestrzeń, walorów dawnego zagospodarowania, elementów symbolicznych,
- * przebudowę lub wymianę zdekapitalizowanej lub dysharmonizującej zabudowy, przy jednoczesnym obowiązku uwzględnienia w trakcie modernizacji kontekstu historyczno-przestrzennego,
- * ochronę formy architektonicznej i gabarytów zabudowy,
- * ochronę panoram i dalekich otwarc widokowych z różnych części i punktów miasta na Stare Miasto, Wzgórze Przemysła, Ostrów Tumski, Śródkę, Wzgórze Św. Wojciecha

oraz eliminowanie lub neutralizowanie pojedynczych elementów zakłócających historyczne panoramy,

- * utrzymanie i ochronę istniejącej zieleni parkowej i zadrzewień ulic,
- * zachowanie i wyeksponowanie pozostałości wewnętrznego pierścienia fortyfikacji pruskich.

4.2.1. Zespół urbanistyczno – architektoniczny kolebki miasta – Ostrów Tumski

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- 1) dążyć do utrzymania historycznej parcelacji w części środkowej między torami kolejowymi a ulicą Prymasa. S. Wyszyńskiego;
- 2) uwzględnić otoczenie historycznych zespołów zabytkowych i obiektów;
- 3) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy;
- 4) zaproponować historyczne powiązanie z miastem lewobrzeżnym i ze Śródką (mosty, kładki);
- 5) dążyć do uspokojenia ul. Prymasa. S. Wyszyńskiego tzw. trasy chwaliszewskiej;
- 6) zachować układ funkcjonalny historycznych ulic.

4.2.2. Zespoły urbanistyczno – architektoniczne: Stary Rynek, Stare Miasto, Obszar Śródmieścia – Centrum miasta, najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania: Jeżyce, Wilda, Łazarz, założenie Maxa Johowa, poznański Ring oraz zespół secesyjnych kamienic na Jeżycach

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- 1) chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych;
- 2) dążyć do zachowania historycznych linii zabudowy ulic i placów, jeżeli nie koliduje to z przyjętymi rozwiązaniami komunikacyjnymi;
- 3) dążyć do utrzymania kompozycji urbanistycznej projektu J. Stübbena i uzupełnienia kompozycji na północno-wschodnie i wschodnie rejony centrum;
- 4) zachować otoczenie historycznych zespołów zabudowy i budowli (np. zachować zieleni towarzyszącą zabudowie willowej m.in. w rejonie ulic F. Chopina, Spornej i Cichej; zachować zieleni towarzyszącą obiektom sakralnym; itp.);
- 5) wprowadzić tereny zabudowy (uzupełniające) w ciągach ulicznych i na obrzeżach kwartałów;

- 6) w miarę możliwości uwzględnić ekspozycję reliktyw średniowiecznego pasa obronnego;
- 7) dążyć do zaakcentowania elementów krystalizujących przestrzeń, walorów dawnego zagospodarowania, elementów symbolicznych (dominant, placów, alei);
- 8) rozważyć przebudowę lub wymianę małowartościowej zdekapitalizowanej lub dysharmonizującej zabudowy, w szczególności np. podwórzowej zabudowy gospodarczej;
- 9) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej pod warunkiem respektowania historycznego kontekstu przestrzennego i harmonijnego wpisania się w zastany układ, zachowując charakter i skalę zabudowy oraz jej intensywność charakterystyczną dla poszczególnych rejonów centrum;
- 10) zachowanie przy kamienicach frontowych ogródków;
- 11) odpowiednio wyeksponować istniejące na tych terenach dominanty historyczno-kulturowe (kościół św. Marcina, kościół św. Wojciecha, kościół o.o. Karmelitów Bosych oraz kościół o.o. Jezuitów przy ul. Dominikańskiej – Szewskiej);
- 12) chronić układy: dawnej wsi Jeżyce wzdłuż ulicy Kościelnej, układ Rynku Jeżyckiego, układ Rynku Łazarskiego i jego historycznych powiązań z centrum miasta, układ Rynku Wildeckiego wraz z przyległymi traktami;
- 13) na terenach zieleni na Wildzie (od ul. Dolna Wilda do Warty na odcinku na południe od ulic Olimpijskiej i Bielniki) dopuścić do kontynuacji zabudowy wyłącznie „obiektami sportowymi w zieleni”;
- 14) uwzględnić warstwę archeologiczną obszarów dawnych osad: Św. Wojciech, Św. Marcin, Św. Gotard;
- 15) w miarę możliwości utrzymać historyczną parcelację, a w przypadku sytuowania budynku na kilku dawnych działkach, wymagane jest kompozycyjne podzielenie jego elewacji w nawiązaniu do historycznych podziałów architektonicznych lub budowlanych.

4.2.3. Zespół urbanistyczno – architektoniczny najstarszego przedmieścia – Śródki

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- 1) chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych;
- 2) w miarę możliwości utrzymać historyczną parcelację, a w przypadku sytuowania budynku na kilku dawnych działkach, wymagane jest kompozycyjne podzielenie jego

elewacji w nawiązaniu do historycznych podziałów architektonicznych lub budowlanych;

- 3) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy.
- 4) wyeksponować zespół zabudowy poklasztornej przy ulicy Bydgoskiej;
- 5) zaakcentować krawędź zabudowy od strony rzeki Cybiny;
- 6) dążyć do uspokojenia ruchu na ulicy Prymasa S. Wyszyńskiego;
- 7) dążyć do przywrócenia pierwotnego układu urbanistycznego wraz z wytworzeniem pierzei Rynku Śródeckiego.

4.2.4. Zespoły urbanistyczno – architektoniczne najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania – Sołacz i Ostroróg

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla zespołu Sołacza należy:

- 1) chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych;
- 2) utrzymać, chronić oraz w miarę możliwości kontynuować charakterystyczny układ przestrzenny Sołacza (układ dróg, placów, kompozycję zabudowy i zieleni);
- 3) zachować historyczne linie zabudowy, jeżeli nie koliduje to z przyjętymi rozwiązaniami komunikacyjnymi;
- 4) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia parku.

2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla zespołu Ostroroga należy:

- 1) chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych;
- 2) zachować historyczne linie zabudowy ulic i placów, jeżeli nie koliduje to z przyjętymi rozwiązaniami komunikacyjnymi;
- 3) uzupełnić zabudowę w ciągach ulicznych i na obrzeżach kwartałów;
- 4) na terenach zabudowy willowej chronić zieleni towarzyszącą zabudowie poprzez nieprzekształcanie jej na inne cele;
- 5) w zabudowie wielorodzinnej należy dążyć do zachowania tzw. przedogródków, czyli terenów zieleni usytuowanych pomiędzy liniami rozgraniczającymi ulic a elewacjami budynków;

- 6) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy.

4.2.5. Zespoły koszarowe w rejonie ulic: Powstańców Wielkopolskich, F. Ratajczaka, T. Kościuszki, Grunwaldzka, Ułańska, Wojskowa, St. Wyspiańskiego

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- 1) chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych;
- 2) w przypadku lokalizacji nowych obiektów respektować historyczną strukturę przestrzenną założenia i harmonijnie wpisywać się w zastany układ;
- 3) dostosować gabaryty, ukształtowanie bryły, kompozycję elewacji do historycznej zabudowy koszarowej.

4.2.6. Parki i założenia parkowe

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia;
- 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia parku;
- 3) uwzględnić ukształtowanie terenu.

2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów: Ogród Zoologiczny przy ulicy Zwierzynieckiej, Ogród z aleją platanów przy szpitalu ortopedycznym przy ul. 28 Czerwca 1956 r., aleja kasztanowcowa na Sołacz, Ogród Botaniczny przy ul. J. H. Dąbrowskiego, aleja kasztanowców przy dworze w Umultowie, parki Ringu Stübkena, Park Chopina, Park Wilsona – należy uwzględnić ustalenia odpowiednich aktów prawnych.

3. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Fortu Winiary tzw. Cytadela, park, cmentarze należy:

- 1) dążyć do objęcia fortu kompleksowym zagospodarowaniem integrującym unikalne wartości kulturowo – przyrodnicze;
- 2) uwzględniać nawarstwienia poszczególnych etapów przekształceń struktury fortu;
- 3) dążyć do rekonstrukcji elementów fortyfikacji; (odtworzenie lub rekompozycja zniszczonych fragmentów wałów, fos, elementów murowanych i obiektów kubaturowych);
- 4) dopuścić lokalizację ścieżek rekreacyjnych, a także obiektów małej architektury;

- 5) dopuścić lokalizację infrastruktury technicznej (z wyłączeniem masztowych obiektów radiokomunikacyjnych) oraz niezbędnej infrastruktury transportowej.

4.2.7. Zespoły dworsko-parkowe

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów: Dwór i park w Głuszynie – Piotrowie, założenia pałacowo-dworsko-parkowego Starołęka Wielka i Antoninek należy:
 - 1) uwzględnić ukształtowanie terenu;
 - 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną w charakterze i strukturze historyczną zabudową;
 - 3) zapewnić rewaloryzację zdewastowanych obiektów budowlanych cennych kulturowo;
 - 4) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów Dwór i park na Rudniczu przy ulicy Wykopy – południowa część założenia dworsko – parkowego z terenami przemysłowymi Rudnicze, należy:
 - 1) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną w charakterze i strukturze historyczną zabudową;
 - 2) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy.
3. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru dwór i park w Chybach - Wielkie założenia dworsko – parkowe, należy:
 - 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia;
 - 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną jednorodną w charakterze i strukturze historyczną zabudową;
 - 3) zapewnić rewaloryzację zdewastowanych obiektów budowlanych cennych kulturowo;
 - 4) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy;
 - 5) zadbać o zachowanie czytelności przestrzennej komponowanych krajobrazów wokół założenia.
4. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów Dwór Schwarzkopffa i park – obecnie teren Uniwersytetu Przyrodniczego, należy:
 - 1) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia;
 - 2) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia.

5. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów: Park i pałac w Radojewie, w Nowej Wsi Górnej, w dawnej wsi Morasko, należy:
 - 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założeń;
 - 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założeń z zachowaną jednorodną w charakterze i strukturze historyczną zabudową;
 - 3) dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy;
 - 4) zachowanie osi widokowej z parku i pałacu w Radojewie na pałac w Owińskach..
6. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Willa z parkiem przy ulicy Ożarowskiej należy:
 - 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia;
 - 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną jednorodną w charakterze i strukturze historyczną zabudową;
 - 3) zadbać o zachowanie czytelności przestrzennej komponowanych krajobrazów wokół założenia.
7. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Park przy dworze w Kiekrzu, przy ulicy Sanatoryjnej, wchodzący w skład dawnej wsi Kiekrz z założeniem dworsko – parkowo – folwarcznym należy zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia.

4.2.8. Folwarki

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru „Folwark Edwardowo – dwór, park, czworaki” (cz. północna) – założenie dworsko-parkowe i folwarczne, należy:
 - 1) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną w charakterze i strukturze historyczną zabudową;
 - 2) utworzyć, poprzez wyznaczone w obszarze obiekty i budynki historyczne, płaszczyznę odniesienia dla pozostałych obiektów i zapewnić dostosowanie nowej zabudowy do charakterystycznych form i kolorytu istniejących w obrębie historycznego założenia obiektów historycznych.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru „Folwark Pałaców – dwór i park, obserwatorium astronomiczne” – należy zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia i budynków.

4.2.9. Forty zewnętrznego pierścienia twierdzy

Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów Fortów zewnętrznego pierścienia twierdzy należy:

- 1) zapewnić ochronę wszystkich elementów fortów (budowle kubaturowe, nasypy ziemne, zieleń forteczna, historyczne ukształtowanie terenu) z dopuszczeniem przekształcenia w zieleń parkową;
- 2) wprowadzić zakaz lokalizowania nowych oraz rozbudowy istniejących obiektów budowlanych z wyjątkiem:
 - * rekonstrukcji elementów fortyfikacji;
 - * ścieżek rekreacyjnych, a także obiektów małej architektury;
 - * infrastruktury technicznej oraz niezbędnej infrastruktury transportowej;
 - * tablic informacyjnych dotyczących obiektów zabytkowych;
 - * obiektów budowlanych wspomagających funkcje usługowe adaptowanych zabudowań pofortecznych, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z obszaru OZW „Fortyfikacje w Poznaniu” oraz zabytkowego charakteru fortyfikacji.
- 3) dążyć do uczynienia układu dawnych dróg rokadowych, w tym także poprzez wytworzenie alternatywnych połączeń podbudowanych zielenią, umożliwiających stworzenie spójnego systemu;
- 4) dążyć do zabezpieczenia i wyeksponowania odkrytych elementów fortyfikacji z możliwością ich częściowej rekonstrukcji;
- 5) dążyć do zachowania systemu pomocniczych obiektów i urządzeń militarnych.

4.2.10. Zespół rekreacyjny – Tor Wyścigów Konnych – Hipodrom Wola

Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru należy:

- 1) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia;
- 2) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia.

4.2.11. Cmentarze

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów Cmentarz Zasłużonych Wielkopolan i cmentarze na Cytadeli – należy uwzględnić w celu ich ochrony ustalenia odpowiednich aktów prawnych.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów Cmentarzy: Jeżyckiego, Górczyńskiego, parafialnego Bożego Ciała przy ulicy Bluszczowej, przy ul. Samotnej, przy kościele Wszystkich Świętych przy ul. Grobla, przy kościele św. Małgorzaty na Śródcie,

przy kościele Jana Jerozolimskiego za Murami na Komandorii – należy uwzględnić w celu ich ochrony ustalenia odpowiednich aktów prawnych.

3. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów wymienionych cmentarzy należy zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia oraz zabytkowych obiektów towarzyszących.
4. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów cmentarzy: przy kościele św. Jakuba w Głuszynie, przy ulicy Daszewickiej i przy ulicy Głuszyna należy:
 - 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia;
 - 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia.

4.2.12. Zabudowa kolejowa i przemysłowa

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru: Średzka Kolej Powiatowa – zespół stacji i parowozowni należy:
 - 1) utrzymać granice założenia i charakter zabudowy zespołu;
 - 2) dostosować ewentualną nową zabudowę o funkcjach towarzyszących do charakterystycznych form obiektów kolejowych w obrębie zespołu pod warunkiem harmonijnego wpisania się w zastany układ.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru browar Mycielskich w Kobylepolu należy:
 - 1) utrzymać granice założenia i charakter zabudowy zespołu;
 - 2) dostosować ewentualną nową zabudowę o funkcjach towarzyszących do charakterystycznych form obiektów przemysłowych w obrębie zespołu pod warunkiem harmonijnego wpisania się w zastany układ.

W obrębie miasta istnieją pojedyncze obiekty wpisane do rejestru zabytków, dla których ochrona realizowana jest na podstawie odpowiednich aktów prawnych.

4.3. OBSZARY I OBIEKTY CHRONIONE PLANEM MIEJSCOWYM ORAZ POZOSTAŁE OBSZARY CENNE KUTUROWO

Ochrona zabytków realizowana jest także w formie obszarów i obiektów chronionych planem miejscowym. Zasady i parametry zabudowy oraz zagospodarowania dla obszarów i obiektów podlegających ochronie zapisane zostały w ustaleniach obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W celu zachowania wyjątkowych walorów kulturowych istniejących historycznych układów urbanistycznych, ruralistycznych, założeń dworskich i pałacowych, zespołów zabudowy, a także pojedynczych obiektów architektonicznych i zieleni poza obszarami

chronionymi prawnie w formie wpisu do rejestru zabytków, Studium wyznacza lub opisuje w granicach miasta Poznania obszary cenne kulturowo nie objęte formą ochrony zabytków, wskazane do ustalenia ich ochrony w planie miejscowym. Obszary te obejmują zespoły i obiekty o wysokich wartościach kulturowych, architektonicznych bądź krajobrazowych, znaczących dla kształtowania tożsamości miasta. Przy sporządzaniu planów miejscowych należy uwzględniać „Spis zabytków architektury Poznania”, który stanowi podstawę ujęcia danego zespołu urbanistyczno-architektonicznego lub obiektu architektury w gminnej ewidencji zabytków. Ewidencja ta podlega ciągłej nowelizacji i uzupełnieniom, stąd dane zawarte w spisie mają charakter tymczasowy, do czasu wykonania pełnej ewidencji zabytków.

Do obszarów tych (w części już objętych ochroną w planach miejscowych) należą:

- * historyczne wsie o czytelnym układzie przestrzennym (układy wsi o czytelnym historycznym układzie przestrzennym występujące bez założenia dworskiego i folwarcznego posiadające zachowane autentyczne ukształtowanie wraz z elementami dawnego rozplanowania działek, dróg, rozłogów pól) np. Krzesinki, Fabianowo,
- * wsie o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem pałacowo – dworsko – parkowym i folwarcznym, np. Morasko, Radojewo,
- * założenia pałacowo – dworsko – parkowe i folwarczne (układy przestrzenne składające się z założenia pałacowego, dworskiego, parku i zespołu folwarcznego, w których zieleń stanowi istotny element założenia, rozbudowane później o kolonie mieszkaniowe). Wytypowane obszary są bardzo zróżnicowane pod względem nasycenia elementami dziedzictwa kulturowego: występują tu wartościowe obiekty architektoniczne - zespoły sakralne, rezydencje, dwory wpisane do rejestru zabytków oraz obiekty przyrodnicze objęte ochroną i ewidencją konserwatora przyrody), np. Marcecin, Wielkie,
- * wsie silnie przekształcone, zurbanizowane (w ich zabudowie widoczne są ślady wiejskiej przeszłości, jednak generalnie trwają na tych terenach intensywne procesy inwestycyjne, prowadzące do niekontrolowanej urbanizacji) np. Górczyn, Dębiec,
- * zespoły osiedli mieszkaniowych, np. osiedle Warszawskie, Plac Lipowy, osiedle willowe w obrębie ulic Południowa – Czechosłowacka – Opolska, Osiedle Hipolita Cegielskiego na Dębcu, dawne osiedle magistrackie przy ulicach A. Andrzejewskiego – Krzywa – Głogowska na Górczynie,
- * zespoły koszarowe, np. Koszary Saperów przy ul. Rolnej,
- * zespoły rekreacyjne i parkowe, np. Park Szelągowski, park Dębina przy ulicach Dolna Wilda Piastowska, aleja kasztanowcowa na Sypniewie,
- * zespoły przemysłowe, w tym m.in. cegielnie, budynki stacji kolejowych, młyny.

Studium wskazuje zasięgi większości obszarów cennych kulturowo chronionych planami miejscowymi i nie objętych formą ochrony zabytków. Dla obszarów i obiektów nie objętych formą ochrony zabytków proponuje się na etapie sporządzania miejscowego planu wskazanie ich do ochrony i zapewnienie trwałości zachowanych elementów kulturowych, zwłaszcza historycznych układów przestrzennych, szczególnych w zakresie rozplanowania, skali i ukształtowania zabudowy, założeń i układów wiejskich, a także wprowadzenie zakazu przekształceń form bryły wartościowych budynków i kompozycji elewacji oraz uwzględnienie możliwości rewaloryzacji zdewastowanych obiektów budowlanych cennych kulturowo.

4.3.1. Dawne wsie o czytelnym układzie przestrzennym

Na etapie sporządzania planu miejscowego na terenach dawnych wsi Psarskie, Fabianowo, Kotowo, Krzesinki, z założeniem dworsko-folwarcznym: Krzyżowniki, Pokrzywno, z założeniem dworsko-parkowym i folwarcznym: Kiekrz, Głuszyna, Krzesiny, należy:

- 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół dawnej wsi,
- 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego dawnej wsi z zachowaną jednorodną w charakterze i strukturze historyczną zabudową,
- 3) na terenach Fabianowa, Kotowa utworzyć poprzez wyznaczone w obszarze obiekty i budynki historyczne płaszczyznę odniesienia dla pozostałych obiektów i zapewnić dostosowanie nowej zabudowy do charakterystycznych form i kolorytu istniejących w obrębie historycznego założenia obiektów.

4.3.2. Zespoły zabudowy dawnych wsi: Główna, Zawady – silnie przekształconych, zurbanizowanych

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- 1) chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych;
- 2) dążyć do wytworzenia nowej jakości przestrzeni w oparciu o współczesne standardy, ale z zachowaniem fragmentów przestrzeni historycznej, dających pojęcie o dawnym krajobrazie, który ulegał przekształceniom;
- 3) w miarę możliwości wskazać do zachowania i ochrony zabudowę z muru pruskiego przy ulicy Zawady;
- 4) odtworzyć i uczynić historyczne dominanty i akcenty oraz chronić ich strefy widokowe.

4.3.3. Założenia i dawne wsie o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem pałacowo-dworsko-parkowym i folwarcznym

Na etapie sporządzania planu miejscowego na terenach:

- *dawnych wsi o założeniu dworsko-parkowym i folwarcznym – Marcelin, Strzeszyn, Umultowo, Wielkie,
 - *dawnych wsi o założeniu dworsko – parkowym z terenami przemysłowymi Rudnicze - północna część,
 - *dawnych wsi o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem pałacowo – dworsko – folwarcznym – Spławie,
 - *dawnych wsi o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem pałacowo – dworsko – folwarcznym i parkowym – Morasko, Radojewo,
- należy:
- ⇒ przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia,
 - ⇒ zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną w charakterze i strukturze historyczną zabudową,
 - ⇒ dostosować wizualnie nową zabudowę do zabudowy historycznej i historycznego kontekstu przestrzennego oraz harmonijnie wpisać się w zastany układ, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy;
 - ⇒ zapewnić możliwość poprawienia lub przywrócenia jakości założeń parkowych (zieleń, wody, ukształtowanie terenu), stanowiących integralny element historycznego założenia;

4.3.4. Dawne wsie – silnie przekształcone: Górczyn, Dębiec, Junikowo, Ławica

Na etapie sporządzania planu miejscowego na ww. terenach należy:

- 1) umożliwić wytworzenie nowej jakości przestrzeni w oparciu o współczesne standardy, z zachowaniem fragmentów historycznych przestrzeni, dających pojęcie o dawnym krajobrazie, który ulegał przekształceniom;
- 2) odtworzyć i uczynić historyczne dominanty i akcenty oraz chronić ich strefy widokowe.

4.3.5. Obszary rozproszonej zabudowy zagrodowej

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy objąć ochroną obiekty dawnych osad olenderskich, występujące w dolinie rzeki Warty w rejonie Nowej Wsi Dolnej.

4.3.6. Zespoły osiedli mieszkaniowych

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Osiedle Warszawskie należy:
 - 1) utrzymać i chronić historyczny układ przestrzenny,
 - 2) zachować historyczne linie zabudowy, jeżeli nie koliduje to z przyjętymi rozwiązaniami komunikacyjnymi,
 - 3) zachować zieleń towarzyszącą zabudowie poprzez nieprzekształcanie jej na inne cele.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Minikowo należy utrzymać gwiaździsty układ przestrzenny dróg.
3. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Botaniczna – Miła, osiedle Tramwajarzy Grodziska – Szamotulska, Abisynia, Kolonia robotników kolejowych na Wildzie przy ul. 28 Czerwca 1956 r. róg Wspólnej, Plac Lipowy oraz zespołu zabudowy mieszkaniowej z okresu okupacji przy ul. Opolskiej, należy:
 - 1) utrzymać i chronić historyczny układ przestrzenny;
 - 2) zachować historyczne linie zabudowy, jeżeli nie koliduje to z przyjętymi rozwiązaniami komunikacyjnymi;
 - 3) chronić zieleń towarzyszącą zabudowie poprzez nieprzekształcanie jej na inne cele;

4.3.7. Zespoły koszarowe

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru: Zespół budynków koszarowych Artylerii Ciężkiej przy ulicy Wojska Polskiego, należy w przypadku nowych lokalizacji respektować historyczną strukturę przestrzenną założenia i harmonijnie wpisywać się w zastany układ poprzez dostosowanie gabarytów, ukształtowanie brył, kompozycję elewacji do historycznej zabudowy koszarowej.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru: Zespół koszarowy – Koszary Saperów i koszar lotników na Ławicy przy ul. Lotniczej należy:
 - 1) w przypadku nowych lokalizacji respektować historyczną strukturę przestrzenną założenia i harmonijnie wpisywać się w zastany układ;
 - 2) dostosować gabaryty, ukształtowanie bryły, kompozycję elewacji do historycznej zabudowy koszarowej.

4.3.8. Zespoły rekreacyjne

Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru Park Szelągowski – zespół rekreacyjny należy:

- 1) przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia;

- 2) zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z uwzględnieniem historycznego ogrodu wycieczkowego przy ulicy Szelałgowskiej i odtworzeniem tarasów ogrodowych;
- 3) zachować ukształtowanie terenu.

4.3.9. Zabudowa kolejowa

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszaru: Stacja Poznań-Strzeszyn, ulica Biskupińska należy:
 - 1) utrzymać granice założenia i charakter zabudowy zespołu;
 - 2) dopuścić możliwość wtórnych podziałów, lecz z zachowaniem integralności przestrzennej zespołu stacji;
 - 3) dostosować ewentualną nową zabudowę o funkcjach towarzyszących do charakterystycznych form obiektów kolejowych w obrębie zespołu pod warunkiem harmonijnego wpisania się w zastany układ.
2. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów, na których znajdują się Stacja Poznań–Wschód, Poznań–Starołęka, Poznań-Wola, Poznań–Antoninek, Poznań–Dębiec, Poznań–Kiekrz należy:
 - 1) zachować urbanistyczne założenia stacji;
 - 2) eksponowanie i zachowanie cennych wartości kulturowych.
3. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów, na których znajdują się: hala lokomotywowni wachlarzowej przy ulicy Kolejowej, most kolejowy na Dębinie nad Wartą, wiadukty kolejowe nad ulicami K. Pułaskiego - Poznańską, K. Libelta, F. Nowowiejskiego, Cichą (wpisany do rejestru zabytków) oraz przepusty kolejowe w nasypie kolejowym przy ul. Kościelnej, Nad Wierzbakiem i przy jez. Rusalka – należy uwzględnić zachowanie wymienionych obiektów.

4.3.10. Zespoły przemysłowe

1. Na etapie sporządzania planu miejscowego dla terenów zespołów przemysłowych należy dążyć do uruchomienia procesu przemian funkcjonalnych, przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych prowadzących do uaktywnienia przestrzeni i podnoszenia jakości zdegradowanej zabudowy z wykorzystaniem charakterystycznych cech obszaru poprzez:
 - 1) eksponowanie i zachowanie cennych wartości kulturowych;
 - 2) dostosowanie nowej zabudowy do charakterystycznych form obiektów przemysłowych;

- 3) nowe zagospodarowanie terenu oraz nowo projektowaną zabudowę, która powinna tworzyć integralną całość z obszarami sąsiadującymi pod względem funkcjonalnym i przestrzennym, uwzględniając istniejące powiązania m.in. komunikacyjne, infrastrukturalne, kompozycyjne i widokowe.
2. Dodatkowo na etapie sporządzania planu miejscowego dla obszarów:
- 1) Młyn przy ulicy Słupskiej, młyn przy ulicy Sarniej, młyn przy ulicy Browarnej, cegielnia przy ulicy Ceglanej:
 - ⇒ należy chronić charakterystyczne formy obiektów przemysłowych w obrębie zespołu;
 - ⇒ można dopuścić realizację funkcji mieszkaniowej w formie tzw. loftów.
 - 2) cegielnie przy ulicy Mieleszyńskiej i przy ulicy Wykopy – należy chronić charakterystyczne formy obiektów przemysłowych w obrębie zespołu.
 - 3) zagroda młynarska – Różany Młyn:
 - ⇒ należy przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia;
 - ⇒ należy zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia z zachowaną jednorodną w charakterze i strukturze historyczną zabudową.
- 1) cegielnia przy ulicy Leszczyńskiej – należy chronić charakterystyczne formy obiektów przemysłowych w obrębie zespołu.

4.4. OCHRONA ZABYTKÓW ARCHEOLOGICZNYCH

Z uwagi na rozpoznaną dużą ilość miejsc występowania stanowisk archeologicznych rozproszonych na terenie Poznania nie ma możliwości wykluczenia terenów cennych pod względem archeologicznym z procesu rozwoju przestrzennego miasta.

Znaczne skupiska zarejestrowanych znalezisk archeologicznych i stref ochrony archeologicznej osad występują także poza centrum, m.in. na Kotowie, Fabianowie, Pokrzywnie, Michałowie, Sławiu, Strzeszynie, Umultowie i Nowej Wsi Górnej, a więc niemal na wszystkich głównych terenach inwestycyjnych miasta.

Główne obszary ochrony archeologicznej przedstawiono na rys. 1.4.3.2 (tom I – „Uwarunkowania”).

Postępowanie w zakresie ochrony zabytków archeologicznych w procesach inwestycyjnych regulują przepisy odrębne.

4.5. DZIAŁANIA W ZAKRESIE DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Głównym celem ochrony dziedzictwa kulturowego miasta jest utrzymanie ciągłości jego rozwoju z zachowaniem różnorodności dziedzictwa historycznych przestrzeni miejskich

oraz poprawa estetyki i wzbogacenie atrakcyjności fragmentów zdegradowanych i dysharmonizujących krajobraz miasta. Dla zapewnienia historycznej ciągłości rozwoju i ochrony wartości kulturowych (w połączeniu z ochroną środowiska przyrodniczego) Studium wytycza kierunki, w których obowiązującą zasadą jest dążenie do integracji historycznych oraz współczesnych rozwiązań koncepcyjnych, projektów, programów, inwestycji dotyczących struktur architektonicznych i urbanistycznych.

W Studium proponuje się opracowanie długofalowych programów dotyczących ochrony, adaptacji, rehabilitacji:

- zespołu przestrzeni historycznej, kulturowej, społecznej Śródmieścia miasta Poznania,
- systemu zewnętrznego pierścienia fortów i związanych z nimi dróg rokadowych,
- klinowo – pierścieniowego systemu zieleni,
- zachowanych zespołów pałacowych, dworskich i folwarcznych,
- pojedynczych zabytków, zespołów i obszarów przemysłowych np. obszar po cegielniach Rudnicze Wykopy– Kopanina,
- dawnych układów ruralistycznych,
- budownictwa mieszkaniowego charakterystycznego dla peryferii Poznania, np. przy założeniach dworskich i dawnych wsi podmiejskich.

Programy powinny zainicjować zespół działań (sanacyjnych, renowacyjnych, modernizacyjnych i rewitalizacyjnych), mających na celu stworzenie wysokiej jakości przestrzeni historycznej i kulturowej, atrakcyjnej dla mieszkańców Poznania i przyszłych pokoleń. Wsparciem dla tych programów powinny być miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego sporządzane dla tych obszarów.

Studium uwzględnia działania na rzecz rewitalizacji zapisane w Miejskim Programie Rewitalizacji – są to projekty dotyczące uporządkowania i unowocześnienia przestrzeni śródmiejskiej.

4.6. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

Wytypowane w uwarunkowaniach (tom I rozdz. 4.2.4.) wartościowe dobra kultury współczesnej proponowane są do objęcia ochroną na etapie sporządzania planu miejscowego. Zakres tej ochrony ustanowiony będzie odpowiednio do stanu zachowania i kontekstu przestrzennego obiektu. Nie wyklucza się też wskazania innych obiektów stanowiących osiągnięcia współczesnej architektury do ochrony w planie miejscowym.

5. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM I LOKALNYM

Cele publiczne, o których mowa w niniejszym Studium, określone zostały zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651 z późn. zm.).

5.1. OBSZARY, NA KTÓRYCH ROZMIESZCZONE BĘDĄ INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

Studium uwzględnia następujące cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego, uchwalonego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwałą Nr XLVI/690/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 r.⁵²:

- * infrastrukturę dla sił wzmocnienia NATO – modernizację lotniska Krzesiny,
- * lokalizację III ramy komunikacyjnej jako drogi krajowej,
- * rozbudowę portu lotniczego Poznań - Ławica,
- * przeciwdziałanie dekapitalizacji szlaku żeglownego na rzece Warcie (budowli, urządzeń hydrotechnicznych) oraz lokalizację nowego portu rzeczno-jeziornego w Poznaniu – w rejonie stoczni rzecznej na Starołęce lub w północnej części Ostrowa Tumskiego,
- * lokalizację linii elektroenergetycznych najwyższych i wysokich napięć 400kV, 220 kV i 110 kV,
- * w rejonie Moraska i Radojewa przebieg poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu) – zgodnie z zapisami w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego – do uściślenia na etapie sporządzania planu miejscowego i przy uwzględnieniu przepisów odrębnych.

Do celów publicznych ponadlokalnych zalicza się także drogi tworzące węzeł dróg krajowych i wojewódzkich, o których mowa w rozdziale 6.4, a także, system Poznańskiego Węzła Kolejowego wraz z planowaną budową kolei dużych prędkości.

Dla rozwoju funkcji metropolitalnych Poznania niezwykle istotna jest rozbudowa bazy państwowych szkół wyższych, w tym przede wszystkim:

- * kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Morasku – Umultowie,
- * kampusu Politechniki Poznańskiej wzdłuż rzeki Warty,
- * kampusu Uniwersytetu Przyrodniczego,

⁵²Uchwała Nr XLVI/690/10 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego ogłoszona w Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 155, poz. 2953 z dnia 05 sierpnia 2010 r.

- * kampusu Uniwersytetu Medycznego,
- * Uniwersytetu Ekonomicznego,
- * Akademii Muzycznej,
- * Akademii Wychowania Fizycznego w rejonie ul. Droga Dębińska,
- * parków naukowo-technologicznych.

Ponadto przewiduje się w rejonie ulic D. Chłapowskiego – Dolna Wilda lokalizację zintegrowanej siedziby poznańskich jednostek skarbowych, w rejonie ul. Szwajcarskiej budowę Specjalistycznego Zespołu Opieki Zdrowotnej dla Matki i Dziecka, wraz z ewentualną budową nowych lądowisk dla śmigłowców dla obsługi szpitali specjalistycznych, a także kontynuację rozbudowy Poznańskiego Parku Technologiczno-Przemysłowego.

5.2. OBSZARY, NA KTÓRYCH ROZMIESZCZONE BĘDĄ INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

Do celów publicznych o znaczeniu lokalnym należą przede wszystkim:

- * drogi publiczne z wyjątkiem wymienionych w rozdziale 5.1.,
- * trasy tramwajowe i dworce miejskie – przesiadkowe,
- * parkingi P&R i parkingi buforowe,
- * rozbudowa zajezdni autobusowej przy ul. Mogileńskiej – Pustej,
- * magistrale wodociągowe, kolektory sanitarne, ogólnospławne i deszczowe, linie energetyczne i stacje elektroenergetyczne 110/15kV, o których mowa w rozdziale 7.
- * inwestycje związane z gospodarką odpadami, o których mowa w rozdziale 7.
- * szkoły podstawowe, gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne,
- * domy opieki społecznej,
- * szpitale i przyszpitalne lądowiska dla śmigłowców,
- * obiekty straży pożarnej,
- * obiekty policji,
- * poszerzenie cmentarza komunalnego na Miłostowie,
- * poszerzenie cmentarzy parafialnych na Morasku, Strzeszynie, Minikowie i przy ul. Jasna Rola oraz przy ul. Samotnej,
- * inwestycje wspierające ochronę przyrody i środowiska, np. przy rezerwacie Żurawiniec.

Wymienione inwestycje nie wyczerpują katalogu możliwych do realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym. Przyjęto więc nadrzędną zasadę, że ewentualne nowe, obecnie trudne do przewidzenia, inwestycje celu publicznego mogą być zlokalizowane w granicach miasta pod warunkiem podjęcia działań minimalizujących ewentualne kolizje z istniejącymi i docelowymi funkcjami terenów.

6. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Przyjmuje się, że cele polityki transportowej Miasta oraz generalne kierunki i zasady rozwoju systemu transportowego (instrumentarium polityki) zostały zdefiniowane w załączniku do Uchwały Rady Miasta Poznania Nr XXIII/269/III/99 z 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania.

Zawarte w niniejszym rozdziale zapisy odnoszą się przede wszystkim do tej części przestrzeni Miasta, dla której ustalono kierunek przeznaczenia pod infrastrukturę transportową. Dla potrzeb kolei, komunikacji tramwajowej, komunikacji samochodowej na ulicach układu podstawowego, zaplecza miejskiego transportu publicznego i tzw. dworców miejskich, wyznacza się tereny infrastruktury transportowej, oznaczone na rysunku Studium pt. „Kierunki” symbolami: „kk...”, „kd...”, „kdd...”, „ktz...”.

Zapisy odnośnie podstawowych parametrów dla poszczególnych terenów umieszczono w tabelach zawartych w niniejszym rozdziale. Dla pozostałych elementów systemu transportowego definiuje się zasady rozwoju, wskazując lokalizacje opisowo lub graficznie, bez wyznaczania odrębnych terenów.

Dla terenów infrastruktury transportowej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się:

- * w przypadku nie inwestowania na nowych terenach budowlanych, utrzymanie istniejącego użytkowania i zagospodarowania terenu w miejscach lokalizacji projektowanych elementów systemu transportowego; dotyczy to przede wszystkim dotychczasowych terenów rolniczych Garaszewa, Minikowa, Krzesin, Moraska oraz obszarów z określonym przebiegiem III ramy; obok utrzymania istniejącego użytkowania, nie wyklucza się wprowadzenia tymczasowych obiektów i form zagospodarowania, pod warunkiem, że pozwala na to dostępność komunikacyjna terenu;
- * rozwiązania częściowe, jako etap uzyskania docelowych parametrów, pod warunkiem wykazania w analizach do planu miejscowego, że jego ustalenia w zakresie lokalizacji zabudowy i zasad zagospodarowania terenu nie kolidują z kierunkowym przeznaczeniem pod infrastrukturę transportową i określonymi w Studium parametrami; przykładowo droga, dla której zapisano w Studium przekrój dwujezdniowy, może być regulowana w planie stopniowo, zaczynając od jednej jezdni i ograniczonego dla potrzeb tej jezdni pasa drogowego – umożliwiając tymczasowe zachowanie istniejących obiektów kolidujących z docelowymi parametrami drogi lub wykorzystanie potencjalnych rezerw dla drugiej jezdni na tymczasowe formy zagospodarowania;

- * korekty przebiegu tras komunikacyjnych oraz wyznaczanie nowych odcinków, nie przewidzianych w Studium pod warunkiem zabezpieczenia zapisanych w niniejszym Studium powiązań i minimalnych parametrów wynikających ze szczegółowych analiz;
- * w uzasadnionych przypadkach lokalizację zabudowy na terenach infrastruktury transportowej, w szczególności dotyczy to obiektów związanych z publicznym transportem zbiorowym oraz możliwości lokalizacji zabudowy nad trasami prowadzonymi w tunelach lub przekrytych wykopach pod warunkiem, że nie koliduje to z podstawową funkcją transportową terenu,
- * lokalizację nadziemnych i podziemnych połączeń komunikacyjnych, w formie mostów kładek, tuneli oraz podziemnych połączeń technologicznych w formie kanałów na przecięciu z terenami transportu, w celu uzyskania niezbędnego powiązania funkcjonalnego terenów rozdzielonych funkcją transportową.

6.1. RUCH PIESZY I ROWEROWY

1. Każdy plan miejscowy oraz inne opracowania projektowe w obszarze miasta winny ustosunkowywać się do problemu ruchu pieszego i rowerowego oraz jego infrastruktury, z uwzględnieniem dążenia do segregacji ruchu pieszego od rowerowego.
2. W Studium wyznaczono główne kierunki tras ruchu pieszego i rowerowego (rys. II.6.1):
 - o charakterze ogólnomiejskim wykorzystywane w codziennych podróżach:
 - o na obszarze funkcjonalnego śródmieścia wyróżniono trasy, gdzie występuje duża koncentracja potoków ruchu pieszego i rowerowego i gdzie wymaga się podniesienia jakości infrastruktury dla ruchu pieszego oraz wprowadzenia rozwiązań systemowych dla ruchu rowerowego, z dążeniem do segregacji ruchu pieszego od rowerowego,
 - o poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia wyróżniono trasy rowerowe, stanowiące główne dojazdy do obszaru funkcjonalnego śródmieścia, połączenia międzyczynicowe, trasy wylotowe z miasta, gdzie wymaga się wprowadzenia rozwiązań kompleksowych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej;
 - o charakterze rekreacyjno-turystycznym prowadzone po terenach zieleni, leśnych i parkowych jak trasy przy rzece Warta, np. system „Wartostrady” oraz trasy powyżej mostu Lecha do planowanej kładki pieszo-rowerowej w Radojewie wzdłuż starorzecza i po wschodniej stronie linii kolejowej Zieliniec – Kiekrz, trasy w rejonie Jeziora Maltańskiego, Jeziora Kierskiego, Doliny Bogdanki, atrakcyjne zarówno dla ruchu pieszego jak i rowerowego, gdzie powinno się dążyć do segregacji ruchu pieszego i rowerowego.

- System tras rekreacyjno-turystycznych może być wykorzystywany również w podróżach ogólnomiejskich.
3. Niektóre z ww. tras rowerowych posiadają także znaczenie międzynarodowe poprzez ich zaliczenie do sieci EuroVelo przez Europejską Federację Cyklistów.
 4. Na obszarze funkcjonalnego śródmieścia wyodrębniono dodatkowo:
 - ogólnomiejski ciąg o znaczeniu historycznym – Trakt Królewsko-Cesarski, tj. szlak pieszy i rowerowy przebiegający od Mały przez centrum miasta do obszaru Jeży;
 - główne korytarze ruchu pieszego - „Trakty Centrum”, które z uwagi na atrakcyjność celów ruchu i otoczenia, będą się wyróżniać lub już dziś się wyróżniają dużym natężeniem ruchu pieszego; w relacji wschód – zachód jest to ciąg prowadzony ulicami Św. Marcin, Podgórna, Plac Bernardyński, Mostowa, Kórnicka, a w relacji północ – południe ulicami i rynkami: Rynek Wildecki, Górna Wilda, Półwiejska, Wrocławska, Stary Rynek, Wroniecka, Plac Wolnica, Bóznicza, Ku Cytadeli.
 5. Kierunki tras ruchu pieszego i rowerowego – z wyróżnieniem głównych połączeń międzydzielnicowych, przebiegu sieci EuroVelo, Traktów: Królewsko-Cesarskiego oraz Centrum przedstawiono na rys. II.6.1. Zapisany program nie wyklucza wprowadzenia na poziomie mpzp dodatkowych tras pieszych i rowerowych w oparciu o analizy rozwiązań układu komunikacyjnego obszaru planu i jego powiązań z otoczeniem.
 6. Określone w Studium główne przebiegi tras pieszych i rowerowych należy traktować jako wskazanie kierunkowe. Na etapie sporządzenia planów miejscowych dopuszcza się korekty przebiegu, z uwzględnieniem szczegółowej analizy ograniczeń i predyspozycji obszaru. Określone trasy rowerowe nie zawsze oznaczają wydzielone drogi rowerowe. Ruch rowerowy może być prowadzony na jezdniach poprzez wyznaczenie pasów dla rowerów np. przez malowanie, wprowadzenie kontrapasów lub wydzielonymi ścieżkami rowerowymi, duktami leśnymi, alejkami parkowymi itp.; system tras rowerowych winien wykazywać się cechami: spójności, bezpośredniości, atrakcyjności oraz bezpieczeństwem i wygodą użytkowania. Z dróg układu obsługującego w przypadku zastosowania form uspokojenia ruchu rowerzyści mogą korzystać na zasadach ogólnych.
 7. Trasy rowerowe przy ulicach tzw. układu podstawowego oraz innych o dużym natężeniu ruchu rowerowego należy segregować od ruchu samochodowego, przy czym za segregację uznaje się wydzielanie ścieżek rowerowych, jak też stosowanie pasów rowerowych na jezdni, czy kontrapasów.
 8. W obszarach intensyfikacji funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej powinno się zagęścić siatkę ścieżek rowerowych.
 9. Należy dążyć do całkowitego domknięcia podsystemu dróg rowerowych o charakterze obwodowym prowadzonego po II ramie tj. ulicami: Hetmańską, L. Zamenhofa, Jana Pawła II, Podwale, Prymasa A. Hłonda, mostem Lecha, Serbską, Aleją Solidarności, W. Witosa,

Niestachowską oraz S. Żeromskiego poprzez uzupełnienie brakujących ścieżek w ul. Wł. Reymonta i fragmencie ul. Hetmańskiej, łączącego wszystkie dzielnice Poznania.

10. Przyjmuje się, że w centrum miasta oraz w śródmiejskich częściach Jeżyc, Grunwaldu i Wildy (w rejonach pomiędzy ulicami głównymi, I i II ramą) zostaną zorganizowane strefy ruchu uspokojonego. Na terenach poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia postuluje się wprowadzać reguły ruchu uspokojonego w obszarach pomiędzy ulicami układu podstawowego, we wszystkich rejonach zabudowy mieszkaniowej. Zaleca się wdrażanie stref metodami administracyjnymi, organizacyjnymi i inwestycyjnymi m.in. poprzez: realizację stref tempo „30”, zwężenie jezdni, zmianę sposobu parkowania, oddzielenia chodników i ścieżek rowerowych od jezdni, wprowadzenie ruchu rowerowego przeciwnego do kierunku jazdy na lokalnych ulicach jednokierunkowych poprzez zastosowanie kontrapasów, słuz i wysepek rozgraniczających na obu końcach ulic, wprowadzenie „obszarów zamieszkania”, zmniejszenie prędkości, zmianę geometrii, zróżnicowanie nawierzchni, wymuszenie zmiany techniki jazdy kierowców w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej na większości ulic klasy lokalnej i dojazdowej – także tych wykorzystywanych do prowadzenia tras tramwajowych.
11. Zaleca się organizację obszarów ruchu pieszego i rowerowego w obszarach chronionych ze względów historycznych lub przyrodniczych oraz na ciągach ze szczególną koncentracją funkcji handlowej, a także wewnątrz zabudowy wielorodzinnej. Trasy piesze i rowerowe stanowić będą istotny element programów rewitalizacji.
12. Przewiduje się dopuszczenie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego.
13. Ze szczególną uwagą dla wygody ruchu pieszego i rowerowego powinny być wykonywane przedsięwzięcia związane z dworcami miejskimi i innymi miejscami styku ruchu pieszego i rowerowego z komunikacją publiczną, takie jak węzły przesiadkowe czy pętle komunikacji zbiorowej. W obszarach tych powinny znaleźć się stojaki i parkingi rowerowe oraz wypożyczalnie rowerów. System dróg rowerowych i parkingów „bike&ride” powinien współdziałać z systemem dworców miejskich i parkingów „park&ride”. Podobne wymagania powinny być spełnione wzdłuż ciągów handlowych i przy lokalnych ośrodkach handlowych na terenach poszczególnych dzielnic Poznania.
14. Wyznaczony w Studium system tras rowerowych wpisuje się w program Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych⁵³.
15. Wraz z rozbudową systemu tras rowerowych należy uwzględnić rozwój infrastruktury towarzyszącej tj.: parkingów rowerowych oraz miejskich wypożyczalni rowerowych.

⁵³Strategia rozwoju turystyki w województwie wielkopolskim. Uchwała nr X/103/07 Sejmiku Woj. Wlkp. z dnia 25 czerwca 2007 r.

16. Tereny z zabudową usługową winny uwzględnić potrzebę zabezpieczenia miejsc postojowych dla rowerów.

Tab. II.6.1. Komunikacja piesza i rowerowa

Rodzaj	Wykaz dróg
Trasy rowerowe	28 Czerwca 1956 r., 5 Stycznia, Aleje Solidarności**, Bałtycka**, Biskupińska, Bobrownicka, Bożydara, Bożywoja -<Trasa nad Wartą>, Browarna, J. Brzechwy, Bukowska**, Bułgarska, Chartowo, Cmentarna, Cmentarna w Luboniu, Czechosłowacka, Darzyńska, J. H. Dąbrowskiego**, R. Dmowskiego, Dolna Wilda*, Druskienicka, Drużynowa**, abpa W. Dymka, Dzięgielowa, A. E. Fieldorfa-Nila, Franowo**, Gdyńska, Głogowska**, Główna**, Głuszyna, Gnieźnieńska**, Gospodarska, Górecka, Grochowska, Grodzieńska, Grunwaldzka**, Hetmańska**, Hezjoda, Prymasa A. Hłonda**, Inflancka, Jałowcowa, Jana Pawła II**, Jasna Rola, F. Jaśkowiaka**, Jugosłowiańska – Pogodna, Juraszów**, Karpia, Kobylepole, R. Kocha, H. Kołtāja, Koszalińska**, Krańcowa, Krzywa, Księcia Mieszka I**, Kurlandzka, K. Kurpińskiego, Lechicka**, Leszczyńska, Leśnych Skrzatów, B. Lewandowskiego, Literacka, Lutycka, Ługańska**, St. Maczka, Malwowa, Marcelesińska, T. Mateckiego, R. Maya**, Michałowo, Międzyzdrojska, Miętowa, Minikowo**, Morasko**, Murawa, Naramowicka**, Niestachowska**, Okólna, J. Omańkowskiej, Opłotki, Opolska, Ostatnia, Ostrowska, Owczar, Ożarówka**, Pawia, Perzycka, Piaśnicka**, Piątkowska, J. Piłsudskiego, Piolunowa, J. Piwnika, Piwna, Podjazdowa, Podolańska, Podwale**, Pokrzywno, Polanowska, Polska, Przelot, Przelajowa, St. Przybyszewskiego**, Psarskie, Ptasia, Radojewo**, Radziwoja**, Rakoniewicka, Reknicka, Wł. Reymonta**, Rubież, Rumuńska**, Santocka, Sarbinowska, Serbska**, Sielawy, Skibowa, Słupska, Sławie, Starolecka, S. Stoińskiego, F. Stróżyńskiego**, Strzegomska, Strzeszyńska**, Strzyżowska, Sycowska, Sypniewo, Sypniewo – <Kórnik>, Szamotulska, Szarotkowa, Szczawnicka, Szczepankowo**, Szegłowska, T. Szegłowskiego**, Szwajcarska, K. Szymanowskiego, P. Ściegienne, na os. Bolesława Śmiałego**, Światopelka**, Tarnowska, Termalna**, L. Tolstoja, Uprawowa, Wałbrzyska, Warszawska**, Wiatraczna, Wichrowa, St. Wiechowicza, Winogrody, Wirska, W. Witosa, Wojska Polskiego**, Wołowska, Wronczyńska, Wrzesińska, Zagajnikowa**, L. Zamenhofa**, Złotowska, Żegrze, S. Żeromskiego**, <Bohaterów Westerplatte>, <Bożydara>, <Droga Poznańska>, <III rama>, <Łacina – dzielnica**>, <Malta>, <Mieleżyńska**>, <Miętowa> - <Trasa Nad Wartą>, <na Kotowie**>, <na Krzesinach>, <na Morasku**>, <na Naramowicach>, <na Plewiskach>, <na Pokrzywnie III>, <na Strzeszynie>, <Nowa R. Maya**>, <Nowa K. Arciszewskiego>, <Nowa Hetmańska>, <Nowa Naramowicka**>, <Nowa Opolska**>, <Nowa Radojewo**>, <Nowa Zagajnikowa**>, <Nowe Kotowo>, <Opłotki>, <Otwarta**>, <proj. na Krzesinkach>, <proj. na Plewiska>, <proj. na Pokrzywnie>, <proj. na Pokrzywnie II>, <S. Stoińskiego>, <Silniki>, <Sławka>, <Stadion**>, <Strumień Różany**>, <Świątnica>, <R. Traugutta w Luboniu>, <w Janikowie>, <węzeł Sławie>, <Winogrody – Główna>, <Winogrody>, <Wołczyńska>
Trasy piesze i rowerowe:	
ogólnomiejskie	28 Czerwca 1956 r., G. Bergera, R. Berwińskiego, Bolesława Krzywoustego, Bukowska, Bydgoska, na Cytadeli, J. H. Dąbrowskiego, R. Dmowskiego, Dolna Wilda, Droga Dębińska, E. Estkowskiego, Ewangelicka, Garbary, Głogowska, Grunwaldzka, na os. Jagiellońskim, Jana Pawła II, św. Jerzego, Kanałowa, Katowicka, Kazimierza Wielkiego, Kościelna, T. Kościuszki, Kórnicka, Krakowska, J. I. Kraszewskiego, Królowej Jadwigi, Księcia Józefa, Małe Garbary, A. Małeckiego, J. Matejki, pl. Międzymoście*, Milczańska**, Most św. Rocha, Mostowa* Nad Wierzbakiem, Al. Niepodległości, F. Nowowiejskiego, na os. Oświecenia, na os. Piastowskim, Podgórna* Podwale, Powstańców Wielkopolskich, Przepadek* wzdłuż PST Łacina-Franowo**, F. D. Roosevelta, przy Rynku Wildeckim, Solna, Stary Rynek* Strzelecka, A. Szylinga, Śląska, Ślusarska* św. Wojciecha, Al. Wielkopolska, Wojska Polskiego, Wolnica, Woźna* Wroniecka* Prymasa S. Wyszyńskiego* Za Bramką* L. Zamenhofa* J. Zeylanda, o. M. Żelazka <I rama> <na Wolnych Torach>, <Berdychowo>, <Grudzieniec>, <na Łacinie>, <na Wolnych Torach>, <ring>
rekreacyjno-turystyczne	Borecka, Borowa, Borówki, Cytadela, Darniowa* Darzyborska, Dobrzyńska, Dolna Wilda – park, Droga Poznańska, Halszki, nad Jeziorem Kierskim, Kobylepole* Kopylnik, Koszalińska – Bogdanka, Krzyżowniki – Strzeszynek, Malwowa – Owczar, Meteorytowa, Park Rataje, Piastowska* al. Pod Lipami, Podolańska – Koszalińska, Psarskie* Radziwoja* Rusalka – Strzeszynek* Sołacz* Sośnicka* Strzeszynek, Strzeszynek – Koszalińska, Ugory, Wrzesińska, Za Cytadelą, <Berdychowo>, <Chwaliszewo>, <Cybina> <Dębina**> <Fort IVa>, <Głuszyna>, <Górczynka>, <Jezioro Swarzędzkie> <Krakowiaków i Górali>, <Lasek Marcelesiński>, <Ławica>, <Malta**> <Most Dębiński>, <Nad Strumieniem Junikowskim>, <os. Przyjaźni>, <Strzeszyn> - <Suchy Las>, <Strzeszynek> – Koszalińska, <Trasa nad Wartą>, <Wartostrada>, <Zieliniec>
„Trakty Centrum”	Bóżnicza, J. Dowbora-Muśnickiego, Górna Wilda, Ku Cytadeli, Mostowa, Plac Bernardyński, Podgórna, Półwiejska, Rynek Wildecki, Stary Rynek, św. Marcin, Wrocławska, Wroniecka
„Trakt Królewsko-CesarSKI”	27 Grudnia, Chwaliszewo* Dworzec Śródką, A. Fredry, Kościół Św. Jana Jerozolimskiego za Murami, Most Bolesława Chrobrego, Ostrów Tumski* J. I. Paderewskiego, Plac Wolności, Rynek Jeżycki, Rynek Śródecki* Stary Rynek, Warszawska, Wielka* <kładka Śródką> <Malta>, <Śródką>

- o objaśnienia do tabeli: podane nazwy odnoszą się do odcinków wyznaczonych na rys. II.6.1 i zostały uporządkowane alfabetycznie; w nawiasach < > podano nazwy nieoficjalne lub odnoszące się do elementów planowanych;
- o nazwy z „*” oznaczają trasy zaliczone do sieci Euro Velo;
- o nazwy z „**” oznaczają trasy stanowiące główne łączniki międzydzielnicowe;

6.2. TRANSPORT KOLEJOWY

1. Uznaje się potrzebę przebudowy istniejącej sieci kolejowej, tworzącej na terenie miasta Poznański Węzeł Kolejowy (PWK), na który składają się: kolej dużych prędkości (KDP), koleje międzyregionalne i koleje regionalne (w tym, kolej metropolitalna) o kategoriach linii: magistralnych (kat. 0), pierwszorzędnych (kat. 1), drugorzędnych (kat. 2) i znaczenia miejscowego (kat. 3) wraz ze stacjami i przystankami.
2. Przyjmuje się, że tory i inne urządzenia związane z ruchem kolejowym użytku publicznego zlokalizowane będą na terenach kolejowych o symbolach rozpoczynających się od liter „kk”.
3. Wyznaczone tereny kolejowe przewidują przestrzeń dla istniejących torowisk oraz dla potencjalnych dodatkowych torów w obszarze pomiędzy:
 - przystankiem Przelot i Grudzieniec na terenie kk.6,
 - przystankiem Grudzieniec i stacją Poznań Wschód na terenie kk.3.1,
 - zachodnią granicą miasta, a stacją Poznań Główny na terenie kk.3.2,
 - wschodnią granicą miasta, a stacją Poznań Główny na terenie kk.5,
 - południową granicą miasta, a stacją Poznań Główny na terenie kk.4,
 - Starołęką a stacją Poznań Franowo na terenie kk.10,
 - Krzesinami a stacją Poznań Franowo na terenie kk.9,
 - terenami kk.5 i kk. 3.2 na terenie kk.13.
4. Ponadto, dopuszcza się wprowadzenie dodatkowych torów na terenie stacji Poznań Główny (teren kk.1) i stacji Franowo (teren kk.2) oraz rozbudowę o dodatkowe tory niewymienione powyżej, pod warunkiem dodatkowego poszerzenia wyznaczonych terenów kolejowych.
5. Wyznacza się rezerwę terenową pod lokalizację nowego odcinka linii kolejowych na Podolanach (teren kk.17). Nie wyklucza się organizacji linii kolejowej do Lotniska Poznań-Ławica (teren kk.18), zwolnienie z rezerwy terenowej dla tej inwestycji jest możliwe w przypadku negatywnej oceny efektywności ww. połączenia. W takim przypadku teren ten można przeznaczyć zgodnie z funkcją nadaną terenom w bezpośrednim sąsiedztwie.
6. Uznaje się za konieczne wykorzystywanie przestrzeni kolejowych dla prowadzenia kolei metropolitalnej z uwzględnieniem powiązania stref podmiejskich z centrum miasta i integracji systemów transportowych poprzez stacje i przystanki.
7. Rozwój kolei metropolitalnej wymaga nowego podejścia do terenów kolejowych w mieście. Dotychczasowy autonomiczny układ, o ograniczonym dostępie i rozdzielający struktury miejskie może pozostać dla kolei dużych prędkości i kolei międzyregionalnych (dalekobieżnych). Pozostałe systemy, a w szczególności kolej metropolitalna, winny zostać przekształcone w układ komplementarny w stosunku do innych sieci

komunikacyjnych. Istnieje, więc potrzeba i celowość rezerwowania pasa terenu pod przyszłościowe, dodatkowe tory na wyznaczonych trasach oraz rozbudowy stacji i przystanków, jako miejsca styku różnych sieci komunikacyjnych, umożliwiających organizację punktów przesiadkowych.

8. Uznaje się celowość planowania w Poznaniu odcinka kolei dużych prędkości (KDP), która na terenie miasta stanowić będzie element PWK. Ze względu na brak zaawansowanych planów krajowych, nie definiuje się wydzielonego terenu, ani specjalnego symbolu dla szybkiej kolei. Dla celów KDP, przewiduje się wykorzystać odpowiednio poszerzone istniejące tereny kolejowe. Trasę KDP przewiduje się prowadzić po specjalnych, dodatkowych torach. Wjazd do Poznania trasy KDP, przewiduje się od strony wschodniej w korytarzu istniejącej linii 272 (teren kk.5) na torach zlokalizowanych po południowej stronie istniejących torów⁵⁴. Wyjazd w kierunku zachodnim przewiduje się w korytarzu linii 3 (teren kk.3.2) po torach zlokalizowanych po północnej stronie istniejących torów lub w korytarzu linii 351 (teren kk.6) po torach zlokalizowanych po północnej stronie istniejących torów w zależności od przyjętego wariantu w opracowywanym obecnie projekcie PWK⁵⁵. Przeplot torów KDP w stosunku do torów istniejących z lokalizacji południowej na północną należy przewidzieć jednoznacznie na terenie kk.5 w rejonie tzw. trójkąta kolejowego (linie 272, 352 i 394) na Garaszewie. Uznaje się celowość prowadzenia trasy KDP przez stację Poznań Główny, przy czym w zależności od przyjętego wariantu wyjazdu KDP z miasta Poznania będzie ona funkcjonować, jako stacja czołowa przy wyjeździe południowym po terenie kk.3.2 lub przelotowa przy wyborze wariantu północnego po terenie kk.6. Projekt PWK nie wyklucza bezpośredniego połączenia torowiska od stacji Poznań Starołęka do stacji Poznań Górczyn z ominięciem stacji Poznań Główny. Dla tych celów należałoby dobudować dodatkowe tory wzdłuż rozdzielonych torów linii 801 na terenie kk.13. Rozwiązanie to jest zdecydowanie mniej korzystne dla funkcjonalności przesiadek w węźle kolejowym.
9. Przyjmuje się, że nie będą organizowane nowe przejazdy lub przejścia w jednym poziomie z koleją, z wyjątkiem linii do lotniska Ławica. Na liniach magistralnych o podwyższonych szybkościach prowadzenia pociągów (ponad 160 km/h), konieczne będzie zastępowanie istniejących przecięć kolizyjnych dwupoziomowymi. W stosunku do pozostałych tras kolejowych zaleca się analogiczne postępowanie. Ważne drogowe obiekty inżynierskie (mosty, tunele) zostały przedstawione na rysunku Studium pt. „Kierunki”.
10. Jako punkty przesiadkowe uznaje się celowość utrzymania następujących stacji: Poznań Główny, Poznań Górczyn, Poznań Starołęka, Poznań Krzesiny, Poznań Garbary,

⁵⁴ wg Studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław. Przebieg linii LDP – trasowanie ostateczne wykonane przez IDOM w lipcu 2011 r.

⁵⁵ Studium wykonalności dla przystosowania Poznańskiego Węzła Kolejowego do obsługi Kolei Dużych Prędkości oraz zapewnienia jego integralności z innymi środkami transportu opracowane przez SENER w grudniu 2012 r.

Poznań Wschód, Poznań Antoninek, Poznań Wola, Poznań Kozięgłowy, Kiekrz i postuluje się wprowadzić lub zmodernizować następujące przystanki: Grudzieniec, Jeżyce, Przelot, Druskienicka, Podolany, Strzeszyn, Suchy Las, Zawady, Gnieźnieńska, Bałtycka, Karolin, Janikowo, Naramowice, Uniwersytet, Walecka, Miłostowo, Zieliniec, Nowa Wieś Poznańska, Kobylepole, Franowo, Żegrze, Pokrzywno, Hetmańska, Dębina, Dębiec, Świerczewo, Rudnicze, Junikowo.

Nie wyklucza się wykształcenia w ramach stacji Poznań Główny specjalnych stref z peronami do obsługi kolei aglomeracyjnej / regionalnej w rejonie Kaponiery i na wysokości Wolnych Torów.

Lokalizacje przystanków należy traktować, jako orientacyjne. O lokalizacji przystanków powinna decydować analiza funkcjonalno – przestrzenna, która winna uwzględniać możliwość niezakłóconego funkcjonowania ruchu kolejowego. Dopuszcza się lokalizację innych, dodatkowych przystanków lub rezygnację w oparciu o ww. analizę.

11. Dla obsługi związanej z transportem ładunków przewiduje się podstawowy terminal Poznań - Franowo, potencjalne terminale satelitarne stanowić mogą: Poznań Wschód, Poznań Górczyn, Poznań Piątkowo, Poznań Kozięgłowy, oraz inne terminale: Poznań Krzesiny, Poznań Starołęka, Poznań Antoninek, Poznań Wola, Kiekrz.
12. Pokazane na rysunku Studium pt. „Kierunki” granice terenów kolejowych należy traktować jako orientacyjne. Zaleca się wykluczyć zabudowę w ich pasie i uwzględniać potencjalne uciążliwości na terenach przyległych.
13. Przyjmuje się, że bocznice kolejowe, jako koleje użytku niepublicznego, są integralnie związane z obsługiwanymi terenami przemysłowo – usługowymi (nie wydziela się dla nich odrębnych terenów), należą do zakładów przemysłowych lub innych organizacji gospodarczych i służą wyłącznie do przewozów ładunków własnych tych instytucji, a uzasadnienie ich budowy, utrzymania lub ewentualnej likwidacji wynikać winno z określonych potrzeb inwestora, a także z możliwości spełnienia wszystkich zasad określonych ustawami, niniejszym Studium i wytycznymi resortowymi. Pod tymi warunkami, możliwe są lokalizacje nowych bocznic kolejowych.
14. Na rysunku Studium pt. „Kierunki” wyznaczono tereny transportu kolejowego zgodnie z oznaczeniami i parametrami określonymi w tab. II.6.2. System transportu kolejowego ilustruje również rys. II.6.2.

Tab. II.6.2. **Tereny transportu kolejowego:**

symbol	nr linii wg instrukcji Id 12	kategoria linii	minimalna ilość torów	potencjalne dodatkowe tory	od	do	stacje i przystanki	nazwa linii
kk.1	3,351,271,272	równia stacyjna	wiele torów	+KDP, +KR/M	węzeł Zatorze	ul. Poznańska – K. Libelta	st. Poznań Główny, p. Hetmańska	stacja Poznań Główny

symbol	nr linii wg instrukcji Id 12	kategoria linii	minimalna ilość torów	potencjalne dodatkowe tory	od	do	stacje i przystanki	nazwa linii
kk.2	394,352,806, 823,824,984	równia stacyjna	wiele torów	+KR/M	Pokrzywno	Kobylepole	st. P-ń Franowo, p. Pokrzywno, p. Żegrze, p. Franowo, p. Kobylepole	stacja Poznań Franowo
kk.3.1	3	magistralna	dwa tory	+KR/M	Swarzędz	Poznań Główny	st. P-ń Antoninek, st. P-ń Wschód, st. P-ń Garbary, p. Miłostowo, p. Zawady, P. Grudzieniec	Warszawa Zachodnia – Kunowice
kk.3.2	3	magistralna	dwa tory	+KDP, +KR/M	Poznań Główny	Poznań Junikowo	st. P-ń Górczyn, p. Rudnicze, p. Junikowo	Warszawa Zachodnia – Kunowice
kk.4	271	magistralna	dwa tory	+KR/M	Luboń k. Poznania	Poznań Główny	p. Świerczewo, p. Dębiec	Wrocław Główny – Poznań Główny
kk.5	272	pierwszorzędna, docelowo magistralna	dwa tory	+KDP, +KR/M	Poznań Krzesiny	Poznań Główny	st. P-ń Krzesiny, st. P-ń Starołęka, p. Dębina	Kluczbork – Poznań Główny
kk.6	351	magistralna	dwa tory	+KDP, +KR/M	Poznań Główny	Kiekrz	st. P-ń Wola, st. Kiekrz, p. Grudzieniec, p. Jeżyce, p. Przełot,	Poznań Główny – Szczecin Główny
kk.7	354	pierwszorzędna	dwa tory	–	Poznań POD	Złotniki	p. Jeżyce, p. Druskienicka, p. Podolany, p. Strzeszyn, p. Suchy Las	Poznań Główny POD – Piła Główna
kk.8	395	magistralna	dwa tory	–	Zieleniec	Kiekrz	st. P-ń Koziegłowy, st. P-ń Piątkowo, st. Kiekrz, p. Janikowo, p. Naramowice, p. Uniwersytet, p. Wałęcka	Zieleniec – Kiekrz
kk.9	394	pierwszorzędna	dwa tory	–	Poznań Krzesiny	Kobylnica	p. Zieliniec	Poznań Krzesiny – Kobylnica
kk.10	352	magistralna	dwa tory	+KR/M	Swarzędz	Poznań Starołęka	p. Nowa Wieś Poznańska	Swarzędz – Poznań Starołęka
kk.11	353	pierwszorzędna	dwa tory	–	Poznań Wschód	Kobylnica	p. Gnieźnieńska	Poznań Wschód – Skandawa
kk.12	356	drugorzędna	jeden tor	+KR/M	Poznań Wschód	Murowana Goślina	p. Bałtycka, p. Karolin	Poznań Wschód – Bydgoszcz Główny
kk.13	801	magistralna	dwa tory	+KDP, +KR/M	Poznań Starołęka	Poznań Górczyn	-	Poznań Starołęka PSK – Poznań Górczyn
kk.14	802	magistralna	dwa tory	–	Poznań Starołęka	Luboń	-	Poznań Starołęka PSK – Luboń k/Poznania
kk.15	803	pierwszorzędna	jeden tor	–	Poznań Piątkowo	Suchy Las	-	Poznań Piątkowo – Suchy Las

symbol	nr linii wg instrukcji Id 12	kategoria linii	minimalna ilość torów	potencjalne dodatkowe tory	od	do	stacje i przystanki	nazwa linii
kk.16	806	pierwszo-rzędna	dwa tory	–	Poznań Franowo PFD	Nowa Wieś Poznańska	-	Poznań Franowo PFD – Nowa Wieś Poznańska
kk.17	(projekt)	pierwszo-rzędna	jeden tor	–	Sucholeska	Biskupińska	-	Poznań Podolany - Poznań Strzeszyn
kk.18	(projekt)	znaczenia miejscowego	jeden tor	-	Poznań Sytkowo	Port lotniczy Poznań Ławica	p. Przelot, p. Bukowska, p. Ławica	Poznań Główny – Ławica

objaśnienia do tabeli:

- + KDP – dodatkowe tory przeznaczone na potrzeby kolei dużych prędkości;
- + KR/M – dodatkowe tory przeznaczone na potrzeby kolei regionalnej (metropolitalnej).

6.3 TRANSPORT ZBIOROWY

Na rysunku Studium pt. „Kierunki” wyznaczono tereny transportu zbiorowego zgodnie z oznaczeniami i parametrami określonymi w Tab. II.6.3. System transportu zbiorowego ilustruje również Rys. II.6.3.1.

Tab. II.6.3. Tereny transportu zbiorowego

symbol	klasa	przekrój	element systemu	wykaz dróg
Trasy tramwajowe				
kdGP.1.2 kdGP.1.2*	GP	2x2+2t	III rama	Lechicka*, Obodrzycka*, <proj. odcinki III ramy>
kdGP.2.3	GP	2x2+2t	II rama	Hetmańska, Jana Pawła II, Podwale, St. Przybyszewskiego, Wł. Reymonta, L. Zamenhofa
kdGP.2.4	GP	2x3+2t	II rama	Aleje Solidarności
kdGP.5 kdGP.5**	GP	2x2+2t	-	K. Arciszewskiego**, Warszawska
kdG.1.2	G	2x2+2t	I rama	Bolesława Krzywoustego, Królowej Jadwigi, St. Matyi, Most Dworcowy, K. Pułaskiego, F. D. Roosevelta
kdG.5*	G	1x2+2t	-	Garbary*, Szczęśliwowska*
kdG.6*	G	1x4+2t	-	Garbary*
kdG.7 kdG.7*	G	2x2+2t	-	Bukowska, Chartowo, Głogowska, Grunwaldzka, Hetmańska, Hetmańska*, R. Maya, Naramowicka*, Zegrze, Zwierzyniecka, <Dolna Głogowska>, <Nowa Hetmańska*>, <Nowa Naramowicka*>
kdZ.1.3 kdZ.1.3*	Z	1x2+2t	Ring	E. Estkowskiego, Garbary*, Podgórna, F. Ratajczaka, Solna, Św. Marcin
kdZ.1.4	Z	2x2+2t	Ring	E. Estkowskiego, Mostowa
kdZ.6 kdZ.6* kdZ.6**	Z	1x2+2t	-	28 Czerwca 1956 r., J. H. Dąbrowskiego, Główna*, Promienista**, Św. Marcin, Unii Lubelskiej, Winogrody
kdZ.7	Z	2x1+2t	-	Grochowska, Winogrody
kdZ.8	Z	2x2+2t	-	Głogowska, Murawa, św. Marcin
kdt.1	-	1t	-	27 Grudnia, Gwarna, Aleje K. Marcinkowskiego, Św. Marcin
kdt.2 kdt.2* kdt.2**	-	2t	-	28 Czerwca 1956 r., J.H. Dąbrowskiego, J. Dowbora-Muśnickiego, A. Fredry, Garbary*, Głogowska, Grochowska, Kórnicka, J. I. Kraszewskiego, Małe Garbary, Małopolska, S. Mielżyńskiego, Młyńska, Mostowa, F. Nowowiejskiego, Piątkowska, Podgórna, Pogodna**, Przelajowa, F. Ratajczaka, C. Ratajskiego, Solna, Starołęcka, Szczęśliwowska*, Szpitalna, A. Szylinga, Św. Marcin, Towarowa, Aleja Wielkopolska, Wierzbicice, Winiarska, Wolnica, Wołyńska, Prymasa S. Wyszyńskiego, Zawady*, Zwierzyniecka, <tramwaj na Naramowicach*>, <pętla Nowa Hetmańska*>, <Pętla na Dębinie>, <Pętla Rubież*>, <Sielawy*>, <Wschodnia*>, <Zamknięta**>
kdt.3	-	2t	PST	PST „Dworzec Poznań Główny – Piątkowo”, PST „Łacina – Franowo”

symbol	klasa	przekrój	element systemu	wykaz dróg
Trasy autobusowe (wykaz terenów z możliwością prowadzenia transportu autobusowego)				
kdGP... kdG... kdZ...	(zgodnie z Tab. 6.4)			
kdL	L	1x2		Chojnicka, Cmentarna, Darniowa, Dworcowa, Fabianowo, Folwarczna, Garaszewo, Giżycka, Głogowska, F. Jaśkowiaka, Kacza, H. Kołłątaja, Kopanina, Kotowo, Krzesiny, Leszczyńska, Marcelesińska, Morasko, Naramowicka, Ostrowska, Owcza, Pokrzywno, Przełęcz, Serwisowa, Sośnicka, Strzegomska, Szwajcarska, Tarnowska, Wałbrzyska, Wołczyńska, <Fabianowo>, <Mieleczyńska>, <serwisowa na Fabianowie>, <na Kotowie>, <Otwarta>, <przy Autostradzie>, <przy „Dworcu Poznań Główny”>, <Szwajcarska>
Dworce miejskie				
kdd	-	-	-	Dworzec Franowo, Dworzec Garbary, Dworzec Górczyn, Dworzec Jana III Sobieskiego, Dworzec Poznań Główny, Dworzec Rataje, Dworzec Starołęka, Dworzec Śródka, <Dworzec Al. Polska>, <Dworzec Grudzieniec>, <Dworzec Junikowo>, <Dworzec na Klinie Dębieckim>, <Dworzec Wschód>

objaśnienia do tabeli:

- o podane nazwy ulic odnoszą się do odcinków wyznaczonych na rysunku kierunków i zostały uporządkowane alfabetycznie; w nawiasach < > podano nazwy nieoficjalne lub odnoszące się do elementów planowanych;
- o kody i nazwy ulic z „*” wyznaczają tereny, gdzie dopuszcza się w oparciu o analizę efektywności zamianę tras tramwajowych na inny środek transportu zbiorowego, np. komunikację trolejbusową lub autobusową (m.in. w systemie BRT);
- o kody i nazwy ulic z „**” wyznaczają tereny, gdzie dopuszcza się rezygnację z wyznaczenia trasy tramwajowej w przypadku wyboru alternatywnego rozwiązania tj. prowadzenia trasy od Dworca Górczyn do os. Kopernika wzdłuż planowanej III ramy;
- o w kolumnie przekrój podano podstawowe tj. minimalne wymagane parametry w zakresie liczby jezdni (1x..., 2x...) oraz przypadających na każdą jezdnię pasów ruchu (...x1, ...x2, ...x3), a dla tras tramwajowych również liczby torów (+...t);
- o z wyjątkiem terenów kdL, dla terenów nie zaliczanych do podstawowego układu drogowego nie określono klasy drogi i parametrów dla ruchu samochodowego – brak regulacji w tym zakresie na poziomie Studium.

6.3.1. Sieć tramwajowa

1. Uznaje się potrzebę budowy nowych i przebudowy tras tramwajowych do parametrów tramwaju „szybszego”, pozwalających osiągać w całej sieci szybkość komunikacyjną przekraczającą 20 km/h.
2. Przewiduje się w aglomeracji poznańskiej maksymalne zintegrowanie szynowego transportu pasażerskiego tramwajowego i kolejowego, m.in. poprzez stworzenie dogodnych węzłów przesiadkowych na stykach. Nie wyklucza się wdrożenia programu komunikacji pojazdami dwusystemowymi, kursującymi zarówno po torowiskach kolejowych, jak i tramwajowych tzw. projekt TRAMPER. Jako kluczowe dla integracji obu systemów wskazuje się:
 - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj/autobus” na Dworcu Wschodnim,
 - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj” przy Dworcu Poznań Główny gwarantujący rozrząd na kierunki kolejowe oraz trasy tramwajowe: PST, w ul. Głogowskiej i w ul. St. Matyi,
 - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj” przy pętli Franowo,
 - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj” przy Dworcu Jana III Sobieskiego na Piątkowie – w przypadku uruchomienia kolei aglomeracyjnej.

3. Na rysunku Studium pt. „Kierunki” określono zakres przekształceń sieci tramwajowej. Wyznaczone trasy uznaje się za przesądzone do realizacji lub utrzymania. Na pozostałych istniejących, a nie wymienionych w Tab. II.6.3 trasach tramwajowych, nie przewiduje się likwidacji torowisk. Mogą one być wykorzystywane do celów technologicznych lub organizacji przewozów.
4. Dla projektowanych tras tramwajowych dopuszcza się jako rozwiązanie etapowe wprowadzenie pasów lub jezdni autobusowych.
5. Do systemu PST tj. „Poznańskiego Szybkiego Tramwaju” zaliczono wydzielone, bezkolizyjne trasy tramwajowe charakteryzujące się wyższymi parametrami ruchowymi. Trasy PST prowadzone są w wykopie, tunelu lub na estakadzie, a w przypadku skrzyżowań w jednym poziomie z innymi elementami układu transportowego – priorytet dla ruchu tramwajowego należy zabezpieczyć poprzez system sterowania.
6. Niezależnie od tras tramwajowych pokazanych na rysunku Studium pt. „Kierunki”, dopuszcza się planowanie innych połączeń, o ile analizy funkcjonalne, techniczne i ekonomiczne wykażą możliwość i celowość takiej inwestycji. Rekomenduje się wykonanie ww. analiz dla następujących odcinków tras i kierunków:
 - trasa w ul. 3 Maja (od ul. 27 Grudnia do pl. C. Ratajskiego),
 - trasa w ul. Garbary, od Pl. Bernardyńskiego do ul. Królowej Jadwigi;
 - trasa do kampusu UAM na Morasku z dworca Jana III Sobieskiego poza obwodnicę kolejową; do czasu wykonania analizy należy uwzględnić rezerwę terenową dla potencjalnego korytarza PST na przedłużeniu osi trasy zrealizowanej po południowej stronie torów.
 - trasa z dworca przy al. Polskiej do proj. przystanku kolejowego Przelot;
 - trasa na nowej przeprawie mostowej przez Ostrów Tumski łącząca ul. Winogrody z ul. Zawady przez północny cypel wyspy lub przeprowadzona przez obszar wyspy do ul. Zawady (analiza wielowariantowa);
 - trasa w ul. Naramowickiej/Nowej Naramowickiej do Umultowa (analiza wielowariantowa);
 - trasa w ul. Murawa od Ronda Solidarności do trasy w ulicach Naramowickiej/Nowej Naramowickiej/Sielawy (analiza wielowariantowa);
 - trasa na Fabianowo – Kotowo;
 - trasa do Lubonia;
 - przedłużenia trasy PST od Dworca Zachodniego w kierunku południowym Dworzec Górczyn/osiedle Dębina /Luboń (analiza wielowariantowa);
 - trasa PST Bukowska – Ławica;

- trasa od Dworca Górczyn do os. Kopernika wzdłuż planowanej III ramy– jako alternatywa do trasy w ulicach: Pogodna – Promienista;
- trasa na terenie tzw. „Wolnych Torów” pomiędzy ul. Towarową i Hetmańską;
- trasa w ulicach S. Żeromskiego, Niestachowskiej, Małopolskiej.

Wymienione wyżej odcinki i kierunki dla których rekomenduje się sporządzenie analiz pokazano na Rys. II.6.3.2.

7. Dla wypracowania optymalnego programu obsługi komunikacją zbiorową rejonów Naramowic i Moraska, nie wyklucza się wdrożenia rozwiązań stanowiących kombinację różnych przebiegów tras i środków transportu, w oparciu o wielowariantowe analizy funkcjonalne, techniczne i ekonomiczne.
8. Na zakończeniach tras tramwajowych należy uwzględnić pętle tramwajowe. Dla przedłużanych tras tramwajowych zaleca się pozostawienie istniejących pętli tramwajowych, z wyjątkiem przewidzianej do likwidacji pętli na Ogrodach.

6.3.2. Sieć autobusowa

1. Linie komunikacji autobusowej należy prowadzić ulicami układu podstawowego, z dopuszczeniem wprowadzenia ruchu autobusowego na przystosowane do tego torowiska tramwajowe. Dopuszcza się prowadzenie linii autobusowych ulicami lokalnymi. Na odcinkach dróg, gdzie nakłada się na siebie kilka linii autobusowych, zaleca się wydzielenie pasów lub specjalnych jezdni autobusowych, w szczególności w przypadku wdrożenia systemu BRT (bus rapid transit). Nie wyklucza się wydzielania pasów autobusowych dla prowadzenia dwukierunkowej komunikacji autobusowej w ulicach jednokierunkowych.
2. Wykaz terenów dróg z możliwością prowadzenia transportu autobusowego określono w Tab. II.6.3. Nie wyklucza się przystosowania do prowadzenia transportu autobusowego, innych nie wymienionych ww. tabeli terenów dróg lokalnych oraz lokalizacji drogowych obiektów inżynierskich: mostów, tuneli w miejscach kolizji sieci transportu zbiorowego z innymi terenami transportu lub przeszkodami terenowymi. W szczególności dotyczy to obiektów lokalizowanych nad/pod terenami kolejowymi, np. w ciągu ul. Szwajcarskiej czy na przecięciu z planowaną Koleją Dużych Prędkości. Studium nie definiuje lokalizacji przystanków i pętli znajdujących się poza terenami dworców miejskich.
3. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, na terenach obsługiwanych komunikacją autobusową, na końcowych odcinkach tras należy przewidywać wyznaczenie terenów pod pętle lub inny układ jezdni do zawracania autobusów.

6.3.3. Węzły przesiadkowe, dworce i przystanki

1. W Poznaniu określa się trzy rodzaje węzłów przesiadkowych:

- **główny zintegrowany węzeł przesiadkowy** w Poznaniu stanowi Dworzec Poznań Główny – gdzie zbiegają się środki komunikacji krajowej, regionalnej, aglomeracyjnej i miejskiej. Przewiduje się przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei dużych prędkości, kolei dalekobieżnej, kolei regionalnej, a także przystanki tramwajów, autobusów miejskich, regionalnych i dalekobieżnych oraz parkingi.
- **zintegrowane węzły przesiadkowe o charakterze aglomeracyjnym**, do których zalicza się dworce miejskie, gdzie skupiają się linie komunikacji zbiorowej o zróżnicowanym zasięgu i częstotliwości kursowania i pozwalają na dogodną zmianę środka transportu w ramach systemu autobusowego, tramwajowego i większości przypadkach również kolejowego. Wyznaczone lokalizacje obejmują dworce istniejące i projektowane:
 - oDworzec Garbary: autobus – tramwaj – kolej;
 - oDworzec Rataje: autobus – tramwaj;
 - oDworzec Śródką: autobus – tramwaj;
 - oDworzec Grudzieniec: autobus – tramwaj – kolej;
 - oDworzec Starołęka: autobus – tramwaj – kolej;
 - oDworzec Górczyn: autobus – tramwaj – kolej;
 - oDworzec „Al. Polska”: autobus – tramwaj;
 - oDworzec Wschodni: autobus/tramwaj – kolej;
 - oDworzec „Jana III Sobieskiego”: autobus – tramwaj (– kolej, w przypadku uruchomienia połączeń pasażerskich aglomeracyjnych na kolejowej obwodnicy towarowej);
 - oDworzec Junikowo – Os. Kwiatowe: tramwaj – kolej (– autobus, w przypadku lokalizacji terminala autobusowego);
 - oDworzec Franowo: tramwaj – kolej – autobus;
 - oDworzec na Klinie Dębieckim: autobus – tramwaj, w miejscu projektowanej pętli tramwajowej, przy jednoczesnym dostosowaniu istniejącej infrastruktury transportu zbiorowego w rejonie pętli tramwajowej Dębiec na rzecz integracji transportu tramwajowego z kolejowym i autobusowym.
- **węzły przesiadkowe o charakterze lokalnym**, do których zalicza się skrzyżowania, gdzie linie transportu zbiorowego się przecinają i odcinki ulic, gdzie następuje przeplot kilku linii – również w ramach różnych podsystemów; w ramach tych węzłów należy zadbać o komfort i sprawność przesiadek oraz o bezpieczeństwo.

2. Organizacja Dworca Poznań Główny i dworców miejskich wymaga maksymalnego skrócenia dojazdów dla przesiadających oraz zagospodarowania obiektu i przestrzeni wokół dworca, w sposób zachęcający do korzystania z transportu zbiorowego. Na wszystkich dworcach powinien być zorganizowany punkt kontrolno-informacyjny komunikacji miejskiej, strefa podjazdu i postój taksówek oraz parking dla rowerów z zaleceniem lokalizacji wypożyczalni rowerów. Należy również uwzględnić wymienione w rozdziale 6.5.1. lokalizacje parkingów P&R. Pod warunkiem zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacyjnej, nie wyklucza się na terenach dworców lokalizowania innych typów parkingów dla samochodów oraz obiektów o funkcji nie związanej z transportem. Obiekty te winny spełniać wymagania dla zabudowy ustalone dla przyległych terenów.
3. Nie wyklucza się organizacji dodatkowych zintegrowanych węzłów transportu zbiorowego – w szczególności w rejonach, gdzie nakładają się co najmniej dwa podsystemy transportu zbiorowego oraz w strefie granicznej m. Poznania, gdzie na terenie gmin sąsiednich występują lub są planowane obiekty związane z obsługą transportu zbiorowego.
4. Przystanki należy lokalizować w miejscach koncentracji ruchu pieszego, w sposób ułatwiający szybkie i bezpieczne dotarcie pasażera do pojazdu transportu zbiorowego. Na trasach dojazdów do przystanków uznaje się potrzebę zapewnienia maksymalnych priorytetów przestrzennych i ruchowych dla pieszych, uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.
5. Niezależnie od skali węzła uznaje się konieczność poprawy integracji poszczególnych podsystemów transportowych w mieście, a w szczególności poprawy standardów we wszystkich miejscach przesiadek między różnymi środkami transportu publicznego, a także usprawnienie przesiadek z samochodów na transport publiczny.

6.3.4. Zaplecze transportu publicznego

1. Dla potrzeb organizacji miejskiego transportu publicznego ustala się lokalizacje zajezdni tramwajowych oznaczonych na rysunku Studium pt. „Kierunki” symbolem „ktz”:
 - zajezdnia „Głogowska”,
 - zajezdnia „Forteczna”;
 - zajezdnia „Franowo”.
 Jednocześnie dopuszcza się wyznaczenie dodatkowych lokalizacji dla zajezdni tramwajowych, w związku z rozwojem sieci tramwajowej. Dotyczy to w szczególności północnej i zachodniej części miasta.
2. Zaleca się utrzymanie istniejących baz i zajezdni autobusowych oraz dopuszcza nowe lokalizacje i rozbudowę zaplecza związanego z obsługą autobusowego transportu

zbiorowego na terenach przeznaczanych pod zabudowę usługową i techniczno-produkcyjną.

6.4. SIEĆ DROGOWA – ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO

1. W Studium wyznacza się tereny przeznaczone pod ulice podstawowego układu komunikacyjnego, który stanowią: autostrada, ulice ekspresowe, główne ruchu przyspieszonego, główne i zbiorcze. Z wyjątkiem ważniejszych dróg lokalnych istotnych dla prowadzenia zbiorowej komunikacji autobusowej nie definiuje się układu obsługującego (tj. ulic lokalnych i dojazdowych). Dotyczy to również dróg sklasyfikowanych w uwarunkowaniach (tj. stanie istniejącym) jako drogi klasy zbiorczej lub wyższej, a które nie zostały uwzględnione w docelowym kierunkowym układzie podstawowym dróg – funkcja tych dróg z uwagi na optymalizację sieci i wyznaczenie zamiennych korytarzy będzie docelowo ograniczona do obsługi terenu, co wiąże się z obniżeniem klasy.
2. Szkielet układu drogowego opiera się o system trzech „ram” drogowych:
 - I – wokół centrum (**kdG.1.1, kdG.1.2**);
 - II – wokół szeroko rozumianego śródmieścia (**kdGP.2.1, kdGP.2.2, kdGP.2.3, kdGP.2.4**);
 - III – peryferyjna obwodnica miejska (**kdGP.1.1, kdGP1.2, kdGP1.2***);
3. W ramach układu podstawowego przewiduje się, że docelowy układ dróg krajowych w granicach miasta tworzyć będą:
 - na kierunku A-2 (międzynarodowa trasa E-30 Berlin – Mińsk): miejskie odcinki autostrady A-2 (**kdA**);
 - na kierunku S-5 (droga ekspresowa Grudziądz – Wrocław; międzynarodowa trasa E-261): miejskie odcinki autostrady A-2 (**kdA**);
 - na kierunku S-11 (droga ekspresowa Kołobrzeg – Tarnowskie Góry – A1): fragment drogi w Wielkim (**kdS**, między granicami gmin Rokietnica i Tarnowo Podgórne), miejskie odcinki autostrady A-2 (**kdA**) i wylotowy fragment ul. Bolesława Krzywoustego (**kdS**);
 - na kierunku drogi nr 92 (Świecko – Terespol): fragment ul. J. H. Dąbrowskiego (**kdGP.4**), północne fragmenty „III ramy” (**kdGP.1.1, kdGP1.2, kdGP1.2***) oraz fragment ul. Warszawskiej (**kdGP.3**);
 - na kierunku starego przebiegu drogi nr 5: wylotowe fragmenty ulic Głogowska i <Nowa Arciszewskiego> (**kdGP.3**) oraz południowe i wschodnie fragmenty III ramy (**kdGP1.1**);
 - na kierunku starego przebiegu drogi nr 11: ulice o symbolach **kdG.2, kdG.4, kdGP.1.1** (<wylot na Oborniki>, <Nowa Obornicka> i fragment Obornickiej); zachodnie

i południowe fragmenty III ramy (**kdGP.1.1**) oraz fragment ul. Bolesława Krzywoustego (**kdGP.3** i **kdGP.4**) pomiędzy autostradą i III ramą;

→ III rama komunikacyjna (**kdGP.1.1**, **kdGP.1.2**, **kdGP1.2***).

Zachowanie przebiegu dróg krajowych (na starym przebiegu dróg o numerach 5 i 11) przez obszar miasta Poznania, niezależnie od planowanych na ich kierunkach (generalnie poza miastem) dróg ekspresowych (S-5 i S-11), motywuje się rozkładem ruchu w aglomeracji poznańskiej (dominacja ruchu docelowo – źródłowego i miejscowego nad tranzytowym) oraz potrzebą powiązania równoleżnikowych dróg A-2 i 92 ulicami na kierunkach południkowych. III rama zapewni połączenie wszystkich kierunków dróg zewnętrznych (krajowych i wojewódzkich) w Poznaniu.

4. Przewiduje się, że docelowy układ dróg wojewódzkich w granicach miasta tworzyć będą:

→ fragment drogi w Wielkiem (między granicami gmin Rokietnica i Tarnowo Podgórne, **kdG.2**), jako miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 184 (Wronki – Przeźmierowo);

→ fragment ulicy Bukowskiej (od III ramy do granicy gminy Tarnowo Podgórne, **kdG.4**), jako odcinek miejski drogi wojewódzkiej nr 307 Poznań – Buk – Bukowiec;

→ fragment ulicy Dolna Wilda (od III ramy do węzła „Poznań Luboń”, **kdGP.3**), jako miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 430 Poznań – Mosina;

→ fragment ulicy Gdyńskiej (od III ramy do granicy gm. Czerwonak, **kdZ.5**), jako miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 196 (o ile nastąpi korekta trasy w gm. Czerwonak – przewiduje się możliwość przeniesienia odcinka drogi nr 196 z ul. Gdyńskiej na planowaną ulicę <Projektowana w Janikowie>, **kdG.4**);

→ w rejonie Moraska i Radojewa przebieg poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (**kdG.2**), stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu – zgodnie z zapisami w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego – do uściślenia na etapie sporządzania planu miejscowego i przy uwzględnieniu przepisów odrębnych.

5. Przewiduje się, że docelowy układ dróg powiatowych w granicach miasta tworzyć będą pozostałe (nie wymienione wyżej) ulice układu podstawowego zdefiniowane w niniejszym Studium. Dodatkowo dopuszcza się zaliczenie do dróg powiatowych wybranych dróg lokalnych – istotnych dla prowadzenia transportu zbiorowego.

6. Przewiduje się, że docelowy układ dróg gminnych w granicach miasta tworzyć będą ulice układu obsługującego, których nie definiuje się w niniejszym Studium (klasy L i D).

7. Zasady kształtowania sieci drogowej:

→ Na wszystkich drogach układu podstawowego z transportem szynowym należy zapewniać priorytet dla tego transportu, a na drogach klas GP, G i Z – także dla publicznego transportu autobusowego.

- Dla „III ramy” oraz wylotowych odcinków ulic Głogowskiej i Bolesława Krzywoustego ze względu na potrzeby ruchowe, tj. największy udział w obsłudze ruchu międzydzielnicowego i „docelowo – źródłowego” (spoza miasta w granice Poznania), wymaga się wszystkich powiązań z innymi ulicami poprzez wielopoziomowe węzły i zaleca się wykonanie pasów awaryjnych, o parametrach jak na ulicach klasy „S”.
 - Na wszystkich drogach tworzących „ramy” należy dążyć do zapewnienia płynności ruchu, z dopuszczeniem blokowania wlotów z ulic klas G i niższych.
 - W centrum miasta wyznacza się układ ringu tj. dwóch jednokierunkowych ulic klasy Z wpisanych w I ramę, które regulują dostęp do tego obszaru. Docelowo na ringu przewiduje się jednokierunkową organizację ruchu: na pierścieniu zewnętrznym – kierunek zgodny, na wewnętrznym – kierunek przeciwny do ruchu wskazówek zegara. Dopuszcza się odstępstwa od tej zasady na odcinkach, gdzie obie jezdnie ringu są prowadzone w granicach jednego pasa drogowego oraz na odcinkach nadrzecznych dla których wszelkie rozwiązania winny zostać podporządkowane funkcji bulwarów. Dla zachowania odpowiednich standardów przepustowości i płynności ruchu na ringu, za celowe uznaje się lokalne ograniczenia w zakresie obsługi przyległego terenu, przez limitowanie liczby zjazdów i eliminację parkowania.
 - Parametry i trasy ulic klasy Z nie powinny stanowić alternatywy dla ulic wyższych klas.
 - W zakresie ulic układu uzupełniającego – wyklucza się wyznaczanie ulic klasy D w sposób umożliwiający przejazdy tranzytowe względem obszaru ograniczonego przez najbliższe ulice układu podstawowego. Na ulicach klas L taki tranzyt dopuszczalny jest w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach. Przebieg ulic klasy L nie powinien stanowić alternatywy dla przejazdów samochodowych po ulicach układu podstawowego.
 - Na obszarach wydzielonych przez sieć dróg układu podstawowego, w zabudowie mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej w szczególności na obszarze funkcjonalnego śródmieścia należy dążyć do tworzenia stref ruchu uspokojonego zgodnie z zapisami rozdziału 6.1.
 - Przyjmuje się, że w mieście zostaną wdrożone systemy ITS⁵⁶ w celu zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz bezpieczeństwa uczestników ruchu.
8. Na rysunku Studium pt. „Kierunki” wyznaczono tereny dróg zaliczonych do podstawowego układu drogowego zgodnie z oznaczeniami i parametrami określonymi w tab. II.6.4. Podstawowy układ drogowy ilustruje również rys. II.6.4.

⁵⁶ ITS (ang. Intelligent Transportation Systems) - Inteligentne Systemy Transportowe

Tab. II.6.4. **Tereny dróg zaliczone do podstawowego układu drogowego**

Symbol	klasa	przekrój	element systemu	wykaz dróg
kdA	A	2x3	autostrada	autostrada A2
kdS	S	2x2	-	Bolesława Krzywoustego, <S11>
kdGP.1.1	GP	2x2	III rama	Bałtycka, Browarna, Piwna, Gnieźnieńska, J. H. Dąbrowskiego, Lechicka, Lutycka, Obodrzycka, Szwedzka, <III rama>
kdGP.1.2 kdGP.1.2*	GP	2x2+2t	III rama	Lechicka*, Obodrzycka*, <III rama>
kdGP.2.1	GP	2x2	II rama	Serbska
kdGP.2.2	GP	2x3	II rama	Aleje Solidarności, Bałtycka, Prymasa A. Hłonda, Lechicka, Niestachowska, W. Witosa, S. Żeromskiego
kdGP.2.3	GP	2x2+2t	II rama	Hetmańska, Jana Pawła II, Podwale, St. Przybyszewskiego, Wł. Reymonta, L. Zamenhofa
kdGP.2.4	GP	2x3+2t	II rama	Aleje Solidarności
kdGP.3	GP	2x2	-	J. H. Dąbrowskiego, Dolna Wilda, Głogowska, Bolesława Krzywoustego, Warszawska, węzeł Franowo, <Nowa K. Arciszewskiego>, <św. Wawrzyńca>
kdGP.4	GP	2x3	-	J.H. Dąbrowskiego, Bolesława Krzywoustego, W. Witosa
kdGP.5	GP	2x2+2t	-	K. Arciszewskiego, Warszawska
kdG.1.1	G	2x2	I rama	Przepadek, <I rama>
kdG.1.2	G	2x2+2t	I rama	Bolesława Krzywoustego, Królowej Jadwigi, S. Matyi, Most Dworcowy, K. Pułaskiego, F.D. Roosevelta
kdG.2	G	1x2	-	Bukowska, Księcia Mieszka I, Naramowicka, Radojewo, Szamotulska, T. Szeligowskiego, Szelągowska, J. Zeylanda, Zagajnikowa, <Nowe Radojewo>, <Nowa Zagajnikowa>, <wylot na Oborniki>, <zew. obwodnica Poznania>
kdG.3	G	1x4	-	Bałtycka, abpa A. Baraniaka, Księcia Mieszka I
kdG.4	G	2x2	-	Aleje Solidarności, Bałtycka, Bukowska, Bułgarska, Chartowo, Dolna Wilda, abpa W. Dymka, Jałowcowa, Jugosłowiańska, Księcia Mieszka I, R. Maya, H. Opieńskiego, Opolska, Polska, Połabska, Szwajcarska, K. Szymanowskiego, E. Taczanowskiego, Umultowska, <Dolna Głogowska>, <Nowa Hetmańska*>, <Nowa Naramowicka>, <Nowa Obornicka>, <Nowa Opolska>, <Nowe Kotowo>, <Nowa R. Maya>, <Siłniki>, <św. Wawrzyńca>, <w Janikowie>, <Wołczyńska>
kdG.5*	G	1x2+2t	-	Garbary*, Szelągowska*
kdG.6*	G	1x4+2t	-	Garbary*
kdG.7 kdG.7*	G	2x2+2t	-	Bukowska, Chartowo, Głogowska, Grunwaldzka, Hetmańska, Hetmańska*, Naramowicka*, Starołęka, Zegrze, Zwierzyniecka, <Dolna Głogowska>, <Nowa Hetmańska*>, <Nowa Naramowicka*>
kdZ.1.1	Z	1x2	ring	Ewangelicka, Karmelicka, Kazimierza Wielkiego, T. Kościuszki, Krakowska, T. Kutrzeby, K. Libelta, Aleja Niepodległości, Powstańców Wielkopolskich, Półwiejska, Północna, Przepadek, Szyperska, św. Barbary, E. Taylora, <proj. odcinki ringu>, <Szyperska>
kdZ.1.2	Z	2x2	ring	Północna,
kdZ.1.3 kdZ.1.3*	Z	1x2+2t	ring	E. Estkowskiego, Garbary*, Mostowa, F. Ratajczaka, Solna, Św. Marcin
kdZ.1.4	Z	2x2+2t	ring	E. Estkowskiego, Mostowa
kdZ.1.5	Z	1x2+plac	ring	Aleja Niepodległości, Strzelecka
kdZ.1.6***	Z	1x1	ring	<Piastowska***>, <proj. odcinki ringu***>
kdZ.1.7***	Z	1x2 (1x1)	ring	Ewangelicka***
kdZ.2 kdZ.2***	Z	1x2	-	Biebrzańska, Biskupińska, Bobrownicka, Bobrzańska, Borówki, Bożydara, J. Brzechwy, Chodzieska, Chojnicka, Czechosłowacka, Czekalskie, Człuchowska, Darzyńska, J. H. Dąbrowskiego, Deszczowa, Dębiecka, R. Dmowskiego, Droga Dębińska, Druskienicka, Drużynowa, abpa W. Dymka, Dziegielowa, Forteczna, Gdyńska, Główna, Głuszyna, Gnieźnieńska, Gorajska, Gospodarska, Górecka, Inflancka, M. Jaroczyńskiego, Jarosławska, Jasielska, F. Jaśkowiaka, Jesionowa, Juraszów, Kaliska, M. Kasprzaka, Katowicka, Kierska, Klenowska, Kobylepole, Krańcowa, Koszalińska, Krańcowa, J. Krauthofera, Krzywa, K. Kurpińskiego, Kurlandzka, Leśnych Skrzatów, K. Libelta, Literacka, Ługańska, St. Maczka, Małwowa, Marcelińska, T. Mateckiego, J. Matejki, Meteorytowa, Michałowo, Miętowa, Milczańska,

Symbol	klasa	przekrój	element systemu	wykaz dróg
				Minikowo, Miśnieńska, Mogileńska, Morasko, Murawa, Nidziańska, Niżańska, Nowosolska, Obodrzycka, Obornicka, Opłotki, Ostatnia, Ostrowska, Ożarowska, M. Palacza, Piaśnicka, Piastowska, Piątkowska, Pleszewska, Podjazdowa, Podolańska, Pokrzywno, Polanowska, Powstańców Wielkopolskich, Promienista, Przelot, Ptasia, Rakoniewicka, Rubież, Sandomierska, Santocka, Sianowska, S. Skalskiego, Skórzewska, Słowiańska, Słupska, Splawie, Starołęka, F. Stróżyńskiego, Strzeszyńska, Sycowska, Sypniewo, Sytkowska, Szarotkowa, Szarych Szeregów, Szczawnicka, Szczepankowo, T. Szeligowskiego, św. Antoniego, Tarnowska, Torowa, Unii Lubelskiej, Wejherowska, Węzeł Opłotki, Wiatraczna, Wichrowa, Wieruszowska, Winogrody, Z. Wojciechowskiego, Wojska Polskiego, Wołowska, Wrondczyńska, St. Wyspiańskiego, Złotowska, Żarnowiecka, o. M. Żelazka, Żywiczna, <Bohaterów Westerplatte>, <Folwarczna>, <Gromadzka – część pasa drogowego>, <Jasielska>, <Lutycka – Koszalińska>, <Kolejowa – Wolne Tory>, <K. Kurpińskiego>, <na Kopaninie>, <na Kwiatowe>, <na Krzesinach>, <na Krzesinkach>, <na Łacinie II>, <na Łacinie I>, <na Marlewie>, <na Michałowie>, <na Morasku>, <na Naramowicach>, <na Plewiska>, <na Plewiska – Kolejowa>, <na Pokrzywnie I>, <na Pokrzywnie II>, <na Pokrzywnie III>, <na Strzeszynie>, <na Wolnych Torach>, <na Zegrzu I>, <na Zegrzu II>, <T. Mateckiego>, <Nowa Koszalińska>, <Nowa Sucholeska>, <Nowowółkowskiego>, <Opawska>, <Przystań***>, <M. Rejewskiego>, <Silniki>, <S. Stoińskiego>, <Szarotkowa>, <węzeł Nowa Hetmańska>, <węzeł Splawie>, <Winogrody – Główna>, <Wolczyńska>
kdZ.3	Z	1x4	-	Berdychowo, Lechicka, nad Wierzbakiem, <Berdychowo>
kdZ.4	Z	2x1	-	S. Stoińskiego, <S. Stoińskiego>
kdZ.5	Z	2x2	-	Gdyńska, Głogowska, K. Kurpińskiego, Nad Wierzbakiem, J. Piłsudskiego, P. Ściegiennego, Umultowska, St. Wiechowicza, Wojska Polskiego, <na Wolnych Torach>
kdZ.6 kdZ.6*	Z	1x2+2t	-	28 Czerwca 1956 r., J. H. Dąbrowskiego, Główna*, Promienista, Unii Lubelskiej, Winogrody
kdZ.7	Z	2x1+2t	-	Grochowska, Winogrody
kdZ.8	Z	2x2+2t	-	Głogowska, Murawa, św. Marcin

objaśnienia do tabeli:

- o podane nazwy ulic odnoszą się do odcinków wyznaczonych na rysunku Studium pt. „Kierunki” i zostały uporządkowane alfabetycznie; w nawiasach < > podano nazwy nieoficjalne lub odnoszące się do elementów planowanych;
- o kody i nazwy ulic z „*” wyznaczają tereny, gdzie dopuszcza się w oparciu o analizę efektywności zamianę tras tramwajowych na inny środek transportu zbiorowego, np. komunikację trolejbusową lub autobusową (m.in. w systemie BRT);
- o kody i nazwy ulic z „***” wyznaczają drogi, w sąsiedztwie rzeki Warty, dla których priorytetem jest wykształcenie bulwarów i uwzględnienie preferencji dla pieszych i rowerzystów w dostępie do terenów nadrzecznych;
- o w kolumnie przekrój podano podstawowe tj. minimalne wymagane parametry w zakresie liczby jezdni (1x..., 2x...) oraz przypadających na każdą jezdnię pasów ruchu (...x1, ...x2, ...x3), a dla tras tramwajowych również liczby torów (+t...).

9. W zakresie określonych w Studium parametrów przekroju drogowego, w przypadku pozytywnych ekspertyz dla wprowadzenia transportu zbiorowego, dopuszcza się odstępianie od wymaganego przekroju minimalnego na rzecz wykorzystania części pasa drogowego dla lokalizacji torów tramwajowych, buspasów czy jezdni autobusowych, np. w systemie BRT (szybkiego transportu autobusowego), również kosztem rezygnacji z przekroju dwujezdniowego.

10. Na rysunku Studium pt. „Kierunki” przedstawiono ważne drogowe obiekty inżynierskie (mosty, tunele) w ramach podstawowego układu drogowego.

6.5. PARKOWANIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

W Studium określono generalne kierunki zaspokajania potrzeb parkingowych do uwzględnienia przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Opisany program parkingowy został przedstawiony na rys. II.6.5.

6.5.1. Parkowanie samochodów osobowych

1. Z uwagi na występującą w poszczególnych rejonach miasta zróżnicowaną dostępność środkami transportu zbiorowego i chłonność komunikacyjną, wyodrębniono dwie strefy dla których wskazuje się inne zasady i sposoby organizacji parkowania samochodów osobowych:

- **Strefa I** – obszar funkcjonalnego śródmieścia;
- **Strefa II** – poza granicami obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

• **W strefie I:**

- pożądane jest zachowanie równowagi pomiędzy motoryzacyjną pojemnością środowiskową i atrakcyjnością inwestycyjną rejonu, w tym celu dopuszcza się limitowanie miejsc postojowych (w tym miejsc ogólnodostępnych);
- dla wszystkich projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wymagana jest analiza możliwości reorganizacji parkowania w pasach drogowych, m.in. w celu podniesienia jakości przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego i rowerowego;
- celowe i pożądane, dla uzyskania bardziej przyjaznych i atrakcyjnych przestrzeni publicznych, jest zastępowanie parkowania przyulicznego parkingami kubaturowymi o charakterze ogólnodostępnym, w tym parkingami buforowymi; wraz z rozwojem ogólnie dostępnej bazy parkingowej w formie parkingów wielopoziomowych i podziemnych; zakłada się likwidację jednopoziomowych parkingów placowych i ograniczanie liczby przyulicznych miejsc postojowych;
- z uwagi na brak możliwości zaspokojenia pełnych potrzeb parkingowych dla terenów generujących zapotrzebowanie na miejsca postojowe, dla istniejących obiektów dopuszcza się parkowanie na stanowiskach ogólnodostępnych; dla nowych obiektów dopuszcza się takie rozwiązanie w uzasadnionych przypadkach.

• **W strefie II:**

- realizację miejsc parkingowych dla terenów generujących zapotrzebowanie na nie, należy zapewnić *na terenie działki budowlanej zajmowanej przez obiekt lub terenie w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdującym się w dyspozycji inwestora*;
- dla obiektów istniejących, a na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania także dla obiektów nowo lokalizowanych, w uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się parkowanie na stanowiskach ogólnodostępnych.

2. Ustala się następujące zasady lokalizacji ogólnodostępnych miejsc postojowych – na terenach publicznych, w tym w pasach drogowych ulic oraz na terenach prywatnych – w miejscach wyznaczonych w tym celu przez użytkownika terenu:

- Ogólnodostępne, placowe i kubaturowe parkingi dla samochodów osobowych: Parkingi duże (ponad 100 stanowisk) należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, a tylko w uzasadnionych przypadkach, przy ulicach układu obsługującego.
 - 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. Na ulicach głównych i głównych ruchu przyspieszonego, 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 zakłada się stopniowe ograniczanie takiego typu parkowania wyłącznie do miejsc wyznaczonych i zaleca trwałe oddzielenie powierzchni przeznaczonych dla pieszych i pojazdów.
3. Na terenach położonych wewnątrz III ramy należy dążyć do zaspokajania potrzeb parkingowych w pierwszej kolejności przez budowę parkingów wielopoziomowych.
4. W ramach systemu usług parkingowych ogólnodostępnych zaleca się utrzymanie lub realizację parkingów wielopoziomowych (nadziemnych i podziemnych), także w połączeniu z innymi funkcjami, między innymi na następujących terenach:
- pod Placem Wolności,
 - pod placem Bernardyńskim,
 - przy Placu Wiosny Ludów – CH „Kupiec Poznański”,
 - u zbiegu ulic T. Kościuszki i Półwiejskiej – CH „Stary Browar” oraz „Andersia”,
 - tzw. „Starej Gazowni”,
 - u zbiegu ul. Zielonej i Podgórnej;
 - pod zieleńcem Zielone Ogródki im. Zbigniewa Zakrzewskiego przy ul. Zielonej,
 - u zbiegu ulic Za Bramką – Wszystkich Świętych,
 - pod Placem Wielkopolskim,
 - u zbiegu ul. Św. Marcin i al. K. Marcinkowskiego – CH Galeria „MM”,
 - w rejonie Akademii Muzycznej,
 - przed Teatrem Polskim – na kondygnacjach podziemnych,
 - przed budynkami biurowymi przy ul. Piekary,
 - przy Hotelu „Ikar” u zbiegu ul. T. Kościuszki i Solnej,
 - u zbiegu ul. T. Kościuszki i Powstańców Wlkp. przy budynku PKP,
 - kolejowych przewidywanych do przekształceń przy ul. Północnej,
 - Międzynarodowych Targów Poznańskich,

- Jeżyc – dawne tereny Wiepofamy,
- pomiędzy ul. C.K. Norwida a proj. odcinkiem ul. św. Wawrzyńca,
- istniejącego parkingu MTP przy ul. J. Matejki (przekształcenie),
- na tzw. „Wolnych Torach”,
- w rejonie Dworca Głównego PKP,
- w rejonie Parku J. Kasprowicza od strony ul. Wł. Reymonta,
- w granicach kampusu Politechniki Poznańskiej na Piotrowie.

5. Przewiduje się utrzymanie systemu parkingów buforowych:

- u zbiegu ulic K. Pułaskiego i Księcia Mieszka I,
- pod Kaponierą,
- przy Dworcu Zachodnim,
- przy ul. Towarowej,
- przy ul. Dolna Wilda,
- przy ul. Maratońskiej,
- przy ul. Droga Dębińska,
- w starym korycie Warty – pod warunkiem że nie będzie to kolidować z rewitalizacją terenów nadwarciańskich.

Dopuszcza się dodatkowe lokalizacje parkingów buforowych na obrzeżach obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

6. Uznaje się potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu „park & ride” tj. układu tanich lub bezpłatnych parkingów zlokalizowanych w pobliżu peryferyjnych przystanków sprawnego transportu publicznego, na których następowałyby przesiadki na pojazd publiczny z samochodu dojeżdżającego spoza miasta lub z jego przedmieść.

7. Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów P&R:

- przy dworcu „Jana III Sobieskiego” – dwie lokalizacje – po obu stronach torów kolejowych;
- przy przystanku PST „Szymanowskiego”,
- przy przystanku PST „Lechicka”,
- przy zintegrowanym dworcu miejskim „Al. Polska”,
- przy zintegrowanym dworcu miejskim „Górczyn” (dopuszcza się także poza obszarem dworca, np. po południowej stronie torów kolejowych),
- przy projektowanym dworcu na Klinie Dębieckim (po wykonaniu trasy tramwajowej lub zintensyfikowaniu komunikacji autobusowej z Klina do centrum),
- przy Rondzie Starołęka,
- przy dworcu Starołęka,

- przy pętli tramwajowej „Miłostowo” (między ul. Warszawską i torami kolejowymi – przy planowanym przystanku kolejowym),
 - przy dworcu „Wschodnim” (po uruchomieniu miejskich połączeń kolejowych lub wykonaniu trasy tramwajowej),
 - na Franowie,
 - na os. M. Kopernika (po wykonaniu trasy tramwajowej) oraz fragmentów ulic - Nowej Arciszewskiego i odcinka III ramy między Górczynem i ul. Grunwaldzką),
 - na Strzeszynie – w rejonie przecięcia linii kolejowej Poznań – Piła z III ramą komunikacyjną;
 - przy dworcu Junikowo – Os. Kwiatowe – z dopuszczeniem rezygnacji w przypadku wyznaczenia parkingu po stronie gminy Komorniki;
 - przy lotnisku Ławica w przypadku realizacji połączenia kolejowego Ławicy z Dworcem Głównym, lub innego szybkiego połączenia lotniska z centrum miasta transportem zbiorowym;
 - przy przystanku kolejowym w rejonie ul. Biskupińskiej.
8. Wymienione listy inwestycji parkingowych mają charakter otwarty i mogą ulegać zmianom w zależności od rozwoju przestrzennego miasta.

6.5.2. Parkowanie samochodów ciężarowych i autobusów

1. Przyjmuje się, że parkowanie stałe samochodów ciężarowych i autobusów odbywać się będzie:
 - na terenach baz transportowych i innych, wyznaczonych do tego celu miejscach;
 - na działkach, na których znajdują się obiekty generujące 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 przebudowy obiektu, względnie ograniczenia potrzeb parkowania.
2. Ogólnodostępne miejsca postojowe dla czasowego parkowania ciężarówek i pojazdów dostawczych można lokalizować wyłącznie przy ulicach układu podstawowego, na zorganizowanych, oddzielonych od jezdni parkingach. Zjazdy 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. Zaleca się wyznaczenie ogólnodostępnych parkingów dla ciężarówek, między innymi na następujących terenach:
 - między ulicami J. H. Dąbrowskiego i Wejherowską od strony węzła Krzyżowniki (kGPS.2.1),

- przy ul. Wichrowej; istniejący,
 - przy ul. Dojazd od strony ul. Lutyckiej, a po realizacji węzła Obornicka w jego pobliżu,
 - między ulicami <wylot na Oborniki>, Strzeszyńską i <Nową Sucholeską> po realizacji odcinka <wylot na Oborniki> ,
 - przy ul. Bałtyckiej (po stronie północnej), między ulicami Janikowską i Syrenią,
 - przy węźle Franowo pod istniejącą estakadą w ciągu ul. B. Krzywoustego,
 - w <węźle Sławie> ,
 - przy ul. Opłotki (odcinek po zachodniej stronie ul. Głogowskiej).
3. Uznaje się potrzebę wyznaczenia ogólnodostępnych parkingów dla autobusów turystycznych, wskazując między innymi następujące tereny:
- istniejący parking u zbiegu ulic K. Pułaskiego i Księcia Mieszka I,
 - istniejący parking u zbiegu ul. Bydgoskiej i terenów kolejowych,
 - przy ul. Garbary naprzeciw Dworca Garbary,
 - przy „Arenie” od strony ul. Wł. Reymonta,
 - w granicach tzw. „Wolnych Torów”,
 - w rejonie Międzynarodowych Targów Poznańskich od strony ul. J. Matejki,
 - istniejący parking przy ul. Warszawskiej / Św. Michała,
 - istniejący parking przy stadionie Lecha.
4. Nowe i przebudowywane obiekty wymagające obsługi pojazdami ciężarowymi, powinny być wyposażone w zorganizowane na terenie w dyspozycji inwestora miejsca przeładunku w ilości odpowiadającej potrzebom obiektu. W stosunku do obiektów istniejących, zaleca się przebudowy, w celu spełnienia powyższego wymogu.
5. Wymienione listy inwestycji parkingowych mają charakter otwarty i mogą ulegać zmianom w zależności od rozwoju przestrzennego miasta.

6.6. TRANSPORT LOTNICZY I WODNY

1. Zakłada się utrzymanie i rozwój Portu Lotniczego „Poznań-Ławica” (dla funkcji cywilnej, transportu towarów, sanitarnej, usługowej – general aviation) zabezpieczając w sieci miejskiej dogodnie z nim połączenia oraz rezerwując tereny północnej (obecnie wojskowej) części lotniska, po wyłączeniu tego obszaru z „terenów zamkniętych”. Dla zwiększenia znaczenia portu dużą rolę będzie miała aktywizacja terenów „portowych” przy ul. Bukowskiej i rozbudowa funkcji towarzyszących, wraz z infrastrukturą parkingową – w tym dla pojazdów ciężarowych.
2. Zakłada się utrzymanie i rozwój lotniska wojskowego „Krzesiny”, dopuszczając jego wykorzystanie także dla funkcji cywilnych. Rozwój programu lotniska może być powiązany z zagospodarowaniem terenów między lotniskiem i autostradą.

3. Wymagania techniczne dla lotnisk określają przepisy odrębne.
4. Uznaje się potrzebę odbudowy i wykorzystania drogi wodnej na rzece Warcie, dla ruchu towarowego oraz dla komunikacji pasażersko-wycieczkowej, nie wykluczając „tramwaju wodnego”. Należy przy tym podjąć działania na rzecz wykorzystania terenów między wałami, wraz z zapewnieniem niezbędnej infrastruktury dla ich funkcjonowania, w zakresie dopuszczonym przez przepisy odrębne.
5. Zaleca się lokalizować porty i przystanie turystyczne w sposób minimalizujący odległości dojścia do przystanków transportu publicznego, przy zapewnieniu wysokiego standardu przejść między przystankami i przystaniami.
6. Wskazuje się następujące możliwości lokalizacji przystani lub portów dla żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej nad rz. Wartą:
 - na wysokości osiedla Wilczy Młyn,
 - Park Szelągowski (rejon wylotu ul. Ugory),
 - dawny port towarowy na Garbarach lub „półwysep” między starym i nowym korytem rzeki Warty – w rejonie mostu Bolesława Chrobrego,
 - w sąsiedztwie Kampusu Politechniki Poznańskiej,
 - teren w północnej części wysp na rzece Warcie, w rejonie planowanych mostów w ciągu projektowanej ulicy na przedłużeniu ul. Winogrody,
 - na południe od mostu Królowej Jadwigi, z ewentualną adaptacją jednej z przystani sportowych,
 - na południe od mostu Przemysła I, na prawym brzegu rzeki.Dopuszcza się również inne lokalizacje portów i przystani nad Wartą.
7. Wskazuje się następujące możliwości lokalizacji portów i przystani dla transportu towarów i obsługi technicznej drogi wodnej:
 - teren „Czapnica”, na prawym brzegu rzeki przy granicy miasta Poznania i gm. Mosina – planowany port dla jednostek utrzymania dogi wodnej,
 - teren „Karolin”, na prawym brzegu rzeki, na południe od mostu kolejowego; ewentualny port towarowy,
 - „Łęgi Dębińskie”, na lewym brzegu rzeki, na południe od Mostu Królowej Jadwigi – istniejące nadbrzeże dla przeładunku towarów wielkogabarytowych.
8. Z uwagi na bariery techniczne, względy konserwatorskie, przyrodnicze, krajobrazowe i ekonomiczne uważa się za celowe wykonanie specjalistycznego opracowania obejmującego całość problemów związanych z zagospodarowaniem szlaku wodnego na Warcie.
9. Elementy infrastruktury transportu lotniczego i wodnego pokazano na rys. II.6.6.

6.7. WYMAGANIA TRANSPORTOWE W ZAKRESIE LOKALIZOWANIA STACJI PALIW I OBIEKTÓW RUCHOTWÓRCZYCH

1. Obiekty, bądź zespoły obiektów o potencjalnych źródłach i celach ruchu w komunikacji publicznej, powinny być możliwie najlepiej zintegrowane z przystankami tej komunikacji.
2. Poza stacjami paliw, dla nowych obiektów ruchotwórczych wymaga się, a w stosunku do obiektów istniejących zaleca się, przyjąć następujące zasady:
 - zjazdy do wszystkich obiektów powinny spełniać wymagania wynikające z dopuszczonej na poszczególnych klasach ulic dostępności,
 - zakaz lokalizacji w strefach ruchu pieszego obiektów generujących ruch więcej niż jednego samochodu ciężarowego lub 20 samochodów osobowych w ciągu godziny, chyba, że organ zarządzający ruchem ustali odpowiednie ograniczenie czasowe użytkowania ulic w strefie, przez pojazdy dostawcze,
 - obiekty generujące ruch przekraczający 20 samochodów ciężarowych w ciągu godziny, powinny posiadać, spełniające wymagania stawiane skrzyżowaniom, zjazdy na ulice klasy Z. Dopuszcza się takie lokalizacje także przy ulicach klasy G i L oraz wyjątkowo pod warunkiem wykonania pasów wyłączania lub włączania także na ulice GP. Organizacja zjazdów powinna minimalizować kolizje z ruchem ulicznym. Nie zaleca się lokalizowania takich obiektów wewnątrz II ramy oraz w strefach ruchu uspokojonego,
 - w obszarze funkcjonalnego śródmieścia obiekty generujące ruch przekraczający 5 samochodów ciężarowych lub 20 osobowych w ciągu godziny, powinny posiadać zjazdy na ulice klas Z i L, a w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach na ulice klas G,
 - poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia obiekty generujące ruch pojedynczych pojazdów nie powinny posiadać bezpośrednich zjazdów na ulice układu podstawowego; wyjątkowo dopuszcza się zjazdy na ulice klasy Z.
3. Stacje paliw należy lokalizować przede wszystkim przy ulicach układu podstawowego, w pasach ich uciążliwości. W przypadku terenów o funkcjach usługowych i mieszkaniowych dopuszcza się lokalizację stacji paliw w miejscach, gdzie nie spowoduje to kolizji z funkcją podstawową terenu. 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.
4. Na etapie sporządzenia planu miejscowego, w szczególności na obszarze funkcjonalnego śródmieścia, należy rozważyć likwidację stacji paliw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej lub kolidujących z inną funkcją przewidzianą na przyległym terenie oraz wprowadzić w tych miejscach zakaz lokalizacji nowych stacji.

7. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Zakłada się, że rozwój miasta odbywać się będzie w powiązaniu z kompleksowym jego wyposażeniem w infrastrukturę techniczną.

Na rysunku Studium pt. „Kierunki” przedstawiono tylko sieci magistralne, których obszary oddziaływania mają istotny wpływ na możliwości zagospodarowania terenu. Uzupełnieniem głównego rysunku są schematy infrastruktury w tekście Studium (rysunki II.7.1-7.9)

7.1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

Zaopatrzenie w wodę pitną miasta Poznania i okolicznych gmin będzie realizowane poprzez Poznański System Wodociągowy (PSW). W związku z tym jako konieczne uznaje się zachowanie istniejących i lokalizowanie nowych (ważniejszych) przedsięwzięć i obiektów związanych z PSW, wymienionych w niniejszym rozdziale.

7.1.1. Ujęcia wody

Poznański System Wodociągowy obsługuje mieszkańców miasta Poznań oraz okolicznych gmin: Lubonia, Puszczykowa, Mosiny, Swarzędza, Czerwonaka, Suchego Lasu, Brodnicy, Kórnik, Murowanej Gośliny oraz na zasadzie sprzedaży hurtowej do Rokietnicy, Tarnowa Podgórnego, Dopiewa, Komornik i Kleszczewa.

Obliczeniowe (w czasie maksymalnej doby) zapotrzebowanie wody w okresie perspektywy tj. na rok 2020 wyniesie dla miasta Poznania $Q_{dśr} = 170\,890.00 \text{ m}^3/\text{d}$.

Obliczeniowe (w czasie maksymalnej doby) zapotrzebowanie wody w okresie perspektywy tj. na rok 2020 wyniesie dla całego PSW i okolicznych gmin $Q_{dśr} = 238\,619.00 \text{ m}^3/\text{d}$.

Zachowuje się istniejące ujęcie wody, ale przy tak rozbudowanym systemie wodociągowym możliwość wtłoczenia wody do sieci docelowo wyniesie $236\,550.00 \text{ m}^3/\text{d}$.

W celu zrównoważenia bilansu wody należy podjąć przedsięwzięcia zabezpieczające dostawę wody dla potrzeb perspektywicznych. Niezależnie od ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Przebieg magistrali wodociągowej wody surowej od granic miasta we wsi Czapury gm. Mosina do stacji uzdatniania wody przy ul. Dolna Wilda”⁵⁷ (rurociąg o średnicy Ø600) dopuszcza się lokalizację innych urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych, także w przypadku konieczności zmiany ww. planu. W uchwalonym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Rejon Marlewa – Zakole

⁵⁷ Uchwała Nr XVII/183/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 27 lipca 1999 r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 60, poz. 1275 z dnia 31 sierpnia 1999 r.)

Warty⁵⁸ w Poznaniu – przewidziano lokalizację zastępczego ujęcia wody dla Miasta Poznania. Tereny wyznaczonych stref ochronnych ujęcia wody w Poznaniu⁵⁹, należy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem poprzez prawidłowe ich zagospodarowanie, m.in. wyłączając strefy ochrony bezpośredniej z zabudowy. Granice strefy ochronnej, z uwagi na zmianę uwarunkowań i trwające prace nad jej nowym ustaleniem mogą ulec korekcie. Zasady wyznaczania i zagospodarowania stref ochronnych ujęć wody określają przepisy odrębne. Zmiana granic strefy ochronnej nie spowoduje konieczności zmiany studium w tym zakresie, a ewentualne nowe granice strefy uwzględnianie będą na etapie sporządzania planów miejscowych. W celu zapewnienia wystarczającej ilości wody dla mieszkańców Poznania, docelowo w ramach PSW nie wyklucza się:

- zwiększenia wydajności SUW Wiśniowa do około 80 000 m³/d,
- zwiększenie wydajności SUW Mosina do około 150 000 m³/d,
- pozostawienie wydajności SUW Gruszczyń na poziomie 24 000 m³/d.

Ponadto nie wyklucza się również docelowo:

- wprowadzenia dodatkowej pracy pompowni Koronna w godzinach dziennych,
- całkowitego otwarcia reduktora ciśnień na magistrali Wschodniej,
- podniesienia poziomu zbiornika Pożegowo do około 8-9 m.⁶⁰

Zachowuje się istniejące komunalne ujęcie wody Poznań – Piotrowo z uwzględnieniem obowiązującej dla tego ujęcia strefy ochronnej.⁶¹

7.1.2. Stacje uzdatniania wody (SUW)

Zachowuje się korzystanie z istniejących stacji uzdatniania wody pracujących w Poznańskim Systemie Wodociągowym: SUW Mosina, SUW Dębina i SUW Gruszczyń. Zakłada się przebudowę i automatyzację tych stacji dla dostosowania ich do zmieniających się przepisów i standardów.

7.1.3. Zbiorniki wody pitnej

Zachowuje się korzystanie z istniejących zbiorników wody na Pożegowie i Górze Moraskiej. Przewiduje się możliwość lokalizowania następnych zbiorników wody na Górze Moraskiej (w obrębie obecnego terenu przewidzianego na ten cel) z uwagi na możliwość

⁵⁸ Uchwała Nr LXXXI/1204/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 09 listopada 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 12, poz. 322 z dnia 24 stycznia 2011 r.)

⁵⁹ Strefa ochronna ujęcia wody obowiązywała do 31 grudnia 2012 r. Aktualnie trwają prace nad określeniem nowej strefy ochronnej dla ujęcia wody „Dębina”.

⁶⁰ Na podstawie Studium Rozwoju Infrastruktury Wodociągowej Aglomeracji Poznańskiej AQUA sp. z o. o. 2007 r.

⁶¹ rozporządzenie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 15 stycznia 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody w miejscowości Poznań –Piotrowo (Dz.Urz. Woj. Wlkp. z 15 stycznia 2014 r. poz. 357)

rozbudowy Poznańskiego Systemu Wodociągowego dla zaopatrzenia w wodę do gmin: między innymi Suchy Las, Murowana Goślina, Czerwonak.

Zakłada się bieżące remonty i przebudowę obu ww. obiektów.

7.1.4. Przepompownie wody

Zachowuje się istniejącą przepompownię wody przy ul. Koronnej zaopatrującą w wodę II-gą strefę zasilania w północnej części miasta. Obecnie zakończono przebudowę i automatyzację ww. przepompowni.

Zakłada się lokalizację pompowni sieciowej (bez zbiorników) na odcinku magistrali o średnicy Ø500 w ulicy Wołczyńskiej, przy skrzyżowaniu ulic Grunwaldzka – Wołczyńska.

7.1.5. Sieć wodociągowa

Zachowuje się istniejące magistrale wodociągowe: wschodnią i zachodnią o średnicach Ø1000, Ø1200 oraz istniejącą sieć rozdzielczą.

Zachowuje się istniejące magistrale wodociągowe o średnicy Ø1000 ułożone w północnej części miasta, tj. od przepompowni Koronna do zbiorników na Górze Moraskiej.

W zależności od tempa rozwoju miasta, dla zachowania odpowiednich ciśnień w sieci w razie awarii na stacjach wodociągowych lub istniejących magistralach, w chwili obecnej przewiduje się zachowanie miejsca pod realizację trzeciej magistrali Ø1000 – Ø1200 zasilającej Poznań w wodę, tj. przedłużenie „magistrali centralnej” na odcinku od Puszczykowa do przepompowni Koronna, oraz jej równoleżnikowe połączenie magistralą o średnicy Ø1000 z układem magistral istniejących w ulicach K. Arciszewskiego – Hetmańska.

W przypadku podjęcia decyzji o likwidacji Stacji Uzdatniania Wody w Murowanej Goślinie i zaopatrywaniu gminy z Poznańskiego Systemu Wodociągowego, wymagana będzie lokalizacja magistrali o średnicy Ø600 od zbiorników na Górze Moraskiej w kierunku północnym do ul. F. Jaśkowiaka i dalej przez Radojewo do granicy Poznania.

Dla doprowadzenia wody do terenów rezerwowanych pod zabudowę, lub zabudowanych lecz obecnie nie zaopatrywanych z systemu PSW, należy uwzględnić rozwój sieci wodociągowej, przy czym lokalizacja trasy powinna być przewidziana w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Zakłada się możliwość wymiany, przebudowy i przełożenia istniejących magistral i rozdzielczej sieci wodociągowej oraz renowację i automatyzację urządzeń wodociągowych: komór, zasuw itp. stosownie do potrzeb i rozwiązań technicznych, oraz zmian wynikających z zagospodarowania przestrzennego terenu.

Zakłada się lokalizację projektowanych magistral zgodnie z orientacyjnymi trasami, przedstawionymi na rys. II.7.1 z dopuszczeniem ich korekty.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, należy wydzielić tereny przeznaczone pod publiczne studnie awaryjne.

7.2. ODPROWADZENIE ŚCIEKÓW KOMUNALNYCH

Odprowadzenie i oczyszczenie ścieków komunalnych w Poznaniu i okolicznych gminach realizowane będzie poprzez Poznański System Kanalizacyjny (PSK) obejmujący swym zasięgiem miasto Poznań oraz Luboń, a także częściowo gminy: Swarzędz, Czerwonak, Suchy Las, Tarnowo Podgórne, Dopiewo, Kleszczewo, Pobiedziska, Mosina.

Dla celów ochrony wód rzeki Warty i jej zlewni przed zanieczyszczeniami spowodowanymi ściekami sanitarnymi spływającymi z obszaru Poznania i okolicznych gmin, w Studium jako konieczne uznaje się zachowanie istniejących i lokalizację nowych przedsięwzięć i obiektów związanych z PSK. Ważniejsze z nich wymieniono poniżej.

7.2.1. Oczyszczalnie ścieków

Dla oczyszczenia i neutralizacji ścieków zachowuje się jako głównego odbiorcę Centralną Oczyszczalnię Ścieków (COŚ – 200 000m³/d) i Lewobrzeżną Oczyszczalnię Ścieków (LOŚ – 50 000 m³/d). Dopuszcza się wszelkie niezbędne inwestycje w granicach terenu oczyszczalni. Na terenie Moraska funkcjonuje, lokalna oczyszczalnia ścieków, która będzie działać do czasu wybudowania kolektora Moraskiego.

Na terenie Głuszyny funkcjonuje lokalna oczyszczalnia ścieków, która będzie działać do czasu wybudowania systemu kanalizacyjnego, który odprowadzi ścieki do oczyszczalni ścieków w Borówcu (gm. Kórnik).

7.2.2. Kolektory, przepompownie ścieków, rurociągi tłoczne, przelewy

Istnieje konieczność zachowania istniejących sieci kolektorów, kanałów i rurociągów tłocznych wraz z obiektami i urządzeniami towarzyszącymi: np. przepompowniami i przelewami, z dopuszczeniem ich rozbudowy i przebudowy w ramach istniejącej działki.

Przewiduje się lokalizację nowych kolektorów, lub przedłużenie istniejących (służących między innymi również dla odciążenia istniejącej 100-letniej kanalizacji ogólnospławnej z terenów śródmiejskich), a także przebudowę istniejących kolektorów, przepompowni, przelewów i rurociągów tłocznych związanych z transportowaniem ścieków komunalnych

z poszczególnych terenów zainwestowanych oraz z rezerwowanych pod zabudowę, takich jak:

- główny układ transportujący ścieki przez centrum Poznania do LOŚ i COŚ na który składa się realizacja niżej wymienionych kolektorów i urządzeń kanalizacyjnych:
 - Kolektora Górnej Strefy o średnicach od Ø1800-2400 na odcinku od ul. F. Nowowiejskiego do LOŚ i COŚ wraz z nowym przelewem burzowym w rejonie skrzyżowania ulic Al. Niepodległości i T. Kutrzeby,
 - syfonu pod Wartą,
 - Kolektora Podolańskiego o średnicy Ø1200,
 - Kolektora Dolnej Strefy o średnicy Ø1600-2000,
 - rurociągu tłoczego od pompowni Garbary do ul. Szelągowskiej,
 - górnego odcinka Kolektora Prawobrzeżnego II,
 - przebudowa przepompowni Garbary,
 - przelewów burzowych;
- w układzie sieci transportującej ścieki z północnych rejonów Poznania: Moraska-Radojewa-Umultowa:
 - Kolektora Umultowsko-Sucholeskiego o średnicy rzędu Ø800,
 - Kolektora Sucholeskiego o średnicy rzędu Ø800,
 - Kolektora Moraskiego o średnicy rzędu Ø500-800;
- w układzie sieci transportującej ścieki z terenów Strzeszyna i Kiekrza:
 - Kolektora Nowego Strzeszyńskiego o średnicy rzędu Ø600,
 - Kolektora Kierskiego,
 - przepompowni ścieków;
- w układzie sieci transportującej ścieki z terenów przyautostradowych:
 - Kolektora Junikowskiego II o średnicy rzędu Ø1200-1400,
 - przepompowni ścieków w rejonie skrzyżowania ulic Głogowskiej i Ostatniej wraz z rurociągiem tłocznym od przepompowni do kolektora Junikowskiego w rejonie autostrady A2,
 - górnego odcinka Kolektora Prawobrzeżnego II o średnicy rzędu Ø1000-1200 plus układ sieci i przepompowni w Szczepankowie, Starołęce, Pokrzywnie i Garaszewie, Krzesinach i Krzesinkach,
 - Kolektor Prawobrzeżny I;
- w układzie sieci niezbędnej dla odciążenia istniejących kolektorów sanitarnych i ogólnospławnych:
 - Kolektora Naramowickiego – II nitka,
 - Kolektora w ul. Kościelnej,
 - Kolektora w ul. Poznańskiej,

- Kolektora w ul. Rycerskiej,
- Kolektora deszczowego Nowa Bogdanka;
- w układzie sieci kolektorów kanalizacji sanitarnej niezbędnych dla odprowadzenia ścieków z okolicznych gmin i przebiegających przez obszar Poznania:
 - Kolektora Umultowsko-Sucholeskiego – z Suchego Lasu,
 - Kolektora Kierskiego – z części gminy Rokietnica,
 - Kolektora Junikowskiego – z miasta Lubonia,
 - Kolektora Szczepankowskiego – z części gminy Kleszczewo,
 - Kolektora Swarzędzkiego – z miasta Swarzędza i części gminy Swarzędz,
 - Kolektora Kobylnickiego – z miasta Pobiedziska i części gminy Pobiedziska i Swarzędz.

Odprowadzenie ścieków komunalnych w Poznaniu z terenów zabudowanych jak i przewidzianych pod zabudowę wymaga wykonania szeregu kolektorów oraz sieci kanałów o mniejszych średnicach. W Studium wskazano orientacyjne trasy ich przebiegów na rys. nr II.7.2. Trasy projektowanych kanałów i miejsca pod ich ułożenie oraz lokalizacja obiektów inżynierskich z nimi związanych, takich jak komory, przelewy, drugie nitki, pompownie itp., powinny być przewidziane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Z uwagi na prawie stuletni okres eksploatacji kanałów (zwłaszcza ogólnospławnych), zły stan techniczny, przepełnienie, wskazana jest ich renowacja, przebudowa lub dobudowanie drugiej nitki (w powiązaniu z przebudową układu komunikacyjnego: np. ul. Królowej Jadwigi, na terenie Wolnych Torów czy w ul. Hetmańskiej). Zakłada się przełożenie i przebudowę istniejących kanałów i urządzeń związanych z ich funkcjonowaniem, stosownie do potrzeb i rozwiązań technicznych, oraz zmian wynikających z zagospodarowania przestrzennego terenu.

Z uwagi na niedoinwestowanie w zakresie sieci kanalizacyjnych obszarów planowanych pod zabudowę, lub brak technicznych możliwości w istniejących kanałach na przyjęcie dodatkowych ilości ścieków, dopuszcza się czasowe odprowadzenie ścieków bytowych i przemysłowych do szczelnych zbiorników bezodpływowych.

W przypadku ścieków przemysłowych, uciążliwych dla środowiska naturalnego, należy je podczyścić do odpowiednich norm przed wprowadzeniem ich do sieci kanalizacyjnej.

7.3. ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH

Poznań z uwagi na ukształtowanie terenu, rzekę Wartę, przecinające go mniejsze ciek i oraz istniejącą w centrum miasta kanalizację ogólnospławną (100-letnią), będzie odbierał wody opadowe i roztopowe w kilku zlewniach. W Studium jako priorytetową przyjęto zasadę

maksymalnego zatrzymania i oczyszczenia wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania, w związku z czym zakłada się:

- ograniczenie szybkiego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z terenów i wykorzystanie ich w miejscu powstawania,
- lokalizację sieci kolektorów deszczowych w poszczególnych zlewniach dla uzupełnienia sieci istniejącej,
- lokalizację kanalizacji deszczowej odciażającej dla zlewni kanalizacji ogólnospławnej, obejmującej centrum lewobrzeżnego Poznania,
- lokalizację w wypadkach konieczności szybkiego odprowadzenia wód opadowych i roztopowych – sieci kanalizacyjnej ze zrzutem do najbliższego cieku w danej zlewni,
- lokalizację przelewów burzowych na sieci kanalizacji ogólnospławnej i skierowanie części mieszaniny ścieków i wód opadowych i roztopowych (tylko przy deszczach nawalnych) bezpośrednio do odbiorników,
- lokalizację zbiorników retencyjno – podczyszczających w zależności od możliwości terenowych,
- w miarę możliwości zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych bezpośrednio na terenach działek w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej oraz w zabudowie wielorodzinnej poprzez zachowanie powierzchni biologicznie czynnych oraz lokalne wykorzystanie wód,
- zagospodarowywanie wód opadowych i roztopowych bezpośrednio na terenach działek przemysłowych, magazynowych, parkingowych i usługowych, poprzez budowę urządzeń służących do ich retencji i oczyszczania takich jak np. zbiorniki odparowujące, studnie chłonne, nawierzchnie przepuszczalne itp., stosownie do warunków gruntowo-wodnych i możliwości terenowych, zgodnie z przepisami odrębnymi,
- w miarę możliwości wykorzystanie wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni czystych (np. dachy) na terenie działki,
- w obiektach o dużym zanieczyszczeniu powierzchni związkami ropopochodnymi np. na stacjach benzynowych, myjniach, dużych parkingach itp., należy montować urządzenia oczyszczające sedimentacyjno-flotujące, osadniki i separatory itp.,
- odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z ulic lokalnych i dojazdowych na terenach o niskiej intensywności zabudowy, terenach zieleni itp. (jeżeli konfiguracja terenu i poziom wód gruntowych na to pozwala) – w sposób powierzchniowy, lub wykonanie nawierzchni przepuszczalnej.

Przewiduje się lokalizację systemu kanałów deszczowych w ulicach tylko w przypadkach, gdy ze względów na zagospodarowanie przestrzenne, układ wysokościowy,

warunki gruntowo-wodne lub inne przeszkody terenowe, nie można dla odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z obszaru miasta Poznania zastosować metod związanych z maksymalnym zatrzymaniem i oczyszczeniem tych ścieków w miejscu ich powstawania.

W Studium jako konieczne uznaje się zachowanie kanałów i urządzeń istniejących, w dobrym stanie technicznym. Dla odprowadzenia wód deszczowych z terenów już zainwestowanych, jak i z rezerw terenowych, należy wykonać następujące przedsięwzięcia w poszczególnych zlewniach:

- Zlewnia Kolektora Bogdanka:
 - budowa Kolektora Nowa Bogdanka w rejonie ul. Armii Poznań,
 - budowa kolektorów opaskowych dla ochrony stawów Sołackich wzdłuż ul. Małopolskiej,
 - budowa kolektora deszczowego w projektowanej trasie Św. Wawrzyńca – Grudzieniec z włączeniem do kolektora w ul. K. Pułaskiego,
 - budowa kolektorów na terenie Smochowic,
 - budowa Kolektora Wierzbak na terenie Podolan, większych zbiorników retencyjnych na ww. kolektorze przy ul. Dojazd i na terenie osiedla Literackiego,
 - rezerwa terenu pod rozbudowę zbiornika retencyjnego Bogdanki w rejonie ulic K. Pułaskiego i Nad Wierzbakiem.
- Zlewnia Kolektora Górczynka:
 - budowa kolektora odciążającego w rejonie ulicy Góreckiej,
 - budowa zbiornika retencyjnego w rejonie ogródków działkowych na Świerczewie.
- Zlewnia strumienia Junikowskiego – budowa kolektora w ul. Szarotkowej.
- Zlewnia rzeki Głównej:
 - budowa kolektora w ul. Gdyńskiej,
 - budowa kolektora w ul. Krańcowej,
 - budowa Kolektora Zawadka oraz zbiornika retencyjnego.
- Zlewnia rzeki Cybiny, strumieni Szklarka i Darzynka:
 - budowa kolektora wzdłuż północnej granicy jeziora Malta, z wylotem do Cybiny poniżej jeziora,
 - budowa kolektora w ul. Sępiej – abpa A. Baraniaka.
- Zlewnia Kolektora Piaśnica:
 - budowa przedłużenia Kolektora Piaśnica do Szczepankowa oraz budowa kanału odciążającego z Kolektora Chartynia do Stawu Olszak;
 - budowa drugiej nitki ww. kolektora w ul. Bolesława Krzywoustego na odcinku od III ramy komunikacyjnej do Chartowa,
 - budowa zbiorników retencyjnych w rejonie ulic: Bolesława Krzywoustego, Dziadoszańskiej, Inflanckiej,

- budowa kolektora w ul. Inflanckiej,
- budowa przedłużenia Kolektora Żegrzynka do Szczepankowa i zbiorników retencyjnych w rejonie stacji PKP Poznań – Franowo,
- budowa przedłużenia Kolektora Chartynia do Szczepankowa,
- przebudowa Kolektora Chartynia na odcinku III rama komunikacyjna – tory PKP,
- budowa zbiornika retencyjnego w rejonie stacji PKP Poznań – Franowo.
- Zlewnia Kolektora Obrzyca:
 - budowa przedłużenia kolektora w ul. Hetmańskiej do III ramy komunikacyjnej i dalej do torów PKP.
- Zlewnia rzeki Warty:
 - budowa kolektora w ulicach: Minikowo, Sandomierska, Niżańska,
 - budowa kolektora po południowej stronie autostrady.
- Zlewnia Kolektora Wierzbak i cieku Gołęcinka – rejon Strzeszyna:
 - rozbudowa kanałów w zlewni Wierzbaka,
 - przebudowa Kolektora Strzeszyńskiego i budowa zbiornika retencyjnego.
- Zlewnia Kolektora Naramowickiego: budowa lokalnej kanalizacji.
- Zlewnia rzeki Samica Kierska: budowa lokalnej kanalizacji.
- Zlewnia Różanego Potoku, rowu Młyńskiego, rowu Moraskiego: budowa lokalnej kanalizacji.
- Zlewnia rzeki Michałówki: budowa lokalnej kanalizacji z równoczesną przebudową istniejących cieków.

Dla odwodnienia III ramy komunikacyjnej miasta Poznania, która częściowo przebiegać będzie w głębokim wykopie, zachodzi potrzeba budowy nowego układu kanalizacyjnego w dnie wykopu, skąd wody opadowe zostaną skierowane do:

- rzek: Warty, Bogdanki, Głównej, Cybiny, Szklarki, Ceglanki i Strumienia Junikowskiego,
- kolektorów: Naramowickiego, Chartyni, Piaśnicy, Obrzycy.

Ścieki deszczowe ze zlewni przeciętych wykopem zostaną przejęte poprzez odwodnienie III ramy komunikacyjnej.

Odwodnienie terenów przyautostradowych nastąpi poprzez projektowany:

- Kolektor Kotówki w ul. Nowe Kotowo,
- Kolektor Żabinki na terenie Lubonia,

Na wylotach kanałów odwadniających III ramę komunikacyjną i autostradę należy (w miarę potrzeby) przewidzieć zbiorniki retencyjne wraz z urządzeniami podczyszczającymi. Na pozostałych wylotach kanałów odprowadzających do odbiorników wody opadowe z terenów o dużym zanieczyszczeniu powierzchni należy zastosować urządzenia podczyszczające.

Na terenach gdzie nie ma możliwości zatrzymania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania, dla ich odprowadzenia z terenów zabudowanych jak i przewidzianych pod zabudowę, wymagana jest lokalizacja szeregu kolektorów oraz sieci kanałów o mniejszych średnicach. W Studium wskazano orientacyjne trasy ich przebiegów na rys. II.7.3. Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z danego terenu, wyznaczenie trasy projektowanych kanałów oraz miejsca lokalizacji obiektów inżynierskich z nimi związanych, takich jak: zbiorniki retencyjne, osadniki, separatory, ewentualne pompownie – należy określić w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Reasumując, istniejąca kanalizacja deszczowa zasadniczo spełnia swoje zadanie, jednak wymaga:

- uzupełnienia brakujących odcinków kanałów deszczowych,
- uzupełnienia o urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe,
- realizacji zbiorników retencyjnych,
- regulacji lub pogłębienia istniejących cieków powierzchniowych które są odbiornikami wód opadowych i roztopowych z kanalizacji deszczowej.

W przypadku odwodnienia nowych inwestycji należy brać pod uwagę przede wszystkim:

- maksymalne ograniczenie odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza teren inwestycji,
- zwiększanie zasobów wód gruntowych i zapobieganie obniżania się poziomu wód gruntowych,
- spowolnienie odpływu wód opadowych i roztopowych z terenu odwadnianego do odbiornika,
- naturalne oczyszczanie wód opadowych i roztopowych na miejscu przed wprowadzeniem ich do odbiornika np. poprzez retencję powierzchniową, podziemną lub spływ przez tereny trawiaste,
- ograniczenie powierzchni wodoszczelnych.

7.4. ELEKTROENERGETYKA

7.4.1. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego

Jak wynika z aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania⁶², prognozowane zwiększenie zużycia energii elektrycznej, dla scenariusza optymalnego, wyniesie:

- do roku 2015 – 139071 MWh (wzrost o 7,33%),

⁶² Prognoza została wykonana w oparciu o dane z roku 2009.

- do roku 2020 – 218555 MWh (wzrost o 11,53%),
- do roku 2025 – 312510 MWh (wzrost o 16,48%).

Prognozowane zapotrzebowanie mocy elektrycznej dla terenów rozwojowych miasta wyniesie około 76,7 MW.

Wobec wzrastającego zapotrzebowania na energię elektryczną oraz konieczności zwiększenia bezpieczeństwa i pewności zasilania odbiorców w stanach awaryjnych, planowane są na terenie miasta Poznania i w pobliżu jego granicy inwestycje elektroenergetyczne, przedstawione na rys. II.7.4.

7.4.2. Sieć przesyłowa NN-220 kV i 400 kV

W zakresie przedsięwzięć gwarantujących zaopatrzenie miasta Poznania w energię elektryczną Polskie Sieci Elektroenergetyczne planują rozbudowę sieci elektroenergetycznej poza granicami miasta w następującym zakresie:

- linia 2x400 kV albo linia wielotorowa wielonapięciowa po trasie istniejącej linii 220 kV relacji Plewiska – Piła Krzewina,
- linia 400 kV Plewiska – granica Polski, kierunek Eisenhuettenstadt (Niemcy).

Obie inwestycje planowane są na lata 2021-2025. Linie te znacznie wzmocnią pewność zasilania sieci 110 kV z krajowego systemu elektroenergetycznego 400 kV i zapewnią pokrycie ewentualnego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną, między innymi, odbiorców miasta Poznania.

7.4.3. Sieć dystrybucyjna WN-110 kV

1. W zakresie sieci dystrybucyjnej WN 110 kV przewiduje się budowę:

- RS 110 kV (rozdzielnia sieciowa) Garaszewo, linii dwutorowej relacji RS Garaszewo – GPZ Nagradowice (SE Kromolice) z dopuszczeniem częściowego wykorzystania trasy linii istniejącej relacji GPZ Poznań Południe – GPZ Nagradowice, wraz z likwidacją jednotorowego fragmentu linii WN-110 kV GPZ Poznań Południe – GPZ Nagradowice, wprowadzenie do RS Garaszewo czterech odcinków kablowych 110 kV jako wcięcia w dwie linie 110 kV relacji GPZ Starołęka – GPZ Żęgrze, GPZ Bema – GPZ Żęgrze,
- linii kablowej WN-110 kV relacji GPZ Bema – słup rozgałęźny dwutorowej linii WN-110 kV w kierunku GPZ Nadolnik i ECII Karolin,
- GPZ Garbary w nowej lokalizacji (poza terenem elektrociepłowni Garbary) zastępującego stację istniejącą; po wybudowaniu stacji powstaną nowe ciągi 110 kV GPZ Garbary – GPZ Cytadela i GPZ Garbary – GPZ ECII Karolin,

- GPZ Szczepankowo wraz z zasilaniem z wcięcia w linię dwutorową WN-110 kV relacji SE Kromolice – RS Garaszewo,
- GPZ Morasko wraz zasilaniem z wcięcia w istniejącą linię napowietrzną WN-110 kV relacji GPZ Piątkowo – GPZ Kiekrz i powiązanie nową linią WN-110 kV bezpośrednio z GPZ Czerwonak,
- GPZ Towarowa (Wolne Tory) wraz z zasilaniem linią kablową WN-110 kV z wcięcia w kabel relacji GPZ Bema – GPZ Jeżyce,
- GPZ Naramowice II wraz z zasilaniem z wcięcia w istniejącą linię napowietrzną WN-110 kV relacji GPZ Piątkowo – GPZ Czerwonak,
- GPZ Polanka wraz z zasilaniem z wcięcia w linię relacji GPZ Bema – GPZ ECII Karolin,
- oraz linii WN-110 kV zasilającej planowany GPZ na terenie gminy Suchy Las z wcięcia w istniejącą linię napowietrzną relacji GPZ Piątkowo – GPZ Kiekrz,

Ponadto dopuszcza się przebudowę istniejących linii WN-110 kV w celu zwiększenia ich przepustowości.

2. Poprawę warunków zasilania w części środkowej miasta ma zapewnić budowa GPZ-ów Towarowa i Polanka. Z uwagi na intensywną zabudowę miasta i dbałość o ład przestrzenny należy pobudować je jako wewnętrzne.
3. Ze względów krajobrazowych preferowana jest budowa linii WN-110 kV zasilających GPZ Morasko jako kablowych. Dopuszcza się budowę linii napowietrznej, pod warunkiem zminimalizowania ograniczeń w zagospodarowaniu terenów i spełnienia wymogów ochrony środowiska.
4. Budowa nowych stacji 110/15 kV w pobliżu granicy Poznania pozwoli na przyłączenie odbiorców pojawiających się na terenach zlokalizowanych na obrzeżach Poznania, w tym związanych z aktywnością gospodarczą w obszarze przyległym do autostrady (GPZ Szczepankowo).
5. W Studium preferuje się możliwość przebudowy istniejących linii napowietrznych WN-110 kV na kablowe oraz projektowania nowych linii WN-110 kV jako kablowych, w pierwszej kolejności w obszarach intensywnej zabudowy. Obecnie przesądzono już o zasilaniu liniami kablowymi WN-110kV planowanych GPZ-ów Towarowa i Polanka.
6. W stosunku do istniejących GPZ-ów w obszarach intensywnej zabudowy – konieczna jest zmiana z napowietrzno-wewnętrznych na wewnętrzne.
7. Planowane lokalizacje w wielu wypadkach z uwagi na skalę rysunku oraz brak szczegółowych zamierzeń inwestycyjnych traktować należy orientacyjnie, uściślenie ich lokalizacji winno nastąpić na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub innych opracowań.

7.4.4. Sieć SN i nn

Rozbudowa i przebudowa sieci SN i nn na terenie miasta, z wyjątkiem usuwania kolizji, realizowana będzie stosownie do zapotrzebowania na energię elektryczną. Należy dążyć do skablowania wszystkich istniejących sieci napowietrznych SN.

Ustala się, aby istniejące w budynkach mieszkalnych miejskie stacje transformatorowe (MST), w całości lub tylko same transformatory, wyprowadzać z budynków do stacji wolnostojących lub „kesonów”.

W zabudowie usługowej preferuje się stosowanie stacji transformatorowych wbudowanych np. w obiekty usługowe.

7.4.5. Elektroenergetyka – wnioski

Stopień obciążenia mocą szczytową większości stacji 110 kV/SN wynosi od 25% do 50%, w trzech przekracza 60%. Planowany wzrost zapotrzebowania energii elektrycznej w niektórych rejonach miasta może spowodować w kilku GPZ-ach znaczny wzrost mocy szczytowej. Powinno to spowodować podjęcie decyzji o budowie nowych GPZ-ów w celu skrócenia mocno dociążonych ciągów linii SN i odciążenia GPZ-ów istniejących. Dotyczy to w szczególności wymienionych w tomie I „Uwarunkowania” terenów w centrum miasta, rejonie Moraska i w sąsiedztwie autostrady. Konieczne będą decyzje o wymianie w niektórych GPZ-ach transformatorów na jednostki o większych mocach.

Przy dzisiejszej strukturze sieci 110 kV zasilanie większości nowych stacji 110 kV/SN może być zrealizowane poprzez wcięcia do istniejących linii 110 kV. Może to spowodować pogorszenie warunków eksploatacji sieci rozdzielczej 110 kV i konieczność rozbudowy sieci elektroenergetycznej najwyższych napięć dla poprawy niezawodności zasilania aglomeracji poznańskiej.

7.5. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO I PALIWA GAZOWE

Przewidywane lokalizacje planowanych gazociągów i ciepłociągów w wielu przypadkach, z uwagi na skalę rys. II.7.5.1 i II.7.5.2, a także brak szczegółowych zamierzeń inwestycyjnych gestorów sieci mogą ulec zmianie i należy traktować je orientacyjnie, a uściślenie przebiegu winno nastąpić na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub opracowań branżowych.

7.5.1. Rozwój sieci gazowej

Operator sieci gazowych i stacji redukcyjno-pomiarowych wysokiego ciśnienia nie przewiduje obecnie rozwoju w tym zakresie. Jednak w przypadku pojawienia się zapotrzebowania na gaz z przesyłowej sieci gazowej wysokiego ciśnienia, warunki odbioru gazu będą uzgadniane pomiędzy stronami i będą zależały od szczególnych warunków technicznych i ekonomicznych uzasadniających rozbudowę sieci przesyłowych. Istniejące stacje posiadają rezerwy przesyłowe, które mogą być w przyszłości wykorzystane na potrzeby miasta.

W zakresie rozwoju sieci gazowych i stacji redukcyjno-pomiarowych średniego ciśnienia planowana jest ich rozbudowa i przebudowa. Proces ten w największym stopniu obejmie dzielnicę Stare Miasto (ok. 60%) ale również dzielnice: Jeżyce (ok. 23%) i Nowe Miasto (ok. 17%). Nie przewiduje się rozbudowy stacji redukcyjno-pomiarowych drugiego stopnia, chyba że nastąpi lokalne zapotrzebowanie na gaz.

Rozwój sieci gazowej będzie spowodowany przede wszystkim uruchomieniem nowych terenów pod inwestycje i koniecznością ich uzbrojenia.

7.5.2. Rozwój sieci ciepłej

Doprowadzenie ciepła do nowych odbiorców realizowane będzie poprzez włączenie do istniejących sieci ciepłych oraz poprzez budowę nowych ciepłociągów.

W najbliższej perspektywie dla przeprowadzenia zmian w gospodarce energetycznej miasta należy przyjąć zasady:

- maksymalnego wykorzystania możliwości zaopatrzenia w ciepło produkowane w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej,
- preferencji w zaopatrzeniu w ciepło sieciowe obszarów objętych zasięgiem miejskiej sieci ciepłej oraz planowanych obszarów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zwartej, wielokondygnacyjnej i zabudowy przemysłowej, pod warunkiem uzasadnienia tych rozwiązań rachunkiem ekonomicznym,

Przewiduje się orientacyjne lokalizacje planowanych ciepłociągów (dokładny przebieg określony zostanie w opracowaniach branżowych i planach miejscowych):

- rejon III ramy komunikacyjnej – po północnej stronie os. Wilczy Młyn,
- rejon ul. Gdyńskiej w kierunku Czerwonaka,
- od ul. Jana Pawła II w kierunku „Łaciny”,
- rejon ul. Bolesława Krzywoustego – tory PKP Franowo – ul. Michałowo,
- obszar Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo–Żegrze,
- rejon ulic Hetmańska – Górecka w kierunku ul. K. Arciszewskiego,

- rejon ul. Towarowej w kierunku Wolnych Torów,
- Wilda – od ul. Dolna Wilda w rejon ul. D. Chłapowskiego,
- rejon ul. Grochowskiej do terenu Gospody Targowej,
- rejon ul. J. H. Dąbrowskiego/Polskiej (Brama Zachodnia) do ciepłowni Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych przy ul. J. H. Dąbrowskiego,
- od terenu MTP w rejon ul. Wojskowej i ul. J. Matejki,
- rejon ul. Jeleniogórskiej,
- Wilda – Dębiec, rejon ul. 28 Czerwca 1956 r.,
- Jeżyce – teren po zajezdni przy ul. Gajowej,
- Stare Miasto – ul. Wroniecka, ul. Szewska,
- Grunwald – rejon Łazarza, ul. K. Potockiej, ul. R. Dmowskiego, ul. J. Krauthofera,
- od ul. M. Palacza przez ul. P. Ściegiennego, ul. A. Kordeckiego, ul. Węglową, do Kopaniny.

W zakresie rozwoju sieci parowych planuje się na terenie miasta Poznania poprowadzić parociągi:

- z elektrociepłowni EC II Karolin do zakładu Exide Centra,
- z elektrociepłowni EC II Karolin do Zakładu Robót Drogowych przy ul. Gdyńskiej.

Przewiduje się budowę 4 źródeł zasilanych gazem lub olejem opalowym o mocy 20 MW każde, włączonych do systemu ciepłowniczego w części zachodniej miasta Poznania w następujących lokalizacjach:

- Grunwald ul. Rokietnicka,
- Grunwald ul. Hetmańska,
- Dębiec – teren zakładów Hipolita Cegielskiego (HCP),
- Grunwald – Kopanina.

Planuje się zmianę paliwa dla jednego bloku istniejącej elektrociepłowni EC II Karolin z węglowego na gazowy.

Planowana instalacja termicznego przekształcania odpadów komunalnych w rejonie Karolina o mocy 34 MW, będzie produkowała prąd elektryczny i ciepło odprowadzane do systemu ciepłowniczego.

Przewiduje się likwidację elektrociepłowni EC Garbary.

Przewiduje się również budowę lokalnych przepompowni sieciowych na terenie miasta w rejonie ulic L. Zamenhofs – Hetmańska oraz w rejonie Strzeszyna.

Uściślenie lokalizacji planowanych przepompowni nastąpi na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub opracowań branżowych.

7.5.3. Zaopatrzenie w ciepło i paliwa gazowe – wnioski

Kierunki rozwoju sieci ciepłych i gazowych w Poznaniu, w tym plany przedsiębiorstw energetycznych działających na terenie miasta, winny stwarzać możliwości kompleksowego rozwiązania problemu dostarczenia wystarczającej ilości energii i ciepła mieszkańcom i podmiotom gospodarczym, wykorzystując do tego celu istniejący system sieci ciepłowniczej lub istniejący system przesyłu gazu sieciowego. Nie wyklucza to zastosowania innych rozwiązań, w szczególności opartych o niekonwencjonalne źródła energii.

7.6.ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

Jednym z kierunków polityki energetycznej i ekologicznej państwa, a także miasta, jest ciągle zmniejszanie zużycia energii pierwotnej dla celów komunalnych i mieszkaniowych oraz zastępowanie jej energią odpadową i odnawialną.

W Studium wprowadza się zakaz lokalizowania elektrowni wiatrowych z uwagi na specyfikę obszaru miasta Poznania oraz występujące ograniczenia i kolizje przestrzenne.⁶³ Nie wyklucza się jednak, przy zachowaniu przepisów odrębnych, dopuszczenia realizacji przydomowych elektrowni wiatrowych (mikroturbiny i turbiny małej mocy), również w systemach hybrydowych z bateriami słonecznymi.

W Studium wskazuje się natomiast potencjalne obszary, na których możliwa byłaby lokalizacja urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii (OZE) o mocy przekraczającej 100 kW (rys. II 7.6) z wyłączeniem ww. elektrowni wiatrowych. Należą do nich:

- istniejący kocioł węglowy parowy OP-40 przebudowany na kocioł fluidalny biomasowy na terenie EC II Karolin; przebudowa kotła pozwoli na zwiększenie udziału biomasy w ilości wytworzonego ciepła w Dalkii Poznań do 21%;
 - Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK), która w najbliższym czasie zostanie zbudowana na terenie ECII Karolin. Zakłada się, że 42% energii elektrycznej (czyli 32760 MWh) produkowanej w tej instalacji będzie traktowane jako energia odnawialna.
- Zakłada się, że moc instalacji wyniesie:
- dla maksymalnej mocy cieplnej 40MW – moc elektryczna 10MWe,
 - dla maksymalnej mocy cieplnej 2,5 MW – moc elektryczna 18,5 MWe,
 - w przypadku wytwarzania jedynie energii elektrycznej moc instalacji wyniesie 19,2 MWe,

⁶³ p. rozdz. 2.3.7. Bariery funkcjonalno-przestrzenne w mieście i ograniczenia w zakresie lokalizacji zainwestowania

Paliwem podstawowym będą odpady o wartości opałowej wynoszącej 9,11 MJ/kg, a ich roczna ilość wyniesie 240 000 ton. Zatem ilość dostarczonej energii wyniesie 2186 TJ, co pozwoli na wyprodukowanie 78000 MWh energii elektrycznej i około 1123 TJ ciepła.

- wykorzystanie zasobów biogazu i ciepła ze ścieków z oczyszczalni ścieków, głównie dla potrzeb własnych; dopuszcza się zachowanie elektrociepłowni biogazowej przy Lewobrzeżnej Oczyszczalni Ścieków (dwa zespoły kogeneracyjne o mocy 533 kWe+580 kWc każdy oraz dwa kotły o mocy 0,92 MW każdy),
- energia wytwarzana w układach kogeneracyjnych, zasilanych olejem rzepakowym w zakładach HCP S.A. (planowana moc elektryczna około 8MWe i moc cieplna około 7MW),
- teren składowiska odpadów komunalnych na terenie Moraska – Biedruska, gdzie przewiduje się lokalizację obiektów i urządzeń do pozyskiwania biogazu i wytwarzania z niego energii.

W Studium przewiduje zwiększenie wykorzystania energii wód geotermalnych oraz promieniowania słonecznego do potrzeb ogrzewania i przygotowania ciepłej wody – dla budownictwa mieszkalnego, użyteczności publicznej itp., z dopuszczeniem kierowania nadwyżek do sieci elektroenergetycznej.

Dopuszcza się lokalizację urządzeń wykorzystujących energię promieniowania słonecznego – w celu produkcji energii elektrycznej, w systemach autonomicznych i skojarzonych, z wyjątkiem obszarów objętych formami ochrony przyrody oraz pozostałych cennych przyrodniczo (**ZN**, **ZO***) oraz pod warunkiem zachowania wymogów wynikających z przepisów odrębnych.

Możliwe jest także wykorzystanie ciepła niskopotencjalnego odpadowego i ze środowiska za pomocą pomp ciepła do potrzeb ogrzewania i przygotowania ciepłej wody.

7.7. ROPOCIĄGI

Nie przewiduje się nowych rurociągów dalekosieżnych w Poznaniu. Przy określaniu zasad zagospodarowania terenu w pobliżu istniejącego ropociągu „Przyjaźń”, należy uwzględnić strefę bezpieczeństwa od przedmiotowego rurociągu. Przebieg ropociągu przedstawia rys. II.7.7.

7.8. TELEKOMUNIKACJA

Na terenie miasta Poznania działa kilku operatorów sieci telekomunikacyjnej, zarówno sieci komórkowej, jak i sieci przewodowej. Poznań pełni rolę ważnego, regionalnego węzła

telekomunikacyjnego bazującego na automatycznych centralach cyfrowych i rozwijającej się stale sieci, w tym także z łączami światłowodowymi. Eksploatowane są również sieci telefonii komórkowej, realizującej łączność drogą radiową.

Na terenie miasta zlokalizowane są ponadto urządzenia infrastruktury teleradiowej. Obiekty związane z siecią radiolokacyjną, które wykorzystywane są głównie na potrzeby infrastruktury specjalnej, wykorzystywanej do celów obronnych, znajdują się na obszarach terenów zamkniętych.

Jednym ze strategicznych programów rozwoju miasta do roku 2030 jest program Cyfrowy Poznań. Celem programu jest wytworzenie i udostępnienie środowiska teleinformatycznego, umożliwiającego zrównoważony rozwój misyjnych działań miasta. W zakresie sieci telekomunikacyjnych zakłada się dalszy rozwój sieci zgodnie z planami ich operatorów. Dla poprawy obsługi telekomunikacyjnej przewiduje się zagęszczanie sieci telefonii przewodowej, radiowej jak i cyfrowej oraz sieci światłowodowej, celem osiągnięcia wzrostu gęstości sieci telekomunikacyjnych do poziomu standardów europejskich. Planowana jest budowa szybkiej sieci optycznej DWDM („Sieć metropolitalna MAN”).

Planowana jest również rozbudowa systemu monitoringu miejskiego i budowa municypalnej sieci transmisyjnej.

W zakresie rozwoju usług i sieci internetowych przewiduje się poprawę stanu infrastruktury sieciowej i dostępowej, w tym zwiększenie możliwości wykorzystania szerokopasmowego dostępu do internetu, rozwój infrastruktury informatycznej oraz dalszego wspierania rozwoju innowacyjnej gospodarki, rozwijanie sieci internetowych i wspieranie ich aktywnego wykorzystywania w biznesie, kulturze, edukacji, administracji i służbie zdrowia, wspieranie budowy gospodarki opartej na wiedzy oraz społeczeństwa informacyjnego poprzez rozwój infrastruktury informatycznej.

W zakresie sieci radiowo-telewizyjnej na terenie miasta przewiduje się realizację nowego połączenia pomiędzy planowaną stacją RTCN (Radiowo-Telewizyjne Centrum Nadawcze) Wągrowiec a SLR (Stacja Linii Radiowych) Poznań-Piątkowo (projektowana LR – linia radiowa).

Zachowuje się strefy ograniczenia wysokości zabudowy powyżej 40,0 m ponad istniejący poziom terenu dla SLR Poznań-Piątkowo w promieniu 100 m od niej. Dla pasów komunikacji radiowej, określa się szerokość pasów ochronnych po 50 m od osi optycznej łączącej anteny (łączna szerokość pasa 100 m).

W opracowaniach szczegółowych należy uwzględnić potrzeby bezkolizyjnego funkcjonowania istniejącej infrastruktury teletechnicznej, niezbędnej dla potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa.

Miasto Poznań korzysta ze stacji radarowej zlokalizowanej w Wysogotowie, na terenie gm. Tarnowo Podgórne, będącej elementem systemu radarów meteorologicznych POLRAD,

który pełni istotną rolę w Państwowej Służbie Hydrologiczno – Meteorologicznej. Uzyskane dzięki pracy systemu dane są szczególnie przydatne dla służb antykrzysowych, drogowych, nadzoru ruchu lotniczego itp. W pobliżu radaru nie należy lokalizować inwestycji mogących znacząco oddziaływać na jego funkcjonowanie, takich jak elektrownie wiatrowe⁶⁴.

7.9. GOSPODARKA ODPADAMI

W dziedzinie gospodarki odpadami w skali miasta kontynuowane będą działania w kierunku sukcesywnego rozwoju systemu selektywnej zbiórki, recyklingu i przetwarzania odpadów komunalnych. Niezbędne będzie także wdrożenie nowych technologii, dzięki którym nastąpi zmniejszenie szkodliwości i redukcja ilości odpadów przemysłowych.

Priorytetowe działania obejmują przede wszystkim:

- * systematyczne zwiększanie poziomów odzysku i recyklingu odpadów komunalnych;
- * budowę instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych w rejonie Karolina;
- * budowę instalacji do termicznej utylizacji odpadów medycznych, przemysłowych;
- * utworzenie tzw. Punktów Gromadzenia Odpadów Problemowych w celu wydzielenia odpadów niebezpiecznych i wielkogabarytowych ze strumienia odpadów komunalnych;
- * dalsze wykorzystanie osadów ściekowych i budowa instalacji do wysokotemperaturowego osuszania i unieszkodliwiania termicznego odpadów Centralnej Oczyszczalni Ścieków;
- * zwiększenie ilości odpadów ulegających biodegradacji poddawanych odzyskowi, w tym również w celach energetycznych (spalanie drewna, papieru oraz produkcja biogazu).

Zachowuje się teren składowiska odpadów komunalnych na terenie Moraska – Biedruska (teren ITo – teren związany z gospodarką odpadami) jako teren inwestycji celu publicznego, na którym dopuszcza się:

- lokalizację obiektów związanych z gospodarką odpadami, a w szczególności obiektów służących obsłudze składowiska, do prowadzenia procesów unieszkodliwiania i odzysku odpadów oraz obiektów do wytwarzania energii zaliczanej do odnawialnych źródeł energii,
- lokalizację obiektów służących edukacji ekologicznej,
- lokalizację grzebowiska dla zwierząt,
- lokalizację urządzeń reklamowych dotyczących zarządzającego składowiskiem oraz związanych z gospodarką odpadami.

⁶⁴ W studium na obszarze miasta Poznania dopuszczono jedynie przydomowe elektrownie wiatrowe (mikroturbiny i turbiny małej mocy).

W ramach terenu ITo powinien być wytyczony pas zieleni izolacyjnej.

W zamierzeniach inwestycyjnych Miasta znajduje się budowa instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych, której oddanie do użytku przewidywane jest na drugą połowę 2016 r.

Na terenie Poznania wskazuje się lokalizację Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych (PSZOK), także jako inwestycji celu publicznego w sposób zapewniający dogodny dostęp dla wszystkich mieszkańców miasta. Przyjmuje się, że zapotrzebowanie na tego typu obiekty zaspokojone będzie poprzez lokalizację co najmniej jednego punktu w każdej dzielnicy Poznania:

- PSZOK przy ul. 28 Czerwca 1956 r. nr 284 – Wilda,
- PSZOK przy ul. Wrzesińskiej 12 – Nowe Miasto,
- na terenie składowiska odpadów w Suchym Lesie ul. Meteorytowa 1 – Stare Miasto,
- proj. PSZOK ul. Szczawnicka (dz. nr 1/2 i 2 ark. 12 obręb Gołęcin) – Jeżyce,
- proj. PSZOK przy Centrum Handlowym M1 (nr dz. 2/17, ark. 2 obręb Kobylepole) – Nowe Miasto.

Nowe lokalizacje PSZOK można wskazywać na terenach o kierunkach przeznaczenia U/P lub U na obszarach na zewnątrz poza II ramą komunikacyjną, przy czym preferowane są ze względów dostępności rejonów centrów handlowych.

Na terenach przy ul. Góreckiej i Krańcowej prowadzona będzie działalność związana z gospodarką odpadami – w tym nowoczesna sortownia odpadów komunalnych (zmieszanych i zbieranych selektywnie), stacja przeładunkowa, będąca elementem współpracującym z planowaną instalacją termicznego przekształcania odpadów komunalnych oraz produkcja paliwa alternatywnego.

Istniejące obiekty gospodarki odpadami mogą podlegać przebudowie i rozbudowie, natomiast lokalizacje nowych zakładów recyklingu oraz baz technicznych, wyposażonych w sortownię, stanowiska do belowania odpadów, stanowiska do czasowego gromadzenia odpadów problemowych i wielkogabarytowych dopuszcza się wyłącznie na terenach przemysłowych w ramach terenów U/P, przy zachowaniu odpowiednich wymagań ochrony środowiska i obsługi transportowej, wynikających z ewentualnego sąsiedztwa terenów mieszkaniowych i innych związanych ze stałym zamieszkaniem lub przebywaniem ludzi.

Lokalizację składowiska odpadów i planowanej instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych przedstawia rys. II.7.9.

8. INNE PLANOWANE DZIAŁANIA NA RZECZ ŁADU PRZESTRZENNEGO

8.1. OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NA PODSTAWIE PRZEPISÓW ODRĘBNYCH

W nawiązaniu do art. 55 ust. 9 i 10. *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze*⁶⁵, dla terenów objętych planem generalnym lotniska sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe. W przypadku Planu generalnego lotniska Poznań – Ławica⁶⁶ dla części obszaru obejmującego w szczególności zabudowania portowe przylegające do ulicy Bukowskiej, sporządzony został miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego⁶⁷. Dla pozostałych terenów sporządzany jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Lotnisko Poznań – Ławica i III rama komunikacyjna odcinek północno-zachodni”⁶⁸.

Plan generalny podlega aktualizacji w okresach pięcioletnich lub częściej, jeżeli istniejące lub projektowane cechy techniczno-eksploatacyjne lotniska lub warunki ekonomiczne, operacyjne, środowiskowe oraz finansowe wymagają wprowadzenia istotnych zmian w tym planie. Wówczas mogą też zaistnieć przesłanki dla zmiany planu miejscowego.

W przypadku Lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny, jeżeli utraci on status terenu zamkniętego, a będzie objęty planem generalnym, sporządzenie miejscowego planu dla tego terenu stanie się obowiązkowe. W przypadku likwidacji lotniska wojskowego i przekazania terenu miastu zaistnieje także obowiązek sporządzenia dla tego obszaru planu miejscowego⁶⁹.

W przypadku, gdyby Rada Miasta Poznania, po zasięgnięciu opinii wojewódzkiego konserwatora zabytków, w celu ochrony krajobrazu kulturowego oraz zachowania wyróżniających się krajobrazowo terenów z zabytkami nieruchomymi podjęła uchwałę o utworzeniu parku kulturowego⁷⁰, wówczas obowiązkowo należałoby dla obszaru parku sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego⁷¹.

⁶⁵ Dz. U. z 2012. poz. 933 z późn.zm.

⁶⁶ Plan zagospodarowania przestrzennego (Plan generalny) Lotniska Poznań – Ławica. BSiPL POLCONSULT Sp. z o. o. Warszawa, październik 2002 r.,

⁶⁷ miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszarów Port Lotniczy Poznań – Ławica i III rama komunikacyjna - odcinek północno-zachodni w Poznaniu – część A (uchwała Nr LXXXIII/941/IV/2005 Rady Miasta Poznania z dnia 13 grudnia 2005 r. opubl. Dz. Urz. Woj. Wlkp. z dnia 09 lutego 2006 r. Nr 21, poz. 560.)

⁶⁸ wywołany uchwałą Nr IX/63/V/2007 Rady Miasta Poznania z dnia 06 marca 2007 r.

⁶⁹ art. 4g ust. 2. *ustawy z dnia 30 maja 1996 r. o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego* (Dz. U. z 2004 r. Nr 163 poz. 1711 z późn. zm.)

⁷⁰ art. 16 ust. 1 *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.)

⁷¹ art. 16 ust. 6 *ustawy jw.*

8.2. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEPROWADZENIA SCALEŃ I PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI

W Studium nie wskazuje się terenów wymagających wszczęcia procedury przeprowadzenia scaleń i podziałów. W przypadku, gdy dla prawidłowego i racjonalnego podziału i zagospodarowania terenów zasadne będzie przeprowadzenie scaleń i podziałów, zastosowanie znajdzie art. 102 ust. 2 *ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami*⁷².

Także zgodnie z art. 98b ust. 1 wspomnianej *ustawy*, właściciele albo użytkownicy wieczystości nieruchomości ukształtowanych w sposób uniemożliwiający ich racjonalne zagospodarowanie mogą złożyć zgodny wniosek o ich połączenie i ponowny podział na działki gruntu, jeżeli przysługują im jednolite prawa do tych nieruchomości.

8.3. OBSZARY ROZMIESZCZENIA OBIEKTÓW HANDLOWYCH O POWIERZCHNI SPRZEDAŻY POWYŻEJ 2000 M²

W Studium przyjęto kontynuację dotychczasowych generalnych zasad lokalizacji obiektów handlowych w mieście – przyjmuje się, że są i będą one lokalizowane:

1) dla handlu o znaczeniu ogólnomiejskim i ponadlokalnym:

- w formie ciągów handlowych tworzących przestrzenie publiczne oraz wielofunkcyjnych obiektów usługowych (domy towarowe, galerie, pierzeje handlowe itp.) w powiązaniu z zabudową mieszkaniową i innymi funkcjami usługowymi – na obszarze funkcjonalnego śródmieścia,
- w formie samodzielnych, wielkopowierzchniowych i wielofunkcyjnych centrów handlowo – usługowo – kulturalnych;

2) dla handlu podstawowego o znaczeniu lokalnym (miejscowym, osiedlowym):

- jako pojedyncze obiekty o swobodnej lokalizacji,
- jako obiekty współtworzące lokalne ośrodki usługowe;
- jako uzupełnienie lokalizacji wskazanych w pkt 1.

Studium przyjmuje zasadę dostosowania gabarytów i formy architektonicznej obiektów handlowych do charakteru zabudowy terenu, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru funkcjonalnego śródmieścia. Na terenach MW/U, U i U/P dopuszczona jest w określonych na rysunku Studium pt. „Kierunki” miejscach, lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², przy czym nowe realizacje w obszarze funkcjonalnego śródmieścia (z wyjątkiem obszaru „Wolnych Torów”) nie mogą przekraczać 10.000 m² powierzchni sprzedaży. Parametry i gabaryty dla wszystkich tego typu obiektów winny być określone na etapie sporządzania planu miejscowego.

⁷² Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651 z późn.zm.

Jedną z form handlu o znaczeniu ogólnomiejskim są targowiska miejskie, zlokalizowane w Poznaniu zazwyczaj w obrębie placów i rynków dzielnicowych. Studium przewiduje w tym zakresie jedynie zmianę usytuowania targowiska przy ul. Dolna Wilda – przeniesienie na jeden z terenów, położonych poza I ramą komunikacyjną, na których dopuszczona jest lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², w bezpośrednim (bliskim) sąsiedztwie przystanku transportu publicznego.

Wszystkie wskazane na rysunku Studium pt. „Kierunki” lokalizacje obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² należy traktować jako dopuszczenie i miejsca potencjalnej lokalizacji, a nie przesądzoną.

W przypadku konkretnego zamierzenia inwestycyjnego konieczne będzie sporządzenie planu miejscowego dla obszaru lokalizacji obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², chyba, że wcześniej taki plan uchwalono i nie stracił on swej aktualności.

Na etapie sporządzania planu miejscowego określone zostaną zasady zagospodarowania terenów obiektów handlowych, wprowadzające wymagania w zakresie funkcji obiektu jego wielkości i charakteru zabudowy, ilości miejsc parkingowych, obsługi komunikacyjnej i infrastrukturalnej oraz kształtowania przestrzeni publicznych.

W przypadku lokalizacji obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²:

- 1) postuluje się formę galerii oraz zróżnicowanie funkcjonalne obiektu (połączenie kilku funkcji usługowych – preferowane: handel, kultura, gastronomia, rekreacja itp.);
- 2) wymaga się kształtowania przestrzeni ośrodkotwórczej poprzez:
 - wyznaczenie lokalizacji stref ruchu pieszego i rowerowego, odpowiednio odseparowanych od ruchu samochodowego;
 - aranżację zagospodarowania terenu w sposób zachęcający do przebywania w tej przestrzeni (mała architektura, zieleń, pokrycie powierzchni),
 - minimalizowanie uciążliwości obsługi komunikacyjnej obiektu;
 - zakaz lokalizowania elewacji gospodarczych i obsługi dostaw od strony tych przestrzeni.

8.4. OBSZARY PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

8.4.1. Obszary przestrzeni publicznej istotne dla całego miasta

W Studium wyznaczono wyłącznie obszary przestrzeni publicznych istotnych dla całego miasta, do których należą:

- centrum miasta,

- rynki dzielnicowe: rynek Śródecki, Jeżycki, Łazarski, Wildecki, Wschodni, rynki na placach Bernardyńskim i Wielkopolskim, rynek dolnego tarasu Rataj na os. Jagiellońskim, Rynek Małe Naramowice, także projektowane rynki – plac na Łacinie, przy ul. Piaśnickiej na os. Rusa,
- główne ciągi miejskie, wprowadzające ruch do centrum ze wskazanych rynków (oparte na istniejących ciągach kulturowych i handlowych), w tym m.in.:
 - ulica J. H. Dąbrowskiego,
 - ulica Głogowska,
 - ulica Wierzbicice i ulica Górna Wilda,
 - ciąg ulic: Ostrówek, Ostrów Tumski wraz z projektowanymi kładkami pieszorowerowymi,
 - ciąg pieszy od nowego rynku – placu na Łacinie przez ul. Kórnicką;
- ciągi pośrednie tworzące powiązania pomiędzy dzielnicami: Sołaczem, Jeżycami, Łazarzem, Wildą, Ratajami, Piotrowem, Śródką i Łaciną; dotyczy to:
 - ulic Nad Wierzbakiem i Kościelnej łączących Park Sołacki z rynkiem Jeżyckim;
 - ciągu ulic: J.I. Kraszewskiego, J. Matejki (wzdłuż Parku Wilsona), R. Berwińskiego, A. Małeckiego – od rynku Jeżyckiego do rynku Łazarskiego;
 - ulicy Kanałowej przez wiadukt – łączący Łazarz z Wildą (obszar Wolnych Torów);
 - ulicy o. M. Żelazka od rynku Wildeckiego przez kładkę pieszorowerową łączącą Wildę i dolny taras Rataj (osiedle Jagiellońskie – rynek),
 - ciągu łączącego tereny usługowe i rynek dolnego tarasu Rataj z projektowanym rynkiem – placem na Łacinie i dalej do Jeziora Maltańskiego;
- ciągi rekreacyjne, do których należy:
 - system bulwarów nadwarciańskich,
 - system ciągów rekreacyjnych wzdłuż Jeziora Maltańskiego,
 - ciąg wzdłuż doliny rzeki Bogdanki do Strzeszyna,
 - ciąg będący uzupełnieniem systemu ciągów pośrednich na przedłużeniu ul. Nad Wierzbakiem o przebiegu: od ul. Wojska Polskiego do projektowanego parku w dolinie Wierzbaka, ul. Koronna, ul. Nasienna, kładka nad PST, ul. A. Hercena, al. Pod Lipami, park Kosynierów, park Szelągowski – do bulwaru lewobrzeżnego w dolinie rzeki Warty.

Powyższe przestrzenie publiczne, w tym place i aleje reprezentacyjne, rynki dzielnicowe, główne ciągi miejskie, ciągi pośrednie i rekreacyjne tworzą sieć powiązań pieszych, tożsamy z wymienionymi w rozdziale 6.1.

W Studium określa się dwustopniowy system przestrzeni publicznych:

stopień 1 – zespolenie centrum z dzielnicowymi rynkami (rynek – główny ciąg miejski – Centrum),

stopień 2 – wykształcenie ciągów pośrednich – stworzenie pełnego układu ma na celu połączenie najcenniejszych atutów miasta: centrum, dzielnic wielkomiejskich (ich rynków i najważniejszych ulic), bulwarów nadwarciańskich, rejonu kampusu Politechniki Poznańskiej, Ostrowa Tumskiego i Środki, a także projektowanego placu na Łacinie.

Działania w zakresie kształtowania omawianego systemu powinny dotyczyć:

- podniesienia walorów przestrzennych,
- wzbogacenia programu funkcjonalnego (z koncentracją usług o charakterze ogólnomiejskim),
- zadbania o sferę estetyczną pierzei tworzących rynki oraz ciągi piesze poprzez przeprowadzenie rewaloryzacji lub renowacji historycznych budynków i lokalizację nowych obiektów (plomb) nawiązujących do zabudowy istniejącej,
- wprowadzenia jednolitej formy zagospodarowania o najwyższej jakości dla poszczególnych elementów składowych systemu przestrzeni publicznych zarówno na poziomie kształtowania pierwszego jak i drugiego stopnia systemu przestrzeni publicznych: organizacja zagospodarowania w odbiorze powinna być spójna (posadzka, przekrój ulicy, wspólne elementy małej architektury, zieleni, oświetlenia itd.);
- reorganizacji lub usunięcia parkowania przy ulicach, w celu poszerzenia przestrzeni dla przechodniów,
- rewitalizacji przestrzeni w centrum miasta poprzez wprowadzanie zieleni, elementów wypoczynkowych – „mebli miejskie” (ławki, stoły), placów zabaw dla dzieci i urządzeń rekreacyjnych.

Dla wzbogacenia Centrum w tereny zieleni urządzonej oraz podkreślenia historycznego charakteru Starego Koryta Warty postuluje się wprowadzenie w jego granicach oczek wodnych, różnych form sztucznego przepływu wody przypominającego i dającego złudzenie dawnego przebiegu rzeki Warty lub odtworzenie starego koryta.

Z wyjątkiem ciągów rekreacyjnych, przestrzenie publiczne powinny być kształtowane przy określonej intensywności zabudowy, aby zachować ich ciągłość nie tylko w sensie przebiegu, ale też w znaczeniu mentalnym (interesującej oferty programowej). Pod tym względem szczególną uwagę należy skierować na:

- wykształcenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej w ramach poznańskiego City na odcinku od Placu Andersa (Silver Tower) do Dworca Poznań Główny i zabudowy Wolnych Torów;

- promowanie tożsamości miasta i jego niepowtarzalności urbanistycznej poprzez stworzenie np. tematycznych szlaków historycznych, architektonicznych czy kulturowych.

8.4.2. Kształtowanie przestrzeni makrownętrz

★ makrownętrze doliny rzeki Warty

Przestrzeń publiczną doliny rzeki Warty należy kształtować w sposób odzwierciedlający jej znaczenie w stosunku do położenia. Zatem, szczególną dbałość o rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne należy zapewnić na odcinku centralnym doliny rzeki Warty pomiędzy: projektowanym połączeniem komunikacyjnym w ciągu ul. o. M. Żelazka oraz mostami kolejowymi na Ostrowie Tumskim. Nowe działania inwestycyjne na terenach przyległych do makrownętrza muszą współgrać z istniejącą zabudową centrum miasta i Ostrowa Tumskiego, nie okaleczając ich obecnej sylwety (wyjątek stanowi zespół zabudowy Śródki, który wymaga znacznego uzupełnienia zabudowy). Na tych najcenniejszych, centralnych obszarach miasta, należy dążyć do wykreowania spójnego układu przestrzennego, którego elementem scalającym będzie sama rzeka.

Ponadto, należy uporządkować nadwarciańskie tereny pomiędzy mostem Lecha a mostem kolejowym przy ul. św. Wincentego oraz na odcinku od projektowanego połączenia komunikacyjnego w ciągu ul. o. M. Żelazka do mostu Przemysła I. Wzdłuż tych obszarów powinno się dążyć do wykształcenia sieci powiązań pieszych i rowerowych połączonych docelowo z bulwarami nadrzecznymi odcinka centralnego oraz dodatkowych przepraw mostowych: Winogrody-Zawady, ul. o. M. Żelazka-osiedle Piastowskie, most Berdychowski, kładki pieszo-rowerowe łączące Stare Miasto, Ostrów Tumski oraz Śródkę. Te trzy fragmenty doliny należy zespolic systemem bulwarów nadrzecznych po obu stronach rzeki Warty, który połączyłby jej przyległe tereny o różnych funkcjach oraz zapewniłby widok na historyczne, chronione panoramy miasta podkreślone dominującymi obiektami Ostrowa Tumskiego i Starego Miasta.

Zakłada się, że w ramach zagospodarowania terenu nad rzeką Wartą wraz z bulwarami i kładkami dla ruchu pieszego i rowerowego, pojawi się infrastruktura nadbrzeżna związana z funkcjami sportowo – rekreacyjnymi oraz wszelkimi formami transportu wodnego.

★ makrownętrza najważniejszych ulic

Ustalenia dotyczą:

- autostrady,
- wlotów komunikacyjnych do miasta,

- III, II i I ramy komunikacyjnej miasta,
- poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu).

Kształtowanie ładu przestrzennego przestrzeni publicznych makronętrza poszczególnych ulic dotyczy m.in.: wskazania na terenach przyległych obowiązującej linii zabudowy, wysokości zabudowy, wykształcenia elementów strukturalnych oraz uporządkowania systemu nośników informacji.

Strukturę III ramy komunikacyjnej Poznania kreują miejsca bramowe miasta na skrzyżowaniach z głównymi wlotami, II ramy komunikacyjnej – układ przyulicznej zieleni wysokiej oraz system lokalnych dominant na skrzyżowaniach z głównymi ulicami, a I ramy – wykształcona krawędź Centrum.

Przebieg poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu), z uwagi na lokalizację poza terenami zainwestowanymi powinien być podporządkowany walorom krajobrazowym obszaru.

*** makronętrza kolejowe**

Należy zwrócić szczególną uwagę na kształtowanie przestrzeni wzdłuż kolejowych wjazdów do miasta, ponieważ dla podróżujących koleją to one stają się wizytówką Poznania. Zatem powinno się dążyć do podniesienia estetyki zabudowy sąsiedztwa szlaków kolejowych oraz pozytywnego akcentowania w zabudowie dworców pośrednich na trasie dojazdu do Dworca Głównego PKP.

8.5. OBSZARY, DLA KTÓRYCH MIASTO ZAMIERZA SPORZĄDZIĆ MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Polityka przestrzenna miasta zapisana w Studium może być konkretyzowana poprzez szczegółowe zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które stanowią akty prawa miejscowego. W związku z tym, dla zabezpieczenia priorytetów Miasta w dziedzinie planowania przestrzennego kontynuowane będzie sporządzanie planów:

1) tzw. *ochronnych*:

- a) dla obszarów wskazanych w Studium jako tereny wyłączone z zabudowy oznaczone symbolem **ZO** i symbolem **ZO***, gdzie sporządzenie planów miejscowych pozwoli na wprowadzenie zakazu zabudowy, a tym samym wzmocnienie ochrony tych terenów, w szczególności ważne to jest dla terenów wchodzących w skład pierścieniowo – klinowego systemu zieleni w mieście. Znakomita większość z tych terenów objęta jest już miejscowymi planami. Wskazana jest też kontynuacja sporządzania

miejsowych planów dla terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, zwłaszcza terenów wskazanych pod zabudowę, w celu ustalenia parametrów pozwalających wyłącznie na ekstensywne zagospodarowanie uwzględniające ich specyficzne położenie,

- b) dla obszarów cennych kulturowo, w tym wymagających rehabilitacji (rewitalizacji),
 - c) dla osiedli modernistycznych – ze względu na potrzebę zachowania historycznego już charakteru urbanistycznego tych osiedli i ograniczenie ich „dogęszczania”;
- 2) tzw. **komunikacyjnych** – dla zabezpieczenia przestrzeni pod realizację dróg publicznych, w szczególności dotyczy to przebiegu III ramy komunikacyjnej;
- 3) tzw. **inwestycyjnych**:
- a) w szczególności dla obszarów z gruntami miejskimi, w celu zwiększenia konkurencyjności oferty inwestycyjnej miasta,
 - b) dla terenów położonych na obszarze tzw. „Wolnych Torów” w celu zabezpieczenia racjonalnej obsługi komunikacyjnej układem drogowym i transportem publicznym oraz stworzenia prawidłowej struktury funkcjonalno-przestrzennej;
- 4) tzw. **infrastrukturalnych** – dla zabezpieczenia interesu publicznego w zakresie infrastruktury technicznej, np. dla terenów ochronnych ujęcia wody Dębina w przypadku zmiany ich zasięgu, czy dla doliny Krzyżanki jako miejsca na realizację zbiorników retencyjnych na wody opadowe i roztopowe.

Na rysunku studium wyodrębniono teren tzw. Wolnych Torów, ZNTK oraz rejonu ulic: Roboczej, Fabrycznej i Kolejowej do opracowania całościowej koncepcji zagospodarowania. Formy atrakcyjnego współczesnego zagospodarowania i funkcji winny zostać definiowane w kompleksowym procesie prac studialnych urbanistyczno-architektonicznych i planistycznych.

9. OBSZARY PROBLEMOWE W ASPEKcie ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

9.1. OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ ORAZ OBSZARY OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH

W Studium uwzględniono również zasięg terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi poprzez ograniczenie na nich inwestowania.

Na terenach zalewowych należy wprowadzić zakaz wznoszenia budynków i budowli innych niż związanych z przeciwdziałaniem powodzi, z uwzględnieniem przepisów odrębnych. Tereny zalewowe rzeki Warty należy pozostawić jako otwarte, które w przypadku zagrożenia powodziowego będą stanowić bufor bezpieczeństwa dla miasta.

Na terenach zagrożonych powodzią, przy zagospodarowaniu przestrzennym, należy przyjmować rozwiązania projektowe zapewniające utrzymanie swobodnego przepływu wód powodziowych oraz zapewniające bezpieczeństwo mieszkańcom i ochronę ich mienia, a dla obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnić także ograniczenia wynikające z ustawy *Prawo wodne*. W Studium tereny szczególnego zagrożenia powodzią należą w większości do terenów wyłączonych z zabudowy. Pozostałe tereny zakwalifikowano jako tereny zieleni o specjalnych warunkach zagospodarowania (np. ogrody działkowe, parki i inne tereny zieleni urządzonej)⁷³.

Wykorzystanie terenów szczególnego zagrożenia powodzią jako bulwarów, miejsc spacerowych i terenów rekreacyjnych ze ścieżkami rowerowymi, bez wprowadzania kubaturowych zabudowań, uaktywni i przybliży te tereny mieszkańcom Poznania.

W zakresie zapobiegania ewentualnym ruchom masowym ziemi wprowadza się nakaz ochrony roślinności, szczególnie darni i zadrzewień na zboczach doliny Warty i krawędzi wysoczyzny oraz na północnym i zachodnim zboczu doliny Jeziora Kierskiego oraz zakaz przekształcania rzeźby terenu w zasięgu osuwisk.

9.2. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ, REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI

Celem wskazania w Studium terenów do przekształceń i rehabilitacji jest zapewnienie ciągłości rozwoju miasta poprzez stworzenie czytelnej przestrzennie i sprawnej funkcjonalnie struktury miejskiej oraz dostosowanie funkcji i form zabudowy do aktualnych standardów i oczekiwań mieszkańców.

Celem działań w zakresie przekształceń i rehabilitacji jest dostosowanie istniejących terenów zabudowy do współczesnych wymogów i potrzeb, poprawienie warunków życia oraz podniesienie atrakcyjności przestrzeni poprzez poprawę estetyki i standardu technicznego obiektów budowlanych, wykreowanie przestrzeni publicznych oraz uwypuklanie układu kompozycyjnego.

Wyróżnia się następujące rodzaje obszarów rehabilitacji:

- * rehabilitacja zabudowy blokowej – dotyczy terenów osiedli mieszkaniowych budowanych w oparciu o budownictwo wielkopłytowe;
- * historycznych dzielnic – dotyczy terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – centrum, dzielnic wielkomiejskich: Jeźyc, Łazarza, Wildy; Śródk; Ostrowa Tumskiego;
- * terenów przemysłowych – dotyczy obszarów, z których działalność przemysłowa została wyparta i w obrębie których istnieją obiekty cenne kulturowo, jak

⁷³ Wyjątkiem jest część terenów tzw. Portowa przy Moście Przemysła (MW/U*).

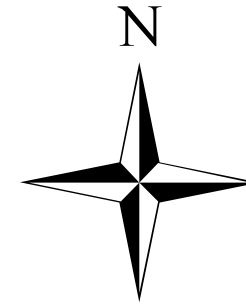
w szczególności obszar „Wolnych Torów” na odcinku od Mostu Dworcowego do ul. Hetmańskiej,

- * parków – dotyczy terenów zieleni urządzonej;
- * zieleni otwartej – dotyczy przede wszystkim terenów dolin rzek Warty, Cybiny, Głównej i Strumienia Junikowskiego (w szczególności na odcinku na wschód od ulicy Głogowskiej);
- * zabytkowych fortyfikacji – dotyczy fortów tworzących były pruski XIX-wieczny system fortyfikacji;
- * terenów dawnych wsi – dotyczy zespołów opartych na założeniach pałacowo – dworsko – parkowych i folwarcznych, dawnych wsi o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem i bez założenia dworsko – parkowego i folwarcznego.

W Studium nie wskazano terenów do rekultywacji, ale przyjęto zasadę, że wprowadzenie na danym obszarze funkcji określonej w części „Kierunki zmian w przeznaczeniu terenów” może nastąpić dopiero po rekultywacji terenu, o ile zachodzi konieczność jej przeprowadzenia. Szczególnie należy zwrócić uwagę na tereny o funkcji przemysłowej przekształcane na funkcję mieszkaniową bądź usługową.

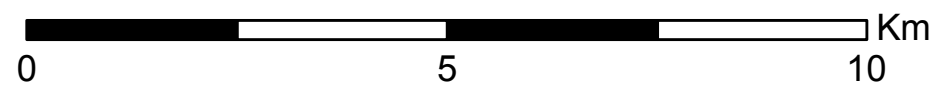
Spis rysunków:

Rys. II.2.2.2	TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY
Rys. II.2.2.3/1	TERENY O SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA
Rys. II.2.2.3/2	TERENY O SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA – W GRUPIE TERENÓW ZIELENI
Rys. II.2.2.3/3	TERENY O SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA - W GRUPIE TERENÓW POD ZABUDOWĘ
Rys. II.2.2.4/1	TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ
Rys. II.2.2.4/2	TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ – MIESZKANIOWĄ JEDNORODZINNĄ
Rys. II.2.2.4/3	TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ – MIESZKANIOWĄ WIEŁORODZINNĄ
Rys. II.2.2.4/4	TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ – USŁUGOWĄ
Rys. II.2.2.4/5	TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ – USŁUGOWĄ, PRODUKCYJNĄ, SKŁADÓW I MAGAZYNÓW
Rys. II.2.3.6	MODEL WYSOKOŚCI ZABUDOWY
Rys. II.3.3.1	SYSTEM ZIELENI MIASTA
Rys. II.6.1	TRASY RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO
Rys. II.6.2	TRANSPORT KOLEJOWY
Rys. II.6.3.1	TRANSPORT ZBIOROWY
Rys. II.6.3.2	REKOMENDACJE ANALIZ TRAS TRAMWAJOWYCH
Rys. II.6.4	PODSTAWOWY UKŁAD DROGOWY
Rys. II.6.5	SYSTEM PARKINGOWY
Rys. II.6.6	TRANSPORT LOTNICZY I WODNY
Rys. II.7.1	SIEĆ WODOCIĄGOWA
Rys. II.7.2	SIEĆ KANALIZACJI SANITARNEJ I OGÓLNOSPŁAWNEJ
Rys. II.7.3	SIEĆ KANALIZACJI DESZCZOWEJ I OGÓLNOSPŁAWNEJ
Rys. II.7.4	SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA
Rys. II.7.5.1	SIEĆ CIEPŁOWNICZA
Rys. II.7.5.2	SIEĆ GAZOWA
Rys. II.7.6	ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII
Rys. II.7.7	ROPOCIĄG
Rys. II.7.9	ZAGOSPODAROWANIE ODPADÓW
Rys. II.8.4.1	OBSZARY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH ISTOTNYCH DLA CAŁEGO MIASTA



Legenda

- tereny wyłączone z zabudowy
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania

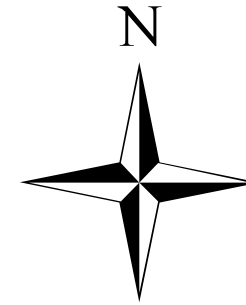


**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY

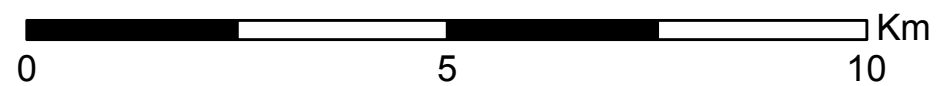
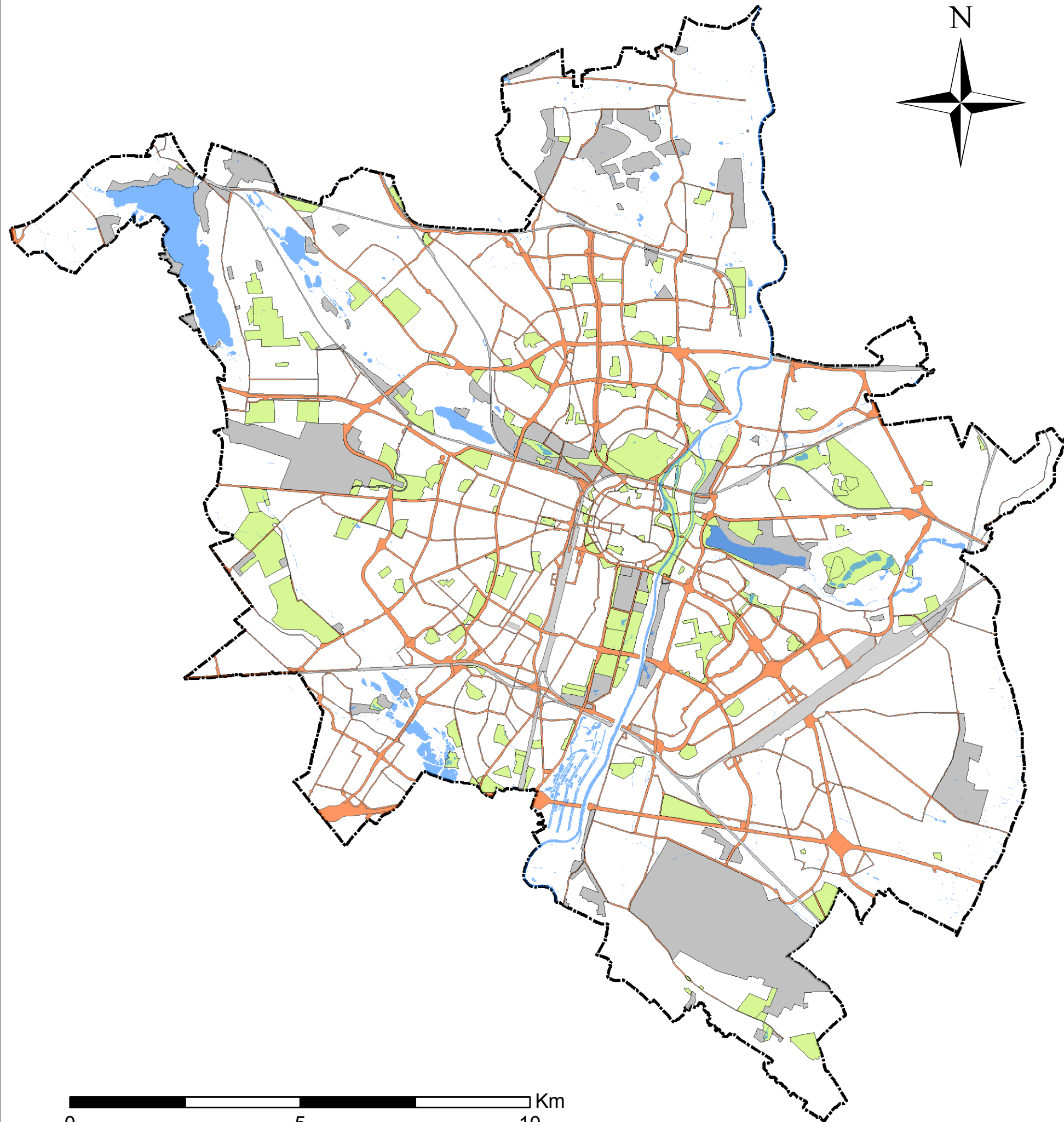
KIERUNKI

Rys. II.2.2.2



Legenda

- tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania - w kategorii terenów pod zabudowę
- tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania - w kategorii terenów zieleni
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania

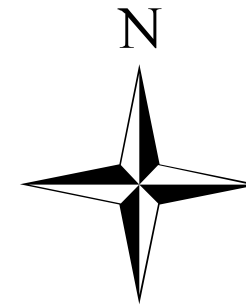


**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

**TERENY O SPECJALNYCH
WARUNKACH ZABUDOWY
I ZAGOSPODAROWANIA**

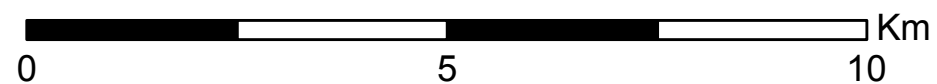
KIERUNKI

Rys. II.2.2.3/1



Legenda

- tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania - w kategorii terenów zieleni
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania

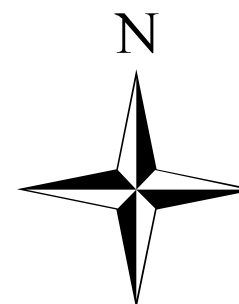


**STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

**TERENY O SPECJALNYCH
WARUNKACH ZABUDOWY
I ZAGOSPODAROWANIA -
W GRUPIE TERENÓW ZIELENI**

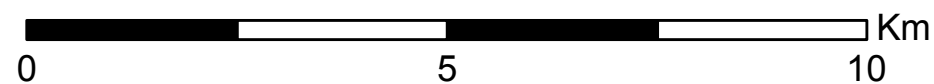
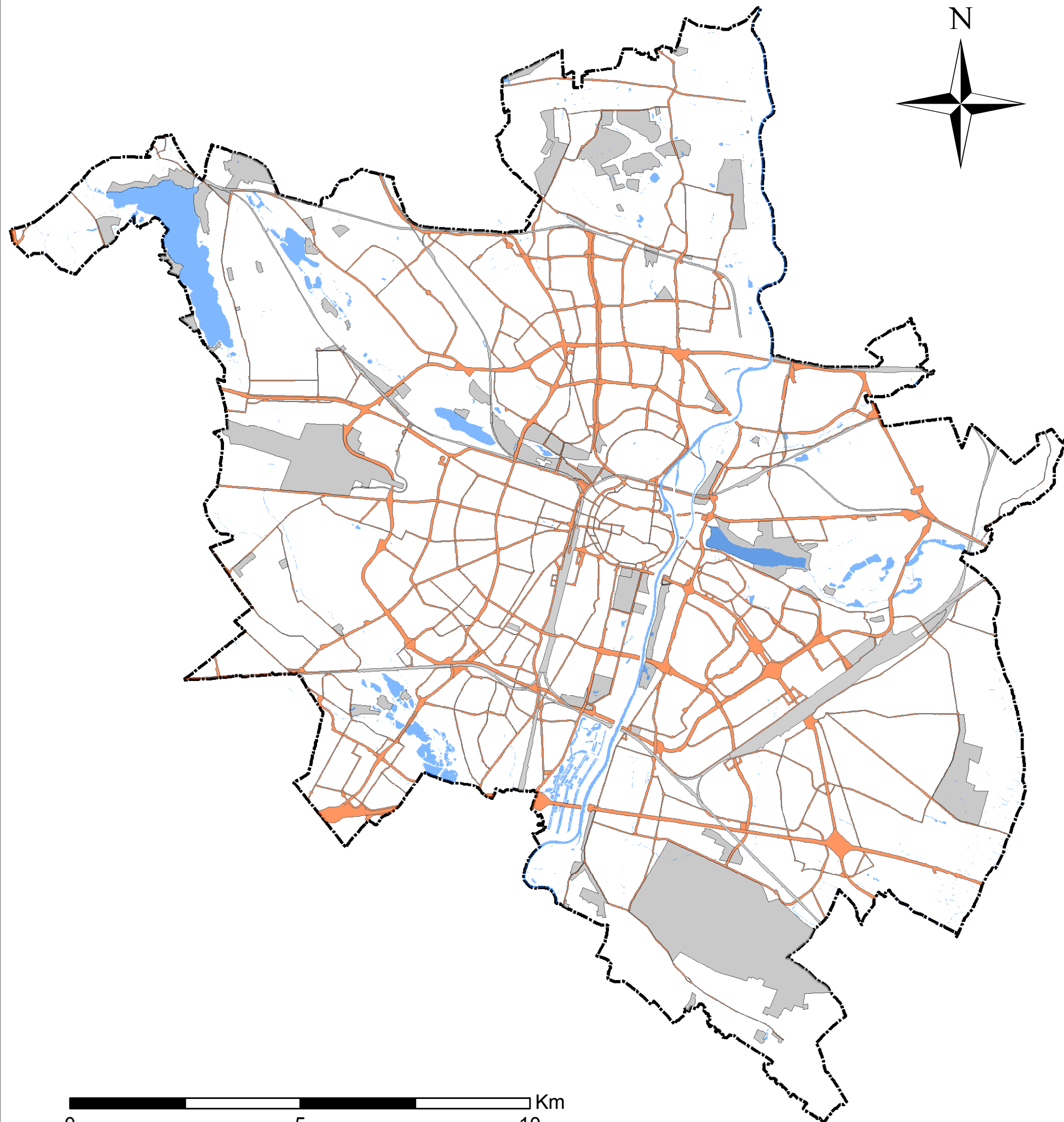
KIERUNKI

Rys. nr II.2.2.3/2



Legenda

-  tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania - w kategorii terenów pod zabudowę
-  tereny dróg
-  wody powierzchniowe
-  granica administracyjna miasta Poznania

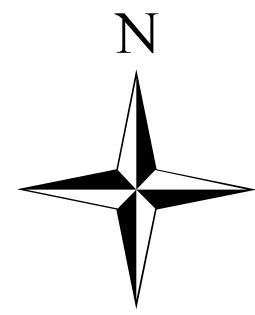


STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

**TERENY O SPECJALNYCH
WARUNKACH ZABUDOWY
I ZAGOSPODAROWANIA -
W GRUPIE TERENÓW
POD ZABUDOWĘ**

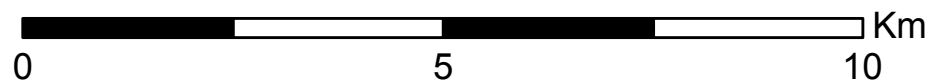
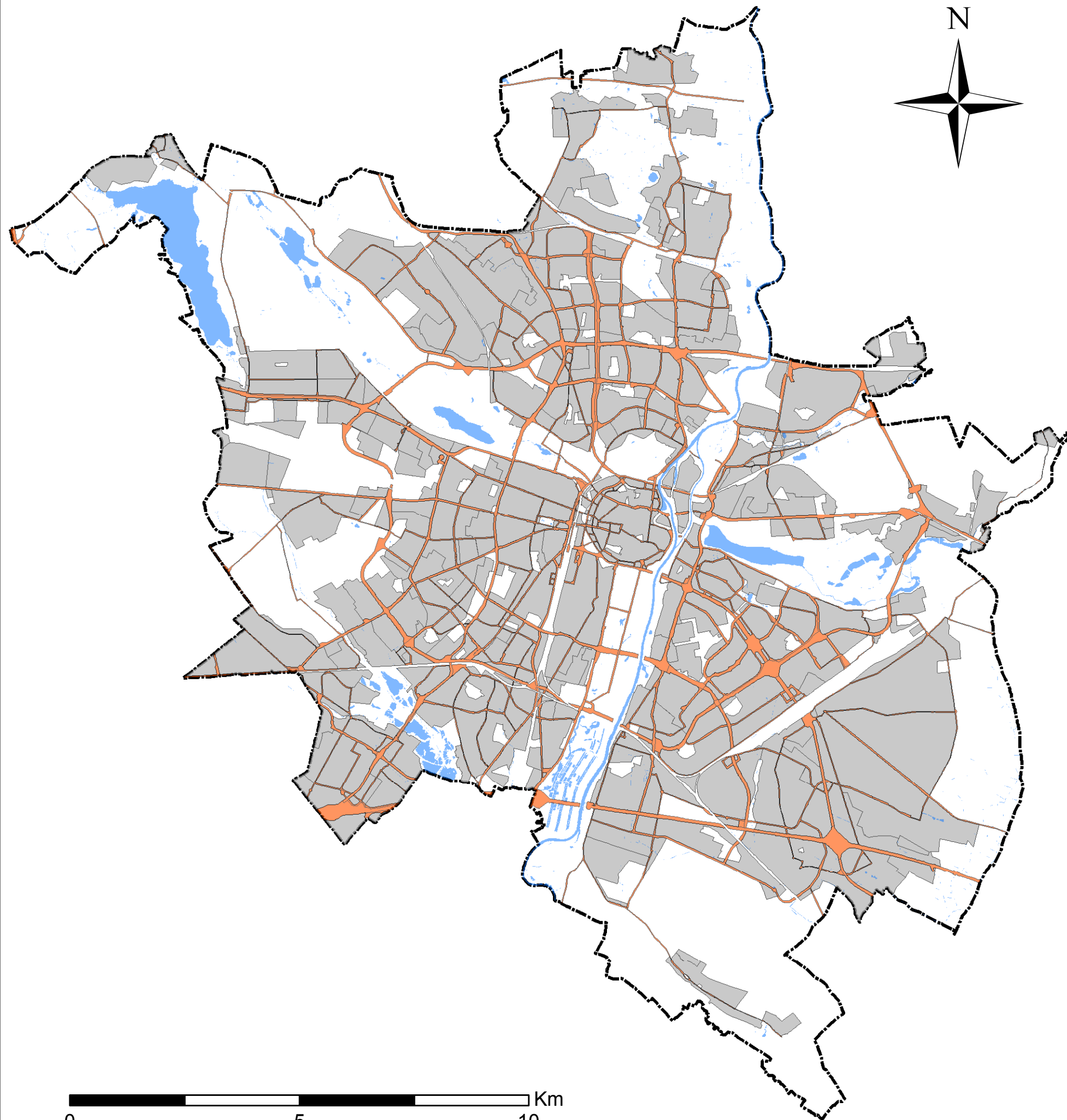
KIERUNKI

Rys. nr II.2.2.3/3



Legenda

- tereny przeznaczone pod zabudowę
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania

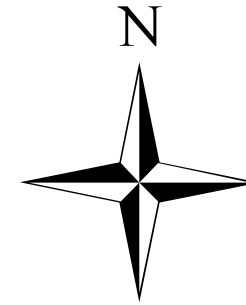


**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

**TERENY PRZEZNACZONE
POD ZABUDOWĘ**

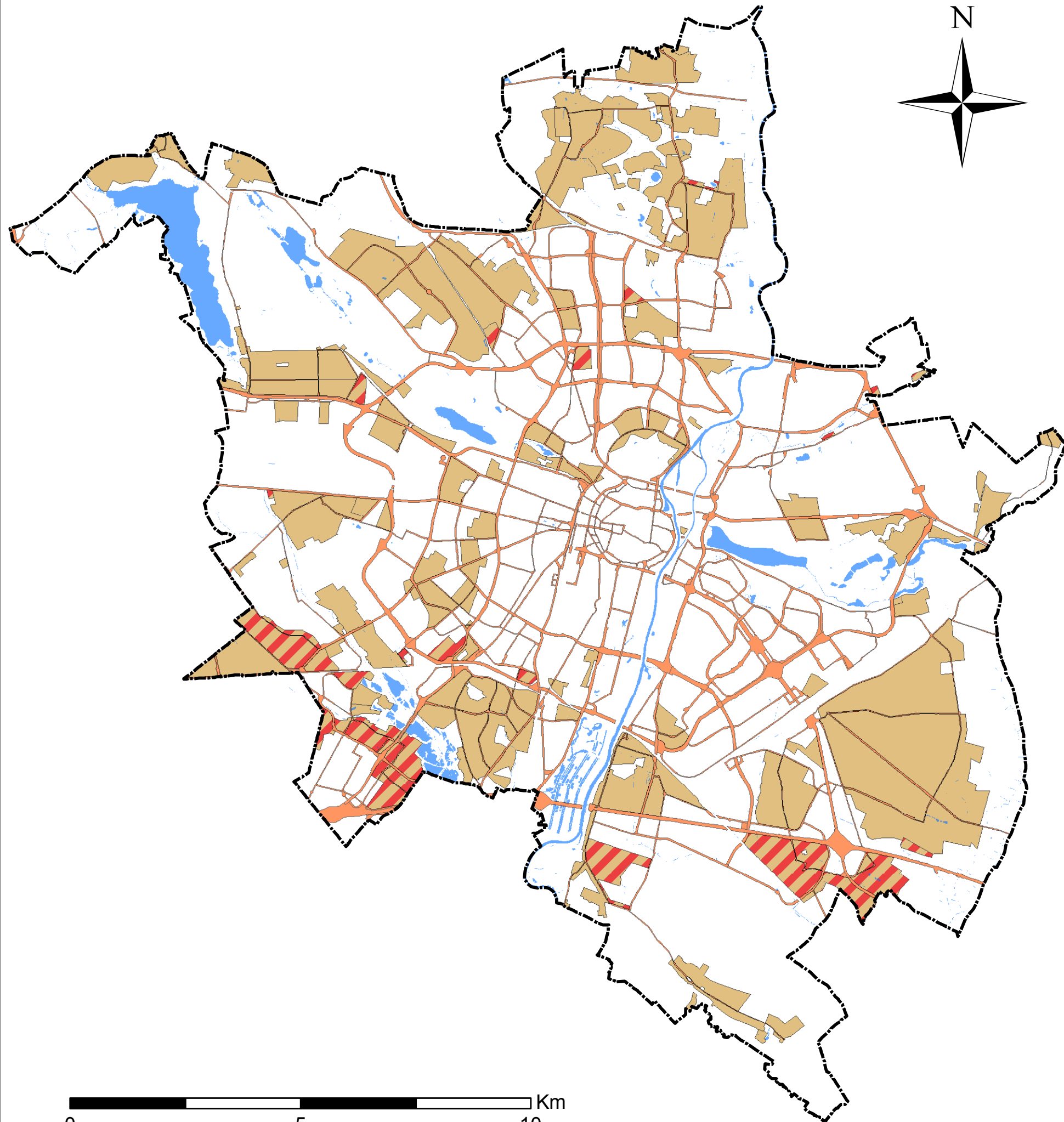
KIERUNKI

Rys. II.2.2.4/1



Legenda

- tereny MN, MN*, MN/MW, MN/MW*
- tereny MN/U
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania



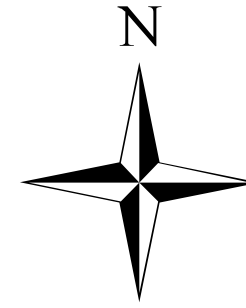
0 5 10 Km

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

**TERENY PRZEZNACZONE
POD ZABUDOWĘ
Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ -
MIESZKANIOWĄ
JEDNORODZINNĄ**

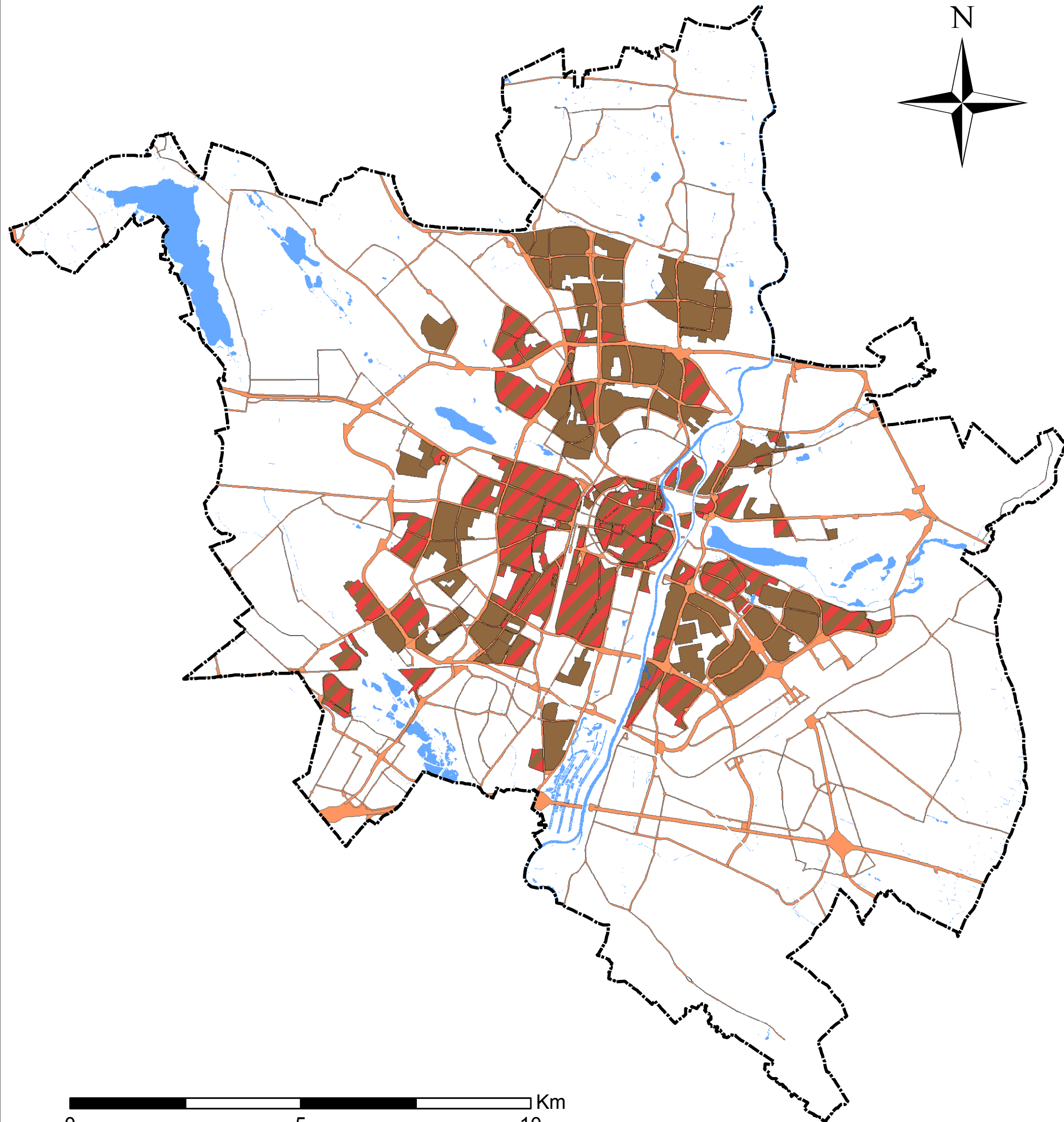
KIERUNKI

Rys. II.2.2.4/2



Legenda

- tereny MW, MW*, MW/MN
- tereny MW/U, MW/U*
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania



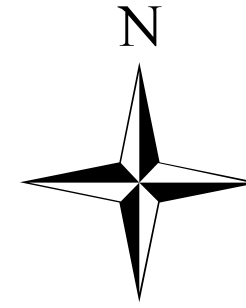
0 5 10 Km

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

**TERENY PRZEZNACZONE
POD ZABUDOWĘ
Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ -
MIESZKANIOWĄ
WIELORODZINNĄ**

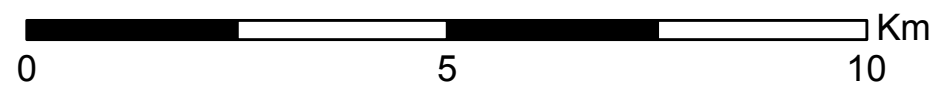
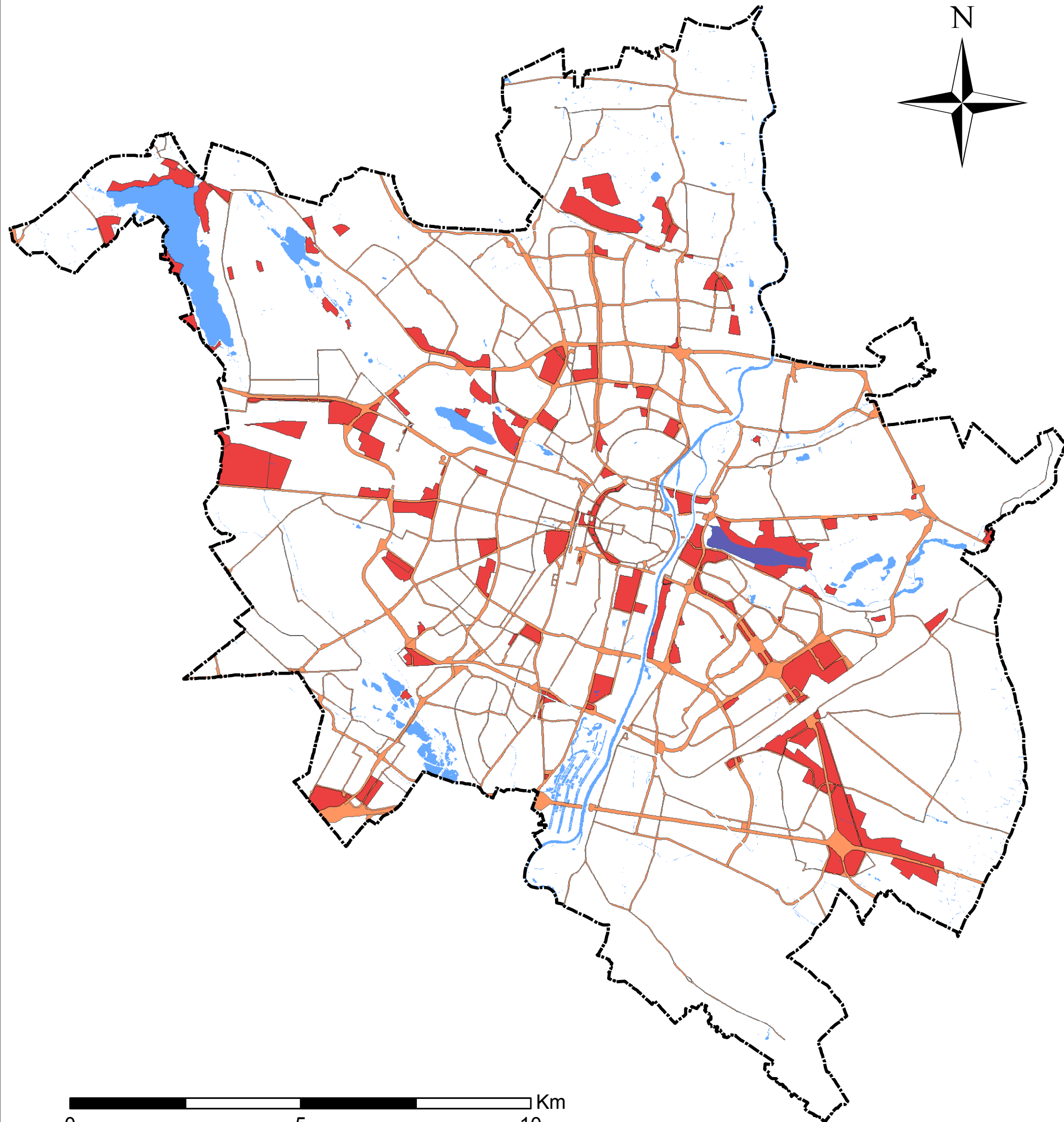
KIERUNKI

Rys. II.2.2.4/3



Legenda

- tereny U, U*, US, US1*, US2*
- tereny dróg
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania

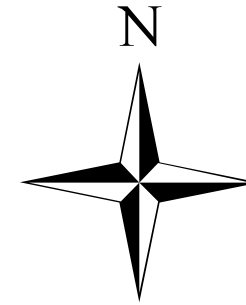


STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

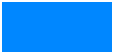
**TERENY PRZEZNACZONE
POD ZABUDOWĘ
Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ -
USŁUGOWĄ**

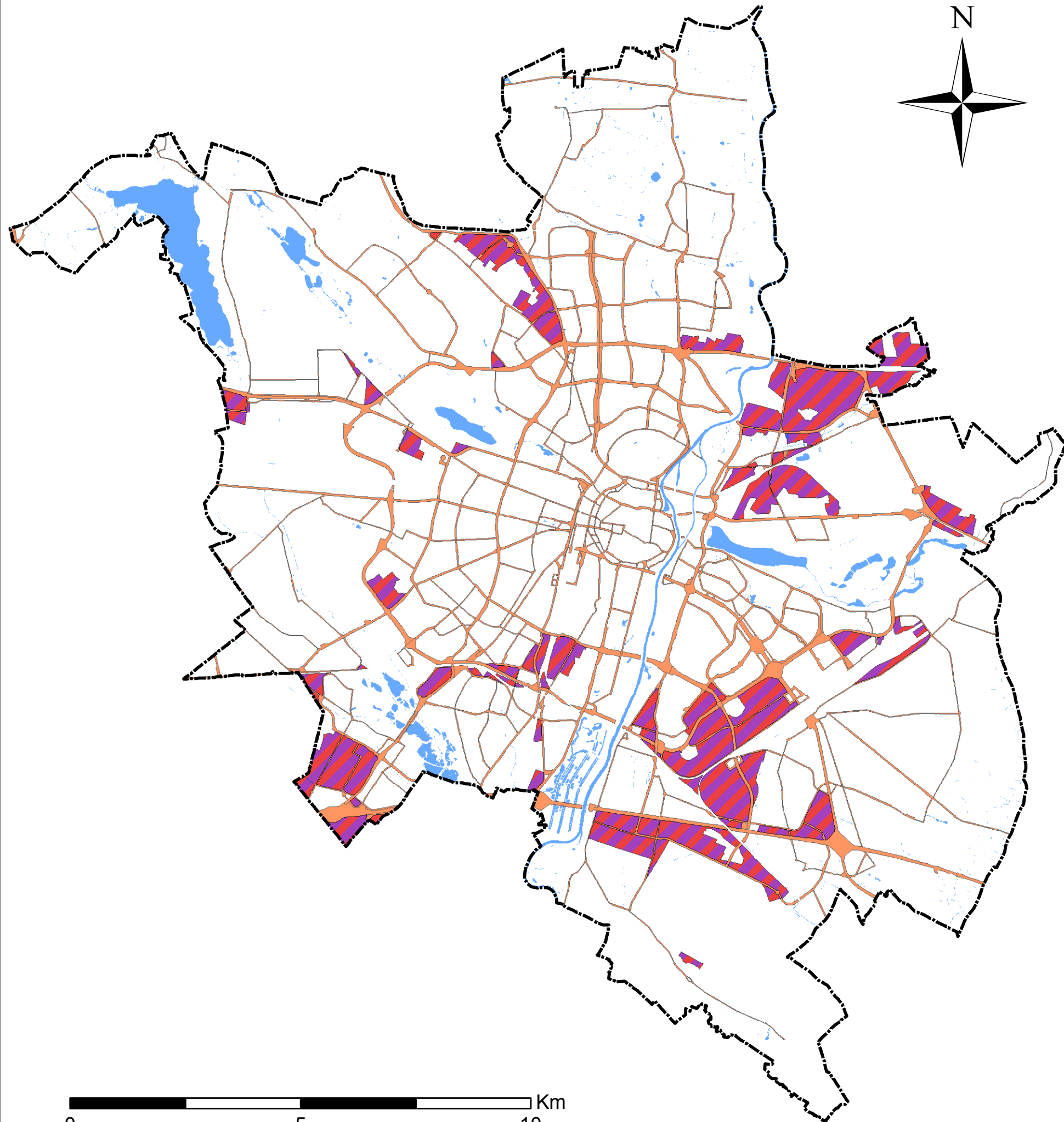
KIERUNKI

Rys. II.2.2.4/4



Legenda

-  tereny U/P
-  tereny dróg
-  wody powierzchniowe
-  granica administracyjna miasta Poznania



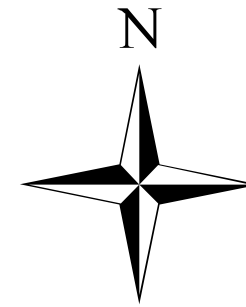
0 5 10 Km

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

**TERENY PRZEZNACZONE
POD ZABUDOWĘ
Z FUNKCJĄ DOMINUJĄCĄ -
USŁUGOWĄ, PRODUKCYJNĄ,
SKŁADÓW I MAGAZYNÓW**

KIERUNKI

Rys. II.2.2.4/5



Legenda

- tereny zieleni
- tereny komunikacji
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania

układ II i III ramy komunikacyjnej

główne wjazdy do miasta

wysokość zabudowy

- do 12 m
- do 16 m
- do 25 m

Lokalizacje pożądane

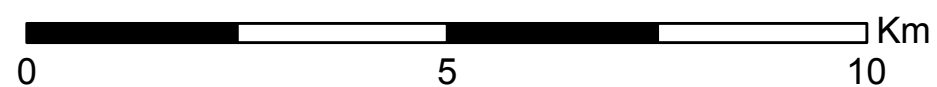
- zewnętrzne dominanty urbanistyczno-architektoniczne - Bramy Miasta
- obszar city-
wewnętrzne dominanty urbanistyczno-architektoniczne - budynki lub zespoły zabudowy kształtujące sylwetę miasta

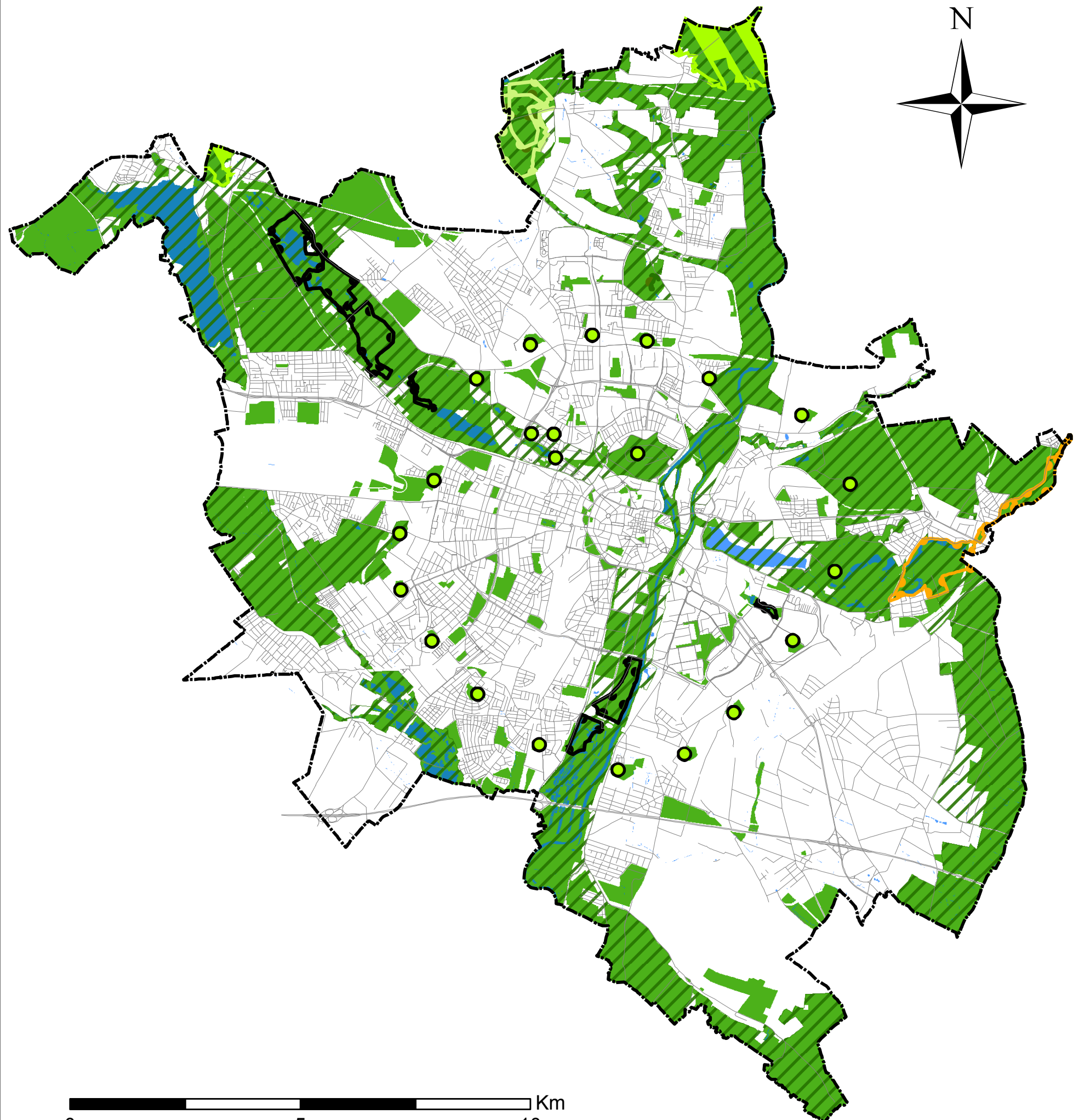
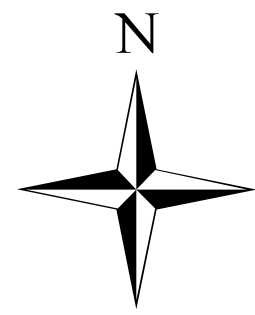
Lokalizacje dopuszczone

- zewnętrzne dominanty urbanistyczno-architektoniczne - akcenty węzłów komunikacyjnych w obszarze II i III ramy komunikacyjnej
-

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

MODEL WYSOKOŚCI ZABUDOWY





Legenda

- tereny zieleni
- strukturalne kliny zieleni
- wody powierzchniowe
- granica administracyjna miasta Poznania
- osie ulic

formy ochrony przyrody

- obszar chronionego krajobrazu
- rezerваты przyrody
- użytki ekologiczne
- otulina rezerwatu przyrody
- Natura 2000 - Biedrusko i Dolina Samicy
- Natura 2000 - fortyfikacje

**STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

SYSTEM ZIELENI MIASTA

