

PREZYDENT MIASTA POZNANIA

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

**TOM III
UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ
ORAZ SYNTEZA USTALEŃ
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA**

Poznań, 2014 r.

SPIS TREŚCI

		strona
TOM III – UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ SYNTEZA USTALEŃ STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA		
1.	PODSTAWY PRAWNE, CELE I ZAKRES STUDIUM	3
2.	WPŁYW UWARUNKOWAŃ NA USTALENIE KIERUNKÓW I ZASAD ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA – UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ	5
3.	SYNTEZA USTALEŃ STUDIUM	15

1. PODSTAWY PRAWNE, CELE I ZAKRES STUDIUM

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy stanowi dokument o charakterze nienormatywnym, skierowany do organów samorządu.

Studium jest dokumentem wytyczającym politykę przestrzenną gminy poprzez określenie (w sposób ogólny) planowanych kierunków przeznaczenia i zasad zagospodarowania całego terytorium miasta. Różnica pomiędzy Studium a planem miejscowym polega na tym, że studium kreuje politykę przestrzenną miasta, a plan miejscowy ją konkretyzuje, stanowiąc prawo miejscowe w zgodzie z jego ustaleniami. Studium jest podstawą do ustalania szczegółowych warunków i zasad zagospodarowania w planach miejscowych.

Dotychczas obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania zostało przyjęte uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 roku. Od czasu uchwalenia ww. Studium zmieniły się niektóre przepisy prawne, mające wpływ na aktualność dokumentu. Złożono też wiele indywidualnych wniosków o zmianę Studium, które Prezydent Miasta Poznania uznał za zasadne do rozpatrzenia. Ostatnie lata przyniosły też dynamiczny rozwój inwestycji (m.in. w związku z EURO 2012) i przekształcanie terenów dotychczas przemysłowych na mieszkaniowe (w większości w wyniku decyzji o warunkach zabudowy). Zmiany wymagały też zapisy dotychczasowego studium dotyczące ochrony środowiska i ochrony przyrody, w związku z nowelizacją przepisów w tym zakresie. Wszystko to spowodowało potrzebę częściowej zmiany polityki przestrzennej i stało się podstawą podjęcia uchwały Nr XLI/612/VI/2012 Rady Miasta Poznania z dnia 20 listopada 2012 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”.

Jednym z głównych zadań Studium jest stworzenie warunków przestrzennych dla poprawy jakości życia, poprawy atrakcyjności przestrzeni publicznych i atrakcyjności inwestycyjnej miasta. Studium stawia sobie za cel kreowanie miasta nowoczesnego (centrum metropolii) przyjaznego dla stałych mieszkańców i jednocześnie interesującego dla przyjezdnych, młodzieży uczącej się, świata biznesu i turystów – miasto europejskie o wysokiej kulturze życia codziennego i przestrzeni.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego określone w Studium są wynikiem zarówno uwarunkowań wewnętrznych, jak i zewnętrznych rozwoju miasta. Uwarunkowania te zostały zidentyfikowane w dokumentach strategicznych na poziomie lokalnym oraz w aspekcie powiązań i zależności miasta z obszarem powiatu, województwa, kraju. Bowiem zgodnie z art. 9 ust. 2 ww. ustawy, Prezydent miasta sporządza studium zawierające część tekstową i graficzną, uwzględniając zasady określone w koncepcji przestrzennego

zagospodarowania kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii rozwoju miasta.

Zakres Studium określa art. 10 ust. 1 i 2 *ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*¹ oraz *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*². Zagadnienia wymienione w tych przepisach należy rozpatrzyć obowiązkowo.

Całość Studium stanowią:

1. Uchwała Rady Miasta Poznania w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z załącznikami:
 - 1) załącznik nr 1: rysunek Studium pt. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania – kierunki”, w skali 1:15 000;
 - 2) załącznik nr 2: tekst Studium pt. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, tom I „Wprowadzenie i uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”:
 - część A: „Wprowadzenie”,
 - część B: „Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”;
 - 3) załącznik nr 3: tekst Studium pt. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” tom II: „Kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”;
 - 4) załącznik nr 4 - „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, obejmujący tom III: „Uzasadnienie przyjętych rozwiązań oraz synteza ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”;
 - 5) załącznik nr 5: rozstrzygnięcie Rady Miasta Poznania o sposobie rozpatrzenia uwag dotyczących projektu Studium, wyłożonego do publicznego wglądu.
2. Dokumentacja formalno-prawna Studium – zawierająca dokumenty związane z procedurą opracowania Studium, w tym *“Prognozę oddziaływania na środowisko dotyczącą projektu Studium”*.

¹ tekst jednolity Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.

² Dz. U. z 2004 r. Nr 118, poz. 1233

2. WPŁYW UWARUNKOWAŃ NA USTALENIE KIERUNKÓW I ZASAD ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA – UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

Dla przestrzennego rozwoju miasta istotne znaczenie mają uwarunkowania zarówno lokalne, jak i ponadlokalne – wynikające z założeń lub dokumentów regionalnych, krajowych i ogółouropejskich. W skali ogółouropejskiej podstawowym uwarunkowaniem jest uznanie Poznania jako jednego z ośrodków rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim (europola) w procesie kształtowania się Europejskiej Sieci Miast. W skali krajowej, w przyjętej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, miasto Poznań określone jest jako samodzielna jednostka przestrzenna i jako ośrodek metropolitalny skupiający różne sfery aktywności i współdziałanie w ramach całego Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Natomiast w skali regionalnej uwarunkowania dla Poznania, jako stolicy województwa wielkopolskiego, określone zostały w planie zagospodarowania przestrzennego województwa, który przypisuje miastu rolę dominującą jako:

- ośrodka o ponadregionalnych funkcjach usługowych, szczególnie w dziedzinie nauki i szkolnictwa wyższego, kultury, opieki zdrowotnej i sportu oraz handlu,
- miasta o najwyższym znaczeniu kulturowym w regionie i miejsca szczególnie cennego dla kultury narodowej, z dziełami o najwyższym znaczeniu artystycznym,
- miejsca koncentracji usług ponadlokalnych dla obszaru całej aglomeracji, w tym dla powiatu poznańskiego,
- ośrodka koncentracji wszystkich głównych czynników sprzyjających rozwojowi przemysłu,
- centrum Poznańskiego Węzła Drogowego.

Podkreśla się również znaczenie tzw. Zewnętrznego Pierścienia Bliskiego Zasięgu, kwalifikując go jako drogę wojewódzką, przebiegającą m.in. przez północne tereny miasta Poznania. Mimo, że trasa ta, wiodąca przez Morasko, Radojewo i tereny nadwarciańskie, jest postrzegana, zarówno przez mieszkańców, jak i władze Poznania, jako bardzo kontrowersyjna, konfliktowa przestrzeń, niosąca za sobą ogromne koszty finansowe i społeczne oraz skutkująca bardzo niekorzystnym rozkładem ruchu w północnych dzielnicach miasta, z uwagi na jej zapis w planie zagospodarowania województwa, należy uwzględnić ją w Studium.

Uwarunkowania lokalne rozwoju miasta wynikają m.in. z jego struktury fizjograficznej i przestrzennej, a także z pełnionych przez miasto funkcji.

Miasto Poznań usytuowane jest w południkowo zorientowanej Przełomowej Dolinie Warty, której szerokość w okolicach śródmieścia i Starego Miasta wynosi do 4 km, ulegając zawężeniu w kierunku północnym. Dolina Warty rozdziela miasto na dwie jednostki

morfologiczne: Wysoczyznę Poznańską po zachodniej stronie miasta i Wysoczyznę Gnieźnieńską po wschodniej stronie miasta. Charakterystyczne cechy ukształtowania terenu miasta stanowią również skośnie zorientowane do Warty subglacialne rynny jej dopływów: po stronie zachodniej Bogdanki i Strumienia Junikowskiego, a po stronie wschodniej Głównej, Cybiny i Głuszynki.

Dla regionu miasto Poznań pełni przede wszystkim funkcje usługowe w zakresie handlu, ochrony zdrowia, nauki i kultury. Ponadto Poznań jest dużym ośrodkiem przemysłowym i gospodarczym, który pod względem atrakcyjności gospodarczej, innowacyjności, obsługi biznesu i standardów zamieszkania zajmuje jedno z czołowych miejsc w Polsce. Dzięki unijnej pomocy w mieście powstała nowoczesna infrastruktura drogowa i kanalizacyjna, nowe obiekty dydaktyczno-naukowe, obiekty ochrony zdrowia, kultury, sportu i rekreacji. Poznań stanowi również ważny węzeł szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzyregionalnym i międzynarodowym, w tym tras kolejowych E-20 z Brukseli do Terespolu i E-59 ze Świnoujścia do Ostrawy oraz dróg krajowych nr 2 Świecko – Terespol, nr 5 Lubawka – Świecie i nr 11 Kołobrzeg – Bytom. W południowej części miasta przebiega odcinek autostrady A2 ze Świecka do Warszawy, umożliwiającej bezpośrednie połączenie Poznania z siecią autostrad europejskich, natomiast wokół Poznania została zrealizowana wschodnia obwodnica miasta (w ciągu drogi S5) oraz w części zachodnia obwodnica miasta (po ukończeniu budowy przebiegać będzie tamtędy droga S11). W Poznaniu funkcjonuje port lotniczy Poznań – Ławica z nowoczesnym terminalem cargo i nowym terminalem pasażerskim. W granicach miasta funkcjonuje również lotnisko wojskowe w Krzesinach o istotnej roli w strukturach NATO.

Obszar Poznania jest w stosunkowo dużym stopniu zurbanizowany. Tereny przeznaczone pod zabudowę oraz komunikację stanowią ok. 48% całkowitej powierzchni. Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta kształtuje się w nawiązaniu do naturalnych warunków środowiska. Dolina Warty rozdziela miasto na część lewobrzeżną i prawobrzeżną. W lewobrzeżnej, śródmiejskiej części miasta zlokalizowane zostały przede wszystkim ośrodki administracji i instytucji biznesu oraz ośrodki akademickie, naukowe i kulturalne. Zarówno w rejonie prawobrzeżnym, jak i w lewobrzeżnym równomiernie rozmieszczone są obszary mieszkalne a na obrzeżach – nowoczesne obiekty handlowo-usługowe. Potencjał przemysłowy miasta zlokalizowany jest głównie w jego paśmie południowym i północno-wschodnim.

Główną strukturą systemu zieleni miasta jest historycznie ukształtowany system klinowo – pierścieniowy. Układ klinów zieleni tworzy system ciągów ekologicznych wzdłuż dolin Warty i jej dopływów na kierunku północ-południe i wschód-zachód, krzyżujących się w centralnej jednostce urbanistycznej miasta. Na układ klinowy nakłada się pierścieniowy system zieleni, będący pozostałością zabudowań obronnych. W klinach zieleni przeważają

tereny zalesione i użytki zielone. Pozostałe tereny zieleni w klinach stanowią: ogrody działkowe, parki i parki podworskie, cmentarze. Łącznie tereny zieleni zajmują w Poznaniu około 6900 ha, co stanowi 26% całego obszaru miasta, a na jednego mieszkańca przypada 122,8 m² zieleni – jest to jeden z najlepszych wskaźników w Europie. Oprócz terenów leśnych Poznań posiada ponad 270 wydzielonych obiektów zieleni, w tym: 42 ogólnodostępne parki, 117 zieleńców komunalnych o łącznej powierzchni 432 ha, 3 parki naukowo-badawcze, 2 ogrody zoologiczne, a także ogrody działkowe, tereny zieleni tzw. towarzyszącej zabudowie (zieleń osiedlowa, przy zabudowie usługowej itp.). Do terenów tzw. otwartych należą także grunty orne (6900 ha), które razem z wymienionymi wyżej terenami zieleni obejmują 52% powierzchni miasta. Część gruntów orných stanowi potencjalny zasób nowych terenów pod zabudowę.

W granicach miasta Poznania istnieją takie formy ochrony przyrody jak:

1) rezerваты przyrody:

- „Żurawiniec”,
- „Meteoryt Morasko”;

2) obszar chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu”;

3) obszary Natura 2000:

- specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) Biedrusko PLH300001 (w granicach miasta tylko fragment obszaru),
- potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005,
- obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) Dolina Samicy PLB300013 (w granicach miasta tylko fragment obszaru);

4) użytki ekologiczne:

- „Bogdanka I”,
- „Bogdanka II”,
- „Strzeszyn”,
- „Traszki Ratajskie”;
- „Dębina I”,
- „Dębina II”;

5) trzydzieści cztery pomniki przyrody: 19 pojedynczych drzew, 4 grupy drzew, 8 alei i 3 głązy narzutowe.

Na terenie miasta wyznaczono obszary szczególnego zagrożenia powodzią – tereny położone w zasięgu wody 100-letniej, obejmujące ponad 500 ha, tj. ok. 2% powierzchni miasta. Na terenie miasta nie występuje duże zagrożenie powodziowe, a sytuację stabilizują znajdujące się w regionie urządzenia hydrotechniczne.

Największe zasoby wód podziemnych występują na południe od Poznania, gdzie nakładają się dwa główne zbiorniki czwartorzędowych wód podziemnych wskazane do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi: GZWP Nr 150 Pradolina Warszawsko – Berlińska (PWB) i GZWP Nr 144 Wielkopolska Dolina Kopalna (WDK). Na ww. zbiornikach wód podziemnych zlokalizowane jest ujęcie wody dla miasta Poznania – w Krajkowie koło Mosiny. Ujęcie to pokrywa 80% zapotrzebowania Poznania na wodę i zapewnia dostawę wód o wysokich parametrach jakościowych. Drugie ujęcie wody zlokalizowane na Dębinie, w obrębie miasta, zasilane jest w przewodzie wodami powierzchniowymi rzeki Warty. Ma ono charakter infiltracyjny i zasilane jest za pośrednictwem systemów stawów. Trzecie, lokalne komunalne ujęcie wody eksploatowane jest w Piotrowie, przy ul. Głuszyna.

Nad Jeziorem Maltańskim zlokalizowany jest otwór hydrogeologiczny „Swarzędz IGH – 1”, ujmujący wody termalne z poziomu dolnojurajskiego monokliny przedsudeckiej (głębokość otworu 1306 m), eksploatowane dla celów rekreacyjno-leczniczych w kompleksie Aquaparku Termy Maltańskie.

W południowo-wschodniej części miasta udokumentowane i eksploatowane są dwa złoża kruszywa naturalnego (piaski i żwiry), zalegające na głębokości 7-15 m p.p.t.

Stan środowiska w Poznaniu poprawia się i na tle miast o porównywalnej wielkości jest na zadawalającym poziomie. Problemem jest jednak okresowe zanieczyszczenie powietrza niską emisją oraz hałas ze źródeł komunikacyjnych. Niemniej, mimo wzrostu natężenia ruchu drogowego, stwierdzono poprawę klimatu akustycznego, a dokończenie realizacji obwodnic miasta wpłynie korzystnie na dalsze ograniczenie uciążliwego tranzytowego ruchu ciężarowego. Natomiast ze względu na brak możliwości dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie emitowanego hałasu przez lotnisko Ławica utworzono dla niego obszar ograniczonego użytkowania.

Krajobraz kulturowy miasta jest świadectwem jego ponad tysiącletniego rozwoju, który przyniósł bogatą strukturę przestrzenną. W makroskali przestrzeń miasta ukształtowały wielkie struktury przestrzenne:

- Stare Miasto w obrębie średniowiecznych fortyfikacji,
- dzielnice wielkomiejskie Poznania,
- pierścień poforteczny wewnętrzny (tzw. twierdzy poligonalnej),
- zewnętrzny pierścień fortów,
- strukturalne kliny zieleni.

Do obszarów cennych dla środowiska kulturowego, nadających odmienny charakter poszczególnym dzielnicom Poznania, należą:

- miasto historyczne i najbliższe przedmieścia, o najstarszej metryce historycznej,
- układy dawnych wsi i osad, często o średniowiecznym rodowodzie,

- zespoły zabudowy jedno- i wielorodzinnej, głównie z okresu dwudziestolecia międzywojennego,
- zieleń miejska,
- zespoły przemysłowe,
- zespoły wojskowe-koszarowe,
- historyczna sieć komunikacyjna drogowa i kolejowa.

W granicach miasta do rejestru zabytków wpisanych jest 496 obiektów (wg stanu na 31 grudnia 2012 r.), w tym zespoły urbanistyczno-architektoniczne i historyczne zespoły budowlane. Obszarami wpisanymi do rejestru zabytków są m.in.:

1) zespoły urbanistyczno-architektoniczne:

- zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Miasta,
- zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Rynku,
- zespół urbanistyczno-architektoniczny centrum miasta,
- zespoły urbanistyczno-architektoniczne kolebki miasta, najstarszego przedmieścia i najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania;

2) założenia urbanistyczno-architektoniczne:

- założenie urbanistyczno-architektoniczne Ringu poznańskiego (w miejscu rozebranych fortyfikacji pruskich),
- założenie urbanistyczno-architektoniczne Maxa Johowa;

3) zespół kamienic secesyjnych;

4) dzielnica willowa Sołacz;

5) pozostałości średniowiecznych murów miejskich;

6) pozostałości fortyfikacji pruskich z końca XIX w.;

7) niektóre zespoły parkowe, ogrody i cmentarze poza strefą śródmiejską.

Pozostałe obiekty wpisane do rejestru zabytków to pojedyncze budynki lub pojedyncze zespoły budynków: kościoły i zespoły klasztorne, kamienice, wille, dwory, folwarki, budynki przemysłowe, usługowe, gospodarcze i inne cenne pod względem historyczno-kulturowym budynki i budowle.

Centrum Miasta wraz Ostrowem Tumskim, a także Fortem Winiary (obecnie Parkiem Cytadela) zostało uznane za pomnik historii, który stanowi, według *ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, szczególną formę ochrony najcenniejszych zabytków.

Ponadto miasto Poznań bogate jest w wiele obiektów wartościowych kulturowo, które sukcesywnie umieszczane są w gminnej ewidencji zabytków lub ustalana jest ich ochrona w planach miejscowych.

Miasto Poznań może się również poszczycić osiągnięciami współczesnej architektury i urbanistyki. Współczesne wartościowe układy urbanistyczne reprezentują osiedla modernistyczne z lat 1960-1990 Winograd, Rataj, Piątkowa, ale też pomniejszych enklaw

zabudowy kwartałowej i blokowej w Śródmieściu. Na szczególne uznanie zasługuje układ zieleni towarzyszącej: krajobrazowo-rekreacyjnej i izolacyjnej, lokalizacja placów zabaw dla dzieci i placów sportowo-rekreacyjnych. W Studium uwzględnia się też listę wybitnych współczesnych zespołów i obiektów architektonicznych, typowanych do ochrony jako dobra kultury po 1945 r. Z powojennych dóbr kultury współczesnej do rejestru zabytków wpisany został Okrąglak przy ul. S. Mielżyńskiego 14.

W rejestrze zabytków znajduje się 14 obiektów archeologicznych, a ponadto na terenie miasta wyznaczone są inne obszary objęte strefami ochrony archeologicznej oraz strefami występowania stanowisk archeologicznych.

Według danych Urzędu Statystycznego Poznań liczy 550 742 mieszkańców (stan na grudzień 2012 r.), a gęstość zaludnienia wynosi około 2103 osób/km². Przygotowana przez Główny Urząd Statystyczny (lipiec 2011 r.) prognoza demograficzna do 2035 r. zakłada dla miasta Poznania postępujący spadek liczby mieszkańców. W 2035 r. liczba ludności ma wynieść 489,5 tys. mieszkańców. Prognozowany spadek liczby mieszkańców Poznania jest powodem do podjęcia działań w zakresie tworzenia różnorodnej oferty terenów budownictwa mieszkaniowego i tworzenia nowych miejsc pracy, w celu zatrzymania bądź zmniejszenia migracji mieszkańców do gmin ościennych. W szczególności tereny pod rozwój budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego, w tym komunalnego, powinny być lokalizowane przede wszystkim w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków transportu publicznego (tramwajowego i kolejowego miejskiego) i sieci infrastrukturalnych oraz w lokalizacjach z dobrym dostępem do usług oświaty i zdrowia. Natomiast na terenach przeznaczonych pod rozwój budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego należałoby przeprowadzić analizę minimalnej powierzchni nowo wydzielanych działek budowlanych, tak by bez szkody dla założeń urbanistycznych, środowiskowych i kulturowych, rozszerzyć, tym samym urynkować, ofertę terenów mieszkaniowych w granicach Poznania. Poza dopuszczeniem wydzielania mniejszych działek budowlanych należałoby również umożliwić lokalizację zabudowy o różnym charakterze (bliźniaczą, szeregową, wolno stojącą). Inny problem jawi się w związku ze starzeniem się społeczeństwa i potrzebą rozwoju i doskonalenia opieki nad ludźmi starszymi, w tym lokalizacją domów opieki społecznej i domów dla seniorów.

Warunki mieszkaniowe scharakteryzowane poprzez wskaźnik przeciętnej powierzchni użytkowej 1 mieszkania (64,5 m² na koniec 2012 r.) sytuują Poznań w czołówce miast w Polsce. Jeden mieszkaniec Poznania ma do dyspozycji powierzchnię użytkową mieszkania wynoszącą przeciętnie 27,70 m², co stanowi zauważalny wzrost w stosunku do poprzedniego spisu powszechnego. Przeciętna liczba osób na mieszkanie wynosi 2,3. Powstające mieszkania nie zaspokajają jednak w pełni potrzeb lokalowych poznaniaków, głównie z uwagi na niedostępność finansową dla niektórych grup mieszkańców. Zróżnicowanie następuje w rodzajach oddawanych budynków.

Miasto wyposażone jest w obiekty infrastruktury społecznej i usług publicznych (żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, szkoły ponadgimnazjalne, obiekty służby zdrowia), chociaż ich rozmieszczenie jest nierównomierne w strukturze miasta, a oferta niewystarczająca. W Poznaniu znajduje się kilkanaście teatrów, 18 muzeów, kilkadziesiąt galerii oraz bibliotek publicznych i wiele instytucji muzycznych, kin i innych obiektów kulturalnych. Miasto posiada stosunkowo dobrze rozbudowaną bazę sportową, której część jest przygotowana do rozgrywania dużych imprez międzynarodowych.

Poznań jest dużym ośrodkiem przemysłowo-handlowym. Liczba firm biznesowych w przeliczeniu na liczbę mieszkańców sytuuje Poznań w czołówce krajowej. Około 2/3 ogółu zatrudnionych pracuje w usługach rynkowych, co świadczy o silnej pozycji Poznania jako jednego z najważniejszych w kraju centrów biznesu, handlu i innych usług komercyjnych.

Poznań jest również silnym ośrodkiem akademickim, na który składa się przede wszystkim osiem państwowych szkół wyższych (w tym uniwersytety), z których większość znajduje się w czołówce uczelni wyższych w kraju. W ramach współpracy w dziedzinach nauki, biznesu i przemysłu powstają parki naukowo–technologiczne oraz przemysłowo–technologiczne. Działalność ośrodków naukowych i wyższych uczelni, w tym renomowanych uniwersytetów, ma przełożenie na rozwój gospodarczy, atrakcyjność inwestycyjną, rozwój przestrzenny, ale również wzmacnia funkcje kulturalne i rozrywkowe miasta.

Poznań należy do miast o najlepiej rozwiniętej sieci handlowej. Aglomerację poznańską cechuje jeden z najwyższych wskaźników nasycenia powierzchnią handlową (2. miejsce za rynkiem wrocławskim).

Ponadto Poznań jest ważnym i znaczącym ośrodkiem turystycznym i kulturalnym. Jest jednym z ważniejszych ośrodków kulturalnych w kraju, charakteryzującym się dużą dynamiką i różnorodnością życia artystycznego. W mieście są realizowane liczne projekty i przedsięwzięcia prezentujące obiekty dziedzictwa narodowego, jak m.in.: Rezerwat Archeologiczny „Genius Loci – przekrój Poznania”, „Brama Poznania” (wcześniej Interaktywne Centrum Historii Ostrowa Tumskiego), projekt „Trakt Królewsko-Cesarski w Poznaniu”. Poznań, ze względu na swoje położenie geograficzne, ponad tysiącletnią historię oraz infrastrukturę, ma potencjał do pełnienia roli ważnego ośrodka turystyki miejskiej, kulturowej i biznesowej. Dzięki organizacji targów i wystaw, zwłaszcza w największym w Polsce centrum wystawienniczym Międzynarodowych Targów Poznańskich, miasto jest postrzegane przez turystów głównie jako destynacja (miejsce docelowe) biznesowa, dlatego największym wyzwaniem jest promowanie turystyki weekendowej.

W zakresie uwarunkowań transportowych, na obszarze miasta nastąpił widoczny wzrost ruchu rowerowego, a także sukcesywnie zwiększa się liczba kilometrów ścieżek rowerowych oraz rozwiązań stanowiących udogodnienie dla ruchu rowerowego i pieszego.

Trend ten został uwzględniony w kierunkach poprzez zabezpieczenie systemu tras pieszych i rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Rozwiązania te mają na celu zwiększenie udziału rowerzystów i pieszych w podziale zadań przewozowych i kształtowanie korzystnych zachowań komunikacyjnych wśród mieszkańców.

Stopniowo modernizowany jest system kolejowy w Poznaniu – dotyczy to tras (linia E-20 i E-59) i dworców (w tym Dworca Poznań Główny), przystanków oraz systemów sterowania. Udział kolei w obsłudze aglomeracji niestety nie jest adekwatny do nakładów inwestycyjnych. W zakresie programu Kolei Dużych Prędkości (KDP) nastąpił postęp w pracach studialnych. Nakłady na infrastrukturę kolejową i rozwój projektów związanych z wdrożeniem nowych połączeń od międzynarodowych (KDP) do aglomeracyjnych wymagają zabezpieczenia kolejowych rozwiązań infrastrukturalnych w zapisach kierunków, poprzez ustalenie podstawowego programu ze wskazaniem potencjalnych nowych elementów kolejowych.

Obok ruchu samochodowego, drugi istotny środek transportu na obszarze miasta stanowi tramwaj. W ostatnim okresie nastąpił znaczący przyrost nowych szybkich tras tramwajowych (PST do Dworca Zachodniego i na Franowo). Wybudowana została nowoczesna zajezdnia tramwajowa na Franowie. Dla części nowych dzielnic głównym środkiem transportu zbiorowego nadal jest autobus. Uwzględniając ww. uwarunkowania, program tramwajowy został zaktualizowany o ostatnie realizacje i do zapisów kierunków wprowadzono zdiagnozowane trasy, które przekładają się na optymalizację systemu, a na wybranych kierunkach rekomenduje się wykonanie analiz efektywności. Budowa zajezdni na Franowie pozwoliła natomiast na ograniczenie funkcji zajezdni na innych terenach.

Podstawowy układ drogowy Poznania opiera się o system dróg krajowych – w tym autostradę A2, dróg wojewódzkich oraz obwodowe układy ram:

- I ramę – wokół centrum – docelowo z nowym przebiegiem na odcinku północnym,
- II ramę – wokół śródmieścia – funkcjonującą na całej długości,
- III ramę – tzw. obwodnicę miejską – aktualnie funkcjonującą jedynie w północnej i fragmentarycznie wschodniej części miasta.

Zrealizowane ostatnio inwestycje drogowe skupiały się głównie na kompleksowej przebudowie istniejących korytarzy w celu zwiększenia przepustowości. Wybudowany został poza granicami Poznania odcinek zachodniej obwodnicy miasta w ciągu drogi S11, który przejął część ruchu tranzytowego. Istniejącą zmodernizowaną infrastrukturę i docelowy model sieci uwzględniono w zapisach kierunków, a jednocześnie zweryfikowano zapisy dla sieci drogowej w obszarze śródmiejskim z uwagi ilość zadań systemowych (nałożenie się funkcji transportu zbiorowego, obsługi i parkowania oraz intensywnego ruchu pieszego i rowerowego).

W zakresie uwarunkowań wynikających z pozostałych podsystemów transportowych, rozbudowany został port lotniczy na Ławicy, który posiada obecnie rezerwy przepustowości. Marginalne znaczenie w Poznaniu odgrywają natomiast przewozy rzeczne.

Głównymi kryteriami doboru rozwiązań dla systemu transportowego, wynikającymi z uwarunkowań, są:

- ukierunkowanie przekształceń systemu transportowego na maksymalne wykorzystanie szans wynikających z położenia Poznania w węźle paneuropejskich korytarzy transportowych,
- dążenie do stworzenia optymalnych warunków do przemieszczania się osób i towarów,
- zwiększanie efektywności systemu, z priorytetem dla transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego,
- uwzględnienie równoprawności wszystkich uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów, pojazdów komunikacji publicznej),
- łagodzenie konfliktów i wyrównanie szans dla słabszych uczestników ruchu,
- zachowanie równowagi w funkcji ruchu i parkowania,
- zahamowanie wzrostu zatłoczenia motoryzacyjnego, w szczególności przez działania systemowe, utrzymanie i rekonstrukcję infrastruktury transportowej, rozwój i integrację komunikacji regionalnej i aglomeracyjnej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- ograniczenie kolizji inwestycji transportowych z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem poprzez wskazanie terenów niezbędnych do pozyskania dla celów rozwojowych,
- stworzenie warunków do etapowego wdrażania rozwiązań systemowych w dokumentach planistycznych.

W zakresie infrastruktury technicznej wodociągowej, występowanie wysokiej jakości wód podziemnych, nadwyżka w podaży wody (na ujęciach) nad zużyciem, nadwyżka w produkcji wody (w stacjach wodociągowych) nad zużyciem oraz dobry stan urządzeń i sieci zapewniają dostawę wody pitnej dla mieszkańców Poznania, jak również okolicznych miast i gmin. Uwzględniając ww. uwarunkowania, przyjęty w kierunkach program umożliwi zaopatrzenie w wodę potencjalnych terenów inwestycyjnych oraz poprawia potencjał systemu.

Istniejące oczyszczalnie ścieków, posiadające rezerwy w przepustowości, oraz dobry stan techniczny przepompowni pozwalają na stopniowe włączanie się okolicznych gmin do Poznańskiego Systemu Kanalizacyjnego. Niemniej dla terenów zainwestowanych oraz przewidzianych dla intensyfikacji zabudowy, z uwagi na przeciążenie istniejących kolektorów, niezbędna jest realizacja tzw. drugich nitek oraz rozdzielczej sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Uwzględniając istniejący zasięg kanalizacji sanitarnej, w zapisach Studium

określono docelowe zasady odprowadzania ścieków, a programowany system kanalizacji obejmuje swym zasięgiem obszary zabudowywane i przeznaczone pod zabudowę.

Sieć gazowa obsługuje ok. 90% terenów zabudowanych miasta. Stan sieci gazowych oraz stacji redukcyjno-pomiarowych ocenia się jako dobry. Rezerwy umożliwiają podłączenie nowych odbiorców w momencie uruchomienia terenów pod inwestycje.

Sieć ciepła obejmuje swym zasięgiem głównie tereny zabudowy wielorodzinnej. Innymi grupami odbiorców są: przemysł i usługi, obiekty użyteczności publicznej, budownictwo jednorodzinne. System ciepłowniczy posiada rezerwy zarówno w mocy, jak i w przepustowości układu sieciowego.

Uwzględniając ww. uwarunkowania, przy ustalaniu kierunków dla zaopatrzenia w ciepło i paliwa gazowe kierowano się zasadami:

- maksymalnego wykorzystania możliwości zaopatrzenia w ciepło produkowane w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej,
- stworzenia możliwości zaopatrzenia w ciepło sieciowe obszarów objętych zasięgiem miejskiej sieci ciepłej oraz planowanych obszarów o zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej, zwartej, wielokondygnacyjnej i zabudowie przemysłowej,
- zapewnienia możliwość zaopatrzenia w gaz sieciowy na terenach, gdzie zasilanie z miejskiej sieci ciepłej (korzystającej z ciepła wytworzonego w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej) jest ekonomicznie nieuzasadnione.

Sieć elektroenergetyczna pokrywa całe miasto, lecz jej stan w niektórych rejonach nie pozwala na przyłączenie nowych odbiorców, szczególnie w centrum miasta oraz w części południowej: na Szczepankowie i na terenach w sąsiedztwie autostrady. Z uwarunkowań tych wynika program inwestycji w zakresie sieci elektroenergetycznych, mających na celu pokrycie zwiększonego zapotrzebowania na energię elektryczną i poprawę niezawodności systemu.

W zakresie zagospodarowania odpadów, przy północnej granicy miasta (w Suchym Lesie) zlokalizowane jest składowisko odpadów komunalnych, a ponadto na terenie miasta zlokalizowane są punkty selektywnej zbiórki odpadów komunalnych. Przygotowywana jest obecnie budowa instalacji termicznego przetwarzania odpadów komunalnych (w rejonie ulicy Gdyńskiej).

Do katalogu zadań o charakterze ponadlokalnym zakwalifikowano na obszarze miasta następujące przedsięwzięcia:

- infrastrukturę dla sił wzmocnienia NATO – modernizację lotniska Krzesiny,
- lokalizację III ramy komunikacyjnej jako drogi krajowej,
- rozbudowę portu lotniczego Ławica,
- budowę specjalistycznego Zespołu Opieki Zdrowotnej nad Matką i Dzieckiem,

- przeciwdziałanie dekapitalizacji szlaku żeglownego na rzece Warcie i lokalizację nowego portu rzeczno-jeziornego w Poznaniu,
- lokalizację linii elektroenergetycznych najwyższych i wysokich napięć 220 kV oraz 110 kV,
- lokalizację poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu),
- drogi krajowe i wojewódzkie doprowadzające ruch do III ramy komunikacyjnej,
- infrastrukturę kolejową, w tym Dworzec Poznań Główny,
- przyszpitalne lądowiska dla śmigłowców.

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

- kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza,
- kampusu Politechniki Poznańskiej,
- kampusu Uniwersytetu Medycznego,
- kampusu Uniwersytetu Przyrodniczego,
- Uniwersytetu Ekonomicznego,
- Akademii Muzycznej,
- Akademii Wychowania Fizycznego.

Do zadań ponadlokalnych należy również rozbudowa Poznańskiego Parku Technologiczno-Przemysłowego oraz przewidywana w rejonie ulic D. Chłapowskiego i Dolna Wilda lokalizacja zintegrowanej siedziby poznańskich jednostek skarbowych.

3. SYNTEZA USTALEŃ STUDIUM

Celem nadrzędnym w zagospodarowaniu przestrzennym miasta jest zapewnienie właściwego poziomu życia jego mieszkańców, poprzez wprowadzenie wysokich jakościowo parametrów zagospodarowania – przestrzennych i środowiskowych, zagwarantowanie równorzędnego dostępu do usług dla wszystkich mieszkańców, umożliwienie dostępu do sieci infrastruktury technicznej i systemu komunikacyjnego. Jednym z głównych założeń Studium jest współdziałanie w sferze gospodarki przestrzennej w realizacji wizji i misji miasta sformułowanych w Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030. Aktualizacja 2013: **Poznań miastem metropolitalnym o silnej gospodarce i wysokiej jakości życia, opierającym swój rozwój na wiedzy**. Tak sformułowana wizja Poznania uzupełniona jest o misję zawierającą opis zasad i wartości oraz sposób działania przyjęty w procesie jej urzeczywistniania: **Poznań jako stolica Wielkopolski o bogatej tradycji**.

Politykę przestrzenną miasta zawartą w Studium oparto na podstawowym założeniu kontynuacji modelu miasta, tj. miasta zwartego z klinowo-pierścieniowym systemem zieleni

i ramowym układem komunikacyjnym. Przyjęcie dotychczasowego modelu, wizja miasta metropolitalnego oraz strategia rozwoju miasta do roku 2030 pozwalają na kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej Poznania, w której następować będzie:

- realizacja idei miasta zwartego przez racjonalne wykorzystanie przestrzeni miasta;
- kształtowanie lokalnych centrów usługowych;
- uczynienie układu urbanistycznego miasta;
- rozwój zabudowy, w szczególności mieszkaniowej, w zasięgu bliskiej dostępności do publicznego transportu szynowego;
- konsekwentne ograniczanie dostępu dla samochodów w śródmieściu;
- zachowanie, wzbogacanie i rozwój terenów zieleni, miejsc wypoczynku i rekreacji codziennej i cotygodniowej;
- wskazanie terenów pod rozwój inwestycji wzmacniających i wzbogacających metropolitalny charakter miasta.

W studium wyznacza się tereny, które pozwalają w sposób jakościowy i ilościowy rozwijać strukturę przestrzenną całego miasta. Rozwój miasta, określony w nowych planach zagospodarowania przestrzennego będzie dokonywał się zarówno na terenach już zagospodarowanych, gdzie uzupełniana będzie zabudowa na jeszcze wolnych parcelach, ewentualnie wymieniana będzie zabudowa o niskich standardach użytkowych lub złej kondycji technicznej, oraz na nowych obszarach wyznaczonych w studium. Nowe tereny przeznaczone pod rozwój budownictwa mieszkaniowego zlokalizowane są głównie na obszarach dotychczas przeznaczonych pod funkcje produkcyjne.

Na obszarze miasta wydzielono trzy podstawowe kategorie terenów o odmiennych kierunkach przeznaczenia i zasadach zagospodarowania:

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

Celem wskazania terenów wyłączonych z zabudowy jest ochrona przed zabudową istniejącego potencjału przyrodniczego i powstrzymanie ekspansji procesów urbanizacji na tereny zieleni, przy jednoczesnym dopuszczeniu urządzeń, które wspomagać będą ich ochronę oraz pozwolą na korzystanie z ich potencjału rekreacyjnego.

W związku z tym do terenów wyłączonych z zabudowy zakwalifikowano:

- tereny rezerwatów przyrody (oznaczenie **ZN**) ;
- tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pięścieniowego systemu zieleni (oznaczenie **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. (oznaczenie **ZO**).

Tereny wyłączone z zabudowy obejmują **7.543,1 ha** tj. **28,8%** powierzchni miasta.

Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania to tereny, na których dopuszczona jest zabudowa, ale o ograniczonej intensywności oraz o adekwatnym do specyfiki terenu, charakterze czy odpowiadającej funkcji. W szczególności do tej kategorii zaliczono tereny położone w obszarach klinowo – pierścieniowego systemu zieleni, na obszarach Natura 2000, obszarach zakwalifikowanych na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, Europejską Siecią Ekologiczną Natura 2000 jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (OZW) „Fortyfikacje w Poznaniu” (PLH300005) oraz na obszarach o wysokich walorach krajobrazowych lub sąsiadujących z terenami cennymi przyrodniczo (Morasko-Radojewo-Umultowo-Naramowice):

⇒tereny zieleni:

- **ZP*** – parki, skwery i inne tereny zieleni urządzonej położone na odcinku śródmiejskim doliny Warty³,
- **ZP** – parki, skwery i inne tereny zieleni urządzonej położone poza odcinkiem śródmiejskim doliny Warty,
- **ZS** – ogrody specjalistyczne, do których zaliczono ogrody dydaktyczne: ogrody zoologiczne, ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny, i ogrody rekreacyjno-sportowe, ogródki jordanowskie, park golfowy,
- **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.

⇒tereny przeznaczone pod zabudowę:

- **US1***, **US2*** – tereny usług sportu i rekreacji w zieleni,
- **MN*** – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,

³ 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.

- **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.

⇒inne tereny o ograniczeniach wynikających ze specyficznej funkcji:

- tereny i obiekty zagospodarowania odpadów komunalnych (**ITo**),
- obszar i teren górniczy (**PG**);

⇒tereny transportu i infrastruktury technicznej:

- **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.
- **ITw** – zaopatrzenia w wodę,
- **ITk** – oczyszczalnia ścieków.

Do terenów o specjalnych warunkach zabudowy zakwalifikowano **6.758,1 ha** tj. **25,8%** powierzchni miasta, z czego w grupie terenów zieleni 1.929,5 ha (7,4%), w grupie terenów pod zabudowę 1165,1 ha (4,4%), tereny transportu, infrastruktury technicznej i górnicze 3.663,5 ha (14%).

Tereny przeznaczone pod zabudowę stanowią tereny już zainwestowane (w tym również takie, dla których przewiduje się przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne) i potencjalne rezerwy terenów budowlanych:

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.

Tereny pod zabudowę obejmują **11.889,8 ha** tj. **45,4 %** ogólnej powierzchni miasta.

Dla każdej z kategorii terenów Studium określa rodzaje kierunków przeznaczenia z ustaleniami dotyczącymi funkcji wiodących i uzupełniających oraz głównych parametrów i zasad zagospodarowania. Niezależnie od kategorii i kierunku przeznaczenia, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się ustalenie przeznaczenia terenu zgodnego z dotychczasowym użytkowaniem lub zagospodarowaniem.

Zgodnie z przyjętymi założeniami modelowymi areał terenów przeznaczonych pod zieleń i tereny komunikacji oraz ich rozmieszczenie pozostały w zasadzie prawie niezmienione. Zmiany w strukturze przestrzennej miasta dotyczą przede wszystkim udziału poszczególnych rodzajów funkcji terenów pod zabudowę – zwiększyła się powierzchnia terenów pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną lub usługową MW/U, która w niektórych miejscach wyparła zabudowę usługowo-produkcyjną.

Tab.III.3/1. Bilans terenów miasta Poznania wg kierunków przeznaczenia

Kierunek przeznaczenia terenów	powierzchnia terenów [ha]	
	STUDIUM 2014*	
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	3 647	13,9%
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy usługowej	555	2,1%
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	1 165	4,4%
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej	1 253	4,8%
tereny zabudowy usługowej	1 148	4,4%
tereny zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów i magazynów	1 365	5,2%
tereny wyłączone z zabudowy i inne tereny zieleni	9 473	36,2%
tereny komunikacji i infrastruktury*	7 584	29,0%
SUMA	26 191	100,0%

* w bilansie terenów komunikacji i infrastruktury uwzględniono średnio 30% ich udział na obszarach zabudowy niewidocznych w rysunku studium z uwagi na niższe klasy dróg.

Powyższy bilans – w odniesieniu do wszystkich terenów i do terenów pod zabudowę (w tym na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania) ilustrują diagramy III.3/1 i II.III.3/2.

Diagram III.3/1. Bilans terenów ogółem

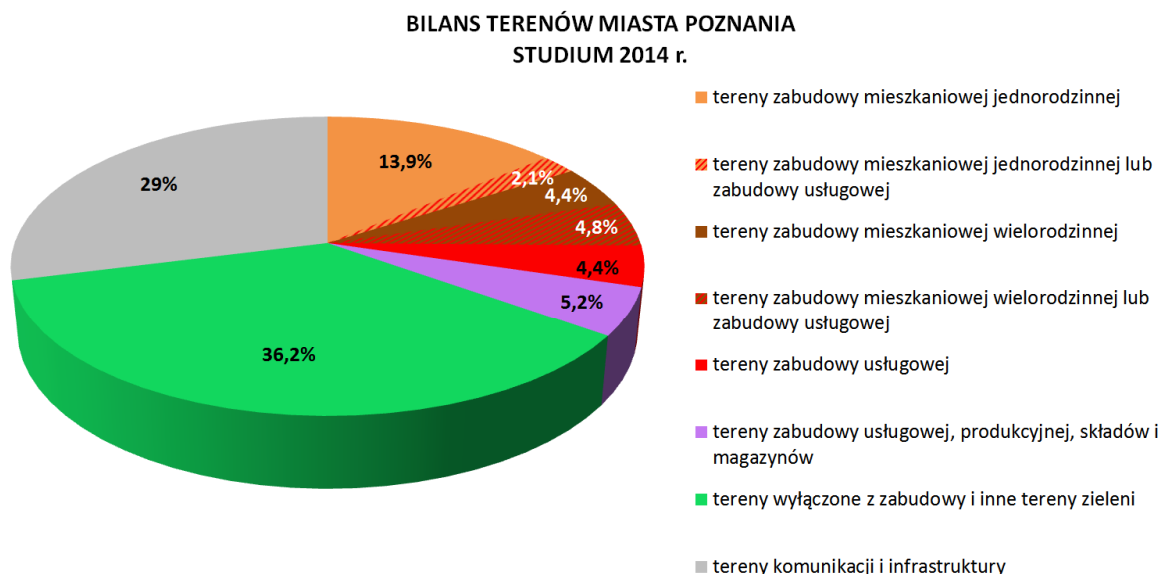


Diagram III.3/2. Bilans terenów pod zabudowę

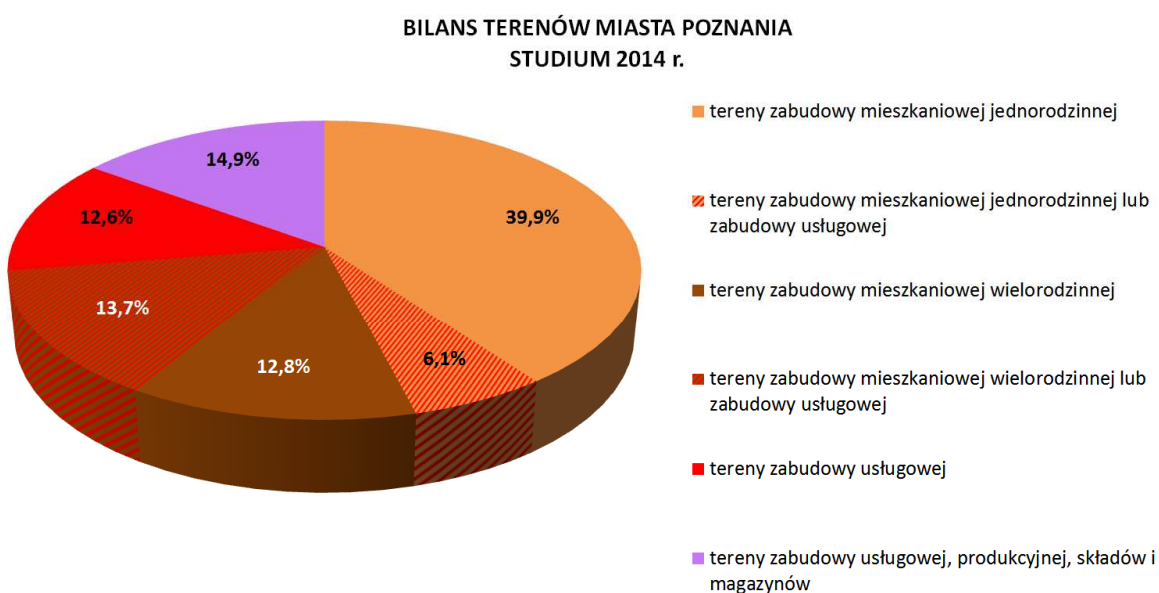


Tabela III.3/2. przedstawia chłonność terenów mieszkaniowych i pokazuje potencjał miasta w kwestii zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych w odniesieniu do prognozy demograficznej zilustrowanej w tabeli III.3/3, natomiast model funkcjonalny miasta – z podziałem na wiodące przeznaczenie terenów – przedstawia rysunek III.3.

Zgodnie z ww. kryteriami określono współczynnik chłonności minimalnej i maksymalnej, który prezentuje poniższa tabela. Przyjęto wskaźnik 2,2 osoby na jedno mieszkanie oraz dodatkowo obliczono chłonność terenów przy założeniu 1,5 osoby na mieszkanie. Jest to współczynnik charakteryzujący zagęszczenie mieszkań w krajach rozwiniętych. Otrzymane wartości przedstawiają, jaki potencjał terenów mieszkaniowych, w kontekście dążenie do osiągnięcia ww. poziomu, ma miasto Poznań.

Tab. III.3/2 **Chłonność terenów mieszkaniowych**

1	CHŁONNOŚĆ PRZY ZAŁOŻENIU 2,2 OSOBY NA MIESZKANIE	CHŁONNOŚĆ PRZY ZAŁOŻENIU 1,5 OSOBY NA MIESZKANIE
	2	3
CHŁONNOŚĆ MIN*	1 063 906	725 390
CHŁONNOŚĆ MAX*	1 219 988	831 810

Źródło: MPU – opracowanie własne

*różnica wynika z liczby lokali mieszkalnych przyjętej dla budynków, dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej

Max – 2 lokale mieszkalne w budynku jednorodzinnym, minimalna – jeden lokal mieszkalny

Tab. III.3/3 **Prognoza demograficzna GUS do 2035 r. dla Poznania**

liczba osób w tysiącach								
2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.
549.751	547.192	544.777	542.438	540.186	529.903	518.479	504.514	489.522

Analizując prognozy demograficzne dla miasta Poznania, wyznaczone w Studium tereny mieszkaniowe znacznie przewyższają zapotrzebowanie w tym zakresie. Prognoza demograficzna GUS do 2035 roku (tabela powyżej), wskazuje na tendencję spadkową potencjalnej liczby mieszkańców Poznania do 2035 roku. W celu ograniczenia tego procesu i dążenia do zatrzymania, bądź zmniejszenia migracji mieszkańców do gmin ościennych, w polityce przestrzennej miasta wprowadza się zmiany w następującym zakresie:

- tereny pod rozwój budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego, w tym komunalnego wskazuje się w większości w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków transportu publicznego (tramwajowe i kolejowe) i sieci infrastrukturalnych, z dobrym dostępem do usług oświaty i zdrowia;
- natomiast na terenach przeznaczonych pod rozwój budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego należy na etapie sporządzania planu miejscowego przeprowadzić analizę, która umożliwi ustalenie optymalnej dla danego terenu minimalnej powierzchni nowo wydzielanych działek budowlanych, tak by bez szkody dla założeń urbanistycznych, środowiskowych i kulturowych urynkować ofertę terenów mieszkaniowych w granicach Poznania. Poza zmniejszeniem minimalnej powierzchni działki budowlanej należałoby również rozważyć umożliwienie lokalizacji zabudowy o różnym charakterze (bliźniaczej, szeregowej, wolno stojącej).

Poprzez zwiększenie różnorodności oferty terenów mieszkaniowych i spodziewaną wyższą ich podaż, można oczekiwać, że pod względem cen nieruchomości Poznań stanie się konkurencyjny wobec gmin sąsiednich. Ponadto budownictwo mieszkaniowe w Poznaniu gwarantować będzie wyższy standard zamieszkania w odniesieniu do dostępu do szerokiego i atrakcyjnego spektrum usług podstawowych i wyższego rzędu.

W Studium wyznacza się obszar funkcjonalnego śródmieścia, tworzący zgrupowanie historycznej, intensywnej zabudowy obejmujący 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. Na obszarze funkcjonalnego śródmieścia nie przewiduje się lokalizacji nowych obiektów produkcyjno-magazynowo-składowych (oprócz 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.

Główne działania na rzecz fizjonomii miasta dotyczą przede wszystkim wskazań uwzględniania przy sporządzaniu planów miejscowych ochrony najistotniejszych krajobrazów miasta, panoram, charakterystycznych widoków, dominant przestrzennych oraz cennych wnętrz urbanistycznych (obszarów przestrzeni publicznych), takich jak prestiżowe śródmiejskie przestrzenie publiczne, które kreują tożsamość miasta. W celu ochrony i kształtowania krajobrazu miejskiego szczególnej uwagi wymagają:

- panoramy miasta z charakterystycznych punktów i ciągów widokowych,
- lokalizacje obiektów jako dominant przestrzennych,
- lokalizacje obiektów dysharmonizujących krajobraz.

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 miejsc mających duże znaczenie dla fizjonomii miasta należą w szczególności:

- węzły autostradowe „Poznań Krzesiny” i „Poznań Komorniki”,
- tereny wzdłuż głównych wjazdów komunikacyjnych do miasta,
- rejon Dworca Poznań Główny,
- rejon tzw. „City”.

Przyjęto następujące główne zasady kształtowania wysokości zabudowy na terenach przeznaczonych do zainwestowania:

- 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, oraz tzw. bram miasta i terenów rozwojowych dla funkcji usługowych lub przemysłowych,

- dopuszczenie dominant stanowiących akcenty głównych wjazdów do miasta i wewnętrznych dominant urbanistyczno-architektonicznych kształtujących sylwetę miasta tzw. "City".

W zakresie uporządkowania struktur przestrzennych należy przeprowadzić działania zmierzające do wyróżnienia zespołów urbanistycznych, zdefiniowania ich czytelnych krawędzi oraz dążenia do osiągnięcia wspólnego identyfikującego charakteru przestrzeni.

W Studium za priorytetowe kierunki kształtowania i ochrony terenów zieleni miasta Poznania uznano przede wszystkim:

- kontynuację ochrony klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miasta,
- wprowadzenie zakazu zabudowy i powołanie odpowiednich form ochrony przyrody na obszarach cennych przyrodniczo,
- zwiększanie lesistości miasta,
- ochronę obszarów o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych,
- zachowanie istniejących parków, zieleńców oraz zieleni towarzyszącej zabudowie,
- tworzenie nowych parków oraz terenów o funkcji sportu i rekreacji.

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

W Studium uwzględnia się ochronę dziedzictwa kulturowego, w tym w szczególności zabytków nieruchomych, m.in. historycznych układów urbanistyczno-architektonicznych. Ponadto zakłada się wykorzystanie zasobów środowiska kulturowego dla rozwoju funkcji metropolitalnych i wydobycia nowych wartości kulturowych miasta.

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

- centrum miasta,
- rynki dzielnicowe,
- główne ciągi miejskie, wprowadzające ruch do centrum z rynków dzielnicowych,
- ciągi pośrednie tworzące powiązania pomiędzy dzielnicami,
- ciągi rekreacyjne, w tym w szczególności bulwary nadwarciańskie.

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).

Studium wskazuje na konieczność uwzględnienia założeń Strategii dla rzeki Warty w celu integracji miasta z rzeką Wartą w sensie przestrzennym i funkcjonalnym.

W Studium uwzględnia się określone w uwarunkowaniach cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym, a ponadto wskazuje się cele publiczne o znaczeniu lokalnym, do których należą:

- drogi publiczne nie zaliczone do celów publicznych o znaczeniu ponadlokalnym,
- 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,
- inwestycje związane z gospodarką odpadami,
- 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 i niektórych cmentarzy parafialnych,
- inwestycje wspierające ochronę przyrody i środowiska, np. przy rezerwacie Żurawiniec.

Przyjęto także zasadę, że inne, 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.

W zakresie układu transportowego, ustalone w Studium zasady rozwoju są kontynuacją kierunków dotychczasowej polityki transportowej z przeniesieniem akcentów na rozwój i integrację transportu regionalnego i aglomeracyjnego. Utrzymano zarówno cele transportowe, jak i model układu transportowego dotychczas obowiązującego Studium.

W Studium model układu transportowego tworzą:

- system tras pieszych i rowerowych;
- modernizowany układ kolejowy – główny cel przekształceń to wzrost prędkości w podróżach krajowych i międzynarodowych, wykorzystanie torowisk kolejowych w komunikacji regionalnej,
- sieć transportu publicznego oparta o istniejącą sieć tramwajową, z koniecznością rozbudowy na efektywnych kierunkach,
- system węzłów przesiadkowych – integrujących środki transportu zbiorowego,
- sieć drogowo-uliczna oparta o: autostradę, układ „ram ulicznych”, sieć ulic głównych zapewniających połączenia regionalne i międzydzielnicowe,

- infrastruktura transportu lotniczego z portem „Poznań-Ławica”.

Studium odnosi się także do zagadnień parkowania oraz lokalizacji obiektów ruchotwórczych i stacji paliw. Ponadto uznaje za celowe odbudowę i wykorzystanie drogi wodnej na rzece Warcie.

W zakresie zaopatrzenia w wodę, Studium przyjmuje zasadę zachowania istniejących i lokalizacji nowych przedsięwzięć związanych z „Poznańskim Systemem Wodociągowym”, który będzie obsługiwał Poznań oraz gminy ościennie.⁴ Główne nowe inwestycje w zakresie „PSW” to:

- możliwość lokalizowania następnych zbiorników wody na Górze Moraskiej,
- lokalizacja pompowni sieciowej w ulicy Wołczyńskiej,
- dokończenie realizacji „magistrali centralnej” na odcinku od Puszczykowa do przepompowni Koronna,
- realizacja sieci wodociągowej o średnicy Ø300 lub mniejszej obsługującej tereny rezerwowane pod zabudowę lub zabudowane.

Skuteczne odprowadzanie i neutralizacja ścieków sanitarnych na terenie Poznania i okolicznych gmin uzależnione będą przede wszystkim od sprawnego funkcjonowania Poznańskiego Systemu Kanalizacyjnego. Obok zachowania, z możliwością przebudowy i rozbudowy, istniejących inwestycji zakłada się lokalizację nowej sieci kanalizacyjnej na terenach zainwestowanych i przeznaczonych do zainwestowania oraz nowych kolektorów, których zadaniem będzie m.in. odciążenie istniejącej 100-letniej śródmiejskiej kanalizacji ogólnospławnej.

W Studium za priorytet w zakresie odprowadzania ścieków deszczowych przyjęto zasadę maksymalnego zatrzymania i oczyszczenia wód deszczowych w miejscu ich powstawania. Do najważniejszych inwestycji należy tu zaliczyć lokalizację kanalizacji deszczowej odciążającej dla zlewni kanalizacji ogólnospławnej obejmującej centrum lewobrzeżnego Poznania oraz uzupełniającą istniejącą sieć.

Studium uwzględnia rozwój infrastruktury energetycznej określony w opracowaniu „Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania” (uchwała Nr XV/165/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r.). Kierunki rozwoju sieci cieplnych i gazowych uwzględniają możliwość kompleksowego dostarczenia energii i ciepła mieszkańcom i podmiotom gospodarczym, wykorzystując do tego celu istniejący system sieci ciepłowniczej lub istniejący system gazu sieciowego, a także sieci projektowane. Nie wyklucza to w indywidualnych przypadkach zastosowania innych rozwiązań, szczególnie opartych o niekonwencjonalne źródła energii. Jednym z kierunków polityki energetycznej i ekologicznej państwa, a także miasta, jest ciągle

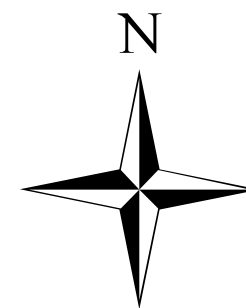
⁴ Na podstawie Studium Rozwoju Infrastruktury Wodociągowej Aglomeracji Poznańskiej AQUA sp. z o.o. 2007 r.

zmniejszanie zużycia energii pierwotnej dla celów komunalnych i mieszkaniowych oraz zastępowanie jej energią odpadową i odnawialną.

W celu zaspokojenia zwiększonych potrzeb na energię elektryczną przewiduje się: rozbudowę istniejących i budowę nowych Głównych Punktów Zasilania („GPZ”), na terenie Poznania i w pobliżu jego granic oraz budowę niezbędnych linii WN – 110 kV i modernizację istniejących (stosownie do potrzeb). Zakłada się również nowe inwestycje w zakresie sieci NN – 220 kV i 400 kV, których zadaniem będzie wzmocnienie zasilania sieci 110 kV, a także zwiększenie jej niezawodności.⁵

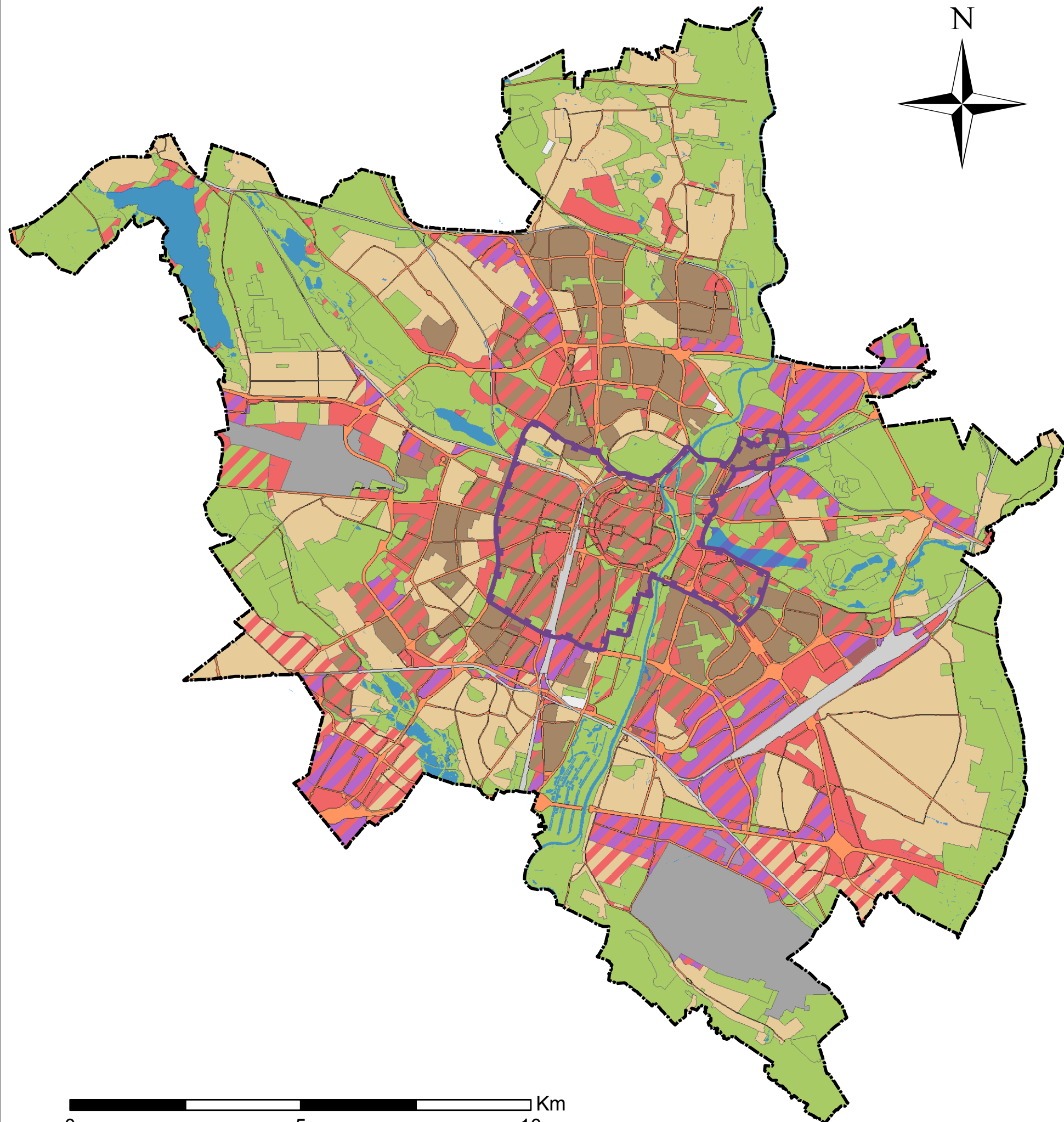
W zakresie telekomunikacyjnej sieci przewodowej przewiduje się m. in.: rozbudowę węzłów usługowych, kanalizacji teletechnicznej i linii kablowych, a także rozbudowę sieci światłowodowej miejscowej, międzymiastowej i międzywojewódzkiej oraz miejskiej i dalekosiężnej sieci łączności wojskowej. W zakresie sieci wykorzystujących systemy radiowe przewiduje się rozbudowę sieci obiektów telefonii komórkowej na zasadach lokalizacji ustalonych w przepisach odrębnych.

⁵ Wg planów Polskich Sieci Elektroenergetycznych



Legenda

-  tereny MN, MN*, MN/MW, MN/MW*
-  tereny MN/U
-  tereny MW, MW*, MW/MN
-  tereny MW/U, MW/U*
-  tereny U, U*
-  tereny U/P
-  tereny PG
-  tereny US, US1*, US2*
-  tereny UF, UF*, ZC, ZD, ZN, ZO, ZO*, ZP, ZP*, ZR, ZR*, ZS
-  tereny ITk, ITo, ITw
-  tereny TKL
-  tereny dróg
-  tereny kolejowe: kk
-  tereny zajezdni: ktz
-  funkcjonalne śródmieście
-  wody powierzchniowe
-  granica administracyjna miasta Poznania



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

MODEL FUNKCJONALNY ZABUDOWY - KIERUNKI PRZEZNACZENIA TERENÓW

SYNTEZA

Rys. III.3