

PROJEKT (6.12.2022 r.)

STUDIUM

UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA



SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	7
1.1. CEL I ZADANIA STUDIUM.....	7
1.2. ZAKRES STUDIUM.....	7
1.3. MIEJSCE I ROLA STUDIUM W SYSTEMIE AKTÓW PRAWA REGULUJĄCYCH PRZEZNACZENIE I ZASADY ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW.....	9
2. PONADLOKALNE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	13
2.1. UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE.....	13
2.1.1. Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego.....	13
2.1.2. Karta Lipska	14
2.1.3. Nowa Karta Lipska.....	14
2.1.4. Porozumienie Paryskie.....	15
2.2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE.....	15
2.2.1. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	15
2.2.2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030.....	15
2.2.3. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Polski do roku 2025.....	16
2.2.4. Krajowa Polityka Miejska	16
2.3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE	18
2.3.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego.....	18
2.3.2. Plan zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny.....	20
2.4. UWARUNKOWANIA METROPOLITALNE.....	21
2.5. ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI PONADLOKALNYCH CELÓW PUBLICZNYCH	22
3. LOKALNE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	22
3.1. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA POZNANIA 2020+.....	22
3.2. PROGRAMY, STRATEGIE I POLITYKI SEKTOROWE.....	23
3.2.1. Polityka Mieszkaniowa Miasta Poznania na lata 2012-2022.....	23
3.2.2. Program gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Poznania na lata 2019-2023.....	23
3.2.3. Zintegrowany program odnowy i rozwoju śródmieścia Poznania na lata 2014-2023.....	24
3.2.4. Polityka dla ludzi młodych Miasta Poznania na lata 2019-2025	24
3.2.5. Strategia akademicka i naukowa miasta Poznania.....	24
3.2.6. Polityka Senioralna Miasta Poznania na lata 2017-2021.....	24
3.2.7. Standardy Dostępności dla Miasta Poznania	25
3.2.8. Gminny Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania.....	25
3.2.9. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 r.	25
3.2.10. Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Poznania.....	26
3.2.11. Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Poznania	26
3.2.12. Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska	26
3.2.13. Program Rowerowy Miasta Poznania na lata 2017-2022.....	26
3.2.14. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025	27
3.2.15. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035	27
3.2.16. Wieloletni planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i urządzeń kanalizacyjnych będących w posiadaniu Aquanet S.A. na lata 2020-2029	27
3.2.17. Plan zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania	27
3.2.18. Polityka Mobilności Transportowej i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania.....	28
3.3. DOTYCHCZASOWE PRZEZNACZENIE, ZAGOSPODAROWANIE I UŻYTKOWANIE TERENÓW	28
3.3.1. Użytkowanie i zagospodarowanie terenów.....	28
3.3.2. Sytuacja planistyczna miasta Poznania.....	30
3.4. ŁAD PRZESTRZENNY	32
3.4.1. Klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta.....	32
3.4.2. Struktura i rozmieszczenie zabudowy mieszkaniowej	35
3.4.3. Struktura i rozmieszczenie zabudowy usługowej i produkcyjnej	36
3.4.4. Wysokość zabudowy i miejsca identyfikacji przestrzennej.....	37
3.4.5. Elementy dysharmonizujące krajobraz miejski.....	38

3.4.6.	<i>Bariery funkcjonalno-przestrzenne rozwoju miasta</i>	38
3.5.	STAN, JAKOŚĆ I WYMOGI OCHRONY ŚRODOWISKA	39
3.5.1.	<i>Stan środowiska</i>	39
3.5.2.	<i>Rolnicza i leśna przestrzeń produkcyjna</i>	48
3.5.3.	<i>Formy ochrony przyrody</i>	49
3.6.	DZIEDZICTWO KULTUROWE	54
3.6.1.	<i>Zasoby krajobrazu kulturowego</i>	54
3.6.2.	<i>Stan ochrony prawnej dziedzictwa kulturowego i zabytków</i>	60
3.7.	UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STANU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH	63
3.7.1.	<i>Uwarunkowania ponadlokalne</i>	63
3.7.2.	<i>Uwarunkowania ruchowe</i>	65
3.7.3.	<i>Ruch pieszy</i>	65
3.7.4.	<i>Ruch rowerowy</i>	67
3.7.5.	<i>Transport zbiorowy i parkingi „Park&Ride”</i>	68
3.7.6.	<i>Transport kolejowy</i>	70
3.7.7.	<i>Transport drogowy</i>	71
3.7.8.	<i>Parkowanie</i>	72
3.7.9.	<i>Transport towarowy</i>	72
3.8.	SYSTEMY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	73
3.8.1.	<i>Zaopatrzenie w wodę</i>	73
3.8.2.	<i>Odprowadzanie ścieków</i>	74
3.8.3.	<i>Gospodarka odpadami</i>	76
3.8.4.	<i>System Gospodarowania Wodami Opadowymi (SGWO)</i>	78
3.8.5.	<i>Zaopatrzenie w energię elektryczną</i>	79
3.8.6.	<i>Zaopatrzenie w gaz</i>	81
3.8.7.	<i>Zaopatrzenie w ciepło</i>	83
3.8.8.	<i>Odnawialne źródła energii</i>	84
3.8.9.	<i>Ropociąg</i>	84
3.8.10.	<i>Telekomunikacja</i>	84
3.9.	ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA LUDNOŚCI I JEJ MIENIA	85
3.9.1.	<i>Zagrożenia wynikające ze zmian klimatycznych</i>	85
3.9.2.	<i>Uwarunkowania wynikające z występowania obszarów naturalnych zagrożeń geologicznych</i>	86
3.9.3.	<i>Uwarunkowania wynikające z wymagań ochrony przeciwpowodziowej</i>	87
3.9.4.	<i>Zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej</i>	89
3.10.	WARUNKI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW POZNANIA	89
3.10.1.	<i>Warunki zamieszkania</i>	89
3.10.2.	<i>Rynek pracy</i>	90
3.10.3.	<i>Dostęp do terenów zieleni</i>	92
3.10.4.	<i>Oświata i szkolnictwo wyższe</i>	93
3.10.5.	<i>Ochrona zdrowia i opieka społeczna</i>	94
3.10.6.	<i>Sport i rekreacja</i>	95
3.10.7.	<i>Kultura</i>	96
3.10.8.	<i>Zapewnienie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami</i>	96
3.11.	STRUKTURA WŁASNOŚCI GRUNTÓW	97
3.12.	POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU POZNANIA	97
3.12.1.	<i>Wyniki analiz środowiskowych</i>	97
3.12.2.	<i>Wyniki analiz społecznych</i>	98
3.12.3.	<i>Analizy ekonomiczne</i>	98
3.12.4.	<i>Możliwości finansowania przez miasto wykonania sieci komunikacyjnej oraz infrastruktury technicznej i społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy</i>	99
3.12.5.	<i>Prognoza demograficzna dla Poznania do 2050 r.</i>	105
3.13.	BILANS TERENÓW PRZEZNACZONYCH POD ZABUDOWĘ	108
3.13.1.	<i>Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową</i>	108
3.13.2.	<i>Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę usługowo-produkcyjną</i>	110
3.13.3.	<i>Chłonność luk w zabudowie w obszarach zurbanizowanych</i>	111
3.13.4.	<i>Chłonność luk w zabudowie obszarów przeznaczonych pod zabudowę w planach miejscowych poza obszarami zurbanizowanymi</i>	116
3.13.5.	<i>Wynik bilansu</i>	118

4.	KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	123
4.1.	ZAŁOŻENIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA.....	123
4.2.	ZASADY ROZWOJU FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEGO MIASTA	125
4.2.1.	<i>Zasady zagospodarowania i kształtowania systemu zieleni miasta.....</i>	<i>125</i>
4.2.2.	<i>Zasady rozwoju funkcji sportowo-rekreacyjnych.....</i>	<i>129</i>
4.2.3.	<i>Zasady rozwoju funkcji mieszkaniowych</i>	<i>129</i>
4.2.4.	<i>Zasady rozwoju funkcji usługowo-produkcyjnych.....</i>	<i>133</i>
4.2.5.	<i>Zasady rozwoju lokalnych centrów usługowych.....</i>	<i>134</i>
4.2.6.	<i>Zasady rozwoju funkcji handlu oraz lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m²</i>	<i>135</i>
4.3.	PARAMETRY ORAZ WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW	136
4.3.1.	<i>Ustalenia ogólne dotyczące postępowania przy sporządzaniu planów miejscowych</i>	<i>148</i>
4.4.	KSZTAŁTOWANIE FIZJONOMII MIASTA I MIEJSC IDENTYFIKACJI PRZESTRZENNEJ.....	150
4.4.1.	<i>Obszar śródmieścia.....</i>	<i>150</i>
4.4.2.	<i>Obszary przestrzeni publicznej.....</i>	<i>150</i>
4.4.3.	<i>Wysokość zabudowy i dominanty przestrzenne</i>	<i>157</i>
4.5.	BARIERY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE W MIEŚCIE I OGRANICZENIA DLA ZAINWESTOWANIA.....	158
4.6.	OBSZARY ORAZ ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW, OCHRONY PRZYRODY, KRAJOBRAZU, W TYM KRAJOBRAZU KULTUROWEGO.....	160
4.6.1.	<i>Zasady ochrony przyrody w polityce przestrzennej miasta</i>	<i>160</i>
4.6.2.	<i>Kierunki oraz zasady ochrony form ochrony przyrody.....</i>	<i>161</i>
4.6.3.	<i>Kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej.....</i>	<i>164</i>
4.6.4.	<i>Zasady ochrony zasobów środowiska przyrodniczego.....</i>	<i>166</i>
4.7.	OBSZARY I ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO, ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ.....	169
4.7.1.	<i>Pomnik historii.....</i>	<i>169</i>
4.7.2.	<i>Park kulturowy.....</i>	<i>170</i>
4.7.3.	<i>Obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków.....</i>	<i>170</i>
4.7.4.	<i>Obszary i obiekty chronione planem miejscowym oraz pozostałe obszary cenne kulturowo.....</i>	<i>173</i>
4.7.5.	<i>Zabytki archeologiczne</i>	<i>175</i>
4.7.6.	<i>Dobra kultury współczesnej.....</i>	<i>175</i>
4.8.	OBSZARY ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO.....	175
4.8.1.	<i>Obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. 175</i>	
4.8.2.	<i>Obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym..... 180</i>	
4.9.	KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU KOMUNIKACJI.....	180
4.9.1.	<i>Ruch pieszcy i rowerowy.....</i>	<i>181</i>
4.9.2.	<i>Transport kolejowy.....</i>	<i>184</i>
4.9.3.	<i>Stacje, przystanki i posterunki odgałęźne – planowane kierunki rozwoju.....</i>	<i>187</i>
4.9.4.	<i>Transport zbiorowy.....</i>	<i>188</i>
4.9.5.	<i>Zaplecze transportu publicznego.....</i>	<i>195</i>
4.9.6.	<i>Strefy dostępności komunikacyjnej.....</i>	<i>195</i>
4.9.7.	<i>Sieć drogowa – ulice układu podstawowego.....</i>	<i>196</i>
4.9.8.	<i>Parkowanie pojazdów samochodowych.....</i>	<i>197</i>
4.9.9.	<i>Transport lotniczy i wodny.....</i>	<i>200</i>
4.9.10.	<i>Zaplecze transportowe logistyki i dystrybucji towarów.....</i>	<i>201</i>
4.10.	KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ.....	202
4.10.1.	<i>Zaopatrzenie w wodę</i>	<i>202</i>
4.10.2.	<i>Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków komunalnych.....</i>	<i>203</i>
4.10.3.	<i>System gospodarowania wodami opadowymi.....</i>	<i>204</i>
4.10.4.	<i>Zaopatrzenie w energię elektryczną.....</i>	<i>205</i>
4.10.5.	<i>Zaopatrzenie w ciepło.....</i>	<i>207</i>
4.10.6.	<i>Zaopatrzenie w gaz.....</i>	<i>207</i>
4.10.7.	<i>Ropociągki.....</i>	<i>207</i>
4.10.8.	<i>Odnawialne źródła energii.....</i>	<i>208</i>
4.10.9.	<i>Gospodarka odpadami</i>	<i>208</i>
4.11.	OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	209
4.11.1.	<i>Obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości.....</i>	<i>209</i>
4.11.2.	<i>Obszary przestrzeni publicznej.....</i>	<i>209</i>

4.11.3. Obszary parku kulturowego	209
4.11.4. Tereny objęte planem generalnym lotniska	210
4.11.5. Obszary, na których przewiduje się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ²	210
4.12. OBSZARY, DLA KTÓRYCH MIASTO ZAMIERZA SPORZĄDZIĆ MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	210
4.13. OBSZARY PROBLEMOWE W ASPEKcie ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	211
4.13.1. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią	211
4.13.2. Obszary osuwania się mas ziemnych	213
4.13.3. Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji, rekultywacji lub remediacji	214
4.13.4. Obszar zdegradowany	214
4.13.5. Tereny zamknięte	215
5. UZASADNIENIE ZAWIERAJĄCE OBJAŚNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ, W TYM WPŁYW UWARUNKOWAŃ NA USTALENIA KIERUNKÓW I ZASAD ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA	219
6. SYNTEZA USTALEŃ STUDIUM	221

1. WPROWADZENIE

1.1. CEL I ZADANIA STUDIUM

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem określającym politykę przestrzenną Poznania. Ustala cele i środki kształtowania, zagospodarowania i użytkowania przestrzeni, dla zapewnienia ładu przestrzennego i harmonii układów funkcjonalnych.

Podstawowym zadaniem Studium jest rozpoznanie uwarunkowań, potencjałów, ograniczeń oraz problemów związanych z rozwojem miasta oraz określenie kierunków rozwoju i zagospodarowania przestrzennego miasta, a także podstawowych zasad polityki przestrzennej oraz zasad ochrony interesu publicznego.

Studium jest kompleksowym opracowaniem planistycznym i predykcyjnym, na podstawie którego skoordynowane zostanie sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp) oraz innych działań powiązanych z gospodarką przestrzenną i szeroko pojętym rozwojem społeczno-gospodarczym miasta. Studium jest dokumentem, który wpisuje w politykę przestrzenną miasta ustalenia dokumentów wyższego rzędu, wprowadzając szereg zadań publicznych o charakterze ponadlokalnym do lokalnych uwarunkowań i kierunków zagospodarowania.

Rolą Studium jest też zapewnienie dostępu do informacji publicznej o zamierzeniach planistycznych wspólnoty samorządowej miasta, która, zakładając wysokie standardy jakości przestrzeni publicznych, wysokie standardy architektoniczne i środowiska przyrodniczego, buduje przewagę konkurencyjną Poznania w gronie największych miast w kraju.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem o charakterze strategicznym, a poprzez jego umiejscowienie w systemie aktów planistycznych, stanowić będzie podstawę do ustalania szczegółowych warunków i zasad zagospodarowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach rewitalizacji.

Zadaniem Studium, obok realizacji polityki państwa i regionu na poziomie lokalnym, jest stworzenie podstaw do optymalnego rozwoju i zobowiązanie mieszkańców do współodpowiedzialności za przestrzeń miasta. Wdrożenie zawartej w dokumencie Studium polityki rozwoju przestrzennego przyczyni się do ukształtowania spójnego i trwałego modelu rozwoju miasta, dla którego jego tożsamość historyczna, struktura ekologiczna i procesy metropolizacyjne są podstawą stabilnego i zrównoważonego rozwoju.

1.2. ZAKRES STUDIUM

Zakres Studium określa art. 10 ust. 1 i 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹ oraz rozporządzenie w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy². Zagadnienia wymienione w tych przepisach są obowiązkowym katalogiem ustaleń Studium, jednak, ze względu na specyfikę miasta oraz procesów go budujących i przeobrażających, stanowią one otwarty katalog, który należy uzupełniać o niezbędne dla prawidłowego określenia polityki przestrzennej miasta zagadnienia.

¹ Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 503).

² Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (Dz. U. z 2021 r. poz. 2405).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy zgodnie z art. 46 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko³, wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków jego realizacji, którego głównym elementem jest Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Studium.

Studium jest dokumentem określającym przyszły, docelowy i oczekiwany stan zagospodarowania przestrzennego miasta. Przyjęto, dla potrzeb przygotowania prognoz demograficznych, sporządzania bilansów możliwości wykorzystania przestrzeni miasta okres 30 lat jako perspektywę, dla której obecny sposób wykorzystania przestrzeni oraz uwarunkowania jej zagospodarowania pozostaną jednakowe lub porównywalne.

Studium, zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, formułowane jest zgodnie z zasadami analizy przestrzennej. Pierwsza jego część dotyczy oceny stanu istniejącego zagospodarowania przestrzennego oraz uwarunkowań, które kształtują ramy możliwego rozwoju przestrzennego. Uwarunkowania w wielu przypadkach mają charakter barier rozwoju oraz ograniczeń w dysponowaniu przestrzenią miasta. Są też takie, które wskazują na potencjały rozwoju, zarówno obecne, jak i prognozowane. Druga część dokumentu Studium to część predykcyjna, która wskazuje przyszły, docelowy sposób zagospodarowania terenu miasta. Tu mieszczą się zagadnienia wyczerpujące katalog wskazany przez ustawodawcę oraz te elementy, które są charakterystyczne dla Poznania i niezbędne dla prawidłowego określenia jego polityki przestrzennej. Analiza uwarunkowań i ustalenia kierunków zagospodarowania przestrzennego wzbogacone są odpowiednimi mapami, schematami i wykresami, ilustrującymi formułowane wnioski i podejmowane decyzje planistyczne. Ze względu na czytelność rysunku Studium sporządzonego w skali 1:15 000, zasadniczą część graficzną obrazującą kierunki rozwoju miasta przedstawiono na dwóch rysunkach głównych (2A i 2B). Na obu rysunkach wskazano kierunki przeznaczenia terenów, a pozostałe treści podzielono między dwa rysunki.

Studium jest dokumentem, które należy czytać i interpretować łącznie – zarówno tekst, jak i rysunek stanowią podstawy do ustalania, na etapie sporządzania planu miejscowego, ostatecznego przeznaczenia terenu.

Na całość dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania składa się:

- załącznik nr 1 – tekst Studium pt. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” podzielny na część dotyczącą analizy uwarunkowań i ograniczeń dla rozwoju przestrzennego oraz część określającą kierunki zagospodarowania przestrzennego i syntezę ustaleń Studium;
- załącznik nr 2A – rysunek Studium pt. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania – kierunki”, w skali 1:15 000;
- załącznik nr 2B – rysunek Studium pt. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania – kierunki”, w skali 1:15 000;
- załącznik nr 3 – rozstrzygnięcie Rady Miasta Poznania o sposobie rozpatrzenia uwag dotyczących projektu Studium, wyłożonego do publicznego wglądu;
- załącznik nr 4 – dane przestrzenne utworzone dla „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”.

³ ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 z późn. zm.).

1.3. MIEJSCE I ROLA STUDIUM W SYSTEMIE AKTÓW PRAWA REGULUJĄCYCH PRZEZNACZENIE I ZASADY ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW

Zgodnie z art. 87 ust. 1 i 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej⁴ źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia, a na obszarze działania organów, które je ustanowiły, akty prawa miejscowego.

Zasadniczą kwestią dla stanowienia aktów prawa miejscowego jest, zagwarantowana w art. 15 ust. 1 Konstytucji, zasada decentralizacji władzy publicznej. W jej sprawowaniu uczestniczy samorząd terytorialny, a przysługującą mu w ramach ustaw część zadań publicznych samorząd wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność, w myśl art. 16 ust. 2 Konstytucji.

Powyższe jest wyrazem idei samorządu lokalnego, propagowanej w Europejskiej Karcie Samorządu Lokalnego⁵, w której, w myśl art. 3 ust. 1 tego aktu, przez samorząd lokalny rozumie się prawo i rzeczywistą zdolność wspólnot lokalnych do regulowania i zarządzania, w ramach prawa, na ich własną odpowiedzialność i na rzecz ich ludności, istotną częścią spraw publicznych.

Zgodnie z art. 94 Konstytucji, organy samorządu terytorialnego wykonując zadania publiczne, na podstawie i w granicach upoważnień zawartych w ustawie, ustanawiają akty prawa miejscowego obowiązujące na obszarze działania tych organów, a zasady i tryb wydawania aktów prawa miejscowego określają ustawy.

Ustawą regulującą kwestię ustanawiania jednego z rodzajów aktów prawa miejscowego, jakim są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany rewitalizacji, jest ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Określa ona zasady kształtowania polityki przestrzennej m. in. przez jednostki samorządu terytorialnego, a także zakres i sposoby postępowania w sprawach przeznaczania terenów na określone cele oraz ustalania zasad ich zagospodarowania i zabudowy, przyjmując ład przestrzenny i zrównoważony rozwój za podstawę tych działań (art. 1 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Wyrazem wspomnianej polityki przestrzennej gminy jest studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz plan miejscowy. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z wyjątkiem morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej oraz terenów zamkniętych, należy do zadań własnych gminy.

W ten sposób ustawodawca przyznał gminie tzw. władztwo planistyczne. Owo władztwo rozumiane jest jako uprawnienie gminy do kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na swoim terenie. W zakresie władztwa mieści się między innymi prawo do określenia polityki przestrzennej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Władztwo planistyczne gminy ma niezwykle istotne znaczenie ze względu na prawo gminy do określania w interesie lokalnej społeczności przeznaczenia gruntów, także gruntów prywatnych, a tym samym do ograniczania zagwarantowanego w art. 21 i art. 64 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej prawa własności nieruchomości. Mimo, że prawo to jest chronione konstytucyjnie, sam ustawodawca w art. 64 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej wskazał przesłanki dopuszczalności ograniczenia własności, wskazując, że ograniczenia takiego można dokonać w drodze ustawy. Ponadto, w art. 140 Kodeksu cywilnego⁶

⁴ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.).

⁵ Europejska Karta Samorządu Lokalnego, Strasburgu, 15 października 1985 r. (Dz. U. 1994 Nr 124, poz. 607).

⁶ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 z późn. zm.).

ustawodawca określił granice prawa własności, którymi są przepisy ustaw, zasady współżycia społecznego oraz społeczno-gospodarcze przeznaczenie prawa. W konsekwencji powyższego, w art. 6 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ustawodawca wyraźnie wskazał, że ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kształtują, wraz z innymi przepisami, sposób wykonywania prawa własności, co oznacza, że z mocy tej ustawy organy gminy zostały upoważnione do legalnej ingerencji w prawo własności, w celu określenia przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów położonych na obszarze gminy.

W celu określenia polityki przestrzennej gminy, a w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego, na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przystępuje się do sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Musi ono wpisywać się w szerszą strukturę lokalnych aktów, gdyż zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, sporządza się je uwzględniając ustalenia strategii rozwoju województwa i planu zagospodarowania przestrzennego województwa, a także strategii rozwoju ponadlokalnego oraz strategii rozwoju gminy. W studium uwzględnia się uwarunkowania wynikające z rekomendacji i wniosków zawartych w audycie krajobrazowym lub określenia przez audyt krajobrazowy granic krajobrazów priorytetowych (art. 10 ust. 1 pkt 4a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym), a także określa się wynikające z niego kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów (art. 10 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Następnie ustalenia studium, zgodnie z art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych. Studium jest więc ważnym elementem spójnego systemu aktów opisujących przestrzeń gminy.

Uchwalanie zarówno studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, jak i planów miejscowych należy do wyłącznej właściwości rady gminy, o czym stanowi art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy o samorządzie gminnym⁷. Jednakże, przyjmując plan miejscowy, rada gminy zobowiązana jest stwierdzić, że nie narusza on ustaleń studium (art. 20 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Wobec tego, plan miejscowy jako akt prawa miejscowego, będący przejawem prawa gminy do samostanowienia w zakresie przeznaczenia gruntów, musi wpisywać się w ramy polityki przestrzennej gminy, zakreślone przyjętym przez radę gminy studium.

Zatem, o ile plany miejscowe są aktami prawa miejscowego bezpośrednio wpływającymi na wykonywanie chronionego w art. 21 i art. 64 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej prawa własności, o tyle studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, samo nie będąc aktem prawa miejscowego, stanowi podstawę dla tworzenia tych aktów i determinuje ich późniejsze ustalenia w zakresie przeznaczenia obszaru gminy.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, mimo że nie jest wymienione w konstytucyjnym katalogu źródeł prawa, odgrywa istotne znaczenie w systemie stanowienia norm dla obszaru jednostek samorządu terytorialnego w Polsce. Stanowi bowiem podstawę do tworzenia aktów prawa miejscowego, jakimi są plany miejscowe. Jednocześnie jest ono wyrazem, wynikających z Konstytucji, ustaw oraz Karty Samorządu Lokalnego, prawa i zdolności lokalnej wspólnoty do decydowania o sprawach publicznych.

⁷ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 559 z późn. zm.).



UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA

Ocena obecnego sposobu zagospodarowania przestrzennego oraz analiza uwarunkowań i trendów rozwoju miasta jest pierwszym, niezbędnym elementem procesu kształtowania kierunków zagospodarowania przestrzennego. Badaniu poddane zostały uwarunkowania zewnętrzne – wynikające z przyjętych przez Unię Europejską, Polskę oraz Wielkopolskę regulacji prawnych, strategii i programów operacyjnych. Hierarchiczność systemu planowania przestrzennego wymaga ich uwzględnienia i zaadoptowania do polityki przestrzennej miasta. Tę część uzupełnia analiza roli Poznania w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym i wynikających z niej zadań w zakresie zagospodarowania przestrzennego, rozwoju systemów transportowych czy ochrony terenów cennych dla systemu przyrodniczego centrum regionu.

Drugim elementem analizy uwarunkowań są zjawiska, procesy i elementy zagospodarowania, które są charakterystyczne i często unikalne dla przestrzeni miasta. Te uwarunkowania lokalne, analizowane w skali wewnątrzmięskiej dopełniają obraz możliwości kształtowania scenariuszy rozwoju Poznania.

Podsumowaniem uwarunkowań jest analiza potrzeb i możliwości rozwoju gminy, uwzględniających w szczególności bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę w odniesieniu do prognozowanego stanu liczby ludności miasta w perspektywie 30 lat.

2. PONADLOKALNE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

2.1. UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE

2.1.1. Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego⁸ wyznacza polityczne ramy dla zrównoważonego rozwoju przestrzennego terytorium UE. Polityka rozwoju przestrzennego, zarówno na poziomie Unii Europejskiej, państw członkowskich, jak i przede wszystkim regionów i jednostek lokalnych powinna być ukierunkowana na:

- rozwój policentrycznego i zrównoważonego systemu osadniczego, w którym konkurencyjność i komplementarność miast oraz regionów jest budowana nie tylko w aspekcie ekonomicznym, ale także na polu kultury, edukacji i infrastruktury społecznej,
- wzmocnienie współpracy pomiędzy terenami miejskimi i wiejskimi np. w zakresie transportu publicznego, gospodarki odpadami i wyznaczenia wspólnych terenów mieszkalnych czy przemysłowych,
- promocja zintegrowanego systemu transportu oraz łączności na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym – rozwój spójnej i efektywnej sieci transportowej, wzmocnienie dostępu do transportu i łączności, zwiększenie integracji pomiędzy planowaniem przestrzennym oraz planowaniem transportu i telekomunikacji, działania na rzecz intermodalności transportu i poprawy transportu publicznego w miastach,
- działania na rzecz kształtowania, odpowiedniego zarządzania i ochrony środowiska naturalnego oraz dziedzictwa kulturowego – rozwijanie sieci obszarów naturalnych i cennych przyrodniczo (np. Natura 2000), w skali międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej, zintegrowane podejście w strategiach rozwoju przestrzennego obszarów cennych przyrodniczo i kulturowo, działania na rzecz zwiększenia wykorzystania OZE oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń w miastach, ochrona i zachowanie obszarów miejskich wartych ochrony (w razie potrzeb ich przeprojektowanie), dbałość o wysoką jakość współczesnej architektury.

⁸ Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego- dokument przyjęty podczas nieformalnego posiedzenia rady ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, które odbyło się w Poczdamie w dniu 11 maja 1999 r.

Polityka rozwoju miast w dążeniu do zrównoważonego rozwoju musi uwzględniać:

- wzmocnienie strategicznej roli regionów metropolitalnych i „miast-bram”, szczególnie w przypadku peryferyjnych regionów UE,
- kontrolę nad nadmierną ekspansją obszarów miejskich,
- dążenie do dywersyfikacji funkcjonalnej oraz społecznej w miastach, aby zapobiec zjawisku wykluczenia społecznego,
- odpowiedzialne i ekologiczne podejście do miejskich ekosystemów, ukierunkowane na ograniczenie zużycia zasobów i właściwe nimi gospodarowanie,
- zwiększenie dostępności poprzez rozwój różnych typów transportu, z uwzględnieniem nie tylko efektywności sieci transportowej, ale także aspektu ekologicznego,
- kształtowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz dziedzictwa kulturowego.

2.1.2. Karta Lipska

Państwa członkowskie Unii Europejskiej przyjmując „Kartę Lipską na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich”⁹ zobowiązały się do promowania zrównoważonej organizacji terytorialnej opartej o europejską policentryczną strukturę miejską. Wskazane stanowisko uzasadniono unikatowymi wartościami kulturowymi i architektonicznymi miast, silnymi mechanizmami integracji społecznej oraz wyjątkowymi możliwościami rozwoju gospodarczego. Są one centrami wiedzy oraz źródłami wzrostu i innowacji. Muszą się jednak zmierzyć z problemami demograficznymi, nierównością społeczną, wykluczeniem społecznym niektórych grup ludności, brakiem tanich i odpowiednich mieszkań oraz problemami ekologicznymi. W dłuższej perspektywie miasta nie będą mogły spełniać swojej funkcji motorów postępu, jeżeli nie uda się utrzymać równowagi społecznej w miastach i pomiędzy nimi, gwarantując różnorodność kulturową i wysokiej jakości standardy w zakresie projektowania, architektury i środowiska. W zakresie polityki zintegrowanego rozwoju miejskiego za szczególnie istotne uznano m. in.: tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz modernizację sieci infrastruktury i poprawę wydajności energetycznej.

2.1.3. Nowa Karta Lipska

W 2020 r. przyjęto Nową Kartę Lipską¹⁰. Jest to zbiór strategicznych zasad i kierunków dobrego zarządzania miastami, który określa politykę miejską w Europie po 2020 roku. Postulaty z pierwszej wersji dokumentu są nadal aktualne, natomiast Nowa Karta Lipska mocno podkreśla potrzebę transformacji w kierunku miast sprawiedliwych, zielonych i produktywnych oraz aktualizuje dotychczas obowiązujący dokument o kwestie związane z falami upałów, demonstracjami klimatycznymi, zmaganiem miast i państw z kolejnymi falami uchodźców, rosnącymi czynszami i cenami gruntów, a także zmianami w funkcjonowaniu miast wywołanych pandemią COVID-19. Nieodzownymi elementami strategii stały się kwestie takie jak: odporność i prężność miast, określone mianem miejskiej rezyliencji, odnoszące się do zdolności elastycznych miast w reagowaniu na różne zjawiska wewnętrzne i zewnętrzne, oraz koncepcja podejścia „zakorzenionego na miejscu” zapewniająca poprawę jakości przestrzeni i jej funkcjonalności. Dobro wspólne rozumiane jest w Karcie jako równowaga między zaspokajaniem potrzeb użytkowników przestrzeni miejskich, a dostarczaniem wspólnych dóbr i usług.

⁹ „Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich”, przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, w dniach 24–25 maja 2007 r.

¹⁰ „Nowa Karta Lipska – Transformacyjna siła miast na rzecz wspólnego dobra”, Przyjęta na nieformalnym spotkaniu ministrów państw członkowskich UE ds. miejskich w dniu 30 listopada 2020 r.

2.1.4. Porozumienie Paryskie

Podkreślając konieczność uwzględnienia zmian klimatu w programach rozwoju przestrzeni miejskich, w Porozumieniu Paryskim¹¹ wskazano cel polegający na zwiększeniu zdolności do adaptacji, wzmocnieniu odporności i zmniejszeniu podatności na zmiany klimatu, mając na względzie przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju i zapewnienie wystarczających działań w zakresie adaptacji. W szczególności poprzez dzielenie się informacjami, dobrymi praktykami, planowaniem umożliwiającym działania adaptacyjne do zmian klimatu i przeciwdziałania szkodom.

2.2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE

2.2.1. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia¹² zakłada uzyskanie trwałego wzrostu gospodarczego, który będzie stanowił podstawę do wzrostu dochodów mieszkańców. Ograniczeniem dla realizacji celu Strategii są:

- niekorzystne procesy demograficzne – starzenie się społeczeństwa oraz migracje z Polski negatywnie oddziałujące na perspektywy zapewnienia odpowiednio wykwalifikowanych i kreatywnych pracowników,
- niska innowacyjność gospodarki,
- utrzymujące się nierówności terytorialne w sferze rozwoju gospodarczego, skutkujące występowaniem obszarów ograniczonego dostępu do usług publicznych oraz słabym wykorzystaniem lokalnych potencjałów.

Obecnie rozgrywają się co najmniej trzy rewolucje technologiczne: cyfrowa (np. Internet Rzeczy), biogospodarcza (np. biofarmacja) oraz energetyczna. Zdecydują one o kształcie przyszłej gospodarki globalnej oraz miejscu, jakie zajmie w niej Polska.

2.2.2. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030¹³ aglomeracje, które w największym stopniu wykorzystały dotychczasowe narzędzia polityki regionalnej, nie stanowią obszarów strategicznej interwencji. Jednak w dalszym ciągu będą beneficjentami wsparcia z poziomu krajowego i regionalnego na ogólnych warunkach. Polityka regionalna oddziaływać będzie na zwiększenie wykorzystania przez największe aglomeracje ich potencjału konkurencyjności i innowacyjności. Będzie się to odbywało poprzez wzmacnianie istniejących ośrodków innowacji oraz wykorzystywanie i wzmacnianie innowacyjności i konkurencyjności sektora przedsiębiorstw oraz instytucji naukowych i badawczych na arenie międzynarodowej. Istotna jest także lepsza koordynacja projektów realizowanych na ich obszarze oraz obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie. W celu realizacji zintegrowanych projektów, odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy, aglomeracje powinny wykorzystywać doświadczenie z dotychczasowej realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Kluczowe będzie dla nich generowanie projektów rozwojowych, m. in. w zakresie systemu transportu publicznego, podnoszenia jakości przestrzeni, poprawy jakości środowiska naturalnego, w tym jakości powietrza.

¹¹ Porozumienie Paryskie z dnia 12 grudnia 2015 r. (Dz. Urz. UE L Nr 282 z 19.10.2016 r., str. 4).

¹² Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – przyjęta uchwałą Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M. P. z 2017 r. poz. 260).

¹³ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030" (M. P. z 2019 r., poz. 1060).

Jako główne cele dla miast wyznacza się:

- kształcenie ustawiczne i zawodowe,
- współpracę uczelni z otoczeniem lokalnym,
- szersze uczestnictwo miast w międzynarodowych inicjatywach,
- tworzenie powiązań sieciowych,
- stworzenie zintegrowanego systemu transportu publicznego,
- stworzenie zaawansowanych technologicznie i innowacyjnych rozwiązań w zarządzaniu miastem (Smart City),
- podnoszenie jakości przestrzeni w miastach,
- poprawę jakości środowiska naturalnego w miastach.

2.2.3. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Polski do roku 2025

Samorządy posiadają podstawowe narzędzia realizacji rozwoju zrównoważonego. Są nimi tworzenie strategii rozwoju, planowanie zagospodarowania przestrzennego, wydawanie decyzji lokalizacyjnych oraz pozwoleń na korzystanie z zasobów środowiska i wprowadzanie w nim zmian. Narzędzia te to podstawowy element zrównoważenia procesów gospodarczych oraz konstrukcji infrastruktury dla tych procesów.

Poprzez lokalną integrację polityki planowania przestrzennego, wydawania pozwoleń, planów i programów gospodarczych, programów socjalnych, ochrony zdrowia, edukacji, promocji kultury i rekreacji samorządy powinny doprowadzić do takiego stanu, w którym społeczeństwo, w ramach własnej jednostki terytorialnej, mieszka, pracuje i wytwarza dobra, pobiera nauki, leczy się, a równocześnie posiada dobre warunki do wypoczynku i rekreacji.

2.2.4. Krajowa Polityka Miejska

Krajowa Polityka Miejska¹⁴ określa działania na rzecz rozwoju i przeciwdziałania problemom miast i obszarów funkcjonalnych, w których skupia się znaczny potencjał ludnościowy kraju, koncentrują się usługi, nauka i biznes. Krajowa Polityka Miejska wskazuje na kompleksowe i zintegrowane działania zmierzające do wzrostu konkurencyjności, spójności (społecznej, ekonomicznej i przestrzennej) oraz zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich. Ponadto kładzie nacisk na poprawę jakości życia mieszkańców miast. Miasta powinny rozwijać się w oparciu o koncepcje „smart cities”, które polegają na zintegrowanym podejściu do planowania i przekształcania miasta oraz zarządzania nim z wykorzystaniem nowych technologii i koncepcji miast „dobrego życia”, stawiających w centrum uwagi swoich mieszkańców.

Cele szczegółowe polityki miejskiej obejmują m. in.:

- wykreowanie warunków, które pozwolą na efektywne i partnerskie zarządzanie rozwojem miast i obszarów metropolitalnych (współpracę samorządową w ramach obszarów funkcjonalnych, np. w zakresie infrastruktury i usług publicznych, powszechny i partnerski udział społeczny w planowaniu rozwoju obszarów miejskich),
- wspieranie zrównoważonego rozwoju miast (dążenie do gospodarki niskoemisyjnej i zwiększenia efektywności energetycznej, ochronę środowiska, adaptację do zmian klimatu, redukcję miejskiej wyspy ciepła, rozwój efektywnej sieci transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego oraz komunikacji pieszej i rowerowej),
- przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji (zwiększenie jakości planowania przestrzennego, współpracę samorządów w ramach obszarów funkcjonalnych, dążenie do realizacji koncepcji miasta zwartej),

¹⁴ Uchwała nr 198 Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej (M. P. z 2015 r., poz. 1235).

- zwiększenie możliwości rozwoju miast poprzez skoordynowane i zaplanowane działania rewitalizacyjne (społeczne, gospodarcze, przestrzenne, techniczne, środowiskowe i kulturowe) zdegradowanych obszarów i wykorzystanie ich potencjału społecznego i gospodarczego,
- wzmocnienie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich w skali międzynarodowej i regionalnej (wykorzystanie ich potencjału rozwojowego, rozwijanie funkcji metropolitalnych, wzrost innowacyjności oraz kształtowanie wysokiej jakości życia w miastach).

Krajowa Polityka Miejska wskazuje, że działania władz miejskich w zakresie polityki przestrzennej powinny przede wszystkim skupiać się na:

- przeciwdziałaniu rozlewaniu się miast i rozpraszaniu zabudowy, ponownym wykorzystaniu terenu i wypełnianiu zabudowy zamiast ekspansji na tereny niezabudowane (spójne, zintegrowane planowanie w ramach obszarów funkcjonalnych, zwiększenie dostępności poprzez rozwój efektywnej i racjonalnej sieci transportowej – z priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu publicznego, zwiększenie atrakcyjności obszarów śródmiejskich, dążenie do dużego pokrycia terenów planami miejscowymi oraz kreowanie przestrzeni wielofunkcyjnych – mieszane użytkowanie terenu, kształtowanie przestrzeni zgodnie z zasadą projektowania uniwersalnego, zapewnienie dostępu mieszkańcom do zielonej infrastruktury),
- kształtowaniu wysokiej jakości przestrzeni publicznych sprzyjających niskoemisyjności (rozmieszczenie obiektów sportu i rekreacji w sposób umożliwiający korzystanie z podstawowych usług w dzielnicach miejskich, rozwój nowych terenów zabudowanych z zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury technicznej, komunikacyjnej i społecznej),
- uwzględnieniu kwestii adaptacji do zmian klimatu (zagospodarowanie terenów otwartych kształtujących lokalne warunki klimatyczne oraz poprawiające jakość życia mieszkańców, rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, ograniczanie ekspansji rozwojowej na obszarach otwartych i cennych przyrodniczo),
- dbałości o estetykę przedsięwzięć, z uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i społecznych, poprzez zapobieganie chaosowi przestrzennemu (strategiczne i duże przedsięwzięcia urbanistyczne powinny być planowane w powiązaniu z istniejącą strukturą funkcjonalno-przestrzenną miasta – ze szczególną rolą dworców kolejowych, pełniących funkcję nie tylko węzłów komunikacyjnych, ale także przestrzeni publicznych),
- zapewnieniu szerokiej partycypacji społecznej w procesach planowania przestrzennego (włączaniu mieszkańców w proces planistyczny na jak najwcześniejszym etapie, dwukierunkowej komunikacji).

Ponadto istotne jest dążenie do zrównoważonej mobilności na obszarach funkcjonalnych (uzupełnienie podstawowego układu transportowego i modernizacja istniejącego, zmiany sposobu kształtowania ulic i organizacji ruchu sprzyjające komunikacji pieszej i rowerowej, rozwój infrastruktury rowerowej oraz wprowadzanie udogodnień dla ruchu pieszego, inwestowanie w transport publiczny, integracja rodzajów transportu, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych). Planowanie systemu transportowego powinno stanowić ważny element planowania przestrzennego.

2.3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE

2.3.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego¹⁵ (PZPWW) określa politykę przestrzenną i wskazuje kierunki rozwoju przestrzennego województwa wielkopolskiego, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju o charakterze zrównoważonym.

PZPWW określa uwarunkowania i wyznacza kierunki zagospodarowania przestrzennego w zakresie: sieci osadniczej, środowiska przyrodniczego, dziedzictwa kulturowego, społeczeństwa, gospodarki, komunikacji, infrastruktury technicznej i obronności.

Miasto Poznań pełni bardzo ważną rolę zarówno w skali regionu, jak i kraju. Stanowi ośrodek metropolitalny, a wraz z otoczeniem, z którym łączą je powiązania funkcjonalne i przestrzenne – Poznański Obszar Metropolitalny. W Poznaniu jako stolicy regionu, skupia się życie społeczne, gospodarcze, polityczne i kulturalne województwa. Ponadto Poznań jest silnym ośrodkiem akademickim oraz znaczącym węzłem komunikacyjnym (drogowym i kolejowym), nie tylko w regionie i kraju, ale także w skali międzynarodowej.

Poznań jako największe miasto województwa, jest niewątpliwie biegunem wzrostu i odgrywa szczególną rolę w stymulowaniu procesów rozwojowych Wielkopolski, zmierzających do zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności regionu. Dla dyfuzji rozwoju ważny jest spójny system transportowy i infrastrukturalny oraz silne powiązania funkcjonalno-przestrzenne.

Poznań położony jest na przecięciu głównych szlaków komunikacyjnych. O jego znaczeniu w krajowej sieci komunikacyjnej stanowi lokalizacja autostrady A2 i drogi ekspresowej S5 (zapewniającej połączenie z województwem dolnośląskim i docelowo również kujawsko-pomorskim) i S11 (mającej zapewnić połączenie z województwami opolskim i śląskim oraz zachodnio-pomorskim). Ponadto w Poznaniu przecinają się dwa korytarze transportowe sieci bazowej TEN-T o znaczeniu międzynarodowym: korytarz Bałtyk – Adriatyk oraz korytarz Morze Północne – Bałtyk. W stolicy Wielkopolski zbiegają się najważniejsze dla regionu, ale także o znaczeniu krajowym i międzynarodowym linie kolejowe (nr: 3, 271, 351, 353).

Międzynarodową rangę nadaje działający w Poznaniu Port Lotniczy Poznań-Ławica obsługujący krajowy i międzynarodowy ruch pasażerski i towarowy. Z funkcjonowaniem lotniska związane jest występowanie obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica w Poznaniu. W granicach miasta zlokalizowane jest również wojskowe lotnisko Poznań-Krzesiny. W PZPWW wskazuje się, iż: „*W odniesieniu do lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny, w związku ze zmianami przepisów prawa, istniejący dotychczas obszar ograniczonego użytkowania ustanowiony Rozporządzeniem nr 40/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 31 grudnia 2007 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2008 r. nr 1, poz. 1) stracił swoją moc prawną z dniem 15 listopada 2008 r. (postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 października 2010 r. sygn. II OSK 548/09)*”¹⁶. Zgodnie z PZPWW Do czasu ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania lotniska Poznań-Krzesiny wskazuje się potrzebę uwzględnienia strefy potencjalnych uciążliwości akustycznych. Wśród uwarunkowań dla zagospodarowania przestrzennego należy także wymienić wyznaczone powierzchnie ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych wokół lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.

¹⁵ Uchwała nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.

¹⁶ Uchwała nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania

Poznań posiada bogate zasoby dziedzictwa kulturowego. Znajdują się tutaj cenne zabytki urbanistyki, obiekty sakralne i cmentarze oraz zachowane obiekty fortyfikacyjne (fortyfikacje Twierdzy Poznań z II połowy XIX w.). Do unikatów na skalę kraju i Europy należy pomnik historii „Poznań- historyczny zespół miasta”. Ponadto wśród obszarów o wyjątkowych walorach kulturowych wskazuje się Park Kulturowy Stare Miasto w Poznaniu (historyczny układ urbanistyczno-architektoniczny Starego Miasta). Dodatkowo wśród obiektów proponowanych do objęcia wyższą formą ochrony w postaci pomnika historii wskazuje się Zespół klasztorny Ojców Franciszkanów Konwentualnych na Górze Przemysła w Poznaniu.

Z punktu widzenia środowiska przyrodniczego – zachowania ciągłości systemu przyrodniczego oraz zachowania bioróżnorodności – szczególne znaczenie mają dolina rzeki Warty oraz kliny zieleni miasta Poznania, które stanowią korytarze ekologiczne oraz pełnią znaczącą funkcję biologiczną, klimatyczną i hydrologiczną nie tylko w skali lokalnej, ale także regionalnej.

PZPWW określa przyszłą pozycję metropolii Poznań jako silnego ośrodka w skali europejskiej o bardzo dużym potencjalnie społeczno-gospodarczym. Stanowić on będzie wiodące w kraju centrum zarządcze, finansowe, naukowe, gospodarcze, targowe, wystawiennicze, transportowe, kulturalne i sportowe. Spójność funkcjonalno-przestrzenna miasta z otoczeniem przyczyni się do powstania zintegrowanego społecznie i gospodarczo Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Najważniejsze kierunki działań (związane z rozwojem funkcji metropolitalnych i integracją funkcjonalno-przestrzenną z otoczeniem), jakie wskazuje PZPWW dla Poznania jako ośrodka metropolitalnego to m. in.:

- stymulowanie rozwoju w oparciu o funkcje metropolitalne związane w szczególności z placówkami naukowo-badawczymi, nowoczesnymi usługami, przemysłem wysokich technologii, parkami naukowo-technologicznymi i inkubatorami przedsiębiorczości,
- zachowanie funkcji terenów Międzynarodowych Targów Poznańskich,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej (m. in. budowa dróg ekspresowych S5 i S11, modernizacja istniejących linii kolejowych, rozbudowa i modernizacja Portu Lotniczego Poznań-Ławica),
- stworzenie zintegrowanego systemu komunikacyjnego (ramy komunikacyjne miasta, połączenie szynowe centrum miasta z lotniskiem, rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, drogowych pierścieni bliskiego i dalekiego zasięgu – III rama komunikacyjna miasta, obwodnica drogowa Poznania),
- wzmacnianie funkcji ośrodka akademickiego o randze krajowej (rozbudowa i modernizacja obiektów i instytucji szkolnictwa wyższego, instytucji naukowych, placówek badawczych i rozwojowych),
- wzmacnianie funkcji ośrodka sportowego o randze krajowej i międzynarodowej (rozbudowa i modernizacja bazy sportowo-rekreacyjnej ze szczególnym uwzględnieniem pełnowymiarowego pola golfowego, toru regatowego Malta, INEA Stadionu, stadionu na Gołęczynie, stadionu im. E. Szyca, Toru Poznań, kompleksu sportowo-rekreacyjnego „Termy Maltańskie” i nowej hali sportowo-widowiskowej),
- modernizacja istniejących i rozwijanie nowych placówek usług społecznych wyższego rzędu,
- poprawa jakości przestrzeni publicznych – wyznaczanie i urządzenie przestrzeni o wysokim poziomie estetyki i jakości,
- działania rewitalizacyjne – rewitalizacja śródmieścia i terenów nadwarciańskich, najstarszych dzielnic i obszarów zdegradowanych,
- zachowanie i ochrona terenów cennych przyrodniczo (ze szczególnym uwzględnieniem klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miasta) i kulturowo (obszarów i obiektów zabytkowych, w tym w szczególności poznańskich fortyfikacji), wyznaczanie i urządzenie nowych terenów zieleni publicznej,

- wyznaczanie nowych terenów zabudowy mieszkaniowej wyposażonych w infrastrukturę społeczną i techniczną, o dobrej dostępności komunikacyjnej oraz do terenów sportowo-rekreacyjnych.

2.3.2. Plan zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny¹⁷ (PZPPOM) jest częścią Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Poznań ze względu na znaczenie społeczno-gospodarcze i rolę jaką pełni w rozwoju całego regionu, zyskał status ośrodka metropolitalnego, który wraz z powiązaniem z nim funkcjonalnie otoczeniem tworzy Poznański Obszar Metropolitalny.

Kierunki działań określone w PZPPOM mają na celu kształtowanie ładu przestrzennego oraz rozwój społeczno-gospodarczy, w tym zrównoważony rozwój struktur osadniczych, wzrost konkurencyjności i rozwój funkcji metropolitalnych. Wśród funkcji metropolitalnych, dynamizujących rozwój i konkurencyjność, należy wskazać funkcję: decyzyjną (instytucje o funkcjach decyzyjnych), wiedzy (naukowa i szkolnictwa wyższego), kultury, sportu i turystyki, biznesu oraz transportową.

Poza rozwojem funkcji metropolitalnych wśród celów polityki przestrzennej Poznania jako ośrodka metropolitalnego wskazuje się m. in.:

- kształtowanie spójnego systemu przyrodniczego (szczególne znaczenie obszarów węzłowych systemu przyrodniczego – obszary Natura 2000 Dolina Samicy i Biedrusko) oraz korytarzy ekologicznych:
 - korytarze dolin rzecznych: o znaczeniu krajowym (Warta), regionalnym (Cybina, Główna, Samica Kierska) oraz lokalnym (Bogdanka, Potok Junikowski, Potok Różany),
 - korytarze lądowe: Dolina Warty i kliny zieleni,
- rozwój efektywnego systemu komunikacyjnego (m. in. drogi i odcinki dróg klas GP ,G, Z, odcinki autostrady A2 i drogi ekspresowej S11, wewnętrzny pierścień drogowy klasy GP III rama komunikacyjna, zewnętrzny pierścień drogowy bliskiego zasięgu – drogi klasy GP, linia kolejowa kolei dużych prędkości – KDP, linia kolejowa na Ławicę oraz droga wodna Warta) oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego (rozwój strefy I powiązań wewnętrznych Poznania oraz strefy II obsługi kolejną wraz z rozwojem węzłów przesiadkowych, w tym Metropolitalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Poznań Główny oraz stacji i przystanków),
- zapewnienie bezpieczeństwa publicznego (ochrona istniejącego ujęcia oraz jego stref ochronnych, a także obszarów perspektywy zasobowej – polder „Marlewo”; ochrona głównych zbiorników wód podziemnych: nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno i nr 144 Dolina kopalna Wielkopolska; uwzględnienie elementów infrastruktury technicznej: ropociąg tranzytowy „Przyjaźń”, linia elektroenergetyczna 220/400 kV Plewiska – Czerwonak, napowietrzne i kablowe linie elektroenergetyczne 110 kV, gazociągi; główne punkty zasilania; linie oraz obiekty teleradiowe; lotnisko wojskowe Poznań-Krzesiny),
- rozwój efektywnych struktur osadniczych.

¹⁷ Uchwała nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania.

2.4. UWARUNKOWANIA METROPOLITALNE

Koncepcja Kierunków Rozwoju Przestrzennego Metropolii Poznań

Dokument¹⁸ opracowany przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań przedstawia spójną i zintegrowaną koncepcję rozwoju przestrzennego Metropolii Poznań oraz wskazuje zasady wdrażania ustaleń koncepcji do studiów uwarunkowań i kierunków w zagospodarowania przestrzennego gmin oraz planów miejscowych. Celem opracowania jest ukierunkowanie działań planistycznych gmin dla zapewnienia zrównoważonego i trwałego rozwoju centrum regionu. Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego stanowi wypełnienie poziomu pośredniego pomiędzy szczeblem lokalnym władztwa planistycznego gmin, a szczeblem regionalnym samorządu województwa.

Koncepcja opiera się na trzech wymiarach integracji:

- przestrzennej – zrównoważeniu potrzeb, szans i zagrożeń wszystkich miast i gmin obszaru oraz wyznaczeniu wspólnych kierunków rozwoju,
- sektorowej – uwzględnieniu współwystępowania różnych funkcji i unikaniu konfliktów przestrzennych,
- planowania strategicznego i sektorowego – powiązaniu kierunków rozwoju przestrzennego z metropolitalnym planowaniem strategicznym.

Jako główne dwa cele wskazano podniesienie konkurencyjności w sieci osadniczej kraju i Europy oraz wzrost spójności przestrzenno-funkcjonalnej metropolii, a ustalenia kierunkowe objęły cztery części tematyczne:

- kierunki zagospodarowania terenów,
- funkcje metropolitalne i usługi społeczne,
- system transportowy,
- infrastrukturę techniczną.

Kierunki zagospodarowania terenów oparto na wykorzystaniu rezerw terenowych, korzyści z koncentracji aktywności inwestycyjnej wokół zagospodarowanych już terenów oraz wykorzystaniu synergii potencjałów terenów. Efektem tych działań ma być nie tylko zwiększona atrakcyjność inwestycyjna, ale i tworzenie komfortowego środowiska zamieszkania.

Na obszarze metropolii wskazano tereny rozwoju funkcji mieszkaniowych, usługowo-produkcyjnych, rekreacyjnych oraz usług społecznych dla wszystkich gmin Stowarzyszenia. Tak określony model zagospodarowania przestrzennego, wdrażany poprzez zapisy dokumentów planistycznych miast i gmin, gwarantować ma, uwzględniając charakter opracowania Koncepcji, spójność przestrzenną poszczególnych polityk przestrzennych samorządów lokalnych.

W zakresie funkcji metropolitalnych sklasyfikowano szereg kluczowych usług dla potrzeb mieszkańców i podnoszenia konkurencyjności. Zdecydowana ich większość zlokalizowana jest w granicach miasta Poznania. Szczególną rolę przypisano:

- Międzynarodowym Targom Poznańskim,
- kompleksom obiektów dziedzictwa kulturowego (m. in. Stare Miasto w Poznaniu),
- kampusom wyższych uczelni,
- szpitalnym oddziałom ratunkowym,
- obiektom sportowym o znaczeniu ponadlokalnym (np. Tor Regatowy Malta),
- centrom handlowym o powierzchni sprzedaży powyżej. 20 tys. m²,
- portowi lotniczemu Poznań Ławica.

¹⁸ „Koncepcja Kierunków Rozwoju Przestrzennego Metropolii Poznań”, T. Kaczmarek, M. Mięka i inni, Centrum Badań Metropolitalnych Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu dla Stowarzyszenia Metropolia Poznań, Poznań 2016 r.

Na potrzeby wzmocnienia konkurencyjności metropolii określono kierunki polepszania dostępności komunikacyjnej nie tylko w skali metropolii, ale i regionalnej, krajowej oraz międzynarodowej. Wskazano najważniejsze zadania w celu realizacji docelowego układu transportowego (m. in. rozbudowa autostrady A2, budowa drogi ekspresowej S11, budowa drogi ekspresowej S5 – odcinek Poznań Zachód – Wronczyn, budowa obwodnicy północno-wschodniej Poznania oraz III ramy komunikacyjnej).

W zagadnieniu infrastruktury technicznej szczególnie akcentowano racjonalność rozmieszczenia i zasadę energooszczędności struktur przestrzennych.

Wdrażanie dokumentu Koncepcji Kierunków Rozwoju Przestrzennego Metropolii Poznań odbywa się poprzez realizację narzędzi kontroli planistycznej w ramach działań Stowarzyszenia Metropolii Poznań i polega na współpracy samorządów w ramach wykonywania ich zadań własnych.

2.5. ZADANIA SŁUŻĄCE REALIZACJI PONADLOKALNYCH CELÓW PUBLICZNYCH

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego oraz Plan zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny wskazują inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zlokalizowane są w części lub w całości na terenie miasta Poznania. Są to inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej i technicznej oraz inwestycje z zakresu usług zdrowia, oświaty. Obok inwestycji są też obszary lub strefy, których uwzględnienie w Studium jest istotne lub kluczowe dla zachowania możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców miasta Poznania i szerzej – obszaru metropolitalnego lub regionu. Dla tych stref należy wprowadzić odpowiednie ustalenia dotyczące polityki przestrzennej na poziomie samorządu lokalnego, które prowadzić będą do realizacji zadań ponadlokalnych.

3. LOKALNE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

3.1. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA POZNANIA 2020+

Zgodnie z przyjętą w Strategii¹⁹ wizją, Poznań w 2030 roku będzie „wielopokoleniową wspólnotą ludzi zamieszkujących zielone, przyjazne i dobrze skomunikowane osiedla. Jego mieszkańcy – przedsiębiorczy i zaangażowani społecznie, realizujący swoje marzenia i aspiracje, będą zadowoleni z warunków życia, jakie stwarza im miasto oraz dumni z tego, że jest ono rozpoznawane w kraju i za granicą dzięki swojemu dziedzictwu historycznemu, kulturowemu i akademickości oraz współczesnym, wyjątkowym osiągnięciom. Sprzyjający klimat biznesowy oraz polityka społecznej spójności umożliwią wszystkim mieszkańcom pełne włączenie się w życie miasta”.

Strategia wyznacza 5 priorytetów rozwoju:

- **silna Metropolia** – rozwój spójności Metropolii Poznań oraz zwiększenie jej roli na arenie międzynarodowej poprzez rozwój powiązań instytucjonalno-gospodarczych w sieciach regionalnych, krajowych i globalnych. Strategia zakłada w perspektywie długookresowej wzrost pozycji Metropolii Poznań w relacjach zewnętrznych oraz efektywną współpracę wewnątrz aglomeracji poznańskiej poprzez:
 - zwiększanie spójności i dostępności Metropolii Poznań,
 - rozbudowę układu transportowego miasta o znaczeniu ponadlokalnym,
 - realizację projektów związanych z kulturą i ochroną zabytków, sportem, szkolnictwem wyższym i nauką oraz organizacją imprez targowych;

¹⁹ Uchwała Nr XII/708/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 24 stycznia 2017 r. w sprawie Strategii Rozwoju Miasta Poznania 2020+.

- **nowoczesna przedsiębiorczość** – rozwój zróżnicowanej, silnej i nowoczesnej gospodarki w Poznaniu. Realizacja tego priorytetu zakłada m. in. wspieranie infrastruktury dla przedsięwzięć dających nowe miejsca pracy oraz rozwoju lokalnych firm w kierunku innowacyjności,
- **zielone, ekomobilne miasto** – Poznań miastem „zielonym” i ekomobilnym, które posiada łatwo dostępne dla wszystkich tereny zieleni oraz przyjazny dla środowiska zrównoważony transport. Główne założenia to usprawnienie ruchu transportowego w mieście poprzez przebudowę głównego układu transportowego, zwiększenie roli transportu zbiorowego, unowocześnianie i wymianę taboru transportu zbiorowego oraz działania wspierające likwidację źródeł niskiej emisji,
- **przyjazne osiedla** – dążenie do zapewnienia mieszkańcom wysokiej jakości życia w ramach osiedli posiadających własny, wyjątkowy charakter. Działania w ramach realizacji tego priorytetu obejmują usługi edukacji, kultury, sportu i rekreacji, rewitalizacji i zwiększenia dostępności mieszkań,
- **wspólnotowość i dialog społeczny** – rozwijanie istniejących i tworzenie nowych mechanizmów, form wsparcia i działania, pozwalających mieszkańcom na współdecydowanie o rozwoju miasta poprzez dialog społeczny i partycypację publiczną. Priorytet ten oparty będzie na kampaniach edukacyjnych, konsultacjach społecznych, Centrum Inicjatyw Lokalnych czy Poznańskim Budżecie Obywatelskim.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, zgodnie ze swoją rolą w systemie celów strategicznych i planistycznych, jest odpowiedzią na stawiane przez Strategię cele. Polityka przestrzenna miasta, uwzględniając wskazane w Strategii współczesne wyzwania rozwoju miast, takie jak wzrost znaczenia czynników „miękkich” jako determinant wzrostu gospodarczego, starzejące się społeczeństwo czy rosnące znaczenie ekologii, delimituje przestrzenie dla realizacji poszczególnych celów, które łącznie pozwolą na osiągnięcie założonej wizji.

3.2. PROGRAMY, STRATEGIE I POLITYKI SEKTOROWE

3.2.1. Polityka Mieszkaniowa Miasta Poznania na lata 2012-2022

Polityka mieszkaniowa Miasta Poznania²⁰ definiuje potrzeby oraz cele strategiczne i kierunki działań, w zakresie rozwoju mieszkalnictwa, uwzględniając różne formy inwestowania na terenie miasta Poznania. Jej celem jest tworzenie warunków zaspokajania potrzeb mieszkaniowych, poprzez zastosowanie odpowiednich instrumentów na etapie procesu inwestycyjnego, transakcyjnego i eksploatacyjnego. Polityka jest też odpowiedzią na potrzebę przeciwdziałania procesom suburbanizacyjnym i migracyjnym. Adresuje określone pakiety działań do różnych grup odbiorców, sklasyfikowanych na podstawie dochodów i potrzeb, obejmujących pozyskiwanie lokali socjalnych czy poprawę stanu technicznego istniejącego zasobu mieszkaniowego Miasta oraz sprzedaż miejskich działek pod budownictwo mieszkaniowe i prowadzenie aktywnej polityki przestrzennej.

3.2.2. Program gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Poznania na lata 2019-2023

Program²¹ określa warunki dla zaspokajania potrzeb mieszkaniowych mieszkańców Poznania. Celem Programu jest poprawa dostępności i efektywności zarządzania zasobem mieszkaniowym oraz poprawa jakości i warunków zamieszkania. Realizacja celów Programu gospodarowania zasobem mieszkaniowym nastąpi w szczególności poprzez gminne budownictwo mieszkaniowe, modernizację, renowację, remonty

²⁰ Uchwała Nr LVIII/1095/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 5 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Polityki mieszkaniowej Miasta Poznania na lata 2017–2027.

²¹ Uchwała nr LXIX/1274/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie Programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem miasta Poznania na lata 2019–2023.

i termomodernizację budynków oraz likwidację barier architektonicznych dla osób z niepełnosprawnościami i osób starszych.

3.2.3. Zintegrowany program odnowy i rozwoju śródmieścia Poznania na lata 2014-2023

Program²² został sporządzony zgodnie z założeniami i kierunkami Zintegrowanego Programu Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030. Dedykowany jest pięciu centralnym osiedlom: Jeżyce, Ostrów Tumski – Śródka – Zawady – Komandoria, Stare Miasto, Św. Łazarz oraz Wilda. Służy on integracji działań prowadzonych w centralnym obszarze Poznania na rzecz ochrony i rozwoju najważniejszych wartości – wysokiej jakości systemowi przestrzeni publicznych, dobrze zachowanym i atrakcyjnie eksponowanym obiektom dziedzictwa kulturowego oraz potencjałowi dla mieszkania, inwestowania i spędzania wolnego czasu. Zgodnie z programem, działania dla Śródmieścia mają wzmacniać społeczną aktywność, jakość przestrzeni kulturowej oraz przeobrażać je w miejsce zrównoważonego transportu oraz dobrej jakości infrastruktury technicznej.

3.2.4. Polityka dla ludzi młodych Miasta Poznania na lata 2019-2025

Program²³ ten jest diagnozą i prognozą rozwoju relacji pomiędzy miastem a młodzieżą. W dokumencie wyznaczono 5 równoważnych priorytetów, z którymi młodzież się utożsamia i uznaje za najważniejsze. To „Miasto Aktywnych”, „Miasto Ekomobilności”, „Miasto Przyjaznej Przestrzeni”, „Miasto Otwarte” i „Miasto Talentów”. Każdy z priorytetów został zdefiniowany poprzez potrzeby oraz metody i narzędzia ich osiągnięcia. Diagnoza potrzeb i oczekiwań ludzi młodych, z uwzględnieniem różnych grup wiekowych i dróg rozwoju społecznego i zawodowego, pozwoliła na określenie priorytetów rozwojowych, z których dla polityki przestrzennej miasta najważniejsze to zapewnienie funkcjonalnej przestrzeni miejskiej oraz wysokiej jakości transportu publicznego.

3.2.5. Strategia akademicka i naukowa miasta Poznania

Silny związek środowiska akademickiego i naukowego z Miastem, a także relacje i kooperacja między jednostkami naukowymi Poznania były podstawą przyjęcia Strategii²⁴, która wskazała cele strategiczne i możliwe kierunki działań. Obok celów dotyczących kreowania podstaw dla rozwoju oferty dydaktyczno-naukowej, ważne ze względu na ustalenia Studium jest dążenie do umocnienia pozycji Poznania jako europejskiego ośrodka akademickiego poprzez zwiększenie jego atrakcyjności jako miejsca studiów i prowadzenia działalności naukowo-badawczej.

3.2.6. Polityka Senioralna Miasta Poznania na lata 2017-2021

Zgodnie z Polityką²⁵ wspieranie seniorów, koncentrować się będzie m. in. na odpowiedniej organizacji przestrzeni publicznej, a zmiany osiągnane będą poprzez zwiększanie dostępności przestrzeni publicznych i budynków, rozwój przyjaznego transportu, rozwój dedykowanego seniorom mieszkalnictwa, tworzenie warunków do partycypacji społecznej i obywatelskiej najstarszych mieszkańców miasta.

²² Uchwała Nr LX/930/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie przyjęcia "Zintegrowanego Programu Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030".

²³ Uchwała Nr LXXIV/1408/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 16 października 2018 r. w sprawie przyjęcia "Polityki dla ludzi młodych Miasta Poznania na lata 2019–2025".

²⁴ Uchwała Nr LXXXVIII/991/IV/2009 Rady Miasta Poznania z dnia 28 lutego 2006 r. w sprawie Strategii Akademickiej i Naukowej Miasta Poznania.

²⁵ Uchwała Rady Miasta Poznania Nr LVIII/1082/VIII/2022 z dnia 18 stycznia 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Programu "Polityka Senioralna Miasta Poznania na lata 2017-2021".

3.2.7. Standardy Dostępności dla Miasta Poznania

Zarządzenie²⁶ jest realizacją wytycznych, zgodnie z którymi kluczem do rozwiązywania większości problemów osób z niepełnosprawnościami jest szeroko rozumiana dostępność. Dostępne i przyjazne środowisko odgrywa fundamentalną rolę w tworzeniu integracyjnego i obywatelskiego społeczeństwa, a dostępność powoduje, że osoby z niepełnosprawnością mogą na równych prawach z innymi korzystać z obiektów i usług, transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych. Jednocześnie zbudowanie środowiska bardziej dostępnego dla osób z niepełnosprawnościami, bez względu na rodzaj ograniczeń, przynosi korzyść wszystkim członkom społeczeństwa. Zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania infrastruktura przyjazna osobom z niepełnosprawnościami jest przyjazna dla wszystkich użytkowników.

3.2.8. Gminny Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania

Najważniejszymi celami Programu²⁷, zgodnie ze Strategią Rozwoju Miasta Poznania 2020+ są: zatrzymanie procesu depopulacji; wzmocnienie aktywności gospodarczych (szczególnie handlowo-usługowych), kulturalnych i społecznych; przywrócenie ciągłości struktur urbanistycznych i estetyki przestrzeni miejskiej oraz poprawa klimatu akustycznego i jakości powietrza na obszarze obejmującym przede wszystkim Śródmieście Poznania.

Najważniejsze planowane działania rewitalizacyjne w Poznaniu to projekty inwestycyjne dotyczące poprawy zagospodarowania znaczących przestrzeni publicznych oraz usprawniające transport. Program zakłada także kształtowanie zagospodarowania przestrzeni publicznej oraz uporządkowanie polityki parkingowej. Aktywizacja przestrzeni publicznej następować będzie poprzez zwiększenie jej dostępności i atrakcyjności dla organizacji imprez kulturalnych i sportowych oraz debat publicznych, spotkań integracyjnych, wypoczynku i rekreacji. Ważną częścią procesu rewitalizacji będzie kultura oraz dziedzictwo, wspierane zarówno w sferze inwestycji, organizacji, jak i społecznej.

Program rewitalizacji szczególnie nacisk położył na poprawę warunków zamieszkania poprzez m. in. budowę budynków komunalnych, modernizację i dofinansowanie remontów zasobów mieszkaniowych oraz porządkowanie i estetyzację przestrzeni. Program podkreśla też przestrzeń doliny Warty, która stać się ma miejscem turystyki i rekreacji.

3.2.9. Program Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 r.

Podstawowym celem Programu²⁸ jest podniesienie jakości życia mieszkańców Poznania poprzez poprawę powietrza atmosferycznego, zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, racjonalne gospodarowanie wodami, gospodarkę odpadami, ochronę zasobów przyrodniczych wraz z powiększaniem zasobów przyrodniczych poddanych ochronie prawnej oraz edukację ekologiczną. Istotne jest też wdrażanie innowacji na rzecz ochrony środowiska, sukcesywne usuwanie azbestu z terenu miasta, działania wspomagające program ochrony ptaków w mieście, wzbogacenie i racjonalne użytkowanie zasobów leśnych oraz rekultywacja terenów zdegradowanych.

²⁶ Zarządzenie Nr 817/2018/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 14 listopada 2018 r. w sprawie stosowania Standardów Dostępności dla Miasta Poznania. Opracowanie dokumentu Standardów Dostępności dla Miasta Poznania (licencja nr CPU/3/2017): prof. dr hab. inż. arch. Marek Wysocki, Politechnika Gdańska Wydział Architektury, Gdańsk, 2017 r.

²⁷ Uchwała Nr LVI/1021/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 07 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia "Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania".

²⁸ Uchwała Nr LIV/978/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 26 września 2017 r. w sprawie "Programu ochrony środowiska dla miasta Poznania na lata 2017–2020 z perspektywą do 2024 roku".

3.2.10. Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Poznania

Program²⁹ w perspektywie długookresowej koncentruje się na poprawie komfortu życia mieszkańców miasta poprzez określenie dopuszczalnych poziomów hałasów, wraz ze wskazaniem liczby osób narażonych na hałas drogowy, tramwajowy, kolejowy, przemysłowy i lotniczy. Program, uwzględniając tendencje rozwojowe miasta, opinie mieszkańców oraz możliwości finansowe miasta, pozostaje zgodny z polityką ekologiczną, rozwojową i finansową miasta Poznania.

3.2.11. Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Poznania

Celem dokumentu³⁰ jest, bazująca na charakterystyce uwarunkowań przyrodniczych, funkcjonalno-przestrzennych, demograficznych, potencjału ekonomicznego oraz szczegółowej diagnozie warunków klimatycznych i hydrologicznych Miasta Poznania, ocena wrażliwości miasta na: zmiany klimatu, potencjał adaptacyjny oraz ryzyka i szanse wynikające ze zmian klimatu. W dokumencie zawarto również harmonogram oraz koszty działań wdrożeniowych. Plan ten, poprzez wskazanie kierunków ingerencji w przestrzeni miasta wpływa bezpośrednio na określenie polityki przestrzennej w Studium.

3.2.12. Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska

Program ochrony powietrza³¹ jest dokumentem, który wskazuje istotne powody (źródła) wystąpienia przekroczeń norm jakości powietrza w odniesieniu do pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu w strefie aglomeracji poznańskiej oraz określa skuteczne i możliwe do zrealizowania działania, których wdrożenie spowoduje poprawę jakości powietrza i dotrzymanie norm jakości określonych w przepisach odrębnych. W ww. Programie wskazano dziesięć planowanych do realizacji działań naprawczych wraz z harmonogramem ich realizacji, wśród których wymieniono również działanie polegające na wprowadzaniu do planów miejscowych odpowiednich zapisów w zakresie ochrony powietrza. W Programie podkreślono, iż istotnym elementem umożliwiającym realizację jego postanowień jest przeniesienie działań kierunkowych do polityk strategicznych i planistycznych dokumentów na szczeblu województwa, powiatów i gmin, a także do decyzji administracyjnych podejmowanych przez właściwe organy.

3.2.13. Program Rowerowy Miasta Poznania na lata 2017-2022

Celem Programu³² jest osiągnięcie poziomu 12% udziału ruchu rowerowego w miejskim transporcie do 2025 r. poprzez zapewnienie możliwości bezpiecznego i wygodnego poruszania się rowerem, dzięki realizacji spójnej sieci głównych tras rowerowych oraz doprowadzenie do spadku bezwzględnej liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Program zakłada budowę łącznie 151,33 km tras rowerowych, w tym: tras radialnych (6 tras głównych, wylotowych o łącznej długości 97,39 km), tras „ringów” (2 trasy obwodowe o łącznej długości 24,34 km), ciągu pieszo-rowerowego Wartostrada (2 trasy o łącznej długości 13,6 km) oraz uzupełniających łączników (19 tras o łącznej długości 15,68 km). W celu osiągnięcia założeń Programu, planuje się m.in.: wprowadzenie stref ruchu uspokojonego na obszarach zamieszkania, organizację rowerowego systemu parkingowego oraz udostępnianie ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerowego „pod prąd”.

²⁹ Uchwała Nr LXIX/1253/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 26 czerwca 2018 r. w sprawie "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania".

³⁰ Uchwała Nr X/144/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie przyjęcia Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Poznania.

³¹ Uchwała Nr XXI/393/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 13 lipca 2020 r.

³² Uchwała Nr XLVIII/843/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 16 maja 2017 r. w sprawie przyjęcia Programu Rowerowego Miasta Poznania na lata 2017–2022 z perspektywą do roku 2025.

3.2.14. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025

Dokument³³ ten wyznacza kierunki rozwoju sieci transportu publicznego na terenie miasta uwzględniając powiązania transportowe z gminami aglomeracji poznańskiej. Plan wskazuje potencjalne formy integracji systemów transportowych, organizacji rynku przewozów oraz standardy usług przewozowych. Jego ustalenia mają bezpośrednie przełożenie w analizach transportochłonności oraz możliwości planowania rozwoju terenów peryferyjnych miasta w kontekście rozwoju terenów podmiejskich.

3.2.15. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035

Głównym celem Strategii³⁴ jest wsparcie rozwoju elektromobilności oraz zrównoważonego rozwoju transportu w Poznaniu, poprzez promocję ekologicznych form transportu i wskazanie wykorzystania ekologicznie czystych pojazdów m. in. w publicznym transporcie zbiorowym. Strategia ukierunkowuje też działania dla uwzględniania potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności, poprzez dążenie do zapewnienia jak największego udziału pojazdów niskopodłogowych oraz użytkowników korzystających z samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi. Wskazany w strategii rozwój sieci punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych wpłynie na trend zamiany pojazdów napędzanych silnikami o wysokiej emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych na pojazdy bardziej ekologiczne. Rozwój transportu o minimalnym indeksie ekologicznym wymaga weryfikacji założeń polityki przestrzennej, szczególnie w zakresie transportu zbiorowego, indywidualnego, użytkownika nowych form transportu oraz polityki parkingowej i strefowania miasta ze względu na dostępność komunikacyjną.

3.2.16. Wieloletni planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i urządzeń kanalizacyjnych będących w posiadaniu Aquanet S.A. na lata 2020-2029

Celem Planu³⁵ jest poprawa i rozwój gospodarki wodno-ściekowej w Poznaniu poprzez wprowadzenie do planu inwestycyjnego Spółki zadań z zakresu budowy infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej. Rozwój sieci podstawowej i zbiorczej oraz wzrost liczby podłączeń nieruchomości do kanalizacji sanitarnej poprawi jakość życia mieszkańców oraz pozytywnie wpłynie na stan środowiska. Działania te zmierzają między innymi do zwiększenia atrakcyjności terenów pod budownictwo mieszkaniowe w Poznaniu i w konsekwencji do ograniczenia odpływu mieszkańców miasta i rozwoju procesów suburbanizacyjnych.

3.2.17. Plan zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania

Przesłanką przyjęcia Planu³⁶ oraz jego aktualizacji jest ocena aktualnego stanu i przewidywanych zmian zapotrzebowania miasta na ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. Celem jest określenie przedsięwzięć racjonalizujących użytkowanie energii oraz możliwości wykorzystania istniejących nadwyżek zasobów energii i stosowania środków poprawy efektywności energetycznej.

Sporządzenie planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania pozwala na prognozowanie potrzeb realizacji inwestycji energetycznych przez przedsiębiorstwa związane z tą branżą, modernizację istniejących zasobów oraz pozyskiwanie nowych źródeł energii oraz koordynację

³³ Uchwała Nr VII/88/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 26 lutego 2019 r. zmieniająca uchwałę Nr LXIV/1010/VI/2014 z 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025".

³⁴ Uchwała Nr XXXV/623/VIII/2020 Rady Miasta Poznania z dnia 29 września 2020 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Poznania do roku 2035.

³⁵ Uchwała Nr XXXIX/691/VIII/2020 Rady Miasta Poznania z dnia 08 grudnia 2020 r. w sprawie uchwalenia "Wieloletniego planu rozwoju i modernizacji urządzeń wodociągowych i urządzeń kanalizacyjnych będących w posiadaniu Aquanet S.A. na lata 2020-2029 – korekta Nr 20/002/PI-10".

³⁶ Uchwała Nr VI/78/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 05 lutego 2019 r. w sprawie uchwalenia aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania.

tych działań z polityką przestrzenną i polityką rozwoju miasta. Działania te gwarantują zaspokojenie bieżących i przyszłych potrzeb energetycznych mieszkańców w sposób zapewniający bezpieczeństwo, niezawodność dostaw, optymalizację kosztów zakupu oraz minimalizację zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

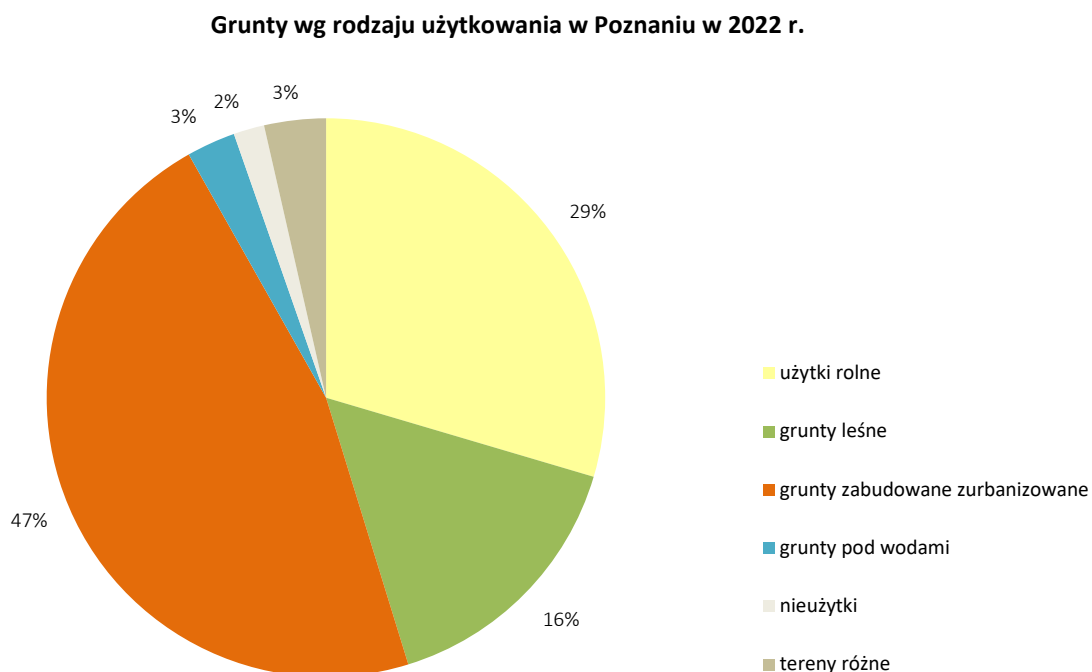
3.2.18. Polityka Mobilności Transportowej i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania

Polityka Mobilności Transportowej³⁷ wyznacza kierunki rozwoju w dziedzinie transportu w sposób strategiczno-polityczny, jednakże główny nacisk kładzie na mieszkańca miasta – uczestnika podróży – pasażera. W dokumencie określono kryteria wspomagające procesy monitorowania polityki mobilności i jej wdrażania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Poznania jest dokumentem obejmującym kompleksowo zagadnienia dotyczące transportu i przemieszczania się w obrębie miasta. W jego zapisach ujęto wszystkie aspekty rozwoju transportu, które wzajemnie się przenikają, tj.: ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego, w tym kolejowego, drogowego, integracji środków transportu, kwestii parkingowych, transportu ładunków, elektromobilności, zagospodarowania przestrzennego, rewitalizacji technologii cyfrowych, itd. Dokument ten stanowi wytyczne dla osiągnięcia zrównoważonego, zintegrowanego i sprzyjającego mobilności systemu transportu w mieście Poznań.

3.3. DOTYCHCZASOWE PRZEZNACZENIE, ZAGOSPODAROWANIE I UŻYTKOWANIE TERENÓW

3.3.1. Użytkowanie i zagospodarowanie terenów

Sposób użytkowania gruntów w mieście określono na podstawie zestawienia gruntów miasta Poznania zgodnie ze stanem na dzień 15 marca 2022 r. W tabeli nr 1 oraz na poniższym diagramie przedstawiono bilans terenów według rodzajów użytkowania.



³⁷ Uchwała Nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania.

Tabela nr 1. Zestawienie gruntów według rodzaju użytkowania. Stan na 15.03.2022 r.

Lp.	Grupy terenów według użytkowania	Rodzaj użytkowania	Powierzchnia	Udział powierzchni ogólnej miasta
			[ha]	[%]
1	Użytki rolne	Grunty orne	6241,48	23,83
2		Sady	203,62	0,78
3		Łąki trwałe	713,02	2,72
4		Pastwiska trwałe	370,82	1,42
5		Grunty zadrzewione i zakrzewione na użytkach rolnych	25,64	0,10
6		Grunty pod stawami	23,07	0,09
7		Grunty pod rowami	55,47	0,21
8		Grunty rolne zabudowane	76,03	0,29
Razem			7709,15	29,44
9	Grunty leśne	Lasy	3946,79	15,07
10		Grunty zadrzewione i zakrzewione	150,94	0,58
Razem			4097,73	15,65
11	Grunty zabudowane i zurbanizowane	Tereny mieszkaniowe	3735,97	14,26
12		Tereny przemysłowe	1043,27	3,98
13		Inne tereny zabudowane	2281,59	8,71
14		Zurbanizowane tereny niezabudowane	584,07	2,23
15		Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	988,61	3,77
16		Tereny komunikacyjne – drogi	2627,62	10,03
17		Tereny komunikacyjne – kolejowe	565,10	2,16
18		Inne tereny komunikacyjne	405,77	1,55
19		Grunty przeznaczone pod budowę dróg publicznych lub kolejowych	9,62	0,04
Razem			12241,62	46,73
20	Grunty pod wodami	Powierzchniowymi płynącymi	634,16	2,42
21		Powierzchniowymi stojącymi	110,38	0,42
Razem			744,73	2,84
22	Nieużytki		466,34	1,78
23	Tereny różne		931,71	3,56
Razem powierzchnia obszaru miasta			26 191,09	100,00

Źródło: System Informacji Przestrzennej miasta Poznania

W ramach terenów zurbanizowanych istnieją powierzchnie niezagospodarowane. Występują one w dużym rozproszeniu. Tereny niezagospodarowane lub zagospodarowane tymczasowo są na ogół tylko pozornie wolne od zabudowy. Główne problemy w ich odzyskaniu pod nowe zagospodarowanie to: trudne do likwidacji stany istniejące (pozostałości starej zabudowy, fundamenty, zbrojenia, fragmenty starej infrastruktury technicznej, komunikacyjnej itp.), nieuregulowane stany własnościowe, protesty społeczne czy wysokie koszty inwestowania, wynikające m. in. z kosztów przebudowy infrastruktury i komunikacji. Na wielu z tych terenów, po ich uporządkowaniu, możliwa będzie realizacja nowych funkcji.

3.3.2. Sytuacja planistyczna miasta Poznania

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2014 r. tereny wyłączone z zabudowy stanowiły prawie 29% powierzchni miasta, tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania prawie 12%, w tym ponad 7% stanowiły tereny zieleni, a ponad 4% tereny przeznaczone pod zabudowę położone na obszarach klinów zieleni. Tereny komunikacji i infrastruktury obejmowały niemal 14% powierzchni Poznania, inne tereny o specjalnych warunkach zagospodarowania, w skład których wchodziły miejsca składowania odpadów wraz z terenami i obszarami górniczymi zajmowały 0,12%. Największą powierzchniowo kategorię terenów stanowiły natomiast tereny przeznaczone pod zabudowę, zajmujące ponad 45% ogólnej powierzchni miasta. Powyższe ilustruje tabela nr 2.

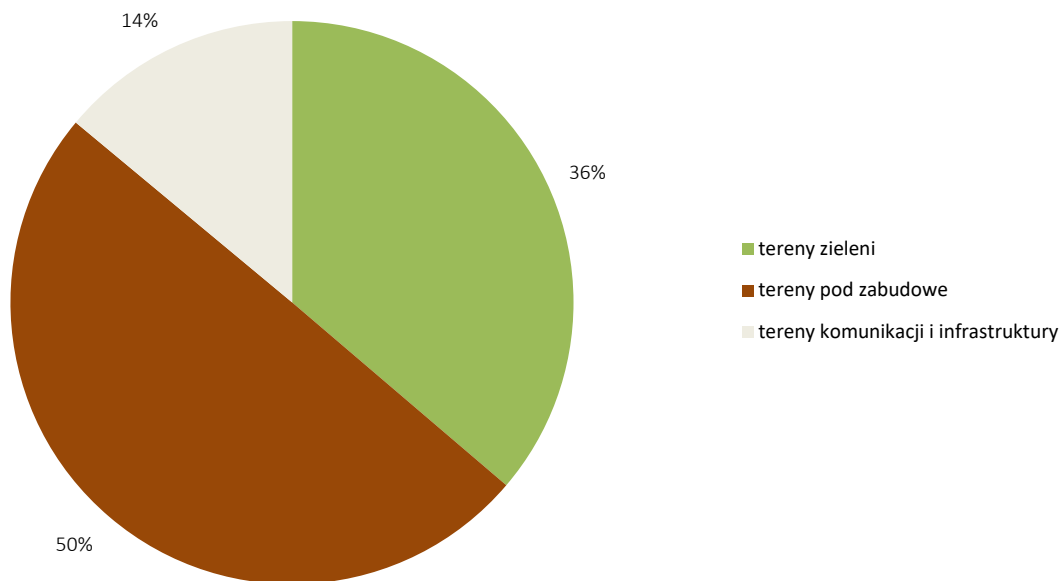
Tabela nr 2. Bilans terenów według kierunków przeznaczenia wskazanych w Studium z 2014 r.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania 2014 r.		
Kategoria terenów	Powierzchnia w ha	Udział w powierzchni miasta
	[ha]	[%]
Tereny wyłączone z zabudowy	7 566,8	28,89
Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania – tereny zieleni	1 921,8	7,34
Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania – tereny przeznaczone pod zabudowę położone na obszarach klinów zieleni, Natura 2000, obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo i krajobrazowo lub sąsiadujących z obszarami cennymi przyrodniczo	1 156,4	4,42
Tereny komunikacji i infrastruktury	3 618,6	13,82
Tereny o specjalnych warunkach zagospodarowania – miejsca składowania odpadów, tereny i obszary górnicze	32,8	0,12
Tereny przeznaczone pod zabudowę	12 295,9	45,42

Źródło: Opracowanie własne

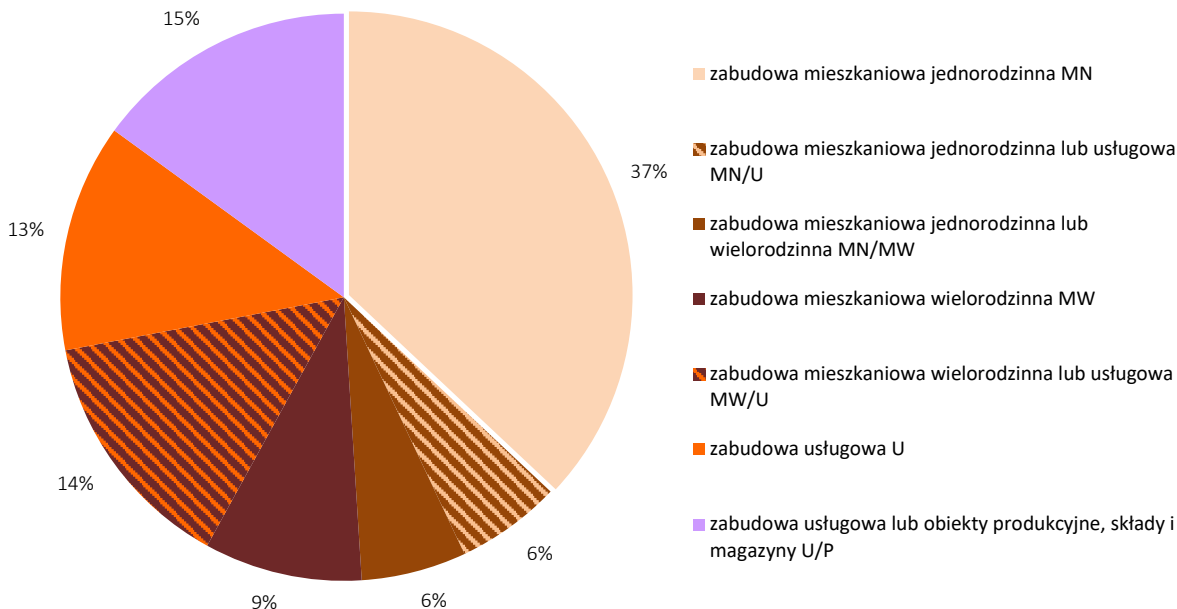
W Studium z 2014 r. udział przedstawionych powyżej terenów zawarty w trzech kategoriach: zieleni, zabudowy, komunikacji i infrastruktury, obrazuje poniższy diagram.

Struktura kierunków przeznaczenia terenów w Studium miasta Poznania z 2014 r.



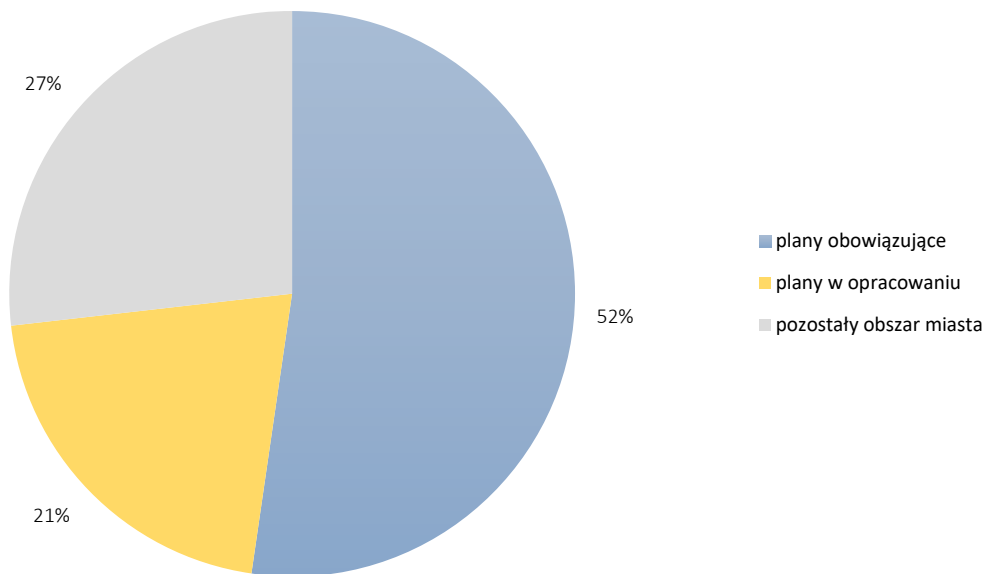
Ponad 70% powierzchni wszystkich terenów o kierunku przeznaczenia pod zabudowę stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej oraz mieszkaniowo-usługowej, przy czym około 37% są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Zabudowę usługową wskazano na 13%, a zabudowę usługową lub obiekty produkcyjne, składy i magazyny na 15% terenów przeznaczonych pod zabudowę.

Struktura rodzaju zabudowy na terenach o kierunku przeznaczenia pod zabudowę w Studium miasta Poznania z 2014 r.



Sytuację planistyczną Poznania odzwierciedla stopień pokrycia powierzchni miasta planami miejscowymi. Na dzień 1 lipca 2022 r. obowiązującymi oraz sporządzanymi planami miejscowymi objęte było 73,3% obszaru miasta. Plany obowiązujące w liczbie 305 dokumentów obejmują 13 705,8 ha, co stanowi 52,3% powierzchni Poznania. W trakcie opracowania było natomiast 141 planów, zajmujących łącznie powierzchnię 5939,9 ha, czyli 22,6% powierzchni Poznania (w tym 50 projektów mpzp na terenach już objętych obowiązującymi planami, co stanowi 438,4 ha i odpowiednio około 1,7% powierzchni miasta).

Udział obszarów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni miasta w 2022 r.



Na mapie nr 1 przedstawiono przeznaczenie terenów w Poznaniu wynikające z ustaleń obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Ocenia się, że procesy planistyczne w Poznaniu są prowadzone racjonalnie, pozwalając na realizację polityki przestrzennej miasta, zawartej w Studium. W szczególności uwzględniają one kwestie priorytetowe, związane z ochroną terenów zieleni, systemem komunikacyjnym i terenami rozwoju funkcji mieszkaniowo-usługowych oraz realizacji inwestycji celu publicznego.

Polityka ochronna w zakresie obejmowania planami (obowiązującymi lub sporządzanymi) obszarów wchodzących w skład klinów zieleni realizowana jest konsekwentnie. Na dzień 1 lipca 2022 r. 80% ich powierzchni objętych jest obowiązującymi planami miejscowymi. Celem tych planów jest przede wszystkim ochrona przed zabudowywaniem terenów cennych przyrodniczo, wyłączonych w Studium z zabudowy.

3.4. ŁAD PRZESTRZENNY

3.4.1. Klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta

Główną strukturą przestrzenną determinującą układ urbanistyczny Poznania jest unikatowy, klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta. Ma on ogromne znaczenie przede wszystkim dla powiązań przyrodniczych Poznania, gdyż umożliwia zachowanie ciągłości ekologicznej z terenami zieleni gmin ościennych, a także z bardziej odległymi obszarami cennymi przyrodniczo w skali regionalnej i europejskiej.

Tak wykształcony układ zieleni stanowi jednocześnie szkielet funkcjonalno-przestrzenny, który podzielił miasto na różnorodne strefy.

Zasadniczy, a zarazem historyczny układ zieleni tworzy system ciągów ekologicznych wzdłuż dolin Warty i jej dopływów na kierunku północ-południe i wschód-zachód oraz system pierścieniowy oparty o założenia poforteczne.

Koncepcja klinowo-pięścieniowego systemu zieleni Poznania powstała w latach 1930-1934. Jej autorami byli ówczesny architekt miasta prof. Władysław Czarnecki i przyrodnik prof. Adam Wodziczko, którzy zaproponowali ochronę systemu zieleni opartego na sieci hydrograficznej – dolinach głównych rzek, tworzących charakterystyczne kliny zieleni wnikające do wnętrza miasta oraz na kompleksie obiektów po twierdzy fortowej, tworzących koncentrycznie układające się pierścienie.

Głównymi elementami systemu są cztery kliny zieleni, które rozszerzają się wraz z oddalaniem od centrum ku granicom miasta oraz pierścienie zieleni miejskiej – wewnętrzny, środkowy i zewnętrzny.

Kliny zieleni wykorzystują naturalnie ukształtowane doliny rzeczne: na osi północ-południe dolinę Warty, w kierunku zachodnim dolinę Bogdanki, natomiast w kierunku wschodnim doliny rzek Cybiny oraz Główniej. Kliny te w pobliżu centrum mają raczej charakter parkowy, natomiast w miarę zbliżania się do granic miasta zmieniają swój charakter na leśny, łącząc się z lasami w okolicach Puszczykowa, Promna i Czerwonaka.

Klin północny („naramowicki”) obejmuje swoim zasięgiem położone na północ od centrum miasta tereny doliny Warty wraz z terenami zieleni w obrębie Umultowa, Radojewa i Moraska. Poprzez tereny leśne północnej części doliny Warty, klin łączy się z obszarem Natura 2000 (SOO) „Biedrusko” (PLH300001) oraz od północnego wschodu z Parkiem Krajobrazowym „Puszcza Zielonka” i obszarem Natura 2000 (OZW) „Uroczyska Puszczy Zielonki” (PLH300058).

Klin południowy („dębiński”) obejmuje szeroki pas doliny Warty, wyznaczony zasięgiem wód powodziowych, położony na południe od centrum miasta. Klin ten tworzą głównie tereny łąk oraz łągów. Poza granicami miasta klin ten łączy się z Wielkopolskim Parkiem Narodowym, obszarem Natura 2000 (OZW) „Ostoja Wielkopolska” (PLH300010), obszarem Natura 2000 (SOO) „Rogalińska Dolina Warty” (PLH300012) oraz obszarem Natura 2000 (OSO) „Ostoja Rogalińska” (PLB300017).

Klin wschodni („cybiński”) tworzą głównie rozległe tereny zieleni w dolinie Cybiny oraz wąska, fragmentarycznie bardzo uregulowana, dolina rzeki Główniej. W zasięgu rozszerzającej się doliny Cybiny utworzono sztuczne Jezioro Maltańskie i sztuczne stawy: Olszak, Browarny, Młyński i Antoninek. Klin ten łączy się z terenami cennymi przyrodniczo położonymi poza miastem – terenami zieleni w gminie Swarzędz wokół Jeziora Swarzędzkiego, obszarem Natura 2000 (OZW) „Dolina Cybiny” (PLH300038) i już dalej z obszarem Parku Krajobrazowego „Promno”, położonym głównie w gminie Pobiedziska. Klin wschodni rozszerzając się w kierunku południowo-wschodnim obejmuje swoim zasięgiem również dolinę cieku Michałówka i tereny leśne w jej pobliżu. Dolina rzeki Główniej, ograniczona zabudową i układem komunikacyjnym, poszerza klin przy granicy miasta w kierunku północno-wschodnim i stanowi powiązanie przyrodnicze miasta z dużymi powierzchniami leśnymi w gminie Swarzędz i gminie Pobiedziska, sięgając sztucznego zbiornika wodnego – Jeziora Kowalskiego i terenów otuliny Parku Krajobrazowego „Puszcza Zielonka”, otuliny Parku Krajobrazowego „Promno” oraz Lednickiego Parku Krajobrazowego.

Klin zachodni („golęciński”, określane również jako klin północno-zachodni) tworzą tereny zieleni wokół rzeki Bogdanka. Klin rozszerzając się w kierunku północno-zachodnim, obejmuje duże, zwarte tereny leśne wraz ze sztucznym jeziorem Rusałka oraz dwoma największymi w Poznaniu jeziorami naturalnymi Kierskim i Strzeszyńskim oraz kilkoma, występującymi pośród terenów leśnych, terenami rolniczymi. Klin ten łączy się z obszarem Natura 2000 „Dolina Samicy” (PLB300013) i nieco dalej poza granicami miasta z Obszarem Chronionego Krajobrazu Dolina Samicy Kierskiej, położonym już na terenie gminy Rokietnica.

Ponadto w pobliżu południowej granicy miasta wykształciły się dwa kolejne kliny zieleni. Jeden ukształtowany w oparciu o naturalną dolinę i rozlewiska Potoku Junikowskiego. Drugi obejmuje naturalnie ukształtowaną dolinę i rozlewiska rzeki Kopel. Głównym celem kreowania klinów zieleni przy południowej granicy miasta jest ochrona naturalnych terenów zasobnych w wody powierzchniowe.

Generalnie, formowanie klinów opierało się na zachowaniu wszystkich obszarów wpływających na zasilanie wód rzeki Warty oraz utrzymaniu znacznych terenów leśnych, gwarantujących bioróżnorodność w zasięgu jej zlewni. Na współtworzenie klinów wpłynęły również działania człowieka, polegające na tworzeniu na tych terenach ogrodów działkowych, zachowaniu parków podworskich i prowadzeniu na znacznych powierzchniach, w pobliżu terenów leśnych, upraw polowych, sadowniczych i ogrodniczych.

Elementy pierścieniowe klinowo-pierścieniowego systemu zieleni Poznania tworzyły trzy współśrodkowe kręgi terenów zieleni, w tym:

- pierścień wewnętrzny, składający się z terenów zieleni założonych w centrum miasta na gruntach po średniowiecznych murach obronnych,
- pierścień środkowy, składający się z terenów zieleni założonych na terenach po wewnętrznym pierścieniu XIX-wiecznych pruskich fortyfikacji i ich obwałowaniach w zasięgu tzw. Ringu Stübbera,
- pierścień zewnętrzny, składający się z zieleni otaczającej budowlę forteczną, tworzące zewnętrzny pierścień XIX-wiecznych fortyfikacji miejskich.

Dwa pierścienie wewnętrzny i środkowy składają się z zieleni urządzonej, ściśle kontrolowanej przez człowieka. Tworzą je założenia parkowe, zieleńce, skwery oraz aleje drzew, w tym m. in. park F. Chopina, zieleńiec na Wzgórzu Przemysła, park J. H. Dąbrowskiego, park H. Wieniawskiego, park S. Moniuszki, zadrzewienia w al. Niepodległości oraz Cytadela. Należy natomiast podkreślić, że pierwotnie wyznaczone pierścienie wewnętrzny i środkowy zieleni zostały zrealizowane tylko w niewielkim stopniu i nie tworzą zwartych struktur.

Zieleń pierścienia zewnętrznego ma już inny charakter. W XX w. tworzył on niemal ciągłą strukturę. Oprócz zieleni samych fortów, tworzyły go enklawy zieleni seminaturalnej porastającej kilkadziesiąt pomocniczych schronów, zapewniających łączność pomiędzy poszczególnymi obiektami fortecznymi. Obecnie, na skutek rozwoju terenów zabudowanych i komunikacyjnych, łączność ta została również przerwana. Zieleń forteczna na ogół ma charakter spontaniczny i podlega wtórnej sukcesji.

Opisany powyżej klinowo-pierścieniowy system zieleni Poznania pełni kilka znaczących funkcji w mieście. Do najistotniejszych z nich należą:

- biologiczna, siedliskotwórcza – pełniona przez tereny obejmujące ekosystemy leśne, łąkowe, łąkowe oraz zieleń urządzonej, na których występują zbiorowiska roślinne o dużej różnorodności biologicznej, stanowiące jednocześnie główne ostoje zwierząt w Poznaniu,
- klimatyczna – dzięki dużemu udziałowi terenów zieleni, zwłaszcza tej wysokiej i terenów otwartych o małym zainwestowaniu zapewnia i reguluje regenerację i wymianę powietrza w mieście,
- hydrologiczna – dzięki dużemu udziałowi wód powierzchniowych i terenów biologicznie czynnych reguluje obieg wody w zlewniach, retencję, odpływ, parowanie i zasilanie wód podziemnych,
- rekreacyjna.

Podsumowując, idea klinowo-pierścieniowego systemu zieleni stanowi unikatową i nadal trwałą strukturę urbanistyczną, wyróżniającą Poznań na tle innych dużych miast Polski. W związku z ogromnym znaczeniem korzyści ekologicznych położonych w obrębie Poznania należy podjąć działania sprzyjające zachowaniu, ochronie i wzbogacaniu walorów przyrodniczych terenów współtworzących klinowo-pierścieniowy system zieleni. Należy również dążyć do zachowania ciągłości systemów przyrodniczych miasta z systemem lokalnym, regionalnym i europejskim.

3.4.2. Struktura i rozmieszczenie zabudowy mieszkaniowej

Zabudowa mieszkaniowa w Poznaniu skupiona jest przede wszystkim na Starym Mieście, Jeźycach, Łazarzu i Wildzie. Dużą tendencją do skupień zauważyć można również na Ratajach, Winogradach i Piątkowie, a także na Świerczewie, Naramowicach i Podolanach.

Struktura typów zabudowy na terenie Poznania jest zróżnicowana. W mieście widoczne jest koncentryczne rozłożenie jednostek mieszkalnych. Im bliżej centrum, tym większa intensywność zabudowy mieszkaniowej. Na peryferiach miasta jednostki mieszkalne charakteryzują się zabudową jednorodziną z mniejszą intensywnością i w przeważającej części skoncentrowane są na wyraźnych strukturach osiedli mieszkaniowych, czego przykładem są: Szczepankowo, Świerczewo, os. Kwiatowe, Krzyżowniki-Smochowice, Strzeszyn Grecki oraz Podolany.

Porównując powierzchnię występujących w Poznaniu kwartałów zabudowy, w strukturze miasta znacząco przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, stanowiące około 68% (3 991 ha) zabudowań mieszkalnych. Ponad połowę mniej, bo 29% (1 720 ha) zajmują kwartały zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Pozostałe 3% (175 ha) stanowią kwartały zabudowy mieszanej jedno- i wielorodzinnej.

Kwartały zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowane są, w zdecydowanej większości, poza III ramą komunikacyjną. Przykładem rejonów miasta charakteryzujących się występowaniem, co do zasady, wyłącznie zabudowy jednorodzinnej są: Szczepankowo, Sptawie, Krzesiny, czy Kiekrz. Kwartały zabudowy jednorodzinnej w równym stopniu stanowią obszary w pełni i częściowo zainwestowane. Tereny częściowo zainwestowane występują głównie we wschodniej i północnej części Poznania.

Wśród typów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na obszarze miasta wyróżnić można kwartały zabudowy: wolno stojącej, wolno stojącej i bliźniaczej, bliźniaczej, szeregowej, grupowej oraz mieszanej. W strukturze miasta widoczna jest zależność wskazująca na zwiększenie występowania jednorodnych typów zabudowy wraz ze zwiększeniem odległości od centrum miasta. Dodatkowo zaznaczyć należy, że jednorodność ta widoczna jest w szczególności na północnych i wschodnich peryferiach Poznania.

Kwartały zabudowy wolno stojącej znajdują się głównie w rejonach: Umultowa, Podolan, Strzeszyna, Kiekrza, Starołęki, Minikowa, Marlewa, Szczepankowa. Zabudowa szeregowa występuje natomiast przede wszystkim w zachodniej części miasta, w rejonie: Świerczewa, Strzeszyna czy Ławicy.

W Poznaniu koncentracja zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej widoczna jest w obszarze śródmieścia oraz w granicach II ramy komunikacyjnej. Czytelny jest brak zabudowy wielorodzinnej w południowo-wschodniej części miasta, w rejonach: Szczepankowa, Pokrzywna i Kobylepoła. 30% powierzchni terenów zabudowy wielorodzinnej znajduje się poza III ramą komunikacyjną. Kwartały te leżą przede wszystkim w obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym.

Wśród typów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na obszarze miasta wyróżnione zostały kwartały zabudowy: willi miejskich i małych domów mieszkalnych, willi miejskich, małych domów mieszkalnych, zabudowy wysokiej, blokowej, zwartej i dowolnej. Przeważa zabudowa blokowa, obejmująca około 79% tego typu zabudowań. Mniejszy odsetek stanowi zabudowa zwarta (17%) oraz wille miejskie i małe domy mieszkalne (3,5%).

W strukturze typów zabudowy w obszarze śródmieścia widoczna jest przewaga zabudowy zwartej, uzupełnionej willami miejskimi i małymi domami mieszkalnymi. Poza tą strefą dominuje zabudowa blokowa, tworząca w dużej mierze wyraźne osiedla o dość równomiernym rozkładzie. Ponad połowa powierzchni kwartałów pod zabudowę blokową w mieście stanowi budownictwo nowsze niż bloki z „wielkiej płyty” (48% zabudowy blokowej). Bloki „z wielkiej płyty” występują głównie na terenie: Piątkowa, Winograd i Rataj. Nowsze budownictwo w formie zabudowy wielorodzinnej rozwija się przede wszystkim

w zachodniej i północnej części Poznania. Zabudowa blokowa, poza rejonem Łaciny, znajduje się poza obszarem śródmieścia. W strukturze miasta widoczne jest również rozproszenie pojedynczych terenów z willami miejskimi lub małymi domami mieszkalnymi.

Strukturę przestrzenną Poznania, w zakresie zabudowy mieszkaniowej, zaburzają w dużej mierze budynki mieszkalne zlokalizowane na terenach o innym przeznaczeniu niż mieszkaniowe, wskazanym w Studium z 2014 r. Zidentyfikowano ponad 1 800 takich budynków, z czego 35% wybudowano na terenach usługowo-produkcyjnych, 28% na terenach usługowych, 13% na terenach transportu, 12% na terenach ogrodów działkowych oraz 12% na terenach zieleni. Szczególnie 4 ogrody działkowe mają znaczący udział budynków mieszkalnych – przy ulicach Bałtyckiej i Syreniej (ROD im. ks. Z. Masłowskiego), na Krzyżownikach-Smochowicach (ROD „Zakątek”) oraz 2 na Świerczewie (ROD „Górczynka” i ROD im. Piotra Skargi).

Charakterystyka oraz rozmieszczenie typów zabudowy mieszkaniowej w Poznaniu przedstawiona została na mapie nr 2.

3.4.3. Struktura i rozmieszczenie zabudowy usługowej i produkcyjnej

Na tereny usługowe składają się usługi publiczne i komercyjne. Grupę usług publicznych reprezentują usługi związane z publiczną nauką i oświatą, kulturą, opieką zdrowotną i społeczną oraz administracją. Wśród usług publicznych ważne miejsce zajmują usługi metropolitalne wyższego rzędu, centrotwórcze, skoncentrowane w obszarze śródmieścia. Część tych usług zlokalizowanych jest poza granicami śródmieścia. Wśród nich wyróżnić można, m. in. kampus Uniwersytetu im. A. Mickiewicza na Morasku, Uniwersytet Przyrodniczy, szpitale kliniczne, Szpital Wojewódzki.

W śródmieściu Poznania występuje również koncentracja placówek handlowych. W ciągu ostatnich kilkunastu lat w wyniku rozwoju wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, sieci handlu detalicznego, a także stopniowej degradacji ulic handlowych, struktura funkcjonalno-przestrzenna handlu uległa istotnym przemianom. Handel śródmiejski stał się w znacznym stopniu rozdrobniony i cechuje się dużym usieciowieniem.

Obserwuje się wzrost zainteresowania małymi centrami osiedlowymi w zasięgu dojazdu pieszego. Pozytywnym zjawiskiem w Poznaniu jest także koncentracja placówek handlowych na targowiskach i rynkach. Dostrzegany jest potencjał targowisk oraz podejmowane są działania w zakresie ich przebudowy i dostosowania do zróżnicowanych potrzeb różnych grup użytkowników.

Znaczący udział w grupie usług komercyjnych zajmują wielkopowierzchniowe centra handlowo-usługowe, które rozwinęły się zarówno w śródmieściu (np. Stary Browar, Galeria Malta, Poznań City Center), jak i na obrzeżach miasta (Franowo, Fabianowo-Kotowo, Marcelin). W ostatnich latach kondycja istniejących dużych centrów handlowych w Poznaniu ulega pogorszeniu. Spada ich rentowność, co wraz z rozwojem sektora e-commerce i innymi trendami makroekonomicznymi może stać się czynnikiem hamującym rozwój tych obiektów i wymuszającym ich przekształcenia funkcjonalne. W 2019 r. w Poznaniu wskaźnik pustostanów, czyli niewykorzystanej powierzchni handlowej, w obiektach wielkopowierzchniowych wynosił 5,6% i był drugim najwyższym w kraju, po Łodzi³⁸. W III kwartale 2020 r. współczynnik ten wzrósł w mieście do 6,8%.³⁹

³⁸Colliers International. I połowa 2019 r. Polska rynek handlowy. Centra handlowe w aglomeracjach: <https://www.colliers.com/pl-pl/research/centra-handlowe-w-aglomeracjach-2019>.

³⁹Dane pozyskane od Colliers International.

Tereny produkcyjne w stolicy Wielkopolski nie skupiają się w jednym miejscu. Poznań charakteryzuje się rozproszeniem funkcji produkcyjnej, a tereny te zlokalizowane są przede wszystkim w północno-wschodniej i południowej części miasta, w rejonach: Główniej, Karolina, Antoninka, Podolan, Starołęki oraz na południe od ul. Hetmańskiej.

Historycznie przemysł w Poznaniu był lokalizowany w centrum miasta (np. Stara Gazownia, Stara Rzeźnia), w dzielnicach Wilda i Jeżyce oraz w rejonach Starołęki i Główniej. Obecnie produkcja w centrum i dzielnicach położonych w bliskim sąsiedztwie śródmieścia wypierana jest przez zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Jednakże są to wciąż atrakcyjne dzielnice dla małych przedsiębiorstw dla lokalizacji manufaktur czy zakładów rzemieślniczych.

W zakresie struktury i funkcjonowania istniejącej i planowanej zabudowy usługowo-produkcyjnej, w przyszłych działaniach planistycznych należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- potrzebę wzmocnienia, rozwoju i kreowania nowych lokalnych centrów usługowych, zwłaszcza poza centrum i na nowych obszarach wskazanych do rozwoju mieszkalnictwa,
- umożliwienie rozwoju terenów wielofunkcyjnych w miejscu dzisiejszych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych,
- umożliwienie zachowania i rozwoju tradycyjnej i nowoczesnej produkcji śródmiejskiej.

3.4.4. Wysokość zabudowy i miejsca identyfikacji przestrzennej

Poznań, jedno z największych i najstarszych miast w Polsce, ma zróżnicowaną strukturę wysokości zabudowy. Wynika to zarówno z czynników historycznych – rozwoju opartego o lokacje średniowieczne, rozwoju dzielnic śródmiejskich w erze przemysłowej czy powojennych inwestycji mieszkaniowych na osiedlach modernistycznych, jak i ograniczeń oraz przyrodniczych barier przestrzennych (rzeki, jeziora, lasy i tereny klinów zieleni) oraz technicznych (układ głównych dróg i linii kolejowych, ograniczenia wynikające z lokalizacji lotnisk).

Generalnie, jednostki urbanistyczne Poznania charakteryzują się przewagą budynków niskich (do 12 m). Zabudowa średniowysoka koncentruje się w centralnej części miasta oraz na przyległych osiedlach. Zabudowa wysoka i wysokościowa w przeważającej części zlokalizowana jest w ścisłym centrum – w rejonie założenia Ringu Stübena oraz na osiedlach o charakterze modernistycznym. Cechą charakterystyczną kształtowania się wysokości zabudowy w Poznaniu jest jej stopniowe obniżanie w miarę oddalania się w kierunku peryferyjnym. Dominuje tam rozluźniona i często nieuporządkowana, mieszana struktura wysokości budynków. Czytelne jest wyraźne obniżenie wysokości zabudowy oraz brak wyodrębnionych urbanistycznie i architektonicznie struktur – lokalnych centrów usługowych czy miejsc identyfikacji. Model wysokości zabudowy miasta Poznania przedstawiony został na mapie nr 3.

Typowa wysokość w obszarze centrum i całego śródmieścia to 5 kondygnacji (około 18 m). W śródmieściu dominanty i subdominanty zlokalizowane są na zamknięciach osi kompozycyjnych, a ich skala uwzględnia kontekst otoczenia. Najczęściej ich przewyższenie wynosi około 30% wysokości kamienic tworzących pierzeję ulicy (np. „Okrągłak” przy ul. 27 Grudnia czy zespół biurowców Alfa przy ul. Św. Marcin). Wyjątkiem jest zespół 13-kondygnacyjnych budynków biurowych przy ul. Piekary (56 m), zrealizowany jako fragment niedokończonego założenia, w ramach szerszej koncepcji urbanistycznej przebudowy centrum. Stąd jego przypadkowy charakter względem współczesnej – i zarazem historycznej – sieci ulic oraz otaczających kamienic śródmiejskich.

Przestrzenny rozwój miasta nastąpił wzdłuż osi wschód-zachód: Śródmieście – dzielnica Rataje oraz na północ wzdłuż trasy PST: Winogrody, Piątkowo, Naramowice. W sylwecie miasta istotną rolę odgrywają zespoły zabudowy obu tarasów Rataj oraz osiedla Winogrody. Poznańskie osiedla modernistyczne zaprojektowano jako „domy w zieleni”. Do tej pory udaje się utrzymać ten charakter i przeciwdziałać dogęszczaniu zabudowy.

Stary Rynek wraz z systemem placów i powiązań pomiędzy nimi, które zlokalizowane są w obszarze wyznaczonym przez I ramę komunikacyjną, tworzy najważniejszą strefę przestrzeni publicznej w Poznaniu. Jego uzupełnieniem są cztery rynki ulokowane w pozostałej części strefy funkcjonalnego śródmieścia: Jeżycki, Łazarski, Wildecki i Wschodni. W związku z intensywną rozbudową miasta, w drugiej połowie ubiegłego wieku, w strukturach nowych dzielnic w większym lub mniejszym stopniu kreowano nowe lokalne miejsca ich identyfikacji.

Ekspansja śródmieścia w stronę terenów kolejowych realizuje koncepcję poznańskiego „City” – liniowej strefy wysokiej i wysokościowej zabudowy wzdłuż terenów kolejowych, powiązanej z poprzecznym systemem zieleni i sieci dróg. Idea „City” oparta jest o węzeł komunikacyjny transportu zbiorowego i indywidualnego, otoczony zespołem budynków wysokich, w otoczeniu zieleni publicznej o charakterze bulwaru. W ostatnich latach wzdłuż ul. Matyi i ul. Królowej Jadwigi zrealizowano kilka obiektów wysokich i wysokościowych, m. in.: biurowiec Omega Ataner, budynek Delta Ataner, Andersia Tower, Andersia Silver, budynki D i E na Nowym Rynku w rejonie od ul. Matyi. Dostrzec można potrzebę rozwoju inwestycji strefy „City” w kierunku północnym i południowym.

W Poznaniu istnieją, kluczowe dla rozpoznawania fizjonomii urbanistycznej miasta, punkty i ciągi widokowe historycznych panoram. Najbardziej charakterystyczne, stanowiące szerokie otwarcia widokowe na obszar śródmieścia to widok na kościół Bernardynów p.w. św. Franciszka Serafickiego, Ratusz, Górę Przemysła, Katedrę, „dzielnicę zamkową” (Collegium Iuridicum Uniwersytetu im. A. Mickiewicza, Zamek Cesarski, Akademię Muzyczną) i Cytadelę. Stąd przy wprowadzaniu nowej zabudowy należy chronić relacje przestrzenne ukształtowanej przez setki lat fizjonomii miasta.

3.4.5. Elementy dysharmonizujące krajobraz miejski

W sylwecie Poznania pojawia się szereg innych niż wcześniej wymienione, elementów, które wprowadzają chaos przestrzenny i negatywnie wpływają na postrzeganie miasta. W większym bądź mniejszym stopniu występują one na terenie całego Poznania. Należą do nich przede wszystkim:

- napowietrzne linie elektroenergetyczne oraz nadziemne sieci ciepłownicze,
- tereny o tymczasowym zagospodarowaniu w centrum i śródmieściu miasta,
- przypadkowe braki w zabudowie i wolne, niezorganizowane, często z widocznymi pozostałościami po dawnej zabudowie, przestrzenie dekomponujące układ przestrzenny,
- obiekty niedostosowane do otaczającej, w szczególności historycznej zabudowy oraz zabudowa o bardzo niskich walorach estetycznych, np. garaże, budynki gospodarczo-magazynowe, kioski.

3.4.6. Bariery funkcjonalno-przestrzenne rozwoju miasta

W zurbanizowanej przestrzeni Poznania wyraźnie wyodrębniają się bariery funkcjonalno-przestrzenne, zarówno o pozytywnym, jak i negatywnym odbiorze użytkowników przestrzeni miejskiej. Kwalifikacja elementów przestrzeni do kategorii barier jest względna, bowiem uzależniona od rodzaju użytkownika przestrzeni. Inaczej będzie postrzegać bariery przestrzenne pieszy, nieco inaczej rowerzysta, a na przeciwnym biegunie częstokroć znajdzie się kierowca samochodu. Do głównych barier w Poznaniu zaliczono:

- rzekę Wartę na odcinku od mostu Lecha do mostu Dębińskiego, stanowiącą barierę funkcjonalną, przede wszystkim ze względu na małą liczbę przepraw,
- tory kolejowe z obszarami przyległymi oddzielające: Strzeszyn od Podolan, Morasko i Umultowo od Piątkowa i Naramowic, Szczepankowo od Franowa, Świerczewo i Kopaninę od Górczyna, Wildę od Łazarza oraz przecinające Ostrów Tumski,
- drogowe trakty komunikacyjne:
 - ciąg ul. Lechickiej oddzielający osiedla mieszkaniowe (Winogrady i Piątkowo),
 - autostrada oddzielająca Minikowo od Marlewa;
- rozległe tereny leśne i zieleni nieurządzonej na obszarach poza ścisłym centrum miasta, mimo niezaprzeczalnego znaczenia przyrodniczego, klimatycznego i rekreacyjnego, ograniczające lub utrudniające dostęp do usług podstawowych i ogólnomiejskich.

3.5. STAN, JAKOŚĆ I WYMOGI OCHRONY ŚRODOWISKA

3.5.1. Stan środowiska

3.5.1.1. Warunki geomorfologiczne i geologiczne

Miasto Poznań położone jest w południkowo zorientowanej Przełomowej Dolinie Warty, rozdzielającej dwie jednostki morfologiczne – Wysoczyznę Poznańską po zachodniej stronie Warty oraz Wysoczyznę Gnieźnieńską po stronie wschodniej. Obie wznoszą się na przeciętnych wysokościach od 80–90 m n.p.m.

Charakterystycznymi cechami ukształtowania terenu są:

- przełomowa dolina Warty z terasami erozyjno-akumulacyjnymi,
- skośnie zorientowane w stosunku do Warty subglacjalne rynny jej dopływów: Bogdanki, Potoku Junikowskiego (po stronie zachodniej), Głównej, Cybiny, Kopla (po stronie wschodniej),
- wysoczyzny morenowe, które na północ od Poznania przechodzą w akumulacyjne pagórki morenowe i moreny spiętrzone z kulminacyjnym wypiętrzeniem Góry Moraskiej,
- obszary sandrowe – sandr Junikowa – Przeźmierowa oraz sandr Naramowic – Umultowa.

Najniższym terenem w Poznaniu jest dno doliny Warty w północnej części miasta, które leży na wysokości około 46 m n.p.m. Największą wysokość osiągają natomiast pagórki morenowe, z kulminacją Góry Moraskiej o wysokości 154 m n.p.m., zlokalizowaną również na północy miasta.

Dla doliny Warty charakterystyczne są poziomy terasowe, na których wykształciła się znaczna część miasta, począwszy od teras niskich, gdzie rozwinęło się miasto średniowieczne (Chwaliszewo, Ostrów Tumski), poprzez średnie i wysokie, na których powstały górne Śródmieście, Śródka, Zawady, Główna, Rataje, Komandoria, Wilda, Naramowice, Starołęka.

Pierwotny charakter rzeźby na terenie Poznania uległ znacznym zmianom poprzez działania antropogeniczne – dostosowywanie ukształtowania terenu dla potrzeb zagospodarowania (stopniowe nadsypywanie terenów zalewowych, zmniejszanie deniwelacji terenu, łagodzenie nachyleń zboczy, zmiany przebiegu koryta rzeki Warty czy kanalizowanie cieków i rowów).

Charakterystyczną cechą budowy geologicznej Poznania jest pokrywa utworów czwartorzędowych. Najstarszymi osadami z okresu zlodowacenia południowopolskiego są dwa poziomy glin morenowych o miąższości lokalnie dochodzącej do 40–50 m. Pod koniec ostatniego zlodowacenia ukształtował się ostatecznie przełomowy odcinek Warty w Poznaniu i powstały kolejne erozyjno-akumulacyjne terasy.

3.5.1.2. Zasoby wodne

Wody płynące

Poznań, położony jest w całości w dorzeczu Odry, w regionie wodnym Warty. Sieć hydrograficzna miasta Poznania została silnie przekształcona na skutek działalności człowieka, związanej z systematycznym powiększaniem powierzchni terenów zabudowanych, prowadzeniem działalności rolniczej oraz licznymi pracami hydrotechnicznymi, prowadzonymi na ciekach i zbiornikach wodnych. Antropopresja spowodowała znaczne zanieczyszczenie wód powierzchniowych, a także degradację płytkich wód podziemnych.

Rzeka Warta jest najważniejszym elementem sieci hydrograficznej miasta Poznania. Wpływa ona w istotny sposób na kształtowanie zasobów wodnych nie tylko regionu, ale i kraju. Warta wyznacza, poprzez swój południkowy bieg na odcinku o długości 15 km, barierę przestrzenną i oś kompozycyjną rozwoju urbanistycznego miasta.

Pozostałymi, ważnymi rzekami Poznania są główne dopływy Warty, do których należą:

- prawobrzeżne:
 - Główna, płynąca przez północno-wschodnią część miasta na stosunkowo krótkim odcinku. Całkowita długość rzeki wynosi 45,6 km. W jej zlewni znajduje się staw Kajka,
 - Cybina, przepływająca przez wschodnią część Poznania na długości około 9 km. W granicach miasta przyjmuje ona następujące dopływy: Strugę, Darzynkę, Bielinkę z Kaczeńcem, Szklarę oraz Piaśnicę. Dopływy Piaśnicy z kolei stanowią: Pokrzywka, Żegrzynka i Chartynia. Wszystkie te cieki prawie w całości zostały skanalizowane. W wyniku spiętrzenia jej wód powstał sztuczny zbiornik – Jezioro Maltańskie, a koryto ciekę zostało w kilku miejscach przełożone oraz stworzono zbiorniki zaporowe – stawy Antoninek, Browarny, Olszak, Młyński,
 - Kopel, przepływająca przez południową część miasta na długości około 7 km. W granicach Poznania przyjmuje dwa dopływy Głuszec i Pietrzynek. Istotny dopływ rzeki Kopel stanowi również Michałówka, odwadniająca południowo-wschodnią część Poznania. Do Michałówki z kolei uchodzi kilka mniejszych cieków i rowów przepływających przez obszar Szczepankowa i Spławia, takich jak: Leśny Potok, Polny Rów, Łężynka, Dworski Rów, Spławka, Krzesinka, Świątnica;
- lewobrzeżne:
 - Bogdanka, płynąca w północno-zachodniej części miasta Poznania, o długości 9 km i zlewni o powierzchni około 40 km². W zlewni Bogdanki znajdują się jeziora Strzeszyńskie i Rusałka oraz stawy Strzeszyńskie (I i II) i Sołackie. Jej największymi dopływami są: Rów Złotnicki, Strumień Strzeszyński, Gołęcinka oraz Wierzbak,
 - Potok Junikowski, płynący w południowo-zachodniej części miasta, o długości 11,7 km. W środkowym biegu strumienia zlokalizowanych jest kilkanaście stawów, z których największe to: staw Rozlany, staw Baczkowski, staw Kachlarski. W granicach Poznania największymi dopływami Potoku Junikowskiego są: Ławica, Skórzanka, Plewianka i Ceglanka.

Oprócz dużych cieków wodnych odprowadzających wodę z obszaru miasta istnieje lub istniało jeszcze kilka mniejszych bezpośrednich dopływów Warty, takich jak: Potok Różany, Potok Naramowicki, Starynka z dopływem Rów Minikowski, Czapnica, Bystry Rów, Obrzyca, Koźlanka. Zlewnie większości z tych cieków zostały w istotny sposób przebudowane, a same cieki w całości lub na znacznych odcinkach przykryte i ujęte w podziemne systemy kanalizacyjne. Ponadto przez północno-zachodnią część Poznania przepływa Samica Kierska, do której uchodzi Przeźmierka (Kanał Swadzimski). Z kolei w południowej części miasta płynie niewielki ciek Rów Marlewski.

Zbiorniki wodne

Poznań, położony w obrębie Pojezierza Wielkopolskiego, bogaty jest w naturalnie ukształtowane jeziora oraz liczne oczka polodowcowe. Dwa największe to Jezioro Kierskie i Jezioro Strzeszyńskie. Ponadto w granicach miasta zlokalizowane są liczne zbiorniki sztuczne, w tym jeziora zaporowe: Jezioro Maltańskie i jezioro Rusałka. Ze względu na powierzchnię, walory przyrodnicze, znaczenie ekologiczne, rekreacyjne i gospodarcze szczególnie ważne dla miasta są wymienione powyżej jeziora: Kierskie, Strzeszyńskie, Maltańskie i Rusałka.

Jezioro Kierskie, o powierzchni 286 ha i średniej głębokości wynoszącej 10 m, jest największym poznańskim naturalnym zbiornikiem wodnym. Ponad 12 kilometrowa linia brzegowa, w przeważającej części zalesiona, zapewnia doskonałe warunki turystyczne i rekreacyjne. Wzdłuż wschodniego brzegu jeziora prowadzą ścieżki piesze i drogi rowerowe, które zachodnim klinem zieleni łączą jezioro z Parkiem Sołackim. Charakterystycznym elementem zagospodarowania jeziora są liczne przystanie i kluby żeglarskie, zlokalizowane w przeważającej części wzdłuż północnego brzegu. Jezioro, ze względu na swoją rozległość, wykorzystywane jest do uprawiania sportów wodnych, zarówno rekreacyjnych jak i rangi profesjonalnej. W części żeglarskiej ograniczony jest, poprzez zagospodarowanie terenów klubów sportowych, dostęp do jeziora. Brzeg Jeziora Kierskiego oferuje pięć kąpielisk: plaże Parkowa, Smocza, Łabędzia, plaża przy hotelu Kaskada oraz w Chybach (gm. Tarnowo Podgórne). Bezpośredni dostęp do brzegu jeziora mają też ośrodki wypoczynkowe i szkoleniowe oraz Szpital Rehabilitacyjny. Do jeziora zapewniony jest dobry dostęp komunikacją autobusową.

Jezioro Strzeszyńskie, o powierzchni 34,9 ha i średniej głębokości 8,2 m, posiada 4,5 kilometrową linię brzegową porośniętą głównie lasem. W okresie letnim Jezioro Strzeszyńskie jest popularnym miejscem wypoczynku i rekreacji mieszkańców Poznania. Znajduje się nad nim urządzona plaża miejska wraz z zapleczem noclegowym w formie hotelu, domków letniskowych oraz campingu. Do jeziora zapewniony jest dobry dostęp komunikacją autobusową jedynie od strony północno-wschodniej.

Jezioro Rusałka – sztuczny zbiornik, powstały w 1943 r. w wyniku spiętrzenia cieką Bogdanki, o powierzchni 36,7 ha i średniej głębokości 1,9 m. Długość linii brzegowej wynosi 3,3 km. Jezioro jest położone w odległości ok 3,5 km od centrum miasta, w bliskim sąsiedztwie terenów spacerowych oraz sportowo-rekreacyjnych, takich jak Park Sołacki, Ogród Botaniczny czy tereny sportowe na Gołędzinie. Jest ono bardzo popularnym miejscem wypoczynku oraz uprawiania amatorskich sportów. Wokół jeziora zlokalizowana jest sieć ścieżek pieszych i dróg rowerowych. Nad północnym brzegiem zlokalizowana jest plaża miejska oraz zaplecze gastronomiczne. Do jeziora zapewniony jest bardzo dobry dostęp komunikacją autobusową, a także komunikacją tramwajową.

Jezioro Maltańskie – sztuczny zbiornik, powstały w 1952 r. w wyniku spiętrzenia rzeki Cybiny. Po zakończonej w 1990 r. modernizacji, Jezioro Maltańskie osiągnęło powierzchnię 64 ha i średnią głębokość 3,1 m. Wokół jeziora zlokalizowana jest utwardzona ścieżka pieszo-rowerowa. Nad jeziorem znajduje się kąpielisko i plaża, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się m. in. kompleks sportowo-rekreacyjny „Termy Maltańskie”, kąpielisko i plaża, zaplecze campingowe, hotelowe i gastronomiczne, zewnętrzne oraz kubaturowe miejsca do uprawiania sportu i rekreacji, takie jak: stok narciarski, tor saneczkowy, place zabaw, sezonowe lodowisko. Także sezonowo funkcjonują na jeziorze wyciągi do wakeboardingu. Jedną z głównych funkcji jeziora, obok środowiskotwórczej, jest funkcja sportowa. Znajdują się na nim tory regat kajakowych i wioślarskich wraz z rozbudowanymi trybunami oraz zapleczem socjalnym. Jezioro Maltańskie jest miejscem organizacji zawodów kajakarskich i wioślarskich o randze międzynarodowej. Jezioro wraz z jego zagospodarowaniem sportowo-rekreacyjnym, parkiem w północnej części oraz okolicznymi lasami komunalnymi, tworzą miejsce całorocznej rekreacji w mieście. Do jeziora zapewniony jest bardzo dobry dostęp zarówno komunikacją autobusową, jak i tramwajową.

Główne Zbiorniki Wód Podziemnych

W obrębie miasta Poznania występują dwa piętra wód podziemnych – czwartorzędowe i trzeciorzędowe. W mieście występują dwa główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP), mające znaczenie dla zapewnienia zaopatrzenia w wodę i dostępu do zasobów wód dla celów użytkowych. Są to:

- GZWP Nr 144 Dolina kopalna Wielkopolska, obejmujący południowo-wschodnią część miasta, gdzie wykorzystywane są wody słodkie występujące w utworach piaszczysto-żwirowych czwartorzędu i neogenu-paleogenu, piaskowcowo-węglanowych utworach kredy i jury do głębokości 200 m. Zasoby dyspozycyjne wynoszą dla całego zbiornika 394 298,4 m³/d, co stanowi 62% zasobów odnawialnych. Eksploatacja wód podziemnych z poziomu zbiornika wynosi, według pozwoleń wodnoprawnych, 183 316,8 m³/d. Wód podziemnych tego zbiornika do tej pory nie zanieczyszczono,
- GZWP Nr 143 Subzbiornik Inowrocław-Gniezno, obejmujący skrajną, wschodnią część miasta. Jego warstwy wodonośne tworzą piaski drobne i pylaste neogenu (miocenu) i paleogenu (oligocenu). Subzbiornik należy do głębokich struktur hydrogeologicznych i ma dobrą izolację od powierzchni terenu utworami słabo przepuszczalnymi, które skutecznie chronią go przed zanieczyszczeniem z powierzchni terenu i poziomów wodonośnych czwartorzędu. Zasoby dyspozycyjne GZWP nr 143 oszacowano na 92 552 m³/d, co stanowi 40% zasobów odnawialnych oraz 57% zasobów pochodzących z infiltracji i przesączania z warstw nadkładu. Aktualne zapotrzebowanie na wodę na obszarze GZWP nr 143 z utworów neogeńsko-paleogeńskich wynosi 57 895,2 m³/d, co stanowi 35,6% jego zasobów odnawialnych.

Zasoby wodne miasta Poznania przedstawiono na mapie nr 4.

3.5.1.3. Udokumentowane złoża kopalin i związane z nimi tereny górnicze

W granicach miasta Poznania udokumentowanych zostało 9 złóż kopalin wskazanych w tabeli nr 3.

Tabela nr 3. Udokumentowane złoża kopalin w granicach miasta Poznania.

Lp.	Nazwa złoża	Kopalina główna	Powierzchnia złoża [ha]	Stan zagospodarowania złoża
1.	Naramowice	węgle brunatne	1 227,61	rozpoznane wstępnie
2.	Swarzędz IGH-1	wody termalne	–	eksploatowane
3.	Tarnowo Podgórne GT-1	wody termalne	–	eksploatowane
4.	Poznań-Krzesiny OS	kruszywa naturalne	11,42	eksploatowane
5.	Poznań-Krzesiny OS II	kruszywa naturalne	6,03	rozpoznane szczegółowo
6.	Umultowo	kruszywa naturalne	1,23	rozpoznane szczegółowo
7.	Poznań-Babicka	kruszywa naturalne	0,89	eksploatacja zaniechana
8.	Kotowo	iły	4,99	eksploatacja zaniechana
9.	Czapury	kreda jeziorna	2,33	rozpoznane szczegółowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych MIDAS, PIG-PIB
(<http://geoportal.pgi.gov.pl/midas-web/pages/index.jsf?conversationContext=2>)

Do największych powierzchniowo, udokumentowanych złóż zasobów naturalnych, należy złożo węgla brunatnego „Naramowice”, stanowiące fragment Rowu Poznańskiego, które ze względu na obecny stan zagospodarowania i dynamikę rozwoju miasta, a także negatywne dla środowiska przyrodniczego skutki pozyskiwania węgla brunatnego metodą odkrywkową, nie jest przewidywane do eksploatacji.

W granicach miasta, w rejonie północnego brzegu Jeziora Maltańskiego, występują zasoby wód termalnych (złoże Swarzędz IGH-1). Artezyjski charakter wypływu wód, duża wydajność ujęcia oraz korzystny skład fizykochemiczny solanek termalnych zapewniają efektywność wykorzystania ich dla celów rekreacyjno-leczniczych w kompleksie sportowo-rekreacyjnym „Termy Maltańskie”. Pobór wynosi 942 500 m³/rok.

Zasoby wód termalnych potwierdzono również w północno-zachodniej części miasta. Stanowią one fragment rozległego powierzchniowo złoża „Tarnowo Podgórne GT-1”, występującego po zachodniej stronie Poznania. Wyznaczone dla tego złoża obszar i teren górniczy nie są położone w granicach miasta Poznania.

Najliczniej reprezentowanymi zasobami naturalnymi, których występowanie zostało potwierdzone na terenie Poznania, są kruszywa naturalne (piaski). Obecnie w granicach miasta udokumentowane są cztery złoża kruszyw naturalnych, z których dwa znajdują się w rejonie Krzesin (ul. Śmigi), jedno na Umultowie oraz jedno na Głuszynie (ul. Babicka). Po zakończeniu eksploatacji przewidziana jest rekultywacja w kierunku rolnym lub wykonanie zbiornika wodnego, który będzie służył retencji wody.

Ponadto, w rejonie Kotowa, udokumentowano złoża itów ceramicznych, którego eksploatacja została zaniechana w 1988 r. Obecnie na obszarze złoża znajduje się zbiornik wodny (Staw Rozlany). W rejonie południowej granicy miasta Poznania, w dolinie rzeki Kopel, udokumentowane zostało złożo kredy jeziornej. Złożo nie jest obecnie eksploatowane. Teren złoża jest zagospodarowany przez użytki zielone (łąki) i częściowo zbiornik wodny (jezioro Czapnica).

Występowanie udokumentowanych złóż kopalin oraz terenów i obszarów górniczych przedstawiono na mapie nr 5.

3.5.1.4. Elementy systemu zieleni miejskiej

Tereny zieleni, rozumiane jako: lasy, parki, zieleńce, skwery, zieleń osiedlowa, zieleń urządzona w pasach drogowych, ogrody działkowe, cmentarze, ogrody specjalistyczne, zieleń fortyfikacji oraz użytki rolne w granicach klinów zieleni, zajmują w Poznaniu prawie 8 000 ha, co stanowi ponad 30% obszaru całego miasta. Elementy systemu zieleni miejskiej przedstawiono na mapie nr 6.

Lasy

Tereny lasów w Poznaniu zajmują powierzchnię 3 947 ha, z czego zdecydowaną większość, bo aż 88% stanowią lasy publiczne. Lasy prywatne zajmują pozostałe 12%.

Lasy w większości przypadków położone są w obszarze peryferyjnym miasta Poznania, a największe ich powierzchnie zlokalizowane są w północnej i we wschodniej części miasta. Lasy państwowe znajdują się pod zarządem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, a gospodarkę leśną prowadzą trzy nadleśnictwa: Babki, Konstantynowo i Łopuchówko.

Lasy publiczne w części stanowiącej lasy komunalne, zajmują powierzchnię 2 216 ha i są pod zarządem Zakładu Lasów Poznańskich. Gospodarka leśna prowadzona jest przez cztery leśnictwa: Naramowice, Antoninek, Strzeszynek i Marcekin.

Większość lasów w mieście została zasadzona na gruntach porolnych i dominuje w nich drzewostan sosnowy. Do najcenniejszych pod względem przyrodniczym należą w Poznaniu lasy łęgowe, olsy i wilgotne lasy występujące wzdłuż rzek Warty, Cybiny i Bogdanki. Na obszarach leśnych zlokalizowano infrastrukturę turystyczno-rekreacyjną.

Największe kompleksy leśne w Poznaniu, współtworzące zachodni klin zieleni znajdują się w obrębie dzielnicy Jeżyce. Lasy sąsiadują tu bezpośrednio z jeziorami: Strzeszyńskim, Rusałką i Kierskim. W obrębie dzielnicy Stare Miasto największym obszarem leśnym są lasy położone w północnej części miasta, przylegające do rzeki Warty na terenie o długości około 2 km, na zachodzie ograniczone ul. Nadwarciańską. Drugi zwarty obszar leśny położony jest pomiędzy osiedlem Władysława Łokietka a osiedlem Stefana Batorego (tzw. Las Piątkowski). Lasy w obrębie dzielnicy Nowe Miasto tworzą wschodni klin zieleni. Do największych zwartych kompleksów leśnych należą w tej części miasta: lasy nad Cybiną i Szklarką (Antoninek, Antonin, Głównieniec), lasy Zielińca, kompleks lasów na wschód od cmentarza na Miłostowie, kompleks leśny Kobylepole nad Michałówką, kompleks leśny Strzelnica, Bogucin oraz Piotrowo. W obrębie dzielnicy Grunwald wyróżniają się dwa duże kompleksy leśne – Las Marceliński i Ławica. Natomiast na obszarze dzielnicy Wilda znajduje się kompleks leśny Dębina (tzw. Las Dębiński), ciągnący się wzdłuż Warty i stanowiący fragment południowego klina zieleni. Najcenniejszym walorem przyrodniczym tych lasów są wiekowe, ponad 200–letnie dęby szypułkowe i wiązy.

Lasy w Poznaniu wraz z innymi terenami zieleni tworzą system korytarzy ekologicznych, które stanowią obszary cenne przyrodniczo, umożliwiające migrację poszczególnych gatunków fauny zamieszkującej ekosystem Poznania i okolic, a także przewietrzają miasto. Lasy te pełnią również funkcję rekreacyjną jako tereny wypoczynkowe dostępne dla mieszkańców Poznania. Obszary leśne w Poznaniu znacząco wpływają na funkcjonowanie środowiska i utrzymanie względnej równowagi przyrodniczej. Kluczowe dla systemu przyrodniczego Poznania jest zachowanie ciągłości i zwartego charakteru obszarów leśnych tak, aby jak najlepiej mogły wypełniać swoje funkcje biologiczne, klimatyczne i rekreacyjne.

Zieleń urządzona

Najistotniejszymi elementami zieleni urządzonej Poznania są: parki, zieleńce i skwery, zieleń osiedlowa i przyuliczna oraz zieleń ogrodów specjalistycznych.

Administrowaniem terenami ogólnodostępnej zieleni urządzonej w Poznaniu zajmuje się Zarząd Zieleni Miejskiej, który zarządza terenami zieleni o łącznej powierzchni około 360 ha (68% parków, 15,5% zieleńców i 16,5% pozostałych terenów zieleni).

Najpopularniejszą formą zieleni, służącą wypoczynkowi w mieście, jest park. W Poznaniu istnieją 53 parki miejskie o łącznej powierzchni 344 ha, co stanowi 1,3% obszar miasta. Większość parków jest dostępna publicznie i zlokalizowana przy obiektach użyteczności publicznej, wewnątrz osiedli mieszkaniowych i w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych.

Zieleń osiedlowa, rozumiana jako tereny zieleni towarzyszące zabudowie mieszkaniowej, pełniące funkcję wypoczynkową, izolacyjną i estetyczną, stanowi około 511 ha (2% powierzchni miasta), w tym 242 ha terenów zieleni osiedlowej o powierzchni powyżej 0,5 ha. Największe jej skupiska występują na terenie osiedli modernistycznych w południowo-wschodniej części miasta (Rataje) oraz w północnej części miasta (Piątkowo, Winogrady).

Zieleńce i skwery zajmują w Poznaniu łączną powierzchnię około 100 ha, co stanowi prawie 0,4% obszaru miasta.

Zieleń przyuliczna, rozumiana jako pasy zieleni wzdłuż dróg lub ciągów komunikacyjnych, w tym szpalery drzew, krzewów lub ich skupiska wraz z trawnikami, czasami w formie skwerów lub zieleńców, zajmują w Poznaniu łączną powierzchnię około 530 ha, co stanowi 2% powierzchni miasta.

Charakterystyczną dla dużych miast formą zieleni urządzonej są ogrody specjalistyczne, które pełnią szczególną rolę w systemie zieleni Poznania. W obrębie miasta wskazać należy ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny, dwa ogrody zoologiczne oraz trzy ogrody jordanowskie. Ogrody specjalistyczne zajmują powierzchnię 126 ha (0,5% powierzchni miasta). Szczególną rolę, wynikającą z ich

charakteru badawczego, pełnią trzy ogrody dydaktyczne: ogród botaniczny Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (zlokalizowany przy ul. J. H. Dąbrowskiego o powierzchni blisko 22 ha), ogród dendrologiczny Uniwersytetu Przyrodniczego (o powierzchni ponad 6 ha, zlokalizowany przy ul. Warmińskiej) oraz ogród farmakognostyczny Uniwersytetu Medycznego (o powierzchni 1,2 ha przy ul. Mazowieckiej).

Poznańskie Stare ZOO, zlokalizowane w centrum miasta przy ul. Zwierzynieckiej, zajmuje powierzchnię 4,5 ha. Ze względu na położenie w zwartej zabudowie śródmiejskiej, ogród nie ma możliwości rozwoju przestrzennego. Rosnący na jego terenie wartościowy starodrzew oraz parkowa forma zagospodarowania, przy jednoczesnym ograniczaniu funkcji zoologicznej powoduje, że teren ten przejmuje stopniowo funkcję parkową i stanowi bardzo ważny element zielonej infrastruktury na obszarze Jeżyc.

Ogród Zoologiczny w Poznaniu (Nowe ZOO) położone jest na terenie kompleksu leśnego we wschodniej części miasta, na powierzchni około 100 ha. Na bazie terenów leśnych i budowli Fortu III, poprzez wprowadzanie zieleni urządzonej i założenie sześciu zbiorników wodnych, stworzono bardzo dogodne warunki dla hodowli i utrzymania zwierząt.

Do szczególnego rodzaju zieleni urządzonej zaliczają się również ogrody jordanowskie z urządzeniami sportowo-rekreacyjnymi dla dzieci, znajdujące się przy ulicach: Solnej, S. Przybyszewskiego i Drodze Dębińskiej.

Ogrody działkowe

Na terenie miasta Poznania funkcjonuje obecnie niemal dziewięćdziesiąt rodzinnych ogrodów działkowych, które łącznie zajmują powierzchnię 797 ha (ponad 3% całkowitej powierzchni miasta). Dodatkowo, co najmniej 10 ha zajmują inne tereny użytkowane jako ogrody działkowe, zwykle w formie niewielkich zespołów (np. jako indywidualnie dzierżawione ogrody).

Rodzinne ogrody działkowe uzupełniają klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta Poznania, jednak w klinach zieleni znajduje się ich mniejsza część – około 316 ha. Pozostałe 60% ich powierzchni zlokalizowane jest poza tym systemem.

Dotychczasowe funkcjonowanie ogrodów działkowych potwierdza, że wśród mieszkańców nadal utrzymuje się zainteresowanie ich użytkowaniem. Ogrody działkowe są też postrzegane negatywnie jako substandardowa forma zabudowy, będąca źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza, nie podłączona do systemu kanalizacji, przy tym zamknięta, dostępna tylko dla wybranych. Wskazuje to na potrzebę poszukiwania form otwarcia ogrodów dla mieszkańców czy przekształcania ich w ogólnodostępne tereny zieleni urządzonej.

W wielu istniejących ogrodach problemem jest wykorzystywanie działek do całorocznego zamieszkiwania, a nawet prowadzenia działalności gospodarczej, warsztatowej itp., z czym wiążą się liczne uciążliwości, tj.: funkcjonowanie intensywnej zabudowy naruszającej wypoczynkowy charakter ogrodów działkowych, hałas i dewastacja alejek przez samochody, zadymienie czy zanieczyszczenie gleby.

Obecnie realizowany jest nowy ogród działkowy na Głuszynie (ul. Przy Lotnisku). Ogród ten o docelowej powierzchni ponad 11 ha stanowić będzie przestrzeń zamienną dla kolejnych ROD przewidzianych do likwidacji i przeniesienia. Kolejne dwa obszary pod nowe ogrody działkowe, zgodnie ze Studium z 2014 r., realizowane będą w rejonie Minikowa (7 ha) i Naramowic (30 ha).

Zieleń cmentarzy

Ważnym elementem systemu przyrodniczego Poznania są cmentarze, które łącznie zajmują powierzchnię ponad 240 ha (1% powierzchni miasta). Największe z nich, cmentarze komunalne na Junikowie (o powierzchni 93 ha) i na Miłostowie (o powierzchni 99 ha), łączą się z lasami komunalnymi, uzupełniając klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta Poznania.

Na terenie miasta występują również cmentarze zabytkowe, wojenne, parafialne oraz miejsca pocmentarne. Te obiekty tworzą swoiste enklawy zieleni, które poprawiają mikroklimat miasta. Taki charakter mają przede wszystkim cmentarze: zabytkowy p.w. Najświętszego Serca Jezusa i św. Floriana przy ul. Nowina (Jeżycki), p.w. Imienia Maryi przy ul. Braniewskiej i Lubowskiej, p.w. Matki Boskiej Bolesnej przy ul. P. Ściegiennego, przy ul. Samotnej, zabytkowy parafii Bożego Ciała przy ul. Bluszczowej, zabytkowy Zasłużonych Wielkopolan przy ul. Święty Wojciech i Księcia Józefa oraz cmentarze wojskowe na Cytadeli.

Zieleń fortyfikacji

Pierścieniowy układ osiemnastu XIX-wiecznych fortów oraz Cytadeli (dawny Fort Winiary) stanowi ważny element całego systemu zieleni Poznania – obiekty te składają się najczęściej z budowli obronnych oraz towarzyszącej im zieleni. Zieleń w obrębie fortyfikacji zajmuje łącznie powierzchnię około 74 ha (0,5% obszaru miasta). Stanowią ją zadrzewienia i zakrzewienia będące w części pozostałością dawnego sposobu zagospodarowania fortyfikacji. Aktualnie jest to przede wszystkim roślinność wysoka, stale odradzająca się i spontaniczna.

3.5.1.5. Zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego

Zanieczyszczenie powietrza, ze względu na notowane przekroczenia dopuszczalnych norm w zakresie pyłu zawieszonego (PM₁₀, PM_{2,5}) i benzo(α)pirenu, stanowi podstawowy problem jakości środowiska Poznania. Duża emisja zanieczyszczeń pyłowych w połączeniu z niekorzystnymi, mimo systemu klinów zieleni, warunkami przewietrzania, wynikającymi z występowania zwartej zabudowy, sprzyja większej koncentracji zanieczyszczeń w Poznaniu.

W Poznaniu główną przyczyną zanieczyszczeń powietrza jest emisja z sektora komunalno-bytowego. Drugą w kolejności jest emisja liniowa, będąca konsekwencją ruchu drogowego: autostrada A2, drogi krajowe nr 5, 11, 92 oraz tzw. „ramy komunikacyjne”. Emisje punktowe z sektora energetycznego oraz przemysłu stanowią tzw. tło zanieczyszczeń.

Najwyższe wskaźniki zanieczyszczenia powietrza zaobserwowano dla fragmentów Jeżyc, Wildy i Grunwaldu oraz południowej części miasta. Jako główną przyczynę przekroczeń wskazano indywidualne ogrzewanie budynków, emisję zanieczyszczeń pyłowych z powierzchni pylących, np. pól, nieutwardzonych dróg, placów, boisk, a także emisje zanieczyszczeń ze źródeł transportu samochodowego oraz napływ zanieczyszczeń spoza granic miasta.

„Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska”⁴⁰, którego zakres obejmuje pył PM₁₀ oraz benzo(α)piren, wskazał dziesięć planowanych do realizacji działań naprawczych, wraz z harmonogramem ich realizacji, do których, w zakresie planowania przestrzennego zaliczyć należy przede wszystkim ochronę i zwiększanie udziału zieleni w przestrzeni miasta oraz zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego.

⁴⁰ Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska, przyjęty uchwałą Nr XXI/393/20 z dnia 13 lipca 2020 r. Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w sprawie określenia Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja poznańska.

W działaniu dotyczącym planowania przestrzennego wskazano oczekiwane rozwiązania w zakresie:

- układu zabudowy zapewniającego przewietrzanie miasta,
- wprowadzania zieleni izolacyjnej, w tym zieleni wzdłuż ciągów komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu,
- zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych,
- kształtowania zabudowy w sposób umożliwiający swobodny przepływ mas powietrza,
- stosowania odpowiednich wskaźników powierzchni biologicznie czynnej towarzyszącej zabudowie,
- tworzenia publicznych terenów zieleni urządzonej, w tym parków, skwerów,
- uwzględniania rozbudowy i kształtowania sieci ulic obwodowych powodujących eliminację lub ograniczenie ruchu tranzytowego, oraz umożliwiających uspokojenie ruchu w obszarach wewnątrz dzielnicowych,
- tworzenia stref ruchu pieszego i uspokojonego, w szczególności na obszarze śródmieścia, a także wdrażania rozwiązań systemowych dedykowanych rozwojowi ruchu rowerowego i pieszego,
- ustalania minimalnego współczynnika zieleni na poziomie przynajmniej 20% w obrębie zabudowy mieszkaniowej i usługowej,
- wprowadzania zieleni ochronnej i urządzonej oraz niekubaturowe zagospodarowanie przestrzeni publicznych miast (place, skwery),
- tworzenia tzw. zielonej infrastruktury,
- tworzenia „zielonych” miejsc wypoczynku dla dzieci i osób starszych,
- zachowania istniejących terenów zieleni i wolnych od zabudowy, celem lepszego przewietrzania miast,
- modernizowania układu komunikacyjnego celem przeniesienia ruchu poza ścisłe centra miast,
- reorganizacji układu komunikacyjnego oraz wprowadzenia stref ograniczających ruch samochodowy w ścisłych centrach miast,
- zapewnienia obsługi transportem zbiorowym na etapie tworzenia planów miejscowych.

3.5.1.6. Zagrożenia klimatu akustycznego

Ocenę uwarunkowań akustycznych w Poznaniu dla zagospodarowania przestrzennego sporządzono na podstawie Mapy akustycznej miasta Poznania 2017⁴¹, która zgodnie z przepisami Prawa ochrony środowiska⁴² przedstawia warunki akustyczne za pomocą długookresowych średnich wskaźników LDWN i LN (odpowiednio dla pory dzieńno-wieczorno-nocnej oraz pory nocnej), ilustrując je dla hałasu komunikacyjnego (drogowego, tramwajowego, kolejowego, lotniczego) oraz hałasu przemysłowego.

Klimat akustyczny Poznania kształtowany jest głównie przez hałas drogowy (samochodowy), w dalszej kolejności przez hałas tramwajowy, lotniczy, kolejowy i przemysłowy. Występujące na obszarze miasta zagrożenia klimatu akustycznego w środowisku z powodu hałasu komunikacyjnego wskazały potrzebę realizacji przedsięwzięć przeciwhałasowych ujętych w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania⁴³.

Istotne uwarunkowanie, mające wpływ na sposób zagospodarowania terenu, stanowi obszar ograniczonego użytkowania. Ze względu na brak możliwości dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie emitowanego hałasu przez lotnisko Port Lotniczy Poznań-Ławica utworzono dla niego obszar

⁴¹ Mapa akustyczna miasta Poznania 2017, AkustiX, lemitor OCHRONA ŚRODOWISKA, wrzesień 2017.

⁴² Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1973 z późn. zm.).

⁴³ Uchwała Nr LXIX/1253/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 26 czerwca 2018 r. w sprawie „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2018 r., poz. 5498).

ograniczonego użytkowania⁴⁴, zawierający dwie strefy: wewnętrzną i zewnętrzną. Wprowadzono w nich zakaz lokalizacji nowych szpitali, domów opieki społecznej i budynków z przeznaczeniem na stały lub czasowy pobyt dzieci i młodzieży, ale dopuszczono rozbudowę, odbudowę oraz nadbudowę istniejących obiektów tego rodzaju. Dopuszczono lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej w strefie zewnętrznej, jednak przy zachowaniu odpowiednich warunków.

W otoczeniu lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny zagrożenie klimatu akustycznego w środowisku zewnętrznym jest większe⁴⁵ niż w przypadku lotniska na Ławicy. W dniu 17 grudnia 2003 r., rozporządzeniem Nr 82/03 Wojewody Wielkopolskiego (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2003 r., Nr 200, poz. 3 873), ustanowiono obszar ograniczonego użytkowania wokół lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny w Poznaniu. Rozporządzenie zostało zmienione rozporządzeniem Nr 40/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 31 grudnia 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2008 r., Nr 1, poz. 1). Obecnie toczy się spór prawny co do funkcjonowania w obrocie prawnym ww. obszaru. Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że rozporządzenie Wojewody Wielkopolskiego utraciło moc w dniu 15 listopada 2008 r. (postanowienie NSA z dnia 6 października 2010 r. sygn. akt: II OSK 548/09). Z kolei w uzasadnieniu wyroku z dnia 06 maja 2011 r. wydanego przez Sąd Najwyższy, sygn. akt II CSK 421/10, wskazano, że pomimo argumentacji Naczelnego Sądu Administracyjnego (sprawa II OSK 548/09 z 06.10.2010 r.), akt wykonawczy wydany przez Wojewodę Wielkopolskiego, ustanawiający OOU dla lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny nie utracił mocy. Niezależnie od powyższego, nieruchomości położone w sąsiedztwie lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny, mogą podlegać oddziaływaniu akustycznemu przekraczającemu dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

3.5.2. Rolnicza i leśna przestrzeń produkcyjna

3.5.2.1. Grunty użytkowane rolniczo

Na obszarze Poznania największa koncentracja terenów użytkowanych rolniczo znajduje się w południowo-wschodniej części miasta – na Szczepankowie, Sławiu, Pokrzywnie i Garaszewie. Występujące tu gleby zaliczane są najczęściej do klasy IVa i IVb. W tej części miasta występuje również najwięcej gleb w klasie II i III. Zbliżony charakter mają gleby występujące w obrębie Fabianowa, Kotowa, os. Kwiatowego, w północno-zachodniej części miasta – na Strzeszynie i w Kiekrzu (rejon Przeźmierki), gdzie również część gruntów użytkowana jest rolniczo. Duży udział użytków rolnych występuje także w północnej części Poznania – na Morasku i Radojewie, gdzie występują głównie gleby zaliczane do słabych i naj słabszych klas V i VI. Część terenów położonych w dolinach Warty, Bogdanki, Cybiny, Michałówki, Kopli oraz szeregu drobnych cieków i rowów przepływających przez obszar miasta, obejmuje użytki zielone, w obrębie których występują gleby o najlepiej zachowanych właściwościach naturalnych.

Ze względu na rozwój terenów zabudowanych w Poznaniu, tereny rolne oraz struktura użytków ulega przekształcaniu ich w tereny przeznaczone pod zabudowę. Istotą polityki przestrzennej miasta jest zachowanie części terenów rolniczych, w szczególności tych wchodzących w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, nie tylko dla ich waloru produkcyjnego, ale też ekologicznego i krajobrazowego.

⁴⁴ Obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica w Poznaniu został utworzony uchwałą nr XVIII/302/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 stycznia 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2012 r. poz. 961) i obowiązuje od dnia 29 lutego 2012 r.).

⁴⁵ Mapa akustyczna miasta Poznania 2017, AkustiX, lemitor OCHRONA ŚRODOWISKA, wrzesień 2017.

3.5.2.2. Wykorzystanie lasów

Zgodnie z art. 15 pkt 7 ustawy o lasach⁴⁶ wszystkie lasy na obszarze miasta Poznania kwalifikuje się jako lasy ochronne. W związku z tym w planach urządzania lasu, zarówno dla lasów Skarbu Państwa, jak i komunalnych, priorytetem jest ustalenie zadań ochronnych, a nie produkcyjnych.

Zgodnie z zasadami określonymi w Planie urządzania lasu dla Lasów Komunalnych Miasta Poznania na okres od 01.01.2013 r. do 31.12.2022 r.⁴⁷ lasy komunalne, które stanowią główną przestrzeń leśną miasta, podzielono na strefy, w zależności od ich dostępności dla celów wypoczynkowych:

- lasy strefy A – lasy o intensywnym zagospodarowaniu rekreacyjnym (lasy bezpośrednio przy osiedlach mieszkaniowych, np. las Piątkowski, Lasek Marceliński od strony Ławicy i Edwardowa, lasy przy ośrodkach rekreacyjnych nad jeziorami: Kierskim, Strzeszyńskim Rusałką, na wschód od Jeziora Maltańskiego),
- lasy strefy B – lasy o zrównoważonym zagospodarowaniu rekreacyjnym (część środkowa Lasku Marcelińskiego, dolina Warty – Naramowice, Krzyżowniki między ul. Białoborską a Polanowską),
- lasy strefy C – lasy oczekujące na zagospodarowanie rekreacyjne (północne Krzyżowniki, dolina Bogdanki po obu stronach ul. Biskupińskiej, część północno-zachodnia Lasku Marcelińskiego za ul. Perzycką, dolina Warty w północnej części Naramowic i Radojewie, lasy miłostowskie i lasy na Zielińcu),
- lasy o dominującej funkcji glebochronnej lub wodochronnej (ujęcie wody Dębina, tereny wilgotnych i podmokłych lasów w dnach dolin cieków i jezior, zalesione stoki o dużym nachyleniu).

Lasy o dominującej funkcji glebochronnej lub wodochronnej mogą być udostępniane rekreacyjnie jedynie przez sieć dróg i ścieżek spacerowych, bez szkody dla funkcji ochronnych. Lasy podlegają stałej antropopresji (wydeptywanie, zaśmiecanie), zwłaszcza na styku z terenami mieszkaniowymi.

3.5.3. Formy ochrony przyrody

Ustanowiony prawnie system obszarów chronionych w granicach Poznania obejmuje obecnie 16 wymienionych poniżej obszarów o łącznej powierzchni 1 481 ha (5,7% powierzchni miasta).

3.5.3.1. Rezerваты przyrody

„Meteoryt Morasko”

Rezerwat „Meteoryt Morasko”⁴⁸ zajmuje teren o powierzchni 54,3 ha i położony jest w zasięgu północnego klina zieleni miasta Poznania, w otoczeniu Góry Moraskiej. Celem jego ochrony jest zachowanie śladów upadku meteorytu żelaznoniklowego (tzw. syderytu) oraz zachowanie fragmentu lasu dębowo-grądowego z rzadkimi gatunkami roślin runa. W 2007 r. ustanowiono plan ochrony dla rezerwatu przyrody⁴⁹, natomiast w 2009 r. zakazy ograniczające potencjalne zagrożenia, mogące wystąpić na terenie rezerwatu oraz działania ochronne wobec tego wartościowego terenu zostały rozszerzone na teren otuliny⁵⁰.

⁴⁶ Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 672).

⁴⁷ zatwierdzony przez Prezydenta Miasta Poznania 29 października 2013 r.

⁴⁸ Zarządzenie Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 24 maja 1976 r. w sprawie uznania za rezerwaty przyrody (M. P. z 1976 r., Nr 24, poz. 108), Obwieszczenie Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 października 2001 r. w sprawie ogłoszenia wykazu rezerwatów przyrody utworzonych do dnia 31 grudnia 1998 r. (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2001 r., Nr 123, poz. 2401).

⁴⁹ Rozporządzenie Nr 3/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 10 stycznia 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony rezerwatu przyrody „Meteoryt Morasko” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2007 r., Nr 4, poz. 61).

⁵⁰ Zarządzenie Nr 5/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska W Poznaniu z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Meteoryt Morasko” (Dz. Urz. Woj. Wiel. Nr 150, poz. 2514) oraz Zarządzenie Nr 1/12 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 29 sierpnia 2012 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie rezerwatu przyrody „Meteoryt Morasko” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2012 r., poz. 3796).

„Żurawiniec”

Rezerwat „Żurawiniec”⁵¹ położony jest w zasięgu północnego klina zieleni miasta Poznania, pomiędzy ul. Umultowską, ul. Jasna Rola oraz ul. Łużycką, na terenie lasów komunalnych. Rezerwat w momencie utworzenia (1959 r.), zajmował powierzchnię 1,5 ha. Został on utworzony ze względów naukowych i dydaktycznych w celu zachowania zespołu roślinności charakterystycznej dla torfowisk przejściowych. Badania geobotaniczne pracowników naukowych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, prowadzone w latach 1995, 1998 i 2003, 2012-2014 wykazały, że flora rezerwatu od czasu jego utworzenia ulega znacznemu zubożeniu. Obecnie rezerwat „Żurawiniec” stanowi rezerwat przyrody nieożywionej (N)⁵², którego celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych osadów biogenicznych stanowiących zapis dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Mając na uwadze cel ochrony rezerwatu, nie wyznaczono jego otuliny. Rezerwat obejmując obecnie obszar leśno-torfowiskowy zajmuje nieco większą powierzchnię, wynoszącą 1,6 ha.

3.5.3.2. Obszar chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu”

Obszar chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu”⁵³ zajmuje powierzchnię 182,7 ha i położony jest we wschodniej części miasta, przy granicy z gminą Swarzędz, w zasięgu wschodniego klina zieleni. Obszar ten został powołany w celu ochrony krajobrazu o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowych ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. W obszarze zlokalizowane są między innymi sztucznie spiętrzone zbiorniki wodne: staw Borowik, Młyński Staw i staw Antoninek. Na obszarze tym ustalono czynną ochronę dla ekosystemów: leśnych, nieleśnych, lądowych oraz wodnych.

3.5.3.3. Obszary Natura 2000

Specjalny obszar ochrony siedlisk „Biedrusko”

Specjalny obszar ochrony siedlisk „Biedrusko”⁵⁴ (PLH300001) zajmuje powierzchnię 9 938,1 ha, z czego w granicy miasta Poznania zlokalizowanych jest około 189 ha, obejmujących tereny północnego klina zieleni miasta Poznania. Obszar wyznaczono w celu trwałej ochrony: siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz właściwego stanu ochrony gatunków, w stosunku do przedmiotów ochrony. Wśród przedmiotów ochrony wskazano 12 siedlisk przyrodniczych oraz 6 gatunków zwierząt innych niż ptaki.

Dla obszaru Natura 2000 „Biedrusko” ustanowiono plan zadań ochronnych⁵⁵, w którym dla wyszczególnionych 18 przedmiotów ochrony zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia oraz wynikające z nich cele działań ochronnych. W planie ustalono 19 podstawowych i 5 fakultatywnych działań dotyczących ochrony czynnej, które należy prowadzić w terenie.

⁵¹ Zarządzenie Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 20 października 1959 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M. P. z 1959 r., Nr 93, poz. 497), Obwieszczenie Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 października 2001 r. w sprawie ogłoszenia wykazu rezerwatów przyrody utworzonych do dnia 31 grudnia 1998 r. (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2001 r., Nr 123, poz. 2401).

⁵² Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 10 lutego 2015 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Żurawiniec” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2015 r., poz. 781).

⁵³ Rozporządzenie Nr 22/08 Wojewody Wiel. z dnia 4 września 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Wiel. Nr 168, poz. 2813).

⁵⁴ Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C (2007)5043) (2008/25/WE) oraz Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Biedrusko (PLH300001), Dz. U. z 2018 r., poz. 889.

⁵⁵ 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 Biedrusko PLH300001 (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2013 r., poz. 7291).

Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Samicy”

Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Samicy”⁵⁶ (PLB300013) obejmuje cenne przyrodniczo tereny doliny rzeki Samicy. Jego łączna powierzchnia wynosi 2 391 ha, z czego około 29 ha znajduje się w granicach Poznania i obejmuje tereny północno-zachodniego klina zieleni. Granica obszaru Natura 2000 obejmuje tereny na zachód od ul. Psarskie i zabudowy przy ul. Słodyńskiej, sięgając do linii kolejowej relacji Poznań-Szczecin. Tereny te obejmują południową część doliny rzeki Samicy wraz z wykształconymi wzdłuż cieku i oczek wodnych siedliskami roślinnymi.

Dla przedmiotowego obszaru Natura 2000 ustanowiono plan zadań ochronnych⁵⁷, zgodnie z którym przedmiotami ochrony są, występujące w sąsiedztwie rzeki, wilgotne łąki, trzcinowiska oraz naturalne i sztuczne oczka wodne, ostoja 19 gatunków ptaków lęgowych. W planie zadań ochronnych zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia oraz ustalono wynikające z nich działania ochronne. Wśród działań dotyczących ochrony czynnej ustalono ograniczenie płoszenia ptaków w okresie od października do końca kwietnia w porze zmierzchovej i nocnej. Dla obszaru ustalono też działania dotyczące monitoringu i uzupełniania stanu wiedzy o przedmiotach ochrony, polegające na: ocenie stanu ochrony gatunków, rozpoznaniu siedlisk bączka, ocenie jakości i znaczenia żerowisk oraz miejsc odpoczynku dla zachowania populacji gęsi zbożowej i białoczelnej w promieniu co najmniej 5 km od noclegowiska.

Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu”

Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu”⁵⁸ (PLH300005) obejmuje kompleks XIX-wiecznych budowli fortecznych – jednego z najważniejszych zimowisk nietoperzy w Polsce i jedyne go tak liczne na terenie Wielkopolski. Forty: I, Ia, II, IIa, III, IIIa, IV, IVa, V, Va, VI, VIa, VII, VIIa, VIII, VIIIa, IX, IXa, Cytadela, bunkier przy ul. Litewskiej w Parku Sołackim, bunkier przy ul. Wojska Polskiego oraz bunkier przy ul. Mazowieckiej. Obszar chroniony zajmuje powierzchnię 149 ha.

Dla tego obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych⁵⁹, zgodnie z którym przedmiotami ochrony są dwa gatunki nietoperzy – nocek duży (*Myotis myotis*) oraz mopek zachodni (*Barbastella barbastellus*) i ich siedliska. W planie zadań ochronnych dla wszystkich obiektów fortyfikacyjnych zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia oraz ustalono wynikające z nich działania ochronne.

Utrzymanie wszystkich obiektów w obszarze Natura 2000 „Fortyfikacje w Poznaniu” jest kluczowym zadaniem dla zapewnienia integralności analizowanego obszaru oraz całej sieci Natura 2000.

3.5.3.4. Użytki ekologiczne

„Traszk Ratajskie”

Użytek ekologiczny „Traszk Ratajskie”⁶⁰ zajmuje powierzchnię 5,2 ha i położony jest w zurbanizowanej części miasta, otoczonej od południa linią tramwajową równoległą do ul. Piaśnickiej, od zachodu śladem po historycznym przebiegu ul. Inflanckiej, od północy ul. ks. M. Radziejewskiego i od wschodu ul. Chartowo. Obejmuje część Parku Tysiąclecia. Użytek ekologiczny został powołany w celu ochrony występujących na jego terenie ptaków. Wśród celów powołania użytku ekologicznego należy wymienić również realizację zadań dydaktycznych.

⁵⁶ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. Nr 25 poz. 133), dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków (Dz. U. UE L Nr 103 z 25.04.1979 r., str. 1).

⁵⁷ Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 5 kwietnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Samicy PLB300013 (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2019 r., poz. 5120).

⁵⁸ Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C (2007) 5043) (2008/25/WE).

⁵⁹ Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 9 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2018 r., poz. 4260).

⁶⁰ Uchwała Nr XV/146/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Traszk Ratajskie" (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2011 r. Nr 232, poz. 3736 z późn. zm.).

„Bogdanka I” i „Bogdanka II”

Użytki ekologiczne „Bogdanka I”⁶¹ i „Bogdanka II”⁶² położone są w obrębie północno-zachodniego klina zieleni miasta Poznania. Użytek ekologiczny „Bogdanka I” zajmuje powierzchnię 151,5 ha i położony jest w zasięgu doliny rzeki Bogdanki i zasilających ją zbiorników wodnych, poczynając od południowych odpływów Jeziora Strzeszyńskiego, do leśnych i podmokłych terenów, położonych na północno-zachód od ul. Lutyckiej. Użytek ekologiczny „Bogdanka II” zajmuje powierzchnię 7,6 ha i położony jest w zasięgu doliny rzeki Bogdanki, poczynając od ul. Lutyckiej do jej ujścia przy północno-zachodnim brzegu jeziora Rusałka.

Celem ustanowienia obu wyżej wymienionych użytków ekologicznych jest ochrona obszarów o wybitnych walorach przyrodniczych, związanych z występowaniem siedlisk i zbiorowisk roślinności (około 13 wyróżnionych ważniejszych siedlisk przyrodniczych) zbliżonych do naturalnych o charakterze łągowym, a także ochrona szuwarów, torfowisk niskich oraz łąk o zróżnicowanej wilgotności, jak również zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania i ochrony terenów przed nadmierną antropopresją.

„Strzeszyn”

Użytek ekologiczny „Strzeszyn”⁶³ zajmuje powierzchnię 94,5 ha i położony jest w dolinie rzeki Bogdanki, w północno-zachodnim klinie zieleni miasta Poznania. Użytek rozpościera się między ul. Koszalińską i linią kolejową Poznań-Szczecin, obejmując na północy podmokłe tereny przylegające do jeziora, a na południu sięgając północno-zachodnich brzegów jeziora Rusałka. Użytek ekologiczny „Strzeszyn” łączy się z użytkiem ekologicznym „Bogdanka I”.

Celem ustanowienia użytku ekologicznego jest ochrona biotopów torfowisk niskich, podmokłych łąk, muraw kserotermicznych i okrajków lasów oraz biotopów wodnych.

„Dębina I” i „Dębina II”

Oba użytki ekologiczne położone są w obrębie południowego klina zieleni miasta Poznania. Użytek ekologiczny „Dębina I”⁶⁴ zajmuje powierzchnię 53,6 ha i położony jest w kompleksie leśnym Dębina na lewym brzegu rzeki Warty, graniczącym od północy z ul. Hetmańską, a od południa z kolejowym mostem Dębińskim. Użytek ekologiczny „Dębina II”⁶⁵ zajmuje powierzchnię 31,1 ha i położony jest w kompleksie leśnym Dębina na lewym brzegu rzeki Warty, graniczącym od północy z kolejowym mostem Dębińskim, a od południa sąsiaduje z autostradą A2.

Celem ustanowienia obu wyżej wymienionych użytków ekologicznych jest ochrona fragmentów starego drzewostanu dębowego, stanowiącego pozostałość po dawnych, dębińskich lasach łągowych rosnących w dolinie Warty, wraz z pozostałym starodrzewem i stawami.

⁶¹ Uchwała XXIII/304/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Bogdanka I" (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2012 r., poz. 317).

⁶² Uchwała Nr XXIII/305/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Bogdanka II" (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2012 r., poz. 318).

⁶³ Uchwała Nr XLII/652/VI/2012 Rady Miasta Poznania z dnia 18 grudnia 2012 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Strzeszyn" (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2013 r., poz. 451).

⁶⁴ Uchwała Nr LX/924/VI/2013 Rady Miasta Poznania z 10 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Dębina I" (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2014 r., poz. 177).

⁶⁵ Uchwała Nr LX/925/VI/2013 Rady Miasta Poznania z 10 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego "Dębina II" (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2014 r., poz. 178).

„Darzybór”

Użytek ekologiczny „Darzybór”⁶⁶ zajmuje powierzchnię 408 ha i położony jest we wschodnim klinie zieleni Poznania, graniczącym od północy z ul. Żywiczną, a od południa z ul. Szczepankowo. Celem ustanowienia użytku ekologicznego jest ochrona dobrze zachowanych fragmentów borów mieszanych i roślinności łąkowej.

„Wilczy Młyn”

Użytek ekologiczny „Wilczy Młyn”⁶⁷ zajmuje powierzchnię 78 ha i położony jest w północnym klinie zieleni, z wyłączeniem rzeki Warty. Obiekt graniczy od zachodu z ul. Lechicką (na wysokości Fortu IVa), od południa z ul. Chemiczną, od północy z ul. Karpią.

Celem ustanowienia użytku ekologicznego jest ochrona siedlisk nietoperzy i gatunków objętych ochroną prawną, siedlisk przyrodniczych: fragmentów roślinności łąkowej i łąkowej (w tym kompleksu pozostałości łągów nadrzecznych, wiklinisk, starorzeczy, szuwarów i łąk pokrywającego terasę zalewową doliny rzeki), fragmentów muraw napiaskowych oraz starego drzewostanu.

„Łęgi Potoku Różanego”

Użytek ekologiczny „Łęgi Potoku Różanego”⁶⁸ zajmuje powierzchnię 37 ha i położony jest w północnym klinie zieleni Poznania, wzdłuż Potoku Różanego i naturalnych zbiorników wodnych oraz starorzecza i łąk zalewowej doliny rzeki Warty.

Celem ustanowienia użytku jest ochrona kompleksu nadrzecznych siedlisk przyrodniczych wzdłuż Potoku Różanego i naturalnych zbiorników wodnych (w tym szuwarów, łągów jesionowo-olszowo-topolowych, łożowisk) oraz starorzecza i łąk zalewowej doliny rzeki Warty.

„Kobylepole”

Użytek ekologiczny „Kobylepole”⁶⁹ zajmuje powierzchnię 8,7 ha i położony jest we wschodnim klinie zieleni Poznania. Obiekt graniczy od północy z ul. abpa Walentego Dymka, od wschodu z ul. Piwną, od południa z ul. Stawną i od zachodu z ul. Folwarczną.

Celem ustanowienia użytku jest ochrona najcenniejszych, okazałych drzew, o obwodach pomnikowych: 9 okazów dębu szypułkowego, 4 okazów wiązu szypułkowego i 1 okazu jesionu wyniosłego oraz ochrona cennych, zbliżonych do naturalnych i półnaturalnych, lasów liściastych i fragmentów nieleśnych zbiorowisk roślinnych, związanych z siedliskami wilgotnymi, w tym zespołów lasów liściastych łągu wiązowo-jesionowego i grądu środkowoeuropejskiego, ochrona bogactwa i różnorodności biologicznej krajobrazu naturalnego, jak również ochrona krajobrazu kulturowego (dawnego parku należącego do rodziny Mycielskich).

3.5.3.5. Pomniki przyrody

Jako pomniki przyrody w Poznaniu uznane zostały 44 obiekty: 7 alei drzew, 6 grup drzew, 28 pojedynczych drzew i 3 głązy narzutowe. Potrzeba ochrony wynika często nie tylko z wyróżniającego je wieku, wielkości lub wyglądu, ale również położenia w przestrzeni zurbanizowanej – walorów ekspozycji i kompozycji.

⁶⁶ Uchwała Nr LXXV/1205/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 4 listopada 2014 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Darzybór” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2014 r., poz. 6532).

⁶⁷ Uchwała Nr XXI/228/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 8 grudnia 2015 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Wilczy Młyn” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2015 r., poz. 8503).

⁶⁸ Uchwała Nr XXXIX/684/VII/2016 Rady Miasta Poznania z dnia 13 grudnia 2016 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Łęgi Potoku Różanego” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2016 r., poz. 8380).

⁶⁹ Uchwała Nr III/31/VIII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Kobylepole” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2018 r., poz. 10301).

3.6. DZIEDZICTWO KULTUROWE

Ponad tysiącletni rozwój miasta przyniósł bogatą strukturę przestrzenną o stosunkowo wyraźnym układzie. W historii miasta dominował czynnik harmonijnego rozwoju i narastania, przy stosunkowo małym przekształceniu istniejących struktur. Do końca XIX w. przemiany przestrzenne zachodziły stopniowo i wynikały z historycznego rozwoju przestrzennego miasta z pozostawieniem czytelnych śladów przeszłości. XIX wiek przyniósł przeobrażenia związane z realizacją reprezentacyjnych i monumentalnych budowli wewnątrz Miasta Twierdzy, a także specyficzny rozwój terenów na zewnątrz, uwarunkowany ograniczeniami wynikającymi z charakteru militarnego centrum. W XX w., po rozbiórce fortyfikacji, doszło do znacznego przekształcenia krajobrazu miejskiego. Proces ewolucji przestrzennej rozpoczął się w momencie przełamania ograniczeń, wyznaczonych przez obrys pierwotnych fortyfikacji pruskich.

Rozwój ten kształtowały zasadniczo dwa kierunki działań: wzdłuż rzeki Warty na osi północ-południe oraz równoleżnikowo. Warta do końca XIX w. stanowiła główny element planistyczny miasta. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę, od lat międzywojennych XX w. następował proces zajmowania przez zabudowę terenów położonych coraz dalej od rzeki.

Charakterystyczną cechą dla Poznania jest przenikanie się krajobrazów historycznych różnych epok. Miasto średniowieczne zostało wchłonięte przez miasto XIX-wieczne, podobnie jak kilka wieków przedtem miasto lokowane objęło istniejące osady – bez zachowywania sztywnych granic.

Powstawanie przestrzeni miejskiej było pełnym konfliktów procesem społecznym, warunkowanym przez czynniki przyrodnicze, ekonomiczne, polityczne i kulturowe, tworzące łańcuch przemian krajobrazowych i kulturowych. Fragmenty krajobrazu kolejno przechodziły poprzez szereg form kulturowych, aż do swej współczesnej postaci, zachowując ślady historycznej ewolucji, które stanowią aktualnie istotny punkt odniesienia w jego zagospodarowaniu i przekształcaniach.

W Poznaniu można wyodrębnić następujące rodzaje krajobrazów kulturowych:

- krajobraz naturalny,
- krajobraz wczesnego osadnictwa,
- miasto lokacyjne,
- miasto w murach – Stare Miasto w granicach średniowiecznych murów miejskich,
- miasto-twierdza, z zespołem 18 fortów pierścienia zewnętrznego i dzieł pośrednich,
- krajobraz po likwidacji umocnień twierdzy poligonalnej,
- krajobraz dwudziestolecia międzywojennego,
- krajobraz powojenny,
- krajobraz współczesny.

Głównym kryterium ich wydzielenia było stwierdzenie istotnych, dotyczących całego miasta, zmian w krajobrazie, traktowanych jako synteza zjawisk zachodzących w środowisku przyrodniczym i cywilizacyjnym (kulturowym).

3.6.1. Zasoby krajobrazu kulturowego

W oparciu o analizę czynników miastotwórczych, które uwarunkowały aktualny stan zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, wyodrębniono z przestrzeni kulturowej najbardziej cenne elementy, świadczące o tożsamości rozwoju kulturowego miasta.

3.6.1.1. Wielkie struktury przestrzenne

W makroskali przestrzeń miasta ukształtowały wielkie struktury przestrzenne, do których zaliczyć należy:

- **Stare Miasto w obrębie średniowiecznych fortyfikacji z niezmiennym układem przestrzennym ulic i kwartałów** – miasto lokacyjne powstałe od XIII do końca XIX wieku, tworzące intensywnie zabudowane, zwarte Śródmieście,
- **dzielnice wielkomiejskie Poznania** – śródmiejskie XIX-wieczne części dzielnic: Wilda, Jeżyce, Grunwald i Łazarz, stanowią obszary znacznych nawarstwień historycznych, gdzie przekształcenia krajobrazowe następowały stopniowo, ulegały przebudowom i uzupełnieniom w różnych okresach. Kamienicom towarzyszyły funkcje usługowe, a nawet przemysłowe. Miejscami widoczna jest tu dekapitalizacja substancji. Standard poszczególnych kamienic często nie odpowiada współczesnym potrzebom. Dodatkowo występuje obciążenie przestrzeni ulic funkcjami transportowymi, parkingowymi i usługowymi. Występująca w nowo projektowanych realizacjach tendencja do przekraczania wykształconych, charakterystycznych dla tych dzielnic norm gabarytowych, zarówno wysokościowych, jak i powierzchniowych, jest wynikiem ignorancji uwarunkowań historycznych. W związku z przemianami gospodarczo-społecznymi następuje proces opuszczania przez mieszkańców rejonów o niskim standardzie zamieszkania i migracji głównie w kierunku rejonów podmiejskich. Jednocześnie, coraz częściej zauważalny jest proces rewitalizacji pojedynczych elementów zdegradowanej tkanki miejskiej, dokonujący się poprzez prowadzenie kapitalnych remontów poszczególnych kamienic, a następnie sprzedaż lokali mieszkalnych i usługowych nowym użytkownikom,
- **założenia urbanistyczne osiedli modernistycznych**, ze szczególnym uwzględnieniem Górnego i Dolnego Tarasu Rataj, osiedla Kopernika, Winograd i Piątkowa – osiedla mieszkaniowe wybudowane w okresie od lat sześćdziesiątych do końca lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, które stanowią przykłady dobrych, konsekwentnie zrealizowanych projektów urbanistycznych i architektonicznych. Osiedla modernistyczne są przykładami „domów w zieleni”. Parametry gęstości zabudowy i odległości między budynkami na tych osiedlach są zdecydowanie większe od zabudowy dziewiętnastowiecznej. Mimo częściowego braku realizacji podstawowych usług oraz wielopoziomowych parkingów, są one modelowymi i interesującymi realizacjami, będącymi przykładami twórczego wkładu powojennego pokolenia poznańskich urbanistów i architektów w historię polskiej myśli urbanistycznej,
- **pierścień poforteczny wewnętrzny (tzw. twierdzy poligonalnej)** – Ring Stübgena, powstały w wyniku likwidacji pruskich umocnień wewnętrznych, stanowi założenie urbanistyczno-architektoniczne – pierścień dwóch ulic o charakterze szerokich bulwarów, między którymi zlokalizowano reprezentacyjne gmachy użyteczności publicznej uzupełnione terenami zieleni parków i zieleńców oraz zabudową willową. Wyróżnia się on wysokimi walorami urbanistycznymi i stanowi istotny element identyfikacji struktury przestrzennej tej części miasta. Współczesną modyfikacją tego założenia jest odchodzenie od projektu Josefa Stübgena, szczególnie w zakresie gabarytu zabudowy. Dla zachowania myśli przewodniej w zakresie utrzymania reprezentacyjnej zabudowy podkreślającej historyczny układ przestrzenny potrzebna jest ścisła współpraca służb planistycznych, pracowni projektowych i inwestorów ze służbami konserwatorskimi,
- **zewewnętrzny pierścień fortów** – system elementów struktury urbanistycznej, w formie pierścienia 18 fortów, powstały do końca XIX w., stanowi składową formę koncentrycznego modelu miasta oraz wartościowy przykład pruskiego budownictwa militarnego. Pierścień forteczny, z uwagi na utratę funkcji militarnej oraz rozwój urbanistyczny miasta, został w kilku miejscach naruszony poprzez zabudowę lub włączanie fragmentów zieleni pofortecznej lub samych fortów w zagospodarowanie nie uwzględniające historycznego charakteru tych obiektów. Kształtowanie otoczenia

poszczególnych elementów pierścienia odbywa się fragmentarycznie, bez spójnej koncepcji zagospodarowania dla całego układu fortyfikacyjnego. Niewłaściwe użytkowanie fortów powoduje ich postępującą degradację. Wskutek tych działań obserwuje się postępującą dezintegrację całości systemu XIX-wiecznego zewnętrznego pierścienia dawnej „Twierdzy Poznań”,

- **kliny zieleni** – system zieleni opierający się na układzie sieci wodnej miasta ukształtowany jest jako pasma zieleni leśnej, terenów otwartych, często o rolniczym charakterze, oraz terenów rekreacyjnych, prowadzone wzdłuż rzeki Warty i jej dopływów do śródmieścia. Krzyżowo uformowane kliny komponują miasto czterech zwartych, zurbanizowanych przestrzeni wypełnionych terenami mieszkalno-usługowymi lub przemysłowymi. Plan kształtowania struktury miasta w oparciu o system zieleni, wywodzący się z prac prof. W. Czarneckiego i prof. A. Wodziczki, powstał w dwudziestoleciu międzywojennym, a jego głównym celem jest ochrona wód i przewietrzanie miasta.

3.6.1.2. Przestrzenie kulturowe

Obszary cenne dla środowiska kulturowego, nadające odmienny charakter poszczególnym rejonom Poznania, dokumentują kolejne fazy jego rozwoju:

- **miasto historyczne i najbliższe przedmieścia** – są to obszary o najstarszej metryce historycznej (od IX w.) i bardzo dużych walorach historyczno-przestrzennych, a także urbanistycznych (Ostrów Tumski, Śródka z Ostrówkiem i Komandorią, Chwaliszewo, Święty Marcin, Święty Wojciech, Grobla oraz miasto lokacyjne w murach). Stanowią one trzon obecnego miasta. Uszkodzenia tkanki urbanistycznej i architektonicznej tego obszaru pochodzą z okresu II wojny światowej i z powojennych prób nowych regulacji. Obszar podlega bieżącej rewitalizacji. Wprowadzana jest też nowa zabudowa wielorodzinną i usługową odchodząca od form kamienicznych,
- **układy dawnych wsi i osad** – układy osadnicze często o średniowiecznym rodowodzie, zostały włączone administracyjnie w obszar miasta na przestrzeni ostatnich stu lat. Struktura nieruchomości na tych obszarach, przystosowana dawniej do produkcji rolnej, nie spełnia funkcji odpowiadających potrzebom współczesnego miasta. Korzystna lokalizacja w stosunku do centrum miasta lub ciągów komunikacyjnych powoduje silną presję na powstawanie nowej, głównie niskiej zabudowy mieszkaniowej. Migracje ludności sprawiają, że społeczności lokalne słabo identyfikują się z zachowanym dziedzictwem i nie są zainteresowane działaniami dotyczącymi jego ochrony,
- **zespoły zabudowy willowej i wielorodzinnej** – do tej grupy należą historyczne zespoły zabudowy o podwyższonych walorach przestrzennych, pochodzące z pierwszych dziesięcioleci XX w., tj.: Sołacz wraz z parkiem, Grunwald (tzw. Abisynia) i osiedle Warszawskie, które w dużej mierze zachowały oryginalny układ oraz architekturę poszczególnych obiektów. Obecnie powszechnie jest zjawisko obciążania tych zespołów funkcjami usługowymi, co często wiąże się z modernizacją i przebudową nienawiązującą do historycznej formy pojedynczych budynków i całych zespołów zabudowy,
- **zespoły pałacowo- lub dworsko-parkowo-folwarczne** – zespoły pałacowo- lub dworsko-parkowo-folwarczne należą do historycznych świadectw ziemiaństwa, powstały na bazie posiadłości ziemskich (np.: Radojewo, Głuszyna) lub przemysłowych (np. Kopanina-Rudnicze),
- **zieleń miejska** – stanowią ją pozostałości dawnych zespołów pałacowo- lub dworsko-parkowo-folwarcznych, ogrodowych i willowych, rekreacyjno-sportowych, miejskie parki i zieleńce, a także aleje starodrzewu, które stanowią często ciekawe założenia architektoniczno-krajobrazowe, urozmaicając przestrzeń miasta. Ważnym elementem zieleni miejskiej są cmentarze, w tym wpisane do rejestru zabytków: 8 najstarszych cmentarzy parafialnych oraz Cmentarz Zasłużonych

Wielkopolan na Wzgórzu Św. Wojciecha. Na pozostałych cmentarzach większość zabytkowych pomników i grobowców znajduje się w ewidencji konserwatorskiej,

- **zespoły przemysłowe** – powstawały głównie w XIX w. Niewiele z tych obiektów nadal pełni swoje funkcje, a tylko niektóre stanowią atrakcyjne zespoły przemysłowe o walorach historycznych i architektonicznych. Obecnie często podlegają przekształceniom związanym z przystosowaniem ich do nowych funkcji. Zauważa się coraz większą tendencją do adaptowania i dostosowywania ich do nowych funkcji, realizowanych z poszanowaniem wartości architektonicznych i zabytkowych,
- **zespoły militarne** – zespoły wojskowo-koszarowe stanowią pozostałość po pruskiej twierdzy jaką był Poznań w XIX w. lub pochodzą z początku XX w. po likwidacji twierdzy. Tworzą one zwarte kompleksy o wyróżniającej się architekturze, choć bywają dzielone na pomniejsze tereny lub obiekty o różnych nowych funkcjach, przez co tracą swoją zwartość przestrzenną. Część zespołów koszarowych nadal użytkowana jest przez wojsko (ul. T. Kościuszki – Solna, T. Kościuszki – K. Libelta, Bukowska – Marcelińska). Pozostałe obiekty koszarowe przejmowane są przez różnych użytkowników i przebudowywane, niekiedy z pominięciem kontekstu historycznego, co prowadzi do utraty charakterystycznych walorów architektonicznych. Obecnie poddawane są często adaptacji do nowej funkcji, jak np. dawny zespół koszarowy przy ul. Ułańskiej czy zespół pokoszarowy przy ul. Rolnej.

3.6.1.3. Historyczna sieć komunikacyjna

Szlaki drogowe

Historyczny układ komunikacji drogowej zachował się częściowo w istniejącej siatce ulic. Obrazuje ona przebieg historycznych traktów wychodzących z obszaru staromiejskiego Poznania oraz relacje przestrzenne jakie występowały lub nadal występują między poszczególnymi jednostkami przestrzennymi – dawnymi wsiami, folwarkami, osadami, znajdującymi się dziś w obrębie miasta. Do ulic, które zachowały swoje oryginalne parametry oraz nawierzchnie, krawężniki czy chodniki, należą m.in. ul. Wysoka i ul. Botaniczna. Ponadto, część istniejących w mieście dróg stanowi pozostałości dróg rokadowych, stanowiących szlaki komunikacyjne między fortami, m.in. część ul. Winogrody, część ul. Wrzesińskiej i ul. Książęca. Współczesne formy zagospodarowania większych obszarów często nie uwzględniają dostatecznie dawnej sieci drogowej, szczególnie o lokalnym znaczeniu. Dotyczy to głównie osiedli zabudowy blokowej (Rataje, Piątkowo), gdzie pozostały tylko ślady powiązań przestrzennych i komunikacyjnych funkcjonujących przez setki lat. Zmiana zagospodarowania ulic – szerokości i nawierzchni jezdni, chodników, zieleni, nie pozostawia na ogół śladu historycznych wartości w przestrzeni ulic z uwagi na obecne wymogi komunikacyjne.

Linie kolejowe

Linie kolejowe wpisują się w krajobraz Poznania od 1848 roku. Infrastruktura kolejowa bardzo rozbudowana przestrzennie i technicznie straciła istotną wartość historyczną. Przemiany ekonomiczne powodują, że jej część przestaje być potrzebna. Stąd następuje proces usuwania linii kolejowych, dworców i zajmowania terenów pod inne funkcje. Do rejestru zabytków wpisane zostały natomiast pozostałości Średzkiej Kolei Powiatowej, obejmujące istniejące jej fragmenty.

3.6.1.4. Dobra kultury współczesnej

Poznań może poszczycić się osiągnięciami współczesnej architektury i urbanistyki. Wytypowanie wartościowych dóbr kultury współczesnej wskazanych do objęcia ochroną jest obowiązkiem ustawowym, prowadzącym jednocześnie do stworzenia listy o stosunkowo subiektywnym charakterze. Współczesne wartościowe układy urbanistyczne reprezentują powstałe w latach 1960-1990 osiedla modernistyczne Winograd, Rataj, Piątkowa, ale też pomniejsze enklawy 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, przygotowaną przez Miejskiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu, we współpracy z Wydziałem Architektury Politechniki Poznańskiej oraz Stowarzyszeniem Architektów Polskich, listę wybitnych współczesnych obiektów w Poznaniu, wskazanych do ochrony jako dobra kultury z lat 1945-2000. Najbardziej wartościowe i reprezentatywne budynki i zespoły urbanistyczne powstałe w Poznaniu po roku 1945, które należy objąć ochroną poprzez odpowiednie zapisy planów miejscowych to:

- Collegium Martineum Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (dawny Dom Partii), ul. Św. Marcin 78, proj. W. Czarnecki, 1948 r.,
- budynek Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza (dawna Szkoła podstawowa Towarzystwa Przyjaciół Dzieci), ul. Szamarzewskiego 89, proj. W. Czarnecki, 1948 r.,
- Pawilon nr 10 na Międzynarodowych Targach Poznańskich (dawny Pawilon Ministerstwa Komunikacji), proj. B. Schmidt, 1949 r.,
- biurowiec Miastoprojektu, al. Niepodległości 6, proj. S. Podgórski, T. Płończak, 1948-1950,
- budynek Urzędu Miasta (dawne Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Stare Miasto), ul. Libelta 16/18, proj. S. Podgórski, T. Płończak, 1950-1952,
- budynek Sądu Okręgowego, Al. Marcinkowskiego 32, proj. S. Podgórski, 1952-1953,
- budynek Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Poznańskiej, ul. Piotrowo 5, proj. S. Podgórski, 1953-1955, rozbudowa 1966-1967,
- Pawilon nr 11 „Igllica” na Międzynarodowych Targach Poznańskich, proj. B. Schmidt, 1955 r.,
- zespół zabudowy placu Cyryla Ratajskiego, proj. Z. Łomski, A. Hahn, 1954-1955,
- budynek mieszkalno-usługowy, Al. Marcinkowskiego 11, proj. J. Jarosz, J. Gorzelski, 1957 r.,
- Szkoła podstawowa nr 13, al. Niepodległości 32, proj. H. Jarosz, W. Wojciechowski, 1957 r.,
- Szkoła podstawowa nr 9, ul. Łukaszewicza 9/13, proj. S. Zieleśkiewicz, 1955-1958,
- zespół mieszkaniowy „Rondo”, ul. Grunwaldzkiej 29-37, B. Cybulski, J. Iwiański, S. Słoński, 1958 r.,
- budynek mieszkalny, ul. Sienkiewicza 11 – ul. Asnyka 7-9, 1957-1958,
- budynki mieszkalne, ul. Parkowa 5/7 i 9/11, lata 50/60 XX w.,
- blok mieszkalno-usługowy „Marago”, ul. Zwierzyniecka 14/15, proj. J. Liśniewicz, H. Grochulski, 1958-1960,
- budynek mieszkalno-usługowy „Telewizory”, ul. Św. Marcin 51-57, proj. J. Liśniewicz, H. Grochulski, 1958-1960,
- blok mieszkalny (dawne kino „Wilda”), ul. Wierzbędice 36-38, proj. W. Mieszkowski, J. Klimaszewski, 1957-1962,
- pawilony Galerii Miejskiej Arsenał i Wielkopolskiego Muzeum Wojskowego (dawniej Arsenał i Sukiennice), Stary Rynek 3, proj. J. Cieśliński, Z. Lutowski, R. Pawulanka, 1962 r.,
- budynek usługowo-handlowy, ul. 27 Grudnia 17/19, proj. K. Waniorek, 1963 r.,
- Dom Technika NOT, ul. Wieniawskiego 5/9, proj. H. Jarosz, J. Liśniewicz, J. Wellenger, 1960-1963,
- Hotel Mercure (dawny Hotel Merkury), ul. Roosevelta 20, proj. J. Cieśliński, J. Węćławski, I. Wiśłocka, 1961-1964,
- Dom Studencki „Jowita”, ul. Zwierzyniecka 7, proj. W. Milewski, Z. Skupniewicz, 1964 r.,
- budynek mieszkalny wielorodzinny, ul. Głogowska 113-117, proj. A. Hahn, 1964 r.,
- zespół zabudowy placu Wielkopolskiego, proj. S. Słoński, H. Błaszczewicz, H. Kara, L. Klause, 1953-1966,
- biurowiec Zjednoczenia Przemysłu Ceramiki Budowlanej, ul. Gajowa 6, proj. A. Hubert, 1963-1967,

- Collegium Novum Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, al. Niepodległości 4, proj. L. Sternal, J. Liśniewicz, 1968 r.,
- Domy Studenckie „Zbyszko” i „Jagienka”, ul. Piątkowska 80, proj. J. Czaplicki, W. Janicka, 1968 r.,
- Klinika Psychiatrii Uniwersytetu Medycznego im. Karola Marcinkowskiego w Poznaniu, ul. Szpitalna 27/33, proj. B. Celichowski, W. Kasprzycki, W. Wojciechowski, 1966-1968,
- Urząd Wojewódzki (dawna Wojewódzka Rada Narodowa), al. Niepodległości 16/18, proj. J. Buszkiewicz, J. Maciejewski, 1969 r.,
- osiedle Hipolita Cegielskiego na Dębcu, proj. I. Borecki, M. Dworzańska, 1948 r.-l. 60. XX w.,
- Zespół Szkół Odzieżowych im. W. Reymonta, ul. Kazimierza Wielkiego 17, l. 60. XX w.,
- zespół pływalni Poznańskich Ośrodków Sportu i Rekreacji, ul. Spychalskiego 34, proj. M. Kokozow, J. Wasilewski, pocz. l. 60. XX w.,
- założenie placu Waryńskiego na Ogrodach, l. 60. XX w.,
- Instytut Ortopedii i Rehabilitacji, Szpital Kliniczny nr 4 Uniwersytetu Medycznego im. Karola Marcinkowskiego w Poznaniu, ul. 28 Czerwca 1956 nr 80 B (część modernistyczna), proj. W. Preis, M. Waschko, 1963-1970,
- budynek wielorodzinny, ul. Grochowska 49 a, proj. J. Wellenger, 1970 r.,
- budynki Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci i Młodzieży Niepełnosprawnej (dawny Zakład Rehabilitacji), ul. Szamarzewskiego 78/82, proj. L. Sternal, 1967-1971.,
- budynek dydaktyczny Akademii Wychowania Fizycznego im. Eugeniusza Piaseckiego, ul. Królowej Jadwigi 27-39, proj. M. Leykam, 1966-1972,
- zespół biurowo-usługowy Domy Towarowe „Centrum”, ul. Św. Marcin 40-72, proj. J. Liśniewicz, T. Płończak, Z. Waschko, 1965-1972,
- Dom Weterana, ul. Ugory 18/20, proj. Z. Skupniewicz, W. Milewski, L. Sternal, 1969-1972,
- Klinika Pediatrii Uniwersytetu Medycznego im. Karola Marcinkowskiego w Poznaniu, ul. Szpitalna 27/53, proj. J. Otomański, 1972 r.,
- Dom Księży Pallotynów i budynek Wydawnictwa Pallotinum, 1972-1975 (rozbudowa B. Celichowski 1983) oraz kościół p.w. św. Wawrzyńca, ul. Przybyszewskiego 30, proj. B. Szmidt, 1980-1984,
- hala sportowo-widowiskowa Arena, ul. Wyspiańskiego 33, proj. J. Turzeniecki, J. Wujec, 1974 r.,
- Hotel Polonez, al. Niepodległości 36, proj. J. Liśniewicz, J. Maciejewski, S. Zieleśkiewicz, C. Nawrocki, 1974 r.,
- Dom Książki, ul. Gwarna 13, proj. B. Bednarek i Z. Łomski, 1975 r.,
- biurowiec Orange Polska S.A. (dawne Wojewódzkie Centrum Telekomunikacyjne, Al. Marcinkowskiego 4, proj. Z. Piwowarczyk, 1975 r.,
- Szkoła Aspirantów Pożarnictwa, ul. Czechosłowacka 27, proj. L. Sternal, Z. Skupniewicz, 1973-1975, rozbudowa 1999 r.,
- budynek wielorodzinny, ul. Dąbrówki 3, proj. P. Wędrychowicz, 1976 r.,
- zabudowania dydaktyczne Uniwersytetu Przyrodniczego (dawnej Akademii Rolniczej), ul. Wojska Polskiego 28, proj. L. Sternal, Z. Skupniewicz, W. Milewski, lata 70. XX w.,
- układ urbanistyczny osiedla Za Cytadelą, proj. S. Zieleśkiewicz, J. Szałankiewicz, lata 70. XX w.,
- układ urbanistyczny wraz z systemem zieleni osiedlowej i małą architekturą na Dolnym Tarasie Rataj, lata 60-70. XX w.,
- układ urbanistyczny wraz z systemem zieleni osiedlowej i małą architekturą na Winogradach, lata 60-80. XX w.,
- kościół p.w. św. Jana Bosco, ul. Warzywna 17, proj. J. Kopydłowski, 1977-1982,
- kościół p.w. św. Jana Kantego, ul. Grunwaldzka 86, proj. J. Węclawski, 1968-1987,

- kościół p.w. Matki Boskiej Częstochowskiej, ul. Naramowicka 156, proj. H. Marcinkowski, 1977-1985,
- kościół p.w. Pierwszych Polskich Męczenników, os. Tysiąclecia 73, A. M. Maleszka, 1977-1985,
- budynek mieszkalny wielorodzinny, ul. Dąbrowskiego 18, proj. E. Sieiński, M. Wrzeszcz, 1987 r.,
- kościół p.w. Świętej Rodziny, ul. Promienista 131, proj. B. Celichowski, W. Kasprzycki, W. Wojciechowski, 1978-1988,
- osiedle Zodiak, proj. J. Schmidt, M. Urbański, lata 80. XX w.,
- kościół p.w. Nawiedzenia NMP, os. Bohaterów II Wojny Światowej 88, proj. J.M. Eibel, S. Sołtyk, 1978-1990,
- Collegium Altum Uniwersytetu Ekonomicznego (dawniej Akademii Ekonomicznej), ul. Powstańców Wielkopolskich. 16, proj. Z. Skupniewicz, L. Sternal, W. Milewski, 1974-1991,
- zespół architektoniczno-krajobrazowy Ośrodek Sportowo-Rekreacyjny Malta, proj. K. Mikuła z zespołem, 1980-1992,
- budynek Polskiej Akademii Nauk, ul. Wieniawskiego 17/19, proj. Z. Skupniewicz, Z. Lutomski, 1984-1993,
- budynki Wydziału Fizyki Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, ul. Uniwersytetu Poznańskiego 2, Kampus Morasko, proj. J. Gurawski, 1984-1994,
- nowe skrzydło Akademii Muzycznej im. Ignacego Jana Paderewskiego, ul. Św. Marcin 87, proj. J. Gurawski, 1995-1997,
- pawilon przy ul. Grochowskiej 56, zrealizowany w latach 1971-1972.

3.6.2. Stan ochrony prawnej dziedzictwa kulturowego i zabytków

Ochrona dziedzictwa kulturowego realizowana jest w Poznaniu przez Miejskiego Konserwatora Zabytków, działającego na podstawie Porozumienia z dnia 18 listopada 2003 r. pomiędzy Wojewodą Wielkopolskim a Prezydentem Miasta Poznania w sprawie powierzenia Miastu Poznań spraw z zakresu właściwości Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, oraz, w zakresie ochrony archeologicznej, przez Dział Ochrony Zabytków Archeologicznych Muzeum Archeologicznego w Poznaniu, działający na podstawie Porozumienia z dnia 5 sierpnia 1992 r. pomiędzy Muzeum Archeologicznym w Poznaniu a Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Poznaniu.

3.6.2.1. Ochrona konserwatorska

W mieście Poznaniu objętych formą ochrony zabytków jest 517 wpisanych do rejestru zabytków obiektów, w tym także zespołów urbanistyczno-architektonicznych i historycznych zespołów budowlanych⁷⁰. Obszarami wpisanymi do rejestru zabytków są:

- zespoły urbanistyczno-architektoniczne:
 - Zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Miasta z budynkami użyteczności publicznej, sakralnymi oraz kamienicami mieszczańskimi⁷¹ (wpis do rejestru zabytków nr A225),
 - Zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Rynku wraz z kompleksem budynków: ratusz, odwach, domki budnicze, pałac Działyńskich, kamienice obrzeżne oraz studnia Prozerpiny i figura św. Jana Nepomucena⁷² (wpis do rejestru zabytków nr A195),
 - Zespół urbanistyczno-architektoniczny centrum miasta z układem ulic i zabudową⁷³ (wpis do rejestru zabytków nr A231),

⁷⁰ Stan na 31 grudnia 2021 r.

⁷¹ Stare Miasto w obrębie ulic: Garbary, Podgórznej, Al. Marcinkowskiego, Solnej, Małe Garbary.

⁷² Stary Rynek.

⁷³ centrum miasta w obrębie ulic: Królowej Jadwigi, Towarowej, Mostu Dworcowego, Roosevelta, Pułaskiego, Armii Poznań, koryta rzeki Warty.

- Zespoły urbanistyczno-architektoniczne kolebki miasta, najstarszego przedmieścia i najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania z budynkami użyteczności publicznej, sakralnymi, założeniami parkowymi i willowymi, zabytkami architektury przemysłowej i kamienicami⁷⁴ (wpis do rejestru zabytków nr A239),
- Założenia urbanistyczno-architektoniczne:
 - Założenie urbanistyczno-architektoniczne Ringu poznańskiego (w miejscu rozebranych fortyfikacji pruskich) obejmujące pierścień promenad nowej obwodnicy i starej ulicy wałowej, z forum reprezentacyjnym (Zamek, Dawne Ziemstwo Kredytowe – obecnie Bank, Filharmonia, Dyrekcja Poczty, Teatr Wielki, budynki Uniwersytetu im. A. Mickiewicza: Collegium Maius, Collegium Minus, Collegium Iuridicum, Akademia Muzyczna), gmachami użyteczności publicznej i terenami zielonymi (obecnie parki: I. J. Drwęskich, K. Marcinkowskiego, A. Mickiewicza, H. Wieniawskiego, St. Moniuszki) oraz pozostałościami fortyfikacji (wału czołowego fortu Grollmana i kazamatów fortu Colomba przy ul. Towarowej i ul. Powstańców Wielkopolskich)⁷⁵ (wpis do rejestru zabytków nr A274),
 - Założenie urbanistyczno-architektoniczne Maxa Johowa wraz z zespołem budowlanym⁷⁶ (wpis do rejestru zabytków nr A368),
- Zespół kamienic secesyjnych⁷⁷ (wpis do rejestru zabytków nr A230),
- Dzielnic willowa Sołacz z domami i ogrodami, Park Sołacki ze stawem i restauracją, aleja kasztanowców (aleja Wielkopolska)⁷⁸ (wpis do rejestru zabytków nr A244),
- Pozostałości średniowiecznych murów miejskich wewnętrznego i zewnętrznego pierścienia obwarowań miasta z fragmentami baszt i Bramy Wronieckiej⁷⁹ (wpis do rejestru zabytków nr A250),
- 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 fortecznych⁸⁰ (wpis do rejestru zabytków nr A245),
- niektóre parki, założenia parkowe, zespoły dworsko-parkowe, folwarki i zespoły rekreacyjne, w tym:
 - Ogród Zoologiczny przy ulicy Zwierzynieckiej, Ogród z aleją platanów przy szpitalu ortopedycznym przy ul. 28 Czerwca 1956 r., Ogród Botaniczny przy ul. J. H. Dąbrowskiego, parki Ringu Stübgena, Park Chopina, Park Wilsona,
 - Dwór i park w Głuszynie-Piotrowie,
 - założenie pałacowo-dworsko-parkowe Starołęka Wielka,
 - założenie pałacowo-dworsko-parkowe Antoninek,
 - Dwór i park na Rudniczu przy ulicy Wykopy – południowa część założenia dworsko-parkowego z terenami poprzemysłowymi Rudnicze,
 - dwór i park w Chybach-Wielkie założenia dworsko-parkowe,
 - Dwór Schwarzkopffa i park – obecnie teren Uniwersytetu Przyrodniczego,

⁷⁴ Ostrów Tumski, Śródka, Stare Miasto, Łazarz, Wilda, Jeżyce, Ostroróg, Sołacz objęte ulicami: Hetmańską (od ptd.), Grochowską, Marcelińską, Przybyszewskiego, Żeromskiego, Niestachowską (od zach.), Wojska Polskiego, Nad Wierzbakiem (od ptn.), rzeką Wartą (od wsch.) oraz tereny za Wartą między ulicami Św. Wincentego, Podwale i Cybińską.

⁷⁵ al. Niepodległości – ul. Królowej Jadwigi z terenami pomiędzy ul. Kościuszki – Krakowską oraz Niedziałkowskiego, Topolową, Towarową, Skośną i torami kolejowymi.

⁷⁶ kwartał ulic: Matejki – Ułańska – Wyspiańskiego – Grottgera.

⁷⁷ kwartał ulic: Roosevelta 3, 4, 5, 6/7, 8, 9/10, Krasieńskiego 3, 3a, 4, 4a, Zacisze 4, 4a.

⁷⁸ Sołacz i al. Wielkopolska.

⁷⁹ ul. Ludgardy (mur) – zachodnia ściana kaplicy kościoła Franciszkanów (mur) – węzeł Bramy Wronieckiej (relikty wieży, mur) i ul. Wroniecka 10 (mur) – ul. Masztalarska/23 Lutego (dwie baszty, mur) – ul. Masztalarska 5 (baszta) – ul. Masztalarska (dwa ciągi murów) – ul. Masztalarska (baszta rozebrana) – ul. Podgórna 12 (fundamenty baszty) – ul. Wrocławska 15 (mur) – podziemia kościoła farnego i krużganek kolegium jezuickiego (mury) – pl. Kolegiacki 12 (mur).

⁸⁰ wokół miasta po obu stronach Warty: I. Röder – Starołęka, Ia. Boyen – Starołęka, II. Stülpnagel – Żegrze, IIa. Thümen – Chartowo, III. Graf Kirchbach – Łączny Młyn, IIIa. Prittwitz nowy – Miłostowo, IV. Hake – Główna, IVa. Waldersee II – Wilczy Młyn, V. Waldersee I – ul. Lechicka, Va. Bonin – ul. Lechicka, VI. Tietzen – Podolany, VIa. Stockhausen – Gołęcın, VII. Colomb – Jeżyce, VIIa. Strotha – Marcelin, VIII. Grolman nowy – ul. Bolkowicka, VIIIa. Rohr – Raszyn, IX. Brünneck – Górczyn, IXa. Witzleben – Dębiec.

- Park i pałac w Radojewie, w Nowej Wsi Górnej, w dawnej wsi Morasko,
 - Willa z parkiem przy ulicy Ożarowskiej,
 - Park przy dworze w Kiekrzu, przy ulicy Sanatoryjnej, wchodzący w skład dawnej wsi Kiekrz z założeniem dworsko-parkowo-folwarcznym,
 - obszaru „Folwark Edwardowo – dwór, park, czworaki” (część północna) – założenie dworsko-parkowe i folwarczne,
 - „Folwark Palaczów – dwór i park, obserwatorium astronomiczne”,
 - Zespół rekreacyjny – Tor Wyścigów Konnych – Hipodrom Wola,
- niektóre ogrody i cmentarze.

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

Z obiektów powojennych do rejestru zabytków wpisany został budynek Powszechnego Domu Towarowego „Okrągłak”, ul. S. Mielżyńskiego 14.

Centrum Miasta wraz z Ostrowem Tumskim, a także Fortem Winiary (obecnie Parkiem Cytadela) uznano za „Pomnik Historii”⁸¹. Pomnik historii według ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami to szczególna forma ochrony najcenniejszych zabytków. Tytuł ten może otrzymać zabytek nieruchomy o szczególnej wartości historycznej, naukowej i artystycznej, mający duże znaczenie dla dziedzictwa kulturalnego Polski. Obszar pomnika historii „Poznań- historyczny zespół miasta” obejmuje historyczny zespół miejski z Ostrowem Tumskim, Zagórzem, Chwaliszewem i lewobrzeżnym Starym Miastem lokacyjnym ze średniowiecznymi osadami podmiejskimi oraz założeniem urbanistyczno-architektonicznym projektu Josefa Stübbena z początku XX w., a także Fortem Winiary, obecnie Parkiem Cytadela. Oznacza to, że wymieniony wyżej obszar, będący miejscem jednej z pierwszych stolic Polski, miejscem pochówku władców, w XV-XVII w. prężnym ośrodkiem kulturowym i handlowym, a w XIX w. ogniskiem ruchów niepodległościowych i miejscem powstania wybitnych, w skali europejskiej, założeń fortecznych, jest otoczony wyjątkową ochroną.

Wartości historyczne, architektoniczne, urbanistyczne i kulturowe Starego Miasta od 2018 r. są dodatkowo chronione poprzez utworzony na jego terenie „Park Kulturowy Stare Miasto”⁸². Określono w nim sposoby ochrony materialnego i krajobrazowego dziedzictwa kulturowego.

Poza obszarami i obiektami zabytkowymi, objętymi formami ochrony opisanymi powyżej, na terenie miasta Poznania, sukcesywnie ochroną prawną obejmowane są poszczególne obiekty poprzez wskazanie ich do ochrony w planach miejscowych. Plan miejscowy, stanowiący akt prawa miejscowego ustanawia dla wskazanych do ochrony obiektów szczegółowe zasady i parametry ich zagospodarowania. Przy sporządzaniu planów miejscowych należy uwzględniać m. in. obiekty i obszary ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Poznania. Obecnie w wykazie obiektów wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Poznania znajduje się 5 627 obiektów⁸³, przy czym wykaz obejmuje również obiekty znajdujące się w rejestrze zabytków

Miasto Poznań bogate jest w wiele obiektów wartościowych kulturowo, które sukcesywnie umieszczane są w gminnej ewidencji zabytków, a następnie zasady ich ochrony ustalane są w planach miejscowych.

⁸¹ rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie uznania za pomnik historii „Poznań-historyczny zespół miasta” (Dz. U. Nr 219, poz. 1401).

⁸² uchwała Rady Miasta Poznania Nr LXII/1151/VII/2018 z dnia 27 lutego 2018 r. w sprawie utworzenia „Parku Kulturowego Stare Miasto” w Poznaniu.

⁸³ stan na 31 grudnia 2021 r.

3.6.2.2. Ochrona archeologiczna

W rejestrze zabytków znajduje się 14 stanowisk archeologicznych:

- cmentarzysko okresu wczesnolateńskiego przy ul. Biskupińskiej – Koszalińskiej (wpis do rejestru zabytków nr A185),
- osada św. Gotarda, cmentarzysko, osada polokacyjna – ul. Garbary 75/77 (wpis do rejestru zabytków nr A184),
- cmentarzysko kultury łużyckiej przy ul. Gorzysława – Radziwoja (wpis do rejestru zabytków nr A187),
- cmentarzysko kultury pomorskiej przy ul. Górki 5 (wpis do rejestru zabytków nr A183),
- cmentarzysko kultury łużyckiej przy ul. Madziarskiej 12 (wpis do rejestru zabytków nr A186),
- cmentarzysko kultury łużyckiej przy ul. Smolnej 17/19 (wpis do rejestru zabytków nr A182),
- cmentarzysko kultury grobów podkloszowych przy ul. Spichrzowej 37 (wpis do rejestru zabytków nr A189),
- osada wczesnośredniowieczna przy ul. Przemyskiej (wpis do rejestru zabytków nr A194),
- osada wczesnośredniowieczna przy ul. Szczepankowo- Bobrownickiej (wpis do rejestru zabytków nr A193),
- osada neolityczna ul. Szczepankowo- Boreckiej (wpis do rejestru zabytków nr A192),
- osada okresu lateńskiego przy ul. Michałowo- Sowice (wpis do rejestru zabytków nr A190),
- osada wczesnośredniowieczna przy ul. Spławie (wpis do rejestru zabytków nr A191),
- cmentarzysko średniowieczne – Rynek Śródecki 4 (wpis do rejestru zabytków nr A456),
- cmentarzysko i osada okresu rzymskiego przy ul. Warszawskiej 24 (wpis do rejestru zabytków nr A188).

Na terenie miasta wyznaczone są ponadto inne obszary objęte strefami ochrony archeologicznej oraz strefami występowania stanowisk archeologicznych, które należy uwzględnić przy sporządzaniu planów miejscowych. Występowanie stanowisk archeologicznych na terenie miasta przedstawiono na mapie nr 7.

3.7. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STANU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

3.7.1. Uwarunkowania ponadlokalne

Miasto Poznań leży na przecięciu dwóch korytarzy transportowych współtworzących bazowy szkielet sieci TEN-T⁸⁴ o znaczeniu międzynarodowym: „Bałtyk-Adriatyk” oraz „Morze Północne-Bałtyk”. Do systemu tego zaliczono linie kolejowe nr 3 (E20), 271 (E59), 351 (E59), autostradę A2 wraz z węzłem dróg krajowych oraz Portem Lotniczym Poznań-Ławica i terminalem kolejowym. W uzupełnieniu bazowego systemu, w relacjach krajowych i regionalnych, do sieci kompleksowej zaliczono linię kolejową nr 353 oraz drogi ekspresowe S5 i S11. Położenie elementów węzła drogowego w granicach Poznania zapewnia dogodny dostęp komunikacyjny i stanowi jedną z fundamentalnych podstaw jego potencjału gospodarczego i konkurencyjności w skali kraju i Europy Środkowej.

Od 2014 r. zrealizowany został pakiet inwestycji wzmacniających funkcjonalność i integrację systemu sieci TEN-T. W ramach systemu kolejowego złożyły się na to m. in. modernizacja linii kolejowej nr 3 na odcinku Poznań Junikowo-Swarzędz, linii kolejowej nr 271 Czempień-Poznań Główny, linii kolejowej nr 272 Poznań Główny – Kórnik oraz linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód-Inowrocław. Problemem pozostaje ograniczona przepustowość linii kolejowych nr 3 i 351 na śródmiejskich odcinkach, stanowiąca blokadę dla rozwoju kolejowych połączeń metropolitarnych, korzystających obecnie z tej samej infrastruktury co połączenia międzynarodowe i krajowe. Planowana budowa dodatkowych torów na przeciążonych odcinkach linii

⁸⁴ TEN-T Transeuropejska Sieć Transportowa łącząca regiony Unii Europejskiej, oparta na wszystkich rodzajach transportu.

kolejowych ma umożliwić zwiększenie częstotliwości połączeń. Niewątpliwie największym wyzwaniem dla miasta będzie planowana budowa Kolei Dużych Prędkości na odcinku Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław – granica państwa. Inwestycja ta otwiera nowe perspektywy i może stanowić impuls dla szerszego kontekstu zmian w dziedzinie transportu dla Poznania i regionu.

Przebudowa poznańskiego węzła drogowego wykształciła obwodowy system w układzie dróg S11 i S5, zrealizowany poza granicami miasta. Elementem wiążącym układ dróg ekspresowych jest miejski odcinek autostrady A2. System ten jest domknięty połączeniem drogowym w północnej części miasta, w ciągu drogi krajowej DK92, gdzie kumuluje się ruch miejski i tranzytowy w relacjach wschód-zachód, zarówno w pasie autostrady, jak i drogi DK92. Zrealizowana w 2019 r. rozbudowa jezdni autostrady o trzecie pasy pomiędzy węzłami Poznań Wschód i Poznań Zachód oraz planowana odcinkowa rozbudowa DK92 mają na celu poprawę funkcjonalności i sprawności węzła. Inwestycja ta opiera się o obecnie realizowaną budowę węzła drogowego na przecięciu drogi DK92 z ul. Naramowicką. Rozwinięcie zasięgu węzła drogowego poza granice Poznania miało wpływ na rozwój obszaru funkcjonalnego związanego z Poznaniem. Nowy kształt węzła przyczynił się do wyprowadzenia z granic miasta ruchu tranzytowego i stanowił impuls dla rozwoju sektora logistyki i produkcji w granicach obszaru funkcjonalnego Poznania. Funkcjonują tu centra logistyczne zapewniające kompleksową obsługę towarów w zakresie ich składowania i magazynowania, spedycji, dystrybucji, przeładunku i transportu, wykorzystujące intermodalność logistyki w zakresie 4 kategorii transportu – drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego.

Położenie geograficzne Poznania jest doskonałe dla rozwoju systemów logistycznych. Umożliwia prowadzenie dystrybucji towarów na skalę krajową oraz międzynarodową. Autostrada A2 (część głównego korytarza tranzytowego z Europy Zachodniej do Rosji), biegnąc w głąb kraju, zapewnia doskonałe połączenie z Łodzią, Warszawą oraz innymi centralnymi obszarami Polski, a także poprzez autostradę A1 z północnymi i południowymi regionami kraju. W kierunku zachodnim, łączy się z niemiecką autostradą A12 oferując powiązanie z Berlinem i dalej z największymi ośrodkami Europy.

W Poznaniu zlokalizowany jest Port Lotniczy Poznań-Ławica, który wzmacnia pozycję miasta na rynku międzynarodowym i krajowym. Port ten zlokalizowany jest w zachodniej części miasta w odległości około 6 km od centrum. Rozbudowana i zmodernizowana infrastruktura portu zapewnia przepustowości do 30 operacji lotniczych na godzinę. Budynek terminala umożliwia obsługę 3,5 mln pasażerów rocznie. Liczba pasażerów obsłużonych przez lotnisko w Poznaniu w 2019 r. wyniosła 2 372 184 w ruchu krajowym i międzynarodowym (w ruchu regularnym i czarterowym), co oznacza dynamikę wzrostu w stosunku do 2017 r. na poziomie 28,7% i plasuje lotnisko na 5 miejscu wśród portów lotniczych w kraju. Transport towarowy portu lotniczego w 2019 r. wyniósł 100 718 kg, co oznacza dynamikę wzrostu w stosunku do 2018 r. na poziomie 37,7% i plasuje nasz port na 6 pozycji w kraju.⁸⁵ Potencjał przewozowy portu oraz doskonała dostępność komunikacyjna w skali regionu buduje konkurencyjność terenów inwestycyjnych w otoczeniu portu.

Przez Poznań przebiega droga wodna Warta o znaczeniu regionalnym. Rzeka stanowi fragment szlaku żeglugi śródlądowej „Wielkiej Pętli Wielkopolski”. Warta to rzeka wolno płynąca zaliczona do klasy Ib (o najniższej klasie pod względem żeglugi). Szlak żeglowny oznakowany jest znakami brzegowymi. Szerokość szlaku wynosi od 36 do 40 m. Głębokość tranzytowa wynosi odpowiednio 0,9 m przy SNW (stan średni minimalny) i 1,6 m przy SW (stan średni). Droga wodna oparta na rzece Warcie nie stanowi obecnie istotnego korytarza transportowego. Niski stan wód w rzece, zły stan techniczny umocnień brzegów rzeki oraz brak zaplecza w postaci portów rzecznych ogranicza jej potencjał dla wykorzystania do regularnej

⁸⁵ Źródło: Opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa, kwiecień 2020.

żeglugi śródlądowej. Warta wykorzystywana jest jako droga wodna o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.

3.7.2. Uwarunkowania ruchowe

Obecnie zwiększa się ruchliwość komunikacyjna, przy dużym rozproszeniu terenów inwestycyjnych i zachodzących procesach suburbanizacji. Powoduje to niekorzystne tendencje podziału zadań przewozowych dla Poznania i jego obszaru funkcjonalnego.

W 2019 r. wykonano „Badanie ankietowe i aktualizację modelu ruchu”⁸⁶ dla obszaru aglomeracji i miasta Poznania, które miało na celu weryfikację modelu ruchu. Dokument ten stanowi aktualizację poprzednich badań z 2013 r. Symptomatycznym wnioskiem z badań jest przyrost ruchu samochodowego. Liczba podróży w ruchu samochodowym w granicach Poznania wzrosła od 2013 r. z 298 tys. pojazdów na dobę do 384 tys. pojazdów na dobę w 2019 r., przy czym istotna jest zaobserwowana redukcja ruchu samochodowego w relacjach do centrum miasta. Nowy kształt węzła dróg krajowych spowodował wyprowadzenie z miasta zewnętrznego ruchu samochodowego niezwiązanego z Poznaniem. Jednak ruch samochodowy na granicy Poznania nie zmalał, co oznacza zwiększenie liczby podróży między powiatem poznańskim i Poznaniem. Zauważalne stało się również w Poznaniu zjawisko wydłużenia godzin szczytu komunikacyjnego. W stosunku do wyników badań przeprowadzonych w 2013 r., ruch szczytowy w 2019 r. nie wzrósł, ale trwa dłużej niż przyjęte godziny szczytu porannego i popołudniowego. Szczególnie widoczne jest to w szczycie popołudniowym, przypadającym na godziny 16:00-17:00, gdzie udział wszystkich pojazdów w ruchu kształtował się na poziomie 7,24% i występował na tym poziomie także przed i po wyznaczonym przedziale czasowym.

Rozwój systemu roweru miejskiego i poprawa infrastruktury dedykowanej dla rowerzystów spowodował obserwowany dynamiczny wzrost ruchu rowerowego, zwłaszcza w strefie centrum Poznania.

Na niemal niezmiennym poziomie utrzymuje się liczba podróży realizowanych transportem zbiorowym. Przyczyną tego jest brak zakończonych inwestycji w infrastrukturę tramwajową. Ilość prac remontowych na liniach kolejowych również mogła przyczynić się do stagnacji liczby użytkowników tego systemu transportu, mimo istotnych inwestycji poprawiających integrację z transportem miejskim i budowy parkingów typu „Park&Ride”.

Zmiany demograficzne i procesy suburbanizacji powodują przyrost liczby ludności na obszarach słabo obsługiwanych transportem zbiorowym i wydłużanie się odległości codziennych podróży. Wpływa to na niekorzystne zmiany w podziale zadań przewozowych – rośnie udział podróży wykonywanych samochodem i spada udział podróży w transporcie zbiorowym. Przyczynił się do tego także rozwój infrastruktury drogowej, w tym dokończenie remontów na ważnych elementach infrastruktury drogowej w granicach Poznania, m.in. Rondo Kaponiera, Most Lecha, autostrada A2. Jednocześnie zmiany organizacyjne w granicach obszaru centrum i rozwój infrastruktury rowerowej pokazują skuteczność tych działań w ograniczaniu użytkownika samochodu jako środka transportu wewnątrz miasta.

3.7.3. Ruch pieszy

Komunikacja piesza stanowi najpowszechniejszą formę transportu w mieście. Ruch pieszy jest nieodzownym elementem funkcjonowania pozostałych form transportu i stanowi element każdej podróży realizowanej samochodem lub komunikacją zbiorową. Pomimo ciągłego przyrostu liczby samochodów i rozwoju innych form transportu znaczenie komunikacji pieszej sukcesywnie wzrasta. Zgodnie z ustaleniami Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania oraz Planu Zrównoważonej Mobilności

⁸⁶ Opracowanie BIT / pbs, wrzesień 2019 r.

Miejskiej dla Miasta Poznania⁸⁷, zagadnienia bezpieczeństwa i dostępności dróg pieszych i rowerowych, stały się jednym z priorytetów rozwoju infrastruktury i przestrzeni w mieście.

Na terenie Poznania infrastrukturę dedykowaną dla pieszych można podzielić na trasy miejskie w obszarach zurbanizowanych (chodniki i ciągi piesze) oraz trasy rekreacyjno-turystyczne. System tras miejskich można dodatkowo podzielić na elementy o znaczeniu lokalnym (dzielnicowym) i ponadlokalnym, gdzie forma ruchu pieszego jest ściśle powiązana z ponadlokalną ofertą programu zagospodarowania i wyróżnia się na tle innych ulic wysokim udziałem potoków pieszych w ruchu. Trasy ogólnomiejskie są elementem codziennych podróży mieszkańców miasta. Oddzielną kategorię stanowi Trakt Królewsko-Cesarski, który jest głównym szlakiem turystyczno-kulturowym w obszarze historycznego śródmieścia Poznania. Oznakowane piesze szlaki rekreacyjno-turystyczne oraz ścieżki dydaktyczne występują na obszarach stanowiących klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta. Ponadto na terenie miasta można wyróżnić ciągi piesze o nieformalnym charakterze. Dotyczy to pozostałych terenów zieleni ogólnodostępnej, w tym parków. Stanowią one uzupełniającą część systemu komunikacji pieszej na terenie Poznania. System ruchu pieszego przedstawiono na mapie nr 8.1.

Obniżony standard infrastruktury pieszej o charakterze miejskim jest najbardziej widoczny w północnej, zachodniej i południowo-zachodniej, peryferyjnej części miasta. Odnacza się on brakami w ciągłości chodników oraz niską jakością nawierzchni. Braki chodników występują m.in. w drogach układu podstawowego np. wzdłuż ulic: Lutyckiej, Lechickiej czy Obornickiej, co sprawia, że piesi zmuszeni są do przemieszczania się poboczami dróg.

Działania mające na celu usprawnienie oraz poprawę bezpieczeństwa komunikacji pieszej oraz rowerowej prowadzone są na terenie całego miasta. Wprowadzono m. in. strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h, strefy zamieszkania, a także systematycznie powiększany jest zasięg Strefy Płatnego Parkowania. Centrum Poznania to reprezentacyjny obszar, w obrębie którego dąży się do limitowania indywidualnych środków transportu oraz ograniczenia dostępności wybranych ulic dla ruchu samochodowego na rzecz poprawy warunków przemieszczania się pieszych i rowerzystów. Dodatkowo w centrum miasta, zintensyfikowane zostały działania na rzecz rewitalizacji ulic, czego skutkiem jest wyznaczenie nowych przestrzeni dedykowanych przede wszystkim ruchowi pieszemu i rowerowemu. Remontowane ulice przyjmują kształt przestrzeni współdzielonych, gdzie ruch pieszy i rowerowy przenika się z komunikacją miejską oraz ruchem samochodowym. Na ulicach wprowadzane zostają również ograniczenia prędkości samochodów, porządkowane są stanowiska postojowe na rzecz nowych nasadzeń zieleni oraz tam, gdzie nie jest to możliwe, drzew w donicach czy obiektów małej architektury. Ważny jest też trend wskazywania darmowych stanowisk postojowych dla pojazdów carsharingu. Promowanie carsharingu ma na celu zachęcenie do rezygnacji z posiadania samochodu, przy zachowaniu możliwości sporadycznych podróży z wykorzystaniem pojazdów samochodowych.

Przyjęte Standardy Dostępności dla Miasta Poznania⁸⁸ przekładają się na kreowanie ulic o wyższych wymaganiach dla ruchu pieszego i rowerowego. Dokument wprowadził zasady projektowania uniwersalnego, które są realizowane w ramach nowych przedsięwzięć inwestycyjnych w przestrzeni miejskiej i uwzględniają potrzeby różnych użytkowników w projektowaniu przekrojów poznańskich ulic.

Dostrzegalnym zjawiskiem są niespotykani dotąd uczestnicy przestrzeni dedykowanych ruchowi pieszemu i rowerowemu. Coraz bardziej popularne stają się hulajnogi elektryczne oraz inne urządzenia transportu indywidualnego (deskorolki elektryczne czy inne elektryczne urządzenia do transportu), których właściciele

⁸⁷ Uchwała Nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania oraz Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Poznania.

⁸⁸ Zarządzenie Nr 817/2018/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 14 listopada 2018 r. w sprawie stosowania Standardów Dostępności dla Miasta Poznania.

korzystają najczęściej z infrastruktury pieszo-rowerowej. Dostosowanie chodników i dróg rowerowych do współczesnego kierunku rozwoju nowych środków transportu oraz pogodzenie wszystkich uczestników ruchu drogowego stanowi dodatkowe wyzwanie obecnych czasów.

3.7.4. Ruch rowerowy

W ostatnich latach można zaobserwować coraz większą popularność roweru jako środka transportu, wykorzystywanego zarówno na co dzień, jak i w celach rekreacyjnych. W mieście wzrasta liczba budynków biurowych, w których przyjeżdżający mogą pozostawić rower pod zadaszeniem, a także skorzystać z udostępnianego pomieszczenia sanitarnego. Wzrost infrastruktury dedykowanej rowerzystom, budowa stojaków, lokalizowanie stacji napraw oraz funkcjonalne połączenie stacji rowerów z węzłami przesiadkowymi sprawia, że rower zyskuje na znaczeniu, jako skuteczny i konkurencyjny środek transportu. Duży wpływ na wzrost natężenia codziennego ruchu rowerowego miały zmiany w usługach e-commerce, w tym powstanie firm, które realizują dostawy żywności wykorzystując rowery.

Na terenie Poznania stale rozwijany jest Poznański Rower Miejski – system rowerów współdzielonych, który obejmuje 113 stacji dla około 1 000 rowerów. System ten wzbogacony został o rowery czwartej generacji, które charakteryzują się możliwością pozostawienia pojazdu poza stacją. Współpraca z gminami ościennymi korzystnie wpływa na rozwój międzygminnego ruchu rowerowego. Poznański Rower Miejski jest bowiem kompatybilny z systemami funkcjonującymi na terenie gminy Luboń i Komorniki. Współdzielony rower miejski służy nie tylko jako okazjonalny środek transportu, lecz jest też alternatywą dla mieszkańców, którzy regularnie przemieszczają się w ten sposób, a nie posiadają warunków do przechowywania własnych rowerów.

W granicach Poznania można wskazać różnorodne typy liniowej infrastruktury rowerowej. Poza drogami rowerowymi i pieszo-rowerowymi wyróżnić można też pasy rowerowe, kontrapasy i ulice z kontraruchem oraz dopuszczenia ruchu rowerowego po niektórych BUS-pasach. Pasy rowerowe, kontrapasy i kontraruch stosowane są zazwyczaj na obszarach o intensywnej zabudowie w rejonie centrum i dzielnic historycznych, w jezdniach dróg klas lokalnych i dojazdowych. Schemat istniejącej infrastruktury rowerowej przedstawiono na mapie nr 8.2.

Podstawowa siatka infrastruktury rowerowej realizowana jest jako układ promienisto-obwodowy: dwie rowerowe obwodnice na kordonie centrum i śródmieścia oraz promieniste trasy radialne spinające obszary peryferyjne ze Śródmieściem i centrum. Obwodnica ścisłego centrum (tzw. Ring I) oparta jest o drogi klasy lokalnej (ul. T. Kościuszki i ul. Krakowską), ciąg pieszo-rowerowy (Wartostradę) oraz o drogi klasy głównej (ul. Solną, Wolnica, Małe Garbary, Estkowskiego). W ramach tego ostatniego elementu niedomkniętym ogniwem pozostaje ul. Solna i Wolnica. Ruch rowerowy w Ringu organizowany jest po jezdniach na równi z ruchem samochodowym, jezdniach z wydzielonymi pasami rowerowymi, kontrapasami, drogach rowerowych i pieszo-rowerowych. Wzmocnienie tego systemu stanowi układ ulic Garbary i Mostowa, w których, przy jednokierunkowej organizacji ruchu samochodowego, ruch rowerowy może korzystać z wyznaczonych BUS-pasów.

Druga obwodnica rowerowa zlokalizowana jest w ciągach dróg klasy głównej ruchu przyspieszonego (pokrywa się ona z tzw. II ramą komunikacyjną Poznania). Do całkowitego domknięcia obwodnicy brakuje dróg rowerowych w ul. W. Reymonta i na zachodnim fragmencie ul. Hetmańskiej. Ruch rowerowy odbywa się po drogach rowerowych i pieszo-rowerowych zlokalizowanych w większości po jednej stronie jezdni, co ze względu na wysoką klasę dróg, utrudnia dostęp do zabudowy zlokalizowanej po stronie przeciwnej.

Trasy radialne zrealizowane są fragmentarycznie. W całości funkcjonuje radial w kierunku północnym wzdłuż trasy tramwajowej PST oraz w kierunku południowym wzdłuż ul. Dolna Wilda. Dobrą spójność mają też radiale w kierunku zachodnim, w ul. Bukowskiej oraz wschodnim, wzdłuż „trasy Kórnickiej”. Zauważyć

należy, że często wytyczone drogi rowerowe mieszają się ze ścieżkami pieszo-rowerowymi, co przy wzrastającym ruchu rowerowym jest rozwiązaniem niekorzystnym.⁸⁹

Istotną rolę dla ruchu rowerowego między północą a południową częścią miasta pełni „Wartostrada”, zrealizowana po obu stronach Warty. Umożliwia przejazd na odcinku od Mostu Lecha do Mostu Przemysła, praktycznie bezkolizyjnie w stosunku do elementów innych systemów transportowych. Brakującym fragmentem po zachodniej stronie rzeki jest odcinek między ul. E. Estkowskiego a ul. Szelągowską.

Przez Poznań wytyczone zostały także rowerowe szlaki o randze międzynarodowej, regionalnej oraz lokalnej. Wiele z nich krzyżuje się w tzw. Poznańskim Węźle Rowerowym, który znajduje się przy południowo-zachodnim krańcu Jeziora Maltańskiego, u zbiegu ulic abpa A. Baraniaka i Jana Pawła II. Międzynarodowe drogi rowerowe sieci EuroVelo określone przez Międzynarodową Federację Cyklistów na terenie miasta to EV 9 Bałtyk – Adriatyk, łączący Gdańsk z chorwacką Pułą oraz EV2 Szlak Stolic, łączący Dublin z Moskwą. W granicach miasta oba szlaki mają wspólny przebieg wzdłuż brzegów Jeziora Swarzędzkiego, Stawu Browarnego i Jeziora Maltańskiego. Na terenie Starego Miasta trasy się rozdzielają. Szlak EV9 przebiega w kierunku południowym przez las Dębiński. Szlak EV2 wytyczony został na zachód, wzdłuż jezior Rusafka i Strzeszyńskiego. Z wyjątkiem odcinka śródmiejskiego, trasy zlokalizowane są w klinach zieleni i mają znaczenie turystyczno-rekreacyjne.

Do tras regionalnych, tworzących sieć Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych należą:

- Cysterski Szlak Rowerowy,
- Szlak Stu Jezior,
- Piastowski Trakt Rowerowy,
- Nadwarciański Szlak Rowerowy,
- Transwielkopolska Trasa Rowerowa,
- szlaki łącznikowe Nad Jezioro Lusowskie, Doliną Głuszynki do Kórnik, Do rezerwatu Grogulec, wraz ze zlokalizowanym w większości poza granicami Poznania Pierścieniem Rowerowym Dookoła Poznania.

3.7.5. Transport zbiorowy i parkingi „Park&Ride”

Miejski transport publiczny w Poznaniu zbudowany jest w oparciu o układ linii tramwajowych i autobusowych (miejskich i podmiejskich). Długość tras komunikacji tramwajowej wynosi obecnie około 70 km, a długość tras autobusowych jest zmienna i wynosi około 346 km⁹⁰. System transportu zbiorowego pokazano na mapie nr 8.3. Udział transportu zbiorowego w podziale modalnym⁹¹ wynosi 42%⁹².

Założenia związane z organizacją systemu transportu zbiorowego w Poznaniu oraz inwestycjami z tym związanymi zawarto w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014-2025”⁹³.

W Poznaniu trwa dynamiczny rozwój sieci tramwajowej. Powstał nowy odcinek trasy tramwajowej, zakończony pętlą tramwajowo-autobusową przy ul. Unii Lubelskiej, oraz I etap trasy tramwajowej na Naramowice. Ponadto w przygotowaniu są projekty trasy tramwajowej w ul. F. Ratajczaka, trasy

⁸⁹ Opisane elementy realizowane są w oparciu o dokumenty określające główne kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Poznania oraz sposób jej realizacji – Program rowerowy 2017–2022 z perspektywą 2025 oraz Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania.

⁹⁰ dane liczbowe – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (stan na dzień 31.12.2019 r.).

⁹¹ podział modalny – (ang. modal split) wskazuje na procentowy udział podróży wykonywanych przy użyciu poszczególnych środków transportu: samochodowego, zbiorowego, rowerowego, pieszego.

⁹² „Badanie ankietowe i aktualizację modelu ruchu” opracowanie BIT / pbs z 2019 r.

⁹³ Uchwała Nr VII/88/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 26 lutego 2019 r. zmieniająca uchwałę Nr LXIV/1010/VI/2014 z 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2019 r., poz. 2820).

na osiedle Kopernika, trasy na Klin Dębicki, trasy na Marcelin oraz trasy na Naramowice etap 2. Inwestycje w tym sektorze służą zwiększeniu zasięgu sieci tramwajowej, podniesieniu prędkości komunikacyjnej, efektywności, przepustowości i niezawodności systemu.

Zaplecze komunikacji miejskiej stanowią trzy zajezdnie tramwajowe, zlokalizowane przy ulicach: Głogowskiej, Fortecznej i na Franowie oraz dwie zajezdnie autobusowe, przy ulicach Mogileńskiej i Kaczej.

Do elementów współtworzących zaplecze transportu zbiorowego należą parkingi typu „Park&Ride” (P&R).

W Poznaniu powstały cztery tego typu parkingi, położone przy przystankach komunikacji publicznej:

- „P&R Szymanowskiego” (w pobliżu przystanku PST),
- „P&R Św. Michała” (w rejonie ulic Św. Michała, Warszawskiej i Świętojańskiej),
- „P&R rondo Starołęka” (w rejonie ulic Hetmańskiej, Starołęckiej i Wagrowskiej),
- „P&R Biskupińska” (w rejonie przystanku kolejowego Poznań Strzeszyn).

Parkingi te pozwalają na sprawną zmianę środka transportu. Lokalizacja parkingów daje możliwość połączenia transportu kolejowego, tramwajowego lub autobusowego z transportem samochodowym, motocyklowym, a także rowerowym i pieszym. Obecna oferta miasta w zakresie parkingów P&R jest niewystarczająca, co utrudnia proces zahamowania niekorzystnego podziału modalnego i ochronę środowiska przed zatłoczeniem motoryzacyjnym.

W Poznaniu istotne dla multimodalności są trzy węzły przesiadkowe integrujące transport kolejowy z miejskim, czyli umożliwiające zmianę środka transportu z kolei na tramwaj. Są to: Dworzec Główny, rejon węzła Górczyn oraz rejon węzła Starołęka. Ponadto należy wyróżnić ponad 40 węzłów przesiadkowych integrujących transport autobusowy podmiejski z miejskim.

W Poznaniu występują obszary, z których nie jest możliwe bezpośrednie dotarcie jednym miejskim środkiem transportu do centrum. Podróż taka wymaga przesiadki na najbliższym węźle przesiadkowym na tramwaj lub autobus. Ponadto wdrażany jest system obsługi minibusami rejonów trudno dostępnych komunikacją publiczną. Zadaniem minibusów jest usprawnienie komunikacji mieszkańców peryferyjnych osiedli (Junikowa, Krzesin, Starołęki, Antoninka, a także rejonu osiedli Nowe Ogrody i Lotników Wielkopolskich) oraz sprawne dotarcie do tras regularnych linii tramwajowych i autobusowych. Brak bezpośredniego dostępu środkami transportu zbiorowego do centrum wpływa na większe wykorzystanie samochodów w zaspokajaniu potrzeb transportowych i zwiększa zapotrzebowanie na parkingi.

W wielu miejscach zrealizowane zostały „przystanki wiedeńskie”, ułatwiające pasażerom wsiadanie i wysiadanie z pojazdu oraz poprawiające bezpieczeństwo w strefach przystanków.

W Poznaniu realizowane są również tzw. „zielone torowiska”, które poprawiają zarówno estetykę torowisk oraz obniżają poziom hałasu komunikacyjnego. Wdrażane są nowatorskie rozwiązania w postaci tzw. „zielonych przystanków”. Na dachach kilku wiat przystankowych w Poznaniu umieszczono niewielkie rośliny odporne na zróżnicowane warunki atmosferyczne.

Wprowadzenie i rozwijanie zaawansowanego systemu komputerowego sterowania ruchem i wspomaganie nadzoru pozwoliło na systematyczne zwiększanie prędkości oraz na skrócenie czasu przejazdu, zarówno tramwajów, jak i autobusów. Umożliwiło to montaż tablic cyfrowej, dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach transportu zbiorowego w Poznaniu i aglomeracji poznańskiej⁹⁴. Ponadto wdrażane są rozwiązania, dzięki którym można sprawdzić rzeczywisty czas przyjazdu konkretnego pojazdu na wskazany przystanek.

⁹⁴ dane liczbowe - www.ztm.pl.

3.7.6. Transport kolejowy

System kolejowy to podstawowy element infrastruktury transportowej decydujący o konkurencyjności miasta Poznania w skali kraju. Przez miasto przebiega dziesięć linii i dziewięć łącznic kolejowych. Istniejący system kolejowy pokazano na mapie nr 8.4.

Kategoryzacja linii kolejowych tworzących Poznański Węzeł Kolejowy:

- linia nr 3 (E-20 Warszawa Zachodnia – Poznań Główny – Kunowice) – linia magistralna;
- linia nr 271 (E-59 Wrocław Główny – Poznań Główny) – linia magistralna,
- linia nr 272 (Kluczbork – Poznań Główny) – linia pierwszorzędna,
- linia nr 351 (Poznań Główny – Szczecin Główny) – linia magistralna,
- linia nr 352 (Swarzędz – Poznań Starołęka) – linia magistralna,
- linia nr 353 (Poznań Wschód – Skandawa) – linia pierwszorzędna,
- linia nr 354 (Poznań POD – Piła Główna) – linia pierwszorzędna,
- linia nr 356 (Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna) – linia drugorzędna,
- linia nr 394 (Poznań Krzesiny – Kobylnica) – linia pierwszorzędna,
- linia nr 395 (Zieliniec – Kiekrz) – linia magistralna,
- łącznica nr 801 (Poznań Starołęka – Poznań Górczyn) – linia magistralna,
- pozostałe łącznice dla ruchu towarowego:
 - nr 802 Poznań Starołęka – Luboń koło Poznania – linia magistralna,
 - nr 803 Poznań Piątkowo- Suchy Las – linia pierwszorzędna,
 - nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska — linia magistralna,
 - nr 805 Swarzędz – Stary Młyn – linia pierwszorzędna,
 - nr 806 Poznań Franowo (rejon PFD) – Nowa Wieś Poznańska – linia pierwszorzędna,
 - nr 823 Poznań Franowo (rejon PFD) – Stary Młyn – linia pierwszorzędna,
 - nr 824 Pokrzywno- Poznań Franowo (rejon PFD) – linia pierwszorzędna,
 - nr 984 Poznań Franowo rejon PFB – Poznań Franowo rejon PFA – linia pierwszorzędna.

Kolejowy transport osobowy wykorzystuje następujące stacje: Poznań Główny, Poznań Górczyn, Poznań Starołęka, Poznań Krzesiny, Poznań Wschód, Kiekrz oraz przystanki: Poznań Garbary, Poznań Antoninek, Poznań Wola, Poznań Podolany, Poznań Strzeszyn, Poznań Karolin, Poznań Junikowo, Poznań Dębiec. Większość obiektów związanych z obsługą ruchu pasażerskiego zostało w ostatnich latach zmodernizowanych. W ramach Kompleksowych badań ruchu z 2019 r. (KBR) zdiagnozowano spadek podróży z udziałem transportu kolejowego. Rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), w tym przebudowa linii kolejowej nr 356 do Wągrowca, przy licznych remontach i ograniczonej przepustowości nie zrekompensowała pasażerom opóźnień występujących w dojazdach kolejowych. Wyraźnie podniósł się natomiast standard taboru oraz infrastruktury przystankowej i jej stopień zintegrowania z pozostałymi środkami transportu zbiorowego i indywidualnego (rozwój struktury dworców miejskich oraz parkingów P&R i B&R).

Towarowy transport kolejowy opiera się o stację węzłową Poznań Franowo, której rozbudowa i unowocześnienie pozwoliły w ostatnim okresie na zwiększenie liczby przeładunków oraz rozwój zaplecza logistycznego na terenach przyległych. Pozostałe stacje towarowe to Poznań Górczyn, Poznań Wschód, Koziegłowy, Poznań Piątkowo. Kluczowym elementem dla redystrybucji ładunków w obszarze aglomeracji od lat pozostaje towarowa obwodnica kolejowa Poznania, tj. linie nr 352, 394 i 395.

Sieć torów kolejowych w granicach miasta, przecina tereny zabudowy i stanowi istotną barierę w systemie powiązań lokalnych. W sąsiedztwie terenów kolejowych obok ograniczeń przestrzennych występują obostrzenia środowiskowe spowodowane przez hałas i wibracje. Jednocześnie można zaobserwować trend

sukcesywnego wyłączenia z użytkowania kolejowego terenów tzw. zaplecza i przekształcanie ich pod inne funkcje. Opracowywany obecnie dokument Studium wykonalności dla Poznańskiego Węzła Kolejowego, pozwoli na wskazanie nowych terenów koniecznych dla rozwoju infrastruktury kolejowej oraz weryfikację zasięgu terenów niezbędnych jako zaplecze kolejowe. Inne opracowywane obecnie projekty dedykowane dla infrastruktury kolejowej to projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze Studium doprowadzenia do Poznania Kolei Dużych Prędkości (KDP) oraz projekty związane z rozwojem kolei aglomeracyjnej i ograniczeniem kolizji systemu kolejowego z układem drogowym.

3.7.7. Transport drogowy

Węzeł dróg krajowych na terenie Poznania opiera się na dwóch przebiegających równoleżnikowo drogach – autostradzie A2 (Świecko-Poznań-Warszawa) oraz drodze krajowej DK92 (zachodnia granica Poznania, ul. Jana Henryka Dąbrowskiego, ul. Lutycka, ul. Lechicka, ul. Bałtycka, ul. Warszawska od węzła Antoninek do wschodniej granicy Poznania).

W granicach Poznania znajdują się również odcinki drogi ekspresowej S11 – w rejonie Kiekrza (ok. 350 m) i odcinek drogi od węzła z autostradą A2 „Poznań Wschód” do południowych granic Poznania (ok. 1,2 km).

Poza drogami krajowymi, główne osie wjazdu do miasta stanowią drogi wojewódzkie:

- nr 307 gmina Dopiewo – ul. Bukowska,
- nr 433 gmina Suchy Las – ul. Obornicka oraz gmina Kórnik – ul. Bolesława Krzywoustego,
- nr 196 gmina Komorniki – ul. Głogowska oraz gmina Czerwonak – ul. Gdyńska,
- nr 430 gmina Luboń – ul. Dolna Wilda,
- nr 194 gmina Swarzędz – ul. Warszawska.

Główne założenie modelu drogowego Poznania kontynuują ustalenia przyjęte w dokumencie Planu Ogólnego z 1994 r.⁹⁵, w którym zdefiniowano system obwodowych ram ulicznych:

- w strefie peryferyjnej jest to III rama komunikacyjna – aktualnie funkcjonująca jedynie w północnej i fragmentarycznie wschodniej części miasta. Zgodnie z założeniami drogi tworzące „III ramę” mają zostać zrealizowane w klasie głównej ruchu przyspieszonego (GP) i umożliwić w pełni bezkolizyjny przejazd po obwodzie miasta. Jednak elementy układu drogowego leżące w korytarzu III ramy – ulice: Lutycka, Lechicka, Bałtycka (w ciągu DK92) oraz Szwedzka nie spełniają odpowiednich warunków,
- w stanie obecnym wyraźnie wyróżnia się kompletna uliczna „II rama” wokół śródmieścia, w skład której wchodzi ulice główne ruchu przyspieszonego (GP) o przekroju minimalnym 2x2: Hetmańska – W. Reymonta – S. Przybyszewskiego- S. Żeromskiego – Niestachowska – Aleje Solidarności – Serbska – Most Lecha – Prymasa A. Hłonda – Jana Pawła II – L. Zamenhoffa,
- wokół centrum miasta ustalono przebieg „I ramy” – dróg w klasie głównej (G), którą w stanie istniejącym tworzą ulice: fragment K. Pułaskiego, F. D. Roosevelta, S. Matyi, Królowej Jadwigi, fragment Bolesława Krzywoustego, Jana Pawła II, Prymasa S. Wyszyńskiego, E. Estkowskiego, Małe Garbary, Solna, F. Nowowiejskiego,
- ze względu na topografię miasta oraz ograniczenia rozwoju urbanistycznego wschodniego Poznania, odcinek „I ramy” pokrywa się tu z układem „II ramy”.

⁹⁵ Uchwała Nr X/58/II/94 Rady Miejskiej Poznania z dnia 6 grudnia 1994 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania.

Dodatkowo, w „I ramę” w ścisłym centrum miasta, wpisuje się układ obwodowych ulic zbiorczych (Z) oraz lokalnych (L). Na fragmencie tworzą go m. in. ulice założenia Ringu Stübgena. W ramach tego systemu następuje rozprowadzenie ruchu w centrum, z uwzględnieniem wewnętrznych ograniczeń tego obszaru. Istniejącą klasyfikację dróg przedstawiono na mapie nr 8.5.

Szereg obszarów w granicach miasta ma nieczytelną hierarchię klasyfikacji systemu drogowego lub wręcz występują tam istotne braki spowodowane niewykształconym układem ulic zbiorczych (Świerczewo, Łacina, Zieliniec, Smochowice) lub brakiem ulic głównych (jak obszary peryferyjne: Morasko-Umultowo czy Pokrzywno-Garaszewo).

Ograniczeniem dla efektywnego działania całej sieci drogowej w Poznaniu są jednopoziomowe skrzyżowania z koleją, występujące także na głównych drogach wprowadzających ruch do miasta. Szczególnie uciążliwe jest to w ciągu drogi krajowej DK92 oraz ul. Grunwaldzkiej i Starołęckiej.

3.7.8. Parkowanie

Miasto Poznań prowadzi aktywną politykę w zakresie zarządzania miejscami postojowymi na terenach publicznych, polegającą głównie na porządkowaniu zasad parkowania w obszarze miasta i dostosowywaniu liczby miejsc do chłonności komunikacyjnej obszaru, z uwzględnieniem potrzeb lokalnych społeczności. Na terenach śródmieścia funkcjonuje Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania (ŚSPP). Obejmuje ona obszar centrum oraz część Jeżyc. Od lutego 2021 r. strefa została poszerzona o rejon Wildy i Łazarza, a od listopada 2021 r. także Śródki. Regulacje związane z podniesieniem cen za godzinę parkowania spowodowały poprawę dostępności do miejsc parkingowych.

W Poznaniu funkcjonują tzw. parkingi buforowe, zlokalizowane na obszarach objętych strefą SPP. Parkingi te działają na zasadzie „Park&Go” („zaparkuj i idź pieszo”) i znacząco przyczyniają się do poprawy dostępności miejsc parkingowych.

Dla wszystkich nowych inwestycji stosuje się normatywy parkingowy obligujący do zapewnienia programu parkingowego na własnej działce⁹⁶. Skutkuje to racjonalniejszym rozkładem inwestycji ruchotwórczych oraz chroni przyległe przestrzenie publiczne przed nieuporządkowanym parkowaniem.

W mieście występują problemy z parkowaniem pojazdów ciężarowych i autobusów. Podnoszone są postulaty wyznaczenia specjalnych parkingów, zwłaszcza dla autobusów turystycznych.

3.7.9. Transport towarowy

Proces dystrybucji towarów opiera się o centra logistyczne zapewniające kompleksową obsługę towarów w zakresie ich składowania i magazynowania, spedycji, dystrybucji, przeładunku i transportu. Transport intermodalny realizowany jest w oparciu o komunikację drogową i kolejową z wykorzystaniem terminali. W otoczeniu Poznania zlokalizowane są dwa wyróżniające się skalą terminale intermodalne, należą do nich:

- Metrans HUB Terminal Poznań-Gądkki, o powierzchni 16 ha, o aktualnej maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej 385 400 TEU⁹⁷ w Gądkach (gmina Kórnik),
- CLIP Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II Sp. z o. o- Swarzędz Jasin o powierzchni 10 ha, o aktualnej maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej 300 000 TEU w Swarzędzu.

⁹⁶ Zarządzenie Nr 375/2019/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wykorzystania rekomendowanych przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną propozycji standardów wskaźników parkingowych.

⁹⁷ TEU – jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków, równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp (nazwa jednostki miary pochodzi od standardowego kontenera o wymiarach 20 × 8 × 8,5 stopy, czyli 6,10 × 2,44 × 2,59 metra lub około 39 m³).

Ponadto, w samym Poznaniu znajdują się dwa terminale intermodalne:

- Terminal Kontenerowy Poznań Franowo- PKP CARGO CONNECT Sp. z o. o- 117 000 TEU,
- Loconi Intermodal S.A. (Poznań, ul. Nowosolska 40) 40 000 TEU – obecnie nieczynny.

Dystrybucja towarów, odbywa się także poprzez terminal cargo w Porcie Lotniczym Poznań-Ławica. Wielkość ładunków obsłużonych w Poznaniu w 2019 r. wyniosła ok. 1% z całkowitego udziału transportu towarów w ruchu lotniczym w skali kraju. Wskazuje to na potrzebę wdrożenia działań rozwijających ten sektor aktywności portu.

Poznań nie wykorzystuje możliwości transportu towarów drogą wodną. Zgodnie z międzynarodowymi umowami rzeki, na których odbywa się żegluga towarowa, powinny być utrzymane co najmniej w IV klasie żeglowności. Tymczasem Warta została zaliczona do najniższej klasy żeglowności (I b). Połączenie terminali multimodalnych integrujących transport wodny z pozostałymi gałęziami transportu jest utrudnione, między innymi ze względu na niski stan wód oraz zły stan techniczny dróg wodnych i portów.

Rozwiązania w zakresie infrastruktury kolejowej i tramwajowej w Poznaniu, wykazują potencjał do wdrożenia w Poznaniu tramwajowego transportu towarów, zwłaszcza w okolicy terminala Franowo oraz przy planowanych wydłużanych trasach tramwajowych w sąsiedztwie terenów kolejowych.

Wdrożenie nowoczesnych łańcuchów dostaw stwarza nowe wyzwanie w dziedzinie planowania miast. Może wymagać wprowadzenia narzędzi do zarządzania kanałami dystrybucji towarów i zabezpieczenia rezerw terenów stanowiących zaplecze systemu.

3.8. SYSTEMY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

3.8.1. Zaopatrzenie w wodę

W Poznaniu 98,4% mieszkańców korzysta z Poznańskiego Systemu Wodociągowego spółki Aquanet S.A. W 2021 r. Spółka dostarczyła 47 334 716 m³ wody pozyskanej z ujęć i uzdatnionej na stacjach uzdatniania wody zlokalizowanych na terenie miasta Poznania oraz gmin: Mosina, Swarzędz, Kórnik, Murowana Goślina i Suchy Las. Jednocześnie na terenie miasta w mniejszym zakresie działa Aqualink Sp. z o. o. i Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o. o. z siedzibą w Bytkowie.

3.8.1.1. Ujęcia wody

Poznański System Wodociągowy zasilany jest z trzech dużych ujęć wodociągowych głębinowych i powierzchniowych:

- Mosina-Krajkowo – ujęcie wody zlokalizowane na terenie gminy Mosina, dostarczające ok. 60% wody dla Poznańskiego Systemu Wodociągowego. 80% ujmowanej wody stanowią wody podziemne, a 20% wody infiltracyjne. Zdolność produkcyjna ujęcia wody wynosi $Q= 150\ 000\ m^3/d$. Ujęcie posiada ustalone strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej o łącznej powierzchni około 62 km²,
- Dębina – ujęcie infiltracyjne wody z rzeki Warty dostarczające ok. 30% wody dla Poznańskiego Systemu Wodociągowego. Zdolność produkcyjna ujęcia wynosi $Q= 80\ 000\ m^3/d$. Bieżące prace modernizacyjne i eksploatacyjne powodują wydłużenie żywotności studni i ujęcia, co zabezpieczy możliwość eksploatacji ujęcia Dębina na perspektywę następnych ok. 200 lat,
- Gruszczyn-Promienko – zespół dwóch ujęć wód podziemnych zapewniający ok. 10% produkcji wody. Ujęcie zaopatruje gminę Swarzędz, częściowo miasto Poznań i południową część gminy Czerwonak. Zdolność produkcyjna wynosi $Q= 24\ 000\ m^3/d$.

Ujęcie wody w Poznaniu, zlokalizowane przy ul. Głuszyna (Piotrowo), jest już od kilku lat fizycznie wyłączane z eksploatacji, a zaopatrzenie w wodę tego rejonu odbywa się z Poznańskiego Systemu Wodociągowego.

Obecnie trwa formalna likwidacja ujęcia i strefy ochronnej. Poza ujęciami komunalnymi na terenie miasta znajdują się ujęcia zlokalizowane na terenie zakładów przemysłowych oraz ponad 200 studni publicznych awaryjnych (które mogą zostać uruchomione w momencie ogłoszenia przez Wojewodę sytuacji nadzwyczajnych, dopuszczających korzystanie z każdej wody – na podstawie art. 31 ustawy Prawo Wodne).

3.8.1.2. Stacje uzdatniania wody

Woda ujmowana uzdatniana jest na trzech dużych stacjach uzdatniania wody:

- SUW Mosina o zdolności produkcyjnej max 150 000 m³/d,
- SUW Wiśniowa o zdolności produkcyjnej max 80 000 m³/d,
- SUW Gruszczyn o zdolności produkcyjnej max 24 000 m³/d.

3.8.1.3. Zbiorniki wodne wyrównawcze

Zbiorniki Pozegowo w Mosinie składają się z 12 zbiorników o całkowitej pojemności 60 tys. m³. Są zbiornikami sieciowymi, wyrównawczymi, początkowymi, do których wtłaczana jest woda z SUW Mosina. Ze zbiorników tych zasilanie Poznania odbywa się poprzez magistralę zachodnią.

Zbiorniki Morasko w Poznaniu składają się z 6 zbiorników żelbetowych o całkowitej poj. 30 tys. m³, do których woda wtłaczana jest poprzez Przepompownię Sieciową „Koronna” przy ul. Piątkowskiej w Poznaniu. Zbiorniki są elementem końcowym układu, zasilającym II strefę ciśnienia (północną część Poznania). Wydajność przepompowni wynosi Q = od 2 500 do 25 000 m³/d.

3.8.1.4. Sieć wodociągowa

Podstawę całego systemu stanowi sieć rurociągów magistralnych zlokalizowanych w układzie pierścieniowym i promieniowym. Łączna długość sieci wodociągowej magistralnej w granicach miasta Poznania wynosi 109 km (stan na rok 2021). Do najważniejszych rurociągów magistralnych na terenie Poznania należą:

- magistrala zachodnia o średnicy \varnothing 1 000,
- magistrala wschodnia o średnicy \varnothing 1 000 i \varnothing 1 200,
- magistrala centralna o średnicy \varnothing 1 000.

Układ ten uzupełniony jest siecią rozdzielczą, której długość w granicach miasta Poznania wynosi 1 244,9 km. Istniejący system Poznańskiego Systemu Wodociągowego z jego podstawowymi elementami na terenie miasta przedstawiono na mapie nr 9.1.

3.8.1.5. Stan zaopatrzenia miasta w wodę – perspektywy rozwoju

Obecnie funkcjonujący system wodociągowy zapewnia wystarczającą ilość wody dla mieszkańców Poznania i okolicznych miejscowości. Głównym zadaniem w zakresie infrastruktury wodociągowej jest poprawa niezawodności dostaw wody oraz obsługa nowo powstających terenów zabudowy na obszarze całego miasta. W perspektywie kilkunastu lat konieczne będzie podjęcie działań dla zapewnienia ciągłości dostaw wody.

3.8.2. Odprowadzanie ścieków

3.8.2.1. Poznański System Kanalizacji

Odprowadzanie i zagospodarowanie ścieków na terenie Poznania realizowane jest poprzez Poznański System Kanalizacji, na który składają się (stan na rok 2021):

- oczyszczalnie ścieków: Centralna Oczyszczalnia Ścieków, Lewobrzeżna Oczyszczalnia Ścieków;

- przepompownie ścieków – na terenie miasta Poznań funkcjonowało 86 przepompowni ścieków sanitarnych i 5 przepompowni ścieków ogólnospławnych, w tym dwie przepompownie strategiczne dla układu sieci kanalizacyjnej, tj. tzw. przepompownia „Garbary” i tzw. przepompownia „Hetmańska”;
- sieć kanalizacyjna ogólnospławna i sanitarna – na terenie miasta Poznania funkcjonuje około 155,5 km kanałów ogólnospławnych i około 924,8 km kanałów sanitarnych.

W centralnej części Poznania istnieje historyczny system kanalizacji ogólnospławnej, wybudowany w latach 1888-1918, odprowadzający ścieki sanitarne oraz wody opadowe i roztopowe. Na pozostałym obszarze miasta rozbudowany system kanalizacji bazuje na układzie rozdzielającym kanalizację sanitarną od deszczowej.

Poznański System Kanalizacyjny podzielony jest rzeką Wartą na dwie główne części: system kanalizacyjny lewobrzeżny i system kanalizacyjny prawobrzeżny. Systemy te łączą się z sobą w trzech miejscach. Prawobrzeżna część miasta posiada kanalizację rozdzielczą (sanitarną i deszczową). Najważniejszym elementem kanalizacji sanitarnej jest tutaj tzw. kolektor Prawobrzeżny I i kolektor Prawobrzeżny II. Kolektory te biegną wzdłuż rzeki Warty od południowych granic miasta, aż do Centralnej Oczyszczalni Ścieków położonej poza północną granicą Poznania. Dopływają do nich wszystkie inne kolektory sanitarne systemu prawobrzeżnego. Lewobrzeżny system kanalizacyjny miasta jest bardziej złożony. W tej części systemu istnieje wspomniany powyżej historyczny system kanalizacji ogólnospławnej, wybudowany w latach 1888-1918, odprowadzający ścieki sanitarne oraz wody opadowe i roztopowe. Na pozostałym lewobrzeżnym obszarze miasta rozbudowany system kanalizacji bazuje na układzie rozdzielającym kanalizację sanitarną od deszczowej. Na lewym brzegu można wyodrębnić trzy główne zlewnie:

- sanitarną zlewnię kolektora Naramowickiego - zlewnia własna oraz zlewnie włączonych do niego kolektorów niższego rzędu, obejmują północną część lewobrzeżnego Poznania,
- zlewnię przepompowni „Garbary” – obejmuje środkową część lewobrzeżnego Poznania, w tym system ogólnospławny i podłączone pod ten system kolektory sanitarne,
- sanitarną zlewnię przepompowni „Hetmańska” obejmującą południową część lewobrzeżnego Poznania.

Na obszarach peryferyjnych Poznania ścieki odprowadzane są systemem grawitacyjnym, a tam, gdzie występuje różne ukształtowanie terenu i system grawitacyjny jest niemożliwy działają systemy grawitacyjno-ciśnieniowe z przepompowniami. W miejscach niewyposażonych w kanalizację sanitarną ścieki bytowo-gospodarcze odprowadzane są do zbiorników bezodpływowych lub oczyszczane w przydomowych oczyszczalniach ścieków.

Biorąc pod uwagę planowane zagospodarowanie przestrzenne i aktywizację kolejnych obszarów, systemy kanalizacji sanitarnej wymagać będą rozbudowy, w szczególności w takich rejonach jak: Kiekrz, Psarskie, Morasko, Radojewo, Fabianowo, Kotowo, na części Umultowa, Szczepankowa, Starołęki, w rejonie terenów przyautostradowych (Krzesiny, Krzesinki, Pokrzywno) oraz w rejonie Głuszyny.

Ścieki z terenu miasta Poznania oczyszczane są w dwóch oczyszczalniach:

- Centralnej Oczyszczalni Ścieków (COŚ), zlokalizowanej, poza granicami Poznania, w Koziegłowach na terenie gminy Czerwonak. Jest to oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna z podwyższonym usuwaniem biogenów i pełną przeróbką zatrzymywanych osadów ściekowych w procesie fermentacji beztlenowej. Średniodobowa przepustowość oczyszczalni wynosi 200 000 (max 260 000) m³/d/1 200 000 RLM,

- Lewobrzeżnej Oczyszczalni Ścieków (LOŚ), zlokalizowanej w rejonie ulic: Wilczak, Serbska i Lechicka w Poznaniu. Jest to oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna z podwyższonym usuwaniem biogenów oraz pełną gospodarką osadową ze zbiornikiem retencyjnym o pojemności 25 000 m³. Średniodobowa projektowana przepustowość oczyszczalni wynosi 50 000 (max 85 400) m³/d/ 350 000 RLM.

W 2021 r. w ww. oczyszczalniach ścieków odebrano i oczyszczono około 48,5 mln m³ ścieków sanitarnych z Poznania oraz części gmin ościennych. Stan obecny Systemu Kanalizacji Sanitarnej i Ogólnospławnej przedstawia mapa nr 9.2.

Do kanalizacji miejskiej oprócz ścieków bytowo-gospodarczych odprowadzane są ścieki przemysłowe, po uprzednim podczyszczeniu, pochodzące z obiektów produkcji spożywczej, chemicznej, hutniczej, elektromechanicznej oraz obiektów szpitalnych.

3.8.2.2. Stan systemu kanalizacji ściekowej – perspektywy rozwoju

Część Poznańskiego Systemu Kanalizacji pochodzi sprzed kilkudziesięciu lat i wymaga podjęcia działań remontowych. Programowane działania inwestycyjne oprócz rozbudowy sieci na nowo powstałych terenach zabudowy obejmują również renowację i przebudowę istniejącej sieci, sukcesywnie zwiększając bezpieczeństwo systemu.

Budowa nowej sieci dotyczy w większości sieci rozdzielczej. Jednym z najważniejszych zadań do realizacji o szerszej skali jest budowa kolektora Moraskiego, który ma umożliwić przejęcie ścieków z rejonu Umultowa i Radojewa oraz wyłączenie z użytkowania, należącej do prywatnego podmiotu, oczyszczalni ścieków przy ul. Lubczykowej.

3.8.3. Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami w sektorze komunalnym i gospodarczym na terenie całego województwa wielkopolskiego jest regulowana „Planem Gospodarki Odpadami dla Województwa Wielkopolskiego na lata 2019-2025” (WPGO 2025)⁹⁸.

System gospodarki odpadami w Poznaniu oparty jest na trzech głównych instalacjach do przetwarzania odpadów:

- Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych w Poznaniu (ITPOK), zlokalizowanej przy ul. Energetycznej 5. To działająca od 2016 r. instalacja termicznego przekształcania frakcji resztkowej zmieszanych odpadów komunalnych, niepodlegających segregacji i recyklingowi. ITPOK jest jednym z głównych elementów systemu gospodarowania odpadami zmieszanyymi w mieście, pozwala bowiem na redukcję ilości odpadów komunalnych trafiających na składowisko odpadów. Zgodnie z WPGO 2025 przewiduje się modernizację instalacji (m. in. doposażenie systemu do ciągłego monitoringu emisji) oraz optymalizację pracy instalacji poprzez dostosowanie zdolności przerobowych do kaloryczności przetwarzanych odpadów,
- Instalacji do odzysku odpadów biodegradowalnych (Biokompostownia), zlokalizowanej na Morasku przy ul. Meteorytowej 3, w bezpośrednim sąsiedztwie Składowiska Odpadów w gminie Suchy Las. Jest to eksploatowana od 2018 r. instalacja do przetwarzania w procesie fermentacji selektywnie zebranych odpadów biodegradowalnych, w tym odpadów zielonych, pochodzących z pielęgnacji terenów zieleni i ogrodów oraz odpadów kuchennych. Stanowi kluczowy element systemu gospodarowania odpadami, który pomaga w wywiązaniu się z obowiązku recyklingu odpadów ulegających biodegradacji. Podobnie jak ITPOK, pozwala na redukcję ilości odpadów komunalnych

⁹⁸ Uchwała Nr XXII/405/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie uchwalenia Planu gospodarki odpadami dla województwa wielkopolskiego na lata 2019–2025 wraz z planem inwestycyjnym.

trafiających na składowisko odpadów. Wydajność instalacji wynosi 30 000 Mg/rok, natomiast dane eksploatacyjne tego typu instalacji w województwie wielkopolskim wskazują na znaczący wzrost strumienia odpadów biodegradowalnych kierowanych do przetwarzania i konieczność rozbudowy infrastruktury do ich przetwarzania. W związku z powyższym, niezbędne jest zapewnienie zwiększonej infrastruktury do przetwarzania selektywnie zbieranych bioodpadów oraz zwiększenie docelowej przepustowości instalacji. Stąd przewiduje się modernizację i rozbudowę obecnej instalacji Biokompostowni,

- Składowisku Odpadów Komunalnych miasta Poznania, zlokalizowanym przy ul. Meteorytowej 1, na terenie gminy Suchy Las, w bezpośrednim sąsiedztwie granicy administracyjnej Poznania. Zaliczane jest ono do składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne. Od rozpoczęcia funkcjonowania ITPOK zaprzestano składowania tu zmieszanych odpadów komunalnych wytwarzanych w gospodarstwach domowych, a na składowisko trafiają m. in. zmieszane odpady budowlane, odpady z czyszczenia ulic i placów, ze studzienek kanalizacyjnych i inne nie zawierające substancji niebezpiecznych. Na terenie składowiska eksploatowana jest również elektrociepłownia biogazowa, w której unieszkodliwiany jest biogaz powstający z kwater składowiska. Całkowita pojemność kwater składowiska wynosi 5 990 830 m³, z czego znaczna część (na poziomie ok. 87%)⁹⁹ została już wypełniona. W związku z powyższym, niezbędna jest rozbudowa istniejącego składowiska i budowa nowych kwater, przy czym do składowania planowane są głównie zmieszane odpady budowlane i inne nie będące zmieszanymi odpadami komunalnymi.

Drugim kluczowym elementem systemu gospodarki odpadami miasta Poznania jest system selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, w ramach którego zbierane są odpady problemowe, pojawiające się w strumieniu odpadów komunalnych (np. odpady wielkogabarytowe, budowlane, niebezpieczne, biodegradowalne, sprzęty elektroniczne i elektryczne, leki). Obecnie w Poznaniu w ramach miejskiego systemu selektywnej zbiórki odpadów działają:

- Mobilny Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych (MPSZOK), tzw. gratowóz, czyli specjalny pojazd przystosowany do selektywnej zbiórki,
- Punkty Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych (PSZOK), tzw. gratowiska, czyli miejsca przeznaczone do przyjmowania i okresowo magazynowania wybranych frakcji odpadów problemowych, zlokalizowane:
 - przy ul. 28 Czerwca 1956 r. nr 284 (PSZOK 1),
 - przy ul. Wrzesińskiej 12 (PSZOK 2),
 - przy ul. Meteorytowej 1 w Suchym Lesie, na terenie składowiska odpadów (PSZOK 3);
- Punkt Drugie Życie Rzeczy, czyli punkt przyjmowania sprawnych rzeczy używanych, niestanowiących odpadu, celem ponownego użycia przez inne osoby, zlokalizowany przy ul. Wrzesińskiej 12 (PSZOK 2).

Zgodnie z WPGO 2025 system selektywnej zbiórki odpadów w Poznaniu wymaga rozbudowy o co najmniej trzy nowe obiekty. PSZOK-i muszą charakteryzować się łatwą dostępnością dla mieszkańców, w związku z tym zasadna jest lokalizacja w miejscach dobrze skomunikowanych z terenami mieszkaniowymi o dużej gęstości zaludnienia lub terenami z często odwiedzanymi obiektami, np. centrami handlowymi.

Na terenie Poznania obecnie brakuje komunalnej instalacji do sortowania odpadów. Do czasu oddania do użytku ITPOK Miasto korzystało z instalacji zastępczych, których zadaniem było uzyskanie wymaganych poziomów zbierania selektywnego, ograniczania składowania odpadów biodegradowalnych i odzysku,

⁹⁹ dane za rok 2020, https://badam.poznan.pl/2020/ii_nasza-przestrzen/02_srodowisko/odpady-komunalne-i-przemyslowe-w-poznaniu-3/

w tym recyklingu. Działalność w tym zakresie prowadziły sortownie odpadów położone przy ul. Krańcowej, Gołężyckiej i Obodrzyckiej.

Ze względu na konieczność intensyfikacji działań związanych z podnoszeniem poziomów recyklingu, zgodnie z wymaganiami pakietu gospodarki o obiegu zamkniętym z wymaganiami określonymi dla roku 2025 i 2030 w Poznaniu istnieje pilna potrzeba rozwijania infrastruktury wspomagającej recykling – instalacji do sortowania i recyklingu odpadów, instalacji do przetwarzania selektywnie zbieranych bioodpadów, punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych. Lokalizacje dla nowych obiektów związanych z przetwarzaniem odpadów wymagają zachowania odpowiednich zasad ochrony środowiska i obsługi transportowej, wynikającej z ewentualnego sąsiedztwa terenów mieszkaniowych lub innych związanych ze stałym zamieszkaniem lub przebywaniem ludzi, a także obszarów cennych przyrodniczo.

3.8.4. System Gospodarowania Wodami Opadowymi (SGWO)

3.8.4.1. Elementy SGWO.

Na System Gospodarowania Wodami Opadowymi składają się:

- sieci kanalizacji deszczowej,
- sieci kanalizacji ogólnospławnej,
- system melioracyjny,
- sieci wód powierzchniowych (rowy, rzeki, zbiorniki retencyjne, oczka wodne, stawy).

W granicach Poznania występuje około 37,5 km cieków oraz kanałów o szerokości dna powyżej 1,5 m. Samorząd miasta Poznania zajmuje się konserwacją 12 cieków o łącznej długości 31 km. Do najważniejszych cieków i rowów na terenie miasta Poznania należą: Cybina, Główna, Michałowka, Głuszyna, Służawka, Świątnica, Rów Dworski, Łężyńska, Rów Minikowski, Samica Kierska, Przeźmierka (Kanał Swadzimski), Krzyżanka, Bogdanka, Strumień Junikowski, Skórzyńska, Starynka, Wierzbak, Rów Bystry, Szklarka, Rów Żłotnicki, Strumień Strzeszyński, Gołęcinka, Strumień Różany, Zielinka, Zawadka, Darzynka, Kaczeniec, Rów Marlewski, Górczynka, Plewianka oraz Piaśnica.

Z kolei do najważniejszych zbiorników wodnych, zarówno naturalnych, jak i sztucznych zaliczyć należy: Jezioro Kierskie, Jezioro Maltańskie, jezioro Rusałka, Jezioro Strzeszyńskie, Jezioro Umultowskie, Staw Kajka, zespół zbiorników wodnych w rejonie osiedli Rudnicze-Świerczewo, stawy w Ogrodzie Zoologicznym, stawy Strzeszyńskie, wstępne zbiorniki zaporowe na Cybinie (Antoninek, Młyński, Browarny, Olszak), stawy na Dębinie (Słoneczny, Borusa, Dębowy, Grundela), stawy infiltracyjne ujęcia wody przy ul. Dębina, stawy meteorytowe na Morasku, stawy na osiedlu Tysiąclecia, staw przy ul. Łopianowej, staw między ulicą Nadwarciańska a Lubczykową, staw przy ul. Cmentarnej, staw położony około 50 m od ul. Strzegomskiej, staw w Parku Jana Pawła II przy Drodze Dębińskiej, staw na osiedlu Piastowskim, staw za Poznańskim Parkiem Naukowo-Technologicznym, staw przy ul. Karpiej, starorzeczce na Wilczym Młynie, staw między ul. Perzycką i Owczą, staw przy ul. Bukowskiej oraz stawy na terenie Kampusu Uniwersytetu im. A. Mickiewicza na Morasku.

Obszar zmeliorowanych użytków rolnych, obejmuje obszar o powierzchni 2 400 ha, a na system melioracji składają się obszary nawadniane i meliorowane, w tym ponad 1 300 ha objętych jest siecią drenarską, 128 km rowów i cieków naturalnych, 19 zastawek, 3 pompownie, stawy, w tym stawy rybne oraz rurociągi melioracji szczegółowych i podstawowych.

Sieć kanalizacji ogólnospławnej wynosi 154,9 km i odprowadza ścieki sanitarne oraz wody opadowe na terenie śródmieścia, południowej i zachodniej części miasta.

Kanalizacja deszczowa ma długości około 600 km i zrealizowana jest głównie w dzielnicach północnych (Winogrody, Piątkowo), na prawym brzegu rzeki Warty i w dzielnicach peryferyjnych. Kanalizacja deszczowa odprowadza wody opadowe w ramach lokalnych zlewni kanałów cieków: Bogdanka, Wierzbak, Naramowicki, Serbska, Winogrody, Koźlanka, Główna, Zawady, Obrzyca, Starynka oraz Piaśnica. Jest ona przeciążona i nie pracuje prawidłowo, szczególnie w warunkach ekstremalnych opadów atmosferycznych. Kanalizacja deszczowa oraz odbiorniki odprowadzanych wód deszczowych i roztopowych nie są w stanie przejąć coraz większej ilości wód opadowych pochodzących z terenów zurbanizowanych. W efekcie dochodzi do gwałtownego spływu wód do cieków i rowów, powodując podniesienie poziomu wód, co skutkuje podtopieniami. Podtopienia występują głównie w zlewni Wierzbaka, Bogdanki i Skórzyнки.

Według „Planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Warty”, przy coraz częściej występujących deszczach nawalnych, Miasto Poznań jest narażone w stopniu bardzo znaczącym na suszę atmosferyczną, a w stopniu znaczącym na hydrogeologiczną, hydrologiczną oraz rolniczą.

3.8.4.2. Stan systemu gospodarowania wodami opadowymi – perspektywy rozwoju

Priorytetowe inwestycje w zakresie zagospodarowania wód opadowych dotyczą zlewni: Bogdanki, Górczynki, Strumienia Junikowskiego oraz części zlewni objętych kanalizacją ogólnospławną. Podstawową strukturę stanu istniejącego Systemu Gospodarowania Wodami Opadowymi zilustrowano na mapie nr 9.3.

Do zlewni, które nie wymagają w najbliższej perspektywie inwestycji w tym zakresie zalicza się zlewnie: Kopli (Głuszynki), Dębina, Bielniki, kol. Winogrody, Rowu Bystrego, Czapnica, Koźlanki.

Do zlewni najlepiej przygotowanych na nową zabudowę zaliczyć należy: zlewnie kolektora Naramowice i Rowu Bystrego. Średnie przygotowanie wykazują natomiast zlewnie zlokalizowane po wschodniej stronie Poznania oraz zlewnia Bogdanki.¹⁰⁰

Budowę nowych kolektorów deszczowych przewiduje się tam, gdzie mogą pełnić funkcję odciążającą dla zlewni kanalizacji ogólnospławnej, obejmującej centrum lewobrzeżnego Poznania, uzupełniającą istniejącą sieć.

3.8.5. Zaopatrzenie w energię elektryczną

3.8.5.1. Wytwarzanie energii elektrycznej

W Poznaniu wytwarzaniem energii elektrycznej zajmuje się przede wszystkim Veolia Energia Poznań S.A., która dysponuje urządzeniami wytwórczymi o mocy zainstalowanej elektrycznej 312,9 MWe, wytwarzanej w kogeneracji z produkcją energii cieplnej. Wielkość łącznego zużycia energii elektrycznej na obszarze miasta wynosi ok. 2200 GWh/rok. Wytwarzana przez Spółkę Veolia energia elektryczna w wielkości 794 GWh/rok pozwala na pokrycie ok. 30% zapotrzebowania na energię.

Uzupełnieniem systemu produkcji energii elektrycznej jest Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK) PreZero Zielona Energia (dawniej Suez Zielona Energia Sp. z o. o.) W wyniku termicznego przekształcania odpadów wytwarzane jest ciepło i energia elektryczna. Część wytwarzanej energii elektrycznej wykorzystuje się na potrzeby własne instalacji, natomiast nadwyżka sprzedawana jest do systemu elektroenergetycznego poprzez połączenie sieciowe GPZ EC II Karolin. Średnioroczna produkcja energii elektrycznej w ITPOK w latach 2017-2021 wyniosła ok. 95,9 GWh.

Produkcję energii elektrycznej prowadzi również spółka wodociągowa Aquanet S.A na terenach oczyszczalni ścieków. Na terenie Lewobrzeżnej Oczyszczalni Ścieków wytwarza się 4,1 GWh rocznie. Na terenie Centralnej Oczyszczalni Ścieków przedsiębiorstwo eksploatuje trzy agregaty prądotwórcze

¹⁰⁰ Dane pochodzą ze Strategii Gospodarowania Wodami Opadowymi i Roztopowymi dla terenu Miasta Poznania – marzec 2018 r.

wytwarzające 15,2 GWh rocznie. Agregaty obu oczyszczalni zasilane są biogazem uzyskanym z procesu oczyszczania ścieków.

Ponadto, Zakład Zagospodarowania Odpadów w Poznaniu Sp. z o. o., położony na terenie gminy Suchy Las, wytworzył w całym 2020 roku około 1,25 GWh energii elektrycznej w elektrociepłowni biogazowej o mocy zainstalowanej 1,2 MWe, zlokalizowanej na terenie składowiska odpadów.

3.8.5.2. Przesył energii elektrycznej

Poznań zasilany jest za pośrednictwem trzech elektroenergetycznych stacji transformatorowych NN/WN, należących do Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A., zlokalizowanych poza granicami administracyjnymi miasta:

- SE Plewiska (PLE) 400/220/110 kV – Plewiska, gmina Komorniki,
- SE Czerwonak (CZE) 220/110 kV – Czerwonak, gmina Czerwonak,
- Poznań Południe (PPD) 220/110 kV – Czapury, gmina Mosina.

Przez teren miasta przebiega fragment napowietrznej linii elektroenergetycznej, ważnego elementu sieci przesyłowej krajowego systemu elektroenergetycznego, o napięciu 220 kV relacji SE Plewiska (PLE) – SE Czerwonak (CZE) – to linia elektroenergetyczna o długości, w granicach miasta, 8,26 km. Wzdłuż tej linii obowiązuje pas technologiczny o szerokości 50 m (po 25 m od osi w obu kierunkach). Dla terenów znajdujących się w pasie technologicznym obowiązują ograniczenia zagospodarowania i użytkowania.

W ramach rozwoju elektroenergetycznej sieci przesyłowej, poza terenem miasta Poznania, została zdemonstrowana linia 220 kV Piła Krzewina – Plewiska, a na tym odcinku zrealizowano napowietrzną dwutorową linię elektroenergetyczną o napięciu 400 kV. Nowa linia elektroenergetyczna 400 kV zapewnia większe bezpieczeństwo energetyczne miasta Poznania.

Wpływ na prawidłowe zasilanie miasta ma również, przebiegająca poza granicami miasta, dwutorowa linia napowietrzna 400 kV relacji Plewiska – Ostrów Wielkopolski., która na odcinku Plewiska – Kromolice biegnie po trasie istniejącej linii 220 kV Plewiska – Konin, jako linia czterotorowa i wielonapięciowa.

3.8.5.3. Dystrybucja energii elektrycznej

Dystrybucją energii elektrycznej na terenie miasta Poznania zajmuje się spółka ENEA Operator Sp. z o. o. Zasilanie elektroenergetycznego systemu rozdzielczego z Krajowej Sieci Przesyłowej odbywa się z poziomu napięcia 400 kV i 220 kV, z wykorzystaniem transformacji w stacjach: Plewiska, Czerwonak oraz Poznań Południe. Z wymienionych stacji energia elektryczna rozprowadzana jest za pomocą napowietrznych i kablowych linii elektroenergetycznych 110 kV do stacji elektroenergetycznych transformatorowych WN/SN, czyli Głównych Punktów Zasilania tzw. GPZ. Na terenie Poznania zlokalizowanych zostało 18 GPZ i dodatkowo, poza jego granicami, 6 GPZ zasilających odbiorców na terenie miasta. Stacje GPZ 110 kV/SN zasilające obszar miasta pracują w układzie pierścieniowym, z możliwością wielostronnego zasilania (z wyjątkiem GPZ Centralnej Oczyszczalni Ścieków).

Szczytowe zapotrzebowanie mocy w stacjach WN/SN wynosi 421 MW w sezonie letnim oraz 508 MW w sezonie zimowym. Obecnie wyżej wymienione obiekty są wystarczające dla zaspokojenia zapotrzebowania mieszkańców miasta na energię elektryczną. Jednak stały wzrost zapotrzebowania wpływa na realizację zadań inwestycyjnych mających na celu poprawę warunków i pewności zasilania. W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania sieci elektroenergetycznej należy przewidzieć lokalizację nowych GPZ.

Łączna długość linii wysokiego napięcia 110 kV na terenie Poznania wynosi około 135 km, z czego większość stanowią linie napowietrzne. Przebiegające na terenie miasta napowietrzne linie wysokiego napięcia tworzą istotne ograniczenia w planowaniu zagospodarowania terenu, związane ze strefami ograniczonego użytkowania, które należy wziąć pod uwagę podczas sporządzania planów miejscowych.

Końcowa dystrybucja energii zasadniczo odbywa się poprzez linie elektroenergetyczne średniego napięcia SN napowietrzne i kablowe o łącznej długości około 1 350 km. Sieć ta wpięta jest w 1 583 elektroenergetyczne stacje transformatorowe SN/nN. Łączna moc zainstalowanych transformatorów wynosi około 732 MVA. Na terenie miasta zlokalizowanych jest również około 680 prywatnych stacji transformatorowych SN/nN o mocy zainstalowanej transformatorów wynoszącej około 550 MVA. Łączna długość linii dystrybucyjnych niskiego napięcia nN na obszarze Poznania wynosi około 2 730 km. Podstawowy układ systemu elektroenergetycznego przedstawiony został na mapie nr 9.4.

Uznaje się, że sieć elektroenergetyczna na obszarze miasta posiada ogólnie dobry stan techniczny.

3.8.6. Zaopatrzenie w gaz

3.8.6.1. System gazowniczy

Poznań zasilany jest gazem ziemny z krajowego systemu przesyłowego OGP GAZ-SYSTEM S.A. Przedsiębiorstwami gazowniczymi, odpowiedzialnymi za zaopatrzenie miasta w gaz sieciowy są:

- Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Poznaniu (w zakresie przesyłu gazu ziemnego wysokiego ciśnienia),
- Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o. Oddział Zakład Gazowniczy w Poznaniu (w zakresie technicznej dystrybucji gazu ziemnego),
- Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo Obrót Detaliczny Sp. z o. o. Poznański Obszar Sprzedaży (w zakresie obrotu gazem ziemnym).

Miasto zasilane jest w gaz ziemny poprzez pierścieniowy system zasilania z dziewięcioma stacjami gazowymi redukcyjno-pomiarowymi wysokiego ciśnienia I stopnia. Trzy zlokalizowane są na terenie miasta: Poznań-Głogowska oraz Poznań-Gdyńska (2 stacje), a sześć blisko jego granic.

Sieci gazowe wysokiego ciśnienia tworzą połączenie pierścieniowe od północnej strony miasta zbudowane w relacji:

- Śrem – Poznań DN 500 mm (rok budowy 1972) z odgałęzieniami: Gądky DN 80 mm (rok budowy 1990), Tulce DN 80 mm (rok budowy 1993), Zalasewo DN 150 mm (rok budowy 1992), Łowęcin DN 100 mm (rok budowy 1996), Poznań I (Gdyńska) DN 300 mm (rok budowy 1973), Poznań II (Gdyńska) DN 300 mm (rok budowy 1985),
- Poznań- Rogoźno DN 500 mm (rok budowy 1973),
- Stęszew – Poznań (Głogowska), DN 350 mm (rok udowy 1991),
- Czerwonak – Złotniki DN 350 mm (rok budowy 1994) z odgałęzieniem Suchy Las DN 100 mm (rok budowy 1994),
- Złotniki – Konarzewo DN 350 mm (rok budowy 1996) z odgałęzieniami Rokietnica DN 100 mm (rok budowy 1997) i Przeźmierowo DN 100 mm (rok budowy 1997).

Gazociągi wysokiego ciśnienia są źródłem zasilania dla stacji redukcyjno-pomiarowych I stopnia, które doprowadzają gaz pod średnim ciśnieniem do stacji redukcyjno-pomiarowych II stopnia oraz bezpośrednio do odbiorców. W tabeli nr 4 przedstawiono zestawienie stacji redukcyjno-pomiarowych I stopnia zasilających miasto Poznań.

Tabela nr 4. Stacje redukcyjno-pomiarowe I stopnia zasilające miasto Poznań

Lp.	Nazwa	Lokalizacja	Przepustowość stacji [m ³ /h]
1	Poznań Gdyńska I	Poznań ul. Gdyńska	45 000
2	Poznań Gdyńska II	Poznań ul. Gdyńska	45 000
3	Poznań Głogowska	Poznań ul. Głogowska	60 000
4	Tulce	gm. Kleszczewo- m. Tulce	6 300
5	Zalasewo	gm. Swarzędz – m. Zalasewo	20 000
6	Przeźmierowo	gm. Tarnowo Podgórne – Przeźmierowo	10 000
7	Suchy Las	gm. Suchy Las – m. Złotniki	8 000
8	Gądki	gm. Kórnik – m. Gądki	5 000
9	Łowęcín	gm. Swarzędz – m. Łowęcín	2 950
SUMA			202 225

Źródło: OGP GAZ-SYSTEM S.A.

Wyżej wymienione stacje gazowe nie wykorzystują swojej całkowitej przepustowości. Posiadają one rezerwy przepustowości, zapewniające pokrycie na zapotrzebowanie na gaz zarówno dla istniejących, jak i przyszłych odbiorców. Latem rezerwy te wynoszą około 175 tys. [m³/h], a zimą około 90 tys. [m³/h]). Zapotrzebowanie na gaz ziemny jest stabilne tylko w sezonie letnim. Wahania występują natomiast w sezonie zimowym, na co przypuszczalnie wpływ mają warunki meteorologiczne. Elementy podstawowego systemu gazowniczego przedstawiono na mapie nr 9.5.

Należy pamiętać, że lokalizacja obiektów budowlanych i terenowych względem istniejących sieci gazowych oraz stacji gazowych wysokiego ciśnienia musi odpowiadać wymogom zawartym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie¹⁰¹.

Na terenie Poznania gazowa sieć dystrybucyjna jest bardzo dobrze rozbudowana, o czym świadczy fakt, że około 90% obszaru miasta wyposażone jest w sieć gazową. Do terenów nieposiadających dostępu do gazu sieciowego należą, w większości, tereny zieleni wyłączone z zabudowy bądź tereny niezabudowane.

Długość sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia na terenie miasta systematycznie rośnie. Łączna długość sieci w 2020 r. wynosiła dla średniego ciśnienia 561,7 km, a dla niskiego ciśnienia 748,5 km. Liczba przyłączy na rok 2020 wynosi około 43 551. Łączny przyrost sieci gazowej dystrybucyjnej w mieście w latach 2017-2020 wyniósł 18,8 km (wraz z przyłączami), a liczba przyłączy wzrosła o 1 415 sztuk. Stan infrastruktury gazowej oceniany jest jako dobry.

3.8.6.2. Struktura odbiorców gazu i perspektywy rozwojowe

W ciągu ostatnich lat liczba odbiorców gazu na terenie miasta wg danych PSG wzrosła z 174 684 (2017 r.) do liczby 179 134 (2020 r.). Natomiast wzrost zużycia gazu ogółem na przestrzeni przytoczonych lat wzrósł z 196 568 do 210 692 tys. Nm³/rok.

Udział procentowy zużycia gazu w mieście przez poszczególne grupy odbiorców w roku 2020 wynosił:

- gospodarstwa domowe – 54,6%,
- przemysł i budownictwo – 28,4%,
- usługi i handel – 16,6%,
- pozostali 0,4%.

¹⁰¹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 2013 r., poz. 640).

Przewidywane zmiany zapotrzebowania w paliwa gazowe, a także kierunki rozwoju gazownictwa zostały określone w opracowaniu „Aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania” przyjętym Uchwałą Nr VI/78/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 5 lutego 2019 r. Obecnie trwają prace nad aktualizacją dokumentu.

Łączna liczba użytkowników gazu w mieście (wg danych PSG, po początkowym spadku w latach 2013-2017, wzrosła w 2020 r. zarówno w stosunku do stanu z 2017 r, jak i 2013 r. Łączne zużycie gazu w mieście, wg danych PSG, ulega wahaniom, z tendencją malejącą. U wszystkich odbiorców gazu poziom zużycia uwarunkowany jest w głównej mierze warunkami meteorologicznymi, szczególnie w sezonie grzewczym.

3.8.7. Zaopatrzenie w ciepło

3.8.7.1. Miejski system ciepłowniczy

Głównym producentem ciepła w Poznaniu jest Veolia Energia Poznań S.A. Ciepło na potrzeby systemu wytwarzane jest głównie w Elektrociepłowni EC – II Karolin, o mocy cieplnej 805 MW. Dodatkowym systemowym źródłem ciepła jest Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK), zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie EC Karolin, o mocy cieplnej 34 MW. Na terenie Poznania działają również kotłownie i lokalne ciepłownie. Veolia Energia Poznań S.A. posiada trzy kotłownie pełniące rolę kotłowni szczytowych dla miejskiej sieci ciepłowniczej. Należą do nich:

- ciepłownia C-11 zlokalizowana przy ul. Rokietnickiej 2 – źródło gazowe szczytowo-rezerwowe o mocy 18,5 MW,
- kotłownie gazowe przy ul. Sielskiej 46 a oraz ul. Szpitalnej 19 o łącznej mocy 13,4 MW.

Ponadto w granicach miasta zlokalizowane są 24 lokalne kotłownie gazowe o łącznej mocy zainstalowanej 20,0 MW (stan na koniec 2020 r.).

Duże znaczenie w infrastrukturze ciepłowniczej mają również kotłownie zakładowe, zaopatrujące w ciepło duże zakłady przemysłowe. Najistotniejsze z nich to: ciepłownia zakładów Stomil na Starołęce, Malta Decor na Ratajach oraz Volkswagen w Antoninku.

Miejski system ciepłowniczy pokrywa około 56% zapotrzebowania na moc cieplną miasta Poznania na stan z 2020 roku. Łączna długość sieci magistralnych i rozdzielczych wynosi ponad 500 km. System pracuje na potrzeby ogrzewania (c.o. + wentylacja), wytwarzania ciepłej wody użytkowej oraz technologii, dostarczając wodę grzewczą o parametrach w sezonie grzewczym 125°C / 60°C oraz w sezonie zimowym 70°C / 46°C.

Miejski system ciepłowniczy obejmuje: Stare Miasto (Śródmieście, Zawady, Winogrady, Piątkowo), Nowe Miasto (Rataje, Chartowo), Wilda (Dębiec), Grunwald (os. Raszyn, os. Mikołaja Kopernika) oraz Jeżyce (okolice Dąbrowskiego, Szamarzewskiego, Kościelnej). Podstawowy System Ciepłowniczy przedstawiony został graficznie na mapie nr 9.5.

Sieci systemu wychodzą poza granice miasta, zasilając w ciepło odbiorców z miejscowości zlokalizowanych przy północno-wschodniej granicy miasta – Swarzędz, Koziegłowy i Zalasewo.

Poza odbiorcami korzystającymi z miejskiego systemu ciepłowniczego istnieje szereg gospodarstw domowych, które pozyskują ciepło z lokalnych kotłowni bądź z indywidualnych źródeł ogrzewania, w oparciu o wykorzystanie: węgla kamiennego, gazu ziemnego lub oleju opałowego. W mniejszym stopniu mieszkańcy zabudowy jednorodzinnej korzystają z grzejników elektrycznych, biomasy, pomp ciepła lub kolektorów słonecznych.

3.8.7.2. Zapotrzebowanie na ciepło

Łączne zapotrzebowanie na ciepło w Poznaniu, wg stanu na 2020 r. wynosi ok. 2324,8 MW, z czego:

- 1310,3 MW dla budownictwa mieszkaniowego,
- 366,1 MW dla potrzeby obiektów użyteczności publicznej,
- 377,2 MW dla strefy handlu i usługi komercyjnych,
- 271,2 MW dla zakładów przemysłowych.

3.8.8. Odnawialne źródła energii

W granicach Poznania funkcjonują rozwiązania z zakresu odnawialnych źródeł energii (OZE), oparte na pozyskiwaniu energii z promieniowania słonecznego, termicznego przetwarzania odpadów komunalnych, wykorzystania ciepła odpadowego oraz odzysku ciepła. Poznań ma duży potencjał produkcji energii z promieniowania słonecznego. Moc średniego całkowitego promieniowania słonecznego dla połaci dachowych waha się od 450 do 800 kWh/m².

Na terenie miasta zlokalizowane są źródła wytwórcze wykorzystujące OZE o łącznej mocy 5,95 MW, przyłączone do sieci dystrybucyjnej ENEA Operator.

Źródła te są traktowane jako uzupełnienie dla pokrycia części zapotrzebowania na przygotowanie ciepłej wody użytkowej w wybranych obiektach użyteczności publicznej oraz indywidualnej zabudowie mieszkaniowej. Do rozwiązań stosowanych w tym zakresie wykorzystuje się kolektory słoneczne, pompy ciepła, paliwo w formie biomasy (drewno, odpady drzewne, pellety) w kominkach i kotłach.

3.8.9. Ropociągi

W granicach miasta Poznania, przez teren Moraska i Radojewa przebiegają dwa ropociągi naftowe dalekosiężne wysokiego ciśnienia o średnicach DN 500 i DN 800. Długość jednej nitki rurociągu dalekosiężnego w granicach miasta wynosi około 5,80 km. Strefa bezpieczeństwa od przedmiotowych rurociągów, której środkiem są osie rurociągów wynosi minimum 40 m. Strefa bezpieczeństwa dla ropociągów naftowych może być użytkowana rolniczo i wydzielona z terenu o innym przeznaczeniu. Strefa powinna być wolna od wszelkiego rodzaju budowli, budynków, ogrodzeń, składów materiałów itp. Nie należy sadzić pojedynczych drzew w odległości mniejszej niż 5 m od rurociągów i kabla światłowodowego.

Tereny działek budowlanych powinny znajdować się poza strefą bezpieczeństwa dla rurociągów. Lokalizację ropociągu wraz ze strefą bezpieczeństwa należy uwzględnić przy ustalaniu kierunków przeznaczenia i zagospodarowania terenów. Przebieg ropociągów w granicach miasta przedstawiono na mapie nr 9.5.

3.8.10. Telekomunikacja

Na terenie Poznania działa kilku operatorów sieci telekomunikacyjnej, zarówno komórkowej, jak i przewodowej. Poznań pełni rolę ważnego, regionalnego węzła telekomunikacyjnego, bazującego na automatycznych centralach cyfrowych i rozwijającej się stale sieci, w tym także z łączami światłowodowymi.

W mieście zlokalizowane są również urządzenia infrastruktury teleradiowej oraz inne obiekty związane z siecią radiolokacyjną, które znajdują się na obszarach terenów zamkniętych i związane są z infrastrukturą specjalną, wykorzystywaną do celów obronnych.

Największym operatorem przewodowej sieci telekomunikacyjnej w Poznaniu jest Orange Polska Telekomunikacja Polska S.A. Poza tym na obszarze miasta swoją sieć ma również Netia Telekom S.A., INEA S.A., Ministerstwo Obrony Narodowej oraz PKP Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o. o.

Poznańskie Centrum Superkomputerowo-Sieciowe jest operatorem miejskiej sieci komputerowej POZMAN oraz krajowej sieci szerokopasmowej PIONIER.

Dodatkowo istnieją urządzenia radiolokacyjne (radiolokatory, radiolatarnie i radiolinie), związane z lotniskami cywilnymi i wojskowymi, zlokalizowane: na ławicy, przy ulicach: Serafitek i Polskiej, na budynku Collegium Altum Uniwersytetu Ekonomicznego, na budynku przy ul. Piekary i w sąsiadujących z Poznaniem gminach.

Stacja Linii Radiowych Piątkowo w tej chwili wykorzystywana jest min.: przez służby miejskie do monitoringu wizyjnego. Nie wyklucza się jednak, że w przyszłości również inne jednostki będą korzystały z tej lokalizacji.

Miasto Poznań korzysta ze stacji radarowej zlokalizowanej w Wysogotowie, na terenie gminy Tarnowo Podgórne, będącej elementem systemu radarów meteorologicznych POLRAD, który pełni istotną rolę w Państwowej Służbie Hydrologiczno-Meteorologicznej. Uzyskane dzięki pracy systemu dane są wykorzystywane przez służby antykryzysowe, drogowe, nadzoru ruchu lotniczego oraz bezpieczeństwa państwa.

Emitel S.A., operator naziemnej infrastruktury radiowo-telewizyjnej, posiada obiekt nadawczy SLR (Stacja Linii Radiowych) Poznań- Piątkowo, dla którego przewidziano strefę ochronną w promieniu 200 m, związaną z ograniczeniami wysokości zabudowy do 20 m n.p.t.

Aktualnie przez obszar miasta Poznań przebiegają cztery ważniejsze linie radiowe dalekiego zasięgu posiadające swoje pasy ochronne z ograniczeniami wysokości zabudowy:

- SLR Poznań / Piątkowo- TON Poznań / Uniwersytet Ekonomiczny,
- SLR Poznań / Piątkowo- SLR Szamotuły,
- SLR Poznań / Piątkowo- RTCN Śrem,
- SLR Poznań / Piątkowo- SLR Bolewice.

Dla linii radiowych stanowiących tzw. sieć szkieletową (ogólnokrajową) oraz istotnych z uwagi na transmisję sygnałów radiowych lub telewizyjnych obowiązują pasy ochronne o szerokości po 50 m od osi optycznej, łączącej anteny (łączna szerokość pasa 100 m).

3.9. ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA LUDNOŚCI I JEJ MIENIA

3.9.1. Zagrożenia wynikające ze zmian klimatycznych

Na miasto i jego mieszkańców coraz częściej oddziałują zjawiska związane ze zmianami klimatu, do których należą: upały, chłody, intensywne opady, susze, huraganowe wiatry i burze. Ekstremalne zjawiska atmosferyczne mogą powodować znaczne straty i zagrożenia w postaci pożarów, uszkodzonych drzew lub budynków, a przede wszystkim mogą bezpośrednio zagrażać zdrowiu i życiu mieszkańców.

Miasto podjęło wysiłki na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa i poprawy warunków życia mieszkańców w zmieniających się warunkach klimatycznych, m. in. poprzez opracowanie Planu Adaptacji do zmian klimatu Miasta Poznania do roku 2030¹⁰², którego celem nadrzędnym jest konsekwentna realizacja założeń Planu Adaptacyjnego w celu poprawy świadomości, bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców, w warunkach zmieniającego się klimatu. W zakresie działań adaptacyjnych, związanych z planowaniem przestrzennym należy wymienić przede wszystkim:

¹⁰² Uchwała Nr X/144/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 16 kwietnia 2019 r. w sprawie przyjęcia Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Poznania.

- wprowadzanie rozwiązań usprawniających funkcjonowanie transportu publicznego,
- kontynuację zmian w systemach ogrzewania i chłodzenia na bardziej efektywne i mniej- lub bezemisyjne w obiektach publicznych oraz w zabudowie mieszkaniowej i innej,
- opracowanie koncepcji zielono-błękitnej infrastruktury w przestrzeni miejskiej, w szczególności na terenach o największej intensywności zabudowy,
- wprowadzanie rozwiązań zmniejszających ruch samochodowy w Śródmieściu,
- rewitalizację zieleni parkowej w mieście i tworzenie nowych parków,
- rewitalizację istniejących i tworzenie nowych skwerów w miejscach zdegradowanych,
- odtwarzanie zadrzewień przyulicznych.

3.9.2. Uwarunkowania wynikające z występowania obszarów naturalnych zagrożeń geologicznych

Potencjalnymi zagrożeniami dla rozwoju przestrzennego miasta, wynikającymi z rzeźby terenu są strefy występowania ruchów masowych oraz strefy wystąpienia takich zjawisk w przeszłości, czyli historycznych osuwisk. Ich lokalizacja wynika z budowy geologicznej oraz nachyleń terenu, co na skutek długotrwałych opadów atmosferycznych lub zaburzenia stabilności skarpy podczas wprowadzania zabudowy może uaktywniać ruchy masowe i powodować znaczne szkody materialne.

W Poznaniu procesy te dotyczą głównie zboczy doliny Warty oraz zboczy rynien glacialnych Cybiny i Jeziora Kierskiego. Zgodnie z informacjami zawartymi w sporządzonym w 2016 r. opracowaniu pt.: „Weryfikacja i aktualizacja rejestru terenów osuwiskowych oraz terenów zagrożonych ruchami masowymi na terenie miasta Poznania” oraz sporządzonym w 2017 r. opracowaniu pt.: „Objaśnienia do mapy osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi, gmina Poznań, powiat Miasto Poznań” (PIG-PIB), na obszarze miasta zostały wyodrębnione:

- cztery historyczne osuwiska:
 - ul. Starołęcka I – teren o powierzchni 0,36 ha, położony między ul. Starołęcką 96b a ul. Starołęcką 100, obejmujący działki nr 2/2, 2/3, 2/4, 2/7, ark. 16, obręb Starołęcka,
 - ul. Starołęcka II – teren o powierzchni 0,39, położony przy ul. Starołęckiej, na działce nr 25, ark. 20, obręb Rataje,
 - w rejonie osiedla Wilczy Młyn – teren o powierzchni 0,59 ha, obejmujący część działek nr 505/2 i 118/91 ark. 28 oraz 39, ark. 11, obręb Naramowice,
 - w dolinie Cybiny – teren o powierzchni 0,11 ha, obejmujący część działek nr 10/2 i 11, ark. 20, obręb Komandoria;
- dziewięć terenów zagrożonych ruchami masowymi:
 - Jezioro Kierskie – obejmuje zbocze nachylone w stronę jeziora, w północnej, południowej, wschodniej i częściowo zachodniej części linii brzegowej,
 - zbocze Warty od rejonu ul. Piołunowej do ul. Miętowej – długi pas terenu, obejmujący zbocze doliny Warty na jej lewym brzegu w rejonie Radojewa i Umultowa,
 - zbocze Warty od ul. Serbskiej do ul. Na Stoku – pas terenu, obejmujący lewe zbocze Warty na wysokości Szeląga i częściowo Cytadeli,
 - rejon Starego Miasta od Wzgórza Św. Wojciecha do ul. Wrzosowej – pas terenu, obejmujący lewe zbocze doliny Warty na wysokości Starego Miasta i Wildy,
 - zbocze Warty od ul. Chemicznej do cieku Główniej – pas terenu na prawym zboczu Warty na wysokości Główniej,
 - zbocze Warty od Berdychowa do jeziora Czapnica – długi pas terenu, obejmujący prawe zbocze doliny Warty na wysokości Rataj, Starołęki i Marlewa,
 - zbocze Warty między rzeką a osiedlem Wilczy Młyn,

- zbocze Cybiny od Kopca Wolności do ul. Wczasowej – tereny wyznaczone wzdłuż lewego i prawego brzegu Cybiny oraz w rejonie zbiorników wodnych występujących w dolinie Cybiny (Olszak, Browarny, Struga),
- Autostrada Wolności A2 – tereny wyznaczone wzdłuż całego poznańskiego odcinka autostrady.

Na obszarze Poznania nie stwierdzono terenów, gdzie zachodzą czynne ruchy masowe. Rozwój ruchów masowych w przyszłości na obszarze miasta możliwy jest głównie na zboczach doliny Warty oraz zboczach doliny Cybiny. Najbardziej narażone są tereny zbudowane z utworów spoistych (iłów pstrych i glin zwałowych), przykrytych utworami sypkimi (piaskami i żwirami pochodzenia wodnolodowcowego lub rzecznoego). Intensywność ewentualnych zjawisk będzie uzależniona od czynników atmosferycznych (gwałtownych opadów, szybkiego topnienia śniegu), erozji bocznej Warty i Cybiny, tempa infiltracji wód opadowych oraz w dużej mierze od działalności człowieka. W związku z tym wszelkie zmiany sposobu zagospodarowania ww. terenów (np. dodatkowe obciążenie skarp, podcięcie skarp, usunięcie pokrywy roślinnej) mogą spowodować uaktywnienie osuwisk bądź powstanie nowych.

Lokalizacja zabudowy na terenach historycznych osuwisk czy terenów zagrożonych nie jest wskazana, jednak przeprowadzenie szczegółowego rozpoznania warunków geologiczno-inżynierskich pozwoli określić ewentualne możliwości lokalizacji zabudowy oraz innych obiektów w obrębie poszczególnych terenów. Dopuszczenie budownictwa na terenach zagrożonych ruchami masowymi należy zatem uzależnić od wyników rozpoznania geotechnicznego lub geologiczno-inżynierskiego.

3.9.3. Uwarunkowania wynikające z wymagań ochrony przeciwpowodziowej

Położenie obszaru miasta Poznania w obrębie dolin rzecznych Warty, Głównej i Cybiny determinuje istotne ograniczenia w docelowym zagospodarowaniu i użytkowaniu części terenów.

W przypadku miasta Poznania, w latach 2010-2015 dla rzeki Warty oraz dla całych odcinków rzek Głównej i Cybiny, przepływających w granicach miasta, sporządzone zostały mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego. Powierzchnia wyznaczonych obszarów szczególnego zagrożenia powodzią (powódź p = 1%) dla miasta Poznania wynosiła 1 065,87 ha, co stanowiło 4,07% powierzchni miasta.

Ze względu na przebudowę wałów przeciwpowodziowych, w latach 2016-2021 aktualizacją objęto mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego dla rzeki Warty, na jej całym odcinku miejskim. Tym samym w niektórych miejscach zmienił się zasięg części obszarów szczególnego zagrożenia powodzią.

Mapy zagrożenia powodziowego wykazały, że na terenie miasta Poznania występują:

- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 lit. a ustawy Prawo wodne, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 lit. b ustawy Prawo wodne, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 lit. c ustawy Prawo wodne, tj. obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wybudowano wał przeciwpowodziowy,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% oraz obszar narażony na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego.

Na terenie miasta Poznania można wyodrębnić trzy ciągi wałów przeciwpowodziowych:

- wał lewobrzeżny od mostu Królowej Jadwigi do torów kolejowych wzdłuż ul. Droga Dębińska (km rzeki Warty 244.800 do 247.600). Wał ten o długości 2,8 km wykonany został w okresie międzywojennym (1924-1926) dla ochrony łąk Dębińskich i Wildeckich,
- wał lewobrzeżny przy ujęciu wody dla miasta Poznania na Dębinie (km rzeki Warty 250.300 do 251.300). Dla ochrony ujęcia wody w 1953 r. wykonano obwałowanie, którego koronę wyniesiono do rzędnych 57,80 m-58,00 m n.p.m. Wał ten zlokalizowany jest na lewym, wklęsłym łuku rzeki Warty, na odcinku od 250.300 km do 251.300 km biegu rzeki pełniąc rolę kierownicy tzn. skierowując nurt rzeki w wyznaczonym kierunku. Jego trasa sąsiaduje z ujęciem wody dla miasta Poznania,
- wał prawobrzeżny na Zawadach (km rzeki Warty 239.600 do 241.800). Wał na Zawadach usytuowany jest na prawym brzegu rzeki Warty, na odcinku od mostu kolejowego na rzece Cybinie do mostu Lecha. Wał ten został wykonany w okresie międzywojennym.

Zgodnie z obecnymi uregulowaniami prawnymi¹⁰³, obszary szczególnego zagrożenia powodzią, obejmujące obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%, obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%, obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano wał przeciwpowodziowy, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 224 Prawa wodnego, stanowiące działki ewidencyjne oraz pas techniczny – uwzględnia się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

Prowadzenie polityki w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego musi uwzględniać poziom zagrożenia powodziowego, wynikający z map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego oraz z dokumentów strategicznych w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, a także ograniczenia w zabudowie i zagospodarowaniu terenów położonych w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, wynikające z przepisów odrębnych.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo wodne, na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zakazuje się gromadzenia ścieków, nawozów naturalnych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, oraz prowadzenia przetwarzania odpadów, w szczególności ich składowania, a także lokalizowania nowych cmentarzy.

Natomiast zgodnie z art. 176 ust. 1 pkt 5 Prawa wodnego, w celu zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych zakazuje się wykonywania robót lub czynności, które mogą wpływać na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych, w tym wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, sadzawek, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału. W przypadku wykonywania robót i czynności wskazanych wyżej, wymagane jest uzyskanie decyzji zwalniającej Dyrektora Regionalnego zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu od ww. zakazów. Zgodnie z art. 388 ust. 4 Prawa wodnego, wydanie decyzji, o których mowa w art. 176 ust.4 ww. ustawy, następuje przed uzyskaniem decyzji wydawanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Ponadto na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz jest wysokie i wynosi 10% obowiązuje zakaz zabudowy z wyjątkiem nadbudowy i przebudowy na cele mieszkaniowe pod warunkiem ograniczenia strat powodziowych i zachowania bezpieczeństwa oraz w szczególnych przypadkach po uzgodnieniu projektu miejscowego

¹⁰³ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.)

planu zagospodarowania przestrzennego z Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu po 1 stycznia 2018 r.

Granice poszczególnych obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%, a także granice obszaru, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2%, granice obszaru narażonego na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego oraz przebieg wałów przeciwpowodziowych, przedstawiono na mapie nr 10.

3.9.4. Zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej

Wśród obiektów, których funkcjonowanie związane jest z potencjalnym zagrożeniem dla ludzi i środowiska, wskazać należy m. in. zakłady zakwalifikowane do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej. Zagrożenia związane z funkcjonowaniem tego rodzaju zakładów wynikają z ryzyka wystąpienia poważnych awarii, mogących skutkować m. in. wystąpieniem bezpośredniego i pośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi, a także skażeniem poszczególnych komponentów środowiska, w tym wód, gleb oraz powietrza.

W granicach administracyjnych Poznania ani w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, nie występują obecnie żadne zakłady o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (ZDR). W samym Poznaniu funkcjonuje natomiast 6 zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (ZZR), które stanowią potencjalne źródło niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzi oraz środowiska. Zgodnie z informacjami publikowanymi przez WIOŚ w Poznaniu¹⁰⁴, do zakładów tych należą:

- Wyborowa S.A. – Zakład Rektyfikacji Spirytusu przy ul. Janikowskiej 23,
- Kompania Piwowarska S.A. przy ul. Szwajcarskiej 11,
- Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Consultingowe ADOB Sp. z o. o. spółka komandytowa przy ul. Kołodzieja 11,
- LOTOS TERMINALE S.A., baza paliw, przy ul. Głogowskiej 218,
- Veolia Energia Poznań ZEC S.A. przy ul. Gdyńskiej 54,
- Volkswagen Poznań Sp. z o. o. przy ul. Warszawskiej 349.

Zakłady zakwalifikowane do zakładów zwiększonego ryzyka awarii muszą spełniać wymagania określone w art. 251 Prawa Ochrony Środowiska, dotyczące konieczności sporządzenia i wdrożenia programu zapobiegania poważnym awariom przemysłowym, zawierającego m. in. zasady zapobiegania awarii przemysłowej oraz określającego sposoby ograniczania skutków awarii przemysłowej dla ludzi i środowiska w przypadku jej zaistnienia.

Od 2010 r. na terenie Poznania stwierdzono wystąpienie dwóch zdarzeń o znamionach poważnej awarii przemysłowej. W celu przeciwdziałania i minimalizacji ryzyka wystąpienia tego rodzaju zagrożeń konieczny jest stały monitoring procesów technologicznych zachodzących w tych zakładach, a także stosowanie najlepszych dostępnych metod prowadzenia danej działalności.

3.10. WARUNKI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW POZNANIA

3.10.1. Warunki zamieszkania

W 2019 r. zasób istniejących i oddanych do użytku mieszkań w Poznaniu wyniósł 267 tys. Wskazuje to na stały sukcesywny wzrost liczby lokali mieszkalnych na terenie miasta. Od 2016 r. liczba nowo oddanych do użytkowania mieszkań stopniowo wzrasta. Ich średnioroczny przyrost wynosi 3 138 lokali.

¹⁰⁴ bjp.poznan.wios.gov.pl, Zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii (ZZR) – stan na dzień 30.04.2020 r.

Wskaźnik przeciętnej powierzchni użytkowej 1 mieszkania wynosił w Poznaniu 64,4 m². Jeden mieszkaniec ma do dyspozycji powierzchnię użytkową mieszkania wynoszącą przeciętnie, według GUS, 32 m²/os, natomiast uwzględniając niedoszacowaną liczbę mieszkańców, o czym mowa w rozdziale 3.11.5, 28 m²/os. W krajach europejskich wskaźnik ten kształtuje się na poziomie około 42-48 m²/os. i z roku na rok rośnie. Analiza powierzchni użytkowej mieszkania na osobę dla Poznania od 2005 r. wskazuje również na jego rokroczny przyrost, który wynosi średnio 0,5 m²/os.

W mieście na przestrzeni kilku ostatnich lat widoczny jest stały, sukcesywny spadek liczby osób przypadających na mieszkanie. W roku 2019 wartość tego wskaźnika wynosiła 2,01 osoby/mieszkanie.

Najwyższy wskaźnik liczby zameldowanych mieszkańców na 1 000 m² kwartałów zabudowy mieszkaniowej w 2021 r. obserwowany był w granicach strefy funkcjonalnego śródmieścia oraz II ramy komunikacyjnej. Związane jest to z przewagą na tym obszarze zabudowy wielorodzinnej względem innych rodzajów zabudowy. Najmniejszy odsetek zameldowań widoczny jest natomiast na terenach peryferyjnych miasta, na których przeważa zabudowa jednorodzinna.

Większość zamieszkałych terenów ma dobry dostęp do transportu autobusowego, wyjątkiem jest rejon Szczepankowa, Moraska i Junikowa. Istniejące i realizowane linie tramwajowe zachęcają do wzmocnienia mieszkaniowego kierunku przeznaczenia terenów w ich sąsiedztwie. Czynnikiem sprzyjającym rozwojowi funkcji mieszkaniowej są i będą również istniejące i projektowane przystanki kolei metropolitalnej.

Na rozwój budownictwa w Poznaniu wpływa też niewątpliwie proces suburbanizacji, bardzo silnie zauważalny w Aglomeracji Poznańskiej. Polega on na przeprowadzaniu się mieszkańców miasta na tereny gmin sąsiednich, gdzie występuje bardzo konkurencyjna oferta mieszkaniowa, a odległość peryferyjnie położonych nieruchomości od Poznania nie przeszkadza w czerpaniu korzyści z zaplecza edukacyjno-kulturalnego i zawodowego oferowanego przez miasto.

W związku z powyższym cały czas istotnym zadaniem Studium jest wskazanie terenów zabudowy mieszkaniowej i określenie parametrów zabudowy o różnicowanym charakterze i intensywności, tak aby poszerzyć ofertę Poznania w tym zakresie i móc z powodzeniem konkurować z okolicznymi gminami.

3.10.2. Rynek pracy

Poznań należy do najlepiej rozwiniętych gospodarczo miast Polski. Jest dużym ośrodkiem przemysłowym z dominacją przemysłu spożywczego, produkcją maszyn, pojazdów mechanicznych, chemikaliów oraz dużym ośrodkiem usługowym, w którym zarejestrowanych jest 115,4 tys. podmiotów gospodarczych. Większość z nich to sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, w tym ponad 3 tys. to firmy z udziałem kapitału zagranicznego¹⁰⁵. Na 1 000 osób przypadało 181 podmiotów gospodarczych – niemal najwięcej wśród największych polskich miast (poza Warszawą)¹⁰⁶. Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność z zakresu handlu (21,2%), produkcji przemysłowej i budowlanej (15,9%), a także działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej (16,1%)¹⁰⁷.

W mieście działa ponad 50 centrów usług informatycznych, finansowo-księgowych, obsługi klientów oraz badawczo-rozwojowych (B+R) znanych zagranicznych firm: Bridgestone, Carlsberg, Exide Technologies, GlaxoSmithKline, IKEA, McKinsey&Company, Mars, Samsung i inne.

¹⁰⁵ Raport o stanie miasta 2019 r., Badam – baza danych Miasta.

¹⁰⁶ PROJEKT INWESTOR 2016, <https://projektinwestor.pl/publikacja/liczba-firm-i-zatrudnienie-w-polskich-metropoliach>.

¹⁰⁷ Urząd Statystyczny w Poznaniu, Badam – Baza danych Miasta, Raport o stanie miasta, 2019 r.

Rocznie w Poznaniu rejestrowanych jest prawie 900 nowych firm sektorów kreatywnych, związanych z reklamą, architekturą, designem, modą, muzyką, a także z oprogramowaniem. W ciągu ostatnich 10 lat dynamika zatrudnienia w sektorze technologicznym wzrosła o 64%.¹⁰⁸

W celu dokonywania przepływu wiedzy i technologii pomiędzy jednostkami naukowymi a przedsiębiorcami tworzone są parki technologiczne. W mieście działają trzy takie parki: Poznański Park Naukowo-Technologiczny (afiliowany przy Fundacji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza), Poznański Park Technologiczno-Przemysłowy (budowany przez Miasto Poznań), park naukowo-technologiczny Nobel Tower (prywatny).

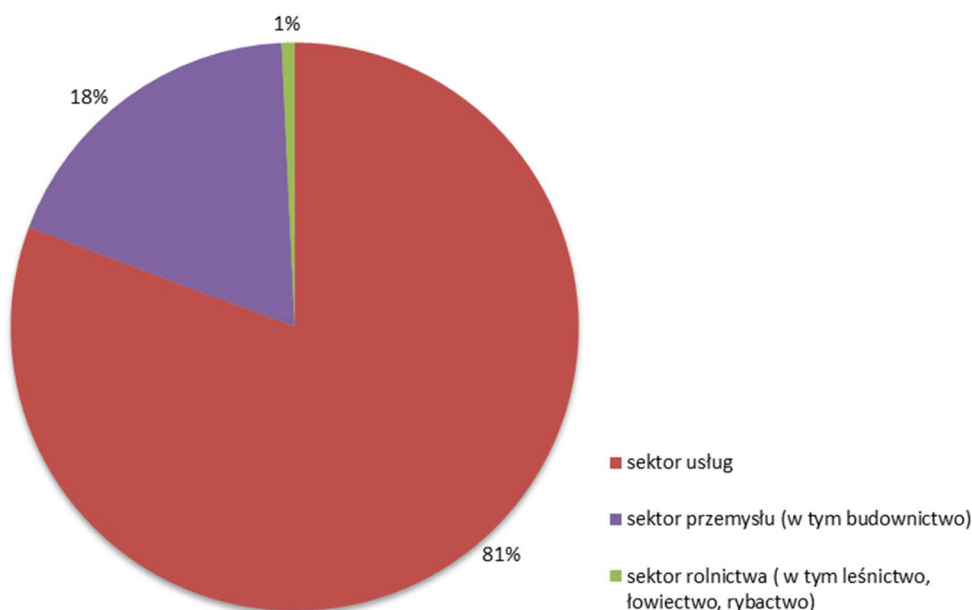
Poznań stanowi część Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, której celem jest przyciągnięcie nowych inwestorów do danego regionu. W ramach KSSSE działają firmy Exide i Volkswagen, a do zainwestowania wskazano teren Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo-Żegrze.

Liczba osób pracujących w 2018 r. przypadających na 1 000 mieszkańców wynosiła 458,7 osób, podczas gdy średnia dla Polski to 251,1 osób. Do Poznania przyjeżdża do pracy 85,9 tys. osób. Spośród dojeżdżających 33,4 tys. osób (39%) mieszka w powiecie poznańskim, a 89% na terenie województwa wielkopolskiego. Na 1 osobę wyjeżdżającą do pracy, przypadają 3 dojeżdżające do Poznania. Blisko 71% wyjazdów do pracy mieszkańców Poznania skierowanych było na teren powiatu poznańskiego, a prawie 84% na obszar województwa wielkopolskiego.

Bezrobocie rejestrowane w Poznaniu wynosiło w 2020 r. zaledwie 2%. Stopa bezrobocia w mieście jest więc znacznie mniejsza od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa wielkopolskiego (3,7%), jak również od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całego kraju (5,9%).

W strukturze zatrudnienia ponad 81% osób pracujących zatrudnionych jest w usługach, 18% w przemyśle i budownictwie, a niecały 1% w sektorze rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo.

Struktura zatrudnienia w Poznaniu w 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹⁰⁸ Badam – Baza danych Miasta badam.poznan.pl.

Poznań cechuje dynamicznie rosnący sektor usług, przede wszystkim finansowych i doradczych. Sektor usług tworzy blisko 73% wartości dodanej brutto i jest miejscem pracy dla 81% zatrudnionych w mieście. Działa tutaj wiele firm z sektora nowoczesnych usług biznesowych, do których należą, m. in. GSK Services, MAN Accounting Center, Roche Global IT Solutions Center, Sii.

Poznań należy do miast o najlepiej rozwiniętej sieci handlowej w kraju. Zarejestrowanych jest tutaj 6 firm handlowych zatrudniających powyżej 1 000 osób oraz 16 zatrudniających od 250 do 999 pracowników. Nasycenie powierzchnią handlową sięga 1 054 m² na 1 000 mieszkańców, a w skali aglomeracyjnej na poziomie 850 m² na 1 000 mieszkańców, co plasuje aglomerację poznańską na 2. miejscu w Polsce, za rynkiem wrocławskim¹⁰⁹.

Przemysł stanowi w Poznaniu źródło utrzymania dla 31,4% pracujących w sektorze przedsiębiorstw i dostarcza drugą, po usługach, część wytworzonej w mieście wartości dodanej brutto. Do największych producentów przemysłowych w skali kraju należą, zatrudniające ponad 1 000 pracowników: Volkswagen Poznań Sp. z o. o., Kompania Piwowarska SA, Lisner Sp. z o. o., a także wiele firm zatrudniających od 250 do 999 osób, m. in.: Bridgestone Poznań Sp. z o. o., Exide Technologies S.A., Wyborowa S.A., GlaxoSmithKline Pharmaceuticals S.A., Grupa Kapitałowa H. Cegielski – Poznań S.A.

Struktura produkcji sprzedanej przemysłu, jak i zatrudnienia w sektorze przedsiębiorstw, wskazuje na rosnące znaczenie w produkcji przemysłowej działów zaawansowanych technologicznie, co powoduje, że przemysł oferuje miejsca pracy przede wszystkim dla wysoko wykwalifikowanych pracowników.

3.10.3. Dostęp do terenów zieleni

W Poznaniu na jednego mieszkańca miasta przypada ponad 6 m² terenów zieleni parkowej. Jest to średniej wielkości wskaźnik na tle innych dużych miast Polski. W przypadku terenów zieleni urządzonej, do której zaliczono: parki, zieleńce, skwery i ogólnodostępną zielenią osiedlową o powierzchni powyżej 0,5 ha wynika, że na jednego mieszkańca Poznania przypada ponad 11 m² ww. terenów zieleni urządzonej. Uwzględniając natomiast w obliczeniach wszystkie ogólnodostępne tereny zieleni osiedlowej (bez względu na ich powierzchnię), na jednego mieszkańca miasta przypada ponad 17 m² terenów zieleni urządzonej.

Dodatkowo, sumując powierzchnie terenów zieleni urządzonej i terenów lasów komunalnych okazuje się, że Poznań zapewnia każdemu mieszkańcowi ponad 60 m² terenów zieleni rekreacyjno-wypoczynkowej.

Na podstawie wytycznych urbanistycznych w zakresie zieleni oraz danych statystycznych z innych miast wojewódzkich, stwierdzić można, iż wymienione powyżej wskaźniki świadczą o tym, że liczba terenów zieleni przypadającej na jednego mieszkańca w skali całego miasta, wypada w Poznaniu powyżej średniej miast wojewódzkich.

Najmniejszym udziałem terenów zieleni charakteryzowały się obszary administrowane przez rady osiedli: Kwiatowe, Stary Grunwald, Jeżyce, Nowe Winogrody Wschód, Podolany, Święty Łazarz, gdzie na hektar przypadało od 2% do 10% powierzchni pokrytej zielenią. Z kolei najwyższy udział zieleni powyżej 40% powierzchni na hektar posiadają obszary wchodzące w skład rad osiedli: Antoninek-Zieliniec-Kobylepole, Zielony Dębiec, Krzyżowniki-Smochowice oraz Ławica.

Dla oceny zaspokojenia potrzeb mieszkańców Poznania w zakresie kontaktu z terenami zieleni istotne jest zbadanie dostępności do poszczególnych terenów zieleni rekreacyjno-wypoczynkowej. Przyjmując za Europejską Agencją Środowiska, optymalny dostęp do zieleni definiowany jest jako zamieszkiwanie w odległości nie większej niż 300 m w linii prostej od publicznego terenu zieleni o funkcji rekreacyjnej. Odległość 300 m w linii prostej odpowiada dystansowi około 500 m do pokonania pieszo, równoznacznemu

¹⁰⁹ Colliers International na podstawie danych GUS. Raport: Market Insight 2020, Polska.

z czasem pieszego dojścia około 15 minut dla osoby starszej. Zgodnie z przyjętymi zasadami Europejskiej Agencji Środowiska wskaźnik ten proponuje się obliczać w dwóch wariantach: dla wszystkich terenów zieleni i dla terenów zieleni o powierzchni większej niż 0,5 ha.

Jak wynika z mapy dostępności terenów zieleni mieszkańców Poznania (mapa nr 11), największym deficytem terenów zieleni ogólnodostępnej, a jednocześnie najgorszą dostępnością, charakteryzują się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w rejonie: Szczepankowa, Służewo, części Podolan i osiedla Kwiatowego. Problem niedoboru terenów zieleni ogólnodostępnej nie ma w tych miejscach jednak tak dużego znaczenia, gdyż na ogół każdy dom jednorodzinny posiada własny ogródek, stanowiący teren rekreacyjno-wypoczynkowy.

Dla komfortu życia mieszkańców miasta oraz zmiany ich preferencji komunikacyjnych, istotny jest również aspekt powiązania obszarowych form zieleni szpalerami drzew, krzewów lub innej formy zieleni wertykalnej, którymi można przejść lub przejechać rowerem pomiędzy klinami zieleni. W Poznaniu taki system nie został dotąd w pełni wykształcony.

W przyszłych działaniach planistycznych należy dążyć do wyznaczenia nowych terenów zieleni urządzonej w rejonach miasta o największym jej deficycie i najbardziej oddalonych od tych terenów. Ponadto pożądane jest wykształcenie sieci powiązań pomiędzy terenami zieleni, która łączyć będzie poszczególne obszary zieleni, w tym klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miasta.

3.10.4. Oświata i szkolnictwo wyższe

W roku szkolnym 2021/2022 na terenie Poznania działało 245 jednostek oświatowych prowadzonych przez miasto Poznań oraz 287 jednostek prowadzonych przez inne podmioty (placówki niesamorządowe).

W tej grupie funkcjonowało 118 przedszkoli samorządowych, w których opiekę znalazło 13 520 dzieci w wieku 3-6 lat. Ponadto na terenie miasta działały 132 placówki przedszkolne niesamorządowe, w których opieką zostało objętych 6 967 dzieci. Uzupełnieniem oferty opieki nad dziećmi w wieku przedszkolnym jest 30 szkół podstawowych, w których działało 37 oddziałów przedszkolnych. W tych oddziałach opiekę znalazło 895 dzieci. Dodatkowo istniało 14 punktów przedszkolnych prowadzonych przez podmioty prywatne, do których zapisanych było 232 dzieci. Na jedno miejsce w przedszkolu w 2021 r. średnio przypadało 0,92 osoby.

W roku szkolnym 2021/2022 na terenie miasta działało 76 szkół podstawowych prowadzonych przez miasto Poznań oraz 39 placówek prowadzonych przez inne podmioty. W szkołach samorządowych kształciło się 33 402 uczniów, a w szkołach niesamorządowych 8 139 uczniów.

Miasto Poznań nadzoruje działalność 54 szkół ponadpodstawowych, które funkcjonują jako szkoły samodzielne oraz zespoły szkół: 31 liceów ogólnokształcących, 18 techników, szkołę artystyczną II stopnia, 15 branżowych szkół I stopnia i 6 branżowych szkół II stopnia oraz jedną szkołę policealną. Szkoły ponadpodstawowe prowadzone są także przez inne podmioty. W Poznaniu jest to: 25 liceów ogólnokształcących, 3 technika, 1 szkoła branżowa I stopnia, 34 szkoły policealne oraz jedna szkoła z międzynarodową maturą. Ponadto, w Poznaniu działało 17 szkół specjalnych prowadzonych przez samorząd miasta, w których uczyło się 975 uczniów. Funkcjonuje również 5 szkół specjalnych niesamorządowych, w których uczyło się 190 dzieci.

Z analiz dostępności placówek oświatowych wynika, że 4 280 dzieci jest zameldowanych poza zasięgiem 1 km od szkół podstawowych, a 763 dzieci poza zasięgiem 2 km od szkół podstawowych. Brakiem optymalnego dostępu do szkół podstawowych charakteryzuje się przede wszystkim rejon: Strzeszyna, Moraska, Radojewa i Szczepankowa, co zobrazowane zostało na mapie nr 12.

Dodatkowo zbadano, że 2 169 dzieci zameldowanych jest poza zasięgiem 1 km od przedszkoli, a 429 dzieci poza zasięgiem 2 km od przedszkoli. Brakiem optymalnej dostępności do przedszkoli charakteryzuje się głównie rejon: Kiekrza, osiedla Kwiatowego, Głuszyny i Szczepankowa.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy dążyć do wskazania nowych miejsc pod obiekty oświatowe, przede wszystkim w rejonach o słabej dostępności do usług oświaty oraz w obszarach, które zostaną wskazane jako nowe tereny osiedli mieszkaniowych.

Wyższe uczelnie w Poznaniu są dyspozytorami dużej części miejskiej przestrzeni i wywierają znaczny wpływ na jej kształt i odbiór. W centrum miasta mieści się wiele uczelni państwowych oraz większość uczelni niepaństwowych. Poza centrum szczególne znaczenie dla miasta mają: kampus Uniwersytetu im. A. Mickiewicza na Morasku, kampus Politechniki na Piotrowie, kompleks Uniwersytetu Przyrodniczego, obiekty Uniwersytetu Medycznego w rejonie ulic S. Przybyszewskiego i Bukowska oraz Akademii Wychowania Fizycznego przy ul. Królowej Jadwigi i Drodze Dębińskiej.

W Poznaniu funkcjonują łącznie 24 szkoły wyższe, w tym 8 publicznych i 16 niepublicznych. W roku akademickim 2019/2020 na poznańskich uczelniach studiowało ponad 102 tys. osób, w tym około 67 tys. na studiach dziennych. Na uczelniach publicznych kształcą się ponad 75 tys. studentów, a w szkołach niepublicznych studiuje około 27 tys. osób. W roku akademickim 2020/2021 w Poznaniu kształciło się 5,5 tys. osób pochodzących z zagranicy.

W mieście należy zapewnić niezbędne rezerwy pod rozwój obiektów i kampusów uczelnianych oraz określić zasady lokalizacji obiektów nauki i szkolnictwa wyższego, w tym także parków naukowo-technologicznych, domów studenckich, itp.

3.10.5. Ochrona zdrowia i opieka społeczna

Miasto prowadzi Poznański Ośrodek Specjalistyczny Usług Medycznych przy Alejach Solidarności. Placówka udziela świadczeń z zakresu 20 specjalności medycznych i wyposażona jest w nowoczesny sprzęt medyczny.

W ramach kontraktów z Narodowym Funduszem Zdrowia (NFZ) ambulatoryjne świadczenia zdrowotne w Poznaniu w 2020 r. udzielało 677 placówek. Działały one w formie niepublicznych zakładów opieki zdrowotnej, indywidualnych praktyk medycznych oraz samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej.

Miasto Poznań pełni również funkcję organu założycielskiego dla samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej do których należą: Szpital im. F. Raszei przy ul. A. Mickiewicza, Ośrodek Leczenia Alkoholowych Zespołów Abstynencyjnych przy ul. Podolańskiej, Wielospecjalistyczny Szpital Miejski im. J. Strusia przy ul. Szwajcarskiej, Zakład Opiekuńczo-Leczniczy (oddział terenowy Wielospecjalistycznego Szpitala Miejskiego im. J. Strusia) przy ul. Grunwaldzkiej oraz Zakład Opiekuńczo-Leczniczy i Rehabilitacji Medycznej przy ul. Mogileńskiej. Podmioty te w 2020 r. zapewniały łącznie 938 łóżek oraz hospitalizowały 46,2 tys. osób.

Oprócz zakładów leczenia zamkniętego należących do Miasta, w Poznaniu działają 4 szpitale, dla których podmiotem tworzącym jest Województwo Wielkopolskie, 5 szpitali klinicznych, dla których założycielem jest Uniwersytet Medyczny im. K. Marcinkowskiego oraz Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji im. prof. L. Bierkowskiego przy ul. Dojazd. Ponadto w granicach miasta funkcjonuje kilka szpitali prywatnych. Poznańskie szpitale mają znaczenie ponadlokalne, hospitalizowani są tu mieszkańcy nie tylko regionu, ale również dalszych części kraju.

Całodobową opiekę oraz pomoc w miejscu zamieszkania chorego zapewniają działające w Poznaniu hospicja domowe, hospicjum stacjonarne oraz poradnie medycyny paliatywnej czy geriatrycznej.

W mieście w 2019 r. zarejestrowanych było 1 030 osób bezdomnych. Liczba wszystkich miejsc w placówkach dla osób bezdomnych na terenie Poznania wynosiła 557 miejsc. W 2022 r. Miasto Poznań, w ramach działalności placówki miejskiej (Ośrodka dla Bezdomnych nr 1 przy ul. Kobylepole) oraz podpisanych umów dotacyjnych z organizacjami pozarządowymi, gwarantowało 321 miejsc w placówkach dla osób bezdomnych, z czego: 226 w schroniskach, 65 w noclegowniach i 30 w ogrzewalni.

Realizacją świadczeń zabezpieczenia społecznego zajmuje się Poznańskie Centrum Świadczeń przy ul. Wszystkich Świętych.

W 2020 r. w Poznaniu działało 15 żłobków miejskich. Funkcjonowały one jako tzw. „Poznański Zespół Żłobków”. Ustawa o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3¹¹⁰, umożliwiła zakładanie żłobków i prowadzenie innych form opieki nad najmłodszymi dziećmi przez gminy, osoby fizyczne, osoby prawne i jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej. Dała też możliwość pozyskania dotacji z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej na rozwój żłobków lub alternatywnych form opieki. Ze względu na możliwość świadczenia tej usługi przez różne podmioty oraz objęcia opieką zróżnicowanych wielkościowo grup dzieci, realizowana ona może być zarówno w zabudowie mieszkaniowej, jak i usługowej. Nie należy zatem wskazywać ograniczeń lokalizacyjnych w tym zakresie. Jednak podczas wyznaczania konkretnych miejsc przeznaczonych na obiekty opieki nad najmłodszymi dziećmi należy uwzględnić uwarunkowania akustyczne.

3.10.6. Sport i rekreacja

Poznań posiada dobrze rozbudowaną bazę sportową, która na koniec 2021 r. obejmowała ponad tysiąc obiektów m. in.: 11 pływalni krytych, 6 kąpielisk i pływalni odkrytych, ponad 500 boisk i placów sportowych, a także stadiony (w tym Stadion Miejski z 40 tys. miejsc), stok narciarski nad jez. Maltańskim, hipodrom na Woli, kolejkę górską „Adrenaline”, kompleks sportowo-rekreacyjny „Termy Maltańskie”, kręgielnie, lodowiska, ścianki wspinaczkowe, skateparki, korty tenisowe oraz tory: regatowy, samochodowy, saneczkowy, łuczniczy. Część obiektów sportowych przygotowana jest do organizacji imprez krajowych i międzynarodowych.

Miasto cały czas dba o rozwój bazy sportowo-rekreacyjnej, czego przykładem są: oddany do użytku w 2020 r. Park Rekreacji Starołęka Mała z siłownią zewnętrzną, boiskami oraz małą architekturą, stadion piłkarski ze sztuczną nawierzchnią na Golęcinie, który pełni funkcję stadionu „rozgrzewkowego” dla piłkarzy. Miasto Poznań podnosi standard jak i jakość istniejących obiektów sportowych, m. in. poprzez realizowane w 2020 r. modernizacje Toru Regatowego Malta, obiektów kompleksu Golęcin oraz Ośrodka Przywodnego Rataje.

Mimo stałego rozwoju bazy sportowej, dostępność do zaplecza sportowo-rekreacyjnego w Poznaniu jest zróżnicowana. Największa liczba obiektów sportowych i najlepsza do nich dostępność występuje w centralnej części Poznania. Najmniej rozwiniętą bazą sportową charakteryzuje się południowo-wschodnia część miasta, w rejonie: Krzesin, Szczepankowa i Głuszyny. Dostępność do bazy sportowej przedstawiona została na mapie nr 13.

¹¹⁰ Ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 75 z późn. zm.).

3.10.7. Kultura

W 2020 r. Miasto Poznań prowadziło 15 instytucji kultury, do których należały: Biblioteka Raczyńskich, Centrum Kultury „ZAMEK”, Centrum Sztuki Dziecka, Dom Kultury Stokrotka, Estrada Poznańska, Galeria Miejska Arsenał, Muzeum Archeologiczne, Poznański Chór Chłopięcy, Poznańskie Centrum Dziedzictwa (w jego skład wchodzi „Brama Poznania”, Centrum Turystyki Kulturowej „Trakt”, Centrum Szyfrów „Enigma” oraz Galeria Śluz), Teatr Animacji, Teatr Muzyczny, Teatr Ósmego Dnia, Teatr Polski, Wielkopolskie Muzeum Niepodległości (w jego skład wchodzi oddziały: Muzeum Powstania Wielkopolskiego 1918-1919 r., Muzeum Powstania Poznańskiego – Czerwiec 1956, Muzeum Martyrologii Wielkopolan – Fort VII, Muzeum Uzbrojenia i Fortyfikacji, Muzeum Armii „Poznań”) oraz Wydawnictwo Miejskie Poznań.

Ponadto w mieście funkcjonuje wiele innych teatrów i grup teatralnych, m. in. Teatr Atofri, Stowarzyszenie Teatr Strefa Ciszy, Mój Teatr, Teatr u Przyjaciół. Działa również 18 muzeów, kilkadziesiąt galerii oraz bibliotek publicznych. Na koniec 2020 r. w Poznaniu funkcjonowało także 12 kin, w tym pięć multipleksów.

3.10.8. Zapewnienie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami

Dostępne i przyjazne środowisko odgrywa zasadniczą rolę w tworzeniu integracyjnego społeczeństwa. Dostępność powoduje, że osoby ze szczególnymi potrzebami mogą na równych prawach z innymi korzystać z obiektów i usług, środowiska, transportu i systemów informacyjno-komunikacyjnych. Jednocześnie zbudowanie środowiska bardziej dostępnego dla osób z niepełnosprawnościami, bez względu na rodzaj ograniczenia, przynosi korzyść wszystkim członkom społeczeństwa. Zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania infrastruktura przyjazna osobom ze szczególnymi potrzebami jest przyjazna dla wszystkich użytkowników.

Stworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju i samorealizacji dla osób z czasowymi ograniczeniami mobilności oraz osób ze szczególnymi potrzebami wymaga dostosowania infrastruktury technicznej i komunikacyjnej do swobodnego przemieszczania się i niezależności użytkowników.

Biorąc powyższe pod uwagę, punktem wyjścia projektowania przestrzeni publicznych powinno być uwzględnienie w tworzeniu systemu komunikacji w mieście priorytetowej roli ruchu pieszego. Ustanowienie tego priorytetu zagwarantuje, że projektowane przestrzenie będą bardziej bezpieczne, a przestrzeń publiczna stanie się przestrzenią przyjazną wszystkim mieszkańcom.

W Poznaniu obowiązuje Zarządzenie nr 817/2018/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 14 listopada 2018 r. w sprawie stosowania Standardów Dostępności dla Miasta Poznania, które wprowadza do stosowania wytyczne, zawarte w opracowaniu „Standardy Dostępności dla Miasta Poznania licencja nr CPU/3/2017”. Standardy to zbiór wytycznych, które mają znaleźć zastosowanie zarówno w planowaniu, projektowaniu i realizowaniu nowych inwestycji, modernizacji oraz przebudowie przestrzeni i obiektów już istniejących, tak by były one dostępne na każdej płaszczyźnie: architektonicznej, komunikacyjnej i informacyjnej. Standardy dostępności dotyczą przede wszystkim: ciągów pieszych, dróg pieszo-rowerowych, przejść dla pieszych, przystanków komunikacji miejskiej, miejsc postojowych, terenów rekreacyjnych.

Realizując kolejne inwestycje w przestrzeniach publicznych, miasto uwzględnia ww. wytyczne, przez co Poznań staje się coraz bardziej przyjazny dla wszystkich jego mieszkańców, w tym osób ze szczególnymi potrzebami.

3.11. STRUKTURA WŁASNOŚCI GRUNTÓW

W strukturze własnościowej Poznania, przedstawionej w tabeli nr 5 i na poniższym diagramie, grunty komunalne stanowią ponad 36%, a grunty Skarbu Państwa prawie 25% powierzchni miasta. Pozostałe prawie 39% powierzchni zajmują łącznie grunty należące do osób prywatnych, związków wyznaniowych, organizacji i instytucji.

Na przestrzeni ostatnich lat w strukturze własności zachodzą niewielkie zmiany, wynikające z prowadzonego procesu uwłaszczeń na terenach miejskich lub Skarbu Państwa oraz komunalizacji mienia.

Największą powierzchnię gruntów komunalnych zajmują lasy i elementy układu transportowego.

Struktura własności gruntów w Poznaniu w 2022 r.

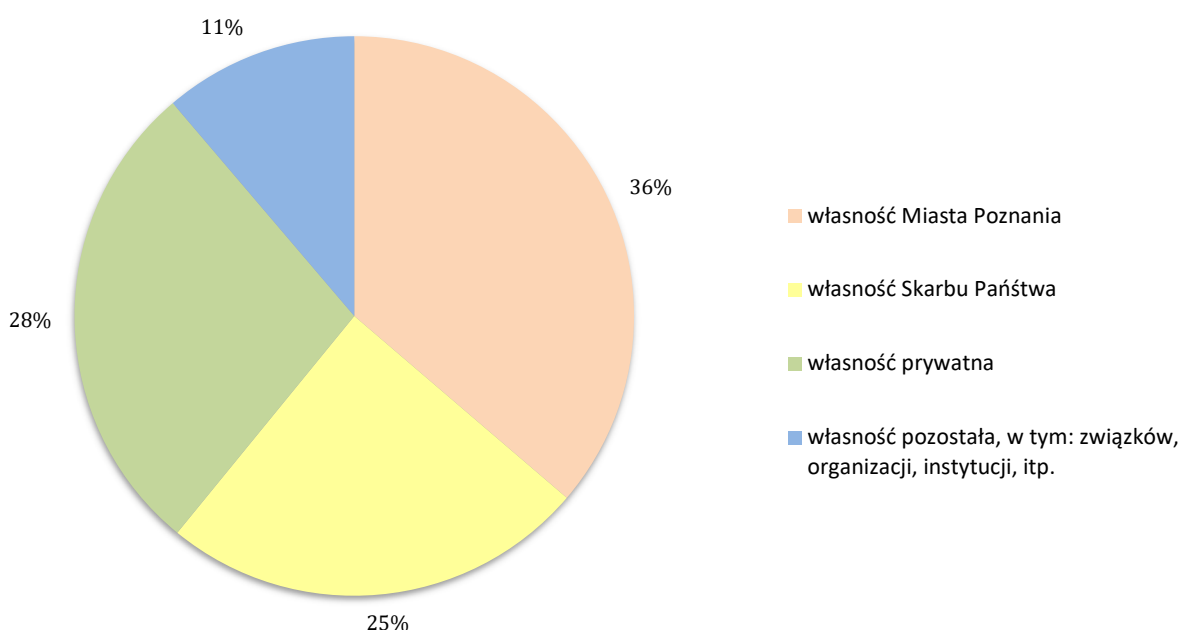


Tabela 5. Struktura własności gruntów w mieście Poznań (stan na 31.08.2022 r.).

Lp.	Własność	Powierzchnia	
		w ha	w %
1.	Miasto Poznań	9499,81	36,27
2.	Skarb Państwa	6453,33	24,64
3.	prywatni właściciele	7295,77	27,86
4.	związki wyznaniowe, organizacje, instytucje	2942,18	11,23
OGÓŁEM		26191,09	100

Źródło: Opracowanie własne.

3.12. POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU POZNANIA

3.12.1. Wyniki analiz środowiskowych

Zagospodarowanie i zainwestowanie w mieście powinno opierać się na racjonalnych działaniach zmierzających do zachowania różnorodności biologicznej środowiska przyrodniczego. Celem nadrzędnym wszelkich działań inwestycyjnych winno być zachowanie równowagi i trwałości ekologicznej, a tym samym poprawy jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń.

Podstawowa analiza środowiskowa opisująca stan i jakość środowiska Poznania oraz przedstawiająca ograniczenia i możliwości rozwoju miasta wynikające z uwarunkowań środowiskowych, wykonana została w „Aktualizacji opracowania ekofizjograficznego dla potrzeb Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”.

Z opracowania ekofizjograficznego wynika przede wszystkim, że głównym celem zagospodarowania terenów w mieście winno być tworzenie i utrzymanie najlepszych dla człowieka warunków do życia, szczególnie w związku z obserwowanymi na przestrzeni lat zmianami warunków klimatycznych. Dostosowanie do nowych warunków klimatycznych stanowi obecnie jedno z najważniejszych wyzwań dla miasta. Prognozuje się, że skutki zmiany klimatu będą się pogłębiać, dlatego jako niezbędne uznaje się podjęcie działań służących zapewnieniu zabezpieczenia mieszkańców miasta przed skutkami ekstremalnych zjawisk związanych ze zmianami klimatu, m. in. nagłych powodzi miejskich czy suszy. Do działań takich zaliczyć należy wszystkie, zmierzające do zwiększania udziału powierzchni biologicznie czynnych i powierzchni o nawierzchniach przepuszczalnych na terenach zurbanizowanych, a tym samym zwiększenia retencji wód deszczowych w miejscu ich powstawania, a więc rozwój tzw. zielonej i błękitnej infrastruktury, jak również uwzględnienie odpowiednich zapisów w planach miejscowych.

Pozostałe wnioski wynikające z analiz środowiskowych przedstawione zostały m. in. w rozdziałach 3.5, 3.8, 3.9 i 3.10 części uwarunkowań, a następnie uwzględnione w części kierunków Studium.

3.12.2. Wyniki analiz społecznych

Wyniki analiz społecznych dotyczących, m. in. takich zagadnień, jak: struktura demograficzna, zasoby i warunki mieszkaniowe, rynek pracy, stan oświaty i opieki zdrowotnej, przedstawione zostały przede wszystkim w rozdziale opisującym warunki i jakość życia mieszkańców miasta Poznania.

Ponadto, jeszcze przed przystąpieniem do prac nad sporządzaniem projektu Studium prowadzono analizy wniosków złożonych przez mieszkańców Poznania, właścicieli działek i inne zainteresowane strony, dotyczących zmiany polityki przestrzennej miasta na wybranych jego fragmentach. Również podczas całej procedury sporządzania Studium wpływały wnioski i opinie, które były szczegółowo analizowane i część z nich została uwzględniona.

3.12.3. Analizy ekonomiczne

Poznań jest jednym z największych i najsilniejszych gospodarczo miast Polski. Charakteryzuje się wysokim potencjałem wzrostu gospodarczego, dużą liczbą miejsc pracy przy jednoczesnym bardzo niskim poziomie bezrobocia. Powyższe znajduje odzwierciedlenie w wynikach szeregu rankingów i raportów, zarówno o zasięgu krajowym jak i międzynarodowym.

Według komunikatu o międzynarodowych długoterminowych ratingach Poznania dla zadłużenia w walucie zagranicznej i krajowej, publikowanego przez jedną ze znaczących, międzynarodowych agencji ratingowych Fitch Ratings¹¹¹, Poznań uzyskał ocenę A-. Jest to najwyższa możliwa do uzyskania przez polski samorząd ocena tej agencji. Głównym zadaniem ratingu miasta jest poinformowanie obecnych i przyszłych inwestorów o jego wiarygodności i wypłacalności.

W klasyfikacji ogólnej „Rankingu Polskich Miast Zrównoważonych Arcadis 2021”¹¹², diagnozującego poziom wprowadzania w życie koncepcji zrównoważonego rozwoju w obszarach miejskich, miasto Poznań zajęło 5 miejsce, przy czym w zakresie obszaru gospodarki, koncentrującego się na kondycji ekonomicznej miasta, zajęło miejsce 4.

¹¹¹ <https://www.fitchratings.com/entity/poznan-city-of-88779461>.

¹¹² www.arcadis.com/RankingMiast.

Według raportu „Polish City of the Future for 2019/20”¹¹³ Poznań, pod względem potencjału ekonomicznego, uplasował się na trzecim miejscu za Warszawą i Krakowem.

W sporządzonym „Raporcie o stanie polskich metropolii”¹¹⁴ Poznań zanotował wyniki na poziomie średnim lub wyższym we wszystkich badanych kapitałach i rozwijał się szybciej niż inne metropolie w pięciu z siedmiu badanych obszarów.

W przygotowanym przez redakcję „Forbesa” oraz Centralny Ośrodek Informacji Gospodarczej rankingu „Miast Przyjaznych dla Biznesu 2021”¹¹⁵ Poznań znalazł się na szóstym miejscu.

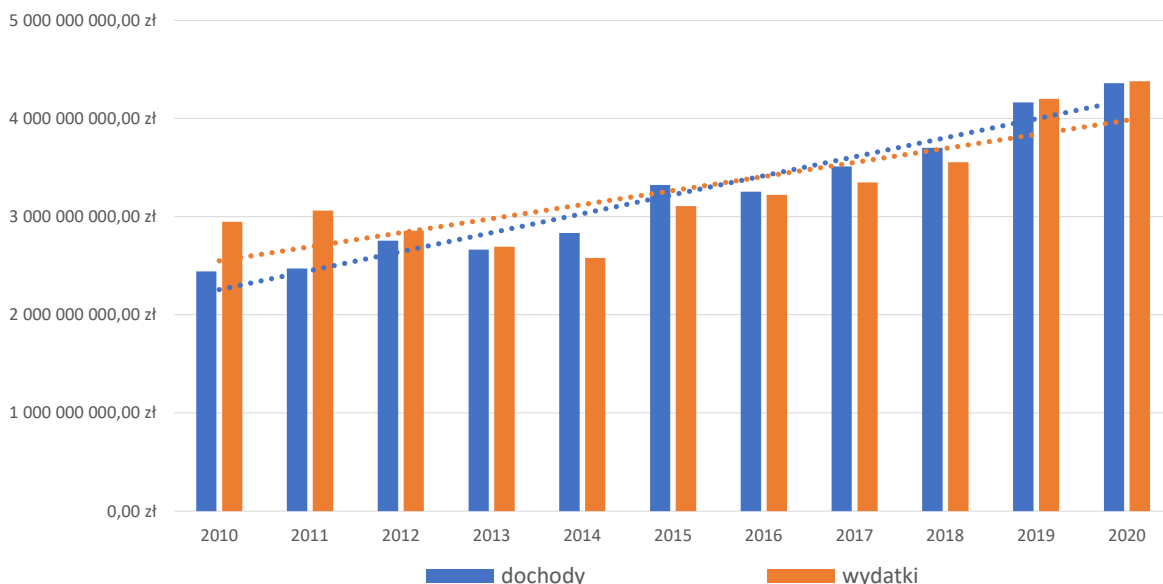
Światowy ranking CBRE „EMEA Tech Cities”, który identyfikuje największe klastry technologiczne w Europie, na Bliskim Wschodzie i Afryce, sklasyfikował Poznań na ósmym miejscu w kategorii „Growth Clusters”, czyli wśród miast z największym potencjałem wzrostu w sektorze technologicznym.

Ponadto miasto Poznań sześciokrotnie zdobyło nagrodę Outsourcing Stars¹¹⁶ dla najdynamiczniej rozwijających się organizacji otoczenia biznesowego, centrów usług wspólnych oraz miast w Polsce.

3.12.4. Możliwości finansowania przez miasto wykonania sieci komunikacyjnej oraz infrastruktury technicznej i społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy

Ocena możliwości finansowania przez miasto Poznań inwestycji z zakresu komunikacji i sieci infrastruktury technicznej oraz realizacji pozostałych zadań własnych gminy wynika z analizy dochodów i wydatków budżetowych. W ciągu ostatniej dekady wykonanie budżetu Miasta Poznania wskazuje na stabilny wzrost dochodów i wydatków budżetowych, co jest spójne z założeniami Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Poznania. Na przestrzeni ostatnich 12 lat dochody budżetowe rosły średnio rocznie o 6%, z poziomu 2 500 mln zł w 2010 r. do niemal 4 400 mln zł w 2020 r. W obszarze wydatków zachowana jest również tendencja wzrostowa, z poziomu niespełna 3 000 mln zł do ponad 4 300 mln zł (średnio rocznie 4,4%).

Poziom dochodów i wydatków budżetowych miasta Poznania w latach 2010-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu miasta Poznania za lata 2010-2020

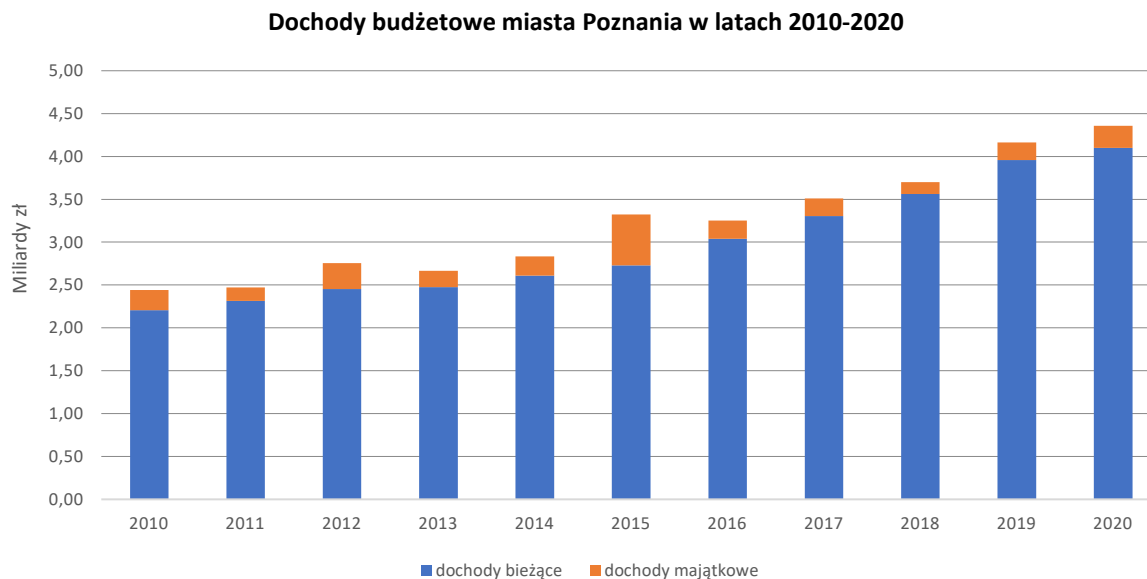
¹¹³ C. Mullan, „Polish City of the Future for 2019/20”, February 11, 2019, FdiIntelligence, The Financial Times Limited.

¹¹⁴ „Raport o stanie polskich metropolii: Poznań. Przez gospodarczy sukces do lepszego życia”, 4 edycja 2019 r., PricewaterhouseCoopers International Limited, Warszawa, 2019 r.

¹¹⁵ A. Rejer, Pandemia nie zatrzymała przedsiębiorczych. Ranking Miast Przyjazne dla Biznesu 2021, Forbes 11/2021.

¹¹⁶ Konkursu „Outsourcing Stars”, Pro Progressio Sp. z o.o. Sp. K.

Prowadzona przez miasto polityka finansowa ma na celu zachowanie możliwości racjonalnego gospodarowania nadwyżkami na zadania inwestycyjne. Główne źródła dochodów budżetowych to przede wszystkim dochody bieżące, w tym dochody własne z wpływów z podatków oraz subwencji.



Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Poznania za lata 2010-2020

Na poziom wykonania dochodów bieżących wpływ mają przede wszystkim:

- udziały w podatkach dochodowych,
- podatki od nieruchomości,
- podatki od środków transportowych,
- podatki od czynności cywilnoprawnych,

a także wpływy z opłat: skarbowej, za użytkowanie wieczyste czy za zajęcie pasa drogowego.

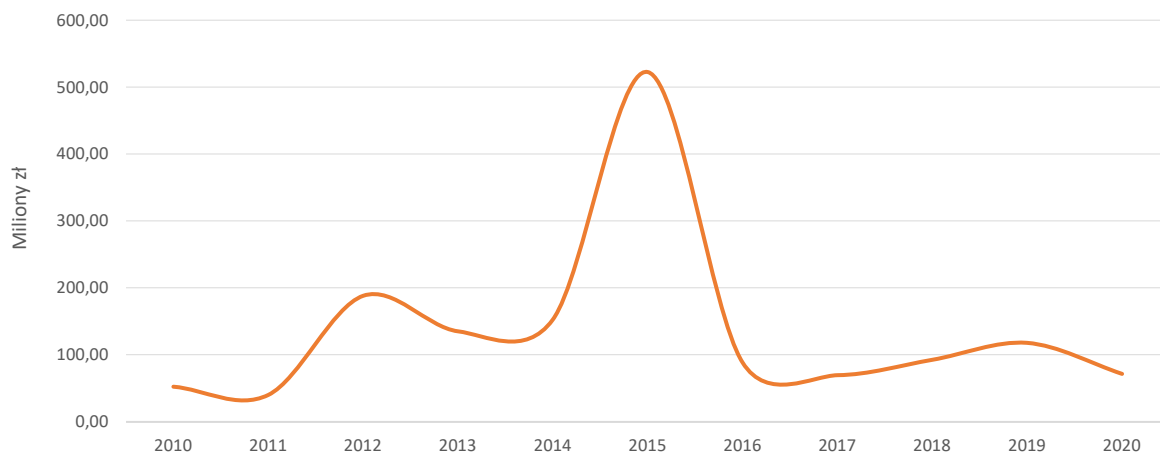
Dochody majątkowe stanowią około 8% dochodów budżetowych i są to dochody pochodzące z tytułu odpłatnego nabycia praw własności oraz z przekształcenia prawa użytkowania wieczystego w prawo własności, a także wpływy środków na dofinansowanie projektów ze źródeł zagranicznych budżetu Unii Europejskiej i z budżetu państwa.

Miasto realizowało projekty i programy współfinansowane ze środków budżetu Unii Europejskiej oraz innych środków, pochodzących ze źródeł zagranicznych. Środki te stanowią część dochodów ogólnych, a ich wielkość wzrosła z poziomu 52 mln zł w 2010 roku do poziomu 72 mln zł w 2020 roku. Skumulowana średnia zaangażowania tych środków za lata 2010-2020 wynosi 139 mln na rok.

W 2015 roku wystąpił znaczny wzrost dochodów ze środków budżetu Unii Europejskiej do poziomu 522 mln zł. 56% tych środków (288 mln zł) było przeznaczonych na system gospodarki odpadami, a kolejne 10% na przebudowę węzła komunikacyjnego ronda Kaponiera, budowę trasy tramwajowej os. Lecha – Franowo czy rozbudowę ulic: Węgorka – Ptasia – Rumuńska - Wałbrzyska – Marcelińska – Strzegomska.

Wielkopolska została w 2020 r. zakwalifikowana do tzw. regionów przejściowych, co oznacza, że fundusze Unii Europejskiej mogą dofinansowywać 70 proc. kosztów inwestycji, a nie 85 proc, jak dotychczas. Oznacza to, że miasto musi zapewnić więcej środków na wkład własny. Konsekwencją w kolejnych latach będzie zwiększanie nadwyżki operacyjnej, którą będzie można przeznaczyć na inwestycje. Wymagać to będzie ograniczania wzrostu wydatków bieżących.

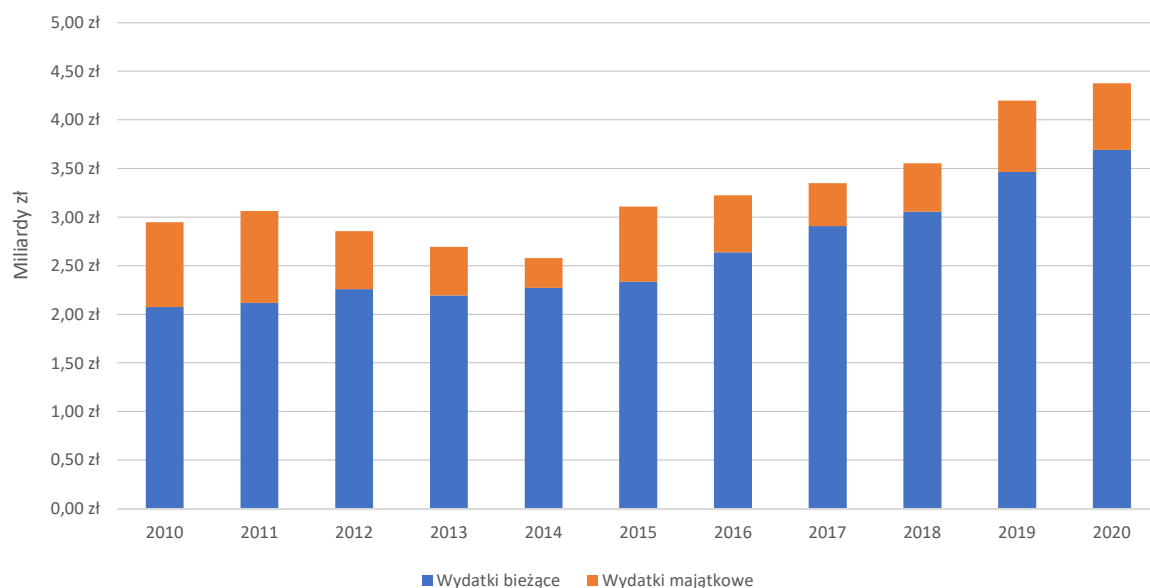
Udział środków z Unii w dochodach ogółem w latach 2010-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Poznania za lata 2010-2020

Wydatki budżetowe i ich struktura odzwierciedlają rolę, zakres i kierunki inwestycji miasta. W strukturze wydatków dominują wydatki bieżące, związane z funkcjonowaniem miasta, które w latach 2010-2020 stanowiły średnio ok. 80% wydatków ogółem (w tym na oświatę 36%). W analizowanym okresie wydatki bieżące wzrosły z poziomu 2 946 mln zł do poziomu 4 376 mln zł (w tym na oświatę z 740 mln zł do poziomu 1 287 mln zł).

Struktura wydatków Miasta Poznania w latach 2010-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Poznania za lata 2010-2020

W związku z pandemią COVID–19 i jej negatywnym wpływem na budżet Miasta, w 2020 r. zdecydowano o ograniczeniu działań skutkujących powstawaniem nowych zobowiązań pieniężnych, z wyjątkiem działań:

- związanych z przeciwdziałaniem skutkom pandemii COVID–19,
- absolutnie niezbędnych dla zapewnienia ciągłości działania miasta,
- obligatoryjnych, wynikających wprost z przepisów prawa.

Podjęte zostały również kroki zmierzające do ograniczenia wydatków bieżących. Redukcji wydatków bieżących dokonano praktycznie we wszystkich jednostkach organizacyjnych (67 mln zł). Działania miały na celu m. in.:

- zabezpieczenie środków na oświatę,
- wsparcie finansowe polityki społecznej i zdrowotnej,
- maksymalną ochronę programu inwestycyjnego.

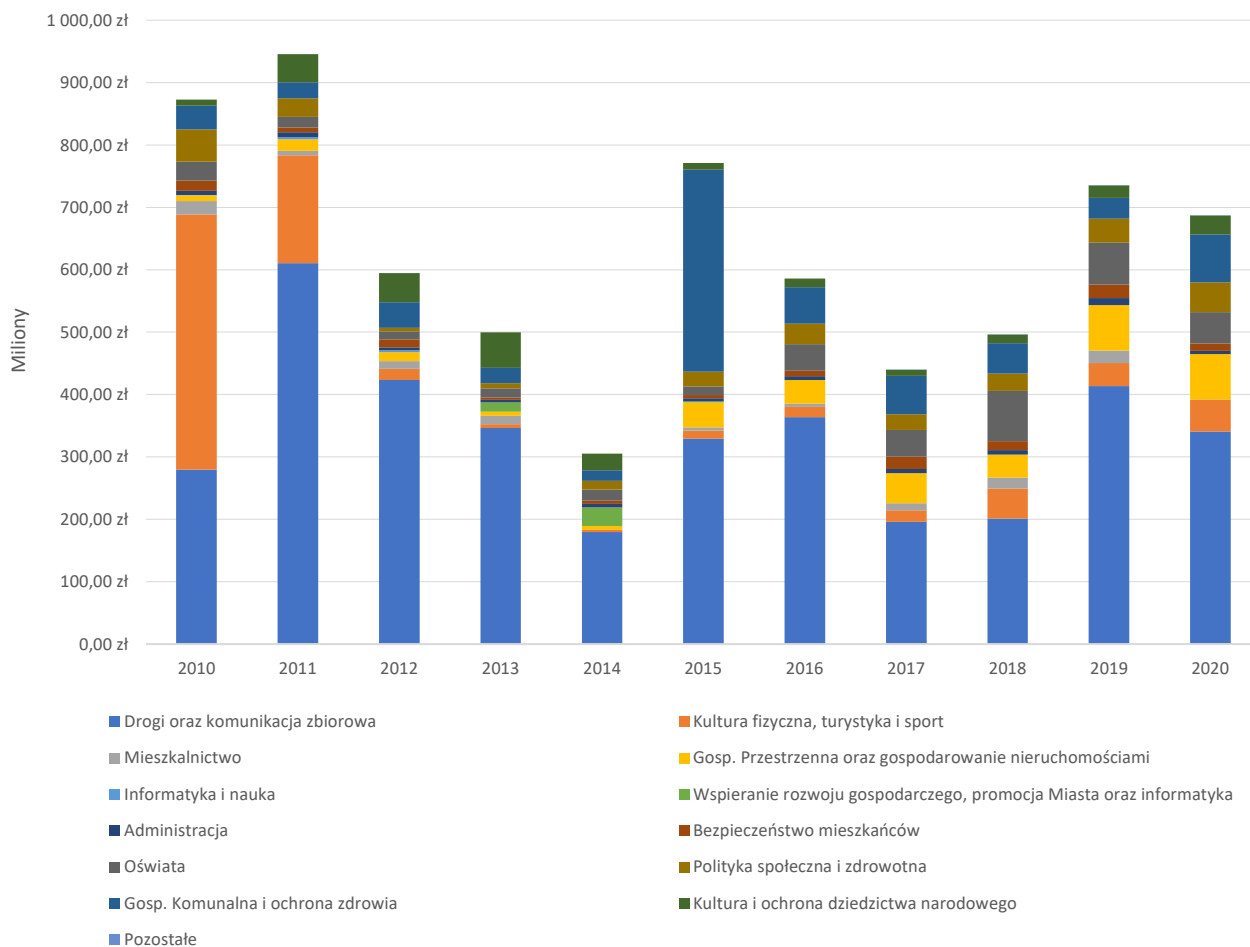
Oznacza to, że mimo licznych trudności, miasto w sposób optymalny chroni przyjęty i realizowany program inwestycyjny.



Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Poznania za lata 2010-2020

Dla rozwoju infrastruktury kluczowe pozostają wydatki majątkowe oraz dotacje celowe przeznaczone na finansowanie i realizację konkretnych inwestycji.

Wydatki majątkowe Miasta Poznania w latach 2010-2020

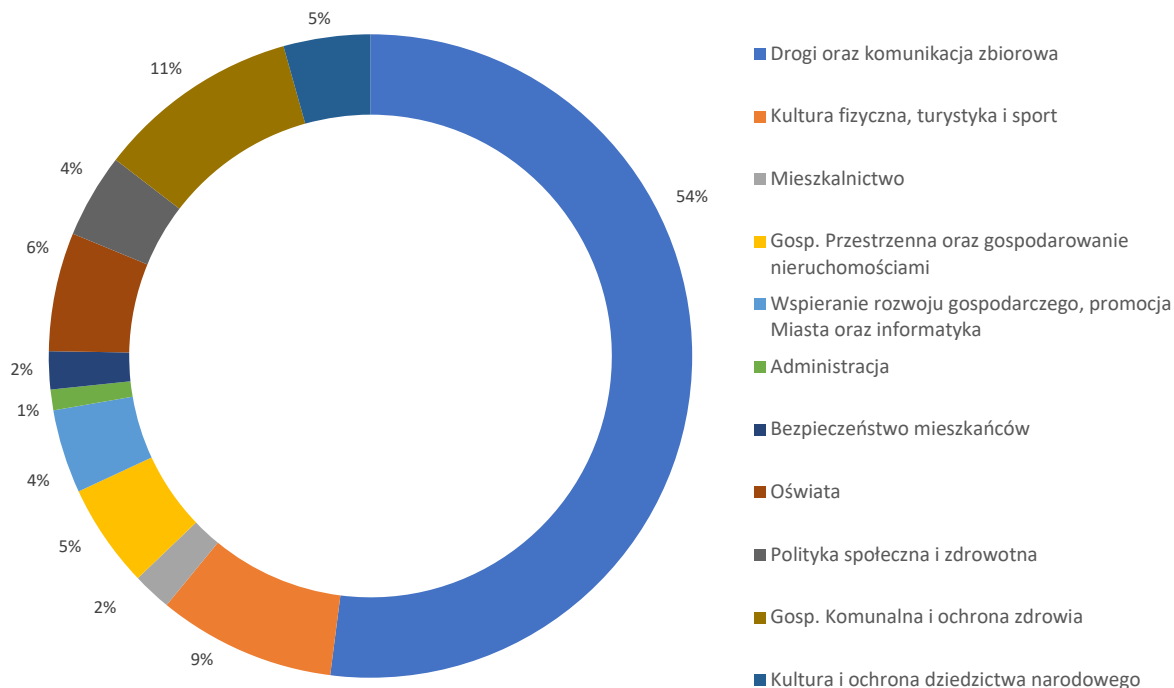


Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Poznania za lata 2010-2020

W poszczególnych latach znaczny udział w wydatkach majątkowych stanowiły wydatki na drogi oraz komunikację zbiorową. W 2012 roku było to aż 71% wydatków majątkowych, a w latach 2010-2020 wydatkowano kwotę łącznie 3 683 mln zł (w rekordowym pod tym względem 2011 roku na tą dziedzinę wydano aż 610 mln zł), a na oświatę przeznaczono łącznie 389 mln zł.

Łączna kwota wydatków majątkowych w latach 2010-2020 wyniosła 6,932 mld zł. W strukturze wydatków majątkowych w okresie wieloletnim największy udział miały nakłady na drogi oraz komunikację zbiorową – 54%, dalej na gospodarkę komunalną – 11%, kulturę fizyczną, turystykę i sport – 9% oraz na oświatę – 6%. Duży wpływ na taki wynik miało zwiększenie nakładów w latach 2010 i 2011, związanych z organizacją Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012.

Struktura wydatków majątkowych Miasta Poznania w latach 2010-2020



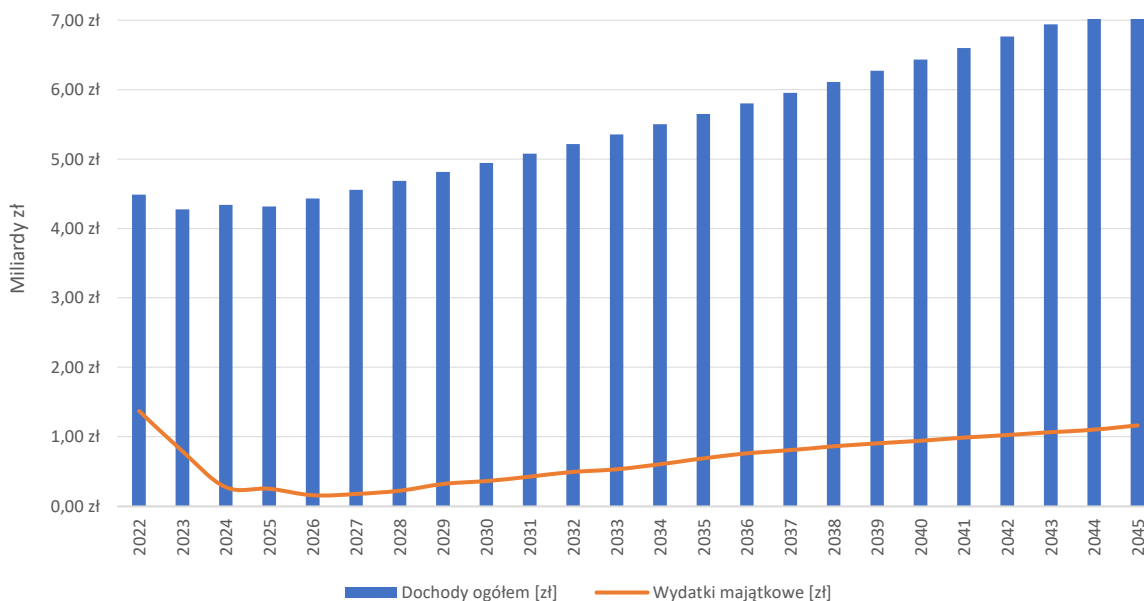
Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Miasta Poznania za lata 2010-2020

W ramach wydatków na drogi i transport zbiorowy zrealizowane zostały inwestycje związane z budową oraz przedłużeniem istniejących linii tramwajowych, budową dróg i chodników oraz wykup gruntów objętych planami miejscowymi. Planowany poziom wydatków inwestycyjnych na infrastrukturę społeczną i komunikacyjną określono w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF) na lata 2022-2045 przyjętej uchwałą nr LVII/1066/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 21 grudnia 2021 roku.

W nadchodzących latach Miasto nadal będzie prowadziło działania w zakresie racjonalnego wykorzystania majątku w celu uzyskania jak najlepszych efektów ekonomicznych. Zintensyfikowane działania Miasta będą koncentrowały się na stworzeniu szerokiej oferty nieruchomości inwestorom, którzy nie tylko je zagospodarują, ale również przyczynią się do poprawy funkcjonalności Miasta.

W WPF założono, że w związku z ograniczonymi możliwościami Miasta w zakresie finansowania inwestycji środkami własnymi, głównymi źródłami ich finansowania, obok kredytów, będą środki UE i Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Ponadto wskazano, że realizacja planowanych inwestycji wymagać będzie zaciągnięcia kredytów oraz emisji obligacji.

Dochody budżetowe oraz wydatki majątkowe w latach 2022-2045



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Wieloletniej Prognozy Finansowej.

W horyzoncie czasowym Wieloletniej Prognozy Finansowej dochody budżetowe, po nieznacznym spadku w latach 2023-2025 systematycznie wzrosną. Natomiast wydatki majątkowe zmniejszą się, by ustabilizować się w 2026 roku i od tego momentu zaczną wzrastać.

W strukturze wydatków majątkowych znacznym obciążeniem dla budżetu będzie realizacja celów związanych z budową oraz przebudową infrastruktury drogowej i tramwajowej, w tym dróg, torowisk, a także ciągów pieszych i rowerowych. W tym zakresie przewidziana jest budowa trasy tramwajowej do Naramowic oraz przebudowa istniejących tras tramwajowych (w tym w ul. Św. Marcin/Towarowa). Realizacja zadań w obszarze inwestycji miejskich dotyczyć będzie także wydatkowania na infrastrukturę sportowo-rekreacyjną i oświatową. Wśród planowanych działań znajdują się: modernizacja toru regatowego Malta, modernizacja obiektów kompleksu Gołęcin oraz kompleksu Chwiałka. W obszarze oświaty i kultury zaplanowano m. in. budowę szkoły na Strzeszynie, budowę nowej siedziby Teatru Muzycznego i przebudowę obiektów Poznańskiej Palmiarni.

Przeprowadzona analiza możliwości finansowych wykonania sieci komunikacyjnej i infrastruktury technicznej, a także infrastruktury społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy, pozwala stwierdzić, że w perspektywie długookresowej miasto posiada potencjał inwestycyjny, umożliwiający realizację zadań własnych wskazanych w Studium. Zakłada się, że inwestycje wskazane w Studium mogą być realizowane etapowo, w zależności od przyjętych priorytetów i wielkości przeznaczanych na nie środków.

3.12.5. Prognoza demograficzna dla Poznania do 2050 r.

Według GUS w 2020 r. w Poznaniu mieszkało 532 tys. osób. Kobiety stanowiły 53%. Największa liczba mężczyzn jak i kobiet przypada na wiek 35-39 lat. Drugą grupą wiekową pod względem liczebności jest grupa osób w wieku 40-44 lata. Osoby w wieku powyżej 75 lat stanowią 8% ogółu mieszkańców Poznania. Najmniej liczną grupę wiekową są osoby w przedziale wiekowym 15-19 lat.

Na podstawie informacji o sposobie szacowania liczby ludności przez GUS i danych z Wydziału Rozwoju i Współpracy Międzynarodowej Urzędu Miasta Poznania¹¹⁷ uznano, że dane o liczbie ludności podawane przez GUS są niedoszacowane na poziomie ok. 100 tys. os., ponieważ nie uwzględniają m. in. liczby studentów studiów dziennych spoza Poznania, tymczasowych pracowników z zagranicy oraz innych mieszkających i pracujących niezameldowanych.

Przykładowo, w roku akademickim 2019/2020 na studia dzienne zapisanych było ok. 67,2 tys. osób, z czego ponad 40 tys. osób to osoby spoza Poznania. Natomiast liczba studentów zagranicznych studiujących w Poznaniu w trybie dziennym od roku 2005 do 2020 wzrosła z prawie 1 tys. do około 5,5 tys. osób.

Bardzo istotna jest także kwestia dynamicznie rosnącej liczby obcokrajowców mieszkających w Poznaniu, zwłaszcza osób z Ukrainy. W 2019 r. w Poznaniu pracowało ok. 50 tys. cudzoziemców zatrudnionych w ramach oficjalnych pozwoleń na pracę lub oświadczeń o zamiarze zatrudnienia obcokrajowca.¹¹⁸

Równoległe badania jednego z operatorów komórkowych wykonane w 2018 r.¹¹⁹ pokazały, że w Poznaniu codziennie z przestrzeni miejskiej korzysta aż. 789 tys. osób. Były to osoby mieszkające w mieście na stałe, osoby przebywające w Poznaniu na dłużej tymczasowo i dojeżdżające w celu nauki lub pracy oraz osoby przebywające w celach turystycznych i biznesowych, zatrzymujące się w mieście. Natomiast ok. 637 tys. osób codziennie nocowało w Poznaniu.

Analizę demograficzną w perspektywie najbliższych 30 lat oparto na prognozie demograficznej do 2050 r. dla miasta Poznania¹²⁰, bazującej na liczbie osób zameldowanych oraz uwzględniającej potencjał rezerw inwestycyjnych wskazanych w dokumencie Studium z 2014 r. Zgodnie z wnioskami Prognozy liczba mieszkańców Poznania wyniesie w 2050 r. 428 tys. osób przy założeniu postępującego spadku liczby ludności w Poznaniu.

Według prognozy największy spadek liczby ludności ma nastąpić w grupach 0-17 lat (spadek o 19%) oraz 18-64 lat (spadek o 34%). Znaczący wzrost liczebności ma nastąpić w grupie ludności w wieku 65+ (wzrost o 38%), co związane jest z charakterystycznym dla krajów rozwiniętych, zjawiskiem starzenia się społeczeństwa.

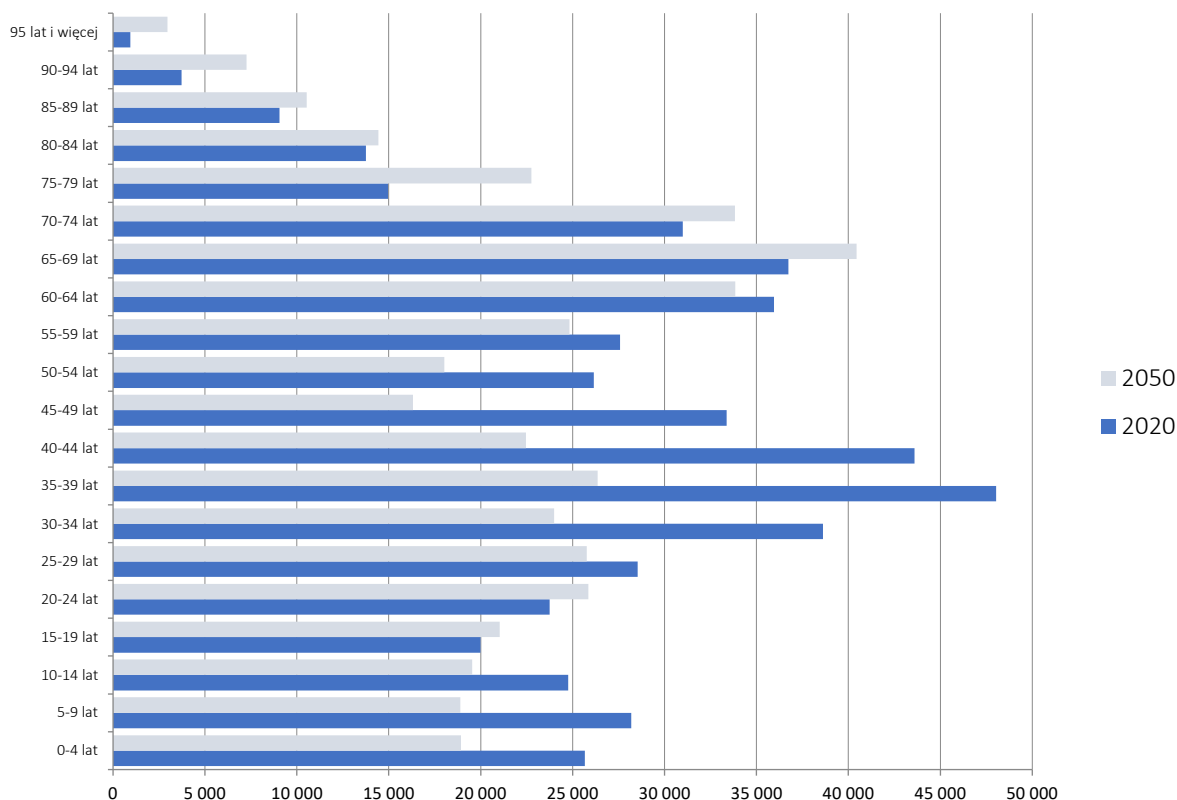
¹¹⁷ Mieszkańcy Poznania 2020, WRMiWM UM Poznań.

¹¹⁸ Mieszkańcy Poznania 2020, WRMiWM UM Poznań.

¹¹⁹ Projekt szacowania rzeczywistej populacji miast polskich, które wg GUS są zamieszkałe przez co najmniej 30 tys. mieszkańców wykonany T-Mobile Polska wspólnie z DataWise. Analizie poddane losowo wybrany szereg dni z okresu od sierpnia 2017 i marca 2018 roku uwzględniając różne typy okresów (dni wakacyjne, w roku szkolnym, wolne od pracy, pracujące).

¹²⁰ „Prognoza demograficzna dla poznańskich jednostek pomocniczych – osiedli do 2050 r.”, prof. dr hab. Jan Paradysz, 2015 r.

Porównanie liczby mieszkańców Poznania wg grup wieku dla lat 2020 i 2050.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS i „Prognozy demograficznej dla poznańskich jednostek pomocniczych – osiedli do 2050 r.”, J. Paradysz, 2015.

Według prognozy demograficznej zmiany w liczbie mieszkańców w Poznaniu będą różnić się w poszczególnych obszarach miasta. Prognoza między 2020 r. a 2050 r. przewiduje zmniejszenie liczby mieszkańców w 26 radach osiedli. Największy odpływ mieszkańców zauważalny będzie w starszych dzielnicach miasta, charakteryzujących się zabudową wielorodzinną z wielkiej płyty. Procentowo najwięcej ubędzie mieszkańców na: Grunwaldzie, Nowych Winogradach, Zielonym Dębcu, Chartowie i Żegrzu. Dla dwóch rad osiedli – Kiekrz i Główna prognoza nie przewiduje zmiany liczby ludności. Wzrost liczby mieszkańców nastąpi natomiast prawdopodobnie dla 14 rad osiedli, przede wszystkim tych, zlokalizowanych na obszarach peryferyjnych miasta. Największy będzie na terenach rad osiedli: Morasko-Radojewo, Fabianowo-Kotowo oraz Szczepankowo-Spławie-Krzesinki (mapa nr 14).

Metoda prognozy, podobnie jak szacunki GUS, nie uwzględniają m. in. liczby studentów studiów dziennych i cudzoziemców pochodzących spoza Poznania.

Zauważyć także należy, że autor prognozy założył, iż w 2020 r. w Poznaniu mieszkać będzie 514,7 tys. osób, czyli o ponad 17 tys. osób mniej niż wskazują dane z GUS na 2020 r. Można zatem przyjąć, że spadek liczby ludności w 2050 r. może być mniejszy niż zakładany w prognozie.

Zakładając więc utrzymanie pozycji Poznania jako silnego miasta metropolitalnego z bogatą ofertą dla studentów, uczniów oraz oferującego znaczną liczbę miejsc pracy, założono niedoszacowanie wartości przyjętej w prognozie demograficznej na poziomie 100 tys. osób. Oznacza to, że w perspektywie roku 2050, prognozowana liczba mieszkańców Poznania wyniesie **528 tys. osób**.

3.13. BILANS TERENÓW PRZEZNACZONYCH POD ZABUDOWĘ

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym sporządzając studium należy uwzględnić, obok potrzeb, możliwości rozwoju gminy w oparciu o bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę. Bilans ten wymaga określenia:

- A maksymalnego zapotrzebowanie na nową zabudowę,
- B chłonności położonych na terenie gminy, obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, czyli obszarów zurbanizowanych, rozumianą jako możliwość lokalizowania na tych obszarach nowej zabudowy wypełniającej luki w zabudowie,
- C chłonności położonych na terenie gminy obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę, zlokalizowanych poza obszarami zurbanizowanymi.

A MAKSYMALNE ZAPOTRZEBOWANIE NA NOWĄ ZABUDOWĘ



B CHŁONNOŚĆ LUK W ZABUDOWIE OBSZARÓW ZURBANIZOWANYCH



C CHŁONNOŚĆ LUK W ZABUDOWIE W MPZP POZA OBSZARAMI ZURBANIZOWANYMI



Bilans przyjmuje jako główne założenia, perspektywę roku 2050, jako granicę okresu szacunków oraz podniesienie komfortu życia mieszkańców Poznania poprzez, zgodne z tendencjami, zwiększenie wskaźników dotyczących warunków zamieszkania.

Dla określenia maksymalnego w skali miasta zapotrzebowanie na nową zabudowę przyjęto w zastosowanej metodzie rozróżnienie 2 typów zabudowy: tereny zabudowy mieszkaniowej oraz tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej.

3.13.1. Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową

Podstawą bilansu są dane o aktualnej i prognozowanej liczbie mieszkańców w perspektywie 2050 roku. Szczegółowe dane demograficzne zostały opisane w rozdziale 3.11.5. Przyjęto, że aktualna liczba mieszkańców Poznania to 632 tys. osób, natomiast w perspektywie 2050 r. będzie to 528 tys. osób.

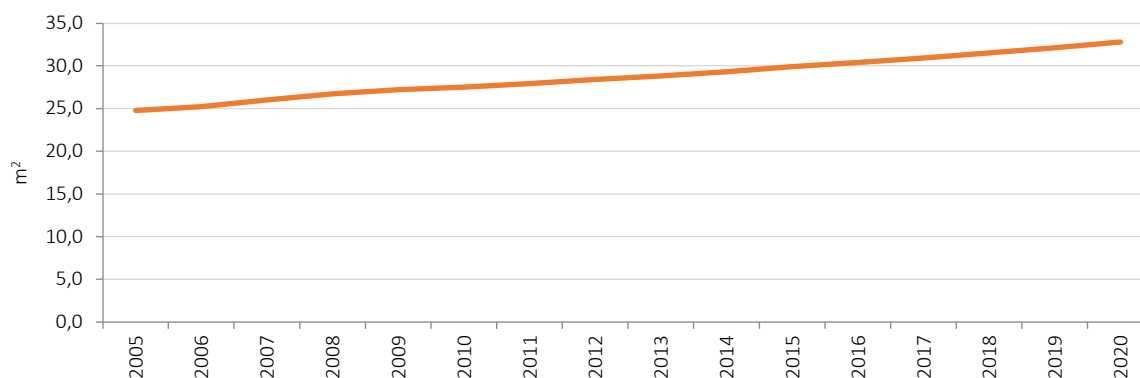
Tabela nr 5. Ludność miasta Poznania latach 2020 i 2050

		Wielkość niedoszacowania	Przyjęta wartość do bilansu
Liczba ludności w 2020 r.	532 048	100 000	632 048
Prognozowana liczba ludności w perspektywie 2050 r.	428 000	100 000	528 000

Źródło: opracowanie własne

Z przedstawionych danych wynika, że przyrost liczby ludności w badanym okresie będzie ujemny na poziomie 104 tys. osób. Dodatkowo należy przyjąć, że w perspektywie najbliższych lat nastąpi poprawa komfortu życia mieszkańców, wyrażonego zwiększeniem przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkania na osobę (PUM/os.). W 2020 r. parametr ten dla miasta Poznania wg GUS wyniósł 33 m²/os. W krajach Unii Europejskiej wskaźnik ten kształtuje się na średnim poziomie w przedziale 42–48 m²/os. i z roku na rok rośnie. Także dla Polski wskaźnik ten sukcesywnie rośnie. W ostatnich 10 latach z 23 m²/os. osiągnął poziom 28 m²/os. Analiza wskaźnika dla Poznania od 2005 roku wskazuje stabilny przyrost, który średnio rocznie wynosi 0,5 m²/os. Przyjmując założenie, że tempo to zostanie utrzymane, w 2050 wskaźnik osiągnie 47,6 m²/os.

Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na osobę w Poznaniu w latach 2005-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS

Biorąc pod uwagę możliwości wyhamowania stabilnego trendu wzrostu przeciętnej powierzchni użytkowej na osobę założono, że w perspektywie 2050 r. wskaźnik ten osiągnie 43 m²/os.

Ponieważ aktualna powierzchnia użytkowa mieszkań w Poznaniu (PUM), na podstawie danych GUS z 2020 r. wynosi 17 459 336 m² oraz przyjmując dopuszczalny przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym 30% margines błędu, maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową (A_m) wyliczone zgodnie z poniższym wzorem wynosi 6,8 mln m².

$$A_m = (\text{LICZBA MIESZKAŃCÓW}_{2050} \times \text{PUM/OS}_{2050}) - \text{PUM}_{2020} + 30\%$$

$$A_m = (528\ 000 \times 43\ \text{m}^2/\text{OS}) - 17\ 459\ 336\ \text{m}^2 + 30\%$$

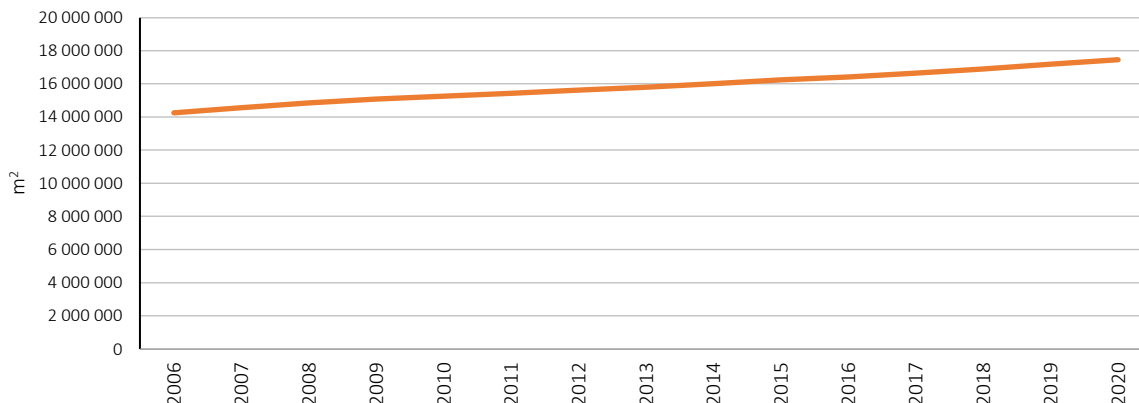
$$A_m = (22\ 704\ 000\ \text{m}^2 - 17\ 459\ 336\ \text{m}^2) + 30\%$$

$$A_m = 5\ 244\ 664\ \text{m}^2 + 30\%$$

$$A_m = 6\ 818\ 063\ \text{m}^2 = \mathbf{6,8\ \text{mln}\ \text{m}^2}$$

Powyższy wynik zestawiono z badaniem trendu rocznego przyrostu powierzchni użytkowej mieszkań na podstawie danych z GUS. Średni roczny przyrost z ostatnich 15 lat wyniósł 226 tys. m².

Całkowita powierzchnia użytkowa mieszkań w Poznaniu w latach 2010-2020



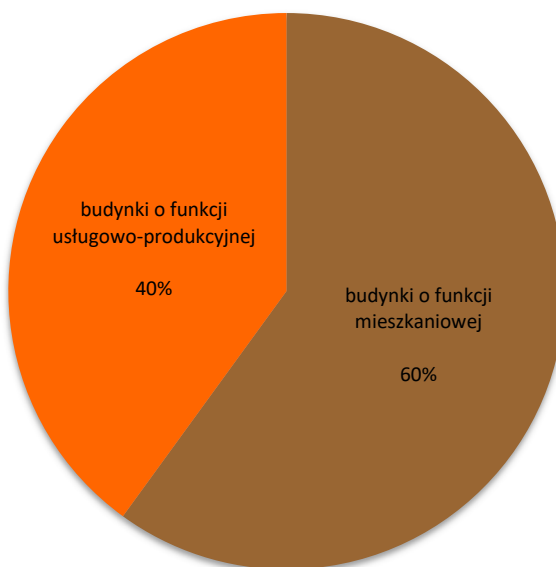
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS

Przyjmując utrzymanie trendu na poziomie 226 tys. m² przyrostu rocznie, w 2050 r. powierzchnia użytkowa mieszkań osiągnie 6 780 000 m². Ponieważ wartość ta nie różni się znacznie od wartości wyliczonej na podstawie przyjętej powierzchni użytkowej mieszkań na osobę, przyjmuje się, że maksymalne zapotrzebowanie na nową powierzchnię użytkową zabudowy mieszkaniowej wyniesie 6,8 mln m².

3.13.2. Maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę usługowo-produkcyjną

W 2020 r. 60% całkowitej powierzchni użytkowej wszystkich budynków w Poznaniu stanowiły budynki o funkcji mieszkaniowej, a 40% budynki o funkcji usługowo-produkcyjnej.

Proporcja całkowitej powierzchni użytkowej budynków o funkcji mieszkaniowej i usługowo-produkcyjnej w Poznaniu



Źródło: opracowanie własne

W perspektywie 2050 r., zgodnie z zakładaną poprawą komfortu życia mieszkańców, wyrażoną zwiększeniem powierzchni użytkowej mieszkań na osobę, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby mieszkańców, przyjęto, że całkowita powierzchnia użytkowa zabudowy mieszkaniowej powinna zwiększyć się do 61%.

Tabela nr 6. Powierzchnia użytkowa zabudowy

	Całkowita powierzchnia użytkowa zabudowy mieszkaniowej (PUM)	Całkowita powierzchnia użytkowa zabudowy usługowo-produkcyjnej (CPU)
2020	17 459 336 m ² (GUS)	11 504 847 m ² (szacunek w oparciu o dane EGİB)
	60%	40%
2050	61%	39%
	22 704 000 m ²	14 515 672 m²

Źródło: opracowanie własne

Przy tak przyjętych założeniach, zapotrzebowanie na nowe tereny usługowo-przemysłowe, wyrażone całkowitą powierzchnią użytkową (CPU) (A_{up}), uwzględniając niepewność procesów rozwojowych na poziomie 30%, szacuje się na poziomie 3,9 mln m².

$$A_{up} = (CPU_{2050} - CPU_{2020}) + 30\%$$

$$A_{up} = \left(\left(\frac{PUM_{2050} \times 39\%}{61\%} \right) - CPU_{2020} \right) + 30\%$$

$$A_{up} = \left(\left(\frac{22\,704\,000\,m^2 \times 39\%}{61\%} \right) - 11\,504\,847\,m^2 \right) + 30\%$$

$$A_{up} = (14\,515\,672\,m^2 - 11\,504\,847\,m^2) + 30\%$$

$$A_{up} = 3\,010\,825\,m^2 + 30\%$$

$$A_{up} = 3\,914\,072\,m^2 = \mathbf{3,9\,mln\,m^2}$$

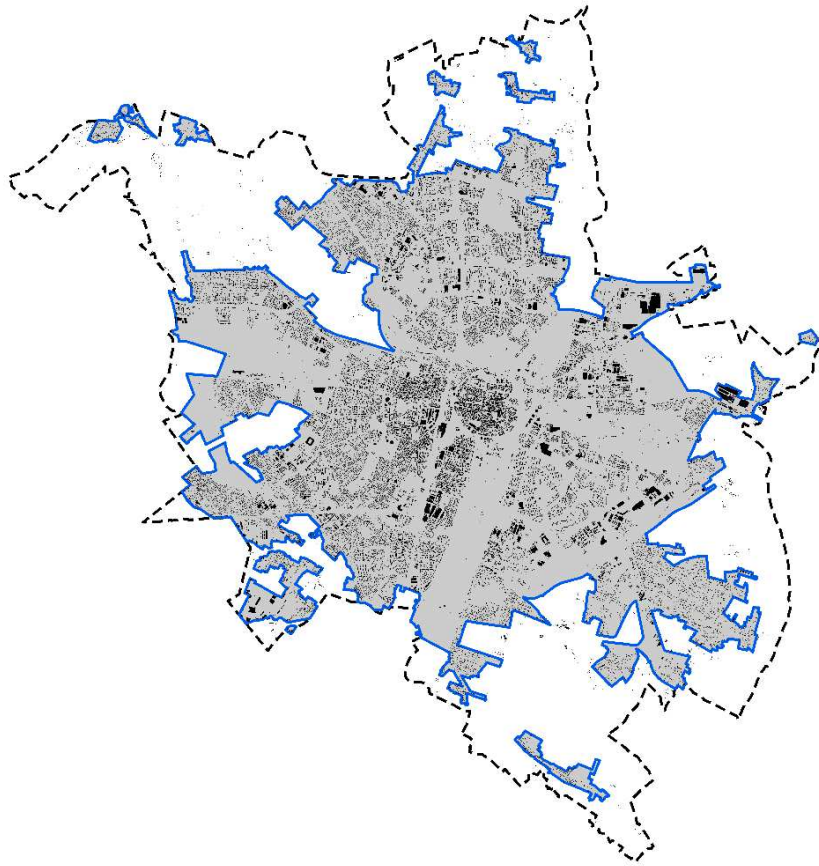
Dla potwierdzenia tego szacunku przeanalizowano trend rocznego przyrostu powierzchni użytkowej zabudowy usługowo-produkcyjnej w Poznaniu na podstawie danych GUS. Następnie oszacowano wielkość CPU z uwzględnieniem m. in. uwarunkowań demograficznych – zmniejszenie liczby mieszkańców oraz starzenie się społeczeństwa. Założono zwolnienie tempa przyrostu powierzchni użytkowej budynków handlowo-usługowych, biurowych, magazynowych, produkcyjnych, a także szkół o 30% oraz zwiększenie tempa przyrostu CPU o 50% dla budynków szpitali i zakładów opieki medycznej. W ten sposób oszacowane CPU na 2050 rok osiągnęło podobny poziom – 3,9 mln m². Przyjęto zatem, że maksymalne zapotrzebowanie na nową powierzchnię użytkową zabudowy usługowo-produkcyjnej wyniesie 3,9 mln m².

3.13.3. Chłonność luk w zabudowie w obszarach zurbanizowanych

Przyjęto, że obszary o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, zwane dalej obszarami zurbanizowanymi, to tereny o skupionej zabudowie, wyposażone w niezbędną infrastrukturę komunikacyjną i techniczną oraz inne tereny służące mieszkańcom: parki, cmentarze i ogrody działkowe, czy lotnisko cywilne. Założono, że w skali miasta obszary zurbanizowane mogą obejmować niewielkie

obszary niezainwestowane, jeśli posiadają one dostęp do niezbędnej infrastruktury komunikacyjnej i technicznej (mapa nr 15).

Mapa nr 15. Obszary zurbanizowane

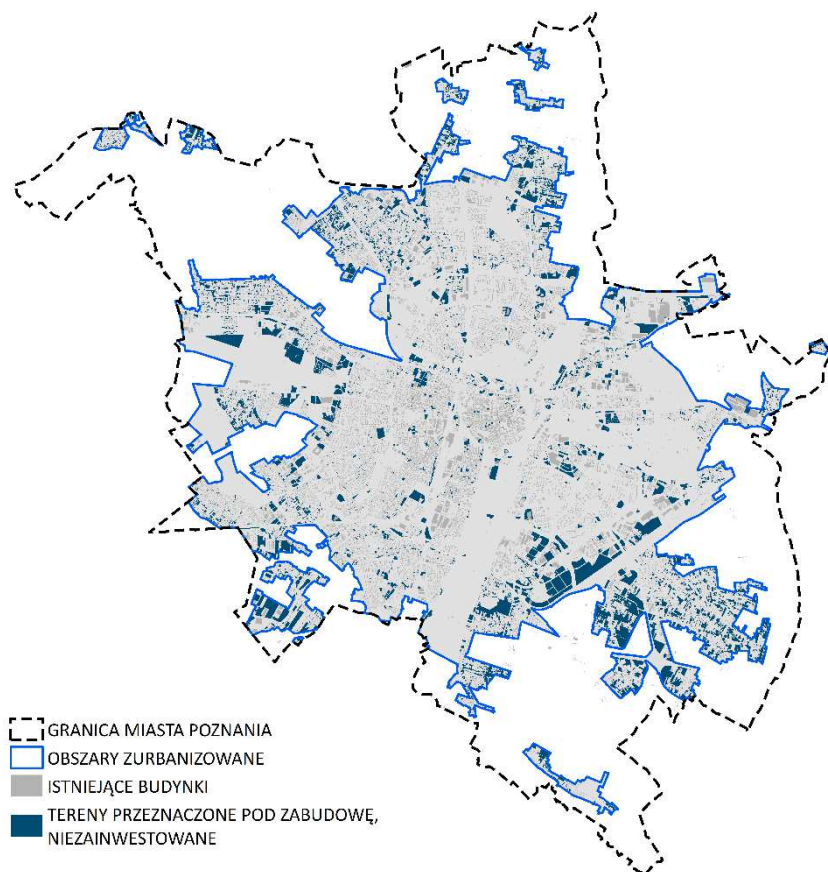


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych m. in. z Ewidencji Gruntów i Budynków miasta Poznania

W Poznaniu tereny zurbanizowane to jeden główny obszar wykształcony wokół historycznego centrum miasta oraz 7 mniejszych obszarów, obejmujące struktury historycznych wsi (Morasko, Radojewo, Psarskie, Głuszyna) lub rozwijających się, większych koncentracji terenów zabudowy mieszkaniowej na granicy z gminami sąsiednimi, będących kontynuacją zabudowy podmiejskiej. Obszary zurbanizowane zajmują w Poznaniu 15 072 ha (58% powierzchni miasta).

Niezainwestowane tereny, na których może powstać nowa zabudowa, określone lukami w zabudowie obszarów zurbanizowanych, wskazano na podstawie uchwalonych na dzień 31 grudnia 2020 r. planów miejscowych, a w miejscach, gdzie nie obowiązują mpzp, na podstawie ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 2014 roku.

Mapa nr 16. Luki w zabudowie obszarów zurbanizowanych



Źródło: opracowanie własne

Aby określić potencjalną chłonność luk terenów zurbanizowanych wyrażoną w PUM i CPU, określono wskaźnik intensywności zabudowy netto – wynikający z proporcji całkowitej powierzchni użytkowej budynków do powierzchni terenu, na której znajduje się zabudowa, w zależności od przeznaczenia i typu zabudowy.

$$\frac{\text{powierzchnia użytkowa budynków}}{\text{powierzchnia terenu}} = \text{wskaźnik intensywności zabudowy netto}$$

W tym celu poddano analizie ponad 2500 w pełni zainwestowanych kwartałów w mieście Poznaniu (gdzie przyjmuje się, że teren inwestycyjny stanowi 100% powierzchni kwartału) oraz ponad 150 zainwestowanych obszarów funkcjonalnych (wg wydzielen Studyum, gdzie część obszaru stanowią tereny transportu, infrastruktury technicznej, a część tereny zieleni). W badaniu wykorzystano dane o powierzchni użytkowej budynków na podstawie EGIB oraz uwzględniono lokalizację terenów w obrębie obszaru Śródmieścia (dalej OS).

Tabela nr 7. Wskaźniki intensywności zabudowy netto

	Skala mpzp			
	w OS		poza OS	
	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla PUM	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla CPU	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla PUM	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla CPU
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	0,22	0,13	0,22	0,03
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	0,20	0,09	0,13	0,12
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	0,89	0,05	0,66	0,02
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	1,10	0,44	0,51	0,15
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	0,20	0,05	0,20	0,05
tereny zabudowy usługowej	n.dot.	1,04	n.dot.	0,33
tereny zabudowy produkcyjnej	n.dot.	0,47	n.dot.	0,47
tereny usług sportu i rekreacji	n.dot.	0,09	n.dot.	0,10
tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej	n.dot.	0,38	n.dot.	0,38

	Skala Studium			
	w OS		poza OS	
	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla PUM	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla CPU	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla PUM	Wskaźnik intensywności zabudowy netto dla CPU
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	0,14	b.d.	0,14	0,04
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	b.d.	b.d.	0,10	0,06
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	b.d.	b.d.	0,34	0,08
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	0,54	0,34	0,16	0,22
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	0,32	0,08	0,32	0,08
tereny zabudowy usługowej	n.dot.	0,50	n.dot.	0,25
tereny usług sportu i rekreacji	n.dot.	0,11	n.dot.	0,10
tereny zabudowy usługowo-produkcyjnej	n.dot.	0,00	n.dot.	0,28

Źródło: opracowanie własne

Chłonność terenów zurbanizowanych (B) wyznaczono na podstawie wzoru:

$$\begin{array}{ccccccc}
 B & = & POW & \times & INT \\
 \text{chłonność} & & \text{powierzchnia} & & \text{wskaźnik} \\
 \text{terenów} & & \text{terenu} & & \text{intensywności} \\
 \text{zurbanizowanych} & & & & \text{zabudowy netto}
 \end{array}$$

Tabela nr 8. Chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych dla funkcji mieszkaniowej w OS – Bm1 = 596 299 m².

	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego			Studium		
	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	PUM	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	PUM
	[m ²]		[m ²]	[m ²]		[m ²]
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	1 958	0,22	431	473	0,14	66
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	0	0,20	0	0	0,00	0
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	182 097	0,89	162 066	0	0,00	0
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	224 274	1,10	246 702	345 618	0,54	186 634
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	0	0,20	0	1 249	0,32	400
		RAZEM	409 199		RAZEM	187 100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS

Tabela nr 9. Chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych dla funkcji mieszkaniowej poza OS – Bm₂ = 1 923 325 m².

	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego			Studium		
	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	PUM	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	PUM
	[m ²]		[m ²]	[m ²]		[m ²]
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	2 601 113	0,22	572 245	3 097 782	0,14	433 689
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	287 814	0,13	37 416	924 395	0,10	92 439
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	480 322	0,66	317 013	87 029	0,34	29 590
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	329 242	0,51	167 914	649 639	0,16	103 942
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	9 062	0,20	1 812	522 704	0,32	167 265
		RAZEM	1 096 400		RAZEM	826 925

Źródło: opracowanie własne

Chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych dla funkcji mieszkaniowej (Bm = Bm₁ + Bm₂) wynosi 2,5 mln m².

Tabela nr 10. Chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych dla funkcji usługowo-produkcyjnej w OS – Bup₁ = 415 007 m²

	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego			Studium		
	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	CPU	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	CPU
	[m ²]		[m ²]	[m ²]		[m ²]
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	1 958	0,13	255	473	0,14	66
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	0	0,09	0	0	0,00	0
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	182 097	0,05	9 105	0	0,00	0
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	224 274	0,44	98 681	345 618	0,54	186 634
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	0	0,05	0	1 249	0,32	400
tereny zabudowy usługowej	104 878	1,04	109 073	20 007	0,50	10 004
tereny zabudowy usług sportu i rekreacji	3 877	0,09	349	3 998	0,11	440
tereny zabudowy usługowo-produkcyjne	0	0,38	0	0	0,00	0
		RAZEM	217 463		RAZEM	197 544

Źródło: opracowanie własne

Tabela nr 11. Chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych dla funkcji usługowo-produkcyjnej poza OS – Bup₂ = 2 343 294 m².

	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego			Studium		
	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	CPU	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	CPU
	[m ²]		[m ²]	[m ²]		[m ²]
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	2 601 113	0,03	78 033	3 097 782	0,04	123 911
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	287 814	0,12	34 538	924 395	0,06	55 464
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	480 322	0,02	9 606	87 029	0,08	6 962
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	329 242	0,15	49 386	649 639	0,22	142 921
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	9 062	0,05	453	522 704	0,08	41 816
tereny zabudowy usługowej	1 314 037	0,33	433 632	2 051 488	0,25	512 872
tereny produkcyjnej	150 313	0,47	70 647	0	0,00	0
tereny zabudowy usług sportu i rekreacji	263 800	0,10	26 380	2 526	0,10	253
tereny zabudowy usługowo-produkcyjne	1 305 417	0,38	496 058	929 863	0,28	260 362
		RAZEM	1 198 733		RAZEM	1 114 561

Źródło: opracowanie własne

Łączna chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych dla funkcji usługowo-produkcyjnej (Bup = Bup₁ + Bup₂) wynosi 2,76 mln m².

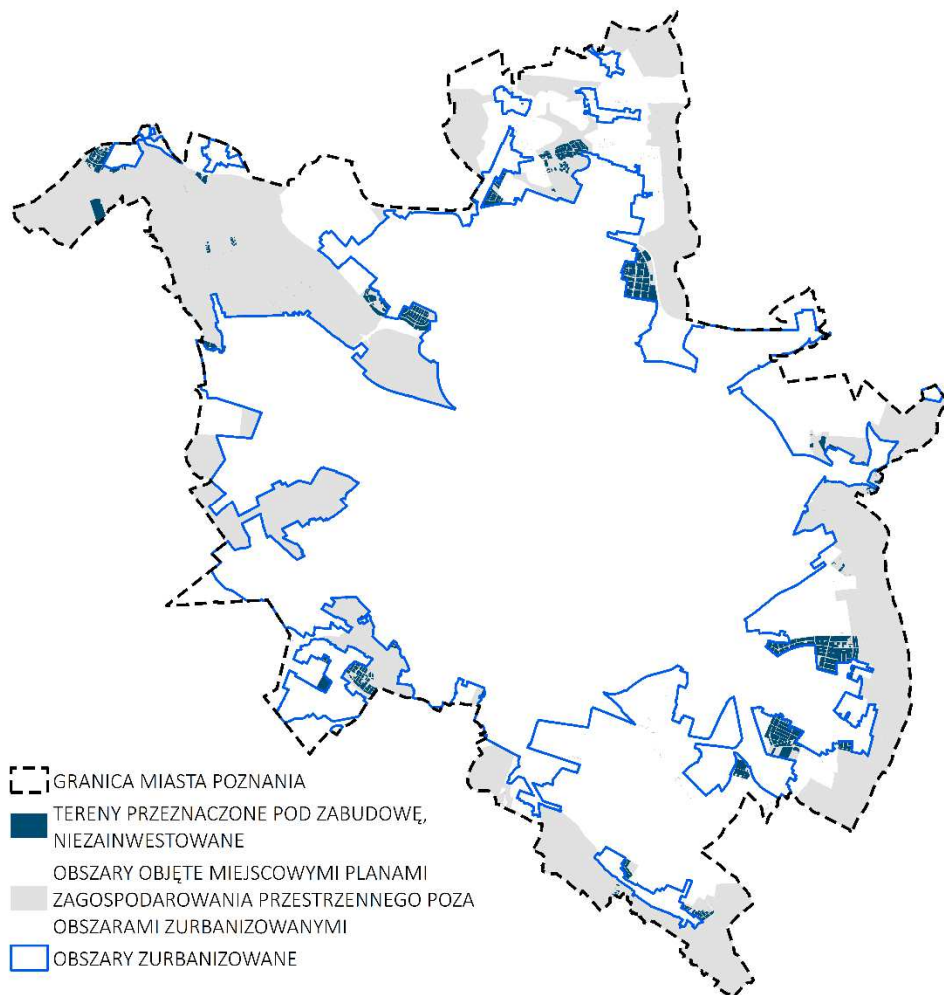
3.13.4. Chłonność luk w zabudowie obszarów przeznaczonych pod zabudowę w planach miejscowych poza obszarami zurbanizowanymi

Analogicznie, jak dla terenów zurbanizowanych, przeanalizowano chłonność obszarów przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach miejscowych, położonych poza obszarami o zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, posługując się wzorem:

$$\begin{array}{ccccc}
 B & = & POW & \times & INT \\
 \text{chłonność} & & \text{powierzchnia} & & \text{wskaźnik} \\
 \text{terenów} & & \text{terenu} & & \text{intensywności} \\
 \text{zurbanizowanych} & & & & \text{zabudowy netto}
 \end{array}$$

Tereny przeznaczone pod zabudowę objęte obowiązującymi mpzp poza obszarami zurbanizowanymi przedstawia mapa nr 17.

Mapa nr 17. Tereny przeznaczone pod zabudowę objęte obowiązującymi mpzp poza obszarami zurbanizowanymi.



Źródło: opracowanie własne

Obliczenia chłonności luk w zabudowie obszarów objętych mpzp poza obszarami zurbanizowanymi przedstawiają tabele nr 12 i 13.

Tabela nr 12. Chłonność luk w zabudowie obszarów wyznaczonych w mpzp dla funkcji mieszkaniowej poza obszarami zurbanizowanymi – $C_m = 831\,518\text{ m}^2$.

	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego		
	powierzchnia terenu	wskaźnik intensywności terenu netto	PUM
	[m ²]		[m ²]
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	2 256 394	0,22	496 407
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	181 109	0,13	23 544
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	460 371	0,66	303 845
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	15 140	0,51	7 722
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	0	0,20	0
		RAZEM	831 518

Źródło: opracowanie własne

Tabela nr 13. Chłonność luk w zabudowie obszarów wyznaczonych w mpzp dla funkcji usługowo-produkcyjnej poza obszarami zurbanizowanymi $C_{up} = 417\,695\text{ m}^2$

	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego		
	Powierzchnia terenu	Wskaźnik intensywności terenu netto	CPU
	[m ²]		[m ²]
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	2 256 394	0,03	67 692
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	181 109	0,12	21 733
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	460 371	0,02	9 207
tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	15 140	0,15	2 271
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	0	0,05	0
tereny zabudowy usługowej	771 121	0,33	254 470
tereny produkcyjnej	27 584	0,47	12 964
tereny zabudowy usług sportu i rekreacji	284 176	0,10	28 418
tereny zabudowy usługowo-produkcyjne	55 104	0,38	20 940
		RAZEM	417 695

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GUS

W związku z powyższym, łączna chłonność luk w zabudowie obszarów wyznaczonych w mpzp dla funkcji mieszkaniowej poza obszarami zurbanizowanymi wynosi 0,8 mln m², a dla zabudowy usługowo-produkcyjnej 0,4 mln m².

3.13.5. Wynik bilansu

Porównując maksymalne w skali miasta zapotrzebowanie na nową zabudowę (A) oraz obecną chłonność terenów zurbanizowanych (B) i terenów wskazanych do zabudowy w mpzp poza terenami zurbanizowanymi (C) należy przyjąć, że Studium w perspektywie 30 lat powinno przewidzieć możliwą lokalizację nowej zabudowy lub terenów do przekształceń o powierzchni użytkowej 3,4 mln m² dla funkcji mieszkaniowej i 0,7 mln m² dla funkcji usługowo-produkcyjnej (tabela nr 14).

Tabela 14. Podsumowanie bilansu

		Powierzchnia użytkowa	
		Dla zabudowy mieszkaniowej (PUM)	Dla zabudowy usługowo-produkcyjnej (CPU)
		[m ²]	[m ²]
A	maksymalne zapotrzebowanie na nową zabudowę + 30%	6 800 000	3 900 000
B	chłonność luk w zabudowie obszarów zurbanizowanych	2 519 624	2 758 301
C	chłonność luk w zabudowie w mpzp poza obszarami zurbanizowanymi	831 518	417 695
D=A-(B+C)	WYNIK BILANSU	+ 3 448 858	+ 724 004

Źródło: opracowanie własne



KIERUNKI
ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO
MIASTA POZNANIA

4. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

4.1. ZAŁOŻENIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA POZNANIA

Poznań jest miastem, gdzie dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe ponadtysiącletniej historii miasta splata się ze współczesnymi potrzebami i trendami rozwoju. Urbanistyczna tożsamość miasta, którą tworzą klinowo-pierścieniowy system zieleni, śródmiejskie rynki, krajobraz miasta nad rzeką czy zwarta struktura zabudowy, jest fundamentem polityki przestrzennej. Studium splata cele Strategii rozwoju Poznania oraz programów i polityk sektorowych, w najważniejszym celu rozwoju przestrzennego Poznania, jakim jest budowanie miasta:

- trwałej zielono-błękitnej sieci,
- spójnej, wielofunkcyjnej struktury urbanistycznej,
- dobrej dostępności do usług blisko miejsca zamieszkania,
- ekologicznego transportu zbiorowego.

Zmiany klimatu, materializujące się w formie zjawisk atmosferycznych są, szczególnie dla dużych miast, wyzwaniem, które wymaga zmiany wielu założeń polityk i strategii rozwoju na każdym poziomie zarządzania. Wyspy ciepła, opady nawalne czy deficyty zaopatrzenia w wodę wymagają podjęcia zdecydowanych zmian w dotychczasowych celach rozwoju, opartych na założeniu trwałych i niezmiennych uwarunkowań środowiskowych. **Miasto zielono-błękitnej sieci** to odpowiedź polityki przestrzennej Poznania na wyzwania polityki adaptacji do zmiany klimatu, która łączy potrzebę zachowania struktur systemu przyrodniczego z wyzwaniem kreacji nowych jego elementów w lokalnej skali poszczególnych osiedli oraz rozbudowy systemu naturalnej i sztucznej retencji wody.

Studium zachowuje tereny zieleni o wyraźnie ukształtowanej strukturze przyrodniczej, opartej na klinowo-pierścieniowym systemie zieleni miasta Poznania. Jego przestrzenna forma ukształtowana została przez sieć hydrograficzną miasta – rzeki i jeziora, uzupełnioną przez mniejsze, choć równie cenne zbiorniki i ciekły oraz rowy. Pierścieniową formę, spajającą system klinów zieleni, tworzy zieleń zlokalizowana wzdłuż Ringu Stübgena oraz pas ciągnący się wzdłuż zewnętrznego pierścienia fortyfikacji.

Studium, rozwijając dotychczasową politykę przestrzenną miasta, zakłada ochronę, poza systemem klinowo-pierścieniowym, lokalnych terenów zieleni o powierzchni powyżej 5 000 m² jako osiedlowych form zieleni. Ich podstawową rolą, wynikającą z rozproszenia i niewielkich powierzchni, jest wzmacnianie odporności na zmiany klimatu lokalnych struktur urbanistycznych terenów zurbanizowanych.

Studium wprowadza łączniki zieleni, które stanowią sieciowe powiązania pomiędzy klinami zieleni miasta oraz lokalnymi obszarami zieleni. Łączniki te to ważniejsze połączenia piesze lub rowerowe prowadzące wzdłuż różnych form zieleni. Tak zaprojektowana sieć łączników realizuje potrzebę zwiększenia dostępności do terenów zieleni, które obok funkcji przyrodniczych stanowią także przestrzeń rekreacji i wypoczynku mieszkańców. Studium, wskazując granice pomiędzy ochroną walorów przyrodniczych, a ofertą sportowo-rekreacyjną, uwzględnia przenikanie się obu tych celów i umożliwia takie formy zagospodarowania, które umożliwiają realizację obu celów polityki przestrzennej. Szczególnie istotne jest to dla doliny rzeki Warty oraz 4 największych miejskich jezior.

Miasto zielono-błękitnej sieci to miasto budujące odporność na ewoluujące uwarunkowania środowiskowe i ograniczające wpływ struktur urbanistycznych na wzmacnianie negatywnych konsekwencji nadchodzących zmian klimatu.

Miasto mozaika to miasto wielu funkcji, które łączą się i mieszają ze sobą, minimalizując wzajemne kolizje. Wzbogacając przestrzeń zabudowy mieszkaniowej o tereny zieleni czy kreując lokalne centra usługowe, Studium wzmacnia trend powrotu do centrum miasta rzemiosła i powiązanej z wysokim poziomem technologicznym, kreatywnej produkcji. Będzie to jednocześnie czynnik ograniczający potrzeby transportowe i infrastrukturalne nowych inwestycji. W efekcie wzrośnie atrakcyjność przestrzeni śródmiejskiej oraz rola innowacyjności w rozwoju gospodarczym Poznania.

W Studium wskazano przestrzeń dla produkcji i usług, w tym również tych o charakterze metropolitalnym i wyróżniającym Poznań w skali kraju – uczelnie wyższe i instytuty badawcze, Międzynarodowe Targi Poznańskie, Port Lotniczy Poznań-Ławica, będące generatorami rozwoju miasta i gwarantujące miejsca pracy.

Idea miasta mozaiki to również struktury urbanistyczne miasta przygotowane na trend przeobrażania monofunkcyjnych, wielkopowierzchniowych centrów handlowych. Studium umożliwi ich przekształcenie w nowoczesne centra usług i zamieszkania lub tereny usługowo-produkcyjne, gdzie harmonijnie i efektywnie wykorzystana zostanie przestrzeń dla budowy nowych, wielofunkcyjnych kwartałów miejskich.

Poznań jest miastem węzłowym dla transportu międzynarodowego, krajowego, metropolitalnego i lokalnego, gdzie rozwinięta jest integracja i komplementarność wszystkich systemów komunikacji. Określony w Studium model układu transportowego to realizacja idei **miasta dogodnego transportu**, opartej na zasadzie ograniczania dostępności śródmieścia dla ruchu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego oraz kreowania zasad dla preferowanej formy dostępności komunikacyjnej poszczególnych fragmentów miasta, w zależności od ich charakteru. Model wyznacza podstawowy system dróg, oparty o ramy komunikacyjne, a także trasy tramwajowe prowadzone przede wszystkim do terenów zabudowy mieszkaniowej. Elementy te wspierane są przez trasy rowerowe, gdzie Wartostrada i rowerowy szlak jezior łączą zarówno ciągi radialne jak i dzielnicowe. Nowe trasy tramwajowe, dworce i stacje kolejowe, dworce komunikacji miejskiej i podmiejskiej oraz parkingi „Park & Ride” (P&R), tworzą integralną sieć, która wzmocni konkurencyjność transportu zbiorowego nad transportem indywidualnym w Poznaniu.

Miasto zielono-błękitnej sieci oraz wielofunkcyjnego wykorzystania przestrzeni, budowane na efektywnym systemie transportowym miasta to **miasto krótkich odległości**. To miasto, gdzie zaspokajanie codziennych potrzeb mieszkańców możliwe jest w ich bliskim otoczeniu, bez konieczności przemieszczania się komunikacją indywidualną. Potrzeby te to również dostęp do terenów zieleni czy usług publicznych. W Studium wskazano dla każdego osiedla lokalne centra usługowe – miejsca koncentracji usług tworzące zwartą przestrzeń, realizowaną w formie targowisk, samodzielnej zabudowy usługowej bądź jako lokale usługowe sytuowane w parterach budynków mieszkalnych. Lokalne centra usługowe zostaną urozmaicone wykreowaną w ich bezpośrednim sąsiedztwie wysokiej jakości przestrzenią ogólnodostępną placów, zieleńców, parków kieszonkowych – miejsc spotkań, wypoczynku i rekreacji, wzbogaconych o elementy małej architektury, przystosowanych do potrzeb różnych grup wiekowych.

Poznań, rozwijające się miasto metropolitalne, to arena ekspansji wielu procesów społecznych i gospodarczych. Ideą spajającą i ogniskującą te działania wokół wspólnoty samorządowej jest współdziałanie i ich wzajemna synchronizacja. **Miasto synergii** to miasto, gdzie suma działań poszczególnych uczestników procesów rozwojowych jest wartością dodaną, która buduje przewagę konkurencyjną Poznania, kształtując jego strukturę urbanistyczną i społeczną odporną na zmiany zachodzące w przestrzeni zewnętrznej. Zmiany otoczenia gospodarczego czy geopolitycznego nie będą eliminować czy ograniczać jego potencjałów rozwojowych, jeśli zachowana zostanie zasada współodpowiedzialności za miasto. Wskazana w Studium polityka przestrzenna odpowiada na potrzebę synchronizacji działań publicznych i prywatnych, dając podstawy dla budowania miasta wysokiej jakości i poziomu życia jego mieszkańców.

Miasto synergii to miasto włączające mieszkańców w proces partycypacji w podejmowaniu decyzji planistycznych, gdzie system konsultacji społecznych umożliwi kooperację wielu uczestników procesu kreacji zmian w przestrzeni miasta i projektowanie deliberatywne, realizujące ideę miasta wspólnego.

Polityka przestrzenna zapisana w Studium to powrót do idei miejskości, rozumianej szerzej niż tylko geograficzna czy administracyjna przynależność do jego granic. **Powrót do miasta** to reurbanizacja i koncentrowanie procesów odnowy i rewitalizacji, przyjmując jako priorytet wykorzystanie terenów zurbanizowanych i zagospodarowanych, szczególnie tych, gdzie zapewniony jest dostęp do istniejącej infrastruktury transportowej i technicznej oraz aktywizujący przestrzeń niewykorzystanego potencjału terenów przemysłowych. Realizacja różnych form nowej zabudowy mieszkaniowej, w szczególności wielorodzinnej, następować będzie w zasięgu bliskiej dostępności do transportu publicznego, a także przy założeniu optymalnego dostępu do terenów zieleni oraz lokalnych centrów usług. Oznacza to zarówno rozwój nowych dzielnic peryferyjnych, jak i inwestycje w strefie centralnej, szczególnie w sąsiedztwie zintegrowanych z komunikacją zbiorową 3 dworców kolejowych: Poznań Główny, Poznań Garbary i Poznań Wschód.

Studium, zachowując zwartość przestrzenną miasta, wskazuje zróżnicowane tereny mieszkaniowe: zabudowy wielorodzinnej, jednorodzinnej o różnych typach zabudowy, tworząc ofertę dla różnych grup odbiorców oraz definiuje także obszary, dla których opracowane zostaną koncepcje urbanistyczne, kreujące spójne i kompleksowe osiedla bogate w zielen, wyposażone w niezbędną infrastrukturę komunikacyjną, techniczną i społeczną oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

4.2. ZASADY ROZWOJU FUNKcjONALNO-PRZESTRZENNEGO MIASTA

4.2.1. Zasady zagospodarowania i kształtowania systemu zieleni miasta

System zieleni miasta Poznania budują kliny zieleni oraz pierścienie zieleni – wewnętrzny pierścień wzdłuż Ringu Stübgena i zewnętrzny pierścień – oparty o system fortyfikacji. System ten uzupełniają: parki (miejskie, osiedlowe, specjalistyczne, podworskie), skwery i zieleńce oraz powierzchnie zieleni nieurządzonej, przede wszystkim w ramach terenów rolniczych, które powiązane zostaną łącznikami zieleni. Wszystkie te elementy zielonej infrastruktury, w powiązaniu ze sobą, tworzyć będą spójny i kompletny system zieleni miasta Poznania.

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

W związku z ogromnym znaczeniem korytarzy ekologicznych, położonych w obrębie Poznania, należy podjąć działania sprzyjające zachowaniu, ochronie i wzbogacaniu walorów przyrodniczych terenów współtworzących klinowo-pierścieniowy system zieleni. Należy również dążyć do zachowania ciągłości systemów przyrodniczych miasta z systemem lokalnym, regionalnym i europejskim.

4.2.1.1. Zasady kształtowania klinowo-pierścieniowego systemu zieleni

Klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta Poznania, poza niezaprzeczalnymi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi jako całościowe założenie stanowi również niezwykle cenny element dziedzictwa kulturowego i osiągnięć funkcjonalnej urbanistyki poznańskiej z czasów przed II wojną światową.

System ten, wraz z ustanowionymi na obszarze miasta formami ochrony przyrody, przedstawiony został na załączniku nr 2A. Głównym celem kreowania klinowo-pierścieniowego systemu zieleni jest zapewnienie właściwego przewietrzania i nawietrzania miasta, niwelowanie miejskiej wyspy ciepła, retencjonowanie wód, ochrona przyrody, a także zapewnienie atrakcyjnej krajobrazowo i przyrodniczo przestrzeni rekreacyjnej dla mieszkańców.

System klinowo-pierścieniowy zieleni tworzą obszary wskazane w Studium jako tereny wyłączone z zabudowy (ZN, ZO, ZO*, w tym wody powierzchniowe) oraz tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, dla których przewiduje się głównie funkcje sportowo-rekreacyjne, a także zabudowę mieszkaniową lub usługową. Tereny zieleni nieurządzonej (ZO, ZO*), wchodzące w skład systemu klinowo-pierścieniowego stanowią strefę rekreacji ekstensywnej. Są to tereny, na których wskazane jest prowadzenie ścieżek spacerowych, szlaków pieszych i turystycznych oraz dróg rowerowych.

Wszystkie tereny zakwalifikowane do klinowo-pierścieniowego systemu zieleni Poznania obejmują 9 965 ha, co stanowi ponad 38,1% obszaru miasta. Natomiast same tereny zieleni i wód powierzchniowych (ZN, ZO, ZO*, ZP, ZS, ZR, ZC, ZD i UF) w granicach klinów zieleni zajmują 8 603 ha, 86,3% ich powierzchni.

Nadrzędnym zadaniem polityki przestrzennej miasta w kwestii klinowo-pierścieniowego systemu zieleni jest jego ochrona, zachowanie i odtwarzanie ciągłości oraz podbudowa biologiczna istniejących elementów systemu, poprzez:

- utrzymanie ciągłości dolin rzek, mniejszych cieków i rowów jako osnowy ekologicznej miasta, z ograniczeniem kanalizowania cieków otwartych i rowów (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 zrekultywowanych, z wyjątkiem cennych ekosystemów łąkowych,
- wprowadzenie wskaźników, stanowiących wytyczne do planów miejscowych, dotyczących zachowania powierzchni biologicznie czynnych na terenach, na których dopuszczona została 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,
- projektowanie terenów zieleni z zachowaniem ich powiązań w poszczególnych zespołach urbanistycznych,
- ochronę ciągłości korytarzy ekologicznych, poprzez unikanie wprowadzania barier na terenach zieleni (np. brak pełnych ogrodzeń, prowadzenie elementów układu komunikacyjnego na estakadach, itp),
- wprowadzenie zakazu nowej zabudowy, z wyjątkami wymienionymi w rozdziale 4.3.1.,
- objęcie planami miejscowymi, w celu wzmocnienia ich ochrony.

Ponadto w celu wzmocnienia klinowo-pierścieniowego systemu zieleni Poznania, należy dążyć do zachowania możliwie największej ciągłości całego systemu przyrodniczego, w tym do integracji rozproszonych fragmentów zieleni na obszarze miasta, ochronę istniejących i realizację nowych powiązań z terenami otaczającymi, z systemem regionalnym i krajowym. W szczególności poprzez wprowadzanie w tym celu systemowego układu terenów zieleni w planach miejscowych.

4.2.1.2. Zasady kształtowania łączników zieleni

W Studium wprowadza się łączniki zieleni, które mają stanowić sieciowe powiązania „zieloną infrastrukturą” pomiędzy klinami zieleni miasta a większymi obszarami wyłączonymi z zabudowy. W tym celu, na załączniku nr 2A wskazano orientacyjny przebieg łączników zieleni, rozumianych jako ważniejsze połączenia piesze lub rowerowe, prowadzące wzdłuż co najmniej szpaleru drzew, krzewów, bądź innej formy zieleni wertykalnej, których przebieg zostanie uszczegółowiony na etapie sporządzania planu miejscowego. Jeśli, ze względu na ograniczenia infrastrukturalne, ukształtowania terenu, istniejące trwałe zagospodarowanie itp., wskazany łącznik okaże się niemożliwy do realizacji, na etapie planu miejscowego dopuszcza się zmianę jego przebiegu, pod warunkiem zachowania powiązań wynikających ze Studium. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się także miejscowe przerwanie ciągłości łącznika. W ramach danego łącznika należy dążyć do:

- ochrony, intensyfikacji lub uzupełnienia istniejących zadrzewień, zakrzewień, bądź innej formy zieleni wertykalnej, zlokalizowanej wzdłuż ciągu komunikacyjnego,
- wprowadzenia nowych nasadzeń drzew, krzewów bądź innej formy zieleni wertykalnej, wzdłuż ciągów komunikacyjnych w pasie drogowym lub pomiędzy linią rozgraniczającą tereny dróg a linią zabudowy,
- kreowania zieleni urządzonej w formie: parków, parków kieszonkowych, skwerów, zieleńców, itp., na jego przebiegu lub w bezpośrednim sąsiedztwie,
- utrzymania istniejących terenów zieleni urządzonej na trasie przebiegu łączników zieleni.

Wdrożenie koncepcji łączników zieleni ma na celu nie tylko stworzenie powiązań pomiędzy klinami zieleni, ale także łagodzenie negatywnego oddziaływania ekstremalnych zjawisk klimatycznych, przede wszystkim poprzez ograniczanie miejskiej wyspy ciepła.

4.2.1.3. Zasady ochrony i kształtowania terenów zieleni urządzonej

Celem polityki Miasta w zakresie ochrony i kształtowania terenów parków, zieleńców i skwerów jest zarówno utrzymanie funkcji przyrodniczych, wzmocnienie odporności miasta na zmiany klimatu, jak również poprawa estetyki i podnoszenia jakości ich walorów oraz dążenie do zwiększenia dostępności mieszkańców do terenów zieleni o powierzchni większej niż 0,5 ha.

W zakresie zieleni urządzonej w Studium wyznaczono:

- większość parków, zieleńców i skwerów, funkcjonujących w przestrzeni miasta, w tym na osiedlach modernistycznych,
- tereny zieleni urządzonej, które zostały wskazane w obowiązujących planach miejscowych, o powierzchni około 0,5 ha lub większej,
- nowe tereny zieleni urządzonej na obszarach zurbanizowanych, zwłaszcza tych o słabszej dostępności mieszkańców do terenów zieleni urządzonej o powierzchni większej niż 0,5 ha (m. in. Podolany i Morasko).

Ponadto w przypadku terenów dotąd niezabudowanych lub zabudowanych tylko w części, oznaczonych na załączniku nr 2A, jako „obszary, dla których należy sporządzić całościową koncepcję urbanistyczną”, wymaga się podczas sporządzania planów miejscowych wyznaczenia terenów zieleni o powierzchni określonej indywidualnie dla każdego z ww. obszarów w rozdziale 4.2.3.

Dodatkowo, na etapie sporządzania planów miejscowych należy dążyć do:

- uwzględnienia na terenach zainwestowanych istniejących parków, skwerów i zieleńców, zieleni osiedlowej, utrwalonych w kompozycji i strukturze przestrzennej, nieujawnionych na załączniku nr 2A ze względu na skalę opracowania,
- wyznaczania mniejszych parków, parków kieszonkowych, skwerów lub zieleńców, w sąsiedztwie łączników zieleni,
- przeznaczania części terenów zabudowy mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej i usługowej pod tereny zieleni (parki osiedlowe, skwery, zieleńce, zieleń towarzyszącą usługom w przestrzeniach publicznych, zieleni nieurządzonej).

W Studium dopuszcza się wprowadzenie zabudowy i urządzeń wzbogacających oraz mogących uatrakcyjnić funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe parków i innych form zieleni urządzonej, na zasadach opisanych w rozdziale 4.3.

4.2.1.4. Zasady kształtowania terenów ogrodów specjalistycznych

Ochronę ogrodów botanicznych i zoologicznych regulują przepisy odrębne. W Studium wskazuje się możliwości ich rozwoju oraz wprowadzania inwestycji służących ich prawidłowemu funkcjonowaniu oraz uatrakcyjnienia oferty dla odwiedzających.

Pozostałe specjalistyczne ogrody, należące do ogrodów naukowo-dydaktycznych, podlegają opiece placówek naukowych. Wszystkie wskazane są w Studium jako tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania.

Dodatkowo jako nowy teren pod rozwój ogrodu specjalistycznego, np. w formie geoparku, wskazano obszar na północ od Kampusu Morasko, stanowiący jednocześnie cel publiczny o znaczeniu ponadlokalnym, oznaczony na załączniku nr 2A symbolem ZS.

Dla tego typu kategorii terenów zieleni, uwzględniając ich szczególny charakter, istotne jest zapewnienie powszechnej dostępności.

4.2.1.5. Zasady rozwoju i lokalizacji cmentarzy

W Studium ustala się zachowanie cmentarzy komunalnych: Cmentarza komunalnego nr 1 Miłostowo oraz Cmentarza komunalnego nr 2 Junikowo.

Organizacja pochówków zmarłych jest i będzie możliwa także na czynnych cmentarzach parafialnych, z których do rozbudowy (powiększenia terenu) przewiduje się m. in. cmentarze przy ulicach: Głuszyna, Morasko, Jasna Rola, Samotnej, Św. Antoniego oraz położony w granicach Poznania cmentarz przy ul. Borówkowej w Suchym Lesie, a także ewentualnie na reaktywowanych cmentarzach obecnie nieczynnych.

Na terenach oznaczonych symbolem ZC dopuszcza się także tworzenie grzebowisk dla zwierząt.

Nie wyklucza się również innych lokalizacji grzebowisk dla zwierząt, wraz z niezbędną infrastrukturą i budynkami, w tym także w klinach zieleni, jednak poza terenami lasów i poza obszarami cennymi przyrodniczo ZO*, które mogą zostać wskazane na etapie sporządzenia planu miejscowego.

4.2.2. Zasady rozwoju funkcji sportowo-rekreacyjnych

Poznań jako główne miasto regionu jest predysponowane do lokalizacji i rozwoju obiektów sportowo-rekreacyjnych o zasięgu ponadlokalnym, umożliwiających organizację zawodów i widowisk o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Z kolei rozwój funkcji sportowo-rekreacyjnych w skali lokalnej, w postaci: lokalizacji przyosiedlowych boisk wielofunkcyjnych (typu „Orlik”), skateparków, basenów itp., będzie miał bezpośredni wpływ na warunki życia społeczności lokalnych.

Biorąc powyższe pod uwagę, jak również uwzględniając duży potencjał sportu jako rodzaju aktywności sprzyjającej budowie kapitału społecznego, promocji miasta, a także jako czynnika podnoszącego ogólną jakość życia mieszkańców, w Studium w szczególny sposób uwzględniono rozwój funkcji sportowo-rekreacyjnych. W tym celu wyznaczone zostały różne kategorie terenów sportu i rekreacji, jak również dopuszczono rozwój funkcji lub obiektów sportowo-rekreacyjnych w ramach innych kierunków przeznaczenia.

Do kategorii terenów o wiodącym kierunku przeznaczenia dedykowanym przede wszystkim rozwojowi funkcji sportowo-rekreacyjnej, należą tereny oznaczone na załączniku nr 2A symbolami:

- ZR – tereny sportu i rekreacji (niekubaturowe),
- US1* i US2* – tereny usług sportu i rekreacji w zieleni,
- US – tereny usług sportu i rekreacji.

Kategoryzacja wyżej wymienionych terenów przeprowadzona została, ze względu na ich lokalizację w strukturze miasta, m. in. położenie w zasięgu klinów zieleni oraz z uwagi na różne parametry i wskaźniki zagospodarowania.

Ponadto, w celu zapewnienia mieszkańcom Poznania wysokiej jakości życia oraz stworzenia szerokiej oferty sportowo-rekreacyjnej na osiedlach mieszkaniowych, w ramach uzupełniającego kierunku przeznaczenia:

- na terenach zieleni o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, oznaczonych symbolami: ZP*, ZP i ZS, dopuszczono lokalizację zabudowy usługowej o funkcji sportowo-rekreacyjnej, na zasadach opisanych w rozdziale 4.3.,
- na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową lub mieszkaniowo-usługową, oznaczonych symbolami: MN*, MN/MW*, MW/U*, MN, MN/U, MW, MW/U i MW/MN, dopuszczono wyznaczanie w planach miejscowych odrębnych terenów sportu i rekreacji.

Dodatkowo, na terenach wyłączonych z zabudowy, oznaczonych symbolem ZO, dopuszczono m. in. lokalizację: plenerowych urzędzeń sportowo-rekreacyjnych, plaż, boisk sportowych, placów zabaw i gier, kąpielisk, wypożyczalni sprzętu, wież i punktów widokowych, tras rowerowych, szlaków pieszych i konnych.

Powyższe rozwiązania przyczynią się do zróżnicowania przestrzennego miasta i zwiększenia jego atrakcyjności turystycznej.

4.2.3. Zasady rozwoju funkcji mieszkaniowych

Rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej w Poznaniu, uwzględniając typologię rodzajów zabudowy, pozwolił na wskazanie reguł, które ze względu na specyfikę topografii miasta, historię rozwoju urbanistycznego i współczesny kontekst procesów rozwoju przestrzennego terenów budownictwa mieszkaniowego stanowią podstawowe zasady kształtowania szczegółowych parametrów zabudowy.

Przyjmuje się następujące, podstawowe zasady dla obszarów o mieszkaniowym kierunku przeznaczenia:

- konieczność koncentracji procesów urbanizacji wokół lokalnych centrów usługowych,
- konieczność zachowania, uzupełnienia lub wytworzenia systemu terenów zieleni, w tym, obok terenów chronionych lub o wysokich walorach przyrodniczych, lokalnych korytarzy ekologicznych, zieleni w pasach drogowych, wzdłuż cieków wodnych i rowów oraz elementów krajobrazu otwartego,
- uwzględnianie elementów dziedzictwa kulturowego, w tym: zabytków, obiektów cennych kulturowo oraz krajobrazu, jako składników niezbędnych do budowania i wzmacniania tożsamości lokalnej mieszkańców Poznania,
- zapewnienie możliwości kształtowania i aranżacji wspólnych przestrzeni, w tym publicznych,
- dopuszczenie na terenach mieszkaniowych o określonym rodzaju zabudowy, realizacji zabudowy odbiegającej od rodzaju przeważającego na danym terenie, w zakresie umożliwiającym wytworzenie, uzupełnienie lub dokończenie założenia urbanistycznego, co oznacza np.: możliwość wprowadzenia niewielkich enklaw zabudowy wielorodzinnej, wśród zabudowy jednorodzinnej lub wprowadzenia niewielkich enklaw zabudowy jednorodzinnej, wśród zabudowy wielorodzinnej, a także wytworzenie lokalnych przestrzeni centrotwórczych i integracji społecznej w oparciu o zabudowę usługową, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z dalszych ustaleń Studium,
- w przypadku lokalizacji zabudowy typu willa miejska, dopuszczenie lokalizacji funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej o następujących parametrach:
 - maksymalna wysokość: 3 kondygnacje nadziemne i nie więcej niż 16 m,
 - maksymalna powierzchnia zabudowy jednego budynku: 300 m²,
 - stosunek elewacji frontowej budynku do elewacji bocznej budynku w przedziale od 0,6 do 1,4.

Ze względu na swoją specyfikę osobne zagadnienie stanowią założenia urbanistyczne osiedli modernistycznych, występujące m. in. na Górnym i Dolnym Tarasie Rataj, osiedlu Kopernika, Winogradach czy Piątkowie. W większości są one przykładem dobrych, konsekwentnie zrealizowanych założeń urbanistycznych. Biorąc powyższe pod uwagę, podczas sporządzania planów miejscowych, przyjmuje się następujące, podstawowe zasady zachowania modelowych, modernistycznych układów przestrzennych, utrwalonych w rozwiązaniach poznańskich osiedli mieszkaniowych:

- utrzymanie założeń funkcjonalnych osiedla, z uwzględnieniem połączeń pieszych, rowerowych i samochodowych,
- przeciwdziałanie niekontrolowanym zmianom w zabudowie („dogęszczaniu”), prowadzącym do utraty charakterystycznych, wartościowych cech przestrzeni osiedlowej,
- zachowanie i wzbogacanie wytworzonych w strukturze osiedli terenów zieleni, z możliwością wprowadzania na nich obiektów sportowo-rekreacyjnych,
- ewentualne wprowadzanie nowej zabudowy w sposób niepowodujący likwidacji zieleni osiedlowej,
- zachowanie bądź wytworzenie w strukturze osiedla lokalnych centrów usługowych, składających się z obiektów usług podstawowych towarzyszących zabudowie mieszkaniowej (m. in. szkoły, przedszkola, usługi: zdrowia, gastronomii, handlu, w tym targowiska).

Przyjmuje się też wytyczne dla terenów dotąd niezabudowanych lub zabudowanych tylko w części, zlokalizowanych na terenach o kierunku przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową lub mieszkaniowo-usługową.

Ze względu na różne możliwości zagospodarowania terenów dotąd niezabudowanych lub zabudowanych tylko w części, jakie wynikać będą ze szczegółowych analiz funkcjonalno-przestrzennych, sporządzanych na etapie planu miejscowego, w Studium wskazano „obszary, dla których należy sporządzić całościową koncepcję urbanistyczną”. Wyodrębniono dziewięć terenów, których docelowe zagospodarowanie zostanie zaproponowane w kompleksowo przygotowanej koncepcji urbanistycznej, obejmującej cały wskazany obszar, na zasadach określonych poniżej.

1) **Obszar „Wolnych Torów”**, dla którego wymagane jest:

- wykreowanie dzielnicy o charakterze śródmiejskim, z dominującą zabudową mieszkaniową wielorodzinną lub usługową, obszarami centrotwórczymi oraz przestrzeniami ogólnodostępnymi dla mieszkańców, z uwzględnieniem obiektów wpisanych do rejestru zabytków,
- wykształcenie reprezentacyjnego placu miejskiego otoczonego zabudową zwartą o charakterze śródmiejskim,
- zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową tramwajową,
- wykształcenie systemu zieleni poprzez realizację wyznaczonych terenów zieleni urządzonej, powiązanych łącznikami zieleni,
- zlokalizowanie usług oświaty, w tym szkoły podstawowej i co najmniej jednego przedszkola,
- zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.

2) **Obszar „Ostrów Tumski – część północna”**, dla którego wymagane jest:

- wykształcenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej, z uwzględnieniem wyjątkowego charakteru miejsca, wynikającego z jego wartości historycznych, kulturowych, przyrodniczych i miastotwórczych;
- zaplanowanie powiązań funkcjonalnych, poprzez wykreowanie lokalnych przestrzeni ogólnodostępnych, w tym ścieżki pieszej i drogi rowerowej, łączącej Cytadelę z Zawadami, powiązanych z systemem terenów zieleni,
- zaplanowanie systemu zieleni urządzonej o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 2,5 ha, w tym co najmniej 2 terenów o powierzchni każdego z nich nie mniejszej niż 0,5 ha,
- przeanalizowanie potrzeby wprowadzenia nowych terenów usług oświaty,
- zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
- zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.

3) **Obszar „Górecka”** w rejonie ulic: Hetmańskiej, R. Dmowskiego i Drużynowej, dla którego wymagane jest:

- wykształcenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej,
- zaplanowanie powiązań funkcjonalnych, poprzez wykreowanie lokalnych przestrzeni,
- realizację wyznaczonego terenu zieleni, w powiązaniu z systemem łączników, w tym zlokalizowanym poza obszarem wskazanym do całościowej koncepcji,
- przeanalizowanie potrzeby wprowadzenia nowego terenu usług oświaty,
- zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
- zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.

- 4) **Obszar „Starołęka”** w rejonie ulic: Hetmańskiej, Starołęckiej, Fortecznej, R. Maya, Śliskiej, Wagrowskiej i doliny rzeki Warty, dla którego wymagane jest:
- uporządkowanie terenu, w tym poprzez przekształcenie funkcji produkcyjnych w funkcje mieszkalno-usługowe,
 - zaplanowanie powiązań funkcjonalnych, poprzez wykreowanie lokalnych przestrzeni ogólnodostępnych powiązanych systemem terenów zieleni,
 - wyznaczenie terenów zieleni urządzonej o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 6 ha, w tym co najmniej 3 terenów o powierzchni każdego z nich nie mniejszej niż 0,5 ha, przy czym jednego jako uzupełnienia terenu zieleni urządzonej przy ul. Wagrowskiej,
 - zlokalizowanie usług oświaty, w tym szkoły podstawowej i co najmniej jednego przedszkola,
 - zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
 - zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej
- 5) **Obszar „Rudnicze”** w rejonie ulic: Wołowskiej, Wykopy i Rudnicze, dla którego wymagane jest:
- zaplanowanie osiedla zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej z usługami podstawowymi, zgodnie z kierunkiem przeznaczenia,
 - wyznaczenie terenów zieleni urządzonej (dodatkowo poza wskazanym na obszarze całościowej koncepcji terenem ZP) o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 1 ha,
 - przeanalizowanie potrzeby wprowadzenia nowych terenów usług oświaty,
 - wprowadzenie kompleksowych rozwiązań w zakresie zagospodarowania wód opadowych, przy wykorzystaniu odwodnienia powierzchniowego i małej retencji,
 - zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
 - zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.
- 6) **Obszar „Strzeszyn”** w rejonie ulic: Biskupińskiej i Koszalińskiej, dla którego wymagane jest:
- zaplanowanie osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w nawiązaniu do charakteru osiedli strzeszyńskich, zgodnie z kierunkiem przeznaczenia,
 - zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
 - wyznaczenie terenów zieleni urządzonej o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 3 ha, w tym co najmniej 2 terenów o powierzchni każdego z nich nie mniejszej niż 0,5 ha,
 - wprowadzenie kompleksowych rozwiązań w zakresie zagospodarowania wód opadowych, przy wykorzystaniu odwodnienia powierzchniowego i małej retencji,
 - przeanalizowanie potrzeby wprowadzenia nowych terenów usług oświaty,
 - zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.
- 7) **Obszar „Kobylepole”** w rejonie ulic: Kobylepole, Michałowo i Darzyńskiej, dla którego wymagane jest:
- zaplanowanie osiedla zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, z usługami podstawowymi, zgodnie z kierunkiem przeznaczenia,
 - ekstensyfikowanie zabudowy w kierunku klina zieleni,
 - zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
 - wyznaczenie terenów zieleni, w tym urządzonej, o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 11,5 ha, w tym co najmniej 3 terenów o powierzchni każdego z nich nie mniejszej niż 0,5 ha,
 - wykształcenie niezbędnych łączników zieleni, w powiązaniu z systemem łączników zlokalizowanym poza obszarem wskazanym do całościowej koncepcji,
 - wprowadzenie kompleksowych rozwiązań w zakresie zagospodarowania wód opadowych, przy wykorzystaniu odwodnienia powierzchniowego i małej retencji,
 - zlokalizowanie usług oświaty, w tym szkoły podstawowej i co najmniej jednego przedszkola,

- zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.
- 8) **Obszar „Garaszewo”** w rejonie ulic: Pokrzywno, Niżańskiej i torów kolejowych, dla którego wymagane jest:
- zaplanowanie osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zgodnie z kierunkiem przeznaczenia,
 - ekstensyfikowanie zabudowy w kierunku cieku Świątnica,
 - zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
 - wyznaczenie co najmniej 2 terenów zieleni o powierzchni każdego z nich nie mniejszej niż 0,5 ha, dodatkowo, poza wskazanym na obszarze całościowej koncepcji terenem ZO,
 - wprowadzenie kompleksowych rozwiązań w zakresie zagospodarowania wód opadowych, przy wykorzystaniu odwodnienia powierzchniowego i małej retencji,
 - przeanalizowanie potrzeby wprowadzenia nowego terenu usług oświaty,
 - zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.
- 9) **Obszar „Morasko”** pomiędzy ulicami F. Jaśkowiaka i Szklarniową, dla którego wymagane jest:
- zaplanowanie osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wolno stojącej, z dopuszczeniem zabudowy bliźniaczej,
 - wyznaczenie terenów zieleni urządzonej o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 2 ha, w tym co najmniej 2 terenów o powierzchni każdego z nich nie mniejszej niż 0,5 ha,
 - wprowadzenie kompleksowych rozwiązań w zakresie zagospodarowania wód opadowych, przy wykorzystaniu odwodnienia powierzchniowego i małej retencji,
 - zapewnienie możliwości obsługi komunikacją zbiorową,
 - zapewnienie możliwości uzbrojenia terenu w niezbędne sieci infrastruktury technicznej i drogowej.

Dla wyznaczonych powyżej obszarów dopuszcza się opracowywanie planów miejscowych w częściach, po uprzednim sporządzeniu całościowej koncepcji.

4.2.4. Zasady rozwoju funkcji usługowo-produkcyjnych

Główne cele polityki przestrzennej dla zagospodarowania i użytkowania terenów usługowo-produkcyjnych to:

- aktywizacja potencjału istniejących i rewitalizacja zdegradowanych terenów,
- aktywizacja i reinwestowanie, dopuszczając zagęszczanie i wertykalizację budynków produkcyjnych, magazynowych i biurowych na terenach U/P,
- uzbrojenie terenu poprzez doprowadzenie infrastruktury niezbędnej dla funkcji produkcyjnej,
- zrównoważony rozwój terenów produkcyjnych, z uwzględnieniem m. in. aspektów dotyczących zmian klimatu i ochrony środowiska (np. zielone dachy i fasady oraz wykorzystanie odnawialnych źródeł energii),
- rozwój nowych terenów produkcyjnych jako buforu akustycznego w bezpośrednim sąsiedztwie głównych osi komunikacyjnych,
- zapewnienie optymalnego dostępu do komunikacji i nowoczesnej infrastruktury technicznej,
- możliwość lokalizacji funkcji produkcyjnej w śródmieściu, rozumianej jako rzemiosło, rękodzieło, produkcja dóbr luksusowych i specjalistycznych itp.

Na etapie sporządzania planu miejscowego w granicach obszaru śródmieścia, na terenach o wiodących kierunkach przeznaczenia oznaczonych symbolami: MW, MW/U, MN/U, MN/MW lub U, dopuszcza się wprowadzenie funkcji produkcyjnej, pod warunkiem:

- nieprzekroczenia przez tę funkcję 500 m² powierzchni użytkowej danego budynku,
- wprowadzenia zakazu lokalizacji działalności uciążliwych dla środowiska,
- stosowania rozwiązań ograniczających lub eliminujących konflikty między terenami produkcyjnymi i mieszkaniowymi,
- minimalizowania obsługi transportem ciężkim.

Ponadto, w zakresie rozwoju funkcji usługowej, na terenach o kierunku przeznaczenia mieszkaniowym:

- położonych w pobliżu lub wzdłuż ulic klasy powyżej lokalnej, tras tramwajowych oraz torów kolejowych, dopuszcza się wyznaczenie terenów usługowych, o funkcjach innych (np. ogólnomiejskich, biurowych) niż wskazane jako usługi towarzyszące zabudowie w rozdziale 4.3., a także lokalizację innej działalności usługowej, nie podlegającej ochronie akustycznej, dla której sąsiedztwo negatywnie oddziałujących tras komunikacyjnych nie spowoduje dyskomfortu przestrzennego lub funkcjonalnego,
- dopuszcza się wyznaczenie terenów usługowych o funkcjach innych (np. ogólnomiejskich, biurowych) niż wskazane jako usługi towarzyszące zabudowie w rozdziale 4.3., obejmujących obiekty lub zespoły zabytkowe o charakterze pierwotnie niemieszkalnym.

Dodatkowo na terenach U/P oraz na terenach infrastruktury technicznej lub terenach związanych z zagospodarowaniem odpadów dopuszcza się lokalizację zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (ZZR), w sposób uwzględniający ograniczenia lokalizacyjne wynikające z przepisów odrębnych.

Na terenach usługowo-produkcyjnych stykających się z terenami mieszkaniowymi należy dążyć do ograniczenia ewentualnego negatywnego oddziaływania terenów usługowo-produkcyjnych poprzez m. in.: lokalizowanie funkcji produkcyjnych i usługowych, niepowodujących uciążliwości dla funkcji mieszkaniowej, wprowadzanie pasów zieleni izolacyjnej i projektowanie obsługi komunikacyjnej tych terenów w taki sposób, aby nie obciążała ruchem samochodowym układu drogowego dedykowanego dla zabudowy mieszkaniowej.

4.2.5. Zasady rozwoju lokalnych centrów usługowych

W Studium wyznaczono 3 rodzaje lokalnych centrów usługowych (mapa nr 18.1), których orientacyjne lokalizacje mają zostać uszczegółowione na etapie sporządzania planu miejscowego:

- istniejące – do pozostawienia,
- niekompletne – do rozwinięcia lub wzmocnienia,
- nowe – do wykreowania.

Lokalne centra usługowe służą zabezpieczeniu podstawowych potrzeb mieszkańców w sąsiedztwie ich zamieszkania. Są to miejsca, w których lokalizowane będą usługi oświatowe, handlowe, kulturalne, zdrowotne itp, skupione w jednym miejscu w formie:

- targowiska,
- samodzielnego obiektu lub zespołu obiektów zlokalizowanych w bliskiej odległości od siebie,
- w parterach budynków.

W ramach kreowania lokalnych centrów usługowych, należy dążyć do:

- ich utrzymania, rozwijania i wzmacniania,
- wykształcania ogólnodostępnej przestrzeni o charakterze lokalnym: placów, zieleńców oraz parków kieszonkowych,
- wzmacniania identyfikacji i budowania lokalnej tożsamości mieszkańców poszczególnych osiedli.

4.2.6. Zasady rozwoju funkcji handlu oraz lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m²

Przyjęto następujące ogólne zasady lokalizacji obiektów handlowych w mieście. Będą one lokalizowane:

- w przypadku handlu o znaczeniu ogólnomiejskim i ponadlokalnym:
 - w obszarze śródmieścia – w formie ciągów handlowych, tworzących przestrzenie publiczne oraz wielofunkcyjnych obiektów usługowych (np. domy towarowe, galerie, pierzeje handlowe, pasáže, targowiska) w powiązaniu z zabudową mieszkaniową i innymi funkcjami usługowymi,
 - na pozostałych terenach – w formie samodzielnych, wielkopowierzchniowych centrów, z możliwością ich przekształcania w wielofunkcyjne obiekty o mieszanym mieszkaniowo-usługowym bądź usługowo-produkcyjnym kierunku przeznaczenia;
- w przypadku handlu podstawowego o znaczeniu lokalnym jako:
 - pojedyncze obiekty o swobodnej lokalizacji,
 - obiekty współtworzące lokalne centra usługowe.

Lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m², dopuszczona została wyłącznie we wskazanych na rysunku Studium strefach. Zakłada się, że nowe realizacje, poza terenami wskazanymi w planach miejscowych obowiązujących w chwili wejścia w życie Studium, w obszarze śródmieścia nie mogą przekraczać 10 000 m² powierzchni sprzedaży, a poza tym obszarem 20 000 m² powierzchni sprzedaży. W przypadku lokalizacji obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m²:

- na terenie Wolnych Torów, funkcja handlowa nie może stanowić osobnego budynku, lecz musi być uzupełniona o funkcje usługowe, takie jak: biurowe, gastronomiczne, rekreacyjne, sportowe, kulturalne,
- przy ul. Wołczyńskiej, dopuszcza się realizację wyłącznie lokalnego centrum handlowo-usługowego o powierzchni sprzedaży nie przekraczającej 10 000 m²,
- przy Porcie Lotniczym Poznań-Ławica przy ul. Bukowskiej i przy Stadionie Miejskim przy ul. Bułgarskiej i Ptasiej, funkcja handlowa nie może stanowić osobnego budynku, lecz musi być uzupełniona o funkcje usługowe takie jak: biurowe, gastronomiczne, hotelowe, rekreacyjne, sportowe, kulturalne, a powierzchnia sprzedaży nie może przekroczyć 15 000 m².

Wszystkie lokalizacje obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m² należy traktować jako miejsca potencjalnej, a nie ustalonej lokalizacji.

W zakresie lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m² określa się następujące zasady:

- wprowadzanie zróżnicowania funkcjonalnego budynków poprzez umożliwianie przekształcania istniejących centrów handlowych w obiekty wielofunkcyjne,
- dostosowanie gabarytów i formy architektonicznej obiektów handlowych do charakteru zabudowy terenu, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru śródmieścia,
- wykorzystanie dla funkcji handlowych istniejących obiektów, m. in. zabytkowych, przemysłowych, pokolejowych np. hal poprodukcyjnych na Wolnych Torach, zajezdni przy ul. Gajowej, w Starej Rzeźni, na terenie Starej Gazowni czy hal targowych,

- kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni ogólnodostępnych, ze szczególnym uwzględnieniem wprowadzania terenów zieleni (np. skwerów),
- w przypadku wolno stojących obiektów handlowych lokalizowanych poza obszarem śródmieścia, zagospodarowanie co najmniej 10% terenu inwestycyjnego zielenią wysoką, w formie drzew lub krzewów,
- kształtowanie, w ramach całego obszaru inwestycyjnego, przestrzeni ośrodkotwórczych, poprzez:
 - wyznaczenie lokalizacji stref ruchu pieszego i rowerowego, odpowiednio odseparowanych od ruchu samochodowego,
 - aranżację zagospodarowania terenu w sposób zachęcający do przebywania w tej przestrzeni, np. mała architektura, zieleń,
 - minimalizowanie uciążliwości obsługi komunikacyjnej obiektu,
 - zakaz lokalizowania elewacji gospodarczych i obsługi dostaw od strony tych przestrzeni.

Oprócz ogólnych zasad zagospodarowania terenów, na których możliwa jest lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m², w obszarze śródmieścia określa się ponadto:

- racjonalne gospodarowanie przestrzenią poprzez unikanie realizacji wielkopowierzchniowych naziemnych placów parkingowych,
- preferowanie lokalizowania obiektów handlowych w formie pasaży, galerii handlowych, targowisk, ulic handlowych, a także sytuowanych w parterach lub kondygnacjach podziemnych budynków o innej funkcji,
- zakaz lokalizacji obiektów w formie samodzielnych, monofunkcyjnych, wielkopowierzchniowych centrów handlowych, np. marketów budowlanych,
- zakaz lokalizacji jednokondygnacyjnych obiektów handlowych, z możliwością wprowadzania funkcji handlowej do obiektów jednokondygnacyjnych wpisanych do rejestru zabytków lub ujętych w gminnej ewidencji zabytków.

4.3. PARAMETRY ORAZ WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW

Wszystkie wskazane nowe tereny pod zabudowę, znajdujące się poza terenami zurbanizowanymi oraz nie objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, a także przekształcenia terenów realizują zapotrzebowanie określone w bilansie terenów przeznaczonych pod zabudowę, szczegółowo opisanym w rozdziale 3.12.

Kategorie terenów według potencjału urbanistycznego

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

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

Dla każdej z wyżej wymienionych kategorii terenów określono w Studium rodzaje kierunków przeznaczenia, z ustaleniami dotyczącymi funkcji wiodących i uzupełniających, oraz główne zasady zagospodarowania. Przy czym dla terenów wyłączonych z zabudowy, ze względu na ich charakter, określono zakazy i dopuszczenia obowiązujące w ich zagospodarowaniu.

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

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 Studium określono kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w szczególności minimalne i maksymalne parametry oraz wskaźniki urbanistyczne, a także podano wytyczne, w jaki sposób wymagania te należy zapisać w planach miejscowych. Wskaźniki urbanistyczne dotyczące parametrów zabudowy i zagospodarowania, w celu koniecznej ochrony potencjału zieleni i ładu przestrzennego, winny być szczegółowo ustalone na etapie sporządzania planu miejscowego. Podstawowe wskaźniki zastosowane w Studium określają:

- 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 wymagany udział powierzchni biologicznie czynnej dla danego typu zabudowy,
- zasady kształtowania przestrzeni publicznych,
- 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 prawa 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 parametrom określonym w przepisach odrębnych¹²¹:

- budynki niskie – to budynki o wysokości do 12 m włącznie nad poziomem terenu lub mieszkalne o wysokości do 4 kondygnacji nadziemnych włącznie,
- 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,
- 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,
- 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.

Ponadto, przyjęte w Studium określenia powierzchni zabudowy oraz powierzchni biologicznie czynnej należy definiować w następujący sposób:

¹²¹ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 2351 z późn zm.) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1065 z późn. zm.).

- powierzchnia zabudowy – powinna być rozumiana jako suma powierzchni wszystkich budynków zlokalizowanych na działce budowlanej, wyznaczonych przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi ścian budynku na powierzchnię terenu,
- powierzchnia biologicznie czynna – powinna być rozumiana jako teren biologicznie czynny zgodnie z definicją zawartą w przepisach odrębnych¹²².

TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY

Celem wskazania terenów wyłączonych z zabudowy jest ochrona istniejącego potencjału przyrodniczego przed wprowadzaniem zabudowy, 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 planach miejscowych, określono poniżej.

Do terenów wyłączonych z zabudowy zakwalifikowano tereny oznaczone na załączniku nr 2A i 2B jako:

- 1) **ZN** – tereny rezerwatów przyrody, dla których szczegółowe wymogi ochrony, zakazy i dopuszczenia wynikają z przepisów odrębnych, w szczególności z przepisów dotyczących ochrony przyrody;
- 2) **ZO*** – tereny użytków ekologicznych, obszaru chronionego krajobrazu i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, dla których:
 - w przypadku położenia w granicach użytku ekologicznego, uwzględnienie szczegółowych wymogów, zakazów i dopuszczeń wynikających z przepisów odrębnych,
 - dla terenów położonych w granicach obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu” ustala się konieczność uwzględnienia zakazów wynikających z przepisów odrębnych, w tym w szczególności w zakresie zakazu likwidowania i niszczenia zadrzewień oraz zakazu budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkami przewidzianymi w tych przepisach,
 - dla terenu położonego w zasięgu specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Biedrusko” PLH300001, ustala się uwzględnienie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych, stanowiących przedmiot ochrony tego obszaru, wynikającej z przepisów odrębnych,
 - zakazuje się lokalizacji obiektów budowlanych, z wyjątkiem obiektów małej architektury, urządzeń służących gospodarce wodnej i obiektów służących ochronie przyrody,
 - dopuszcza się utrzymanie istniejącego zainwestowania związanego z gospodarką leśną lub rolną,
 - na terenie leśnictwa Kobylepole nadleśnictwa Babki, w przypadkach uzasadnionych potrzebami gospodarki leśnej, w tym także funkcji rekreacyjnej lasów komunalnych, dopuszcza się budowę nowych obiektów związanych z tą gospodarką,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią ustala się uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 3) **ZO** – tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, łąki, pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione oraz wody powierzchniowe, dla których określa się:

¹²² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1065 z późn. zm.).

- zakaz lokalizacji budynków,
- w przypadku istniejącej zabudowy, zakaz zwiększania wysokości oraz wskaźnika intensywności zabudowy,
- dla terenu położonego w sąsiedztwie rezerwatu „Meteoryt Morasko” konieczność uwzględnienia zakazów wynikających z planu ochrony rezerwatu i jego otuliny, dopuszczenie utrzymania istniejącego zainwestowania, z możliwością przebudowy, przy czym zmiana funkcji obiektów powinna zmierzać do wprowadzenia funkcji sportowo-rekreacyjnej,
- dopuszczenie przekształcenia terenów ZO, zwłaszcza sąsiadujących bezpośrednio z terenami mieszkaniowymi, na tereny zieleni urządzonej,
- dopuszczenie lokalizacji: bulwarów nadrzecznych, plenerowych urządzeń sportowo-rekreacyjnych, 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,
- dla terenów położonych w Dolinie Warty dopuszczenie lokalizacji obiektów tymczasowych,
- dopuszczenie utrzymania istniejącego zainwestowania, z możliwością przebudowy lub nadbudowy niższej części budynku w celu zrównania wysokości całego obiektu, a w przypadkach uzasadnionych potrzebami gospodarki leśnej, w tym także funkcji rekreacyjnej lasów komunalnych, dopuszczenie budowy nowych obiektów związanych z tą gospodarką,
- dopuszczenie lokalizacji urządzeń służących gospodarce wodnej i obiektów służących ochronie przyrody,
- dopuszczenie lokalizacji inwestycji celu publicznego, a także miejsc postojowych przy terenach spacerowych, z dostępem bezpośrednio zjazdem publicznym z dróg publicznych, a także jako parkingów leśnych,
- dopuszczenie dla gruntów rolnych w szczególnych przypadkach, uzasadnionych potrzebami gospodarki rolnej, budowy nowych budynków o charakterze wyłącznie gospodarczym, o maksymalnej powierzchni zabudowy do 300 m², wyłącznie w sąsiedztwie istniejącej zabudowy zagrodowej, po przeprowadzeniu analizy na etapie sporządzania planu miejscowego,
- dla terenu położonego w zasięgu specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Biedrusko” PLH300001, ustala się uwzględnienie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych, stanowiących przedmiot ochrony tego obszaru, wynikającej z przepisów odrębnych,
- w przypadku położenia w granicach użytku ekologicznego, uwzględnienie szczegółowych wymogów, zakazów i dopuszczeń wynikających z przepisów odrębnych,
- w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1.

TERENY O SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA

Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania to tereny, na których dopuszczona jest zabudowa o ograniczonej intensywności i charakterze lub funkcji adekwatnej do szczególnej specyfiki terenu, położone w obszarach klinowo-pięścieniowego systemu zieleni, na obszarach o szczególnych warunkach środowiska, w tym na obszarach Natura 2000 oraz innych obszarach o wysokich walorach

krajobrazowych lub na obszarach sąsiadujących z terenami cennymi przyrodniczo. Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania podzielone zostały na trzy grupy:

- tereny zieleni,
- tereny przeznaczone pod zabudowę położone na obszarach klinów zieleni,
- inne tereny o specjalnych warunkach zagospodarowania, w tym tereny transportu i infrastruktury.

Do kategorii terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, zakwalifikowano w Studium tereny oznaczone na załączniku nr 2A i 2B jako:

1) **ZP*** – tereny parków i inne tereny zieleni urządzonej z poszerzoną funkcją rekreacyjną, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zieleń urządzoną,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową o funkcji gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, kultury, rozrywki, wraz dodatkowymi elementami: toaletami publicznymi, wybiegami dla psów, oraz tereny komunikacji, w tym: promenady, ścieżki piesze i drogi rowerowe, a także tereny infrastruktury technicznej,
- dopuszczenie realizacji zieleni z wykorzystaniem istniejącej szaty roślinnej i naturalnych elementów zagospodarowania,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - maksymalną powierzchnię zabudowy terenu: 10%,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej terenu: 60%,
 - wysokość budynków – zabudowę niską;

2) **ZP** – tereny parków i inne tereny zieleni urządzonej, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zieleń urządzoną,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową o funkcji gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, kultury, rozrywki, wraz z dodatkowymi elementami: toaletami publicznymi, wybiegami dla psów, oraz tereny komunikacji, w tym: promenady, ścieżki piesze i drogi rowerowe, a także tereny infrastruktury technicznej,
- dla terenów położonych w Dolinie Warty w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, zawierających się w obszarze śródmieścia, zakaz lokalizacji budynków, z wyjątkiem obiektów tymczasowych,
- dla terenów zlokalizowanych poza obszarem śródmieścia, możliwość zagospodarowania również w formie zieleni nieurządzonej, z wykorzystaniem istniejących zbiorowisk roślinnych,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - maksymalną powierzchnię zabudowy terenu: 5%,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej terenu: 60%,
 - wysokość budynków – zabudowę niską;
- dla schronu przy ul. Litewskiej uwzględnienie ograniczeń i uwarunkowań wynikających z występowania siedlisk gatunków chronionych, stanowiących przedmiot ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu” PLH300005,
- w przypadku położenia w granicach użytku ekologicznego, uwzględnienie szczegółowych wymogów, zakazów i dopuszczeń wynikających z przepisów odrębnych,
- w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;

- 3) **ZS** – tereny ogrodów specjalistycznych, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zieleń urządzoną, w tym: kolekcjonersko-ekspozycyjną albo urządzoną dla realizacji celów sportowo-rekreacyjnych,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – w zależności od charakteru ogrodu: zabudowę usługową o funkcji gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej, kulturalnej, naukowej, wystawienniczej, wraz z architekturą ogrodową, oraz tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, a także zabudowę gospodarczo-techniczną dla potrzeb funkcji wiodącej,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej terenu: 60%,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, z dopuszczeniem budynków średniowysokich wyłącznie dla potrzeb ekspozycji (roślin i zwierząt) oraz jako wieże widokowe, z wyjątkiem terenów ogrodów o założeniach zabytkowych,
 - zagospodarowanie ogrodów botanicznych i zoologicznych zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 4) **ZC** – tereny cmentarzy, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – cmentarz, wraz z kaplicą, domem przedpogrzebowym,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę gospodarczą i handlową dla obsługi cmentarza, krematorium, zieleń (parki, skwery) oraz tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, oraz grzebowiska dla zwierząt wraz z niezbędną infrastrukturą,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, z dopuszczeniem dominanty średniowysokiej, w postaci wieży kaplicy lub dzwonnicy,
 - dla terenu cmentarza położonego przy Parku Cytadela – Fort Winiary uwzględnienie ograniczeń i uwarunkowań wynikających z występowania siedlisk gatunków chronionych stanowiących przedmiot ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu” PLH300005;
- 5) **ZD** – tereny ogrodów działkowych, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – ogrody działkowe, zgodnie z przepisami o rodzinnych ogrodach działkowych,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - dopuszczenie przekształcenia na zieleń ogólnodostępną (np.: parki, skwery) i tereny sportowo-rekreacyjne – przy czym w takim przypadku należy przyjąć zasady zagospodarowania i parametry jak dla terenów ZR, a dla terenów położonych w granicach obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu” ustala się konieczność uwzględnienia zakazów wynikających z przepisów odrębnych, w tym w szczególności w zakresie zakazu likwidowania i niszczenia zadrzewień oraz zakazu budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkami przewidzianymi w tych przepisach,
 - wysokość – dla altany, zgodnie z przepisami odrębnymi, dla budynku socjalno-administracyjnego do 7 m,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 6) **ZR** – tereny sportu i rekreacji (niekubaturowe), dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – usługi sportu i rekreacji, w formie plenerowych urządzeń sportowo-rekreacyjnych i boisk sportowych w zieleni, a także ogrodów jordanowskich,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń i wody powierzchniowe (np.: parki, skwery, jeziora, stawy, oczka wodne, ciekły, rowy), budynki usługowe, wyłącznie dla obsługi terenu i umożliwienia korzystania z funkcji sportowo-rekreacyjnej (przebieralnie, sanitariaty, małą gastronomię,

wypożyczalnie sprzętu rekreacyjnego i sportowego, trybuny), oraz tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,

- minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej terenu: 50%,
- wysokość budynków – zabudowę niską;

7) **UF** – tereny zabudowy pofortecznej, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową, polegającą na adaptacji zabudowy pofortecznej na funkcje usługowe, a dla Parku Cytadela – Fort Winiary zieleni urzędzoną w formie parku,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleni urzędzoną (parki, skwery) i nieurzędzoną, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, wraz z towarzyszącymi obiektami usługowymi, a dla Parku Cytadela – Fort Winiary inne towarzyszące obiekty usługowe, w tym elementy zabytkowych fortyfikacji, adaptowane na funkcje usługowe, bazę administracyjną i techniczną do obsługi parku oraz istniejące cmentarze,
- wykształcenie ciągów pieszych lub rowerowych wokół poszczególnych fortów, powiązanych z otaczającym układem komunikacyjnym,
- wysokość zabudowy – niska,
- adaptację obiektów lub ich odtworzenie dla potrzeb współczesnych, pod warunkiem:
 - uwzględnienia ograniczeń i uwarunkowań wynikających z występowania siedlisk gatunków chronionych stanowiących przedmiot ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu” PLH300005,
 - wskazania na etapie sporządzania planu miejscowego stref zimowisk nietoperzy, w których zakazuje się zmiany sposobu użytkowania fortu,
 - uwzględnienia zabytkowego charakteru fortyfikacji,
- zakaz realizacji inwestycji mogących spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu” PLH300005,
- w przypadku położenia w granicach użytku ekologicznego, uwzględnienie szczegółowych wymogów, zakazów i dopuszczeń wynikających z przepisów odrębnych.

8) **US1*** – tereny usług sportu i rekreacji w zieleni, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – usługi sportu i rekreacji, w formie obiektów i urządzeń sportowo-rekreacyjnych w zieleni,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleni i wody powierzchniowe (np.: parki, skwery, jeziora, stawy, oczka wodne, cieki, rowy), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, hotele, motele, campingi, usługi ochrony zdrowia, odnowy biologicznej, kultury, gastronomiczne,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - maksymalną powierzchnię zabudowy terenu: 10%,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej terenu: 60%,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, z dopuszczeniem obiektów wyższych, jeżeli jest to uzasadnione ich funkcją, jak: trampoliny, zjeżdźalnie, ścianki wspinaczkowe, parki linowe
- w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;

9) **US2*** – tereny usług sportu i rekreacji w zieleni, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – usługi sportu i rekreacji, w formie obiektów i urządzeń sportowo-rekreacyjnych oraz stadionów w zieleni, hal sportowo-widowiskowych,

- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń i wody powierzchniowe (np.: parki, skwery, jeziora, stawy, oczka wodne, ciekі, rowy), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, hotele, motele, campingi, usługi ochrony zdrowia, odnowy biologicznej, kultury, gastronomiczne,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - maksymalną powierzchnię zabudowy terenu: 30%,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej terenu: 40%,
- wysokość budynków – zabudowę niską, z dopuszczeniem obiektów wyższych, jeżeli jest to uzasadnione ich funkcją, jak: pływalnie, zjeżdźalnie, trampoliny, ścianki wspinaczkowe, parki linowe, budowle dla rekreacji ruchowej.

10) **MN*** – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową jednorodziną wolno stojącą,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową jednorodziną bliźniaczą oraz zabudowę usługową towarzyszącą zabudowie mieszkaniowej, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - minimalną powierzchnię nowo wydzielanej działki budowlanej:
 - 1 000 m² dla zabudowy wolno stojącej,
 - 600 m² dla zabudowy bliźniaczej;
- maksymalną powierzchnię zabudowy działki:
 - 25% dla zabudowy wolno stojącej,
 - 30% dla zabudowy bliźniaczej;
- minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej działki:
 - 60% dla zabudowy wolno stojącej,
 - 55% dla zabudowy bliźniaczej;
- maksymalną wysokość budynków – 9,0 m, a w przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej, dopuszczenie podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych,
- dla terenu położonego w zasięgu specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Biedrusko” PLH300001:
 - zakaz wskazywania nowych terenów pod zabudowę bliźniaczą,
 - uwzględnienie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych, stanowiących przedmiot ochrony tego obszaru, wynikającej z przepisów odrębnych;

11) **MN/MW*** – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy wielorodzinnej.

Dla terenów położonych między ulicami: Niestachowską, Wojska Polskiego, Urbanowską, Księcia Mieszka I, K. Pułaskiego i linią kolejową określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową jednorodziną: wolno stojącą lub bliźniaczą, lub zabudowę wielorodzinną typu willa miejska;
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową towarzyszącą zabudowie mieszkaniowej, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej;
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - minimalną powierzchnię nowo wydzielanej działki budowlanej:
 - 800 m² dla zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej,
 - 500 m² dla zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej,
 - 800 m² dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska;

- maksymalną powierzchnię zabudowy działki budowlanej:
 - 25% dla zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej,
 - 30% dla zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej,
 - 30% dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska,
- minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej działki budowlanej:
 - 60% dla zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej,
 - 55% dla zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej,
 - 55% dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska;
- maksymalną wysokość budynków:
 - 10,5 m dla zabudowy jednorodzinnej,
 - 16,0 m i nie więcej niż 3 kondygnacje dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska,
- w przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej – do 10,5 m, z dopuszczeniem podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych,
- dla schronu przy ul. Mazowieckiej uwzględnienie ograniczeń i uwarunkowań wynikających z występowania siedlisk gatunków chronionych stanowiących przedmiot ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu” PLH300005.

Dodatkowo dla terenu położonego w rejonie ulic: Urbanowskiej, Nad Wierzbakiem i Drzymały dopuszczenie realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, dla której określa się następujące parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:

- maksymalną powierzchnię zabudowy działki budowlanej: 30%,
- minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej działki budowlanej: 50%,
- wysokość budynków – zabudowę niską,
- wyodrębnienie na etapie sporządzania planu miejscowego osobnych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną i osobnych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodziną.

Dla terenów położonych w rejonie ul. Jasna Rola oraz w rejonie ul. Wykopy:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową jednorodziną: wolno stojącą, bliźniaczą, szeregową, atrialną lub zabudowę wielorodziną typu willa miejska,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową towarzyszącą zabudowie mieszkaniowej, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - minimalną powierzchnię nowo wydzielanej działki budowlanej:
 - 1 000 m² dla zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej,
 - 500 m² dla zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej,
 - 350 m² dla zabudowy jednorodzinnej szeregowej lub atrialnej,
 - 1 000 m² dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska;
 - maksymalną powierzchnię zabudowy działki budowlanej:
 - 25% dla zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej,
 - 30% dla zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej,
 - 35% dla zabudowy jednorodzinnej szeregowej lub atrialnej,
 - 30% dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska;

- minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej działki budowlanej:
 - 60% dla zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej,
 - 55% dla zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej,
 - 50% dla zabudowy jednorodzinnej szeregowej lub atrialnej,
 - 55% dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska;
- maksymalną wysokość budynków:
 - 10,0 m dla zabudowy jednorodzinnej,
 - 16,0 m i nie więcej niż 3 kondygnacje dla zabudowy wielorodzinnej typu willa miejska;
- w przypadku wyznaczenia na etapie planu miejscowego terenu o funkcji usługowej – do 10,0 m, z dopuszczeniem podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych,
- wyodrębnienie na etapie sporządzania planu miejscowego osobnych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną i osobnych terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodziną;

12) **MW/U*** – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową wielorodziną lub zabudowę usługową,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – tereny sportu i rekreacji, zieleń (np.: parki, skwery), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
- parametry zabudowy i wskaźniki zagospodarowania:
 - maksymalną powierzchnię zabudowy działki budowlanej: 30%,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej działki budowlanej: 50%,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, a w przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej, dopuszczenie podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych
- w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;

13) **U*** – tereny zabudowy usługowej, dla których określa się:

- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową,
- uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń (parki, skwery), parki naukowo-technologiczne, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
- parametry zabudowy:
 - maksymalną powierzchnię zabudowy działki budowlanej: 30%,
 - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej działki budowlanej: 50%,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, z dopuszczeniem podwyższenia wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych
- w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1,
- w przypadku położenia w granicach użytku ekologicznego, uwzględnienie szczegółowych wymogów, zakazów i dopuszczeń wynikających z przepisów odrębnych;

14) **TKL** – tereny lotnisk, dla których określa się:

- dla lotniska Poznań-Ławica – zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi, dopuszczenie lokalizacji infrastruktury oraz usług, w tym uzupełniających dla funkcji lotniska, nie kolidujących z tą funkcją i ustanowionym obszarem ograniczonego użytkowania,

- dla lotniska Poznań-Krzesiny – teren zamknięty, zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 15) Tereny infrastruktury technicznej: **ITw** – tereny zaopatrzenia w wodę, **ITk** – tereny oczyszczalni ścieków, **ITo**- tereny związane z zagospodarowaniem odpadów, dla których określa się:
- zagospodarowanie zgodnie z funkcją i charakterem obiektów oraz z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska.

W kategorii terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania znajdują się również poniższe tereny transportu, dla których zasady zagospodarowania oraz użytkowania zawarto w rozdziale 4.9:

- kdA – autostrada,
- kdS – drogi ekspresowe,
- kdGP - drogi główne ruchu przyspieszonego,
- kdG – drogi główne,
- kdZ – drogi zbiorcze, przy czym dla schronu przy jednej z dróg zbiorczych kdZ (ul. Wojska Polskiego) uwzględnienie ograniczeń i uwarunkowań wynikających z występowania siedlisk gatunków chronionych stanowiących przedmiot ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty „Fortyfikacje w Poznaniu” PLH300005,
- kdL – drogi lokalne istotne dla układu drogowego, w tym transportu zbiorowego,
- kt – kierunkowe trasy tramwajowe – poza drogowym układem podstawowym,
- kdd – dworce publicznego transportu zbiorowego,
- ktz – zajezdnie tramwajowe,
- kk – tereny kolejowe.

W przypadkach terenów transportu położonych w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią określa się uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1.

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, a także potencjalne rezerwy terenów budowlanych.

Do terenów przeznaczonych pod zabudowę zakwalifikowano w Studium tereny oznaczone na załączniku nr 2A i 2B jako:

- 1) **MN** – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których określa się:
 - wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową jednorodziną,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową towarzyszącą zabudowie mieszkaniowej, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, a w przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej, dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych,

- w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 2) **MN/U** – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub zabudowy usługowej, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową jednorodziną lub zabudowę usługową,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską, a w przypadku wyznaczenia na etapie sporządzania planu miejscowego terenu o funkcji usługowej, dopuszcza się podwyższenie wysokości dla dominanty w postaci np.: obiektów sakralnych, sportowych, oświatowych,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 3) **MW** – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową wielorodziną,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową towarzyszącą zabudowie mieszkaniowej, domy opieki społecznej, domy seniora, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską lub średniowysoką, z dopuszczeniem zabudowy wyższej, lokalizowanej z uwzględnieniem wytycznych zawartych w rozdziałach 4.4.2.6 i 4.4.3,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 4) **MW/MN** – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową wielorodziną lub zabudowę mieszkaniową jednorodziną,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową towarzyszącą zabudowie mieszkaniowej, domy opieki społecznej, domy seniora, zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz niską lub średniowysoką dla zabudowy wielorodzinnej, z dopuszczeniem zabudowy wyższej, lokalizowanej z uwzględnieniem wytycznych zawartych w rozdziałach 4.4.2.6 i 4.4.3,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 5) **MW/U** – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę mieszkaniową wielorodziną lub zabudowę usługową,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń (np.: parki, skwery), tereny sportu i rekreacji, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską lub średniowysoką, z dopuszczeniem zabudowy wyższej, lokalizowanej z uwzględnieniem wytycznych zawartych w rozdziałach 4.4.2.6 i 4.4.3,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;

- 6) **U** – tereny zabudowy usługowej, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń (np.: parki, skwery), parki naukowo-technologiczne, tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską lub średniowysoką, z dopuszczeniem zabudowy wysokiej i wysokościowej, lokalizowanej z uwzględnieniem wytycznych zawartych w rozdziałach 4.4.2.6. i 4.4.3.,
 - dla zabudowy usługowej wysokiej lub wysokościowej usytuowanej w Ringu Stübgena, dopuszczenie na wyższych kondygnacjach funkcji mieszkaniowej,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1;
- 7) **US** – tereny usług sportu i rekreacji, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – usługi sportu i rekreacji, jak np. stadiony, boiska, pływalnie, hale sportowo-widowiskowe, hotele,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń (np.: parki, skwery), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej, campingi, usługi ochrony zdrowia, odnowy biologicznej, kultury, gastronomiczne,
 - wysokość budynków – zabudowę niską lub średniowysoką, z dopuszczeniem zabudowy wysokiej, w przypadkach wynikających z potrzeb technologicznych, nie kolidujących z uwarunkowaniami urbanistyczno-krajobrazowymi.
- 8) **U/P** – tereny zabudowy usługowej lub produkcyjnej, dla których określa się:
- wiodący kierunek przeznaczenia – zabudowę usługową lub obiekty produkcyjne, składy, magazyny,
 - uzupełniający kierunek przeznaczenia – zieleń (np.: parki, skwery), tereny komunikacji i infrastruktury technicznej,
 - wysokość budynków – zabudowę niską lub średniowysoką, z dopuszczeniem zabudowy usługowej wysokiej lub wysokościowej, lokalizowanej z uwzględnieniem wytycznych zawartych w rozdziałach 4.4.2.6. i 4.4.3, a dla obiektów produkcyjnych i magazynowo-składowych, dopuszczenie zabudowy wysokiej, w przypadkach wynikających z potrzeb technologicznych, nie kolidujących z uwarunkowaniami urbanistyczno-krajobrazowymi,
 - w przypadku położenia w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnienie zakazów zawartych w rozdziale 4.13.1.

4.3.1. Ustalenia ogólne dotyczące postępowania przy sporządzaniu planów miejscowych

Wymóg nienaruszania ustaleń Studium podczas sporządzania planów miejscowych narzuca określone zasady zapisu jego postanowień, zwłaszcza ze względu na odmienną skalę opracowań. Wskazane kierunki rozwoju i przeznaczenia terenów, odnoszą się do uogólnionych struktur przestrzennych. Biorąc to pod uwagę, przyjęto następujące ustalenia:

- dopuszcza się ustalenie w planie miejscowym przeznaczenia terenu zgodnego z dotychczasowym sposobem użytkowania lub zagospodarowaniem, niezależnie od kierunku przeznaczenia wskazanego w Studium,
- na terenach usługowych oraz produkcji, składów, magazynów, dopuszcza się realizację nowej zabudowy mieszkaniowej tylko w zakresie umożliwiającym dokończenie założenia urbanistycznego,
- ustalenie parametrów zabudowy i zagospodarowania na etapie sporządzania planu miejscowego wynikać powinno ze szczegółowych analiz krajobrazowo-przestrzennych popartych wskazaniem Studium (zabudowa niska, średniowysoka itd.),

- na styku terenów transportu z pozostałymi terenami – granice terenów wskazane pod różne funkcje mogą ulec przesunięciu w wyniku uszczegółowienia przebiegu linii rozgraniczających terenów transportu,
- tereny kolejowe kk, jeżeli staną się zbędne dla wiodącej funkcji, mogą być przeznaczone, w zależności od uwarunkowań przestrzennych, pod tereny zabudowy, zieleni, komunikacji lub infrastruktury, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z funkcji terenów sąsiadujących,
- na terenach wyłączonych z zabudowy mogą być lokalizowane w uzasadnionych przypadkach, wyłącznie inwestycje celu publicznego,
- 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, a także składowisk odpadów oraz instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów,
- dla terenów przeznaczonych pod zabudowę przyjęto zasadę, że ewentualne nowe, obecnie niezdefiniowane 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,
- na terenach wskazanych pod zabudowę, w przypadku występowania gruntów leśnych należy dążyć do ich zachowania,
- na terenach wskazanych pod zabudowę, w ramach uzupełniającego kierunku przeznaczenia, dopuszcza się zalesienia,
- 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, jak dla zabudowy: MN*, MN, MN/U,
- na terenach przeznaczonych pod zabudowę należy w zagospodarowaniu uwzględnić ochronę istniejących niewielkich cieków, rowów i związanych z nimi lokalnych korytarzy ekologicznych, poprzez określenie w planie miejscowym ich przebiegu i przeznaczenie terenu dolin np. pod zieleni nieurządzoną i wody lub, co najmniej, odpowiednie wyznaczenie linii zabudowy,
- przy projektowaniu dróg należy, w miarę możliwości, uwzględniać wprowadzanie zadrzewień alejowych, pasów zieleni towarzyszącej (niskiej i wysokiej), oddzielenie dróg rowerowych i chodników od jezdni pasami zadrzewień, zakrzewień lub trawników,
- na styku z terenami zieleni i rolniczymi zabudowa powinna ulegać ekstensyfikacji, w tym obniżaniu wysokości,
- 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 pozbawienia ich statusu „terenu zamkniętego”,
- ustalenia ogólne, dotyczące kształtowania układu transportowego przy sporządzaniu planów miejscowych zawarte zostały w rozdziale 4.9.

4.4. KSZTAŁTOWANIE FIZJONOMII MIASTA I MIEJSC IDENTYFIKACJI PRZESTRZENNEJ

4.4.1. Obszar śródmieścia

Wyznaczony w Studium obszar śródmieścia jest koncentracją, w większości historycznej, intensywnej zabudowy. Obszar ten obejmuje: Ostrów Tumski, Śródkę, strefę centralną, w tym Stare Miasto, historyczne dzielnice: Jeżyce, Łazarza, Wildy, a także obszar Łaciny i Główniej. Szczegółowy przebieg granicy obszaru wskazany został na rysunku Studium 2A. Na całym obszarze śródmieścia, zgodnie z przepisami odrębnymi, dopuszcza się realizację zabudowy śródmiejskiej. Ponadto dopuszczalna jest lokalizacja zabudowy śródmiejskiej poza obszarem śródmieścia, jeżeli wynikać to będzie z analiz przestrzennych, sporządzonych na etapie planu miejscowego, w tym w szczególności w rejonach lokalizacji lokalnych centrów usługowych.

Przy ewentualnym zagospodarowaniu terenu tzw. „Dziury Toruńskiej” (wykopu kolejowego, przebiegającego od ul. K. Libelta do Mostu Dworcowego), należy zachować panoramę i ekspozycję sylwet gmachów „Dzielnicy Zamkowej”: Akademii Muzycznej, Collegium Iuridicum i Collegium Minus Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza.

4.4.2. Obszary przestrzeni publicznej

4.4.2.1. System przestrzeni publicznych istotnych w skali miasta

W Studium wyznaczono, najważniejsze dla rozwoju przestrzennego Poznania, przestrzenie publiczne. Należy do nich centrum miasta, w skład którego wchodzi historyczne osady, z systemem placów i ich powiązań w granicach rejonu poligonalnej Twierdzy Poznań (Stary Rynek, Rynek Śródecki oraz place: przy Katedrze, Kolegiacki, Wielkopolski, Bernardyński, Wolności, C. Ratajskiego, A. Mickiewicza, Wiosny Ludów, W. Andersa i przy zbiegu ulic E. Taylora i S. Taczaka), uzupełnionych o system parków i skwerów.

Pozostałymi, istotnymi obszarami przestrzeni publicznej w Poznaniu są lub staną się:

- „nowe centrum miasta”, planowane na terenie tzw. Wolnych Torów, z systemem nowych placów i deptaków, wpisanych pomiędzy historyczną tkankę zabudowy Wildy i Łazarza,
- rynki w ramach obszaru śródmieścia: Jeżycki, Łazarski, Wildecki, Wschodni, a także plac na Łacynie,
- teren Międzynarodowych Targów Poznańskich, z placem Św. Marka,
- lokalne, istniejące centra dzielnicowe (np. Rynek Małe Naramowice) albo wskazane do wykreowania w oparciu o rozwój lokalnych centrów usługowych,
- główne trakty miejskie i ulice handlowe, łączące rynki historyczne lub oparte na istniejących ciągach kulturowych i handlowych, m. in.:
 - Trakt Królewsko-Cesarski (w tym ulice: J. H. Dąbrowskiego, A. Fredry, 27 Grudnia, Wielka, Chwaliszewo, Ostrówek),
 - ul. Głogowska,
 - ul. Wierzbicice i ul. F. Ratajczaka,
 - ul. 28 Czerwca 1956 r. (odcinek północny), ul. Górna Wilda i ul. Półwiejska,
 - ul. Garbary,
 - ul. Święty Marcin,
 - ul. Grunwaldzka;
- komunikacyjne ciągi pośrednie, tworzące powiązania pomiędzy dzielnicami: Sołaczem, Jeżycami, Łazarzem, Wildą, Ratajami, Piotrowem, Śródką i Łaciną:
 - ulice Nad Wierzbakiem i Kościelna, łączące Park Sołacki z Rynkiem Jeżyckim,
 - ciąg ulic: J. I. Kraszewskiego, J. Matejki (wzdłuż parku Wilsona), R. Berwińskiego, A. Małeckiego, łączące Rynek Jeżycki z Rynkiem Łazarskim,

- ulice Kanałowa i G. Bergera, wraz z planowaną nad torami kolejowymi kładką o funkcjach komunikacyjnych z zielenią (obszar Wolnych Torów), łączące Rynek Łazarski z Rynkiem Wildeckim,
 - ul. o. M. Żelazka od Rynku Wildeckiego przez planowaną kładkę pieszo-rowerową nad Wartą, łącząca Wildę i Park Rataje,
 - ciąg łączący Park Rataje i Rynek na os. Jagiellońskim z placem na Łacinie i dalej z Jeziorem Maltańskim;
- główne ciągi turystyczne i rekreacyjne, do których należy:
- system ciągów pieszo-rowerowych doliny Warty,
 - system ciągów wzdłuż Jeziora Maltańskiego oraz na terenie Nowego ZOO, a także wokół Stawów Młyńskiego i Browarnego,
 - doliny rzeki Bogdanki przez Jezioro Strzeszyńskie do Jeziora Kierskiego,
 - pierścieniowe ciągi zieleni, w tym: Ring Stübgena wzdłuż al. Niepodległości oraz ciąg łączący 18 fortów dawnej Twierdzy Poznań;
- uzupełniające ciągi piesze lub rowerowe w ramach zaplanowanego systemu łączników zieleni.

Powyższe przestrzenie publiczne – place i aleje reprezentacyjne, rynki dzielnicowe, główne ciągi miejskie, ciągi pośrednie i rekreacyjne, tworzą sieć powiązań pieszych tożsamych z wymienionymi w rozdziale 4.9.1.

Działania w zakresie kształtowania lub wzmocnienia tej sieci wymagają:

- wprowadzenia strefy pieszej, na zasadzie ograniczonego dostępu dla samochodów, w obrębie całego „średniowiecznego” miasta, z zagwarantowaniem obsługi parkingowej na jego obrzeżu,
- podkreślenia historycznego charakteru Starego Koryta Warty, poprzez wprowadzenie w jego granicach różnych form sztucznego przepływu wody, przypominającego o dawnym przebiegu rzeki Warty,
- w miarę możliwości wprowadzania lub uzupełniania głównych traktów miejskich i ulic handlowych zielenią wysoką,
- wzbogacenia programu funkcjonalnego, z koncentracją usług o charakterze ogólnomiejskim,
- zadbania o estetykę pierzei tworzących rynki oraz ciągi piesze, poprzez przeprowadzenie rewaloryzacji lub renowacji historycznych budynków oraz lokalizację nowych obiektów, uwzględniając charakter zabudowy istniejącej,
- wprowadzenia formy zagospodarowania, o najwyższej jakości dla poszczególnych elementów systemu przestrzeni publicznych, w taki sposób, by osiągnąć przestrzeń spójną w odbiorze (posadzka, przekrój ulicy, elementy małej architektury, zieleni, oświetlenia itd.),
- ograniczenie możliwości parkowania samochodów na chodnikach, w celu poszerzenia przestrzeni dla pieszych i rowerzystów, z jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniej liczby miejsc postojowych na parkingach podziemnych lub kubaturowych,
- rewitalizacji przestrzeni w centrum miasta, poprzez wprowadzanie zieleni, w tym ogrodów wertykalnych oraz zieleni na dachach, elementów wypoczynkowych, placów zabaw dla dzieci i urządzeń rekreacyjnych.

Przestrzenie publiczne, niezwiązane z terenami rekreacyjnymi, powinny być kształtowane przy odpowiedniej intensywności zabudowy, po to, by wytworzyć układ przestrzeni publicznych, zachęcający do korzystania ze zróżnicowanej oferty usług, powiązanej z zabudową. Dla realizacji tego celu należy dążyć do wykształcenia atrakcyjnej przestrzeni publicznej w ramach poznańskiego „City” oraz zachowania tożsamości miasta i jego niepowtarzalności urbanistycznej, poprzez stworzenie tematycznych szlaków historycznych, architektonicznych czy kulturowych.

4.4.2.2. Kształtowanie przestrzeni makrownętrz dróg o najwyższej randze

Ustalenia w zakresie kształtowania przestrzeni makrownętrz dróg o najwyższej randze dotyczą ciągów komunikacyjnych o najwyższej randze:

- autostrady A2,
- wjazdów komunikacyjnych do miasta,
- III, II i I ramy komunikacyjnej miasta,
- poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu).

W przypadku przecinającej południowe tereny miasta autostrady A2, ze względu na wyłączenie z ruchu pieszego i rowerowego, a tym samym inny sposób percepcji przestrzeni przez jej użytkowników, akcentowanie zabudowy powinno następować poprzez kubaturę lub wysokość w rejonie istniejących węzłów autostradowych. Strukturę III ramy komunikacyjnej Poznania kreują miejsca bramowe miasta na skrzyżowaniach z głównymi wjazdami, II ramy komunikacyjnej – układ przyulicznej zieleni wysokiej oraz system lokalnych dominant na skrzyżowaniach z głównymi ulicami, a I ramy – wykształcona krawędź Centrum. Szczegółowe sposoby kształtowania rozwiązań dla tych dróg opisane zostały w rozdziale 4.4.2.6.

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 krajobrazu otwartego o przewadze użytkowania rolniczego.

4.4.2.3. Kształtowanie przestrzeni makrownętrz kolejowych

Należy zwrócić szczególną uwagę na kształtowanie przestrzeni wzdłuż kolejowych wjazdów do miasta, ponieważ dla podróżujących koleją to one stają się wizytówką Poznania. Należy dążyć do podniesienia estetyki zabudowy sąsiedztwa szlaków kolejowych oraz pozytywnego akcentowania w zabudowie dworców. W tym kontekście na szczególną uwagę zasługują: Dworzec Główny, Dworzec Garbary i Dworzec Poznań-Wschód, w rejonie których dąży się do wykształcenia nowych terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej.

4.4.2.4. Kształtowanie przestrzeni makrownętrza doliny rzeki Warty

Ogólnodostępną przestrzeń doliny rzeki Warty należy kształtować w sposób odzwierciedlający jej rolę jako łącznika ekologicznego o znaczeniu krajowym i regionalnym oraz jej relację do zdefiniowanych architektonicznie i urbanistycznie fragmentów miasta. Biorąc to pod uwagę poznański odcinek doliny Warty podzielono na 5 stref:

- strefę południowego klina zieleni, rozciągającą się od południowej granicy miasta do mostu Przemysła I. Na tym obszarze należy zachować wysoki reżim ekologiczny, a priorytet mają funkcje środowiskowe. Zagospodarowanie tej części doliny będzie związane przede wszystkim z uzupełnieniem odcinków Wartystrady po obu stronach rzeki i zapewnieniem dostępności komunikacyjnej dla pieszych i rowerzystów. Elementami uzupełniającymi będą obiekty małej

- architektury, miejsca na biwak czy punkty edukacyjne związane z gospodarką wodną. Potrzeby rekreacji i turystyki wodnej należy podporządkować walorom środowiskowym;
- strefę sportu, zlokalizowaną między mostem Przemysła I a mostem Królowej Jadwigi. W tej strefie będą dominować funkcje związane z aktywnością, sportem i rekreacją, uzupełnione o sąsiedztwo rodzinnych ogrodów działkowych. Wskazana jest tu m. in. lokalizacja boisk i urządzeń sportowych, plaż miejskich i elementów związanych z zagospodarowaniem terenów przywodnych. Istotna będzie poprawa dostępności przewidywanych funkcji poprzez np. budowę kładki pieszo-rowerowej, łączącej brzegi rzeki na wysokości Łazienek Rzecznych i kościoła Nawrócenia św. Pawła Apostoła na osiedlu Piastowskim;
 - strefę śródmiejską, znajdującą się między mostem Królowej Jadwigi a północną częścią Ostrowa Tumskiego. Z uwagi na urbanistyczne otoczenie, charakter tej strefy będzie najintensywniej użytkowany w dolinie Warty. W dalszym ciągu będą rozwijały się funkcje gastronomiczne i kulturalne, wzbogacane o kolejne obiekty. Rozwinięta infrastruktura rekreacyjno-wypoczynkowa, tarasy nadrzeczne i marina rzeczna, a także komunikacyjna – kładka Berdychowska, Wartostrada, przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności tej strefy. Ponadto połączenia pieszo-rowerowe pobliskich dużych terenów zieleni urządzonej – Cytadeli i Małty, z doliną rzeki, stworzą dla mieszkańców i turystów unikatowy system ogólnodostępnej zieleni nadrzecznej. Biorąc pod uwagę przebieg szlaków historycznych oraz bliskość obszarów i obiektów o dużej wartości kulturowej jak np. Ostrów Tumski czy Stare Miasto, należy wykształcić optymalne połączenia doliny Warty z tymi obszarami, a także uwzględnić w zagospodarowaniu punkty widokowe na panoramę miasta, z jego charakterystycznymi dominantami, w tym na Bazylikę Archikatedralną św. Apostołów Piotra i Pawła na Ostrowie Tumskim;
 - strefę rekreacji, obejmującą północ Ostrowa Tumskiego, tereny zieleni na Szelągu, rozległy obszar dna doliny Warty na wysokości Zawad, sięgającą do mostu Lecha. Planuje się wzmocnienie funkcji wypoczynkowo-rekreacyjnych tej strefy poprzez lokalizację boisk i urządzeń sportowych, zachowanie i rozwój plaż, w tym na Szelągu, czy miejsc na biwak lub ognisko. Uzupełnieniem będą rozproszone punkty gastronomiczne. Zakłada się ekspozycję funkcji ekologicznej terenów zalewowych na wschodnim brzegu rzeki poprzez zwiększenie kontrolowanej dostępności pieszej;
 - strefę północnego klina zieleni, rozciągającą się od mostu Lecha do północnej granicy miasta. Ten fragment doliny Warty zostanie podporządkowany funkcjom przyrodniczym, poprzez zachowanie w naturalnej postaci rozległych łąk nadwarciańskich, lasów i stawów w miejscu starorzeczy. Planowany jest tutaj przebieg kolejnych odcinków Wartostrady, której charakter i rozwiązania należy dostosować do uwarunkowań środowiskowych i funkcjonalnych. Ponadto przewiduje się nowe przeprawy pieszo-rowerowe przez rzekę, które połączą Poznań z przystanią w Czerwonaku i klasztorem w Owińskach.

Szczególną dbałość o rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne należy zapewnić na odcinku centralnym doliny rzeki Warty pomiędzy projektowaną kładką na wysokości ul. o. M. Żelazka oraz mostami kolejowymi na Ostrowie Tumskim. Nowe działania inwestycyjne na terenach przyległych do makrownętrza, w tym szczególnie enklawy projektowanej zabudowy mieszkalno-usługowej np. na Starołęce, Wilczaku czy w północnej części Ostrowa Tumskiego („Duża Wyspa” i „Mała Wyspa”), muszą korespondować z istniejącą zabudową centrum miasta i Ostrowa Tumskiego, nie ingerując w ich obecną sylwetę, a wyjątek stanowi zespół zabudowy Śródkki, który wymaga znacznego uzupełnienia zabudowy. Na tych najcenniejszych, centralnych obszarach miasta należy dążyć do wykreowania spójnego układu przestrzennego, którego elementem scalającym będzie sama rzeka.

Przeobrażenia wymagają nadwarciańskie tereny pomiędzy mostem Lecha a mostami kolejowymi na Ostrowie Tumskim 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 oraz dodatkowych przepraw mostowych: m. in. ul. o. M. Żelazka – os. Piastowskie, a także kładek pieszo-rowerowych łączących Stare Miasto, Ostrów Tumski i Śródkę.

Te trzy fragmenty doliny Warty należy zespolic systemem ciągów 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 ciągami i kładkami dla ruchu pieszego i rowerowego, pojawi się infrastruktura nadbrzeżna związana z funkcjami sportowo-rekreacyjnymi oraz wszelkimi formami transportu wodnego.

Niezależnie od głównych funkcji danej strefy doliny Warty, makrownętrze doliny miejskiego odcinka rzeki, biorąc pod uwagę jej funkcję – jednego z głównych korytarzy ekologicznych w Poznaniu, częściowe położenie w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, a także ogólnościatowe trendy dążenia do renaturyzacji nabrzeży, powinno mieć charakter podporządkowany wartościom przyrodniczym, w tym przede wszystkim zieleni, zarówno tej ukształtowanej naturalnie, jak i urządzonej. Dopuszczenie możliwości realizacji zabudowy tymczasowej lub trwałej, związanej z gastronomią, kulturą, sportem lub innymi usługami publicznymi na terenach ZO, ZO* lub ZP w dolinie Warty lub na terenach bezpośrednio z nią związanych musi uwzględniać reżim przepisów odrębnych, dotyczących bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, wskazanych w rozdziale 4.13.1.

4.4.2.5. Kształtowanie przestrzeni otoczenia jezior

Poznańskie jeziora stanowią element zagospodarowania utrwalony zarówno w przestrzeni miasta, jak i w świadomości jego mieszkańców. Struktura funkcjonalna ich bezpośredniego otoczenia posiada w większości zdefiniowany charakter, który w dokumentach planistycznych należy zachować i utrwalać. Dla czterech największych poznańskich jezior określono poniższe zasady zagospodarowania i użytkowania:

- dla Jeziora Kierskiego – należy dążyć do wzmocnienia sportowo-rekreacyjnej funkcji jeziora, w tym przede wszystkim żeglarstwa, przy jednoczesnym zachowaniu dużego udziału terenów zieleni, w tym lasów,
- dla jezior Strzeszyńskiego i Rusałki – należy zachować naturalny charakter, wraz z towarzyszącą funkcją rekreacyjną w sąsiedztwie istniejących plaż,
- dla Jeziora Maltańskiego – należy zachować miejski charakter otoczenia jeziora, zagospodarowanego i wykorzystywanego dla funkcji sportowych, wypoczynkowych i rekreacyjnych.

Jako główne kierunki zagospodarowania opisanych powyżej jezior i ich otoczenia wskazuje się:

- ochronę jezior oraz zagospodarowanie ich otoczenia, ze szczególnym uwzględnieniem walorów przyrodniczych,
- zachowanie istniejących plaż miejskich, z możliwością zwiększenia ich zasięgu,
- odtwarzanie istniejącej niegdyś infrastruktury sportowo-rekreacyjnej,
- zwiększanie dostępu do brzegu jezior, poprzez minimalizowanie barier przestrzennych.

Na etapie sporządzania planów miejscowych należy:

- uwzględnić uzupełnienie brakujących elementów ogólnodostępnych ścieżek pieszo-rowerowych wokół jezior, zapewnienie ich ciągłości, w tym poprzez odsunięcie ich od linii brzegowych oraz wprowadzenie w ich bezpośrednim sąsiedztwie odpowiedniej dynamiki „krzywej wrażeń”

- (wytworzenia na nich charakterystycznych punktów krajobrazowych: otwarć widokowych, miejsc odpoczynku, małej architektury itp.),
- w zakresie istniejących plaż miejskich:
 - nad Jeziorem Kierskim – zweryfikować możliwości poszerzenia głównej plaży, tzw. Plaży Parkowej, w kierunku wschodnim i ewentualnego wspólnego zagospodarowania z sąsiednim terenem (teren po ośrodku policyjnym),
 - nad jeziorami Strzeszyńskim i Rusałka – uwzględnić lokalizację obiektów towarzyszących funkcji rekreacyjnej i wypoczynkowej, wyłącznie w strefach istniejących plaż,
 - nad Jeziorem Maltańskim – zachować plażę oraz rozważyć możliwości lokalizacji nowej plaży po północnej stronie jeziora;
 - w rejonie plaż uwzględnić oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od samochodowego,
 - wyznaczyć miejsca pod lokalizację parkingów, a także podjęcie działań mających na celu ograniczenie dojazdu samochodowego do samej plaży,
 - nad Jeziorem Kierskim – zachować strefy klubów żeglarskich oraz przeanalizować możliwości lokalizacji nowej zabudowy, wymiany substandardowej zabudowy towarzyszącej klubom żeglarskim – hangarów, szatni, pomieszczeń socjalnych itp.,
 - zweryfikować możliwość i zasadność poszerzenia toru regatowego nad Jeziorem Maltańskim,
 - w strefie po dawnym PGR Wielkie – przeanalizować możliwości wprowadzenia obiektów hotelowych, usług sportu, kultury, gastronomii, z wykorzystaniem obiektów dawnego PGR.

4.4.2.6. Miejsca identyfikacji przestrzennej

Zachowanie istniejącej fizjonomii miasta wymaga ochrony ekspozycji:

- istotnych dominant przestrzennych,
- charakterystycznych punktów widokowych i panoram obszaru „City”,
- osi wjazdów do miasta i głównych ciągów komunikacyjnych,
- głównych dróg, wzdłuż których należy dążyć do uzupełnienia lub wytworzenia krawędzi kwartałów zabudowy,
- określenia wytycznych kształtowania sylwety miasta, szczególnie w obrębie „City”, bram miasta, punktów węzłowych i obszarów szczególnych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Docelowy model wysokości zabudowy, uwzględniający ww. miejsca identyfikacji przestrzennej, przedstawiony został na mapie nr 18.2.

W celu właściwego kształtowania fizjonomii miasta wyznaczono:

Obszar „City”

- rejon podkreślający oś założenia Ringu Stübbena na odcinku wzdłuż: ul. Królowej Jadwigi (od skrzyżowania z ul. Karmelicką), Alei Niepodległości (do skrzyżowania z ul. Św. Marcin) oraz na odcinku wzdłuż: Alei Niepodległości (okolice budynku Urzędu Marszałkowskiego), ul. gen. Tadeusza Kutrzeby, ul. Północnej (do skrzyżowania z ul. Garbary),
- rejon podkreślający oś istotnych węzłów komunikacyjnych oraz oś terenów kolejowych, dla terenów na odcinku wzdłuż: ul. F. Roosevelta (od skrzyżowania z ul. Poznańską), rejonu mostu Teatralnego, rejonu Ronda Kaponiera, Międzynarodowych Targów Poznańskich, dworca Poznań Główny, ul. Kolejowej i terenów Wolnych Torów, ul. Hetmańskiej (w rejonie terenów kolejowych),
- rejon podkreślający oś widokową w kierunku Międzynarodowych Targów Poznańskich, dla terenów na odcinku wzdłuż: ul. S. Matyi, rejonu Mostu Dworcowego, rejonu Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Proponowane rozwiązania urbanistyczne i architektoniczne wynikać będą ze szczegółowych analiz sylwety miasta i kompozycji urbanistycznej, a formy i układ zabudowy w obszarze „City” należy wyznaczyć z uwzględnieniem ograniczeń, wynikających z lokalizacji lotnisk.

W obszarze „City” uzasadnione jest:

- lokalizowanie zabudowy o charakterze śródmiejskim, zwartej uwzględniającej otwarcia widokowe,
- akcentowanie zabudową wysoką i wysokościową kształtującą sylwetę miasta, z wyjątkiem rejonu ul. gen. Tadeusza Kutrzeby i ul. Północnej, gdzie dopuszcza się wyłącznie zabudowę wysoką,
- wprowadzanie wysokiej jakości przestrzeni zieleni ogólnodostępnej oraz szeroko rozumianej funkcji usługowej jak np. kultura, oświata czy usługi sakralne.

Główne osie wjazdów do miasta:

- ul. Obornicka,
- ul. J. H. Dąbrowskiego,
- ul. Głogowska,
- ul. B. Krzywoustego,
- ul. Warszawska.

Dla każdej z ww. ulic wskazano istotne elementy na osiach wjazdów w postaci: bram miasta, węzłów głównych oraz pośrednich. Lokalizacje te predestynowane są do realizacji zabudowy o charakterze dominant przestrzennych, podkreślających istotne funkcje oraz cenne wnętrza urbanistyczne. Biorąc powyższe pod uwagę węzły główne oraz pośrednie i bramy miasta w rejonie przebiegu I, II i III ramy komunikacyjnej wskazane są do akcentowania zabudową wysoką lub wysokościową, a pozostałe węzły główne oraz pośrednie i bramy miasta (po zewnętrznej stronie od obszaru wyznaczonego przebiegiem III ramy komunikacyjnej) zabudową wysoką.

Tabela 15. Główne osie wjazdów do miasta

Lp.	Oś wjazdu	Brama miasta	Węzły główne	Węzły pośrednie
1	ul. B. Krzywoustego	węzeł drogowy ul. B. Krzywoustego / Szwedzka / Kurlandzka	Rondo Rataje	węzeł autostradowy „Kzesiny” węzeł drogowy B. Krzywoustego / Ostrowska
2	ul. Warszawska	węzeł drogowy Antoninek	Rondo Śródka	—
3	ul. Obornicka	węzeł drogowy Obornicka / Lechicka	rejon wiaduktu G. Narutowicza	węzeł drogowy Obornicka / Aleje Solidarności węzeł drogowy Wojska Polskiego / Niestachowska węzeł drogowy Żeromskiego / Dąbrowskiego
4	ul. J. H. Dąbrowskiego	węzeł drogowy J. H. Dąbrowskiego / Słupska / Wichrowa	węzeł drogowy Lutycka / J. H. Dąbrowskiego rejon Mostu Teatralnego	węzeł drogowy J. H. Dąbrowskiego / Polska (Brama Zachodnia) węzeł drogowy Żeromskiego / Dąbrowskiego
5	ul. Głogowska	węzeł drogowy Głogowska / Klinkierowa / Ostatnia	węzeł autostradowy „Komorniki” rejon Mostu Dworcowego	węzeł drogowy Hetmańska / Głogowska

Źródło: opracowanie własne

Główne ulice, wzdłuż których należy dążyć do uzupełnienia lub wytworzenia krawędzi kwartałów zabudowy to: abp. A. Baraniaka, Aleje Solidarności, Św. Wawrzyńca, S. Żeromskiego, Hetmańska, Bułgarska, L. Zamenhofa, S. Przybyszewskiego, Grunwaldzka oraz Szwedzka. Lokalizacje te predystynowane są do realizacji zabudowy o charakterze dominant przestrzennych - zabudowa wysoka lub wysokościowa (na odcinkach po wewnętrznej stronie obszaru wyznaczonego przebiegiem III ramy komunikacyjnej), w zakresie skali, jak i funkcji oraz do tworzenia cennych wnętrz urbanistycznych, które kreują tożsamość miasta.

Rekomenduje się także akcentowanie miejsc szczególnych, m. in: węzłów przesiadkowych czy lokalnych centrów usługowych, poprzez odmienną skalę oraz funkcję zabudowy. W szczególności rekomenduje się indywidualne podejście projektowe względem miejsc takich, jak:

- punkty szczególne o charakterze lokalnym, w skali dzielnicy lub osiedla,
- inne punkty węzłowe, m. in. okolice mostów nad rzeką Wartą,
- główne i kontrolne punkty widokowe na głównych wjazdach do Miasta.

Nowe elementy zabudowy wysokiej i wysokościowej, mogące wpłynąć istotnie na strukturę i charakter przestrzenny miasta Poznania, należy wkomponować w zastaną tkankę, tak aby ją uatrakcyjnić, jednocześnie jej nie zakłócając. Lokalizacja omawianych dominant, w postaci budynków lub zespołów budynków wysokich i wysokościowych, jest uzależniona od oceny wpływu proponowanego zamierzenia inwestycyjnego na fizjonomię całego miasta. W celu wprowadzenia budynków wysokich lub wysokościowych na etapie sporządzania planu miejscowego należy wykonać analizy widokowe i kompozycyjno-przestrzenne, z uwzględnieniem stref wysokości np. od lotnisk. W celu ochrony kluczowych widoków na mapie nr 18.3. określono obszary widoczności, a także główne i kontrolne punkty widokowe, skąd należy prowadzić analizy sylwety miasta, poprzedzające projektowanie lokalizacji obiektów wysokich i wysokościowych.

4.4.3. Wysokość zabudowy i dominanty przestrzenne

Przyjmuje się następujące zasady kształtowania wysokości zabudowy na terenach przeznaczonych do zainwestowania, w oparciu o przeprowadzone analizy przestrzenne i widokowe, w tym modele aksonometryczne oraz sylwety lub widoki krajobrazowe:

- dla terenów wewnątrz III ramy komunikacyjnej – zabudowa średniowysoka lub niska, z wyjątkiem miejsc identyfikacji przestrzennych wymienionych w rozdziale 4.4.2.6.,
- poza III ramą komunikacyjną powinna przeważać zabudowa niska, z wyjątkiem terenów już zainwestowanych, w tym przewidywanych do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, a także miejsc identyfikacji przestrzennych, wymienionych w rozdziale 4.4.2.6. i terenów rozwojowych dla funkcji usługowych lub produkcyjnych,
- na etapie sporządzania planu miejscowego należy uwzględniać zasadę nawiązywania charakterem i wysokością projektowanej zabudowy do zabudowy przeważającej na danym terenie,
- określona w Studium wysokość zabudowy wyznaczona została w celu kształtowania przeciętnej wysokości zabudowy na danym terenie, przy czym na etapie sporządzania planów miejscowych, w wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych, wysokość zabudowy może być lokalnie obniżona lub podwyższona.

4.5. BARIERY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE W MIEŚCIE I OGRANICZENIA DLA ZAINWESTOWANIA

W celu złagodzenia negatywnego oddziaływania barier funkcjonalno-przestrzennych, wskazano wytyczne i zasady odnoszące się do poszczególnych komponentów miasta, których realizacja będzie wdrażana, w ramach dostępnych możliwości, na etapie sporządzania planu miejscowego:

- najważniejsze trasy ruchu samochodowego (autostrada A2, I, II, III rama komunikacyjna) należy:
 - dążyć do wytworzenia w poszczególnych zespołach urbanistycznych, ograniczonych barierami komunikacyjnymi, kompleksowych układów funkcjonalno-przestrzennych, pozwalających zapewnić realizację podstawowych potrzeb mieszkańców na obszarach bezpośrednio przyległych do uciążliwych ulic, bez konieczności prowadzenia przez nich nadmiernej aktywności komunikacyjnej wykraczającej poza wykształcony układ,
 - poza obszarem śródmieścia, lokalizować głównie strefy działalności usługowo-produkcyjnej, dla których sąsiedztwo ulic o takim charakterze, nie powoduje dyskomfortu użytkowego ani funkcjonalnego,
 - dążyć, poprzez obniżenie znaczenia w układzie komunikacyjnym ciągu ulic Solna – Wolnica – Małe Garbary – E. Estkowskiego – Prymasa S. Wyszyńskiego (zmianę przekroju trasy, jej funkcji w układzie komunikacyjnym miasta) oraz stworzenie domknięcia I ramy komunikacyjnej miasta na północnym odcinku, do ponownego scalenia funkcjonalnego i urbanistycznego Starego Miasta i terenów położonych na północ od tego ciągu;
- linie kolejowe – należy dążyć do zwiększenia liczby bezkolizyjnych przejść pieszych i przejazdów rowerowych przez tory, w szczególności w miejscach, gdzie jest to najbardziej pożądane i niezbędne (np. pomiędzy Wildą a Św. Łazarzem, Moraskiem a Piątkowem, Strzeszynom a Podolanami, Szczepankowem a Franowem, Górczynem a Świerczewem, Kopanią a Górczynem),
- dolina rzeki Warty, obok kluczowych wartości przyrodniczych i ekosystemowych w strukturze przestrzennej miasta, posiada również cechy bariery przestrzennej, ze względu na ograniczenia wynikające z ukształtowanych krawędzi doliny oraz obszarów szczególnego zagrożenia powodzią. W celu złagodzenia odczuwania doliny Warty jako bariery, a jednocześnie zwiększenia atrakcyjności rzeki dla mieszkańców i turystów, na etapie sporządzania planu miejscowego wymaga się:
 - wytyczenia nadbrzeżnych ciągów pieszych lub rowerowych wzdłuż obu brzegów Warty, jako łącznika pomiędzy różnymi funkcjonalnie terenami, przyległymi do rzeki oraz obszarami zieleni,
 - na terenach pomiędzy mostem Przemysła I a mostem Lecha, w szczególności na odcinku śródmiejskim, wykreowania spójnego układu przestrzennego dla całości doliny, z siecią ciągów pieszo-rowerowych, prowadzących do makrownętrza doliny, łączących się z ciągami nadbrzeżnymi,
 - wzbogacenia układu komunikacyjnego miasta o nowe powiązania:
 - o kładkę pieszo-rowerową na przedłużeniu ul. o. M. Żelazka, łączącą Wildę z dolnym tarasem Rataj,
 - o pieszo-rowerowy most Berdychowski, łączący Stare Miasto, Ostrów Tumski i Piotrowo,
 - o kładki pieszo-rowerowe, łączące Stare Miasto, Ostrów Tumski oraz Śródkę,
 - o kładki pieszo-rowerowe, łączące Cytadelę, Ostrów Tumski oraz Zawady,
 - o kładkę pieszo-rowerową, łączącą Radojewo z Owińskami, na szlaku Cysterskim,
 - o kładkę pieszo-rowerową na przedłużeniu ul. Juranda, łączącą Naramowice z Koziegłowami lub na osi łączącej Kampus Morasko, Leśniczówkę Naramowice i Marinę w Czerwonaku,

- o kładkę pieszo-rowerową na przedłużeniu ul. Dziedzickiej lub w okolicy skrzyżowania ulic Mysłowickiej i Starołęckiej, łączącą Minikowo z Dębciem lub odpowiednio Marlewo z Luboniem,
 - o mosty na północnym odcinku I ramy,
 - o mosty na północnym i południowym odcinku III ramy,
 - o mostu pomiędzy ul. Winogrody i ul. Główną,
 - o inne połączenia poza wyżej wymienionymi w przypadku, gdy będzie to stanowiło dopełnienie programu funkcjonalnego terenów położonych po obu stronach rzeki;
- obiekty i sieci infrastruktury technicznej, do których należą przede wszystkim:
- główne punkty zasilania, stacje transformatorowe, linie elektroenergetyczne najwyższych, wysokich i średnich napięć,
 - ujęcia wody i magistrale wodociągowe,
 - oczyszczalnie ścieków i kolektory sanitarne,
 - stacje redukcyjne gazu, gazociągi wysokiego i średniego ciśnienia,
 - ropociągi,
 - obiekty radiokomunikacyjne.

Na etapie sporządzania planu miejscowego dla określenia zasad zagospodarowania terenu w sąsiedztwie ww. obiektów należy uwzględnić strefy lub obszary ich oddziaływania określone w przepisach odrębnych.

Oprócz katalogu obiektów, które tworzą bariery funkcjonalno-przestrzenne istotne są również ograniczenia związane z zagospodarowaniem poszczególnych obszarów miasta:

- ograniczeniem dla zabudowy mieszkaniowej i tych rodzajów zabudowy usługowej, które należą do kategorii o zdefiniowanych dopuszczalnych poziomach hałasu w środowisku, jest bezpośrednie sąsiedztwo linii kolejowych, tras tramwajowych i dróg samochodowych o dużym natężeniu ruchu. Sposobów na obniżenie 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 przypadkach, gdy zawiodą podejmowane działania w celu ochrony akustycznej lub będzie niemożliwe zastosowanie innych środków zaradczych. Dla projektowanej zabudowy należy przyjąć zasadę, aby nowe tereny, w przypadku przeznaczenia, dla którego określone są przepisami odrębnymi dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, były sytuowane poza zasięgiem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego, w celu wyeliminowania konieczności lokalizacji przegród przeciwhałasowych,
- 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 oraz G, linii elektroenergetycznych najwyższych i wysokich napięć, dla instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej lub radiolokacyjnej, a także dla oczyszczalni ścieków i składowiska odpadów,
- uwzględnienie obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska Poznań-Ławica polegać będzie na wykluczaniu 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 dla zabudowy mieszkaniowej,

- na obszarze Poznania obowiązują również ograniczenia w zagospodarowaniu i parametrach zabudowy, wynikające z lokalizacji lotnisk Poznań-Ławica, Poznań-Krzesiny oraz zlokalizowanego poza granicami miasta lotniska Poznań/Kobylnica, w tym nieprzekraczalne ograniczenia wysokości zabudowy, określone w dokumentach rejestracyjnych ww. lotnisk. Te oraz inne ograniczenia, wynikające z przepisów odrębnych dotyczących prawa lotniczego, należy brać pod uwagę podczas sporządzania planów miejscowych,
- w zagospodarowaniu terenów należy uwzględnić ograniczenia wynikające z lokalizacji poza granicami miasta, w Wysogotowie (gm. Tarnowo Podgórne) – stacji radarowej, będącej elementem systemu radarów meteorologicznych POLRAD. Ograniczenia dotyczą lokalizacji m. in. wysokich masztów, mogących znacząco oddziaływać na funkcjonowanie radaru meteorologicznego,
- w Babkach (gm. Mosina) zlokalizowana jest wojskowa stacja radiolokacyjna Sił Powietrznych, wokół której ustalono strefę ochronną terenu zamkniętego Poznań-Babki – strefa II ograniczonego budownictwa wysokościowego, o promieniu 3 km, sięgająca na obszar miasta Poznania, w rejonie Głuszyny. Jest to obszar wymagający ograniczeń w inwestowaniu w zakresie wznoszenia budynków oraz linii energetycznych wysokiego napięcia, masztów radiostacji, wież, kominów, elektrowni wiatrowych itp., których wysokość lub oddziaływanie może negatywnie wpływać na możliwości użytkowe, a w konsekwencji ograniczyć prawidłowe funkcjonowanie obiektu,
- w rejonie Krzesin, wyznaczona została strefa ochronna terenu zamkniętego Poznań-Krzesiny, w której ustala się ograniczenia ewentualnej zabudowy wysokościowej na terenach w bezpośrednim sąsiedztwie oraz wznoszenia napowietrznych linii energetycznych w odległości do 1,5 km,
- na niewielkim północno-wschodnim fragmencie miasta, w rejonie Radojewa, wyznaczono fragment strefy ochronnej kompleksu wojskowego w Biedrusku, zlokalizowanego poza granicami miasta, gdzie ustala się ograniczenia wysokości dla ewentualnej zabudowy.

Podczas sporządzania planów miejscowych należy mieć na uwadze także inne ograniczenia, podyktowane często przepisami odrębnymi, związane m. in. z występowaniem:

- form ochrony przyrody (patrz rozdział 3.5.3),
- obszarów szczególnego zagrożenia powodzią (patrz rozdział 4.13.1),
- terenów osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi (patrz rozdział 4.13.2),
- stref ochrony konserwatorskiej (patrz rozdział 4.7),
- stref ochrony sanitarnej wokół cmentarzy,
- zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnych awarii,
- urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW (patrz rozdział 4.10.8),
- terenów zamkniętych (patrz rozdział 4.13.5).

4.6. OBSZARY ORAZ ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW, OCHRONY PRZYRODY, KRAJOBRAZU, W TYM KRAJOBRAZU KULTUROWEGO

4.6.1. Zasady ochrony przyrody w polityce przestrzennej miasta

Jednym z priorytetowych celów polityki przestrzennej jest kreowanie warunków gospodarowania zasobami środowiska, które zapewnią zrównoważony rozwój miasta, odpowiednią jakość życia mieszkańców, a także zwiększą atrakcyjność turystyczną Poznania, przy jednoczesnym zachowaniu zasobów przyrodniczych oraz ochrony jakości środowiska dla przyszłych pokoleń, stanowiąc odpowiedź na wyzwania związane z adaptacją do zmian klimatu.

Na terenie miasta podstawowa ochrona zasobów przyrody opiera się na:

- zachowaniu istniejących form ochrony przyrody, poprzez realizację działań wynikających z postanowień aktów prawna (rezerваты, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne, pomniki przyrody itd.),
- obejmowaniu formami ochrony przyrody obszarów cennych przyrodniczo, istotnych dla zachowania różnorodności biologicznej, w szczególności na terenach oznaczonych w Studium symbolem ZO*,
- dążeniu do wytworzenia spójnej sieci terenów zieleni, której podstawowym elementem jest klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta, połączony przez sieć łączników zieleni, realizowanych m. in. jako szpalery drzew i zieleń przyuliczną, łączących parki, zieleńce, skwery, parki kieszonkowe, itp.,
- objęciu pełną ochroną planistyczną terenów cennych przyrodniczo oraz pozostałych terenów współtworzących klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta,
- wzbogacaniu, podtrzymywaniu i kształtowaniu walorów przyrodniczych, estetycznych, krajobrazowych i rekreacyjnych terenów położonych w klinach zieleni oraz terenów zieleni: parki, zieleńce, ogrody specjalistyczne i zieleń towarzysząca zabudowie.

4.6.2. Kierunki oraz zasady ochrony form ochrony przyrody

4.6.2.1. Rezerваты przyrody „Żurawiniec” i „Meteoryt Morasko”

Dla rezerwatów obowiązuja ustalenia i zasady ochrony wynikające z art. 15 ustawy o ochronie przyrody¹²³.

Dla rezerwatu „Meteoryt Morasko” dodatkowo wyznaczona została otulina oraz obowiązują postanowienia planu ochrony. Zgodnie z brzmieniem zapisów rozporządzenia¹²⁴, 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 przyrody nieożywionej „Żurawiniec”, dla którego w 2015 r. jako cel ochrony wskazano zachowanie osadów biogenicznych stanowiących zapis dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, nie obowiązują postanowienia planu ochrony. Z uwagi na cel ochrony nie wyznaczono również otuliny rezerwatu. Ze względu na istotną rolę tego terenu, wskazuje się na konieczność utrzymania jego dotychczasowego sposobu zagospodarowania, z uwzględnieniem możliwości wprowadzenia elementów służących celom ochrony rezerwatu, dydaktycznym, naukowym i rekreacyjnym.

4.6.2.2. Obszary Natura 2000

Dla obszarów Natura 2000, zlokalizowanych w granicach miasta, dopuszczone są różne kierunki przeznaczenia i zagospodarowania, z wyłączeniem lokalizacji przedsięwzięć i działań o znaczącym negatywnym oddziaływaniu na te obszary, a w szczególności na siedliska przyrodnicze oraz gatunki zwierząt i ich siedliska, będące przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000:

- specjalnego obszaru ochrony siedlisk (SOO) Biedrusko- PLH300001 (w Poznaniu fragment),
- obszaru specjalnej ochrony ptaków (OSO) Dolina Samicy – PLB300013 (w Poznaniu fragment),
- obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty (OZW) Fortyfikacje w Poznaniu – PLH300005.

¹²³ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 z późn. zm.).

¹²⁴ Rozporządzenie Nr 3/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 10 stycznia 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony rezerwatu przyrody „Meteoryt Morasko” (Dz. Urz. Woj. Wiel. z 2007 r., Nr 4, poz. 61).

Zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody dla wspomnianych obszarów Natura 2000 sporządzone zostały plany zadań ochronnych, stanowiące akt prawa miejscowego zawierający m. in. identyfikację istniejących i potencjalnych zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk, a także określenie działań ochronnych. Ograniczenia w zagospodarowaniu ustalone w ww. planach, ze względu na nadrzędny charakter ochrony przyrody, muszą być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności uprzedniej zmiany zapisów Studium w tym zakresie.

Niezależnie od powyższego, na etapie sporządzania planu miejscowego dla terenów położonych w obrębie obszaru włączonego do sieci Natura 2000, należy przede wszystkim wprowadzać rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne minimalizujące ryzyko realizacji działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla ochrony których powołany został obszar Natura 2000, jak również pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 oraz jego powiązania z innymi obszarami.

4.6.2.3. Obszar chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu”

Dla obszaru obowiązują ustalenia dotyczące czynnej ochrony ekosystemów leśnych, nieleśnych ekosystemów lądowych, ekosystemów wodnych, a także zakazy zawarte w rozporządzeniu ustanawiającym obszar chronionego krajobrazu „Dolina Cybiny w Poznaniu”. Możliwość zastosowania różnych form zagospodarowania terenów zlokalizowanych w granicach ww. obszaru dopuszczona jest wyłącznie w przypadku wprowadzenia rozwiązań uwzględniających konieczność zachowania i ochrony walorów przyrodniczych i turystycznych tych terenów oraz określenia zasad ochrony środowiska i przyrody, których respektowanie zapewni ochronę szczególnych walorów tego obszaru.

4.6.2.4. Użytki ekologiczne

Obowiązuje zachowanie użytków ekologicznych w stanie istniejącym, przy uwzględnieniu zakazów sformułowanych w uchwałach Rady Miasta Poznania ustanawiających te użytki:

- uchwale Nr XV/146/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie”,
- uchwałach Nr XXIII/304/VI/2011 i Nr XXIII/305/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Bogdanka I” oraz w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Bogdanka II”,
- uchwale Nr XLII/652/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 14 stycznia 2013 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Strzeszyn”,
- uchwałach Nr LX/924/VI/2013 i Nr LX/925/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Dębina I” oraz w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Dębina II”,
- uchwale Nr LXXV/1205/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 4 listopada 2014 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Darzybór”,
- uchwale Nr XXI/288/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 8 grudnia 2015 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Wilczy Młyn”,
- uchwale Nr XXXIX/684/VI/2016 Rady Miasta Poznania z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Łęgi Potoku Różanego”,
- uchwale Nr III/31/VIII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Kobylepole”.

W stosunku do pomników przyrody (alei, grup i pojedynczych drzew, głązów narzutowych) obowiązują zasady, których celem jest ochrona i zachowanie ich trwałości, zawarte w poszczególnych aktach prawnych, powołujących te formy ochrony przyrody.

Stanowiska gatunków grzybów, roślin i zwierząt chronionych, ustalone na podstawie przepisów odrębnych, których występowanie stwierdzono na obszarze miasta, podlegają ochronie przewidzianej w obowiązujących w tym zakresie przepisach. W przypadku zinwentaryzowanych obszarów licznego występowania gatunków chronionych, zasadne jest wprowadzanie w planie miejscowym takiego sposobu zagospodarowania i użytkowania terenów, który w możliwie maksymalny sposób uwzględni konieczność ochrony cennych przyrodniczo siedlisk.

W zakresie ochrony przyrody, wskazuje się także konieczność, przy sporządzaniu planów miejscowych:

- uwzględnienia przebiegu oraz utrzymania korytarzy ekologicznych, łączących obszary cenne przyrodniczo z otoczeniem, w tym kształtowanie obiektów infrastruktury w sposób umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów,
- wskazania obszarów, które mogą lub powinny być zalesione oraz obszarów wyłączonych z możliwości zalesiania.

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

W Studium wskazano również tereny oznaczone symbolem ZO* jako inne obszary cenne przyrodniczo, których szczególne walory przyrodnicze zostały zidentyfikowane w specjalistycznych opracowaniach przyrodniczych, dla których wskazane jest utrzymanie ich dotychczasowego sposobu zagospodarowania oraz docelowe objęcie formami ochrony przyrody. Studium nie określa rodzaju powoływanej formy ochrony, przyjmując, że nastąpi to na etapie opracowania specjalistycznego i odrębnego aktu prawnego, stanowiącego jednocześnie podstawę do ewentualnego uszczegółowienia przebiegu granic, w stosunku do tych wskazanych w Studium, jak i w odniesieniu do nowych obszarów.

Dla ochrony wartości obszarów cennych przyrodniczo Studium generalnie wyklucza możliwość lokalizowania zabudowy w ich obrębie, jednocześnie wskazując potrzebę opracowania dla tych terenów planów miejscowych. Zasady zagospodarowania oraz użytkowania terenów, jako wytyczne do stosowania w planach miejscowych, opisane zostały w rozdziale 4.3.

W przypadku powołania form ochrony przyrody, obowiązywać będą dodatkowo na ich obszarze ograniczenia wynikające z aktów prawa powołujących te formy ochrony przyrody. W związku z powyższym, ewentualne zmiany i korekty powstałe w tym zakresie, ze względu na nadrzędny charakter ochrony przyrody, muszą być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności zmiany Studium.

W przypadku, gdy 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.

Dolina rzeki Warty, stanowiąca jedną z głównych osi systemu przyrodniczego Wielkopolski, będący jednocześnie korytarzem ekologicznym o randze krajowej, wymaga uwzględnienia na etapie sporządzania planów miejscowych terenów wyłączonych z zabudowy oraz terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, położonych w jej zasięgu. 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 tworzenie

nowych form ochrony przyrody, obejmujących obszary o największych walorach przyrodniczych i krajobrazowych.

4.6.3. Kierunki i zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej

Ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej w Poznaniu realizowana jest poprzez zakwalifikowanie części gruntów rolnych 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 dotyczyć będą poprawy jakości gleb występujących zarówno na terenach zieleni, w obrębie terenów zurbanizowanych (w szczególności na obszarze śródmieścia), jak i na terenach wykorzystywanych rolniczo.

Na terenach użytkowanych rolniczo wskazane jest m.in. włączanie gleb zdegradowanych do zagospodarowania przyrodniczego, poprzez stosowanie zalesień lub 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 mieszkalne lub rekreacji indywidualnej do użytku całorocznego,
- preferowania ogrodzeń ażurowych, w celu umożliwienia migracji drobnym zwierzętom (z wyjątkiem ogrodzeń zlokalizowanych od strony dróg klasy G i GP i torów kolejowych),
- ograniczenia wysokości obiektów towarzyszących (świetlic, budynków technicznych) 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 produkcyjnych.

Przyjmuje się, że grunty 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), pozostaną użytkowane w dotychczasowy sposób. Jednocześnie zakłada się zachowanie istniejącego areалу gruntów leśnych i ich powiększanie, dopuszczając, jeżeli będzie to zgodne z rolą ekologiczną istniejących użytków i wpłynie pozytywnie na krajobraz, zalesienie użytków rolnych nie będących łąkami (Ł) lub pastwiskami (Ps). W szczególności istotne jest zachowanie ciągłości naturalnej dolin cieków i rowów jako elementów zabezpieczenia przeciwpowodziowego, miejsc małej retencji, a także korytarzy ekologicznych.

Ochrona obszarów leśnych i zadrzewionych zakłada działania zmierzające do zachowania i zwiększania powierzchni tych terenów, będących ostoją różnorodności biologicznej i krajobrazowej, jak również stanowiących miejsca wypoczynku i rekreacji mieszkańców miasta. Zgodnie z ustawą o lasach wszystkie grunty leśne w mieście uznaje się za lasy ochronne. Podstawowy cel w zakresie ochrony i zrównoważonego rozwoju lasów realizowany winien być przede wszystkim przez podnoszenie 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 wodochronnej mogą być udostępniane rekreacyjnie jedynie przez sieć dróg i ścieżek spacerowych, bez szkody dla funkcji ochronnych.

Zagospodarowanie rekreacyjne w lesie może być realizowane poprzez udostępnienie tras spacerowych (ścieżek pieszych, rowerowych, konnych), edukacyjnych, przyrodniczych, urządzonych miejsc aktywnego wypoczynku (np. polan 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.

Należy również uwzględnić retencyjną rolę śródleśnych oczek wodnych i stawów zlokalizowanych pośród lasów miejskich. Obecność stosunkowo dużej liczby niewielkich zbiorników wodnych na terenie lasów może łagodzić negatywne skutki zmian klimatu, służyć retencji wód oraz poprawiać warunki bytowania ptaków wodnych i innych zwierząt, zwiększając jednocześnie walory krajobrazowe.

Szczegółowe zagospodarowanie lasów prowadzone będzie na podstawie: planów urządzenia lasu, uproszczonych planów urządzenia lasu lub decyzji starosty, wydanej na podstawie inwentaryzacji stanu lasów.

W odniesieniu do gruntów leśnych, oznaczonych w ewidencji gruntów symbolem Ls, położonych poza terenami wyłączonymi z zabudowy o symbolu ZO lub ZO*, należy minimalizować zainwestowanie, które na etapie sporządzania planu miejscowego będzie wymagać zgody na zmianę ich przeznaczenia na cele nieleśne.

Dla ochrony obszarów leśnych i zadrzewionych proponuje 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 istniejących poprzez dolesienia i przebudowę drzewostanów zmienionych i silnie uszkodzonych (w szczególności lasów komunalnych), a także dostosowanie zalesień do warunków siedliskowych i antropopresji,
- dążenie do integracji rozproszonych fragmentów zieleni leśnej w ciągły system,
- włączenie do obszarów leśnych i zadrzewionych terenów obecnie niezalesionych lub użytkowanych rolniczo enklaw śródleśnych,
- dążenie, na etapie sporządzania planu miejscowego, do oddzielenia terenów zabudowy od terenów leśnych, poprzez np. zaprojektowanie ogólnodostępnych terenów plenerowych urządzeń rekreacyjnych, dróg dojazdowych, rowerowych lub pieszych,
- utrzymywanie wielofunkcyjności przyrodniczej lasów i obszarów zadrzewionych, w celu zachowania korzystnego wpływu na jakość środowiska (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 przez nie również funkcji turystycznej, przy zachowaniu zasady niedopuszczania do zagrożenia trwałości i jakości zasobów leśnych,
- sterowania i 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.

4.6.4. Zasady ochrony zasobów środowiska przyrodniczego

4.6.4.1. Zasady ochrony złóż kopalin

Dla wskazanych w Studium granic udokumentowanych złóż kopalin oraz zasięgu obszarów i terenów górniczych eksploatowanych ustala się następujące zasady:

- ochrona udokumentowanych złóż kopalin nastąpi poprzez racjonalne gospodarowanie ich zasobami oraz kompleksowe wykorzystanie złóż eksploatowanych, zgodnie z przepisami prawa oraz warunkami wydanych koncesji,
- eksploatacja kopalin nie może powodować przekształceń naruszających równowagę w środowisku oraz uciążliwości na terenach sąsiednich, w tym zwłaszcza na terenach mieszkaniowych i innych związanych ze stałym zamieszkaniem lub przebywaniem ludzi,
- w granicach miasta Poznania prowadzona jest i zgodnie z wydanymi koncesjami może być kontynuowana, eksploatacja złoża kruszyw naturalnych Poznań-Krzesiny OS (KN 11497) oraz złoża wód termalnych Swarzędz IGH-1 (WT 14851),
- dopuszcza się eksploatację złoża kruszywa naturalnego Poznań-Krzesiny OS II (KN 19131),
- złoża węgla brunatnego „Naramowice” (WB 769) nie jest przewidywane do eksploatacji ze względu na obecny stan zagospodarowania terenów, znaczny stopień zurbanizowania i dalszą dynamikę rozwoju tej części miasta, a także negatywne dla środowiska przyrodniczego skutki pozyskiwania węgla brunatnego metodą odkrywkową,
- nie przewiduje się eksploatacji pozostałych udokumentowanych w granicach miasta złóż kopalin, w tym: złóż kruszyw naturalnych Umultowo (KN 5883) i Poznań-Babicka (KN 7393), złoża itów Kotowo (IB 2273) oraz złoża kredy jeziornej Czapury (KR 194),
- po zakończeniu eksploatacji złoża, rekultywacja terenów poeksploatacyjnych odbywać się będzie zgodnie z zasadami i kierunkami rekultywacji określonymi w decyzjach administracyjnych.

4.6.4.2. Zasady ochrony zasobów wód powierzchniowych i wód podziemnych

W celu poprawy jakości wód powierzchniowych i wód podziemnych, eliminacji zagrożeń sanitarnych oraz zapewnienia odtwarzalności zasobów wodnych, określa się następujące wytyczne do stosowania w planach miejscowych:

- ochronę doliny rzeki Warty, poprzez ograniczanie ingerencji w jej ukształtowanie,
- zachowanie jako otwartych śródlądowych wód powierzchniowych płynących – rzek i innych mniejszych cieków wodnych i rowów (poza uzasadnionymi przypadkami konieczności ich kanalizacji), w szczególności:
 - Cybiny wraz z dopływami: Piaśnicą, Szklarką, Darzynką, Kaczeńcem, Strugą Cybińską, Młynówką, Zielinką,
 - Głównej wraz z dopływem Zawadką,
 - Kopli wraz z dopływami: Michałówką (i jej dopływami: Leśnym Potokiem, Polnym Rowem, Dworskim Rowem, Łężynką, Spłatwą, Świątnicą, Krzesinką), Pietrzynką, Głuszcem,
 - Bogdanki (do ul. K. Pułaskiego- dalej skanalizowana) wraz z dopływami: Rowem Złotnickim, Strumieniem Strzeszyńskim, Gołęcinką, Wierzbakiem,
 - Potoku (Strumienia) Junikowskiego wraz z dopływami: Plewianką, Skórzynką i Ceglanką,
 - Samicy Kierskiej wraz z dopływami: Kanałem Swadzimskim (Przeźmierką) oraz Krzyżanką,
 - Starynki wraz z dopływem Rowem Minikowskim,
 - Górczynki, Potoku (Strumienia) Różanego, Czapnicy, Rowu Marlewskiego, Koźlanki, Obrzycy, Bystrego Rowu;

- w odniesieniu do których, na etapie sporządzania planu miejscowego, należy uwzględnić wyłączenie z zabudowy ich dolin, w szczególności teras zalewowych lub uwzględnić zachowanie ciągłości systemu melioracji i funkcjonowania rowów melioracji szczegółowej,
- zachowanie i w uzasadnionych przypadkach rewaloryzacja istniejących zbiorników wodnych,
- ochrona obrzeży jezior, rzek, cieków i rowów przed zabudową, poprzez pozostawianie bufora zieleni, służącego również właściwemu przeprowadzeniu robót konserwacyjnych,
- zwiększanie retencji gruntowej zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 4.10.3.,
- konsekwentne uzbrajanie terenów pod zabudowę w infrastrukturę techniczną służącą ochronie środowiska, szczególnie na obszarach w zasięgu występowania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych – GZWP Nr 144 Dolina kopalna Wielkopolska oraz GZWP Nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno), poprzez realizację kanalizacji sanitarnej, a także ograniczanie zabudowy terenów, na których realizacja kanalizacji sanitarnej jest oddalona w czasie lub utrudniona,
- zwiększenie skuteczności ochrony zasobów wód podziemnych przed ilościową i jakościową degradacją, wynikającą z nadmiernego eksploataowania zasobów oraz przenikania zanieczyszczeń z powierzchni ziemi, w szczególności z terenów zurbanizowanych.

4.6.4.3. Zasady ochrony powietrza

W celu dążenia do podniesienia jakości powietrza i poprawy warunków klimatu lokalnego, określa się następujące wytyczne do stosowania w planach miejscowych:

- zachowanie i ochronę terenów zieleni włączonych w klinowo-pierścieniowy system zieleni jako głównych korytarzy przewietrzania i regeneracji powietrza w mieście,
- wprowadzenie nowych połączeń, m. in. w formie łączników zieleni pomiędzy istniejącymi terenami współtworzącymi klinowo-pierścieniowy system zieleni,
- tworzenie terenów zieleni urządzonej, zwłaszcza na obszarach o największej intensywności zabudowy, poprawiających mikroklimat oraz pochłaniających zanieczyszczenia, w tym skwerów, parków kieszonkowych, parków, ze zbiornikami wodnymi oraz innymi elementami błękitno-zielonej infrastruktury,
- tworzenie pasów zieleni izolacyjnej (zieleni wielopiętrowej, nasadzeń alejowych lub w formie rzędów drzew), szczególnie wzdłuż ciągów komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu, oraz rozmieszczanie ich w sposób wspomagający przewietrzanie obszarów najbardziej narażonych na kumulowanie zanieczyszczeń,
- planowanie układu zabudowy zapewniającego swobodny przepływ mas powietrza,
- obniżenie liniowej emisji zanieczyszczeń poprzez:
 - przekształcanie struktury układu komunikacyjnego miasta, szczególnie dla obszaru śródmieścia, w celu zapewnienia priorytetu komunikacji publicznej (budowę nowych połączeń, zwłaszcza nowych linii tramwajowych, budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, rozbudowę parkingów systemu P&R i P&G, rozwój kolei metropolitalnej powiązanej z innymi systemami transportu miejskiego) i ograniczania ruchu samochodowego, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziałach 4.9.4. i 4.9.7.,
 - rozwój transportu rowerowego oraz pieszego, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 4.9.1.,
 - przebudowywanie układu komunikacyjnego i systemów organizacji ruchu drogowego, w celu uzyskania większej płynności ruchu, także ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów w warunkach miejskich.

4.6.4.4. Zasady ochrony przed hałasem

W celu dążenia do uzyskania i utrzymania wymaganych standardów akustycznych w środowisku, określa się następujące wytyczne do stosowania w planach miejscowych:

- przeznaczanie terenów odpowiednio do dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- wprowadzanie ograniczeń w lokalizowaniu zabudowy o określonych wymaganiach akustycznych w środowisku oraz separacji zabudowy od uciążliwości, w strefach ponadnormatywnego oddziaływania hałasu,
- zachowywanie bezpiecznej odległości linii zabudowy od źródeł hałasu, niezbędnej dla zapewnienia wymaganych standardów akustycznych w środowisku i w budynkach,
- dopuszczanie na terenach o kierunku przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową lokalizacji funkcji usługowej wzdłuż tras komunikacyjnych drogowych i kolejowych, stanowiących źródła ponadnormatywnego hałasu, w sposób nieobciążający dodatkowym hałasem terenów mieszkaniowych lub innych chronionych akustycznie w sąsiedztwie,
- w odniesieniu do terenów istniejącej zabudowy wymagającej zachowania standardów akustycznych w środowisku, położonych wzdłuż ponadnormatywnych źródeł hałasu, stosowanie w budynkach z pomieszczeniami przeznaczonymi na stały pobyt ludzi zasad akustyki budowlanej i architektonicznej lub zmianę przeznaczenia terenów na tereny zabudowy nie wymagającej zachowania standardów akustycznych w środowisku,
- w planowaniu układu urbanistycznego:
 - kształtowanie wnętrza urbanistycznych lub sytuowanie budynków w taki sposób, aby dokuczliwy hałas komunikacyjny nie docierał z zewnątrz do wnętrza struktury zabudowanej,
 - stosowanie na elewacjach budynków rozwiązań pochłaniających fale akustyczne, np. zielonych elewacji, ogrodów wertykalnych;
- dążenie do zachowywania bezpiecznych odległości od terenów wymagających zapewnienia komfortu akustycznego w środowisku, przy lokalizowaniu produkcyjnych i usługowych źródeł hałasu oraz źródeł hałasu komunikacyjnego,
- dążenie do przekształcenia struktury układu komunikacyjnego miasta, szczególnie dla obszaru śródmieścia, w celu zapewnienia priorytetu komunikacji publicznej (budowę nowych połączeń, w szczególności nowych linii tramwajowych, budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych, rozbudowę parkingów systemu Park & Ride (P&R) i Park & Go, dalszy rozwój kolei metropolitalnej, powiązanej z innymi systemami transportu miejskiego) i ograniczanie ruchu samochodów, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziałach 4.9.4. i 4.9.7.,
- przebudowywanie układu komunikacyjnego i systemów organizacji ruchu drogowego, w celu uzyskania większej płynności ruchu, także przy ograniczeniu prędkości ruchu pojazdów w warunkach miejskich,
- rozwój transportu rowerowego oraz pieszego, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 4.9.1.,
- ograniczanie ruchu i parkowania pojazdów ciężkich na terenach podlegających ochronie akustycznej, poprzez odpowiednie zakazy ruchu i organizowanie wydzielonych parkingów,
- projektowanie jezdni, wymuszających zmniejszenie prędkości przez kierowców (poprzez progi spowalniające, zmianę geometrii drogi, zawężenie jezdni itp.),
- wprowadzanie przegród z zieleni dźwiękoizolacyjnej, spełniających głównie rolę barier o charakterze psychoakustycznym,
- wprowadzanie pasów zieleni izolacyjnej w postaci zwartych nasadzeń roślinności wielopiętrowej na styku terenów zabudowy chronionej przed hałasem i źródeł ponadnormatywnych uciążliwości akustycznych,

- uwzględnianie ograniczeń wynikających z utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania (już ustanowionego i ewentualnych nowych obszarów 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) oraz sztuczne ekrany akustyczne.

Przegrody przeciwhałasowe nie powinny być projektowane i realizowane wzdłuż ulic sklasyfikowanych jako ulice klasy zbiorczej i klas niższych. Budynki wzdłuż takich ulic mogą być, w przypadku zagrożenia ponadnormatywnym hałasem, uzbrajane w dodatkowe elewacje pochłaniające fale akustyczne. W pozostałych przypadkach, w pierwszej kolejności powinny być stosowane naturalne przegrody przeciwhałasowe (np. prowadzenie tras w wykopach, formowanie wałów ziemnych porośniętych 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, z wprowadzeniem w sąsiedztwie sztucznych ekranów akustycznych zieleni dekoracyjnej lub maskującej, realizowanej także od strony chronionej zabudowy. Wymagane rozwiązania przeciwhałasowe należy lokalizować, w miarę możliwości, w liniach rozgraniczających terenów 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 i organizacyjnych, dla jego ograniczenia dopuszcza się stosowanie ekranów akustycznych lub innych przegród uzupełnionych zielenią izolacyjną.

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

Głównym celem polityki przestrzennej w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego Poznania jest utrzymanie ciągłości rozwoju miasta, z zachowaniem różnorodności dziedzictwa historycznych przestrzeni miejskich oraz poprawa estetyki i wzbogacenie atrakcyjności fragmentów zdegradowanych i dysharmonizujących krajobraz miasta. Dla zapewnienia historycznej ciągłości zagospodarowania i ochrony wartości kulturowych, w połączeniu z ochroną środowiska przyrodniczego, wskazuje się kierunki rozwoju, w których obowiązującą zasadą jest dążenie do integracji historycznych oraz współczesnych rozwiązań koncepcyjnych, projektów, programów i inwestycji dotyczących struktur urbanistycznych i architektonicznych.

Jako główne kierunki ochrony dziedzictwa kulturowego w Studium przyjęto tworzenie warunków dla zintegrowanej ochrony przyrody i dziedzictwa kulturowego.

Obszarowe formy ochrony zabytków przedstawiono na mapie nr 18.4.

4.7.1. 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, pozostaje objęty ochroną, poprzez zachowanie oraz wzmocnienie jego wartości historycznych, przestrzennych i architektonicznych.

4.7.2. Park kulturowy

„Park Kulturowy Stare Miasto” w Poznaniu powołano w celu ochrony krajobrazu kulturowego, zabytków nieruchomych i przestrzeni publicznych historycznego układu urbanistyczno-architektonicznego Starego Miasta. Ochroną objęto materialne i krajobrazowe dziedzictwo kulturowe jednego z najcenniejszych fragmentów miasta, który jednocześnie stanowi fragment ustanowionego pomnika historii oraz, jako zespół urbanistyczno-architektoniczny, jest wpisany do rejestru zabytków. Działania podejmowane w obszarze parku, w tym ustalenia planów miejscowych, powinny być spójne z uchwałą Rady Miasta Poznania Nr LXII/1151/VII/2018 z dnia 27 lutego 2018 r., z późniejszymi zmianami w sprawie utworzenia „Parku Kulturowego Stare Miasto” w Poznaniu.

4.7.3. Obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków

W ramach ochrony podstawowych wartości kulturowych miasta Poznania, jakimi są historyczne układy urbanistyczno-architektoniczne, wymienione w rozdziale 3.6.1., określa się następujące wytyczne do stosowania w planach miejscowych:

- zapewnianie ochrony układów przestrzennych oraz otoczenia historycznych budowli i zespołów zabytkowych, w tym zachowanie historycznych linii zabudowy ulic i placów,
- przywracanie tożsamości XIX-wiecznych dzielnic, poprzez podkreślenie ich indywidualnych cech przestrzennych,
- podkreślanie zabytkowych elementów krystalizujących przestrzeń, walorów dawnego zagospodarowania, elementów symbolicznych,
- przebudowę lub wymianę zdekapitalizowanej zabudowy, przy jednoczesnym obowiązku uwzględnienia w trakcie budowy, przebudowy lub modernizacji kontekstu historyczno-przestrzennego,
- ochronę panoram i dalekich otwarć 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,
- ochronę istotnych osi widokowych, w tym m.in. z ul. Słowackiego w kierunku CK Zamek oraz ze skrzyżowania ul. Garbary i Solnej w kierunku pl. Bernardyńskiego,
- wprowadzanie nowej zabudowy, przy uwzględnieniu historycznego kontekstu przestrzennego,
- utrzymanie oraz ochronę istniejącej zieleni parkowej oraz wartościowych zadrzewień: przyulicznych, cmentarnych oraz na terenach przemysłowych, wojskowych, dworskich, folwarcznych i terenach osiedli mieszkaniowych.

4.7.3.1. Ochrona zabytków nieruchomych, historycznych zespołów budowlanych i układów urbanistyczno-architektonicznych

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- chronić pierwotne rozwiązania architektoniczne w odniesieniu do budynków historycznych, w zakresie gabarytów i form budynku oraz kompozycji elewacji i detali architektonicznych,
- utrzymać w miarę możliwości historyczną parcelację, a w przypadku sytuowania budynku na kilku dawnych działkach, kompozycyjny podział jego elewacji, w nawiązaniu do historycznych podziałów architektonicznych lub budowlanych,
- chronić zielenią towarzyszącą historycznej zabudowie, poprzez nieprzekształcanie jej na inne cele,
- dążyć do zachowania tzw. przedogródków,
- w miarę możliwości wprowadzać nową zielenią przyuliczną, w tym wysoką,
- dla zespołu urbanistyczno-architektonicznego kolebki miasta – Ostrów Tumski:
 - zaproponować historyczne powiązanie z miastem lewobrzeżnym i ze Śródką (mosty, kładki),

- zachować układ funkcjonalny historycznych ulic,
- dążyć do uspokojenia ruchu na ul. Prymasa S. Wyszyńskiego;
- dla zespołów urbanistyczno-architektonicznych: Stary Rynek, Stare Miasto, Centrum miasta, najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania: Łazarz, Wilda, Jeżyce, Ostroróg, Sołacz, założenie Maxa Johowa, Ring Stübbena oraz zespół secesyjnych kamienic na Jeżycach, należy:
 - dążyć do utrzymania kompozycji urbanistycznej Ringu Stübbena i uzupełniania kompozycji w północno-wschodnich i wschodnich rejonach centrum,
 - zachować i wyeksponować pozostałości wewnętrznego pierścienia twierdzy,
 - wprowadzić tereny zabudowy (uzupełniającej) w ciągach ulicznych i na obrzeżach kwartałów, w sposób harmonijny wpisującej się w otaczającą historyczną zabudowę,
 - uwzględnić ekspozycję reliktywów średniowiecznego pasa systemu obronnego,
 - odpowiednio wyeksponować istniejące na tych terenach dominanty historyczno-kulturowe (kościół p.w. św. Marcina, kościół p.w. św. Wojciecha, kościół o.o. Karmelitów Bosych oraz kościół o.o. Jezuitów przy ul. Dominikańskiej),
 - chronić układ: 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;
- dla zespołu urbanistyczno-architektonicznego najstarszego przedmieścia – Śródky należy:
 - wyeksponować zespół zabudowy poklasztornej przy ul. Bydgoskiej,
 - zaakcentować krawędź zabudowy od strony rzeki Cybiny,
 - dążyć do uspokojenia ruchu na ul. Prymasa S. Wyszyńskiego,
 - dążyć do przywrócenia pierwotnego układu urbanistycznego, wraz z wytworzeniem pierzei Rynku Śródeckiego.

4.7.3.2. Ochrona parków, założeń parkowych, zespołów dworsko-parkowych i folwarków oraz zespołu rekreacyjnego- Tor Wyścigów Konnych Hipodrom Wola

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- w przypadku obszarów: Ogród Zoologiczny przy ul. Zwierzynieckiej, Ogród z aleją platanów przy szpitalu ortopedycznym przy ul. 28 Czerwca 1956 r., aleja kasztanowców na Sołacz, Ogród Botaniczny przy ul. J. H. Dąbrowskiego, aleja kasztanowców przy dworze w Umultowie, parki Ringu Stübbena, Park Chopina, Park Wilsona – uwzględnić ustalenia odpowiednich aktów prawnych,
- zapewnić ochronę układów przestrzennych założeń,
- przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założeń,
- uwzględnić ukształtowanie terenu,
- zachować oś widokową z parku i pałacu w Radojewie na pałac w Owińskach,
- w przypadku obszarów: dwór i park w Głuszynie-Piotrowie, założenia pałacowo-dworsko-parkowego Starołęka Wielka i Antoninek, dwór i park w Chybach-Wielkie – zapewnić możliwość rewaloryzacji zdewastowanych obiektów budowlanych cennych kulturowo,
- w przypadku obszaru „Folwark Edwardowo- dwór, park, czworaki” (część północna) – założenie dworsko-parkowe i folwarczne – utworzyć, poprzez wyznaczone na obszarze obiekty i budynki historyczne, płaszczyznę odniesienia dla pozostałych obiektów i zapewnić dostosowanie nowej zabudowy do charakterystycznych form, istniejących w obrębie historycznego założenia obiektów historycznych.

4.7.3.3. Ochrona zespołów koszarowych

Dla ochrony zespołów koszarowych w rejonie ulic: Powstańców Wielkopolskich, F. Ratajczaka, T. Kościuszki, Grunwaldzka, Ułańska, Wojskowa, S. Wyspiańskiego, koszarów lotników na ławicy przy ul. Lotniczej, na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

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

4.7.3.4. Ochrona pozostałości fortyfikacji pruskich z końca XIX w.

- w przypadku obszaru Fortu Winiary na etapie sporządzania planu miejscowego należy:
 - uwzględnić nawarstwienia poszczególnych etapów przekształceń struktury fortu,
 - dopuścić rekonstrukcję elementów fortyfikacji, poprzez odtworzenie lub rekompozycję zniszczonych fragmentów wałów, fos, elementów murowanych i obiektów kubaturowych;
 - dopuścić lokalizację ścieżek rekreacyjnych, a także obiektów małej architektury,
 - dopuścić lokalizację infrastruktury technicznej oraz niezbędnej infrastruktury transportowej;
- w przypadku obszarów fortów zewnętrznego pierścienia twierdzy, obejmujących pierścien 18 fortów z elementami architektury fortowej, na etapie sporządzania planu miejscowego należy:
 - zapewnić ochronę wszystkich elementów fortów (budowle kubaturowe, nasypy ziemne, zieleń forteczna, historyczne ukształtowanie terenu) – z możliwością adaptacji obiektów kubaturowych do nowych funkcji, zgodnie z kierunkiem przeznaczenia,
 - dążyć do uczynienia układu dawnych dróg rokadowych, w tym także poprzez wytworzenie alternatywnych połączeń uzupełnianych zielenią, umożliwiających stworzenie spójnego systemu wraz z łącznikami zieleni,
 - zapewnić możliwość rekonstrukcji elementów fortyfikacji oraz realizacji:
 - o ścieżek rekreacyjnych, a także obiektów małej architektury,
 - o infrastruktury technicznej oraz niezbędnej infrastruktury transportowej,
 - o tablic informacyjnych dotyczących obiektów zabytkowych,
 - o obiektów budowlanych wspomagających funkcje usługowe adaptowanych zabudowań pofortecznych, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z obszaru OZW „Fortyfikacje w Poznaniu” (PLH300005) oraz zabytkowego charakteru fortyfikacji;
 - dążyć do zabezpieczenia i wyeksponowania odkrytych elementów fortyfikacji, z możliwością ich częściowej rekonstrukcji i w uzasadnionych przypadkach dopuszczenia zadaszenia fos,
 - dążyć do zachowania systemu pomocniczych obiektów i urządzeń militarnych,
 - dopuścić dodatkowe wejścia na tereny fortów,
 - wokół fortów umożliwić realizację ścieżek pieszych lub dróg rowerowych;
- w przypadku obszarów fortów i ich relikwów, stanowiących wewnętrzny pierścień twierdzy, m. in.: obiektów kubaturowych oraz urządzeń technicznych, zapewnić ochronę w sposób umożliwiający ich zachowanie, konserwację i ekspozycję, z możliwością adaptacji do nowych funkcji, w tym także obiektów o wartościach unikalnych, jak: Bastion Colomb, Wielka Śluza, Kaponiera Kolejowa, Śluza Katedralna, relikty bram.

4.7.3.5. Ochrona wpisanych do rejestru zabytków cmentarzy

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- w przypadku cmentarzy: Zasłużonych Wielkopolan i na Cytadeli, Jeżyckiego, Górczyńskiego, parafialnego Bożego Ciała przy ul. Bluszczowej, przy ul. Samotnej, przy kościele Wszystkich Świętych przy ul. Grobla, przy kościele p.w. św. Małgorzaty na Śródce, przy kościele Jana Jerozolimskiego za Murami na Komandorii – uwzględnić, w celu ich ochrony, ustalenia odpowiednich aktów prawnych,
- w przypadku cmentarzy: przy kościele p.w. św. Jakuba w Głuszynie, przy ulicy Daszewickiej i przy ul. Głuszyna – przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założeń cmentarnych,
- zapewnić ochronę układu przestrzennego założenia oraz zabytkowych obiektów towarzyszących.

4.7.3.6. Ochrona zabudowy kolejowej i przemysłowej, w tym Średzkiej Kolei Powiatowej – zespołu stacji i parowozowni oraz obszaru browaru Mycielskich w Kobylepolu

Na etapie sporządzania planu miejscowego należy utrzymać granice założenia i charakter zabudowy zespołu. Granice terenów objętych wpisem do rejestru zabytków obrazują historyczny zasięg danego założenia, obiektu lub funkcji. Dla pojedynczych obiektów wpisanych do rejestru zabytków ochrona realizowana jest na podstawie odpowiednich aktów prawa.

4.7.4. Obszary i obiekty chronione planem miejscowym oraz pozostałe obszary cenne kulturowo

Ochrona zabytków realizowana jest także w formie obszarów i obiektów chronionych planami miejscowymi, w których ustalono zasady i parametry zabudowy oraz zagospodarowania dla tych obiektów.

W celu zachowania walorów kulturowych istniejących i 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 obszary cenne kulturowo, wskazane do ustanowienia ich ochrony w planie miejscowym. Obszary te obejmują zespoły i obiekty o wysokich wartościach kulturowych, architektonicznych bądź krajobrazowych, znaczących dla kształtowania tożsamości miasta.

Ponadto przy sporządzaniu planów miejscowych należy uwzględniać obiekty i obszary ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków oraz obiekty i obszary wskazane przez Miejskiego Konserwatora Zabytków, na podstawie przepisów odrębnych.

Studium wskazuje obszary cenne kulturowo i nie objęte formą ochrony zabytków. Dla obszarów i obiektów nieobjętych formą ochrony zabytków ustala się, na etapie sporządzania planu miejscowego, wskazanie zasad ich ochrony i zapewnienia trwałości zachowanych elementów kulturowych, zwłaszcza historycznych układów przestrzennych w zakresie rozplanowania, skali i ukształtowania zabudowy, założeń i układów wiejskich, a także uwzględnienia możliwości rewaloryzacji zdewastowanych obiektów budowlanych cennych kulturowo, przy jednoczesnym przeciwdziałaniu rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założeń.

Obszary historycznych wsi, w tym z założeniem pałacowo-dworsko-parkowym i folwarcznym – Dębiec, Fabianowo, Główna, Górczyn, Głuszyna, Junikowo, Kiekrz, Kotowo, Krzesinki, Krzesiny, Krzyżowniki, Ławica, Marcein, Morasko, obiekty dawnych osad ołędzskich w rejonie Nowej Wsi Dolnej, Pokrzywno, Psarskie, Radojewo, Rudnicze (północna część), Sławie, Strzeszyn, Umultowo, Wielkie, Zawady, dla których na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- wkomponować nową zabudowę w zabudowę historyczną i historyczny kontekst przestrzenny, z zachowaniem charakteru i skali zabudowy,
- dążyć do wytworzenia nowej jakości przestrzeni w oparciu o współczesne standardy, jednakże z zachowaniem fragmentów przestrzeni historycznej, dających wyobrażenie o dawnym krajobrazie, który ulegał przekształceniom,
- odtworzyć i uczynić historyczne dominanty oraz chronić ich strefy widokowe,
- zapewnić możliwość poprawy jakości lub przywrócenia założeń parkowych, stanowiących integralny element historycznego założenia.

Zespoły osiedli mieszkaniowych: osiedle Warszawskie, Plac Lipowy, osiedla willowe w obrębie ulic Południowa – Czechosłowacka – Opolska, Botaniczna – Miła, osiedle Hipolita Cegielskiego na Dębcu, osiedle Tramwajarzy Grodziska – Szamotulska, Abisynia, dawne osiedle magistrackie przy ulicach A. Andrzejewskiego – Krzywa – Głogowska na Górczynie, dla których na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- zachować historyczne linie zabudowy,
- zachować zieleń towarzyszącą zabudowie poprzez nieprzekształcanie jej na inne cele.

Zespoły koszarowe – zespół budynków koszarowych Artylerii Ciężkiej przy ul. Wojska Polskiego, Koszary Saperów przy ul. Rolnej, dla których na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- w przypadku lokalizacji nowej zabudowy, respektować historyczną strukturę przestrzenną założenia i harmonijnie wpisywać się w zastany układ,
- dostosować ukształtowanie bryły i kompozycję elewacji do historycznej zabudowy koszarowej,
- zapewnić ochronę wartościowych zadrzewień.

Zespoły rekreacyjne i parkowe, w tym: Park Szelałowski, park Dębina przy ulicach Dolna Wilda i Piastowska, dla których na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- przeciwdziałać rozwojowi chaotycznej zabudowy wokół założenia,
- zapewnić ochronę układu przestrzennego założeń,
- zachować ukształtowanie terenu,
- zapewnić ochronę istniejącej zieleni urządzonej oraz wartościowych zadrzewień.

Zespoły przemysłowe i zabudowa kolejowa – cegielnie przy ulicach: Mieleczyńskiej, Wykopy, Ceglanej i Leszczyńskiej, młyny i zagrody młynarskie przy ulicach: Słupskiej, Sarniej, Browarnej, Różany Młyn, budynki stacji kolejowych i obiekty kolejowe np. Stacja Poznań-Wschód, Poznań-Starołęka, hala lokomotywowni wachlarzowej przy ul. Kolejowej, most kolejowy na Dębinie nad Wartą, wiadukty oraz przepusty kolejowe, dla których na etapie sporządzania planu miejscowego należy:

- utrzymać granice założenia i charakter zabudowy poszczególnych obiektów i zespołów,
- dostosować ewentualną nową zabudowę do charakterystycznych form obiektów w obrębie zespołu, pod warunkiem harmonijnego wpisania się w zastany układ,
- eksponować i zachować cenne wartości kulturowe, w tym obiekty techniczne oraz ich relikty,
- dla terenów zespołów przemysłowych 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,
- zachować system zieleni, w którego skład wchodzi: aleje, szpalery, grupy drzew oraz solitery.

Sposób zagospodarowania wskazanych w Studium obszarów cennych kulturowo nie objętych formą ochrony, z uwagi na zróżnicowany stopień nasycenia elementami dziedzictwa kulturowego, należy analizować i projektować indywidualnie.

4.7.5. Zabytki archeologiczne

Z uwagi na rozpoznaną dużą liczbę 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 niemal na wszystkich głównych terenach inwestycyjnych miasta.

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

4.7.6. Dobra kultury współczesnej

Wskazane w rozdziale 3.6.4. dobra kultury współczesnej, należy objąć ochroną na etapie sporządzania planu miejscowego. Zakres tej ochrony ustalony zostanie odpowiednio do stanu zachowania i kontekstu przestrzennego obiektu. Nie wyklucza się również wskazania innych obiektów stanowiących osiągnięcia współczesnej architektury do ochrony w planie miejscowym.

4.8. OBSZARY ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego oraz Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny wskazują inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zlokalizowane są w części lub w całości na terenie miasta Poznania. Są to inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej i technicznej oraz inwestycje z zakresu usług zdrowia i oświaty. Obok inwestycji są też obszary lub strefy, których uwzględnienie w Studium jest istotne lub kluczowe dla zachowania możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców miasta Poznania i szerzej – obszaru metropolitalnego lub regionu. Dla tych stref należy wprowadzić odpowiednie ustalenia dotyczące polityki przestrzennej na poziomie samorządu lokalnego, które prowadzić będą do realizacji zadań ponadlokalnych.

4.8.1. Obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

W Studium uwzględniono, wynikające z PZPPOM, będącego częścią PZPWW, cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością. Na załączniku nr 2A do Studium wskazane zostały cztery obszary rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Są to: dwa tereny rozwojowe Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w rejonie ul. Nad Różanym Potokiem i ul. B. Krygowskiego, teren rozwojowy Uniwersytetu Przyrodniczego przy ul. Dojazd oraz Port Lotniczy Poznań-Ławica. Pozostałe cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym, ze względu na ich charakter lub skalę, uwzględnione zostały w tekście Studium.

4.8.1.1. W zakresie infrastruktury społecznej

Zakłada się:

- budowę i modernizację obiektów opieki zdrowotnej, w tym:
 - Regionalnego Centrum Zdrowia Dziecka,
 - Centrum Radioterapii Protonowej,
 - Zachodniego Centrum Chorób Serca i Naczyń,
 - Specjalistycznego Centrum Urazowo-Ortopedycznego,

- Zakładu Opiekuńczo-Leczniczego z Oddziałem Leczenia Uzależnień przy Szpitalu Wojewódzkim;
- budowę i modernizację obiektów szkolnictwa wyższego, w tym:
 - budowę i utrzymanie pomieszczeń dla państwowych szkół wyższych (Uniwersytet im. A. Mickiewicza),
 - przebudowę Wielkopolskiego Samorządowego Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego.

4.8.1.2. W zakresie komunikacji drogowej

Zakłada się:

- budowę drogi S11 Koszalin – Piła – Poznań- Ostrów Wielkopolski – Bytom,
- rozbudowę dróg krajowych – budowa węzła Naramowicka nad ul. Lechicką.

4.8.1.3. W zakresie komunikacji kolejowej

Zakłada się:

- modernizację linii kolejowych, w tym: prace na obwodnicy towarowej Poznania, prace na linii kolejowej E-59 oraz linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz, wymianę nawierzchni wraz z robotami towarzyszącymi na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, modernizację infrastruktury kolejowej w obrębie peronów stacji Poznań Główny,
- budowę Kolei Dużych Prędkości – realizacja odcinka Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław;
- utworzenie kolei aglomeracyjnej, obsługującej obszar aglomeracji poznańskiej.

4.8.1.4. W zakresie infrastruktury technicznej – elektroenergetyki

Zakłada się:

- budowę i rozbudowę elektroenergetycznej sieci przesyłowej – budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska,
- budowa i rozbudowa elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej:
 - budowę linii dwutorowej 110 kV relacji RS (rozdzielnia sieciowa) 110 kV Garaszewo (GAR),
 - budowę RS 110 kV Garaszewo wraz z wprowadzeniem do RS 110 kV Garaszewo (GAR) czterech odcinków kablowych 110 kV,
 - budowę linii napowietrznej WN-110 kV relacji GPZ (główny punkt zasilania) Nadolnik – GPZ EC1 Garbary,
 - budowa linii kablowej WN-110 kV stanowiącej zasilanie planowanego GPZ Towarowa,
 - budowę rozdzielni sieciowej RS Garaszewo,
 - modernizację GPZ Górczyn,
 - budowę GPZ Szczepankowo i Towarowa.

4.8.1.5. W zakresie infrastruktury technicznej – gazownictwa

W Planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, nie ustalając szczegółowej lokalizacji, wskazano ogólnie w ramach obszaru POM na:

- budowę i rozbudowę gazociągów przesyłowych o średnicy nie mniejszej niż 200 mm i maksymalnym ciśnieniu roboczym nie mniejszym niż 5,5 MPa, łączących sieć przesyłową z jednostkami wytwórczymi lub jednostkami kogeneracji o mocy przyłączeniowej nie mniejszej niż 5 000 m³/h, wraz z infrastrukturą niezbędną do ich obsługi,

- budowę instalacji magazynowych gazu, w tym bezzbiornikowego magazynowania gazu ziemnego, o pojemności czynnej nie mniejszej niż 250 mln m³, wraz z infrastrukturą niezbędną do ich obsługi (Kawernowy Podziemny Magazyn Gazu Damasławek).

4.8.1.6. W zakresie gospodarki wodnej i ochrony przeciwpowodziowej

Zakłada się:

- budowę zbiorników wodnych jako zagospodarowanie retencyjne zlewni Rowu Złotnickiego,
- działania mające na celu regulację przepływów i ochronę przed powodzią, w tym:
 - rewitalizację zabezpieczeń betonowych skarp lewego i prawego brzegu rzeki Warty od mostu Przemysła I do mostu Garbary,
 - odbudowę zabudowy regulacyjnej, poprzez remonty istniejących ostróg i pozostałej zabudowy regulacyjnej na odcinku ok. 20 km w rejonie Luboń- Czerwonak,
 - ochronę/zwiększenie retencji leśnej w zlewni – opracowanie szczegółowej analizy i projektu możliwości zwiększenia retencji leśnej w powiązaniu z Kompleksowym projektem adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja oraz przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach nizinnych,
 - ochronę/zwiększanie retencji na obszarach zurbanizowanych – opracowanie szczegółowej analizy i projektu możliwości zwiększenia retencji obszarów zurbanizowanych (indywidualnie dla miasta powyżej 50 tys. mieszkańców),
 - wykup gruntów i budynków – opracowanie programu wykupów i przesiedleń na terenach szczególnie zagrożonych powodzią,
 - odtwarzanie retencji dolin rzek – opracowanie programu możliwości i efektywności rozstawu lub likwidacji wałów przeciwpowodziowych w regionie wodnym.

4.8.1.7. W zakresie obronności i bezpieczeństwa publicznego

Zakłada się:

- budowę i modernizację obiektów wojskowych, w tym:
 - budowę składów MPS na terenie lotniska Poznań-Krzesiny,
 - modernizację budynków administracyjnych, szkoleniowych, sieci wodno-kanalizacyjnych i energetycznych;
- budowę i modernizację obiektów Policji.

Ponadto istotnymi inwestycjami celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie wynikającymi z ustaleń dokumentów przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, jednak ważnymi z punktu widzenia rozwoju funkcji metropolitalnych, wskazanymi w „Planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania. Poznański Obszar Metropolitalny”, są:

- zapewnienie dostępności komunikacyjnej w relacjach zewnętrznych i wewnętrznych, poprzez realizację wskazanego w Planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania pierścieniowo-pasmowego modelu komunikacji, poprzez m.in:
 - budowę i przebudowę dróg stanowiących główne powiązania komunikacyjne Poznania z miastami o znaczeniu regionalnym i subregionalnym oraz miastami powiatowymi obszaru metropolitalnego: autostrady A2, drogi ekspresowej S5 i S11, lokalizację dróg stanowiących Wewnętrzny Pierścień Drogowy – III ramy komunikacyjnej, w tym drogi krajowej nr 92 oraz dróg stanowiących Północno-wschodnią obwodnicę Aglomeracji Poznańskiej,

- budowę i przebudowę dróg w ciągach dróg wojewódzkich nr 184, 194, 196, 307, 430, 433 z dopuszczeniem budowy odcinka drogi wojewódzkiej nr 433 w nowym przebiegu (tzw. Nowej Obornickiej),
 - budowę i przebudowę dróg stanowiących sieć powiązań komunikacyjnych typu uzupełniającego, zapewniających równomierną dostępność komunikacyjną obszaru metropolitalnego w relacjach międzypowiatowych, w tym m.in. drogowego układu wewnętrznego Poznania zapewniającego powiązanie centrum miasta z Wewnętrznym Pierścieniem Drogowym – III ramą komunikacyjną,
 - budowę i przebudowę dróg stanowiących sieć powiązań komunikacyjnych typu podstawowego, zapewniających dostępność miast powiatowych i ośrodków gminnych do sieci drogowej wyższego rzędu,
 - rozwój Poznańskiego Węzła Kolejowego obejmujący:
 - rozbudowę Metropolitalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego- Poznań-Główny,
 - rozbudowę Towarowej Obwodnicy Kolejowej, w tym centrów przeładunkowych Franowo i Górczyn,
 - modernizację linii kolejowych o znaczeniu państwowym i regionalnym nr 3 (E-20), 271 (E-59), 272, 351, (E-59), 352, 353, 354, 356, 357, 394, 395, 801, 802, 803, 804, 806,
 - budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych i przystanków na zlokalizowanych wyżej liniach,
 - budowę linii kolejowej łączącej dworzec Poznań Główny z Portem Lotniczym Poznań-Ławica i dalej do Tarnowa Podgórnego,
 - budowę kolei dużych prędkości w ramach programu rządowego budowy połączeń z Centralnym Portem Komunikacyjnym,
 - rozwój Portu Lotniczego Poznań-Ławica, budowa bądź rozbudowa lądowisk w rejonie szpitali przy ul. Lutyckiej i Szwajcarskiej, rozwój naziemnych urządzeń sterowania ruchem lotniczym i radaru meteorologicznego w Wysogotowie,
 - rozwój międzynarodowej drogi wodnej rzeka Warta wraz z możliwością rozbudowy infrastruktury służącej jej obsłudze – porty i przystanie,
 - uwzględnienie w systemie tras rowerowych elementów wskazanych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego miasta Poznania.
- rozwój sieci infrastruktury technicznej, w tym ich ewentualna rozbudowa:
- linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 220 kV relacji Plewiska – Czerwonak na wielotorową i wielonapięciową,
 - systemu linii wysokiego napięcia 110 kV oraz głównych punktów zasilania,
 - gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Czerwonak – Konarzewo,
 - gazociągów odbocznych wysokiego ciśnienia, zasilających stacje redukcyjno-pomiarowe: I stopnia Poznań- Głogowska, Poznań- Gdyńska i Poznań- Radojewo oraz rozbudowa tych stacji,
 - ropociągów tranzytowych „Przyjaźń”,
 - istniejących stacji SLR Poznań Piątkowo, Poznań Tv Biznes, Poznań AE, Poznań Serafitek,
 - linii teleradiowych relacji SLR Poznań Piątkowo- SLR Poznań Tv Biznes, Poznań AE, Poznań Serafitek, Szamotuły, Bolewice i RTCN Wągrowiec, Gołańcz, Śrem.
 - internetowych sieci szerokopasmowych;

- wzmocnienie potencjału naukowego miasta, poprzez rozbudowę bazy państwowych szkół wyższych oraz parków naukowo-technologicznych;
- wzmocnienie roli turystyki kulturowej i biznesowej, uzupełnionej ofertą sportową (tereny predysponowane dla rozwoju funkcji turystyki i sportu będą tożsame z terenami rozwoju funkcji kultury, uzupełnione o obszary wyspecjalizowanej infrastruktury wystawienniczej, kongresowej, np. Międzynarodowych Targów Poznańskich, placówek B+R, parków i centrów naukowo-technologicznych, a także obszary i obiekty sportowe, np. INEA Stadion, Tor Regatowy Malta, Tor Poznań (samochodowy i motocyklowy tor wyścigowy).

Ponadto, w pozostałych rozdziałach Studium, określono kierunki zagospodarowania w zakresie obszarów i obiektów, których funkcjonowanie z uwagi na ich rangę i znaczenie w systemach regionalnych i krajowych, należy uznać za cel ponadlokalny. Do powyższych należy zaliczyć:

- obszary prawnej ochrony przyrody takie jak: obszary chronionego krajobrazu, rezerваты oraz obszary Natura 2000 (wskazanych w podrozdziale 4.6.2. „Kierunki oraz zasady ochrony form ochrony przyrody”),
- obszary kluczowe dla kształtowania spójnego systemu przyrodniczego:
 - kliny zieleni,
 - korytarze dolin rzek: Warty, Główniej, Cybiny, Głuszynki, Bogdanki, Strumienia Junikowskiego, Strumienia Różanego, Kopli i Michałówki;
- obszary ochrony środowiska i jego zasobów:
 - Główne Zbiorniki Wód Podziemnych – GZWP Nr 144 Dolina kopalna Wielkopolska oraz GZWP Nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno,
 - udokumentowane złoża kopalin,
 - podziemne wody termalne,
 - istniejące i planowane zbiorniki małej retencji wodnej,
 - ekosystemy zależne od wód (mokrada);
- obszary ochrony krajobrazu kulturowego, dziedzictwa kulturowego, zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:
 - Park Kulturowy Stare Miasto,
 - zespoły urbanistyczno-architektoniczne i nieruchome obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków,
 - potrzeby rozwoju na terenie miasta instytucji kultury;
- w zakresie zagrożeń dla środowiska i bezpieczeństwa publicznego:
 - obszary ograniczeń w zainwestowaniu ze względu na uwarunkowania przyrodnicze i środowiskowe: obszary zagrożenia powodziowego wzdłuż rzeki Warty, Cybiny i Główniej, tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi, strefa ochronna ujęcia wody „Dębina”, obszary prowadzonej lub planowanej eksploatacji złóż kopalin,
 - strefy i obszary ograniczeń od obiektów wojskowych i cywilnych: lotnisk, lądowisk i lotniczych urządzeń naziemnych, w tym Ławica, Krzesiny i poligon Biedrusko, tereny zamknięte w Babkach (wskazanych w podrozdziale 4.5. „Bariery funkcjonalno-przestrzenne w mieście i ograniczenia dla zainwestowania),
 - obszary wymagające zapobiegania poważnym awariom oraz innych zjawisk mających negatywny wpływ na środowisko:
 - odcinki dróg i linii kolejowych o rzeczywistym i potencjalnym ponadnormatywnym oddziaływaniu akustycznym,
 - obiekty infrastruktury technicznej o rzeczywistym i potencjalnym oddziaływaniu pól elektromagnetycznych,

- podziemna infrastruktura techniczna o możliwości wystąpienia poważnej awarii,
- zakłady o zwiększonym i dużym ryzyku wystąpienia awarii,
- punkty o szczególnie drastycznej degradacji klimatu akustycznego.

4.8.2. Obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym

Do najważniejszych celów publicznych o znaczeniu lokalnym, wskazanych lub opisanych w Studium, należą przede wszystkim:

- drogi publiczne, z wyjątkiem dróg stanowiących cel ponadlokalny,
- trasy tramwajowe i dworce miejskie – przesiadkowe,
- parkingi P&R,
- sieci infrastruktury technicznej z obiektami towarzyszącymi,
- linie energetyczne i stacje elektroenergetyczne 110/15 kV,
- inwestycje związane z gospodarką odpadami,
- szkoły podstawowe i ponadpodstawowe,
- szpitale i przyszpitalne lądowiska dla śmigłowców,
- budowa i poszerzenie cmentarzy, w tym parafialnych,
- inwestycje wspierające ochronę przyrody i środowiska.

Wymienione powyżej inwestycje nie wyczerpują katalogu możliwych do realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym. Przyjęto więc nadrzędną zasadę, że 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.

4.9. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU KOMUNIKACJI

Kierunki i zasady rozwoju systemu transportowego przyjmują jako cel poprawę jakości życia mieszkańców poprzez zwiększanie dostępności do transportu publicznego, rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej, uwzględnianie dostępu dla osób ze szczególnymi potrzebami, realizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czy wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta na obwodowy układ dróg. Równie ważnym elementem są wszelkie działania ukierunkowane na uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, takie jak: wykształcanie tzw. stref tempo 30, rozwój stref płatnego parkowania, wdrożenie tzw. stref czystego transportu z ograniczeniami wjazdu dla pojazdów innych niż zero- i niskoemisyjne oraz promowanie systemu carsharingu (współdzielenia pojazdów samochodowych). Transport zbiorowy i indywidualny oraz pozostałe środki i podsystemy transportu (pieszy – rower – transport zbiorowy – samochód) powinny być rozwijane komplementarnie, tj. współdziałać w obsłudze poszczególnych obszarów miasta i służyć poprawie standardów komunikacyjnych.

Dla umożliwienia ciągłego, etapowego doskonalenia systemu dla terenów infrastruktury transportowej w planach miejscowych dopuszcza się:

- utrzymanie istniejącego użytkowania lub wprowadzenie przeznaczenia tymczasowego, między innymi na obszarach rezerwowanych pod III ramę komunikacyjną,
- rozwiązania częściowe, jako etap uzyskania docelowych parametrów, w tym także lokalizację skrzyżowań w wyznaczonych lokalizacjach węzłów, 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,

- korekty przebiegu tras komunikacyjnych oraz wyznaczanie nowych odcinków, nie przewidzianych w Studium, pod warunkiem zabezpieczenia zapisanych w Studium powiązań wynikających ze szczegółowych analiz,
- w uzasadnionych przypadkach obniżenie klas dróg układu podstawowego, m.in. z uwagi na zapewnienie priorytetu dla transportu zbiorowego oraz bezpieczeństwo ruchu,
- w uzasadnionych przypadkach lokalizację zabudowy na terenach infrastruktury transportowej pod warunkiem, że nie koliduje to z podstawową funkcją transportową terenu, w szczególności dotyczy to obiektów związanych z publicznym transportem zbiorowym oraz możliwości lokalizacji zabudowy nad trasami prowadzonymi w tunelach lub przekrytych wykopach,
- 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.

4.9.1. Ruch pieszy i rowerowy

Wprowadza się następujące zasady i kierunki rozwoju ruchu pieszego i rowerowego:

- każdy plan miejscowy w obszarze miasta winien uwzględniać potrzeby ruchu pieszego i rowerowego oraz jego infrastruktury, zakładając dążenie do rozdzielania ruchu pieszego od rowerowego,
- kierunki tras ruchu pieszego i rowerowego, przedstawione na mapie nr 19.1. należy traktować jako wskazanie kierunkowe. Na etapie sporządzania planu miejscowego dopuszcza się korekty przebiegu oraz nie wyklucza się wprowadzenia dodatkowych tras pieszych i rowerowych, w oparciu o analizy rozwiązań układu komunikacyjnego i jego powiązań z otoczeniem. System tras rowerowych powinien być spójny, bezpośredni, atrakcyjny oraz bezpieczny i wygodny dla użytkownika, zgodnie z podstawowymi wymogami planowania infrastruktury rowerowej,
- ustala się kategorie tras pieszych i rowerowych oraz związane z nimi pożądane parametry techniczne:
 - główne korytarze rowerowe, które stanowią najważniejsze połączenia międzydzielnicowe, koncentrując największe potoki ruchu pieszego i rowerowego. Trasy te powinny być realizowane o parametrach wyższych, niż wynika to z podstawowych regulacji z przepisów odrębnych. Przy planowaniu tras rowerowych należy dążyć do rozdzielania ruchu rowerowego od pieszego oraz zachowania ciągłości infrastruktury. Szczególną rolę w systemie głównych korytarzy rowerowych pełni Watostrada oraz planowana trasa wzdłuż linii kolejowej nr 3. Wymienione trasy, ze względu na możliwość realizacji bezkolizyjnego przebiegu w stosunku do ruchu samochodowego, mogą pełnić rolę „autostrad rowerowych”. Przy planowaniu głównych korytarzy należy dążyć do realizacji ich połączeń z innymi trasami rowerowymi,
 - systemowe trasy piesze i rowerowe, pełniące rolę łączników między osiedlami a głównymi korytarzami rowerowymi, uzupełniając sieć głównych korytarzy rowerowych. Ruch rowerowy poza drogami rowerowymi i pieszo-rowerowymi może być prowadzony na jezdniach z wykorzystaniem pasów rowerowych, kontrapasów, kontraruchu oraz przy uspokojeniu ruchu samochodowego,
 - trasy rekreacyjno-turystyczne, wyznaczone głównie na terenach zieleni, duktach leśnych i alejkach parkowych, w miejscach, gdzie ruch odbywa się przede wszystkim w celach rekreacyjnych i wypoczynkowych. System tras rekreacyjno-turystycznych może być wykorzystywany również w podróżach ogólnomiejskich,

- trasy piesze, stanowiące połączenia międzyosiedlowe, umożliwiające pieszym poruszanie się w otoczeniu zieleni. Tworzą uzupełniające korytarze komunikacji między dzielnicami miasta, łącząc najważniejsze ośrodki dzielnicowe oraz poprawiając dostępność z centrum. Nie wyklucza się uzupełniającej komunikacji rowerowej.
- wyznaczony system tras pieszych i rowerowych uwzględnia:
 - europejski długodystansowy szlak pieszy E11,
 - europejskie szlaki rowerowe EuroVelo 2 i EuroVelo 9,
 - szlak pielgrzymkowy – Drogę Św. Jakuba,
 - szlaki turystyczne, oznakowane przez PTTK,
 - program Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych,
 - Program Rowerowy Miasta Poznania.
- ustala się lokalizację obiektów bezkolizyjnych w celu pokonania barier przestrzennych, takich jak rzeka czy tory kolejowe. Miejsca lokalizacji rozwiązań bezkolizyjnych z koleją i przepraw przez rzekę przedstawiono na mapie nr 19.1. Dopuszcza się zmiany w lokalizacjach obiektów, a także lokalizację nowych, w oparciu o analizy do planów miejscowych, w szczególności dotyczy to wzmocnienia dostępności do transportu zbiorowego. Przykładowo nie wyklucza się lokalizacji kładki pieszo-rowerowej, połączonej z transportem autobusowym lub tramwajowym, pomiędzy Franowem i Szczepankowem. Przy wprowadzaniu rozwiązań bezkolizyjnych należy dążyć do minimalizowania występujących różnic poziomów terenu,
- w obszarach planowanej intensyfikacji funkcji mieszkaniowej należy dążyć do zagęszczania siatki ogólnodostępnych ciągów pieszych. Parametry nowo projektowanej infrastruktury powinny zachęcać do swobodnej komunikacji pieszej, umożliwiając jednocześnie bezproblemowe dojścia do przystanków transportu publicznego i systemów wypożyczalni rowerów, tak aby trasy piesze stanowiły naturalny wybór sposobu poruszania się po mieście,
- wraz z rozbudową systemu tras rowerowych należy uwzględnić rozwój infrastruktury towarzyszącej – parkingów rowerowych oraz miejskich wypożyczalni rowerowych, w tym stacji roweru miejskiego,
- tereny zabudowy usługowej i mieszkaniowej wielorodzinnej powinny uwzględniać potrzebę zabezpieczenia miejsc postojowych dla rowerów oraz urządzeń transportu osobistego (UTO). Infrastruktura parkingowa powinna być realizowana w sposób atrakcyjny dla użytkownika oraz umożliwiać ładowanie rowerów elektrycznych oraz UTO. Przy planowaniu ogólnodostępnych stacji ładowania, należy w ich sąsiedztwie rozważyć lokalizację infrastruktury umożliwiającej ładowanie pojazdów UTO,
- inwestycje związane z dworcami miejskimi i innymi miejscami styku ruchu pieszego i rowerowego z komunikacją publiczną, takie jak węzły przesiadkowe czy pętle komunikacji zbiorowej, powinny być planowane ze szczególnym uwzględnieniem wygody ruchu pieszego i rowerowego. W obszarach tych powinny znaleźć się miejsca na stojaki i parkingi rowerowe oraz wypożyczalnie rowerów. System dróg rowerowych i parkingów „Bike&Ride” (B&R) powinien współdziałać z systemem dworców miejskich i parkingów P&R. Podobne wymagania powinny być spełnione wzdłuż ciągów handlowych i przy lokalnych ośrodkach handlowych na terenach poszczególnych dzielnic Poznania,
- priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego należy uwzględnić przy tworzeniu planów miejscowych dla obszarów centrum miasta Poznania, dzielnic historycznych, w rejonach zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej, w szczególności na obszarach o dominujących funkcjach centrotwórczych, stanowiących lokalne centra usługowe. Szczególną uwagę należy zwrócić na drogi służące jako dojścia do obiektów oświaty. W zapisach planów miejscowych należy uwzględnić możliwość uspokojenia ruchu samochodowego, poprzez wprowadzenie takich rozwiązań, jak:

- strefa tempo „30”, strefa zamieszkania, realizacja tzw. „woonerfów”, miejscowych zwężeń jezdni, skracanie przejść dla pieszych, budowę azyli dla pieszych, wyniesionych przejść pieszych, zmiany sposobu parkowania, obniżenia dopuszczalnej prędkości pojazdów, zmiany geometrii skrzyżowań, zróżnicowanie nawierzchni, wymuszenie zmian techniki jazdy kierowców w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej na większości ulic klasy lokalnej i dojazdowej, także tych wykorzystywanych do prowadzenia tras tramwajowych,
- infrastruktura piesza na terenie całego miasta musi uwzględniać potrzeby wszystkich uczestników ruchu pieszego, a jej parametry, dostosowane do wymogów projektowania uniwersalnego, w szczególności dla osób starszych i ze szczególnymi potrzebami, muszą uwzględniać zasady projektowania uniwersalnego. Zasady te muszą być wykorzystywane przy realizacji nowych odcinków układu drogowego oraz przy uzupełnianiu infrastruktury pieszej na wszystkich istniejących ulicach układu podstawowego. Sprowadzają się one do:
 - równego dostępu – infrastruktura powinna służyć każdemu uczestnikowi ruchu,
 - elastyczności wyboru, rozumianej m. in. jako projektowanie rozwiązań ukierunkowanych na różne środki transportu,
 - czytelności informacji przekazywanej w zrozumiałej formie dla wszystkich uczestników ruchu,
 - prostoty i intuicyjności korzystania z infrastruktury, niezależnie od częstotliwości jej użytkowania,
 - wygodnego użytkowania infrastruktury, m. in. poprzez skracanie długości dojeżdżać oraz ustawianie wzdłuż dróg elementów małej architektury,
 - uwzględnienia zapotrzebowania na przestrzeń każdego uczestnika ruchu, m. in. poprzez zapewnienie odpowiedniej szerokości ciągów pieszych.
 - nowe elementy zagospodarowania pasa drogowego powinny uwzględniać potrzeby ruchu pieszego i rowerowego. Najważniejszą zasadą jest zdiagnozowanie zapotrzebowania i „pogodzenie” wszystkich uczestników ruchu drogowego. Pieszy jako najstarszy uczestnik ruchu, musi mieć zapewnione bezpieczeństwo m. in. przez projektowanie odpowiednio szerokich chodników, minimalizowanie konieczności pokonywania różnicy poziomów przejścia oraz zapewnienie odpowiednich elementów, jak oświetlenie oraz oznakowanie poziome i pionowe,
 - projektowane ciągi piesze i rowerowe, oprócz dogodnej siatki powiązań na terenie miasta i spełniania odpowiednich dla wszystkich uczestników ruchu parametrów technicznych, powinny być projektowane w miejscach atrakcyjnych dla użytkownika. Ze względu na komfort odbioru przestrzeni przez pieszego i rowerzystę, ciągi piesze i rowerowe powinny przebiegać na terenach zieleni, w miejscach o wysokich walorach estetycznych i historycznych. Swoboda poruszania się pieszego i rowerzysty w przestrzeni miasta związana jest również z częstotliwością występowania na terenach ciągów mebli miejskich. Należy dążyć do wyposażenia przestrzeni ruchu pieszego i rowerowego w ławki, podpórki dla rowerzystów, stojaki miejskie i inne urządzenia dla rowerzystów, poprawiające komfort użytkowania przestrzeni,
 - trasy piesze i rowerowe przebiegające przez tereny o szczególnych wartościach przyrodniczych powinny być realizowane w sposób minimalizujący negatywny wpływ na te obszary, ze szczególnym uwzględnieniem ewentualnych ograniczeń wynikających z zasad ochrony przyrody,
 - w celu powiązania klinowo-pierścieniowego systemu zieleni Poznania zaproponowano siatkę łączników zieleni, które pełnić będą jednocześnie funkcję komunikacyjną. Łączniki zieleni zostały opisane w rozdziale 4.2.1.2.

4.9.2. Transport kolejowy

Uznaje się potrzebę rozbudowy istniejącej sieci kolejowej, tworzącej na terenie miasta i metropolii poznańskiej Poznański Węzeł Kolejowy (PWK), na który składają się istniejące i planowane linie kolejowe wraz ze stacjami i przystankami. W ruchu pasażerskim tę infrastrukturę wykorzystywać będzie planowana Kolej Dużych Prędkości (KDP), koleje międzynarodowe, międzyregionalne i koleje regionalne, w tym Poznańska Kolej Metropolitalna (PKM). Na części linii i stacji przewiduje się również ruch i obsługę transportu towarów.

Tory i inne urządzenia związane z ruchem kolejowym użytku publicznego zlokalizowane będą na terenach kolejowych o symbolu: „kk”. Wskazane granice terenów kolejowych należy traktować jako orientacyjne. Zaleca się wykluczyć zabudowę w ich pasie i uwzględniać potencjalne uciążliwości na terenach przyległych. System transportu kolejowego ilustruje mapa nr 19.2.

Przewiduje się przeprowadzenie przez Poznań odcinka Kolei Dużych Prędkości na trasie Warszawa – Poznań – Berlin. Do tego celu zakłada się wykorzystanie rozbudowanej linii nr 272 oraz zachodniego odcinka linii nr 3 lub alternatywnie – linii nr 351. Przyjmuje się konieczność prowadzenia trasy KDP przez stację Poznań Główny, przy czym w zależności od przyjętego wariantu trasy w kierunku Niemiec, Poznań Główny będzie funkcjonować dla pociągów KDP jako stacja czołowa (trasa po linii nr 3) lub przelotowa (trasa po linii nr 351). Nie wyklucza się, zwłaszcza w przypadku kursowania pociągów KDP z dużymi częstotliwościami, prowadzenia niektórych pociągów między stacjami Poznań Starołęka i Poznań Górczyn, po rozbudowanej linii nr 801, z ominięciem stacji Poznań Główny. Dopuszcza się wyznaczenie dla KDP innych tras w oparciu o rozwiązania wynikające z kompleksowej koncepcji PWK oraz inwestycji związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK).

Zakłada się istotny wzrost udziału kolei w obsłudze ruchu pasażerskiego w mieście i metropolii poznańskiej. Planowany jest dalszy rozwój PKM, co wymaga znaczącego zwiększenia częstotliwości jej kursów, a w konsekwencji wyprzedzającej rozbudowy infrastruktury, zarówno poprzez rozbudowę układu torowego, jak też stacji i przystanków. W szczególności planuje się poprawę dostępności do PKM, poprzez budowę nowych przystanków oraz przebudowę istniejących stacji i przystanków w celu maksymalnego usprawnienia dojazdów pieszych, dojazdów rowerowych oraz przesiadek między koleją oraz innymi środkami transportu zbiorowego i indywidualnego.

Nie wyklucza się rozbudowy istniejących oraz budowy nowych linii, stacji i przystanków kolejowych, także poza system KDP i PKM. O zakresie inwestycji kolejowych powinny decydować analizy funkcjonalno-przestrzenne, uwzględniające m. in. płynność ruchu kolejowego i poprawę dostępności dla pasażerów.

Przyjmuje się, jako zasadę generalną, że tory kolejowe w obszarze miasta będą miały przeznaczenie uniwersalne, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z uwarunkowań środowiskowych i organizacji transportu kolejowego.

W zakresie kolejowego transportu ładunków, przewiduje się wzrost jego znaczenia i dostosowaną do nowych zadań rozbudowę linii kolejowych i terminali przeładunkowych.

Przyjmuje się, że bocznic kolejowe jako koleje użytku niepublicznego, są integralnie związane z obsługiwanyimi terenami usługowo-produkcyjnymi. Nie wydziela się dla nich odrębnych terenów, uznając, że należą do zakładów przemysłowych lub innych organizacji gospodarczych i służą wyłącznie do przewozów ładunków własnych tych podmiotów. Uzasadnienie budowy, utrzymania lub ewentualnej likwidacji bocznic wynikać winno z określonych potrzeb inwestora, a także z możliwości spełnienia wszystkich zasad określonych ustawami, niniejszym Studium i wytycznymi resortowymi.

4.9.2.1. Kierunki rozwoju linii kolejowych

Przyjmuje się utrzymanie kategoryzacji i znaczenia istniejących linii kolejowych, zgodnie z zapisami rozdziału 3.7.6.

Przyjmuje się, że na liniach o docelowej liczbie torów większej niż dwa oraz z torami planowanymi do wykorzystania przez KDP, jednopoziomowe przejazdy i przejścia będą zastępowane rozwiązaniami bezkolizyjnymi. Na tych liniach także nowe przejazdy i przejścia należy projektować jako bezkolizyjne. Mogą one też zastępować likwidowane jednopoziomowe przejścia i przejazdy, znajdujące się w sąsiedztwie. Przy budowie torów przewiduje się poszerzenie istniejących lub budowę nowych mostów, wiaduktów oraz tuneli dla nowej infrastruktury. Dla pozostałych linii rekomenduje się ograniczenie liczby kolizyjnych przejazdów i przejść, poprzez budowę rozwiązań bezkolizyjnych. Mosty oraz wiadukty i tunele na przecięciach linii kolejowych z definiowaną w Studium sieci drogowej pokazano na załączniku nr 2A. Dodatkowe orientacyjne lokalizacje wymaganych przejść i przejazdów, zilustrowano na mapie 19.1. W celu integracji terenów przeciętych infrastrukturą kolejową, nie wyklucza się także, organizowania nowych przejść i przejazdów rowerowych, najlepiej bezkolizyjnych, zwłaszcza w śródmieściu.

Zakłada się budowę torów dodatkowych na następujących liniach:

- linia nr 3 (E-20): Warszawa Zachodnia – Poznań Główny – Kunowice (w gr. Poznania: gr. gm. Swarzędz – Poznań Wschód – Poznań Główny – Poznań. Górczyn – gr. gm. Komorniki) – planowana rozbudowa do linii czterotorowej na odc. Poznań Wschód – Poznań Główny oraz Poznań Główny – gr. gm. Komorniki, z fragmentami rozbudowy do gr. gm. Dopiewo, dopuszczona rozbudowa do linii czterotorowej na odc. gr. m. Swarzędz – Poznań Wschód,
- linia nr 271 (E-59): Wrocław Główny – Poznań Główny (w gr. Poznania: gr. m. Luboń- Poznań Dębiec – Poznań Główny) – planowana rozbudowa do linii czterotorowej,
- linia nr 272 Kluczbork – Poznań Główny (w gr. Poznania: gr. gm. Kórnik – Poznań Starołęka – Poznań Główny) – planowana rozbudowa do linii czterotorowej,
- linia nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny (w gr. Poznania: Poznań Główny – Poznań Wola – gr. gm. Rokietnica) – planowana rozbudowa do linii czterotorowej,
- linia nr 353 Poznań Wschód – Skandawa (w gr. Poznania: Poznań Wschód – gr. gm. Swarzędz) – planowana rozbudowa do linii czterotorowej,
- linia nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna (w gr. Poznania: Poznań Wschód – gr. gm. Czerwonak) – planowana rozbudowa do linii dwutorowej,
- linia nr 394 Poznań Krzesiny – Kobylnica (w gr. Poznania: Poznań Krzesiny – Poznań Franowo- Stary Młyn – gr. m. Swarzędz oraz gr. m. Swarzędz – Zieliniec – gr. gm. Swarzędz) planowana dobudowa drugiego toru na odc. Poznań Krzesiny – Poznań Franowo,
- łącznica nr 801 Poznań Starołęka – Poznań Górczyn (całość w gr. Poznania) – rekomendowana dobudowa dwóch torów, zwłaszcza w przypadku wprowadzenia na linię pociągów pasażerskich.

Dla poprawy funkcjonalności i niezawodności systemu kolejowego planuje się dwupoziomowe przecięcia torów linii 3, 271 i 272 na głowicy południowej stacji (między ul. Hetmańską i węzłem Dębiec) oraz nie wyklucza się dwupoziomowego przecięcia linii nr 3 i 351 na głowicy północnej.

Pozostałe istniejące linie kolejowe tworzące PWK, na których nie przewiduje się zwiększenia liczby torów to:

- linia nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka (w gr. Poznania: gr. m. Swarzędz – Poznań Franowo- Poznań Starołęka) – linia dwutorowa,
- linia nr 354 Poznań POD – Piła Główna – (w gr. Poznania: Poznań POD – gr. gm. Suchy Las) – linia dwutorowa,

- linia nr 395 Zieliniec – Kiekrz (w gr. Poznań Zieliniec – gr. gm. Swarzędz oraz gr. gm. Swarzędz – Koziegłowy – Poznań Piątkowo- gr. gm. Rokietnica) – linia dwutorowa,
- łącznice dla ruchu towarowego, w tym obsługi bocznic:
 - nr 802 Poznań Starołęka – Luboń (w gr. Poznań: Poznań Starołęka PSK2 – gr. m. Luboń),
 - nr 803 Poznań Piątkowo- Suchy Las (całość w gr. Poznań),
 - nr 804 Poznań Antoninek – Nowa Wieś Poznańska (w gr. Poznań: Poznań Antoninek – gr. gm. Swarzędz i gr. m. Swarzędz – p.o. Nowa Wieś Poznańska),
 - nr 805 Swarzędz – Stary Młyn (w gr. Poznań: (gr. m. Swarzędz linia nr 394),
 - nr 806 Poznań Franowo (rejon PFD) – Nowa Wieś Poznańska (całość w gr. Poznań),
 - nr 823 Poznań Franowo (rejon PFD) – Stary Młyn (całość w gr. Poznań),
 - nr 824 Pokrzywno- Poznań Franowo (rejon PFD) (całość w gr. Poznań),
 - nr 984 Poznań Franowo rejon PFB – Poznań Franowo rejon PFA (całość w gr. Poznań).

Dodatkowo przewiduje się budowę nowych linii kolejowych:

- planowana linia Poznań Jeżyce – Poznań Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne (w gr. Poznań: POD Poznań Jeżyce – gr. gm. Tarnowo Podgórne) – linia planowana jako jednotorowa z mijankami lub dwutorowa, w rejonie Portu Lotniczego Ławica, rekomendowane przeprowadzenie linii na estakadzie nad parkingami i drogami dojazdowymi do Portu,
- planowana łącznica Poznań Piątkowo – Poznań Strzeszyn (całość w gr. Poznań) – planowana jako jednotorowa.

Zakłada się, że w ramach PWK dla ruch towarowego będą wykorzystywane:

- linia nr 3 na odc. Poznań Górczyn – gr. gm. Komorniki i dla obsługi bocznic: na odc. gr. m. Swarzędz – Poznań Wschód,
- linia nr 272 na odcinkach gr. gm. Kórnik – Poznań Starołęka PSK (rejon rozwidlenia z linią nr 801) i Poznań Starołęka PSK – rejon ul. Hetmańskiej (dla obsługi bocznic w rejonach Zakładów HCP i Aquanet S.A.),
- linia nr 351 na odc. Psarskie (rejon rozwidlenia z linią nr 395) – gr. gm. Rokietnica oraz w przypadku utrzymania względnie reaktywacji istniejących lub budowy nowych bocznic – na odc. między ulicami E. Skalskiego i Psarskie,
- linia nr 352, w tym dla obsługi bocznic,
- linia nr 353,
- linia nr 354 – na odc. POD Suchy Las (rejon rozwidlenia z łącznicą nr 803) – gr. gm. Suchy Las,
- linia nr 356, w tym dla obsługi bocznic,
- linia nr 394,
- linia nr 395, w tym dla obsługi bocznic,
- łącznice nr 802, 803, 804, 805, 806, 823, 824, 984.

Dla przeładunku towarów przewiduje się podstawowy terminal Poznań Franowo. Terminale satelitarne stanowić mogą: Poznań Wschód, Poznań Górczyn (wraz z torami odstawczo-manewrowymi na Rudniczu), Poznań Piątkowo, Poznań Koziegłowy oraz Poznań Krzesiny, Poznań Starołęka, Poznań Antoninek, Poznań Wola. Stacje te powinny zapewnić dostęp do bocznic. Dopuszcza się także dostęp z innych stacji.

4.9.3. Stacje, przystanki i posterunki odgałęźne – planowane kierunki rozwoju

Zakłada się utrzymanie oraz rozbudowę kolejowych stacji węzłowych:

- stacja Poznań Główny na liniach nr 3, 271, 272 i 351 – osobowa, będąca jednocześnie głównym węzłem przesiadkowym w aglomeracji poznańskiej,
- stacja Poznań Franowo na liniach nr 352, 394, 806, 823, 824 i 984, towarowa, planowana osobowa,
- stacja Poznań Wschód na liniach nr 3, 353 i 356 – osobowa i towarowa do obsługi bocznic,
- stacja Poznań Górczyn na liniach nr 3 i 801 – osobowa i towarowa,
- stacja Poznań Krzesiny na liniach nr 272 i 394 – osobowa i towarowa,
- stacja Poznań Starołęka na liniach nr 272, 352, 801 i 802 – osobowa i towarowa,
- stacja Poznań Piątkowo na liniach nr 395 i 804 oraz planowanej łącznicy do przystanku Poznań Strzeszyn – towarowa, planowana osobowa (Suchy Las),
- stacja Kiekrz na liniach nr 351 i 395 – osobowa i towarowa, częściowo w granicach Poznania,
- stacja Koziegłowy na linii nr 395 – towarowa, planowana osobowa,

Zakłada się utrzymanie, rozbudowę oraz budowę przystanków kolejowych:

- Poznań Antoninek przystanek osobowy na linii 3 oraz posterunek odgałęźny dla linii nr 804,
- Poznań Garbary przystanek osobowy na linii nr 3,
- Poznań Junikowo przystanek osobowy na linii nr 3,
- Poznań Dębiec przystanek osobowy na linii nr 251,
- Poznań Dębina przystanek osobowy na linii nr 272,
- Poznań Karolin przystanek osobowy na linii nr 356,
- Poznań Strzeszyn przystanek osobowy na linii nr 354 i planowany posterunek odgałęźny dla planowanej łącznicy do stacji Poznań Piątkowo,
- Poznań Podolany przystanek osobowy na linii nr 354,
- Poznań Wola przystanek osobowy na linii nr 351 i posterunek odgałęźny dla obsługi bocznic,
- planowany Poznań Jeżyce (obecnie Poznań POD) – posterunek odgałęźny, na liniach nr 351 i 354 oraz linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne,
- Poznań Zawady na linii nr 3,
- Poznań Grudzieniec na liniach nr 3 i 351,
- Poznań Hetmańska na liniach nr 3, 271 i 272,
- Poznań Skórzewo / Plewiska na linii nr 3,
- Poznań Świerczewo/Klin Dębiecki na linii nr 271,
- Poznań Druskienicka na linii nr 354,
- Poznań Zieliniec na linii nr 395,
- Poznań Naramowice na linii nr 395,
- Poznań Piątkowo na linii nr 395,
- Poznań Kobylepole na linii nr 395,
- Poznań Przelot (lub J. H. Dąbrowskiego) na linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne,
- Poznań os. Lotników Wielkopolskich na linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne,
- Poznań os. Bajkowe / Bukowska na linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne,
- Poznań Ławica Port Lotniczy na linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne.

W oparciu o analizy funkcjonalno-przestrzenne, uwzględniające m.in. płynność ruchu kolejowego i poprawę dostępności dla pasażerów, nie wyklucza się rezygnacji z niektórych ww. planowanych przystanków kolejowych. Dopuszcza się także rozbudowę stacji Poznań Główny w kierunku Mostu Teatralnego, z wydzieleniem przystanków dedykowanych do obsługi ruchu aglomeracyjnego – co może stanowić uzasadnienie dla rezygnacji z przystanków kolejowych Poznań Grudzieniec.

Na osobowych stacjach i przystankach kolejowych zakłada się budowę lub przebudowę infrastruktury dedykowanej dla pasażerów, w szczególności peronów i bezkolizyjnych dojazdów. W przypadku stacji i przystanków kolejowych tworzących węzły przesiadkowe zgodnie z zapisami z rozdziału 4.9.4.3, należy w rozwiązaniach projektowych zadbać o spójność rozwiązań uwzględniającą wygodę pasażerów korzystających z poszczególnych węzłów.

Stacje i przystanki towarowe winny być przystosowane do obsługi bocznic.

Należy utrzymać istniejące kolejowe posterunki odgałęźne:

- Nowa Wieś Poznańska na liniach nr 352, 804 i 806,
- Pokrzywno na liniach nr 352, 394 i 824,
- Suchy Las na liniach nr 354 i 803,
- Stary Młyn na liniach nr 394, 805 i 823,
- Zieliniec na liniach nr 394 i 395.

4.9.4. Transport zbiorowy

Komunikacja publiczna stanowi ważny element mobilności w mieście. System publicznego transportu winien umożliwiać szybką i konkurencyjną w stosunku do transportu indywidualnego formę poruszania się w mieście. Zakłada się rozwój transportu zbiorowego poprzez: dogęszczanie siatki tras, zwiększanie dostępności, częstotliwości połączeń oraz poprawę niezawodności, co będzie wpływać na wybór tego środka transportu spośród innych form przemieszczania się po mieście.

Wskazanie infrastruktury transportu zbiorowego jako priorytetu przy planowaniu rozwiązań transportowych przyczyni się do zwiększania udziału transportu zbiorowego w podróżach pieszych. Obok zastosowania taboru zeroemisyjnego oraz zielonej infrastruktury, wpłynie to także na rozwój rozwiązań proklimatycznych w mieście.

Na załączniku nr 2A wskazano następujące tereny publicznego transportu zbiorowego:

- kt – kierunkowe trasy tramwajowe poza drogowym układem podstawowym,
- kdd – dworce publicznego transportu zbiorowego,
- ktz – zajezdnie tramwajowe.

Graficznie zaznaczono również istotne elementy powiązań z innymi podsystemami transportu pasażerskiego – stacje i przystanki kolejowe, port lotniczy oraz parkingi P&R opisane w rozdziale 4.9.8.

Elementy transportu zbiorowego, wskazane na załączniku nr 2A uznaje się za przewidziane do zachowania lub realizacji, ze względu na konieczność zapewnienia obsługi terenów zabudowanych, funkcjonalność sieci i zapewnienie dostępu do transportu tramwajowego z obszaru aglomeracji.

W zakresie transportu tramwajowego, na mapie nr 19.3, obok kierunkowych tras tramwajowych dodatkowo wskazano perspektywiczne trasy tramwajowe. Ich głównym zadaniem jest zachowanie rezerw terenowych dla komunikacji tramwajowej w obszarach rozwojowych i korytarzach poprawiających niezawodność i efektywność sieci.

Przebiegi tras kierunkowych i perspektywicznych mogą ulec zmianie w zależności od wyników analiz techniczno-przestrzennych, funkcjonalnych oraz społeczno-ekonomicznych. Jednym z kryteriów decydujących o przebiegu trasy jest objęcie zasięgiem jej oddziaływania terenów charakteryzujących się wysoką gęstością zaludnienia.

Dopuszcza się także lokalizację innych tras tramwajowych w oparciu o ww. analizy, w szczególności ze wskazaniem zasadności przeprowadzenia badań m. in. dla połączeń:

- Górczyna z Fabianowem, w ciągu ul. Głogowskiej,
- ul. Naramowickiej z ul. Prymasa Augusta Hlonda, przez Most Lecha,
- ul. J. Piłsudskiego i ul. Inflanckiej,
- ul. Winogrady z ul. Prymasa A. Hlonda (przez tzw. „przeprawę winogradzką” nad Wartą),
- ul. Jana Pawła II z zajezdnią na Franowie - dla obsługi intensywnej zabudowy mieszkaniowej (m.in. w północnej części os. Tysiąclecia),
- trasy na Franowie z obszarem Szczepankowa, Michałowa, Darzyboru (z obiektem inżynierskim nad terenem kolejowym na wysokości stacji Poznań Franowo),
- pętli Piątkowskiej z osiedlem B. Chrobrego,
- trasy PST z obszarem Moraska,
- Dworca Poznań Wschód z odcinkiem ul. Gnieźnieńskiej (wzdłuż bocznic kolejowej)
- Bramy Zachodniej z osiedlem Smochowice,
- Trasy PST z trasą na Naramowice.

Przy planowaniu zagospodarowania terenów obejmujących ww. korytarze należy zachować rezerwy terenowe umożliwiające wprowadzenie inwestycji tramwajowej.

Na terenach transportu zbiorowego, na których wskazuje się lokalizację tramwaju, dopuszcza się, jako rozwiązanie etapowe, wprowadzanie rozwiązań alternatywnych – wyznaczenie pasów lub jezdni autobusowych, wprowadzenie szluz autobusowych lub innych udogodnień systemu, takich jak BRT (Bus Rapid Transit – szybki transport autobusowy, oparty na wydzielonych korytarzach). Rozwiązania te mogą stanowić element transportu autobusowego, zachowując rezerwy terenowe na wprowadzenie komunikacji tramwajowej.

Nie wyklucza się wdrożenia rozwiązań stanowiących kombinację różnych środków transportu, w oparciu o wielowariantowe analizy funkcjonalne, techniczne i ekonomiczne, w celu wypracowania optymalnego programu obsługi mieszkańców komunikacją zbiorową. Dotyczy to m.in. możliwości uruchomienia transportu łączącego komunikację tramwajową i kolejową w formie tramwajów dwusystemowych („tram-train”).

Uznaje się za niezbędny rozwój systemu ITS, czyli Inteligentnych Systemów Transportowych, w celu zapewnienia priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego poprzez system sterowania. Jednocześnie sygnalizuje się, że wraz z pojawieniem się innowacyjnych technologii może zaistnieć potrzeba obsługi pasażerów autonomicznymi pojazdami transportu zbiorowego, prowadzonymi wydzielonymi korytarzami.

Planowany system transportu zbiorowego przedstawiono na mapie nr 19.3.

4.9.4.1. Sieć tramwajowa

Na załączniku nr 2A określono kierunkowe trasy tramwajowe poprzez oznaczenie lokalizacji torowisk w ramach:

- terenów dróg układu podstawowego – kd,
- terenów transportu zbiorowego – kt.

Preferuje się stosowanie wydzielonych torowisk tramwajowych, niezależnych od ogólnodostępnych pasów ruchu kołowego.

Uznaje się za niezbędną budowę nowych i przebudowę tras tramwajowych, pozwalających osiągać w całej sieci szybkość komunikacyjną przekraczającą 25 km/h.

Infrastruktura nowo projektowanych i przebudowywanych tras tramwajowych powinna być m.in.:

- dostosowana do obsługi tramwajów o długości 45 m,
- wyposażona w elementy informacji i obsługi pasażerskiej oraz małej architektury,
- wpięta w sieć systemu ITS, z priorytetem dla tramwaju,
- dostosowana do potrzeb wszystkich pasażerów (zwłaszcza osób ze szczególnymi potrzebami) i uwzględniać ułatwienia dla przesiadek z różnych środków transportu, np. przez zastosowanie wspólnych platform przystankowych, umożliwiających przesiadki „drzwi w drzwi”.

W przypadku braku potrzeby lub możliwości wykonania poszczególnych elementów infrastruktury publicznego transportu zbiorowego dopuszcza się możliwość z ich częściowej rezygnacji.

Ze względu na charakter zabudowy i uwarunkowania konserwatorskie, nie można wykluczyć lokalizacji beztrakcyjnej sieci tramwajowej. Dla nowo projektowanych i modernizowanych tras tramwajowych, w przypadku wystąpienia ograniczeń przestrzennych, dopuszcza się lokalizowanie infrastruktury dostosowanej do obsługi tramwajów krótszych niż 45 m.

Na zakończeniach tras tramwajowych należy uwzględniać pętle tramwajowe lub inny układ torowisk umożliwiający zmianę kierunku jazdy, w tym możliwość zastosowania tzw. końcówki czołowej. Dla przedłużanych tras tramwajowych zaleca się pozostawienie istniejących pętli tramwajowych. Dopuszcza się stosowanie zakończeń tras tramwajowych przy wykorzystaniu taboru dwukierunkowego, w celu umożliwienia uruchomienia przewozów tramwajowych na odcinkach realizowanych tras.

Wyróżniającym się elementem sieci tramwajowej jest „Poznański Szybki Tramwaj” (PST). Do systemu PST 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 – z zapewnieniem priorytetu dla ruchu tramwajowego, poprzez system sterowania.

4.9.4.2. Sieć autobusowa

W Studium nie wskazuje się terenów do prowadzenia transportu autobusowego. Rekomenduje się natomiast trasowanie linii autobusowych w ulicach układu podstawowego, a także, jeśli zajdzie potrzeba obsługi terenu transportem zbiorowym, w ulicach niższych klas. Linie komunikacji autobusowej należy prowadzić ulicami, z dopuszczeniem wprowadzenia ruchu autobusowego na przystosowane do tego torowiska tramwajowe. Dopuszcza się prowadzenie linii autobusowych ulicami niższych klas, w szczególności, w przypadku wdrożenia sieci minibusowej na terenach przeznaczonych pod zabudowę jednorodziną. Na odcinkach dróg, gdzie nakłada się na siebie kilka linii autobusowych oraz występuje kongestia transportowa (zatłoczenie powstałe w wyniku dużego nagromadzenia się pojazdów), zaleca się wydzielenie pasów lub specjalnych jezdni autobusowych, a także wprowadzenie śluz autobusowych lub innych udogodnień. Nie wyklucza się wydzielania pasów autobusowych dla prowadzenia dwukierunkowej komunikacji autobusowej w ulicach jednokierunkowych. Ponadto należy dążyć do rozwoju i promowania szybkiego transportu autobusowego jako wydajnej i ekologicznej formy przemieszczania się. Zaleca się także systematyczny rozwój sieci połączeń autobusowych jako formy dotarcia do węzłów przesiadkowych z terenów peryferyjnych miasta, a z węzłów przesiadkowych – liniami tramwajowymi – do centrum miasta. Wskazuje się na potrzebę uwzględnienia korytarzy dla komunikacji autobusowej, zapewniających

funkcjonalne powiązania terenów zabudowy z węzłami przesiadkowymi posiadającymi dostęp do komunikacji tramwajowej, m.in. w granicach osiedli Szczepankowo - Pokrzywno, Morasko - Umultowo i Strzeszyn. Dla poprawy obsługi komunikacją autobusową osiedla Szczepankowo dopuszcza się lokalizację drogowego obiektu nad torowiskiem kolejowym w rejonie stacji Poznań Franowo.

W planach miejscowych, na terenach obsługiwanych komunikacją autobusową, na końcowych odcinkach tras należy przewidywać wyznaczenie terenów pod pętle lub inny układ jezdni umożliwiający zawracanie autobusów.

Podstawowy układ dróg predestynowanych do prowadzenia komunikacji autobusowej pokazano na mapie nr 19.3. Dopuszcza się wyznaczenie dodatkowych tras autobusowych oraz korekty i zmiany przebiegu wskazanych tras.

4.9.4.3. Węzły przesiadkowe

W Poznaniu przewiduje się maksymalne zintegrowanie transportu pasażerskiego: tramwajowego, autobusowego i kolejowego, m. in. poprzez stworzenie dogodnych węzłów przesiadkowych na stykach poszczególnych podsystemów. Szczegółowe ustalenia dotyczące infrastruktury kolejowej opisane zostały w rozdziale 4.9.2.

Dwa główne zintegrowane węzły przesiadkowe, umożliwiające podróż pasażerom o zasięgu międzynarodowym i krajowym stanowią:

- Port Lotniczy Poznań-Ławica,
- Dworzec Poznań Główny.

Port lotniczy Poznań Ławica umożliwi pasażerom dostęp do krajowych i międzynarodowych połączeń samolotowych. Komunikacja autobusowa zapewnia dostępność do terminalu pasażerskiego. Jednocześnie należy zachować rezerwy terenowe dla doprowadzenia komunikacji kolejowej lub tramwajowej.

Na kolejowym Dworcu Poznań Główny zbiegają się trasy środków 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.

Pozostałe węzły przesiadkowe na terenie miasta Poznania mają charakter aglomeracyjny lub lokalny, niemniej jednak pełnią w mieście równie istotną funkcję.

Do zintegrowanych węzłów przesiadkowych o charakterze aglomeracyjnym zalicza się dworce publicznego transportu zbiorowego (kdd) oraz stacje i przystanki kolejowe, na których skupiają się linie komunikacji zbiorowej o zróżnicowanym zasięgu i częstotliwości kursowania, pozwalające na dogodną zmianę środka transportu w ramach systemu autobusowego, tramwajowego i w większości przypadków również kolejowego.

Jako kluczowe wskazuje się węzły przesiadkowe kolej – tramwaj/autobus w rejonach:

- Dworca Zachodniego,
- Dworca „Jana III Sobieskiego” (przystanek kolejowy Poznań Piątkowo),
- Dworca Garbary,
- Dworca Grudzieniec (dopuszcza się rezygnację, w przypadku wykazania możliwości przejęcia zadań planowanych dla Dworca Grudzieniec przez inne dworce i węzły przesiadkowe),
- Dworca Starołęka,
- Dworca Górczyn,
- Dworca Poznań Wschód,

- Dworca Franowo,
- Dworca Junikowo – os. Kwiatowe,
- Dworca Druskienicka,
- stacji kolejowej Poznań Dębiec,
- przystanku kolejowego Poznań Strzeszyn,
- przystanku kolejowego Poznań Naramowice,
- przystanku kolejowego Poznań Zawady,
- przystanku kolejowego Poznań Hetmańska.

Ponadto wyróżnić można dworce i pętle, które integrują komunikację tramwajową i autobusową (tramwaj-autobus) oraz stanowią ważny element węzłowy systemu transportu zbiorowego:

- Dworzec „Brama Zachodnia” (Ogrody),
- Dworzec Śródka,
- Dworzec Rataje,
- Dworzec na Klinie Dębieckim,
- Pętla „Unii Lubelskiej”,
- Pętla Kopernika,
- Pętla Naramowice,
- Pętla Marcelin.

W Studium wyróżniono dodatkowo istniejące oraz planowane stacje i przystanki kolejowe o zasięgu aglomeracyjnym:

- Poznań Dębina,
- Poznań Zieliniec,
- Poznań Wola,
- Poznań Podolany,
- Poznań Kobylepole,
- Poznań Krzesiny,
- Poznań Suchy Las,
- Kiekrz,
- Poznań Karolin/Poznań Koziegłowy,
- Poznań Antoninek,
- Poznań Jeżyce,
- Poznań Świerczewo/Klin Dębiecki,
- Poznań Skórzewo/Plewiska,
- Poznań Przelot/J. H. Dąbrowskiego (na planowanej linii kolejowej do Tarnowa Podgórnego),
- Poznań os. Lotników Wielkopolskich na linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne,
- Poznań os. Bajkowe / Bukowska na linii Poznań Jeżyce – Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne.

Do węzłów przesiadkowych o charakterze lokalnym, zalicza się skrzyżowania, gdzie linie transportu zbiorowego przecinają się 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. Standard zastosowanych rozwiązań z zakresu obsługi pasażerów transportu zbiorowego w tych lokalizacjach powinien się wyróżniać na tle innych przystanków, np. poprzez lokalizację stacji roweru miejskiego, stanowisk postojowych dla rowerów, biletomatu, elementów informacji pasażerskiej.

Wskazane byłoby powiązanie węzłów przesiadkowych o charakterze lokalnym z lokalnymi centrami usługowymi. Do węzłów przesiadkowych o charakterze lokalnym zaliczono rejony:

- ul. B. Krzywoustego/ul. Chartowo,
- ul. Garbary/ul. E. Estkowskiego,
- przystanki „AWF”,
- os. Lecha,
- Rondo Kaponiera,
- Most Teatralny,
- ul. Słowiańska/ul. Murawa,
- ul. Słowiańska/PST,
- Al. Solidarności/PST,
- Al. Solidarności/ul. Wrzoska,
- Rondo Solidarności,
- ul. K. Kurpińskiego,
- ul. Piątkowska,
- ul. K. Szymanowskiego,
- ul. Głogowska/ul. Hetmańska,
- ul. Szelągowska/ul. Wilczak,
- ul. F. D. Roosevelta/ul. K. Pułaskiego,
- al. Wielkopolska/ul. K. Pułaskiego,
- ul. Nad Wierzbakiem/al. Wielkopolska,
- ul. A. Fredry/al. Niepodległości,
- ul. Św. Marcin/al. Niepodległości,
- ul. Abp. A. Baraniaka/ul. Jana Pawła II,
- ul. Wierzbicice/ ul. Królowej Jadwigi,
- Rynek Wildecki,
- ul. Hetmańska/ul. Droga Dębińska,
- ul. Hetmańska/ul.28 Czerwca 1956 r.,
- Rondo Starołęka,
- os. Rzeczpospolitej,
- os. Piastowskie,
- ul. Krańcowa,
- Most Św. Rocha,
- ul. Kórnicka/ul. Jana Pawła II,
- ul. Grunwaldzka/ul. J. Matejki/ul. A. Szylinga,
- Rondo J. Nowaka-Jeziorańskiego,
- ul. K. Arciszewskiego,
- ul. Grunwaldzka/ul. Grochowska,
- ul. Grochowska/ul. Promienista,
- ul. Grunwaldzka/ul. Bułgarska,
- Rynek Jeżycki,
- ul. Wojska Polskiego/ul. Wołyńska,
- ul. S. Żeromskiego/ul. S. Przybyszewskiego,
- ul. Bukowska/ul. S. Przybyszewskiego,
- ul. Piaśnicka/ul. Kurlandzka,

- M1 Centrum handlowe,
- ul. Solna,
- ul. Naramowicka/ul. Sielawy,
- Umultowo,
- Rondo Obornickie,
- ul. T. Mateckiego/Nowa Szymanowskiego/Nowa Obornicka,
- ul. Połabska,
- ul. Warszawska / pętla Miłostowo
- ul. Szczepankowo/ul. Gospodarska,
- ul. Głuszyna (Kościół),
- ul. Starołęcka/ul. Głuszyna,
- ul. F. Jaškowiaka/ul. Radojewo,
- ul. F. Jaškowiaka/ul. Morasko,
- ul. Głogowska/ul. Kowalewicka,
- ul. Santocka.

Szczególnie istotnymi węzłami przesiadkowymi są Rondo Kaponiera i Most Teatralny, przez które przebiega duża liczba połączeń komunikacji zbiorowej zapewniających bezpośredni dostęp do niemal całego obszaru obsługiwanego komunikacją tramwajową.

Graficzną lokalizację dworców i węzłów przesiadkowych pokazano na mapie nr 19.3. Niezależnie od skali węzła, uznaje się konieczność integracji poszczególnych podsystemów transportowych w mieście, we wszystkich miejscach przesiadek między różnymi środkami transportu publicznego, a także usprawnienie przesiadek z samochodów na transport publiczny lub urządzenia transportu osobistego (UTO).

Organizacja Portu Lotniczego Poznań-Ławica, Dworca Poznań Główny i dworców miejskich wymaga maksymalnego skrócenia dojeżdżania dla przesiadających się oraz zagospodarowania obiektów i przestrzeni wokół dworców, w sposób zachęcający do korzystania z transportu zbiorowego. W przypadku integracji różnych środków transportu należy dążyć do zapewnienia przesiadek „drzwi w drzwi”. Dla bezpieczeństwa i wygody pasażerów należy przeanalizować zasadność zastosowania bezkolizyjnego rozwiązania powiązań pomiędzy przystankami i peronami. Na wszystkich dworcach powinna być zapewniona: strefa podjazdu i postoju taksówek, strefa chwilowego zatrzymania Kiss & Ride (K&R), stacja roweru miejskiego oraz parking dla rowerów, z uwzględnieniem ograniczeń technicznych, funkcjonalnych, przestrzennych i prawnych. Należy również uwzględnić, wymienione w rozdziale dotyczącym parkowania samochodów osobowych, lokalizacje parkingów P&R. Na terenach dworców nie wyklucza się lokalizowania innych typów parkingów dla samochodów oraz obiektów o funkcji nie związanej z transportem, pod warunkiem zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacyjnej dla obsługi pasażerów transportu zbiorowego.

Przystanki należy lokalizować w miejscach koncentracji ruchu pieszego, w sposób kompaktowy, ułatwiający szybkie i bezpieczne dotarcie pasażera do pojazdu transportu zbiorowego. Na trasach dojeżdżania do przystanków należy zapewnić priorytet przestrzenny i ruchowy dla pieszych oraz uwzględnić warunki dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Nie wyklucza się organizacji dodatkowych, zintegrowanych i lokalnych węzłów transportu zbiorowego, w szczególności w rejonach, gdzie nakładają się co najmniej dwa podsystemy transportu zbiorowego oraz w strefie granicznej Poznania, gdzie, na terenie gmin sąsiednich, występują lub są planowane obiekty związane z obsługą transportu zbiorowego, a także w rejonach powiązań pasażerskich z koleją aglomeracyjną.

4.9.5. Zaplecze transportu publicznego

Dla potrzeb organizacji miejskiego transportu publicznego ustala się lokalizacje zajezdni tramwajowych (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.

Zaplecze miejskiej komunikacji autobusowej stanowią dwie zajezdnie autobusowe – przy ul. Mogileńskiej oraz ul. Kaczej.

Zaleca się utrzymanie istniejących baz i zajezdni autobusowych oraz dopuszcza się nowe lokalizacje i rozbudowę zaplecza związanego z obsługą autobusowego transportu zbiorowego na terenach przeznaczonych pod zabudowę usługową, produkcyjną, składy, magazyny.

Wyznaczenie lokalizacji nowych zajezdni autobusowych i tramwajowych dopuszcza się na wszystkich terenach, dla których jako uzupełniające przeznaczenie wskazano tereny komunikacji.

4.9.6. Strefy dostępności komunikacyjnej

W granicach miasta Poznania można wyróżnić obszary charakteryzujące się zróżnicowanym programem zagospodarowania oraz odmiennymi warunkami dostępu do infrastruktury transportowej. W celu zapewnienia optymalnych możliwości rozwoju poszczególnych rejonów miasta, w Studium zdefiniowano kryteria regulujące standard dostępności do transportu zbiorowego, do którego należy dążyć w poszczególnych częściach miasta. Na mapie nr 19.4 wyróżniono następujące, opisane poniżej strefy dostępności komunikacyjnej.

4.9.6.1. Strefa zabudowy śródmiejskiej

Strefa ta znajduje się w całości w zasięgu oddziaływania komunikacji tramwajowej oraz komunikacji autobusowej i kolejowej, zapewniającej powiązania o charakterze lokalnym i aglomeracyjnym. W tej strefie dąży się do dostępności, w której zabudowa znajduje się w zasięgu nie przekraczającym 500 m dościa do przystanku komunikacji publicznej, w przewadze tramwajowej.

4.9.6.2. Strefa zabudowy miejskiej

Strefa obejmuje obszar pośredni pomiędzy Śródmieściem i peryferiami Poznania, o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej, w szczególności o charakterze ponadlokalnym. Do strefy tej zaliczono m. in. tereny lokalizacji centrów handlowych, szkolnictwa wyższego i lotniska Poznań-Ławica. Strefa znajduje się w zasięgu oddziaływania komunikacji autobusowej, częściowo komunikacji tramwajowej i kolejowej oraz w zasięgu oddziaływania węzłów aglomeracyjnych i lokalnych. W strefie tej dąży się do dostępności, w której zabudowa znajduje się w zasięgu nie przekraczającym 500 m dościa do przystanku komunikacji publicznej i 1 km dojazdu rowerem do węzłów przesiadkowych wymienionych w rozdziale 4.9.4.3, przy których zlokalizowany jest parking B&R.

4.9.6.3. Strefa zabudowy ekstensywnej

Strefa obejmuje obszar pośredni i peryferie miasta charakteryzujące się przewagą zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Strefa ta znajduje się w zasięgu oddziaływania komunikacji autobusowej, a w wybranych przypadkach także w zasięgu kolei aglomeracyjnej. W strefie tej dąży się do tego, aby zabudowa znajdowała

się w zasięgu, który nie przekracza: 1 km dojścia pieszego do przystanków komunikacji publicznej, 3 km dojazdu rowerem do węzła przesiadkowego lub stacji kolei aglomeracyjnej – przy których zlokalizowany jest parking typu B&R, 5 km dojazdu samochodem do węzła przesiadkowego z parkingiem P&R. Jeżeli w ramach tej strefy wyróżnia się miejsca o zintensyfikowanej strukturze przestrzennej, z lokalnymi centrami usługowymi to należy dążyć do tego, by zabudowa lokalnych centrów usługowych znajdowała się w zasięgu, który nie przekracza 500 m dojścia do przystanku komunikacji publicznej lub 1 km dojazdu rowerem do węzłów przesiadkowych wymienionych w rozdziale 4.9.4.3, przy których zlokalizowany jest parking B&R.

4.9.7. Sieć drogowa – ulice układu podstawowego

Szkielet sieci drogowej stanowią ulice układu podstawowego:

- autostrada (kdA),
- drogi ekspresowe (kdS),
- drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (kdGP),
- drogi klasy głównej (kdG),
- drogi klasy zbiorczej (kdZ),
- znaczące dla sieci wybrane drogi klasy lokalnej (kdL).

Studium nie definiuje dróg układu obsługującego, czyli pozostałych ulic lokalnych i dojazdowych. Dotyczy to również dróg sklasyfikowanych jako drogi klasy zbiorczej lub wyższej, których funkcja z uwagi na optymalizację sieci będzie docelowo ograniczona do obsługi terenu. Podstawowy układ drogowy przedstawia mapa nr 19.5.

Szkielet układu drogowego opiera się o poniższy system obwodowy trzech ram komunikacyjnych:

- **I rama** (klasa główna) – ul. F. Roosevelta, ul. K. Pułaskiego, ul. S. Matyi, ul. Królowej Jadwigi, ul. Jana Pawła II (odcinek wspólny z II ramą), planowany północny odcinek,
- **II rama** (klasa główna ruchu przyspieszonego) – ul. Serbska, Aleje Solidarności, ul. W. Witosa, ul. Niestachowska, ul. S. Żeromskiego, ul. S. Przybyszewskiego, ul. W. Reymonta, ul. Hetmańska, ul. L. Zamenhofa, ul. Jana Pawła II (odcinek wspólny z I ramą), ul. Podwale, ul. Prymasa A. Hłonda, ul. Lechicka,
- **III rama** (klasa główna ruchu przyspieszonego) – ul. Lechicka i ul. Lutycka oraz pozostałe planowane odcinki.

W zakresie zewnętrznego ruchu tranzytowego główną rolę odgrywają:

- autostrada A2 (kdA),
- odcinki Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu (kdS) i (kdGP),
- pozostałe odcinki dróg ekspresowych S5 i S11 (kdS),
- droga krajowa nr 92, która na odcinku stanowi jednocześnie północny odcinek III ramy komunikacyjnej (kdGP3),
- główne wloty dróg (kdGP): Głogowska, B. Krzywoustego, Dolna Wilda, J. H. Dąbrowskiego, Warszawska.

Ruch tranzytowy, szczególnie ciężarowy, jest zjawiskiem niepożądanym w mieście i należy dążyć do jego ograniczenia i zatrzymania na kordonie III ramy komunikacyjnej lub wcześniej – na Zewnętrznym Pierścieniu Drogowym Bliskiego Zasięgu. Sieć drogowa wewnątrz III ramy komunikacyjnej dedykowana jest dla ruchu międzydzielnicowego i docelowo-źródłowego.

Ruch samochodowy o charakterze międzydzielnicowym koncentruje się na II ramie przy wsparciu III ramy komunikacyjnej oraz pozostałych elementów sieci układu podstawowego.

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 wylotowych odcinków ul. Głogowskiej i ul. B. Krzywoustego, preferuje się powiązania z innymi ulicami poprzez węzły, z uwagi na największy udział w obsłudze ruchu międz dzielnicowego i „docelowo-źródłowego”,
- trasy ulic klasy Z i L nie powinny stanowić alternatywy dla ulic wyższych klas,
- w zakresie ulic układu uzupełniającego wyklucza się wyznaczanie ulic klasy D i L w sposób umożliwiający przejazdy tranzytowe względem obszaru ograniczonego przez najbliższe ulice układu podstawowego,
- na mapie nr 19.5 wskazano tereny transportowe, dla których wymaga się wprowadzenia rozwiązań uwzględniających szczególne uwarunkowania środowiskowe,
- na obszarach wydzielonych przez sieć dróg układu podstawowego, w zabudowie mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej, w szczególności na obszarze śródmieścia, należy dążyć do tworzenia stref ruchu uspokojonego oraz stref czystego transportu,
- należy uwzględnić preferencje dla pojazdów zero- i niskoemisyjnych.

W oparciu o analizy funkcjonalne, techniczne czy ekonomiczne, dla wprowadzenia transportu zbiorowego, dopuszcza się wykorzystanie części pasów drogowych, dróg zaliczonych do podstawowego układu drogowego, dla lokalizacji torów tramwajowych, buspasów czy jezdni autobusowych, np. w systemie BRT (szybkiego transportu autobusowego).

Na załączniku nr 2A wyznaczono tereny dróg zaliczonych do podstawowego układu drogowego oraz wskazano lokalizacje ważnych drogowych obiektów inżynierskich (takich jak mosty i tunele).

4.9.8. Parkowanie pojazdów samochodowych

W Studium określono generalne kierunki zaspokajania potrzeb parkingowych do uwzględnienia przy sporządzaniu planów miejscowych.

4.9.8.1. Parkowanie samochodów osobowych

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

- Strefa I, obejmująca obszar śródmieścia oraz obszary objęte strefami płatnego parkowania, w której pożądane jest zachowanie równowagi pomiędzy motoryzacyjną pojemnością środowiskową i atrakcyjnością inwestycyjną rejonu, w strefie tej:
 - dopuszcza się limitowanie miejsc postojowych (w tym miejsc ogólnodostępnych),
 - dla wszystkich projektów planów miejscowych wymagana jest analiza możliwości reorganizacji parkowania w pasach drogowych m. in. w celu podniesienia jakości przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego i rowerowego, także poprzez wprowadzenie zieleni ulicznej,
 - celowe i pożądane jest zastępowanie parkowania przyulicznego parkingami kubaturowymi o charakterze ogólnodostępnym, w tym parkingami buforowymi; Zakłada się likwidację jednopoziomowych parkingów placowych i ograniczanie liczby przyulicznych miejsc postojowych,
 - dla istniejących obiektów, w przypadku braku możliwości zaspokojenia potrzeb parkingowych, dopuszcza się parkowanie na stanowiskach ogólnodostępnych; dla nowych obiektów dopuszcza się takie rozwiązanie w uzasadnionych przypadkach.

- Strefa II i III, obejmujące pozostałe obszary zabudowy miejskiej i ekstensywnej poza granicami obszaru śródmieścia, w których:
 - dla nowych obiektów stanowiska postojowe należy zapewnić na terenie działki budowlanej zajmowanej przez obiekt lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie, na terenie znajdującym się w dyspozycji inwestora; rezygnacja ze stanowisk postojowych lub ograniczenie programu parkingowego dla nowych obiektów mogą być dopuszczone tylko w uzasadnionych przypadkach popartych analizą wykazującą zachowanie standardów dostępności,
 - dla obiektów istniejących dopuszcza się parkowanie na stanowiskach ogólnodostępnych.

Niezależnie od ww. stref, przy ustalaniu zasad lokalizacji stanowisk postojowych należy zapewnić warunki dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami.

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 – organizacja stanowisk postojowych w pasach drogowych powinna ograniczać się do terenów dróg klasy dojazdowej i lokalnej, wyjątkowo zbiorczej, przy zachowaniu wymogu wyznaczenia i trwałego oddzielenia stanowisk postojowych od przestrzeni chodników i dróg rowerowych; wyznaczenie stanowisk postojowych na projektowanych drogach wyższej klasy może być dopuszczone w przypadku wydzielenia pasów postojowych z pasami lub jezdniami manewrowymi; na istniejących drogach wyższej klasy należy dążyć do eliminacji parkowania w przypadku niespełnienia ww. warunków.

Na terenach położonych wewnątrz III ramy należy dążyć do zaspokajania potrzeb parkingowych w pierwszej kolejności poprzez budowę parkingów wielopoziomowych oraz podziemnych.

W ramach systemu usług parkingowych ogólnodostępnych zaleca się utrzymanie lub realizację parkingów wielopoziomowych (nadziemnych i podziemnych), także w połączeniu z innymi funkcjami, m. in. na następujących terenach:

- pod Placem Wolności,
- pod Placem Bernardyńskim,
- pod Placem Wielkopolskim,
- pod Rynkiem Wildeckim,
- tzw. „Starej Gazowni”,
- u zbiegu ulic Za Bramką i Wszystkich Świętych,
- w rejonie Akademii Muzycznej przy ul. Skośnej,
- przy Hotelu „Ikar” u zbiegu ul. T. Kościuszki i Solnej,
- Międzynarodowych Targów Poznańskich,
- pomiędzy ul. C. K. Norwida a proj. odcinkiem ul. Św. Wawrzyńca,
- w rejonie Dworca Głównego PKP,
- w rejonie Parku J. Kasprowicza od strony ul. W. Reymonta,
- w rejonie ul. Bydgoskiej na Śródcie,
- przy wielkopowierzchniowych centrach handlowych i kompleksach usługowych.

Przewiduje się utrzymanie systemu parkingów buforowych:

- pod Kaponierą,
- przy Dworcu Zachodnim,
- przy ul. Dolna Wilda,
- przy ul. Maratońskiej,
- przy ul. Droga Dębińska.

Dopuszcza się dodatkowe lokalizacje parkingów buforowych, w szczególności na obrzeżach obszaru śródmieścia.

Uznaje się potrzebę dalszego wprowadzania w Poznaniu systemu P&R, czyli parkingów zlokalizowanych w pobliżu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, peryferyjnych przystanków transportu publicznego, na których następują przesiadki do komunikacji publicznej z samochodu lub roweru dojeżdżającego spoza miasta lub z jego przedmieść. Studium nie wyznacza terenów dla parkingów P&R, wskazuje jedynie ich orientacyjną lokalizację. Wielkość i zagospodarowanie parkingów P&R zależne są od skali węzłów przesiadkowych, przy których powstają. Zaleca się budowę parkingów B&R we wszystkich lokalizacjach parkingów P&R. Dopuszcza się zamiennie lokalizację lokalnych parkingów poza formułą parkingów P&R, czyli lokalizację parkingów (stanowisk postojowych w ulicach), do których dostęp czy rozliczenie kosztów parkowania nie będzie wiązało się z korzystaniem z transportu zbiorowego.

Wskazuje się następujące lokalizacje dla utrzymania lub organizacji parkingów P&R:

- przy dworcu „Jana III Sobieskiego”,
- przy przystanku PST „Szymanowskiego”,
- na zakończeniu trasy tramwajowej na Naramowice – „Umultowo”,
- przy zintegrowanym dworcu miejskim „Brama Zachodnia”,
- przy zintegrowanym dworcu miejskim „Górczyn”,
- przy projektowanym dworcu na Klinie Dębieckim,
- przy Rondzie Starołęka,
- przy Dworcu Starołęka,
- przy pętli tramwajowej „Miłostowo”,
- przy ul. Warszawskiej – „Św. Michała”,
- przy „Dworcu Wschodnim”,
- na Franowie,
- os. Lecha/ul. Piaśnicka,
- na os. M. Kopernika,
- w rejonie stacji kolejowej Poznań Strzeszyn i ul. Biskupińskiej,
- w rejonie Dworca Druskienicka.

Podane wyżej listy inwestycji parkingowych mają charakter otwarty i mogą ulegać zmianom, w zależności od rozwoju przestrzennego miasta.

4.9.8.2. Parkowanie samochodów ciężarowych i autobusów

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 szczególności terenach lokalizacji baz logistycznych, transportowych, obiektów magazynowych i innych związanych z dystrybucją towarów i przesyłek.

Ogólnodostępne miejsca postojowe dla czasowego parkowania ciężarówek i pojazdów dostawczych można lokalizować wyłącznie przy ulicach układu podstawowego, na zorganizowanych, oddzielonych od jezdni parkingach. Nie dopuszcza się stałego wyznaczania miejsc postojowych dla ciężarówek na jezdniach lub bezpośrednio przy jezdniach ulic układu podstawowego. Wyjątek stanowią mogą stanowiska postojowe dla organizacji dostaw, wyznaczone w pasach drogowych przez zarządcę drogi.

Nowe i przebudowywane obiekty wymagające obsługi pojazdami ciężarowymi powinny być wyposażone w miejsca przeładunku, w ilości odpowiadającej potrzebom obiektu, zorganizowane na terenie inwestora.

Wyznacza się lokalizacje ogólnodostępnych parkingów dla autobusów turystycznych, wskazując m. in. następujące tereny:

- istniejący parking u zbiegu ulic K. Pułaskiego i Księcia Mieszka I,
- istniejący parking u zbiegu ul. Bydgoskiej i terenów kolejowych,
- przy „Arenie” od strony ul. W. Reymonta,
- w rejonie Międzynarodowych Targów Poznańskich od strony ul. J. Matejki,
- istniejący parking przy ul. Warszawskiej/Św. Michała,
- istniejący parking przy stadionie Lecha,
- w ciągu ul. Panny Marii.

Lokalizacje parkingów dla autobusów turystycznych mogą ulegać zmianom w zależności od rozwoju przestrzennego miasta.

4.9.9. Transport lotniczy i wodny

Zakłada się utrzymanie i rozwój Portu Lotniczego „Poznań-Ławica” (dla funkcji cywilnej, transportu towarów, usługowej – General Aviation), zabezpieczając w sieci miejskiej dogodne połączenia oraz rezerwując tereny pod rozwój portu w północnej części lotniska, po wyłączeniu tego obszaru z terenów zamkniętych. Dla zwiększenia znaczenia portu dużą rolę będzie miała aktywizacja terenów przy ul. Bukowskiej i rozbudowa funkcji towarzyszących wraz z infrastrukturą parkingową, w tym dla pojazdów ciężarowych.

Studium uwzględnia utrzymanie i rozwój lotniska wojskowego „Krzesiny”. Rozwój programu lotniska może być powiązany z zagospodarowaniem terenów między lotniskiem a autostradą.

Uznaje się potrzebę wykorzystania drogi wodnej na rzece Warcie dla ruchu towarowego oraz dla komunikacji pasażersko-wycieczkowej, w tym dla funkcjonowania „tramwaju wodnego”.

Zaleca się lokalizowanie portów i przystani turystycznych w sposób minimalizujący odległości dojścia do przystanków transportu publicznego, przy zapewnieniu wysokiego standardu połączeń między przystankami i przystaniami.

Wskazuje się następujące możliwości lokalizacji przystani lub portów dla żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej nad rzeką 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,
- przystanek Chwaliszewo,
- w sąsiedztwie Kampusu Politechniki Poznańskiej,
- teren w północnej części wysp na rzece Warcie, w rejonie ul. Ugory,
- 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, w tym sytuowania przystani po obu stronach rzeki.

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 gminy Mosina – planowany port dla jednostek utrzymania drogi 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 nabrzeże dla przeładunku towarów wielkogabarytowych.

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 rzece Warcie.

4.9.10. Zaplecze transportowe logistyki i dystrybucji towarów

Zmiany na rynku handlu, wynikające z cyfrowej transformacji procesów sprzedaży, z naciskiem na e-commerce (handel elektroniczny, polegający na zawieraniu transakcji związanych z działalnością gospodarczą za pomocą nowoczesnych rozwiązań technologicznych i telekomunikacyjnych), wymuszają nowe podejście do sektora związanego z transportem towarów. Konieczna jest integracja istniejących łańcuchów dostaw w sieci logistyczne. Ze względu na zwiększoną intensywność ruchu towarów należy również dążyć do ograniczenia emisji generowanej przez transport towarów. Zwiększa się również popyt na powierzchnie związane z magazynowaniem i dystrybucją towarów. Studium wskazuje:

- zasadność zabezpieczenia terenów pod funkcje logistyczno-magazynowe dla terenów w sąsiedztwie sieci TEN-T oraz na stykach połączeń kolejowych i drogowych,
- wprowadzenie lokalizacji terminali intermodalnych, np. na obszarach w sąsiedztwie istniejących i planowanych bocznicy kolejowych, w tym ewentualną reaktywację „terminala Rudnicze”, znajdującego się przy bocznicy szlakowej na linii nr 3, między przystankami Poznań Górczyn a Poznań Junikowo,
- rozwój infrastruktury lotniska Ławica, związanej z obsługą towarów w ramach przewozów cargo, w tym powiązań towarowych drogowych i kolejowych, wraz z rozbudową towarowego terminala przeładunkowego,
- przystosowanie dróg wodnych do prowadzenia transportu towarów, poprzez regulację brzegów oraz budowę terminali przeładunkowych i przystani,
- w ramach wyznaczonych terenów zabudowy usługowej w centrach osiedlowych, uwzględnienie lokalizacji hubów logistycznych (punktów zbierania, sortowania, przeładunku i dystrybucji towarów dla danego obszaru), z uwagi na dążenie do konsolidacji dystrybucji towarów oraz tras dostaw, przy zaspokajaniu potrzeb lokalnych mieszkańców,
- dopuszczenie przekształcania istniejących obiektów handlowych na cele logistyczno-magazynowe.

Jednocześnie sygnalizuje się, że wraz z pojawieniem się innowacyjnych technologii związanych z dystrybucją towarów, może pojawić się potrzeba dostosowania zasad zagospodarowania terenów w celu ich wdrożenia. Przykładem takich rozwiązań może być wykorzystanie sieci tramwajowej do dystrybucji towarów, budowa sieci przesyłu towarów typu CargoCup (transport towarów za pomocą kapsuł w podziemnych rurach przewodowych), transport półautonomiczny, autonomiczny, platooning (zintegrowany konwój półautonomicznych pojazdów ciężarowych), transport wodny, transport za pomocą

dronów. Równie ważne jest umożliwienie integracji dystrybucji towarów, szczególnie na tzw. „ostatniej mili” (na końcowym etapie łańcucha dostaw, polegającym na dostarczeniu zamówienia z magazynu lub centrum dystrybucyjnego do odbiorcy końcowego- klienta, sklepu lub punktu odbioru). Wdrożenie nowych form dystrybucji towarów wymaga przygotowania odpowiedniej infrastruktury.

4.10. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Kierunki rozwoju infrastruktury technicznej opierają się na przyjętych wieloletnich programach inwestycyjnych poszczególnych gestorów sieci infrastruktury, działających na terenie miasta lub spółek, w których akcjonariuszem jest Miasto Poznań. Celem jest zaplanowanie kompletnego układu infrastruktury technicznej, obejmującego swoim zasięgiem całe miasto i umożliwiającego podniesienie poziomu bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców. Rozwój miasta wymusza dostosowanie infrastruktury do obecnych przepisów i nowych technologii, wymaga podnoszenia sprawności, ograniczenia zużycia energii, a także zastosowania technologii chroniących środowisko.

Rozmieszczenie infrastruktury technicznej powinno tworzyć możliwości dostępu do sieci. Lokalizując nowe obiekty infrastrukturalne powinno się zwracać uwagę na ich oddziaływanie na tereny sąsiednie. Natomiast w terenie uzbrojonym, przy lokalizowaniu zabudowy w pobliżu istniejących i planowanych obiektów infrastruktury technicznej, należy uwzględnić ograniczenia z nimi związane.

Z uwagi na rozwój miasta m. in. na terenach dotąd niezurbanizowanych, należy liczyć się z koniecznością wydzielenia terenów pod nowe budowle i inne obiekty infrastrukturalne, które będą niezbędne dla prawidłowej obsługi terenów inwestycyjnych. Wobec powyższego, dopuszcza się wszelkie roboty budowlane w zakresie infrastruktury technicznej, wymagane do utrzymania sprawności systemu i poprawiające jego pracę.

4.10.1. Zaopatrzenie w wodę

Poznański System Wodociągowy (PSW), który zaopatruje w wodę pitną miasto Poznań, jest sukcesywnie rozbudowywany w taki sposób, aby dotrzeć do nowych odbiorców.

W celu zabezpieczenia dostaw wody na odpowiednim poziomie, należy zachować istniejące ujęcia wody oraz teren rezerwowany pod ujęcia wody – „Dębina” i tzw. Marlewo, będące własnością spółki Aquanet S.A. Wyżej wymienione ujęcia wody mają wyznaczone strefy ochronne. Na terenach położonych w zasięgu stref ochronnych istniejących ujęć wody obowiązują nakazy, zakazy i ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych. Zmiana granic stref ochronnych nie spowoduje konieczności zmiany Studium w tym zakresie, a ewentualne nowe granice należy uwzględnić na etapie sporządzania planów miejscowych. W planach miejscowych, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, należy wydzielić tereny przeznaczone pod publiczne studnie awaryjne.

Wszelkie działania związane z infrastrukturą wodociągową PSW mają na celu racjonalne wykorzystanie zasobów wód podziemnych i powierzchniowych. Dalszą poprawę jakości wody, ciągłość jej dostaw oraz dostępność wody na nowych terenach inwestycyjnych zapewni między innymi realizacja następujących inwestycji:

- modernizacja ujęcia wody „Dębina” wraz z budową pompowni wody surowej na północ od mostu autostradowego oraz modernizacja SUW Wiśniowa, w celu zwiększenia jej wydajności – zakłada się przebudowę i automatyzację stacji uzdatniania wody dla dostosowania ich do zmieniających się przepisów i standardów,
- lokalizacja dodatkowych zbiorników wodnych wyrównawczych na Górze Morasko, w obrębie już istniejącego terenu przewidzianego na ten cel,

- lokalizacja pompowni sieciowej na odcinku magistrali w ul. Wołczyńskiej, przy skrzyżowaniu ulic Grunwaldzkiej i Wołczyńskiej,
- zachowanie istniejących magistrali wodociągowych wschodniej i zachodniej oraz istniejącej sieci rozdzielczej,
- zachowanie istniejących magistral wodociągowych w północnej części miasta – od przepompowni Koronna do zbiorników na Górze Morasko,
- wzmocnienie magistral wodociągowych na odcinku od zbiorników wodnych wyrównawczych na Górze Morasko do ul. Stróżyńskiego, poprzez wymianę wskazanego odcinka,
- budowa kanału technologicznego wody ze zbiorników wodnych wyrównawczych na Górze Morasko,
- budowa urządzeń zabezpieczających tereny przyległe do obiektów wodociągowych na wzgórzu Morasko (przed ewentualnymi skutkami awarii),
- uwzględnienie konieczności podnoszenia ciśnienia przy zbiornikach na Morasku dla zabudowy planowanej na rzędnej terenu powyżej 122 m n.p.m.,
- budowa magistrali od zbiorników wody czystej na Górze Morasko w kierunku północnym do ul. F. Jaśkowiaka i dalej przez Radojewo do granicy Poznania, w przypadku podjęcia decyzji o likwidacji Stacji Uzdatniania Wody w gm. Murowana Goślina i zaopatrywaniu gminy z Poznańskiego Systemu Wodociągowego.

System wodociągowy Poznania, wraz z orientacyjnym przebiegiem planowanych magistral, przedstawiony został na mapie nr 20.1.

4.10.2. Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków komunalnych

Ścieki komunalne w Poznaniu są i będą odprowadzane przez Poznański System Kanalizacyjny (PSK). Głównym odbiorcą ścieków pozostaje Centralna Oczyszczalnia Ścieków (COŚ) oraz Lewobrzeżna Oczyszczalnia Ścieków (LOŚ). W Studium za konieczne uznaje się zachowanie istniejących i lokalizację nowych przedsięwzięć i obiektów związanych z Poznańskim Systemem Kanalizacyjnym.

Zgodnie z przyjętym kierunkiem rozwoju sieci PSK, należy dążyć do pełnego skanalizowania terenów zurbanizowanych i zapewnienia odbioru ścieków z terenów przeznaczonych do zabudowy. Wymaganymi zadaniami w tym zakresie są również:

- budowa nowych kolektorów, w tym dobudowa nowych równoległych kolektorów wspomagających lub przedłużenie istniejących, służących m. in. do odciążenia 100-letniej kanalizacji ogólnospławnej z obszaru śródmieścia,
- dobudowa nowych elementów głównego układu transportującego ścieki przez centrum Poznania do LOŚ i COŚ, takich jak:
 - Kolektor Górnej Strefy na odcinku od ul. Północnej do LOŚ i COŚ, wraz z syfonem pod Wartą
 - odcinek kolektora Podolańskiego od ul. Pułaskiego do ww. kolektora Górnej Strefy,
 - Kolektor Dolnej Strefy,
 - rurociąg tłoczny od przepompowni Garbary do ul. Szelągowskiej,
 - trzeci rurociąg tłoczny z przepompowni Garbary na LOŚ i COŚ. Rozważane są dwa warianty przebiegu przedmiotowego rurociągu. Pierwszy wariant wzdłuż rzeki Warty do LOŚ, przejście przez rzekę i włączenie do Kolektora Prawobrzeżnego. Drugi wariant wzdłuż wiaduktu kolejowego biegnącego nad ul. Garbary, przejście przez rzekę Wartę i włączenie do Kolektora Prawobrzeżnego w rejonie pętli Podwale.

- dozbrojenie układu sieci transportującej ścieki z północnych rejonów Poznania: Moraska, Radojewa i Umultowa poprzez wykonanie:
 - górnego odcinka Kolektora Umultowskiego,
 - Kolektora Moraskiego w układzie grawitacyjno-tłocznym wraz z przepompownią;
- budowa na układzie sieci transportującej ścieki z terenów Strzeszyna i Kiekrza:
 - górnego odcinka Nowego Kolektora Strzeszyńskiego,
 - układu pompowo-tłocznego wraz z odcinkami sieci grawitacyjnej obsługującego rejon osiedla Kiekrza i osiedla Psarskie,
- budowa infrastruktury niezbędnej do odprowadzenia ścieków z terenów przyautostradowych - górnego odcinka Kolektora Prawobrzeżnego II (odcinek od ul. Hetmańskiej do wysokości ul. Hżańskiej w rejonie torów kolejowych) oraz dla planowanej zabudowy układ sieci i przepompowni w Szczepankowie, Starołęce, Pokrzywnie i Garaszewie,
- budowa elementów odciążających układ na istniejących kolektorach sanitarnych i ogólnospławnych, takich jak:
 - Kolektor Naramowicki – druga nitka,
 - Kolektor w ul. Kościelnej,
 - Kolektor w ul. Poznańskiej,
 - Kolektor Główny – druga nitka,

W Studium, na mapie nr 20.2., wskazane zostały orientacyjne trasy planowanych głównych kolektorów z podstawowymi elementami składowymi Poznańskiego Systemu Kanalizacji.

4.10.3. System gospodarowania wodami opadowymi

System Gospodarowania Wodami Opadowymi (SGWO) stanowi złożoną sieć na terenie miasta. Obecnie podstawowym szkieletem istniejącego systemu odwodnienia w zabudowie śródmiejskiej jest system kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej. W wielu przypadkach zabudowa kwartałów śródmieścia stwarza ograniczenia lokalizacyjne dla zagospodarowania wody opadowej i roztopowej w obrębie działek budowlanych i dróg publicznych. Dlatego też, należy dążyć do zachowania istniejącego układu kolektorów deszczowych i burzowych w jak najlepszym stanie oraz do rozdziału kanalizacji ogólnospławnej w miejscach technicznie możliwych. W razie konieczności, należy rozbudowywać system odwodnienia w celu zabezpieczenia przed lokalnymi podtopieniami. Planuje się dalszą rozbudowę Systemu Gospodarowania Wodami Opadowymi z dostosowaniem systemu do obsługi nowych terenów inwestycyjnych. Z uwagi na postępujący proces stepowienia oraz występowanie susz w regionie, priorytetowym działaniem powinna być retencja, możliwie jak największej ilości wody pochodzącej z opadu. Stąd, powinno się dążyć do zrównoważonej gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi. Częściowo można to osiągnąć poprzez wykorzystanie zasobów wód opadowych i roztopowych dla poprawy stanu środowiska w mieście, w tym poprzez:

- ograniczenie ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych do sieci kanalizacji deszczowej lub ogólnospławnej i zagospodarowanie ich w jak największej ilości w miejscu ich powstawania, zwiększając retencję gruntową,
- zachowanie i ochronę naturalnych, podmokłych zagłębień terenu, zbiorników wodnych, stawów, oczek śródpolnych, glinianek, mokradeł oraz ich adaptację jako naturalnych zbiorników retencyjnych,
- wykorzystanie dobrych warunków gruntowo-wodnych na gruntach o dobrej przepuszczalności i niskim poziomie wody gruntowej do zagospodarowania wód opadowych i roztopowych,
- wykorzystanie terenów zieleni urządzonej i nieurządzonej, w tym kompleksów leśnych, do retencjonowania lub zagospodarowania wód opadowych i roztopowych,

- budowę zbiorników retencyjnych na terenie miasta, w tym również zbiorników podziemnych, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z występowania obszarów objętych formami ochrony przyrody lub terenów cennych przyrodniczo. W tym celu na mapie nr 20.3 pokazano orientacyjne lokalizacje zbiorników retencyjnych, których szczegółową lokalizację, należy wskazać na etapie sporządzania planów miejscowych. Istnieje możliwość zmiany lub rezygnacji z ich lokalizacji, jeżeli będzie to wynikało z analiz dotyczących spływu ilości wód dla poszczególnych zlewni,
- stosowanie urządzeń do retencjonowania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w formie zbiorników otwartych i podziemnych, retencyjnych i chłonnych lub pełniących obie te funkcje oraz rozwiązań opartych na naturze (nature-based-solution) takich jak: rowy i niecki infiltracyjne i trawiaste, poldery, ogrody deszczowe, parki kieszonkowe, łąki kwietne i „zielone dachy”,
- renaturyzację i odślanianie skanalizowanych cieków wodnych i rowów, o ile nie będzie to kolidowało z istniejącym i docelowym zagospodarowaniem terenów,
- ograniczenie spływu wód opadowych i roztopowych z dróg publicznych i innych terenów komunikacyjnych, z uwzględnieniem opóźnienia spływu do kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej,
- ograniczanie stopnia szczelności powierzchni utwardzonych, w celu renaturyzacji obiegu wody w granicach miasta,
- w miarę potrzeb dostosowanie systemów melioracyjnych użytkowanych rolniczo do odbioru wód opadowych i roztopowych z terenów zurbanizowanych,
- utrzymywanie w stanie gotowości przelewów burzowych na sieci kanalizacji ogólnospławnej,
- wykorzystanie w jak największym stopniu wód opadowych i roztopowych w obrębie miasta, do celów komunalnych i rekreacyjnych.

System Gospodarowania Wodami Opadowymi przedstawia mapa nr 20.3, na której wskazane zostały orientacyjnie elementy istniejące i planowane takie jak kolektory deszczowe i ogólnospławne, zbiorniki retencyjne, odbiorniki, granice zlewni.

4.10.4. Zaopatrzenie w energię elektryczną

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

- montaż drugiego toru 400 kV na linii Kromolice – Ostrów,
- budowę dwutorowej linii 400 kV Plewiska – Baczyna.

Linie te znacznie wzmocnią pewność zasilania sieci 110 kV z krajowego systemu elektroenergetycznego 400 kV i zapewnią pokrycie ewentualnego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną odbiorców miasta Poznania.

W zakresie sieci dystrybucyjnej WN 110 kV na terenie miasta przewiduje się budowę:

- rozdzielni sieciowej RS 110 kV Garaszewo, linii dwutorowej RS Garaszewo – GPZ Nagradowice (SE Kromolice), z dopuszczeniem częściowego wykorzystania trasy istniejącej linii relacji GPZ Poznań Południe – GPZ Nagradowice z likwidacją jednotorowego fragmentu linii WN–110 kV GPZ Poznań Południe – GPZ Nagradowice z powiązaniem na terenie miasta Poznania: linia kablowa 110 kV relacji GPZ Żegrze – GPZ Bema (przelotowe wcięcie w linię), zasilanie RS Garaszewo (powstaną linie relacji RS Garaszewo- GPZ Bema, RS Garaszewo- GPZ Żegrze),

- stacji elektroenergetycznej 110 kV GPZ Garbary oraz linii kablowych 110 kV dla jej zasilania – tym samym utworzone zostaną relacje GPZ Garbary – EC II Karolin i GPZ Garbary – GPZ Cytadela; stacja zostanie wybudowana w nowej lokalizacji (poza terenem elektrociepłowni Garbary), zastępując stację istniejącą,
- stacji elektroenergetycznej 110 kV GPZ Towarowa wraz z przelotowym wpięciem w istniejącą linię kablową 110 kV relacji GPZ Jeżyce – GPZ Bema,
- stacji elektroenergetycznej 110 kV GPZ Szczepankowo wraz z zasilaniem z wpięcia w linię dwutorową WN–110 kV relacji SE Kromolice – RS Garaszewo,
- stacji elektroenergetycznej 110 kV GPZ Polanka z budową sieci WN–110 kV,
- linii kablowej WN–110 kV relacji GPZ Bema – słup rozgałęźny dwutorowej linii WN–110 kV w kierunku GPZ Nadolnik i ECII Karolin,
- stacji elektroenergetycznej 110 kV GPZ Naramowice II wraz z zasilaniem z wpięcia w istniejącą linię napowietrzną WN–110 kV relacji GPZ Piątkowo- GPZ Czerwonak,
- linii WN–110 kV zasilającej planowany GPZ na terenie gminy Suchy Las z wpięcia w istniejącą linię napowietrzną relacji GPZ Piątkowo- GPZ Kiekrz.

Poprawę warunków zasilania zapewni budowa GPZ. Z uwagi na intensywną zabudowę miasta i dbałość o ład przestrzenny, nowe GPZ powinny być zaprojektowane i wybudowane jako wewnętrzne z zasilaniem liniami kablowymi WN–110 kV.

Budowa nowych stacji 110/15 kV w pobliżu granicy Poznania pozwoli na przyłączenie odbiorców pojawiających się na terenach zlokalizowanych na obrzeżach miasta, w tym związanych z aktywnością gospodarczą w obszarze przylegającym do autostrady (GPZ Szczepankowo). 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 na obszarach intensywnej zabudowy.

System elektroenergetyczny miasta Poznania przedstawia mapa nr 20.4, na której wskazane zostały orientacyjne trasy planowanych linii elektroenergetycznych wysokich napięć oraz lokalizacje planowanych głównych punktów zasilania, wraz z podstawowymi, istniejącymi elementami sieci.

Rozbudowa i przebudowa sieci średniego napięcia (SN) i niskiego napięcia (nN) na terenie miasta Poznania, z wyjątkiem usuwania kolizji, będzie realizowana w zależności od zapotrzebowania na energię elektryczną. Istniejące sieci napowietrzne SN należy systematycznie kablować.

W związku z coraz większym popytem na instalacje OZE (odnawialne źródła energii), a co za tym idzie wzrost produkcji energii przez indywidualnych prosumentów, zwiększa się konieczność odbioru produkowanej energii przez istniejące sieci dystrybucyjne na terenie miasta. Biorąc to pod uwagę, należy dążyć do stosowania i przebudowy istniejącego systemu elektroenergetycznego nie tylko do dystrybucji energii, ale również do jej odbioru.

W planach miejscowych dopuszcza się wydzielanie terenów przeznaczonych pod infrastrukturę elektroenergetyczną, takich jak:

- magazyny energii,
- inne niż wskazane główne punkty zasilania (GPZ),
- rozdzielcze punkty zasilania (RPZ),
- inne, niewymienione niezbędne elementy systemu elektroenergetycznego.

4.10.5. Zaopatrzenie w ciepło

Podstawowym źródłem systemu ciepłowniczego w Poznaniu pozostanie Elektrociepłownia EC – II Karolin oraz planowana ciepłownia gazowa Kopanina. Dodatkowym, znaczącym źródłem energii jest i będzie obiekt związany z Instalacją Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK).

Kluczowym elementem procesu dekarbonizacji w Poznaniu jest inwestycja w postaci budowy nowych bloków gazowych na terenie Elektrociepłowni Karolin. Inwestycja będzie sukcesywnie zmniejszać udział węgla w procesie produkcji ciepła i energii elektrycznej, aż do jego całkowitego wyeliminowania.

Planowane magistrale ciepłownicze wskazane zostały na mapie nr 20.5 jako orientacyjne główne trasy wraz z podstawowymi elementami infrastruktury systemu ciepłowniczego.

Rozwój gospodarki ciepłowniczej wpłynie na zapewnienie wystarczającej ilości ciepła mieszkańcom i podmiotom gospodarczym. W związku z prawidłową obsługą odbiorców i podnoszeniem standardów w zakresie rozwoju sieci ciepłowniczej, w polityce przestrzennej miasta, na etapie sporządzania planów miejscowych, należy za każdym razem analizować możliwości lokalizacji następujących elementów związanych z miejskim systemem ciepłowniczym:

- źródła ciepła, w tym ciepłownie zasilane gazem, energią z kogeneracji, odzysku ciepła odpadowego lub z odnawialnych źródeł energii, w tym instalacje geotermii z pompami ciepła (miejsca produkcji z OZE powyżej 500 kW zostały wskazane na mapie nr 20.6),
- źródła zasilane paliwami alternatywnymi RDF (Refuse Derived Fuel) pochodzącymi z materiałów o wysokiej wartości opałowej, przyłączone do sieci ciepłowniczej,
- źródła rezerwowe np.: dla obiektów użyteczności publicznej – szpitali,
- przepompownie sieciowe,
- magistrale i sieci ciepłownicze,
- rurociągi spinające.

4.10.6. Zaopatrzenie w gaz

Obecnie nie przewiduje się rozwoju sieci gazowej i stacji redukcyjno-pomiarowych wysokiego ciśnienia. Istniejące stacje posiadają rezerwy przesyłowe, które mogą być w przyszłości wykorzystane na potrzeby rozwoju miasta.

Przebieg gazociągów wysokiego ciśnienia, wraz ze strefami kontrolowanymi oraz lokalizacja stacji redukcyjno-pomiarowych gazu wysokiego ciśnienia, przedstawione zostały na mapie nr 20.5.

W zakresie sieci gazowych i stacji redukcyjno-pomiarowych średniego ciśnienia, planowana jest ich rozbudowa i przebudowa, która nastąpi w momencie wystąpienia lokalnego zapotrzebowania na gaz. Inwestycjami planowanymi przez Polską Spółkę Gazową, podnoszącymi niezawodność i jakość przesyłu gazu, będzie budowa sieci gazowej średniego ciśnienia w ulicach: Janikowskiej, Kopanina, Wołczyńskiej (Poznańska Wytwórnia Produktów Spożywczych „Pegaz” Spółka z o. o.), Ożarowskiej, Gdyńskiej do Veolia WII–Energetyczna.

Rozwój sieci gazowej w głównej mierze polegał będzie na rozbudowie sieci rozdzielczej na obszarach zurbanizowanych pozbawionych do tej pory zasilania oraz w rejonach perspektywicznej zabudowy.

4.10.7. Ropociągi

W Poznaniu nie przewiduje się nowych rurociągów dalekosiężnych. Przy określaniu zasad zagospodarowania terenu w pobliżu istniejącego ropociągu „Przyjaźń”, należy uwzględnić strefę bezpieczeństwa od przedmiotowego rurociągu. Przebieg ropociągów wraz ze strefą bezpieczeństwa wskazany zostały na mapie nr 20.5.

4.10.8. Odnawialne źródła energii

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

Obszary, na których rozmieszczone mogą być wolno stojące urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy zainstalowanej większej niż 500 kW, wraz z ich strefami ochronnymi, przedstawione zostały na mapie nr 20.6.

Na wskazanych obszarach dopuszcza się lokalizację obiektów i budowli do prawidłowego funkcjonowania urządzeń wytwarzających energię z OZE, w tym Głównych Punktów Zasilania (GPZ) i magazynów energii.

Ze względu na specyfikę obszaru Poznania oraz występujące ograniczenia i kolizje przestrzenne związane z funkcjonowaniem elektrowni wiatrowych, w Studium zakazuje się lokalizacji elektrowni wiatrowych. Dopuszcza się jedynie realizację przydomowych elektrowni wiatrowych w postaci mikroturbin lub turbin małej mocy, w tym połączonych w systemie hybrydowym z panelami fotowoltaicznymi.

Obszary, na których dopuszczono lokalizację wolno stojących urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy zainstalowanej większej niż 500 kW, stanowią jednocześnie ich maksymalne strefy ochronne związane z ograniczeniami w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu. Szczegółowe ustalenia dotyczące stref ochronnych, ograniczeń w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu w tych strefach, w zależności od liczby i mocy urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, należy ustalić na etapie sporządzania planów miejscowych.

4.10.9. Gospodarka odpadami

Mając na uwadze ustanowioną przez UE hierarchię sposobów postępowania z odpadami oraz cele określone w pakiecie gospodarki o obiegu zamkniętym w dziedzinie gospodarki odpadami, miasto Poznań przewiduje kontynuację dotychczasowych i wdrażanie nowych działań ukierunkowanych na ograniczenie powstawania odpadów, rozwój systemu selektywnej zbiórki odpadów, rozwój odzysku, w tym zwłaszcza recyklingu i odzysku materiałowego odpadów pozyskanych w ramach selektywnej zbiórki.

Kierunki rozwoju systemu gospodarki odpadami, wskazane w „Planie gospodarki odpadami dla województwa wielkopolskiego na lata 2019-2025 wraz z planem inwestycyjnym” (WPGO 2025), obejmują działania inwestycyjne, związane z rozbudową i budową nowych instalacji do przetwarzania odpadów oraz rozbudową systemu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, a także działania modernizacyjne w obrębie już istniejących obiektów.

W zakresie kierunków przeznaczenia wyznacza się tereny związane z zagospodarowaniem odpadów (ITo) w rejonie ul. Energetycznej i ul. Meteorytowej.

Działania inwestycyjne związane z budową nowych instalacji systemu gospodarki odpadami dla Miasta planowane są również na terenie o kierunku przeznaczenia U/P, położonym w rejonie ul. Bałtyckiej i ul. Energetycznej.

W zakresie systemu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych na terenie miasta Poznania wskazuje się lokalizację punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK), także jako inwestycji celu publicznego, w sposób umożliwiający łatwy dostęp dla wszystkich mieszkańców miasta. Zgodnie z WPGO 2025 przyjmuje się, że zapotrzebowanie na tego typu obiekty zaspokojone będzie poprzez lokalizację punktów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych w następujących lokalizacjach:

- PSZOK 1 przy ul. 28 Czerwca 1956 r. nr 284,
- PSZOK 2 przy ul. Wrzesińskiej 12,
- PSZOK 3 na terenie składowiska odpadów komunalnych w Suchym Lesie przy ul. Meteorytowa 1,
- projektowany PSZOK 4 w rejonie ul. Lutyckiej i ul. Szczawnickiej,
- projektowany PSZOK 5 przy ul. Bukowskiej w rejonie Toru Poznań,
- projektowany PSZOK 6 w rejonie ul. Obodrzyckiej.

Kolejne, nowe lokalizacje PSZOK można lokalizować na terenach o kierunkach przeznaczenia U/P lub U, na obszarach położonych poza II ramą komunikacyjną. Preferowane są tereny o dobrej dostępności komunikacyjnej.

Istniejące obiekty gospodarki odpadami mogą podlegać przebudowie i rozbudowie, natomiast lokalizacje nowych tego typu obiektów, poza lokalizacjami punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych, dopuszcza się wyłącznie w ramach terenów U/P, przy zachowaniu odpowiednich wymagań ochrony środowiska i obsługi transportowej, a także wynikających z ewentualnego sąsiedztwa terenów mieszkaniowych i innych związanych ze stałym zamieszkaniem lub przebywaniem ludzi.

4.11. OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

4.11.1. 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 procedury scaleń i podziałów, zastosowanie znajdzie art. 102 ust. 2 ustawy o gospodarce nieruchomościami¹²⁵.

4.11.2. Obszary przestrzeni publicznej

Zasady zagospodarowania obszarów przestrzeni publicznych zostały określone w rozdziale 4.4.2. Natomiast dla najważniejszych przestrzeni publicznych, jakimi są: Stary Rynek, Rynek Śródecki oraz place: przy Katedrze, Kolegiacki, Wielkopolski, Bernardyński, Wiosny Ludów, uzupełnionych o system parków i skwerów, plany miejscowe zostały już sporządzone lub są w trakcie sporządzania.

4.11.3. Obszary parku kulturowego

Na terenie miasta, uchwałą Rady Miasta Poznania Nr LXII/1151/VII/2018 z dnia 27 lutego 2018 r. w sprawie utworzenia „Parku Kulturowego Stare Miasto” w Poznaniu, utworzono park kulturowy. Zgodnie z art. 16 ust. 6 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, dla obszarów, na których utworzono park kulturowy, sporządza się obowiązkowo plan miejscowy.

Dla większości obszaru Parku Kulturowego Stare Miasto w Poznaniu obowiązują plany miejscowe. Pozostały fragment Parku, w rejonie ul. Stawnej, nieobjęty dotąd obowiązującym planem, położony jest w granicach obszaru, dla którego podjęto uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Stare Miasto” w Poznaniu (uchwała Nr LXXIV/1395/ VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 16 października 2018 r.).

¹²⁵ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1899 z późn. zm.).

4.11.4. Tereny objęte planem generalnym lotniska

W nawiązaniu do art. 55 ust. 9 i 10. ustawy Prawa lotniczego¹²⁶, dla terenów objętych planem generalnym lotniska sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe. 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. Zmiana planu generalnego lotniska może skutkować koniecznością zmiany planu miejscowego. Obecnie trwają prace nad aktualizacją Planu generalnego lotniska Poznań- Ławica.

W przypadku Planu generalnego lotniska Poznań-Ławica, dla części obszaru obejmującego w szczególności zabudowania portowe przylegające do ul. Bukowskiej, sporządzony został miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Dla pozostałych terenów sporządzany jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Lotnisko Poznań-Ławica i III rama komunikacyjna odcinek północno-zachodni”.

4.11.5. Obszary, na których przewiduje się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²

Jeżeli na terenie gminy przewiduje się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², w Studium, zgodnie z art. 3a i 3b ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określa się obszary, na których mogą być one sytuowane. Lokalizacja takich obiektów może nastąpić wyłącznie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Biorąc powyższe pod uwagę w Studium, na załączniku nr 2A, wskazano 54 potencjalne obszary, na których dopuszczono lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Wszystkie strefy lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² zostały wymienione i opisane, wraz z zasadami ich zagospodarowania w rozdziale 4.2.6.

Na 11 z ww. obszarów obowiązują plany miejscowe, które umożliwiają lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², na 4 obszarach tylko częściowo obowiązują plany miejscowe dopuszczające handel wielkopowierzchniowy, a 17 obszarów objętych jest sporządzanymi planami miejscowymi. Ponadto na 19 obszarach, mimo braku planu miejscowego, zlokalizowane są już obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów prawa i tylko w przypadku ich rozbudowy lub nadbudowy wymagane będzie sporządzenie planu miejscowego. Pozostają zatem 3 obszary, na których nie występują obiekty handlu wielkopowierzchniowego, dla których obowiązujące plany miejscowe nie przewidują takiej funkcji.

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

Polityka przestrzenna miasta zapisana w Studium może być konkretyzowana poprzez szczegółowe zapisy w planach miejscowych, które stanowią akty prawa miejscowego. Biorąc to pod uwagę, dla zabezpieczenia priorytetów Miasta w dziedzinie planowania przestrzennego kontynuowane będzie sporządzanie planów w celu:

- uczynienia Poznania miastem w „zielono-błękitnej sieci”, które posiada łatwo dostępne dla wszystkich tereny zieleni, poprzez sporządzanie planów dla terenów zieleni, wskazanych w Studium jako wyłączone z zabudowy oraz jako tereny zieleni o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania (np. parki, cmentarze, ogrody działkowe, zabudowa poforteczna

¹²⁶ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1970 z późn. zm.).

z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią). Sporządzenie planów miejscowych pozwoli na wzmocnienie ochrony tych terenów. W szczególności jest to ważne dla terenów wchodzących w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni w mieście,

- stworzenia miasta „dogodnego transportu”, które posiada łatwo dostępny dla wszystkich i przyjazny dla środowiska, zrównoważony transport, poprzez sporządzanie planów dla zabezpieczenia przestrzeni pod realizację istotnych elementów publicznego układu komunikacyjnego, w szczególności dla transportu zbiorowego i pieszo-rowerowego, przy uwzględnieniu skutków finansowych uchwalenia planów miejscowych w kontekście możliwości finansowych miasta,
- stworzenia warunków zachęcających do mieszkania w mieście – zapewnienia mieszkańcom wysokiej jakości życia w ramach osiedli, poprzez sporządzanie planów dla terenów m. in.:
 - osiedli modernistycznych, w celu ich ochrony przed niekontrolowanym dogęszczaniem zabudową mieszkaniową oraz zachowania ich oryginalnego układu przestrzennego wraz z terenami zieleni urządzonej,
 - dla obszarów cennych kulturowo, w tym wymagających rewitalizacji,
 - przeznaczonych pod realizację nowej zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, przy założeniu bliskości m. in. terenów zieleni, sportu i rekreacji, lokalnych centrów usługowych, w tym usług oświaty oraz przestrzeni ogólnodostępnych;
- rozwijania miasta wielu funkcji, stwarzając warunki do rozwoju usług i produkcji poprzez sporządzanie na tych terenach planów miejscowych, w celu ich uporządkowania i stworzenia atrakcyjnych warunków do inwestowania w Poznaniu.

Zmiana przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne odbywać się będzie na etapie sporządzania planu miejscowego, tylko w wyjątkowych sytuacjach, w zależności od potrzeb, zgodnie z przepisami odrębnymi.

4.13. OBSZARY PROBLEMOWE W ASPEKTCIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

4.13.1. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

Ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem poziomu zagrożenia powodziowego wynikającego z map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego oraz z dokumentów strategicznych w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, czyli planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza i planu zarządzania ryzykiem powodziowym.

Mapy zagrożenia powodziowego wykazały, że na terenie miasta Poznania występują:

- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 lit. a ustawy Prawo wodne, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1%,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 lit. b ustawy Prawo wodne, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 lit. c ustawy Prawo wodne, tj. obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wybudowano wał przeciwpowodziowy,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% oraz obszar narażony na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego.

W Studium, na załączniku nr 2A, wskazano zasięgi obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%, wyznaczone na mapach zagrożenia i ryzyka powodziowego w granicach Poznania dla rzek: Warty, Cybiny i Główniej.

Dodatkowo, granice obszarów szczególnego zagrożenia powodzią (na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%), a także granice obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2%, granice obszarów narażonych na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego oraz przebieg wałów przeciwpowodziowych, przedstawiono na mapie nr 10.

W Studium tereny położone w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należą w większości do terenów wyłączonych z zabudowy (ZO, ZO*). Pozostałe tereny zakwalifikowano jako tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania (ZP, ZD, US1*, U*, MW/U* oraz tereny transportu), a także tereny przeznaczone pod zabudowę (MW, MW/U, MN, MN/U, MW/MN, U, U/P), z których większość jest już obecnie trwale zainwestowana.

W Studium jako nadrzędną przyjmuje się zasadę, że zagospodarowanie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należy podporządkować ograniczeniom wynikającym z Prawa wodnego.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 3 ustawy, na ww. obszarach zakazuje się gromadzenia ścieków, nawozów naturalnych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, oraz prowadzenia przetwarzania odpadów, w szczególności ich składowania, a także lokalizowania nowych cmentarzy. Jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla jakości wód, w przypadku wystąpienia powodzi, właściwy organ Wód Polskich, zgodnie z art. 77 ust. 3 Prawa wodnego, może, w drodze decyzji, zwolnić od wymienionych wyżej zakazów, określając warunki niezbędne dla ochrony jakości wód.

Natomiast, zgodnie z art. 176 ust. 1 pkt 5 Prawa wodnego, zakazuje się wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, sadzawek, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału. W przypadku wykonywania robót i czynności wskazanych powyżej, wymagane jest uzyskanie decyzji zwalniającej Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu od wymienionych zakazów. Zgodnie z art. 388 ust. 4 Prawa wodnego, wydanie decyzji, o których mowa w art. 176 ust. 4 tej ustawy, następuje przed uzyskaniem decyzji wydawanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% oraz jest wysokie i wynosi 10% obowiązuje zakaz zabudowy z wyjątkiem nadbudowy i przebudowy na cele mieszkaniowe pod warunkiem ograniczenia strat powodziowych i zachowania bezpieczeństwa oraz w szczególnych przypadkach po uzgodnieniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu po 1 stycznia 2018 r., z uwzględnieniem poniższych ustaleń szczegółowych.

Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią ustala się:

- na terenach o wiodących kierunkach przeznaczenia oznaczonych symbolami: ZO, ZO*, ZP, ZD zakaz budowy nowych plenerowych urządzeń sportowo-rekreacyjnych, zakaz lokalizacji nowych miejsc postojowych i parkingów, hangarów na sprzęt pływający zlokalizowanych w rejonie rzek Cybiny i Głównej oraz nowych hangarów w rejonie rzeki Warty, zakaz zabudowy usługowej o funkcji gastronomicznej, z wyjątkiem obiektów tymczasowych po uzgodnieniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu,
- na terenach o wiodących kierunkach przeznaczenia oznaczonych symbolami: U*, US1*, MW, MW/U, MN, MN/U, MW/MN, U, U/P zakaz lokalizacji parkingów oraz zakaz zabudowy, z wyjątkiem budowli przeciwpowodziowych, urządzeń wodnych, obiektów związanych z gospodarką wodną (tj. obiektów hydrotechnicznych, hydroenergetycznych) oraz obiektów związanych

z zagospodarowaniem rzeki (przystanie) oraz z wyjątkiem szczególnych przypadków po uzgodnieniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu,

- na terenach o wiodącym kierunku przeznaczenia oznaczonym symbolem MW/U* zakaz lokalizacji parkingów oraz zakaz zabudowy, z wyjątkiem budowli przeciwpowodziowych, urządzeń wodnych, obiektów związanych z gospodarką wodną (tj. obiektów hydrotechnicznych, hydroenergetycznych) oraz obiektów związanych z zagospodarowaniem rzeki (przystanie) oraz z wyjątkiem szczególnych przypadków po uzgodnieniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu; wyjątek stanowi teren tzw. „Portowa”, który uzyskał pozytywną opinię dotyczącą jego zagospodarowania Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu,
- zakaz lokalizacji nowych zadrzewień i zakrzewień, z wyjątkiem lokalizacji pojedynczych drzew i krzewów po uzgodnieniu z Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Ustalenie ww. zakazów i ograniczeń w zagospodarowaniu terenów położonych w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią jest szczególnie istotne z uwagi na konieczność ochrony zdolności retencyjnych terenów dolin rzecznych, a także adaptacji miasta do zmieniających się warunków klimatycznych, których skutkiem jest występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych – nawałnych opadów, powodzi miejskich czy suszy.

Tereny zagrożone powodzią położone w dolinach rzecznych należy pozostawić jako otwarte, tak aby w przypadku zagrożenia powodziowego stanowiły bufor bezpieczeństwa dla miasta.

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

4.13.2. Obszary osuwania się mas ziemnych

Obszarami problemowymi w aspekcie zagospodarowania przestrzennego są strefy zagrożone występowaniem ruchów masowych oraz strefy wystąpienia takich zjawisk w przeszłości, czyli historycznych osuwisk, których zasięg wskazano na załączniku nr 2B.

Lokalizacja zabudowy na terenach historycznych osuwisk nie jest wskazana, jednak przeprowadzenie szczegółowego rozpoznania warunków geologicznych pozwoli określić ewentualne możliwości lokalizacji zabudowy oraz innych obiektów w obrębie poszczególnych terenów.

W przypadku realizacji nowych inwestycji w rejonie terenów, na których notowane były w przeszłości procesy osuwiskowe, na etapie inwestycyjnym należy sporządzić projekt geotechniczny z dodatkową analizą stateczności zbocza. Analiza taka powinna uwzględniać sposób posadowienia projektowanych budynków oraz zmienność położenia zwierciadła wód powierzchniowych rzeki Warty.

Z kolei w przypadku planowanej zmiany sposobu zagospodarowania terenów zagrożonych ruchami masowymi, należy przeprowadzić w zasięgu planowanych prac ziemnych rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych, niezbędne do obliczenia stateczności skarpy.

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

4.13.3. Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji, rekultywacji lub remediacji

Celem wskazania w tekście 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:

- zabudowy blokowej (dotyczy terenów osiedli mieszkaniowych budowanych w oparciu o budownictwo wielkopłytowe),
- historycznych dzielnic (dotyczy terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – centrum oraz dzielnic wielkomiejskich: Jeźyc, Łazarza, Wildy, Śródky, Ostrowa Tumskiego),
- terenów poprzemysłowych (dotyczy obszarów, z których działalność przemysłowa została wyparta i w obrębie których istnieją obiekty cenne kulturowo, w szczególności obszaru tzw. „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 i Główniej),
- zabytkowych fortyfikacji (dotyczy fortów tworzących były pruski XIX-wieczny system fortyfikacji),
- terenów dawnych wsi (dotyczy zespołów opartych na założeniach pałacowo-dworsko-parkowych i folwarcznych, a także dawnych wsi o czytelnym układzie przestrzennym, z założeniem i bez założenia dworsko-parkowego lub folwarcznego).

Zestawienia terenów wskazanych w Poznaniu do przeprowadzenia remediacji zawierają rejestr historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi oraz rejestr bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku (szkód w zakresie powierzchni ziemi i wód), prowadzone zgodnie z wymogami ustawowymi przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Z kolei tereny wskazane do rekultywacji gruntów wyznaczone są na podstawie decyzji administracyjnych, wydawanych przez starostę na podstawie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych¹²⁷.

W związku z tym, że wyżej wskazane dokumenty są na bieżąco uzupełniane i wydawane, to w Studium nie wskazano konkretnych terenów wymagających remediacji lub rekultywacji, przyjmując zasadę, że wprowadzenie na danym obszarze funkcji o określonym w Studium kierunku przeznaczenia może nastąpić dopiero po zakończeniu remediacji lub rekultywacji, przeprowadzonych zgodnie z zasadami i kierunkami określonymi w wydanych dla nich decyzjach administracyjnych.

4.13.4. Obszar zdegradowany

Na podstawie uchwały Nr XXXVIII/648/VII/2016 Rady Miasta Poznania z dnia 22 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji miasta Poznania, na załączniku nr 2A wskazano obszar zdegradowany. Ustawa o rewitalizacji¹²⁸ określa obszar zdegradowany jako obszar gminy znajdujący się w stanie kryzysowym z powodu koncentracji negatywnych zjawisk społecznych oraz, gdy występuje na nim ponadto co najmniej jedno z następujących negatywnych zjawisk:

¹²⁷ Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1326 z późn. zm.).

¹²⁸ Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 485).

- gospodarczych – w szczególności niski stopień przedsiębiorczości, słaba kondycja lokalnych przedsiębiorstw,
- środowiskowych – w szczególności przekroczenie standardów jakości środowiska, obecność odpadów stwarzających zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi lub stanu środowiska,
- funkcjonalno-przestrzennych – w szczególności niewystarczające wyposażenie w infrastrukturę techniczną i społeczną lub jej zły stan techniczny, brak dostępu do podstawowych usług lub ich niska jakość, niedostosowanie rozwiązań urbanistycznych do zmieniających się funkcji obszaru, niski poziom obsługi komunikacyjnej, niedobór lub niska jakość terenów publicznych,
- technicznych – w szczególności degradacja stanu technicznego obiektów budowlanych, w tym o przeznaczeniu mieszkaniowym oraz niefunkcjonowanie rozwiązań technicznych umożliwiających efektywne korzystanie z obiektów budowlanych, w szczególności w zakresie energooszczędności i ochrony środowiska.

W związku z powyższym, sporządzając plany miejscowe w obszarze zdegradowanym, należy zwrócić szczególną uwagę na:

- dostosowanie rozwiązań urbanistycznych do zmieniających się funkcji obszaru,
- realizację podstawowych centrów usługowych oraz przestrzeni publicznych, w tym w szczególności terenów zieleni,
- infrastrukturę społeczną oraz techniczną, w tym kwestię obsługi komunikacyjnej.

W celu ochrony powyższych obszarów należy rozważyć sporządzenie miejscowych planów rewitalizacji, stanowiących szczególną formę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, rozbudowanych o szczegółowe ustalenia dotyczące:

- zasad kompozycji przestrzennej nowej zabudowy i harmonizowania planowanej zabudowy z zabudową istniejącą,
- charakterystycznych cech elewacji budynków,
- zagospodarowania i wyposażenia terenów przestrzeni publicznych, w tym urządzania i sytuowania zieleni, koncepcji organizacji ruchu na drogach publicznych oraz przekrojów ulic,
- zakazów i ograniczeń dotyczących działalności handlowej lub usługowej,
- maksymalnej powierzchni sprzedaży obiektów handlowych, w tym obszarów rozmieszczenia obiektów handlowych o wskazanej w planie maksymalnej powierzchni sprzedaży i ich dopuszczalną liczbę,
- zakresu niezbędnej do wybudowania infrastruktury technicznej i społecznej.

Na potrzeby postępowania w sprawie uchwalenia albo zmiany miejscowego planu rewitalizacji sporządza się i publikuje wizualizacje projektowanych rozwiązań tego planu, składające się co najmniej z koncepcji urbanistycznej obszaru objętego planem, modelu struktury przestrzennej tego obszaru oraz widoków elewacji.

Konieczność sporządzenia miejscowego planu rewitalizacji ustalana jest w gminnym programie rewitalizacji dla wyznaczonego w obszarze miasta obszaru zdegradowanego i obszaru do rewitalizacji.

4.13.5. Tereny zamknięte

W granicach administracyjnych miasta Poznania występują zarówno tereny zamknięte ustalone przez Ministra właściwego do spraw transportu, jak i tereny zamknięte o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa.

Ponadto, wyznaczone zostały również dwie strefy ochronne:

- strefa ochronna terenu zamkniętego Poznań-Babki – Strefa II – ograniczonego budownictwa wysokościowego,
- strefa ochronna terenu zamkniętego Poznań-Krzesiny.

Wszystkie tereny zamknięte, jak również ich strefy ochronne zostały wskazane w Studium na załączniku nr 2A albo 2B.

Tereny wojskowe, w świetle obowiązujących przepisów odrębnych, stanowią tereny zamknięte. Wyłączone są one z gospodarki przestrzennej gminy, a nadzór nad zagospodarowaniem przestrzennym sprawuje administracja rządowa.

W przypadku, gdy dany teren straci status terenu zamkniętego, obowiązywać będą dla niego ustalenia zgodne z zapisami dla kierunku przeznaczenia wyznaczonego na terenie, w granicach którego dany teren zamknięty się znajdował.



UZASADNIENIE
ORAZ SYNTEZA
USTALEŃ STUDIUM

5. UZASADNIENIE ZAWIERAJĄCE OBJAŚNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ, W TYM WPŁYW UWARUNKOWAŃ NA USTALENIA KIERUNKÓW I ZASAD ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

W celu ustalenia potrzeb i możliwości rozwoju miasta, w trakcie prac nad projektem Studium, sporządzone zostały analizy funkcjonalno-przestrzenne, środowiskowe, społeczne i ekonomiczne. Wykorzystano również wyniki „Prognozy demograficznej dla poznańskich jednostek pomocniczych – osiedli do 2050 r.” Na tej podstawie sporządzono szczegółowy bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę, obejmujący maksymalne w skali miasta zapotrzebowanie na nową zabudowę, w podziale na typy przeznaczeń. Wszystkie te analizy, prognozy i szacunki pozwoliły określić stan i jakość poszczególnych elementów struktury urbanistycznej miasta oraz wskazały oczekiwane kierunki rozwoju przestrzennego miasta Poznania na kolejne lata.

Wszystkie wskazane w Studium nowe tereny pod zabudowę, znajdujące się poza terenami zurbanizowanymi oraz nieobjęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, a także nowe przekształcenia terenów, wypełniają zapotrzebowanie określone w bilansie terenów przeznaczonych pod zabudowę.

Dla złagodzenia zmian klimatycznych, potęgowanych zjawiskiem „miejskiej wyspy ciepła”, zaplanowano system zielono-błękitnej infrastruktury miasta. Dostosowanie do zmian klimatycznych wymaga kontynuacji działań chroniących istniejący zasób powierzchni biologicznie czynnej zieleni i wód powierzchniowych oraz podjęcia szeregu nowych wyzwań – od dalszej realizacji terenów zieleni, często z koniecznością wprowadzenia zbiorników retencyjnych, aż po nowoczesne formy zielono-błękitnej infrastruktury miasta. Działania w tym zakresie, sformułowane m. in. w Miejskim Planie Adaptacji do zmian klimatu dla Miasta Poznania, stały się dla Studium punktem wyjścia dla przygotowania polityki przestrzennej gotowej na wyzwania środowiskowe.

Studium, uwzględniając położone w obrębie Poznania korytarze ekologiczne o istotnym znaczeniu w skali kraju i regionu, wskazuje działania sprzyjające zachowaniu, ochronie i wzbogacaniu walorów przyrodniczych terenów współtworzących klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta. Dokument wyznacza szczegółową sieć powiązań, które łączyć będą ze sobą obszary zieleni, w szczególności obszary klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miasta.

W granicach Poznania wskazano obszary charakteryzujące się niedostateczną liczbą terenów zieleni lub słabszą jej dostępnością. Wyznaczono szereg nowych terenów zieleni urządzonej oraz wskazano obszary, na których w przyszłych działaniach planistycznych należy dążyć do zaprojektowania kolejnych terenów zieleni.

W kierunkach rozwoju przestrzennego miasta wskazano nowe obszary pod rozwój zabudowy mieszkaniowej, których część stanowi kontynuację kierunku wskazanego w Studium z 2014 r., a część prowadzić ma do przekształcenia niewykorzystanych lub zdegradowanych terenów produkcyjnych i usługowych. Stanowiąc to będzie jeden z czynników przeciwdziałania procesowi suburbanizacji, czyli przeprowadzania się mieszkańców miasta na tereny gmin sąsiednich, gdzie przygotowana jest konkurencyjna oferta mieszkaniowa, a odległość Poznania od peryferyjnie położonych nieruchomości nie ogranicza możliwości czerpania korzyści z zaplecza edukacyjno-kulturalnego czy zawodowego, oferowanego przez miasto.

Ze względu na duży potencjał urbanistyczny i wiele, często różnych i wzajemnie konfliktowych możliwości zagospodarowania terenów dotąd niezabudowanych lub zabudowanych tylko w części, wskazano obszary, dla których należy sporządzić całościową koncepcję urbanistyczną. Docelowe zagospodarowanie tych obszarów zostanie zaproponowane w koncepcjach urbanistycznych, obejmujących wskazany obszar, według kierunków oraz wytycznych Studium, dotyczących m. in. minimalnej powierzchni terenów zieleni, przeanalizowania potrzeby lokalizacji usług oświaty, uzbrojenia lub odwodnienia terenu, ekstensywności zabudowy. W ten sposób poszerzona zostanie oferta mieszkaniowa Poznania, wzbogacona o niezbędne zaplecze usług publicznych i transportu, tak by miasto podnosiło jakość i poziom życia mieszkańców.

Studium podejmuje ustalenia dotyczące przebudowy i dostosowania do potrzeb różnych grup użytkowników małych centrów osiedlowych zlokalizowanych w zasięgu dojścia pieszego i wzmacnia potencjał targowisk i rynków. Studium wskazuje potrzebę rozwoju i kreowania nowych lokalnych centrów usługowych, zwłaszcza poza śródmieściem i na nowych obszarach wskazanych do rozwoju mieszkalnictwa.

Zauważalny jest trend spadku zainteresowania dużymi centrami handlowymi w Poznaniu. Wzrasta liczba niewynajętych lokali, co wraz z rozwojem sektora e-commerce i trendami makroekonomicznymi może stać się czynnikiem hamującym rozwój tych obiektów oraz wymuszającym przekształcanie ich funkcji. Studium otwiera możliwość przekształcania monofunkcyjnych obiektów handlowych w wielofunkcyjne tereny mieszkalno-usługowe bądź usługowo-produkcyjne.

Działalność produkcyjna w centrum i dzielnicach położonych w bliskim sąsiedztwie śródmieścia Poznania wypierana jest przez zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Są to jednak nadal atrakcyjne dzielnice dla małych przedsiębiorstw, dla lokalizacji manufaktur czy zakładów rzemieślniczych, takich jak piekarnie, szwalnie czy introligatornie. Studium, podkreślając potrzebę powrotu produkcji do śródmieścia, umożliwi ponowne zbliżenie przestrzeni pracy i życia, zachowuje możliwość rozwoju tradycyjnej i nowoczesnej produkcji śródmiejskiej, niepowodującej konfliktów ze współistniejącą funkcją mieszkaniową.

W Studium dopuszczono realizację placówek oświatowych w ramach funkcji mieszkaniowej, a dla części obszarów, wskazanych do sporządzenia całościowej koncepcji urbanistycznej, ustalono obowiązek wyznaczenia terenu szkoły podstawowej lub przedszkola.

W oparciu o analizę stanu rozwoju systemów transportowych, w Studium założono priorytet transportu zbiorowego, a także wdrożenie idei „miasta krótkich odległości”, która wymaga rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej. Uznano za konieczną dalszą integrację poszczególnych podsystemów transportowych we wszystkich miejscach przesiadek, między różnymi środkami transportu publicznego. Ponadto uwzględniono konieczność maksymalnego wykorzystania potencjału kolei metropolitalnej. W celu rozwoju transportu ekologicznego oraz usprawnienia funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta w Studium wprowadzono szereg nowych elementów lub wzmocniono elementy już istniejące – wskazano nowe trasy tramwajowe, wyznaczono sieć najważniejszych powiązań rowerowych, wprowadzono łączniki zieleni jako połączenia piesze lub rowerowe między obszarowymi formami zieleni, wykorzystano lokalizacje przystanków kolejowych jako determinanty rozwoju terenów mieszkaniowych oraz wskazano rejony lokalizacji węzłów przesiadkowych i parkingów P&R.

Kierunkiem polityki energetycznej i ekologicznej państwa jest ciągłe zmniejszanie zużycia energii pierwotnej dla celów komunalnych i mieszkaniowych oraz zastępowanie jej energią odpadową i odnawialną. Na wszystkich terenach o usługowo-produkcyjnym kierunku zagospodarowania dopuszczono lokalizację wolno stojących urządzeń wytwarzających energię z, innych niż elektrownie wiatrowe, odnawialnych źródeł energii o mocy zainstalowanej większej niż 500 kW, co umożliwi realizację ekologicznych źródeł energii, wytwarzających prąd nie tylko dla potrzeb indywidualnych, lecz także produkujących energię dla większej grupy odbiorców.

Opierając politykę przestrzenną na sześciu głównych założeniach – miasta zielono-błękitnej sieci, miasta mozaiki, miasta dogodnego transportu, miasta krótkich odległości, miasta synergii i idei powrotu do miasta oraz uwzględniając europejskie, krajowe, regionalne i miejskie polityki rozwoju – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Poznania kreuje miasto przyjazne dla mieszkańców i odporne na nadchodzące zmiany.

6. SYNTEZA USTALEŃ STUDIUM

Prace nad niniejszym Studium zostały zainicjowane uchwałą Nr XXVII/485/VIII/2020 Rady Miasta Poznania z dnia 5 maja 2020 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania to dokument wyrażający politykę przestrzenną miasta w perspektywie najbliższych lat. Jego ustalenia są istotne dla społeczności lokalnej, gdyż wskazują kierunki i zasady rozwoju funkcjonalno-przestrzennego poszczególnych obszarów miasta oraz ich powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne. Ustalenia Studium są wiążące podczas sporządzania aktów prawa miejscowego, jakimi są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany rewitalizacji.

Ustalenie kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta poprzedzone zostały badaniem uwarunkowań zewnętrznych wynikających z przyjętych przez Unię Europejską, Polskę oraz Wielkopolskę regulacji prawnych, strategii i programów operacyjnych, roli Poznania w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym i wynikających z niej zadań w zakresie zagospodarowania przestrzennego, rozwoju systemów transportowych czy ochrony terenów cennych dla systemu przyrodniczego centrum regionu oraz wykonaniem wielu analiz dotyczących uwarunkowań i ograniczeń funkcjonalno-przestrzennych. Najważniejsze z nich to:

- analiza zielono-błękitnej infrastruktury miasta, w tym: systemu zieleni i dostępności mieszkańców do zieleni, możliwości przekształcenia i relokacji ogrodów działkowych, zagospodarowania otoczenia poznańskich jezior, zagospodarowania doliny rzeki Warty, możliwości zagospodarowania fortów;
- analiza terenów mieszkaniowych, w tym: trendów na rynku nieruchomości mieszkaniowych, potrzeb i preferencji lokalowych mieszkańców, określenie średnich wskaźników dla terenów zabudowy jedno- i wielorodzinnej, dotychczasowej polityki przestrzennej w zakresie lokalizacji zabudowy mieszkaniowej – obszarów dominacji funkcjonalnej, kontekstu dostępności zabudowy mieszkaniowej do komunikacji zbiorowej oraz do usług oświaty;
- analiza terenów produkcyjno-usługowych, w tym: możliwości bądź ograniczenia ich rozwoju przestrzennego, poszukiwanie optymalnego współczynnika terenów zajętych pod funkcje produkcyjno-usługowe w kontekście aglomeracji, rozmieszczenie i nasycenie obiektami handlu wielkopowierzchniowego, możliwości i zasadności przekształcania tych terenów na funkcje mieszkaniowo-usługowe lub usługowo-produkcyjne;
- analizy komunikacyjne, w tym możliwości: rozwoju tras komunikacji zbiorowej, głównie tramwajowej, lokalizacji parkingów P&R, rozwoju sieci rowerowej, rozwoju tras kolejowych, w szczególności wjazdu i wyjazdu Kolei Dużych Prędkości, rezygnacji z niektórych odcinków drogowych lub zmiany ich przebiegów;

- analiza infrastruktury technicznej, w tym: wskazanie kolizji oraz obszarów z brakami wyposażenia w sieci, możliwości odprowadzania wód opadowych i roztopowych, wypracowanie zasad lokalizowania urządzeń OZE, potrzeby realizacji i lokalizacja obiektów i urządzeń gospodarki odpadami, w szczególności tereny pod PSZOK-i;
- analiza wysokości zabudowy, obejmującą m.in. model wysokościowy miasta, weryfikację obszaru „City”, studium wartości widokowych, potencjał na wykreowanie lokalnych miejsc identyfikacji, w tym centrów dzielnicowych, wysokości budynków w kontekście układu komunikacyjnego (bramy miasta, wjazdy, węzły).

W oparciu o wyniki przeprowadzonych analiz sformułowano i zaimplementowano do ustaleń Studium, główne założenia rozwoju funkcjonalno-przestrzennego Poznania:

- niezmnieszenie bilansu terenów zieleni wyznaczonych w Studium z 2014 r., przede wszystkim w klinach zieleni i na terenach wyłączonych z zabudowy;
- zwiększenie rzeczywistej dostępności mieszkańców Poznania do terenów zieleni;
- wskazanie terenów pod przeniesienie ogrodów działkowych;
- ochrona jezior oraz zagospodarowanie ich otoczenia z uwzględnieniem walorów przyrodniczych;
- rozwój zabudowy mieszkaniowej w powiązaniu z optymalną dostępnością do obiektów usług publicznych, w szczególności usług oświaty oraz w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu wewnątrzmijskiego;
- wprowadzanie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wewnątrz III ramy komunikacyjnej, w tym na terenach poprzemysłowych i po obiektach handlu wielkopowierzchniowego, zwłaszcza tych z dobrym dostępem do komunikacji szynowej;
- wykreowanie w ramach każdego osiedla (jednostki pomocniczej miasta Poznania) lokalnych centrów usługowych jako miejsc identyfikacji i kształtowania lokalnej tożsamości;
- określenie zasad, na jakich może być wprowadzona funkcja produkcyjna w śródmieściu;
- rozwój transportu zbiorowego, w szczególności tras tramwajowych i kolei, ze wskazaniem lokalizacji węzłów przesiadkowych integrujących różne formy transportu;
- rozwój komunikacji pieszo-rowerowej, w tym uzupełnienie systemu tras rekreacyjnych o ring forteczny i rozbudowę Wartostrady;
- aktualizacja programu drogowego w kontekście przebiegu i klasyfikacji dróg;
- wskazanie obszarów rozmieszczenia wolno stojących urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 500kW;
- weryfikacja sposobu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych, w tym wykorzystania form zielono-błękitnej infrastruktury, oraz dążenia do rozwiązań jak najbardziej zbliżonych do naturalnych.

Biorąc pod uwagę główne wytyczne dla rozwoju funkcjonalno-przestrzennego Poznania wynikające z analiz, uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego oraz konsultacji społecznych, sformułowano sześć zasadniczych założeń, na których opierają się kierunki rozwoju przestrzennego miasta Poznania w perspektywie najbliższych lat:

1. **Miasto zielono-błękitnej sieci** - jest odpowiedzią polityki przestrzennej Poznania na wyzwania polityki adaptacji do zmiany klimatu, która łączy potrzebę zachowania struktur systemu przyrodniczego z wyzwaniem kreacji nowych jego elementów w lokalnej skali poszczególnych osiedli oraz rozbudowy systemu naturalnej i sztucznej retencji wody. Wyspy ciepła, opady nawalne, czy deficyty zaopatrzenia w wodę wymagają podjęcia zdecydowanych zmian w dotychczasowych celach rozwoju, opartych na założeniu trwałych i niezmiennych uwarunkowań środowiskowych.

Studium, uwzględniając położone w obrębie Poznania korytarze ekologiczne o istotnym znaczeniu w skali kraju i regionu, wskazuje działania sprzyjające zachowaniu, ochronie i wzbogacaniu walorów przyrodniczych terenów współtworzących klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta. Dokument wyznacza złożoną sieć powiązań, które łącząc będą ze sobą obszary zieleni, w szczególności obszary klinowo-pierścieniowego systemu zieleni miasta.

Studium, rozwijając dotychczasową politykę przestrzenną miasta, zakłada ochronę, poza systemem klinowo-pierścieniowym, lokalnych terenów zieleni o powierzchni powyżej 5 000 m² jako osiedlowych form zieleni. Ich podstawową rolą, wynikającą z rozproszenia i niewielkich powierzchni, jest wzmocnienie odporności na zmiany klimatu lokalnych struktur urbanistycznych terenów zurbanizowanych.

Ponadto w Studium wprowadzono łączniki zieleni, rozumiane jako ważniejsze połączenia piesze lub rowerowe pomiędzy klinami zieleni miasta a większymi obszarami wyłączonymi z zabudowy, prowadzące wzdłuż różnych formy zieleni. Tak zaprojektowana sieć łączników realizuje potrzebę zwiększenia dostępności do terenów zieleni, które obok funkcji przyrodniczych stanowią także przestrzeń rekreacji i wypoczynku mieszkańców. Studium, wskazując granice pomiędzy ochroną walorów przyrodniczych, a ofertą sportowo-rekreacyjną, uwzględnia przenikanie się obu tych celów i umożliwia takie formy zagospodarowania, które umożliwiają realizację obu celów polityki przestrzennej. Szczególnie istotne jest to dla doliny rzeki Warty oraz czterech największych miejskich jezior.

Miasto zielono-błękitnej sieci to miasto budujące odporność na ewoluujące uwarunkowania środowiskowe oraz ograniczające wpływ struktur urbanistycznych na negatywne konsekwencje nadchodzących zmian klimatu

2. **Miasto mozaika** – rozumiane jako miasto wielu funkcji, które łączą się i mieszają ze sobą, minimalizując wzajemne kolizje. Wzbogacając przestrzeń zabudowy mieszkaniowej o tereny zieleni czy kreując lokalne centra usługowe, Studium wzmocnia trend powrotu do centrum miasta rzemiosła i powiązanej z wysokim poziomem technologicznym kreatywnej produkcji. Będzie to jednocześnie czynnik ograniczający potrzeby transportowe i infrastrukturalne nowych inwestycji. W efekcie wzrośnie atrakcyjność przestrzeni śródmiejskiej oraz rola innowacyjności w rozwoju gospodarczym Poznania.

W Studium wskazano przestrzeń dla produkcji i usług, w tym również tych o charakterze metropolitalnym i wyróżniającym Poznań w skali kraju, będących generatorami rozwoju miasta i gwarantujących miejsca pracy.

Idea miasta mozaiki to również struktury urbanistyczne miasta przygotowane na trend przeobrażania monofunkcyjnych, wielkopowierzchniowych centrów handlowych. Studium umożliwia ich przekształcenie w nowoczesne centra usług i zamieszkania lub tereny usługowo-produkcyjne, gdzie harmonijnie i efektywnie wykorzystana zostanie przestrzeń dla budowy nowych, wielofunkcyjnych kwartałów miejskich.

3. **Miasto dogodnego transportu** – określone w Studium poprzez model układu transportowego, będący realizacją idei opartej na zasadzie ograniczania dostępności śródmieścia dla ruchu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego oraz kreowania zasad preferowanej formy dostępności komunikacyjnej poszczególnych fragmentów miasta, w zależności od ich charakteru. Model wyznacza podstawowy system dróg oparty o ramy komunikacyjne, a także trasy tramwajowe prowadzone przede wszystkim do terenów zabudowy mieszkaniowej. Elementy te wspierane są przez trasy rowerowe, gdzie Wartostrada i rowerowy szlak jezior łączą zarówno ciągi radialne, jak i dzielnicowe. Nowe trasy tramwajowe, dworce i stacje kolejowe, dworce komunikacji miejskiej i podmiejskiej oraz parkingi „Park

& Ride” (P&R), tworzą integralną sieć, która wzmocni konkurencyjność transportu zbiorowego nad transportem indywidualnym w Poznaniu.

4. **Miasto krótkich odległości** – czyli miasto zielono-błękitnej sieci oraz wielofunkcyjnego wykorzystania przestrzeni, budowane na efektywnym systemie transportowym. To miasto, gdzie zaspokajanie codziennych potrzeb mieszkańców możliwe jest w ich bliskim otoczeniu, bez konieczności przemieszczania się komunikacją indywidualną. Potrzeby te to również dostęp do terenów zieleni czy usług publicznych. W Studium wskazano dla każdego osiedla lokalne centra usługowe – miejsca koncentracji usług tworzące zwartą przestrzeń, realizowaną w formie targowisk, samodzielnej zabudowy usługowej bądź jako lokale usługowe sytuowane w parterach budynków mieszkalnych. Lokalne centra usługowe zostaną urozmaicone wykreowaną w ich bezpośrednim sąsiedztwie wysokiej jakości ogólnodostępną przestrzenią placów, zieleńców, parków kieszonkowych – miejsc spotkań, wypoczynku i rekreacji, wzbogaconych o elementy małej architektury, przystosowanych do potrzeb różnych grup wiekowych.
5. **Miasto synergii** – to miasto, gdzie suma działań poszczególnych uczestników procesów rozwojowych jest wartością dodaną, która buduje konkurencyjność Poznania, kształtując jego strukturę urbanistyczną i społeczną odporną na zmiany zachodzące w przestrzeni zewnętrznej. Zmiany otoczenia gospodarczego lub geopolitycznego nie będą eliminować czy też ograniczać jego potencjału rozwojowego, jeśli zachowana zostanie zasada współodpowiedzialności za miasto. Wskazana w Studium polityka przestrzenna odpowiada na potrzebę synchronizacji działań publicznych i prywatnych, dając podstawy do budowania miasta wysokiej jakości i zwiększania poziomu życia jego mieszkańców.

Miasto synergii to miasto włączające mieszkańców w proces partycypacji w podejmowaniu decyzji planistycznych, gdzie system konsultacji społecznych umożliwi kooperację wielu uczestników procesu zmian w przestrzeni miasta i projektowanie deliberatywne, realizujące ideę miasta wspólnego.

6. **Powrót do miasta** – to reurbanizacja i koncentrowanie procesów odnowy i rewitalizacji, przyjmując jako priorytet wykorzystanie terenów zurbanizowanych i zagospodarowanych, szczególnie tych, gdzie zapewniony jest dostęp do istniejącej infrastruktury transportowej i technicznej, oraz aktywizujący przestrzenie niewykorzystanego potencjału terenów poprzemysłowych. Realizacja różnych form nowej zabudowy mieszkaniowej, w szczególności wielorodzinnej, następować będzie w zasięgu bliskiej dostępności do transportu publicznego, a także przy założeniu optymalnego dostępu do terenów zieleni oraz lokalnych centrów usług. Oznacza to zarówno rozwój nowych dzielnic peryferyjnych, jak i inwestycje w strefie centralnej, szczególnie w sąsiedztwie zintegrowanych z komunikacją zbiorową trzech dworców kolejowych: Poznań Główny, Poznań Garbary i Poznań Wschód.

Ze względu na duży potencjał urbanistyczny i wiele, często różnych możliwości zagospodarowania terenów dotąd niezabudowanych lub zabudowanych tylko w części, wskazano obszary, dla których należy sporządzić całościową koncepcję urbanistyczną. Docelowe zagospodarowanie tych obszarów zostanie zaproponowane w kompleksowo przygotowanych koncepcjach urbanistycznych, obejmujących cały wskazany obszar, według wytycznych ujętych w niniejszym dokumencie, dotyczących m. in. minimalnej powierzchni terenów zieleni, przeanalizowania potrzeby lokalizacji usług oświaty, uzbrojenia lub odwodnienia terenu, ekstensywności zabudowy. W ten sposób poszerzona zostanie oferta mieszkaniowa Poznania, wzbogacona o niezbędne zaplecze usług publicznych, tak by miasto mogło konkurować jakością życia mieszkańców z okolicznymi gminami.

W trakcie prac nad projektem Studium, sporządzone zostały również analizy ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Wykorzystano także wyniki „Prognozy demograficznej dla poznańskich jednostek pomocniczych – osiedli do 2050 r.” Sporządzono bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę, obejmujący maksymalne w skali miasta zapotrzebowanie na nową zabudowę, w podziale na typy przeznaczeń. Wymienione powyżej analizy, prognozy i szacunki pozwoliły określić stan i jakość poszczególnych elementów struktury urbanistycznej miasta oraz wskazały właściwe kierunki rozwoju przestrzennego Poznania na kolejne lata.

Obszar miasta podzielono w Studium na trzy podstawowe kategorie terenów o odmiennych kierunkach przeznaczenia i zasadach zagospodarowania. Do kategorii tych należą:

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

Dla każdej z wyżej wymienionych kategorii terenów określono w Studium kierunki przeznaczenia z ustaleniami dotyczącymi funkcji wiodących i uzupełniających oraz główne zasady ich zagospodarowania.

Tabela 16. Udział poszczególnych rodzajów kierunków przeznaczenia.

Kategorie terenów	Rodzaje kierunków przeznaczenia		Powierzchnia	Udział w powierzchni miasta
			[ha]	[%]
TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY	ZN	Tereny rezerwatów przyrody	56,86	0,22
	ZO*	Tereny użytków ekologicznych, obszaru chronionego krajobrazu i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni	2 926,96	11,18
	ZO	Tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, łąki, pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione oraz wody powierzchniowe	4 807,44	18,36
	SUMA		7 791,25	29,75
TERENY O SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA	Tereny zieleni			
	ZP*	Tereny parków i inne tereny zieleni urządzonej z poszerzoną funkcją rekreacyjną	44,29	0,17
	ZP	Tereny parków i inne tereny zieleni urządzonej	552,76	2,11
	ZS	Tereny ogrodów specjalistycznych	126,15	0,48
	ZC	Tereny cmentarzy	262,47	1,00
	ZD	Tereny ogrodów działkowych	846,83	3,23
	ZR	Tereny sportu i rekreacji (niekubaturowe)	70,52	0,27
	UF	Tereny zabudowy pofortecznej	233,74	0,89
	SUMA		2 136,75	8,16
	Tereny przeznaczone pod zabudowę położone na obszarach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni			
	US1* US2*	Tereny usług sportu i rekreacji w zieleni	369,07	1,41
	MN*	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	554,41	2,12
	MN/MW*	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej	86,04	0,33
	MW/U*	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	22,09	0,08
	U*	Tereny zabudowy usługowej	52,68	0,20
SUMA		1 084,29	4,14	

TERENY O SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA	Tereny transportu				
	TKL	Lotniska	1 099,97	4,20	
	kdA, kdS kdGP kdG kdZ kdL	Drogi układu podstawowego	1 883,00	7,19	
	kt kdd ktz	Tereny transportu zbiorowego	158,46	0,61	
	kk	Tereny kolejowe	541,56	2,07	
	SUMA		3 682,99	14,06	
	Tereny infrastruktury				
	ITw	Zaopatrzenie w wodę	15,58	0,06	
	ITk	Oczyszczalnia ścieków	7,06	0,03	
	ITo	Tereny związane z zagospodarowaniem odpadów	14,53	0,05	
	SUMA		37,17	0,14	
	TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ	MN	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	4 149,18	15,84
		MN/U	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej	858,44	3,28
		MW	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	1 313,17	5,01
MW/MN		Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z enklawami terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	538,30	2,06	
MW/U		Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej	1 908,81	7,29	
U		Tereny zabudowy usługowej	749,33	2,86	
US		Tereny usług sportu i rekreacji	112,23	0,43	
U/P		Tereny zabudowy usługowej lub produkcyjnej	1 828,60	6,98	
SUMA		11 458,06	43,75		
Obszary, na których dopuszczona jest lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ²		428,89	1,64		

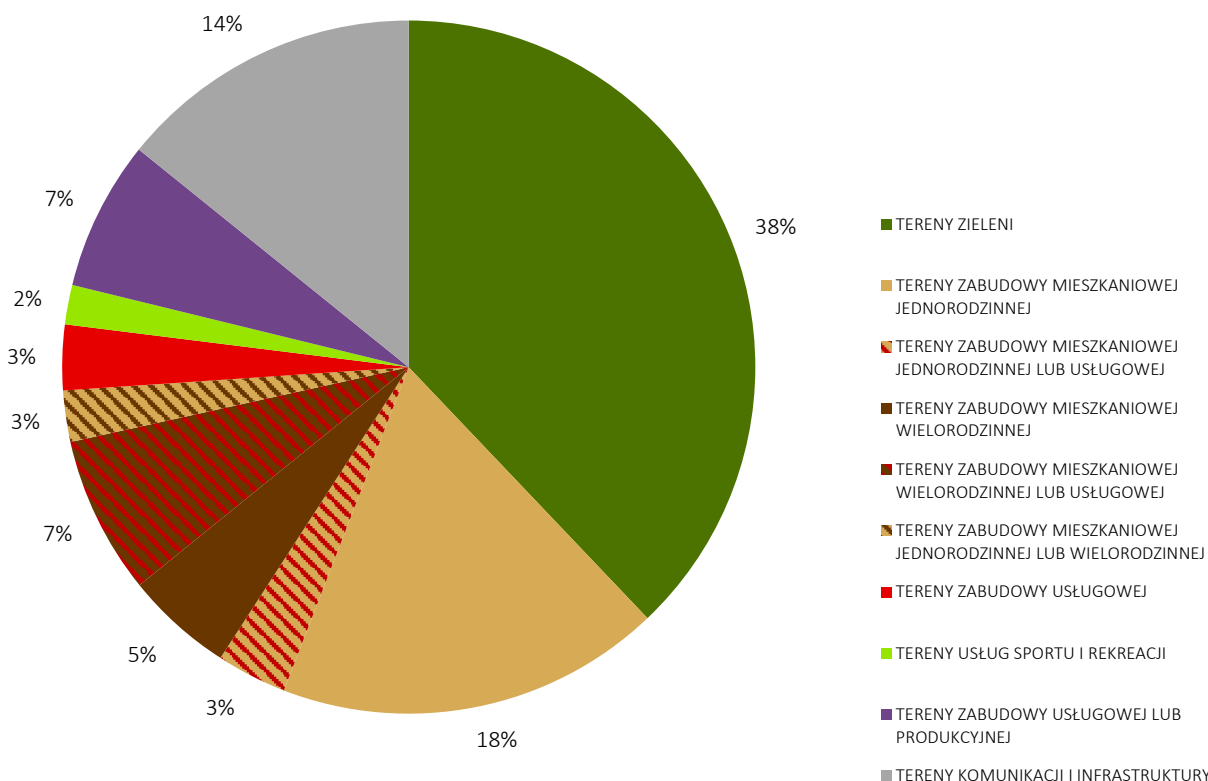
W tabeli 17. oraz na poniższym diagramie przedstawiono wszystkie kategorie terenów wymienione w tabeli 16. według zagregowanych kierunków przeznaczenia. Ponadto, w celu zobrazowania rozmieszczenia na obszarze miasta poszczególnych rodzajów kierunków przeznaczenia (połączone w mniejsze grupy), przedstawiono je na mapie nr 21.

Tabela 17. Tereny miasta Poznania według zgrupowanych kierunków przeznaczenia.

Zagregowany kierunek przeznaczenia terenów	Powierzchnia terenów	
	[ha]	[%]
Tereny zieleni (ZN, ZO*, ZO, ZP*, ZP, ZS, ZC, ZD, ZR, UF)	9928,00	37,91
Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN, MN*)	4703,59	17,96
Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej (MN/U)	858,44	3,28
Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW)	1313,17	5,01
Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej (MW/U, MW/U*)	1930,90	7,37
Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej (MW/MN, MN/MW*)	624,34	2,38
Tereny zabudowy usługowej (U, U*)	802,01	3,06
Tereny sportu i rekreacji (US, US1*, US2*)	481,30	1,84
Tereny zabudowy usługowej lub produkcyjnej (U/P)	1828,60	6,98
Tereny komunikacji i infrastruktury ¹²⁹ (TKL, kdA, kdS, kdG, kdZ, kdL, kt, kdd, ktz, kk, ITw, ITk, ITo)	3720,17	14,20

¹²⁹ W sumie powierzchni terenów komunikacji i infrastruktury nie uwzględniono ich udziału brutto na pozostałych terenach o innym kierunku przeznaczenia niż komunikacyjny lub infrastrukturalny.

Tereny miasta Poznania według kierunków rozwoju przestrzennego



Największą powierzchnię w Studium zajmują tereny zieleni, które stanowią prawie 38% powierzchni miasta. W Studium z 2014 r. udział ww. terenów wynosił 36,2%. Zwiększono zatem ilość terenów zieleni, co zgodnie jest z głównymi założeniami Studium oraz odpowiada na tendencje związane ze zmianami klimatu.

Wśród terenów przeznaczonych pod budowę dominują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN, MN*), które, nie licząc śródmieścia, rozmieszczone są dość równomiernie w przestrzeni miasta i zajmują prawie 18% jego powierzchni. Z kolei tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW) występują przede wszystkim w granicach obszaru śródmieścia oraz w ramach osiedli modernistycznych, m.in. Rataj, Piątkowa i Winograd. Stanowią one prawie 5% powierzchni Poznania. Biorąc pod uwagę wszystkie tereny mieszkaniowe oraz mieszkaniowo-usługowe Studium wskazuje 36% powierzchni miasta, na której może rozwijać się ta funkcja.

Tereny wyłącznie usługowe (U, U*) zajmują ponad 3% powierzchni miasta. Jednak udział ten nie oddaje pełnych możliwości rozwoju funkcji usługowej w Poznaniu. Usługi mogą rozwijać się również w ramach terenów mieszkaniowo-usługowych (MN/U, MW/U), usługowo-produkcyjnych (U/P), a także jako usługi towarzyszące zabudowie na terenach czysto mieszkaniowych. Tereny usługowe (U, U*) oraz usługowo-produkcyjne (U/P) zajmują łącznie niemal 10% powierzchni miasta.

Tereny produkcyjne, nie licząc funkcji nieuciążliwych, będą mogły rozwijać się wyłącznie na terenach usługowo-produkcyjnych (U/P) zlokalizowanych peryferyjnie względem centrum miasta, głównie w jego wschodniej oraz południowo-zachodniej części. Wyjątek stanowi nowe podejście w Studium do lokalizacji produkcji śródmiejskiej, dopuszczonej m.in. w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej lub mieszkaniowo-usługowej.

Tereny głównych tras i obszarów komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych stanowią nieco ponad 14% powierzchni miasta, w tym znaczną część zajmują lotniska (TKL). Należy jednak podkreślić, że w bilansie terenów komunikacji i infrastruktury nie uwzględniono ich udziału w pozostałych terenach o innym, niż komunikacyjny lub infrastrukturalny, kierunku przeznaczenia.

W Studium, poza wskazaniem głównych kierunków zagospodarowania, wyznacza się także obszar śródmieścia, tworzący zgrupowanie historycznej, intensywnej zabudowy obejmujący Ostrów Tumski, Śródkę, strefę centralną, w tym Stare Miasto, historycznie ukształtowane dzielnice: Jeżyce, Łazarz, Wilda oraz wskazane tereny prawobrzeżnej Warty, w tym obszar tzw. Łaciny i Głównej.

Główne działania w zakresie kształtowania fizjonomii miasta dotyczą przede wszystkim ochrony najistotniejszych krajobrazów miasta, panoram, charakterystycznych widoków, dominant przestrzennych oraz cennych wnętrz urbanistycznych (obszarów przestrzeni publicznych), takich jak śródmiejskie przestrzenie publiczne, które kreują tożsamość miasta. W celu ochrony i kształtowania krajobrazu miejskiego wskazane zostały najważniejsze miejsca identyfikacji przestrzennej, tj. obszar „City”, główne osie wjazdów do miasta (ul. Obornicka, ul. J. H. Dąbrowskiego, ul. Głogowska, ul. B. Krzywoustego, ul. Warszawska), główne drogi, wzdłuż których należy dążyć do uzupełnienia lub wytworzenia krawędzi kwartałów zabudowy (ul. Abp. A. Baraniaka, Aleje Solidarności, ul. Św. Wawrzyńca/S. Żeromskiego, ul. Hetmańska, ul. Bułgarska, ul. L. Zamenhofska, ul. S. Przybyszewskiego, ul. Grunwaldzka, ul. Szwedzka). W Studium określono wytyczne kształtowania sylwetki miasta, szczególnie w obrębie „City”, bram miasta, punktów węzłowych i obszarów szczególnych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Wprowadzone zostały ponadto ustalenia w zakresie wysokości zabudowy. Określono również bariery funkcjonalno-przestrzenne w mieście i ograniczenia dla zainwestowania, wśród których do najistotniejszych należą: autostrada A2, I, II, III rama komunikacyjna, linie kolejowe, obiekty i sieci infrastruktury technicznej, obszar ograniczonego użytkowania, formy ochrony przyrody, obszary szczególnego zagrożenia powodzią, tereny osuwisk i tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi, zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnych awarii, tereny zamknięte i inne.

W Studium za priorytetowe kierunki kształtowania i ochrony środowiska i jego zasobów, ochrony przyrody i krajobrazu uznano przede wszystkim:

- zachowanie istniejących form ochrony przyrody, poprzez realizację działań wynikających z postanowień aktów prawa (rezerваты, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne, pomniki przyrody itd.),
- obejmowanie formami ochrony przyrody obszarów cennych przyrodniczo, istotnych dla zachowania różnorodności biologicznej, w szczególności na terenach oznaczonych w Studium symbolem ZO*,
- dążenie do wytworzenia spójnej sieci terenów zieleni, której podstawowym elementem jest klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta, połączony przez sieć łączników zieleni,
- objęcie pełną ochroną planistyczną terenów cennych przyrodniczo oraz pozostałych terenów współtworzących klinowo-pierścieniowy system zieleni miasta,
- wzbogacanie, podtrzymywanie i kształtowanie walorów przyrodniczych, estetycznych, krajobrazowych i rekreacyjnych terenów położonych w klinach zieleni oraz terenów zieleni: parków, zieleńców, ogrodów specjalistycznych i zieleni towarzyszącej zabudowie.

Ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej w Poznaniu realizowana jest poprzez zakwalifikowanie części gruntów rolnych do terenów wyłączonych z zabudowy (ZO), na których dopuszcza się dotychczasowe użytkowanie rolnicze, ogrodnicze lub sadownicze, zachowanie użytków zielonych lub pozostawienie gruntów w stanie odłogowanym. W Studium przewidziano również utrzymanie funkcji rodzinnych ogrodów działkowych na terenach, które wskazane zostały pod ten kierunek zagospodarowania w Studium 2014 r.

Ochrona obszarów leśnych i zadrzewionych zakłada działania zmierzające do zachowania i zwiększania powierzchni tych terenów, będących ostoją różnorodności biologicznej i krajobrazowej, jak również stanowiących miejsca wypoczynku i rekreacji mieszkańców miasta. Podstawowy cel w zakresie ochrony i zrównoważonego rozwoju lasów realizowany winien być przede wszystkim przez podnoszenie lesistości, w tym poprzez stworzenie w mieście systemu zalesień.

W celu poprawy jakości wód powierzchniowych i wód podziemnych, eliminacji zagrożeń sanitarnych oraz zapewnienia odtwarzalności zasobów wodnych w Studium wskazano na ochronę doliny rzeki Warty poprzez ograniczanie ingerencji w jej ukształtowanie, zachowanie jako otwartych śródlądowych wód powierzchniowych płynących – rzek i innych mniejszych cieków wodnych i rowów (poza uzasadnionymi przypadkami ich skanalizowania), ochronę obrzeży jezior, rzek, cieków i rowów przed zabudową, poprzez pozostawianie bufora zieleni, służącego również właściwemu przeprowadzeniu robót konserwacyjnych, konsekwentne uzbrajanie terenów pod zabudowę w infrastrukturę techniczną służącą ochronie środowiska, szczególnie na obszarach w zasięgu występowania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Określono również wytyczne, które prowadzić mają do podniesienia jakości powietrza i poprawy warunków klimatu lokalnego. Najważniejsze z nich to: zachowanie i ochrona terenów zieleni włączonych w klinowo-pięścieniowy system zieleni jako głównych korytarzy przewietrzania i regeneracji powietrza w mieście, tworzenie terenów zieleni urządzonej, zwłaszcza na obszarach o największej intensywności zabudowy, poprawiających mikroklimat oraz pochłaniających zanieczyszczenia, planowanie układu zabudowy zapewniającego swobodny przepływ mas powietrza, przekształcanie struktury układu komunikacyjnego miasta, szczególnie dla obszaru śródmieścia, w celu zapewnienia priorytetu komunikacji publicznej, rozwój transportu rowerowego oraz pieszego.

W Studium duży nacisk położono na ochronę dziedzictwa kulturowego, zabytków oraz dóbr kultury współczesnej. W tym celu jako główne kierunki rozwoju przyjęto tworzenie warunków dla zintegrowanej ochrony przyrody i dziedzictwa kulturowego. W ustaleniach uwzględniono istniejące w granicach miasta: pomnik historii, park kulturowy, obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków, w tym historycznych zespołów zabudowy i układów urbanistyczno-architektonicznych, założeń parkowych zespołów dworsko-parkowych, cmentarzy i pozostałości fortyfikacji pruskich z końca XIX.

Studium wskazuje także obszary cenne kulturowo i nieobjęte formą ochrony zabytków, dla których, na etapie sporządzania planu miejscowego, należy ustalić zasady ich ochrony i zapewnienia trwałości zachowanych elementów kulturowych. Do objęcia ochroną wskazano m.in. obszary historycznych wsi, w tym z założeniem pałacowo-dworsko-parkowym i folwarcznym – Dębiec, Fabianowo, Główna, Górczyn, Głuszyna, Junikowo, Kiekrz, Kotowo, Krzesinki, Krzesiny, Krzyżowniki, Ławica, Marcelin, Morasko, obiekty dawnych osad olęderskich w rejonie Nowej Wsi Dolnej, Pokrzywno, Psarskie, Radojewo, Rudnicze (północna część), Spławie, Strzeszyn, Umultowo, Wielkie, Zawady. W dokumencie uwzględniono również zabytki archeologiczne oraz listę dóbr kultury współczesnej.

W Studium uwzględniono, wynikające z Planu zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania – Poznański Obszar Metropolitalny, będącego częścią Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym. Na rysunku Studium wskazane zostały cztery obszary rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Są to: dwa tereny rozwojowe Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w rejonie ul. Nad Różanym Potokiem i ul. B. Krygowskiego, teren rozwojowy Uniwersytetu Przyrodniczego przy ul. Dojazd oraz Port Lotniczy Poznań-Ławica. Pozostałe cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym, ze względu na ich charakter lub skalę uwzględnione zostały w tekście Studium.

Ponadto w dokumencie wymieniono najważniejsze cele publiczne o znaczeniu lokalnym, do których należą: drogi publiczne, trasy tramwajowe i dworce miejskie, parkingi P&R, sieci infrastruktury technicznej z obiektami towarzyszącymi, inwestycje związane z gospodarką odpadami, szkoły podstawowe i ponadpodstawowe, szpitale i przyszpitalne lądowiska dla śmigłowców, budowa i poszerzenie cmentarzy, inwestycje wspierające ochronę przyrody i środowiska.

Ustalone kierunki i zasady rozwoju systemu transportowego przyjmują jako cel poprawę jakości życia mieszkańców poprzez zwiększanie dostępności do transportu publicznego, rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej, uwzględnianie dostępu dla osób ze szczególnymi potrzebami, realizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czy wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta na obwodowy układ dróg. W tym celu w Studium m. in.:

- wprowadzono zasady i kierunki rozwoju ruchu pieszego i rowerowego, w tym priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego dla obszarów centrum miasta Poznania, dzielnic historycznych, w rejonach zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej, w szczególności na obszarach o dominujących funkcjach centrotwórczych, stanowiących lokalne centra usługowe, a także uwzględnienie w każdym planie miejscowym potrzeb ruchu pieszego i rowerowego oraz jego infrastruktury;
- stwierdzono potrzebę rozbudowy istniejącej sieci kolejowej, tworzącej na terenie miasta i metropolii poznańskiej Poznański Węzeł Kolejowy, w tym rozbudowę i adaptację infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu pasażerskiego, m.in. budowę nowych przystanków kolejowych na towarowej kolejowej obwodnicy Poznania, przeprowadzenie przez Poznań odcinka Kolei Dużych Prędkości na trasie Warszawa – Poznań – Berlin, budowy torów dodatkowych na części linii kolejowych, budowy nowych linii kolejowych, w tym: linii Poznań Jeżyce – Poznań Port Lotniczy Ławica – Tarnowo Podgórne, łącznicy Poznań Piątkowo – Poznań Strzeszyn;
- wskazano istniejące i nowe trasy tramwajowe, w podziale na: kierunkowe, perspektywiczne oraz inne do analiz;
- przewidziano maksymalne zintegrowanie transportu pasażerskiego: tramwajowego, autobusowego i kolejowego, m. in. poprzez stworzenie dogodnych węzłów przesiadkowych na stykach poszczególnych rodzajów transportu zbiorowego.

W Studium zdefiniowano również kryteria regulujące standard dostępności do transportu zbiorowego, do którego należy dążyć w poszczególnych częściach miasta. W tym celu wyodrębniono strefę zabudowy śródmiejskiej, strefę zabudowy miejskiej oraz strefę zabudowy ekstensywnej.

W zakresie układu drogowego wyznaczono ulice układu podstawowego, do których należą: autostrada, drogi ekspresowe, drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego, drogi klasy głównej, drogi klasy zbiorczej oraz znaczące dla sieci wybrane drogi klasy lokalnej. Szkielet układu drogowego opiera się o system obwodowy trzech ram komunikacyjnych. W zakresie zewnętrznego ruchu tranzytowego główną rolę odgrywają: autostrada A2, odcinki Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu, pozostałe odcinki dróg ekspresowych S5 i S11, droga krajowa nr 92, główne wloty dróg: ul. Głogowska, ul. B. Krzywoustego, ul. Dolna Wilda, ul. J. H. Dąbrowskiego oraz ul. Warszawska. Ruch samochodowy o charakterze międzydzielnicowym koncentruje się na II ramie, przy wsparciu III ramy komunikacyjnej oraz pozostałych elementów sieci układu podstawowego. W dokumencie szczegółowo ustalono zasady kształtowania sieci drogowej w planach miejscowych.

W Studium określono generalne kierunki zaspokajania potrzeb parkingowych. Z uwagi na występującą w poszczególnych rejonach miasta zróżnicowaną dostępność środkami transportu zbiorowego i chłonność komunikacyjną, wyodrębniono trzy strefy dostępności komunikacyjnej, dla których wskazuje się inne zasady i sposoby organizacji parkowania samochodów osobowych. Wskazano także preferowane, orientacyjne lokalizacje parkingów buforowych oraz parkingów w systemie P&R, czyli parkingów

zlokalizowanych w pobliżu zintegrowanych węzłów przesiadkowych – peryferyjnych przystanków transportu publicznego.

Ponadto założono utrzymanie i rozwój Portu Lotniczego „Poznań-Ławica” oraz lotniska wojskowego „Krzesiny”. Za celowe uznano potrzebę wykorzystania drogi wodnej na rzece Warcie dla ruchu towarowego oraz dla komunikacji pasażersko-wycieczkowej, wskazując jednocześnie możliwe lokalizacje przystani lub portów dla żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej nad rzeką.

Ustalone w Studium kierunki rozwoju infrastruktury technicznej opierają się na przyjętych wieloletnich programach inwestycyjnych poszczególnych gestorów sieci. Celem jest zaplanowanie kompletnego układu infrastruktury technicznej, obejmującego swoim zasięgiem całe miasto i umożliwiającego podniesienie poziomu bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców.

W celu zabezpieczenia dostaw wody na odpowiednim poziomie, należy zachować istniejące ujęcia wody oraz teren rezerwowany pod ujęcia wody – „Dębina” i tzw. Marlewo. Ścieki komunalne w Poznaniu są i będą odprowadzane przez Poznański System Kanalizacyjny. Głównym odbiorcą ścieków pozostaje Centralna Oczyszczalnia Ścieków (COŚ) oraz Lewobrzeźna Oczyszczalnia Ścieków. W Studium za konieczne uznaje się zachowanie istniejących i lokalizację nowych przedsięwzięć i obiektów związanych z Poznańskim Systemem Kanalizacyjnym. Obecnie podstawowym szkieletem istniejącego systemu odwodnienia w zabudowie śródmiejskiej jest system kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej. W wielu przypadkach zabudowa kwartałów śródmieścia stwarza ograniczenia lokalizacyjne dla zagospodarowania wody opadowej i roztopowej w obrębie działek budowlanych i dróg publicznych. Dlatego też należy dążyć do zachowania istniejącego układu kolektorów deszczowych i burzowych w jak najlepszym stanie oraz do rozdziału kanalizacji ogólnospławnej w miejscach, w których jest to technicznie możliwe. Z uwagi na postępujący proces stepowania oraz występowanie susz w regionie priorytetowym działaniem powinna być retencja możliwie jak największej ilości wody pochodzącej z opadu. Stąd powinno się dążyć do zrównoważonej gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi. Częściowo można to osiągnąć poprzez wykorzystanie zasobów wód opadowych i roztopowych dla poprawy stanu środowiska w mieście.

W zakresie przedsięwzięć gwarantujących zaopatrzenie miasta w energię elektryczną, Polskie Sieci Elektroenergetyczne planują rozbudowę sieci elektroenergetycznej poza granicami miasta (montaż drugiego toru 400 kV na linii Kromolice – Ostrów, budowę dwutorowej linii 400 kV Plewiska – Baczyna). Linie te wzmocnią pewność zasilania sieci 110 kV z krajowego systemu elektroenergetycznego 400 kV i zapewnią pokrycie ewentualnego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną odbiorców miasta Poznania. Poprawę warunków zasilania zapewni przewidziana rozbudowa i budowa nowych sieci dystrybucyjnej WN 110 kV oraz Głównych Punktów Zasilania na terenie miasta. W związku z coraz większym popytem na instalacje OZE (odnawialne źródła energii) oraz zgodnie z jednym z kierunków polityki energetycznej i ekologicznej państwa, dążącej do ciągłego zmniejszania zużycia energii pierwotnej dla celów komunalnych i mieszkaniowych oraz zastępowanie jej energią odpadową i odnawialną, w Studium wskazano obszary, na których rozmieszczone mogą być wolno stojące urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy zainstalowanej większej niż 500 kW, wraz z ich strefami ochronnymi. Do obszarów tych zaliczone zostały tereny usługowo-produkcyjne (U/P), lotniska (TKL), tereny infrastruktury technicznej (ITk, ITw) oraz tereny zagospodarowania odpadów (ITo). Jednocześnie zakazano lokalizacji elektrowni wiatrowych.

Podstawowym źródłem systemu ciepłowniczego w mieście pozostanie Elektrociepłownia EC – II Karolin oraz planowana ciepłownia gazowa Kopanina. Dodatkowym, znaczącym źródłem energii jest i będzie obiekt związany z Instalacją Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (ITPOK). Planowane są również nowe magistrale ciepłownicze. Obecnie nie przewiduje się rozwoju sieci gazowej i stacji redukcyjno-

pomiarowych wysokiego ciśnienia. Istniejące stacje posiadają rezerwy przesyłowe, które mogą być w przyszłości wykorzystane na potrzeby rozwoju miasta.

Kierunki rozwoju systemu gospodarki odpadami obejmują działania inwestycyjne, związane z rozbudową i budową nowych instalacji do przetwarzania odpadów oraz rozbudową systemu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, a także działania modernizacyjne w obrębie już istniejących obiektów. Wyznaczono dwa tereny o symbolu ITo. Ponadto wskazano sześć lokalizacji punktów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych. Kolejne, nowe lokalizacje PSZOK można lokalizować na terenach o kierunkach przeznaczenia U/P lub U, na obszarach położonych poza II ramą komunikacyjną.

Wśród terenów, dla których obowiązkowe jest sporządzenie planu miejscowego wymieniono: najważniejsze obszary przestrzeni publicznych (Stary Rynek, Rynek Śródecki oraz place: przy Katedrze, Kolegiacki, Wielkopolski, Bernardyński, Wiosny Ludów, uzupełnionych o system parków i skwerów), obszar parku kulturowego, tereny objęte planem generalnym lotniska Poznań-Ławica.

W Studium wskazano 53 potencjalne obszary, na których dopuszczono lokalizację obiektów handlu wielkopowierzchniowego, dla których w przypadku potrzeby realizacji obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² należy sporządzić plan miejscowy.

Nie zaistniała przesłanka dla wskazywania w Studium terenów wymagających wszczęcia procedury przeprowadzenia scaleń i podziałów.

W omawianym dokumencie zwrócono również uwagę na obszary problemowe w kontekście zagospodarowania przestrzennego. Wśród nich wymieniono obszary szczególnego zagrożenia powodzią dla rzek: Warty, Cybiny i Główniej, obszary osuwania się mas ziemnych, obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji, rekultywacji lub remediacji, obszar zdegradowany oraz tereny zamknięte.

Polityka przestrzenna miasta zapisana w Studium powinna być kontynuowana i materializowana poprzez szczegółowe zapisy w planach miejscowych, które stanowią akty prawa miejscowego. Dla zabezpieczenia priorytetów Miasta w polityce przestrzennej, Studium umożliwia sporządzanie planów miejscowych w celu uczynienia Poznania miastem w „zielono-błękitnej sieci”, stworzenia miasta „dogodnego transportu” i „krótkich odległości”, stworzenia warunków zachęcających do mieszkania w mieście oraz rozwijania miasta metropolitalnego wielu funkcji.

SPIS MAP DO CZĘŚCI UWARUNKOWAŃ

- Mapa 1. Przeznaczenie terenów wynikające z planów miejscowych
- Mapa 2. Rozmieszczenie typów zabudowy mieszkaniowej w Poznaniu
- Mapa 3. Model wysokości zabudowy
- Mapa 4. Zasoby wodne
- Mapa 5. Występowanie udokumentowanych złóż kopalin oraz terenów i obszarów górniczych
- Mapa 6. Elementy systemu zieleni miejskiej
- Mapa 7. Stanowiska archeologiczne
- Mapa 8.1. Ruch pieszy
- Mapa 8.2. Ruch rowerowy
- Mapa 8.3. Transport zbiorowy
- Mapa 8.4. Transport kolejowy
- Mapa 8.5. Klasyfikacja dróg
- Mapa 9.1. System wodociągowy
- Mapa 9.2. System kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej
- Mapa 9.3. System gospodarowania wodami opadowymi
- Mapa 9.4. System elektroenergetyczny
- Mapa 9.5. System ciepłowniczy, gazowniczy i ropociągi
- Mapa 10. Elementy środowiska stanowiące zagrożenia bezpieczeństwa ludności i jej mienia
- Mapa 11. Dostępność terenów zieleni
- Mapa 12. Dostępność szkół podstawowych
- Mapa 13. Rozmieszczenie bazy sportowo-rekreacyjnej
- Mapa 14. Zmiany liczby mieszkańców Poznania do 2050 r. według obszarów rad osiedli
- Mapa 15. Obszary zurbanizowane
- Mapa 16. Luki w zabudowie obszarów zurbanizowanych
- Mapa 17. Tereny przeznaczone pod zabudowę objęte obowiązującymi mpzp poza obszarami zurbanizowanymi

SPIS MAP DO CZĘŚCI KIERUNKÓW

Mapa 18.1. Lokalne centra usługowe

Mapa 18.2. Model wysokości zabudowy

Mapa 18.3. Studium wartości widokowych

Mapa 18.4. Obszarowe formy ochrony zabytków i obszary cenne kulturowo

Mapa 19.1. Trasy ruchu pieszego i rowerowego

Mapa 19.2. Transport kolejowy

Mapa 19.3. Transport zbiorowy

Mapa 19.4. Strefy dostępności komunikacyjnej

Mapa 19.5. Podstawowy układ drogowy

Mapa 20.1. System wodociągowy

Mapa 20.2. System kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej

Mapa 20.3. System gospodarowania wodami opadowymi

Mapa 20.4. System elektroenergetyczny

Mapa 20.5. System ciepłowniczy, gazowniczy i ropociągi

Mapa 20.6. Ustalenia z zakresu OZE

Mapa 21. Model funkcjonalny zabudowy – kierunki przeznaczenia terenów

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA
UL. ZA BRAMKĄ 1, 61-842 POZNAŃ

