

# 1. MISJA I GŁÓWNE FUNKCJE

Głównym założeniem obecnego Studium jest kontynuacja i rozwinięcie dotychczasowej MISJI, m.in. wynikającej z Programu Strategicznego Rozwoju Miasta, przyjętego przez Radę Miasta Poznania Uchwałą Nr CV/618/94 z dnia 17 maja 1994 r.:

## POZNAŃ NOWOCZESNĄ METROPOLIĄ JAKO PRZYJAZNE CZŁOWIEKOWI MIASTO MOŻLIWOŚCI

Tak sformułowana misja wyznacza dwa zasadnicze kierunki w zagospodarowaniu przestrzennym miasta:

1. rozwój funkcji metropolitalnych i podjęcie działań na rzecz podniesienia znaczenia Poznania w kraju i Europie,
2. rozwój funkcji związanych z poprawą jakości życia w mieście, a także podjęcie działań na rzecz tej poprawy, zarówno w odniesieniu do mieszkańców, jak i inwestorów.

### 1.1. ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH

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

Do najważniejszych funkcji uznawanych jako metropolitalne należą:

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

Rozwój funkcji metropolitalnych uwzględnia także Program Strategicznego Rozwoju Miasta Poznania. Wyrażają to następujące ustalone cele strategiczne:

- kreowanie zrównoważonej i nowoczesnej gospodarki, miasta otwartego na inwestorów, partnerów gospodarczych i turystów (cel nr 3);

- stymulowanie rozwoju Poznania jako ośrodka o znaczeniu międzynarodowym poprzez integrowanie potencjałów: naukowego, gospodarczego, turystycznego i kulturalnego (cel nr 4);
- wzmocnienie pozycji miasta jako centrum usługowego o randze ponadregionalnej (cel nr 5).

W skali kraju Poznań będzie pełnił funkcje:

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

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

- Kampus Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Umultowie – Morasku,
- Kampus „Warta” Politechniki Poznańskiej,
- Poznańskie Centrum Logistyczne,
- Poznański Park Naukowo – Technologiczny,
- Nowe Centrum na tzw. „Wolnych Torach” (w przypadku zdjęcia z terenu klauzuli „terenu zamkniętego”)
- Port Lotniczy Ławica (rozbudowa w celu zwiększenia liczby obsługiwanych pasażerów),
- Międzynarodowe Targi Poznańskie i związane z nimi inwestycje okołobiznesowe,
- Termy Maltańskie.

Inwestycją, która w przyszłości podkreśli rangę miasta, będzie realizacja szybkiej kolei typu TGV.

## 1.2. CELE ROZWOJU MIASTA

Dla poprawy jakości życia w mieście przyjęto jako główne cele rozwoju miasta:

- cele gospodarcze – tworzenie warunków dla rozwoju funkcji usługowej (w tym rozwój nauki i strefy obsługi biznesu) oraz przemysłu wysokich i czystych technologii; tworzenie warunków dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw jako źródeł zamożności mieszkańców i dochodów miasta;
- cele społeczne – zapewnienie szerokiej oferty terenów budownictwa mieszkaniowego, w tym rozwój budownictwa wielorodzinnego – społecznego budownictwa czynszowego; rozwój usług podstawowych w celu osiągnięcia prawidłowych standardów obsługi; zapewnienie nowoczesnego standardu technicznego miasta poprzez rozwój systemów komunikacji i infrastruktury;
- cele ochronne – ochrona historycznie ukształtowanych terenów otwartych – zielonych przed intensywną urbanizacją; bezwzględna ochrona najcenniejszych wartości środowiska przyrodniczego i kulturowego; zachowanie i wzmocnianie spójności systemów terenów wskazanych do ochrony w mieście z terenami chronionymi poza granicami

miasta; poprawa jakości zasobów wodnych i czystości powietrza; racjonalizacja gospodarowania odpadami oraz rekultywacja terenów zdegradowanych;

- cele przestrzenne – kształtowanie struktury miasta w sposób zapewniający ciągłość rozwoju i ewolucyjność przekształceń; rewitalizacja i rehabilitacja terenów w celu uzyskania wyższych wartości przestrzeni; podniesienie jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych.

Również Program Strategicznego Rozwoju Miasta Poznania w przyjętych celach strategicznych zakłada:

- poprawę stanu środowiska przyrodniczego, warunków życia mieszkańców i bezpieczeństwa publicznego (cel nr 1);
- polepszenie funkcjonowania, unowocześnienie i rozwój organizmu miejskiego (cel nr 2),
- kreowanie zrównoważonej i nowoczesnej gospodarki, miasta otwartego na inwestorów, partnerów gospodarczych i turystów (cel nr 3).

## 2. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

Dla potrzeb Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania wykonano analizę dwóch prognoz demograficznych:

- prognozy Głównego Urzędu Statystycznego, opartej o wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2002 r., dotyczącej ludności faktycznie zamieszkałej w Poznaniu,
- prognozy Centrum Statystyki Regionalnej Akademii Ekonomicznej (CRS AE) w Poznaniu, wykonanej w 2004 r. w oparciu o dane z systemu PESEL, dotyczącej ludności zameldowanej na pobyt stały.

**Tab. 1 Prognoza liczby ludności wg grup wieku w Poznaniu w latach 2005 - 2030 w tys. osób wg GUS**

Rok	Ogółem	0-2	3-6	7-12	13-15	16-18	19-24	0-17	18-59/64	18-44	45-59/64	60+/65+
2005	573,0	13,2	17,9	28,6	17,6	20,4	67,2	90,4	387,9	242,8	145,1	94,7
2010	561,9	12,6	17,1	26,3	14,0	16,1	50,5	80,4	375,5	238,7	136,8	106,1
2015	547,9	12,0	16,2	25,2	13,2	13,7	40,0	75,5	348,1	227,4	120,7	124,3
2020	530,4	10,5	15,2	23,9	12,5	12,9	34,2	70,8	323,1	203,0	120,2	136,5
2030	485,1	7,5	10,9	19,1	11,0	11,8	30,1	56,3	289,2	141,8	147,4	139,6

**Tab. 2 Prognoza liczby ludności wg grup wieku w Poznaniu w latach 2005 - 2030 w tys. osób wg CRS AE**

Rok	Ogółem	0-2	3-6	7-12	13-15	16-18	19-24	0-17	18-44	45-59	60-64	65 +
2005	537,3	14,4	17,6	27,8	17,0	19,6	50,2	89,6	208,8	133,8	22,8	82,3
2010	532,2	14,7	19,1	26,1	13,4	15,2	38,6	83,3	204,5	118,3	42,0	84,2
2015	527,5	14,3	19,3	28,2	13,0	12,7	29,1	83,2	194,1	100,9	43,9	105,4
2020	521,7	13,4	18,5	28,6	14,0	13,3	25,1	83,5	172,9	98,9	38,7	127,7
2030	508,3	12,8	16,6	25,6	13,5	13,8	27,3	77,7	127,0	123,9	28,5	151,2

Wobec trwającej już od niemal dwudziestu lat niekorzystnej ewolucji urodzeń (spadek dzietności kobiet, ujemny przyrost naturalny) i migracji między Poznaniem a sąsiednimi gminami prognozy nie przewidują do 2030 r. wzrostu liczby ludności miasta.

**Jako podstawę dla określenia kierunków rozwoju miasta przyjęto prognozę CRS AE (wariant 5).**

Prognozę sporządzono przy założeniu spowolnienia spadku salda migracji, stopniowego wzrostu współczynnika płodności kobiet oraz utrzymania się dotychczasowego trendu spadku umieralności i stopniowego wzrostu długości życia.

Według przyjętego wariantu prognozy w ciągu 30 lat ludność w Poznaniu zmniejszy się o około 30 tys. osób do liczby **508,3 tys. mieszkańców**.

**Tab. 3. Prognoza demograficzna dla jednostek urbanistycznych m. Poznania wg CRS AE (wariant 5)**

Nr jednostki	Nazwa i granice jednostki urbanistycznej	Liczba ludności 2005 r.	Liczba ludności 2030 r.
I.	<b>Centrum</b> – torami kolejowymi na północ od Towarowej, Poznań – Garbary, Ostrów Tumski, Ewangelicka, Królowej Jadwigi, Towarowa.	36.740	<b>30.560</b>
II.	<b>Sołacz – Wilczak</b> – Niestachowska, Wojska Polskiego, Urbanowska, Dobrzyńska, Dożynkowa, Ozimina (od Dożynkowej na północ), Słowiańska, Zagonowa, Wyżyny, Pszczelna, Słowiańska, Gronowa (do ul. Wyżyny) Murawa, Słowiańska, Szelągowska (na północ od Słowiańskiej), Al. Solidarności (na wschód od Szelągowskiej), Nadbrzeże, Szelągowska (do torów kolejowych – Poznań Garbary), wzdłuż torów kolejowych do przecięcia z ul. Żeromskiego i Niestachowską.	10.413	<b>8.950</b>
III.	<b>Jeżyce</b> – Przybyszewskiego, Żeromskiego, Św. Wawrzyńca, Grudzieniec, wzdłuż torów do Bukowskiej, Bukowska, Szylinga, Grunwaldzka.	28.425	<b>23.1000</b>
IV.	<b>Arena – Łazarz</b> – Reymonta, Grunwaldzka, Szylinga, Bukowska, Roosevelta, Głogowska, Gąsiorowskich, Kolejowa, Hetmańska.	31.965	<b>25.400</b>
V.	<b>Kolejowa</b> – Roosevelta, Głogowska, Gąsiorowskich, Kolejowa, Hetmańska, wzdłuż torów kolejowych na południe, Południowa, Jałowcowa, wzdłuż torów kolejowych na wschód, Dolna Wilda, Hetmańska, wzdłuż torów kolejowych na północ do Fredry.	5.722	<b>4.650</b>
VI.	<b>Górna Wilda</b> – Hetmańska, wzdłuż torów kolejowych na północ, Towarowa, Królowej Jadwigi, Dolna Wilda.	22.957	<b>19.640</b>
VII.	<b>Przy Warcie</b> – Nowa Wieś Dolna, Szałwiowa, Skrzypowa, Nadwarciańska, Bożywoja, Bożydara, Różany Młyn, Wilczy Młyn, Lechicka, Serbska, Nadbrzeże, Szelągowska, Ostrów Tumski, Ewangelicka, Królowej Jadwigi, Dolna Wilda (do torów kolejowych), wzdłuż torów kolejowych do mostu Dębińskiego, od mostu Dębińskiego na północ wzdłuż Warty, Berdychowo, Jana Pawła II, Podwale, Zawady, Główna, Hlonda, Gnieźnieńska, Wrzesińska, wzdłuż torów kolejowych do Warszawskiej, Chociebora, Ludosławy, Radziwoja, Za Cybiną, Strzałkowska, wzdłuż zachodniej granicy miasta na północ, Janikowo, Piaskowa, wzdłuż torów kolejowych do Warty, wzdłuż Warty na północ do granic miasta.	4.626	<b>5.280</b>
VIII.	<b>Winogrody Płn.</b> – Ks. Mieszka I (od Serbskiej na północ), Lechicka, Wilczy Młyn, Lechicka, Serbska.	27.472	<b>21.420</b>
IX.	<b>Winogrody Płd.</b> – Ks. Mieszka I (od Słowiańskiej na północ), Serbska, Szelągowska, Murawa, Gronowa, Słowiańska, Pszczelna, Wyżyny, Zagonowa, Słowiańska, Ozimina, Dożynkowa.	16.378	<b>11.750</b>
X.	<b>Winiary</b> – Serbska (od ul. Witosza na wschód), Ks. Mieszka I, Dobrzyńska, Urbanowska, Wojska Polskiego, os. Winiary.	15.903	<b>12.940</b>
XI.	<b>Marcelin – Popieluszki</b> – Bułgarska, Polska, Dąbrowskiego, Botaniczna, Św. Wawrzyńca, Żeromskiego, Przybyszewskiego, Grunwaldzka.	31.540	<b>22.100</b>

XII.	<b>Grunwald – Raszyn</b> – Jawornicka, Grunwaldzka, Reymonta, Hetmańska, wzdłuż torów kolejowych na południe, Obrzeże, wzdłuż torów do Poznań – Górczyn	31.986	<b>27.080</b>
XIII.	<b>Górczyn – Świerczewo</b> – Kożuchowska, Świerczewo, Leszczyńska, Mikołowska, Komornicka, Głogowska, wzdłuż torów kolejowych na wschód, Południowa, Jawornicka, wzdłuż torów kolejowych na południe do granic miasta.	17.604	<b>15.690</b>
XIV.	<b>Dębiec</b> – Od południowej granicy miasta na północ wzdłuż torów kolejowych do Jawornickiej, wzdłuż torów na wschód, do Dolnej Wildy, Dolna Wilda.	12.872	<b>9.520</b>
XV.	<b>Staroleka</b> – Głuszyna, wzdłuż Warty na północ do mostu Dębińskiego, wzdłuż torów na południowy-wschód do autostrady A2, A2, Ożarowska, Nowosądecka, Tarnowska, A2 do wschodniej granicy miasta.	8.936	<b>7.730</b>
XVI.	<b>Głuszyna</b> – od południowej granicy miasta, Dolna Wilda do torów kolejowych, od mostu Dębińskiego na południe wzdłuż Warty, Głuszyna.	1.483	<b>3.050</b>
XVII.	<b>Żegrze – Pokrzywno</b> – od mostu Dębińskiego na północ wzdłuż Warty do Hetmańskiej, Hetmańska, Kurlandzka, Szwedzka, Szwajcarska, Kobyle Pole, Piwna, Żywiczna, Borówki, Franowo, Ostrowska, Tarnowska, Nowosądecka, Ożarowska, A2, Iłżańska.	6.674	<b>11.830</b>
XVIII.	<b>Os. Piastowskie</b> – od Hetmańskiej na północ wzdłuż Warty, Bolesława Krzywoustego, Zamenhofa, Hetmańska.	9.367	<b>6.460</b>
XIX.	<b>Rataje</b> – Zamenhofa, Bolesława Krzywoustego, Szwedzka, Kurlandzka, Hetmańska.	46.261	<b>37.940</b>
XX.	<b>Chartowo</b> – Bolesława Krzywoustego, Malta, Inflancka, abp.A.Baraniaka, Folwarczka, Szwajcarska, Szwedzka.	27.825	<b>24.310</b>
XXI.	<b>Piotrowo – Malta</b> – Berdychowo, Jana Pawła II, Warszawska, Chociebora, Radziwoja, wzdłuż torów kolejowych na południowy-wschód, Reknicka, Piwna, abp.A.Baraniaka, Inflancka, Bolesława Krzywoustego, wzdłuż Warty na północ.	10.221	<b>14.400</b>
XXII.	<b>Warszawska</b> – Podwale, Zawady, Główna, Hlonda, Gnieźnińska, Wrzesińska, wzdłuż torów kolejowych do Warszawskiej, Warszawska.	11.199	<b>9.430</b>
XXIII.	<b>Naramowice</b> – Ks. Mieszka I, Szeligowskiego, Wielkołucka, wzdłuż torów na wschód, Naramowice, Karpia, Lechicka.	28.704	<b>41.840</b>
XXIV.	<b>Piątkowo – Wschód</b> – Obornicka, Mateckiego, Stróżyńskiego, Wielkołucka, Szeligowskiego, Ks. Mieszka I, Lechicka.	30.131	<b>26.880</b>
XXV.	<b>Podolany – Piątkowo</b> – Lutycza, Koszalińska, Wałęcka, Jastrowska, Biskupińska.	5.907	<b>5.250</b>
XXVI.	<b>Strzeszyn</b> – Letniskowa, wzdłuż zachodniej i północnej granicy miasta, Szczawnicka, Podolańska, Wojska Polskiego, Niestachowska, Św. Wawrzyńca, Botaniczna, Dąbrowskiego, Żarnowiecka, Sytkowska, Chodzieska, Polanowska, Krzyżowniki, Międzydrojska.	8.188	<b>19.520</b>
XXVII.	<b>Krzyżowniki</b> – nad Miedzą, Słoneczna, Międzydrojska, Polanowska, Chodzieska, Sytkowska, Lutycza (na wschód od Sytkowskiej), Dąbrowskiego.	5.300	<b>5.140</b>
XXVIII.	<b>Ławica</b> – Bukowska, wzdłuż zachodniej granicy miasta, Dąbrowskiego, Lutycza, Sytkowska, Żarnowiecka, Polska.	6.769	<b>8.920</b>
XXIX.	<b>Skórzewo</b> – Bukowska, Os. Poetów, Lasek Marceliński, Kiemliczów, wzdłuż Strumienia Junikowskiego, Cmentarna, wzdłuż Strumienia Junikowskiego do torów kolejowych, Żagańska, Wieruszowska, Grunwaldzka, Malwowa, zachodnia granica miasta.	6.464	<b>6.080</b>
XXX.	<b>Junikowo</b> – Cmentarna, wzdłuż Strumienia Junikowskiego, Kiemliczów, Braniborska, Marcelin, Bukowska, Bułgarska, Grunwaldzka, Jawornicka, Skrajna, Kamienicka, wzdłuż Strumienia Junikowskiego do Cmentarnej.	10.608	<b>8.570</b>
XXXI.	<b>Fabianowo – Kotowo</b> – południowa granica miasta od ul. Świerczewskiej, zachodnia granica miasta do ul. Malwowej, Malwowa (na południowy-wschód), Grunwaldzka, Wieruszowska, wzdłuż torów kolejowych na wschód, Głogowska, Mikołowska, Leszczyńska, Pszczyńska.	8.928	<b>10.470</b>

XXXII.	<b>Szczepankowo</b> – Ostrowska, wzdłuż torów kolejowych na północny-wschód. Żywiczna, wschodnia granica miasta.	4.746	<b>8.090</b>
XXXIII.	<b>Radojewo</b> – Mateckiego, Stróżyńskiego, wzdłuż torów kolejowych na wschód od Naramowickiej, Bożydara, Bożywoja, Nadwarciańska, Skrzypowa, Szalwiowa, północna granica miasta, Meteorytowa, zachodnia granica miasta.	4.935	<b>14.310</b>

Jednocześnie nastąpią znaczne zmiany w strukturze wieku ludności miasta. Najwyższy ilościowy ubytek dotknie ludność w wieku produkcyjnym, która w 2030 roku będzie mniejsza o 88,2 tys. osób tj. 25,0 % w stosunku do roku 2005. O 11,9 tys. osób (13,3 %) zmniejszy się ludność w wieku przedprodukcyjnym. Wzrost ilościowy odnotuje jedynie grupa w wieku poprodukcyjnym (o 42,7% - 71 tys. osób) - szczególnie dynamiczny wzrost odnotowany zostanie w latach 2007 – 2016, gdy w wiek emerytalny będą wkraczać roczniki wyżu powojennego.

W podziale uwzględniającym kolejne etapy wychowania i edukacji dzieci i młodzieży można zauważyć tendencję do niemal powszechnego zmniejszania się ich liczby i udziałów. Największy ubytek zanotuje w latach 2002-2030 subpopulacja w wieku nauki w szkołach wyższych (19-24 lat) – aż o 45,6%, z tego 23% już po 2010. W mniejszym zakresie ubytek dotknie grupę 16-18 lat (wiek szkoły średniej) – do roku 2010 o 22,5% oraz roczniki szkolne (7 – 15 lat) – do 2030 r. spadek o 12,7 %.

**Tab. 3 Prognoza liczby ludności wg grup wiekowych w Poznaniu w latach 2005 – 2030 w procentach**

ludność zameldowana na pobyt stały wg prognozy pomigracyjnej 2 wariant 5 CRS AE 2005

	2005		2010		2020		2030	
	tys.os.	%	tys.os.	%	tys.os.	%	tys.os.	%
wiek przedprodukcyjny 0 – 17 lat	89,6	16,7	83,3	15,7	83,5	16,0	77,7	15,3
wiek produkcyjny 18 – 59/64	352,5	65,6	341,2	64,1	289,0	55,4	264,3	52,0
wiek poprodukcyjny 60/65 +	95,2	17,7	107,8	20,2	149,2	28,6	166,3	32,7
razem	537,3	100,0 %	532,2	100,0 %	521,7	100,0 %	508,3	100,0 %

Prognozowany spadek liczby ludności Poznania jest zjawiskiem charakterystycznym dla innych dużych miast w Polsce. Do cech wyróżniających Poznań spośród innych miast należeć będzie jeden z najwyższych odsetek młodzieży w wieku nauki w szkołach wyższych (19-24 lat) oraz udział osób w wieku produkcyjnym (18-59/64 lata), zwłaszcza jej mobilnej części (18-44 lata). Rosnący udział osób w wieku poprodukcyjnym i tak będzie relatywnie jednym z najniższych w kraju.

Prognozowany spadek liczby mieszkańców Poznania jest powodem do podjęcia działań w zakresie tworzenia różnorodnej oferty terenów budownictwa mieszkaniowego i tworzenia nowych miejsc pracy, gdyż to głównie osoby w wieku produkcyjnym mobilnym (18-44 lata) są grupą wybierającą inne gminy jako miejsce zamieszkania, często pracy.

### **3. ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW**

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

Przyjęto, że na terenie miasta podstawowa ochrona zasobów przyrody opierać się będzie na ustawicznym wzbogacaniu, podtrzymywaniu i kształtowaniu walorów estetycznych i krajobrazowych zieleni miejskiej, a w szczególności terenów zieleni takich jak parki, zieleńce, ogrody (botaniczne, jordanowskie), zieleń towarzysząca zabudowie oraz na rekreacyjnym wykorzystaniu jezior, stawów i cieków wodnych zgodnie z zasadami i wymogami ich ochrony.

#### **3.1. ZASADY OCHRONY ZASOBÓW ŚRODOWISKA**

##### **3.1.1 Zasoby geologiczne**

Ochrona złóż kopalin, w tym wód podziemnych termalnych, nastąpi poprzez racjonalne gospodarowanie ich zasobami. W przypadku złóż eksploatowanych głównym zadaniem ochrony jest kompleksowe wykorzystanie zasobów w granicach udokumentowania, a następnie skuteczna i właściwa z punktu widzenia przestrzennego i ochrony środowiska rekultywacja wyrobisk. Znajdujące się w mieście szacunkowe złoża węgla brunatnego, stanowiące fragment Rowu Poznańskiego chroni się poprzez zakaz ich eksploatacji. Ochrona istniejących źródeł wód termalnych nastąpi poprzez racjonalne gospodarowanie właściwościami geotermalnymi złoża i wykorzystanie ich np., w lecznictwie profilaktycznym, rehabilitacyjnym, odnowie biologicznej (na pływalniach, basenach) lub dla potrzeb komunalno – bytowych.

Dla występującego na terenie miasta obszaru górniczego szczegółowe zapisy dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego sformułowano w podstrefach.

##### **3.1.2. Zasoby wód podziemnych**

Dla poprawy obecnej jakości wód podziemnych do poziomu uzyskania wód o bardzo dobrej i dobrej jakości (klasa Ia i Ib) oraz zapewnienia odtwarzalności ich zasobów należy podjąć działania polegające na:

- restrykcyjnym przestrzeganiu zasady równoległego uzbrajania terenów pod zabudowę w infrastrukturę techniczną (szczególnie na obszarach występowania Głównego Zbiornika Wód Podziemnych - GZWP), służącą ochronie środowiska (równoległe i obowiązkowe wprowadzenie kanalizacji sanitarnej, likwidacja zbiorników bezodpływowych na nieczystości ciekłe),
- ochronie wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzące ze źródeł rolniczych poprzez stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej”,

- ograniczeniu i eliminowaniu wykorzystania wód podziemnych do celów innych niż zaopatrzenie ludności w wodę pitną oraz stosowanie do celów technologicznych w przemyśle spożywczym i farmaceutycznym,
- zwiększeniu skuteczności ochrony zasobów wód podziemnych przed ilościową i jakościową degradacją na skutek nadmiernego eksploataowania, przenikania zanieczyszczeń z powierzchni ziemi w szczególności z terenów zurbanizowanych;
- eliminacji zrzutów nieoczyszczonych lub niewystarczająco oczyszczonych ścieków (komunalnych i przemysłowych) do wód otwartych.

### 3.1.3. Zasoby wód powierzchniowych

Dla poprawy jakości obecnego niekorzystnego stanu wód płynących i jeziornych, eliminacji zagrożeń sanitarnych oraz zapewnienia odtwarzalności zasobów wód powierzchniowych zakłada się podjęcie działań zmierzających do:

- uporządkowania gospodarki wodno – ściekowej, w tym: całkowitego wyeliminowania zrzutów nieoczyszczonych lub niewystarczająco oczyszczonych ścieków (komunalnych i przemysłowych) do wód otwartych, modernizacji i rozbudowy Lewobrzeżnej Oczyszczalni Ścieków,
- restrykcyjnego przestrzegania zasady równoległego uzbrajania terenów przeznaczonych pod zabudowę w infrastrukturę techniczną, służącą ochronie środowiska (równoległe i obowiązkowe wprowadzenie kanalizacji sanitarnej, likwidacja zbiorników bezodpływowych na nieczystości ciekłe na terenie miasta),
- zwiększania retencji gruntowej poprzez tworzenie w miarę możliwości zbiorników retencyjnych dla wód opadowych, oraz dążenie do zachowania jak największej ilości powierzchni nieutwardzonych,
- zachowanie istniejących cieków wodnych jako otwartych (poza uzasadnionymi przypadkami),
- likwidacji nielegalnych wysypisk śmieci,
- ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzące ze źródeł rolniczych poprzez stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej”,
- ochrony obrzeży jezior, rzek i cieków przed groźbą i zabudową poprzez pozostawianie pasa terenu – bufora zieleni jako niezbędnego filtra biologicznego.

### Wykorzystanie wód powierzchniowych

W celu wykorzystania potencjału rzeki Warty jako środka transportu towarów i żeglugi turystycznej przewiduje się powstanie portów rzecznych i przystani, których lokalizacje zaproponowano w wersjach wariantowych. Szczegółowe lokalizacje dla powyższych inwestycji wymienione zostały w punkcie 8.10. TRANSPORT LOTNICZY I WODNY.

Dla wzbogacenia Centrum w tereny zieleni urządzonej oraz podkreślenia historycznego charakteru Starego Koryta Warty postuluje się wprowadzenie w jego granicach oczek wodnych, różnych form sztucznego przepływu wody z dopuszczeniem odtworzenia dawnego przebiegu rzeki Warty.



#### 3.1.4. Zasoby gleb w mieście

Działania zmierzające do ochrony gleb powinny mieć charakter dwutorowy. Dotyczyć one będą poprawy jakości gleb występujących zarówno na terenach zieleni w obrębie terenów zurbanizowanych (w szczególności na obszarze śródmieścia), jak i na terenach wykorzystywanych rolniczo.

Na terenach wykorzystywanych rolniczo wskazana jest:

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

Na terenach zurbanizowanych wskazane jest:

- ochrona gleb użytkowanych przyrodniczo jako parki lub zieleńce, przed wyłączeniem ich z tego typu użytkowania,
- ograniczanie nieuzasadnionego przyrostu terenów uszczelnionych na rzecz powiększania powierzchni biologicznie czynnych,
- ochrona gleb przy realizacji różnych inwestycji poprzez stosowanie zespołu działań kompensacji przyrodniczej, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska.

#### 3.1.5. Ochrona powietrza

Głównym celem jest utrzymanie najwyższej jakości powietrza (klasa A) poprzez:

- bezwzględne zachowanie klinów zieleni jako korytarzy przewietrzania miasta,
- tworzenie pasów zieleni, szczególnie wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz rozmieszczanie ich w sposób wspomagający przewietrzanie obszarów szczególnie narażonych na kumulowanie zanieczyszczeń,
- likwidację istniejących w mieście kotłowni węglowo-koksowych oraz zastępowanie ich proekologicznymi źródłami ogrzewania,
- wyeliminowanie istotnych zanieczyszczeń ze strony energetyki zawodowej (elektrociepłownie Karolin i Garbary), wdrażanie technologii przyjaznych środowisku (BAT /Best Available Techniques), stosowanie nowych technologii i instalowanie w zakładach przemysłowych urządzeń odpylających, propagowanie działań zmierzających do wykorzystywania odnawialnych źródeł energii (m.in. słonecznej, wodnej, geotermalnej),
- działania proekologiczne wynikające z polityki transportowej (poprawa jakości paliwa, promocja środków transportu zbiorowego, organizacja płynnego ruchu komunikacyjnego – stosowanie inteligentnego systemu sterowania ruchem, popularyzacja ruchu rowerowego itp.),
- rozwój monitoringu powietrza i badań nad jego jakością.

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

## **3.2. KIERUNKI KSZTAŁTOWANIA I OCHRONY SYSTEMU ZIELENI**

### **3.2.1. System klinowo – pierścieniowy zieleni**

Główną strukturą systemu zieleni miasta jest historycznie ukształtowany system klinowo – pierścieniowy, w obrębie którego sposób zagospodarowania podporządkowany jest ochronie wartości i zasobów przyrodniczych.

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

- wprowadzenie zakazu zabudowy i rozbudowy istniejących obiektów budowlanych na najcenniejszych przyrodniczo terenach zieleni otwartej,
- wskazanie do objęcia najcenniejszych fragmentów klinowo – pierścieniowego systemu planami miejscowymi w celu dodatkowego wzmocnienia ich ochrony,
- zachowanie możliwie największej ciągłości systemu przyrodniczego, w tym dążenie do integracji rozproszonych fragmentów zieleni, ochronę istniejących i realizację nowych powiązań z terenami otaczającymi, z systemem regionalnym i krajowym,
- utrzymanie ciągłości dolin rzek i cieków ,w tym zwłaszcza Strumienia Junikowskiego jako osnowy ekologicznej miasta, bez możliwości nieuzasadnionego kanalizowania cieków otwartych,
- 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 otwartej poprzez podjęcie działań propagujących zalesianie gruntów nieprzydatnych do produkcji rolnej, nieużytków i terenów zrekultywowanych,
- wprowadzenie na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania minimalnych wskaźników dotyczących zachowania powierzchni biologicznie czynnych,
- wykonywanie i przeprowadzanie połączeń komunikacyjnych, napowietrznych i podziemnych rurociągów, linii kablowych oraz innych obiektów liniowych w sposób zapewniający ochronę walorów krajobrazowych, a także minimalizację negatywnego oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze,
- zachowanie korytarzy ekologicznych przy projektowaniu zespołów urbanistycznych,
- ochronę ciągłości korytarzy ekologicznych poprzez nie wprowadzanie barier ekologicznych (np. pełnych ogrodzeń) na terenach zieleni.

System klinowo – pierścieniowy zieleni tworzą tereny wyłączane z zabudowy oraz tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, dla których przewiduje się preferencje dla funkcji sportowo – rekreacyjnej, a także możliwość wprowadzenia funkcji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W granicach miasta nie przewiduje się zabudowy lotniskowej.

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

### 3.2.2. Parki, zieleńce

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

W celu powiększenia (zgodnie z zakładanym wskaźnikiem) terenów służących wypoczynkowi i rekreacji mieszkańców Poznania, Studium zakłada urządzenie nowych parków na terenie miasta, m.in. kontynuację ciągu powiązań parkowych stanowiących „szew zieleni” spinający Jezioro Maltańskie z Górnym Tarasem Rataj i dalej ze Starołąką Małą.

Studium przewiduje także urządzenie parków miejskich, m.in. w bezpośrednim sąsiedztwie szpitala przy ulicy Szwajcarskiej, w rejonie osiedla Winiary oraz poszerzenie parku im. G. Manitiusa.

Na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (w szczególności Rataj i Piątkowa) Studium zakłada utrzymanie parków osiedlowych i powiększenie ich powierzchni w miarę możliwości przestrzennych.

W celu wzmocnienia południowo - zachodniego klina zieleni wskazuje się odtworzenie dwóch parków w rejonie Kopaniny (założenia dawnych cegielni).

### 3.2.3. Obszary leśne

Ochrona obszarów leśnych i zadrzewionych zakłada działania zmierzające do ochrony tych terenów będących ostoją różnorodności biologicznej i krajobrazowej, jak również miejsc wypoczynku i rekreacji mieszkańców miasta. Należy przede wszystkim dążyć do uznania (zgodnie z ustawą) wszystkich lasów w mieście za lasy ochronne. Podstawowy cel w zakresie ochrony i zrównoważonego rozwoju lasów realizowany winien być przede wszystkim przez zwiększanie lesistości, w tym poprzez stworzenie w mieście systemu zalesień.

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

- utrzymywanie, ochronę i kształtowanie terenów leśnych poprzez racjonalne gospodarowanie zasobami leśnymi, w tym zapewnienie ochrony leśnych zasobów genowych,
- tworzenie nowych obszarów leśnych i wzbogacanie ich poprzez dolesienia i przebudowę drzewostanów zmienionych i silnie uszkodzonych (w szczególności lasów komunalnych), dostosowanie zalesień do warunków siedliskowych i antropopresji,
- dążenie do integracji rozproszonych fragmentów zieleni leśnej w ciągły system,
- utrzymywanie wielofunkcyjności przyrodniczej lasów i obszarów zadrzewionych w celu zachowania korzystnego wpływu na jakość środowiska (tj. wykorzystanie funkcji wodochronnej, klimatotwórczej i glebochronnej),
- wdrażanie zasad ustalonych w planach urządzenia lasów.

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

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

#### 3.2.4. Rolnicza przestrzeń produkcyjna

Głównym przyjętym kierunkiem jest stopniowa minimalizacja terenów produkcji rolniczej w mieście. Istniejącą funkcję rolniczą na terenach przewidzianych na cele inwestycyjne należy traktować jako tymczasową. Tereny te, w celu zachowania ładu przestrzennego w ramach nowego zagospodarowania, należy chronić przed chaotycznym zainwestowaniem. Funkcja rolnicza pozostaje utrwalona głównie na terenach wyłączonych z zabudowy, wchodzących w skład pierścieniowo – klinowego systemu zieleni miasta. Na terenach rolnych wyłączonych z zabudowy przewiduje się zakaz lokalizowania zabudowy zagrodowej.

Przyjęto, że na terenach, gdzie będzie prowadzona działalność rolnicza ochrona gleb oraz wód gruntowych przed degradacją wynikającą z intensywnej produkcji rolniczej (zanieczyszczenia azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych) odbywać się będzie poprzez stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej”.

W Studium założono zmianę przeznaczenia istniejących gleb klas V i VI oraz zrekultywowanych do produkcji rolnej na tereny parków, lasów lub tereny rekreacji i sportu, o ile wpisują się w ogólnomiejski system terenów zieleni.

Na terenach rolnych zlokalizowanych w pobliżu ruchliwych tras komunikacyjnych, zakładów przemysłowych oraz w odległości min. 150 m od krawędzi skrajnego pasa drogowego autostrady – wprowadza się zakaz upraw rolnych i ogrodniczych (warzywniczo – owocowych).

#### 3.2.5. Tereny ogrodów działkowych

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

- niedopuszczania do nielegalnego przekształcania ogrodów działkowych w tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- realizacji podłączeń ogrodów do miejskiej sieci wodociągowej i sanitarnej z jednoczesnym eliminowaniem szamb,
- wspierania działań na rzecz zachowania i tworzenia nowych ogrodów działkowych na obszarach peryferyjnych, jako elementów uzupełniających system zieleni w mieście,
- preferowania ogrodzeń ażurowych w celu umożliwienia migracji zwierzętom (z wyjątkiem ogrodów działkowych pozostających w sąsiedztwie dróg klasy G i GP),
- ograniczenia wysokości obiektów towarzyszących (świetlice, budynki techniczne) do 1 kondygnacji oraz lokalizowania parkingów i punktów zbierania odpadów wewnątrz ogrodów działkowych.

Na terenach ogrodów działkowych zlokalizowanych w pobliżu ruchliwych tras komunikacyjnych, w tym autostrady oraz zakładów przemysłowych postuluje się wprowadzenie zakazu upraw ogrodniczych (warzywniczo – owocowych).

Wskazane w Kierunkach do zachowania tereny zieleni oraz tereny otwarte, w tym pracownicze ogrody działkowe, mogą być rozbieżne co do granic wskazanych w Uwarunkowaniach. Rozbieżności te wynikają między innymi z uwzględnienia rozwiązań komunikacyjnych przyjętych w Studium.

### 3.3. OBSZARY CENNE PRZYRODNICZO

Studium uwzględni obszary cenne przyrodniczo, zweryfikowane w trakcie prac planistycznych, w tym także takie, dla których wskutek zmian w ustawodawstwie, nie podtrzymano dotychczas powołanych form ochrony przyrody. Odnosi się to do zespołów przyrodniczo – krajobrazowych i niemal wszystkich dotychczasowych użytków ekologicznych. Jedynie użytki ekologiczne lub ich części, które znajdują się w granicach obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego opracowanych po 2000 r. - objęte są (w granicach określonych planem miejscowym) obowiązującą formą ochrony przyrody. Dotyczy to następujących użytków ekologicznych: „Główna”, „Wilczy Młyn”, „Fort V Lechicka” i „Olszak I”. Moc prawną zachowały również istniejące rezerwy przyrody, których ochrona realizowana jest na podstawie innych aktów prawnych.

W Studium określono **granice obszarów cennych przyrodniczo, wskazanych do objęcia różnymi formami ochrony przyrody**, w tym dolinę rzeki Warty, główną oś układu przyrodniczego Wielkopolski, stanowiącą korytarz ekologiczny o randze krajowej – proponowaną w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego do objęcia ochroną jako obszar chronionego krajobrazu.

Studium nie określa rodzaju powoływanej formy, przyjmując że nastąpi to na etapie opracowania specjalistycznego, stanowiącego jednocześnie podstawę do ewentualnego uszczegółowienia przebiegu granic - w stosunku do zaznaczonych w Studium - w granicach terenów otwartych. Jeżeli jednak szczegółowa waloryzacja wykaże, że wartość przyrodnicza terenów lub ich części wskazanych w Studium jako cenne przyrodniczo została utracona, dla ww. terenów obowiązują ustalenia jak dla terenów ZKO. Zmiany te powinny być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności zmiany Studium w tym zakresie.

Dla ochrony wartości terenów cennych przyrodniczo Studium generalnie wyklucza możliwość lokalizowania w ich obrębie zabudowy, jednocześnie nakładając konieczność opracowania dla tych terenów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dopuszcza się wyłącznie inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zapisane w dokumentach wyższego rzędu.

W przypadku ponownego powołania zespołów przyrodniczo - krajobrazowych obowiązywać będą dodatkowo na ich obszarze ograniczenia wynikające z uchwał powołujących te formy ochrony przyrody, przy czym przy powoływaniu powyższych form należy uwzględnić ustalenia Studium zawarte w części szczegółowej dla stref i podstref.

Niezależnie od powyższego, Ministerstwo Środowiska zgłosiło (na podstawie Dyrektywy Siedliskowej) system XIX-wiecznych fortyfikacji w Poznaniu PLH300005 - do zatwierdzenia przez Komisję Europejską jako formę ochrony przyrody NATURA 2000 oraz obszar Natura 2000 Biedrusko PLH 300001, który częściowo w rejonie Radojewa sięga na teren Poznania.

W zakresie obszarów Natura 2000 Studium uwzględnia materiały i informacje uzyskane na dzień 31.03. 2005 r. z Ministerstwa Środowiska – Departament Ochrony Przyrody.

W związku z powyższym ewentualne zmiany i korekty Dyrektywy Siedliskowej Natura 2000, powstałe po dacie przyjęcia Studium przez Radę Miasta Poznania, ze względu na nadrzędny charakter ochrony przyrody - powinny być uwzględnione w opracowywanych planach miejscowych, bez konieczności zmiany Studium w tym zakresie.

## **4. ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW**

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

Jako główne kierunki ochrony w Studium przyjęto:

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

Działania w obrębie środowiska kulturowego służące jego ochronie i kształtowaniu, podejmowane będą wspólnie z zadaniami w zakresie rehabilitacji odpowiednich obszarów i zabytków.

### **4.1. ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO DLA OBSZARÓW OBJĘTYCH FORMĄ OCHRONĄ ZABYTKÓW**

Studium w pełni uwzględnia dziedzictwo kulturowe miasta Poznania, w którego skład wchodzi zasób obiektów kultury o dużych wartościach historycznych i artystycznych.

Zakłada się ochronę wpisanych do Rejestru Zabytków dla miasta Poznania ok. 500 obiektów nieruchomości, w tym następujące zespoły architektoniczno-urbanistyczne:

- 1) zespół miasta lokacyjnego – Stare Miasto,
- 2) zespół Starego Rynku,
- 3) zespół śródmieścia – centrum miasta w obrębie XIX-wiecznej twierdzy pruskiej,
- 4) zespoły najstarszych obrzeżnych dzielnic - Ostrów Tumski, Śródka, Łazarz, Wilda, Ostroróg, Jeżyce,

- 5) zespół tzw. ring Stübgena – aleje Niepodległości – ul. Królowej Jadwigi,
- 6) zespół tzw. Johówki - kwartał ulic J.Matejki - S.Wyspiańskiego – Ułańska - A.Grottgera,
- 7) zespół secesyjnych kamienic – kwartał ulic F.D.Roosevelta – Z.Krańskiego-Zacisze,
- 8) Sołacz - zespół mieszkalny, Park Sołacki, al. Wielkopolska – aleja kasztanowców.

Granice terenów objętych wpisem do rejestru zabytków obrazują historyczne zasięgi danego założenia, obiektu lub funkcji. W wyniku procesów urbanizacji część z nich (głównie dotyczy to stref wokół XIX-wiecznych fortów) swym zasięgiem obejmuje obecnie tereny funkcjonalnie przekształcone, „obce”. W Studium przyjęto, że wyżej wymienione granice obszarów wpisanych do rejestru zabytków, na podstawie przeprowadzanych badań mogą ulec zmianie decyzją właściwego Ministra, co nie spowoduje nieważności Studium w tym zakresie.

W ramach ochrony podstawowych wartości kulturowych miasta Poznania, jakimi są **historyczne układy urbanistyczne** Śródmieścia, Śródki, Ostrowa Tumskiego i dzielnic wielkomiejskich Jeżyc, Łazarza, Wildy oraz Sołacza, a także odrębnych założeń urbanistycznych np. Ring Stübgena, kliny zieleni, przyjęto wytyczne do zasad kształtowania przestrzeni miasta, które sformułowano w ustaleniach szczegółowych stref i podstref.

Na powyższych obszarach należy szczególnie zadbać o:

- zachowanie historycznie ukształtowanych układów przestrzennych oraz otoczenia historycznych budowli i zespołów zabytkowych;
- przywrócenie tożsamości XIX-wiecznych dzielnic poprzez podkreślenie ich indywidualnych cech przestrzennych,
- wydobycie elementów krystalizujących przestrzeń, walorów dawnego zagospodarowania, elementów symbolicznych;
- modernizację lub wymianę małowartościowej zdekapitalizowanej lub dysharmonizującej zabudowy, przy jednoczesnym obowiązku uwzględnienia w trakcie modernizacji kontekstu historyczno – przestrzennego;
- utrzymanie i ochronę dotychczas zachowanych 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,
- utrzymanie i ochronę istniejącej zieleni parkowej i zadrzewień ulic,
- zachowanie i wyeksponowanie pozostałości wewnętrznego pierścienia fortyfikacji pruskich.

Wpisem do rejestru zabytków objęty jest zespół fortów zewnętrznego pierścienia fortyfikacji (18 fortów artyleryjskich głównych i pośrednich) z okresu, gdy Poznań był pruską twierdzą fortową. Forty będące miejscami zimowania nietoperzy wskazane są do objęcia formą ochrony przyrody NATURA 2000 (rozdz. 3)

W przypadku fortów ochrona obejmuje wszystkie elementy dzieła fortyfikacyjnego (budowle kubaturowe, nasypy ziemne, zieleń forteczna), bez możliwości wprowadzania na ich teren nowej

zabudowy, przy wskazaniu funkcji prawidłowo wpisującej się w charakter obiektów fortecznych (zapisanych w ustaleniach szczegółowych dla stref i podstref), z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z obszaru ochrony Natura 2000. W celu wyeksponowania całego XIX-wiecznego systemu fortyfikacji należy w miarę możliwości dążyć do uczytelnienia układu dawnych dróg rokadowych, w tym także poprzez wytworzenie alternatywnych połączeń umożliwiających stworzenie spójnego systemu.

Studium zakłada także kontynuację koncepcji klinowo-pierścieniowego systemu zieleni dla Poznania, opracowanej przez prof. Władysława Czarneckiego i Adama Wodzickę w okresie dwudziestolecia międzywojennego, jako podstawowej struktury kształtującej jego układ przestrzenny i stanowiącej wyróżnik miasta w skali kraju.

## 4.2. OBSZARY NIE OBJĘTE FORMĄ OCHRONY ZABYTKÓW

W celu zachowania wyjątkowych walorów kulturowych istniejących historycznych układów urbanistycznych, ruralistycznych, założeń dworskich i pałacowych, zespołów zabudowy, a także pojedynczych obiektów architektonicznych i zieleni poza obszarami chronionymi prawnie w formie wpisu do rejestru zabytków, studium wyznacza w granicach miasta Poznania minimalne obszary cenne kulturowo nie objęte formą ochrony zabytków wskazane do objęcia ochroną. Obszary te obejmują zespoły i obiekty o wysokich wartościach kulturowych, architektonicznych bądź krajobrazowych, znaczących dla kształtowania tożsamości miasta.

Do obszarów tych należą:

- **historyczne wsie o czytelnym układzie przestrzennym** (układy wsi o czytelnym historycznym układzie przestrzennym występujące bez założenia dworskiego i folwarcznego posiadające zachowane autentyczne ukształtowanie wraz z elementami dawnego rozplanowania działek, dróg, rozłogów pól, w większości pełniące swą pierwotną funkcję rolniczą w historycznych granicach wsi) np. **Krzesinki, Fabianowo,**
- **wsie o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem pałacowo – dworsko – parkowym i folwarcznym**, różnią się od wyżej wymienionych tym, iż w ich granicach znajdują się założenia np. **Morasko, Radojewo,**
- **założenia pałacowo - dworsko - parkowe i folwarczne** (układy przestrzenne składające się z założenia pałacowego, dworskiego, parku i zespołu folwarcznego, rozbudowane później o kolonie mieszkaniowe. Wytypowane obszary są bardzo zróżnicowane pod względem nasycenia elementami dziedzictwa kulturowego: występują tu wartościowe obiekty architektoniczne - zespoły sakralne, rezydencje, dwory wpisane do rejestru zabytków oraz obiekty przyrodnicze objęte ochroną i ewidencją konserwatora przyrody), np. **Marcelin, Wielkie,**
- **wsie silnie przekształcone, zurbanizowane** (w ich zabudowie widoczne są ślady wiejskiej przeszłości, jednak generalnie trwają na tych terenach intensywne procesy inwestycyjne, prowadzące do tzw. „dzikiej” urbanizacji) np. **Górczyn, Dębiec,**
- **zespoły osiedli mieszkaniowych**, np. **osiedle Warszawskie, Plac Lipowy,**
- **zespoły koszarowe**, np. **Koszary Saperów przy ul. Rolnej,**



- **zespoły rekreacyjne**, np. **Park Szelągowski**,
- **zespoły poprzemysłowe**, w tym m.in. cegielnie, budynki stacji kolejowych, młyny.

Studium wskazuje **minimalne zasięgi obszarów cennych kulturowo, nie objętych formą ochrony zabytków**, na których proponuje się ochronę zachowanych elementów kulturowych, zwłaszcza historycznych układów przestrzennych, szczególnych w zakresie rozplanowania, skali i ukształtowania zabudowy, założeń i układów wiejskich.

Zasady ochrony i kształtowania przestrzennego ww. obszarów określono w ustaleniach szczegółowych dla poszczególnych stref i podstref.

Ponadto w Studium przyjęto zasadę, że w przypadku konieczności likwidacji pojedynczych obiektów uznanych przez Miejskiego Konserwatora Zabytków - MKZ jako cenne, należy wykonać dla nich szczegółową dokumentację konserwatorską i fotograficzną, poprzedzającą rozbiórkę.

#### **4.3. OCHRONA ZABYTEKÓW ARCHEOLOGICZNYCH**

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

Do rejestru zabytków wpisanych jest 16 stanowisk archeologicznych – cmentarzysk i osad wczesnośredniowiecznych.

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

Główne obszary ochrony archeologicznej przedstawiono na mapie nr 04/01 załączonej do tekstu *Kierunków*.

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

#### **4.4. DZIAŁANIA W ZAKRESIE DZIEDZICTWA KULTUROWEGO**

Głównym celem ochrony dziedzictwa kulturowego miasta jest utrzymanie ciągłości jego rozwoju z zachowaniem różnorodności dziedzictwa historycznych przestrzeni miejskich oraz poprawa estetyki i wzbogacenie atrakcyjności fragmentów zdegradowanych i dysharmonizujących. Dla zapewnienia historycznej ciągłości rozwoju, ochrona wartości kulturowych (oczywiście w połączeniu z ochroną środowiska przyrodniczego) Studium wytycza kierunki, w których obowiązującą zasadą jest dążenie do integracji historycznych i współczesnych rozwiązań koncepcyjnych, projektów, programów, inwestycji dotyczących struktur architektonicznych i urbanistycznych.

W odniesieniu do miasta Poznania Studium proponuje opracowanie długofalowych programów dotyczących ochrony, adaptacji, rehabilitacji i przekształceń:

- zachowanych zespołów pałacowych, dworskich i folwarcznych,
- pojedynczych zabytków, zespołów i obszarów przemysłowych np. obszar po cegielniach Rudnicze Wykopy– Kopanina,
- układów ruralistycznych,
- budownictwa mieszkaniowego charakterystycznego dla peryferii Poznania np. przy założeniach dworskich i dawnych wsi podmiejskich.

Programy powinny zainicjować i stać się katalizatorem całego zespołu działań (sanacyjnych, renowacyjnych, modernizacyjnych i rewitalizacyjnych), mających na celu stworzenie wysokiej jakości przestrzeni historycznej i kulturowej, atrakcyjnej dla mieszkańców Poznania i przyszłych pokoleń.

Studium uwzględni działania na rzecz rewitalizacji zapisane w Planie Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005 –2010 - są to projekty dot. uporządkowania i unowocześnienia przestrzeni śródmiejskiej.

Zdegradowane obszary miejskie, położone na terenach cennych kulturowo, wskazano w Studium do objęcia działaniami rehabilitacyjnymi, co jest zbieżne z zapisami zawartymi w Zintegrowanym Programie Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006.

#### **4.5. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ**

Wytypowanie wartościowych dóbr kultury współczesnej wskazanych do objęcia ochroną jest obowiązkiem ustawowym, prowadzącym jednocześnie w przypadku Poznania do stworzenia listy o subiektywnym charakterze. W Studium uwzględnia się wykonaną na podstawie opracowania „Wartości kulturowe miasta Poznania” (patrz: bibliografia), autorską listę wybitnych współczesnych obiektów w Poznaniu wskazanych do ochrony oraz wybór autorski z „Wstępnej listy zespołów i obiektów architektonicznych Poznania typowanych do ochrony jako dobra kultury z lat ok. 1900 – 1990” przedstawionej jako opracowanie Stowarzyszenia Architektów Polskich:

- Okraglak, ul. S.Mielżyńskiego 14,
- hala widowiskowa Arena, ul. St.Wyspiańskiego,
- kościół pw. św. Jana Bosko, ul. Warzywna 17,
- hotel Mercure (d. Merkurs), ul. Roosevelta,
- centrum handlowe Stary Browar,
- zespół obiektów straży pożarnej przy ul. Masztalarskiej,
- Dom Weterana, ul. Ugory,
- Urząd skarbowy przy ul. Libelta,
- Sąd Okręgowy przy Al. K.Marcinkowskiego,
- Wydział Budownictwa Lądowego Politechniki Poznańskiej,
- Wydział Nauk Społecznych UAM przy ul. A.Szamarzewskiego,
- Akademia Ekonomiczna (zabudowania dydaktyczne) przy ul. Wojska Polskiego,
- Zespół pl. Wielkopolskiego,
- Zespół mieszkaniowy przy ul. Działowa, Św. Wojciech,
- Zespół mieszkaniowy DBOR przy ul. A.Kosińskiego, J.Prądyńskiego,

- Zespół pl. Cyryla Ratajskiego,
- Instytut Obróbki Plastycznej przy ul. Jana Pawła II,
- Wojewódzki Szpital Chorób Płucnych i Gruźlicy wraz z parkiem – ul. A.Szamarzewskiego,
- Klinika Psychiatryczna przy ul. Bukowskiej, Szpitalnej,
- Szkoła Podstawowa nr 13 przy al. Niepodległości,
- AWF (budynek dydaktyczny) przy ul. Królowej Jadwigi.

## 5. KIERUNKI ZMIAN W PRZEZNACZENIU TERENÓW

Zakładany rozwój przestrzenny miasta w swych głównych założeniach jest kontynuacją i rozwinięciem kierunków przyjętych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, uchwalonym uchwałą Nr XXI/276/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 23 listopada 1999 roku, zmienionym uchwałą Nr XXV/171/IV/2003 Rady Miasta Poznania z 10 lipca 2003 r.

Przewidywane kierunki wiążą się z dwojakim charakterem zmian w przeznaczeniu terenów:

- zmianą przeznaczenia dotychczasowych terenów rolnych na funkcje mieszkaniowe, usługowe, przemysłowe, sportu i rekreacji oraz zieleni otwartej, co głównie dotyczy terenów Moraska, Radojewo i Umultowa, a także Pokrzywna, Splawia i Krzesin;
- zmianami jakościowymi związanymi z przekształceniami funkcjonalno – przestrzennymi terenów już zainwestowanych.

Przeznaczenie swoje zmieniają także tereny rolne proponowane na cele zalesień.

### 5.1. KATEGORIE PRZEZNACZENIA TERENÓW

Zmiana przeznaczenia była główną przesłanką do zakwalifikowania terenów w mieście do jednej z trzech kategorii, określających zakres oraz możliwości ich zabudowy i zagospodarowania:

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

#### 5.1.1. Tereny wyłączone z zabudowy

Do terenów wyłączonych z zabudowy należą:

- tereny tworzące główny szkielet funkcjonalno – przestrzenny miasta w postaci klinowo - pierścieniowego systemu zieleni otwartej: tereny lasów, doliny rzek i strumieni, jeziora, tereny rolnicze;

- tereny położone poza klinowo - pierścieniowym systemem zieleni otwartej obejmujące: zieleń parków, zieleńce, pozostałe tereny lasów i tereny rolnicze.

Tereny wyłączone z zabudowy określone są linią nieprzekraczalną dla funkcji sąsiednich, nie związanych z przyrodą. Ma to na celu ochronę istniejącego potencjału przyrodniczego, powstrzymanie ekspansji procesów urbanizacji na tereny zieleni, a także zapobieganie traktowaniu tych terenów jako rezerwy pod zabudowę.

Tereny wyłączone z zabudowy, tworzące główny szkielet funkcjonalno – przestrzenny miasta w postaci klinowo - pierścieniowego systemu zieleni, obejmują m.in. tereny otwarte (**ZKO**) i obszary cenne przyrodniczo (**ZKO1...**), na których zakazuje się lokalizacji nowej zabudowy zagrodowej i siedliskowej.

W ramach obszarów **ZKO**, zgodnie z uszczegółowieniem w strefach dopuszcza się utrzymanie istniejącego zainwestowania, z możliwością przebudowy lub rozbudowy, z zachowaniem istniejącego procentu zabudowy. Szczegółowe warunki zagospodarowania należy określić na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W ramach obszarów **ZKO1...** dopuszcza się utrzymanie istniejącego zainwestowania bez prawa: powiększania terenu nieruchomości, budowy nowych budynków i rozbudowy istniejących.

Na terenach wyłączonych z zabudowy mogą być lokalizowane w uzasadnionych przypadkach wyłącznie inwestycje celu publicznego z zakresu infrastruktury technicznej oraz infrastruktury transportowej – wyłącznie w zakresie możliwości lokalizacji w rejonie Moraska i Radojewa poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu) - zgodnie z zapisami w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego – do uściślenia na etapie planu miejscowego i przy uwzględnieniu przepisów odrębnych.

Wszystkie ww. tereny w Studium określono jako:

- ZKO** tereny otwarte: lasy, doliny rzek i strumieni, jeziora, tereny rolnicze - współtworzące klinowo - pierścieniowy system zieleni,
- ZKO\*** tereny otwarte: lasy, doliny rzek i strumieni, jeziora, tereny rolnicze - współtworzące klinowo - pierścieniowy system zieleni, z warunkowym dopuszczeniem funkcji towarzyszącej,
- ZKO<sub>1,2</sub>** tereny otwarte cenne przyrodniczo - współtworzące klinowo - pierścieniowy system zieleni,
- ZO** tereny otwarte, położone poza klinowo – pierścieniowym systemem zieleni,
- ZO<sub>L</sub>** tereny otwarte, położone poza klinowo – pierścieniowym systemem zieleni – tereny leśne i do zalesień,
- ZO<sub>R</sub>** tereny otwarte, położone poza klinowo – pierścieniowym systemem zieleni – tereny rolnicze,
- ZN** tereny rezerwatów przyrody,
- ZP** tereny parków.

### 5.1.2. Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania

Tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania obejmują:

- tereny ze znaczną przewagą zieleni, na których występuje specjalny sposób zagospodarowania, jak: cmentarze, ogrody działkowe, ogrody specjalistyczne, tereny sportowo - rekreacyjne;
- tereny, na których występuje specjalny sposób zagospodarowania, jak: tereny związane z gospodarowaniem odpadami komunalnymi, obszar i teren górniczy, tereny lotnisk, itp.
- tereny pod zabudowę, warunkowo wyznaczone na terenach klinowo - pierścieniowego systemu zieleni otwartej lub na obszarach o szczególnych warunkach środowiska przyrodniczego (np. położonych w granicach obszaru ochrony Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 144), w tym także traktowane częściowo jako rezerwy inwestycyjne o przewidywanej funkcji mieszkaniowo – usługowej;
- tereny zainwestowane, znajdujące się w obszarze ograniczonego użytkowania dla lotniska Krzesiny.

Podstawowe przeznaczenie terenów o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania dla funkcji: usług, sportu i rekreacji oraz zabudowy mieszkaniowej – **U\***, **US\***, **M\*** zostało określone w ramach terenu brutto. Uzupełnienie głównych funkcji stanowią przestrzenie ośrodkodotwórcze, m.in.: parki, zieleńce, place, a także ulice dojazdowe i lokalne.

Wyznaczone tereny o ww. przeznaczeniu stanowią maksymalne powierzchnie tych funkcji.

Na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania mogą być lokalizowane inwestycje celu publicznego, nie kolidujące z podstawową funkcją terenu.

W przypadku zmiany linii rozgraniczających terenów infrastruktury transportowej, sposób zabudowy i zagospodarowania terenów do nich przyległych należy rozstrzygać na etapie sporządzania miejscowego planu.

Ww. tereny o **przeznaczeniu podstawowym brutto** w Studium określono jako:

- ZD** tereny ogrodów działkowych,
- ZC** cmentarze,
- ZS** ogrody specjalistyczne,
- ZP\*** teren zieleni parkowej, z dopuszczeniem funkcji towarzyszącej,
- UF** usługi w fortach,
- UF\*** usługi w fortach / z utrzymaniem terenu parku,
- US1\*** tereny sportu i rekreacji, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni lub na obszarach o szczególnych warunkach środowiska przyrodniczego – otwarte (niekubaturowe) obiekty sportowe w zieleni,
- US2\*** tereny sportu i rekreacji, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni – obiekty sportowe otwarte (niekubaturowe) i kubaturowe w zieleni,
- US3\*** tereny sportu i rekreacji - obiekty sportowe otwarte (niekubaturowe) i kubaturowe w zieleni, z możliwością rozszerzenia funkcji, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni,

- M2n\*** tereny zabudowy niskiej, mieszkaniowej jednorodzinnej, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni lub na obszarach o szczególnych warunkach środowiska przyrodniczego,
- M3n\*** tereny zabudowy wolno stojącej niskiej, mieszkaniowej jednorodzinnej, o charakterze willowym, z dużym udziałem zieleni, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni,
- M4n\*** tereny zabudowy wolno stojącej, niskiej, mieszkaniowej jednorodzinnej, rezydencjonalnej, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni lub na obszarach o szczególnych warunkach środowiska przyrodniczego,
- M5n\*** tereny zabudowy niskiej, mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usług i drobnej działalności gospodarczej, położone w obszarze ograniczonego użytkowania lotniska, docelowo przeznaczone do przekształcenia i zagospodarowania zgodnie z zasadami zagospodarowania aktualnie obowiązującymi w obszarze ograniczonego użytkowania lotniska,
- M1n\*** tereny zabudowy niskiej, wolno stojącej mieszkaniowej, wielorodzinnej, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni,
- U1n\*** tereny zabudowy niskiej usługowej, w zieleni, położone w obszarze klinowo - pierścieniowego systemu zieleni lub na obszarach o szczególnych warunkach środowiska przyrodniczego,
- TKL** tereny lotniska,
- PG** teren górniczy – po zakończeniu eksploatacji złoża i rekultywacji przeznaczony do przekształceń zgodnie z ustaleniami Studium zawartymi w części szczegółowej dla stref i podstref,
- O** tereny związane z gospodarowaniem odpadami komunalnymi.

### 5.1.3. Tereny przeznaczone pod zabudowę

Tereny przeznaczone pod zabudowę stanowią główne tereny inwestycyjne miasta o różnorodnym przeznaczeniu, uwzględniającym jego rolę w regionie i kraju oraz potrzeby mieszkańców. Obejmują one tereny już zainwestowane (w tym: wskazane do przekształceń funkcjonalno – przestrzennych) oraz tereny stanowiące rezerwy inwestycyjne.

Tereny te tworzą strukturę czterech stref zabudowy: północnej części miasta (strefa B), północno – wschodniej części miasta (strefa C), południowo – wschodniej części miasta (strefa D) i południowo – zachodniej części miasta (strefa E), oddzielonych układami terenów otwartych, krzyżujących się w centrum (strefa A).

Podstawowe przeznaczenie terenów zostało określone dla terenu brutto.

Uzupełnienie podstawowego przeznaczenia na terenach wskazanych pod funkcje mieszkaniowe – **M** stanowią usługi podstawowe.

- Ponadto na terenach mieszkaniowych (w podstrefach wskazanych w Części Szczegółowej), przewiduje się możliwość lokalizacji usług ogólnomiejskich:

- wzdłuż ulic klasy Z, G, GP, GP, GPS (pod warunkiem zapewnienia prawidłowej dostępności komunikacyjnej) oraz torów kolejowych, w formie pierzei zabudowy izolującej zabudowę mieszkaniową;
- wzdłuż ulic klasy: Z, G, GP, GP, GPS oraz torów kolejowych wskazane jest wytworzenie pasów zieleni izolacyjnej.
- Na terenach mieszkaniowych o określonym rodzaju zabudowy, dopuszcza się realizację zabudowy odbiegającej od rodzaju przeważającego na danym terenie, w zakresie umożliwiającym wytworzenie lub dokończenie założenia urbanistycznego, co oznacza możliwość wprowadzenia niewielkich enklaw zabudowy wielorodzinnej wśród zabudowy jednorodzinnej i odwrotnie.
- Zasady zagospodarowania i zabudowy terenów mieszkaniowych, w tym minimalna wielkość działek na danym obszarze, zostały wskazane odrębnie dla każdej strefy i podstrefy. W uzasadnionych przypadkach, określonych na etapie sporządzania planu miejscowego, dopuszcza się możliwość zabudowy mieszkaniowej na istniejących działkach budowlanych o powierzchni mniejszej niż średnia wielkość przyjęta dla danej podstrefy.

Uzupełnienie podstawowego przeznaczenia na terenach wskazanych pod funkcje: usługowe, sportu i rekreacji oraz przemysłu - **U, US, P** - stanowią obszary służące kreowaniu wspólnych przestrzeni – tj. przestrzenie ośrodkotwórcze, obejmujące m.in. parki, zieleńce, niezbędną sieć ulic dojazdowych i lokalnych.

- Na terenach, dla których wskazano funkcję usługową jako wiodącą, dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej – jako funkcji uzupełniającej, w związku z czym, przewidywane funkcje usługowe nie mogą być źródłem konfliktów w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej.
- Na terenach usługowych oraz przemysłowych, dopuszcza się realizację zabudowy mieszkaniowej w zakresie umożliwiającym dokończenie założenia urbanistycznego, wyłącznie w miejscach wskazanych w miejscowym planie.

W obszarach ograniczonych liniami rozgraniczającymi ulic lub kolei - granice terenów wskazane pod różne funkcje, mogą ulec przesunięciu w wyniku uszczegółowienia na etapie sporządzania miejscowego planu. W przypadku zmiany linii rozgraniczających terenów komunikacyjnych, sposób zabudowy i zagospodarowania terenów do nich przyległych należy rozstrzygać na etapie sporządzania miejscowego planu.

Na terenie zespołów urbanistycznych chronionych wpisem do rejestru zabytków obowiązuje zakaz lokalizacji funkcji i form zabudowy kolidujących z przeznaczeniem podstawowym terenu oraz nieadekwatnych do zakładanej jakości przestrzeni. Sposób zagospodarowania miejsc o szczególnym znaczeniu dla kształtowania przestrzeni miejskiej, należy określać poprzez opracowanie miejscowego planu.

W ramach terenów wskazanych pod zabudowę, sposób zagospodarowania działek, których ponad 50% powierzchni stanowi zieleń wysoka, powinno rozstrzygać się na etapie sporządzania miejscowego planu.

W Studium wyznacza się **teren funkcjonalnego śródmieścia** - przewidziany do utrzymania lub poszerzenia, tworzący zgrupowanie historycznej, intensywnej zabudowy oraz zabudowy, która powinna utrzymywać jej charakter.

Na terenie funkcjonalnego śródmieścia nie przewiduje się lokalizacji nowych funkcji produkcyjnych, a dotychczasowe tereny o takiej funkcji proponuje się do przekształceń funkcjonalno - przestrzennych.

Teren funkcjonalnego śródmieścia obejmuje Ostrów Tumski, Śródkę, strefę centralną A (w tym Stare Miasto), historycznie ukształtowane dzielnice: Jeżyce, Łazarz, Wilda, Sołacz oraz wskazane tereny prawobrzeżnej Warty, w tym obszar tzw. Łaciny. Jego granice wyznaczają:

- o wschodnia krawędź ulic: Niestachowska, St.Żeromskiego, S.Przybyszewskiego, Wł.Reymonta,
- o północna krawędź ulicy: Hetmańskiej,
- o wschodnia krawędź ulicy Dolna Wilda, południowa krawędź ulicy św. Jerzego, wschodnia krawędź ulicy Droga Dębińska, południowa krawędź ulicy Bielniki, zachodnia krawędź terenów otwartych doliny Warty,
- o południowa krawędź ulic: Królowej Jadwigi, Bolesława Krzywoustego,
- o wschodnia krawędź ulicy Inflanckiej, północna krawędź ulicy Abp. A.Baraniaka,
- o zachodnia krawędź ulic: Jana Pawła II, Podwale, Zawady, Główna,
- o południowa krawędź planowanego połączenia komunikacyjnego, łączącego ulice: Winogrady i Główna,
- o zachodnia krawędź ulicy Szelałowskiej,
- o południowa krawędź alei Armii Poznań,
- o północna krawędź terenów kolejowych i ulicy Przepadek,
- o południowe krawędzie ulic: Urbanowskiej i Wojska Polskiego.

Ponadto na obszarze Główniej dopuszcza się możliwość kształtowania zabudowy z uwzględnieniem zasad charakterystycznych dla zabudowy śródmiejskiej tak, aby w przyszłości teren ten mógłby być zaliczony do strefy funkcjonalnego śródmieścia.

Ww. tereny **o przeznaczeniu podstawowym brutto** w Studium określono jako:

- UMsw** tereny zabudowy śródmiejskiej, zwartej, średniowysokiej o funkcji: usługowej centrotwórczej i ogólnomiejskiej oraz mieszkaniowej wielorodzinnej,
- UMn** tereny zabudowy śródmiejskiej, niskiej o funkcji: usługowej centrotwórczej i ogólnomiejskiej oraz mieszkaniowej,
- MUsu** tereny zabudowy śródmiejskiej, zwartej, średniowysokiej o funkcji mieszkaniowo-usługowej ogólnomiejskiej,
- M1sw** tereny zabudowy średniowysokiej, mieszkaniowej, wielorodzinnej blokowej i kwartałowej z usługami podstawowymi,
- M1n** tereny zabudowy niskiej, mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami podstawowymi,
- M2n** tereny zabudowy niskiej, mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami podstawowymi,
- M4n** tereny zabudowy wolno stojącej niskiej, mieszkaniowej, jednorodzinnej, rezydencjonalnej, w zieleni z usługami podstawowymi,



- M5n** tereny zabudowy niskiej: mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami podstawowymi oraz usług i drobnej działalności gospodarczej,
- U1sw** tereny zabudowy średniowysokiej o funkcji usługowej,
- U1n** tereny zabudowy niskiej, o funkcji usługowej,
- U2n** tereny zabudowy niskiej, w zieleni, o funkcji usługowej,
- U2sw** tereny zabudowy średniowysokiej, w zieleni, o funkcji usługowej,
- US1** tereny sportu i rekreacji – otwarte (niekubaturowe) obiekty sportowe w zieleni,
- US2** tereny sportu i rekreacji - obiekty sportowe otwarte (niekubaturowe) i kubaturowe w zieleni,
- US3** tereny sportu i rekreacji - obiekty sportowe otwarte (niekubaturowe) i kubaturowe w zieleni, z możliwością rozszerzenia funkcji,
- P1sw** tereny zabudowy średniowysokiej: zakładów przemysłowych wysokich technologii,
- P1n** tereny zabudowy niskiej: zakładów przemysłowych wysokich technologii,
- P2sw** tereny zabudowy średniowysokiej: zakładów przemysłowych, w tym wysokich technologii, baz, składów, hurtowni, półhurtowni i innej działalności gospodarczej oraz zakładów recyklingu i baz technicznych,
- P2n** tereny zabudowy niskiej: zakładów przemysłowych, w tym wysokich technologii baz, składów, hurtowni, półhurtowni i innej działalności gospodarczej oraz zakładów recyklingu i baz technicznych
- P3n** tereny zabudowy niskiej: baz, składów, hurtowni, półhurtowni i innej działalności gospodarczej oraz zakładów recyklingu i baz technicznych.

## **5.2. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM I PONADLOKALNYM**

Cele publiczne, o których mowa w niniejszym Studium, określone zostały zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603 z późn. zm.).

### **5.2.1 Cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym**

Studium uwzględnia następujące cele publiczne o znaczeniu ponadlokalnym wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego, uchwalonego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego uchwałą Nr XLII/628/2001 z 26 listopada 2001 r., ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego Nr 35, poz. 1052 z 2002 r.:

- lokalizację III ramy komunikacyjnej jako drogi krajowej,
- rozbudowę portu lotniczego Ławica,
- przeciwdziałanie dekapitalizacji szlaku żeglownego na rzece Warcie (budowli, urządzeń hydrotechnicznych) oraz lokalizację nowego portu rzeczno-jeziornego w Poznaniu – w rejonie stoczni rzecznej na Starołęce lub w północnej części Ostrowa Tumskiego,
- lokalizację linii elektroenergetycznych wysokich napięć 220 kV i 110 kV,

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

Do celów publicznych ponadlokalnych zalicza się także wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie (z przewidywanymi przekształceniami) doprowadzające ruch do III ramy komunikacyjnej, o których mowa w rozdziale 8. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTU, a także trasy tramwajowe, rozbudowę dworca autobusowego PKS, dworce miejskie – przesiadkowe (do których dochodzi m.in. komunikacja zbiorowa gmin sąsiednich, w tym m.in. planowane miejskie dworce: „Grudzieniec”, „Aleja Polska” i Wschodni) oraz ulice klasy G i GP doprowadzające komunikację zbiorową do ww. dworców.

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

- kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Morasku – Umultowie,
- kampusu Politechniki Poznańskiej wzdłuż rzeki Warty, na terenie w rejonie ul. Nieszawskiej i w rejonie placu M. Skłodowskiej – Curie,
- kampusu Akademii Medycznej w rejonie ul. St. Przybyszewskiego – Bukowska oraz lokalizacja Centrum Dydaktyczno-Klinicznego i Uczelnianego Centrum Radioterapii przy ul. Grunwaldzkiej w bezpośrednim sąsiedztwie szpitala klinicznego nr 2,
- nowe obiekty Akademii Muzycznej i Akademii Ekonomicznej w rejonie ul. Skośna – Towarowa – Składowa,
- nowe obiekty Akademii Rolniczej w rejonie ul. Dojazd,
- nowe obiekty Akademii Wychowania Fizycznego w rejonie ul. Droga Dębińska,

Ponadto przewiduje się w Poznaniu w rejonie ulic D.Chłapowskiego – Dolna Wilda lokalizację zintegrowanej siedziby poznańskich jednostek skarbowych – jako cel publiczny o znaczeniu ponadlokalnym.

Powyższe inwestycje powinny znaleźć odzwierciedlenie w ustaleniach zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego i planu obszaru metropolitalnego.

### 5.2.2 Cele publiczne o znaczeniu lokalnym

Do celów publicznych o znaczeniu lokalnym należą wszystkie ulice – drogi publiczne, z wyjątkiem wymienionych w podrozdziale 5.2.1., a także m. in.:

- planowana zajezdnia tramwajowa na Franowie i rozbudowa zajezdni autobusowej przy ul. Mogileńskiej – Pustej,
- magistrale wodociągowe, kolektory sanitarne, ogólnospławne i deszczowe, linie energetyczne i stacje elektroenergetyczne 110/15kV, o których mowa w rozdziale 10. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ,
- inwestycje związane z gospodarką odpadami, o których mowa w rozdziale 10. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ,
- rozbudowa Biblioteki Raczyńskich,

- szkoły podstawowe i gimnazja na Umultowie, Ławicy, Szczepankowie, Strzeszynie oraz Smochowicach w rejonie ul. Sianowskiej,
- dom opieki społecznej na Strzeszynie,
- rozbudowa szpitala zakaźnego przy ul. Św. Wincentego,
- rozbudowa szpitala przy ul. Szwajcarskiej,
- obiekty straży pożarnej na Głuszynie i Smochowicach w rejonie ul. Sianowskiej,
- obiekty policji na Smochowicach w rejonie ul. Sianowskiej,
- poszerzenie cmentarza komunalnego na Miłostowie i cmentarza parafialnego na Morasku.

**5.2.3** Wymienione inwestycje nie wyczerpują katalogu możliwych do realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym. Przyjęto więc nadrzędną zasadę, że ewentualne nowe, obecnie trudne do przewidzenia, inwestycje celu publicznego mogą być zlokalizowane w granicach miasta pod warunkiem podjęcia działań minimalizujących ewentualne kolizje z istniejącymi i docelowymi funkcjami terenów. Wyjątek stanowią tereny wyłączane z zabudowy, gdzie w tym zakresie obowiązują ustalenia szczegółowe dla stref i podstref. W przypadku nie zrealizowania inwestycji celu publicznego na obszarach wyznaczonych na ten cel w studium, dla danego terenu obowiązuje przeznaczenie określone funkcją brutto.

### 5.3. TERENY ZAMKNIĘTE

Tereny zamknięte w mieście obejmują tereny wojskowe oraz tereny kolejowe wyznaczone na podstawie przepisów odrębnych. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej dla terenów zamkniętych nie należy do zadań własnych gminy.

Studium uwzględnia tereny zamknięte według wykazu z dnia 2 marca 2005 r. przekazanego przez Zarząd Geodezji i Katastru Miejskiego GEOPOZ w Poznaniu. Wykaz został sporządzony na podstawie danych otrzymanych z następujących jednostek:

- Wojskowy Zarząd Infrastruktury w Poznaniu,
- Komenda Główna Policji,
- Polskie Koleje Państwowe S.A. Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej – Biuro Gospodarowania Nieruchomościami,
- Główny Urząd Geodezji i Kartografii.

Jednocześnie Zarząd Geodezji i Katastru Miejskiego GEOPOZ w Poznaniu podjął w odniesieniu do ponad 190 działek działania wyjaśniające w Polskich Kolejach Państwowych S.A. Tereny te nie zostały uwzględnione na planszy Studium.

Wykaz terenów zamkniętych ulega okresowym zmianom w wyniku decyzji właściwych Ministrów. w związku z czym przy opracowaniu planów miejscowych należy wziąć pod uwagę ewentualne zmiany w obowiązującym wykazie terenów zamkniętych, co nie spowoduje nieważności Studium w tym zakresie.

W mieście występują tereny zamknięte, głównie kolejowe, na których w dotychczasowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (uchwalonym w 1999 r.)

przewidywano funkcje o istotnym znaczeniu dla kształtowania i rozwoju przestrzeni miejskiej. Dotyczy to głównie terenów rezerwowanych pod ulice wchodzące w skład systemu transportu miasta, m.in. I i III ramy komunikacyjnej oraz ringu śródmiejskiego.

Ważną przestrzeń wpływającą na wizerunek miasta i decydującą o kierunku rozwoju nowego centrum stanowi teren tzw. Wolnych Torów w rejonie ulic Robocza, Przemysłowa i Towarowa, których część jest terenem zamkniętym.

W tej sytuacji Miasto powinno dążyć nie tylko do weryfikacji granic terenów zamkniętych, ale i do wyłączenia, kluczowych dla prawidłowego funkcjonowania organizmu miejskiego, obszarów z terenów zamkniętych.

Przewidując takie działania Miasta Studium postuluje ustalenie funkcji, które powinny być wprowadzone na wybranych terenach w przypadku zdjęcia z nich klauzuli „terenu zamkniętego”.

Studium nie wyznacza stref ochronnych od terenów zamkniętych, ponieważ nie zgłoszono konieczności ich uwzględnienia. W Studium zakłada się jednak możliwość wprowadzenia takich stref - bez potrzeby zmiany Studium w tym zakresie, o ile przewidywane zagospodarowanie przestrzenne nie będzie kolidowało z zasadami przyjętymi w strefie.

#### **5.4. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA ORAZ UŻYTKOWANIA TERENÓW**

Przyjęte w Studium kierunki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym wiążą się jednocześnie z określonymi standardami urbanistycznymi, stanowiącymi miarę jakości przestrzeni otwartej oraz zurbanizowanej.

Szczególnie istotne jest osiągnięcie tych standardów, które wpływają bezpośrednio na realizację celów strategicznych określonych w Programie Strategicznego Rozwoju Miasta Poznania, w tym przede wszystkim na „poprawę stanu środowiska przyrodniczego, warunków życia mieszkańców i bezpieczeństwa publicznego”.

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

Podstawowe wskaźniki zastosowane w Studium określają:

- dopuszczalną wysokość zabudowy określoną w metrach, zgodnie z zapisami zawartymi w przepisach odrębnych,
- powierzchnie działek zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wyrażone w m<sup>2</sup> oraz powierzchnię biologicznie czynną dla tego typu zabudowy, wyrażoną w procencie powierzchni działki,
- wielkość dopuszczalnej powierzchni sprzedaży dla obiektów handlowych,
- ograniczenia dla zabudowy wynikające z warunków szczególnych (m.in. z powołanych obszarów ograniczonego użytkowania),

- zasady kształtowania systemu zieleni w mieście w celu uzyskania ciągłości i spójności współtworzących go elementów,
- wymogi wynikające z obowiązujących aktów prawnych dotyczących obszarów chronionych oraz zasady kształtowania zabudowy na terenach wskazanych do ochrony,
- parametry funkcjonalne i techniczne ulic i tras tramwajowych, klasyfikację dróg rowerowych,
- zasady dostępności komunikacyjnej poszczególnych rejonów miasta, zasady parkowania samochodów, w tym normatyw parkingowy,
- zasady wyposażenia poszczególnych rejonów miasta w sieć infrastruktury technicznej, w tym parametry głównych sieci.

Określone w Studium standardy urbanistyczne należy traktować jako wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Pozwoli to na zbliżenie poziomu zagospodarowania przestrzennego miasta do standardów Unii Europejskiej, w szczególności na nowo uruchamianych terenach inwestycyjnych.

## 6. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ MIASTA

### 6.1. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Jednym z głównych kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta powinno być wypełnienie wolnych przestrzeni w istniejących strukturach urbanistycznych. Struktura funkcjonalno – przestrzenna zabudowanej części miasta jest na tyle zdeterminowana istniejącym zagospodarowaniem, że nie przewiduje się tu większych zmian – poza przekształceniami terenów przemysłowych.

**Nowe inwestycje powinny być lokalizowane przede wszystkim w zasięgu terenów, na których już istnieje infrastruktura techniczna lub najłatwiej ją rozbudować, co wynika z przyjęcia generalnej zasady równoległej realizacji systemu kanalizacji sanitarnej w stosunku do przewidywanej zabudowy.**

Przyjmuje się jako wiodące następujące kierunki gospodarowania przestrzenią w mieście:

- stworzenie możliwości rozwoju atrakcyjnego i aktywnego centrum miasta:
  - konkurującego pod względem usług ze zunifikowanymi przestrzeniami, oferowanymi przez wielkie obiekty sieci handlowych,
  - gwarantującego wysoki standard i zwiększenie atrakcyjności zamieszkania,
- podjęcie działań zmierzających do przywrócenia funkcji śródmiejskich obszarom, które mimo centralnego położenia utraciły swe funkcje centrotwórcze;

- promowanie nowych potencjalnych miejsc lokalizacji funkcji centrotwórczych, wykorzystujących walory projektowanego układu komunikacyjnego miasta (np. rejon ulic Hetmańska – tzw. Dolna Głogowska);
- promowanie pasm aktywizacji usługowo – produkcyjnej (w tym centrów technologiczno - logistycznych), które będą stanowić potencjalne tereny nowych miejsc pracy, głównie na terenach przyautostradowych, a także wzdłuż planowanej III ramy komunikacyjnej;
- rozwój budownictwa mieszkaniowego - podjęcie działań zapobiegających zwiększaniu się migracji mieszkańców z miasta poprzez:
  - podnoszenie atrakcyjności zabudowy mieszkaniowej na terenie centrum miasta,
  - podnoszenie jakości zamieszkania, m.in. poprzez wyznaczenie terenów wyłącznie mieszkaniowych oraz oddzielenie terenów mieszkaniowych od funkcji generujących uciążliwość;
  - uruchomienie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe, kierowane do mieszkańców o różnym stopniu zamożności, w tym pod zabudowę rezydencjonalną w atrakcyjnych rejonach miasta (np. Morasko, Szczepankowo);
- ograniczenie powierzchni terenów wykorzystywanych rolniczo w miejscach, gdzie dotychczasowa funkcja jest niemożliwa do utrzymania poprzez m.in.:
  - likwidację ogrodów działkowych w miejscach o znacznej uciążliwości otoczenia i przeznaczenie terenów pod inne funkcje przewidziane w Studium, przy jednoczesnym wskazaniu terenów dla nowych ogrodów działkowych,
  - wskazanie do zalesień i dolesień terenów rolnych nie nadających się na cele zabudowy mieszkaniowej, o ile wpisują się w ogólnomiejski system terenów zielonych.

## 6.2. STRUKTURA PRZESTRZENNA MIASTA

Strukturalny szkielet przestrzenno-funkcjonalny Poznania kształtują niezmiennie, bazowe elementy zagospodarowania, takie jak:

- układ klinowo-pierścieniowy zieleni otwartej, uzupełniany i wzbogacony o nowe elementy,
- ramowy system komunikacyjny,
- obszar Centrum z cennymi zespołami urbanistycznymi i obiektami kulturowymi,
- strefa funkcjonalnego śródmieścia.

Wytyczne w zakresie zmian struktury przestrzennej dotyczą:

- kierunków reorganizacji terenów nadbrzeżnych doliny rzeki Warty (przede wszystkim na odcinku centralnym) powodujące „zwrócenie się” miasta w kierunku rzeki,
- kreowania systemu obszaru przestrzeni publicznych, w tym ciągów i powiązań funkcjonalnych z akcentem na zachowanie ich ciągłości w tkance miejskiej oraz podniesienie atrakcyjności,
- wytworzenia nowych miejsc centrotwórczych istotnych w skali całego miasta.

Podstawy tworzenia całej struktury i panujących w jej wnętrzach zasad określają ustalenia dla poszczególnych stref i podstref miasta, gdzie wprowadzono także wskaźniki urbanistyczne

dotyczące parametrów zabudowy i zagospodarowania w celu koniecznej ochrony potencjału zieleni i ładu przestrzennego.

Określenia odnoszące się do przeznaczenia, charakteru i wysokości zabudowy odpowiadają zapisom użytym w ustawie Prawo Budowlane z 7 lipca 1994 r. oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, przy czym:

- wysokość budynków niskich – do 12 m nad poziomem terenu lub budynków mieszkalnych - do 4 kondygnacji nadziemnych włącznie;
- wysokość budynków średniowysokich – ponad 12 m nad poziomem terenu lub budynków mieszkalnych – powyżej 4 kondygnacji nadziemnych;
- uszczegółowienie wysokości, w tym maksymalną wysokość dla zabudowy średniowysokiej (do 20 m powyżej poziomu terenu) przedstawiono w części zawierającej ustalenia szczegółowe dla podstref.

Określenia grup wysokości zabudowy: **niska (n)**, **średnio wysoka (sw)**, **wysoka (w)**,

**wysokościowa (ww)** – odpowiadają zapisom zawartym w powyżej wymienionych przepisach odrębnych.

Przyjęto także zasadę, że obowiązuje charakter i wysokość zabudowy przeważająca na danym terenie, a nie zasada bezpośredniego sąsiedztwa.

### 6.2.1. Charakter zabudowy

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

W celu uporządkowania obszarów zdegradowanych, pozbawionych czytelnego układu przestrzennego, a także wprowadzenia klarownej jakości przestrzennej na nowych terenach przeznaczonych do zainwestowania, przyjęto zasadę wykrystalizowania jednego charakteru zabudowy w obrębie określonego zespołu urbanistycznego.

### 6.2.2. Wysokości zabudowy

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

- tereny w granicach III ramy komunikacyjnej - zabudowa średnio wysoka, za wyjątkiem obszarów wzdłuż klinów zieleni, gdzie zakłada się zabudowę niską;
- poza III ramą komunikacyjną przeważa zabudowa niska, za wyjątkiem terenów już zainwestowanych;
- na określonych terenach istnieje możliwość lokalizacji obiektów wysokich i wysokościowych (zgodnie z ustaleniami szczegółowymi dla stref i podstref); największym terenem na którym dopuszczono lokalizację obiektów wysokich jest obszar tzw. Wolnych Torów w momencie wyłączenia go z terenów zamkniętych;
- określona wysokość zabudowy dotyczy wysokości przeważającej na danym terenie. W związku z powyższym na etapie sporządzania planów miejscowych, w wyniku

przeprowadzonych analiz przestrzennych, wysokość zabudowy może być lokalnie obniżona lub podwyższona.

### 6.2.3. Oddziaływanie negatywne barier funkcjonalno-przestrzennych w mieście

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

- dążyć do wytworzenia w poszczególnych zespołach urbanistycznych ograniczonych barierami komunikacyjnymi, kompleksowych układów przestrzenno-funkcjonalnych, tak aby omawiane trasy nie były dla mieszkańców ograniczeniem przestrzennym;
- w ramach możliwości przeprowadzić odcinki głównych tras komunikacyjnych (dotyczy III ramy) w tunelach;
- na obszarach bezpośrednio przyległych do uciążliwych ulic, lokalizować głównie strefy działalności usługowo-produkcyjnej, dla których obecność ulic o takim charakterze nie powoduje dyskomfortu przestrzennego czy funkcjonalnego;
- dążyć do obniżenia rangi ciągu ulic: Solna, Wolnica, Małe Garbary, Estkowskiego, St. Wyszyńskiego poprzez zmianę przekroju trasy, jej funkcji w mieście oraz stworzenie domknięcia I ramy komunikacyjnej miasta na północno-wschodnim odcinku.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania **torów kolejowych** proponuje się:

- w miarę możliwości zwiększenie ilości przejazdów i przejść pieszych przez tory, w szczególności w miejscach gdzie jest to najbardziej pożądane i niezbędne (np. pomiędzy Moraskiem a Piątkowem; Strzeszynem a Podolanami; Szczepankowem a Franowem; Górczynem a Świerczewem; Kopaniną a Górczynem). Możliwości powstania takich powiązań oraz wyznaczenie ich lokalizacji powinno nastąpić na etapie sporządzania planu miejscowego.

W celu zwiększenia pozytywnego odbioru **doliny rzeki Warty** wymaga się:

- wytyczenia bulwarów nadbrzeżnych wzdłuż obu brzegów rzeki Warty, jako łącznika pomiędzy różnymi funkcjonalnie terenami, przyległymi do rzeki oraz obszarami zieleni;
- na terenach pomiędzy mostem Lecha a mostem Przemysła I, w szczególności na odcinku Centrum - wykreowania spójnego układu przestrzennego dla całości doliny, z siecią ciągów pieszo-rowerowych prowadzących do makrownętrza doliny, łączących się z bulwarami nadbrzeżnymi;
- wzbogacenia układu komunikacyjnego miasta o nowe powiązania tj.:
  - a. kładka pieszo - rowerowa na przedłużeniu ulicy Św. Jerzego łączącej Wildę z dolnym tarasem Rataj,
  - b. most Berdychowski łączący Centrum, Ostrów Tumski i Piotrowo,
  - c. most na przedłużeniu ulicy Główna łączący Winogrody z Zawadami,
  - d. kładki pieszo-rowerowe łączące Stare Miasto, Ostrów Tumski oraz Śródkę,
  - e. kładka pieszo – rowerowa łącząca Radojewo z Owińskami na szlaku Cysterskim.



### 6.3. KSZTAŁTOWANIE FIZJONOMII MIASTA

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

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

W celu ochrony i kształtowania krajobrazu miejskiego szczególnej uwagi wymagają:

- panoramy miasta z określonych punktów i ciągów widokowych,
- lokalizacje obiektów jako dominant przestrzennych,
- lokalizacje obiektów dysharmonizujących krajobraz takich jak: napowietrzna i naziemna infrastruktura techniczna, reklamy zewnętrzne i obiekty telefonii komórkowej.

#### 6.3.1. Miejsca szczególne - „bramy miasta” i „bramy centrum miasta”

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

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

- węzły autostradowe „Krzesiny” i „Komorniki”, gdzie istotna jest forma i charakter samego węzła komunikacyjnego, a także sposób zabudowy na terenach przyległych;
- tereny wzdłuż głównych wjazdów komunikacyjnych do miasta na odcinku pomiędzy granicą administracyjną Poznania, a III ramą komunikacyjną; dotyczy to ulic: Warszawska, Bolesława Krzywoustego, Starołęcka, 28 Czerwca, Głogowska, Grunwaldzka, Bukowska, J.H.Dąbrowskiego, Koszalińska, Obornicka / Nowa Obornicka, Naramowicka / Nowa Naramowicka, Gdyńska, Gnieźnieńska; skrzyżowania III ramy komunikacyjnej docelowo mają stać się równocześnie punktami charakterystycznymi tej obwodnicy miasta;
- tereny w rejonie dworca autobusowego PKS i Dworca Głównego PKP; wskazane jest podjęcie działań w celu połączenia obu funkcji lub ich maksymalnego zbliżenia oraz, ze względu na rangę tych miejsc w mieście, nadanie im adekwatnego dla pełnionej roli charakteru i wyglądu estetycznego.

W ramach podkreślania indywidualnej specyfiki strefy centrum należy dążyć do wyznaczenia tzw. miejsc bramowych zlokalizowanych przy głównych wjazdach komunikacyjnych do Centrum. Przeobrażenia w obrębie tych obszarów powinny respektować kulturowe i historyczne wartości miejsca, nie ingerować w samą tkankę Starego Miasta. Formy rozwiązania urbanistycznego i

architektonicznego powinny wynikać z szczegółowych studiów sylwety centrum miasta lub śródmieścia.

### 6.3.2. Przestrzenie publiczne

W Studium wyznaczono wyłącznie obszary przestrzeni publicznej istotne dla całego miasta, do których należą:

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

Powyższe przestrzenie publiczne, w tym rynki dzielnicowe, główne ciągi miejskie, ciągi pośrednie i rekreacyjne tworzą sieć powiązań pieszych, tożsamy z wymienionymi w punkcie 8.1. TRANSPORT PIESZY.

W Studium określa się dwustopniowy system przestrzeni publicznych:

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

stopień 2 – wykształcenie ciągów pośrednich - stworzenie pełnego układu ma na celu połączenie najcenniejszych atutów miasta: centrum, dzielnic wielkomiejskich (ich rynków i

najważniejszych ulic), bulwarów nadwarciańskich, rejonu kampusu politechniki poznańskiej, Ostrowa Tumskiego i Śródki, a także projektowanego placu na Łacinie.

Działania w zakresie kształtowania omawianego systemu powinny dotyczyć:

- podniesienia walorów przestrzennych,
- wzbogacenia programu funkcjonalnego (z koncentracją usług o charakterze ogólnomiejskim),
- zadbania o sferę estetyczną pierzei tworzących rynki oraz ciągi piesze poprzez przeprowadzenie rewaloryzacji lub renowacji historycznych budynków i lokalizację nowych obiektów (plomb) spójnych i nawiązujących do zabudowy istniejącej,
- wprowadzenia jednorodnej formy zagospodarowania o najwyższej jakości dla poszczególnych elementów składowych systemu przestrzeni publicznych zarówno na poziomie kształtowania pierwszego jak i drugiego stopnia; organizacja w odbiorze powinna być spójna i ciągła (posadzka, przekrój ulicy, wspólne elementy małej architektury, zieleni, oświetlenia itd.);
- reorganizacji parkowania przy ulicach, w celu poszerzenia przestrzeni przechodnia.

Dokonanie wyboru rozwiązania formy i charakteru zagospodarowania dla poszczególnych elementów składowych systemu powinno odbywać się na drodze konkursu architektoniczno-urbanistycznego.

### 6.3.3. Kierunki kształtowania przestrzeni makrownętrz

- **makrownętrze doliny rzeki Warty**

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

Ponadto, należy uporządkować nadwarciańskie tereny pomiędzy mostem Lecha a mostem kolejowym Św. Wincentego oraz na odcinku od projektowanego połączenia komunikacyjnego w ciągu ul. Św. Jerzego do mostu Przemysła I. Wzdłuż tych obszarów powinno się dążyć do wykształcenia sieci powiązań pieszych i rowerowych połączonych docelowo z bulwarami nadwarciańskimi części centralnej oraz dodatkowych przepraw mostowych: Winogrady-Zawady, ul. Św. Jerzego-osiedle Piastowskie, most Berdychowski, kładki pieszo-rowerowe łączące Stare Miasto, Ostrów Tumski oraz Śródkę. Te trzy fragmenty doliny należy zespolic systemem bulwarów nadwarciańskich 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.

- **makrownętrza najważniejszych ulic**

Dotyczy to:

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

Kształtowanie ładu przestrzennego przestrzeni publicznych makrownętrz poszczególnych ulic dotyczy m.in.: wskazania obowiązującej linii zabudowy, wysokości zabudowy, wykształcenia elementów strukturalnych oraz uporządkowania systemu reklam.

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

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

- **makrownętrza kolejowe**

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

#### **6.3.4. Obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>**

W Studium przyjęto kontynuację dotychczasowych zasad lokalizacji obiektów handlowych w mieście:

- dla handlu o znaczeniu ogólnomiejskim i regionalnym –
  - w formie ciągów handlowych tworzących przestrzenie publiczne oraz wielofunkcyjnych obiektów usługowych (domy towarowe, galerie, itp.) w powiązaniu z zabudową mieszkaniową i innymi funkcjami usługowymi - na terenie funkcjonalnego śródmieścia;
  - w formie samodzielnych, wielkopowierzchniowych i wielofunkcyjnych centrów handlowo – usługowo kulturalnych;
- dla usług handlu podstawowego -
  - jako pojedyncze obiekty o swobodnej lokalizacji,

- o jako obiekty współtworzące lokalne ośrodki usługowe.

Studium przyjmuje zasadę dostosowania gabarytów i formy architektonicznej obiektów handlowych do charakteru zabudowy terenu, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

Jedną z form handlu o znaczeniu ogólnomiejskim są targowiska miejskie, zlokalizowane w Poznaniu zazwyczaj w obrębie placów i rynków dzielnicowych. Studium przewiduje w tym zakresie jedynie zmianę lokalizacji targowiska przy ul. Dolna Wilda – przeniesienie na tereny Franowa, w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej pętli tramwajowej.

W Studium wskazano możliwe w skali miasta lokalizacje obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>. Są to m.in.:

- węzeł Komorniki,
- rejon Franowa,
- zespół Dworców PKP i PKS,
- rejon ulic Lechicka – Księcia Mieszka I,
- rejon ulic Hetmańska – Górecka
- rejon Centrum.

Ponadto, w pozostałych rejonach miasta, zawartych w części szczegółowej Studium, określono możliwość lokalizowania tego typu obiektów jako pojedynczych budynków towarzyszących innym funkcjom. Wszystkie lokalizacje wskazano, kierując się zapotrzebowaniem na tego typu obiekty, dla klientów nastawionych na komunikację zbiorową (galerie handlowe w śródmieściu) lub służącym klientom nastawionym na transport prywatny (tereny peryferyjne).

Rozpatrując możliwości lokalizacji obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> ustosunkowano się do obiektów istniejących i tych wskazanych w zmianie Studium z 2003 roku – większość niezrealizowanych lokalizacji została utrzymana.

Wskaźniki dotyczące wielkości powierzchni sprzedaży w tego typu obiektach handlowych na 1000 mieszkańców wynoszą:

- istniejący (dot. obiektów już czynnych i obecnie realizowanych):
 

	Poznań	490 m <sup>2</sup> / 1000 mieszkańców
dla porównania	Łódź	609 m <sup>2</sup> / 1000 mieszkańców
	Kraków	300 m <sup>2</sup> / 1000 mieszkańców
	Gdańsk	480 m <sup>2</sup> / 1000 mieszkańców
- szacunkowo wskaźnik perspektywiczny:
 

	Poznań	875 m <sup>2</sup> / 1000 mieszkańców
--	--------	---------------------------------------

Będzie to wskaźnik na poziomie osiągniętym w 2002 r. przez niektóre miasta europejskie:

Lizbona 1400 m<sup>2</sup> / 1000 mieszkańców,

Berlin 1050 m<sup>2</sup> / 1000 mieszkańców,

Barcelona 950 m<sup>2</sup> / 1000 mieszkańców,

Dublin 560 m<sup>2</sup> / 1000 mieszkańców.

Wszystkie wskazane w Studium na rysunku *Kierunków* lokalizacje obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> należy traktować jako **miejsca potencjalne**.

W ustaleniach dotyczących poszczególnych stref i podstref szczegółowo określono zasady zagospodarowania terenów obiektów handlowych, wprowadzając wymagania w zakresie funkcji obiektu jego wielkości i charakteru zabudowy, ilości miejsc parkingowych i kształtowania przestrzeni publicznych.

### **6.3.5. Zasady lokalizowania urządzeń reklamowych i informacyjnych**

Celem określenia generalnych zasad lokalizacji urządzeń reklamowych i informacyjnych na terenie Poznania jest dążenie do uporządkowania przestrzeni miejskiej.

Przyjmuje się następujące generalne zasady lokalizowania urządzeń reklamowych i informacyjnych na terenie miasta:

- urządzenia reklamowe i informacyjne należy lokalizować w taki sposób, aby swoją formą, wielkością, kolorystyką nie zniekształcały istniejących układów przestrzennych (ich wnętrza, sekwencji widokowych, panoram itp.) oraz architektury budynków,
- wprowadza się zakaz lokalizacji urządzeń reklamowych na obiektach budowlanych wpisanych do rejestru zabytków, chyba że Miejski Konserwator Zabytków postanowi inaczej;

Tereny, na których można lokalizować urządzenia reklamowe zostały wskazane w strefach i podstrefach. Niezależnie od tego, na obszarze całego miasta dopuszcza się lokalizowanie urządzeń reklamowych:

- o jako integralnych elementów wiat przystankowych komunikacji miejskiej,
- o na ogrodzeniach placów budów i rusztowaniach na czas prac budowlanych.

Zasady generalne, w zależności od potrzeb, powinno się uszczegóławiać na etapie sporządzania planów miejscowych, poprzez dążenie do określenia:

- potencjalnych miejsc lokalizacji,
- powierzchni ekspozycji,
- wysokości,
- gęstości występowania na danym terenie,
- sposobu lokalizowania w liniach rozgraniczających ulic.

## **6.4. OBSZARY DO PRZEKSZTAŁCENIA, REHABILITACJI I REKULTYWACJI**

### **6.4.1. Przekształcenia**

Celem przekształceń jest zapewnienie ciągłości rozwoju miasta poprzez stworzenie czytelnej przestrzeni i sprawnej funkcjonalnie struktury miejskiej oraz dostosowanie funkcji i form zabudowy do aktualnych standardów.

- Delimitacji obszarów wskazanych do przekształceń dokonano w oparciu o ich faktyczny stan użytkowania niezależnie od ich dotychczasowego przeznaczenia w dokumentach planistycznych.

- Przekształceniom mogą ulegać również wszystkie tereny, niezależnie od funkcji, położone na styku z układem komunikacyjnym istniejącym wskazanym do przebudowy oraz nowo projektowanym.
- W obrębie poszczególnych terenów funkcjonalnych, występują niewielkie obszary, głównie niezagospodarowane bądź zagospodarowane tymczasowo, których nie wskazano do przekształceń, a które stanowią uzupełnienie funkcji podstawowej.

Wyróżnia się dwie formy przekształceń:

- przestrzenne – dotyczą zmian w strukturze przestrzennej miasta, w szczególności terenów o funkcji przemysłowej i sportowo – rekreacyjnej;
- funkcjonalno – przestrzenne – obejmują zmiany w przeznaczeniu terenów i w strukturze przestrzennej miasta; dotyczą głównie terenów niezagospodarowanych i zagospodarowanych tymczasowo oraz terenów, dla których następuje zmiana funkcji przede wszystkim z rolnej, przemysłowej, ogrodów działkowych na inną, zgodną z polityką przestrzenną miasta.

Wskazane w Studium obszary do przekształceń zostały wyznaczone w ramach funkcji brutto. Na etapie sporządzania miejscowych planów należy jednoznacznie wskazać granice ww. obszarów. Obszary wskazane do przekształceń mogą być poddawane również działaniom zmierzającym do ich rewitalizacji czyli do uruchomienia ".....procesu przemian przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych mających na celu wyprowadzenie danego obszaru ze stanu kryzysowego, przywrócenie obszarowi jego funkcji i stworzenie warunków do jego rozwoju z wykorzystaniem jego charakterystycznych cech endogenicznych".

#### 6.4.2. Rehabilitacja

Celem działań 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 7 rodzajów obszarów rehabilitacji:

- rehabilitacja zabudowy blokowej – dotyczy terenów osiedli mieszkaniowych budowanych w oparciu o budownictwo wielkopłytowe;
- historycznych dzielnic - dotyczy terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – centrum, dzielnic wielkomiejskich: Jeźyc, Łazarza, Wildy; Śródki; Ostrowa Tumskiego i Sołacza;
- terenów poprzemysłowych – dotyczy obszarów, z których działalność przemysłowa została wyparta i w obrębie których istnieją obiekty cenne kulturowo,
- parków – dotyczy terenów zieleni urządzonej,
- zieleni otwartej – dotyczy przede wszystkim terenów dolin rzek Warty i Cybiny,
- zabytkowych fortyfikacji – dotyczy fortów tworzących były pruski XIX-wieczny system fortyfikacji,

- terenów dawnych wsi – dotyczy zespołów opartych na założeniach pałacowo – dworsko – parkowych i folwarcznych, dawnych wsi o czytelnym układzie przestrzennym z założeniem i bez założenia dworsko – parkowego i folwarcznego.

Obszary wskazane do rehabilitacji mogą być poddawane również działaniom zmierzającym do ich rewitalizacji czyli do uruchomienia ".....procesu przemian przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych mających na celu wyprowadzenie danego obszaru ze stanu kryzysowego, przywrócenie obszarowi jego funkcji i stworzenie warunków do jego rozwoju z wykorzystaniem jego charakterystycznych cech endogenicznych".

#### 6.4.3. Rekultywacja

Na podstawie przepisów odrębnych wydawane są decyzje administracyjne dotyczące terenów wskazanych do rekultywacji. W studium nie wykazano tych terenów, gdyż działania wynikające z postępowań administracyjnych nie zależą od kierunków zagospodarowania przestrzennego. Są to np. teren górniczy, po składowiskach odpadów itp., które posiadają już decyzje rekultywacyjne. W Studium przyjęto zasadę, że wprowadzenie na danym obszarze funkcji określonej w części „Kierunki zmian w przeznaczeniu terenów” może nastąpić dopiero po rekultywacji terenu, o ile zachodzi konieczność jej przeprowadzenia. Szczególnie należy zwrócić uwagę na tereny o funkcji przemysłowej przekształcanej na inną mieszkaniową bądź usługową (np.: rejon ulicy Jeleniogórskiej, Janickiego, św. Wawrzyńca).

## 7. KIERUNKI ROZWOJU I MODERNIZACJI ZASOBÓW MIESZKANIOWYCH ORAZ INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ

### 7.1. GŁÓWNE KIERUNKI POLITYKI MIASTA

Do najważniejszych czynników wpływających na ogólny rozwój miasta i decydujących o jego atrakcyjności należą warunki życia, w tym w szczególności warunki zamieszkania i dostęp do infrastruktury społecznej, rozwijające się równolegle do rosnących potrzeb i oczekiwań mieszkańców.

Jako **główne kierunki polityki miasta** w tym zakresie Studium przyjmuje:

- tworzenie warunków dla poprawy standardów i warunków życia w istniejących zasobach mieszkaniowych, przy uwzględnieniu programów rewitalizacji i rehabilitacji,
- stymulowanie rozwoju funkcji mieszkaniowej poprzez wyznaczenie nowych terenów dla zróżnicowanej oferty zabudowy mieszkaniowej, przewidzianych do objęcia planami miejscowymi,



- powiększenie zasobów mieszkań komunalnych,
- tworzenie warunków dla uzyskiwania właściwych wskaźników dostępu do infrastruktury społecznej zarówno na terenach nowej zabudowy mieszkaniowej, jak i w istniejącej tkance miejskiej.

Studium przyjmuje ustalone w „Planie Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005 – 2010” działania na rzecz poprawy sytuacji mieszkaniowej i podniesienia jakości zamieszkania, a mianowicie:

- wspieranie rozwoju budownictwa wielorodzinnego, w tym dalszy rozwój społecznego budownictwa czynszowego,
- tworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego w wybranych rejonach miasta,
- udoskonalenie systemu zarządzania zasobem mieszkań komunalnych, a także poprawę stanu technicznego tego zasobu.

Przyjęte działania przekładają się na programy służące realizacji celu strategicznego nr 1: „Poprawienie stanu środowiska przyrodniczego, warunków życia mieszkańców i bezpieczeństwa publicznego”.

## 7.2. KIERUNKI ROZWOJU MIESZKALNICTWA

W Studium przyjęto następujące założenia dla rozwoju mieszkalnictwa do roku 2030:

- stopniowa likwidacja substandardowych zasobów mieszkaniowych,
- osiągnięcie wskaźnika **35,0 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej mieszkania/osobę** jako docelową wartość przeciętną dla miasta (w 2004 r. - 22,0 m<sup>2</sup>),
- wskaźnik samodzielności zamieszkania – 95%, tj. 1,05 gospodarstwa domowego na mieszkanie,
- kontynuacja zabudowy na terenach wyznaczonych w miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania z 1994 r., a dotychczas nie zabudowanych (szacunkowa chłonność tych terenów wynosi około 60.000 osób),
- rehabilitacja i rewitalizacja terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej Centrum, dzielnic wielkomiejskich: Jeżyc, Łazarza i Wildy, a także Śródki i Ostrowa Tumskiego – w celu zwiększenia ich atrakcyjności i przeciwdziałania wyludnianiu się,
- wymiana zabudowy mieszkaniowej substandardowej na zabudowę o współczesnych standardach; dotyczy to m.in. obszaru baraków przy ul. Opolskiej, osiedla Maltańskie, osiedla przy ul. Sarmackiej
- wzrost udziału budownictwa jednorodzinnego, w tym rezydencjonalnego, jako najbardziej pożądanej przez mieszkańców formy zabudowy,
- przeciwdziałanie rozpraszaniu zabudowy mieszkaniowej jako zjawiska niekorzystnego z punktu widzenia wyposażenia terenów w infrastrukturę techniczną poprzez:
  - wypełnienie zabudową istniejących struktur przestrzennych,
  - przyjęcie nadrzędnej zasady równoległej realizacji infrastruktury technicznej przy uruchamianiu nowych terenów zabudowy mieszkaniowej.

Studium zakłada kontynuację realizowania zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenie Strzeszyna, Łaciny i Naramowic (łącznie z usługami podstawowymi i niezbędnymi inwestycjami celu publicznego). Przewiduje się intensyfikację istniejących osiedli zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, przy czym możliwość dogęszczenia nowymi budynkami osiedli zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powinna wynikać wyłącznie z opracowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nowe zespoły zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zostaną zlokalizowane na terenie tzw. Gospody Targowej, osiedla Maltańskiego i w rejonie Wiepofamy (przekształcenie terenów przemysłowych).

Wzrost zasobów mieszkaniowych nastąpi także na nowych, powiększonych w stosunku do obecnie wyznaczonych, terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej Szczepankowa, Sławia, Pokrzywna – Krzesin, Moraska, Umultowa i Radojewa oraz Strzeszyna.

W wymienionych powyżej rejonach miasta Studium przewiduje możliwość realizacji nowych mieszkań w zabudowie wiele – i jednorodzinnej dla:

- |                                 |                          |
|---------------------------------|--------------------------|
| - Morasko – Radojewa – Umultowo | - ok. 25.000 mieszkańców |
| - Strzeszyn                     | - ok. 20.000 mieszkańców |
| - Naramowice – Czarnucha        | - ok. 16.000 mieszkańców |
| - rej. Wiepofamy                | - ok. 3.500 mieszkańców  |
| - Gospoda Targowa               | - ok. 2.500 mieszkańców  |
| - Łacina                        | - ok. 10.000 mieszkańców |
| - osiedle Maltańskie            | - ok. 3.000 mieszkańców  |
| - Szczepankowo – Sławie         | - ok. 15.000 mieszkańców |
| - Pokrzywno – Krzesiny          | - ok. 20.000 mieszkańców |
| - Plewiska                      | - ok. 5.000 mieszkańców  |

Na terenach o wiodącej funkcji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zakłada się oprócz wszystkich typów zabudowy jednorodzinnej możliwość lokalizacji budynków kilkunasturodzinnych o gabarytach zabudowy jednorodzinnej wolno stojącej (typu „willa miejska”), wyłącznie towarzyszących przestrzeniom ośrodkotwórczym – placom, rynkom lub głównym ciągom osiedlowym.

Przewidywany wzrost liczby obiektów zamieszkania zbiorowego – domów opieki nad ludźmi starszymi i niepełnosprawnymi realizowany będzie głównie w formie zabudowy o charakterze pensjonatowym, lokalizowanej w ramach wyznaczonych terenów mieszkaniowych. Zgodnie z kształtującą się obecnie tendencją zaspakajania potrzeb mieszkaniowych studentów przez wynajem kwater prywatnych, nie wyznacza się także nowych terenów, poza kampusami uczelni, dla domów studenckich uczelni publicznych.

### 7.3 KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ

Przyjęte jako jeden z głównych celów polityki przestrzennej Studium: tworzenie warunków dla uzyskiwania właściwych wskaźników dostępu do infrastruktury społecznej zarówno na terenach nowej zabudowy mieszkaniowej, jak i w istniejącej tkance miejskiej – w odczuciu mieszkańców

przekłada się na szeroki dostęp do usług podstawowych w miejscu zamieszkania, poczucie bezpieczeństwa, możliwość wypoczynku i rekreacji.

Studium zakłada, że usługi podstawowe publiczne i komercyjne istotne dla codziennego życia mieszkańców, takie jak handel, kultura, gastronomia i rzemiosło bytowe (tzn. rzemiosła bezpośrednio związanego z usługami dla mieszkańców, np. fryzjer, szewc, zegarmistrz, kaletnik, pogotowie krawieckie itp.), będą wprowadzane uzupełniająco w zabudowie istniejącej (w szczególności dotyczy to osiedli zabudowy wielorodzinnej wielkopłytowej), a w nowych osiedlach – powstawać będą równolegle z zabudową mieszkaniową.

### **Oświata**

Studium przyjmuje w oparciu o prognozę demograficzną dla miasta i obecny poziom zapewnienia usług oświaty następujące wskaźniki jako optymalne proporcje ilości placówek oświatowych do ilości mieszkańców:

- 1 przedszkole / 4-6 tys. mieszkańców
- 1 szkoła podstawowa / 5 – 8 tys. mieszkańców
- 1 gimnazjum / 10 – 15 tys. mieszkańców
- 1 szkoła ponadgimnazjalna / 20 – 25 tys. mieszkańców

Studium przewiduje lokalizację nowych placówek szkolnych (szkół podstawowych i gimnazjów) na terenie m.in. Umultowa, Smochowic, Ławicy, Strzeszyna i Szczepankowa.

### **Zdrowie i pomoc społeczna**

Placówki podstawowej opieki zdrowotnej na terenie miasta powinny spełniać następujące wskaźniki:

- 1 lekarz rodzinny lub lekarz podstawowej opieki zdrowotnej / 2,0 – 2,5 tys. mieszkańców
- 1 lekarz pediatra / 1,5 tys. mieszkańców
- 1 pielęgniarka środowiskowa / 2,5 tys. mieszkańców

Studium przyjmuje zapisy Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Miasta Poznania na lata 2004 – 2008, który zakłada modernizację i rozbudowę niektórych szpitali, w tym szpitala przy ul. Szwajcarskiej oraz budowę domu pomocy społecznej dla osób starszych na Strzeszynie.

**Kultura** – zapewnienie możliwości korzystania z placówek upowszechniania kultury typu lokalne centrum kultury, kluby wg wskaźnika 10 tys. mieszkańców / 1 placówkę.

**Sport i rekreacja** – należy dążyć do osiągnięcia następujących wskaźników:

- zieleń urządzone (parki) 15 m<sup>2</sup> / mieszkańca
- zieleń rekreacyjna 35 – 40 m<sup>2</sup> / mieszkańca
- tereny sportu i rekreacji 5 – 7 m<sup>2</sup> / mieszkańca
- boiska 2000 – 3000 mieszkańców / obiekt
- pływalnie kryte 40 000 mieszkańców / obiekt
- lodowiska sztuczne kryte 300 000 mieszkańców / obiekt.

Wskazane jest zapewnienie w osiedlach zabudowy mieszkaniowej, zarówno jedno- jak i wielorodzinnej, boisk oraz placów do gier i zabaw dla dzieci i młodzieży.

## 8. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

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

Zawarte w niniejszym rozdziale zapisy odnoszą się przede wszystkim do przeznaczenia przestrzeni Miasta pod infrastrukturę transportową. Dopuszcza się korekty w zakresie parametrów technicznych oraz rodzajów transportu preferowanych na poszczególnych terenach, o ile zostaną przyjęte w programach realizacyjnych, o których mowa w § 2 ust.1 ww. Uchwały.

Dla potrzeb kolei (z wyjątkiem planowanej trasy kolei szybkiej typu TGV), komunikacji tramwajowej, komunikacji samochodowej na ulicach układu podstawowego, zaplecza miejskiego transportu publicznego i tzw. dworców miejskich, wyznacza się tereny infrastruktury transportowej, oznaczone na rysunku „Studium” symbolami z pierwszą literą „k”.

Szczegółowe zapisy dla poszczególnych terenów umieszczono w tabelach zawartych w niniejszym rozdziale. W tabelach, dla inwestycji wymagających spełnienia rozbudowanych warunków, zastosowano zawarte w nawiasach „( )” odnośniki literowe do zapisów umieszczonych w niniejszym rozdziale tekstu „kierunków”. O ile w tabelach nie zaznaczono inaczej, wszystkie wymogi dla poszczególnych terenów dotyczą rozwiązań docelowych. Dopuszcza się rozwiązania tymczasowe, nie spełniające wszystkich wymaganych parametrów.

Dla pozostałych elementów systemu transportowego definiuje się uszczegółowione zasady rozwoju, wskazując lokalizacje opisowo lub graficznie, bez wyznaczania odrębnych terenów.

*Uwaga: Ustalenia zawarte w tabelach niniejszego rozdziału dostępne są również w bazie danych dołączonej do elektronicznej wersji rysunku Studium. Ze względu na skalę rysunku „Studium”, niektóre symbole terenów dostępne są jedynie w wersji elektronicznej mapy.*

Ilekoć zapisy dotyczą tzw. terenów zamkniętych, należy je traktować jako zalecenia do wydawanych w ustawowym trybie decyzji lub propozycji funkcji, które powinny być wprowadzone na danych terenach w przypadku zdjęcia z nich klauzuli „terenu zamkniętego” (p. pkt. 5.3.)

**Pod warunkiem zapewnienia wymaganych w niniejszym Studium powiązań i minimalnych parametrów, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się, wynikające ze szczegółowych analiz, korekty przebiegu tras komunikacyjnych oraz wyznaczanie nowych odcinków, nie przewidzianych w Studium.**

### 8.1. TRANSPORT PIESZY

- Każdy plan miejscowy oraz inne opracowania projektowe, architektoniczne i komunikacyjne w obszarze miasta winny ustosunkować się do problemu ruchu pieszego i jego infrastruktury. Przyjmuje się, że wszelkie inwestycje minimalizować będą potencjalne kolizje pieszych z innymi

użytkownikami ulic oraz wyznaczać przestrzenie przeznaczone wyłącznie dla pieszych i ograniczać agresję samochodów na chodniki.

- Projekty w obszarze funkcjonalnego śródmieścia (o granicach zdefiniowanych w rozdziale „Kierunki zmian w przeznaczeniu terenu”) winny uwzględniać priorytet ruchu pieszego względem samochodowego na wszystkich ulicach układu obsługującego. Zaleca się organizację stref ruchu pieszego w obszarach chronionych ze względów historycznych lub przyrodniczych oraz na ciągach komunikacyjnych ze szczególną koncentracją funkcji handlowej.
- Ze szczególną uwagą dla wygody ruchu pieszego powinny być wykonywane przedsięwzięcia związane z dworcami miejskimi i innymi miejscami styku ruchu pieszego z komunikacją publiczną.
- Wszystkie urządzenia dla ruchu pieszego powinny być w pełni dostępne dla osób niepełnosprawnych.

Przyjmując, że ciągi piesze mogą występować na wszystkich terenach objętych niniejszym „Studium”, nie wyznacza się w tym celu wydzielonych terenów. Przewiduje się:

- utrzymanie wszystkich wydzielonych stref pieszych i szlaków turystycznych wymienionych w punkcie 8.3 Uwarunkowań,
- wykształcenie „traktów” i „bulwarów” o znaczeniu ogólnomiejskim, na następujących trasach i z następującymi uwarunkowaniami:

ciągi piesze o zminimalizowanym ruchu samochodowym, którym przewiduje się nadać indywidualny charakter, poprzez zdefiniowanie charakterystycznych niepowtarzalnych cech nawierzchni, oprawę małą architekturą, oświetlenie, informację turystyczną itp.,

- *trakt „królewsko-cesarski”*: Malta – rondo Śródka – Rynek Śródecki – ul. Ostrówek – proj. most nad Cybiną – Ostrów Tumski – Most Bolesława Chrobrego – ul. Chwaliszewo – ul. Wielka - Stary Rynek – ul. I.Paderewskiego – Plac Wolności – ul. 27 Grudnia – ul. A.Fredry – Most Teatralny – ul. J.H.Dąbrowskiego – Rynek Jeżycki,
- *trakt „północ – południe”*: Plac Niepodległości – ul. Ks. Józefa – ul. Św. Wojciech – ul. Wroniecka – Stary Rynek – plac Wiosny Ludów – ul. Półwiejska – ul. Górna Wilda – Rynek Wildecki,
- *prawobrzeżny bulwar nadwarciański*: od Mostu Przemysła I do dol. rz. Główniej,
- *lewobrzeżny bulwar nadwarciański*: od Mostu Przemysła I do ul. Serbskiej,
- *trakt „winogradzki”*: bulwar „lewobrzeżny” – Park Szelągowski – Park Kosynierów – al. Pod Lipami – ul. A. Hercena – kładka nad PST – ul. Nasienna – ul. Koronna – projektowany park w dolinie Wierzbaka – ul. Nad Wierzbakiem – park Sołacki,
- *trakt „Winogrady – Wilda”*: ul. Murawa (od traktu „winogradzkiego” do ul. Winogrady) – istn. przejście do ul. Za Cytadelą – Park Cytadela – al. Niepodległości – ul. H.Wieniawskiego – park przed Operą – Park K.Marcinkowskiego – Dworzec PKS – ul. Wierzbęćce – Rynek Wildecki,
- *bulwar „Maltański”*: wokół całego Jeziora Maltańskiego,
- *trakt pieszy w proj. parku wzdłuż ul. Dolna Wilda*, od ul. Królowej Jadwigi do parku Jana Pawła II,
- *trakt „Sołacki”*: al. Wielkopolska – Park Sołacki – ul. Warmińska – Lasek Gołęciński – Gołęcin (pocz. znakowanego szlaku turystycznego),

- *trakt „Bogdanka”*: od ul. K. Pułaskiego przez Park Wodniczki do Parku Sołackiego,
- *trakt „Franowo – Stare Miasto”*: Franowo (centrum M1) – os. Rusa (trasa wzdłuż proj. tramwaju) – park przy os. Tysiąclecia – proj. aleja „Łacina” (wzdłuż trasy tramwajowej, od ul. Inflanckiej do ul. Jana Pawła II) – ul. Kórnicka – ul. Mostowa – ul. J. Dowbora-Muśnickiego – plac Bernardyński – ul. Zielona – ul. Podgórna – plac Wiosny Ludów,
- *trakt „MTP – Warta”*: dworzec Główny (wejście zachodnie – proj. wejście wschodnie) – rejon „Wolne Tory” – dworzec PKS – ul. Niezłomnych – Park J.H. Dąbrowskiego – ul. Półwiejska – ul. Krakowska – proj. plac „Strzelecki” – park przy moście Królowej Jadwigi – bulwar „lewobrzeżny”;

ciągi na których należy zapewnić dogodny warunki ruchu pieszego w ulicach (np.: poprzez poszerzenie chodników, zmianę sposobu parkowania, oddzielenie chodników od jezdni pasami zieleni, itp.):

- *trakt „Most Teatralny – Łazarz”*: Most Teatralny – ul. F. Roosevelta – Rondo Kaponiera ul. F. Roosevelta - wzdłuż MTP – proj. przejście podziemne do dworca Głównego – dworzec Główny – ul. Głogowska – Rynek Łazarski,
  - *trakt „Rynkowy”*: Park Sołacki – ul. Nad Wierzbakiem – ul. Kościelna – Rynek Jeżycki – ul. J.I. Kraszewskiego – ul. A.Szylinga – ul. J. Matejki – park W.Wilsonska – ul. Kanałowa – proj. tunel między Łazarzem i Wildą – ul. G. Bergera – plac M. Skłodowskiej-Curie – Rynek Wildecki – ul. 28 Czerwca 1956 – ul. Św. Jerzego – proj. przeprawa przez rz. Wartę – Os. Piastowskie – proj. rynek „Piastowski” – os. Jagiellońskie – rynek „Jagielloński” – ul. Dolska – przejście pod ul. Bolesława Krzywoustego – rejon „Łacina” – proj. plac „Łacina” – ul. Katowicka – bulwar „Maltański”,
  - *trakt „Berdychowo”*: od bulwaru lewobrzeżnego przez proj. Mosty Berdychowskie i ul. Berdychowo do bulwaru „Maltańskiego”;
- wykształcenie nowych placów i rynków z urządzeniami dla ruchu, wypoczynku i obsługi pieszych:
    - tzw. plac Garbarski,
    - plac Niepodległości,
    - tzw. plac Strzelecki,
    - tzw. Plac Łacina,
    - rynek „Piastowski”,
    - plac Stawny (zalecane),
    - plac Wiosny Ludów;
  - przebudowę istniejących placów i rynków pod kątem poprawy warunków ruchu, wypoczynku i obsługi pieszych, w szczególności:
    - plac Bernardyński,
    - plac Wielkopolski,
    - plac Wolności;
    - rynek Jeżycki
    - rynek Łazarski,
    - rynek Wildecki,
    - rynek Śródecki

- rynek Wschodni,
- rynek Jagielloński;
- lokalizację nowych kładek oraz mostów i tuneli o szczególnym znaczeniu dla ruchu pieszego:
  - zespołu mostów łączących Główną z Winogradami, poprzez północną część Ostrowa Tumskiego,
  - mostu łączącego Śródkę z Ostrowem Tumskim,
  - ewentualnej kładki lub drugiego mostu łączącego Chwaliszewo i centrum miasta z Ostrowem Tumskim,
  - tzw. mostu Berdychowskiego, łączącego Piotrowo i Maltę poprzez Ostrów Tumski z centrum,
  - kładki łączącej Wildę z os. Piastowskim,
  - tunelu między Łazarzem i Wildą, w południowej części kolejowej stacji Poznań Główny;
- wyznaczenie nowych szlaków pieszych w terenach rekreacyjnych, w szczególności:
  - w lasach nadwarciańskich, z rejonu ul. Bożydara do historycznej przeprawy promowej lub planowanej kładki nad Wartą do Owińsk,
  - w rejonie stawów Kopanina, wzdłuż Strumienia Junikowskiego i w Lasku Marcelińskim,
  - w lasach zachodniego klina zieleni, między Krzyżownikami i Strzeszynom.

## 8.2. TRANSPORT ROWEROWY

- Każdy plan miejscowy oraz inne opracowania projektowe, architektoniczne i komunikacyjne w obszarze miasta winny ustosunkować się do problemu ruchu rowerowego i jego infrastruktury, z uwzględnieniem segregacji ruchu rowerowego od pieszego.
- Przyjmuje się hierarchię dróg rowerowych stosownie do ich funkcji pełnionych w ruchu miejskim:
  - **drogi rowerowe kategorii I (główne)** łączące główne zespoły mieszkaniowe z centrum miasta, oraz zapewniające połączenia między głównymi zespołami mieszkaniowymi,
  - **drogi rowerowe kategorii II (zbiorcze)** obsługujące większe obszary miejskie, doprowadzające ruch rowerowy do głównych dróg rowerowych,
  - **drogi rowerowe kategorii III** obsługujące ruch rowerowy na małych odległościach, stanowiące uzupełnienie sieci dróg głównych i zbiorczych,
  - **rowerowe szlaki turystyczne,**
  - **międzynarodowe drogi rowerowe.**
- Określane w Studium przebiegi dróg rowerowych należy traktować jako wskazanie kierunku tras rowerowych, po terenach ulic i obszarów z nimi sąsiadujących. Szczegółowe lokalizacje i parametry techniczne określone zostaną na etapie sporządzania planów miejscowych bądź projektów budowlanych.
- W projektach dróg rowerowych przy ulicach głównych ruchu przyspieszonego i głównych oraz w strefach uspokojenia ruchu samochodowego, należy uwzględnić zasady związane m.in. ze względami bezpieczeństwa, możliwościami technicznymi itp.

- Określenie czy dana droga rowerowa zostanie zbudowana dokładnie po wyznaczonej trasie czy w sposób odmienny, uzależnia się od aktualnej sytuacji transportowej miasta, możliwości terenowych i konsultacji społecznych z różnymi użytkownikami ulicy.
- Wyznaczone trasy dróg rowerowych nie zawsze oznaczają wydzielone drogi. Trasy mogą prowadzić jezdniami poprzez wyznaczenie drogi dla rowerów malowaniem, ciągami pieszo-rowerowymi, ścieżkami leśnymi, parkowymi itp.
- System dróg rowerowych winien być uzupełniony o sieć parkingów rowerowych, zapewniających prawidłowe przechowywanie rowerów.
- Studium wymienia z nazwy drogi rowerowe kategorii I i II oraz drogi rowerowe o znaczeniu turystycznym. Pozostałe drogi rowerowe pokazano wyłącznie na schemacie graficznym, kwalifikując je do kategorii III. Sieć dróg rowerowych kategorii III należy uzupełniać w miarę potrzeb i możliwości technicznych.
- Nie wyklucza się dróg rowerowych prowadzonych poza zdefiniowanymi przez Studium kierunkami.
- **Drogi rowerowe kategorii I zapewniające połączenia między głównymi zespołami mieszkaniowymi (ringi rowerowe) oraz łączące główne zespoły mieszkaniowe z centrum miasta (drogi promieniste)**
  - wewnętrzny ring rowerowy: Garbary, Wszystkich Świętych, Mostowa, Kazimierza Wielkiego, Krakowska, T. Kościuszki, Niezlomnych, Aleja Niepodległości, Aleja Armii Poznań,
  - Łazarz – Rataje: R. Berwińskiego, Kanałowa, proj. tunel od Kanałowej do G. Bergera, G. Bergera, Przemysłowa, Św. Jerzego, proj. przeprawa przez Wartę na Os. Piastowskie, Obrzyca,
  - zewnątrzny ring rowerowy: Jana Pawła II, L. Zamenhofa, Hetmańska, Głogowska, J. Chociszewskiego, K. Jarochońskiego, S. Wyspiańskiego J. Matejki, A. Szylinga, I. Kraszewskiego, Kościelna, Nad Wierzbakiem, Małopolska, Śląska, Wojska Polskiego, proj. park w dol. Wierzbaka, Winiarska, Św. Leonarda, Wyłom, A. Hercena, Aleja Pod Lipami, Naramowicka, Szelałowska, Garbary, <Szyperska>, E. Estkowskiego, Most Bolesława Chrobrego, Kardynała S. Wyszyńskiego, Most Mieszka I, Rondo Śródka,
  - Piątkowo - Centrum: UAM, Wielkołucka, T. Szeligowskiego, Ks. Mieszka I, Al. Armii Poznań, wewnętrzny ring rowerowy,
  - Winiary – Dębina: al. Solidarności, W. Witosa, Niestachowska, S. Żeromskiego, St. Przybyszewskiego, Wł. Reymonta, K. Arciszewskiego, <Nowa Arciszewskiego>, Głogowska, Rakoniewicka, Czechosłowacka,
  - Ogrody – Świerczewo: Polska, Bułgarska, E. Taczanowskiego, Jugosłowiańska, Promienista, Kluszyńska, Pogodna, P. Ściegiennego, Krzywa, R. Dmowskiego,
  - Radojewo - Centrum: Radojewo, Naramowicka, zewnętrzny ring rowerowy,
  - Antoninek – Centrum: Światopełka, Warszawska, zewnętrzny ring rowerowy,
  - Franowo - Centrum: Centrum Handlowe M1, Piaśnicka, droga wzdłuż tramwaju, Kórnicka, Mostowa, wewnętrzny ring rowerowy,
  - Pokrzywno - Centrum: Strzyżowska, Dębicka, <Hetmańska>, Fort IIa, Kurlandzka, Osiedle Orła Białego, Osiedle Stare Żegrze, Marszałka J. Piłsudskiego, zewnętrzny ring rowerowy,



- Czapury - Centrum: Starołęcka, Rondo Starołęcka, zewnętrzny ring rowerowy,
  - Luboń - Centrum: Opolska, <Nowa Opolska>, odc. wzdłuż linii kolejowej (kk.03), 28 Czerwca 1956, Rynek Wildecki, Wierzbicice, wewnętrzny ring rowerowy,
  - Komorniki - Centrum: Sycowska, Oplotki, droga serwisowa przy Głogowskiej, Mieleszyńska, Głogowska, Most Dworcowy, Powstańców Wielkopolskich, wewnętrzny ring rowerowy,
  - Plewiska - Centrum: Grunwaldzka w Plewiskach, Wołczyńska, Grunwaldzka, Rumuńska, Bułgarska, Grunwaldzka, A. Szylinga, I. Kraszewskiego, Zwierzyniecka, A. Mickiewicza, J.H. Dąbrowskiego, Most Teatralny, A. Fredry, wewnętrzny ring rowerowy,
  - Skórzewo - Centrum: Złotowska, Szczecińska, J. Brzechwy, Leśnych Skrzatów, Bukowska, J.I. Kraszewskiego, Zwierzyniecka, A. Mickiewicza, J.H. Dąbrowskiego, Most Teatralny, Fredry, wewnętrzny ring rowerowy,
  - Krzyżownicy - Centrum: J.H.Dąbrowskiego, Most Teatralny, A. Fredry,
  - Podolany - Centrum: Strzeszyńska, Juraszów, Piątkowska, Winiarska, zewnętrzny ring rowerowy,
  - Naramowice – Śródka: Lechicka, Most Lecha, Bałtycka, A. Hlonda, Bydgoska,
  - Koziegłowy - Winogrody: Gdyńska, Główna, <Winogrody - Główna>, Winogrody, Za Cytadelą, Cytadela, wewnętrzny ring rowerowy,
  - trasa średnicowa przez Centrum: zewnętrzny ring rowerowy, Al. Wielkopolska, F. Nowowiejskiego, Solna, Wolnica, Wroniecka, Kramarska, Klasztorna, Kozia, Pl. Kolegiacki, Za Bramką, Wszystkich Świętych, wewnętrzny ring rowerowy,
- **Drogi rowerowe II kategorii, obsługujące większe obszary miejskie doprowadzające ruch rowerowy do głównych dróg rowerowych.**

#### Stare Miasto:

Poznański odcinek zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania, Miętowa, Rubież, Bożydara, <Bożydara>, <Projektowana na Naramowicach 1> i przedłużenie do Karpiej, Dzięgielowa - Deszczowa, Morasko, <Celichowskich> i przedłużenie do Poligonowej, <Morenowa>, Zagajnikowa, Żywokostowa, Umultowska, Połabska i przedłużenie do Hercena, Widłakowa, K. Szymanowskiego, H. Opieńskiego, K. Kurpińskiego. T. Mateckiego, Przepaść, F. Stróżyńskiego, M. Jaroczyńskiego, Z. Wojciechowskiego, Piątkowska, S. Wiechowicza, S. Stoińskiego, <S. Stoińskiego>, Łużycka między os. Stefana Batorego a os. Bolesława Śmiałego, <Nowa Naramowicka>, Karpia – rejon os. Wilczy Młyn, <tramwaj na Naramowice> z łącznikiem do Karpiej i <Projektowanej na Naramowicach 1>, al. Solidarności, Słowiańska, G. Dobrowolskiego, Murawa, R. Brandstettera, S. Maczka – Piątkowska, Wojska Polskiego, Grudzieniec, Klin, Półwiejska, Szkolna, Kozia, I. Padarewskiego, Pl. Wolności, 27 Grudnia, A. Fredry, Powstańców Wielkopolskich, F. Ratajczaka, 3 Maja, Plac C. Ratajskiego, K. Libelta, K. Marcinkowskiego, Woźna, Ewangelicka, <Tama Berdychowska>, Chwaliszewo, <Projektowana na Chwaliszewie>, E.Estkowskiego, Małe Garbary, Św. Wojciecha, Księcia Józefa, Przepadek, Dworzec Garbary,

#### Jeżyce:

J. Omańkowskiej, Druskiennicka, Podolańska, Wojska Polskiego, S. Maczka, Polna, Szamotulska, Szpitalna, A. Szamarzewskiego, Nowina, Bukowska, Gajowa, Hezjoda,

Literacka, Jastrowska, Wałęcka, Krajenecka, M.Wańkowicza, Homera i wzdłuż kk.13 - P-ń Jeżyce - Piła, łącznik M. Wańkowicza – Literacka, Koszalińska, łącznik rz.Bogdanka – Koszalińska, Biskupińska, Beskidzka, Polanowska, Międzyzdrojska, Wirska, Słupska, Chojnicka, Wilków Morskich, Bojerowa, droga do Szamotuł, Przelot, Sucholeska, Sytkowska, Chodzieska, Sianowska,

#### Nowe Miasto:

Krańcowa, wzdłuż Jeziora Maltańskiego, Wiankowa, Kurlandzka, E. Piaseckiego, Żelazna, Folwarczna, Stalowa, Kobylepole, Borówki, IKEA przy Szwedzkiej, Klenowska, łącznik IKEA – Kurlandzka, Ostrowska, Ługańska, Szczepankowo, Bobrownicka, Darzyńska, Borecka, Darzyborska, Szpaków, W.Dymka, wzdłuż III Ramy (Browarna), przy Stawie Młyńskim, Radziwoja, Warszawska, Sośnicka, Strzałkowska, Darniowa - nad Jeziorem Swarzędzkim, Pusta, Ziemowita, Leszka, Radziwoja, Żegrze, Chartowo, Inflancka, proj. <Park Oświecenia>, proj. <Park Rataje>, Pawia, proj. <Hetmańska>, Hetmańska, Sandomierska, Nizańska, Pokrzywno, Splawie, <Projektowana na Pokrzywnie 1>, Gospodarska, Uprawowa, Skibowa, Sierpowa, R. Maya, <Nowa Maya>, Książęca, św. Antoniego, Ożarowska, Ostrów Tumski, proj. most nad Cybiną, Ostrówek, Śródka, Rynek Śródecki, Energetyczna, Marii Panny, proj. północna tangenta I ramy,

#### Grunwald:

Polna, Wojskowa, St. Wyspiańskiego, Park Zwycięstwa, proj. <Dolna Głogowska>, A. Małeckiego, Rynek Łazarski, R. Dmowskiego, Szamotulska, J.Krauthofera, M. Palacza, Grochowska, Rycerska, Marcelińska, Wałbrzyska, Strzegomska, Promienista, J. Chociszewskiego, Krośnieńska, Bełchatowska, Miśnieńska, Wołowska, Fabianowo, Mieleszyńska, Sycowska, Dziewińska, Perzycka, Złotowska, Bukowska, Jawornicka, Mrągowska, Kopanina, Ostatnia, Boh. Westerplatte, Przełęcz, H. Kołłątaja, Brzozowa, Karpicka, Rakoniewicka, Leszczyńska, Grunwaldzka, Śniadeckich, E. Orzeszkowej, M. Konopnickiej, <Nowa Opolska>, <Projektowana na Kopaninie>,

#### Wilda:

Dolna Wilda, 28 Czerwca 1956, Droga Dębińska, Piastowska, Górna Wilda,

#### • **Rowerowe szlaki turystyczne**

- Piolunowa od planowanej do przywrócenia przeprawy promowej lub kładki pieszo – rowerowej przez rzekę Wartę, ul. Halszki, Nadwarciańska, Bożywoja,
- Poligonowa, Morasko, F. Jaśkowiaka, B. Lewandowskiego, Rumiankowa, Umultowska, Mleczowa, kampus UAM,
- Meteorytowa,
- Chemiczna, wał przeciwpowodziowy wzdłuż rzeki Warty do mostu Św. Rocha, Św. Wincentego,
- od mostu Św. Rocha, Piastowska, ścieżki Dębiny do Dolnej Wildy,
- Krańcowa, wzdłuż Maltanki, szlak w dolinie Cybiny, brzegi Stawu Browarnego, Wczasowa, W. Majakowskiego

- dolina Bogdanki, al. Wielkopolska, Park Sołacki wzdłuż ul. Małopolskiej, Warmińska, Lasek Gołęciński, jez. Rusałka, wzdłuż Bogdanki, Jezioro Strzeszyńskie, wzdłuż rzeki Bogdanki do ul. Psarskie,
- Psarskie, Słodyńska,
- Nad Jeziorem (wzdłuż Jeziora Kierskiego), Międzyzdrojska (wzdłuż Krzyżanki)
- wzdłuż zach. brzegu jez. Rusałka, Burzańska,
- Stadion Olimpij, wsch. brzeg jez. Rusałka, Botaniczna,
- wzdłuż Fortu VII,
- Leśnych Skrzatów, Lasek Marceliński, Cmentarna, wzdłuż płn. granicy Cmentarza Junikowskiego, Malwowa,
- Borecka, Michałowo, Darzyborska,
- Kopylnik, droga do Koninka,
- Ożarowska, wzdłuż Głuszynki.

- **Międzynarodowe szlaki rowerowe**

Niektóre z wyżej wymienionych tras dróg rowerowych posiadają także znaczenie międzynarodowe. Przez Poznań przebiegają dwie międzynarodowe drogi rowerowe sieci EuroVelo określone przez Międzynarodową Federację Cyklistów: Trasa Stolic nr 2 od Dublina do Moskwy i Trasa Bałtyk - Adriatyk nr 9 od Gdańska do Puli.

**„Trasa nr 2”**

proceedzi od Psarskiego nad rzeką Bogdanką do ulicy Pułaskiego, a dalej ulicami: Przepadek, Ks. Józefa, Św. Wojciech, Małe Garbary, Wroniecka, Kramarska, Klasztorna, Woźna, Chwaliszewo, Ostrów Tumski, Śródka, Jana Pawła II, droga nad Maltą i szlak turystyczny w dolinie rzeki Cybiny, szlakiem turystycznym przez Antoninek i Zieliniec do Gruszczyzna.

**„Trasa nr 9”**

proceedzi wspólnie z trasą nr 2 od granicy gm. Swarzędz do skrzyżowania ulic Woźna / Klasztorna. Południowy odcinek trasy nr 9 proceedzi od tego skrzyżowania przez ulice Klasztorną, Plac Kolegiacki, Za Bramką, Wszystkich Świętych, Mostową, Most Św. Rocha i dalej szlakiem turystycznym nad rzeką Wartą do Lubonia.

### 8.3. TRANSPORT KOLEJOWY

- Uznaje się potrzebę modernizacji istniejącej sieci kolejowej, na którą składają się linie magistralne, pierwszorzędne i drugorzędne wraz ze stacjami i przystankami.
- **(A)** Uznaje się celowość planowania w Poznaniu odcinka kolei dużych szybkości (rzędu 300km/h - np. typu TGV). Ze względu na brak zaawansowanych planów krajowych, nie definiuje się wydzielonego terenu, ani specjalnego symbolu dla kolei typu TGV. Przewiduje się prowadzić tę trasę po specjalnych torach na trasie: granica z gm. Dopiewo - Junikowo – Poznań Główny – Poznań Starołęka – granica z gm. Kleszczewo. Nie wyklucza się innej trasy. Pokazany na rysunku Studium przebieg torów i granice pasa komunikacyjnego należy traktować, jako orientacyjne.

Zaleca się wykluczyć zabudowę w pasie komunikacyjnym i uwzględniać potencjalne uciążliwości na terenie przyległym.

- Przyjmuje się, że nie będą organizowane nowe przejazdy lub przejścia w jednym poziomie z koleją. Na liniach magistralnych o podwyższonych szybkościach prowadzenia pociągów (ponad 160km/h), w miejscach obowiązywania prędkości ponad 160km/h, konieczne będzie zastępowanie istniejących przecięć kolizyjnych dwupoziomowymi. W stosunku do pozostałych tras kolejowych zaleca się analogiczne postępowanie.
- Uznaje się za wskazane wykorzystywanie przestrzeni kolejowych dla prowadzenia innych środków transportu szynowego, w tym ewentualności wprowadzenia pojazdu dwusystemowego (kolej - tramwaj) z uwzględnieniem powiązania stref podmiejskich z centrum miasta. Zapisy w zakresie tzw. „tramera” umieszczono w pkt. 8.4.
- Przyjmuje się, że bocznic kolejowe są integralnie związane z obsługiwanyimi terenami przemysłowo-usługowymi, a uzasadnienie ich budowy, utrzymania lub ewentualnej likwidacji wynikać winno z priorytetów kolejowych związanych z koniecznością ich wykorzystywania, a także z możliwości spełnienia wszystkich zasad określonych ustawami, niniejszym „Studium...” i wytycznymi resortowymi. Pod tymi warunkami, możliwe są lokalizacje nowych bocznic kolejowych. Bocznic wymagające likwidacji w związku z rozwojem sieci ulicznej i kolejowej wymieniono w tabeli poniżej.
- Dla obsługi związanej z transportem ładunków przewiduje się podstawowy terminal Poznań - Franowo, potencjalne terminale satelitarne: Poznań Wola, Poznań Golęcín, Poznań Antoninek oraz inne terminale: Poznań Wschód, Poznań Starołęka, Poznań Krzesiny, Poznań Górczyn, Poznań Strzeszyn.
- Przyjmuje się, że urządzenia zaplecza transportu kolejowego zlokalizowane będą na wymienionych niżej terenach o symbolach rozpoczynających się od liter „kk”, przy czym dopuszcza się przeznaczenie na cele kolejowe także terenu o funkcji U1sw/P2sw na obszarze tzw. międzytorza w rejonie dawnego stadionu przy ul. 28 Czerwca 1956.
- Uznaje się celowość rezerwowania pasa terenu pod przyszłościowe dodatkowe tory na wyznaczonych trasach (szczegóły – tabela).
- Na potrzeby transportu kolejowego wyznacza się następujące tereny i przyjmuje jako minimalne poniższe wymagania:

*uwaga: objaśnienia do tabeli zapisano w końcowej części punktu 8.7*

linia	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
rejon stacji Poznań Główny	Hetmańska (kGP.2.17) - K.Libelta (kZ.123)	kk.01.1	kolej	wielotor.	stacja osobowa, wiadukty: Hetmański (nad kGP.2), projektowany (nad proj.kZ.009), Dworcowy (w ciągu kG.1), Uniwersytecki (w ciągu kZ.124) i Teatralny (w ciągu kt.04.10-11). Ponadto przewiduje się następujące przedsięwzięcia: - rozbudowa układu torowego na głowicy północnej stacji, - dobudowa dodatkowych peronów i budynku dworcowego po stronie wschodniej oraz ewentualną budowę terminalu kolei szybkiej, - likwidacja bocznic do MTP oraz innych urządzeń w zachodniej części stacji, kolidujących z planowaną budową ulicy Dolnej Głogowskiej (kG.04.2), na warunkach uzgodnionych z zarządzającymi tymi urządzeniami i z administracją kolejową, - przeniesienie obrządzania składów pasażerskich z tzw. dziury toruńskiej na niezagospodarowane tereny stacji na północ od ul. Hetmańskiej. - udostępnienie dla potrzeb przeprowadzenia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju terenu peronu 7 wraz z likwidacją toru przy tym peronie oraz wzdłuż konstrukcji wsporczej przy ulicy F.D. Roosevelta. - możliwość przykrycia płytą zagłębionej równi stacyjnej wzdłuż ulicy F.D. Roosevelta
rejon stacji Poznań Główny	Dębiec - Hetmańska (kGP.2.17)	kk.01.2	kolej	wielotor.	stacja osobowa. Przewiduje się następujące przedsięwzięcia: - rozbudowa układu torowego na głowicy południowej stacji, - ewentualna budowa przystanku osobowego w rejonie ul. Hetmańskiej (kGP.2.17), - ewentualna budowa urządzeń (wraz z torowiskiem) do obrządzania składów pasażerskich
rejon stacji Poznań Główny	Hetmańska (kGP.2.17) - Wolne Tory	kk.01.3	kolej	wielotor.	stacja osobowa, obszar terenu niezbędny do utrzymania dla potrzeb kolejowych - do zdefiniowania w ramach problemu "Wolne Tory"
E-20 Warszawa – Kunowice	granica miasta - Junikowo - 1	kk.02.1x	kolej	tory:2+2x	linia magistralna, poszerzenie terenu kolejowego niezbędne wyłącznie w przypadku dobudowy pary torów dla kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A). Teren obejmuje tylko część przekroju poprzecznego.
E-20 Warszawa – Kunowice	granica miasta - Junikowo - 2	kk.02.2x	kolej	tory:2+2x	linia magistralna, poszerzenie terenu kolejowego niezbędne wyłącznie w przypadku dobudowy pary torów dla kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A) Teren obejmuje tylko część przekroju poprzecznego.
E-20 Warszawa – Kunowice	granica miasta - Junikowo - 3	kk.02.3x	kolej	tory:2+2x	linia magistralna, poszerzenie terenu kolejowego niezbędne wyłącznie w przypadku dobudowy pary torów dla kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A). Teren obejmuje tylko część przekroju poprzecznego.
E-20 Warszawa – Kunowice	granica miasta - Junikowo - 4	kk.02.4x	kolej	tory:2+2x	linia magistralna, poszerzenie terenu kolejowego niezbędne wyłącznie w przypadku dobudowy pary torów dla kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A). Teren obejmuje tylko część przekroju poprzecznego.
E-20 Warszawa – Kunowice	granica miasta - Junikowo - 5	kk.02.5x	kolej	tory:2+2x	linia magistralna, poszerzenie terenu kolejowego niezbędne wyłącznie w przypadku dobudowy pary torów dla kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A). Teren obejmuje tylko część przekroju poprzecznego.
E-20 Warszawa - Kunowice	Junikowo - Górczyn	kk.02.6	kolej	tory:2+2x	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - proj. przystanek Junikowo - planowana przebudowa wielotorowej stacji Górczyn (w kierunku zachodnim) wraz z likwidacją bocznic na terenie przewidywanym pod Nową Arciszewskiego (kGPS.4.2), - projektowane przeniesienie przystanku Poznań - Junikowo w rejon przecięcia z ul. Grunwaldzką (kG.09.1), - projektowany wiadukt dla przeprowadzenia ul. Grunwaldzkiej nad koleją - projektowany wiadukt nad ul. <Nową Arciszewskiego> - przepusty: Żmigrodzka, proj. Miśnieńska, Strumień Junikowski, Ceglanka
E-20 Warszawa - Kunowice	Junikowo - Górczyn	kk.02.7x	kolej	tory:2+2x	linia magistralna, poszerzenie terenu kolejowego w rejonie ul. Miśnieńskiej niezbędne wyłącznie w przypadku dobudowy pary torów dla kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A). Teren obejmuje tylko część przekroju poprzecznego.

linia	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
E-20 Warszawa - Kunowice	Górczyn - Zatorze	kk.03.1	kolej	tory:3+4x	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością nie przekraczającą 160 km/h, - planowana przebudowa wielotorowej stacji Górczyn osobowo - towarowej wraz z likwidacją bocznic na terenie przewidywanym pod III ramę (kGPS.3.20), - wiadukty: Górczyński z tunelem dla pieszych, Dmowskiego, Górecka - dodatkowe tory wyłącznie w przypadku decyzji budowy trasy kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A)
E-20 Warszawa - Kunowice	Zatorze - III Rama (kGPS- 3.19)	kk.03.2	kolej	tory:2+3x	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością nie przekraczającą 160 km/h, - dodatkowe tory wyłącznie w przypadku decyzji budowy trasy kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A), - proj. wiadukt nad III ramą
E-20 Warszawa - Kunowice	III Rama (kGPS-3.19) - Nowa Opolska (kG.11.4)	kk.03.3	kolej	tory:2+3x	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością nie przekraczającą 160 km/h, - dodatkowe tory wyłącznie w przypadku decyzji budowy trasy kolei szybkiej dla kierunku omijającego stację Poznań Główny, uwarunkowanej jak (A) - proj. wiadukty nad III ramą i <Nową Opolską>
Łącznica Starołęka - Górczyn	Górczyn - Zatorze	kk.03.4	kolej	tory: 1+1	linia magistralna, w tym: dodatkowy tor wyłącznie w przypadku decyzji budowy trasy kolei szybkiej, uwarunkowanej jak (A), wiadukt dla wjazdu linii E-20 na stację Poznań Główny (kk.03.1 – kk.03.2), kładka pieszo – rowerowa na odc. Dmowskiego – Górecka.
Łącznica Starołęka - Górczyn	Zatorze - Dębina	kk.03.5	kolej	tory:2+2	linia magistralna, w tym: - wiadukty nad <Nową Opolską>, kk.04 i 28 czerwca 1956 - dodatkowe 2 tory wyłącznie w przypadku decyzji budowy trasy kolei szybkiej dla kierunku omijającego stację Poznań Główny, uwarunkowania jak (A)
E-59 Wrocław - Szczecin	płd. granica miasta - Czechosłowack a (kZ.101.1)	kk.04.1	kolej	tory:2+2+ 2	linia magistralna, w tym: 2 tory łącznicy Luboń - Starołęka - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - proj. tunel w ciągu ul. Czechosłowackiej - postulowana rozbudowa o dodatkowe 2 tory - utrzymanie stacji Poznań Dębiec
E-59 Wrocław - Szczecin	Czechosłowack a (kZ.101.1) - łącznica Starołęka, Górczyn (kk.03.5)	kk.04.2	kolej	tory:2+2+ 2	linia magistralna w tym: 2 tory łącznicy Luboń - Starołęka - proj. tunel w ciągu ul. Czechosłowackiej - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana rozbudowa o dodatkowe 2 tory - utrzymanie stacji Poznań Dębiec
E-59 Wrocław - Szczecin	Łącznica Starołęka, Górczyn (kk.03.5) - III Rama (kGPS- 3.18)	kk.04.3	kolej	tory:4+2	linia magistralna: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana rozbudowa o dodatkowe 2 tory
E-59 Wrocław - Szczecin	III Rama (kGPS-3.18) - stacja Poznań Główny (kk.01.2)	kk.04.4	kolej	tory:4+2	linia magistralna: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, postulowana rozbudowa o dodatkowe 2 tory
Łącznica Luboń - Starołęka	Poznań Dębiec - Łącznica Starołęka, Górczyn (kk.03.5)	kk.04.5	kolej	tory:2	linia magistralna, w tym proj. wiadukt dla przeprowadzenia ulicy 28 Czerwca 1956 i trasy tramwajowej (kt.12.1) na Dębiec

linia	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
Kluczbork - Poznań	płd-wsch granica miasta - rz. Warta	kk.06.1	kolej	tory:2	linia pierwszorzędna, w tym: - dodatkowy tor St.Krzesiny – Pokrzywno, - dodatkowe 2 tory wyłącznie w przypadku budowy trasy kolei szybkiej uwarunkowanej jak (A), - planowana przebudowa wielotorowej stacji Starołęka uwzględniająca ewentualną linię kolei szybkiej (TGV) i likwidację bocznicy na terenie przewidywanym pod III ramę (kGPS.3.18), - planowana przebudowa wielotorowej stacji Poznań Krzesiny wynikająca z rozbudowy linii Poznań Krzesiny - Kobylnica, - istn. most nad Wartą, - wiadukty: istn. w ciągach: A-2 i ul. Gołężyckiej, proj. w ciągach kZ.058, kG.15, <R. Maya> (kG.13) i dla dodatkowego toru linii Kluczbork – Poznań kk.07.2, - tunel dla pieszych przy stacji Starołęka, - Utrzymanie przejazdów w ciągach ulic Starołęcka i Sandomierska – Niżańska
Kluczbork - Poznań	rz. Warta - Dolna Wilda (kGP.1)	kk.06.2	kolej	tory:2+2	linia magistralna, w tym: - istn. most nad Wartą, - istn. wiadukt nad ul. Dolna Wilda, - istn. dwa przepusty na odc. Dolna Wilda – Ku Dębinie, - dodatkowe 2 tory wyłącznie w przypadku budowy trasy kolei szybkiej uwarunkowanej jak (A)
Kluczbork - Poznań	Dolna Wilda (kGP.1) - stacja Poznań Główny (kk.01.2)	kk.06.3	kolej	tory:2+2	linia magistralna, w tym: - dodatkowe 2 tory wyłącznie w przypadku budowy trasy kolei szybkiej uwarunkowanej jak (A), - utrzymanie przystanku Poznań Dębina, - wiadukt istn. w ciągu ul. 28 Czerwca 1956, - proj. tunel lub wiadukt w ciągu III Ramy
rejon stacji Poznań Franowo	Gołężycka - Kobyłepole	kk.07.1	kolej	wielotor.	stacja towarowa: - linia magistralna Swarzędz - Starołęka, dwutorowa, - linia pierwszorzędna Krzesiny - Kobylnica, jednotorowa, - planowana dobudowa drugiego toru między stacjami Krzesiny i Franowo, - wiadukty w ciągu ulic: Hetmańskiej (kG.15. - proj.), B. Krzywoustego (istn.), Ostrowskiej (proj.) i nad ul. Kobyłepole (istn.), - proj. terminal kontenerowy w międzytorzu stacyjnym (konieczne jest wykonanie bezkolizyjnego dojazdu dla samochodów od strony ul. Hetmańskiej i Ostrowskiej), - proj. przystanek osobowy na wysokości Kinopolis, przewidywane wyprowadzenie bocznicy na teren Poznańskiego Centrum Logistycznego Franowo - Żegrze;
Krzesiny - Kobylnica	Linia Kluczbork - Poznań (kk.06.1) - stacja P-ń Franowo (kk.07.1)	kk.07.2	kolej	tory: 1+1	linia pierwszorzędna, w tym dodatkowy tor na całej długości i drugi na początkowym odcinku.
Swarzędz- Starołęka, Krzesiny- Kobylnica	Kobyłepole - Nowa Wieś Poznańska (kk.08.2)	kk.08.1	kolej	tory:4	w tym: dwa tory linii magistralnej w kierunku Nowej Wsi i dwa tory linii pierwszorzędnej w kierunku Starego Młyna; istn. wiadukty nad ul. Kobyłepole
Swarzędz - Starołęka	Nowa Wieś Poznańska	kk.08.2	kolej	tory:2/4	linia magistralna dwutorowa, dochodząca łącznica magistralna Antoninek - Nowa Wieś Poznańska
Łącznice Franowo- Stary Młyn i Nowa Wieś	Kobyłepole - Nowa Wieś Poznańska (kk.08.2)	kk.08.3	kolej	tory:2	łącznice pierwszorzędne, w tym: jeden tor w kierunku Nowej Wsi i jeden w kierunku Starego Młyna, z istn. wiaduktem nad kk.08.3
Krzesiny - Kobylnica	Nowa Wieś Poznańska (kk.08.2) -Stary Młyn, granica miasta	kk.08.4	kolej	tory:3	linia pierwszorzędna ,w tym: dwa tory linii i jeden tor łącznicy Franowo - Stary Młyn, z istn. wiaduktami nad kk.08.2 i ul. W.Majakowskiego
Krzesiny - Kobylnica	Stary Młyn, granica miasta -Warszawska (kGP.4.1)	kk.08.5	kolej	tory:2	linia pierwszorzędna, w tym istn. wiadukt nad kk.09 i ul. Warszawską
Krzesiny - Kobylnica	Warszawska (kGP.4.1) - Zieliniec - granica miasta	kk.08.6	kolej	tory:2	linia pierwszorzędna, w tym istn. wiadukt nad kk.09 i ul. Warszawską

linia	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
E-20 Warszawa - Kunowice	K.Libelta (kZ.123) – F.Nowowiejskiego	kk.09.01	kolej	tory:4	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - istn. wiadukty nad ul. K.Libelta i F.Nowowiejskiego, - postulowana dobudowa dwóch torów, - postulowana budowa przystanku na konstrukcji wsporczej w rejonie planowanego dworca „Grudzieniec” (kd.02)
E-20 Warszawa - Kunowice	F.Nowowiejskiego - Przepadek (kG.01.10)	kk.09.02	kolej	tory:4	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów, - istn. wiadukty nad ul. F.Nowowiejskiego, Cichą i Przepadek (do przebudowy)
E-20 Warszawa - Kunowice	Przepadek (kG.01.10) - Garbary (kG.18.01)	kk.09.03	kolej	tory:4	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów, - istn. wiadukty nad ul. Przepadek (do przebudowy), nad Al. Niepodległości, nad ul. Garbary (do przebudowy), - przewidywana likwidacja stacji Poznań Garbary, jako stacji technicznej, z zamianą na przystanek osobowy, likwidacja bocznic tej stacji i stacji kontenerowej na warunkach uzgodnionych z zarządzającymi tymi urządzeniami i terenami
E-20 Warszawa - Kunowice	Garbary (kG.18.01) - rz. Warta	kk.09.04	kolej	tory:4	linia magistralna: - istn. wiadukt nad ul. Garbary (do przebudowy), - istn. most nad Wartą, - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów
E-20 Warszawa - Kunowice	rz. Warta – Panny Marii	kk.09.05	kolej	tory:4	linia magistralna: - istn. mosty nad Wartą i ul. Panny Marii, - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów
E-20 Warszawa - Kunowice	Panny Marii - Cybiński Kanał Ulgi	kk.09.06	kolej	tory:4	linia magistralna: - istn. mosty nad ul. Panny Marii i Cybińskim Kanałem Ulgi, - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów
E-20 Warszawa - Kunowice	Cybiński Kanał Ulgi -Augusta Hlonda (kGP.2.07)	kk.09.07	kolej	tory:4	linia magistralna: - istn. most nad Cybińskim Kanałem Ulgi, - proj. wiadukt nad proj. odc. ul.A.Hlonda, - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów
E-20 Warszawa - Kunowice	Augusta Hlonda (kGP.2.07) - Zawady	kk.09.08	kolej	tory:4	linia magistralna: - proj. wiadukt nad proj. odc. ul. A.Hlonda, istn. wiadukt nad ul. Zawady, - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - postulowana dobudowa dwóch torów, - korpus ziemny pomiędzy dwoma wiaduktami
rejon stacji Poznań Wschód	Zawady - Krańcowa	kk.09.09	kolej	wielotor.	stacja osobowo – towarowa, linia magistralna E-20 Warszawa - Kunowice: - istn. wiadukt nad ul. Zawady, - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - proj. wiadukt w ciągu ul. Krańcowej, - tunele dla podróźnych wychodzących z peronów.
E-20 Warszawa - Kunowice	Krańcowa - Antoninek, wsch. granica miasta	kk.09.10	kolej	tory:2	linia magistralna: - realizowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - istn. wiadukty w ciągach ul. Warszawskiej i linii Krzesiny – Kobylnica (kk.08), proj. wiadukt w ciągu ul. Wrześnińskiej i proj. tunel w ciągu III ramy, - proj. przystanek Miłostowo z tunelem dla podróźnych, - stacja Poznań Antoninek z peronami i tunelem dla podróźnych,
Zieliniec - Kiekrz	Zieliniec - płn. granica miasta	kk.10.1	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej; w przypadku uruchomienia lokalnej komunikacji pasażerskiej, dopuszcza się lokalizację przystanków



linia	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
Zieliniec - Kiekrz	płn. granica miasta - Koziegłowy - Gdyńska	kk.10.2	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej, w tym: - most na rz. Głównej, - wielot. stacja towarowa Koziegłowy, - proj. wiadukt w rej. węzła „Janikowo” – w ciągu proj. ul. kG.02, - proj. tunel dla pieszych przy Węźle Gdyńska, - istn. wiadukt nad kZ.005 i kk.14 w przypadku uruchomienia lokalnej komunikacji pasażerskiej, dopuszcza się lokalizację przystanków
Zieliniec - Kiekrz	Gdyńska -rz. Warta	kk.10.3	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej, - istn. wiadukt nad kZ.005 i kk.14 - istn. most nad rz. Wartą
Zieliniec - Kiekrz	rz. Warta - <Nowa Naramowicka> (kG.18.05)	kk.10.4	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej, - istn. most nad rz. Wartą, - istn. estakada nad Doliną Warty, - istn. wiadukty nad ulicami : Czarnucha, Juranda, Rubież, - proj. wiadukt nad <Nowa Naramowicka> w przypadku uruchomienia lokalnej komunikacji pasażerskiej, dopuszcza się lokalizację przystanków
Zieliniec - Kiekrz	<Nowa Naramowicka> (kG.18.05) - wylot do Piły (kGP.3.3)	kk.10.5	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej, w tym: - utrzymanie istniejącej linii, - proj. wiadukt nad <Nową Naramowicką>, - istn. przejazd - ul. Umultowska (kZ.034.1), (dopuszcza się rozwiązanie dwupoziomowe), - w rejonie dworca „Sobieskiego”: proj. 2 tunele dla pieszych, dopuszczona para przystanków dla komunikacji dalekobieżnej lub lokalnej, - wiadukty w ciągach: T. Mateckiego (kZ.036. – proj.), Obornicka (kG.19 – istn.), <Nowa Sucholeska> (kZ.062 – proj.) i nad. <wylotem do Piły> (kGP.3 – proj.), - utrzymanie istniejącej wielotor. stacji towarowej Poznań Piątkowo, - w przypadku realizacji wylotu drogowego na Piłę (kGP.3.4) - likwidacja bocznic przy stacji Piątkowo, z jej odtworzeniem przez inwestora drogi po nie kolidującej trasie, gdy zaistnieje taka potrzeba; w przypadku uruchomienia lokalnej komunikacji pasażerskiej, dopuszcza się lokalizację przystanków
Zieliniec - Kiekrz	wylot do Piły (kGP.3.3) -linia Poznań - Piła (kk.13)	kk.10.6	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej, korpus ziemny pomiędzy dwoma wiaduktami – proj. nad <wylotem do Piły> (kGP.3) i istn. nad kk.13
Zieliniec - Kiekrz	linia Poznań-Piła (kk.13) - E-59 Wrocław-Szczecin (kk.11.6)	kk.10.7	kolej	tory:2	linia magistralna Północnej Obwodnicy Towarowej, istn. wiadukty nad kk.13 i ul. Walecką, przejazdy: Koszalińska, Psarskie w przypadku uruchomienia lokalnej komunikacji pasażerskiej, dopuszcza się lokalizację przystanków
Łącznica Piątkowo - Suchy Las	stacja P-ń Piątkowo -linia Poznań-Piła (kk.13)	kk.10.8	kolej	tory:1	linia pierwszorzędna, jednotorowa
Łącznica Strzeszyn - Piątkowo	linia Poznań-Piła (kk.13) - stacja Poznań Piątkowo	kk.10.9	kolej	tory:1	planowana linia jednotorowa, proj. wiadukt nad kGP.3
E-59 Wrocław - Szczecin	I Rama, F.D.Roosevelta (kG.01.08) - PST (kt.01.6)	kk.11.1	kolej	tory:4	linia magistralna, w tym: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - istn. wiadukty nad ul. Poznańską i PST, - postulowana rozbudowa o dodatkową parę torów, postulowana budowa przystanku w rejonie planowanego dworca „Grudzieniec” (kd.05) na konstrukcji wsporczej i ze schodami dla podróżnych
E-59 Wrocław - Szczecin	PST (kt.01.6) - Św.Wawrzyńca (kG.05)	kk.11.2	kolej	tory:4	linia magistralna, w tym: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - istn. wiadukt nad PST, proj. nad ul. Św. Wawrzyńca, - postulowana rozbudowa o dodatkową parę torów, postulowana budowa przystanku w rejonie planowanego dworca „Grudzieniec” (kd.05) na konstrukcji wsporczej i ze schodami dla podróżnych

linia	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
E-59 Wrocław - Szczecin	Św.Wawrzyńca (kG.05) -Nad Wierzbakiem (kZ.024,3)	kk.11.3	kolej	tory:4	linia magistralna, w tym: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - proj. wiadukt nad ul. Św. Wawrzyńca, - istn. wiadukt nad ul. Nad Wierzbakiem (do przebudowy), - postulowana rozbudowa o dodatkową parę torów, - konstrukcja wsporcza od strony ul. Grudzieniec
E-59 Wrocław - Szczecin	Nad Wierzbakiem (kZ.024,3) -II Rama, Niestachowska (kGP.2.12)	kk.11.4	kolej	tory:4	linia magistralna, w tym: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - istn. wiadukty nad ul. Nad Wierzbakiem (do przebudowy) i nad ul. Niestachowską (kGP.2), - postulowana rozbudowa o dodatkową parę torów, - konstrukcja wsporcza od strony ul. Grudzieniec, - proj. tunel dla pieszych przy ul. Poleskiej
E-59 Wrocław - Szczecin	II Rama, Niestachowska (kGP.2.12) - III Rama (kGPS.3.25)	kk.11.5	kolej	tory:2	linia magistralna, w tym: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - istn. wiadukt nad ul. Niestachowską (II rama - kGP.2), - istn. tunel dla pieszych w ciągu ul. Botanicznej, - proj. wiadukt nad ul. Lutycką (III rama – kGPS.3), - zalecana budowa przystanku „Jeżyce” na przecięciu z „II ramą” (kGP.2.12)
E-59 Wrocław - Szczecin	III Rama (kGPS.3.25) - płn. zach. granica miasta	kk.11.6	kolej	tory:2	linia magistralna, w tym: - projektowana modernizacja do prowadzenia pociągów z szybkością 160 km/h, - proj. wiadukt nad ul. Lutycką (III rama – kGPS.3), - utrzymanie stacji osobowych P-ń Wola i Kiekrz, - utrzymanie przejazdu w ciągu ul. Słupskiej
P-ń Wschód - Inowrocław - Skandawa	P-ń Wschód (kk.09.09) - III Rama (kGPS.3.08)	kk.12.1	kolej	tory:2	linia pierwszorzędna, w tym: - istn. tunel dla pieszych przy cmentarzu na Miłostowie, - proj. wiadukt nad ul. Bałtycką (III rama – kGPS.3)
P-ń Wschód - Inowrocław - Skandawa	III Rama (kGPS.3.08) - wsch. granica miasta	kk.12.2	kolej	tory:2	utrzymanie istniejącej linii pierwszorzędnej, proj. wiadukt nad ul. Bałtycką (III rama – kGPS.3)
P-ń Jeżyce - Piła	P-ń Jeżyce - płn. granica miasta	kk.13	kolej	tory:2	linia pierwszorzędna, w tym: - istn. wiadukt nad ul. Niestachowską (II rama – kGP.2), - zalecana budowa przystanku „Jeżyce” na przecięciu z „II ramą” (kGP.2.12), - istn. tunel dla pieszych przy jez. Rusałka i kładka przy stadionie „Olimpia”, - utrzymanie istniejącego przystanku Poznań Strzeszyn; - planowane reaktywowanie przystanku Poznań Podolany z proj. tunelami dla pieszych; - proj. wiadukty: w ciągach III Ramy (kGPS.3), <Nowej Sucholeskiej> (kZ.062) i < wylotu do Piły > (kGP.3), - istn. wiadukt w ciągu Płn. Obwodnicy Towarowej (kk.10), - przejazd w ciągu ulicy Gołęcińskiej
P-ń Wschód - Bydgoszcz	P-ń Wschód - Gnieźnieńska (kZ.004.2)	kk.14.1	kolej	tory:1	linia drugorzędna, istn. wiadukt nad ul. Gnieźnieńską (kZ.004)
P-ń Wschód - Bydgoszcz	Gnieźnieńska (kZ.004.2) -rz. Główna	kk.14.2	kolej	tory:1	linia drugorzędna, istn. wiadukt nad ul. Gnieźnieńską (kZ.004), istn. most nad rz. Główną
P-ń Wschód - Bydgoszcz	rz. Główna - płn. granica miasta	kk.14.3	kolej	tory:1	linia drugorzędna, w tym: - istn. most nad rz. Główną, - istn. wiadukt nad ul. Suchą, - proj. wiadukty w ciągach <Nowej Gdyńskiej> (kZ.005) i III Ramy (kGPS.3), - istn. wiadukt w ciągu Płn. Obwodnicy Towarowej (kk.10), - utrzymanie istn. przejazdu w ul. Bałtyckiej (kG.17), - utrzymanie istniejącego przystanku Poznań Karolin.

### 8.4. SIEĆ TRAMWAJOWA

- Uznaje się potrzebę budowy nowych i przebudowy wszystkich nielikwidowanych tras tramwajowych do parametrów tramwaju „szybszego”, pozwalających osiągać w całej sieci szybkość komunikacyjną przekraczającą 20 km/h.
- Przewiduje się w aglomeracji poznańskiej maksymalne zintegrowanie szynowego transportu pasażerskiego, m.in., poprzez wdrożenie programu tzw. Trampera, tj. komunikacji pojazdami dwusystemowymi, kursującymi zarówno po torowiskach kolejowych, jak i tramwajowych. Dla tego transportu preferuje się następujące trasy i węzły (nazwy tras tramwajowych ustalone jak w tabeli poniżej – podano kursywą):
  - Murowana Goślina – Czerwonak - dw. Wschodni - <tramwaj na Główną> - <tramwaj na Rataje> - <tramwaj na Starołąkę> - dw. Starołąka, z ew. wydłużeniem do Krzesin,
  - Dw. Sobieskiego – PST – dw. Główny – Luboń - Mosina / Osowa Góra,
  - Swarzędz – Franowo - <tramwaj na Franowo> - <tramwaj przez most Św. Rocha> - <tramwaj w Centrum> - <tramwaj do ul.Polskiej> - <tramwaj na Jeźyczach> < dw. al. Polska>,
  - Złotniki – dw. Główny - <tramwaj na Głogowskiej> - dw. Górczyn,
  - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj” na dworcu Wschodnim,
  - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj” na dworcu Głównym; gwarantujący rozrząd na kierunki kolejowe oraz trasy tramwajowe PST i w ul. Głogowskiej,
  - „węzeł integracyjny kolej – tramwaj” przy proj. pętli Franowo.
- Przystanki tramwajowe należy lokalizować w miejscach koncentracji ruchu pieszego, w sposób ułatwiający szybkie i bezpieczne dotarcie pasażera do tramwaju. Wszystkie przystanki powinny być sytuowane na chodnikach, bezpośrednio przy torowisku lub na wydzielonych wysepkach. Te ostatnie zaleca się lokalizować pomiędzy zapewniającymi dojeżdżanie do obu końców przejściami dla pieszych. Uznaje się potrzebę zapewnienia maksymalnych priorytetów przestrzennych i ruchowych na dojeżdżaniach pieszych do przystanków.
- Przewiduje się następujące przekształcenia układu tras tramwajowych i minimalne wymagania geometryczne:

uwaga : objaśnienia do tabeli zapisano w końcowej części punktu 8.7

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Poznański Szybki Tramwaj	dw. Sobieskiego - K. Szymanowskiego	kt.01.1	Z	-	istn. odc. trasy tramwajowej z bezkolizyjnymi dojeżdżaniami do przystanku "Szymanowskiego"; istn. pętla i przystanki "os. Sobieskiego" przy dworcu miejskim (kd.10), obejmującym realizowany Zintegrowany Dworzec Autobusowy
Poznański Szybki Tramwaj	K. Szymanowskiego - K. Kurpińskiego	kt.01.2	G	2 tory	odc. istn. trasy tramwajowej z bezkolizyjnymi dojeżdżaniami do przystanków i wiaduktami w ciągach kG.23.1 i kZ.032; istn. kładka dla pieszych
Poznański Szybki Tramwaj	K. Kurpińskiego - al. Solidarności	kt.01.3	G	2 tory	odc. istn. trasy z bezkolizyjnymi dojeżdżaniami do przystanków "Kurpińskiego"; „Lechicka" i "al. Solidarności " oraz wiaduktami w ciągach kZ.032, kGPS.3 (do rozbudowy), kGP.2 i 2 ulic lokalnych; istn. kładka dla pieszych
Poznański Szybki Tramwaj	al. Solidarności - dol. Bogdanki	kt.01.4	-	2 tory	istn. odc. trasy tramwajowej z bezkolizyjnymi dojeżdżaniami do przystanków "al. Solidarności " i "Słowiańska" oraz wiaduktami w ciągach kGP.2 i kZ.023 oraz dwie kładki; estakada nad doliną rz. Bogdanki

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Poznański Szybki Tramwaj	dol. Bogdanki - św. Wawrzyńca	kt.01.5	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa z estakadą nad kt.18.1 i dolinie rz. Bogdanki
Poznański Szybki Tramwaj	św. Wawrzyńca - K. Libelta	kt.01.6	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa z wiaduktami: nad kG.05 i w ciągu kk.11; proj. przystanek "Grudzieniec" przy proj. dworca kd.05
Poznański Szybki Tramwaj	K. Libelta - F. Roosevelta	kt.01.7	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa z wiaduktem nad kZs.2.03; proj. rozwidlenie na trasę kt.17
<tramwaj na Głogowskiej>	pętla Górczyn	kt.02.1	-	-	pętla i przystanki istniejące - w ramach dworca kd.07
<tramwaj na Głogowskiej>	Głogowska, odc. pętla Górczyn - P. Ściegienego	kt.02.2	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Głogowskiej>	Głogowska, odc. P. Ściegienego - Hetmańska	kt.02.3	Zx	2x1 +2 tory	istn. trasa tramwajowa; klasyfikacja ulicy - tymczasowa - po wykonaniu odcinków ulic: Nowej Opolskiej (kG.11.4 - III rama - Hetmańska) i III ramy (kGPS.3.19 - Zatorze - Górczyn) - zmiana klasy na "L"
<tramwaj na Głogowskiej>	Głogowska, odc. Hetmańska - proj. Dolna Głogowska	kt.02.4	Zx	2x1 +2 tory	istn. trasa tramwajowa; klasyfikacja ulicy - tymczasowa - po wykonaniu ulicy Dolnej Głogowskiej (kG.04.2) - zmiana klasy na "L"
<tramwaj na Głogowskiej>	Głogowska, odc. proj. Dolna Głogowska - most Dworcowy	kt.02.5	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa; proj. bezkolizyjne dojeżdża do przystanków
<tramwaj na Jeźycach>	J.H. Dąbrowskiego; odc. Rynek Jeżycki - A. Mickiewicza	kt.03.1	Zx	2 tory	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. św. Wawrzyńca (kG.05) na odc. Kościelna - K. Pułaskiego - zmiana klasy na "L", z możliwością wyłączenia z ruchu samochodowego otoczenia Rynku Jeżyckiego; istn. trasa tramwajowa z rozjazdami z kt.03.3x
<tramwaj na Jeźycach>	J.H. Dąbrowskiego; odc. A. Mickiewicza - F. Roosevelta	kt.03.2	Zs	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Jeźycach>	I. Kraszewskiego; odc. Rynek Jeżycki - H. Sienkiewicza	kt.03.3x	-	2 tory	po wykonaniu trasy projektowanej na odc. kt.07.1 i kt.07.2 - możliwe wyłączenie z ruchu pasażerskiego; z możliwością pozostawienia torów, jako technicznych
<tramwaj na Jeźycach>	Zwierzyniecka; odc. I. Kraszewskiego - A. Mickiewicza	kt.03.4	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Jeźycach>	Zwierzyniecka; odc. A. Mickiewicza - rondo Kaponiera	kt.03.5	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	most Uniwersytecki - Św. Marcin; odc. rondo Kaponiera - al. Niepodległości	kt.04.01	Z	2 tory	istn. trasa tramwajowa, wiadukt nad kk.01.1; rozwidlenie z trasą kt.04.19x; dopuszczalna budowa pełnego rozjazdu
<tramwaj w Centrum>	Św. Marcin; odc. al. Niepodległości - T. Kościuszki	kt.04.02	Z	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Św. Marcin; odc. T. Kościuszki - Piekary	kt.04.03	Zs	2 tory (1 tor)	istn. trasa tramwajowa (1 tor na odc. Gwarna - Piekary); dopuszcza się dobudowę drugiego toru wraz z rozjazdami na odcinku F.Ratajczaka – Gwarna; istn. rozjazdy z kt.04.13; proj. rozjazdy z trasą kt.04.16-17

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj w Centrum>	Św. Marcin - Al. Karola Marcinkowskiego; odc. Piekary - Podgórna	kt.04.04	-	1 tor	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Al. Karola Marcinkowskiego; odc. Podgórna - pl. Wolności	kt.04.05	Zs	1 tor	istn. trasa tramwajowa z rozjazdami z trasą kt.06.08
<tramwaj w Centrum>	pl. Wolności; odc. Al. K. Marcinkowskiego - F. Ratajczaka	kt.04.06	-	1 tor	istn. trasa tramwajowa; proj. rozjazd z kt.04.17
<tramwaj w Centrum>	27 Grudnia; odc. F. Ratajczaka - Gwarna	kt.04.07	-	1 tor	istn. trasa tramwajowa, rozjazdy z kt.04.12, kt.04.13, kt.04.08; proj. rozjazd z kt.04.17
<tramwaj w Centrum>	Aleksandra Fredry; odc. Gwarna - T. Kościuszki	kt.04.08	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Aleksandra Fredry; odc. T. Kościuszki - al. Niepodległości	kt.04.09	Z	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Aleksandra Fredry; odc. al. Niepodległości - most Teatralny	kt.04.10	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	most Teatralny	kt.04.11	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa, wiadukt nad kk.01 i kt.17
<tramwaj w Centrum>	Seweryna Mielżyńskiego; odc. pl. C. Ratajskiego - A. Fredry	kt.04.12	-	2 tory (1 tor)	istn. trasa tramwajowa; możliwość likwidacji jednego toru w przypadku wybudowania trasy tramwajowej w ul. 3 Maja
<tramwaj w Centrum>	Gwarna; odc. A. Fredry - Św. Marcin	kt.04.13	-	2 tory (1 tor)	istn. trasa tramwajowa; możliwość likwidacji jednego toru
<tramwaj w Centrum>	Niezlomnych; odc. al. Niepodległości - T. Kościuszki	kt.04.14	Z	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Franciszka Ratajczaka; odc. T. Kościuszki - Ogrodowa	kt.04.15	Zs	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Franciszka Ratajczaka; odc. Ogrodowa - Św. Marcin	kt.04.16	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Franciszka Ratajczaka; odc. Św. Marcin - 27 Grudnia	kt.04.17	Zs	2 tory	proj. trasa tramwajowa; proj. rozjazdy z kt.04.06 i 04.07
<tramwaj w Centrum>	Towarowa; odc. I rama - Powstańców Wielkopolskich	kt.04.18x	Z	2 tory	istn. trasa techniczna; dopuszcza się wprowadzenie stałej komunikacji pasażerskiej
<tramwaj w Centrum>	Towarowa; odc. Powstańców Wielkopolskich - Św. Marcin	kt.04.19x	-	2 tory	istn. trasa techniczna; dopuszcza się wprowadzenie stałej komunikacji pasażerskiej

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj Falista>	Unii Lubelskiej; odc. rondo Żegrze - pętla <Falista>	kt.05	Z	2 tory	proj. trasa i pętla tramwajowa <Falista>
<tramwaj przez most Św. Rocha>	Kórnicka; odc. Jana Pawła II - most św. Rocha	kt.06.01	-	2 tory	trasa w budowie; istn. most nad Wartą
<tramwaj przez most Św. Rocha>	<plac przy moście św. Rocha>	kt.06.02	Z	2 tory	trasa w budowie
<tramwaj przez most Św. Rocha>	Mostowa; odc. Kazimierza Wielkiego - J. Dowbora-Muśnickiego	kt.06.03	Zs	2 tory	trasa w budowie
<tramwaj przez most Św. Rocha>	J. Dowbora-Muśnickiego; odc. Mostowa - Garbary	kt.06.04	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj przez most Św. Rocha>	pl.Bernardyński - Zielona; odc. Garbary - Podgórna	kt.06.05	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa; proj. rozwidlenie z trasą kt.16
<tramwaj przez most Św. Rocha>	Podgórna; odc. Zielona - pl. Wiosny Ludów	kt.06.06	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj przez most Św. Rocha>	pl. Wiosny Ludów	kt.06.07	Zs	2 tory	proj. trasa tramwajowa w ciągu ul. Podgórnjej; istn. trasa w ul. Strzeleckiej do likwidacji po wykonaniu odc.: kt.06.1-7 i kt.04.14-17
<tramwaj przez most Św. Rocha>	Podgórna; odc. pl. Wiosny Ludów - Al. K. Marcinkowskiego	kt.06.08	Zs	Zs	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Centrum>	Strzelecka; odc. pl. Wiosny Ludów - Krakowska	kt.06.09x	Zs	2 tory	likwidacja trasy tramwajowej po wykonaniu odc.: kt.06.1-7 (tramwaj przez most św. Rocha) oraz kt.04.14-17 (tramwaj w ul. F. Ratajczaka)
<tramwaj w Centrum>	<Plac Strzelecki>	kt.06.10x	Z	2 tory	likwidacja trasy tramwajowej po wykonaniu odc.: kt.06.1-7 (tramwaj przez most św. Rocha) oraz kt.04.14-17 (tramwaj w ul. F. Ratajczaka), ew. pozostawienie torów na <placu Strzeleckim> zgodnie z (B)
<tramwaj w Szylinga>	A. Szylinga; odc. Grunwaldzka - Bukowska	kt.07.1	Zs	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj w Szylinga>	I. Kraszewskiego; odc. Bukowska - H. Sienkiewicza	kt.07.2	Zs	2 tory	na odc. Bukowska – Zwierzyniecka - proj. trasa tramwajowa i rozjazdy z kt.03.4, na odc. Zwierzyniecka – H.Sienkiewicza: trasa istniejąca, która, po wykonaniu odc. projektowanego i odc. kt.07.1, możliwa jest do wyłączenia z ruchu pasażerskiego; z możliwością pozostawienia torów, jako technicznych
<tramwaj w Solnej>	S. Wyszyńskiego; odc. rondo Śródka - most Mieszka I	kt.08.01	Z/G	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj w Solnej>	S. Wyszyńskiego; odc. most Mieszka I - most Chrobrego	kt.08.02	Z/G	2 tory	istn. trasa tramwajowa; istn. mosty nad Wartą
<tramwaj w Solnej>	E. Estkowskiego; odc. most Chrobrego - Szyperska	kt.08.03	Z/G	2 tory	istn. trasa tramwajowa – do przebudowy
<tramwaj w Solnej>	E. Estkowskiego; odc. Szyperska - Garbary	kt.08.04	Z	2 tory	istn. trasa tramwajowa - do przebudowy, na skrzyżowaniu z ul. Garbary rozjazdy z proj. trasą kt.16
<tramwaj w Solnej>	Małe Garbary; odc. Garbary - Wolnica	kt.08.05	Zs	2 tory	istn. trasa tramwajowa - do przebudowy, na skrzyżowaniu z ul. Garbary rozjazdy z proj. trasą kt.16

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj w Solnej>	Wolnica; odc. Małe Garbary - Solna	kt.08.06	Zs	2 tory	istn. trasa tramwajowa - do przebudowy, proj. trasa tramwajowa na odc. Solna - pl. Wielkopolski
<tramwaj w Solnej>	Solna; odc. Al. K. Marcinkowskiego - T. Kościuszki	kt.08.07	Zs	2 tory	proj. trasa tramwajowa z rozjazdami z trasą kt.08.11
<tramwaj w Solnej>	Solna; odc. T. Kościuszki - al. Niepodległości	kt.08.08	Z	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj w Solnej>	Feliksa Nowowiejskiego; odc. al. Niepodległości - K. Pułaskiego	kt.08.09	Z	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj w Solnej>	pl. Cyryla Ratajskiego	kt.08.10	Zs	2 tory	trasa tramwajowa do częściowego przełożenia - w kierunku ul. Młyńskiej (kt.08.11); ewentualny proj. rozjazd - uwarunkowany jak trasa w ul. 3 Maja (kZs.1.03)
<tramwaj w Solnej>	Młyńska; odc. pl. C. Ratajskiego - Solna	kt.08.11	-	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj w Solnej>	23 lutego; odc. pl. C. Ratajskiego - Al. K. Marcinkowskiego	kt.08.12x	-	2 tory	likwidacja trasy tramwajowej po wykonaniu kt.08.07-11 (tramwaj w ul. Młyńskiej i ul. Solnej)
<tramwaj w Solnej>	23 lutego; odc. Al. K. Marcinkowskiego - pl. Wielkopolski	kt.08.13x	-	2 tory	likwidacja trasy tramwajowej po wykonaniu kt.08.07-11 (tramwaj w ul. Młyńskiej i ul. Solnej)
<tramwaj w Solnej>	pl. Wielkopolski	kt.08.14x	-	2 tory	likwidacja trasy i pętli tramwajowej po wykonaniu kt.08.07-11 (tramwaj w ul. Młyńskiej i ul. Solnej)
<tramwaj w Wolskiej>	Grochowska; odc. W. Reymonta - Grunwaldzka	kt.09.1	Z	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj w Grochowskiej>	Grochowska; odc. Grunwaldzka - Marcelińska	kt.09.2	Zx	1x4(2x1) +2tory	trasa tramwajowa projektowana; po jej wybudowaniu i wykonaniu drugiej jezdni ul. Bułgarskiej (kG.08.2) - zmiana przekroju i klasy na "L"
<tramwaj w Grochowskiej>	Grochowska; odc. Marcelińska - Bukowska	kt.09.3	Zx	1x4(2x1) +2tory	trasa tramwajowa projektowana; po jej wybudowaniu i wykonaniu drugiej jezdni ul. Bułgarskiej (kG.08.2) - zmiana przekroju i klasy na "L"
<tramwaj w Grochowskiej>	Szpitalna; odc. Bukowska - J.H. Dąbrowskiego	kt.09.4	Zx	1x2(1x1) +2tory	trasa tramwajowa projektowana; po jej wybudowaniu i wykonaniu drugiej jezdni ul. Polskiej (kG.08.1) - zmiana klasy na "L" i dopuszczenie 1 kierunku ruchu na odc. Nowina – J.H.Dąbrowskiego
<tramwaj w Przybyszewskiego>	St. Przybyszewskiego; odc. J.H. Dąbrowskiego - Grunwaldzka	kt.10.1x	GP	2 tory	po wykonaniu całej trasy tramwajowej kt.09 w ulicach Grochowskiej-Szpitalnej - możliwość likwidacji trasy tramwajowej
<tramwaj na Os. M. Kopernika>	W. Reymonta; odc. rondo Przybyszewskiego - Hetmańska	kt.10.2	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z proj. rozjazdami z trasami kt.26.1; kt.10.3, kt.09.1; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Os. M. Kopernika>	K. Arciszewskiego; odc. Hetmańska - kt.10.4	kt.10.3	GP	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Os. M. Kopernika>	K. Arciszewskiego - P. Ściegienego	kt.10.4	-	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Os. M. Kopernika>	P. Ściegienego - Promienista	kt.10.5	-	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Os. M. Kopernika>	Promienista; odc. kt.10.5 - Jawornicka (III rama)	kt.10.6	Z	2 tory	trasa tramwajowa projektowana

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj na Os. M. Kopernika>	III rama; węzeł "Promienista"	kt.10.7	GP/S	-	projektowana pętla tramwajowa w proj. węźle III ramy "Promienista"
<tramwaj na Główną>	Zawady; odc. Podwale - Główna	kt.11.1	Zx	1x2 +2 tory	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu równoległego odc. ul. A. Hlonda (kGP.2.07) - zmiana klasy na "L"; trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Główną>	Główna; odc. Zawady - kt.11.3	kt.11.2	Z	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Główną>	Główna - dworzec Wschodni	kt.11.3	-	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Główną>	dworzec Wschodni	kt.11.4	-	-	proj. trasa i pętla tramwajowa na proj. dworcu wschodnim (kd.09)
<tramwaj na Klin Dębiecki>	28 Czerwca 1956; odc. kk.04.5 – Czechosłowacka	kt.12.1	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa; proj. wiadukty nad kk.04.5 i ul. Czechosłowacką
<tramwaj na Klin Dębiecki>	28 Czerwca 1956; odc. Czechosłowacka - Dolna Wilda	kt.12.2	Z	2 tory	trasa tramwajowa projektowana
<tramwaj na Klin Dębiecki>	pętla <Klin Dębiecki>	kt.12.3	-	-	projektowana trasa i pętla tramwajowa; w bezpośrednim sąsiedztwie lub na terenie kt.12.3 - parking P+R
<tramwaj na Franowo>	Jana Pawła II - Inflancka	kt.13.1	-	2 tory	trasa tramwajowa istniejąca
<tramwaj na Franowo>	Inflancka - Chartowo	kt.13.2	-	2 tory	trasa tramwajowa istniejąca; istn. tunele pod ul. Chartowo (kG.14.1) w rej. ul. Chartowo - proj. przełożenie torów i proj. rozjazdy tras kt.13.2; 13.3 i kt.25.3
<tramwaj na Franowo>	pętla "Os. Lecha"	kt.13.2x	-	-	po wybudowaniu trasy i pętli na Franowo (odc. kt.13.2; kt.13.3 i kt.13.4) - pętla "os. Lecha" - do likwidacji;
<tramwaj na Franowo>	Chartowo - Kurlandzka	kt.13.3	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa; istn. tunel pod ul. Chartowo (kG.14.1); proj. tunel pod ul. Kurlandzką (kZ.012.2) i III ramą (kGPS.3.11); proj. wiadukt w ciągu drogi osiedlowej na os. Rusa
<tramwaj na Franowo>	Kurlandzka - pętla <Franowo>	kt.13.4	-	2 tory	proj. trasa i pętla tramwajowa; przy pętli - postulowane połączenie "tramperowe"; proj. tunel pod ul. Kurlandzką (kZ.012.2) i III ramą(kGPS.3.11)
<tramwaj do ul. Polskiej>	dworzec <Al. Polska>	kt.14.1	-	-	proj. pętla tramwajowa w ramach proj. dworca kd.08
<tramwaj do ul. Polskiej>	J.H. Dąbrowskiego; odc. Polska - St. Przybyszewskiego	kt.14.2	Z	2 tory	na odc. Polska - Szpitalna: trasa tramwajowa proj. poza jezdnią, przy pętli "Ogrody": proj. rozjazdy z trasą kt.09 i przełożenie torowiska poza jezdnię; na pozostałym odcinku - istn. trasa tramwajowa w jezdni
<tramwaj do ul. Polskiej>	J.H. Dąbrowskiego; odc. St. Przybyszewskiego - Polna	kt.14.3	Zs	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj do ul. Polskiej>	J.H. Dąbrowskiego; odc. Polna - Rynek Jeżycki	kt.14.4	Zx	2x1 +2 tory	istn. trasa tramwajowa; klasyfikacja tymczasowa: po wykonaniu ul. św. Wawrzyńca (kG.05) na odc. S. Żeromskiego - Kościelna - zmiana klasy na "L" z możliwością wyłączenia z ruchu samochodowego otoczenia Rynku Jeżyckiego
<tramwaj do ul. Polskiej>	Pętla Ogrody	kt.14.5x			
<tramwaj na Wildzie>	28 Czerwca 1956; odc. pętla Dębiec - kk.03.5	kt.15.1	-	2+2 tory	pętla i trasa istn.; istn. wiadukt nad kk.03.5; proj. rozjazdy i początek trasy tramwajowej kt.12 z proj. wiaduktem nad kk.04.5
<tramwaj na Wildzie>	28 Czerwca 1956; odc. kk.03.5 - III rama	kt.15.2	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa z wiaduktem nad kk.03.5; proj. wiadukt nad III ramą (kGPS.3.18)
<tramwaj na Wildzie>	28 Czerwca 1956; odc. III rama - kk.06.3	kt.15.3	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa z proj. wiaduktem nad III ramą (kGPS.3.18) i istn. wiadukt nad kk.06.3
<tramwaj na Wildzie>	28 Czerwca 1956; odc. kk.06.3 - Hetmańska	kt.15.4	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa z wiaduktem nad kk.06.3



ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj na Wildzie>	28 Czerwca 1956; odc. Hetmańska - św. Jerzego	kt.15.5	Zs	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Wildzie>	28 Czerwca 1956; odc. św. Jerzego - Wierzbicęce	kt.15.6	Zsx	2x1 +2 tory	istn. trasa tramwajowa; klasyfikacja tymczasowa: po wyk. drugiej jezdni ul. Dolnej Wildy na odc.kG.07.2 (Hetmańska-Królowej Jadwigi) - zmiana klasy na "L" lub wyłączenie z ruchu samochodowego rejonu Rynku Wildeckiego
<tramwaj na Wildzie>	Wierzbicęce; odc. Górna Wilda - Towarowa	kt.15.7	Zsx	2x1 +2 tory	istn. trasa tramwajowa; klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu drugiej jezdni ul. Dolna Wilda na odc.kG.07.2 (Hetmańska - Królowej Jadwigi) - zmiana klasy n "L"
<tramwaj na Wildzie>	Górna Wilda; odc. Królowej Jadwigi - Wierzbicęce	kt.15.8x	Zs	2 tory	likwidacja trasy tramwajowej po wykonaniu odcinków kt.04.14-17 (tramwaj w ul. F. Ratajczaka)
<tramwaj na Naramowice>	Garbary; odc. pl. Bernardyński - Woźna	kt.16.01	Zs	2 tory	proj. trasa tramwajowa, na pl. Bernardyńskim rozwidlenie tras kt.06 i kt.16
<tramwaj na Naramowice>	Garbary; odc. Woźna - Północna	kt.16.02	Z	2 tory	proj. trasa tramwajowa i rozjazd z trasą kt.08
<tramwaj na Naramowice>	<Plac Garbarski>	kt.16.03	Z	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj na Naramowice>	Garbary; odc. Północna - Armii Poznań	kt.16.04	G	2 tory	proj. trasa tramwajowa; wiadukty: istn. w ciągu kk.09; proj. w ciągu kG.1
<tramwaj na Naramowice>	Szelągowska; odc. Armii Poznań - Słowiańska	kt.16.05	G	2 tory	proj. trasa tramwajowa; na skrzyżowaniu z ul. Słowiańską - - proj. rozjazdu z trasą kt.19.3
<tramwaj na Naramowice>	Naramowicka; odc. Słowiańska - Serbska	kt.16.06	G	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj na Naramowice>	Naramowicka; odc. Serbska - Lechicka	kt.16.07	G	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj na Naramowice>	<Nowa Naramowicka>	kt.16.08	G	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj na Naramowice>	<Nowa Naramowicka> - Naramowicka	kt.16.09	-	2 tory	proj. trasa tramwajowa
<tramwaj na Naramowice>	Naramowicka - <S. Stoińskiego>	kt.16.10	-	2 tory	proj. ulica dla komunikacji publicznej (tramwajów lub autobusów); wykorzystująca istn. fragmenty ul. Sielawy
<tramwaj na Naramowice>	<S. Stoińskiego> - <Projektowana na Naramowicach 1>	kt.16.11	-	2 tory	proj. ulica dla komunikacji publicznej (tramwajów lub autobusów)
<tramwaj na Naramowice>	pętla <Naramowice>	kt.16.12	-	-	proj. pętla dla komunikacji publicznej (tramwajów lub autobusów)
<PST do dworca głównego>	K. Libelta - dworzec Zachodni - <Dolna Głogowska>	kt.17.1	-	2 tory	proj. trasa w poziomie kolei, całkowicie wydzielona, z przystankami "Kaponiera" i "dworzec Główny", pętla lub połączenie tramperowe przy dworcu Głównym; wiadukty Teatralny, Uniwersytecki i Dworcowy (jak kk.01)
<PST do dworca głównego>	<Dolna Głogowska> odc. kt.17.1 - Głogowska	kt.17.2	Z	2 tory	proj. trasa tramwajowa wraz z rozjazdami z kt.02.5
<tramwaj na Winiary>	al. Wielkopolska; odc. K. Pułaskiego - Nad Wierzbakiem	kt.18.1	-	2x1 +2 tory	istn. trasa tramwajowa; istn estakada w ciągu kt.1
<tramwaj na Winiary>	Małopolska; odc. Nad Wierzbakiem - Wołyńska	kt.18.2	-	1x1+ 2tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Winiary>	Wołyńska; odc. Małopolska - Wojska Polskiego	kt.18.3	-	1x2(1x1) + 2 tory	istn. trasa tramwajowa

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj na Winiary>	Wojska Polskiego - al. Solidarności	kt.18.4	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Winiary>	al. Solidarności - Piątkowska	kt.18.5	-	2 tory	istn. trasa tramwajowa i pętla tramwajowo - autobusowa "Piątkowska" oraz wiadukt w ciągu kZ.052
<tramwaj na Winogrody>	K. Pułaskiego; odc. Przepadek - Armii Poznań	kt.19.1	GxZ	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Winogrody>	Winogrody; odc. Armii Poznań - Przelajowa	kt.19.2	Z	2 tory	istn. trasa tramwajowa; na odc. Armii Poznań - Kmieca - przewidywane przełożenie torowiska w oś ulicy; istn. rozwidlenie z trasą kt.19.4
<tramwaj na Winogrody>	Przelajowa; odc. Winogrody - Wilczak	kt.19.3	-	1x2+ 2 tory	istn. trasa tramwajowa z pętlą "Wilczak" - do przebudowy przy realizacji trasy <Naramowice> (kt.16)
<tramwaj na Winogrody>	Murawa; odc. Winogrody - rondo Solidarności	kt.19.4	Z	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Winogrody>	al. Solidarności odc. rondo al. Solidarności - pętla "Połabska"	kt.19.5	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa z pętlą "Połabska"
<tramwaj na Starołękę>	Starołęcka; odc. III rama – R. Maya	kt.20.1	Zx	2 tory	istn. trasa tramwajowa z pętlą "Starołęcka"; klasyfikacja ulicy tymczasowa - po wykonaniu odc. kG.13.2-4 (ul. R. Maya; od Starołęckiej do Minikowa) - zmiana klasy na "L"
<tramwaj na Starołękę>	Starołęcka; odc. R. Maya - rondo Starołęka	kt.20.2	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa z pętlą "Stomil"
<tramwaj na Rataje>	rondo Starołęka	kt.21.1	GP	-	istn. skrzyżowanie tras tramwajowych kt.21; kt.20 i kt.26 z rozjazdami; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Rataje>	Ludwika Zamenhofa; odc. rondo Starołęka - rondo Rataje	kt.21.2	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Rataje>	rondo Rataje	kt.21.3	GP	-	istn. skrzyżowanie tras tramwajowych kt.21 i kt.22 z rozjazdami; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Rataje>	Jana Pawła II; odc. rondo Rataje - rondo Śródka	kt.21.4	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z rozjazdami z kt.13, projektowane rozjazdy z kt.06; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Rataje>	rondo Śródka	kt.21.5	GP	-	istn. trasa tramwajowa, rozjazdy tras kt.21, kt.24 i kt.08 proj. rozbudowa przejść podziemnych - do wszystkich przystanków
<tramwaj na Rataje>	Podwale; odc. rondo Śródka - pętla Zawady	kt.21.6	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z pętlą Zawady; proj. rozwidlenie z trasą kt.11
<tramwaj na I ramie>	K. Pułaskiego	kt.22.1	G	2 tory	istn. wiadukt w ciągu kk.01 - kk.11; istn. rozwidlenie tras tramwajowych kt.22 i kt.18; proj. rozbudowa o rozjazdy z kt.08
<tramwaj na I ramie>	F. Roosevelta, odc. rondo Kaponiera – K. Libelta	kt.22.2	G	2 tory	istn. wiadukty w ciągach kk.01-kk.11 i kt.1; istn. rozwidlenie tras tramwajowych kt.01 i kt.22; istn. rozjazdy między trasami kt.22, kt.03.2 i kt.04.11; zalecane bezkolizyjne przejścia przy Moście Teatralnym
<tramwaj na I ramie>	rondo Kaponiera	kt.22.3	G	-	istn. rozjazdy tras tramwajowych: kt.22.2, kt.22.4, kt.03.5 i kt.04.01; bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na I ramie>	F. Roosevelta, odc. rondo Kaponiera - most Dworcowy	kt.22.4	G	2 tory	istn. rozjazdy z kt.02.5 i kt.22.5; po wykonaniu trasy tramwajowej w ulicach A. Szylinga - I. Kraszewskiego (kt.07) - ewentualna likwidacja istn. skrzyżowania tras tramwajowych kt.22 z kt.23.6x, proj. bezkolizyjne dojście do przystanków
<tramwaj na I ramie>	most Dworcowy	kt.22.5	G	2 tory	wiadukty nad kk.01.1
<tramwaj na I ramie>	most Dworcowy - Towarowa	kt.22.6	G	2 tory	istn. rozjazdy tras tramwajowych: kt.22.6 z kt.04.20x

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<tramwaj na I ramie>	<Plac przy pomniku Powstańców Wielkopolskich>	kt.22.7	G	2 tory	skrzyżowanie i rozjazdy tras tramwajowych: kt.22.7 z kt.15.7; proj. do rozbudowy o wlot trasy kt.04.14
<tramwaj na I ramie>	Królowej Jadwigi, odc. al. Niepodległości - most Królowej Jadwigi	kt.22.8	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa; rozjazdy z trasami kt.04 i kt.06 - do likwidacji uwarunkowanych jak dla kt.04.18x i kt.06.10x
<tramwaj na I ramie>	B. Krzywoustego, odc. most Królowej Jadwigi - rondo Rataje	kt.22.9	G	2 tory	istn. most nad rzeką Wartą i proj. ulicą kZs.1-30-3; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków na istn. trasie tramwajowej
<tramwaj na Grunwaldzie>	Grunwaldzka; odc. pętla Junikowo - węzeł <Grunwaldzka>	kt.23.1	G	2 tory	istn. pętla i trasa tramwajowa - do przebudowy w ramach proj. do budowy drugiej jezdni
<tramwaj na Grunwaldzie>	pętla "Budziszewska"	kt.23.2	-	-	istn. pętla i tory odstawcze
<tramwaj na Grunwaldzie>	Grunwaldzka; odc. węzeł <Grunwaldzka> - rondo Przybyszewskiego	kt.23.3	G	2 tory	trasa tramwajowa istniejąca; proj. rozjazdy z proj. trasą kt.09
<tramwaj na Grunwaldzie>	rondo Przybyszewskiego	kt.23.4	GP	-	skrzyżowanie i rozjazdy tras tramwajowych kt.10 i kt.23 z ew. likwidacją wlotu północnego (jak kt.10.1x); zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Grunwaldzie>	Grunwaldzka; odc. rondo Przybyszewskiego - A. Szylinga	kt.23.5	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa
<tramwaj na Grunwaldzie>	Grunwaldzka - Bukowska; odc. A. Szylinga - F. Roosevelta	kt.23.6x			ew. likwidacja trasy tramwajowej po wykonaniu odcinków kt.07.1-2 (tramwaj w ulicach A. Szylinga - J.I. Kraszewskiego)
<tramwaj na Warszawskiej>	Warszawska, odc. pętla "Miłostowo" - rondo Śródka	kt.24	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z bezkolizyjnymi dojściami do przystanków i pętlą "Miłostowo"
<tramwaj na Żegrze>	Żegrze; odc. rondo Żegrze - węzeł Żegrze	kt.25.1	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa, zalecane bezkolizyjne dojścia do wszystkich przystanków tramwajowych
<tramwaj na Żegrze>	węzeł Żegrze	kt.25.2	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa z wiaduktem w ciągu kGP.6
<tramwaj na Żegrze>	Chartowo; odc. węzeł Żegrze - pętla "os. Lecha"	kt.25.3	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa, z bezkolizyjnym dojściem do przystanków; istn. wiadukty nad kt.25 i kt.13
<tramwaj na Hetmańskiej>	Hetmańska, odc. W. Reymonta - Dolna Wilda	kt.26.1	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z rozjazdami na trasy kt.02 i kt.15; istn. wiadukt w ciągu kG.01; zalecane bezkolizyjne dojścia do przystanków
<tramwaj na Hetmańskiej>	węzeł Wilda	kt.26.2	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z wiaduktem nad kG.07
<tramwaj na Hetmańskiej>	Hetmańska, odc. Dolna Wilda - Warta	kt.26.3	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa z bezkolizyjnymi dojściami do przystanków; wiadukt nad kZ.127 i most Przemysła nad rz. Wartą;
<tramwaj na Hetmańskiej>	Hetmańska, odc. Warta - rondo Starołęka	kt.26.4	GP	2 tory	istn. trasa tramwajowa, most Przemysła nad rz. Wartą
<tramwaj na Hetmańskiej>	rondo Starołęka - rondo Żegrze	kt.26.5	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa, częściowo na estakadzie
<tramwaj na Hetmańskiej>	rondo Żegrze	kt.26.6	G	2 tory	istn. trasa tramwajowa; bezkolizyjne dojścia do przystanków tramwajowych; proj. rozjazdy z trasą kt.05; ewentualnie także z trasą uwarunkowaną jak w kG.15.3

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
kolej "Maltanka"	-	m	-	-	istn. kolejka dziecięca - bez wydzielonego w "Studium" terenu

- **(B)** Niezależnie od tras wymienionych powyżej, dopuszcza się planowanie innych tras, o ile analiza funkcjonalna uwzględniająca aspekty: ekonomiczne, techniczne oraz konserwatorskie i środowiskowe wykaże celowość takiej inwestycji. Rekomenduje się wykonanie takich analiz dla następujących kierunków i odcinków tras:
  - trasa w ul. 3 Maja (od ul. 27 Grudnia do pl. C.Ratajskiego), wraz z ewentualnym wprowadzeniem jednokierunkowości tras tramwajowych w ulicach S.Mielżyńskiego – Gwarnej i F.Ratajczaka;
  - trasa w ul. Garbary, od Pl.Bernardyńskiego do ul. Królowej Jadwigi;
  - trasa od planowanego dworca „Al.Polska” (kd.8) do lotniska „Ławica”;
  - trasa w przedłużeniu ul. Hetmańskiej, od Ronda Żegrze do terenów planowanego centrum logistycznego Żegrze – Franowo (teren D2-U1sw/P2sw), ewentualnie dalej, do planowanych terenów przemysłowo - usługowych na Garaszewie (teren D3-U1n/P2n), wraz z pętlą, ew. pętlami na zakończeniu trasy.
- Przewiduje się, że sposób obsługi komunikacją publiczną campusu UAM na Morasku, w tym ewentualne przedłużenie trasy tramwajowej od dworca Os. Sobieskiego (kd.10) poza obwodnicę kolejową (kk.10), zostanie rozstrzygnięty w drodze konkursu.

### 8.5. ZAPLECZE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

- Zaplecze dla kolei należy lokalizować na terenach przeznaczonych na układ kolejowy.
- Dla potrzeb operatora miejskiego transportu publicznego przewiduje się następujące przekształcenia układu baz i zajezdni:

Ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
zajezdnia "Gajowa"	-	ktz.1x	-	-	istn. zajezdnia i warsztaty tramwajowe - do likwidacji , po wykonaniu nowej zajezdni na Franowie (ktz.7)
zajezdnia "Forteczna"	-	ktz.2	-	-	istn. zajezdnia tramwajowa
zajezdnia "Głogowska"	-	ktz.3	-	-	istn. zajezdnia tramwajowa
zajezdnia "Mogileńska"	-	ktz.4	-	-	istn. zajezdnia i warsztaty autobusowe (komunikacji miejskiej) - do rozbudowy
zajezdnia "Kacza"	-	ktz.5	-	-	istn. zajezdnia i warsztaty autobusowe (komunikacji miejskiej)
zajezdnia "Madalińskiego"	-	ktz.6	-	-	istn. zajezdnia i warsztaty tramwajowe
zajezdnia <Franowo>	-	ktz.7	-	-	proj. zajezdnia tramwajowa

uwaga : objaśnienia do tabeli zapisano w końcowej części punktu 8.7

## 8.6. TRANSPORT AUTOBUSOWY

- Studium nie definiuje autobusowej sieci komunikacji miejskiej, podmiejskiej, regionalnej i dalekobieżnej ani lokalizacji przystanków i pętli znajdujących się poza terenami dworców miejskich.
- Linie komunikacji autobusowej należy prowadzić ulicami układu podstawowego, a linie komunikacji miejskiej, także po przystosowanych do tego torowiskach tramwajowych. Dopuszcza się prowadzenie linii autobusowych ulicami lokalnymi ze wskazaniem na tabor typu mini - busy. Nie wyklucza się wydzielenia pasów autobusowych dla prowadzenia dwukierunkowej komunikacji autobusowej w ulicach jednokierunkowych.
- W strefach ruchu uspokojonego przebieg tras i lokalizacje przystanków powinny być określone w specjalnym projekcie strefy.
- Przystanki autobusowe należy lokalizować w miejscach koncentracji ruchu pieszego, w sposób ułatwiający szybkie i bezpieczne dotarcie pasażera do autobusu. O ile nie wyznacza się specjalnego pasa ruchu dla autobusów, na ulicach głównych, głównych ruchu przyspieszonego i ekspresowych, przystanki mogą znajdować się wyłącznie w zatokach. Na ulicach zbiorczych poza strefami ruchu uspokojonego, zatoki są zalecane. Zaleca się umieszczanie przystanków w zatokach „otwartych”, bezpośrednio za skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych. Na jezdniach głównych ulic ekspresowych, przy zatokach autobusowych wymagane są pasy włączenia i wyłączenia. Powyższe zaleca się także dla ulic głównych ruchu przyspieszonego. Określenie potrzeby realizacji zatok należy traktować indywidualnie, z wykorzystaniem udziału społecznego grup zainteresowanych. Zalecenia dotyczące zatok nie dotyczą ulic, na których zostały wydzielone specjalne pasy dla autobusów.
- W każdym planie miejscowym i w opracowaniach realizacyjnych, na terenach obsługiwanych komunikacją autobusową, na końcowych odcinkach tras należy przewidywać wyznaczenie terenów pod pętle lub inny układ jezdni do zawracania autobusów.

## 8.7. ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO

- W „Studium...” wyznacza się tereny przeznaczone pod ulice podstawowego układu komunikacyjnego, który stanowią: autostrada, ulice ekspresowe, główne ruchu przyspieszonego, główne i zbiorcze. Nie definiuje się układu obsługującego, tj. ulic lokalnych i dojazdowych.
- Szkielet układu ulicznego opiera się o trzy „ramy” uliczne:
  - I - wokół centrum (symbole w studium: kG.01);
  - II - wokół szeroko rozumianego śródmieścia (kGP.02);
  - III - peryferyjna obwodnica miejska (kGPS.3);
- W ramach układu podstawowego przewiduje się, że docelowy układ dróg krajowych w granicach miasta tworzyć będą:
  - na kierunku A-2 (międzynarodowa trasa E-30 Berlin - Mińsk): miejskie odcinki autostrady A-2 (kA.1.1-6);

- na kierunku S-5 (planowana droga ekspresowa Grudziądz – Wrocław; międzynarodowa trasa E-261): miejskie odcinki autostrady A-2 (kA.1.1-6);
- na kierunku S-11 (planowana droga ekspresowa Kołobrzeg – Tarnowskie Góry – A1): fragment drogi w Wielkiem (kS.5, między granicami gmin Rokietnica i Tarnowo Podgórne), miejskie odcinki autostrady A-2 (kA.1.1-6) i wylotowy fragment ul. Bolesława Krzywoustego (kS.1);
- na kierunku drogi nr 92 (Świecko – Terespol): fragment ul. J.H.Dąbrowskiego (kGPS.2), północne fragmenty „III ramy” (kGPS.3.24-27 i kGPS.3.01-09) oraz fragment ul. Warszawskiej (kGP.4.1);
- na kierunku drogi nr 5 (istn. droga krajowa Świecie – Lubawka): wylotowe fragmenty ulic Głogowska i <Nowa Arciszewskiego> (kGPS.4.1-2) oraz południowe i wschodnie fragmenty III ramy (kGPS.3.07-20);
- na kierunku drogi nr 11 (istn. droga krajowa Kołobrzeg – Bytom): ulice o symbolach kGP.3 (<wylot do Piły>; <Nowa Obornicka> i fragment Obornickiej); zachodnie i południowe fragmenty III ramy (kGPS.3.1 i kGPS.3.12-27) oraz fragment ul. Bolesława Krzywoustego (kGPS.1.2-6)

Postulat zachowania przebiegu dróg krajowych (o obecnych numerach 5 i 11) przez obszar miasta Poznania, niezależnie od planowanych na ich kierunkach (generalnie poza miastem) dróg ekspresowych (S-5 i S-11), motywuje się rozkładem ruchu w aglomeracji poznańskiej (dominacja ruchu docelowo – źródłowego i miejscowego nad tranzytowym – jak w pkt.8.2.1 „Uwarunkowań”) oraz potrzebą powiązania równoleżnikowych dróg A-2 i 92 ulicami na kierunkach południkowych. III rama zapewni połączenie wszystkich kierunków dróg zewnętrznych (krajowych i wojewódzkich) w Poznaniu.

- Przewiduje się, że docelowy układ dróg wojewódzkich w granicach miasta tworzyć będą:
  - fragment drogi w Wielkiem (kG.22, między granicami gmin Rokietnica i Tarnowo Podgórne), jako miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 184 (Wronki - Przeźmierowo);
  - fragment ulicy Bukowskiej (kG.03.1 - od III ramy do granicy gminy Tarnowo Podgórne), jako odcinek miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 307 Poznań - Buk – Bukowiec;
  - fragment ulicy Dolna Wilda (kGP.1 - od III ramy do węzła „Dębina”), jako miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 430 Poznań – Mosina;
  - fragment ulicy Gdyńskiej (kZ.005.1-2, od III ramy do granicy gm. Czerwonak), jako miejski odcinek drogi wojewódzkiej nr 196 (o ile nastąpi korekta trasy w gm. Czerwonak – przewiduje się możliwość przeniesienia odcinka drogi nr 196 z ul. Gdyńskiej na planowaną ulicę <Projektowana w Janikowie>, kG.02);
  - w rejonie Moraska i Radojewa przebieg poznańskiego odcinka zewnętrznej obwodnicy drogowej Poznania (stanowiącego fragment Zewnętrznego Pierścienia Drogowego Bliskiego Zasięgu) – zgodnie z zapisami w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Wielkopolskiego – do uściślenia na etapie planu miejscowego i przy uwzględnieniu przepisów odrębnych.
- Przewiduje się, że docelowy układ dróg powiatowych w granicach miasta tworzyć będą pozostałe (nie wymienione wyżej) ulice układu podstawowego zdefiniowane w niniejszym Studium.

- Przewiduje się, że docelowy układ dróg gminnych w granicach miasta tworzyć będą ulice obsługujące (klasy L i D); ulic tych w niniejszym Studium nie definiuje się.
- Kierunki kształtowania geometrycznego i organizacji ruchu:
  - Na wszystkich ulicach układu podstawowego w organizacji ruchu należy zapewniać priorytety dla transportu szynowego, a na ulicach klas GP, G i Z – także dla publicznego transportu autobusowego.
  - Organizacja ruchu i układ geometryczny jezdni na ulicach i drogach klas A, S, GPS i GP (w szczególności przy skrzyżowaniach i węzłach) powinny być kształtowane w sposób zapewniający maksymalną płynność ruchu samochodowego, z dążeniem do uzyskania przepustowości zaspokajających popyt.
  - Na drogach klasy GP, w szczególności na tzw. II ramie zaleca się wykonywanie jak największej ilości bezkolizyjnych przejść dla pieszych.
  - Na drogach i ulicach klasy G, przebiegających poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, poza jego obrzeżem i poza innymi rejonami, dla których specjalistyczne analizy ruchowe wykażą potrzebę limitowania przepustowości, zaleca się analogiczne zasady, jak dla ulic wyższych klas (p. zapis powyżej).
  - Na wszystkich ulicach tworzących „ramy” (KG.1; kGP.2 i kGP/S.3) należy dążyć do zapewnienia płynności ruchu, z dopuszczeniem blokowania wlotów z ulic klas G i niższych.
  - Parametry i trasy ulic zbiorczych nie powinny stanowić alternatywy dla ulic wyższych klas.
  - Przy planowaniu i projektowaniu ulic klasy Z, a także ulic układu uzupełniającego należy uwzględniać potrzebę „bramkowania” ruchu na wlotach do ulic klas wyższych, gwarantującego na tych ostatnich utrzymanie płynności ruchu.
  - W zakresie ulic układu uzupełniającego - wyklucza się wyznaczanie ulic klasy D w sposób umożliwiający przejazdy tranzytowe względem obszaru ograniczonego przez najbliższe ulice układu podstawowego; na ulicach klas L taki tranzyt dopuszczalny jest w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach. Przebieg ulic klasy L nie powinien stanowić alternatywy dla przejazdów samochodowych po ulicach układu podstawowego.
  - Przyjmuje się, że w mieście zostaną wdrożone systemy monitorowania, sterowania i prognozowania, uwzględniające przyjmowane niniejszym „Studium...” preferencje w ruchu ulicznym.
  - Na terenach poza funkcjonalnym śródmieściem postuluje się wprowadzać reguły ruchu uspokojonego w obszarach pomiędzy ulicami układu podstawowego, we wszystkich rejonach zabudowy mieszkaniowej. Zalecane metody: „30km/h” oraz administracyjne wyznaczanie „stref zamieszkania”.
- Szczególne zasady kształtowania sieci ulicznej i organizacji ruchu na obszarze funkcjonalnego Śródmieścia:
  - Na ulicach klasy Z na obszarze funkcjonalnego śródmieścia dopuszcza się dostępność jezdni (zjazdy bezpośrednie) oraz odległości między skrzyżowaniami odpowiadające wymogom dla klasy „L”.

- Zaliczone do klasy Z ulice tzw. „RINGU” należy rozpatrywać jako całość wraz z powiązaniem z tzw. I ramą; z uwagi na istniejące zagospodarowanie i ograniczenia terenowe dla zachowania odpowiednich standardów przepustowości i płynności ruchu. Lokalnie wprowadzono ograniczenia w zakresie obsługi przyległego terenu, przez ograniczenie liczby zjazdów, eliminację parkowania itp. (szczegóły - tabela).
- Docelowo na RINGU przewiduje się jednokierunkową organizację ruchu: na pierścieniu zewnętrznym - kierunek zgodny, na wewnętrznym - kierunek przeciwny do ruchu wskazówek zegara.
- Oprócz ulic zbiorczych wyróżniono system ulic, które w istotny sposób wpływają na obsługę komunikacyjną oraz rozrząd ruchu. Wyznaczony układ charakteryzuje się zróżnicowanymi parametrami, często o ograniczonej możliwości rozbudowy. Dla zdefiniowanej siatki ulic, w rejonach skrzyżowań wybrane relacje zostały przerwane, w celu eliminacji przejazdów tranzytowych w ruchu pojazdów indywidualnych. Na potrzeby Studium klasę tych ulic oznaczono symbolem „Zs”. Wymaga się na nich wszystkich parametrów jak dla ulic klasy „L”, zaleca stosowanie parametrów jak dla ulic „Z”;
- Przyjmuje się, że strefy ruchu uspokojonego zostaną zorganizowane w centrum miasta (wewnątrz „ringu”) oraz w śródmiejskich częściach Jeżyc, Grunwaldu i Wildy (w rejonach pomiędzy ulicami głównymi, I i II ramą). Granice i formy organizacyjne uspokojenia określone zostaną specjalnymi projektami zatwierdzanymi przez organ wskazany przez Prezydenta Miasta. Zaleca się uspokajanie ruchu poprzez ruch jednokierunkowy oraz metody „30km/h”, „pawiment”, „pricinkt” oraz administracyjne wyznaczanie „stref zamieszkania” i odpłatności za parkowanie samochodów na ulicach.
- W ramach wyznaczonej siatki ulic klasy Zs winny być zastosowane środki kształtowania geometrii, organizacji i sterowania ruchem, które uniemożliwią przejazdy tranzytowe a wyłącznie zagwarantują połączenie obszarów z podstawowym układem ulicznym. Zgodnie z tą zasadą w tabeli ustaleń dla ulic klasy Zs określono wymogi co do organizacji ruchu. Realizując zadany program, ulice te łączą się w ciągi o określonym kierunku ruchu umożliwiające wjazd i wyjazd na ulice klasy co najmniej Z. Dopuszcza się odstępstwa od ustalonej organizacji ruchu tylko na podstawie kompleksowych projektów organizacji ruchu zatwierdzonych przez organ wskazany przez Prezydenta Miasta. Projekt taki winien obejmować wewnątrz obszaru ograniczonego ulicami co najmniej klasy Z.
- **(C)** Dla wybranych elementów ulic klasy Zs (szczegóły tabela), dopuszcza się realizację dodatkowych pasów ruchu służących obsłudze przyległego terenu, czy prowadzeniu ruchu w przeciwnym do określonego kierunku, pod warunkiem że będzie to zgodne z projektem organizacji ruchu przyjętym przez organ wskazany przez Prezydenta Miasta.
- **(D)** Docelowe parametry ciągu ulic: Solna – Wolnica - Małe Garbary – E.Estkowskiego – Prymasa S.Wyszyńskiego, w tym szerokość w liniach rozgraniczających winny być zdefiniowane w planach miejscowych, w których jednocześnie rozstrzygnie się o sposobie zabudowy terenów przyległych oraz o sposobie prowadzenia infrastruktury technicznej.
- **(E)** Tereny wyznaczone do przekształceń funkcjonalno – przestrzennych tzw. „Wolne Tory” (kZ.018x) oraz wyspy na rzece Warcie (kZ.019x), wymagają (po zdjęciu z części terenów klauzuli „terenu zamkniętego”) zdefiniowania na poziomie planu miejscowego



powiązań obszaru z układem podstawowym poprzez wytrasowanie nowych ulic klasy Z i Zs. Dla terenu tzw. „Wolnych Torów” w układzie spinającym ulice: Hetmańska, <Dolna Głogowska>, Przemysłowa, dla wysp w układzie spinającym ulice Szelańską i A. Hlonda. Miejsca oraz parametry włączy zgodnie z rysunkiem i tabelą.

- Przyjmuje się szczególne warunki dla planowania niektórych ulic:
  - Ze względu na potrzeby ruchowe tj. jak największy udział w obsłudze ruchu międzydzielnicowego i „docelowo – źródłowego” (spoza miasta w granice Poznania), wymagające rozmieszczenia węzłów gęściej niż dopuszcza to dla ulic klasy „S” obowiązujące *Rozporządzenie MTiGM. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dla „III ramy”* (kGPS.3) oraz **wylotowych odcinków ulic Głogowskiej** (kGPS.4) i **Bolesława Krzywoustego** (kGPS.1) przewiduje się klasę „GP”, ale wymaga wszystkich powiązań z innymi ulicami poprzez wielopoziomowe węzły (bez jednopoziomowych skrzyżowań) i zaleca wykonanie pasów awaryjnych, o parametrach jak na ulicach klasy „S”.
  - Dla ulic **oznaczonych symbolem z literą „x”**, przyjmuje się dodatkowe uwarunkowania dotyczące najczęściej tymczasowości niektórych rozwiązań oraz ich uzależnienia od wykonania dodatkowych analiz, względnie przesądzenie określonego zagospodarowania na sąsiednich terenach.
  - **(F)** Układ ulic zbiorczych na terenach „**Łacina**” (kZ.017) pozostawia się do sprecyzowania na etapie sporządzenia planu miejscowego. Ulice te powinny być połączone z obrzeżnymi elementami układu podstawowego w sposób nie powodujący znaczących utrudnień w ruchu, zwłaszcza na ul. Jana Pawła II. Wymaga się zapewnienia połączenia klasy Z między ulicami A.Baraniaka (kG.16) i B.Krzywoustego (kGP.6.4).
  - **(G)** Planowanie ulicy głównej (kG.15.5) oraz odcinków ulic zbiorczych (kZ.056.2-5 i kZ.057.2) na obszarze **Garaszewa** warunkuje się przesądzeniem lokalizacji na terenie D3 – U1n/P2n dużych inwestycji przemysłowych lub przemysłowo – usługowych. W przeciwnym przypadku nie projektuje się na terenie Garaszewa żadnych ulic układu podstawowego, dopuszczając realizację wiaduktu w ciągu kG.15.5 oraz odcinków kZ.056.2-5 dla obsługi planowanego na terenie D2-U1sw/P2sw centrum logistycznego Żegrze - Franowo
  - **(H)** Planowanie odcinków ulic głównych (kG.21.1-2 i kG.15.6-7) oraz ulic zbiorczych (kZ.058.3-4; i kZ.107.4) na obszarze **Minikowa i Krzesin** warunkuje się przesądzeniem lokalizacji na obszarze między autostradą i lotniskiem Krzesiny (teren D4 – P2n/U1n) dużych inwestycji przemysłowych lub przemysłowo – usługowych. W przeciwnym przypadku rezygnuje się z planowania wymienionych odcinków ulic, a odcinkom kZ.107.2-3 (ul. Minikowo) pozostawia się obecną klasę „Z”. Ewentualną drugą jezdnię na wymienionych odcinkach ulicy kZ.058 oraz na fragmencie tej ulicy (kZ.058.2) między ulicami Jarosławską i Tarnowską warunkuje się pozytywnym wynikiem analiz ruchowych.
  - **(I)** Planowanie ulic zbiorczych (kZ.065.2x, kZ.065.3x i kZ.066x) na obszarze **północnego Strzeszyna** warunkuje się przesądzeniem lokalizacji na terenach B4-M4n budownictwa mieszkaniowego. W planach miejscowych dla tego terenu, a także dla niezabudowanych

obecnie terenów tzw. starego Strzeszyna (B4-M2n) dopuszcza się rezygnację z planowania wymienionych odcinków ulic.

- **(J)** Planowanie fragmentu ulicy zbiorczej kZ.061.2 (tzw. **Nowa Koszalińska**) warunkuje się pozytywnym wynikiem analiz ruchowych, ekonomicznych i ekologicznych. W przeciwnym przypadku pozostawia się klasę Z dla położonych na północ od terenów kolejowych (kk.10) odcinków ulic Koszalińskiej i Psarskie (kZ.061.3).
- **(K)** Klasę i parametry ulicy **Ptasiej** (kZ.83.1-2) oraz jej ewentualne wydłużenie i węzeł z III ramą (na odcinku kGPS.3.23) warunkuje się pozytywnym wynikiem analiz ekonomicznych, ekologicznych i ruchowych, związanych z obsługą stadionu Lecha. W przeciwnym przypadku nie planuje się nadania ulicy Ptasiej klasy Z.
- **(L)** Dla odcinków III ramy położonych w lewobrzeżnej części miasta (wraz z odcinkiem mostowym nad rzeką Wartą na Starołęce) przewiduje jezdnie trzypasowe, dopuszczając jezdnie dwupasowe w miejscach szczególnych ograniczeń terenowych i w przypadkach, gdy analizy ruchowe wykażą pełną efektywność takiego przekroju;

- Dla dróg i ulic układu podstawowego wyznacza się następujące tereny i minimalne wymagania geometryczne:

uwagi :

ilekroć w kolumnie „symbol” dopisano „+kt....”; dodatkowe ustalenia dla danego terenu, związane z trasami tramwajowymi podano w tabeli w rozdziale 8.4.

objaśnienia do tabel zapisano w końcowej części niniejszego punktu (za tabelą dla ulic klasy Zs)

- Autostrada:

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
autostrada	gr. gm. Komorniki - gr. m. Luboń	kA.1.1	A	2x2(2x3)	możliwość rozbudowy do przekroju 2x3; węzeł "Komorniki" z ul. Głogowską (kGPS.4); wiadukt w ciągu ul. Oplotki (kZ.091)
autostrada	Świerczewo 1	kA.1.2	A	2x2(2x3)	fragment pasa drogowego autostrady przy granicy z miastem Luboń; możliwość rozbudowy do przekroju 2x3
autostrada	Świerczewo 2	kA.1.3	A	2x2(2x3)	fragment pasa drogowego autostrady przy granicy z miastem Luboń
autostrada	gr. m. Luboń - rz. Warta	kA.1.4	A	2x2(2x3)	możliwość rozbudowy do przekroju 2x3; węzeł "Dębina" z ul. Dolna Wilda (kGP.1) i ul. Armii Poznań w Luboniu; istn. most L.Ballenstaedta nad Wartą
autostrada	rz. Warta - kk.06	kA.1.5	A	2x2(2x3)	możliwość rozbudowy do przekroju 2x3; istn. most L.Ballenstaedta nad Wartą, wiadukty w ciągach kZ.109, kZ.108 i nad kk.06; proj. wiadukt w ciągu kG.21
autostrada	kk.06 - gr. gm. Kleszczewo	kA.1.6	A	2x2(2x3)	możliwość rozbudowy do przekroju 2x3; istn. wiadukty: nad kk.06, w ciągach kZ.111, kZ.116 i ul. Gospodarskiej oraz most nad rz. Michałówka; proj. wiadukty: nad kG.15 oraz w ciągu kZ.058; istn. węzeł "Krzesyń" z kS.1

- Ulice ekspresowe i GP z węzłami:

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
Bolesława Krzywoustego	Krzesyń - gr. gm. Kórnik	kS.1.1	S	2x2	wiadukt w ciągu kZ.114.1 - kZ.116.2, proj. jezdnie akcesyjne obsługujące tereny przyległe
Bolesława Krzywoustego	Krzesyń - Szczepankowo	kGPS.1.2	GP/S	2x2	proj. węzeł Sławie z ulicami kZ.056.1 - kZ.057.1 i kZ.113.2., w którego "wnętrzu" dopuszcza się lokalizację obiektów zaplecza transportowego; proj. jezdnie akcesyjne obsługujące tereny przyległe; proj. rondo na skrzyżowaniu z kZ.056 i kZ.057

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
Bolesława Krzywoustego	węzeł Szczepankowo	kGPS.1.3	GP/S	2x2	rozbudowa węzła; na skrzyżowaniach z kZ.111.1 i kZ.116.1, kZ.117.1 zalecane rondo, istn. wiadukt nad kk.07.1 w ciągu kGPS.1
Bolesława Krzywoustego	wiadukt Franowo	kGPS.1.4	GP/S	2x3	istn. wiadukt nad kk.07.1 w ciągu kGPS.1
Bolesława Krzywoustego	węzeł Franowo	kGPS.1.5	GP/S	2x3	rozbudowa węzła z ulicami kZ.103.1 i kZ.104.1
Bolesława Krzywoustego	Franowo - III rama	kGPS.1.6	GP/S	2x3	-
Jana Henryka Dąbrowskiego	Przeźmierowo - Wola	kGPS.2.1	GP/S	2x2 i 2x3	istn. węzły: Krzyżowniki z ulicami kZ.068 - kZ.076.1 i kZ.077, Smochowice z ulicami kZ.074.2 - kZ.068 i kZ.074.1 - kZ.06, przekrój jak w stanie istniejącym
III rama	Piątkowska - Mieszka I	kGPS.3.01	GP/S	2x3(2x2)	dobudowa drugiej jezdni, proj. wiadukt nad kG.06.3+kt.01.3; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Mieszka I - Naramowicka	kGPS.3.02	GP/S	2x3(2x2)	proj.: węzeł Połabska z ul. kG.20.1-2, dobudowa drugiej jezdni, wiadukt nad kG.06.3+kt.01.3, kładka na przedłużeniu kZ.022.2; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	węzeł Naramowicka	kGPS.3.03	GP/S	2x2	proj.: węzeł z ulicami kG.18.04-05 i kZ.001, trasa tramwajowa w ciągu ulicy kG.18
III rama	Naramowicka - Warta	kGPS.3.04	GP/S	2x2	odc. projektowany wraz z mostem nad rz. Wartą, wiaduktem nad stawem w rejonie ul. Karpia i kładką w rejonie węzła kGPS.3.03
III rama	Warta - Gdyńska	kGPS.3.05	GP/S	2x2	odc. projektowany wraz z mostem nad rz. Wartą, wiaduktem nad kk.14.3 i kZ.005.1
III rama	węzeł Gdyńska - węzeł Janikowo	kGPS.3.06	GP/S	2x2	odc. projektowany z węzłami: Gdyńska z ulicą kZ.005.1 i Janikowo z ulicą kG.02, wiaduktami nad kk.14.3 i istniejącymi bocznkami Elektrociepłowni
III rama	węzeł Bogucin	kGPS.3.07	GP/S	2x2	odc. projektowany wraz z mostem nad rz. Główna, węzeł z ulicą kG.17.2
III rama	Bogucin - Leśna	kGPS.3.08	GP/S	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni wraz z wiaduktem pod kk.12.1-2
III rama	węzeł Leśna - Antoninek pfn.	kGPS.3.09	GP/S	2x2	rozbudowa węzła Antoninek cz. pn. z ulicami kGP.4.1-2; proj.: dobudowa drugiej jezdni, przy czym w rejonie węzła Antoninek odc. projektowany z wiaduktem pod kk.09.10, węzeł Leśna z ul. Leśną
III rama	Antoninek - Szwajcarska	kGPS.3.10	GP/S	2x2	odc. proj. z węzłem Antoninek cz. pd. z ul. kGP.4.2 - Radziwoja i wiaduktem pod kk.09.10, węzłem Kobylepole z ul. kZ.020 - kZ.120.1, estakadami nad Stawem Młyńskim i rz. Cybina, wiaduktami nad bocznkami kolejowymi
III rama	Szwedzka	kGPS.3.11	GP/S	2x2	proj.: dobudowa drugiej jezdni, węzeł Browar z ulicą kG.16.3, wiadukt na trasę tramwaj. kt.13; proj. kładka dla pieszych i rowerów w rej. Os. Czecha
III rama	węzeł Krzywoustego	kGPS.3.12	GP/S	2x2	rozbudowa węzła z ulicami kGPS.1.6 i kGP.6.1
III rama	Krzywoustego - Hetmańska	kGPS.3.13	GP/S	2x2	odc. projektowany z kładkami w ciągu ul. Dziadoszańskiej i rejonie ul. Obodrzyckiej
III rama	węzeł Hetmańska	kGPS.3.14	GP/S	2x2	proj. węzeł z ul. kG.15.3-4, w tym ewentualny wiadukt na trasie tramwajowej
III rama	Hetmańska - Maya	kGPS.3.15	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany z wiaduktem pod ul.: kZ.103.2 i Warowną;
III rama	węzeł Maya	kGPS.3.16	GP/S	2x3(2x2)	proj. węzeł z ulicą kG.13.2-3; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Maya - Warta	kGPS.3.17	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany wraz z mostem nad rz. Wartą, wiaduktami nad: ul. Starołęcką, bocznica i drogą dojazd w rejonie kG.13.2, likwidacja bocznicy od stacji P-ń Starołęka; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Warta - Dolna Wilda	kGPS.3.18	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany wraz z mostem nad rz. Wartą, węzłem Dolna Wilda z ul. kGP.1, wiaduktem nad drogą Ku Dębinię; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Dolna Wilda - kk.5	kGPS.3.19	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany na estakadzie (z wiaduktami nad kk.06.3 i kGP.1); przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Dębiec: kk.5 - kk.4	kGPS.3.20	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany z estakadą (wiaduktem nad kk.06.3) i wiaduktami pod kt.15.2, kk.04.3-4 i kG.11.4; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Zatorze - Górczyn	kGPS.3.21	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany z węzłem Zatorze z ulicą kG.11.4, wiaduktem pod kk.03.2-3, istn. wiadukt Górczyński, proj. bezkolizyjne przejście piesze i przejazd dla rowerów w rej. ul. R.Dmowskiego; likwidacja bocznicy (tzw. torów staroberlińskich); przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Górczyn - Grunwald	kGPS.3.22 +kt.10.7	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany z węzłami: Górczyn z ulicami kGPS.4.2 i kGP.7.2, Promienista z ulicami kZ.084.3 i Grunwaldzka z ulicą kG.09.2-3; proj. wiadukty lub kładki w rej. ul. Mrągowskiej i Bełchatowskiej; przekrój uwarunkowany jak w (L)

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
III rama	Grunwald - Edwardowo	kGPS.3.23	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany z wiaduktami pod ulicami: Kamiennogórską, Wałbrzyską i Strzegomską; ewentualny węzeł Ptasia, uwarunkowany jak w (K); przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	węzeł Edwardowo	kGPS.3.24	GP/S	2x3(2x2)	proj. węzeł z ul. kG.03.1-2; ewentualny wiadukt w przedłużeniu ulicy kZ.70.3x; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Edwardowo - Wola	kGPS.3.25	GP/S	2x3(2x2)	odc. projektowany z ewentualnymi wiaduktami na drogach kołowania samolotów; przekrój uwarunkowany jak w (L); dopuszcza się dodatkowy węzeł z przedłużeniem ul. Przelot (kZ.70.3x). o lokalizacji do ustalenia w mpzp
III rama	węzeł Lutycka	kGPS.3.26	GP/S	2x3(2x2)	proj. węzeł z ul. kGPS.2.1-kZ.068 i kGP.5.1; proj. wiadukt w ulicy kZ.70.1-2; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Wola - Podolany	kGPS.3.27	GP/S	2x3(2x2)	dobudowa drugiej jezdni, rozbudowa węzła Koszalińska z ulicami kZ.061.1-2 - Gołęcińska; proj. wiadukty pod kk.11.5-6, ul. Karpacką i nad kk.13, mostek nad rz. Bogdanka, kładka dla pieszych i rowerów w dol. Bogdanki; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	Podolańska - Juraszów	kGPS.3.28	GP/S	2x3(2x2)	dobudowa drugiej jezdni, proj. węzeł <Podolany> z ul. kG.12 - kZ.054, proj. wiadukty: pod kZ.53.1 - kZ.064 i nad kk.13; przekrój uwarunkowany jak w (L)
III rama	węzeł Obornicka	kGPS.3.29	GP/S	2x3(2x2)	proj. węzeł z ul. kGP.3.1-2, proj. wiadukt w ciągu kZ.026.2 - kZ.027.1, przejście podziemne w ciągu kZ.052.3-4x; przekrój uwarunkowany jak w (L)
Głogowska	Komorniki - Górczyn	kGPS.4.1	GP/S	2x2(2x3)	proj. dobudowa drugiej jezdni na odc. granicy miasta – węzeł Kopanina, proj. jezdnie akcesyjne, proj. węzły: Opłotki z kZ.091.1-2, Kotowo z kG.10.3-4 i Kopanina z kZ.096.1-kZ.095.1, zalecana rezerwa pod trzecie pasy ruchu na obu jezdniach
<Nowa Arciszewskiego>	Głogowska - III rama	kGPS.4.2	GP/S	2x2	odc. projektowany z wiaduktami: nad kk.02.6-kk.03.1 i pod kZ.096.1-2
S11	<Zachodnia Obwodnica Poznania>	kS.5	S	2x2	trasa projektowana; proj. wiadukt w ciągu ul.Podjazdowej

– Ulice klasy GP:

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
Dolna Wilda	A-2 - III rama	kGP.1	GP	2x2(2x3)	projektowana dobudowa drugiej jezdni, zalecana rezerwa pod trzecie pasy ruchu na obu jezdniach, wiadukty pod kGPS.3.18-19 i kk.06.2-3 (istniejący)
II rama	rondo Starołęka	kGP.2.01 +kt.21.1	GP	min. 3 pasy ruchu	dopuszczalna budowa wiaduktu w ciągu ul. Hetmańskiej lub przebudowa na "pararondo" z jedną parą przystanków
II rama	Ludwika Zamenhofs	kGP.2.02 +kt.21.2	GP	2x2(2x3) +2tory	zalecana rozbudowa jezdni do 3 pasów ruchu
II rama	rondo Rataje	kGP.2.03 +kt.21.3	GP	min. 3 pasy ruchu	odc. wspólny z I ramą; dopuszczalna budowa wiaduktu lub tunelu w ciągu II ramy (kGP.2.02-04)
II rama	Jana Pawła II	kGP.2.04 +kt.21.4	GP	2x2(2x3) +2tory	odc. wspólny z I ramą; zalecane poszerzenie jezdni do 3 pasów; w ciągu II ramy, dopuszczony wiadukt lub tunel nad/pod skrzyżowaniem tras tramwajowych kt.21, kt.13, kt.06
II rama	rondo Śródka	kGP.2.05 +kt.21.5	GP	min. 3 pasy ruchu	odc. wspólny z I ramą; istn. skrzyżowanie tras tramwajowych kt.21; kt.08 i kt.24; dopuszczalna budowa wiaduktu w ciągu II ramy (kGP.2.04-06)
II rama	Podwale	kGP.2.06 +kt.21.6	GP	2x2(2x3) +2tory	odc. wspólny z I ramą; zalecana rozbudowa do 3 pasów ruchu; proj. węzeł Zawady z kG.01.15;
II rama	Augusta Hlonda	kGP.2.07	GP	2x3	projektowane przedłużenie do ul. Podwale; wiadukt pod kk.09.07-08
II rama	Bałtycka od A. Hlonda do Warty	kGP.2.08	GP	2x2(3)	most Lecha nad rz. Wartą i proj. przedłużeniem ul. Chemicznej, przekrój jak w stanie istniejącym
II rama	Warta - Serbska	kGP.2.09	GP	2x2(3)	most Lecha nad rz. Wartą, przekrój jak w stanie istniejącym
II rama	Serbska i al. Solidarności	kGP.2.10 +kt.19.5	GP	2x3 +2 tory	w tym rondo Solidarności, wiadukt nad PST (kt.1), tramwaj na odc. rondo Solidarności - Połabska
II rama	Wincentego Witosa	kGP.2.11	GP	2x3 (2x2)	istniejące węzły: Winiary z ulicami kG.12-kGP.2.10+kt.19.5, Gołęcin z ulicą kZ.063.1-2, kładka w przedłużeniu ul. Szydłowskiej; dla zapewnienia płynności ruchu po II ramie w rejonie węzłów dopuszcza się przekrój 2x2
II rama	Niestachowska	kGP.2.12	GP	2x3 (2x2)	wiadukty w ciągach kk.11.4-5 i kk.13; w rejonie węzła „Winiary” dopuszcza się przekrój 2x2; istn. wiadukt nad ul. Warmińska;

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	uwagi
II rama	Stefana Żeromskiego	kGP.2.13	GP	2x3	-
II rama	Stanisława Przybyszewskiego	kGP.2.14 +kt.10.1x	GP	2x2(2x3) +2 tory	możliwa rozbudowa jezdni do przekroju 2x3 (uwarunkowana jak kt.10x); z zachowaniem istniejącej alei drzew
II rama	rondo Przybyszewskiego	kGP.2.15 +kt.23.4	GP	min. 3 pasy ruch	proj. rozbudowa do min. 3 pasów na obwodzie
II rama	Władysława Reymonta	kGP.2.16 +kt.10.2	GP	2x2(2x3) +2 tory	proj. rozbudowy jezdni do przekroju 2x3; z zachowaniem istniejącej alei drzew
II rama	Hetmańska, odc. W. Reymonta - Dolna Wilda	kGP.2.17 +kt.26.1	GP	2x2(2x3) +2 tory	istn. wiadukt w ciągu kk.01
II rama	węzeł Wilda	kGP.2.18 +kt.26.2	GP	2x2+2 tory	węzeł z ulicą kG.07 - min. 2 pasy na obwodzie ronda
II rama	Hetmańska, odc. Dolna Wilda - Warta	kGP.2.19 +kt.26.3	GP	2x2+2 tory	wiadukt nad kZ.127 i most Przemysła I nad rz. Wartą;
II rama	Hetmańska, odc. Warta - rondo Starołęka	kGP.2.20 +kt.26.4	GP	2x2+2 tory	most Przemysła I nad rz. Wartą
Wincentego Witosa	al. Solidarności - III rama	kGP.3.1	GP	2x3	wiadukt w ciągu kZ.052.4-5x,
Obornicka	III rama - K. Kurpińskiego	kGP.3.2	GP	2x3	ewentualny węzeł Kurpińskiego z ulicą kZ.031.1-2, zalecane zabezpieczenie terenu liniami zabudowy na przyległym terenie
<Nowa Obornicka>	K. Kurpińskiego - K. Szymanowskiego	kGP.3.3	GP	2x3	ewentualny węzeł Szymanowskiego z przedłużeniem ulicy kG.23.2-kG.19.1
<wylot do Piły>	K. Szymanowskiego - kk.13	kGP.3.4	GP	2x2	wiadukty w ciągach kG.19 i kZ.62 oraz pod kk.10
<wylot do Piły>	kk.13 - granica miasta	kGP.3.5	GP	2x2	wiadukt nad kk.13
Warszawska	Swarzędz - Antoninek	kGP.4.1	GP	2x2	wiadukt pod kk.08.5-6
węzeł Antoninek	fragment cz. południowej	kGP.4.2	GP	2x2	istn. węzeł; proj. łącznica w ul. Miłowita i rondo na skrzyżowaniu z ul. Światopełka
Warszawska	Antoninek - rondo Śródka	kGP.4.3 +kt.24	GP	2x2 + 2tory	-
Jana Henryka Dąbrowskiego	Wola - Polska	kGP.5.1	GP	2x2	istn. węzły: "Przelot" z ulicą kZ.070 i "Ogrody" z ulicami kG.08. i kZ.069, na odc. między węzłami - możliwość wydłużenia planowanej trasy tramwajowej kt.14, uwarunkowana jak (B)
Świętego Wawrzyńca	Polska - S.Żeromskiego	kGP.5.2	GP	2x2	istn. węzeł Ogrody z ulicami kG.08. i kZ.069
Bolesława Krzywoustego	Kurlandzka - Żegrze	kGP.6.1	GP	2x3	wiadukt pod kZ.12.1-2
Bolesława Krzywoustego	węzeł Żegrze	kGP.6.2 +kt.25.2	GP	2x3	węzeł z kG.14, kZ.013 i kZ.014;
Bolesława Krzywoustego	Żegrze - Inflancka	kGP.6.3	GP	2x3	wiadukt nad ul. Inflancką (kZ.15)
Bolesława Krzywoustego	Inflancka - rondo Rataje	kGP.6.4	GP	2x3	ewentualny węzeł lub skrzyżowanie z ulicą Z w kierunku terenu Łacina pod istn. estakadą
Krzysztofa Arciszewskiego	Hetmańska - P. Ściegienego	kGP.7.1 +kt.10.3	GP	2x2 +2 tory	-
<Nowa Arciszewskiego>	P. Ściegienego - III rama	kGP.7.2	GP	2x2	projektowane przedłużenie ul. K. Arciszewskiego do III ramy

– Ulice klasy G:

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
I rama	B. Krzywoustego, odc. rondo Rataje – most Królowej Jadwigi	kG.01.01 +kt.22.9	G	2x2(2x3) +2tory	istn. most nad rz. Wartą i proj. ulicą kZs.1-30-3; zalecana rozbudowa obu jezdni do 3 pasów ruchu

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
I rama	Królowej Jadwigi, odc. most Królowej Jadwigi - al. Niepodległości	kG.01.02 +kt.22.8	G	2x2 +2tory	odc. wspólny z zewnętrznym RINGIEM; zalecana dobudowa trzeciego pasa ruchu na jezdni północnej
I rama	<Plac przy pomniku Powstańców Wielkopolskich>	kG.01.03 +kt.22.7	G	2x2 +2tory	skrzyżowanie I rama z RINGIEM (kZ.006)
I rama	Towarowa - most Dworcowy	kG.01.04 +kt.22.6	G	2x2 +2tory	-
I rama	most Dworcowy	kG.01.05 +kt.22.5	G	2x2 +2tory	jezdnia północna trzy-pasowa; wiadukty nad kk.01.1
I rama	F.D. Roosevelta, odc. most Dworcowy - rondo Kaponiera	kG.01.06 +kt.22.4	G	2x2 +2tory	-
I rama	rondo Kaponiera	kG.01.07 +kt.22.3	G	min. 3 pasy	-
I rama	F.D. Roosevelta, odc. rondo Kaponiera - K. Libelta	kG.01.08 +kt.22.2	G	2x2 +2tory	istn. wiadukt w ciągu kk.01 - kk.11 - do ew. przebudowy
I rama	Kazimierza Pułaskiego	kG.01.09 +kt.22.1	G	2x2(1x4) +2tory	proj. rozbudowa jezdni; przekrój 1x4 w miejscach ograniczeń terenowych; istn. wiadukt w ciągu kk.01 - kk.11
I rama	Przepadek	kG.01.10	G	2x2	proj. do przebudowy wiadukt w ciągu kk.09
I rama	tangenta północna, odc. kk.9 - Garbary	kG.01.11	G	2x2	odc. projektowany; wspólny z zewnętrznym RINGIEM; zalecane 3 pasy na jezdni południowej
I rama	tangenta północna, odc. Garbary - rz. Warta	kG.01.12	G	2x2(2x3)	odc. projektowany; zalecane jezdnie trzy-pasowe
I rama	tangenta północna, odc. rz. Warta - Zakład Energetyczny	kG.01.13	G	2x2(2x3)	odc. projektowany; zalecane jezdnie trzy-pasowe
I rama	tangenta północna, odc. Zakład Energetyczny - Kanał Ulgi	kG.01.14	G	2x2(2x3)	odc. projektowany; zalecane jezdnie trzy-pasowe
I rama	tangenta północna, odc. Kanał Ulgi - proj. Nowe Zawady	kG.01.15	G	2x2(2x3)	odc. projektowany; zalecane jezdnie trzy-pasowe
<Projektowana w Janikowie>	Bałtycka - węzeł Janikowo	kG.02	G	2x2	ulica projektowana
Bukowska	gr. gm. Dopiewo - węzeł Edwardowo	kG.03.1	G	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Bukowska	węzeł Edwardowo - St. Przybyszewskiego	kG.03.2	G	2x2(2x1)	na odc. Bułgarska - St. Przybyszewskiego - dopuszczalne pozostawienie jednej jezdni z poszerzeniami na skrzyżowaniach
Bukowska	St. Przybyszewskiego - J.Zeylanda	kG.03.3	G	1x2	proj. rozbudowa między ul. St. Przybyszewskiego - ul. Polną
Janusza Zeylanda	Bukowska - Zwierzyniecka	kG.03.4	G	1x2	proj. przebudowa skrzyżowania z ul. Bukowską kG.03.3
Zwierzyniecka	A. Mickiewicza - rondo Kaponiera	kG.03.5 +kt.03.5	G	2x3+ 2tory	-
Głogowska	most Dworcowy - proj. Dolna Głogowska	kG.04.1 +kt.02.5	G	2x2+ 2tory	-

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<Dolna Głogowska>	Głogowska - Hetmańska	kG.04.2 +kt.17.2	G	2x2+2tory	ulica projektowana
św. Wawrzyńca	S. Żeromskiego - K. Pułaskiego	kG.05	G	2x2	trasa projektowana proj. wiadukt pod kk.11, istn. wiadukt pod PST
Księża Mieszka I	K. Pułaskiego - Słowiańska	kG.06.1	G	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Księża Mieszka I	Słowiańska - al. Solidarności	kG.06.2	G	1x4 (2x2)	jezdnia istniejąca, możliwa przebudowa do przekroju dwujezdniowego
Księża Mieszka I	al. Solidarności - K. Kurpińskiego	kG.06.3 +kt.01.3	G	1x2(2x2)+2tory	dopuszczona dobudowa drugiej jezdni, proj. wiadukt w ciągu kGPS.3.01-2
Tadeusza Szeligowskiego	K. Kurpińskiego - K. Szymanowskiego	kG.06.4 +kt.01.2	G	1x2(2x2)+2tory	dopuszczona dobudowa drugiej jezdni
Dolna Wilda	węzeł Dolna Wilda - węzeł Hetmańska	kG.07.1	G	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Dolna Wilda	węzeł Hetmańska - Królowej Jadwigi	kG.07.2	G	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Polska	J.H. Dąbrowskiego - Bukowska	kG.08.1	G	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Bułgarska	Bukowska - Grunwaldzka	kG.08.2	G	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Jugosłowiańska - Edmunda Taczanowskiego	Grunwaldzka - Podchorążych	kG.08.3	G	2x2	-
Piotra Ściegiennego	Podchorążych - K. Arciszewskiego	kG.08.4	G	2x2(1x4)	proj. dobudowa drugiej jezdni; przekrój 1x4 dopuszczony w miejscach ograniczeń terenowych
<węzeł Junikowo>	cz. północna	kG.09.1	G	2x2	węzeł projektowany; proj. wiadukt nad kk.02.6
Grunwaldzka	Odc. węzeł Junikowo - węzeł Grunwaldzka	kG.09.2 +kt.23.1	G	2x2+2tory	proj. rozbudowa do przekroju dwu-jezdniowego
Grunwaldzka	węzeł Grunwaldzka - rondo Przybyszewskiego	kG.09.3 +kt.23.3	G	2x2+2tory	-
Grunwaldzka	rondo Przybyszewskiego - Bukowska	kG.09.4 +kt.23.5	G	2x2(1x4)+2tory	przekrój 1x4 na odc. A.Szylinga - Bukowska
Bukowska	Grunwaldzka - F.D. Roosevelta	kG.09.5 +kt.23.6x	G	2x2+2tory	-
<węzeł Junikowo>	cz. południowa	kG.10.1	G	2x2	pas drogowy częściowo w gm. Komorniki, wiadukt nad kk.02.6
Wolczyńska	gr. gm. Komorniki - Nowosolska	kG.10.2	G	2x2(1x4)	proj. dobudowa drugiej jezdni; przekrój 1x4 w miejscach ograniczeń terenowych
<Nowe Kotowo>	Nowosolska - Głogowska	kG.10.3	G	2x2	proj. połączenie od ul. Wolczyńskiej (kG.10.3) do węzła Kotowo z ul. Głogowską (kGPS.4.1)
<Nowe Kotowo>	Głogowska - gr. m. Luboń	kG.10.4	G	2x2	proj. połączenie od węzła Kotowo z ul. Głogowską (kGPS.4.1) do Lubonia
Opolska	Czechosłowacka - gr. m. Luboń	kG.11.1	G	2x2(1x4)	proj. dobudowa drugiej jezdni lub w miejscach ograniczeń terenowych poszerzenie jezdni do przekroju 1x4
<Nowa Opolska>	Czechosłowacka - kk.3	kG.11.2	G	2x2	odcinek projektowany, proj. wiadukt nad kk.03
<Nowa Opolska>	kk.3 (P-ń Starołęka - węzeł Dębiecki) - III rama	kG.11.3	G	2x2	odcinek projektowany, proj. wiadukt nad kk.03
<Nowa Opolska>	III rama - Hetmańska	kG.11.4	G	2x2	odcinek projektowany, wiadukt kolejowy w ciągu kk.03

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<al. Solidarno ści >	W. Witosa – Lutycka	kG.12	<b>G</b>	2x2	proj. połączenie od ul. Lutyckiej (III rama) do ul. W. Witosa (II rama)
Starołęcka	rondo Starołęka - pętla "Stomil"	kG.13.1 +kt.20.2	<b>G</b>	2x2+ 2tory	proj. przebudowa układu jezdni - z ukierunkowaniem na ul. R. Maya (kG.13.2)
Romana Maya	Starołęcka - III rama	kG.13.2	<b>G</b>	2x2	trasa projektowana, z wykorzystaniem fragmentów istn. jezdni
<Romana Maya>	III rama - kk.6	kG.13.3	<b>G</b>	2x2	odcinek projektowany, proj. wiadukt nad kk.6
<Romana Maya>	kk.6 - Minikowo	kG.13.4	<b>G</b>	2x2	odcinek projektowany, proj. wiadukt nad kk.6
Chartowo	A. Baraniaka - węzeł Żegrze	kG.14.1 +kt.25.3	<b>G</b>	2x2 +2tory	istn. wiadukty nad kt.25 i kt.13
Żegrze	węzeł Żegrze - rondo Żegrze	kG.14.2 +kt.25.1	<b>G</b>	2x2 +2tory	-
Hetmańska	rondo Starołęka - rondo Żegrze	kG.15.1 +kt.26.5	<b>G</b>	2x2 +2tory	istn. estakada
Rondo Żegrze	-	kG.15.2 +kt.26.6	<b>G</b>	min. 2 pasy	-
<Hetmańska>	odc. rondo Żegrze - III rama	kG.15.3	<b>G</b>	2x2	proj. połączenie od III ramy do ul. Hetmańskiej; zalecana rezerwa terenu pod ew. trasę tramwajową - uwarunkowaną rozwojem centrum logistycznego lub zagospodarowaniem Garaszewa - por. (B)
<Hetmańska>	odc. III rama - kk.7	kG.15.4	<b>G</b>	2x2	trasa projektowana; proj. wiadukt nad kZ.104 i kk.07; zalecana rezerwa terenu pod ew. trasę tramwajową, uwarunkowaną rozwojem centrum logistycznego lub zagospodarowaniem Garaszewa - por. (B)
<Hetmańska>	odc. kk.7 - autostrada	kG.15.5	<b>G</b>	2x2	proj. wiadukt nad kZ.104 i kk.07; trasa ulicy, wraz z zalecaną rezerwą terenu pod ew. trasę tramwajową - projektowana, uwarunkowana zagospodarowaniem Garaszewa - por. (G); proj. tunel pod A-2 (kA.1.6)
<Hetmańska>	odc. autostrada - kk.6	kG.15.6	<b>G</b>	2x2	projektowana, uwarunkowana aktywizacją terenów między autostradą i lotniskiem Krzesiny – por. (H) , proj. wiadukt nad kk.06.1
<Hetmańska>	odc. kk.6 - Nowa Maya	kG.15.7	<b>G</b>	2x2	projektowana, uwarunkowana aktywizacją terenów między autostradą i lotniskiem Krzesiny – por. (H); proj. wiadukt nad kk.06.1
Antoniego Baraniaka	Jana Pawła II - Chartowo	kG.16.1	<b>G</b>	1x4	przekrój istniejący
Walentego Dymka	Chartowo - Szwajcarska	kG.16.2	<b>G</b>	2x2	-
Szwajcarska	W. Dymka - Szwedzka	kG.16.3	<b>G</b>	2x2	-
Bałtycka	A. Hłonda - kk.14.3	kG.17.1	<b>G</b>	1x4	przekrój istniejący
Bałtycka	kk.14.3 - węzeł Bogucin	kG.17.2	<b>G</b>	1x4(2x2)	proj. przeniesienie fragmentu ul. Bałtyckiej przy węźle z III ramą kGPS.3.07, przekrój 2x2 na odc. projektowanym; proj. most nad rz. Główna
Garbary	Północna - Armii Poznań	kG.18.01 +kt.16.04	<b>G</b>	1x4(2x1) +2 tory	wiadukt w ciągu kk.09; zmiana przekroju jezdni po wykonaniu trasy tramwajowej
Szelągowska	Armii Poznań - Słowińska	kG.18.02 +kt.16.05	<b>G</b>	1x2 +2 tory	proj. przebudowa jezdni w związku z budową torowiska tramwajowego
Naramowicka	Słowińska - Serbska	kG.18.03 +kt.16.06	<b>G</b>	2x2 +2tory	proj. dobudowa drugiej jezdni
Naramowicka	Serbska - Lechicka	kG.18.04 +kt.16.07	<b>G</b>	2x2 +2tory	proj. dobudowa drugiej jezdni
<Nowa Naramo- wicka>	węzeł Naramowicka - Bożydara	kG.18.05 +kt.16.08	<b>G</b>	2x2 +2tory	trasa projektowana; proj. wiadukt pod kk.10
Naramowicka	Bożydara - Zagajnikowa	kG.18.06	<b>G</b>	1x2	trasa projektowana; fragmentami wykorzystująca istniejącą ulicę
Zagajnikowa	Naramowicka - kG.18.08	kG.18.07	<b>G</b>	1x2	proj. obejście zabudowy przy ul. Naramowickiej
<Nowa Zagajnikowa>	Zagajnikowa - Miętowa	kG.18.08	<b>G</b>	1x2	proj. obejście zabudowy przy ul. Naramowickiej
Naramowicka	Miętowa - F.Jaškowiaka	kG.18.09	<b>G</b>	1x2	-
Radojewo	F.Jaškowiaka - kG.18.11	kG.18.10	<b>G</b>	1x2	-
<Nowe Radojewo>	kG.18.10 - kG.18.12	kG.18.11	<b>G</b>	1x2	proj. obejście zabudowy Radojewa
Radojewo	kG.18.12 - gr. gm. Suchy Las	kG.18.12	<b>G</b>	1x2	-



ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Obornicka	gr. gm. Suchy Las - Nowa Obornicka	kG.19.1	<b>G</b>	1x2	istn. wiadukt G. Narutowicza nad kk.10 i proj. Nową Obornicką (kGP3), proj. połączenie z proj. skrzyżowaniem ulic Nowej Obornickiej (kGP.3) i K. Szymanowskiego (kG.23)
Obornicka	<Nowa Obornicka> - K. Kurpińskiego	kG.19.2x	<b>Gx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. Nowej Obornickiej (odc. kGP.3.3) - zmiana klasy na "L"; w celu zwiększenia bezpieczeństwa i przepustowości, dopuszcza się rozbudowę istn. ulicy
Połabska	al. Solidarności - Lechicka	kG.20.1	<b>G</b>	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
Umultowska	Lechicka - H. Opieńskiego	kG.20.2	<b>G</b>	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni
<Nowa Maya>	odc. od autostrady do Minikowo	kG.21.1x	<b>Gx</b>	2x2	proj. ulica uwarunkowana aktywizacją terenów między autostradą i lotniskiem Krzesiny – por. (H)
<Nowa Maya>	odc. od autostrady do proj. Hetmańskiej	kG.21.2.x	<b>Gx</b>	2x2	proj. ulica uwarunkowana aktywizacją terenów między autostradą i lotniskiem Krzesiny – por. (H)
droga woj. nr 184	gr. gm. Tarnowo Podgórne - gr. gm. Rokietnica	kG.22	<b>G</b>	1x2	odc. miejski drogi woj. Wronki – Przeźmierowo
Henryka Opieńskiego	Umultowska - T. Szeligowskiego	kG.23.1	<b>G</b>	2x2	-
Karola Szymanowskiego	T. Szeligowskiego - <Nowa Obornicka>	kG.23.2	<b>G</b>	2x2	proj. dobudowa drugiej jezdni i przedłużenie do proj. Nowej Obornickiej
Armii Poznań	Garbary - K. Pułaskiego	kG.24.1x	<b>Gx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa; po wykonaniu północnej tangenty I ramy (kG.01.11) - zmiana klasy na "L"
Księcia Mieszka I	Winogrody - PST	kG.24.2x	<b>Gx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa; po wykonaniu północnej tangenty I ramy (kG.01.11) - likwidacja ulicy
Kazimierza Pułaskiego	Przepadek - Armii Poznań	kG.25x +kt.19.1	<b>Gx/Z</b>	1x4 +2tory	przekrój istniejący; klasyfikacja tymczasowa; po wykonaniu północnej tangenty I ramy (kG.01.11) - zmiana klasy na "Z"
Zewnętrzna obwodnica drogowa Poznań	gr. gm. Suchy Las – gr. gm. Suchy Las	kG.26.1	<b>G</b>	1x2	projektowany miejski odcinek „Zewnętrznego pierścienia drogowego bliskiego zasięgu”
Zewnętrzna obwodnica drogowa Poznań	gr. gm. Suchy Las – ul. Radojewo	kG.26.2	<b>G</b>	1x2	projektowany miejski odcinek „Zewnętrznego pierścienia drogowego bliskiego zasięgu”
Zewnętrzna obwodnica drogowa Poznań	ul. Radojewo – dol. Warty	kG.26.3	<b>G</b>	1x2	projektowany miejski odcinek „Zewnętrznego pierścienia drogowego bliskiego zasięgu”; proj. estakada i most nad dol. rz. Warty

– Ulice klasy Z:

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Lechicka	Naramowicka - Serbska	kZ.001	<b>Z</b>	2x2 (1x4)	etapowo - do wykonania odcinków III ramy między węzłami Naramowicka i Bogucin (kGPS.3.03 - 07) - klasa G; przekrój 1x4 w miejscach ograniczeń terenowych
Piotra Ściegiennego	K. Arciszewskiego - Głogowska	kZ.002	<b>Z</b>	2x2	etapowo - do wykonania ul. Nowej Arciszewskiego (kGP.7.2 i kGPS 4.2) - klasa G
Głogowska	P. Ściegiennego - III rama	kZ.003.1 +kt.02.2	<b>Z</b>	2x2 +2tory	etapowo - do wykonania ul. Nowej Arciszewskiego (kGP.7.2 i kGPS 4.2) - klasa G; wiadukt nad kd.7; kGPS.3, kk.2 i kZ.096
Głogowska	III rama - Nowa Arciszewskiego	kZ.003.2	<b>Z</b>	2x2	etapowo - do wykonania ul. Nowej Arciszewskiego (kGP.7.2 i kGPS 4.2) - klasa G; wiadukt nad kd.7; kGPS.3, kk.2 i kZ.096
Główna	A. Hłonda - Krańcowa	kZ.004.1 +kt.11.2	<b>Z</b>	1x2 +2 tory	-
Gnieźnieńska	Krańcowa - Bałtycka	kZ.004.2	<b>Z</b>	1x2	wiadukt w ciągu kk.14
Gdyńska	Koziegłowy - Karolin	kZ.005.1	<b>Z</b>	1x2	wiadukty w ciągach kk.10 (istn.) i kGPS.3(proj.); proj. wiadukt nad kk.14
Gdyńska	Karolin - Bałtycka	kZ.005.2	<b>Z</b>	1x2	proj. wiadukt nad kk.14
Gdyńska	Bałtycka - Główna	kZ.005.3	<b>Z</b>	1x2	-

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
al. Niepodległości	Niezlomnych - pl. Niepodległości	kZ.006.1	Z	1x2, 1x4	RING - jezdnia zewnętrzna; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu Królowej Jadwigi - pl. Niepodległości, na odc. K. Libelta -pl. Niepodległości dopuszcza się drugą jezdnię obsługującą przyległą zabudowę; na odc. Niezlomnych – K.Libelta - przekrój 1x4 obowiązujący do czasu pełnego wykształcenia wewnętrznego pierścienia RING-u ( kZ.007)
pl. Niepodległości	-	kZ.006.2	Z	min. 2 pasy	RING - obie jezdnie; docelowo jednokierunkowe, rozwiązanie skrzyżowania z placem w środku
al. Niepodległości	pl. Niepodległości - I rama	kZ.006.3	Z	1x2	RING - jezdnia zewnętrzna; odc. projektowany; jednokierunkowy; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu pl. Niepodległości - I Rama
<Na Podgórniku>	I rama - Garbary	kZ.006.4	Z	1x2	RING - jezdnia zewnętrzna; odc. projektowany; jednokierunkowy; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu I Rama -Garbary
<Szyperska>	Garbary - E. Estkowskiego	kZ.006.5	Z	1x2	RING - jezdnia zewnętrzna; odc. projektowany; jednokierunkowy; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu Garbary -E. Estkowskiego
Ewarysta Estkowskiego	Szyperska - most Chrobrego	kZ.006.6 +kt.08.03	Z/G	2x2 +2 tor	docelowo: RING - jezdnia zewnętrzna; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu Szyperska - <Na Chwaliszewie>; dopuszczone ograniczenie jezdni północnej do 1 pasa ruchu etapowo - do czasu wykonania odcinków I ramy (kG.01.12-15) - klasa G;
<Projektowana na Chwaliszewie>	E. Estkowskiego - <Ewangelicka>	kZ.006.7	Z	1x2	RING - jezdnia zewnętrzna; odc. projektowany; jednokierunkowy; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu E. Estkowskiego - Ewangelicka
Ewangelicka	wzdłuż Starej Gazowni	kZ.006.8	Z	2x2(1x4)	RING - proj. obie jezdnie; postuluje się powiązanie z mostem Berdychowskim (kZ.048.2) w formie węża; w miejscach ograniczeń terenowych dopuszcza się rozwiązanie jednojezdniowe; możliwość wydzielenia bulwaru
<Piastowska>	most św. Rocha - Królowej Jadwigi	kZ.006.9	Z	1x2	RING - jezdnia zewnętrzna; odc. projektowany; jednokierunkowy; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu most św. Rocha - Królowej Jadwigi
Tadeusza Kościuszki	pl. Niepodległości - Półwiejska	kZ.007.1	Z	1x2	RING - jezdnia wewnętrzna; jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu pl. Niepodległości – Półwiejska
Krakowska	Półwiejska - Strzelecka	kZ.007.2	Z	1x2	RING - jezdnia wewnętrzna; jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu Półwiejska - Strzelecka
<Plac Strzelecki>	-	kZ.007.3 +kt.06.10x	Z	min. 2 pasy	RING - obie jezdnie; jednokierunkowe; rozwiązanie skrzyżowania z placem w środku
Kazimierza Wielkiego	Garbary - Mostowa	kZ.007.4	Z	1x2	RING - jezdnia wewnętrzna; jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu pl. Strzelecki - Mostowa
<plac przy Moście św. Rocha>	-	kZ.007.5 +kt.06.02	Z	1x2/2x2 +2tory	RING - jezdnia wewnętrzna; jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu K. Wielkiego - <Ewangelicka>, skrzyżowanie z jezdnią zewnętrzną
Ewangelicka - Woźna	<most Berdychowski> - Mostowa	kZ.007.6	Z	1x2	RING - jezdnia wewnętrzna; jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu <Ewangelicka> - Garbary; możliwość wydzielenia bulwaru
Garbary	Woźna - Północna	kZ.007.7 +kt.16.02	Z	1x2 +2 tor	RING - jezdnia wewnętrzna; docelowo jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kier. ruchu Woźna-Północna; do czasu realizacji kG01.10-15 na odc. Małe Garbary - Północna przekrój 1x4
<Plac Garbarski>	-	kZ.007.8 +kt.16.03	Z	2x2 +2tory	RING - obie jezdnie; docelowo jednokierunkowe
Północna - Tadeusza Kutrzeby	Garbary - pl. Niepodległości	kZ.007.9	Z	1x2	RING - jezdnia wewnętrzna; jednokierunkowa; należy zabezpieczyć pasy dla kierunku ruchu Garbary - T. Kościuszki
Szyperska	Garbary - kZ.006.5	kZ.008.01	Z	1x2	łącznik między jezdniami RINGU
Ewarysta Estkowskiego	Garbary - Szyperska	kZ.008.02 +kt.08.04	Z/G	2x2 (2x1) +2 tor	docelowo: łącznik między jezdniami RINGU, z dopuszczeniem jezdni jednopasowych; etapowo - do czasu wykonania odcinków I ramy (kG.01.12-15 - od Garbar do Zawad) - klasa G
Karmelicka	Królowej Jadwigi - Krakowska	kZ.008.03	Z	1x2	łącznik między jezdnią wewnętrzną RINGU i I ramą
Półwiejska	T. Kościuszki - Królowej Jadwigi	kZ.008.04	Z	1x2	łącznik między jezdnią wewnętrzną RINGU i I ramą
Niezlomnych	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.05 +kt.04.14	Z	2x1+ 2tory	łącznik między jezdniami RINGU

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Powstańców Wielkopolskich	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.06	Z	1x2	łącznik między jezdniami RINGU
Edwarda Taylora	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.07	Z	1x2	łącznik między jezdniami RINGU
Św. Marcin	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.08 + kt.04.02	Z	2x2 +2tory	łącznik między jezdniami RINGU
Aleksandra Fredry	T. Kościuszki - al. Niepodległości	kZ.008.09 +kt.04.09	Z	1x1 +2tory	jednokierunkowy łącznik między jezdniami RINGU, dopuszcza się możliwość wyłączenia z ruchu
Karola Libelta	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.10	Z	1x2	łącznik między jezdniami RINGU
Solna	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.11 +kt.08.08	Z	2x2(1x2) +2 tory	łącznik między jezdniami RINGU; zmiana przekroju warunkowana budową kG.01.10-15
Świętej Barbary	al. Niepodległości - T. Kościuszki	kZ.008.12	Z	1x2	łącznik między jezdniami RINGU
Ku Cytadeli	Północna - I rama	kZ.008.13	Z	1x2	proj. łącznik między jezdnią wewnętrzną RINGU i I ramą
Kolejowa	proj. kZ.009.3 - proj. kZ.009.4	kZ.009.1	Z	1x2	należy zabezpieczyć pas ruchu dla kierunku kZ.009.4 - kZ.009.3
<Kanałowa>	Kolejowa - proj. Dolna Głogowska	kZ.009.2	Z	1x2(1x4)	proj. przedłużenie ulicy do proj. tunelu pod kG.4 i kk.1; wraz z tym tunelem; przekrój uzależniony od analiz ruchowych i technicznych
<Projektowana na Łazarzu 1>	Kolejowa - proj. Dolna Głogowska	kZ.009.3	Z	1x1	odc. projektowany
<Projektowana na Łazarzu 2>	Kolejowa - proj. Dolna Głogowska	kZ.009.4	Z	1x1	odc. projektowany
Stefana Wyszyńskiego	rondo Śródka - most Mieszka I	kZ.010.1 +kt.08.01	Z/G	2X2(2x1) +2 tory	most nad rz. Cybiną; etapowo - do czasu wykonania odcinków I ramy (kG.01.12-15 - od Garbar do Zawad) - klasa G; docelowo możliwa : - zmiana przebiegu jezdni w oparciu o mpzp; - zawężenie przekroju do 2x1 - obniżenie klasy ulicy do Z, Zs lub L
Stefana Wyszyńskiego	most Mieszka I - most Chrobrego	kZ.010.2 +kt.08.02	Z/G	2X2(2x1) +2tory	most nad rz. Wartą; etapowo - do czasu wykonania odcinków I ramy (kG.01.12-15 - od Garbar do Zawad) - klasa G docelowo możliwe : - zawężenie przekroju do 2x1 - obniżenie klasy ulicy do Z, Zs lub L
Józefa Piłsudskiego	L. Zamenhafa - Inflancka	kZ.011	Z	2x2	-
Kurlandzka	Żegrze - Bobrzańska	kZ.012.1	Z	1x2	istn. wiadukt nad kGP.6
Kurlandzka	Wiatraczna - Chartowo	kZ.012.2	Z	1x2	istn. wiadukt nad kGP.6; proj. wiadukt nad kt.13; istn. łącznik (ul. E. Piaseckiego) z kG.16
Bobrzańska	Inflancka - Żegrze	kZ.013.1	Z	1x2	-
Bobrzańska	Żegrze - Kurlandzka	kZ.013.2	Z	1x2	-
Wiatraczna	Kurlandzka - Chartowo	kZ.014.1	Z	1x2	-
Wiatraczna	Chartowo - Inflancka	kZ.014.2	Z	1x2	-
Inflancka	Kurlandzka - Piaśnicka	kZ.015	Z	1x2, 2x2	istn. wiadukt w ciągu kGP.6,
Piaśnicka	Inflancka - Chartowo	kZ.016.1	Z	1x2	-
Piaśnicka	Chartowo - Kurlandzka	kZ.016.2	Z	1x2	istn. wiadukt nad kt.25
rejon "Łacina 1"	część północna	kZ.017.1x	Zx	-	układ ulic zbiorczych do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego -por. (F); wymagane połączenie ul. A .Baraniaka (kG.16) z ul. B. Krzywoustego (kGP.6.4)
rejon "Łacina 2"	część południowa	kZ.017.2x	Zx	-	ewentualna część węzła ul. Bolesława Krzywoustego (kGP.6.4) z ulicami zbiorczymi na " Łacinie" - do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego -por. (F)

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
rejon "Wolne Tory"	-	kZ.018x	Zx		układ ulic zbiorczych do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego – por. (E); p. także dworzec kd.01);wymagane połączenie ul. Towarowej (kG.01.04) z proj. tunelem w ciągu kZ.9 i ul. Pamiątkową (kZs.4.7)
rejon "Wyspy"	na pln. od kk.9	kZ.019x	Zx		układ ulic zbiorczych do rozstrzygnięcia w mpzp – por. (E); wymagane połączenie proj. ulicy kZx.021.3 z ul. św. Wincentego (kZs.5.1)
Walentego Dymka	Szwajcarska - III rama	kZ.020	Z	1x2	-
Winogrody	Armii Poznań - Szelągowska	kZ.021.1 +kt.19.2	Z	1x2(2x1) +2 tory	na odc. Armii Poznań - Kmieca - przewidywane przełożenie torowiska w oś ulicy; ze zmianą przekroju jezdni na 2x1
<Winogrody - Główna>	Szelągowska - Warta	kZ.021.2x	Zx	1x2	odc. projektowany, wraz z mostem nad rz. Wartą; uwarunkowany zagospodarowaniem północnej części wysp (kZ.019x) i wynikami analiz technicznych, ekologicznych i ekonomicznych
<Winogrody - Główna>	Warta - Cybina	kZ.021.3x	Zx	1x2	odc. projektowany, wraz z mostami nad rz. Wartą i rz. Cybina; uwarunkowany zagospodarowaniem północnej części wysp (kZ.019x) i wynikami analiz technicznych, ekologicznych i ekonomicznych
<Winogrody - Główna>	Cybina - A. Hlonda	kZ.021.4x	Zx	1x2	odc. projektowany, wraz z mostem nad rz. Cybiną; uwarunkowany zagospodarowaniem północnej części wysp (kZ.019x) i wynikami analiz technicznych, ekologicznych i ekonomicznych
Murawa	Winogrody - rondo Solidarności	kZ.022.1 +kt.19.4	Z	2x2 +2tory	-
Murawa	rondo Solidarności - Lechicka	kZ.022.2	Z	1x2	po realizacji III ramy - likwidacja połączenia z jezdnią ul. Lechickiej
Słowiańska	Szelągowska - Murawa	kZ.023.1	Z	1x2	-
Słowiańska	Murawa - Ks. Mieszka I	kZ.023.2	Z	1x2	-
Słowiańska	Mieszka I - Piątkowska	kZ.023.3	Z	1x2	istn. wiadukt nad kt.1
Nad Wierzbakiem	Wojska Polskiego - Św.Wawrzyńca	kZ.024	Z	2x2(1x4)	proj. do rozbudowy wiadukt w ciągu kk.11; przekrój 1x4 na odc. al. Wielkopolska – Wojska Polskiego
Urbanowska - Stanisława Maczka	Nad Wierzbakiem - Piątkowska	kZ.025	Z	1x2	-
Piątkowska	St. Maczka - al. Solidarności	kZ.026.1	Z	1x2	-
Piątkowska	al. Solidarności - Lechicka	kZ.026.2	Z	1x2	proj. tunel pod kGPS.3
Zygmunta Wojciechowskiego	Lechicka - K.Kurpińskiego	kZ.027.1	Z	1x2	-
Zygmunta Wojciechowskiego	K. Kurpińskiego - M. Jaroczyńskiego	kZ.027.2	Z	1x2	-
Mariana Jaroczyńskiego	Z. Wojciechowskiego - Nowa Obornicka	kZ.028.1	Z	1x2	-
Mariana Jaroczyńskiego	Nowa Obornicka - Obornicka	kZ.028.2	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. Nowej Obornickiej (odc. kGP.3.3) - zmiana klasy na "L"
Franciszka Stróżyńskiego	M. Jaroczyńskiego - K. Szymanowskiego	kZ.029.1	Z	1x2	-
Franciszka Stróżyńskiego	K. Szymanowskiego - dw. "Os. Sobieskiego"	kZ.029.2	Z	1x2	-
<Projektowana na Naradowicach 1>	proj. S. Stońskiego - Rubież	kZ.030	Z	1x2	ulica projektowana
Karola Kurpińskiego	Strzeszyńska - Obornicka	kZ.031.1	Z	1x2	projektowane przedłużenie
Karola Kurpińskiego	Obornicka - Mieszka I	kZ.031.2	Z	2x2	istn. wiadukt nad PST (kt.1)
Stanisława Wiechowicza	Mieszka I - Umultowska	kZ.032	Z	2x2	-

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Stefana Stoińskiego	Umultowska - Nowa Naramowicka	kZ.033.1	Z	2x2	proj. przedłużenie od ulicy Łużyckiej do proj. Nowej Naramowickiej
<Stefana Stoińskiego>	Nowa Naramowicka - proj. kZ.030	kZ.033.2	Z	2x2	odc. projektowany
Umultowska	H. Opieńskiego - kk.10	kZ.034.1	Z	2x2	projektowana dobudowa drugiej jezdni
Umultowska	kk.10 - Dzięgielowa	kZ.034.2	Z	2x2	projektowana dobudowa drugiej jezdni
Dzięgielowa	Zagajnikowa - proj. przedłużenie ul. Bożydara	kZ.035.1	Z	1x2	-
Dzięgielowa - Deszczowa	proj. przedłużenie ul. Bożydara - ul. Morasko	kZ.035.2	Z	1x2	w tym projektowane przedłużenie od ul. Umultowskiej do ul. Morasko
Teofila Mateckiego	Nowa Obornicka - kk.10	kZ.036.1	Z	1x2	proj. korekta trasy i wiadukt nad kk.10
Morasko	kk.10 - Meteorytowa.	kZ.036.2	Z	1x2	proj. korekta trasy i wiadukt (jw.) nad kk.10
<rondo Deszczowa>	-	kZ.036.3	Z	min. 1 pas	proj. skrzyżowanie ulic kZ.36; kZ.35 i kZ..41
Morasko	Meteorytowa - proj. kZ.042	kZ.036.4	Z	1x2	w tym proj. rondo na skrzyżowaniu z proj. ulicami kZ.042.1 i kZ.042.2
Morasko	proj. kZ.042 - Meteorytowa	kZ.036.5x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po pełnej realizacji projektowanej ulicy obrzeżnej (kZ.042.1- kZ.042.2) - zmiana klasy na "L"; z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Morasko	kk.10 - Śnieżna	kZ.036.6x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odc. ulic kZ.036.1-2 z wiaduktem nad kk.10 - zmiana klasy na "D"
Teofila Mateckiego	proj. kZ.036.1 - kk.10	kZ.036.7x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odc. ulic kZ.036.1-2 z wiaduktem nad kk.10 - zmiana klasy na "L" i likwidacja fragmentu ulicy
Teofila Mateckiego	Obornicka - Nowa Obornicka	kZ.036.8x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. Nowej Obornickiej (odc. kGP.3.3) - zmiana klasy na "L"
Rubież	kk.10 - Miętowa	kZ.037	Z	1x2	istn wiadukt w ciągu kk.10; proj. przedłużenie od ul. Cytrynowej do ul. Miętowej
Bożydara	Rubież - Naramowicka	kZ.038.1	Z	1x2	proj. budowa nawierzchni
<Bożydara>	Naramowicka - Dzięgielowa	kZ.038.2	Z	1x2	odcinek projektowany
Miętowa	proj. Rubież - proj. Nowa Zagajnikowa	kZ.039	Z	1x2	proj. rondo na skrzyżowaniu z kZ.038 i przedłużenie do proj. Nowej Zagajnikowej
Franciszka Jaśkowiaka	Celichowskich - Naramowicka	kZ.040.1	Z	1x2	proj. rondo na skrzyżowaniu z proj. ul. Celichowskich
Franciszka Jaśkowiaka	Celichowskich - Morasko	kZ.040.2x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji projektowanej ulicy obrzeżnej (kZ.042.1- kZ.042.2) - zmiana klasy na "L"; z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Meteorytowa	ul. Morasko - Suchy Las (ul. Leśna)	kZ.041.1	Z	1x2	pozostałe fragmenty pasa drogowego ul. Meteorytowej położone są poza granicami m. Poznania
Meteorytowa	Suchy Las (ul. Alejowa) - Morenowa	kZ.041.2	Z	1x2	w tym proj. rondo na skrzyżowaniu z ul. Morenową; fragmenty pasa drogowego poza granicami m. Poznania
Meteorytowa	Morenowa - Morasko	kZ.041.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po pełnej realizacji projektowanej ulicy obrzeżnej (kZ.042.1- kZ.042.2) - zmiana klasy na "L"; z pozostawieniem komunikacji autobusowej
<Celichowskich>	F. Jaśkowiaka - Morasko	kZ.042.1	Z	1x2	proj. obrzeżna ulica Moraska - cz. wschodnia; wykorzystująca fragment ul. Celichowskich>
<Morenowa>	Morasko - Meteorytowa -	kZ.042.2	Z	1x2	proj. obrzeżna ulica Moraska - cz. zachodnia; wykorzystująca fragment ul. Morenowej
<Morenowa>	Meteorytowa – zewn. obw. drog. Poznania	kZ.042.3	Z	1x2	proj. obrzeżna ulica Moraska wykorzystująca fragment ul. Morenowej
Naramowicka	Nowa Naramowicka - S. Stoińskiego	kZ.043.1x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po zrealizowaniu równoległego odc. proj. Nowej Naramowickiej (kG.18) i odc. ul. S. Stoińskiego (kZ.033.2) do Naramowickiej - zmiana klasy na "L" z pozostawieniem komunikacji autobusowej

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Naramowicka	S. Stoińskiego - kk.10	kZ.043.2x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odcinka ul Nowej Naramowickiej (kG.18) od Lechickiej do Bożydara (kZ.038) wraz z tunelem pod kk.10 zmiana klasy na "L" z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Naramowicka	Zagajnikowa - Miętowa	kZ.043.3x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ulic Zagajnikowej - Nowej Zagajnikowej (w ciągu kG.18) - zmiana klasy na "L" i "D"
Naramowicka	Miętowa - kG.18	kZ.043.4x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ulic Zagajnikowej - Nowej Zagajnikowej (w ciągu kG.18) - przekształcenie na pieszo – jezdnię
Radojewo	kG.18 - kG.18	kZ.043.5x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji obejścia drogowego Radojewa w ciągu ulicy kG.18 - zmiana klasy ulicy na "L" i "D"
Łużycka	S. Stoińskiego - Nowa Naramowicka	kZ.044.1x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po przedłużeniu ul. S. Stoińskiego (kZ.033.1 - kZ.033.2) do ul. Naramowickiej (kZ.043.1x) - zmiana klasy na "L" z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Łużycka	Nowa Naramowicka - Naramowicka	kZ.044.2x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po przedłużeniu ul. S. Stoińskiego (kZ.033.1 - kZ.033.2) do ul. Naramowickiej (kZ.043.1x) - zmiana klasy na "L" z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Czekalskie	Krańcowa - Mogileńska	kZ.045	<b>Z</b>	1x2	-
Mogileńska	Czekalskie - Warszawska	kZ.046	<b>Z</b>	1x2	-
Krańcowa	Czekalskie - Warszawska	kZ.047.1	<b>Z</b>	1x2	-
Krańcowa	Warszawska - kk.9	kZ.047.2	<b>Z</b>	1x2	proj. wiadukt nad kk.9
Krańcowa	kk.9 - Główna	kZ.047.3	<b>Z</b>	1x2	proj. wiadukt nad kk.9 i kt.11-kd.9
Berdychowo	Jana Pawła II - proj. Przystań	kZ.048.1	<b>Z</b>	2x1 (1x2)	wraz z proj. wydłużeniem do koryta rz. Warty i mostem nad Kanałem Ulgi; przekrój 1x2 na moście; możliwe poszerzenia
<Tama Berdychowska>	na Ostrowie Tumskim	kZ.048.2	<b>Z</b>	1x2	proj. ulica wraz z mostami nad rz. Wartą i Kanałem Ulgi; ; możliwe poszerzenia
Czernihowska	Staroleńca - Ożarowska	kZ.049x	<b>Zx</b>	1x2	nie wymagane ograniczanie ilości zjazdów
Tadeusza Szeligowskiego	H. Opieńskiego - kk.10	kZ.050 +kd.10 +kt.01.1	<b>Z</b>	1x2	odc. częściowo projektowany wraz z proj. połączeniem z ul. F. Stróżyńskiego i proj. dworcem miejskim "Os. Sobieskiego" (kd.10), obejmującym m.in. odc. istn. trasy i pętlę PST
Jasielska	Druskiennicka - Fort VI	kZ.051	<b>Z</b>	1x2	-
Strzeszyńska	Jasielska - Nowa Sucholeska (kZ.062.2)	kZ.052.1	<b>Z</b>	1x2	w tym proj. przedłużenie do proj. Nowej Sucholeskiej
Strzeszyńska	proj. kZ.062.2 - proj. wylot do Piły	kZ.052.2	<b>Z</b>	1x2	odc. projektowany
Strzeszyńska	Jasielska - Lutycka	kZ.052.3x	<b>Zx</b>	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji odcinków III ramy (kGPS.3.27; kGPS.3.28) oraz przedłużenia ul. K. Kurpińskiego (kZ.031.1) - zmiana klasy na "L"
Juraszów	Lutycka - W. Witosa	kZ.052.4x	<b>Zx</b>	1x2	istn. wiadukt nad kGP.3.1; klasyfikacja tymczasowa - po realizacji odcinków III ramy(kGPS.3.27; kGPS.3.28) oraz przedłużenia ul. K. Kurpińskiego (kZ.031.1) - zmiana klasy na "L"
Juraszów	W. Witosa - Piątkowska	kZ.052.5x	<b>Zx</b>	1x2	istn. wiadukt nad kGP.3.1; klasyfikacja tymczasowa - po realizacji odcinków III ramy(kGPS.3.25; kGPS.3.26) oraz przedłużenia ul. K. Kurpińskiego (kZ.031.1) - zmiana klasy na "L"
Szczawnicka	Lutycka - Druskiennicka	kZ.053.1	<b>Z</b>	1x2	-
Druskiennicka	Szczawnicka - Strzeszyńska	kZ.053.2	<b>Z</b>	1x2	-
<Projektowana Jasielska>	Strzeszyńska - Lutycka	kZ.054	<b>Z</b>	1x2	istn. odc. ul. Jasielskiej od Strzeszyńskiej do fortu VI i proj. przedłużenie od fortu VI do ul. Lutyckiej
Szarych Szeregów	Strzeszyńska - wiadukt G. Narutowicza	kZ.055.1	<b>Z</b>	1x2	-
Szarych Szeregów	zach. część węzła z Obornicką (kG.19)	kZ.055.2	<b>Z</b>	1x2	-

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Szarych Szeregów	wsch. część węzła z Obornicką (kG.19)	kZ.055.3	Z	1x2	-
<Projektowana na Pokrzywnie 2>	węzeł Splawie - ul. Pokrzywno	kZ.056.1	Z	1x2	w całości projektowana; w tym zalecane rondo na skrzyżowaniu z ul. Pokrzywno
<Projektowana na Pokrzywnie 2>	Pokrzywno - proj. Hetmańska	kZ.056.2x	Zx	1x2	proj. wiadukt w ciągu kG 15; odc. uwarunkowany zagospodarowaniem Garaszewa lub rozwojem centrum logistycznego – por. (G)
<Projektowana na Pokrzywnie 2>	proj. Hetmańska - Garaszewo	kZ.056.3x	Zx	1x2	proj. wiadukt w ciągu kG 15; odc. uwarunkowany zagospodarowaniem Garaszewa lub rozwojem centrum logistycznego – por. (G)
<węzeł Garaszewo>	część wschodnia	kZ.056.4x	Zx	1x2	odc. uwarunkowany zagospodarowaniem Garaszewa lub rozwojem centrum logistycznego – por. (G)
<węzeł Garaszewo>	część zachodnia	kZ.056.5x	Zx	1x2	odc. uwarunkowany zagospodarowaniem Garaszewa lub rozwojem centrum logistycznego – por. (G)
<Projektowana na Pokrzywnie 1>	węzeł Splawie - ul. Pokrzywno	kZ.057.1	Z	1x2	w całości projektowana; zalecane rondo na skrzyżowaniu z ul. Pokrzywno
<Projektowana na Pokrzywnie 1>	Pokrzywno - proj. Hetmańska	kZ.057.2x	Zx	1x2	odc. uwarunkowany zagospodarowaniem Garaszewa - por. (G)
<Projektowana na Pokrzywnie 3>	proj. kZ.057.1 - A-2	kZ.058.1	Z	1x2	proj. połączenie do Krzesin z proj. wiaduktem nad A-2 (kA1.6)
<Projektowana na Krzesinach>	A-2 - Jarosławska	kZ.058.2	Z	1x2	planowane połączenie z Pokrzywnem; na odc. od ul. Tarnowskiej do Jarosławskiej - rezerwa terenu pod drugą jezdnię - por. (H)
<Projektowana na Krzesinach>	Jarosławska - kk.6	kZ.058.3x	Zx	1x2	potrzeba realizacji uwarunkowana zagospodarowaniem terenów przylotniskowych – por.(H); proj. wiadukt nad kk.6; ew. rezerwa terenu pod drugą jezdnię uwarunkowana jak w (H)
<Silniki>	kk.6 - Nowa Maya	kZ.058.4x	Zx	1x2	potrzeba realizacji uwarunkowana zagospodarowaniem terenów przylotniskowych – por. (H); proj. wiadukt nad kk.6; ew. rezerwa terenu pod drugą jezdnię uwarunkowana jak w (H)
Jarosławska	proj. kZ.058 - gr. gm. Kórnik	kZ.059		1x2	planowane połączenie w kierunku węzła Koninko w gm. Kórnik
Leszczyńska	Opolska - Ostatnia	kZ.060.1x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji pełnych wymogów dla układu ulic kGPS.4.1; kZ.095.1; kZ.095.2; kZ.097 - zmiana klasy na "L" - z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Leszczyńska	Ostatnia – Czechosłowacka	kZ.060.2x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji pełnych wymogów dla układu ulic kGPS.4.1; kZ.095.1; kZ.095.2; kZ.097 - zmiana klasy na "L" - z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Koszalińska	Lutycka - kk.10	kZ.061.1	Z	1x2	proj. dobudowa drugiej jezdni na odc. od Lutyckiej do Literackiej ; ewentualnie również do proj. kZ.066x
<Koszalińska>	Koszalińska - Lutycka	kZ.061.2	Z	1x1	proj. łącznik
<Nowa Koszalińska>	Koszalińska - Słupska	kZ.061.2x	Zx	1x2	proj. odcinek eliminujący dwukrotny przejazd przez kk.10 z ewentualnym wiaduktem nad kk.11 - realizacja całości uwarunkowana względami ruchowymi i ekologicznymi – por. (J)
Koszalińska - Psarskie	na płn. od kk.10	kZ.061.3x	Zx	1x2	klasyfikacja stała (przy rezygnacji z ulicy kZ.061.2x) lub tymczasowa - po wykonaniu ulicy kZx.061.2 - zmiana klasy na "L";
Biskupińska	Koszalińska - kk.13	kZ.062.1	Z	1x2	w tym proj. rondo na skrzyżowaniu z przedłużeniem Literackiej oraz proj. korekta przebiegu i wiadukt nad kk.13
<Nowa Sucholeska>	kk.13 - kk.10	kZ.062.2	Z	1x2	nowy przebieg i proj. wiadukty nad kk.13 i kk.10
Biskupińska	proj. odc. kZ.062.1 - kk.13	kZ.062.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ul. Biskupińskiej (kZ.062.1) - Nowej Sucholeskiej (kZ.062.2), wraz z wiaduktem nad kk.13 - zmiana klasy na "D" lub likwidacja ulicy
Sucholeska	kk.13- Strzeszyńska	kZ.062.4x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ulicy Biskupińskiej (kZ.062.1) - Nowej Sucholeskiej (kZ.062.2), wraz z wiaduktem nad kk.13 - zmiana klasy na "L"
Sucholeska	Strzeszyńska - kk.10	kZ.062.5x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ulicy Nowej Sucholeskiej (kZ.062.2), wraz z wiaduktem nad kk.10 - zmiana klasy na "L" lub likwidacja ulicy
Wojska Polskiego	Podolańska - Niestachowska	kZ.063.1	Z	1x2	-
Wojska Polskiego	Niestachowska - Nad Wierzbakiem	kZ.063.2	Z	2x2	na odc. Wołyńska - Nad Wierzbakiem - proj. dobudowa drugiej jezdni

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Podolańska	Wojska Polskiego - Lutycka	kZ.064	Z	1x2	-
Literacka	Koszalińska - Biskupińska	kZ.065.1	Z	1x2	w tym proj. przedłużenie do ul. Biskupińskiej
<Literacka - Jastrowska>	Biskupińska - proj. kZ.066.1x	kZ.065.2x	Zx	1x2	ulica projektowana; realizacja uzależniona od zagospodarowania północnego Strzeszyna – por. (I)
<Jastrowska>	proj. kZ.066.1x - Walecka	kZ.065.3x	Zx	1x2	ulica projektowana; realizacja uzależniona od zagospodarowania północnego Strzeszyna – por. (I)
<Projektowana na Strzeszynie>	Jastrowska - Koszalińska	kZ.066x	Zx	1x2	ulica projektowana; realizacja uzależniona od zagospodarowania północnego Strzeszyna – por. (I)
Wejherowska - Gorajska	Wichrowa - Margonińska	kZ.067	Z	1x2	częściowo projektowana; wraz z łącznicami do jezdni głównych ul. J.H. Dąbrowskiego (kGPS.2)
Jana Henryka Dąbrowskiego	Czarnkowska - Słupska	kZ.068	Z	1x2	jezdnia północna wraz z łącznicami do jezdni głównych (kGPS.2)
Jana Henryka Dąbrowskiego	Polska - S. Żeromskiego	kZ.069 +kt.14.2	Z	1x2(2x1) +2tory	-
Przelot / Nidziańska	Sytkowska - J.H. Dąbrowskiego	kZ.070.1	Z	1x2	płn. część węzła "Przelot " z ul. J.H. Dąbrowskiego)
Przelot	J.H. Dąbrowskiego – 5 Stycznia	kZ.070.2	Z	1x2	-
<Przelot>	5 Stycznia - III rama	KZ.070.3x	Zx	1x2	proj. odcinek uwarunkowany możliwościami technicznymi przeprowadzenia ulic przez obszar nalotów na lotnisko Ławica; dopuszcza się powiązanie z III ramą (kGPS.3.25) o lokalizacji do ustalenia w mpzp
Sianowska	Słupska - Santocka	kZ.071	Z	1x2	-
Sytkowska	Chodzieska - Lutycka	kZ.072.1	Z	1x2	odc. częściowo projektowany; proj. wiadukt nad III ramą (kGPS.3)
Sytkowska	Lutycka - Przelot	kZ.072.2	Z	1x2	proj. wiadukt nad III ramą (kGPS.3)
Chodzieska	J.H. Dąbrowskiego - Sytkowska	kZ.073	Z	1x2	-
Santocka	Wejherowska - J.H. Dąbrowskiego	kZ.074.1	Z	1x2	istn. wiadukt nad ul. J.H. Dąbrowskiego (kGP.3)
Santocka	J.H. Dąbrowskiego - Polanowska	kZ.074.2	Z	1x2	-
Polanowska	Santocka - Człuchowska	kZ.074.3	Z	1x2	proj. budowa nawierzchni
Człuchowska	Polanowska - Chodzieska	kZ.074.4	Z	1x2	-
Chojnicka	Słupska - Podjazdowa	kZ.075.1	Z	1x2	-
Kierska	Podjazdowa - gr. gm. Rokietnica	kZ.075.2	Z	1x2	-
Słupska	kk.11 - J.H. Dąbrowskiego	kZ.076.1	Z	1x2	ewentualny wiadukt nad kk.10; uwarunkowany jak kZ.061.2x
Psarskie	kk.11 - kk.10	kZ.076.2	Z	1x2	istn. odcinek między przejazdami kolejowymi; ew. wiadukt nad kk.10; uwarunkowany jak kZx.061.2
Wichrowa	J.H. Dąbrowskiego - Przeźmierowo	kZ.077	Z	1x2	-
Szarotkowa	Grunwaldzka - Skórzewo	kZ.078	Z	1x2	częściowo projektowana
Malwowa - Skórzewska	Grunwaldzka - gr. gm. Tarnowo Podgórne	kZ.079	Z	1x2	pas drogowy częściowo w gm. Dopiewo
Złotowska	Malwowa - Bukowska	kZ.080	Z	1x2	-
Jana Brzechwy	Złotowska - Leśnych Skrzatów	kZ.081	Z	1x2	-
Leśnych Skrzatów	J. Brzechwy - Bukowska	kZ.082	Z	1x2	-



ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Ptasia	Bułgarska - III rama	kZ.083.1x	Zx	1x2, 2x2(2x2)	ewentualne połączenie rejonu stadionu Lecha z III ramą, wraz ze wsch. cz. węzła z III ramą; całość, w tym klasa ulicy i węzeł z III ramą - uwarunkowane jak w (K)
Ptasia	zach. część węzła z III ramą	kZ.083.2x	Zx	-	ewentualne połączenie rejonu stadionu Lecha z III ramą, uwarunkowane jak w (K)
Promienista	Grochowska - M. Palacza	kZ.084.1	Z	1x2	-
Promienista	M. Palacza - P. Ściegienego	kZ.084.2	Z	1x2	-
Promienista	P. Ściegienego - Jawornicka (III rama)	kZ.084.3 +kt.10.6	Z	1x2(2x2) +2tory	przekrój jezdni - jak w stanie istniejącym; na odc. Rembertowska - Jawornicka - proj. trasa tramwajowa
Marcelińska	Bułgarska - St. Przybyszewskiego	kZ.085	Z	1x2	w tym przecięcie z proj. trasą tramwajową w ul. Grochowskiej (kt.9)
Grochowska	W. Reymonta - Grunwaldzka	kZ.086 +kt.09.1	Z	2x2(2+1) +2 tory	budowa trasy tramwajowej wymaga zajęcia jednego z pasów ruchu jezdni północno - wschodniej
Jakuba Krauthofera	Nowa Opolska - R. Dmowskiego	kZ.087.1	Z	1x2, 2x2	proj. dwie jezdnie na odc. między ul.:kG.11.4-kZ.098.5x
Jakuba Krauthofera	R. Dmowskiego - Głogowska	kZ.087.2	Z	1x2	-
Macieja Palacza	Głogowska - K. Arciszewskiego	kZ.087.3	Z	1x2	-
Macieja Palacza	K. Arciszewskiego - Grunwaldzka	kZ.087.4	Z	1x2	-
Romana Dmowskiego	Krzywa - Hetmańska	kZ.088	Z	1x2	w tym proj. korekta przy skrzyżowaniu z ul. Krzywą i Drużynową
Marcina Kasprzaka	M. Palacza - Hetmańska	kZ.089	Z	1x2	-
Wieruszowska	Grunwaldzka - Miśnieńska	kZ.090.1	Z	1x2	odc. częściowo projektowany
Miśnieńska	Wieruszowska - Grunwaldzka	kZ.090.2x	Z	1x2	odc. częściowo projektowany; lokalizacja uwarunkowana ew. wykonaniem dodatkowych torów dla kolei szybkiej – por. (A)
Oplotki	Luboń - ul. Głogowska	kZ.091.1	Z	1x2	pd. część węzła z Głogowską (część ulicy z wiaduktem i na pd. od A-2 - w terenie kA.1.1)
Oplotki	płn. część węzła z ul. Głogowską	kZ.091.2	Z	1x2	wraz z rondem przy centrum handlowym
Oplotki	Głogowska - Sycowska	kZ.091.3	Z	1x2	-
Wolczyńska	Nowosolska - Wołowska	kZ.092.1x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu zach. odc. ul. Nowe Kotowo (kG.10.2) - zmiana klasy na 'L'
Fabianowo	Sytkowska - Głogowska	kZ.092.2x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu zach. odc. ul. Nowe Kotowo (kG.10.3) - zmiana klasy na 'L'
Kotowo	Głogowska - gr. m. Luboń	kZ.092.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu wsch. odc. ul. Nowe Kotowo (kG.10.4) - zmiana klasy na 'L'
Sycowska	gr. gm. Komorniki - Nowe Kotowo	kZ.093.1	Z	1x2	-
Sycowska	Nowe Kotowo - Fabianowo	kZ.093.2	Z	1x2	-
Wołowska	Fabianowo - Rybnicka	kZ.094.1	Z	1x2	-
Rybnicka	Wołowska - Opawska	kZ.094.2	Z	1x2	-
Opawska	Rybnicka - Nowosolska	kZ.094.3	Z	1x2	proj. budowa nawierzchni
Nowosolska	Opawska - Wolczyńska	kZ.094.4	Z	1x2	wraz z fragmentem proj. skrzyżowania z Nowym Kotowem
Ostatnia	Głogowska - Leszczyńska	kZ.095.1	Z	1x2	proj. korekta trasy przy węźle z ul. Głogowską
Bohaterów Westerplatte	Leszczyńska - Jesionowa	kZ.095.2	Z	1x2	częściowo projektowana; z wyk fragmentów ul. M.Rejewskiego
Jesionowa	Bohaterów Westerplatte - Opolska	kZ.095.3	Z	1x2	wraz ze skrzyżowaniem (zalecane rondo) Bohaterów Westerplatte - Górecka - Jesionowa - Sosnowa

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
<Projektowana na Kopaninie>	Głogowska - Nowa Arciszewskiego	kZ.096.1	Z	1x2	projektowana; proj. wiadukt nad proj. Nową Arciszewskiego (kGPS.4.2)
<Rakoniewicka>	Nowa Arciszewskiego - wiadukt Górczyński	kZ.096.2	Z	1x2	proj. połączenie wykorzystujące fragmenty istn. zjazdu z wiaduktu górczyńskiego; fragment wiaduktu górczyńskiego w ciągu kZ.003; proj. wiadukt nad proj. Nową Arciszewskiego (kGPS.4.2)
węzeł Górczyn	-	kZ.096.3	Z	-	istn. łącznica między ul. Głogowską (kZ.003.2) i Rakoniewicką (kZ.096.2) - do przebudowy; proj. łącznica między ul. kZ.003.2 i Nową Arciszewskiego (kGPS.4.2); zalecany parking
Hugona Kołłątaja	Bohaterów Westerplatte - Opolska	kZ.097	Z	1x2	-
Górecka	Jesionowa - Czechosłowacka	kZ.098.1	Z	1x2	-
Górecka	Czechosłowacka - kk.3	kZ.098.2x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odcinka III ramy (kGPS.3.19) między węzłami Górczyn i Zatorze lub ul. Nowej Opolskiej (kG.11) - zmiana klasy na "D"
Górecka	między torami kk.3	kZ.098.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odcinka III ramy (kGPS.3.21) między węzłami Górczyn i Zatorze lub ul. proj. Nowej Opolskiej (kG.11) - zmiana klasy na "D"
Górecka	kk.3 - Drużynowa	kZ.098.4x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odcinka III ramy (kGPS.3.21) między węzłami Górczyn i Zatorze lub ul. proj. Nowej Opolskiej (kG.11) - zmiana klasy na "D"
Górecka	Drużynowa - J. Krauthofera	kZ.098.5x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. proj. Nowej Opolskiej (kG.11) między ul. Hetmańska i Drużynową - zmiana klasy na "L"
28 Czerwca 1956	Czechosłowacka - Dolna Wilda	kZ.099 +kt.12.2	Z	1x2 +2tory	przekrój jezdni jak w stanie istniejącym
Krzywa	Głogowska - R. Dmowski	kZ.100.1	Z	1x2; 1x4	w tym proj. przedłużenie do ul. Drużynowej; przekrój 1x4 w miejscach ograniczeń terenowych
Drużynowa	R. Dmowski - Nowa Opolska	kZ.100.2	Z	2x2	w tym proj. przedłużenie do proj. Nowej Opolskiej
Czechosłowacka	Dolna Wilda - Opolska	kZ.101.1	Z	1x2	w tym proj. wiadukt w ciągu proj. kt.12; proj. tunel pod kk.4 (kZ.101.1)
Czechosłowacka - Rakoniewicka	Opolska - Głogowska	kZ.101.2	Z	1x2	w tym proj. wiadukt w ciągu Opolska - proj. Nowa Opolska (kG.11); istn. podjazd na wiadukt Górczyński.
Unii Lubelskiej	rondo Żegrze - Obodrzycka	kZ.102 +kt.05	Z	2x1 +2 tory	proj. połączenie istn. odcinków ulicy;
<Projektowana na Żegrzu 1>	węzeł Franowo - proj. Hetmańska	kZ.103.1	Z	1x2	proj. ulica na terenie proj. centrum logistycznego
<Projektowana na Żegrzu 1>	proj. Hetmańska - Gołężycka	kZ.103.2	Z	1x2	proj. ulica na terenie proj. centrum logistycznego
<Projektowana na Franowie>	Klenowska - wiadukt franowski	kZ.104.1	Z	1x2	proj. ulica w kierunku proj. centrum logistycznego; istn. wiadukt franowski w ciągu kGP.1
<Projektowana na Żegrzu 2>	wiadukt franowski - proj. Hetmańska	kZ.104.2	Z	1x2	proj. ulica na terenie proj. centrum logistycznego; istn. wiadukt franowski w ciągu kGP.1; proj. wiadukt w ciągu kG.15.4
<Projektowana na Żegrzu 2>	proj. Hetmańska - proj. węzeł "Maya"	kZ.104.3	Z	1x2	proj. ulica na terenie proj. centrum logistycznego; proj. wiadukt w ciągu kG.15.4
Obodrzycka	proj. III rama - Unii Lubelskiej	kZ.105.1x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu odc. III ramy (kGPS.3.15) między węzłami "Hetmańska" i "proj. R.Maya" - likwidacja ulicy
Obodrzycka - Forteczna	Unii Lubelskiej - proj. R. Maya	kZ.105.2	Z	1x2	-
Forteczna	proj. R. Maya - Starołęcka	kZ.105.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. R. Maya (kG.13) od Starołęckiej do św. Antoniego (kZ.106) - zmiana klasy na "L" - z możliwością pozostawienia komunikacji autobusowej
Świętego Antoniego	Starołęcka - proj. R. Maya	kZ.106	Z	1x2	w tym proj. korekta w rejonie proj. skrzyżowania z ul. proj. R.Maya (kG.13)
Minikowo	rondo Minikowo - Szydłowiecka	kZ.107.1	Z	1x2	wraz z rondem Minikowo

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Minikowo	Szydłowiecka - proj. R. Maya	kZ.107.2x	Zx	1x2	funkcja tymczasowa - do czasu wybudowania ul. Nowej Maya (kGx.21) lub stała - w wypadku rezygnacji z tej budowy por. (H)
Minikowo	proj. R. Maya - Św.Antoniego	kZ.107.3x	Zx	1x2	funkcja tymczasowa - do czasu wybudowania ul. Nowej Maya (kGx.21) lub stała - w wypadku rezygnacji z tej budowy por. (H)
<Szydłowiecka>	Minikowo - Nowa Maya	kZ.107.4x	Zx	1x2	odcinek uwarunkowany wybudowaniem ul. Nowej Maya (kGx.21); możliwa rezygnacja z budowy - por. (H)
Ożarowska	rondo Minikowo - A-2	kZ.108.1	Z	1x2	wiadukt nad A-2 (kA.1.5)
Ożarowska	A-2 - Nowa Maya	kZ.108.2	Z	1x2	wiadukt nad A-2 (kA.1.5)
Ożarowska	Nowa Maya - Głuszyna	kZ.108.3	Z	1x2	w tym proj. przedłużenie od Czernihowskiej do Głuszyny
Starołęcka	Wiórek - A-2	kZ.109.1	Z	1x2	wiadukt nad A-2 (kA.1.5)
Starołęcka	św. Antoniego - A-2	kZ.109.2	Z	1x2	wiadukt nad A-2 (kA.1.5)
Starołęcka	dw. Starołęka - św. Antoniego	kZ.109.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po wykonaniu ul. R. Maya (kG.13) od Starołęckiej do św. Antoniego (kZ.106) - zmiana klasy na "L" - z pozostawieniem komunikacji autobusowej
Głuszyna - Sypniewo	Starołęcka - Kopylnik	kZ.110	Z	1x2	-
Torowa	węzeł Szczepankowo - Urszulanek	kZ.111.1	Z	1x2	w tym zalecane rondo na skrzyżowaniu z ul. Urszulanek i Pokrzywno
Pokrzywno	Urszulanek - proj. kZ.056	kZ.111.2	Z	1x2	-
Pokrzywno	proj. kZ.056 - proj. kZ.057	kZ.111.3x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po pełnej realizacji ulic kZ.114 i kZ.113.3; wraz z węzłem Sławie (kGPS.1.2) - zmiana klasy na "L"
Pokrzywno	proj. kZ.057 - A-2	kZ.111.4x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ulic kZ.113.3; kZ121.1 i kZ.121.2 oraz węzła Sławie (kGPS.1.2) - zmiana klasy na "L" istn. wiadukt nad A-2 (kA.1.6)
Pokrzywno	A-2 - ul. Garaszewo	kZ.111.5x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ulic kZ.113.3; kZ121.1 i kZ.121.2 oraz węzła Sławie (kGPS.1.2) - zmiana klasy na "L" istn. wiadukt nad A-2 (kA.1.6)
rondo Krzesiny	-	kZ.111.6x	Zx	min. 1psa	zalecana rondo na skrzyżowaniu ulic Garaszewo - Pokrzywno - Jarosławska; klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ulic kZ.113.3; kZ121.1 i kZ.121.2 oraz węzła Sławie (kGPS.1.2) - zmiana klasy na "L"
Gospodarska	Szczepankowo - Sławie	kZ.112	Z	1x2	-
Sławie	Gospodarska - Ostrowska	kZ.113.1	Z	1x2	-
<Sławie>	Ostrowska - B. Krzywoustego	kZ.113.2	Z	1x2	proj. połączenie na Pokrzywno i do węzła Sławie
Tarnowska	B. Krzywoustego - proj. kZ.058.2	kZ.114.1	Z	1x2	wraz z istn. zjazdem na jezdnię obsługującą wzdłuż ul. B. Krzywoustego (kS.1)
Tarnowska - Pabianicka - Garaszewo	proj. kZ.058.2 - Pokrzywno	kZ.114.2x	Zx	1x2	klasyfikacja tymczasowa - po realizacji ulic kZ.113.3; kZ121.1 i kZ.121.2 oraz węzła Sławie (kGPS.1.2) - zmiana klasy na "L"
Michałowo	Szczepankowo - Bobrownicka	kZ.115	Z	1x2	proj. przedłużenie do ul. Bobrownickiej
Ostrowska	Ługańska - A-2	kZ.116.1	Z	1x2	istn. wiadukt nad A-2 (kA.1.6)
<Projektowana w Krzesinkach>	Ostrowska - Tarnowska	kZ.116.2	Z	1x2	ulica projektowana; wraz z fragmentem ul. Tarnowskiej i istn. wiaduktem nad kS.1
Ostrowska - Tarnowska	A-2 - proj. kZ.116.2	kZ.116.3x	Zx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji proj. ulicy kZ.116.2 - zmiana klasy na "L"
Ługańska	Ostrowska - Szczepankowo	kZ.117.1	Z	1x2	-
Szczepankowo	Ługańska - gr. gm. Kleszczewo	kZ.117.2	Z	1x2	w tym zalecana rondo na skrzyżowaniu z ul. Ługańską, Bruzdową i Michałowo
Bobrownicka	Szczepankowo - Michałowo	kZ.118.1	Z	1x2	częściowo projektowana; w tym zalecana rondo na skrzyżowaniu z ulicami Michałowo, Darzyńska i Borową
Darzyńska	Michałowo - Borówki	kZ.118.2	Z	1x2	projektowana; w tym nowe połączenie do skrzyżowania z ul. Kobylepole - Borówki
<Projektowana na Michałowie>	węzeł Szczepankowo - Darzyńska	kZ.119.1	Z	1x2	proj. połączenie węzła Szczepankowo z Darzyborem, wyk. w części ślad ul. Kobylepole

ulica	Odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Borówki	Kobylepole - Żywiczna	kZ.119.2	Z	1x2	-
Żywiczna	Borówki - gr. m. Swarzędz	kZ.119.3	Z	1x2	-
Kobylepole	Piwna - kk.8	kZ.120.1	Z	1x2	-
Kobylepole	przy stacja Franowo	kZ.120.2	Z	1x2	2 wiadukty w ciągach kk.8
Kobylepole	kk.9 - Borówki	kZ.120.3	Z	1x2	zalecane rondo na skrzyżowaniu z ulicami Borówki, Darzyńską i projektowaną kZ.119
Przepadek	proj. I rama - pl. Niepodległości	kZ.121	Z	1x2	-
Feliksa Nowowiejskiego	al. Niepodległości - K. Pułaskiego	kZ.122 +kt.08.09	Z	1x2(1x1) +2 tory	w tym istn. wiadukt w ciągu kk.9; proj. wyłączenie z ruchu samochodowego części północnej jezdni (dla ułożenia torowiska)
Karola Libelta	al. Niepodległości - K. Pułaskiego	kZ.123	Z	1x2	w tym istn. wiadukt w ciągu kk.01 - kk.09
Św. Marcin - most Uniwersytecki	al. Niepodległości - rondo Kaponiera	kZ.124 +kt.04.01	Z	2x3 + 2 tory	istn. wiadukt nad kk.1 i kt.17
Powstańców Wielkopolskich	al. Niepodległości - Towarowa	kZ.125.1	Z	1x2	-
Towarowa	Powstańców Wielkopolskich - I rama	kZ.125.2 +kt.04.18x	Z	1x2 + 2tory	-
Przemysłowa	Towarowa - "Wolne Tory"	kZ.126x	Zx	1x2	przebieg i powiązania do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego - uwarunkowania jak dla "Wolnych Torów" (kZ.018x)
Droga Dębińska	Królowej Jadwigi - św. Jerzego	kZ.127.1	Z	1x2	-
Droga Dębińska	św. Jerzego - Hetmańska	kZ.127.2	Z	1x2	-
Droga Dębińska	Hetmańska - Droga Dębińska	kZ.127.3	Z	1x2	-
Piastowska	Droga Dębińska - węzeł Dolna Wilda	kZ.127.4	Z	1x2	-
Świętego Jerzego	Droga Dębińska - Dolna Wilda	kZ.128	Z	1x2	-

**Ulice klasy Zs:**

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
K. Libelta	Niepodległości - pl. C. Ratajskiego	kZs.1.01	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
pl. Cyryla Ratajskiego	-	kZs.1.02 +kt.08.10	Zs	min. 1 pas	-
3 Maja	pl. C. Ratajskiego - F. Ratajczaka	kZs.1.03	Zs	1x2(1x1)	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kier. na odc. pl. C. Ratajskiego - pl. Wolności oraz pas dla kier. ruchu pl. Wolności-27 Grudnia, dodatkowe pasy zgodnie z (C); dopuszcza się realizację trasy tramwajowej zgodnie z (B)
Franciszka Ratajczaka	27 Grudnia - Św. Marcin	kZs.1.04 +kt.04.17	Zs	1x1+2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu 3 Maja - Św. Marcin;
Św. Marcin	T. Kościuszki - Piekary	kZs.1.05 +kt.04.03	Zs	2x1(1x1; 2x2) +2tory	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. T. Kościuszki - F. Ratajczaka oraz pas dla kierunku ruchu F. Ratajczaka – Piekary; na odc. T.Kościuszki – Gwarna dopuszcza się przekrój 2x2
Piekary	Św. Marcin - Ogrodowa	kZs.1.06	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Św. Marcin - Ogrodowa, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Ogrodowa	F. Ratajczaka - Piekary	kZs.1.07	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Piekary - F. Ratajczaka, dodatkowe pasy zgodnie z(C)
Powstańców Wielkopolskich	F. Ratajczaka - T. Kościuszki	kZs.1.08	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
Franciszka Ratajczaka	Ogrodowa - T. Kościuszki	kZs.1.09 +kt.04.15	Zs	1x1 + 2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Powstańców Wilkp.- F. Ratajczaka, dodatkowe pasy zgodnie z (C)

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Rybaki	Strzałowa - Krakowska	kZs.1.10	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Krakowska-Strzałowa, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Strzałowa	Strzelecka - Rybaki	kZs.1.11	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Rybaki-Strzelecka, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Strzelecka	pl. Wiosny Ludów - Krakowska	kZs.1.12 +kt.06.09x	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pasy ruchu w relacjach Długa - pl. Wiosny Ludów i Strzałowa - pl. Strzelecki, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
pl. Wiosny Ludów	-	kZs.1.13 +kt.06.07	Zs	2x1+2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Strzelecka - Podgórna; dodatkowe pasy zgodnie z(C)
Podgórna	Al. K. Marcinkowskiego - pl. Wiosny Ludów	kZs.1.14 +kt.06.08	Zs	1x1+ 2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu pl. Wiosny Ludów - Al. K. Marcinkowskiego
Al. Karola Marcinkowskiego	Solna - Podgórna	kZs.1.15 +kt.04.05	Zs	2x2 + 1 tor	ulica dwukierunkowa
pl. Wolności	3 Maja – Al. K. Marcinkowskiego	kZs.1.16	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Al.K.Marcinkowskiego-3 Maja, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Solna	T. Kościuszki – Al. K. Marcinkowskiego	kZs.1.17 +kt.08.07	Zs	2x2(1x2) +2tory	zmiana przekroju warunkowana budową kG.01.10-15, docelowo należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu T. Kościuszki - Al. K. Marcinkowskiego, szczegóły zgodnie z (D)
Wolnica	Solna - Małe Garbary	kZs.1.18 +kt.08.06	Zs	2x2(1x2) +2tory	zmiana przekroju warunkowana budową kG.01.10-15, docelowo należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Al. K. Marcinkowskiego - Bóżnicza, szczegóły zgodnie z (D)
Małe Garbary	Wolnica - E. Estkowskiego	kZs.1.19 +kt.08.05	Zs	2x2(1x2) +2tory	zmiana przekroju warunkowana budową kG.01.10-15, docelowo należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Bóżnicza - Garbary, szczegóły zgodnie z (D)
Bóżnicza	Grochowe Łąki - Małe Garbary	kZs.1.20	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Grochowe Łąki - Małe Garbary, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Grochowe Łąki	Garbary - <Za Rzeźnią>	kZs.1.21	Zs	1x2	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Garbary - Bóżnicza, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
<proj. Za Rzeźnią>	Grochowe Łąki - Północna	kZs.1.22	Zs	1x1(1x2)	projektowana ulica; należy zabezpieczyć pas ruchu dla kierunku Grochowe Łąki - Północna, dodatkowe pasy zgodnie z (C); dopuszcza się całkowitą rezygnację z prowadzenia ruchu samochodowego
Garbary	Woźna - Długa	kZs.1.23 +kt.16.01	Zs	1x1(1x2) +2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Ewangelicka - Długa, dodatkowe pasy ruchu zgodnie z (C)
Długa	Strzelecka - Garbary	kZs.1.24	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Garbary - Strzelecka, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Garbary	św. Marii Magdaleny - K. Wielkiego	kZs.1.25	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu pl. Strzelecki - św. Marii Magdaleny, dodatkowe pasy zgodnie z (C); dopuszcza się realizację trasy tramwajowej zgodnie z (B)
św. Marii Magdaleny	Garbary - Mostowa	kZs.1.26	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Garbary - Mostowa, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Mostowa	św. Marii Magdaleny - K. Wielkiego	kZs.1.27 +kt.06.03	Zs	1x1 +2tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu św. Marii Magdaleny - K. Wielkiego
<proj. Przystań>	Berdychowo - Kórnicka	kZs.1.28	Zs	1x2	projektowana ulica dwukierunkowa
<proj. Przystań>	Kórnicka - B. Krzywoustego	kZs.1.29	Zs	1x2	projektowana ulica dwukierunkowa
Mostowa	Wielka - Woźna	kZs.1.30x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulic kZ.006.8 i kZ007.6 zmiana klasy na „D”
Mostowa	Woźna - D. Muśnickiego	kZs.1.31x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kZ.006.8 i kZ.007.6 zmiana klasy na „L”
Piotrowo	Berdychowo - Kórnicka	kZs.1.32x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kZs.1.28 zmiana klasy na „D”
Garbary	Długa - św. Marii Magdaleny	kZs.1.33x	Zsx	1x1(1x2)	funkcja tymczasowa - po realizacji ulic kZ.006.7-9 i kZ.007.4-7 zmiana klasy na „D”; dopuszcza się realizację trasy tramwajowej zgodnie z (B)
<proj. węzeł Przystań>	<Przystań> - B. Krzywoustego	kZs.1.34	Zs	1x2	projektowana nowa ulica - skrzyżowanie w formie węzła z ulicą kG.1
Jana Henryka Dąbrowskiego	A. Mickiewicza - F.D. Roosevelta	kZs.2.01 +kt.03.2	Zs	2x1+ 2tory	ulica dwukierunkowa
Adama Mickiewicza	J.H. Dąbrowskiego - Poznańska	kZs.2.02	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu J.H. Dąbrowskiego - Poznańska, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Poznańska	F.D. Roosevelta - Wąska	kZs.2.03	Zs	1x2 (1x1)	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. F.D. Roosevelta - A. Mickiewicza oraz pas dla kierunku ruchu A. Mickiewicza- Wąska, dodatkowe pasy zgodnie z (C)

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Wąska	Poznańska - Kościelna	kZs.2.04	Zs	1x1	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Poznańska-Kościelna
Kościelna	św. Wawrzyńca - Wąska	kZs.2.05	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Wąska - św. Wawrzyńca, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Kościelna	św. Wawrzyńca - <Nad Saganką>	kZs.2.06	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu św. Wawrzyńca - Nad Seganką, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
<proj. Nad Seganką>	Kościelna - K. Janickiego	kZs.2.07	Zs	1x1(1x2)	projektowana ulica; należy zabezpieczyć pas ruchu dla kierunku Kościelna - K. Janickiego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
<proj. "GPZ">	św. Wawrzyńca - <Nad Saganką>	kZs.2.08	Zs	1x2	projektowana ulica dwukierunkowa, uzależniona od realizacji ulicy kG.05
Klemensa Janickiego	<Nad Seganką> - J.H. Dąbrowskiego	kZs.2.09	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Nad Seganką - J.H. Dąbrowskiego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Jana Henryka Dąbrowskiego	S. Żeromskiego - Polna	kZs.2.10 +kt.14.3	Zs	2x1 +2tory	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. S. Żeromskiego - K. Janickiego oraz pas dla kierunku ruchu K. Janickiego - Polna, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Polna	J.H. Dąbrowskiego - Bukowska	kZs.2.11	Zs	1x2(1x1)	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. Bukowska - M. Jackowskiego oraz pas dla kierunku ruchu J.H. Dąbrowskiego - M. Jackowskiego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Augustyna Szamarzewskiego	Polna - St. Przybylskiego	kZs.2.12	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
Maksymiliana Jackowskiego	J.I. Kraszewskiego - Polna	kZs.2.13	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Polna - J.I. Kraszewskiego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
J. I. Kraszewskiego	H. Sienkiewicza - Bukowska	kZs.2.14 +kt.07.2	Zs	2x1(1x1) +2tory	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kier. na odc. Bukowska - M. Jackowskiego oraz pas dla kier. ruchu M. Jackowskiego - H. Sienkiewicza, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Henryka Sienkiewicza	A. Mickiewicza - J.I. Kraszewskiego	kZs.2.15	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu J.I. Kraszewskiego - A. Mickiewicza, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Adama Mickiewicza	J.H. Dąbrowskiego - Zwierzyniecka	kZs.2.16	Zs	1x2(1x1)	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. Zwierzyniecka - H. Sienkiewicza oraz pas dla kierunku ruchu H. Sienkiewicza - J.H. Dąbrowskiego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Kościelna	J.H. Dąbrowskiego - Wąska	kZs.2.17x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kG.05 zmiana klasy na „L”
Jeżycka	Kościelna - Poznańska	kZs.2.18x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kG.05 zmiana klasy na „L”
Kościelna	<Nad Seganką> - Wąska	kZs.2.19x	Zsx	1x1	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kG.05 zmiana klasy na „L”
Arnolda Szylinga	Bukowska - Grunwaldzka	kZs.3.01 +kt.07.1	Zs	1x1 (1x2) +2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Grunwaldzka – Bukowska; dopuszcza się chodnik lub drogę rowerową poza liniami rozgraniczającymi ulicy
Jana Matejki	Grunwaldzka - R. Berwińskiego	kZs.3.02	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
pl. Stanisława Wyspiańskiego	-	kZs.3.03	Zs	min.1 pas	plac z ruchem okrężnym
Stanisława Wyspiańskiego	W. Reymonta - pl. St. Wyspiańskiego	kZs.3.04	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
Jana Matejki	pl. St. Wyspiańskiego - M. Kasprzaka	kZs.3.05	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu St. Wyspiańskiego - M. Kasprzaka, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Marcina Kasprzaka	J. Matejki - Hetmańskiej	kZs.3.06	Zs	1x2(1x1)	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. Hetmańska - G. Potworowskiego oraz pas dla kierunku ruchu J. Matejki - G. Potworowskiego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Gustawa Potworowskiego	M. Kasprzaka - Głogowska	kZs.3.07	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu M. Kasprzaka - Głogowska, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Klaudyny Potockiej	Głogowska - <Dolna Głogowska>	kZs.3.08	Zs	1x2(1x1)	należy zabezpieczyć pasy w dwóch kierunkach na odc. J. Łukaszczyka - Dolna Głogowska oraz pas dla kierunku ruchu Głogowska - J. Łukaszczyka, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Romana Dmowskiego	K. Potockiej - Hetmańska	kZs.3.09	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa

ulica	odcinek	symbol	klasa	przekrój	Uwagi
Józefa Łukaszczyka	A. Małeckiego - K. Potockiej	kZs.3.10	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu K. Potockiej - Graniczna, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Graniczna	J. Łukaszczyka - Kolejowa	kZs.3.11	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu J. Łukaszczyka - Kolejowa, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Józefa Strusia	Głogowska - Graniczna	kZs.3.12	Zs	1x1	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Głogowska - Graniczna
Józefa Strusia	pl. St. Wyspiańskiego - Głogowska	kZs.3.13	Zs	1x1	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu J. Matejki - Głogowska
Ryszarda Berwińskiego	pl. St. Wyspiańskiego - Głogowska	kZs.3.14	Zs	1x1	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Głogowska - J. Matejki
Kanałowa	Głogowska - Kolejowa	kZs.3.15	Zs	1x1	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Kolejowa - Głogowska
Kolejowa	J. Strusia - Hetmańska	kZs.3.16x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kG.04.2 zmiana klasy na „L”
Gąsiorowskich	Głogowska - Kolejowa	kZs.3.17x	Zsx	1x2	funkcja tymczasowa - po realizacji ulicy kG.04.2 zmiana klasy na „L”
Górna Wilda	Królowej Jadwigi - Wierzbicice	kZs.4.1 +kt.15.8x	Zs	1x1(2x1) +2 tory	z uwagi na ukształtowanie terenu i geometrię skrzyżowania z ul. Dolna Wilda nie przesądza się o preferencjach w organizacji ruchu.
Wierzbicice	św. Jerzego - Górna Wilda	kZs.4.2	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu 28 Czerwca 1956-św. Jerzego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
św. Jerzego	Dolna Wilda - 28 Czerwca 1956	kZs.4.3	Zs	1x1(1x2)	z uwagi na ukształtowanie terenu i geometrię skrzyżowania z ul. Dolna Wilda nie przesądza się o preferencjach w organizacji ruchu.
28 Czerwca 1956 r.	Hetmańska - św. Jerzego	kZs.4.4 +kt.15.5	Zs	1x1(2x1) +2 tory	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Pamiątkowa - św. Jerzego, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Dezyderego Chłapowskiego	Dolna Wilda - 28 Czerwca 1956	kZs.4.5	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
Rolna	Hetmańska - 28 Czerwca 1956	kZs.4.6	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa
Pamiątkowa	Fabryczna - 28 Czerwca 1956	kZs.4.7	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Fabryczna - 28 Czerwca 1956, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Fabryczna	Hetmańska - Pamiątkowa	kZs.4.8	Zs	1x1(1x2)	należy zabezpieczyć pas dla kierunku ruchu Hetmańska - Pamiątkowa, dodatkowe pasy zgodnie z (C)
Robocza	Fabryczna - <kZ.018x>	kZs.4.9	Zs	1x2	ulica dwukierunkowa, dalszy przebieg i powiązania do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego.
św. Wincentego	<kZ.019x> - Cybina	kZs.5.1	Zs	1x2	projektowana rozbudowa łącznie z budową nowego wiaduktu nad rz. Cybiną i ul. kZs.5.2
św. Wincentego	Cybina - A. Hlonda	kZs.5.2	Zs	1x2	projektowana rozbudowa łącznie z budową nowego wiaduktu nad rz. Cybiną i ul. kZs.5.1; dalszy przebieg i powiązania do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego - uwarunkowania zgodnie z (E)
<proj. Na Wyspie>	<Winogrady Główna> - <kZ.019x>	kZs.5.3x	Zsx	1x2	projektowana ulica dwukierunkowa uzależniona od realizacji ulicy kZ.021.2x-4x; dalszy przebieg i powiązania do rozstrzygnięcia na etapie sporządzenia planu miejscowego - uwarunkowania zgodnie z (E)

**Objaśnienia do tabel:**

- nazwy nieoficjalne lub odnoszące się do elementów planowanych zapisano w nawiasach < >;
- na jednopoziomowych przecięciach terenów kolei i ulic - zachowano ciągłość tras kolejowych;
- na przecięciach dwupoziomowych (poza węzłami) zachowano, z nielicznymi wyjątkami (głównie dla proj. tuneli) ciągłość tras przebiegających pod wiaduktami;
- w granicach i symbolach terenów, na skrzyżowaniach i węzłach utrzymano ciągłość ulic wyższych klas;
- wiadukty i mosty opisano w terenach obejmujących przyczółki po obu stronach obiektów;
- ustalenia dla tras tramwajowych zapisano w specjalnej tabeli, przypisanej na rysunku planu warstwom „tramwaj” i „tramwaj likw.”; zapisy te uzupełniają ustalenia dla terenów ulic posiadających w symbolu człon „kt” lub „kd”;
- nie wprowadzono symbolu „kt” dla odcinków ulic jedynie przecinających trasy tramwajowe;

- terenom na których występują łącznie trasy tramwajowe i tymczasowe ulice klasy zbiorczej (Zx i Zsx), nadano wyłącznie symbole z literami „kt”, a ustalenia dla nich znajdują się w tabeli dla tras tramwajowych;
- zapisy w kolumnie „symbol” zawsze zaczynają się na literę „k” i odpowiadają symbolom zawartym na rysunku „kierunków”, przy czym kolejne litery symboli oznaczają:
  - o „d” – dworce miejskie
  - o „k” – obiekty kolejowe
  - o „t” - trasy tramwajowe
  - o „z” – obiekty zaplecza komunikacji publicznej (zajezdnie tramwajowe i autobusów miejskich)
  - o „A”, „S”, „GPS”, „GP”, „G”, „Z” i „Zs”- klasę techniczną ulicy (jak w kolumnie „klasa”), przy czym:
    - „GPS” oznacza ulicę klasy GP z węzłami (bez jednopoziomowych skrzyżowań) i zalecanymi pasami awaryjnymi, o parametrach jak na ulicach klasy „S”;
    - „Zs” oznacza ulicę zbiorczą w śródmieściu, o wymaganiach opisanych w rozdziale „Szczególne wymagania dla ulic na obszarze śródmieścia”;
  - o litera „x” umieszczona na końcu symbolu oznacza element posiadający szczególnie uwarunkowania opisane w kolumnie „uwagi” (np. tymczasowość lub uzależnienie planowania od sposobu zagospodarowania sąsiednich terenów);
- człon liczbowy symbolu o układzie „i.j” oznacza:
  - o „i” (przed kropką) - kolejny numer trasy w danej klasie lub typie obiektów
  - o „j” (po kropce) – kolejne numery odcinków trasy „i”;
- odcinki tras tramwajowych przebiegające w ulicach układu podstawowego zapisano w terenach oznaczonych w kolumnie symbolem składającym się z dwóch członów rozdzielonych znakiem „+”;
- w kolumnie „przekrój” dla terenów kolejowych i tras tramwajowych zapisano ilość torów, a dla terenów ulic liczbę pasów ruchu, każdorazowo podając wymagania minimalne, bez ew. zmian na węzłach, przejściach, skrzyżowaniach i obiektach inżynierskich; przekroje uwarunkowane zapisano w nawiasach ( ) i doprecyzowano w kolumnie „uwagi”; przy czym
  - o „2x3” oznacza 2 jezdnie o min. 3 pasach ruchu każda; „2x2” - 2 jezdnie o min. 2 pasach ruchu; „2x1” - 2 jezdnie o min. 1 pasie ruchu każda;
  - o 1x4, oznacza 1 jezdnię o min. 4 pasach ruchu; 1x2 – jedną jezdnię o min. 2 pasach ruchu; 1x1 – jedną jezdnię o min. 1 pasie ruchu;
- dla terenów kolejowych w kolumnie „klasa” zapisano „kolej”, a dla terenów ulic podano symbole klas technicznych ulic wg Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U. nr 43); uzupełnienie symbolu o literę „x” oznacza klasyfikację uwarunkowaną jak w kolumnie „uwagi”;
- klasyfikację (kategorie) linii kolejowych w tabeli dla terenów kolejowych podano w kolumnie „uwagi”.



## 8.8. PARKOWANIE POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Przewiduje się, że problematyka parkingowa w Poznaniu zostanie uregulowana odrębną uchwałą Rady Miasta. Do czasu jej przyjęcia przyjmuje się następujące zasady:

- Miejsca postojowe dla samochodów mogą być lokalizowane i urządzane tylko w sposób nie uciążliwy dla mieszkańców oraz użytkowników budynków istniejących i planowanych w ich otoczeniu.
- Przyjmuje się, że parkowanie stałe samochodów ciężarowych i autobusów odbywać się będzie na terenach baz transportowych i innych, wyznaczonych do tego celu miejscach.
- Przyjmuje się, że przeładunek i parkowanie czasowe samochodów ciężarowych i autobusów odbywać się będzie na działkach obiektów generujących ruch takich pojazdów. W stosunku do obiektów nowych ustalenie to jest obligatoryjne; w stosunku do obiektów istniejących przyjmuje się, że wymóg ten będzie realizowany w drodze przebudowy obiektu, względnie ograniczenia potrzeb parkowania.
- Ogólnodostępne miejsca postojowe dla czasowego parkowania ciężarówek i pojazdów dostawczych można lokalizować wyłącznie przy ulicach układu podstawowego, na zorganizowanych, oddzielonych od jezdni parkingach. Zjazdy z takich parkingów powinny spełnić wymagania stawiane skrzyżowaniom. Nie dopuszcza się stałego wyznaczania miejsc postojowych dla autobusów i ciężarówek na jezdniach lub bezpośrednio przy jezdniach ulic układu podstawowego. Zaleca się wyznaczenie ogólnodostępnych parkingów dla ciężarówek, między innymi na następujących terenach:
  - między ulicami J.H. Dąbrowskiego i Wejherowską od strony węzła Krzyżowniki (kGPS.2.1),
  - przy ul. Wichrowej; istniejący (E3-P3n/U1n),
  - przy ul. Dojazd od strony ul. Lutyckiej, a po realizacji węzła Obornicka w jego pobliżu (B3-U1sw),
  - między ulicami <wylotem do Piły>, Strzeszyńską i <Nową Sucholeską> po realizacji odcinka <wylot do Piły> (B3-P2n),
  - przy ul. Bałtyckiej (po stronie północnej), między ulicami Janikowską i Syrenią (C4-P2sw),
  - przy węźle Franowo pod istniejącą estakadą w ciągu ul. B. Krzywoustego (D2-U1sw/P2sw),
  - w <węźle Sławie> (kGPS.1.2),
  - przy ul. Opłotki, po stronie północnej (E7P2n-U1n).
- Uznaje się potrzebę wyznaczenia ogólnodostępnych parkingów dla autobusów turystycznych, wskazując między innymi następujące tereny:
  - istniejący parking u zbiegu ulic K.Pułaskiego i Księcia Mieszka I,
  - istniejący parking u zbiegu ul. Bydgoskiej i terenów kolejowych,
  - przy ul. Garbary naprzeciw Dworca Garbary,
  - przy „Arenie” od strony ul. W.Reymonta,
  - w granicach tzw. Wolnych Torów,
  - w rejonie Międzynarodowych Targów Poznańskich od strony ul. J.Matejki,
  - istniejący parking przy ul. Warszawskiej / Św. Michała,
  - istniejące parkingi przy ul. abpa. A.Baraniaka,

- istniejący parking przy stadionie Lecha.
- Przyjmuje się, że parkowanie stałe samochodów osobowych przy nowych obiektach odbywać się będzie na miejscach postojowych wyznaczonych na działkach tychże obiektów, w ilościach zgodnych z wymaganiami zawartymi w zamieszczonym poniżej normatywie parkingowym. W stosunku do obiektów istniejących dopuszcza się parkowanie stałe na stanowiskach ogólnodostępnych i zaleca przebudowy, w celu maksymalnego zaspokojenia potrzeb postojowych na działkach użytkowników pojazdów.
- Normatyw parkingowy. Przy nowych i rozbudowywanych obiektach, przyjmuje się potrzebę zorganizowania, związanych z obsługą tych obiektów, miejsc do parkowania samochodów osobowych, w ilości co najmniej:

Lp	Rodzaj obiektu	jednostka odniesienia	obszar miasta	
			funkcjonalne śródmieście	poza śródmieściem
1	biura, urzędy	1000 m <sup>2</sup> pow. uż.	11	30
2	zakłady produkcyjne i rzemieślnicze	100 zatrudnionych	8	32
3	obiekty handlowe	1000 m <sup>2</sup> pow. uż.	7	45
4	obiekty gastronomiczne	100 miejsc	12	36
5	teatry, kina	100 miejsc	12	37
6	miejsca zgromadzeń	100 miejsc	6	20
7	szpitale	10 łóżek	2	20
8	hotele	100 łóżek	20	50
9	bud. mieszk. wielorodzinne	1 mieszkanie	1	1.5
10	bud. mieszk. jednorodzinne	1 dom	1.5	2

W przypadku obiektów wielofunkcyjnych, wymagana jest sumaryczna liczba miejsc dla równoczesnego użytkowania. Niezależnie od powyższych ustaleń, w obszarze funkcjonalnego śródmieścia na etapie sporządzenia planu miejscowego wymagana jest analiza, o której mowa poniżej.

Powyższa tabela zawiera zestawienie obiektów, dla których wymagana liczbę stanowisk postojowych określono na podstawie przeprowadzonych badań i analiz. Dla obiektów nie wymienionych wyżej należy stosować normatyw według obiektów o podobnej funkcji.

Wymagane miejsca postojowe powinny być zlokalizowane na działkach zajmowanych przez obiekt lub na działce sąsiedniej, z uwzględnieniem ustaleń odnośnie parkowania zapisanych dla poszczególnych podstref w ustaleniach szczegółowych. Inwestor, który nie może spełnić określonych wyżej wymogów na własnej działce, na warunkach określonych uchwałą w sprawie polityki transportowej, może uzyskać zgodę organu wskazanego przez Prezydenta Miasta na wykorzystywanie miejsc postojowych w liniach rozgraniczenia ulic lub innych terenów miejskich.

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

- Dla wszystkich projektów planów miejscowych w obszarze funkcjonalnego śródmieścia, wymagana jest, analiza parkowania w rejonie pod kątem reorganizacji parkowania przy ulicach, m.in. w celu podniesienia jakości przestrzeni przeznaczonych dla ruchu pieszego i rowerowego. Przedsięwzięcia nie mogą naruszać tzw. motoryzacyjnej pojemności środowiskowej

poszczególnych rejonów urbanistycznych. Pożądane jest zachowanie równowagi między liczbą miejsc parkingowych w rejonie oraz przepustowością ulic wewnętrznych i doprowadzających ruch do rejonu.

- Przyjmuje się, że parkowanie czasowe samochodów osobowych odbywać się będzie na stanowiskach ogólnodostępnych - na terenach publicznych, w tym w pasach drogowych ulic oraz na terenach prywatnych - w miejscach wyznaczonych w tym celu przez użytkownika terenu, pod warunkiem spełnienia poniższych wymogów:
  - Ogólnodostępne, placowe i kubaturowe parkingi dla samochodów osobowych: Parkingi duże (ponad 100 stanowisk) należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, a w uzasadnionych przypadkach przy ulicach lokalnych. Zjazdy na ulice układu podstawowego powinny spełnić wymagania stawiane skrzyżowaniom, a ich organizacja powinna minimalizować liczbę punktów kolizji z ruchem ulicznym. Parkingi średnie (20 - 100 stanowisk) należy lokalizować przy ulicach zbiorczych i lokalnych, z zaleceniem respektowania wymogów, jak dla parkingu dużego. W stosunku do parkingów małych (poniżej 20 stanowisk) wymagania ogranicza się do ogólnych zasad organizacji posesji.
  - Parkowanie samochodów osobowych na ulicach: Parkowanie na jezdniach dopuszcza się na ulicach układu obsługującego oraz, pod warunkiem wydzielenia pasów postojowych, na ulicach zbiorczych, głównych i wyjątkowo głównych ruchu przyspieszonego (GP). Na ulicach głównych i GP, przy pasach postojowych wymagany jest pas manewrowy. Wyjątkowo, w uzasadnionych przypadkach, na ulicach istniejących dopuszcza się rezygnację z pasa manewrowego na ulicach głównych i parkowanie bez pasa postojowego na ulicach zbiorczych. Parkowanie na chodnikach należy traktować analogicznie do parkowania na pasach postojowych, przy czym zakłada się stopniowe ograniczanie takiego typu parkowania wyłącznie do miejsc wyznaczonych i zaleca trwałe oddzielenie powierzchni przeznaczonych dla pieszych i pojazdów.
- Na terenach położonych wewnątrz <III ramy> należy dążyć do zaspokajania potrzeb parkingowych przez budowę parkingów wielopoziomowych.
- Na obszarze funkcjonalnego śródmieścia sposób projektowania parkingów podziemnych powinien umożliwiać ich realizację na całej powierzchni działki, aż do granic sąsiednich nieruchomości. Wraz z rozwojem ogólnie dostępnej bazy parkingowej w formie parkingów wielopoziomowych i podziemnych zakłada się likwidację jednopoziomowych parkingów placowych i ograniczanie liczby przyulicznych miejsc postojowych.
- Zaleca się utrzymanie lub realizację parkingów wielopoziomowych (nadziemnych i podziemnych), także w połączeniu z innymi funkcjami, między innymi na następujących terenach:
  - pod Placem Wolności;
  - przy Placu Wiosny Ludów - CH „Kupiec Poznański”;
  - u zbiegu ulic T. Kościuszki i Półwiejskiej - CH „Stary Browar” oraz „Andersia”;
  - na terenie tzw. starej Gazowni;
  - u zbiegu ul. Zielonej i Podgórznej;
  - pod zieleńcem z fontanną przy ul. Zielonej;
  - u zbiegu ulic Za Bramką - Wszystkich Świętych;
  - pod Placem Wielkopolskim;

- u zbiegu ul. Św. Marcin i Al. K.Marcinkowskiego - na kondygnacjach podziemnych;
  - przed Teatrem Polskim - na kondygnacjach podziemnych;
  - przed budynkami biurowymi przy ul. Piekary;
  - przy Hotelu „Ikar” u zbiegu ul. T. Kościuszki i Solnej;
  - przy ul. T. Kościuszki na wysokości Urzędu Wojewódzkiego;
  - u zbiegu ul. T. Kościuszki i Powstańców Wlkp. przy budynku PKP;
  - przewidywanych do przekształceń terenach kolejowych przy ul. Północnej;
  - Międzynarodowych Targów Poznańskich;
  - przy proj. tzw. ul. Nad Seganką – dawne tereny Wiepofamy;
  - pomiędzy ul. C.K. Norwida a proj. odcinkiem ul. św. Wawrzyńca;
  - istniejącego parkingu MTP przy ul. J. Matejki (przekształcenie);
  - w rejonie Stadionu Warty przy ul. Dolna Wilda;
  - na terenie tzw. „Wolnych Torów”;
  - w rejonie Dworca Głównego PKP;
  - w rejonie Parku J.Kasprowicza od strony ul. W.Reymonta;
  - w granicach kampusu Politechniki Poznańskiej na Piotrowie;
- Przyjmuje się, że na obszarze funkcjonalnego śródmieścia, obowiązywać będą zasady odpłatnego korzystania z ogólnodostępnych miejsc parkingowych (Strefy Parkowania). Nie wyklucza się organizacji Stref Parkowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia. Dla obszarów objętych Strefami wymagane są kompleksowe projekty organizacji ruchu i parkowania.
  - Przewiduje się utrzymanie istniejących, opisanych w „Uwarunkowaniach” parkingów „buforowych”, z wyjątkiem parkingu w tzw. starym korycie rzeki Warty oraz możliwość budowy nowych parkingów typu park & go na obrzeżach obszarów objętych Strefami Parkowania.
  - Kierunki rozwoju parkowania w systemie „park & ride” zawarto w punkcie 8.11

## 8.9. STACJE PALIW

- Publiczne stacje paliw należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, w pasach ich uciążliwości, z organizacją ruchu minimalizującą ilość zjazdów. Na terenach o funkcjach usługowych i mieszkaniowych dopuszcza się lokalizację stacji paliw w miejscach, gdzie nie spowoduje to kolizji z funkcją podstawową terenu. Dla stacji istniejących i z planowaną ograniczoną obsługą wyłącznie samochodów osobowych (maksimum 4 dystrybutory), nie wyklucza się lokalizacji odmiennych. W szczególności dotyczy to stacji wbudowanych w duże parkingi.
- Na etapie sporządzenia planu miejscowego, w szczególności na obszarze funkcjonalnego śródmieścia, należy rozważyć likwidację stacji paliw zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej lub kolidujących z inną funkcją przewidzianą na przyległym terenie oraz wprowadzić w tych miejscach zakaz lokalizacji nowych stacji.

## 8.10. TRANSPORT LOTNICZY I WODNY

- Zakłada się utrzymanie i rozwój Portu Lotniczego „Poznań-Ławica” (dla funkcji cywilnej, transportu towarów, sanitarnej, usługowej - general aviation) zabezpieczając w sieci miejskiej dogodnie z nim połączenia oraz rezerwując tereny północnej (obecnie wojskowej) części lotniska, po wyłączeniu tego obszaru z „terenów zamkniętych”. Dla zwiększenia znaczenia portu dużą rolę będzie miała aktywizacja terenów „portowych” przy ul. Bukowskiej i rozbudowa funkcji towarzyszących (Airport City E3-TKL/U1sw).
- Zakłada się utrzymanie i rozwój lotniska wojskowego „Krzesiny”, dopuszczając jego wykorzystanie także dla transportu towarów („cargo”). Funkcja ta może być powiązana z zagospodarowaniem terenów między lotniskiem i autostradą (p. ustalenia dla terenu D4-P2n/U1n w części szczegółowej „Kierunków”).
- Wymagania techniczne dla lotnisk określają przepisy odrębne.
- Uznaje się potrzebę odbudowy i wykorzystania drogi wodnej na rzece Warcie, dla ruchu towarowego oraz dla komunikacji pasażersko-wycieczkowej. Należy przy tym podjąć działania aktywizujące tereny między wałami, wraz z zapewnieniem niezbędnej infrastruktury dla jego funkcjonowania, w stopniu określonym przez przepisy ustawowe.
- Zaleca się lokalizować porty i przystanie turystyczne w sposób minimalizujący dojścia do przystanków transportu publicznego, przy zapewnieniu wysokiego standardu przejść między przystankami i przystaniami.
- Wskazuje się następujące możliwości lokalizacji przystani lub portów dla żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej; dopuszcza się inne lokalizacje nad rz. Wartą :
  - Park Szelągowski (rejon wylotu ul. Ugory);
  - dawny port towarowy na Garbarach lub „półwysep” między starym i nowym korytem rzeki Warty – w rejonie mostu Chrobrego;
  - teren w północnej części wysp na rzece Warcie, w rejonie planowanych mostów w ciągu projektowanej ulicy <Winogrady - Główna> (kZ.021);
  - na południe od mostu Królowej Jadwigi, z ewentualną adaptacją jednej z przystani sportowych;
  - na południe od mostu Przemysła I, na prawym brzegu 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 gm. Mosina – planowany port dla jednostek utrzymania dogi wodnej,
  - teren „Karolin”, na prawym brzegu rzeki, na południe od mostu kolejowego na trasie kk.10; ewentualny port towarowy,
  - „Łęgi Dębińskie”, na lewym brzegu rzeki, na południe od Mostu Królowej Jadwigi – istniejące nadbrzeże dla przeładunku towarów wielkogabarytowych.
- Z uwagi na bariery techniczne, względy konserwatorskie, krajobrazowe i ekonomiczne uważa się za celowe wykonanie specjalistycznego opracowania obejmującego całość problemów związanych z zagospodarowaniem szlaku wodnego na Warcie.

## 8.11. WĘZŁY INTEGRACJI PODSYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

- Uznaje się konieczność poprawy integracji poszczególnych podsystemów transportowych w mieście, a w szczególności poprawy standardów we wszystkich miejscach przesiadek między różnymi środkami transportu publicznego, a w wyznaczonych rejonach - także usprawnienie przesiadek z samochodów na transport publiczny.
- Uznaje się potrzebę rozbudowy istniejących i budowy nowych zintegrowanych dworców komunikacyjnych, tj. przystanków (stacji), na których następuje intensywne wymiana ruchu (przesiadki) pomiędzy różnymi środkami transportu pasażerskiego.
- Organizacja dworców wymaga maksymalnego skrócenia drogi dla przesiadających oraz zagospodarowania samego dworca, wyjść i terenów przyległych w sposób zachęcający do korzystania z transportu zbiorowego. Na wszystkich dworcach powinien być zorganizowany punkt kontrolno - informacyjny komunikacji miejskiej i postój taksówek. Przy dworcach zaleca się organizację parkingów dla rowerów i samochodów. Pod warunkiem zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacyjnej, nie wyklucza się na terenach dworców lokalizowania obiektów o funkcji nie związanej z transportem. Obiekty te winny spełniać wymagania dla zabudowy ustalone dla przyległych terenów.
- Przewiduje się następujące kierunki rozwoju zintegrowanych dworców miejskich:
  - (kd.1) Dworzec Główny – istniejący dworzec kolejowy, do radykalnej przebudowy, w tym budowy tzw. wyjścia wschodniego (na teren tzw. Wolnych Torów) i dodatkowych tuneli dla pieszych; przewiduje się przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei dalekobieżnej, regionalnej i ewentualnie szybkiej oraz przystanki tramwajów, autobusów miejskich, autobusów regionalnych i dalekobieżnych (teren oznaczony na rysunku kd.1) oraz parkingi; w zachodniej części dworca – planowane połączenia „tramperowe” (jak w p.8.4);
  - (kd.2) Dworzec Garbary – istniejący dworzec kolejowo - autobusowy, obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej przy trasie kk.09, autobusów miejskich i podmiejskich oraz przystanki tramwajowe przy projektowanej trasie kt.16; zaleca się budowę parkingu;
  - (kd.3) Dworzec Rataje – istniejący dworzec autobusowy, obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań, autobusów miejskich, podmiejskich i regionalnych oraz przystanki tramwajowe przy trasach kt.21 i kt.22;
  - (kd.4) Dworzec Śródka – istniejący dworzec autobusowy, obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań, autobusów miejskich i podmiejskich oraz przystanki tramwajowe przy trasach kt.08, kt.21 i kt.24; po realizacji tzw. północnej tangenty I ramy (kG.01.11-15), nie wyklucza się przebudowy dworca w ramach przekształceń zabudowy na Śródce;
  - (kd.5) Dworzec <Grudzieniec> - projektowany dworzec autobusowy, przewiduje się przystanki, perony i miejsca zatrzymań autobusów miejskich i podmiejskich oraz projektowane przystanki kolei regionalnej na trasach kk.09 i kk.11 i przystanki tramwajowe przy trasach

- kt.18, kt.22, oraz kt.1 (nowy przystanek na PST) i projektowanej trasie kt.08; zaleca się budowę parkingu;
- (kd.6) Dworzec Starołęka – istniejący dworzec kolejowo – autobusowy, przy pętli (kt.20) i zajezdni tramwajowej (ktz.2); obejmuje perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej (kk.06), tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich; przewiduje się przebudowę i zmianę organizacji ruchu w części autobusowej, zaleca się budowę parkingu;
  - (kd.7) Dworzec Górczyn – istniejący dworzec kolejowo – autobusowy przy pętli – tramwajowej (kt.02.1); obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej (kk.03), tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich; celowa budowa parkingu P&R, dopuszcza się lokalizację poza obszarem dworca, np. po południowej stronie torów kolejowych;
  - (kd.8) Dworzec „Al. Polska” – projektowany dworzec autobusowo - tramwajowy; obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań i pętle dla tramwajów (kt.14.1) i autobusów miejskich i podmiejskich oraz projektowany parking P&R; dopuszcza się lokalizację dworca częściowo lub w całości na terenie o przeznaczeniu z możliwością lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>, względnie zintegrowanie - najlepiej w różnych poziomach - dworca i obiektu handlowo – usługowego;
  - (kd.9) Dworzec Wschodni - planowany dworzec kolejowo – tramwajowo – autobusowy w oparciu o istniejącą stację kolejową; obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań kolei regionalnej przy trasach kk.09, kk.12 i kk.14, przystanki i pętlę tramwajową (kt.11) oraz pętlę i przystanki dla autobusów miejskich i podmiejskich; przy projektowanej pętli tramwajowej - planowane połączenia „tramperowe” (jak w p.8.4); zalecana budowa parkingu P&R;
  - (kd.10) Dworzec „os. Sobieskiego” - realizowany dworzec autobusowo – tramwajowy wykorzystujący istniejącą pętlę PST (kt.01.1a); obejmuje przystanki, perony i miejsca zatrzymań, tramwajów, autobusów miejskich i podmiejskich oraz jeden lub dwa parkingi P&R (przy pętli „Sobieskiego” lub przy przystanku „Szymanowskiego”; w przypadku uruchomienia na trasie kk.10 komunikacji pasażerskiej w rejonie dworca należy przewidzieć przystanki kolejowe.

*Uwaga: na rysunku Studium jako tereny dworców kd.01 i kd.06 oznaczono wyłącznie część autobusową; pozostałe funkcje wykonywane są na przyległych terenach ulic układu podstawowego oraz terenach kolejowych i tramwajowych.*

- Nie wyklucza się organizacji innych zintegrowanych dworców komunikacyjnych (nie przewidzianych w „Studium”), zwłaszcza w rejonie lotniska „Ławica”, szczególnie w przypadku doprowadzenia do niego trasy tramwajowej, zgodnie z pkt 8.4.
- Poza rejonami zintegrowanych dworców miejskich, jako najważniejsze z węzłów przesiadkowych, wymagających szczególnej uwagi w zakresie standardów obsługi pasażerów transportu publicznego, wskazuje się:
  - skrzyżowanie F.Roosevelta – J.H.Dąbrowskiego – Most Teatralny;
  - rondo Kaponiera;
  - rondo Starołęka;
  - skrzyżowanie Hetmańska – 28 Czerwca 1956;
  - skrzyżowanie Głogowska – Hetmańska;
  - rondo S.Przybyszewskiego;p

- skrzyżowanie J.H.Dąbrowskiego – S.Przybyszewskiego – S.Żeromskiego;
  - rondo Solidarności;
  - przystanki PST „Słowiańska” „al. Solidarności” i „Kurpińskiego”;
  - skrzyżowanie Królowej Jadwigi – Dolna Wilda;
  - skrzyżowanie Małe Garbary – Garbary – E.Estkowskiego;
  - rejon planowanego przystanku kolejowego Junikowo;
  - skrzyżowanie Grunwaldzka – Jugosłowiańska – Bułgarska;
  - skrzyżowanie Grunwaldzka – Grochowska;
  - rejon pętli „os. Lecha”;
  - rejon obecnej pętli „Ogrody”;
  - rejon pętli „Piątkowska”;
  - rejon pętli „Miłostowo” i planowanego przystanku kolejowego.
- Uznaje się potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu „park & ride” tj. układu tanich lub bezpłatnych parkingów zlokalizowanych w pobliżu peryferyjnych przystanków sprawnego transportu publicznego, na których następowaliby przesiadki na pojazd publiczny z samochodu dojeżdżającego spoza miasta lub z jego przedmieść.
  - Uznaje się za potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu „bike & ride” tj. systemu tanich lub bezpłatnych parkingów rowerowych zlokalizowanych w pobliżu ważniejszych węzłów przesiadkowych i przystanków końcowych transportu publicznego, które umożliwiłyby dojazd rowerem do linii transportu publicznego. Parkingi powinny zapewniać bezpieczeństwo zostawionych tam pojazdów.
  - Uznaje się potrzebę rozbudowy systemu parkingów-stojaków rowerowych w śródmieściu Poznania.
  - Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów P&R:
    - przy dworcu „os. Sobieskiego”;
    - przy przystanku PST „Szymanowskiego”;
    - przy przystanku PST „Lechicka”;
    - przy zintegrowanym dworcu miejskim „Al. Polska”;
    - przy zintegrowanym dworcu miejskim „Górczyn” (dopuszcza się także poza obszarem dworca, np. po południowej stronie torów kolejowych);
    - przy projektowanej pętli <Klin Dębiecki> (po wykonaniu trasy tramwajowej kt.12 lub zintensyfikowaniu komunikacji autobusowej z <Klina> do centrum);
    - przy Rondzie Starołęka;
    - przy pętli tramwajowej „Miłostowo” (między ul. Warszawską i torami kolejowymi – przy planowanym przystanku kolejowym);
    - przy dworcu „Wschodnim” (po uruchomieniu miejskich połączeń kolejowych lub wykonaniu trasy tramwajowej kt.11);
    - przy centrum handlowym na Franowie (po wykonaniu trasy tramwajowej kt.13.4);
    - na os. M. Kopernika (po wykonaniu trasy tramwajowej kt.10.3-7) oraz fragmentów ulic Głogowskiej - Nowej Arciszewskiego (kGPS.4.1-2) i odcinka III ramy między Górczynem i ul. Grunwaldzką (kGPS.3.22).



- Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów B&R:
  - wraz z ww. lokalizacjami parkingów P&R;
  - stacje i przystanki kolejowe;
  - dworce miejskie;
  - pętle tramwajowe;
  - ważniejsze pętle autobusowe;
  - parkingi buforowe.

## **8.12. WYMAGANIA TRANSPORTOWE W ZAKRESIE LOKALIZOWANIA OBIEKTÓW RUCHOTWÓRCZYCH**

- Obiekty, bądź zespoły obiektów o potencjalnych źródłach i celach ruchu w komunikacji publicznej, powinny być możliwie najlepiej zintegrowane z przystankami tej komunikacji.
- Poza stacjami paliw, dla nowych obiektów ruchotwórczych, wymaga się, a w stosunku do obiektów istniejących, zaleca się następujące zasady:
  - Zakaz lokalizacji w strefach ruchu pieszego obiektów generujących ruch więcej niż jednego samochodu ciężarowego lub 20 samochodów osobowych w ciągu godziny, chyba, że organ zarządzający ruchem ustali wymiennosc czasową użytkowania ulic w strefie przez pieszych i pojazdy dostawcze.
  - Zjazdy do wszystkich obiektów powinny spełniać wymagania wynikające z dopuszczonej na poszczególnych klasach ulic dostępności.
  - Obiekty generujące ruch przekraczający 20 samochodów ciężarowych lub 50 samochodów osobowych w ciągu godziny, powinny posiadać, spełniające wymagania stawiane skrzyżowaniom, zjazdy na ulice klasy Z. Dopuszcza się takie lokalizacje także przy ulicach klasy G i L oraz wyjątkowo pod warunkiem wykonania pasów wyłączania lub włączania także na ulice GP. Organizacja zjazdów powinna minimalizować kolizje z ruchem ulicznym. Nie zaleca się lokalizowania takich obiektów w strefach ruchu uspokojonego.
  - Obiekty generujące ruch przekraczający 5 samochodów ciężarowych lub 20 osobowych w ciągu godziny, w obszarze funkcjonalnego śródmieścia powinny posiadać zjazdy na ulice klas Zs i L, na pozostałym terenie – na ulice klasy L, a w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach na ulice klas Z i G.
  - Poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia obiekty generujące ruch pojedynczych pojazdów nie powinny posiadać bezpośrednich zjazdów na ulice układu podstawowego; wyjątkowo dopuszcza się zjazdy na ulice klasy Z.
  - Realizację każdego nowego obiektu powinna poprzedzać pozytywna opinia organów zarządzających ruchem i drogami o zapewnieniu dojazdu gwarantującego wytrzymałość nawierzchni i przepustowość jezdni adekwatną do potrzeb ruchowych prognozowanych dla budowy i eksploatacji obiektu.

- Uznaje się potrzebę sporządzenia dla terenów Międzynarodowych Targów Poznańskich specjalnego projektu obsługi transportowej, uwzględniającego ograniczenia swobody ruchu samochodowego w strefie śródmiejskiej. Zaleca się, by projekt ten uwzględniał dowóz klientów targów komunikacją miejską (po pozostawieniu autobusu czy samochodu na parkingach poza śródmieściem) oraz organizację, na położonych przy wlotach drogowych do miasta terenach aktywności gospodarczej, miejsc oczekiwania (terminali) dla dowożących eksponaty ciężarówek, które łączone w konwój, w porze zmniejszonego ruchu przemieszczałyby się na tereny targowe.

## 9. KSZTAŁTOWANIE KLIMATU AKUSTYCZNEGO

### 9.1. KIERUNKI DZIAŁAŃ

#### 9.1.1. Kształtowanie klimatu akustycznego w planowaniu przestrzennym i postępowaniu decyzyjnym

W odniesieniu do terenów zabudowy mieszkaniowej i innej wymagającej komfortu akustycznego w środowisku, uznaje się za niezbędne - w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w postępowaniu decyzyjnym, szczególnie dla terenów bez ważnych planów:

- zachowywanie bezpiecznej odległości linii zabudowy od źródeł hałasu, niezbędnej dla zapewnienia wymaganych standardów akustycznych w środowisku,
- planowanie przegród przeciwhałasowych, w tym ekranów akustycznych, w miejscach gdzie zachowanie bezpiecznej odległości od źródeł hałasu nie jest możliwe,
- zapewnianie właściwego wyglądu ekranów akustycznych, w trosce o ich skuteczność akustyczną i percepcję psychoakustyczną oraz wartości estetyczne, poprzez:
  - uwzględnianie walorów krajobrazowo-przestrzennych otaczającego terenu,
  - dopasowanie do miejsca lokalizacji poprzez stosowanie odpowiednich rodzajów przegród przeciwhałasowych (nasyp ziemny, sztuczny ekran),