

URZĄD MIASTA POZNANIA



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



ZAŁĄCZNIK NR 5

S Y N T E Z A

SYNTEZA USTALEŃ PROJEKTU ZMIANY STUDIUM I UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

1. PRZYCZYNY PRZYSTĄPIENIA DO STUDIUM

Od uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania minęło 6 lat (Uchwała Nr XXII/276/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 23 listopada 1999 r.). W międzyczasie uchwalono zmianę Studium w zakresie lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (Uchwała Nr XXV/171/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 10 lipca 2003 r.). Zmiana uwarunkowań prawnych - wymagana zgodność rozwiązań planu miejscowego z ustaleniami studium, wynikająca z zapisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami) w znacznym stopniu utrudniły opracowanie planów miejscowych dla szeregu obszarów m.in. Morasko – Radojewo – Umultowo lub tereny przyautostradowe, przewidzianych od kilku lat jako obszary inwestycyjne. Obecne studium z uwagi na powyższe nie pełniło już swej kreacyjnej roli. W związku z powyższym Rada Miasta Poznania w dniu 16 grudnia 2003 roku podjęła Uchwałę Nr XXXV/291/IV/2003 w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium.

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowanej zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania jest dostosowanie problematyki i procedury sporządzania studium do wymogów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy.

Studium, składa się z dwóch równoważnych tomów zakończonych rysunkami. Oba tomy podzielone zostały na: część ogólną, zawierającą zagadnienia dotyczące całego miasta i część szczegółową, charakteryzującą poszczególne obszary – strefy i podstrefy. Tekst studium oraz plansze – rysunki uwarunkowań i kierunków uzupełnione są dodatkowymi - ułatwiającymi odczyt, mapami ilustrującymi stan zagospodarowania, przeprowadzone analizy oraz docelowe systemowe rozwiązania dotyczące transportu i infrastruktury technicznej.

Podzielenie miasta na strefy i podstrefy nastąpiło w oparciu o układ strukturalnych klinów zieleni i istniejące bariery funkcjonalno - przestrzenne. Uzyskano pięć stref „zabudowanych” i cztery strefy zieleni, co w etapie końcowym zaowocowało wyodrębnieniem 38 podstref.

3. SYNTEZA UWARUNKOWAŃ

W poniższej syntezie ujęte zostały przede wszystkim te uwarunkowania, które miały bezpośredni wpływ na ustalenie kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego miasta.

3.1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej - dla gospodarczego i przestrzennego rozwoju Poznania szczególnego znaczenia nabiera **Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP)** na rzecz trwałego i zrównoważonego rozwoju obszaru Unii Europejskiej, przyjęta w 1999 r., określająca główne cele polityki przestrzennej. W odniesieniu do naszego miasta są to:

- uznanie Poznania jako jednego z ośrodków rozwoju społeczno – gospodarczego o znaczeniu europejskim (europola) w procesie kształtowania się Europejskiej Sieci Miast, wzmocnionego położeniem w zasięgu oddziaływania funkcjonalnego aglomeracji Berlina,
- położenie miasta w europejskim węźle transportowym, na szlakach objętych międzynarodowymi umowami transportowymi,
- wyznaczenie doliny Warty, głównej osi układu przyrodniczego Wielkopolski, stanowiącej korytarz ekologiczny o randze krajowej, jako elementu europejskiej sieci ekologicznej ECONET PL; także pierścień fortyfikacji poznańskich został wyznaczony zgodnie z Dyrektywą Siedliskową jako obszar punktowy współtworzący europejską sieć ekologiczną NATURA 2000.

Z kolei **Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju**, przyjęta przez Sejm RP w 2000r., w polityce kształtowania europoli określa Poznań, razem z Warszawą, Trójmiastem i Krakowem, jako jedno z głównych miast z najwyższymi szansami na dalszy rozwój i awans w przyszłości w europejskim systemie wielkich miast. Istotnym elementem w rozwoju miasta jest także zakładany szybki wzrost znaczenia lotniska Ławica – podniesienie rangi z lotniska regionalnego do krajowego z obsługą ruchu międzynarodowego.

Uwarunkowania regionalne dla Poznania jako stolicy województwa określone zostały w planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego z 2001 r. Obok uwarunkowań wynikających z Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, plan przypisuje miastu rolę dominującą jako:

- ośrodka o ponadregionalnych funkcjach usługowych (również o znaczeniu krajowym i międzynarodowym), szczególnie w dziedzinie nauki i szkolnictwa wyższego, kultury, opieki zdrowotnej i sportu oraz handlu,
- miasta o najwyższym znaczeniu kulturowym w regionie i jako miejsca szczególnie cennego dla kultury narodowej,
- ośrodka koncentracji wszystkich głównych czynników sprzyjających rozwojowi przemysłu.

Plan zwraca także uwagę na konieczność wzmocnienia roli żeglownego odcinka rzeki Warty, w tym jej odcinka miejskiego.

3.2. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Poznań cechuje dość urozmaicone ukształtowanie terenu. Widoczną formą jest Przełomowa Dolina Warty, której dno znajduje się na wysokości 45 m n.p.m., o szerokości w okolicach Śródmieścia do 4 km, a na północy do 1,5 km. W krajobrazie wyróżniają się formy wysoczyzn morenowych z kulminacją Góry Moraskiej (154 m n.p.m.) w północnej części miasta.

Zieleń w Poznaniu ukształtowana została na przestrzeni lat w postaci systemu klinowo - pierścieniowego, gdzie kliny zieleni, wykorzystując naturalne ukształtowanie dolin rzecznych (Warta, Bogdanka, Cybina) wkomponowują się z czterech stron do wnętrza miasta, w układzie wschód - zachód i północ - południe. Dodatkowo wykształca się w południowej części miasta klin zorientowany na linii pn. zachód – płd. wschód, wykorzystujący doliny Strumienia Junikowskiego i Głuszynki. Głównym celem kreowania klinów zieleni jest ochrona wód i zapewnienie właściwego nawietrzania miasta.

W klinach przeważają tereny zalesione (ok. 3.650 ha, z czego 72 % to lasy komunalne). Uzupełnieniem zieleni klinów są: ogrody działkowe, parki i parki podworskie, łąki oraz cmentarze.

W ostatnich kilkunastu latach zauważalny jest nie tylko brak przyrostu zieleni w klinach, ale jej częściowy ubytek. Powodem tego jest traktowanie zieleni jako rezerwy terenu pod zabudowę, brak środków finansowych na prawidłowe zabiegi konserwacyjne i na urządzenie nowych terenów zieleni miejskiej, a także dewastacja zieleni przez mieszkańców.

Poza klinami zieleni szczególnej uwagi wymaga zieleń towarzysząca pierścieniowi XIX-wiecznych fortów. Są to pozostałości dawnej zieleni – zadrzewienia maskujące, pas przeszkód na stokach czy aleje towarzyszące drogom rokadowym; aktualnie - głównie roślinność spontaniczna, porastająca i niszcząca pozostałości dawnych obiektów militarnych. Zieleń fortów stanowi również schronienie dla nietoperzy zamieszkujących wnętrza niektórych z tych budowli.

System zieleni w mieście podbudowuje sieć hydrograficzna: rzeka Warta z licznymi lokalnymi dopływami i jeziorami. Na terenie Poznania występują jeziora polodowcowe (Jezioro Kierskie 288 ha i Jezioro Strzeszyńskie 35 ha) oraz liczne zbiorniki sztuczne. Choć stan wód płynących na terenie miasta wykazuje stałą tendencję poprawy czystości, problemem jest zanieczyszczenie wód substancjami biogennymi i bakteriologicznymi. Niekorzystny wpływ na stan wód powierzchniowych ma również niewłaściwa gospodarka rolna, a szczególnie spływ wód zanieczyszczonych azotanami.

Na obszarze miasta występują udokumentowane zasoby wód trzecio- i czwartorzędowych. Podstawowe znaczenie zarówno dla województwa jak i dla Poznania mają dwa zbiorniki czwartorzędowych wód podziemnych: GZWP Nr 150 Pradolina Warszawsko – Berlińska oraz GZWP Nr 144 Wielkopolska Dolina Kopalna. Na zbiornikach tych zlokalizowane jest ujęcie wody dla Poznania - w Krajkowie koło Mosiny. Ujęcie pokrywa zapotrzebowania miasta na wodę w 80%. Drugie ujęcie wody zlokalizowane w obrębie miasta na Dębinie, zasilane jest w przewodzie (ok. 90%) wodami powierzchniowymi Warty. W związku z budową poznańskiego odcinka autostrady A-2 i przecięciem ujęcia, niezbędna jest jego przebudowa.

Na skutek nowelizacji ustawy z dnia 16 października 1991 roku o ochronie przyrody i braku w przepisach przejściowych (ustawa z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody - Dz. U. z 2001 r. Nr 3, poz. 21) zapisu utrzymującego w mocy akty prawne powołujące użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo – krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne; zgodnie ze stanowiskiem i interpretacją prawną Ministerstwa Środowiska ww. formy ochrony przyrody utraciły moc obowiązującą. W związku z powyższym obecnie w granicach miasta jako formy ochrony przyrody występują: dwa rezerваты, 4 użytki ekologiczne powołane w planach miejscowych oraz drzewa i aleje pomnikowe.

3.3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Charakterystyczną cechą dla Poznania jest przenikanie się krajobrazów historycznych różnych epok. Miasto średniowieczne zostało wchłonięte przez miasto XIX-wieczne, tak jak miasto lokowane wtopiło się w układ osad – bez zachowywania sztywnych granic. Powoli następował proces oddalania się od rzeki i zajmowania przez zabudowę coraz wyższych terenów. Warta jednak do końca XVIII w. stanowiła główny element planistyczny miasta. Proces ewolucji przestrzennej rozpoczął się w momencie przełamania ograniczeń, wyznaczonych przez pruskie fortyfikacje.

W oparciu o analizę szeregu czynników, które zdeterminowały aktualny stan zagospodarowania Poznania, wyodrębniono z przestrzeni kulturowej najcenniejsze elementy, świadczące o tożsamości miasta:

- **struktury dzielnic wielkomiejskich Poznania:** Centrum, Wilda, Jeżyce, Łazarz, powstałe od XIII (miasto lokacyjne) do końca XIX w., tworzące śródmieście zwarte, intensywnie zabudowane, o jednolitym wyrazie i wybitnych walorach architektoniczno-przestrzennych,
- **pas poforteczny wewnętrzny** - tzw. Ring Stübbena, powstały w wyniku likwidacji pruskich umocnień wewnętrznych jako pierścień zieleni, składający się z rozległych parków i zieleńców, usytuowanych wzdłuż szerokich bulwarów, wzbogacony reprezentacyjną architekturą; w strukturze miasta wyróżnia się walorami urbanistycznymi w skali europejskiej,
- **zewnętrzny pas fortów** - system elementów struktury urbanistycznej, w formie pasa rozproszonych fortów, powstały w końcu XIX wieku; stanowi wartościowy przykład pruskiego budownictwa militarnego,
- **strukturalne kliny zieleni** – krzyżowy system zieleni krajobrazowej powstały w dwudziestoleciu międzywojennym, oparty na sieci wodnej miasta, wyodrębniający ciągi zieleni prowadzone wzdłuż Warty i jej dopływów do granic śródmieścia; dzieląc miasto na cztery segmenty wypełnione funkcjami mieszkalno-usługowymi.

Poza ww. występują również struktury, które stanowiąc indywidualną wartość same w sobie, składają się w sumie na pluralizm przestrzenny miasta. Należą do nich m.in. **historyczne miasta i przedmieścia** - obszary o odległej metryce historycznej i bardzo dużych walorach

historyczno – przestrzennych (Ostrów Tumski, Śródka z Ostrówkiem i Komandorią), **układy dawnych wsi i osad** - często o średniowiecznym rodowodzie, włączone w obszar miasta na przestrzeni ostatnich stu lat, **zespoły zabudowy jedno i wielorodzinnej** pochodzące głównie z okresu dwudziestolecia międzywojennego, a także **zespoły wojskowe i koszarowe** stanowiące głównie pozostałość po pruskiej twierdzy jaką był Poznań w XIX wieku.

Obecnie ochrona konserwatorska w mieście zapewniona jest wyłącznie w formie wpisu do rejestru zabytków. Ochronie podlegają: zespoły urbanistyczno - architektoniczne, forty wewnętrzne i zewnętrzne, niektóre zespoły parkowe oraz cmentarze poza strefą śródmiejską. Wiele obszarów wartościowych historycznie i przestrzennie pozbawionych jest ochrony prawnej.

3.4. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE

Struktura przestrzenna Poznania powstała w ciągu dziesięciu wieków jego historii. W tym czasie ukształtowało się centrum, śródmieście, wielkie dzielnice, osiedla mieszkaniowe i skupiska zabudowy peryferyjnej. Całość została przedzielona z południa na północ wzdłuż doliny rzeki Warty oraz ze wschodu na zachód terenami zieleni otwartej, tzw. strukturalnymi klinami zieleni. Analizy struktur przestrzennych, w tym: charakteru zabudowy, parametrów oraz stanu zabudowy i zainwestowania, fizjonomii miasta, wartości estetycznych struktur przestrzennych - pozwoliły na ocenić predyspozycje poszczególnych struktur do różnego rodzaju przekształceń.

Cechy charakterystyczne zabudowy w Poznaniu: zabudowa blokowa zajmująca ok. 20% pow. stanowi miejsce zamieszkania dla ok. 59% mieszkańców, z kolei zabudowa śródmiejska i kwartałowa stanowiąca ok. 5,50% pow. miasta jest miejscem zamieszkania dla ok. 16% poznaniaków, a w zabudowie wolno stojącej zajmującej ok. 45% miasta mieszka ok. 26% mieszkańców. Zabudowa tymczasowa stanowi ok. 5% terenów zainwestowanych Poznania, w jej zasobach zameldowanych jest ok. 0,6% mieszkańców.

Miasto w swoich granicach administracyjnych obejmuje szereg charakterystycznych zespołów urbanistycznych, których wartość estetyczna i trwałość zainwestowania pozostaje bardzo zróżnicowana. Wyodrębnione obszary: trwale zainwestowane, o zainwestowaniu w części utrwalonym i o charakterze nietrwałego zainwestowania zostaną w części kierunków wskazane odpowiednio do zachowania i ochrony, rewaloryzacji i przekształceń lub zmiany sposobu użytkowania.

Do barier funkcjonalno – przestrzenne o istotnym oddziaływaniu w skali miasta należą: obiekty od zawsze postrzegane jako ograniczenia czyli główne ciągi komunikacyjne oraz dolina rzeki Warty stanowiąca, ze względu na małą liczbę przepraw, barierę funkcjonalną.

W strukturze przestrzennej miasta wyodrębniono główne ciągi miejskie o charakterze handlowym. Zdecydowana większość z nich znajduje się w obszarze śródmieścia. Mankamentem ciągów miejskich ich przestrzeń publiczna, która mogłaby być lepiej ukształtowana i w miarę możliwości powinna niwelować skutki sąsiedztwa często uciążliwych arterii komunikacyjnych. Zachodzi konieczność wprowadzenia połączeń pomiędzy już istniejącymi fragmentami zarówno systemu ciągów handlowych jak i kulturowych.

W sylwecie miasta pojawia się szereg innych elementów, które negatywnie wpływają na postrzeganie miasta. Są to: elementy systemów infrastruktury, zewnętrzne i wolnostojące reklamy, tereny o tymczasowym zagospodarowaniu, przypadkowe ubytki w zabudowie

3.5. UWARUNKOWANIA TECHNICZNE

Układ podstawowy ulic Poznania oparty jest o niedawno ukończoną autostradę A-2, wloty dróg krajowych i wojewódzkich, oraz obwodowe „ramy” uliczne: rama I - wokół centrum, rama II - wokół śródmieścia, rama III tzw. obwodnica miejska – aktualnie funkcjonująca jedynie w północnej i fragmentarycznie wschodniej części miasta.

Realizowane inwestycje, a szczególnie domknięcie II ramy, odciążenie sieci ulicznej przez szybki tramwaj na Piątkowo, miejski odcinek autostrady i system sterowania ruchem oraz modernizacje krytycznych pod względem przepustowości i zagrożenia wypadkowego skrzyżowań powodują, że średni poziom zatłoczenia od około dziesięciu lat utrzymywany jest mniej więcej na podobnym poziomie.

Obok ruchu samochodowego, tramwaj stanowi w Poznaniu drugi istotny środek transportu. Dla części nowych dzielnic głównym środkiem transportu zbiorowego jest autobus. Mało znaczącą rolę w obsłudze aglomeracji spełnia kolej. Marginalne znaczenie w Poznaniu odgrywają także przewozy rzeczne.

Poznaniowi nie brakuje wody pitnej. Występowanie wysokiej jakości wód podziemnych, nadwyżka w podaży wody (na ujęciach) nad zużyciem, nadwyżka w produkcji wody (w stacjach wodociągowych) nad zużyciem oraz dobry stan urządzeń i sieci zapewniają dostawę wody pitnej dla mieszkańców Poznania, jak również okolicznych miast i gmin.

Istniejąca oczyszczalnia ścieków, posiadająca rezerwy w przepustowości i dobry stan techniczny przepompowni pozwalają na stopniowe włączanie się do Poznańskiego Systemu Kanalizacyjnego okolicznych gmin. Jednak dla terenów zainwestowanych oraz przewidzianych dla intensyfikacji zabudowy, z uwagi na przeciążenie istniejących kolektorów, niezbędna jest realizacja tzw. drugich nitek. W śródmieściu konieczne jest odciążenie kanałów ogólnospławnych poprzez budowę równoległych kanałów deszczowych.

Sieć elektroenergetyczna pokrywa całe miasto, lecz jej stan w niektórych rejonach nie pozwala na przyłączenie nowych odbiorców, szczególnie w centrum miasta oraz w części południowej: na Szczepankowie i na terenach w sąsiedztwie autostrady.

Ograniczony okres eksploatacji Wysypiska Odpadów Komunalnych w Suchym Lesie (przy północnej granicy miasta), przy braku możliwości jego dalszego powiększenia, skłania do pilnego zastosowania nowych rozwiązań odzysku i utylizacji odpadów komunalnych.

4. UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ

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. Jest to także kontynuacja dotychczasowej polityki przestrzennej wynikającej z Programu Strategicznego Rozwoju Miasta, przyjętego przez Radę Miasta Poznania Uchwałą Nr CV/618/94 z dnia 17 maja 1994 r.

Według prognozy demograficznej ludność zameldowana na pobyt stały w Poznaniu w ciągu 30 lat zmniejszy się o około 30 tys. osób do liczby 508,3 tys. mieszkańców. Ponadto w świetle istniejącej od kilku lat tendencji migracji mieszkańców Poznania do gmin ościennych, jako podstawowy kierunek zmian w gospodarowaniu przestrzenią przyjęto zmiany jakościowe. W szczególności dotyczy to rozwoju funkcji związanych z poprawą jakości życia w mieście, w tym podniesienie standardu zamieszkania, co może przyczynić się do zmniejszenia salda migracji.

Znaczna część przyjętych rozwiązań wynika ze złożonych indywidualnych wniosków do zmiany Studium (np. wyznaczenie nowych terenów dla zabudowy mieszkaniowej na obszarze Moraska, Radojewa, Umultowa, Pokrzywna) lub wniosków instytucji (uwzględnienie terenów rozwojowych uczelni). Kształt rozwiązań w zakresie infrastruktury transportowej i technicznej jest przede wszystkim kontynuacją kierunków przyjętych w dotychczasowym Studium z niezbędnymi modyfikacjami, wynikającymi z wyznaczenia nowych terenów inwestycyjnych w mieście.

5. SYNTEZA USTALEŃ PROJEKTU STUDIUM

5.1. GŁÓWNE KIERUNKI W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM MIASTA.

Studium wyznacza dwa strategiczne kierunki w zagospodarowaniu przestrzennym miasta:

- rozwój funkcji metropolitalnych i wzmożenie działań na rzecz podniesienia znaczenia Poznania w kraju i Europie,
- rozwój funkcji związanych z poprawą jakości życia w mieście.

W skali kraju Poznań będzie pełnić funkcje ośrodka administracyjno – usługowego dla regionu zachodniej Polski oraz 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.

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;

- 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);

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.

(patrz rysunki model miasta M/01 – system zieleni w mieście, M/02 – schemat intensywności zabudowy, M/03 – struktura wysokości zabudowy).

Uwzględniając istniejącą i projektowaną strukturę funkcjonalno – przestrzenną na obszarze miasta wyodrębniono dwie podstawowe grupy stref, dla których sformułowano szczegółowe zasady zagospodarowania:

- strefy obejmujące tereny przewidziane w różnym stopniu do zainwestowania – oznaczone kolejnymi literami alfabetu od A do E, podzielone w ramach strefy na podstrefy (np. B1, B2...),
- strefy obejmujące tereny pierścieniowo – klinowego systemu zieleni, przewidziane w przewadze do wyłączenia z zabudowy – oznaczone:
 - ZS – klin południowy
 - ZN – klin północny
 - ZE – klin wschodni
 - ZW – klin zachodni.

W obu rodzajach ww. stref występują tereny o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania, wynikających z lokalnych, konkretnych uwarunkowań.

5.2. KIERUNKI OCHRONY I KSZTAŁTOWANIA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I JEGO ZASOBÓW.

Polityka Miasta opierać się będzie na takim rozwoju społeczno-gospodarczym, który umożliwi podnoszenie standardów życia obecnych i przyszłych pokoleń przy jednoczesnym zachowaniu równowagi ekologicznej. Do działań służących ochronie środowiska przyrodniczego, wskazanych w Studium należą między innymi:

- racjonalne wykorzystywanie zasobów środowiskowych: powietrza, wód podziemnych i powierzchniowych, surowców mineralnych oraz gleb poprzez stosowanie najnowocześniejszych technologii przyjaznych środowisku (BAT/Best Available Technique);
- stały monitoring środowiska i rozwój badań nad jego jakością;
- proekologiczną politykę transportową (promocja transportu publicznego i ruchu rowerowego, zapewnienie płynnego ruchu samochodowego);
- wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii w działalności produkcyjnej i gospodarce komunalnej;
- uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej poprzez całkowitą eliminację zrzutów ścieków bytowych i gospodarczych do wód powierzchniowych, modernizację Lewobrzeżnej Oczyszczalni Ścieków, równoległe uzbrajanie w kanalizację sanitarną terenów przeznaczonych pod inwestycje;
- stosowanie „kodeksu dobrej praktyki rolniczej” w celu eliminacji zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych pochodzących ze źródeł rolniczych;
- zwiększenie retencji gruntowej poprzez zachowanie jak największej ilości powierzchni nieutwardzonych oraz tworzenie zbiorników retencyjnych.

Jakość życia mieszkańców, krajobraz i atrakcyjność miasta zależy w dużej mierze od właściwie ukształtowanej i utrzymywanej struktury zieleni miasta, jako składowej zasobów środowiska przyrodniczego. W Studium za priorytetowe kierunki kształtowania i ochrony terenów zieleni Poznania uznano przede wszystkim:

- kontynuację ochrony klinowo-pierścieniowego systemu miasta poprzez wprowadzenie zakazu zabudowy na najcenniejszych przyrodniczo terenach zieleni otwartej oraz utrzymanie ciągłości korytarzy ekologicznych, umożliwiających wymianę powietrza, migrację zwierząt oraz właściwy rozwój flory i fauny;
- wprowadzenie bezwzględnego zakazu zabudowy oraz powołania odpowiednich form ochrony przyrody na obszarach cennych przyrodniczo;
- zwiększanie lesistości miasta poprzez zalesianie gruntów nieprzydatnych do produkcji rolnej, nieużytków i terenów zrekultywowanych;

- ochronę obszarów o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych poprzez wskazanie minimalnych procentów zieleni w stosunku do powierzchni działki lub terenu;
- zachowanie istniejących parków, zieleńców oraz zieleni towarzyszącej zabudowie poprzez wprowadzenie zakazu zabudowy i zmiany ich sposobu użytkowania;
- tworzenie nowych parków oraz terenów o funkcji sportu i rekreacji ze znacznym udziałem zieleni w celu podbudowy biologicznej miasta oraz poprawy komfortu życia jego mieszkańców;
- tworzenie nowych ogrodów działkowych na terenach peryferyjnych miasta jako elementów uzupełniających system zieleni, przy jednoczesnej likwidacji ogrodów działkowych, znajdujących się w obrębie II ramy komunikacyjnej, między innymi ze względu na zanieczyszczenia gleb i hałas komunikacyjny.

5.3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW

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

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

W celu wyeksponowania całego XIX-wiecznego systemu zewnętrznego pierścienia fortyfikacji (pochodzących z okresu gdy Poznań był pruską twierdzą fortową), studium zakłada możliwość uczytelnienia układu dawnych dróg rokadowych, w tym także wytworzenie alternatywnych połączeń umożliwiających stworzenie spójnego systemu.

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

W celu zachowania wyjątkowych walorów kulturowych istniejących historycznych układów urbanistycznych, ruralistycznych, założeń pałacowo - dworsko – parkowo - folwarcznych, zespołów zabudowy mieszkaniowej, a także pojedynczych obiektów architektonicznych i terenów zieleni poza obszarami chronionymi prawnie w formie wpisu do rejestru zabytków, studium wyznacza w granicach miasta Poznania 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.

5.4. KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTU

Wykorzystanie szansy wynikającej z położenia Poznania w węźle paneuropejskich korytarzy transportowych II i VI A wymaga przekształceń w systemie transportowym zmierzających do

stworzenia optymalnych warunków przemieszczania się osób i towarów – równoprawność wszystkich uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów, pojazdów komunikacji publicznej), łagodzenie konfliktów i ochrona słabszych uczestników ruchu, równowaga w funkcji ruchu i parkowania.

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

Polityka Miasta w zakresie rozwoju transportu zakłada podjęcie działań zmierzających do:

- zwiększania efektywności systemu transportowego, z priorytetem dla transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego, hamowania wzrostu zatłoczenia motoryzacyjnego, w szczególności przez działania systemowe,
- utrzymania i rekonstrukcji infrastruktury transportowej,
- rozwoju i integracji komunikacji regionalnej,
- wzrostu dostępności do europejskiego systemu transportowego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- wskazania terenów niezbędnych do pozyskania dla celów rozwojowych.

W Studium model układu transportowego tworzą:

- sieć drogowo-uliczna oparta o:
 - autostradę,
 - układ „ram ulicznych”,
 - węzły przesiadkowe na transport publiczny,
 - sieć ulic głównych zapewniających połączenia regionalne i międzydzielnicowe
- sieć transportu publicznego oparta o:
 - istniejącą sieć tramwajową, z koniecznością rozbudowy na efektywnych kierunkach,
 - modernizowany układ kolejowy, z akcentem na wzrost prędkości w podróżach krajowych i międzynarodowych,
 - wykorzystanie torowisk kolejowych w komunikacji regionalnej,
 - rozbudowę i budowę węzłów przesiadkowych,
 - rozwój Portu Lotniczego „Poznań-Ławica”. Studium odnosi się także do zagadnień

parkowania oraz lokalizowania obiektów ruchotwórczych i stacji paliw. Ponadto uznaje za celowe odbudowę i wykorzystanie drogi wodnej na rzece Warcie.

5.5. KSZTAŁTOWANIE KLIMATU AKUSTYCZNEGO

W Studium wskazuje się na konieczność wprowadzania rozwiązań zapewniających zachowanie wymaganych standardów akustycznych – przede wszystkim w środowisku, a także ograniczających ponadnormatywną uciążliwość akustyczną, z położeniem szczególnego nacisku na ochronę terenów mieszkaniowych.

Wśród wielu możliwych rozwiązań jednymi z najważniejszych wskazanych w zmianie Studium są:

- zachowywanie bezpiecznej odległości linii zabudowy od źródeł hałasu,
- planowanie lokalizacji przegród przeciwhałasowych, w tym sztucznych ekranów akustycznych (z położeniem nacisku na ich estetykę) i zieleni dźwiękoizolacyjnej,
- przekształcanie zabudowy graniczącej z dokuczliwymi źródłami hałasu w zabudowę, dla której nie wymaga się obostrzeń akustycznych bądź spełniającą wymagania akustyki budowlanej,
- rozdzielanie funkcji chronionych akustycznie od funkcji dokuczliwych akustycznie,
- modernizowanie oraz stosowanie urządzeń i technologii ograniczających dokuczliwość akustyczną źródeł hałasu do granic obiektów i terenów ich lokalizacji,
- odpowiednia polityka komunikacyjna miasta (m. in. ograniczanie natężenia ruchu samochodowego w centrum, modernizacja i rozbudowa układu komunikacyjnego przy zastosowaniu nowoczesnych technologii, itp.).

Narzędziami przeciwdziałającymi uciążliwości akustycznej są m. in. działania wynikające z raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko, analiz porealizacyjnych albo przeglądów ekologicznych.

Typowym działaniem, koniecznym w przypadku występowania obiektów i obszarów szczególnie dokuczliwych akustycznie, jest tworzenie wokół nich obszarów ograniczonego użytkowania (np. obszar ograniczonego użytkowania dla lotniska wojskowego Poznań – Krzesiny, obecnie aktualizowana). Niezbędny jest również stały lub okresowy monitoring źródeł hałasu.

5.6. KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

A) ZAOPATRZENIE W WODĘ

Studium przyjmuje zasadę zachowania istniejących i lokalizowania nowych przedsięwzięć związanych z „Poznańskim Systemem Wodociagowym”, który będzie obsługiwał Poznań oraz gminy ościenne. Przewiduje się następujące główne rozwiązania w zakresie „PSW”:

- zachowanie istniejących ujęć wody, przy jednoczesnym wskazaniu na potrzebę ich modernizacji,
- budowa nowego ujęcia wody w miejscowości Sowiniec-Krajkowo (gmina Mosina),
- zachowanie istniejących stacji uzdatniania wody „SUW” Dębina i „SUW” Mosina z założeniem ich modernizacji,
- zachowanie istniejących zbiorników wody na Pożegowie i Górze Moraskiej ze wskazaniem możliwości lokalizowania następnych zbiorników wody na Górze Moraskiej, przy założeniu bieżących remontów i modernizacji obu ww. obiektów,
- zachowanie istniejącej przepompowni wody przy ul. Koronnej z założeniem jej modernizacji,
- lokalizacja pompowni sieciowej w ulicy Wolczyńskiej, przy skrzyżowaniu ulic Grunwaldzka – Wolczyńska,
- zachowanie istniejących magistral wodociagowych: wschodniej i zachodniej o średnicach $\varnothing 1000$ i $\varnothing 1200$ oraz istniejącej sieci rozdzielczej, z możliwością jej przebudowy, rozbudowy i modernizacji,

- zachowanie istniejących odcinków „magistrali centralnej” o średnicy \varnothing 1000 i 1200 od przepompowni Koronna do zbiorników na Górze Moraskiej i od SUW Mosina do Puszczykowa oraz dokończenie realizacji „magistrali centralnej” na odcinku od Puszczykowa do przepompowni Koronna,
- realizacja sieci wodociągowej o średnicy \varnothing 300 lub mniejszej obsługującej tereny rezerwowane pod zabudowę lub zabudowane, lecz obecnie jej nie posiadające.

Ponadto zakłada się wymianę, modernizację i przełożenie istniejących magistral i rozdzielczej sieci wodociągowej oraz renowację i automatyzację urządzeń wodociagowych: komór, zasuw itp.

B) ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW SANITARNYCH

Skuteczne odprowadzanie i neutralizacja ścieków sanitarnych na terenie Poznania i okolicznych gmin uzależnione będą przede wszystkim od sprawnego funkcjonowania Poznańskiego Systemu Kanalizacyjnego („PSK”). Główne rozwiązania w tym zakresie to:

- zachowanie Centralnej Oczyszczalni Ścieków („COŚ”) i Lewobrzeżnej Oczyszczalni Ścieków („LOŚ”), która docelowo powinna stać się oczyszczalnią uzupełniającą, awaryjną, z założeniem ich modernizacji,
- zachowanie istniejących sieci kolektorów, kanałów i rurociągów tłocznych wraz z obiektami i urządzeniami towarzyszącymi: np. przepompowniami i przelewami, z dopuszczeniem ich przebudowy, rozbudowy i modernizacji,
- lokalizacja nowej sieci kanalizacyjnej na terenach zainwestowanych i przeznaczonych do zainwestowania oraz nowych kolektorów, których zadaniem będzie m.in. odciążenie istniejącej 100-letniej śródmiejskiej kanalizacji ogólnospławnej.

C) ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW DESZCZOWYCH

W Studium za priorytet w zakresie odprowadzania ścieków deszczowych przyjęto zasadę maksymalnego zatrzymania i oczyszczenia wód deszczowych w miejscu ich powstawania.

W związku z powyższym przewiduje się:

- zachowanie istniejących kanałów deszczowych i urządzeń retencyjno-podczyszczających z możliwością ich remontu, przebudowy i rozbudowy,
- lokalizację systemu kanałów deszczowych w ulicach tylko w przypadkach, gdy ze względów na zagospodarowanie przestrzenne, układ wysokościowy, warunki gruntowo-wodne lub inne przeszkody terenowe, nie można zastosować metod związanych z maksymalnym zatrzymaniem i oczyszczeniem wód deszczowych w miejscu ich powstawania,
- lokalizację kanalizacji deszczowej odciążającej dla zlewni kanalizacji ogólnospławnej, obejmującej centrum lewobrzeżnego Poznania oraz uzupełniającej istniejącą sieć.

D) ZAOPATRZENIE W CIEPŁO I PALIWA GAZOWE

Studium uwzględni rozwój infrastruktury energetycznej określony w opracowaniu „Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta

Poznania”, przyjętym Uchwałą Nr LXXVII/905/III/2002 Rady Miasta Poznania z dnia 5 lutego 2002 r. jako „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania”.

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

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

W najbliższej perspektywie dla przeprowadzenia zmian w gospodarce energetycznej gminy przyjęto następujące zasady:

- maksymalne wykorzystanie możliwości zaopatrzenia w ciepło produkowane w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej,
- nadanie priorytetu I stopnia zaopatrzeniu w ciepło sieciowe obszarów objętych zasięgiem miejskiej sieci ciepłej oraz planowanych obszarów o zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej, zwartej, wielokondygnacyjnej i zabudowie przemysłowej, pod warunkiem uzasadnienia tych rozwiązań każdorazowo wykonanym rachunkiem ekonomicznym;
- nadanie priorytetu zaopatrzenia w gaz sieciowy na terenach, gdzie zasilanie z miejskiej sieci ciepłej (korzystającej z ciepła wytworzonego w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej) jest ekonomicznie nieuzasadnione.

Niezależnie od powyższych zasad, ze względów bezpieczeństwa użytkowania systemów sieciowych, konieczne jest prowadzenie prac odtworzeniowych i modernizacyjnych dla sieci o wysokim wskaźniku uszkodzeń i bardzo słabych parametrach.

E) ELEKTROENERGETYKA

Studium przyjmuje założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania, przyjęte uchwałą Rady Miasta Poznania nr LXXVII/905/III/2002 z dnia 5 lutego 2002 r., które przewidują wzrost zużycia energii elektrycznej, związany głównie z intensywniejszym rozwojem inwestycji budowlanych na niektórych obszarach miasta.

W celu zaspokojenia zwiększonych potrzeb na energię elektryczną przewiduje się:

- rozbudowę i modernizację istniejących Głównych Punktów Zasilania („GPZ”), lokalizację nowych na terenie Poznania i w pobliżu jego granic oraz budowę niezbędnych linii WN - 110 kV i modernizację istniejących (stosownie do potrzeb);
- lokalizację nowych miejskich i konsumenckich stacji transformatorowych wraz z ciągami liniowymi sieci rozdzielczej SN;

- nowe inwestycje w zakresie sieci NN – 220 kV i 400 kV, których zadaniem będzie wzmocnienie zasilania sieci 110 kV, a także zwiększenie jej niezawodności - planuje się m. in. powiązanie miasta liniami 110 kV ze stacją 400/110 kV w Kromolicach (zamiast stacji 400/110 kV Poznań Garaszewo);
- w zakresie sieci rozdzielczej SN - budowę kilkuset miejskich i konsumenckich stacji transformatorowych i kilkudziesięciu ciągów liniowych oraz systematyczną przebudowę istniejącej sieci napowietrznej na kablową.

F) TELEKOMUNIKACJA

W zakresie telekomunikacyjnej sieci przewodowej przewiduje się m. in.:

- rozbudowę węzłów usługowych, kanalizacji teletechnicznej i linii kablowych, a także rozbudowę sieci światłowodowej miejscowej, międzymiastowej i międzywojewódzkiej oraz miejskiej i dalekosiężnej sieci łączności wojskowej,
- rozbudowę i modernizację infrastruktury światłowodowej związanej z miejską siecią komputerową i ogólnopolską siecią optyczną,
- rozbudowę infrastruktury teletechnicznej monitoringu wizyjnego oraz systemu służb ratowniczych i bezpieczeństwa publicznego miasta.

W zakresie sieci wykorzystujących systemy radiowe przewiduje się rozbudowę sieci obiektów telefonii komórkowej na zasadach lokalizacji ustalonych w studium, pozostawiając doprecyzowanie potencjalnych miejsc i warunków lokalizacji tych obiektów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

G) GOSPODARKA ODPADAMI

W gospodarce odpadami należy przede wszystkim rozwijać systemy selektywnej zbiórki, recyklingu odpadów komunalnych, a także wdrażać technologie zmniejszające szkodliwość i ilość odpadów przemysłowych. Konieczność stosowania nowych, bardziej proekologicznych rozwiązań wymusza również prognozowane na rok 2016 zakończenie eksploatacji obecnego składowiska odpadów komunalnych dla miasta Poznania w Suchym Lesie.

W celu osiągnięcia powyższych założeń Studium wskazuje między innymi; konieczność budowy instalacji do odzysku i utylizacji odpadów komunalnych oraz budowy instalacji do termicznej utylizacji odpadów medycznych i przemysłowych w rejonie Karolina. Ponadto wyznacza tereny, na których możliwa będzie lokalizacja nowych zakładów recyklingu, baz technicznych oraz stanowisk do tymczasowego gromadzenia odpadów problemowych i wielkogabarytowych (tereny przemysłowe P2n, P2sw i P3).



MODEL MIASTA - SYSTEM ZIELENI W MIEŚCIE

MIASTO POZNAŃ



SKALA 1:110 000

LEGENDA



- CIĄGI REKREACYJNE
- CIĄGI MIEJSKIE PIESZE
- PARKI
- FORTY
- PARKI SPECJALISTYCZNE
- KLINY ZIELENI
- MIEJSKA STREFA ODDZIAŁYWANIA RZEKI
- CENTRUM I OŚRODKI CENTROTWÓRCZE
- TERENY EKSTENSYWNIE ZAINWESTOWANE
- TERENY INTENSYWNIE ZAINWESTOWANE

WARSTWY POMOCNICZE

- GRANICA ADMINISTRACYJNA MIASTA POZNAŃ
- WODY
- ULICE

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

M/01

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA
UL. B. PRUSA 3 60-819 POZNAŃ





MODEL MIASTA - SCHEMAT INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY

MIASTO POZNAŃ






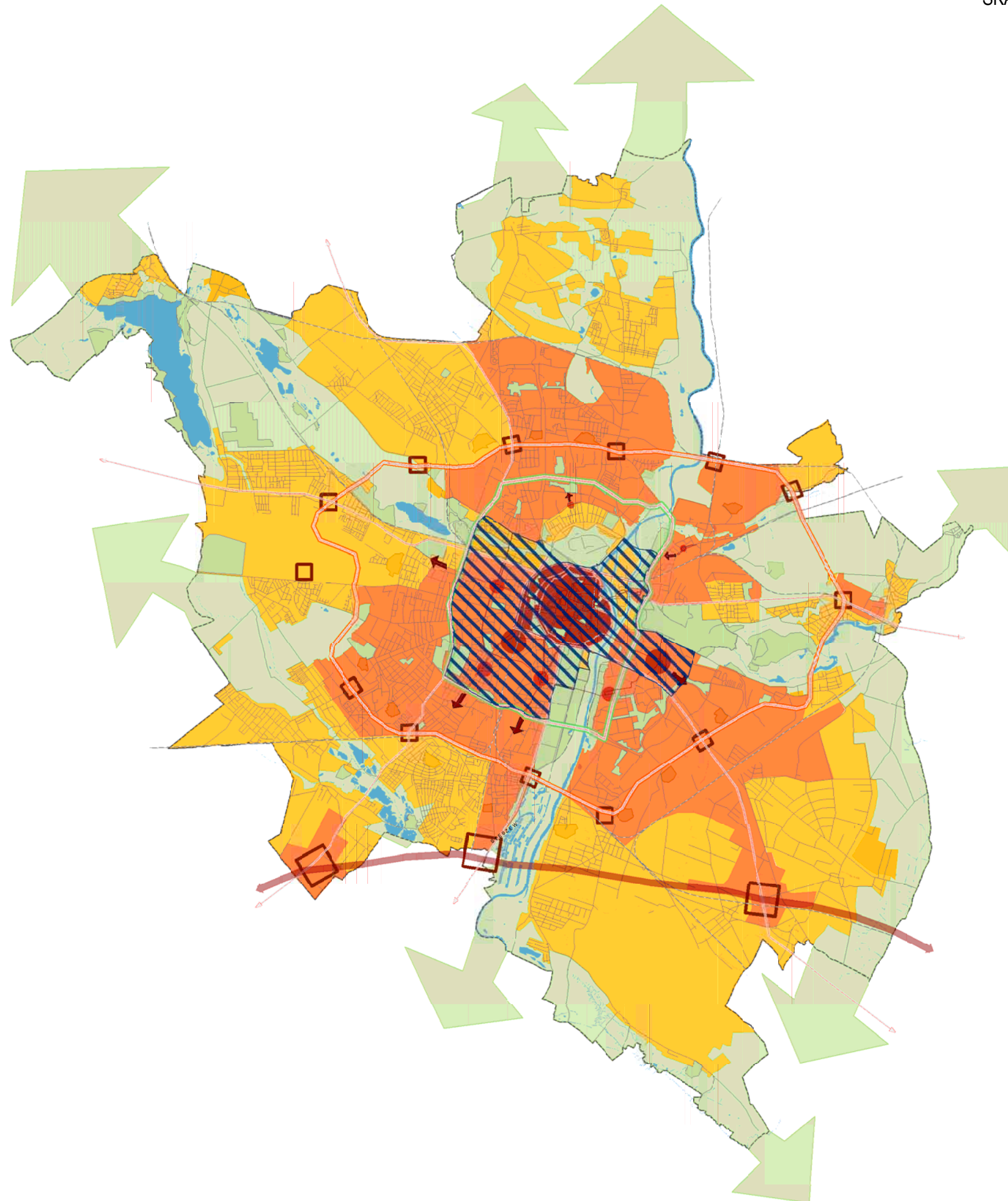
SKALA 1:110 000

LEGENDA

-  CIĄGI MIEJSKIE PIESZE
-  ZIELEŃ W MIEŚCIE
-  CENTRUM I OŚRODKI CENTROTWÓRCZE
-  TERENY EKSTENSYWNE ZAINWESTOWANE
-  TERENY INTENSYWNE ZAINWESTOWANE
-  OBSZAR FUNKCJONALNEGO ŚRÓDMIEŚCIA
-  BRAMY MIASTA - MIEJSCA SZCZEGÓLNE

WARSTWY POMOCNICZE

-  GRANICA ADMINISTRACYJNA MIASTA POZNANIA
-  WODY
-  ULICE



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

M/02

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA
UL. B. PRUSA 3 60-819 POZNAŃ












MODEL MIASTA - STRUKTURA WYSOKOŚCI ZABUDOWY

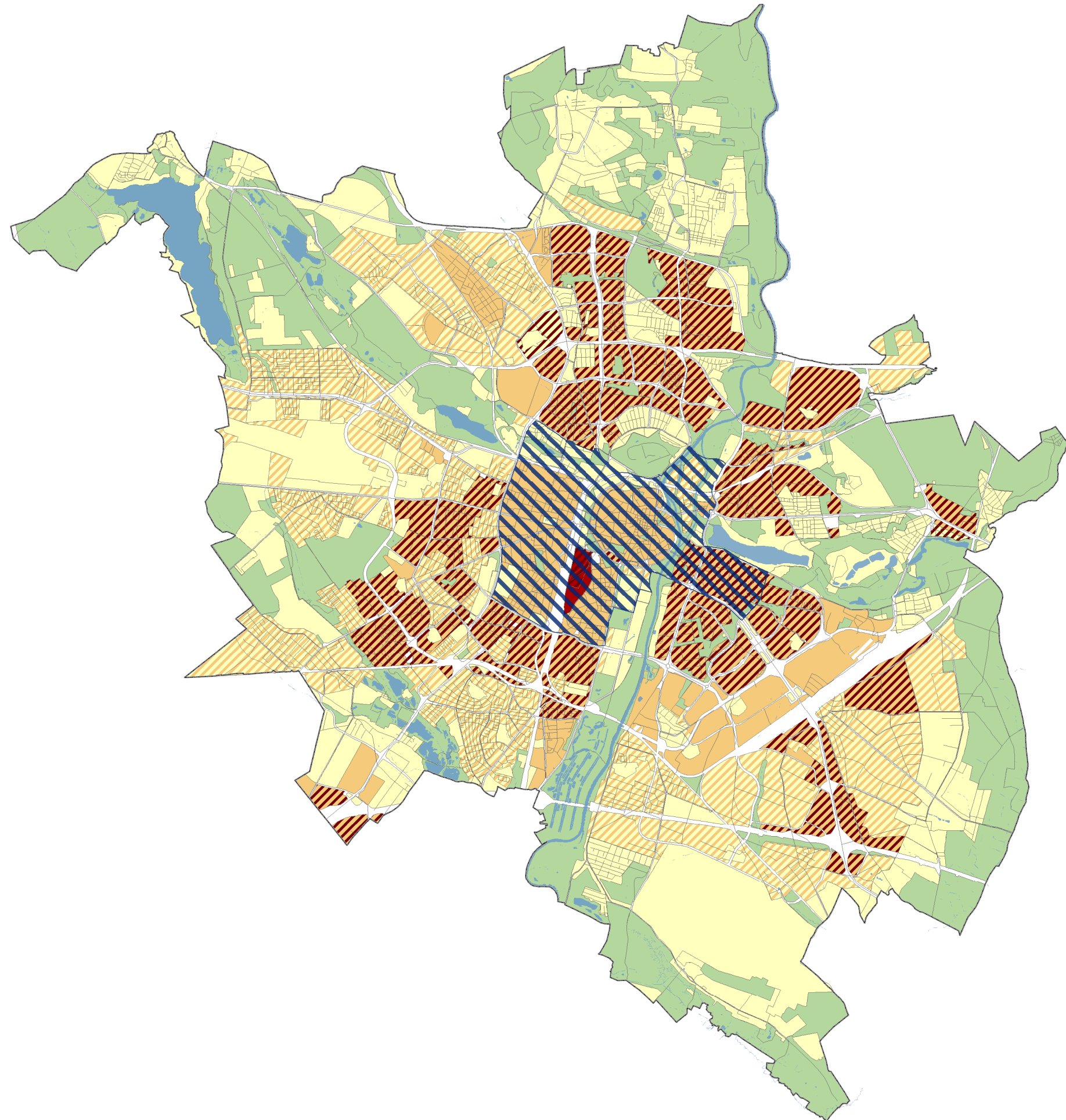
SKALA 1:95 000

MIASTO POZNAŃ






LEGENDA

-  OBSZAR ZABUDOWY NISKIEJ
-  OBSZAR ZABUDOWY ŚREDNIOWYSOKIEJ
-  OBSZAR ZABUDOWY NISKIEJ
Z DOPUSZCZENIEM ZABUDOWY ŚREDNIOWYSOKIEJ
-  OBSZAR ZABUDOWY ŚREDNIOWYSOKIEJ
Z DOPUSZCZENIEM ZABUDOWY WYSOKIEJ I WYSOKOŚCIOWEJ
-  OBSZAR ZABUDOWY ŚREDNIOWYSOKIEJ
Z DOPUSZCZENIEM GRUP ZABUDOWY
WYSOKIEJ I WYSOKOŚCIOWEJ
-  TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY
-  OBSZAR FUNKCJONALNEGO ŚRÓDMIEŚCIA



WARSTWY POMOCNICZE

-  GRANICA ADMINISTRACYJNA MIASTA POZNAŃ
-  WODY
-  ULICE

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

M/03

MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA
UL. B. PRUSA 3 60-819 POZNAŃ

