



# ” Tor Poznań. Historyczny obiekt w sporze z nową zabudową mieszkaniową

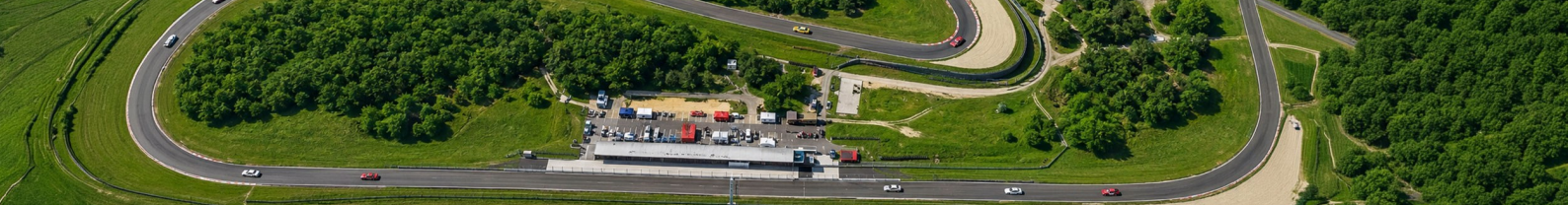
Alan Bekker

Specjalista, Analityk GIS

ANALIZA CENTRUM AMRON

11 maja 2026





Sprawa Toru Poznań nabrała rozgłosu po informacji o decyzji utrzymującej nakaz wstrzymania użytkowania instalacji na terenie obiektu. Wywołało to duży sprzeciw fanów motorsportu, szczególnie widoczny w mediach społecznościowych. Obiekt nie pozostał jednak długo wyłączony z użytkowania. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska poinformował, że wykonanie decyzji z 31 marca 2026 r. zostało wstrzymane do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez Wojewódzki Sąd Administracyjny. W praktyce oznacza to, że Tor Poznań może obecnie działać na dotychczasowych warunkach. Sprawa nie została jednak ostatecznie zakończona, a ryzyko ograniczenia działalności toru nadal pozostaje realne.

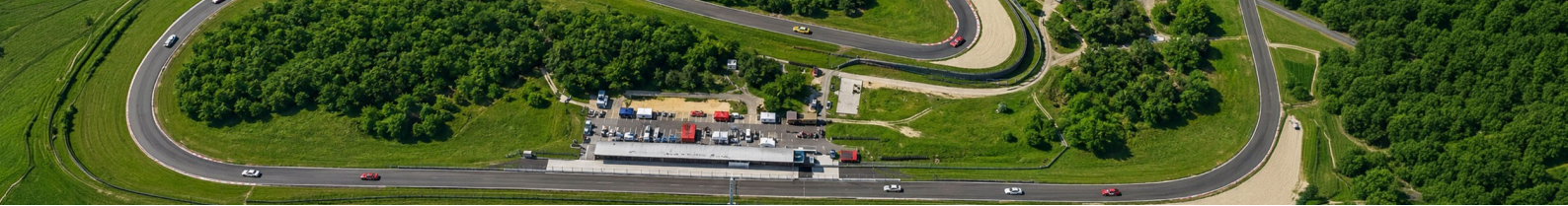
Dla wielu osób związanych z motorsportem Tor Poznań ma znaczenie wykraczające poza lokalny wymiar. Od lat kojarzony jest nie tylko z wyścigami i sportem motorowym, lecz także ze szkoleniami oraz innymi wydarzeniami motoryzacyjnymi. Jednocześnie wokół toru narasta spór, w którym ścierają się argumenty dotyczące prawa mieszkańców do komfortowego życia, obowiązujących norm środowiskowych oraz ochrony obiektu, który funkcjonuje w tym miejscu od niemal pół wieku.

Tę ponadlokalną rangę dobrze pokazuje historia Toru Poznań. Gdy obiekt otwierano w grudniu 1977 roku, był jedynym poważnym torem wyścigowym w Polsce i symbolem ambicji sportowych realizowanych jeszcze po wschodniej stronie żelaznej kurtyny. Przez dekady utrzymał pozycję najważniejszego stałego toru wyścigowego w kraju. Dziś paradoks polega na tym, że niemal 50 lat później Polska może stanąć wobec perspektywy utraty jedynego homologowanego toru o międzynarodowym znaczeniu. Tor Poznań pozostaje bowiem jedynym obiektem w Polsce homologowanym przez FIA, co nadaje całej sprawie wymiar wykraczający poza okolice Przeźmierowa i Poznania.

W tym sporze często wraca argument historyczny. Tor Poznań powstał w latach 70. na terenie dawnego poligonu wojskowego, z wykorzystaniem starych, nieużywanych już dróg startowych lotniska Ławica. Obiekt funkcjonował więc na długo przed tym, zanim w jego sąsiedztwie pojawiła się duża część obecnej zabudowy mieszkaniowej. Spór dotyczy przede wszystkim hałasu generowanego przez samochody wyścigowe, ale warto pamiętać, że auta jeździły tam już wtedy, gdy w okolicy sprzedawano działki budowlane i wydawano zgody na zabudowę. To prowadzi do pytania, czy obecnego konfliktu można było uniknąć dzięki odpowiedniemu planowaniu przestrzennemu i dopuszczeniu w okolicy wyłącznie takiego kierunku rozwoju, który byłby adekwatny do sąsiedztwa istniejącego toru.

Tłem dla tej historii jest rozwój Przeźmierowa i okolicy. W ostatnich dekadach obszar ten intensywnie się urbanizował jako część zaplecza mieszkaniowego aglomeracji poznańskiej. W przypadku Toru Poznań konflikt nie pojawił się nagle, lecz narastał wraz z rozwojem zabudowy w sąsiedztwie obiektu.

W debacie publicznej pojawia się także argument ekonomiczny. Bliskość toru i lotniska mogła być jednym z czynników wpływających na poziom cen nieruchomości w tej okolicy. W takim ujęciu część nabywców mogła decydować się na zakup ze względu na bardziej atrakcyjne ceny, mając jednocześnie świadomość specyfiki miejsca i związanego z nią niższego komfortu życia. Według historycznych danych z bazy AMRON, w latach 2003-2004, czyli w okresie poprzedzającym największy wzrost liczby mieszkańców Przeźmierowa, działki budowlane kosztowały tam średnio 115 zł za mkw. Obecnie, według aktualnych danych z tej samej bazy, średnia cena wynosi 825 zł za mkw. Z drugiej strony mieszkańcy podnoszą, że niezależnie od czasu powstania obiektu czy zmian wartości nieruchomości mają prawo oczekiwać przestrzegania obowiązują-



cych norm. Dlatego spór ma dziś nie tylko wymiar emocjonalny i ekonomiczny, ale również formalny oraz administracyjny.

Jednym z kluczowych wątków w sprawie Toru Poznań jest planowanie przestrzenne. Przez lata rozwój zabudowy w sąsiedztwie obiektu następował w warunkach, w których brakowało skutecznych narzędzi pozwalających jednoznacznie oddzielić funkcję mieszkaniową od terenów narażonych na hałas. Jeszcze do niedawna studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, jako główny dokument planistyczny w gminie, nie miało mocy prawnej pozwalającej zakazać zabudowy mieszkaniowej w określonej odległości od toru. Przy braku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, kolejne inwestycje mogły więc powstawać na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. W efekcie zabudowa mieszkaniowa zaczęła zbliżać się do toru.

Dziś sytuacja formalna wygląda inaczej: miejsce studium zajmują plany ogólne, które mają moc prawną, a miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego doprecyzowują ich ustalenia. Gdyby podobny obiekt powstawał obecnie, możliwe byłoby wyznaczenie wokół niego strefy buforowej, przeznaczonej na przykład pod zieleń izolacyjną lub zabudowę przemysłową, która oddzielałaby zabudowę mieszkaniową od obszaru narażonego na nadmierny hałas. W tle sprawy pojawia się więc także plan ogólny gminy Tarnowo Podgórne, którego projekt był przedmiotem konsultacji społecznych w styczniu 2026 r.

Istotny pozostaje także techniczny i prawny wymiar sprawy. Podstawą działań organów były stwierdzone przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W przestrzeni publicznej często przywoływana jest również różnica między poziomami 55 i 50 dB, która dla laików może wydawać się niewielka. W postępowaniach administracyjnych takie parametry mają jednak duże znaczenie, bo mogą przesądzać o dopuszczalności funkcjonowania obiektu w konkretnym otoczeniu. W praktyce nie chodzi więc wyłącznie o pozornie niewielką różnicę liczbową, lecz o granicę, od której zależy prawna ocena oddziaływania toru na sąsiedztwo.

Zarządzający torem podkreślają z kolei, że obiekt podejmuje działania ograniczające hałas. Po stronie mieszkańców pojawia się natomiast argument, że niezależnie od tradycji toru normy środowiskowe muszą być dotrzymane. W efekcie spór nie sprowadza się wyłącznie do pytania, kto ma rację, lecz do trudnej próby pogodzenia dwóch uzasadnionych interesów: ochrony warunków życia mieszkańców oraz utrzymania ważnego obiektu sportowego.

Wątek hałasu wokół Toru Poznań warto rozpatrywać także w szerszym kontekście lokalizacji. Obiekt funkcjonuje w bezpośrednim sąsiedztwie Portu Lotniczego Poznań-Ławica, dla którego ustanowiono obszar ograniczonego użytkowania ze względu na oddziaływanie akustyczne lotniska. To pokazuje, że ta część aglomeracji od lat nie jest typowym, cichym obszarem mieszkaniowym, lecz przestrzenią, w której funkcje mieszkaniowe sąsiadują z uciążliwą infrastrukturą transportową i sportową. Z tej perspektywy spór o Tor Poznań nie dotyczy wyłącznie samego toru, ale także szerszego pytania o przyszłość całego otoczenia i o to, czy po ewentualnym zakończeniu działalności obiektu wyścigowego kolejnym źródłem konfliktu nie stanie się port lotniczy.

Na razie najważniejsze pozostaje to, że sprawa nie została ostatecznie rozstrzygnięta. Wykonanie decyzji zostało wstrzymane, a dalszy bieg wydarzeń zależy od sądu i kolejnych działań stron postępowania. Niezależnie od wyniku tej konkretnej sprawy, konflikt wokół Toru Poznań już teraz stał się przykładem szerszego



problemu: jak godzić rozwój zabudowy mieszkaniowej z obecnością starszych obiektów infrastrukturalnych i sportowych. To pytanie będzie ważne nie tylko dla Przeźmierowa i okolic toru, ale także dla wielu innych miejsc, w których funkcje terenu zaczęły się wzajemnie ścierać. Bardzo ważnym zadaniem dla planistów pozostaje rozwiązywanie obecnych konfliktów przestrzennych oraz prowadzenie mądrej, długofalowej polityki przestrzennej, która pozwoli kształtować otoczenie w sposób niegenerujący nowych sporów.



**ALAN BEKKER**

Specjalista, Analityk GIS

e-mail: alan.bekker@amron.pl

## Centrum AMRON

Centrum AMRON to profesjonalny ośrodek analityczno-badawczy, świadczący usługi w zakresie monitorowania i analiz rynku obrotu nieruchomości. Od ponad 20 lat z powodzeniem dostarczamy naszym klientom i partnerom zweryfikowaną informację o rynku nieruchomości, wyjaśniamy zjawiska na nim zachodzące, a także zapewniamy dostęp do rzetelnej informacji gospodarczej. Specjalizujemy się w badaniu zmian cen transakcyjnych nieruchomości i ich wpływu na perspektywę rozwoju polskiego rynku mieszkaniowego – jako jedyny podmiot na rynku obrazujemy zmiany na rynku kredytów hipotecznych, dzięki uzupełnieniu danych z AMRON danymi z Systemu SARFiN. W odróżnieniu od innych podmiotów zajmujących się analizą rynku nieruchomości, nasze opracowania prezentują rzeczywisty obraz rynku, oparty na cenach transakcyjnych. Zapewniamy wielostronny obraz rynku nieruchomości oparty na kompleksowej analizie czynników makro- i mikroekonomicznych oraz szerokim horyzoncie czasowym, uwzględniającym dane historyczne, bieżące oraz prognozy.

### NOTA PRAWNA

Dane wykorzystane w niniejszej analizie zebrane zostały z dołożeniem należytej staranności i rzetelności. Mimo to Centrum AMRON zastrzega, iż przedstawione informacje mają charakter wyłącznie poglądowy i nie mogą być traktowane jako usługi doradztwa ani jakiegokolwiek inne usługi. Centrum AMRON nie ponosi jakiegokolwiek odpowiedzialności za skutki wykorzystania informacji zawartych w analizie, a w szczególności z tytułu jakiegokolwiek decyzji lub działania podjętego na podstawie tych informacji. Niniejsza publikacja jest chroniona prawami autorskimi – każdorazowe upowszechnienie całości lub części analizy wymaga powołania się na źródło prezentowanych danych.

Centrum AMRON działa w imieniu i na rzecz Związku Banków Polskich, właściciela Systemu AMRON.