



# STUDIUM

UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW

ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WROCŁAWIA



<b>I. WSTĘP</b> .....	<b>4</b>
ROZDZIAŁ 1. FILOZOFIA DOKUMENTU .....	4
ROZDZIAŁ 2. KONSTRUKCJA DOKUMENTU .....	4
<b>II. UWARUNKOWANIA</b> .....	<b>10</b>
ROZDZIAŁ 1. WROCŁAW NA TLE .....	10
ROZDZIAŁ 2. WARUNKI I JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW .....	11
ROZDZIAŁ 3. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA .....	16
ROZDZIAŁ 4. WARTOŚCI KULTUROWE.....	19
ROZDZIAŁ 5. WARTOŚCI PRZYRODNICZE.....	24
ROZDZIAŁ 6. TRANSPORT I MOBILNOŚĆ.....	42
ROZDZIAŁ 7. INFRASTRUKTURA .....	68
ROZDZIAŁ 8. POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU.....	84
<b>III. WIZJA</b> .....	<b>111</b>
ROZDZIAŁ 1. CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA .....	111
ROZDZIAŁ 2. PODSTAWOWE ZASADY POLITYKI PRZESTRZENNEJ .....	115
<b>IV. KIERUNKI</b> .....	<b>118</b>
ROZDZIAŁ 1. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA .....	118
ROZDZIAŁ 2. PRZEZNACZENIE TERENÓW - DEFINICJE .....	122
ROZDZIAŁ 3. PARAMETRY I WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE .....	126
ROZDZIAŁ 4. POLITYKA ZAMIESZKIWANIA.....	130
ROZDZIAŁ 5. POLITYKA GOSPODARCZO-USŁUGOWA .....	142
ROZDZIAŁ 6. POLITYKA ZIELENI I ŚRODOWISKA – ZIELEŃ BEZ GRANIC .....	154
ROZDZIAŁ 7. POLITYKA RZECZNA.....	173
ROZDZIAŁ 8. POLITYKA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH .....	183
ROZDZIAŁ 9. POLITYKA KOMPOZYCJI .....	196
ROZDZIAŁ 10. POLITYKA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO .....	203
ROZDZIAŁ 11. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI .....	210
ROZDZIAŁ 12. POLITYKA INFRASTRUKTURALNA.....	256
ROZDZIAŁ 13. INNE ELEMENTY I REALIZACJA .....	263
<b>V. KIERUNKI - KARTY JEDNOSTEK URBANISTYCZNYCH</b> .....	<b>270</b>
ROZDZIAŁ 1. DZIELNICA URBANISTYCZNA – ŚRÓDMIEŚCIE – A.....	270
ROZDZIAŁ 2. DZIELNICA URBANISTYCZNA – PÓŁNOC – B .....	270
ROZDZIAŁ 3. DZIELNICA URBANISTYCZNA – WSCHÓD – C .....	270
ROZDZIAŁ 4. DZIELNICA URBANISTYCZNA – POŁUDNIE – D.....	270
ROZDZIAŁ 5. DZIELNICA URBANISTYCZNA – ZACHÓD – E .....	270
<b>VI. SYNTENZA I UZASADNIENIE</b> .....	<b>272</b>

*W pracach nad sporządzaniem Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia istotną rolę odgrywali Mieszkańcy naszego miasta. Zależało nam, aby poznać ich poglądy i opinie w ważnych dla nich sprawach, w szczególności związanych z codziennym życiem w mieście. Prezentowany dokument jest wynikiem bogatych analiz urbanistycznych, wykonanych przez projektantów z Biura Rozwoju Wrocławia, wykraczających poza wymogi ustawowe, oraz przeprowadzenia szerokich konsultacji społecznych, w tym badań i ankiet.*

*Z inicjatywy Prezydenta Wrocławia już w fazie przedprojektowej partycypacja społeczna przybrała niekonwencjonalną formę ponadustawowych spotkań, debat i warsztatów, organizowanych w przyjaznych terminach i godzinach nie tylko w centrum miasta, ale także na poszczególnych osiedlach Wrocławia. Konsultacje społeczne rozpoczęło spotkanie w czerwcu 2015 r. „pod zieloną ścianą” budynku urzędu miejskiego, kiedy to urbaniści z Biura Rozwoju Wrocławia wystawili swoje biurka na zewnątrz i zachęcali mieszkańców do zaangażowania się w proces tworzenia nowego Studium. Dwa miesiące później odbył się piknik na Wrocławskim Torze Wyścigów Konnych na Partynicach, na którym Wrocławianie chętnie brali udział w planowaniu miasta i składali swoje wnioski. We wrześniu planiści zorganizowali warsztaty studialne dla dzieci, na których uczyli najmłodszych mieszkańców Wrocławia postaw obywatelskich w procesie planowania przestrzennego i zaznajamiali z pracą nad nowym Studium. Aby dotrzeć do jak największej liczby osób, w październiku miała miejsce seria wyjazdowych spotkań z mieszkańcami. W dwunastu osiedlowych punktach konsultacyjnych w różnych częściach miasta Wrocławianie mogli rozmawiać z urbanistami o swoich pomysłach i sugestiach dotyczących rozwoju poszczególnych osiedli. Równolegle organizowane były, otwarte dla wszystkich zainteresowanych, wrocławskie fora tematyczne z udziałem urzędników, ekspertów, naukowców i aktywistów. Na sześciu spotkaniach dyskutowano kolejno o wrocławskiej zieleni, mobilności, mieszkalnictwie, gospodarce, planowaniu przestrzennym i rzece Odrze oraz przeprowadzono ankiety, które przyczyniły się w istotny sposób do określenia studialnych polityk ogólnomiejskich.*

*Jednocześnie Prezydent Wrocławia zdecydował o wydłużeniu etapu składania wniosków z ustawowych 21 dni do 200 dni – wnioski zbierano od czerwca do października 2015 r. Rezultatem tego było złożenie blisko 2000 wniosków, tj. ponad 6-krotnie więcej od zebranych przy poprzedniej edycji Studium z 2010 r.*

*Przedstawiany dokument jest efektem rozbudowanej formuły partycypacji społecznej, dzięki której w proces tworzenia nowego Studium udało się zaangażować się wielu Wrocławian z różnych grup społecznych, środowiskowych i wiekowych, a co z kolei pozwoliło uwzględnić potrzeby mieszkańców w jak najszerszym zakresie.*

## I. WSTĘP

### Rozdział 1. FILOZOFIA DOKUMENTU

Wrocław to miasto rozpięte pomiędzy tym, co stałe, ciągłe, nieprzerwane, trwałe a tym, co zmienne, ewoluujące, tym, co narasta, wzbogaca, rozwija, nadając świeżość i dynamizm. To samo odnosi się do przestrzeni miasta – ulic, placów, domów, budowli, parków. Niezmienna jest historia, zakłęta w przestrzeni miasta - 1000 lat biskupstwa, przynależność do różnych organizmów państwowych, chłonność na innowacje kulturowe dały bogactwo różnorodnych idei, wyraziście naznaczonych w tkance miejskiej. Niezmienny jest duch miejsca i silne rysy nadrzecznej krajobrazu. Zmieniają się pokolenia. Te starsze są dumne z przemiany miasta w ciągu ostatniego ćwierćwiecza. Te młodsze, które znają tylko Wrocław stale piękniejący i bogacący się, doceniając wartość tych osiągnięć, oczekują kolejnego zdecydowanego kroku cywilizacyjnego.

Wrocław ma się stać wygodny i piękny w każdej jego części, ma być zdecydowanie bardziej zielony i stale zazieleniający się, ma być dalej stolicą kultury i nauki, ośrodkiem kreatywnej i innowacyjnej gospodarki. Ma sprawnie działać dzięki inteligentnemu zarządzaniu i rozwijać się w sposób zrównoważony. Każdy jego fragment przestrzeni powinien być kompletny. Miasto szczycące się swoją europejskością wykorzystuje swoje położenie w połowie drogi między Brukselą a Kijowem, w jednym z najważniejszych korytarzy transportowych kontynentu.

Ten krok cywilizacyjny ma być zrobiony w pełnej harmonii z tymi wartościami, które w mieście są stałe i niezmiennie.

W tym duchu zbudowana jest kolejna edycja Studium.

Zmienia się również formuła dokumentu określającego politykę przestrzenną miasta. Czerpiąc z dorobku metodologicznego poprzednich wersji Studium i uwzględniając zmiany w stanie prawa, skonstruowany został instrument planistyczny, który w zamierzeniu ma być skuteczny w stosowaniu. Jego struktura ma jednocześnie pozwolić na czytelne przedstawienie różnych sfer polityki przestrzennej i łatwe odczytanie zbiorów kierunków zagospodarowania przestrzennego obowiązujących w poszczególnych miejscach.

### Rozdział 2. KONSTRUKCJA DOKUMENTU

#### 2.1 Struktura dokumentu

Dokument Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia składa się z sześciu części:

- I. Wstęp,
- II. Uwarunkowania,
- III. Wizja,
- IV. Kierunki,
- V. Kierunki - Karty jednostek urbanistycznych,
- VI. Synteza Studium.

W Części I przedstawiona jest ogólna filozofia dokumentu, opisana jest jego struktura, wyjaśnione jest znaczenie użytych terminów oraz ukazane są rodzaje i moc ustaleń Studium.

Część II stanowi zestawienie ogólnych uwarunkowań dla polityki przestrzennej Wrocławia. Zaczyna się ono od powiązań i relacji miasta z jego obszarem funkcjonalnym stanowiącym jego najbliższe otoczenie. Następnie przedstawiona jest syntetyczna diagnoza warunków i jakości życia w mieście. Kolejno scharakteryzowany jest stan struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, wartości kulturowe i przyrodnicze, systemu transportowego, mobilności oraz infrastruktury technicznej. Część



II kończy się rozdziałem określającym potrzeby i możliwości rozwoju miasta, przy uwzględnieniu analizy ekonomicznej, środowiskowej i społecznej, prognozy demograficznej, możliwości finansowych miasta oraz bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę.

W części III zwięźle zaprezentowano cele i podstawowe zasady polityki przestrzennej miasta.

W części IV w pierwszych trzech rozdziałach znajdują się opisy kierunków polityki przestrzennej dotyczące struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, przeznaczenia terenów oraz parametrów i wskaźników regulujących zagospodarowanie terenów. Kolejnych dziewięć rozdziałów przedstawia działy polityki przestrzennej miasta odnoszące się do dziewięciu dziedzin, którym przypisano szczególne znaczenie: zamieszkiwania, gospodarki i usług, zieleni i środowiska, rzek przepływających przez miasto, przestrzeni publicznych, kompozycji urbanistycznej, dziedzictwa kulturowego, zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury technicznej. W ramach określonej dziedziny przedstawiono zarówno jej szczególne uwarunkowania, jak i kierunki zagospodarowania przestrzennego. Ostatni trzynasty rozdział odnosi się do pozostałych kwestii, wynikających z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Odnosi się również do narzędzi i sposobów realizacji ustaleń Studium. Wskazuje obszary szczególnej koncentracji inwestycyjnej, jak również potrzebne działania miejskie prowadzące do powstania na nich kompletnych całości urbanistycznych. Opisane są tu również kompleksowe działania odnoszące się do zagospodarowania przestrzennego, w tym procesy rewitalizacji.

Część V opisuje jednostki urbanistyczne planowane na obszarze miasta. Każda jednostka ma swoją kartę, która, według tej samej systematyki, obejmuje określone dla niej uwarunkowania i kierunki, a także informacje o obowiązujących na jej obszarze ustaleniach Studium, znajdujących się w innych jego częściach. Ustalenia w nich zawarte mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od polityki ogólnomiejskich.

Część VI to synteza ustaleń Studium przedstawiona językiem niespecjalistycznym.

## 2.2 Słownik

### 1. Zastosowane skróty:

- a) AOW – Autostradowa Obwodnica Wrocławia,
- b) B+R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride,
- c) GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- d) ICT - technologia informacyjno-komunikacyjna,
- e) KPZK 2030 - Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030,
- f) K+R – parking w systemie Pocałuj i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Kiss&Ride,
- g) MEW – Małe Elektrownie Wodne,
- h) MPZP/PLAN MIEJSCOWY – Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego,
- i) ODW – Odrzańska Droga Wodna,
- j) OZE – Odnawialne Źródła Energii,
- k) P+G – parking w systemie Parkuj i Idź, w tłumaczeniu z angielskiego Park&Go,
- l) P+R – parking w systemie Parkuj i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Park&Ride,
- m) SDR – średniodobowe natężenie ruchu drogowego,
- n) Studium - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia,
- o) TBS - Towarzystwo Budownictwa Społecznego,
- p) WOŚ – Wrocławska Oczyszczalnia Ścieków,
- q) WrOF – Wrocławski Obszar Funkcjonalny,
- r) WWK – Wrocławski Węzeł Kolejowy,
- s) WWW – Wrocławski Węzeł Wodny,
- t) ZDiUM – Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta,

### 2. Przyjmuje się, że ilekroć w Studium mowa o:

- a) centrum handlowym, to oznacza nowoczesny obiekt handlowy o powierzchni najmu brutto wynoszącej ponad 5000 m<sup>2</sup>, posiadający minimum 10 lokali handlowych, centralnie zarządzany,
- b) domu handlowym, to oznacza położony w kontekście miejskim wyspecjalizowany budynek służący jako miejsce handlu detalicznego produktów jednego producenta lub należących do jednej branży,
- c) domu towarowym, to oznacza duży, najczęściej wielokondygnacyjny, sklep służący do wielobranżowego handlu detalicznego, mieszczący działy lub stoiska grupujące poszczególne typy towarów,
- d) dyskoncie, to oznacza sklep sprzedający towar w ograniczonym asortymencie, w tym z udziałem marek własnych, często bez wykładania artykułów na półki lecz bezpośrednio z opakowań zbiorczych umieszczonych na paletach transportowych,
- e) galerii handlowej, to oznacza część centrum handlowego, w której znajdują się mniejsze sklepy, zazwyczaj butikiki, zlokalizowane zwykle po obu stronach przejścia pieszego na jednym lub kilku poziomach,
- f) hali targowej, to oznacza obiekt handlowy, w którym poszczególne stoiska handlowe prowadzone są przez różne podmioty, przy czym stoiskom handlowym mogą towarzyszyć wyspecjalizowane punkty usługowe lub rzemieślnicze,
- g) handlu typu convenience, to oznacza niewielki obiekt handlowy, zazwyczaj położony w dzielnicach mieszkaniowych albo w innych dogodnych i często odwiedzanych punktach, oferujący głównie towary na bieżące potrzeby mieszkańców (gotowe, konfekcjonowane produkty spożywcze i napoje, towary codziennego użytku, popularne środki chemiczne i higieniczne),
- h) hipermarkecie (wielkopowierzchniowym obiekcie handlowym – WOH), to oznacza obiekt handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży większej niż 2000 m<sup>2</sup>, mieszczący sklep samoobsługowy z przewagą artykułów spożywczych i artykułów codziennego użytku, zajmujący więcej niż połowę powierzchni sprzedaży wraz z zespołem wyspecjalizowanych sklepów i usług lub sklep samoobsługowy wyspecjalizowany w określonej grupie towarów z wyjątkiem artykułów spożywczych,
- i) historycznym lub wartości historycznej, to oznacza, że przedmiot lub jego cecha tak określona stanowi dziedzictwo kulturowe,
- j) obszarze zakłócenia tworzywa, to oznacza obszary w znacznej części zagospodarowane, nieposiadające czytelnej struktury przestrzennej, w których układ obiektów i elementów kompozycyjnych, w tym ich forma lub rodzaj, powodują dysharmonię wyznaczonego układu kompozycyjnego,
- k) parkingu dla rowerów, to oznacza miejsce postojowe lub ich zgrupowanie przeznaczone na czasowy lub stały postój rowerów,
- l) parkingu przyulicznym, to oznacza odkryte miejsce postojowe lub ich zgrupowanie będące elementem pasa drogowego, przy czym każde z tych miejsc dostępne jest bezpośrednio z przyległej ulicy,
- m) parkingu samodzielnym jednopoziomowym, to oznacza jednokondygnacyjną budowlę lub budynek przeznaczony do przechowywania samochodów; parkingi te mogą występować jako podziemne, nadziemne lub częściowo zagłębione; szczególnym przypadkiem takiego parkingu jest tzw. garaż indywidualny lub parking terenowy otwarty przykryty wiatą,
- n) parkingu samodzielnym wielopoziomowym, to oznacza wielokondygnacyjną budowlę lub budynek przeznaczony do przechowywania samochodów, w którym podstawowej funkcji parkingowej może towarzyszyć funkcja uzupełniająca,
- o) parkingu terenowym otwartym, to oznacza jednopoziomowe odkryte miejsce postojowe lub ich zgrupowanie opierające się na gruncie i nie będące elementem pasa drogowego;
- p) parkingu wbudowanym, to oznacza część budynku przeznaczoną do przechowywania samochodów, w którym funkcja parkingowa zwykle jest wynikiem zapotrzebowania tego obiektu na miejsca postojowe; parkingi te mogą występować jako podziemne lub

- nadziemne, jedno- lub wielopoziomowe; szczególnym przypadkiem parkingu wbudowanego jest również garaż indywidualny lub ich zespół zintegrowany z budynkiem mieszkalnym na działce zabudowy jednorodzinnej,
- q) przeznaczeniu, to oznacza listę funkcji, które jako jedyne są dopuszczone na danym obszarze,
  - r) targowisku, to oznacza teren urządzony i przystosowany do handlu na otwartej przestrzeni (plac targowy), o charakterze spontanicznym lub zorganizowanym, umożliwiającym swobodny, bezpośredni kontakt handlowca z klientem,
  - s) trasie rowerowej, to oznacza czytelny i spójny ciąg rozwiązań technicznych, zapewniający bezpieczny i wygodny ruch rowerowy, na który mogą składać się: wydzielone drogi rowerowe, ścieżki rowerowe, pasy rowerowe, ulice w strefach ograniczonej prędkości, ulice w strefach zamieszkania, drogi wewnętrzne oraz inne podobne,
  - t) tworzywie, to oznacza obiekty i elementy kompozycyjne tworzące, kształtujące poszczególne układy kompozycyjne,
  - u) supermarkecie, to oznacza obiekt handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży od 400 m<sup>2</sup> do 2000 m<sup>2</sup>, mieszczący sklep samoobsługowy z przewagą artykułów spożywczych i artykułów codziennego użytku, zajmujący więcej niż połowę powierzchni sprzedaży wraz z zespołem wyspecjalizowanych sklepów i usług lub sklep samoobsługowy wyspecjalizowany w określonej grupie towarów z wyjątkiem artykułów spożywczych,
  - v) śródmiejskim obiekcie handlowym, to oznacza obiekt usługowy z wyraźną przewagą handlu detalicznego, którego wielkość może przekraczać 2000 m<sup>2</sup>, odznaczający się bardzo wysokim poziomem rozwiązań architektonicznych, dostosowany do śródmiejskiego charakteru otoczenia, liczący powyżej dwóch kondygnacji, przy czym udział handlu artykułami spożywczymi jest niewielki, a oprócz powierzchni handlowych w obiektach tych mieszczą się także powierzchnie biurowe i parkingi dla klientów,
  - w) willi miejskiej, to oznacza budynek mieszkalny wielorodzinny wolnostojący z jedną klatką schodową, o powierzchni zabudowy nie większej niż 300 m<sup>2</sup>, liczbie kondygnacji nadziemnych nie większej niż 3, oraz o wymiarze pionowym nie większym niż 12 m dla budynku z dachem płaskim i nie większym niż 15 m dla budynku z dachem stromym, odznaczający się wysokim poziomem rozwiązań architektonicznych całej bryły, usytuowany na terenie przeznaczonym w formie ogrodu lub zespołu ogrodów przynależnych do poszczególnych mieszkań,
  - x) woonerfie, to oznacza rodzaj ulicy, w założeniu przestrzeni publicznej, położonej w strefie zurbanizowanej, przede wszystkim mieszkaniowej, gdzie kładzie się nacisk na wysoki poziom bezpieczeństwa, uspokojenie ruchu i wysokie walory estetyczne przy zachowaniu miejsc parkingowych i funkcji komunikacyjnej z priorytetem dla pieszych i rowerzystów, lecz bez podziału przestrzeni na jezdnię i chodniki.

### 2.3 Moc ustaleń

W Studium znajdują się dwa podstawowe rodzaje ustaleń: uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego i kierunki zagospodarowania przestrzennego.

Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego, nazywane dalej uwarunkowaniami, są to czynniki i przesłanki niezależne od władz miasta, które należy uwzględnić w polityce przestrzennej miasta.

Uwarunkowania wynikają z obecnego i przewidywanego występowania rozmaitych zjawisk, takich jak między innymi cechy fizjograficzne terenu, jego zagospodarowanie, stan środowiska, zachowania przestrzenne i preferencje mieszkańców, własność terenu, rozkład cen gruntu, stan prawny w kraju i w mieście, zagospodarowanie i rozwój przestrzenny na obszarach otaczających miasto, położenie w kraju i w Europie, prognozy ekonomiczne, tradycja planistyczna, obowiązujące rozstrzygnięcia władz miasta oraz ponadlokalne zadania publiczne.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego, zwane dalej kierunkami, stanowią sformułowanie szczegółowych celów polityki przestrzennej i sposobów ich realizacji. W treści kierunków wyróżnia się:

- a) **nakazy**, gdy użyte zostały następujące sformułowania: *ustala się, należy [coś uczynić], uznaje się, wyznacza się, obowiązuje, wymaga się, ma być, musi być, powinien*,
- b) **zakazy**, gdy użyte zostały następujące sformułowania: *zakazuje się, nie należy*,
- c) **dopuszczenia**, oznaczające zezwolenie na określony stan, czynność, kierunek, gdy użyte zostały następujące sformułowania: *dopuszcza się, można [coś uczynić]*
- d) **ograniczenia**, gdy użyto sformułowania: *dopuszcza się wyłącznie*, które wraz z nadaniem zezwolenia stanowi jednocześnie zakaz wystąpienia innych rozwiązań w ramach przedmiotu, którego dotyczy zapis,
- e) **dyspozycje**, oznaczające obowiązek dążenia do osiągnięcia określonego celu, gdy użyte zostały następujące sformułowania: *należy dążyć, dąży się, planuje się*,
- f) **postulaty**, będące sugestiami i rekomendacjami, gdy użyte zostały następujące sformułowania: *postuluje się, zaleca się, preferuje się, proponuje się, wskazuje się, popiera się, wspiera się*.

Plan miejscowy nie narusza ustaleń Studium, jeżeli jest zgodny ze wszystkimi zawartymi w nim nakazami, zakazami, dopuszczeniami.

Jeżeli w planie miejscowym rozszerza się zakres zakazów ustalonych w kierunkach Studium lub wprowadza się inne zakazy, to nie skutkuje to niezgodnością planu miejscowego ze Studium lub naruszeniem ustaleń Studium przez plan miejscowy.

Przyjmuje się, że miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie narusza ustaleń Studium wtedy, gdy rozszerza zakres danego zakazu lub wprowadza nowe zakazy, o ile nie jest to zakazane w Studium.

Ustalenia stanowiące zakazy, nakazy i dopuszczenia są w tekście Studium w miarę możliwości wyodrębnione.

Synteza Studium nie zawiera uwarunkowań i kierunków, lecz informacje o uwarunkowaniach i kierunkach zawartych w Studium. Synteza Studium nie stanowi podstawy do rozstrzygnięcia o zgodności planu miejscowego i innych aktów prawa miejscowego ze Studium.

W Studium nie przytacza się powszechnie obowiązujących przepisów prawnych. Przywołuje się natomiast akty prawa lub odsyła się do nich.

Ponieważ Studium nie jest aktem prawa powszechnie obowiązującego, w tekście dokumentu poza uwarunkowaniami i kierunkami zawarte są treści informacyjne, wyjaśnienia, uzasadnienia przyjętych rozwiązań, opisy metod postępowania i inne treści nie mające charakteru normatywnego.

W Studium pod pojęciem plan miejscowy rozumie się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – akt prawa miejscowego powszechnie obowiązującego, którego uchwalenie należy do wyłącznej właściwości rady gminy.

UWARUNKOWANIA

## II. UWARUNKOWANIA

### Rozdział 1. WROCŁAW NA TLE

Wrocław jest rdzeniem Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, który pełni funkcję ośrodka usługowego, zapewniającego obsługę nie tylko mieszkańców samego miasta, ale także otaczającego go obszaru. Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030 podkreśla znaczenie zintegrowanego podejścia terytorialnego. Wrocław jest wymieniony jako jeden z najważniejszych polskich ośrodków metropolitalnych. Zgodnie z typologią obszarów funkcjonalnych, Wrocław stanowi część miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego.

Mianem tym określa się obszar funkcjonalny obejmujący miasto będące siedzibą władz samorządu województwa lub wojewody oraz bezpośrednio powiązane z nim otoczenie. Prace nad określeniem granic tego obszaru trwały od 1999 r. Nasilające się konflikty przestrzenne i funkcjonalne oraz potrzeba określenia wspólnych priorytetów inwestycyjnych na lata 2014-2020, doprowadziły w 2015 r. do delimitacji Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia. Przyjęto program wspólnego działania, który ma istotne znaczenie dla polityki przestrzennej województwa. Celem tych działań jest wzmocnienie powiązań funkcjonalnych i przestrzennych strefy węzłowej, którą jest Wrocław ze strefą jego bezpośredniego oddziaływania. Powiązania te charakteryzują się ścisłymi i stałymi związkami. Delimitacji WrOF-u dokonano po przeprowadzeniu szeregu analiz opartych o mierniki strukturalne (m.in. gęstości zaludnienia, zmiany liczby ludności czy bilansu liczby mieszkań oddanych do użytku), zależności funkcjonalno-przestrzennej oraz jego docelowej struktury. Za podstawową jednostkę delimitacji przyjęto gminę. Ostatecznie w obszarze WrOF-u znalazły się 3 gminy miejskie: Wrocław, Oleśnica oraz Oława, 9 gmin miejsko-wiejskich: Trzebnica, Środa Śląska, Prusice, Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny, Kąty Wrocławskie, Sobótka, Siechnice, Jelcz-Laskowice i 15 gmin wiejskich: Oleśnica, Oława, Żórawina, Kobierzyce, Kostomłoty, Miękinia, Wisznia Mała, Długołęka, Czernica, Zawonia, Dobroszyce, Domaniów, Borów, Jordanów Śląski, Mietków. Jest to zbiór jednostek samorządu terytorialnego, skupionych koncentrycznie wokół Wrocławia.

Położenie Wrocławia od wieków predestynowało miasto do rozwoju jako dominującego ośrodka w regionie. W szczególności miała na to wpływ jego lokalizacja przy głównych szlakach komunikacyjnych, przebiegających ze wschodu na zachód i z północy na południe, które w tym właśnie miejscu przecinają największą rzekę regionu. Naturalną konsekwencją rozwoju miasta, jako stolicy regionu, jest uznanie miasta jako rdzenia WrOF-u. To tu koncentrują się funkcje wyższego rzędu, związane z administracją, biznesem, gospodarką i handlem o ponadkrajowej atrakcyjności inwestycyjnej, kulturą oraz nauką skupiającą się na szkolnictwie wyższym i innowacyjności ośrodków badawczo-naukowych. Za pośrednictwem Wrocławia dochodzi do kontaktów instytucjonalnych, pomiędzy innymi regionami i pozostałymi miastami metropolitalnymi. Przebiegające przez miasto drogi międzynarodowe podnoszą ekonomiczną rangę Wrocławia i wzmacniają jego handlowo-logistyczną funkcję w skali europejskiej. Rozwijający się stale Port Lotniczy symbolicznie i dosłownie zbliża miasto oraz region do Europy i świata, podnosząc atrakcyjność biznesową i turystyczną. Wrocław dopiero od kilku lat stanowi rozwinięty nowoczesny węzeł komunikacyjny, którego głównymi elementami są dwie krzyżujące się autostrady i nowe lotnisko. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej podnosi rangę miasta i jednocześnie wpływa na wzmocnienie ruchów migracyjnych w skali regionu, kraju i Europy, co stawia przed miastem zupełnie nowe wyzwania. Niewystarczająco wykorzystanym potencjałem transportowym w obszarze Wrocławia i jego otoczeniu są rzeki i linie kolejowe. Ich wzmocnienie otworzyłoby nowe możliwości przed miastem i pozytywnie wpłynęło na rozwój regionu. Problemem WrOF jest brak spójności funkcjonalno-przestrzennej na styku miasta i gmin. Brak spójności w prowadzeniu polityk przestrzennych w sąsiednich gminach powoduje niejednokrotnie konflikty pomiędzy funkcjami mieszkaniową, aktywności gospodarczej, usługową, a w szczególności komunikacyjną. Generuje także problemy z zachowaniem ciągłości terenów zieleni. Wyzwaniem staje się więc również zintegrowanie polityk przestrzennych Wrocławia z sąsiednimi gminami.



## Rozdział 2. WARUNKI I JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW

Poczucie zadowolenia Wrocławian z miasta i najbliższego otoczenia utrzymuje się od lat na wysokim poziomie, co potwierdzają badania przeprowadzone w 2014 r. na potrzeby „Wrocławskiej Diagnozy Społecznej”. Według niej ogólna jakość życia w mieście i możliwości zaspokojenia potrzeb oceniane są dobrze. Na ten stan rzeczy miało wpływ wiele czynników nie tylko społecznych i ekonomicznych, ale coraz większego znaczenia nabrały w ostatnich latach także aspekty przyrodnicze, środowiskowe czy kulturowe. Biorąc pod uwagę, że podnoszenie komfortu życia jest naturalnym celem społeczeństwa, kluczowe jest przygotowanie regulacji zaspokajających potrzeby jak największej grupy mieszkańców w jak najszerszym zakresie. W ostatnich latach szczególnie mocno zauważalne były działania w sferze ponadlokalnej, które dotyczyły głównie Starego Miasta i Śródmieścia. Po spektakularnej modernizacji wrocławskiego Rynku i Placu Solnego, nową jakością uzyskały przestrzenie publiczne takie jak: Promenada Staromiejska, nadrzeczne bulwary, wyspy, place i średniowieczne ulice. Wrocław wzbogacił się o nowe obiekty usługowe o znaczeniu ogólnomiejskim, które sprzyjają organizacji atrakcyjnych wydarzeń kulturalnych i sportowych. Po nasyceniu się tkanki staromiejskiej działania dotyczące poprawy jakości życia zaczęły rozlewać się na inne dzielnice miasta. Dzięki projektom rewitalizacyjnym udało doprowadzić się do aktywizacji na wielu płaszczyznach śródmiejskie osiedle Nadodrze czy dawne małe miasteczko Psie Pole. Dlatego też sferą wymagająca dalszego doskonalenia jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców na poziomie lokalnym, gdzie istotne staje się stworzenie coraz wyższych standardów w zakresie zamieszkiwania, pracy oraz spędzania wolnego czasu. Szczególnie ważne są kwestie dotyczące codziennych aktywności i wypoczynku, a także związanych z tym potrzeb w zakresie przemieszczania się po mieście. Sprzyjające warunki do kontaktowania się z drugim człowiekiem, przebywanie w estetycznych i ciekawych przestrzeniach, możliwość obcowania z naturą, bliskość do usług oraz szybkie i dogodne warunki transportowe to priorytetowe wyzwania na najbliższe lata.

### 2.1 Zamieszkiwanie

Na ocenę jakości zamieszkiwania składają się uwarunkowania, zarówno materialne, jak i elementy społeczne np.: odpowiednia lokalizacja, skomunikowanie z innymi częściami miasta, architektura, walory funkcjonalne i estetyczne mieszkań, stopień nasycenia infrastrukturą społeczną czy handlowo-usługową, występowanie zieleni, urządzenie otwartych przestrzeni wspólnych czy miejsc wypoczynku i rekreacji.

Wrocław jest miastem o zróżnicowanych typach zabudowy mieszkaniowej. Historyczne układy śródmiejskie (np. Stare Miasto, Ołbin, Kleczków, Przedmieście Oławskie, Huby, Plac Grunwaldzki) wywodzące się głównie z XIX w. o zwartej kwartałowej zabudowie, stanowią główny trzon miasta, odznaczający się przemieszaniem funkcji mieszkaniowej i usługowej. Z kolei osiedla kameralne (takie jak Sępolno, Biskupin, Zalesie, Grabiszyn, Oporów, Karłowice, Borek) łączą różne formy zabudowy i mają zazwyczaj czytelny układ przestrzenny oraz kompletną strukturę funkcjonalną. Osiedla wielorodzinne blokowe z lat 70. i 80. (te mniejsze np. Popowice Południe, Zawidawie, Zakrzów i te większe np. Nowy Dwór, Kozanów, Popowice) cechują się średnio wykształconą strukturą funkcjonalno-przestrzenną, w tym często słabo wyposażone są w usługi. Nowe, czyli powstałe po 1990 r., osiedla mieszkaniowe wielorodzinne (np. osiedle „Cztery Pory Roku” w rejonie ulicy Vivaldiego, osiedle w rejonie ulicy Zwycięskiej, osiedle w rejonie ulicy Przyjaźni, osiedle „Olimpia Port” w rejonie ulicy Swojczyckiej) charakteryzują się wyraźnym układem przestrzennym o dużej intensywności zabudowy i niskim dostępie do usług publicznych czy terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Nowe osiedla mieszkaniowe jednorodzinne (np. Wojszyce, Widawa, Maślice Małe, Strachocin-Wojnow) wyróżnia spójna kompozycja przestrzenna i niekompletna struktura funkcjonalna. We Wrocławiu są również 3 osiedla małomiasteczkowe - Brochów, Leśnica i Psie Pole - o w pełni wykształconej strukturze funkcjonalno-przestrzennej z szeroką ofertą usługową i centrami lokalnymi oraz osiedla powstałe na bazie dawnych wsi (np. Jerzmanowo - Jarnottów, Lipa Piotrowska, Kowale, Świniary, Bieńkowice) z historycznym układem przestrzennym.

Przedwojenne kamienice stanowią znaczną część zasobu mieszkaniowego gminy Wrocław. Komunalny zasób mieszkaniowy w roku 2015 wynosił prawie 48 tys. lokali mieszkalnych, co stanowi ok. 13% całego zasobu mieszkaniowego miasta. Poprzez "Program 100 kamienic" czynszowe kamienice od 2007 r. poddawane były procesowi rewitalizacji, dzięki któremu do 2011 r. zostało wyremontowanych około 150 gminnych budynków. Od roku 2012 remonty zabytkowych wrocławskich budynków realizowane są w ramach „Programu Rewitalizacji Wrocławskich Kamienic”. Kompleksowymi programami rewitalizacyjnymi w sferze społecznej, funkcjonalno-przestrzennej i środowiskowej objęto również Psie Pole wraz z odbudową rynku, Nadodrze czy Przedmieście Oławskie. Efektami szeroko zakrojonych działań na tych obszarach jest przede wszystkim podniesienie jakości życia mieszkańców i ich integracja, a także aktywizacja gospodarcza i ekonomiczna, przekształcenie tkanki urbanistycznej oraz poprawa jakości lokalnych przestrzeni ogólnodostępnych i środowiska.

Nowe inwestycje mieszkaniowe powstają właściwie na terenie całego Wrocławia, niemniej jednak szczególna dynamika rozwoju budownictwa zauważalna jest w obrębie 22 rejonów miasta: Brochowa, Browaru Piastowskiego, Gaju, Jagodna, Kępy Mieszcząńskiej, Kleciny, Kminkowej, Krzyków, Leśnicy, Maślic, Muchoboru, Nyskiej, Olimpii Port, Ołtaszyna, Promenad Wrocławskich, Psiego Pola, Sołtysowic, Stabłowic-Wojanowskiej, Wojszyc, Wuwy 2, Zwycięskiej i Zakrzowa. W 2015 r. całość zasobów mieszkaniowych we Wrocławiu wyniosła łącznie 302,6 tys. mieszkań. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w 2015 r., tj. 70,2 m<sup>2</sup>, jest wyższa niż średnia krajowa dla miast, ale nieco niższa niż dla samego województwa dolnośląskiego. Na jednego mieszkańca Wrocławia przypada przeciętnie 33,4 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej i z roku na rok wskaźnik ten wzrasta. W mieście stale rośnie liczba nowych mieszkań oddanych do użytkowania. Według danych GUS w 2015 r. inwestorzy otrzymali blisko 370 pozwoleń na budowę ponad 800 budynków mieszkalnych, w tym na 426 budynków jednorodzinnych. Liczba mieszkań, które otrzymały pozwolenie na budowę, przekroczyła 9,5 tys. Warunki mieszkaniowe scharakteryzowane poprzez ww. wskaźniki stawiają Wrocław w czołówce miast w Polsce. Zapowiadają także, że w najbliższych latach należy spodziewać się tendencji wzrostowych w tym zakresie, co ma istotne znaczenia dla określenia bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową.

Ze względu na różny stopień wykształcenia struktur funkcjonalno-przestrzennych wrocławskich osiedli, powinno dążyć się do poprawy ich standardów mieszkaniowych poprzez stworzenie odpowiednich ram zamieszkiwania uwzględniających dziedzictwo kulturowe, kompozycję przestrzenną, walory przyrodnicze, wykreowanie centrów lokalnych i innych przestrzeni publicznych sprzyjających integracji wspólnoty czy zapewnienie odpowiedniej komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym w szczególności transportu zbiorowego. W kontekście postępującej urbanizacji, połączonym z jednoczesnym odpływem mieszkańców na peryferia Wrocławia i poza miasto, pojawiły się problemy narastającej liczby samochodów przyjeżdżających codziennie do centrum miasta oraz z parkowaniem. Według mieszkańców skomunikowanie jest ważnym kryterium oceny atrakcyjności miasta. Wrocławska komunikacja miejska zaspokaja potrzeby ludności z obszarów położonych najbliżej centrum, natomiast poprawy wymaga spełnienie oczekiwań mieszkańców z dalszych rejonów miasta. Środki ponoszone na rozwój komunikacji zbiorowej są jednym z głównych wydatków budżetowych. Miasto rokrocznie poprawia i rozwija infrastrukturę rowerową, budowane są ścieżki rowerowe, ulice stają się bardziej przyjazne dla rowerów i pieszych. Budowane są parkingi przesiadkowe "Park and Ride" P+R czy „Bike and Ride” B+R (system parkingów dla rowerów, który umożliwia bezpieczne pozostawienie swojego roweru i kontynuację dalszej podróży przy użyciu publicznego transportu zbiorowego). W mieście rozwijany jest transport zintegrowany, wspomagany przez Inteligentne Systemy Transportowe. Ponadto organizowane są konkursy w ramach projektu „Zielone Tętnice Wrocławia”, na mocy których główne arterie miasta mają się zazielenić, wykreować atrakcyjne dla mieszkańców miejsca publiczne, przyczynić się do złagodzenia negatywnych skutków ruchu ulicznego i korzystnie wpłynąć na rozwój różnego rodzaju działalności w ich otoczeniu.

Należy także podkreślić, że w przypadku Wrocławia ważną rolę dla jednostek osiedleńczych pełnią rzeki. Dzięki uwarunkowaniom środowiskowym i przyrodniczym Odra, Oława, Ślęza, Bystrzyca, Widawa, Ługowina i Dobra nabierają coraz większego znaczenia w poprawie jakości życia w mieście.

Często bowiem realizują one potrzeby mieszkańców w zakresie rekreacji i wypoczynku nie tylko na poziomie lokalnym. Obecna aktywizacja rzek motywuje do dalszych działań i wsparcia rozwoju funkcjonalnego, a tym samym kształtowania tożsamości miasta jako miasta nadrzecznego. Szczególnie istotne to staje się w momencie, gdy Wrocław stara się o status „Zielonej Stolicy Europy”. Tytuł ten przyznawany jest za działania w zakresie ochrony środowiska i inicjatyw na rzecz podniesienia standardów ekologicznych. Poprawienie jakości życia, w tym poprawy zdrowia i dobrobytu mieszkańców dotyczy nie tylko terenów zieleni i środowiska, ale też działań na rzecz lepszego zarządzania infrastrukturą, w tym gospodarką odpadami i transportem miejskim.

Mając na uwadze starania o status „zielonej stolicy”, Wrocław bierze udział w nowatorskim projekcie Ministerstwa Środowiska na opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, którego głównym celem jest ocena wrażliwości na zmiany klimatu 44 największych polskich miast i zaplanowanie działań adaptacyjnych, adekwatnych do zidentyfikowanych zagrożeń. Wdrożenie miejskich planów adaptacji (MPA) realnie zmienia codzienność mieszkańców miast. Zmodernizowane systemy ochrony przeciwpowodziowej, efektywne schematy gospodarowania zasobami wodnymi czy rozwój systemów informowania i ostrzegania przed zagrożeniami, zwiększy poczucie bezpieczeństwa wśród Wrocławian. Estetyczne zmiany w infrastrukturze miejskiej i na terenach zieleni, obniżenie ryzyka termicznego, polepszenie warunków mieszkaniowych i inwestycyjnych wpłynie na komfort życia w mieście i ograniczenie ryzyka, które płynie ze skutków zmian klimatu.

## 2.2 Gospodarka i usługi

Wrocław jest jednym z największych i najatrakcyjniejszych miejsc pracy w Polsce. Wzrost liczby pracujących, szczególnie w usługach, przyczynia się do wzrostu poziomu życia mieszkańców. Rośnie udział usług, w tym specjalistycznych, ale też wciąż mocna i różnorodna pozostaje baza przemysłowa.

### 1. Gospodarka

Ważnymi gałęziami przemysłu są: środki transportu, elektronika użytkowa, farmaceutyka, biotechnologia, informatyka oraz produkcja sprzętu AGD i RTV. Silną pozycję zajmują usługi z zakresu informacji i komunikacji, finansowo-księgowo, informatyczne oraz zaliczane do grupy działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej. Zyskują także na znaczeniu usługi związane z rozrywką, wypoczynkiem i rekreacją. Gospodarka w mieście w znacznym zakresie staje się nowoczesna, a dużą rolę zaczynają odgrywać czynniki powiązane z innowacjami i nauką. Wrocław jest trzecim pod względem liczby studentów ośrodkiem akademickim w Polsce, w którym uczy się ponad 120 tysięcy studentów. Od wielu lat posiada sprzyjające warunki do rozwoju nauki i szkolnictwa wyższego, predestynuje do miana miasta "Wrocław - europejskie miasto nauki".

Miasto wspiera rozwój małych i średnich przedsiębiorstw, w tym także powstawanie lokalnych działalności typu start-up. Ważną rolę w gospodarce miasta pełnią parki naukowo-biznesowe, przemysłowo-technologiczne oraz ośrodki innowacji i przedsiębiorczości (m.in. Wrocławski Park Przemysłowy, Wrocławski Park Technologiczny, Dolnośląski Park Nauki i Innowacji, Dolnośląski Inkubator Naukowo-Technologiczny), które mają charakter ponadregionalny. Są one bazą dla miasta i całego regionu do rozwoju firm, przyczyniając się do współpracy i pozyskania nowych inwestorów. Ważnymi instytucjami, które mają wpływ na rozwój innowacyjności w mieście są także Wrocławskie Centrum Badań EIT+, Dolnośląski Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości i Akademickie Inkubatory Przedsiębiorczości, które działają na terenie kilku uczelni wyższych. Zadaniem Akademickich Inkubatorów Przedsiębiorczości jest wsparcie dla studentów i absolwentów wyższych uczelni w założeniu i prowadzeniu własnej firmy.

### 2. Usługi społeczne

Dostępność, wysoki poziom oraz szeroki zakres bazy usług publicznych, odpowiednio dopasowany do struktury demograficznej na danym obszarze, jest znaczącym elementem wpływającym na komfort życia czy nawet wzrost liczby mieszkańców miasta. Wrocław stale rozwija

sieć placówek usługowych zharmonizowaną z aktualnymi i przyszłymi trendami demograficznymi, które wpływają na stopień zadowolenia z miejsca zamieszkania. Dogodny dostęp do usług społecznych takich jak: edukacja i wychowanie przedszkolne, ochrona zdrowia czy pomoc społeczna, kultura, turystyka i rekreacja oraz bezpieczeństwo publiczne, determinuje podwyższenie poziomu jakości życia.

Miasto uzupełnia sieć placówek opiekuńczych sprawujących opiekę nad dziećmi do lat 3 poprzez budowę nowych obiektów żłobkowych oraz dofinansowanie do miejsc w placówkach niepublicznych (żłobki i kluby dziecięce). W 2015 r. odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach wynosił 22,3%. W 2014 r. na terenie Wrocławia wychowaniem przedszkolnym objęto 21 080 dzieci, co stanowiło 91% ogółu dzieci w grupie wiekowej 3-6 lat. Edukacja przedszkolna realizowana jest w przedszkolach, oddziałach przedszkolnych, w szkołach podstawowych oraz w innych formach obejmujących punkty wychowania przedszkolnego. Wskutek niżu demograficznego liczba uczniów w niektórych szkołach systematycznie spada, niemniej jednak na terenach inwestycji mieszkaniowych powstają nowe obiekty oświatowe. W 2015 r. na terenie miasta funkcjonowało 114 szkół podstawowych, do których uczęszczało 34 673 uczniów.

Jednym z kluczowych czynników decydujących o poziomie jakości życia jest wygodny oraz szybki dostęp do usług ochrony zdrowia. W mieście prowadzi się prace mające na celu polepszenie dostępności do szpitali i placówek zdrowia względem poszczególnych obszarów zamieszkiwania. Budowane są nowe placówki szpitalne oraz powstają centra usług medycznych, które często mają charakter ponadlokalny. Wskutek czynników społeczno-demograficznych w mieście, powiększa się grupa seniorów, dla których skierowana jest specjalna oferta usług opiekuńczych, kulturalnych i społecznych. Powstają kluby seniora, Uniwersytety Trzeciego Wieku, rozwijane są programy międzypokoleniowe, rośnie liczba miejsc przyjaznych seniorom, wolnych od barier komunikacyjnych i architektonicznych. Sektor usług medycznych odgrywa istotną rolę nie tylko w funkcjonowaniu miasta i jego mieszkańców, ale jednocześnie oddziałuje na sytuację społeczno-ekonomiczną. Odnosi się do wpływu systemu usług medycznych na podnoszenie poziomu zdrowia mieszkańców, ale również dział ten jest jednym ze znaczących obszarów gospodarki, stanowiąc siłę napędową badań i innowacji w mieście. W obliczu zachodzących procesów demograficznych oraz zmieniających się potrzeb w zakresie specjalistycznej opieki zdrowotnej rola sektora zdrowia systematycznie wzrasta, a wraz z nim jego wpływ na proces rozwoju miasta oraz realizacji celów społecznych sprzyjających podwyższaniu jakości życia mieszkańców.

Poczucie bezpieczeństwa jest jedną z podstawowych potrzeb człowieka, ma zatem ścisły związek z jakością życia, zarówno w odniesieniu do jednostki, jak i grup społecznych, w których jednostki te funkcjonują. W celu poprawy bezpieczeństwa w mieście działają: Komenda Miejska Policji, Komenda Straży Miejskiej oraz Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu, które swoim zakresem działań obejmują obszar miasta Wrocławia i powiatu wrocławskiego. Na terenie miasta Wrocławia działa osiem Jednostek Ratowniczo-Gaśniczych, działa pięć grup specjalistycznych: Ratownictwa Wodnego, Ratownictwa Chemicznego, Ratownictwa Technicznego, Ratownictwa Wysokościowego, Ratownictwa Poszukiwawczo-Ratowniczego. Miasto posiada system monitoringu wizyjnego. Funkcjonowanie i struktura służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w mieście opierają się na zasadzie rejonizacji, w związku z czym placówki związane z usługami bezpieczeństwa lokalizowane są możliwie najbliżej najbardziej zaludnionych obszarów zabudowy mieszkaniowej oraz w miejscach o wysokim współczynniku zdarzeń wymagających interwencji odpowiednich służb. Realizowane przez samorząd Wrocławia oraz poszczególne służby działania w aspekcie bezpieczeństwa mieszkańców Wrocławia mają charakter kompleksowy, integrując funkcjonowanie poszczególnych instytucji w spójne i skoordynowane procedury zarówno w zakresie interwencyjno- prewencyjnym jak i profilaktycznym. Tak realizowane działania w dużej mierze przyczyniają się do zwiększenia stopnia poczucia bezpieczeństwa społeczności lokalnej. Duże znaczenie odgrywa tu Program Poprawy Bezpieczeństwa we Wrocławiu w latach 2013 – 2016 tworząc odpowiednie warunki i podstawy dla zorganizowanego i zintegrowanego współdziałania z władzami samorządowymi poszczególnych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne. Zgodnie z danymi z Wrocławskiej Diagnozy Społecznej, według opinii respondentów, mieszkańcy oraz

osoby przyjezdne przebywając w miejscach publicznych we Wrocławiu mogą czuć się bezpiecznie. Na poprawę bezpieczeństwa wpływają ukierunkowane działania zapewniające bezpieczeństwo socjalne, programy prewencyjne, monitoring miejski.

### 3. Kultura

Wrocław jest nie tylko centrum życia gospodarczego, ale również ośrodkiem i centrum życia kultury, ośrodkami aktywności artystycznej, naukowej czy edukacyjnej. Dostęp do tego typu usług przyczynia się do oceny jakości życia w mieście.

Wrocławski zespół historycznego centrum i Hala Stulecia zostały uznane przez Prezydenta RP za pomnik historii, a Hala Stulecia wraz z otoczeniem wpisana jest na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Wrocław posiada nowoczesny wielofunkcyjny budynek koncertowy Narodowe Forum Muzyki, Operę Wrocławską, ZOO z Afrykarium (z pierwszym w Polsce oceanarium), Hydropolis, Centrum Historii Zajezdnia, Muzeum Miejskie w kilku lokalizacjach oraz liczne różnotematyczne muzea, galerie, teatry (m.in. Capitol, Polski, Współczesny, Lalek), kina i inne ośrodki kultury rozmieszczone na terenie całego miasta.

Wrocław, pełniący w roku 2016 rolę Europejskiej Stolicy Kultury, stale zapewnia mieszkańcom i turystom różnorodność wydarzeń i przedsięwzięć kulturalnych. Wydarzenia artystyczne, festiwale, koncerty i imprezy organizowane są przez instytucje kultury oraz odbywają się w przestrzeni miejskiej. Programy kulturalne, społeczne i edukacyjne skierowane są do mieszkańców Wrocławia i turystów. Odbywają się tu imprezy o randze regionalnej, ogólnopolskiej i międzynarodowej, które mają swoje wieloletnie tradycje. Rozbudowa oraz unowocześnienie instytucji kultury zapewnia rozwój i podniesienie jakości oferty kulturalnej. Istotnym dla dalszego rozwoju kulturalnego miasta jest propagowanie i reklamowanie przedsięwzięć kulturalnych w kraju i za granicą.

Na mapie Wrocławia jest także kilka punktów, które po udanych działaniach rewitalizacyjnych, funkcjonują prowadząc działania kulturalne, edukacyjne i społeczne (Centrum Rozwoju Zawodowego Krzywy Komin, Nadodrzańskie Centrum Wsparcia czy Pracownia Projektów Międzykulturowych „Zajezdnia” przy ul. Legnickiej), a podobne miejsca powstaną niedługo na rewitalizowanym Przedmieściu Oławskim. Uzupełnieniem tej oferty będzie powstające w nieczynnej zajezdni Dąbie na Biskupinie, Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych. Przygotowany pakiet usług społeczno-edukacyjno-rekreacyjnych będzie skierowany przede wszystkim dla mieszkańców pobliskich osiedli.

Wrocławskie instytucje kultury są skupione w centrum miasta, ale stale rozwijana jest sieć placówek kulturalnych na peryferyjnych osiedlach, gdzie ważny jest łatwy dostęp do kultury w miejscu zamieszkania. Powstają lokalne centra kultury, które dobrze zaprojektowane, stają się miejscami spotkań wzmacniającymi lokalną tożsamość (np. Centrum Kultury "Zamek", Centrum Kultury „Fama” na Psim Polu, klub „Formaty” na Muchoborze Wielkim).

Uzupełnieniem oferty kulturalnej miasta są biblioteki miejskie, które zmieniają swoje oblicze. Wrocławskie biblioteki to nie tylko miejsca wypożyczania książek i czytelnie, to również miejsca, które zapewniają dostęp do szerokopasmowego internetu i multimediów, ale przede wszystkim to wielofunkcyjne miejsca spotkań. Realizowane są tu m.in. takie projekty jak: kursy komputerowe dla seniorów, „Biblioteka malucha”, „Biblioteka Plenerowa” „Osiedlowe kluby rodzica”, „Rowerem do biblioteki”. Organizowane są zajęcia plastyczne dla dzieci i spotkania z psychologami, które prowadzone są w coraz nowocześniejszych i funkcjonalnych pomieszczeniach.

### 4. Turystyka, sport, rekreacja

Wrocław jest miejscem organizacji różnych przedsięwzięć turystycznych i sportowych ważnych dla regionu, które są ofertą dla mieszkańców miasta, ale także ściągają licznych turystów z regionu, kraju i z zagranicy.

Stale powiększa się baza noclegowa dla turystów, którzy mogą nocować w hotelach, motelach, pensjonatach, hostelach czy w apartamentach na wynajem. Znacznie podwyższył się standard hoteli. Zmodernizowano bądź oddano do użytku nowe luksusowe obiekty. Miasto posiada

atrakcyjne miejsca na konferencje i kongresy naukowe. Ciągłe rozwijana i powiększana jest baza sportowo-rekreacyjna, która obecnie obejmuje kilkadziesiąt obiektów. Miasto posiada atrakcyjne, nowoczesne obiekty sportowe takie jak: Stadion Miejski, Stadion Olimpijski, centrum rekreacyjno-sportowe „Orbita”, tor wrotkarski, Aquapark Wrocław, baseny przy ul. Wejherowskiej.

Istotne znaczenie w rozwoju sportu ma organizacja we Wrocławiu imprez World Games 2017. Na terenie miasta prowadzone są liczne działania ukierunkowane na rozwój i poprawę bazy sportowej, które pozwolą na zwiększenie liczby boisk oraz umożliwią dzieciom i młodzieży dostęp do nowoczesnej infrastruktury sportowej. Mieszkańcom udostępniane są boiska i obiekty sportowe zlokalizowane przy obiektach oświatowych. Na terenie miasta funkcjonuje wiele klubów sportowych, prowadzących różnorodną działalność. Rozwój sportu we Wrocławiu jest następstwem wspierania sportu poprzez promowanie aktywności fizycznej mieszkańców wszystkich grup wiekowych.

### 2.3 Wnioski

Przeprowadzone badania strategiczne w zakresie preferencji celów rozwojowych miasta w perspektywie 10-letniej wskazują dążenie mieszkańców do zmiany priorytetów rozwojowych i przyjęcie paradygmatu tzw. „miejskiego”, skupionego na sprawach ekologii, tkanki miejskiej i transportu zbiorowego, przy jednoczesnym rozwoju infrastruktury społeczno-gospodarczej. Aspekty te powinny być brane pod uwagę przy kształtowaniu polityk przestrzennych dla miasta, w celu dalszej poprawy warunków i jakości życia mieszkańców Wrocławia.

## Rozdział 3. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

W Studium przez pojęcie „struktura funkcjonalno-przestrzenna” rozumie się sposób rozlokowania poszczególnych elementów miasta względem siebie oraz powiązania pomiędzy nimi.

Na strukturę funkcjonalno-przestrzenną Wrocławia składają się: pasma, dzielnice urbanistyczne, jednostki urbanistyczne, ośrodki usługowe, tereny otwartej zieleni oraz siedem przepływających przez miasto. Elementy każdego rodzaju nakładają się w przestrzeni miasta na elementy innych rodzajów.

### 3.1 Pasma

W przestrzeni Wrocławia odznaczają się wyraźnie trzy typy pasm. W pasmach pierwszego typu przeważają ilościowo tereny mieszkaniowe, w pasmach typu drugiego zagospodarowanie, związane z różnego rodzaju działalnością gospodarczą, trzeci typ pasm obejmuje głównie tereny zieleni. Pasma pierwszych dwóch typów mają charakter nieciągłych „ławic” – poprzerywanych terenami innego rodzaju. Większość pasm mieszkaniowych i aktywności gospodarczej układa się w miarę równoległe do rzeki Odry.

Układ pasm przedstawia rys. nr 5 Studium.

Opisany układ pasm ma szereg zalet. Dzięki niemu wielu mieszkańców Wrocławia ma łatwy dostęp do wielkich, ciągłych kompleksów zieleni. Przemienność obszarów z dominacją miejsc pracy z obszarami o przewadze miejsc zamieszkiwania pozwala na równomierne obciążenie systemu transportowego, w którym na większości tras, w godzinach szczytów, intensywny ruch odbywa się w obu kierunkach. Ponadto dzięki niemu można skutecznie ograniczyć uciążliwości przemysłowe dla zabudowy mieszkaniowej i jednocześnie uniknąć wielkich połaci aktywności gospodarczej wyludniających się po godzinach pracy. Przebieg Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW) prostopadły do pasm aktywności gospodarczej pozwala na ich dobre skomunikowanie z jej węzłami, co polepsza warunki działania zakładów pracy i ogranicza ciężki ruch drogowy przez miasto. W końcu regularność układu pasm tworzy czytelny porządek przestrzenny, który ułatwia zarządzanie rozwojem miasta.

### 3.2 Dzielnice urbanistyczne



Miasto wyraźnie dzieli się na pięć dzielnic urbanistycznych, których granice przedstawione są na rys. nr 5 Studium.

Centralną część miasta, wokół historycznego rdzenia zajmuje Śródmieście, które wyróżnia się wyraźnie od innych dzielnic rodzajem i intensywnością zabudowy, gęstością sieci ulicznej i linii transportu publicznego, formami zieleni. Na jego obszarze lokuje się największa liczba obiektów usługowych ważnych dla całego miasta. Granice Śródmieścia stanowią od strony południowej i zachodniej Obwodnica Śródmiejska, dalej rzeki: Stara Odra, Odra i Oława. Śródmieście stanowi skupiony, „lity” układ przylegających do siebie całości urbanistycznych, zwanych w Studium jednostkami urbanistycznymi.

Wokół Śródmieścia rozciągają się cztery dzielnice: Północ, Wschód, Południe i Zachód, z których każda ma charakter „konstelacji” różnego rodzaju jednostek urbanistycznych, pomiędzy którymi położone są tereny zieleni. Zabudowa ma mniejszą intensywność niż w Śródmieściu, liczne są tutaj osiedla domów jednorodzinnych.

Obszary dzielnic poza Śródmieściem dzielą się następująco:

- a) Północ – obszar położony po północnej stronie linii biegnącej od wschodu wzdłuż Odry, Starej Odry, linii kolejowej w kierunku Oleśnicy i dalej wzdłuż rzeki Widawy;
- b) Wschód – obszar położony po wschodniej stronie rzek Stara Odra i Oława pomiędzy linią kolejową na Oleśnicę i rzeką Widawą oraz południową granicą terenów ochronnych ujęcia wody pitnej;
- c) Południe – obszar położony na południe od Obwodnicy Śródmiejskiej pomiędzy linią kolejową na Wałbrzych a terenami ujęcia wody na Świątnikach;
- d) Zachód – obszar położony po zachodniej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej pomiędzy rzeką Odrą a linią kolejową na Wałbrzych.

Dzielnice te mają znacznie silniejsze powiązania komunikacyjne ze Śródmieściem niż pomiędzy sobą. Szczególnie silne jest powiązanie Południa ze Śródmieściem. Natomiast rzeka Odra i tereny ochronne ujęcia wody stanowią jak dotąd nieprzekraczalną barierę pomiędzy środkową częścią dzielnic urbanistycznych Wschód i Południe oraz pomiędzy dzielnicami Zachód i Północ. Trudno uznać za połączenie pomiędzy tymi dzielnicami Autostradową Obwodnicę Wrocławia, której zadaniem jest przede wszystkim przenosić ruch ponadlokalny. Również silną barierę stanowią linie kolejowe na Wałbrzych pomiędzy dzielnicami urbanistycznymi Południe i Zachód oraz na Oleśnicę – pomiędzy dzielnicami Wschód i Północ. Istnienie takich barier powoduje, że Śródmieście jest nie tylko przeciążone przejazdami zarówno transportem zbiorowym, jak i ruchem samochodowym, ale również zmniejsza szanse na powstanie atrakcyjnych miejsc pracy poza Śródmieściem. Wewnątrz dzielnic występuje mniej trudnych do pokonania barier, zatem polepszenie powiązań wewnątrz dzielnic napotykać będzie na mniejsze przeszkody.

### 3.3 Jednostki urbanistyczne

Całości urbanistyczne wyodrębniające się wyraźnie z otoczenia, tak ze względu na odmienny sposób użytkowania, przewagę związków wewnętrznych nad zewnętrznymi, jak i pod względem wizualnym, nazwano jednostkami urbanistycznymi. Istotną częścią każdej takiej jednostki są elementy spajające ją wewnętrznie, jak lokalny układ przestrzeni publicznych, ulic, tras pieszych i rowerowych. Ułożone w niej obiekty usługowe pozwalają na zaspokojenie w pewnym stopniu potrzeb jej mieszkańców, użytkowników oraz przedsiębiorstw działających w ich granicach.

We Wrocławiu można wyodrębnić 101 jednostek urbanistycznych, które przedstawiono na rys. nr 5 Studium. Mają one zróżnicowany charakter. Są zespoły tkanki śródmiejskiej, która obejmuje staromiejski rdzeń miasta, osiedla mieszkaniowe, kompleksy wielofunkcyjne, złożone z terenów mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych, kampusy akademickie, trzy dawne miasta włączone w granice Wrocławia oraz kompleksy przemysłowe. Jednostkami urbanistycznymi są również: zespół Hali Stulecia i ogrodu zoologicznego, kompleks Stadionu Olimpijskiego oraz wrocławskie lotnisko.

### 3.4 Ośrodki usługowe

We Wrocławiu upowszechnia się model korzystania z obiektów usługowych, który można nazwać sieciowym. Potrzeby codzienne, które nie muszą być zaspokajane na szczególnie wysokim poziomie jakości i przy szerokim wyborze, realizowane są często w relatywnie niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. Wybór miejsca zaspokojenia potrzeb na wyższym poziomie, coraz bardziej zależy od jakości i wielkości zakresu wyboru, a coraz mniej od odległości, na jaką trzeba się udać. Wynika to jednocześnie z wysokiego poziomu mobilności ludności oraz bardzo ułatwionego dostępu do informacji o ofertach usługowych w całym mieście i jego otoczeniu, a także swobodnej konkurencji wolnorynkowej. Dotyczy to większości usług, między innymi: handlu detalicznego i napraw, gastronomii, opieki zdrowotnej, wypoczynku, kultury, rozrywki, sportu. Mieszkańcy szukają w internecie informacji o ofertach i, o ile ona im odpowiada, gotowi są jechać stosunkowo daleko, żeby z niej skorzystać. Jest to możliwe dzięki rozbudowie i usprawnieniu systemu transportowego miasta.

Wynikiem opisanych tendencji jest powstanie trzech typów skupisk obiektów, w których oferuje się rozmaite usługi.

Pierwszy typ to wielofunkcyjne zgrupowanie usług w poszczególnych jednostkach urbanistycznych, nastawione na zaspokajanie codziennych potrzeb niewymagających zróżnicowanego wachlarza wyboru. Tylko w części jednostek znajdują się takie, rozwinięte w różnym stopniu zgrupowania usługowe. Wiele z nich nie zapewnia odpowiedniej wygody, nie ma dobrze urządzonej przestrzeni publicznych, a ich układ nie jest skoordynowany. Wiele nie ma wygodnych powiązań z tą częścią jednostki urbanistycznej, z której napływają klienci.

Drugi typ obejmuje duże skupiska obiektów usługowych proponujących oferty głównie w jakimś określonym zakresie, branży, asortymencie, poziomie cen czy charakterze. Do tej grupy można zaliczyć między innymi: galerie handlowo-usługowe, z których większość daje możliwość zrobienia zakupów średniej klasy, skorzystania z lokali gastronomicznych i kina, niektóre proponują szerszą ofertę rozrywkową oraz kompleksy hal handlowych, oferujących materiały budowlane i artykuły do urządzenia domu, skupiska szpitali, przychodni lekarskich i innych obiektów opieki zdrowotnej, koncentracje obiektów widowiskowych, rekreacyjnych, rozrywkowych, kulturalnych i wystawowych.

Trzecim typem jest ośrodek centralny miasta, w którym mamy do czynienia z nałożeniem się na siebie sieci obiektów kilku rodzajów obiektów i instytucji. Motywem przewodnim jest łańcuch zróżnicowanych obiektów kultury otoczonych mnogością restauracji, kawiarni, herbaciarni, cukierni, pubów i innych lokali gastronomicznych. Istotną składową centrum jest sieć handlowa, złożona z galerii handlowo-usługowych i układu ulic handlowych ze sklepami specjalistycznymi oraz domami towarowymi. Ważnym elementem ośrodka centralnego jest sieć administracji publicznej, instytucji finansowych, a także obiektów biurowych i hoteli. Tutaj znajduje się również największa koncentracja żywotnych instytucji religijnych. Wszystko to spaja system dobrze urządzonej placów i ulic, stanowiący jednocześnie scenę miejską, na której odbywają się wydarzenia kulturalne, polityczne, religijne, sportowe, rozrywkowe, jak również miejsce, gdzie wielu wrocławian spędza swój wolny czas.

Sieci obiektów różnego rodzaju w centrum miasta przecinają się, tworząc specyficzne „mieszanki” funkcjonalne, przestrzenne odcienie, smaki i klimaty.

Część ośrodków ma znaczenie metropolitalne, to znaczy podmioty ulokowane na ich obszarach swoim oddziaływaniem wykraczają poza Dolny Śląsk. Poza ośrodkiem centralnym należą do niej kompleks Hali Stulecia i kompleks Stadionu Miejskiego. a także: kompleksy obiektów opieki zdrowotnej w rejonie kampusu Uniwersytetu Medycznego przy ul. Borowskiej oraz w rejonie skrzyżowania ul. Kosmonautów z ul. Gen. Augusta Emila Fieldorfa.

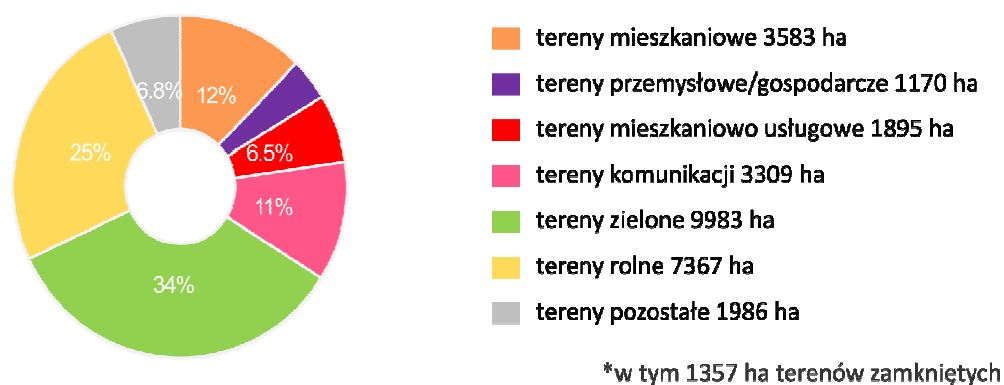
### 3.5 Tereny zieleni

Tereny zieleni tworzą układ pasm opisany w podrozdziale 3.1. Pasma, a także mniejsze obszary w formie klinów zieleni. Obszary te obejmują lasy, parki, tereny polderów zalewowych, cmentarze, rozmaite formy zieleni śródmiejskiej, tereny rolne, obszar dawnych pól irygacyjnych oraz strefy ochronne ujęcia wody pitnej.

W układzie pasm wyróżniają się duże nieprzerwane połacie: dawne osobowickie pola irygacyjne, kompleks zieleni w strefie ochrony ujęcia wody pitnej, Las Mokrzański, Las Ratyński, Las Pilczycki, Las Strachociński, Las Pawłowicki, Las Siedlecki, Las Osobowicki, kompleksy ogrodów działkowych w rejonie ul. Klecińskiej. Elementami węzłowymi, które łączą pasma ze sobą, są największe parki Wrocławia: Szczytnicki, Zachodni, Wschodni, Południowy, Grabiszyński oraz powstający duży Park Tysiąclecia.

### 3.6 Struktura użytkowania terenu

W strukturze użytkowania terenów przedstawionej na wyk.1 tereny zieleni, rolnicze oraz zamknięte zajmują 2/3 powierzchni miasta. Z pozostałej części ponad połowę zajmują tereny mieszkaniowe i mieszkaniowo-usługowe, 1/3 tereny komunikacji, a tylko 1/9 tereny rozmaitych form aktywności gospodarczej (w skali miasta 1/25). Największym zadaniem polityki przestrzennej jest zatem kształtowanie terenów mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych. Powierzchnia zieleni i rolnych terenów otwartych jest olbrzymim atutem w procesie kształtowania miasta.



Wyk.1 Struktura użytkowania terenu

## Rozdział 4. WARTOŚCI KULTUROWE

Wrocław jest jednym z najstarszych i najpiękniejszych miast Polski. Położony u podnóża Sudetów, nad rzeką Odrą, poprzecinany jej licznymi dopływami i kanałami, jest wyjątkowym miastem 12 wysp i ponad stu mostów, bogatym w zieleni i rozliczne parki.

Początki Wrocławia sięgają X wieku. Relikty wczesnego osadnictwa i grodu na Ostrowie Tumskim z okresu przedlokacyjnego stanowią głównie warstwę archeologiczną. Lokacja miasta w pierwszej połowie XIII wieku zdeterminowała istniejący obecnie szachownicowy układ przestrzenny z Rynkiem, placem Solnym i Nowym Targiem w obrębie pierwszej fosy. W wieku XIV miasto rozrosło się do nowych obwarowań do obecnej Fosi miejskiej. Średniowiecze pozostawiło po sobie Ratusz, Katedrę św. Jana Chrzciciela, liczne budowle sakralne a także kamienice. Fortyfikacje miasta powstają w XV i XVI wieku. Z tego okresu pochodzi wiele budynków świeckich, których kształty nadały charakter wrocławskiemu Rynkowi. Zburzenie fortyfikacji i murów miejskich na początku XIX wieku było początkiem dynamicznego rozwoju powierzchniowego miasta.

Przez całe XIX i XX stulecie miasto zmieniało swój charakter, rozwijał się przemysł, uruchomiono pierwsze linie tramwaju konnego, tworzone rozległą infrastrukturę kolejową i warunki do żeglugi śródlądowej. Powstał kanał żeglugowy na odcinku Bartoszowice-Karłowice, port popowicki i miejski, zbudowano mosty. Zakładano parki – Park Szczytnicki, Park Południowy oraz podmiejskie parki leśne Popowic, Kozanowa, Osobowic i Pilzyc a także zachodnią część Ogrodu Zoologicznego.

Wytyczono reprezentacyjne promenady i założenie obecny plac Kościuszki. Sporządzono plany regulacyjne dla przedmieść: Mikołajskiego, Świdnickiego i Oławskiego, a także Nowej Wsi, Gajowic i Przedmieścia Piaskowego. Jednym z najciekawszych zastosowanych rozwiązań była zabudowa placu Św. Macieja wokół centralnie położonego skweru. Następnie przystąpiono do całościowej regulacji większej części miasta. Wzbogacono szachownicowy układ Przedmieścia Południowego poprzez wprowadzenie m.in. gwiazdowego placu, obecnie Powstańców Śląskich wraz z odchodzącymi od niego ulicami. Nadano szachownicowy układ Przedmieściu Piaskowemu i Odrzańskiemu z ważnymi arteriami, obecnie ulicami Sienkiewicza i Nowowiejską. Zaprojektowano kolejny plac gwiazdowy – obecnie plac Grunwaldzki. Powstają osiedla willowe – Borek i Zalesie oraz osiedla z małymi i tanimi mieszkaniami rozwiązującymi problemy mieszkaniowe miasta, takie jak: Sępolno, Księżę Małe, Grabiszyn, osiedle WUWA. Władze miasta zainspirowane ideą „Miasta – ogrodu” budują osiedla - ogrody – Karłowice, Biskupin, Dąbie oraz liczne skwery i parki. Powstają obiekty użyteczności publicznej, między innymi Hala Stulecia i Stadion Olimpijski.

W XX wiek Wrocław wszedł jako miasto prawie półmilionowe. Oprócz przemysłu i handlu kwitło życie naukowe, na potrzeby którego powstawały kompleksy obiektów dydaktycznych i badawczych. Życie teatralne i muzyczne czyniło Wrocław jednym z kilku najważniejszych ośrodków kulturalnych w Niemczech, co również przyczyniło się do budowania, często monumentalnych, obiektów.

W czasie II Wojny Światowej miasto zostało zniszczone w 70%. Po wojnie zostało odbudowane, rozbudowane i dość szybko powróciło do świetności, dzięki temu można dziś w mieście podziwiać zabytki architektoniczne jeszcze z czasów Piastów.

Najciekawsze są gotyckie kościoły i barokowe budowle świeckie. Oprócz tego w mieście zachowało się ponad osiem tysięcy zabytkowych kamienic. Najstarszym zespołem osadniczym Wrocławia jest Ostrów Tumski, który wraz z wyspami: Piasek, Słodową, Tumską oraz lewobrzeżnym Starym Miastem, z wykształconą w średniowieczu siecią ulic i placów podlega kompleksowej ochronie konserwatorskiej poprzez wpis do rejestru zabytków oraz uznaniu za pomnik historii obszaru „Wrocław – zespół historycznego centrum”.

W przestrzeń Wrocławia wpisane jest niezwykle bogate i różnorodne dziedzictwo kulturowe, noszące znamiona wpływów wszystkich kultur, w których kręgu rozwijało się miasto w ciągu jego ponadtysiącletniej historii. Ma charakter nie tylko fizyczny, lecz i duchowy. Miasto jest organizmem żywym, nieustannie podlegającym przemianom przestrzennym. Obiekty dziedzictwa kulturowego zawarte w tkance miejskiej także „doświadczają” wpływu zmian otoczenia. W opracowaniach z dziedziny planowania przestrzennego i urbanistyki ochrona dziedzictwa kulturowego i zabytków wymaga działań kompleksowych, znajomości kontekstu historycznego a także pogodzenia interesu wielu podmiotów. Współczesne formy obiektów kubaturowych pojawiające się w sąsiedztwie zabytków również zmieniają kontekst przestrzenny i estetyczny. Mogą wzmocnić lub osłabiać wartość zabytku.

W stolicy Dolnego Śląska władze miasta i służby konserwatorskie prowadzą intensywne działania na rzecz ochrony wartości kulturowych – rewitalizację, uzupełnienia zabudową kwartałów i pierzei, a także remonty, modernizacje i rozbudowy zabytkowych obiektów historycznych. Świadczą o tym liczne, podejmowane w tym zakresie konkursy i programy. Utworzone są programy rewitalizacji dla Przedmieścia Oławskiego, Przedmieścia Odrzańskiego, Psiego Pola, wzorcowego osiedla mieszkaniowego WuWa wpisanego do rejestru zabytków a także Dzielnicy Czterech Świątyń oraz Parku Kulturowego. Obecnie prowadzony jest Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016 - 2018. W promującym architekturę Wrocławia i szczególnie wartościowe dokonania twórcze konkursie „Piękny Wrocław” przyznaje się nagrodę specjalną dla modernizacji obiektu historycznego.

Wiele zabytków zostało już orestaurowanych. Adaptacje budynków prowadzone są z jak najpełniejszym zachowaniem wszystkich walorów zabytkowych obiektu. W latach 2007-2015 wykonano w sumie 111 całościowych remontów kamienic wpisanych do rejestru zabytków Wrocławia, znajdujących się przede wszystkim na obszarze Starego Miasta i przedmieść. Z inicjatywy miasta wpisano w 2006 roku Halę Stulecia na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, w 2014 roku został utworzony Park Kulturowy „Stare Miasto”. Przyznawane są również dotacje w

ramach współpracy miasta z organizacjami pozarządowymi: parafiami i klasztorami, stowarzyszeniami, fundacjami na potrzeby remontów obiektów nieruchomych (sakralnych i świeckich) oraz ruchomych. W latach 2001-2016 dla 365 obiektów przyznano dotacje, w tym m.in. dla kościołów i klasztorów, Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Uniwersytetu Wrocławskiego (gmach główny, Aula Leopoldina), zabytkowych kamienic, tramwajów itd.

Obiekty historyczne poddane rewitalizacjom, renowacjom i remontom pod opieką miejskich służb konserwatorskich to między innymi inwestycje własne miasta: Hydropolis – centrum wiedzy poświęcone wodzie, przepompownia Świątniki, dawny dworzec lotniczy, Teatr Muzyczny Capitol, Centrum Badań EIT+ na Praczach Odrzańskich, bulwary nadodrzańskie, kościół św. Jana Nepomucena w Parku Szczytnickim.

Rewitalizacja objęła Halę Stulecia i zabytkowe obiekty w jej otoczeniu – Pawilon Restauracyjny, Pawilon Czterech Kopuł, Pergolę oraz elementy historycznego założenia Parku Szczytnickiego.

Znaczący był również wkład miasta przy rewitalizacji Dworca Głównego PKP oraz mniejszych dworców w Leśnicy, na Brochowie, Mikołajowie, Kuźnikach i Praczach Odrzańskich. Nadzór konserwatorski obejmował inwestycje takie jak: Dom Handlowy Renoma i zagospodarowanie placu Czystego, hotele Monopol i The Granary, Sąd Rejonowy, Stara Giełda, Muzeum Pana Tadeusza.

Żyjemy otoczeni wieloma obiektami kultury materialnej, a czas i wysiłek poświęcony na przywracanie świetności zabytkom jest i obowiązkiem, i przywilejem. Chodzi głównie o to, by w naszym mieście historyczne budynki, układy urbanistyczne, detale i wszelkie zachowane pamiątki świadczyły o ciągłości tradycji, ale nie jako elementy skansenalne, lecz jako zadbane, klimatyczne obiekty, z których korzysta się na co dzień.

#### 4.1 Obszary dziedzictwa kulturowego i zabytków

Obszary dziedzictwa kulturowego i zabytków wskazano na rys. nr 3 Studium.

We Wrocławiu są następujące rodzaje obszarów, których układ przestrzenny, zagospodarowanie i zabudowa mają wartość kulturową:

- a) Wrocław – zespół historycznego centrum,
- b) Zespół Hali Stulecia i Terenów Wystawowych,
- c) zespoły historycznej zabudowy, w tym między innymi: kompleksy zabudowy kamienicowej, zespoły willowo-ogrodowe, osiedla robotnicze,
- d) zespoły parkowe, ogrodowe i sportowe,
- e) zespoły popałacowe i podworskie z parkami, parki i ogrody, parki leśne popałacowe oraz inne tereny zielone, w tym historyczne ogrody działkowe,
- f) cmentarze i tereny pocmentarne,
- g) ulice – aleje wybiegające poza granice obszarów wymienionych w innych punktach,
- h) sieć ulic, wykraczająca poza granice obszarów wymienionych w innych punktach,
- i) mosty,
- j) obiekty nowożytnej twierdzy Wrocław (wszelkie formy obiektów o charakterze obronnym, poczynając od fortyfikacji bastionowych a kończąc na XIX-wiecznych i XX-wiecznych obiektach obronnych twierdzy Wrocław),
- k) kompleksy zabudowy przemysłowej oraz innych budowli i urządzeń technicznych, w tym między innymi: obiektów produkcyjnych, magazynowych, miejskiej infrastruktury technicznej, elementów systemu transportowego, zajezdni, elementów wrocławskiego węzła wodnego, urządzeń portowych.

Na następujących obszarach miasta znajdują się lub prawdopodobnie znajdują się obiekty o wartości archeologicznej, a w szczególności:

- a) obszary średniowiecznych miast, przedmieść i wsi o specjalnym znaczeniu,
- b) grodziska,

- c) stanowiska archeologiczne w podziale na stanowiska o powierzchni do 1 ara, stanowiska o powierzchni od 1 ara do 1 ha, stanowiska o powierzchni powyżej 1 ha i stanowiska bez określonej powierzchni.

Na następujących obszarach miasta znajdują się zachowane i dobrze widoczne w terenie grodziska o szczególnie dużej wartości kulturowej, wpisane do rejestru zabytków:

- a) grodziska w Parku Złotnickim – 2 obiekty,
- b) grodzisko w lasku przy osadzie Wrocław-Mokre,
- c) grodzisko na Szańcu Szwedzkim w Lesie Osobowickim w pobliżu stacji kolejowej Wrocław-Osobowice,
- d) grodzisko na Wzgórzu Kaplicznym na Osobowicach,
- e) grodzisko w Lesie Sołtysowickim na Sołtysowicach,
- f) grodzisko w rejonie pałacu na Pawłowicach,
- g) grodzisko w parku na Marszowicach.

Regionalna odrębność krajobrazowa Wrocławia, gdzie wyjątkowo ważną rolę odgrywa układ sieci hydrograficznej Odry i jej dopływów oraz kanałów, ma zasadniczy wpływ na odbiór sylwetki miasta oraz ukształtowanie przestrzeni urbanistycznej. Walory krajobrazu kulturowego, w tym charakterystyczne widoki, wglądy i panoramy, są podstawą do podjęcia działań ochronnych i ekspozycyjnych.

Ochrona krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego, oraz ochrona parku kulturowego należą do spektrum regulacji przewidzianych w Studium. Należy określić podstawowe cele i zasady polityk ogólnomiejskich i szczegółowych, odnoszących się do konkretnych polityk tematycznych i rejonów miasta. Zasady ochrony i kształtowania krajobrazu, w tym krajobrazu kulturowego, są realizowane w części kierunkowej Studium, przede wszystkim w rozdziałach: „Polityka dziedzictwa kulturowego”, „Polityka kompozycji”, „Polityka przestrzeni publicznych” oraz „Polityka zieleni i środowiska”.

W granicach miasta występują także historyczne obiekty ruchome, wolnostojące – kapliczki, pomniki, krzyże pokutne, słupy graniczne itp.

We Wrocławiu nie ma obszarów pomników zagłady i ich stref ochronnych.

Następujące obszary i obiekty we Wrocławiu są objęte prawną ochroną konserwatorską na mocy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami:

- a) dwa obszary uznane za pomnik historii:
  - „Wrocław – zespół historycznego centrum”, którego granica obejmuje historyczne centrum miasta: stare i Nowe Miasto oraz wyspy odrzańskie i przebiega Mostem Uniwersyteckim, ulicami: Drobnera, przez pl. Bema, Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Mostem Pokoju, al. Słowackiego, Krasińskiego, Traugutta, Podwalem, południowym brzegiem Dolnej Odry, do Mostu Uniwersyteckiego (Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 września 1994 r. w sprawie uznania za pomnik historii),
  - „Wrocław - Hala Stulecia”, którego granica obejmuje Halę Stulecia wraz z towarzyszącymi budynkami i otoczeniem parkowym położonym w obszarze ograniczonym ulicami: Adama Mickiewicza, Mikołaja Kopernika i Zygmunta Wróblewskiego (Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 kwietnia 2005 r. w sprawie uznania za pomnik historii),
- b) Park Kulturowy „Stare Miasto” (uchwała Nr LVI/1465/14 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 10 kwietnia 2014 r.),
- c) obszary wpisane do rejestru zabytków,
- d) obiekty wpisane do rejestru zabytków,



- e) obszary i stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków,
- f) obszary objęte strefami ochrony konserwatorskiej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Zespół Hali Stulecia i Terenów Wystawowych został w 2006 r. wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO (*Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego* z 16 listopada 1972 roku, która została ratyfikowana przez Polskę w 1976 r.).

W planach miejscowych ustalono strefy ochrony konserwatorskiej oraz strefy ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych.

#### 4.2 Dobra kultury współczesnej

Dobra kultury współczesnej to zbiór obiektów, które nie posiadają statusu prawnej ochrony jako zabytki, lecz zgodnie z art. 2 pkt 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym stanowią wybrane dobra kultury materialnej, uznane za dorobek współcześnie żyjących pokoleń, jeżeli cechuje je wysoka wartość artystyczna lub historyczna. Dobrami tymi mogą być budynki, ich wnętrza i detale, zespoły budynków, założenia urbanistyczne i krajobrazowe, pomniki, miejsca pamięci itp.

Obiekty architektury powstałe w II połowie XX w. zaczynają się dekapitalizować, nie zawsze też spełniają dzisiejsze wymogi techniczne. Z drugiej strony dostrzegamy wartość, indywidualność czy jednoznaczny styl poszczególnych realizacji. Istnieją w tkance urbanistycznej obiekty, które się wyróżniają nowatorską konstrukcją, ciekawą bryłą, starannie dobranymi elementami elewacji bądź wyjątkowo dobrze wpisują się w otoczenie.

Kryteria kwalifikujące dany obiekt do zasobu dóbr kultury współczesnej takie jak: kryterium artystyczne, unikalności, nowatorstwa, symbolu i znaku, tradycji miejsca, kontekstu, uznania współczesnych i próby czasu są w pewnym stopniu umowne, nawet subiektywne. Jednak nadrzędnym celem powinna być skuteczna ochrona wartości, jakie wnoszą wybitne budynki, ich zespoły czy detale architektoniczne.

Lista dóbr kultury współczesnej została ustalona w Studium 2010, w którym objęto ochroną 31 obiektów. Status dziewięciu z nich został zmieniony, ponieważ zostały wpisane do rejestru zabytków bądź włączone do ewidencji zabytków, co skutkuje usunięciem obiektu z listy dóbr kultury współczesnej.

Po aktualizacji następujące obiekty są dobrami kultury współczesnej:

- 1) kościół Świętego Ducha przy ul. Bardzkiej 2-4,
- 2) kościół Matki Bożej Królowej Pokoju przy ul. Wejherowskiej 49,
- 3) zespół budynków naukowo-dydaktycznych przy ul. Ignacego Łukasiewicza 7-9, obecnie Wydział Mechaniczny Politechniki Wrocławskiej,
- 4) budynek audytorium w zespole budynków naukowo-dydaktycznych przy ul. Zygmunta Janiszewskiego 7-17, obecnie Wydział Elektroniki Politechniki Wrocławskiej,
- 5) budynek naukowo-dydaktyczny przy pl. Grunwaldzkim 11, obecnie Instytut Budownictwa Politechniki Wrocławskiej,
- 6) budynek naukowo-dydaktyczny przy pl. Grunwaldzkim 24 i ul. Grunwaldzkiej 53-55, obecnie Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego,
- 7) budynek mieszkalno-usługowy przy ul. marsz. Józefa Piłsudskiego 80-86,
- 8) budynki mieszkalno-usługowe Plac Młodzieżowy przy ul. Świdnickiej 2, 4, 4a, 6, 6a, 8, 8a, 8b, ul. Szewskiej 78, 79, 80, 81, ul. Oławskiej 1, 3, 5,
- 9) budynek mieszkalno-usługowy Dom Naukowca przy pl. Grunwaldzkim 15-21,
- 10) galeriowiec mieszkalno-usługowy przy ul. Stalowej 63, ul. Grabiszyńskiej 133 i ul. Spizowej 2,
- 11) dom-igloo przy ul. Stanisława Moniuszki 33,
- 12) domy atrialne przy ul. Akacyjowej 13a, 13b,
- 13) Hotel Pielęgniarski przy ul. Ślężnej 88-96,

- 14) szkoła przy ul. Łukasza Górnickiego 20, obecnie Szkoła Podstawowa Nr 84,
- 15) Muzeum Architektury przy ul. Bernardyńskiej 5,
- 16) rzeźba Jagusia Mobile przed wejściem do kompleksu przemysłowego przy ul. Grabiszyńskiej 241, obecnie obiekty HUTMEN S.A.,
- 17) budynek centrum medycznego oraz rzeźba plenerowa „Łabędzie” przy ul. Legnickiej 40, obecnie Dolnośląskie Centrum Diagnostyki Medycznej „Dolmed”,
- 18) budynek biurowy przy ul. Romualda Traugutta 1-7, obecnie ZREMB,
- 19) dzielnica mieszkaniowa „Plac PKWN” w rejonie pl. Legionów oraz ulic: marsz. Józefa Piłsudskiego, Tęczowej, Prostej, Iwana Pawłowa, św. Trójcy,
- 20) zespół mieszkaniowy „Gajowice” w rejonie ulic: Grabiszyńskiej, Oporowskiej, Cynowej, Niklowej i pl. Srebrnego,
- 21) Cmentarz Żołnierzy Polskich w Parku Grabiszyńskim na Oporowie,
- 22) mozaika w hallu basenu przy ul. Teatralnej 10-12.

## Rozdział 5. WARTOŚCI PRZYRODNICZE

### 5.1 Uwarunkowania fizjograficzne

Wrocław jest miastem wojewódzkim położonym w centralnej części makroregionu Niziny Śląskiej. W jej skład na obszarze miasta wchodzi mniejsze jednostki geograficzne w randze mezoregionów: Pradolina Odry, Równina Wrocławska, Równina Oleśnicka.

Pradolina Odry stanowi oś krajobrazową Wrocławia i jest silnie przekształcona antropogenicznie. Średnia szerokość pradolin na terenie miasta wynosi 7 – 10 km. Równina Wrocławska rozpościera się pomiędzy Pradolina Wrocławską a Przedgórzem Sudeckim. Rozciąga się na lewym brzegu Odry, pomiędzy dolinami Oławy i Strzegomki. Tworzą ją płaskie lub lekko pofalowane powierzchnie denudacyjne, zbudowane z osadów lodowcowych i wodnolodowcowych. Jest to obszar rolniczy z bardzo żyznymi glebami. Na terenie Równiny Wrocławskiej znajduje się większa część południowych i południowo zachodnich osiedli miasta. Równina Oleśnicka znajduje się po wschodniej stronie Odry, w dorzeczu Stobrawy i Widawy. Jest płaska, zbudowana z utworów morenowych z pojedynczymi ostańcami form glacialnych. Na Równinie Oleśnickiej znajdują się północno-wschodnie osiedla miasta.

Współczesna rzeźba terenu została ukształtowana głównie podczas okresu zlodowacenia środkowopolskiego. Wytworzyły się wówczas wysoczyzny morenowe płaskie i pagórkowate, równiny akumulacji fluwioglacjalnej oraz pradolina Odry. Forma pradolinna tworzyła się w czasie postępu czoła lądolodu w trakcie zlodowacenia Warty na linii Wzgórz Trzebnickich. Wody z topniejącego lądolodu wraz z wodami spływającymi z Sudetów wyżłobiły na przedpolu Wzgórz rozległą, płaskodenną dolinę. Została ona następnie częściowo zasypana w trakcie wycofywania się lądolodu materiałem piaszczystym, a następnie została wykorzystana przez rzekę Odrę i jej dopływy.

Powierzchnia obszaru miasta, w szczególności w rejonie śródmiejskim, została przeobrażona na skutek rozwoju osadnictwa. Wysoki stopień przekształceń zaznacza się w dolinie Odry, gdzie pierwotny układ teras rzecznych w dolinie Odry został zaburzony przez osadnictwo i liczne regulacje rzeki (zmiany przebiegu koryta, budowa dodatkowych kanałów).

Obszar Wrocławia położony jest w obrębie występowania czwartorzędowych skał osadowych. Miąższość tych osadów wynosi około od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów. Poniżej zalegają trzeciorzędowe serie skalne z łami neogeńskimi, piaskami i soczewami węgla brunatnych. Utwory trzeciorzędowe podścielone są przez skały lite starszych epok geologicznych (trias, perm, etc.). Skały osadowe czwartorzędu to utwory plejstoceniowe: piaski, gliny, utwory pyłowe.

Na terenie miasta znajduje się 5 udokumentowanych złóż kopalni:

- a) złóż piasku ze żwirem „Mokry Dwór”,
- b) złóż یتu „Stabłowice”,
- c) złóż یتu i piasku „Żerniki”,

- d) złoża iltu „Żerniki Bisek”,
- e) złoża piasku „Rędzin”.

Złoża te nie są eksploatowane. Brak jest obszarów i terenów górniczych.

Środowisko glebowe jest zróżnicowane. W obrębie Pradoliny Wrocławskiej, na namułach naniesionych przez rzeki, wykształciły się mady rzeczne z dobrze wykształconym poziomem próchnicznym w profilu glebowym. Na terenie Równiny Wrocławskiej na podłożu lessowym, a miejscami na glinie zwałowej lub mułkach, utworzyły się gleby brunatne i płowe dominujące w zachodniej części miasta. W części południowej występują czarne ziemie. Są to najwartościowsze gleby. Występują one również w rejonie Widawy, Lipy Piotrowskiej i Świniar.

Na terenie gminy Wrocław użytki rolne stanowią blisko 43% powierzchni. Tereny rolnicze zlokalizowane są głównie na północnych i południowych krańcach miasta. Ok. 54% gruntów rolnych to gleby o najlepszych klasach bonitacyjnych (I-III), natomiast gleby o klasach IVa i IVb stanowią 37% użytków rolnych. Na terenie gminy wg „Powszechnego spisu rolnego w 2010 r.” było 1171 gospodarstw prowadzących działalność rolniczą, zarówno uprawę roślin jak i hodowlę zwierząt.

Na skutek intensywnego rozwoju urbanistycznego miasta, powierzchnia terenów rolnych sukcesywnie maleje. Duża część użytków rolnych pozostaje niezagospodarowana.

## 5.2 Uwarunkowania ekologiczne

### 1. System przyrodniczy miasta

System przyrodniczy miasta to system terenów aktywnych biologicznie, przenikających obszar zurbanizowany, umożliwiających przyrodnicze powiązania funkcjonalne przez cyrkulację atmosferyczną, przepływ wody, migrację roślin i zwierząt i inne procesy przyrodnicze. Istnienie systemu warunkuje utrzymanie względnej równowagi ekologicznej środowiska przyrodniczego, wzbogaca jego strukturę i urozmaica krajobraz miasta. System przyrodniczy Wrocławia tworzą elementy rangi regionalnej i lokalnej. Wrocław położony jest nad pięcioma rzekami, które w dużej mierze kształtują charakter przyrodniczy miasta. Mają one szczególne znaczenie dla zachowania bioróżnorodności na terenie miasta ze względu na towarzyszące im bogactwo siedlisk i pełnioną przez nie rolę korytarzy ekologicznych o znaczeniu lokalnym i regionalnym. Tereny szczególnie cenne przyrodniczo to: pozostałości lasów łęgowych i łąk, doliny rzeczne ze starorzeczami i zbiornikami wodnymi, tereny wodonośne, łąki zmiennowilgotne i rajgrasowe, a także sztucznie utworzone pola irygacyjne. Miasto posiada stanowiska gatunków roślin i zwierząt rzadkich w skali Dolnego Śląska i kraju.

Ponadto na terenie miasta istnieje rozbudowany system terenów zieleni, który tworzą lasy, parki, skwery, ogrody działkowe i aleje, wraz z drobnymi zbiornikami wodnymi i siecią niewielkich, aczkolwiek licznych cieków powierzchniowych, spełnia ważną rolę przyrodniczą i rekreacyjną głównie o randze lokalnej.

Wskaźnik leśności we Wrocławiu wynosi 7,5%, a grunty leśne na terenie miasta zajmują 2243,03 ha. Główne kompleksy leśne zlokalizowane są w północno-zachodniej części miasta. Są to: Las Osobowicki, Las Mokrzański, Las Lesicki i Rędziński, Las Pilczycki, a także Las Ratyński i Leśnicki i wschodniej części miasta Las Strachociński, Las Rakowiecki oraz fragment Lasu Zakrzowskiego. Tereny tzw. zieleni wysokiej, na którą składają się lasy, parki, zieleńce, zieleń przyuliczna, zieleń izolacyjna oraz ogrody działkowe, stanowią ok. 22% powierzchni miasta.

Tereny zieleni w granicach miasta, poza obszarami leśnymi obejmują:

- a) pasma głównych dolin rzecznych wraz z przylegającymi do nich terenami zieleni,
- b) Ogrody Botaniczny i Zoologiczny,
- c) tereny wyłączone z zabudowy, ze względu na rolę jaką pełnią w systemie zaopatrzenia miasta w wodę lub odprowadzania ścieków,
- d) tereny zieleni miejskiej czyli parki, skwery, zieleńce i podobne zgrupowania zieleni,
- e) terenowe urządzenia sportowe, które towarzyszą zabudowie,
- f) cmentarze z dużą ilością zieleni wysokiej, np. Cmentarz Grabiszyński czy Cmentarz na ul. Bujwida,

- g) obszary rekreacyjno-sportowe z dużym udziałem zieleni, w tym boiska, łąki wielofunkcyjne, kąpieliska i inne terenowe urządzenia sportowe,
  - h) tereny niezabudowane ze względu na przeznaczenie terenu, w tym teren lotniska, poligony wojskowe i tereny rolne oraz
  - i) zadrzewienia przyuliczne w formie szpalerów lub alei.
- Na terenie Wrocławia znajdują się 44 parki o łącznej powierzchni ok. 800 ha.

## 2. Waloryzacja środowiska przyrodniczego

Na obszarze miasta znajdują się obszary o szczególnych walorach przyrodniczych, z których część objęta jest ochroną prawną. Należą do nich:

### a) Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy,

obszar ten położony jest w części południowo-zachodniej miasta, obejmuje swoim zasięgiem obręb Ratyń i Jarnołtów i zajmuje powierzchnię 569 ha. Granice Parku w większości pokrywają się z granicami Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk (SOO) Natura 2000 „Łęgi nad Bystrzycą” PLH020103. W granicach miasta obszar obejmuje kompleks leśny, jakim jest Las Ratyński, oraz kompleks łąk świeżych. Las Ratyński swoje walory przyrodnicze zawdzięcza przede wszystkim bliskiemu sąsiedztwu rzeki Bystrzycy, typ siedliskowy lasu został sklasyfikowany jako łąki olszowo-jesionowe. Flora tego terenu bogata jest w gatunki cenne objęte ochroną takie jak: wawrzynek wilczełyko, śnieżyczka przebiśnieg. Na terenie lasu stwierdzono występowanie rzadkiego gatunku śluzowca – siatecznicy okazałej. Łąki zlokalizowane na terenie parku w granicach Wrocławia charakteryzują się występowaniem wielogatunkowej trawiastej darni. Ważną rolę odgrywają również rośliny kwiatowe, które w okresie kwitnienia tworzą wielobarwne kobierce. Ważnym siedliskiem występującym na omawianym obszarze są starorzecza Bystrzycy, okolonie roślinnością wodną i szuwarową. Starorzecze jest dogodnym miejscem rozmnażania się i bytowania dla wodnych gatunków owadów oraz płazów, m.in. kumaka nizinnego, traszki grzebieniastej. Awifauna terenu Parku Krajobrazowego Dolina Bystrzycy liczy aż 118 gatunków. Ssaki tego terenu reprezentowane są przez duże gatunki ssaków kopytnych: sarny czy dzika, mniejsze drapieżniki to lis, nietoperze, w tym borowiec wielki;

### b) Zespół Wielka Wyspa,

obszar o wyjątkowych walorach przyrodniczo-kulturowych o granicach tożsamy z granicami Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego powołanego uchwałą Nr XV/483/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 grudnia 1999r. zmienioną aktem prawa nadrzędnego – ustawą o ochronie przyrody. W zespole najcenniejszymi obiektami przyrodniczymi są m.in. Park Szczytnicki wraz z Ogirodem Japońskim, Park Wroni, cenne obiekty przestrzenne o znaczeniu kulturowym, m. in. Miejski Ogród Zoologiczny, Hala Stulecia wraz z modernistyczną zabudową wystawową, Stadion Olimpijski z przylegającymi terenami sportowymi, kąpielisko „Morskie Oko” oraz przylegające wzgórze widokowe, obszar zabudowy osiedlowo-ogrodowej na osiedlu Sępólno, ochrona Odry jako głównego korytarza ekologicznego oraz ochrona terenów wodonośnych Oławy.

Na terenie tym znajdują się założenia przestrzenne o znaczeniu kulturowym: Hala Stulecia, Ogród Zoologiczny, Stadion Olimpijski z przyległymi terenami sportowymi z lat 1926–1928, zespół domów z wystawy „Mieszkanie i miejsce pracy” (Wohnungs- und Werkräumeausstellung - WUWA) z 1929 r., Sępólno - modelowe rozwiązanie osiedla-ogrodu z lat 20., Kąpielisko „Morskie Oko” oraz przyległe wzgórze widokowe z 1913 r. Z początkiem lat XX w. park osiągnął najbardziej rozwiniętą postać jako reprezentacyjny zespół parkowo-wystawowy Wrocławia. W parku Szczytnickim rośnie wiele egzotycznych gatunków, a liczba taksonów drzew, krzewów i pnączy wynosi ok. 450. Obszar ten jest cennym siedliskiem gatunków chronionych zwierząt;

### c) Obszary Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków „Grądy Odrzańskie” (kod obszaru PLB020002), OSO Grądy Odrzańskie obejmuje południowo-wschodni fragment obszaru miasta w rejonie Lasu Strachocińskiego, dolinę rz. Odry i część obrębu Opatowice. W ramach obszaru ochroną objęto bogate i rozległe drzewostany łęgowe i grądowe, gdzie stwierdzono występowanie ponad stu gatunków łęgowych. Na terenie ostoi występuje szereg gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 2009/147/WE. Związane są one głównie z siedliskami wodnymi, leśnymi i antropogenicznymi. Obecnie ostoja stanowi jedno z ważniejszych w Polsce miejsc gniazdowania dzięcioła średniego i muchołówki białoszywej. W skali Śląska jest to również ważne zimowisko dla ptaków wodno-błotnych i miejsce ich koncentracji podczas wylewów Odry.  
Obszar został zatwierdzony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. nr 222, z dnia 21 października 2004 r., poz. 2313, z późn. zm.);
- specjalny obszar ochrony siedlisk „Grądy w Dolinie Odry” (kod obszaru PLH020017), obszar jest istotny dla zachowania leśnych oraz nieleśnych siedlisk przyrodniczych, szczególnie siedlisk o charakterze hydrogenicznym i związanych z nimi cennymi gatunkami zwierząt, stanowiącymi przedmiot ochrony obszaru. Rozciąga się on wzdłuż doliny Odry, obejmując kilka kompleksów leśnych na odcinku między Oławą a Wrocławiem. Praktycznie w całości położony jest na terenie województwa dolnośląskiego, gdzie rozciąga się na terenie powiatu oławskiego, wrocławskiego i miasta Wrocław. Obszar ostoi położony jest w obrębie Pradoliny Wrocławskiej, w sąsiedztwie obszaru rozciągają się rozległe równiny i doliny dopływów Odry. Krajobraz obszaru kształtują doliny licznych cieków, stare koryta rzeczne, pozostałości rozlewisk i stawów. Przestrzeń ostoi porastają zbiorowiska leśne tworząc mozaikę z licznymi polami uprawnymi, łąkami i pastwiskami. We Wrocławiu obejmuje tereny wodonośne, Las Strachociński, Wyspę Opatowicką oraz okoliczne nadrzeczne łąki.  
Jest to obszar o dużej mozaice siedlisk, od suchych muraw i fragmentów borów na wydmach piaszczystych, po roślinność wodną i szuwarową starorzeczy i oczek wodnych. Szczególnie bogata jest roślinność wodna i roślinność mokradeł. Przedmiotem ochrony obszaru są również gatunki zwierząt: nietoperzy m. in. nocek duży, nocek łydkowłosy, mopek, ssaki m. in. bóbr, wydra europejska, płazów m. in. traszka grzebieniasta, kumak nizinny, ryb, a także wielu gatunków bezkręgowców;
- specjalny obszar ochrony siedlisk „Dolina Widawy” (kod obszaru PLH020036), jest to obszar, który na terenie miasta obejmuje dolinę Widawy od Świniar do jej ujścia, Las Rędziński i Lesicki wraz z nadodrzańskimi łąkami. Oprócz tego w granicach obszaru znajduje się ujściowy odcinek rzeki Bystrzycy z przyległym terenem leśnym. Są to głównie obszary zalewowe w obrębie wałów przeciwpowodziowych.  
W obszarze dominują lasy liściaste, które zajmują prawie 75% jego powierzchni. Pozostałą część stanowią wody śródlądowe i mozaikowe tereny rolno-łąkowe. Krajobraz typowy jest dla uregulowanych dolin rzecznych niżu polskiego, jednak w przypadku Widawy, niektóre z jej fragmentów wskutek braku regularnej konserwacji przybierają charakter zbliżony do naturalnego. Najważniejsze walory przyrodnicze obszaru związane są z międzywalem – zarówno na terenie doliny Widawy, jak i Odry. Mimo położenia na granicy dużej aglomeracji miejskiej oraz pomimo przeprowadzanych w przeszłości prac regulacyjnych na obu wchodzących w jego skład rzekach, obszar posiada cały szereg wartości przyrodniczych świadczących o dużych zdolnościach regeneracyjnych środowiska przyrodniczego. Z naturalnymi i półnaturalnymi siedliskami związana jest także bogata fauna rzadkich i zagrożonych bezkręgowców, a także ryb, płazów i ssaków. W granicach obszaru wyróżniono 10 siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, zajmujących w sumie ponad 40% jego

- powierzchni. Największą powierzchnię zajmują łęgowe lasy dębowo – wiązowo – jesionowe;
- specjalny obszar ochrony siedlisk „Las Pilczycki” (kod obszaru PLH020069), obszar Lasu Pilczyckiego (powierzchnia wynosi 119,56 ha) położony jest w północnej części Wrocławia, u zbiegu Odry i jej lewobrzeżnego dopływu – Ślęzy. Prawie 90 ha obszaru jest zajętych przez siedliska leśne, pozostałą część zajmują łąki selernicowe. Powierzchnia obszaru jest przecięta estakadą Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8. Las Pilczycki stanowi ostoję rzadkich gatunków owadów uzależnionych od obecności skupisk starych, próchniejących i dziuplastych dębów: kozioroga dębosza i pachnicy dębowej;
- d) specjalny obszar ochrony siedlisk „Łęgi nad Bystrzycą”, obszar obejmuje dolinę rzeki Bystrzycy od Kątów Wrocławskich do Leśnicy we Wrocławiu, a także odcinek doliny Strzegomki od Stoszyc do ujścia tej rzeki do Bystrzycy. Na całym obszarze dominują zbiorowiska leśne, oraz mozaika łąk, pastwisk i pól uprawnych. Głównymi typami siedlisk przyrodniczych są: lasy łęgowe, grądy oraz nizinne łąki użytkowane ekstensywnie. Rzeki Bystrzyca i Strzegomka na przeważającej długości zachowały naturalny charakter. W granicach miasta znajduje się tylko niewielki, północny fragment tego obszaru dochodzący do mostu linii kolejowej, który pokrywa się częściowo z Parkiem Krajobrazowym Dolina Bystrzycy. Obszar stanowi uzupełnienie sieci w zakresie ochrony siedlisk związanych z doliną dużej rzeki, a zwłaszcza lasów łęgowych i grądów, jak i łąk - trzęślicowych i selernicowych, typowo tu wykształconych i świetnie zachowanych. Zbiorowiskom tym towarzyszą liczne gatunki zwierząt, w tym szereg bezkręgowców, płazów oraz ryb i ssaków z II Załącznika Dyrektywy Siedliskowej;
- e) specjalny obszar ochrony siedlisk „Kumaki Dobrej”, obszar obejmuje dolinę rzeki Dobrej na dwóch odcinkach, charakteryzujących się najwyższym nagromadzeniem walorów przyrodniczych, pomiędzy Bartkowem i Dobrzaniem oraz pomiędzy Dąbrowicą a Pawłowicami. Rzeka Dobra płynie przez obszar Niziny Śląskiej, w niemal całkowicie płaskim terenie, pokrytym osadami czwartorzędowymi. Koryto rzeki jest uregulowane, ale w jej dolinie występują liczne obniżenia wypełnione wodą i stawy hodowlane, stanowiące doskonałe siedliska płazów. Mimo bezpośredniej bliskości aglomeracji wrocławskiej i położeniu na terenach intensywnie wykorzystywanych rolniczo, dolina rzeki zachowała wiele walorów przyrodniczych. Obszar ma kluczowe znaczenie dla ochrony płazów w regionie dolnośląskim - występują tu bardzo bogate i wysokie liczebnie populacje kumaka nizinnego oraz traszki grzebieniastej. Dużym walorem są również stare dęby ze stanowiskami pachnicy dębowej i kozioroga dębosza. Poza wymienionymi gatunkami chronionymi na uwagę i objęcie ochroną zasługują zachowane zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, które należy zaliczyć do najbardziej interesujących;
- f) użytki ekologiczne:
- Starorzecze Łacha Farna, użytek ekologiczny Łacha Farna został utworzony w ramach uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławia dla obszaru w rejonie ul. Janowskiej obręb Pracze Odrzańskie, przyjętego uchwałą Nr XXI/671/00 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 maja 2000 roku. Użytek zachowuje funkcje ekologiczne starorzecza Odry. Powierzchnia zbiornika wynosi 1,8 ha. Jest to starorzecze o silnie zróżnicowanej linii brzegowej. W części wschodniej brzegi są częściowo strome i porośnięte pasem drzew i krzewów. Starorzecze znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie pól uprawnych, w części zachodniej graniczy z lasem grądowym, w którego składzie gatunkowym można wyróżnić m. in. dąb szypułkowy, lipę drobnolistną, grab zwyczajny, jesion wyniosły, bez czarny. Brzegi zbiornika porastają wierzba, chmiel, w



runie lasu wyróżnia się konwalia majowa, sromotnik bezwstydnny, będące pod ochroną. Wokół brzegu zachowały się fragmenty szuwar z pałąką wąskolistną i szerokolistną, turzycą, kosańcem żółtym, trzciną pospolitą. Lustro wody przykrywa rzęsa drobna.

Starorzecze wraz z otaczającym je lasem jest siedliskiem życia wielu gatunków zwierząt. Wśród płazów dominują gatunki żab – wodna, jeziorowa, moczarowa, a także ropucha szara, traszka zwyczajna. Gady reprezentowane są przez zaskrońca zwyczajnego, jaszczurkę zwinkę. Na obszarze starorzecza odnotowano występowanie kilku gatunków nietoperzy, m. in. borowiec wielki, karlik większy, gacek brunatny, mopek;

- dwa zbiorniki wodne wraz z otaczającym obszarem leśnym na terenie Janówka, użytek zajmuje obszar zbiornika wraz z otwartym obszarem leśnym na terenie Janówka, w obrębie Pracze Odrzańskie. Utworzony został w 2002 roku uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia Nr L/1750/02 z 4 lipca 2002 roku w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze uznania za użytek ekologiczny dwóch zbiorników wodnych wraz z otaczającym terenem leśnym położonych na terenie Janówka, obręb Pracze Odrzańskie. Powierzchnia obszaru wynosi 7,4 ha, z czego powierzchnia obu zbiorników wynosi 2,27 ha, natomiast lasu 5,13 ha. Zbiornik nr 1 ma charakter śródlęsnego starorzecza. Przy północnym brzegu wykształcone są szuwary, w których skład gatunkowy wchodzi trzcina pospolita, pałka szerokolistna i turzyca. Wokół brzegu na lustrze wody występuje zespół osoki aloesowatej i żabiścieku pływającego. Zbiornik nr 2 jest niewielkim wypłyconym śródlęsnym zbiornikiem, którego lustro w całości pokryte jest rzadkim w kraju zbiorowiskiem salwinii pływającej. Oba zbiorniki są miejscem rozrodu płazów, w tym licznie występujących ropuch szarych, żab trawnych oraz wodnych. W lesie otaczającym wody daje się zauważyć chronione gatunki takie jak konwalia majowa i sromotnik bezwstydnny. Występują tu również gatunki typowych dla takich siedlisk ptaków – perkoz, Trzcianka;

- obszar na terenie Nowej Karczmy, użytek został powołany uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia Nr XXVIII/2210/04 z dnia 21 października 2004 roku w sprawie uznania za użytek ekologiczny obszaru na terenie Nowej Karczmy we Wrocławiu.

Celem uznania tego obszaru za użytek ekologiczny jest ochrona starorzecza Odry wraz z lasem, który jest miejscem występowania chronionych gatunków, głównie płazów i gadów. Użytek znajduje się w obrębie osiedla Pracze Odrzańskie. Granice użytku wyznacza: od zachodu ul. Karczemna, od południa granica lasu oraz 15 metrowa strefa brzegowa starorzecza, od wschodu podstawa wału przeciwpowodziowego, od północy ścieżka biegnąca wzdłuż zbiornika. Powierzchnia użytku wynosi 12,3 ha, właścicielem jest Gmina Wrocław.

Oczko wodne znajduje się w zachowanym fragmencie lasu o charakterze grądowym. O wartości przyrodniczej świadczy m. in. dobrze wykształcona roślinność szuwarowa na krańcach północno-wschodnich i północno-zachodnich zbiornika. Wśród nich znajdują się rośliny objęte ochroną gatunkową m. in. grąźel żółty, salwinia pływająca, konwalia majowa, goździk kropkowany. Szuwary są miejscem rozrodu i bytowania chronionych gatunków płazów m. in. ropucha szara, żaba wodna, żaba trawna, gadów m. in. zaskrońca zwyczajny, jaszczurka zwinka, ptaków oraz ssaków m. in. ryjówka aksamitna, jeż europejski. Naturalny charakter i wygląd zbiornika oraz wysoki jak na obszar miejski stopień bioróżnorodności również predestynują do objęcia tego miejsca ochroną;

- g) pomniki przyrody, we Wrocławiu znajduje się 109 pomników przyrody reprezentowanych przez drzewa, grupy drzew oraz skamieliny drzew. Inwentaryzacja drzewostanu przeprowadzona na obszarze Wrocławia w latach 90. ub. wieku przez Wydział Środowiska UMW wykazała

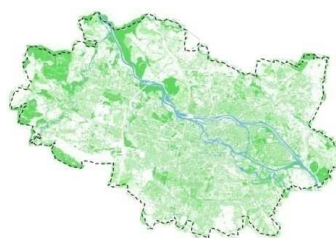
liczne występowanie drzew o rozmiarach pomnikowych, z których jedynie część jest objęta ochroną prawną.

### 5.3 Uwarunkowania zasobowo-użytkowe

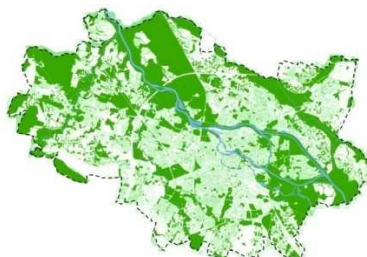
Oceniając zasoby środowiska przyrodniczego Wrocławia, dla funkcjonowania miasta największe znaczenie ma wrocławska różnorodność krajobrazów i form zieleni. Zieleń Wrocławia to tereny przyrodnicze pokryte roślinnością o funkcjach ekologicznych, ochronnych, rekreacyjnych i estetycznych:

- to tereny biologicznie czynne, niezależnie od tego jak są użytkowane oraz kto jest ich właścicielem,
- tereny zieleni rozumiane jako tereny biologicznie aktywne,
- zieleń Wrocławia stanowi część systemu przyrodniczego miasta i fragment ekologicznego systemu obszarów chronionych,

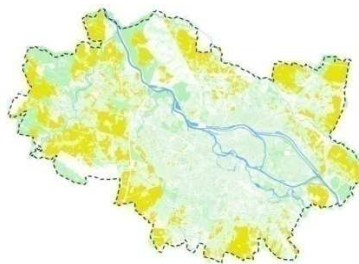
- **51,53 %** powierzchni miasta pokryte jest przez różnorodne formy przestrzenne zieleni, pełniące funkcje ekologiczne ochronne, rekreacyjne i estetyczne,



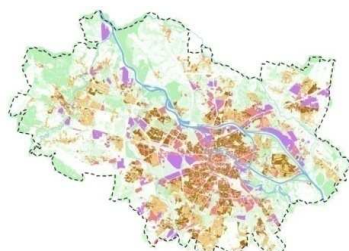
- **39,3 %** powierzchni miasta to tereny zieleni podstawowego systemu: tereny nadrzeczne, tereny leśne, tereny rekreacyjne i wypoczynkowe oraz tereny rolniczo nieużytkowane,



- **18,74 %** powierzchni miasta to tereny rolne użytkowane,



- **12,23 %** powierzchni miasta to zieleń na terenach komunikacyjnych i terenach zabudowanych.



## 5.4 Uwarunkowania sozologiczne

### 1. Warunki aerosanitarne

Główne zanieczyszczenia gazowe powietrza w skali regionalnej i lokalnej to tlenki azotu ( $\text{NO}_x$ ), dwutlenek siarki (SOX), tlenek węgla (CO) oraz wiele różnych węglowodorów tzw. lotne związki organiczne. Ponadto na obszarze miasta przekroczone są dobowe i roczne wartości stężeń pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5. Wszystkie one dostają się do atmosfery głównie podczas spalania paliw kopalnych, z wyjątkiem lotnych związków organicznych, które pochodzą przede wszystkim ze źródeł naturalnych. Podstawowym procesem, w trakcie którego następuje emisja zanieczyszczeń do powietrza, jest spalanie paliw w elektrowniach, elektrociepłowniach, indywidualnych paleniskach domowych i transporcie. Zanieczyszczenia emitowane są także przez przemysł i rolnictwo.

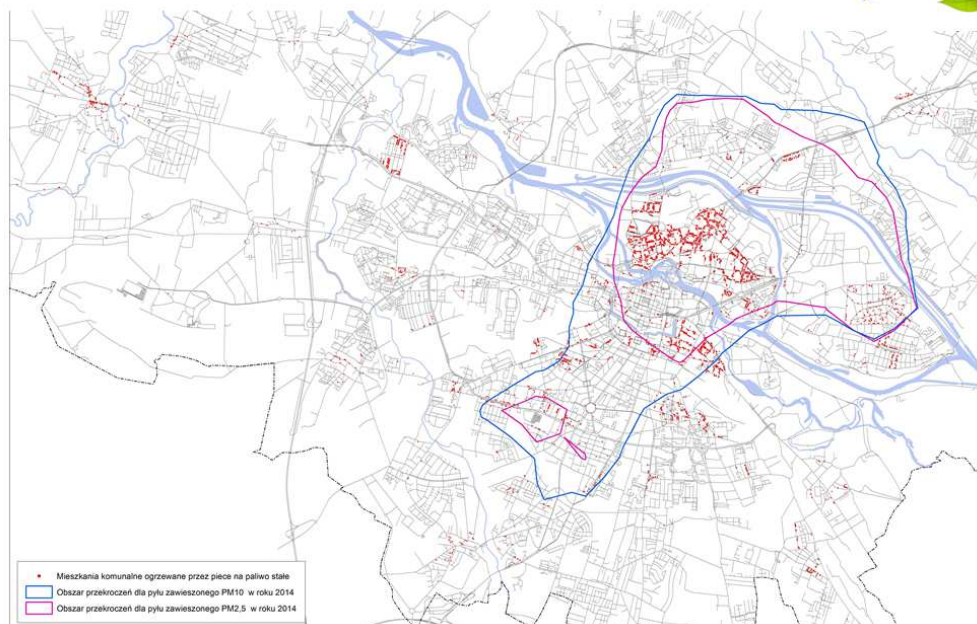
Na stan sanitarny powietrza we Wrocławiu wpływ mają emitory zanieczyszczeń powietrza znajdujące się na obszarze miasta, w jego bezpośrednim sąsiedztwie, ale również napływ zanieczyszczonych mas powietrza z innych obszarów oraz zanieczyszczenia zawarte w opadach atmosferycznych. Do Wrocławia docierają zanieczyszczone masy powietrza głównie z kierunków sektora zachodniego, szczególnie z kierunku północno-zachodniego, w tym zanieczyszczenia z rejonu Brzegu Dolnego, ale również z zagłębia Turossowskiego a nawet z obszaru Niemiec oraz z kierunku południowo-wschodniego, przynosząc zanieczyszczenia z obszaru Kędzierzyna-Koźła, Górnego Śląska i Czech.

Na terenie Wrocławia obserwuje się tendencje spadkowe stężenia wielu zanieczyszczeń, np. dwutlenku siarki, tlenku azotu. Największe problemy pojawiają się w związku z pyłami zawieszonymi PM10 i PM2,5, szczególnie w rejonie ścisłej zabudowy śródmiejskiej oraz w obszarach zabudowy jednorodzinnej. Główną przyczyną występowania przekroczeń, przede wszystkim w okresie zimowym, jest emisja z systemów indywidualnego ogrzewania budynków. Inne przyczyny występowania przekroczeń to m.in. emisja zanieczyszczeń z transportu drogowego oraz niezorganizowana emisja pyłu z dróg i terenów przemysłowych.

W 2013 r. złożony został w Wojewódzkim Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wniosek o dofinansowanie w ramach I edycji programu KAWKA, programu dotacji na likwidację ogrzewania węglowego, który ostatecznie został uruchomiony w lipcu 2014 r. Podjęto uchwałę nr LVIII/1486/14 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 maja 2014 r. w sprawie określenia zasad udzielania dotacji celowej z budżetu Miasta na zadania służące ochronie powietrza, polegające na trwałej zmianie ogrzewania węglowego na proekologiczne. Inicjatywa została podjęta w celu ograniczania emisji zanieczyszczeń, w szczególności pyłowych, z pieców oraz kotłowni opalanych paliwem węglowym oraz ograniczania emisji innych substancji, stanowiących o przekraczaniu standardów jakości powietrza we Wrocławiu.

## PIECE

### Mieszkania komunalne ogrzewane przez piece na paliwo stałe



Rys.1 Rozkład zanieczyszczeń pyłowych na terenie miasta. Inwentaryzacja pieców na paliwo stałe w mieszkaniach komunalnych. (źródło. Prof. Zwoździak, prezentacja)

## 2. Klimat akustyczny

W 2013 roku opracowana została Mapa akustyczna Wrocławia i aktualizacja Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia.

Zgodnie z oceną przedstawioną w opracowaniu Mapy akustycznej Wrocławia powierzchnia obszarów w granicach Wrocławia zagrożonych długookresowym hałasem drogowym (LDWN), na których stan środowiska określa się jako „nieдобry”, stanowi 4,558 km<sup>2</sup>, natomiast obszarów, których stan określany jest jako „zły” i „bardzo zły”, zaledwie 0,126 km<sup>2</sup>. W strefie o „nieдобrych” i „złych” warunkach akustycznych znajduje się ok. 7,2 tys. lokali mieszkalnych, zamieszkałych przez ok. 19 tys. osób.

Powierzchnia obszarów najbardziej zagrożonych hałasem drogowym w porze nocnej (LN), na których stan środowiska określany jest jako „nieдобry”, wynosi 3,207 km<sup>2</sup>, a terenów, na których stan środowiska określany jest jako „zły”, wynosi jedynie 0,066 km<sup>2</sup>. Na obszarze o „nieдобrych” i „złych” warunkach akustycznych znajduje się ok. 4 tys. lokali mieszkalnych, które zamieszkuje ok. 10,5 tys. osób.

Dużo mniejsze zagrożenie związane jest z emisją hałasu tramwajowego. Jego zakres oddziaływania ogranicza się do bezpośredniego otoczenia torowisk. Powierzchnia obszarów zagrożonych długookresowym hałasem tramwajowym, na których stan środowiska określa się jako „nieдобry”, stanowi 0,34 km<sup>2</sup>. Na terenach tych zlokalizowanych jest ok. 1250 lokali mieszkalnych, zamieszkiwanych przez ok. 3150 osób. W porze nocnej, powierzchnia ta wynosi 0,22 km<sup>2</sup> i obejmuje ok. 700 lokali, zamieszkiwanych przez ok. 1800 osób. Należy zauważyć, że brak jest terenów narażonych na hałas tramwajowy, na których stan warunków akustycznych określa się mianem „złych” i „bardzo złych”.

Obszary zagrożone hałasem drogowym znajdują się wzdłuż głównych ulic np. na ciągu ulic Legnicka – Kosmonautów – Średzka, ul. Powstańców Śląskich, Al. Karkonoska, ul. Grota – Roweckiego, ul. Parafialna, ul. Buforowa, ul. Krakowska, ciąg ul. Kowalska – Miłoszycka - Strachocińska, Al. Kochanowskiego.



Rys.2 Mapa przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu – hałas drogowy – pora dnia, Mapa akustyczna Wrocławia, 2013





Rys.3 Mapa przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu – hałas drogowy – pora noc, Mapa akustyczna Wrocławia, 2013

Źródłem hałasu kolejowego jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych oraz pojazdów specjalnych, m.in. lokomotyw, drezyn, przy czym ocenia się, że największą uciążliwość powodują przejazdy pociągów towarowych. Hałas kolejowy stanowi drugorzędne zagrożenie w stosunku do hałasu drogowego, a jego uciążliwości dotyczą znacznie mniejszej liczby mieszkańców. Powierzchnia obszarów zagrożonych długookresowym hałasem kolejowym ( $L_{DWN}$ ), na których stan środowiska określa się jako „nieдобry”, „zły” i „bardzo zły” stanowi 2,46 km<sup>2</sup> i zamieszkiwana jest przez ok. 830 osób w ok. 300 lokalach, a w porze nocy jest to odpowiednio: 2,76 km<sup>2</sup>, 700 lokali mieszkalnych, ok. 1800 os.

Hałas kolejowy występuje głównie wzdłuż południowej obwodnicy kolejowej od ul. Grabiszyńskiej do ul. Bardzkiej oraz linii kolejowych w kierunku na Poznań, Głogów i Legnicę.



Rys.4 Mapa przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałas – hałas kolejowy – pora dnia, Mapa akustyczna Wrocławia, 2013

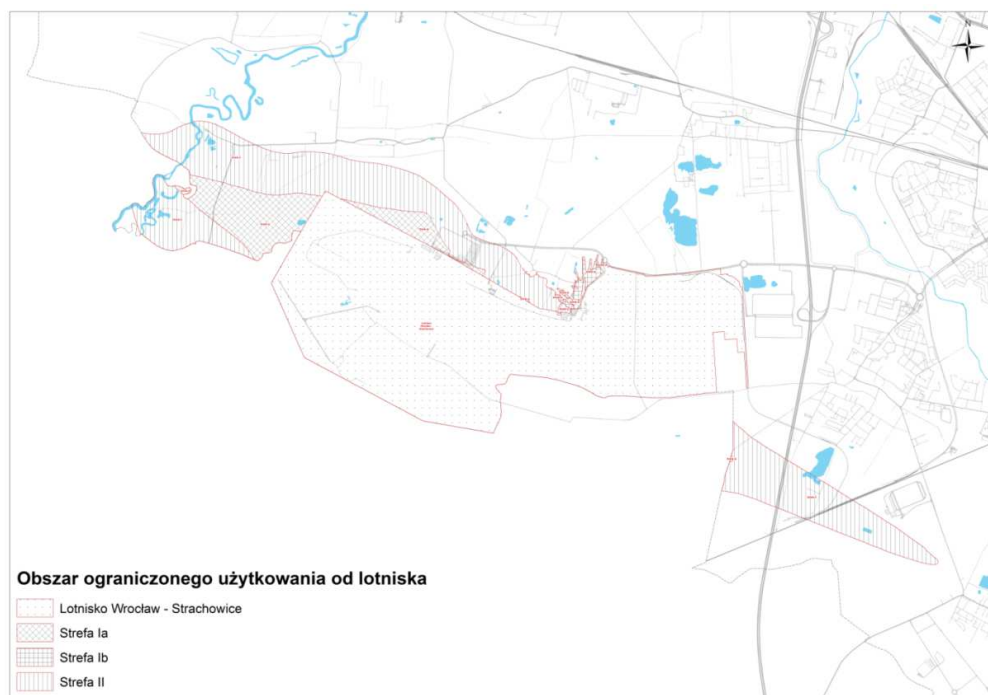


Rys.5 Mapa przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu – hałas kolejowy – pora noc, Mapa akustyczna Wrocławia, 2013

Emisja hałasu lotniczego wiąże się z funkcjonowaniem Portu Lotniczego Wrocław im. Mikołaja Kopernika. Przyczyną uciążliwości są operacje lotnicze m. in. starty, lądowania i przeloty samolotów oraz operacje naziemne m. in. kołowanie na płycie lotniska, rozruch silników. Zagrożenie hałasem lotniczym obejmuje tereny położone w najbliższym sąsiedztwie portu lotniczego. Problem uciążliwości hałasu lotniczego wzrósł wraz z rozbudową lotniska i zwiększeniem liczby operacji lotniczych.

Ze względu na ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania dla Portu Lotniczego, obecnie nie wykazuje się przekroczeń dopuszczalnych norm dla hałasu lotniczego poza jego granicami.





Rys.6 Obszar ograniczonego użytkowania wokół lotniska

Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od zakładów przemysłowych mają bardzo ograniczony zasięg, z reguły kilkadziesiąt metrów od zakładów i w większości przypadków nie stanowią one zagrożenia dla warunków akustycznych otoczenia, ponieważ ich zasięg z reguły nie przekracza granic terenów przemysłowych. Powierzchnia obszarów zagrożonych długookresowym hałasem przemysłowym, na których stan środowiska określa się jako „niedobry” i „zły” i stanowi 0,054 km<sup>2</sup>. Na terenach tych zlokalizowanych jest ok. 60 lokali mieszkalnych, zamieszkiwanych przez ok. 200 osób, a w porze nocy jest to odpowiednio: 0,174 km<sup>2</sup>, 200 lokali mieszkalnych, ok. 570 os.

Na rys. nr 2 Studium uwzględniono zasięg strefy śródmiejskiej rozumianej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U z dnia 22 stycznia 2014 r. poz.112).

### 3. Wody powierzchniowe i podziemne

W regionie wrocławskim można wyróżnić następujące rodzaje występowania wodonośnego czwartorzędu:

- a) poziomy wodonośne w dolinach kopalnych, m.in. pradolina Odry, kopalna dolina pra–Nysy Kłodzkiej, dolina pra–Bystrzycy,
- b) poziomy wodonośne związane z dolinami rzecznyymi, m. in. warstwy wodonośne związane z dolinami Odry, Nysy Kłodzkiej, Widawy i Oławy, fragmentarycznie Bystrzycy,
- c) poziomy wodonośne w obrębie utworów wodnolodowcowych o charakterze pokrywowym i międzymorenowym.

Wrocław leży w zasięgu dwóch głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP): Pradolina Odry, obejmującego południowo-wschodnią część Wrocławia (GZWP 320) i Prochowice - Środa Śląska, obejmującego niewielki fragment w południowo-zachodniej części miasta (GZWP 319). Są to

zbiorniki czwartorzędowe. Pradolina rzeki Odra należy do grupy zbiorników pradolinnych. Związany jest z plejstoceniowymi utworami piaszczystymi pradoliny Odry, które osiągają niewielkie miąższości rzędu 5-15 m, lokalnie 20 m. Na całym obszarze zbiornika warstwa wodonośna pozbawiona jest izolacji, co ma szczególne znaczenie przy zjawiskach antropopresji i odporności poziomu na zanieczyszczenie. W południowo-zachodniej części miasta znajduje się skraj zbiornika Prochowice - Środa Śląska, który rozciąga się na zachód od Wrocławia. W części zbiornika zlokalizowanej w granicach Wrocławia występują wody artezyjskie. Zgodnie z podziałem na jednolite części wód podziemnych obszar miast znajduje się w granicach JCWPd 114 i JCWPd 93.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu wykonywał pomiary jakości wód podziemnych w 2015 roku w punkcie pomiarowym Wrocław – Leśnica znajdującym się w ramach JCWPd nr 114. Badane wody zaliczono do II klasy jakości wód podziemnych w skali pięciostopniowej.

Na terenie Wrocławia istnieje 13 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) w ramach pięciu scalonych części wód (SCWP). Ocenę jakości wód powierzchniowych na terenie miasta Wrocławia przeprowadza Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu. W 2015 roku przeprowadzone zostały badania jakości tzw. Jednolitych Części Wód Powierzchniowych na terenie miasta.

Monitoring jakości wód powierzchniowych jest prowadzony w punktach pomiarowo kontrolnych w sieciach monitoringu diagnostycznego i operacyjnego, na podstawie zatwierdzonego programu.

Nazwa JCWP/ nazwa ppk	Klasa elementów				Stan/potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Czy występuje na obszarze chronionym	Ocena stanu JCW.
	biologicznych	Hydromorfologicznych	fizykochemicznych	fizykochemicznych – specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne				
Odra w granicach Wrocławia/ Odra – poniżej ujścia Ślęzy	I	II	II		dobry		T	zły
Trzciana/ Trzciana – ujście do Odry	IV	I	PPD		slaby		T	zły
Ługowina/ Ługowina – ujście do Odry	III	I	II		umiarkowany		N	zły
Oława od Gnojeń do Odry/ Oława – ujście do Odry	IV	I	II	I	slaby	PSD	T	zły
Zielona/ Zielona – ujście do	III	I	PPD		umiarkowany		T	zły

Oławy								
Brochówka/ Brochówka – ujście do Oławy	III	II	II		umiarkowany		T	zły
Ślęza – od Małej Ślęzy do Odry/ Ślęza – ujście do Odry	IV	II	PPD	I	słaby	PSD	T	zły
Kasina/ Kasina – ujście do Ślęzy	IV	II	PPD	I	słaby	PSD	T	zły
Bystrzyca – od Strzegomki do Odry/ Bystrzyca – ujście do Odry	III	I	II	I	umiarkowany	PSD	T	zły
Widawa od Oleśnicy do Dobrej/ Widawa – most B. Krzywousteg o	II	I	II		dobry		T	
Widawa od Dobrej do Odry/ Widawa – ujście do Odry	II	I	II	I	dobry	PSD	T	zły
Dobra od Jagodnej do Widawy/ Dobra – ujście do Widawy	III	II	II		umiarkowany		T	zły

Tab.1 Wyniki oceny wykonanej dla punktów pomiarowo-kontrolnych monitoringu zlokalizowanych na terenie Wrocławia w 2015 (Źródło: Ocena stanu Jednolitych Części Wód Powierzchniowych na terenie województwa dolnośląskiego za 2015., WIOS Wrocław)

Do degradacji wód powierzchniowych na obszarze miasta przyczyniają się zrzuty ścieków komunalnych i przemysłowych, jak również zanieczyszczenia tranzytowe dostarczane wodami powierzchniowymi. Na obszarach pozbawionych infrastruktury komunalnej należy się spodziewać degradacji wód powierzchniowych przez niekontrolowane zrzuty ścieków z terenów zabudowanych, trafiające do gruntu, rowów melioracyjnych, bądź bezpośrednio do cieków. Powodują one z reguły lokalne zanieczyszczenie wód objawiające się wzrostem wartości BZT5, oraz zawartości sodu, potasu, azotanów i fosforanów, a także skażenie bakteriologiczne wody. Do zanieczyszczenia wód

substancjami biogennymi (azotany, fosforany) przyczyniają się także spływy z pól uprawnych oraz nawożonych łąk i pastwisk.

#### 4. Promieniowanie elektromagnetyczne

Na kształtowanie pola elektromagnetycznego na obszarze miasta wpływ mają źródła liniowe i punktowe emitujące promieniowanie niejonizujące w zakresie częstotliwości 0,1 – 300 000 MHz, tj.: nadajniki bazowych telefonii komórkowych (analogowych i cyfrowych), linie i stacje elektroenergetyczne, w tym GPZ oraz stacje radiolokacyjne, związane z funkcjonowaniem lotniska.

Na obszarze miasta zlokalizowanych jest 17 głównych punktów zasilania (GPZ) energią elektryczną, 1 elektrociepłownia (EC Wrocław) oraz 1 stacja elektroenergetyczna Stacja R-1 Klecina. Do Stacji Klecina doprowadzana jest energia liniami wysokiego napięcia - 220 kV, natomiast między GPZ-mi i elektrociepłownią w obrębie miasta przebiegają linie wysokiego napięcia - 110 kV. Stacje radiolokacyjne oraz inne urządzenia zapewniające funkcjonowanie lotniska, w granicach miasta, usytuowane są w rejonie ul. Ibn Siny Awicenny - stacja naprowadzania lotów na lotnisku Strachowice, natomiast urządzenia radionadawcze i telewizyjne - przy ul. Krasińskiego na budynku poczty głównej i al. Karkonoskiej przy regionalnej stacji telewizyjnej. Oprócz tego źródłem emisji są stacje bazowe telefonii komórkowej, których liczba w ostatnich latach w znacznym stopniu wzrosła.

Pomiary natężenia pól elektromagnetycznych stacji bazowych telefonii komórkowej prowadzi Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska. Organ ten prowadzi także działalność kontrolną, odpowiadając na skargi mieszkańców. W przeciągu ostatnich lat w żadnym z punktów kontrolno-pomiarowych, zlokalizowanych w miejscach dostępnych dla ludności, nie stwierdzono przekroczeń poziomów dopuszczalnych prawnie pól elektromagnetycznych.

#### 5.5 Nadzwyczajne zagrożenia środowiska

Na terenie Wrocławia występują dwa zakłady o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej ZDR:

- 3M Wrocław Sp. z o.o.,
- Terminal Paliw nr 111 we Wrocławiu PKN Orlen,

oraz cztery zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej ZZR:

- Wratislavia – Biodiesel S.A.,
- Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A. Zakład Produkcji Wody nr 1 Mokry Dwór,
- PPG Deco Polska Sp. z o.o.,
- DeLaval Operations Sp. z o.o.

Poza ww. zakładami występują również inne zagrożenia:

- zagrożenia pożarowe - powstają głównie na obszarach leśnych, szczególnie w okresach długotrwałej suszy, występują sezonowo wiosną, latem i jesienią podczas wypalania traw, wynikają z infrastruktury miejskiej i wiejskiej obiektów użytkowych (instalacje, sprzęty gospodarstwa domowego itp.),
- zagrożenia drogowe i kolejowe - przecinające teren miasta szlaki komunikacji drogowej są potencjalnymi miejscami zagrożenia pożarowego, chemicznego oraz ekologicznego. Wynika to z faktu, że szlakami tymi transportowane są toksyczne środki przemysłowe (TSP) – materiały niebezpieczne dla ludzi i środowiska. Należy przyjąć, że występuje statystyczne prawdopodobieństwo potencjalnego wystąpienia awarii komunikacyjnych, mogących zagrozić środowisku - obszarami szczególnego zagrożenia są tereny zlokalizowane w pobliżu głównych, tranzytowych arterii komunikacji drogowej, charakteryzujących się największym natężeniem ruchu tego rodzaju przewozów. Dodatkowe zagrożenie stanowią stacje kolejowe, stanowiące punkty załadunku i wyładunku TSP oraz miejsca czasowego gromadzenia cystern i wagonów z materiałami niebezpiecznymi,

- zagrożenia chemiczne i ekologiczne - wynikają głównie z magazynowania i stosowania przez przedsiębiorstwa materiałów niebezpiecznych, takich jak amoniak, kwas, chlor, wodór i inne,
- zagrożenia budowlane - związane głównie z utratą statyki budowli lub jej elementu, mogące wystąpić w wysokich budynkach,
- inne zagrożenia urbanistyczne - magistrale gazu pod wysokim ciśnieniem przecinające teren miasta oraz stacje redukcyjne gazu z wysokiego na średnie ciśnienie i średniego na niskie oraz napowietrzne linie energetyczne wysokiego i średniego napięcia oraz duże transformatory (20-30 ton oleju transformatorowego),
- klęski żywiołowe, powodzie, zatopienia,
- skażenia, zakażenia epidemiczne i epizootyczne,
- inne klęski żywiołowe (huragany, śnieżyce, duże i długotrwałe mrozy).

#### 1) Zagrożenie suszą

Zjawisko suszy we Wrocławiu związane jest ze zmianami klimatycznymi i małą ilością opadów, ale także przede wszystkim ze sposobem gospodarowania wodami opadowymi oraz niedostatecznym nawadnianiem terenów zieleni. Problematyka suszy obejmuje m. in. posuchę wśród drzew i krzewów przyulicznych, brak retencji wód deszczowych, niedostateczne wykorzystanie potencjału retencyjnego systemu hydrologicznego lub terenów zieleni czy niedostateczne wykorzystanie wód opadowych z potaci dachowych do nawadniania terenów zieleni. Zjawisko suszy jest szczególnie widoczne w zabudowie śródmiejskiej, gdzie brak jest większych terenów zieleni mogących stanowić obszary naturalnej retencji wody deszczowej.

#### 2) Zagrożenie powodzią

Wrocławski Węzeł Wodny (WWW) znajduje się w centralnej części Dorzecza Odry od 241,5 km Odry w rejonie Blizanowic, do 266,9 km przy ujściu Widawy. Jest to unikalny w skali kraju zespół rzek, kanałów oraz urządzeń hydrotechnicznych. Zgodnie z pierwotnymi założeniami został zaprojektowany tak, aby bezpiecznie przeprowadzić kulminację fali o przepływie 2400 m<sup>3</sup>/s. Z odnotowanych czterech powodzi w XIX wieku i udokumentowanych dwunastu dużych powodzi XX wieku, największa wystąpiła w lipcu 1997 r. Zbadano przepustowość WWW i oszacowano ją na ok. 2315 m<sup>3</sup>/s, natomiast przepływ fali kulminacyjnej w roku 1997 osiągnął 3640 m<sup>3</sup>/s. Powódź 1997 roku zweryfikowała te założenia WWW jako niewystarczające. W związku z tym przystąpiono do opracowania wszechstronnej strategii modernizacji systemu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry. Została ona opracowana w formie wstępnego Studium Wykonalności dla Programu – Odra 2006. W dniu 6 lipca 2001 r. uchwalona została przez Sejm RP ustawa o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry 2006” (Dz.U. 01.98.1067 z dnia 12.09.2001r.), która poprzedzona była konsultacjami społecznymi w latach 1997 - 2001 r.

Przyjęty w ustawie Program obejmował:

- budowę systemu czynnego i biernego zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
- ochronę środowiska przyrodniczego i czystości wód,
- prewencyjne zagospodarowanie przestrzenne oraz renaturyzację ekosystemów,
- zwiększenie lesistości,
- utrzymanie i rozwój żeglugi śródlądowej,
- energetyczne wykorzystanie wód.

Dorzecze Odry to obszar szczególnie narażony na powodzie ze wszystkimi ich konsekwencjami. Z uwagi na bezpieczeństwo mieszkańców pobliskich terenów a także dobro środowiska, Rząd RP uruchomił projekt „Program dla Odry”. Obejmuje on przede wszystkim budowę systemu czynnego i biernego zabezpieczenia przeciwpowodziowego, przy jednoczesnej ochronie przyrody. W ramach Programu dla Odry przewidziana została także modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, która obecnie jest główną składową Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry.

### Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry

Zasadniczym celem Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry jest poprawa ochrony przed powodzią terenów w dolinie Odry, od Raciborza do Wrocławia. Cel ten ma zostać osiągnięty dzięki budowie suchego zbiornika przeciwpowodziowego w Raciborzu oraz modernizacji obiektów i budowli hydrotechnicznych Wrocławskiego Węzła Wodnego, służącej zwiększeniu przepustowości Odry na terenie i w okolicy Wrocławia.

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapach zagrożenia powodziowego opublikowanymi przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, na terenie miasta znajdują się następujące kategorie obszarów zagrożonych powodzią:

- a) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (Q 0,2%),
- b) obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (Q 1%),
- c) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat (Q 10%),
- d) obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego.

Ponadto na rys. nr 2 Studium wskazano zasięg wstępnej oceny ryzyka powodziowego, która obejmuje maksymalny zasięg, do tej pory notowanych historycznie, powodzi w dolinie Odry we Wrocławiu, w tym powodzi z 1997 roku.

## **Rozdział 6. TRANSPORT I MOBILNOŚĆ**

### 6.1 Wytyczne Unii Europejskiej

Komisja Europejska przyjęła w ostatnich latach dwie kolejne Białe Księgi - w 2001 r. i 2011 r. oraz dwie Zielone Księgi - w 2007 r. i 2009 r., dotyczące kwestii transportu.

Z punktu widzenia planowania przestrzennego za najistotniejszą należy uznać Zieloną Księgę z 2007 r., w której za szczególnie ważne przy kształtowaniu i rozwoju transportu uznano aspekty środowiskowe. W Księdze wskazano: „W całej Europie wzmożony ruch na ulicach w centrach miast powoduje stałe zatory mające niepożądane skutki, takie jak opóźnienia i zanieczyszczenie powietrza. W wyniku tego zjawiska europejska gospodarka traci każdego roku prawie 100 mld EUR lub 1% PKB Unii Europejskiej. Z roku na rok zanieczyszczenie powietrza i hałas stają się coraz bardziej uciążliwe. Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji CO<sub>2</sub> i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy. Każdego roku rośnie w miastach liczba wypadków drogowych: jeden na trzy wypadki śmiertelne ma miejsce na obszarze miejskim, a ofiarami najczęściej są piesi i rowerzyści. Pomimo, że problem ma wymiar lokalny, jego skutki odczuwa cały kontynent: zmiana klimatu, globalne ocieplenie, wzrost zachorowań, wąskie gardła w łańcuchach logistycznych”.

W porównaniu z Białymi Księgami w Zielonych Księgach, Unia Europejska zmieniła swoje podejście do problemu mobilności, ze szczególnym wskazaniem na jej optymalizację. „Nowe podejście do mobilności w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenie współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo)”. Oczekiwania w stosunku do efektów optymalizacji mobilności są bardzo duże, dlatego zapewne podejmowanym działaniom w tym zakresie nadano rangę tworzenia „nowej kultury mobilności”, w efekcie czego miasta europejskie staną się mniej zanieczyszczone, ruch na ich ulicach będzie płynny i staną się one bardziej przyjazne dla mieszkańców i biznesu: „... Wobec tych problemów, mogących mieć różnorodne konsekwencje, konieczne są wspólne działania na rzecz poszukiwania innowacyjnych i ambitnych rozwiązań dla transportu miejskiego, tak aby miasta były mniej zanieczyszczone, dostęp do nich był ułatwiony, a ruch na ich

ulicach płynny. Wspólnym wysiłkiem musimy poszukiwać sposobów na zwiększenie mobilności w mieście i na przedmieściach, mobilność zrównoważoną oraz mobilność dla wszystkich mieszkańców Europy, równocześnie umożliwiając podmiotom gospodarczym realizację ich zadań w naszych miastach.” Głównym przesłaniem jej twórców była troska o stwarzanie możliwości odbywania podróży innymi niż samochód środkami transportu: „... Jednak należy podjąć działania mające na celu uatrakcyjnienie i uczynienie bardziej bezpiecznymi alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu sposobów poruszania się, takich jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy lub jazda na motocyklach i skuterach. Obywatele powinni mieć możliwość optymalizacji swojej podróży poprzez efektywne powiązanie różnych rodzajów transportu. Władze powinny propagować współmodalność i zagospodarować miejsce zwolnione w wyniku zastosowania środków do walki z zatorami. Inteligentne i adaptacyjne systemy zarządzania ruchem również okazały się skuteczne w procesie likwidacji zatorów na drogach”.

Za najbardziej efektywne i ważne środki w realizacji strategii „płynnego ruchu w mieście” uznano: propagowanie jazdy na rowerze i chodzenia pieszo, optymalizację korzystania z prywatnych samochodów oraz efektywną dystrybucję towarów i prowadzenie dostaw.

W odniesieniu do ruchu rowerowego i pieszego zaproponowano, by władze lokalne i regionalne zapewniały pełną integrację tych sposobów poruszania się oraz zwróciły większą uwagę na rozwój odpowiedniej infrastruktury. Między innymi większym miastom zarekomendowano tworzenie „oficera” odpowiedzialnego wyłącznie za ruch pieszy i rowerowy.

Ważną stają się także odpowiednio prowadzona polityka parkingowa (rekomendowane jest stosowanie opłat parkingowych, w zależności od strefy oraz system Parkuj i Jedź), która może stać się jednym z najsukuczniejszych narzędzi ograniczania ruchu samochodów w centrach miast Zielona Księga jest przełomowa, także w przypadku podejścia do rozbudowy infrastruktury, gdzie priorytetowi nadano znalezienie rozwiązań dla lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury. Problemowi emisji CO<sub>2</sub> nadano w Zielonej Księdze szczególne znaczenie, stawiając wyzwanie jego redukcji o 20% do roku 2020, ze świadomością, że z uwagi na powszechne wykorzystywanie ropy i charakter ruchu miejskiego cel ten będzie trudny do osiągnięcia. W celu podkreślenia rangi transportu rowerowego w rozwoju nowej kultury mobilności Parlament Europejski w 2010 r. opublikował dokument pt.: „Wspieranie transportu rowerowego”. W dokumencie tym przedstawiono sposoby i zachęty do tworzenia polityk i strategii transportowych, które będą zawierały takie elementy jak: zapewnienie dobrej i bezpiecznej infrastruktury w miastach i ich okolicach, edukacja rowerowa, znaczenie intermodalności w umożliwianiu rowerzystom dokonywania przejazdów na średnich do długich dystansów, poprawianie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego, w celu zapobiegania kradzieżom i unikania agresji wobec rowerzystów.

Księgi UE stanowią formę politycznych deklaracji i nie mogą być wiążące dla Komisji ani ich adresatów. Niemniej duża, chociaż nieformalna, waga tych dokumentów, skłania wszystkie strony do respektowania ich zapisów. Mając to na uwadze, zasady polityki transportowej w nich zapisane mogą być traktowane jako wytyczne i wskazówki przy tworzeniu polityk i strategii dla miast, regionów i poszczególnych krajów Unii Europejskiej. Podstawowe cele i środki realizacji są wykorzystywane w opisie programów operacyjnych UE i wówczas nabierają wymiaru praktycznego. Aplikowanie o środki finansowe do współfinansowania inwestycji transportowych i innych działań wymaga zachowywania spójności dokumentów strategicznych, powstających na szczeblach lokalnych (np. takich jak polityki i strategii transportowe) z kierunkowymi dokumentami UE.

## 6.2 Suburbanizacja. Rozlewanie się miasta

Rozwój zabudowy na przedmieściach miasta jest procesem postępującym. Stoimy teraz przed wyzwaniem – wyborem dalszej drogi – czyli sposobu zaradzenia problemom wynikającym z suburbanizacji. Wachlarz rozwiązań zastosowanych w innych krajach europejskich jest szeroki - wyłaniają się z niego na pewno takie, których nie powinniśmy stosować we Wrocławiu. Należy do nich przede wszystkim nieustająca rozbudowa miejskiego układu drogowego oraz powiększanie przepustowości ulic, szczególnie w śródmieściu i centrum miasta i dostosowywanie układu do potrzeb poruszania się samochodem. Ta droga prowadzi w ślepy zaułek, nakręca bowiem całą spiralę powtarzalnych problemów, które w czasie prowadzą do efektu „czarnej dziury”, pokazanej na schemacie. Przestrożą dla nas powinny być słowa amerykańskiego urbanisty Andresa Duany, który podsumował, że „Próby zaradzenia kongestii drogowej przy pomocy zwiększania przepustowości tras są jak leczenie nadwagi przez popuszczanie pasa.”



Czarna dziura rozwoju sieci drogowej Źródło: Plane (1986)

Recepty na problemy rozlewania się miasta już jakiś czas temu zostały wypisane w Zachodniej Europie. Już w latach 70. XX w. władze największych miast dostrzegły zagrożenia związane z uzależnianiem ich struktury komunikacyjnej od samochodów. Zaczęto precyzyjnie planować kolejne osiedla. W polskich miastach dotychczas przyrost liczby mieszkańców na obrzeżach nie pociąga za sobą rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w postaci transportu zbiorowego oraz poprawy dostępu do usług podstawowych. Miasta zaczynają zmieniać swoją politykę rozwojową, nastawiając się na promowanie miasta zwarteego i zachęcanie mieszkańców do powrotów do centrum. Jednak, żeby to zmienić, potrzeba wielu lat pracy, a to oznacza, że mieszkanie na przedmieściu jeszcze długo nie będzie oznaczało uroku zamieszkiwania pozamiejskiego z komfortem dostępu do miasta.

Jedyną racjonalną alternatywą i kierunkiem zmian dla przyjaznego rozwoju miasta, popartą badaniami naukowymi i doświadczeniami innych miast, jest rozwój oparty o transport niesamochodowy.

## 6.3 Zmiana filozofii

Ostatnie lata XX w. i pierwsza dekada XXI w. pokazały, że współczesne miasta, aby rozwijać się w sposób spójny, zwarty i przyjazny dla ich mieszkańców, powinny na nowo spojrzeć na zagadnienia przemieszczania osób i towarów. Szczególnie istotnym elementem w nowym spojrzeniu jest odejście od koncentracji uwagi na infrastrukturze transportowej, na rzecz szerokiego spojrzenia obejmującego zachowania komunikacyjne w obszarze tej infrastruktury. Tendencja ta znajduje swój wyraz w ograniczaniu używania pojęcia transport, na rzecz pojęcia mobilność, co wyraża szersze i kompleksowe spojrzenie na zasady kształtowania przemieszczenia w mieście. Zmiana filozofii jest jednocześnie odpowiedzią na problemy komunikacyjne wynikające ze zjawisk suburbanizacyjnych.

Zrównoważona mobilność definiowana jest jako ukształtowane strukturą przestrzenną i transportową zachowania komunikacyjne użytkowników, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię z otoczeniem – środowiskiem

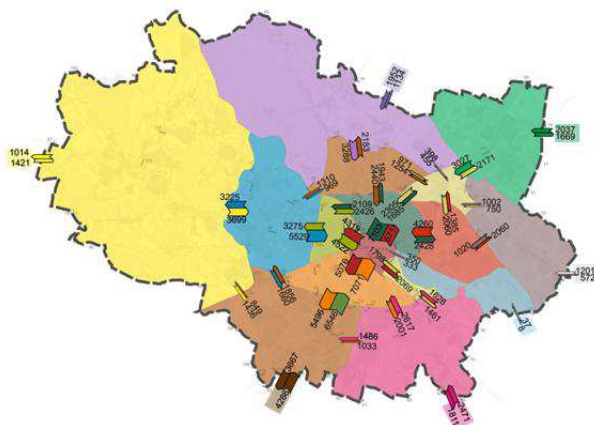


naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym. Pozytywne i nowoczesne zachowania komunikacyjne mieszkańców są podstawą do stworzenia lepszej dostępności komunikacyjnej miasta i obszaru metropolitalnego oraz jego zasobów.

#### 6.4 Transport a Wrocławski Obszar Funkcjonalny

Na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci rosnąca popularność samochodu i jego coraz powszechniejsza dostępność znacznie zwiększyła mobilność. Pod względem przestrzennym, skutkiem większej dostępności samochodu, a tym samym stopnia wykorzystywania go jako środka transportu codziennego przemieszczania się, było rozciągnięcie się dystansu pomiędzy źródłami a celami podróży, co z jednej strony wpływało na zwiększenie dostępności różnych rynków gospodarczych, a tym samym rozwój obszarów, ale z drugiej strony spowodowało szereg niekorzystnych zjawisk zwłaszcza w obszarach miejskich. Szczególnie widoczne jest to w miastach metropolitalnych, które z racji swojej funkcji są największymi ośrodkami administracyjnymi, kulturalnymi i gospodarczymi w regionie, a więc generują przemieszczenia tranzytowe, ponadregionalne oraz regionalne. Z drugiej strony atrakcyjność zamieszkiwania w pobliżu takiego miasta z krótkim dystansem do zlokalizowanych w jego granicach ofert miejsc pracy, nauki czy usług powoduje rozwijanie się w jego otoczeniu gęsto zaludnionych obszarów podmiejskich. Silne powiązania zarówno o charakterze zewnętrznym, jak i aglomeracyjnym mają ogromny wpływ na funkcjonowanie systemów transportowych. Ruchy te, prowadzone siecią dróg o różnej kategorii, spotykają się na granicy miasta i skumulowanym strumieniem są wprowadzane do jego obszaru centralnego, powodując zatory na sieci miejskiej. Pod względem ekonomicznym rozproszenie w strukturze przestrzennej wiąże się z wydawaniem coraz większych nakładów na infrastrukturę, budowy coraz dłuższych systemów komunikacyjnych i rozwijania transportu zbiorowego na coraz większe odległości.

Jednym z mierników siły przyciągania przez Wrocław terenów obszaru funkcjonalnego są dane na temat obciążenia ruchem na wlotach do miasta. Wykonane we Wrocławiu Kompleksowe Badania Ruchu w 2011 roku badały natężenie ruchu na wybranych 7 wlotach do Wrocławia, co pozwoliło określić, z jaką wielkością ruchu wjazdowego do Wrocławia mamy do czynienia. Przy czym należy wziąć pod uwagę, że Wrocław jako metropolia z położeniem blisko granicy czeskiej i niemieckiej, położony w sąsiedztwie korytarza transeuropejskiego A4, przyciąga obszar nie tylko funkcjonalny, ale także dalej położony poza aglomeracją, a więc ruch krajowy czy międzynarodowy.



Rys.7 Obciążenia kordonów badawczych Wrocławia. Kompleksowe Badania Ruchu 2010/2011

W 2015 r. powstał dokument pn. „Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym”. W dokumencie tym, na potrzeby delimitacji obszaru funkcjonalnego, oprócz określenia zasięgu oddziaływania Wrocławia na obszary przyległe z wykorzystaniem mierników strukturalnych, zbadano także zależności funkcjonalno–przestrzenne. Wśród tych drugich znalazły się m.in. analizy dotyczące dojazdów do pracy, natężenia ruchu, dostępności kolejowej i drogowej do Wrocławia i komunikacji podmiejskiej Wrocławia. Wśród gmin, w których udział dojeżdżających do pracy do Wrocławia w liczbie pracujących wg miejsca zamieszkania w 2012 r. wynosił ponad 20%, znalazły się wszystkie gminy ościenne Wrocławia (Kąty Wrocławskie - 19,9%). Im dalej od Wrocławia tym zależności te malały. Największy procent - ponad 30% - dotyczy gmin Czernica i Długołęka. Dla oceny wielkości obciążeń kierunków wlotowych do Wrocławia związanych z dojazdami do pracy można się posłużyć także badaniem wykonanym przez Główny Urząd Statystyczny – „Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011”. Wśród wskazanych 15 gmin województwa dolnośląskiego z najwyższą liczbą przyjeżdżających do pracy we Wrocławiu znalazły się wszystkie gminy ościenne oraz miasta Oleśnica, Oława i Jelcz Laskowice. Tym samym, na podstawie wyników powyższych badań, można stwierdzić, że najbardziej intensywny ruch dojazdowy następuje z gmin położonych na wschód oraz południe od granic Wrocławia. Dodatkowo w 2015 r. przeprowadzono kontrolny pomiar ruchu na wybranych wlotach do miasta, który jednoznacznie pokazał wzrost ruchu: na wlocie ul. Buforowej nawet o ponad 220% w stosunku do danych z KBR, na wlocie ul. Ołtaszyńskiej wzrost o 143%, wlot ul. Strachocińskiej - 146%, al. Sobieskiego - 41%, ul. Pełczyńskiej - 44%, ul. Pęgowskiej - 62%, ul. Wilkszyńskiej - 173%, ul. Średzkiej - 21%, ul. Żwirki i Wigury - 20%.

#### 1. Powiązania zewnętrzne drogowe WrOF

Ruch zewnętrzny o charakterze krajowym, rozumiany jako ruch tranzytowy oraz osobowy ponadregionalny, prowadzony jest przede wszystkim ciągami dróg krajowych. Badania na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, które są prowadzone przez GDDKiA, obejmują drogi krajowe i wojewódzkie z wyłączeniem tych, które przebiegają w granicach miast na prawach powiatu. W granicach Wrocławia pod zarządem GDDKiA są jedynie Autostradowa Obwodnica Wrocławia oraz Łącznik Długołęka. Pozostałe drogi krajowe jak DK5, DK94, DK98 są w zarządzie Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta. Ostatnie badania zostały wykonane w 2015 roku. Zgodnie z wynikami tych badań w okresie 2010-2015, na sieci dróg krajowych objętych pomiarem, w całej Polsce wzrost ruchu nastąpił na poziomie 14%, przy czym w województwie dolnośląskim wartość ta wynosi 11%. Istotnym zjawiskiem jest podział tego ruchu na ciągi międzynarodowe i pozostałe. Dla ciągów międzynarodowych województwa dolnośląskiego wskaźnik ten wyniósł 1,17, zaś dla dróg pozostałych 0,99. W sieci powiązań w ciągach dróg krajowych dużą zmianę w rozkładzie ruchu spowodowała budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, na której wg Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 ruch wynosił w granicach 50-60 tysięcy pojazdów/dobę.

#### 2. Powiązania wewnętrzne drogowe WrOF

Sieć powiązań wewnętrznych można podzielić przestrzennie na następujące układy:

- a) powiązania miasta metropolitalnego z najbliższym otoczeniem w układzie promienistym;
  - danych do badania wzrostu natężenia ruchu w otoczeniu Wrocławia mogą dostarczyć Generalne Pomiary Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich wykonywane co 5 lat. Wg nich w otoczeniu Wrocławia największy przyrost ruchu nastąpił na kierunku oleśnickim, a następnie na kierunku obornickim i oławskim.
  - Pod względem liczby ludności wśród miejscowości gmin ościennych położonych nie dalej niż 5 km od granic Wrocławia przodują (dane na rok 2012 dla miejscowości powyżej 1000 mieszkańców):
    - w gminie Kąty Wrocławskie – Smolec z 3352 mieszkańcami,
    - w gminie Miękinia - Lutynia (1383) i Wilkszyn (1168) oraz Mrozów (1119),
    - w gminie Oborniki Śląskie – Pęgów z 1856 mieszkańcami,
    - w gminie Wisznia Mała – Psary (1054) i Strzeszów (1012),

- w gminie Długołęka – Szczodre (1056), Długołęka (3002), Mirków (1970), Kiełczów (4068), Wilczyce (1337),
  - w gminie Czernica – Kamieniec Wrocławski (2158), Dobrzykowice Wrocławskie (1139), Gajków (1012),
  - w gminie Siechnice – Św. Katarzyna (2163), Radwanice (2744), Żerniki Wrocławskie (1610),
  - w gminie Kobierzyce – Wysoka (2449), Bielany Wrocławskie (3039), Tyniec Mały (1201).
  - Wśród wymienionych 21 miejscowości niestety tylko 6 ma dostęp do czynnych linii kolejowych;
- b) powiązania miasta metropolitalnego z miastami w obszarze funkcjonalnym w układzie promienistym;
- powiązanie miast obszaru funkcjonalnego z Wrocławiem realizowane jest przede wszystkim z wykorzystaniem dróg krajowych i wojewódzkich. Miasta wrocławskiego obszaru funkcjonalnego z dostępnością drogami krajowymi to: Trzebnica, Środa Śląska, Siechnice i Oława oraz Kąty Wrocławskie. Pozostałe miasta takie jak: Oborniki Śląskie, Oleśnica, Brzeg Dolny i Jelcz Laskowice dostępność do Wrocławia realizują ciągami dróg wojewódzkich. Wyjątkiem jest Sobótka, dla której dojazd do Wrocławia wymaga pokonania trasy w pierwszej kolejności odcinkami dróg powiatowych w kierunku DK35, która już bezpośrednio wprowadza ruch do Wrocławia od strony Węzła Bielańskiego. Wśród dróg krajowych doprowadzających do Wrocławia najlepszy standard dojazdu posiada kierunek oleśnicki, czyli droga krajowa nr 98 prowadzona we Wrocławiu al. Jana III Sobieskiego. Poprawa warunków dojazdu od strony Trzebnicy nastąpi po ukończeniu budowy drogi S5, która zastąpi obecną drogę krajową nr 5, zaś warunki dojazdu od strony Środy Śląskiej drogą krajową nr 94 polepszą się po ukończeniu budowy części Osi Inkubacji i Alei Stabłowickiej, na które to odcinki ma być przełożony ruch drogi krajowej. Najbardziej niekomfortowy dojazd do Wrocławia posiada Brzeg Dolny z wykorzystaniem drogi wojewódzkiej nr 341. Załącznikiem poprawy dostępności do Wrocławia od strony Brzegu Dolnego była budowa nowego mostu przez Odrę, który po prawej stronie rzeki połączył się z DW341 w Brzegu Dolnym, zaś po stronie lewobrzeżnej z układem dróg lokalnych w miejscowości Głoska. Most Wolności – oddany do użytku w 2013 r., jest częścią tzw. obwodnicy aglomeracyjnej;
- c) powiązania pomiędzy miastami obszaru funkcjonalnego w układzie obwodowym;
- Obwodnica Aglomeracji Wrocławskiej ma podstawowe znaczenie dla powiązań w sieci dróg krajowych i wojewódzkich aglomeracji. Jest ona wskazana w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego Perspektywa 2020. Od strony północnej jej funkcję obecnie pełni DW340 łącząca Oleśnicę, Trzebnicę i Oborniki Śląskie oraz dalej Wołów z ominięciem Brzegu Dolnego. Od strony południowej obwodnica aglomeracyjna prowadzona jest wzdłuż DW346 łącząc Kąty Wrocławskie z Oławą, a następnie DW455 łącząc Oławę z Jelczem Laskowice.
- Brakujące domknięcia obwodnicy dotyczą odcinka wschodniego i zachodniego. W ciągu najbliższych lat planowana jest kontynuacja prac związanych z realizacją obwodnicy aglomeracyjnej pod nazwą Łącznik Autostradowy A4 z S5. Planowane zadania obejmują m.in. budowę obwodnicy Miękinia i Brzegu Dolnego. Inwestycje te pozwolą na połączenie nowego mostu w Brzegu Dolnym od południa z DK94 oraz od północy z DW340. Należy podkreślić, że będzie to znaczące usprawnienie w powiązaniach transportowych obszaru funkcjonalnego. Dotychczasowa izolacja powiatu wołowskiego od części wschodniej czy południowej obszaru funkcjonalnego, poprzez brak odpowiedniej jakości przeprawy mostowej, nie sprzyjała równomiernemu rozwojowi całego obszaru.
- Niezwykle ważnym elementem drogowym w układzie obwodowym aglomeracji jest powstająca etapowo droga wojewódzka Bielany – Łany - Długołęka. Dzięki niej możliwe są powiązania układu miejskiego z wojewódzkim i powiatowym układem drogowym.

Droga ta „opłata” miasto od strony wschodniej i południowej, dopełniając w pewnym sensie północno-zachodni łuk Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Obecnie funkcjonuje wschodni i południowo-wschodni odcinek, a na odcinkach północno-wschodnim i południowym trwają prace projektowe i przetargowe. Mimo, że droga przebiega w niewielkim stopniu na terenie miasta, poza tym w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia, to jej ukończenie w pełnym zakresie ma ogromne znaczenie, nie tylko dla wzrostu i aktywizacji gmin sąsiednich czy częściowego ograniczenia ruchu tranzytowego, ale również dla poprawy jakości i warunków komunikacyjnych w mieście, szczególnie w obrębie przygranicznych wrocławskich osiedli mieszkaniowych, które doświadczają uciążliwości związanych z ruchem aglomeracyjnym odbywającym się teraz za pośrednictwem wrocławskiej sieci ulicznej.

### 3. Komunikacja zbiorowa WrOF

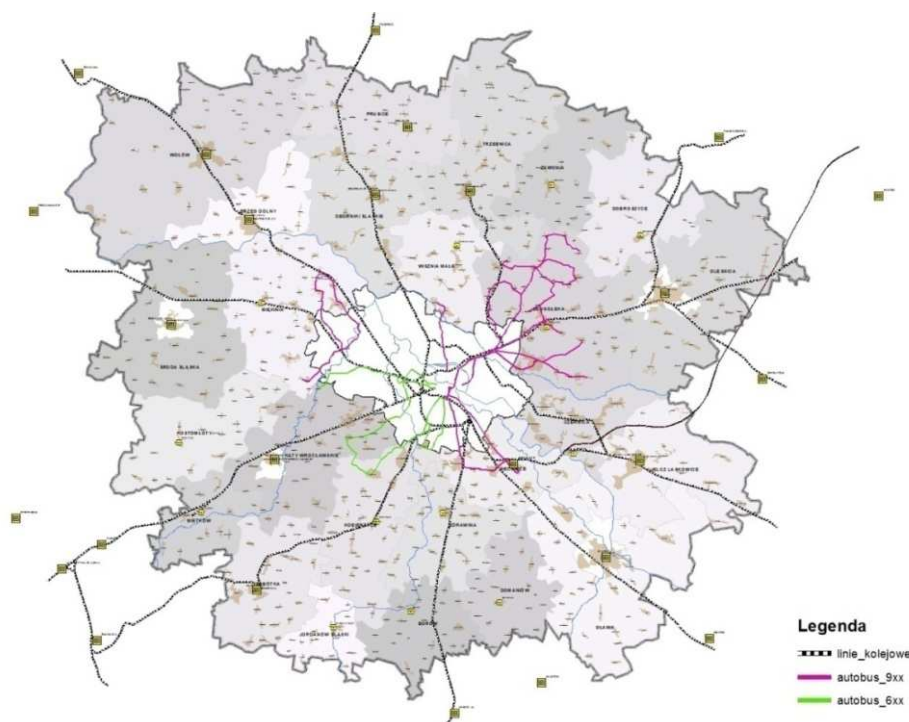
Transport zbiorowy w obszarze funkcjonalnym oparty jest na transporcie autobusowym i transporcie szynowym - kolejowym. Założenie traktowania obszaru funkcjonalnego jako całości wymaga organizacji spójnego systemu, również w sferze transportu zbiorowego. Rosnąca siła zależności otoczenia od miasta spowodowała rozwijanie się wolnego rynku przewozów autobusowych, który przy braku dostatecznych rozwiązań integracyjnych penetruje miasto aż do centrum, wykorzystując przestrzeń nie tylko na zatrzymywanie, ale także postój. W codziennych przemieszczeniach na obszarze funkcjonalnym przeważająca część podróży to podróże, które odbywają się drogami. Taka sytuacja powoduje przeciążania na drogach wlotowych do miasta.

Wrocławski Obszar Funkcjonalny posiada dobrze rozwiniętą sieć kolejową, której atutem jest przebieg linii kolejowych promieniście zbiegających się we Wrocławiu, równoległe do układu drogowego. Daje to duże szanse na budowę układu zintegrowanego wykorzystującego punkty przesiadkowe, umożliwiające pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i kontynuację podróży w kierunku centrum miasta transportem kolejowym. Niestety nie można powiedzieć, żeby kolej była w tej chwili konkurencyjna w stosunku do dojazdu samochodowego. Pomimo, że to system kolejowy jest najbardziej efektywny w obszarze funkcjonalnym, to brak wykształconej kolei aglomeracyjnej, rozumianej jako system o odpowiedniej liczbie kursów, powoduje, że dojazdy kolejowe w obszarze funkcjonalnym nie mają dominującej roli w przewozach pasażerskich. Promienisty układ linii w kierunku Wrocławia, zbiegających się na Dworcu Głównym, sprzyja obsłudze przewozów aglomeracyjnych. Zbudowanie systemu kolejowego do obsługi aglomeracji wymaga wzbogacenia go przede wszystkim o nowe przystanki kolejowe i parkingi przesiadkowe oraz wprowadzenie częstotliwości kursowania pociągów dostosowanej do zapotrzebowania mieszkańców aglomeracji. Nie mniej ważna jest poprawa jakości infrastruktury, która pozwoli na zwiększenie prędkości dla stworzenia realnej alternatywy w stosunku do podróży samochodem, która może stać się realnym lekarstwem na problemy komunikacyjne dużych miast oraz zwiększające się zagrożenia środowiskowe.

Przeprowadzona w ostatnich latach modernizacja linii międzynarodowych E-30 i E-59 pozwoliła na wzmocnienie obsługi na kierunkach: legnickim, opolskim i obornickim. Lepsza jakość infrastruktury wiąże się z lepszą dostępnością czasową do Wrocławia i z możliwościami wykorzystania oferty proponowanej przez istniejących przewoźników. Już teraz czas dojazdu pociągiem do Wrocławia z Oławy wynosi 26 min., ze Środy Śląskiej – 35 min., z Legnicy – 54 min., zaś z Obornik Śląskich – 28 min. Biorąc pod uwagę dynamiczne rozwijanie się terenów podmiejskich po stronie wschodniej oraz południowej miasta oraz znaczne obciążenie ruchem dróg wlotowych z Oleśnicy i Jelcza Laskowic czy Wysokiej, priorytetowym wydaje się być wzmocnienie linii kolejowych 143, 292 oraz 285. Polegać ona powinna na zapewnieniu połączeń kolejowych z odpowiednią częstotliwością, ale także na wzmocnieniu struktury przestrzennej w otoczeniu linii kolejowych oraz weryfikacji pod kątem usytuowania przystanków w odniesieniu do tkanki urbanistycznej oraz usytuowania nowych przystanków dopasowanych do powstałej nowej zabudowy. Ze względu na brak dobrych połączeń drogowych z powiatu wołowskiego do Wrocławia zapewnienie lepszych warunków dojazdu koleją z tego kierunku jest szansą na zwiększenie liczby pasażerów i atrakcyjność połączenia.

Elastyczność kształtowania tras autobusowych jest na tyle duża, że pozwala obsłużyć znacznie większe obszary aglomeracji, penetrując je wewnątrz, a tym samym zwiększając dostępność do transportu zbiorowego. W obszarze funkcjonalnym jest to ważny element w obsłudze pasażerskiej, zarówno w obszarach miejskich jak i wiejskich. We WrOF obsługa autobusowa jest prowadzona w zróżnicowany sposób. Wśród miast, które organizują komunikację miejską i podmiejską znajdują się Wrocław, Oleśnica, Oława, Trzebnica i Jelcz Laskowice. Na mocy porozumień z Wrocławiem prowadzone są przewozy liniami strefowymi na kierunkach: gmina Długołęka, gmina Wisznia Mała, gmina Miękinia i gmina Siechnice. Zasięg tych linii jest różny, co wynika z warunków porozumienia. Najwięcej połączeń tego typu oraz największy zasięg obsługi ma gmina Długołęka. Do gmin będących organizatorem komunikacji zbiorowej wewnątrz gminy i połączeń z Wrocławiem należą: gmina Kobierzyce, gmina Siechnice i gmina Czernica. Gmina Wisznia Mała posiada komunikację zbiorową wewnątrzgminną, która m.in. umożliwia dojazd do stacji kolejowych przy liniach nr 326 oraz 271. Oprócz tego na kierunkach gminy ościenne – Wrocław kursują autobusy komercyjnych przewoźników.

Przy tak dużym zróżnicowaniu oferty przewozowej w transporcie zbiorowym można zauważyć brak spójności w rozwiązaniach integrujących różne środki transportu zbiorowego. Chodzi nie tylko o udogodnienia dla pasażerów przesiadających się, ale także o integrację taryfową czy organizacyjną.



Rys.8 Sieć transportu zbiorowego WrOF (2014)

#### 4. Powiązania rowerowe WrOF

Rower, oprócz turystycznego znaczenia, wykorzystywany jest jako alternatywny środek transportu przy dojazdach do pracy czy szkół. Dlatego tak ważna jest wspólna polityka rowerowa w obszarze metropolitalnym Wrocławia, aby dynamika i kierunek rozwoju systemu rowerowego był

jednolity. Załącznikiem do stworzenia polityki rowerowej o zasięgu metropolitalnym są prace nad Dolnośląską Polityką Rowerową 2014 – 2020, w której miejskie obszary funkcjonalne wymienione są jako jedno z obszarów realizacji polityki.

Dla stworzenia spójnego systemu rowerowego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym kluczowe wydaje się zdefiniowanie najważniejszych ciągów rowerowych łączących gminy WrOF pomiędzy sobą oraz z Wrocławiem, w taki sposób, aby sieć rowerowa mogła wspomagać funkcjonowanie zintegrowanego transportu w aglomeracji. Z tego też względu, oprócz wyprowadzenia tras rowerowych poza Wrocław, ważne jest wzbogacenie dojazdów do stacji kolejowych aglomeracji o dojazdy rowerowe, pozwalające na korzystanie w gminach aglomeracji z transportu łączonego. Dodatkowo, biorąc pod uwagę silną współzależność gmin ościennych od Wrocławia, ważne jest tworzenie połączeń rowerowych z obszarów silnie zabudowanych i rozwijających się w obszarach przygranicznych Wrocławia w kierunku miasta - co najmniej do najbliższych węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej. Wskazane byłoby przy tym tworzenie bezpiecznych tras rowerowych np. odseparowanych od ruchu drogowego.

Do najważniejszych obszarów o znaczeniu turystycznym wykraczających poza granicę Wrocławia zalicza się Dolinę Odry i Dolinę Bystrzycy, zaś wśród obszarów, które są celem podróży turystycznych w okolicy Wrocławia, są Dolina Baryczy, Wzgórza Trzebnickie oraz Masyw Ślęży i jego okolice.

Wśród szlaków rowerowych o znaczeniu ponadregionalnym w obszarze WrOF funkcjonuje rowerowy Szlak Odry, który prowadzi od miejsca, gdzie rzeka przekracza granicę państwa, do ujścia Warty oraz trasa rowerowa o znaczeniu międzynarodowym - szlak rowerowy R-9 trasa EuroVelo 9, która biegnie z północy na południe kraju.

## 6.5 Wrocławskie realia transportowe

Koniec XX i początek XXI w. to dla Wrocławia dążenie do rozwiązywania problemów komunikacyjnych głównie poprzez sukcesywną rozbudowę niedoinwestowanego przez lata systemu infrastruktury transportowej. Wiele lat zastój przyczyniło się do tego, żeby nacisk położyć, w pierwszej kolejności, na budowę nowego systemu ulicznego. Od 2010 roku, czyli od uchwalenia obecnie obowiązującego Studium, powstało 31 km nowych dróg, w tym Autostradowa Obwodnica Wrocławia wraz z realizowaną obecnie Osią Inkubacji, a 20 km ulic uzyskało nową jakość, tzn. zmodernizowano je do układu alejowego, jak np. ul. Lotniczą lub Graniczną.

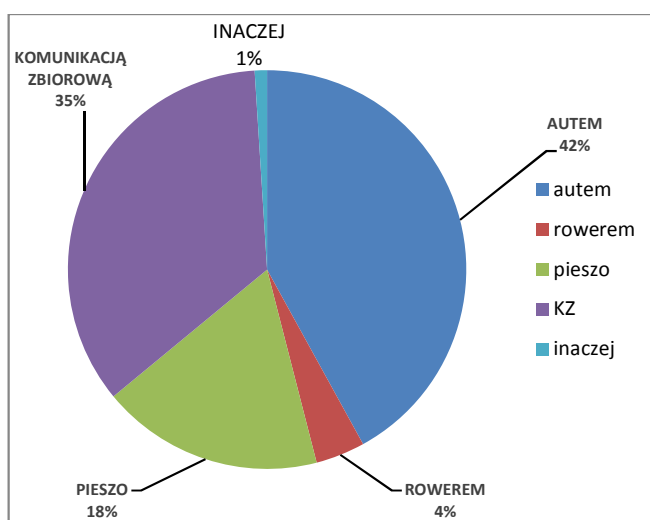
W kształtowaniu nowego systemu komunikacyjnego pomogła niewątpliwie organizacja EURO 2012, która dała wrocławianom obwodnicę autostradową i dobre połączenie drogowe z Warszawą oraz nowe trasy tramwajowe na dwa duże osiedla mieszkaniowe: Kozanów i Gaj. Niestety, odłożona jest w czasie dobudowa kilkudziesięciu kilometrów autostrady w kierunku Berlina, której brak powoduje nie tylko utrudnianie wzrostu ruchu turystycznego, ale także niekorzystnie wpływa na wizerunek Wrocławia i kraju.

W tej chwili – po nadrobieniu zaległości związanych z ulicami - jesteśmy jako miasto, na takim etapie rozwoju i myślenia, który nastawiony jest przede wszystkim na człowieka i kształtowanie jego przyjaznych dla miasta zachowań komunikacyjnych.

Ciągłe obserwacje zmian wskaźnika motoryzacji we Wrocławiu, przy prowadzonej polityce prorowerowej i propieszkiej oraz rozwoju komunikacji zbiorowej, wciąż wskazują tendencję wzrostową, co udowadnia, że mieszkańcy Wrocławia traktują go jako najbardziej komfortowy środek transportu. Taka sytuacja nie byłaby niepokojąca, gdyby wszystkie te samochody nie były wykorzystywane w codziennych miejskich podróżach, a służyły weekendowym wyjazdom lub podróżom specjalnym. Niepokoi jednak fakt, że wciąż za najbardziej atrakcyjny środek transportu w dojazdach do pracy i domu jest samochód.

Spojrzenie na Wrocław i Polskę na tle innych miast i państw Europy pokazuje, że jesteśmy niechlubnym liderem, jeśli chodzi o poziom wskaźnika motoryzacji. Podczas, gdy wiele miast Europy Zachodniej zdążyło już wzrostowe tendencje zahamować i odwrócić, Wrocław i Polska wciąż prezentują odwrotny kierunek zmian. We Wrocławiu w 2015 roku wskaźnik motoryzacji wyniósł 599

samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, natomiast dla przykładu w Berlinie wynosił on w 2009 roku 318, i spadł o 15% w ciągu 7 lat. Niezaprzeczalnym jest, że zmiana zachowań komunikacyjnych w miastach Europy Zachodniej oraz odwrócenie niekorzystnych tendencji, możliwe było dzięki konsekwentnej polityce prowadzonej w kierunku zapewnienia wysokiej jakości transportu publicznego, dobrej infrastrukturze rowerowej oraz stworzeniu warunków dla przemieszczania się pieszo. Z tego też względu uchwalona została przez Radę Miejską Wrocławia w 2013 r. „Wrocławska polityka mobilności”, która kreuje politykę miejską właśnie w zakresie zrównoważonej mobilności. Wyzwaniem jest tu przede wszystkim zmiana proporcji w sposobie podróżowania po mieście. „Kompleksowe badania ruchu” z 2010/2011 r. zdiagnozowały, że autem wciąż wykonuje się najwięcej podróży, bo 42%, transport zbiorowy to 35%, pieszo - 18%, a rowerem - 4%. Zmierzamy do tego, żeby to udział podróży wykonywanych transportem niesamochodowym, czyli komunikacją zbiorową, rowerem i pieszo, był dominujący i w 2020 roku był nie mniejszy niż 65%.



Wyk.2 Sposób podróżowania we Wrocławiu 2010/11

## 6.6 Wrocławska polityka mobilności

W 2013 r. Rada Miejska Wrocławia uchwaliła nowy dokument strategiczny pn. „Wrocławska polityka mobilności”, która jest nową odsłoną „Polityki transportowej Wrocławia” z 1999 roku. Cele przyjęte w „Polityce Transportowej Wrocławia” z 1999 r. odnosiły się do kierunku, w jakim miasto podążało w latach jego tworzenia. Odnosiły się więc przede wszystkim do przyjętego sposobu rozwiązywania problemów komunikacyjnych - głównie poprzez sukcesywną rozbudowę niedoinwestowanego systemu infrastruktury transportowej. Cele przyjęte w dokumencie „Wrocławska polityka mobilności” odpowiadają innemu, nowemu kierunkowi działań, nastawionemu przede wszystkim na kształtowanie przyjaznych dla miasta zachowań komunikacyjnych i zrównoważonym rozwoju transportu, opartym w większym stopniu o transport niesamochodowy.

„Wrocławska polityka mobilności” to dokument strategiczny, w którym miasto określa pożądane kierunki rozwoju transportu i sposobów przemieszczania się we Wrocławiu i jego obszarze metropolitalnym, w perspektywie czasowej końca trzeciej dekady XXI wieku. „Wrocławska polityka mobilności” jest m.in. ważnym wsparciem dla pozyskiwania funduszy unijnych dla inwestycji realizowanych zgodnie z ideą zrównoważonego transportu. Polityka jest zgodna z wytycznymi unijnymi w zakresie harmonijnego rozwoju miast oraz poprawy jakości życia ich mieszkańców. Służy

miastu jako drogowskaz przy podejmowaniu ważnych decyzji związanych z miejską mobilnością i jest również jednym z filarów polityki przestrzennej miasta.

Generalnym celem „Wrocławskiej polityki mobilności” jest tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Cel generalny powinien być realizowany w oparciu o kształtowanie pozytywnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz harmonijne funkcjonowanie i rozwój miasta i otoczenia, w szczególności w zakresie struktury przestrzennej, transportu i środowiska. Realizacja celu generalnego odbywać się będzie pod hasłem:

Wrocław miastem zrównoważonej mobilności



Znaczącą część dokumentu poświęcono zagadnieniu planowania przestrzennego, ponieważ to właśnie ten element życia miasta najbardziej rzutuje na problematykę przemieszczania się w mieście i aglomeracji, i jest bazą prowadzenia polityki transportowej w mieście. Dokumenty planistyczne wyznaczają kierunek zmian w zagospodarowaniu miasta i obszaru metropolitalnego, wpływając tym samym na zmiany potrzeb, form i struktury przemieszczeń.

„Wrocławska polityka mobilności” w obszarze „planowanie przestrzenne” wskazuje najistotniejsze środki realizacji celów, takie jak:

- koordynację polityki przestrzennej Wrocławia oraz gmin sąsiednich, w tym dążenie do stworzenia planu metropolitalnego,
- wzmocnienie zwartości struktury miasta,
- planowanie spójnych struktur osiedli oraz wzmocnienie lokalnych centrów i innych obszarów hierarchicznie ważnych oraz powiązań między nimi,
- planowanie struktur urbanistycznych jako wielofunkcyjnych, pozwalających na realizację potrzeb mieszkańców bez konieczności przemieszczania się na duże odległości,
- stymulowanie rozwoju miasta w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym,
- stymulowanie koncentracji miejsc pracy, nauki i usług w sąsiedztwie tras komunikacji zbiorowej,
- kształtowanie istniejących oraz planowanie nowych struktur miejskich w sposób zapewniający dobrą dostępność transportu zbiorowego oraz przyjaznego pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności,
- ochronę rezerw dla elementów układu transportowego wyznaczonych w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”,
- kształtowanie wnętrz urbanistycznych ulic w sposób zapewniający wysoką jakość kompozycji przestrzennej oraz chroniący walory ich otoczenia,
- kształtowanie elementów układu transportowego oraz terenów sąsiadujących w sposób minimalizujący konieczność stosowania technicznych elementów ochrony akustycznej,
- rezerwowanie w planach miejscowych terenów na elementy systemu transportowego, w szczególności ulice, trasy tramwajowe i rowerowe, węzły integracyjne, parkingi P+R (Parkuj i Jedź) i parkingi rowerowe oraz mariny,
- wprowadzanie w planach miejscowych oraz w decyzjach budowlanych wymogów dotyczących parkowania samochodów i rowerów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta.

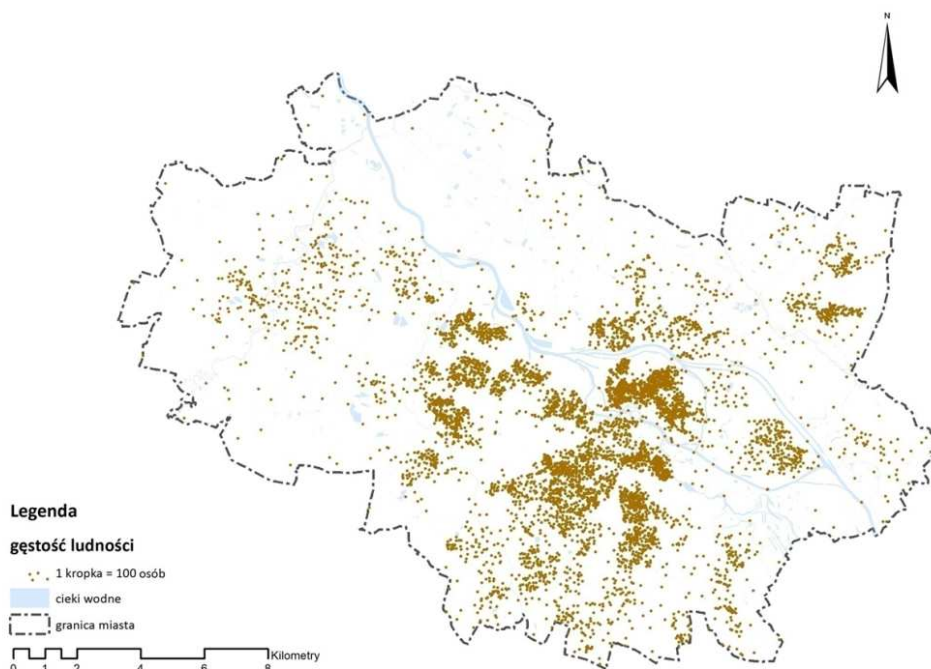
Polityka podkreśla istotę zrównoważonego rozwoju transportu opartego w większym stopniu o transport niesamochodowy, czyli transport zbiorowy, rowerowy i pieszy.



## 6.7 Rozkład przestrzenny zamieszkiwania

Decydującym czynnikiem warunkującym działanie układu transportowego jest przestrzenny rozkład zamieszkiwania, który w decydujący sposób warunkuje zapotrzebowanie na przemieszczanie się i podróże w obszarze miasta. Rozciągłość Wrocławia: z południa na północ wynosi 20,5 km, a z zachodu na wschód – 26 km. Średnia gęstość zaludnienia we Wrocławiu w 2015 r. wynosiła 2162 osoby/km<sup>2</sup>. Odra dzieli miasto na tereny prawo- i lewobrzeżne o nierównomiernym zaludnieniu, tzn. że około 1/3 ludności Wrocławia zamieszkuje prawy brzeg Odry. Większe skupiska ludności koncentrują się w rejonach dużych osiedli mieszkaniowych takich jak: Kozanów, Gądów Mały, Nowy Dwór, Psie Pole, Gaj oraz Różanka. Bardzo wysoka gęstość zaludnienia to również obszar śródmiejski, w części północnej: osiedla Ołbin, Nadodrże, Plac Gruwaldzki, zaś w części południowej osiedla: Powstańców Śląskich, Huby i Grabiszynek oraz Przedmieście Oławskie.

### GĘSTOŚĆ LUDNOŚCI WE WROCŁAWIU W 2014 ROKU



Rys.9 Rozkład przestrzenny zamieszkiwania 2015

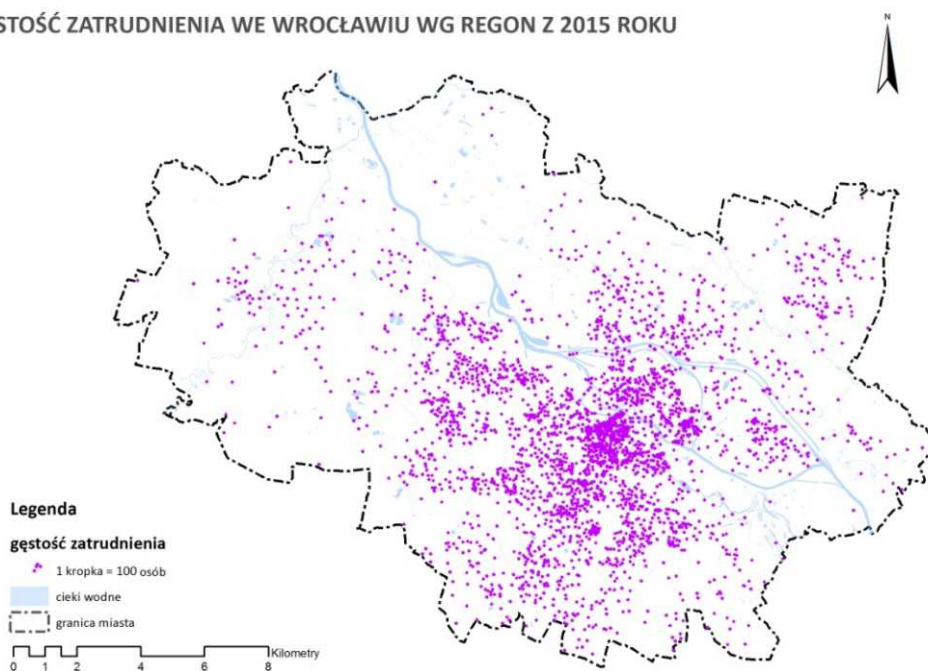
Na początku XX w. prestiżem było mieszkanie w centrum miasta. W miarę rozrastania się miasta i zatłoczenia centrum, ludzie w poszukiwaniu swojej „oazy spokoju” migrowali na peryferie. Z upływem lat widać wyraźny odpływ z centrum i śródmieścia na rzecz dzielnic takich jak Psie Pole, gdzie przyrost ludności jest najbardziej wyraźny. W latach 2000. obserwuje się z kolei odpływ na zewnątrz śródmieścia oraz aktywizację nowych terenów mieszkaniowych w zachodniej części Wrocławia. Ta sytuacja ma silny związek z prowadzoną od wielu lat polityką mieszkaniową, która m.in. polegała na aktywizacji nowych terenów mieszkaniowych we Wrocławiu i tworzeniu ofert alternatywnych dla suburbanizacji.

Obserwowaną tendencją, nie tylko we Wrocławiu, ale i w całej Polsce, jest zwiększenie udziału ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym. Tendencja ta będzie się pogłębiać na

przełomie następných lat. Pokolenia obecnie w wieku produkcyjnym będą przechodzić w fazę wieku poprodukcyjnego, a jednocześnie niski poziom urodzeń dzieci sprawi, że liczba pokolenia przedprodukcyjnego będzie malała. Wrocław dotyka pogłębiające się zjawisko starzenia się populacji. Starzenie się ludności nie jest problemem samym w sobie – istotniejsze są konsekwencje ekonomiczne i społeczne występowania takiego zjawiska. Tendencja starzenia się populacji powoduje konieczność zmiany podejścia do różnych aspektów rozwoju miasta, w tym także do rozwoju transportu, szczególnie publicznego. Transport publiczny powinien uwzględniać zmieniające się uwarunkowania fizyczne, mentalne, zdrowotne, a także materialne społeczeństwa. Konsekwencją starzenia się mieszkańców miasta będzie to, że coraz większa liczba potencjalnych klientów komunikacji będzie przypisana transportowi zbiorowemu. Analizy przeprowadzone za granicą wskazują, że starsze pokolenie będzie coraz bardziej mobilne, co przekłada się na większą liczbę wykonywanych podróży.

Rozkład przestrzenny miejsc pracy jest drugim ważnym czynnikiem warunkującym przemieszczenia. Każdego dnia najwięcej podróży odbywa się na relacji dom-praca i odwrotnie. Rozkład miejsc pracy we Wrocławiu wykazuje bardzo silną koncentrację w centrum miasta i w śródmieściu. Tak więc, większość codziennych i najważniejszych przemieszczeń na relacji dom-praca i praca-dom odbywa się w obrębie tych części miasta.

#### GĘSTOŚĆ ZATRUDNIENIA WE WROCŁAWIU WG REGON Z 2015 ROKU



Rys.10 Rozkład przestrzenny zatrudnienia 2015

### 6.8 Wrocławskie drogi publiczne

Przez Polskę w ramach środkowo-europejskiej sieci transportowej przebiegają 4 europejskie korytarze transportowe obejmujące połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze i morskie. Wrocław znajduje się w obrębie trzeciego korytarza paneuropejskiego prowadzącego od Zgorzelca, poprzez Krzyżową, Opole, Katowice, Kraków i Rzeszów, do granicy polsko-ukraińskiej w Medyce.

Przez Wrocław przebiegają drogowe korytarze transportowe włączone do europejskiej sieci dróg:

- a) E67 (A8) przebiegający z Warszawy przez Piotrków Trybunalski, Oleśnicę, Kłodzko do granicy polsko-czeskiej w Kudowie;
 

trasa drogi E67 prowadzona jest, otwartą w 2011 r., Autostradą Obwodnicą Wrocławia, której uruchomienie zasadniczo zmieniło sytuację komunikacyjną w mieście – rozwiązało konflikty tranzytu i relacji wewnątrz miasta. W bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia przebiega autostrada A4 (E40) oraz zlokalizowane są jej dwa węzły: z drogą krajową nr 98, drogą krajową nr 5 oraz autostradą A8 (Autostradą Obwodnicą Wrocławia). W granicach miasta usytuowane są trzy węzły Autostradowej Obwodnicy Wrocławia: Wrocław Lotnisko – z ul. Graniczną prowadzącą do Portu Lotniczego, Wrocław Stadion – z ul. Kosmonautów (dk nr 94) oraz Wrocław Północ – z ul. Żmigrodzką i drogą ekspresową S5 biegnącą w kierunku Poznania, której budowa trwa i ma się zakończyć w 2017 r. Oprócz tego w bezpośrednim sąsiedztwie miasta usytuowane są jeszcze 3 węzły Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, które są istotne dla jego funkcjonowania. Są to: na południu węzeł Wrocław Zachód z autostradą A4 i węzeł Wrocław Południe z dw nr 347 oraz na północy węzeł Wrocław Psie Pole z drogą ekspresową S8 i łącznikiem autostradowym;
- b) E261 (droga krajowa nr 5) przebiegający ze Świecia przez Bydgoszcz, Poznań, Leszno, Strzegom do Bolkowa i połączenia z drogą krajową nr 3.

W granicach Wrocławia przebiegają inne drogi krajowe oraz wojewódzkie:

- c) droga krajowa nr 98 na relacji węzeł Magnice – węzeł A8 Wrocław Psie Pole, jako jedyna we Wrocławiu przebiega przez obszar centrum, wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia, ulicami: Ślężną, Pułaskiego, Kochanowskiego. Dopiero przedłużenie północnego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej, od ul. Żmigrodzkiej do wylotu warszawskiego, oraz realizacja pełnego łuku drogi Bielany – Łany – Długoleśka zlikwiduje konflikt wewnętrznych i tranzytowych relacji i pozwoli przełożyć trasę tej drogi na układ tranzytowy;
- d) droga krajowa nr 94 na relacji Zielona Góra – Opole przebiega w chwili obecnej przez centrum osiedla Leśnica. Sytuacja ta jest szczególnie niekorzystna dla funkcjonowania dawnego małego miasteczka, dla którego ul. Średzka powinna stać się głównym elementem przestrzeni publicznej osiedla, a nie ulicą o charakterze tranzytowym. Obecnie trwa już budowa odcinka Osi Inkubacji, na którą przełożona zostanie trasa drogi krajowej i która pełnić będzie funkcję obwodnicy Leśnicy. Nowy przebieg drogi krajowej nr 94 spowoduje konieczność zmiany całego układu dróg krajowych i wojewódzkich na terenie miasta;
- e) droga wojewódzka nr 336 z Wrocławia do Brzezinki Średzkiej;
- f) droga wojewódzka nr 342 z Wrocławia do Strupiny;
- g) droga wojewódzka nr 347 z Wrocławia do Kątów Wrocławskich;
- h) droga wojewódzka nr 362 z Wrocławia do Kątów Wrocławskich;
- i) droga wojewódzka nr 395 z Wrocławia do Paczkowa;
- j) droga wojewódzka nr 455 z Wrocławia do Oławy.

Wrocławski system uliczny składa się z około 1100 km dróg publicznych, w tym: autostrady to ok. 35 km, a drogi krajowe to ok. 60 km, co stanowi zaledwie 5,5% ogólnej ich długości. Drogi wojewódzkie to około 70 km, ale wraz z autostradą i drogami krajowymi stanowią kluczowe elementy systemu drogowego.

Geometria sieci ulicznej Wrocławia tworzy - kształtowany od lat - układ promienisto-obwodowy, który powstał m.in. dzięki uruchomieniu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, drodze ekspresowej S8 w kierunku Warszawy, odcinkowi wschodniemu drogi wojewódzkiej Bielany – Łany - Długoleśka z Siechnic do Łan oraz kolejnym odcinkom Obwodnicy Śródmiejskiej, a także wielu innym mniejszym ulicom. Dzięki temu ruch tranzytowy, w tym ciężarowy, związany z drogami krajowymi został wyprowadzony poza centrum miasta. Dzięki trzem nowym przeprawom mostowym,

zlokalizowanym w ciągu nowych połączeń obwodowych z daleka od centrum, zmienił się model systemu transportowego we Wrocławiu – z promienistego na promienisto-obwodowy. Jednak ulga związana z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z centrum nie przeniosła się w sposób oczywisty na zmianę zachowań wrocławian, związanych z codziennym podróżowaniem. Problem dużej liczby samochodów pozostał. Nowa rzeczywistość komunikacyjna pozwoliła jednak na zmianę podejścia i priorytetów w kształtowaniu przemieszczeń w mieście.

W 2008 roku władze Miasta wprowadziły zmiany dotyczące zasad poruszania się pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 9 ton. Wprowadzona została strefa centralna z zakazem ruchu pojazdów powyżej 9 t, wjazd do tej strefy może odbywać się tylko wyznaczonymi ulicami: Bardzką, Bolesława Krzywoustego, Grabiszyńską, Strzegomską, Legnicką, Popowicką, z uwzględnieniem dodatkowych szczegółowych ograniczeń w organizacji ruchu.

Od 2012 roku zasady wjazdu do Wrocławia dla pojazdów ciężarowych powyżej 18 t zostały zaostrożone – wprowadzono nowe przedziały czasowe dopuszczające wjazd ciężkich samochodów, ale poza godzinami szczytów, oraz zasady kierunkujące tranzyt na Autostradową Obwodnicę Wrocławia.



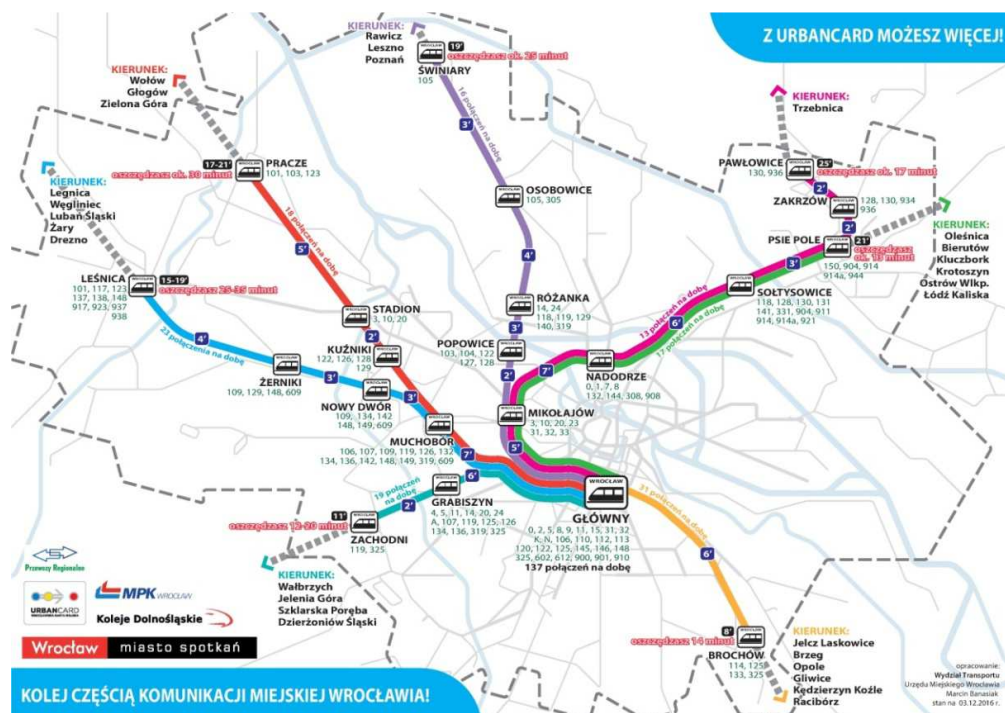
Rys.11 Ograniczenia ruchu pojazdów na terenie miasta

## 6.9 Wrocławski transport publiczny

Transport publiczny we Wrocławiu tworzą tramwaje, autobusy i kolej, przy czym ten ostatni element nie jest uzależniony od miejskich decyzji transportowych. Biorąc jednak pod uwagę strukturę i bogactwo sieci kolejowej na terenie Wrocławia należy powiedzieć, że ta sieć powinna stać się równorzędnym elementem systemu transportu publicznego. I z punktu widzenia strukturalnego tak jest – otacza ona bowiem pierścieniem całe śródmieście przecinając się z promienistymi trasami tramwajowymi i autobusowymi. Te trzy elementy systemu transportu publicznego: tramwaj, autobus i kolej, powinny tworzyć system zintegrowany i być podstawą dobrze funkcjonującego miasta. Póki co, są to jeszcze dwa niezależnie funkcjonujące systemy, których zintegrowanie zaczyna być jednym z



ważniejszych działań władz samorządu województwa. Pozytywnym pierwszym krokiem w procesie integracji systemu kolejowego i miejskiego było wprowadzenie w 2014 r. zintegrowanego biletu na miejską komunikację zbiorową i komunikację kolejową, która oznacza, że w granicach miasta można w ramach tej samej taryfy poruszać się również pociągami. Ta zmiana została pozytywnie odebrana szczególnie przez pasażerów mieszkających w rejonie Brochowa i Leśnicy oraz Psiego Pola, gdzie funkcjonują duże stacje kolejowe, i gdzie częstotliwość kursowania pociągów jest na tyle duża, że dojazd do centrum jest realną alternatywą dla dojazdu samochodem.



Rys.12 Schemat współdziałania kolei i transportu miejskiego we Wrocławiu (2016)

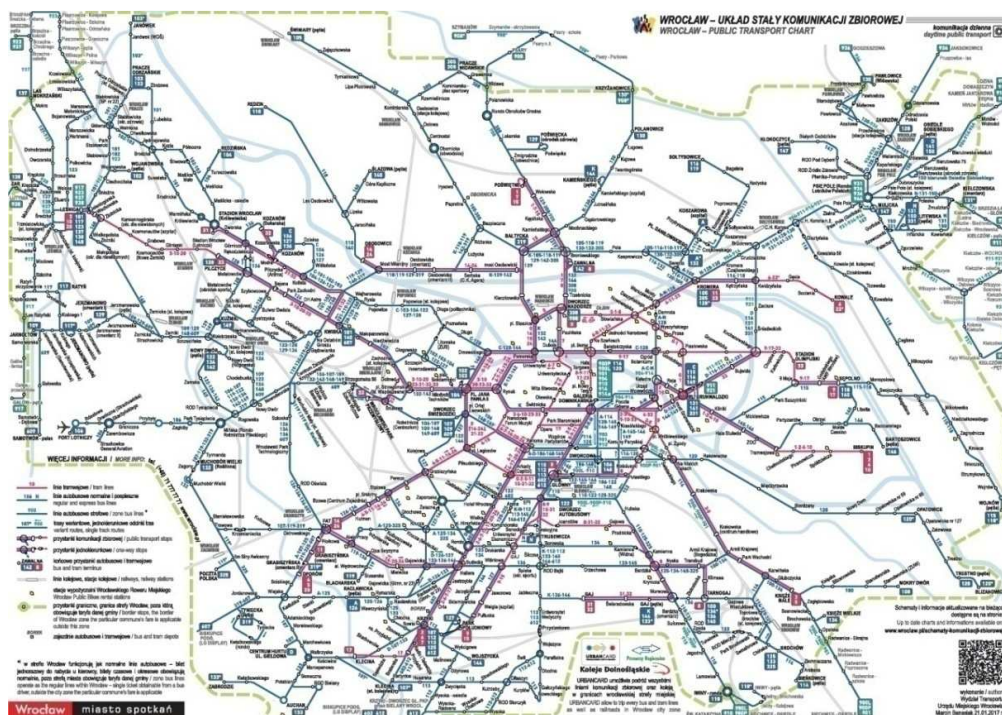
Zasadnicza sieć transportu publicznego, która jest w gestii miasta, obecnie składa się z:

- sieci torowisk tramwajowych o łącznej długości około 190 km toru pojedynczego, na której działają 22 linie o łącznej długości około 282 km,
- sieci 104 linii autobusowych, w tym 44 normalnych, 5 pośpiesznych, 5 szczytowych, 2 przyśpieszonych, 4 podmiejskich, 20 komercyjnych, 17 strefowych, 6 gminy Kobierzyce i 2 gminy Czernica i 13 linii nocnych.

W sieci transportu publicznego znajduje się około 1700 przystanków, z których wiele tworzy węzły przesiadkowe. Na obszarze śródmiejskim strefy te w największej liczbie przypadków oddalone są od siebie o około 400 m, podczas gdy średni dystans międzyprzystankowy w całości miasta wynosi około 260 m dla przystanków tramwajowych, a 325 - dla autobusowych.

Stan techniczny torów tramwajowych z rok na roku ulega poprawie. W 2014 roku ponad 77% torów tramwajowych było w stanie dobrym i bardzo dobrym, a 91% z nich prowadzona jest, w wyseparowanych od innego ruchu, korytarzach. Dodatkowo, w wyniku wprowadzenia systemu ITS, 89 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewnia priorytet dla ruchu tramwajowego.

Średnia prędkość komunikacyjna w 2014 roku na liniach tramwajowych wyniosła w dni robocze 17,8 km/h, a na autobusowych 23,1 km/h. Nie jest to wartość satysfakcjonująca, ponieważ standard wskazany we „Wrocławskiej polityki mobilności” to: dla tramwajów co najmniej 20 km/h, a dla autobusów powyżej 25 km/h.



Rys.13 Schemat komunikacji miejskiej we Wrocławiu (2017)

W 2015 roku przewóz pasażerów transportem publicznym realizowanym przez MPK wyniósł prawie 200 mln osób, co daje 0,85 podróży na mieszkańca w ciągu doby. Do tego dochodzi jeszcze ponad 2 mln pasażerów przewożonych w ramach porozumień międzygminnych. Liczba pasażerów wzrasta od kilku lat - w 2012 roku MPK przewiozło 183 mln pasażerów - co jest objawem pozytywnych zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców i wybierania podróży niesamochodowych. Jednak, mimo, że oferta transportu publicznego we Wrocławiu wciąż jest poprawiana, usprawniana i rozwijana, nie jest jeszcze dziś odbierana przez mieszkańców jako równorzędna alternatywa dla samochodu. Składa się na to wiele przyczyn, o których mówią mieszkańcy w przeprowadzanych z nimi wywiadach, ankietach i badaniach. Do najważniejszych problemów wskazywanych przez mieszkańców należą: podróżowanie w godzinach szczytu w tłoku, zbyt wysokie ceny biletów, zbyt długi czas podróży oraz czas oczekiwania na przystankach, co powiązane jest wprost z małą częstotliwością połączeń na wielu relacjach i koniecznością przesiadania się, która wymaga pokonania kilku sygnalizacji świetlnych.

Rozkład zamieszkiwania we Wrocławiu oraz struktura miasta powoduje, że obsługa transportem publicznym, szczególnie tych oddalonych od centrum rejonów miasta, musi odbywać się za pomocą transportu „łamanego”, czyli opierającego się o przesiadkę np. poprzez dojazd autobusem do węzła przesiadkowego, na którym krzyżuje się wiele linii tramwajowych i autobusowych, albo też dojazd rowerem do węzła lub przystanku komunikacji zbiorowej. Dlatego też szczególnie ważne jest

zorganizowanie wygodnych węzłów przesiadkowych zapewniających szybkie i komfortowe przesiadki, szczególnie w takich lokalizacjach, które są atrakcyjne dla różnych grup pasażerów.

Transport autobusowy odgrywa bardzo ważną rolę w mieście w tych jego rejonach, gdzie mamy do czynienia z intensywnym zagospodarowaniem mieszkaniowym i nie ma alternatywy w postaci tramwaju. Do rejonów tych zaliczyć należy np. Psie Pole i Nowy Dwór, przy czym dla tego drugiego osiedla planuje się uruchomienie nowej trasy tramwajowej, dla której obecnie trwa proces projektowy, a uruchomienie trasy planuje się na 2019 r.

„Wrocławska polityka mobilności” wskazuje jako główny kierunek i cel - zachęcanie do korzystania z transportu niesamochodowego, a transport publiczny jest w tej grupie najważniejszą alternatywą. Dlatego też oferta wrocławskiego transportu publicznego musi na tyle wyraźnie podnosić poziom usług, aby zdobywać kolejnych nowych klientów. Informacje uzyskane od mieszkańców wskazują, że najważniejsze czynniki, które zadecydowałyby o tym, że ktoś stanie się nowym klientem tramwaju czy autobusu to: skrócenie czasu oczekiwania na przystanku, ograniczenie ewentualnego przesiadania się oraz skrócenie czasu dojścia pieszego do przystanków.

W chwili obecnej, w odniesieniu do obecnego układu przystanków komunikacji publicznej tramwajowej w izochronie 5 min, czyli 400 m dojścia do przystanku znajduje się 38,7% mieszkańców Wrocławia, natomiast w tej samej izochronie dojścia do przystanku autobusowego jest już ponad 79% mieszkańców. Sumaryczna dostępność piesza do przystanków transportu publicznego wynosi 82,2%, co oznacza, że ponad 520 000 mieszkańców ma komfortowy do nich dostęp.

#### 6.10 Kolej

Wrocław posiada niezwykle bogatą sieć kolejową. Przez Wrocław przebiegają dwie magistralne linie kolejowe zaliczone do kolejowego międzynarodowego korytarza transportowego: E 30 biegnąca od granicy państwa z Republiką Federalną Niemiec w Zgorzelcu, poprzez Legnicę, Katowice, Kraków, Przemyśl, do granicy państwa z Ukrainą w Medyce oraz E59 ze Świnoujścia, przez Szczecin, Poznań, Opole, Chałupki, do granicy państwa z Republiką Czeską.

We Wrocławskim Węźle Kolejowym znajdują się linie kolejowe układu podstawowego i miejscowego. Jest to około 178 km czynnych linii i łącznic kolejowych. Wrocławski Węzeł Kolejowy wewnątrz granic miasta skupia 10 szlaków kolejowych o różnicowanym znaczeniu, w tym:

- a) linie służące pociągom międzynarodowym:
  - kierunek katowicki z przedłużeniem na Wiedeń, Bałkany i Ukrainę,
  - kierunek berliński przez Zieloną Górę i przez Poznań,
  - kierunek praski przez Kłodzko i Międzyzlesie oraz jego wariant przez Wałbrzych,
  - kierunek lipski przez Legnicę prowadzący do Frankfurtu i Paryża,
  - kierunek warszawski z połączeniem na Moskwę;
- b) linie nie stanowiące powiązań zagranicznych:
  - linia dublująca kierunek opolski o znaczeniu wyłącznie dla transportu towarowego,
  - linia do Świdnicy przez Sobótkę, predysponowana do pełnienia funkcji rekreacyjnych,
  - linia do Trzebnicy, obsługująca połączenia aglomeracyjne.

Zidentyfikowanym już wiele lat temu problemem WWK jest odcinek od posterunku rozgałęźnego Wrocław Grabiszyn do stacji Wrocław Główny, uważany za tzw. „wąskie gardło”, które ogranicza w znacznym stopniu przelotność, czyli zdolność przepustową odcinka linii w określonym czasie i z odpowiednią prędkością. Konieczne jest rozwiązanie problemu polegające np. na wprowadzeniu nowoczesnych technik sterowania ruchem, które pozwoli na wzrost wykorzystania kolei do obsługi miasta i aglomeracji wrocławskiej.

W 1945 roku Dolny Śląsk miał najlepiej rozwiniętą sieć kolejową w Polsce. Już w 1848 roku z Wrocławia można było dojechać bezpośrednim pociągiem do Berlina, Drezna, Hamburga, Kolonii, Krakowa, Warszawy i Wiednia. W czasach PRL, doszło do powolnego upadku dolnośląskich kolei – oczekujemy teraz na jej spektakularne odrodzenie. Kilka lat temu poważnie rozważane były plany budowy kolei dużych prędkości pomiędzy Warszawą, Wrocławiem, Łodzią i Poznaniem – tzw. „Y”,

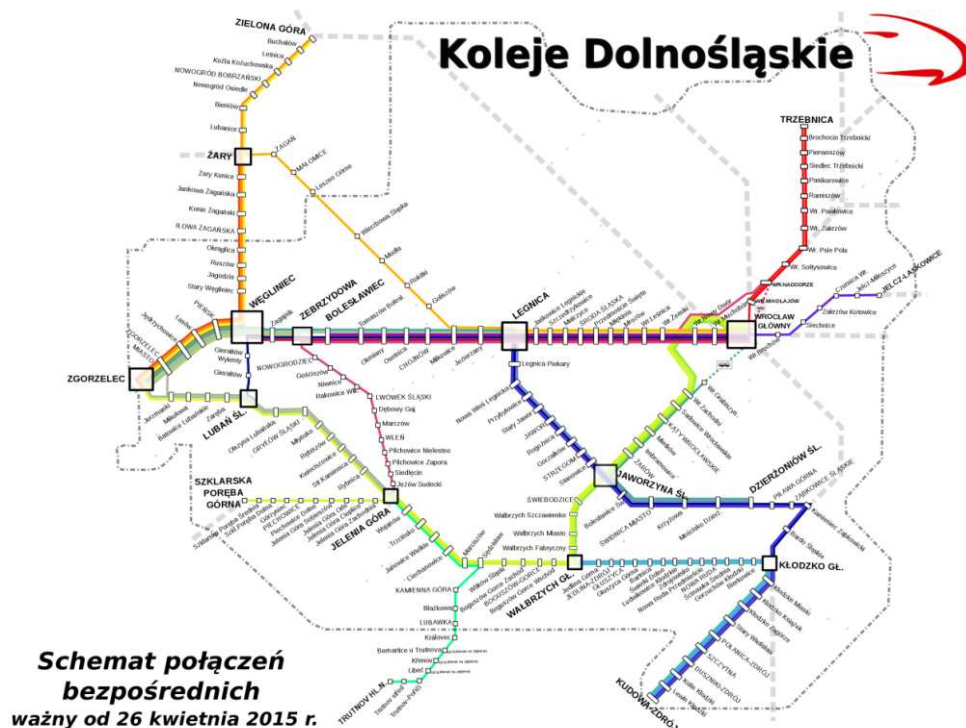
lecz w 2011 roku władze centralne zrezygnowały z tych planów z uwagi na koszty. Ale jednocześnie zakupiono pociągi Pendolino, które nie wykorzystując swoich możliwości prędkościowych kursują na zmodernizowanej linii kolejowej Wrocław – Częstochowa – Włoszczowa – Warszawa. Dzięki temu do stolicy jedziemy dziś w czasie trochę krótszym niż w latach 70. Niewątpliwie przełomem w tym względzie byłaby budowa brakujących 40 kilometrów na odcinku Wrocław – Łódź, co docelowo mogłoby skrócić czas przejazdu do 2,5 godziny. Połączenie Wrocławia ze stolicą przez Łódź jest istotne, nie tylko z racji skrócenia czasu przejazdu dla wrocławian, ale także wzmocniłoby połączenie turystyczne, zwiększyło konkurencyjność wrocławskich uczelni i otworzyło je dla młodzieży z innych rejonów kraju. Niesatysfakcjonujące jest także kolejowe połączenie Wrocławia z bliską zagranicą. W ostatnim czasie zlikwidowano, a potem wznowiono w 2016 roku, połączenie z Dreznem, a połączenia do Berlina lub Pragi nie można uznać za atrakcyjne. Niewątpliwie ogranicza to czasowo szansę rozwoju turystyki na Dolnym Śląsku.

Na obszarze Wrocławia zlokalizowane są trzy duże dworce kolejowe: Wrocław Główny, Wrocław Świebodzki i Wrocław Nadodrze. W latach dziewięćdziesiątych XX wieku zamknięto dla ruchu pasażerskiego stację Wrocław Świebodzki oraz tory postojowe dla składów pociągów pasażerskich na stacji Wrocław Nadodrze.

Dworzec Wrocław Główny, po remoncie przeprowadzonym przed Euro2012, jest jedną z piękniejszych wizytówek Wrocławia. Szczególnie pozytywna zmiana dotyczy samego budynku dworca i placu przeddworcowego po jego północnej stronie, przylegającego do ul. Piłsudskiego. Obszar ten cechuje wysoka jakość przestrzenna i funkcjonalna, dzięki której stał się reprezentacyjną bramą do miasta. Dworzec Wrocław Główny jest przy tym jedynym punktem dla podróżujących komunikacją kolejową zapewniającym możliwość przesiadki w celu kontynuowania podróży koleją i najważniejszym punktem, gdzie możliwa jest zmiana środka transportu. Podkreśla to węzłowy charakter okolic dworca dla komunikacji miejskiej, międzymiastowej, międzynarodowej. Jednak nie nastąpiła jeszcze pełna integracja poszczególnych systemów transportu. Dotyczy to południowej strony i rejonu ul. Suchej, w obrębie której trwają przekształcenia związane z dworcem autobusowym, co niewątpliwie przyczyni się do zapewnienia integracji tramwajowo-autobusowej, a w sensie wizualnym, będzie postrzegane jako wykreowanie południowej kolejowej bramy do miasta.

Wykorzystanie kolei dla połączeń aglomeracyjnych i wewnątrzmijskich jest jednym z ważniejszych priorytetów funkcjonowania miasta i aglomeracji. Istotnym problemem dla samego miasta jest jednak brak odpowiednich przystanków osobowych. Poprawę tej sytuacji przyniosło uruchomienie trzech nowych przystanków Wrocław Różanka, Wrocław Stadion i Wrocław Grabiszyn, których powstanie związane było m.in. z modernizacją linii E-59 oraz organizacją Euro2012. Były to jedne z pierwszych od wielu lat inwestycji kolejowych na terenie miasta służące poprawie dostępności komunikacyjnej. Swój rozkwit przeżywa, uruchomiona przez władze województwa, zrewitalizowana linia kolejowa w kierunku Trzebnicy, która pokazuje, że oparcie obsługi aglomeracyjnej na kolei jest ze wszech miar uzasadnione.





Rys.14 Schemat połączeń kolejowych Kolei Dolnośląskich, stan wrzesień 2015

W 2012 roku, na zlecenie PKP PLK, powstało opracowanie pt. „Studium Wykonalności dla przystosowania Wrocławskiego Węzła Kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu”. W opracowaniu przyjęto założenie, że wszystkie działania modernizacyjne powinny przyczynić się do pogłębienia i przyspieszenia procesu integracji przestrzennej i gospodarczej miejscowości znajdujących się w obszarze WWK. W efekcie powinien powstać centralny dla regionu węzeł multimodalny, którego kluczowym elementem będzie kolej dużych prędkości. Jak wiadomo, zrezygnowano na razie z budowy kolei dużych prędkości do Wrocławia, jednakże przygotowane opracowanie studialne traktowane jest przez Miasto jako kierunek zmian w układzie kolejowym wrocławskiego węzła na dalszą przyszłość.

W opracowaniu wskazano, że główne kierunki modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego powinny polegać na:

- wykorzystaniu bogatej sieci kolejowej na terenie miasta do obsługi pasażerskiej,
- zintegrowaniu komunikacji kolejowej z miejskim transportem publicznym głównie poprzez powstanie nowych przystanków kolejowych,
- umożliwieniu rozwoju połączeń kolejowych aglomeracyjnych, również dla potrzeb obsługi wewnątrz miasta,
- zarezerwowaniu korytarza dla kolei dużych prędkości na kierunku Wrocław Brochów - Wrocław Główny - Oleśnica.

## 6.11 Lotnisko

We Wrocławiu istnieje cywilne lotnisko uruchomione w 1969 roku na Strachowicach. Port Lotniczy Wrocław Strachowice S.A. funkcjonuje od 1993 roku i nosi nazwę Wrocław Strachowice im. Mikołaja Kopernika. Należy on do najlepiej rozwijających się lotnisk w Polsce.

W 2011 roku, na Euro 2012, otwarto nowy terminal pasażerski lotniska. Dzięki temu jakość obsługi pasażerów uległa ogromnej poprawie, a lotnisko z roku na rok odprawia coraz więcej pasażerów oraz obsługuje nowe destynacje.

W 2014 roku lotnisko obsłużyło ponad 2 mln pasażerów przeprowadzając ok. 25 tys. operacji lotniczych. W porównaniu z 2010 rokiem jest to wzrost o ponad 20% w liczbie obsłużonych pasażerów.

W czerwcu 2015 r. Port Lotniczy Wrocław obsłużył prawie 240 tys. podróżnych. To o ponad 15% więcej w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Wzrosty odnotowano we wszystkich segmentach połączeń lotniczych. Największy w segmencie sieciowych połączeń międzynarodowych.

Port Lotniczy w 2015 roku realizował połączenia stałe z 35 miastami Europy, m.in.: Warszawą, Frankfurt nad Menem, Rzymem, Monachium, Kopenhagą, Londynem, Dublinem, Mediolanem, Barceloną, Brukselą, Dusseldorfem, Glasgow, Liverpooliem, Oslo i Sztokholmem.

Port Lotniczy położony jest w sąsiedztwie węzła Autostradowej Obwodnicy Wrocławia Wrocław Lotnisko. Niezaprzeczalnie powiązanie z autostradą A4 oraz siecią dróg ekspresowych w kierunku Poznania i Warszawy, dzięki uruchomieniu w 2011 r. AOW, przyniosło lokalizacji lotniska na Strachowicach wiele dodatkowych atutów w zakresie obsługi przewozów pasażerskich, jak i towarowych. W tej chwili lotnisko realizuje połączenia lotnicze do dużych hubów, czyli portów lotniczych umożliwiających wygodne przesiadki i loty do dalekiej Ameryki czy Azji.

Zasadniczej poprawie uległa także dostępność komunikacyjna Portu Lotniczego z obszaru śródmiejskiego, która obecnie realizowana jest poprzez przebudowaną ul. Graniczną. Co prawda, zabudowa i zagospodarowanie wzdłuż trasy dojazdowej nie zasługuje na miano wyjątkowo reprezentacyjnej, ale przebudowa ulicy Granicznej – nadanie jej alejowego charakteru oraz powstanie AOW - na korzyść zmieniła wizerunek dojazdu do lotniska. W najbliższych latach planuje się realizację tzw. Alei Stabłowckiej, czyli połączenia drogowego nowego terminala portu lotniczego ze Stadionem Miejskim oraz Osią Inkubacji i ul. Kosmonautów.

## 6.12 Ruch rowerowy. Trasy rowerowe

Sieć tras rowerowych we Wrocławiu obejmuje ponad 255 km tras o różnym charakterze: wydzielonych dróg, ciągów pieszo-rowerowych, pasów rowerowych oraz 99 km tras na wałach przeciwpowodziowych, które są istotnym elementem całego systemu. Nizinny i równinny obszar całości terenu miejskiego sprzyja promocji roweru jako taniego, zdrowego i ogólnie dostępnego środka lokomocji, nie tylko w turystyce i rekreacji, ale przede wszystkim w odciążeniu transportu samochodowego i zbiorowego w podróży codziennych, w tym do pracy i do miejsca nauki. Wrocław posiada bardzo korzystne uwarunkowania dla komunikacji rowerowej – ciepły klimat, płaskie ukształtowanie terenu i dobrze rozplanowany układ urbanistyczny. Dużym atutem miasta jest również wyjątkowo duża liczba studentów oraz ludzi młodych zatrudnionych w nowoczesnych firmach wspierających ekologiczne formy transportu oraz otwartość społeczeństwa na współczesne trendy ekologiczne.

W 2010 roku uchwalona została „Polityka rowerowa Wrocławia”, która jest elementem strategii rozwojowej miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia w mieście. Polityka opiera się o wspieranie efektywnej i czystej formy transportu, jaką jest rower, który ma się stać alternatywnym środkiem transportu w mieście. Głównym wyzwaniem polityki jest dążenie do uzyskania 15% udziału ruchu rowerowego do 2020 roku. Uchwalona w 2013 r. „Wrocławska polityka

mobilności” wskazuje rower – obok transportu zbiorowego – jako podstawę zrównoważonego transportu w mieście, który należy rozwijać i promować.

Obserwacje zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badania pokazują, że z roku na rok rośnie liczba osób podróżujących po mieście rowerem. Badania przeprowadzone w 2010/2011 roku wykazały, że podróże rowerowe stanowią ok. 4% podróży w całym mieście. Badania lokalne pokazują, że w strategicznych miejscach dojazdowych do centrum ruch rowerowy od 2011 roku wzrósł nawet dwukrotnie. Niewątpliwie jest to zasługa konsekwentnie prowadzonej polityki rowerowej, skutecznie dbającej o rozwój i funkcjonowanie transportu rowerowego w mieście, a polegającej m.in. na powiększaniu liczby i długości tras i połączeń rowerowych we Wrocławiu, ale także wielu akcji promocyjnych i edukacyjnych zachęcających mieszkańców do poruszania się rowerem.

Długość sieci tras rowerowych rośnie z roku na rok – od 202 km w 2012 r. do 255 km w 2016 r., a przestrzeń publiczna wzbogacana jest o kolejne parkingi dla rowerów. W 2012 r. ogólnie dostępnych było ponad 2700 miejsc postojowych, natomiast w 2016 r. już ponad 5800. Każdego roku wprowadza się wiele ulepszeń dla rowerzystów, które zachęcają mieszkańców do przesiadania się na rower. Szczególnie istotnym polem działań jest obszar centrum miasta, w którym rower razem z pieszym jest traktowany jako najważniejszy użytkownik miejskiej przestrzeni publicznej.

Wrocław znajduje się na jednej z tras europejskiej sieci tras rowerowych Euro Velo – Euro Velo 9. Jest to jeden z planowanych elementów sieci rowerowej, łączący Morze Bałtyckie z Morzem Adriatyckim (Szlak Bursztynowy), przebiegający z Gdańska przez Czechy do Austrii, dalej do Słowenii i kończący się w Puli nad Adriatykiem. W 2006 roku, przy aprobachie koordynatora Euro Velo została wyznaczona trasa Euro Velo 9 na obszarze Wrocławia. Dodatkowo przez Wrocław przebiega Rowerowy Szlak Odry – trasa rekreacyjna o znaczeniu ponadregionalnym.

Z przestrzennego punktu widzenia niezwykle istotną kwestią jest problem dostępności tras rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej. Często cecha ta ma decydujące znaczenie o wyborze roweru jako środka transportu. Obecnie do istniejącej podstawowej sieci tras rowerowych dostęp od miejsca zamieszkania do najbliższej trasy rowerowej nie większy niż 100 m ma ponad 230 tys. mieszkańców miasta, a gdyby uwzględnić jeszcze trasy w obrębie stref ruchu uspokojonego, to dostępność taką posiada już ponad 380 tys. osób, czyli ponad 63% mieszkańców miasta. Skłania to do wniosku, że pod tym względem oferta rowerowa jest atrakcyjna.

Dla atrakcyjności transportu rowerowego w mieście ważna jest także czas dojazdu rowerem, w szczególności do centrum miasta, czyli umownie do rowerowych bram w centrum miasta, w którym usytuowane jest wiele celów podróży. Bramy rowerowe w centrum zlokalizowane są na skrzyżowaniach wzdłuż ulic: Kazimierza Wielkiego, Grodzkiej, Piaskowej, Świętej Katarzyny i Błogosławionego Czesława. Są one wygodnymi punktami dostępności rowerowej do Starego Miasta, w obrębie którego ruch rowerowy odbywa już się na zasadach ogólnych. Obecnie czas dojazdu rowerem do bram centrum nie przekraczający 30 minut jest możliwy do osiągnięcia dla ponad 300 tys. osób, stanowi to 51% wszystkich mieszkańców Wrocławia.

Istotny jest również czas dojazdu rowerem do miejsc, które pełnią funkcję węzłów przesiadkowych. Zaliczone do nich zostały stacje kolejowe, pętle tramwajowe, zespoły przystanków itp. Analiza wykazała, że czas dojazdu rowerem do tych miejsc nie przekraczający 30 minut jest możliwy do osiągnięcia ponad 410 tys. osób, co stanowi 69% wszystkich mieszkańców Wrocławia. Istotne jest jednak, że czas dojazdu do 10 minut jazdy rowerem, czyli ten który uznaje się za najbardziej akceptowalny, posiada już ponad 50% z osób objętych tą dostępnością.

Dla podkreślenia rangi transportu rowerowego w mieście i wskazania, jak istotną rolę może pełnić w realizacji potrzeb komunikacyjnych mieszkańców zbadano, jak prezentuje się dojazd do centrum miasta, wykorzystujący dojazd 5 minutowy rowerem do parkingu B+R i przesiadkę na pętli na tramwaj. Ze wszystkich pętli tramwajowych, oprócz pętli Leśnica, dojazd łączony wynosi poniżej 30 minut, co pokazuje, że taka forma odbywania podróży jest czasowo atrakcyjna dla podróży do centrum miasta.

### 6.13 Ruch pieszy

Duży udział ruchu pieszego w ogólnej liczbie podróży w mieście jest jedną z najkorzystniejszych cech decydujących o przyjazności miasta dla mieszkańców. I nie chodzi tu tylko o ruch w obrębie centrum miasta, ale przede wszystkim o ten związany z funkcjonowaniem osiedli i ich lokalnych przestrzeni publicznych. To właśnie tam, w miejscu zamieszkania, zapada decyzja – podejmowana przez każdego z osobna – w jaki sposób przemieszczę się, żeby zrealizować swoją codzienną, zwykłą potrzebę wykonania podróży. Idealna sytuacja to taka, że kształt i organizacja naszego osiedla pozwala na realizację większości podstawowych potrzeb, związanych z np. dostępem do komunikacji publicznej, edukacją, zakupami czy zdrowiem - pieszo – w obrębie własnego osiedla. Dlatego tak ważne jest, aby dobrze planować atrakcyjne powiązania piesze i dedykowane rozwiązania przestrzenne dla pieszych, zachęcające do takich podróży i tworzące atrakcyjne przestrzenie publiczne i miasto żyjące ludźmi, nie zapominając przy tym o potrzebach osób o ograniczonej sprawności.

Ruch pieszych i sposób jego funkcjonowania ma wpływ na ocenę jakości życia w mieście. Miasta, które oferują rozwiązania przestrzenne przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności, są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane jako warte zamieszkania.

W strukturze miasta da się wyszczególnić najważniejsze obszary działań przestrzennych istotne dla ruchu pieszego. Należą do nich:

- a) centrum miasta, a w nim wydzielone strefy piesze, wównerfy, promenady wzdłuż fosy miejskiej, system bulwarów i tras spacerowych na wałach przeciwpowodziowych wzdłuż rzek, bezkolizyjnie przejścia pokonujące różnego typu bariery dla pieszych,
- b) osiedla mieszkaniowe z wydzielonymi, osiedlowymi ciągami pieszymi, ulice w strefach zamieszkania,
- c) tereny zieleni i rekreacji, a w nich zielone promenady, ścieżki i trakty,
- d) powiązania piesze pomiędzy centrum miasta, osiedlami mieszkaniowymi i terenami zieleni i rekreacji, a także ważnymi elementami systemu transportowego np. węzłami przesiadkowymi.

W ostatnich latach nastąpiła zasadnicza zmiana sytuacji w staromiejskim centrum miasta. Z roku na rok przybywało przestrzeni ulic dedykowanych wyłącznie pieszym lub pieszym i rowerzystom. To ta forma przemieszczania się jest preferowana w centralnej części miasta. Od lat prowadzi się wiele działań, które spajają centrum, tworząc atrakcyjną przestrzeń publiczną, zachęcającą do chodzenia pieszo.

Od 2015 roku we Wrocławiu działa instytucja oficera pieszego – na wzór rowerowego, którego zadaniem jest dbałość o komfort i wysoką jakość infrastruktury dla ruchu pieszego i promowanie go jako jednego z najlepszych sposobów przemieszczania się w mieście.

#### 6.14 Droga wodna

Transport rzeczny w kraju to układ związany przede wszystkim z dwiema rzekami: Wisłą i Odrą. Na górnym odcinku Odry Wrocław jest miejscem, które zaznacza się wyraźnie jako koncentracja urządzeń technicznych: stopni wodnych, kanałów, jazów, śluz, stoczni, a nawet przystani sportowych.

Wrocławski Węzeł Wodny to obszar obejmujący akweny płynące wraz z wyrobiskami, portami i przyległymi terenami przybrzeżnymi. Akweny Wrocławskiego Węzła Wodnego stanowią: drogi wodne, kanały ulgi i pozostałe rzeki. We Wrocławiu drogami wodnymi są: Odra, Stara Odra, Kanał Miejski i Kanał Nawigacyjny. łączna długość dróg wodnych w mieście to około 45 km.

System powiązań Odry z międzynarodową siecią korytarzy wodnych ma głównie znaczenie gospodarcze, a także umożliwia rozwój turystyki wodnej. Odra ma obecnie potencjalne połączenia we wszystkich kierunkach: na północ przez Bałtyk, na wschód w kierunku Wisły wzdłuż Warty, na zachód przez kanały i południe po realizacji koncepcji połączenia Odry z Dunajem. Takie bogate powiązania mogą stać się w przyszłości szansą dla rozwoju turystyki wodnej.

Na końcowym etapie realizacji jest przebudowa doliny Odry prowadzona w ramach kompleksowej modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Działania inwestycyjne polegały m.in. na poszerzeniu i udrożnieniu koryt i porządkowaniu międzywala, zwiększaniu przepustowości przekrojów mostowych, przebudowy jazów, przystosowaniu śluz: Różanka, Miejska i Rędzin do przepuszczania wód powodziowych, przystosowaniu kanału miejskiego do przepuszczania wody kontrolnej oraz modernizacji bulwarów Odry Środkowej. W odpowiedzi na działania modernizacyjne w dolinie Odry miasto przygotowało tzw. plany nasadzeń, które wskazały miejsca dla nowej zieleni, dzięki której dolina Odry – po modernizacji technicznej - odzyska swój zielony, malowniczy charakter.

W 2015 roku rozpoczęła się modernizacja doliny Widawy, również, podobnie jak Odra, w ramach kompleksowej modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Działania inwestycyjne polegają m.in. na modernizacji przelewu Odra-Widawa, porządkowaniu międzywala, zwiększaniu przepustowości przekrojów mostowych oraz przebudowie i budowie wałów.

We Wrocławiu czynny jest jeden port rzeczny - Port Miejski przy ul. Kleczkowskiej. Port Miejski nastawiony jest na przeładunek towarów, jednak nie wykorzystuje w pełni potencjału, jaki daje Odra. Składa się na to kilka czynników, jednak najistotniejszy to bardzo słabe połączenia drogowe portu z najważniejszymi trasami tranzytowymi w mieście.

Pasażerska żegluga na Odrze tworzy układ niezależny w stosunku do głównego ruchu towarowego. Głównym jego ogniwem stała się przystań pasażerska obok mostu Zwierzynieckiego. Zlokalizowana jest ona w znacznej odległości, około 2 km, od centralnej części miasta, ale za to w pobliżu terenów rekreacyjnych obejmujących ZOO i Park Szczytnicki. Uruchomiono także dodatkowe, mniejsze przystanie zlokalizowane w rejonie Starego Miasta i Ostrowa Tumskiego: przy bulw. Xawerego Dunikowskiego i na Wyspie Piasek. W otoczeniu centrum miasta znajduje się także wiele miejsc przy wodzie, które są atrakcyjne dla rozwoju aktywności wodnych. Jest to m.in. Zatoka Gondoli, obok Muzeum Narodowego będąca reliktem Fosu Miejskiej funkcjonująca obecnie jako przystań dla małych jednostek pływających, port przeładunku kruszywa obok Mostu Grunwaldzkiego - u ujścia rzeki Oławy do Odry oraz sieć kanałów otaczających odrzańskie wyspy: Słodową, Piasek, Młyńską, Bielarską, Tamkę i Daliową.

#### 6.15 Mieszkańcy o transporcie

Analizy preferencji komunikacyjnych mieszkańców Wrocławia oraz opinie na temat zagadnień transportowych w mieście przedstawiono w oparciu o: „Kompleksowe Badania Ruchu” (2010/2011), „Wrocławską Diagnozę Społeczną” (2014), „Badanie opinii mieszkańców Wrocławia na temat transportu miejskiego” (2015) oraz „Mieszkańcy na temat bieżącej oceny potencjału Wrocławia i strategii rozwojowych miasta” (2016). Preferencje zostały ocenione na podstawie ankiet przeprowadzonych w losowo wybranych gospodarstwach domowych.

Najważniejsze wnioski wynikające z badań to (KBR 2010/2011):

- 9,5% gospodarstw domowych posiada 2 lub więcej aut, a 40,2% nie posiada ich w ogóle,
- średnia liczba osób przypadająca na gospodarstwo domowe – 2,26 os.,
- ruchliwość ogólna mieszkańca Wrocławia wynosi 1,87 podróży na dobę,
- najbardziej ruchliwi są mieszkańcy Księża – 2,18 podróży/dobę, Kozanowa – 2,13 i Zakrzowa – 2,11,
- podstawowym celem podróży jest dom – 45% podróży,
- drugim natomiast celem podróży jest praca – 21% podróży,
- podróże piesze stanowią w dzień powszedni 18,7% wszystkich podróży,
- podróże samochodem stanowią 41,4% wszystkich podróży (50,9% podróży niepieszych),
- podróże samochodem najchętniej wybierają mieszkańcy Leśnicy – 77% i Żernik – 70%,

- udział podróży rowerowych wynosi 4,4% w dzień powszedni. Jesteśmy tu liderem w porównaniu z innymi miastami kraju, ponieważ w Gdańsku wynosi on zaledwie 2% (2009), a w Warszawie 1% (2005),
- udział podróży komunikacją zbiorową wynosi w dzień powszedni 34,7% (43% podróży pieszych). Udział podróży komunikacją zbiorową jest bardzo niski – nawet w porównaniu z innymi miastami w kraju, ponieważ w Poznaniu w 2000 roku wynosił on już 42%, a w Warszawie w 2005 – 70%,
- podróże komunikacją zbiorową najchętniej wybierają mieszkańcy Podwala – 66,9% i Ołbina – 57,9%,
- dzieci w wieku szkolnym (6-15 lat) w dzień powszedni podróżują najczęściej pieszo (57%), co potwierdza jedynie, że rodzice dokonując wyboru szkoły dla dziecka kierują się przede wszystkim odległością od domu. Na drugim miejscu jest podróż samochodem (21,6%), co związane jest z podwożeniem dzieci przez rodziców. Optymistyczna jest wielkość podróży wykonywanych komunikacją zbiorową, czyli autobusem miejskim, tramwajem lub autobus + tramwaj – 17,9%. Przy odpowiednio szerokim zakrojeniu działań propagujących jazdę komunikacją zbiorową jest szansa wykształcenia w młodych ludziach zachowań proekologicznych i tym samym zmniejszenia chęci podróżowania samochodem w wieku produkcyjnym,
- średni czas podróży mieszkańca Wrocławia w dzień powszedni wynosi 30 min 2 sek,
- podróże wykonywane samochodem trwają średnio 32 min 41 sek,
- najdłuższe podróże wykonują mieszkańcy Zakrzowa – 38 min 28 sek, a najkrótsze mieszkańcy Starego Miasta – 20 min 15 sek,
- godziny szczytu: szczyt poranny – 7:30-8:30, szczyt popołudniowy: 16:00-17:00.

Natomiast preferencje mieszkańców kształtują się w następujący sposób (KBR 2010/2011):

- najważniejsza cecha charakteryzująca komunikację zbiorową to wg mieszkańców – cena biletów (10%), następnie czas podróżowania (9,8%), czas oczekiwania na przystankach (9,5%) i punktualność (9,3%),
- mieszkańcy (34,6%) – na pierwszym miejscu - raczej źle ocenili czas podróży. Najwięcej złych ocen (56,4%) tej cechy uzyskano w grupie gospodarstw posiadających 3 samochody i więcej,
- z działań miasta w zakresie komunikacji zbiorowej za najważniejsze uznano: modernizację istniejących tras tramwajowych – 52,8% i rozbudowę systemu transportowego o nowe trasy – 54,6%,
- rozbudowę systemu transportowego o nowe trasy tramwajowe za bardzo ważne uznało aż 85,7% mieszkańców Leśnicy,
- najważniejsza cecha charakteryzująca komunikację samochodową to wg mieszkańców – zatłoczenie ulic (28,8%), następnie warunki parkowania (18,7%), bezpieczeństwo jazdy (16,9%) i bezpieczeństwo osobiste (16%),
- mieszkańcy (81%) – na pierwszym miejscu - źle ocenili zatłoczenie. Duży udział złej oceny uzyskały również warunki parkowania (66,8%). Można zaobserwować, że im większa liczba samochodów w gospodarstwie domowym tym udział złych ocen dotyczących zatłoczenia i warunków parkowania jest większy,
- najbardziej niezadowoleni z zatłoczenia i warunków parkowania są mieszkańcy Żernik – 95,2% i Psiego Pola – 82,8%. Najmniej złych ocen dotyczących warunków parkowania uzyskano wśród mieszkańców Starego Miasta – 4,7%,
- z działań miasta w zakresie komunikacji samochodowej za najważniejsze uznano: budowę nowych tras obwodowych – 71,5%, remonty ulic – 70,6%, 50,8% mieszkańców uznało jako bardzo ważne ograniczenie ruchu samochodowego w centrum, a 27,3% jako ważne; największy udział oceny bardzo ważne (63,6%) uzyskano w grupie gospodarstw posiadających 3 i więcej aut,

- ograniczenie ruchu samochodowego w centrum za bardzo ważne uznało aż 93% mieszkańców Starego Miasta, a następnie Leśnicy – 84,7% oraz Osobowic – 71,4% i Zakrzowa – 71,2%,
- z działań miasta w zakresie komunikacji zbiorowej za najważniejsze uznano: Modernizację istniejących tras tramwajowych – 52,8% i Rozbudowę systemu tramwajowego o nowe trasy – 54,6%,
- działania uznane za bardzo ważne wskazane przez mieszkańców rejonów najczęściej to:
  - modernizacja istniejących tras – rejon: Stare Miasto, Osobowice, Leśnica, Psie Pole,
  - rozbudowa systemu tras tramwajowych - rejon: Stare Miasto, Osobowice, Maślice, Leśnica,
  - modernizacja linii kolei podmiejskiej – rejon: Maślice, Leśnica, Stare Miasto, Psie Pole,
  - wydzielenie pasów autobusowych – rejon: Stare Miasto, Psie Pole, Sępólno, Maślice,
  - pierwszeństwo dla autobusów i tramwajów w sygnalizacji świetlnej – Osobowice, Stare Miasto, Psie Pole, Zakrzów,
- najwięcej ocen: bardzo ważne dla modernizacji kolei podmiejskiej uzyskano w Leśnicy, Maślicach i na Psim Polu (83,3, 83,1 i 72,4%),
- jako najważniejsze cechy związane z komunikacją zbiorową wskazano oprócz ceny biletów, w dużej większości te, które związane są z czasem: czas podróżowania, punktualność kursowania i czas oczekiwania na przystankach. Czas podróżowania najgorzej ocenili mieszkańcy rejonu Wojszyc oraz Osobowic i Podwala. Czas oczekiwania na przystankach najgorzej ocenili mieszkańcy rejonu Wojszyc, Oporowa i Leśnicy,
- najważniejsza cecha charakteryzująca komunikację rowerową to wg mieszkańców – układ tras rowerowych (24,7%), następnie bezpieczeństwo jazdy (24,6%),
- z działań miasta w zakresie komunikacji rowerowej za najważniejsze uznano budowę nowych tras rowerowych (52,1%),
- w stosunku do wszystkich cech komunikacji rowerowej najczęściej wskazywano ocenę, ani dobrze ani źle,
- 68,3% pytanym pozytywnie oceniło wprowadzenie uprzywilejowania w Śródmieściu dla komunikacji autobusowej i tramwajowej,
- uprzywilejowanie dla komunikacji pieszej i rowerowej w Śródmieściu pozytywnie oceniło 52,7% pytanym,
- System Płatnego Parkowania dobrze oceniło tylko 16,3% pytanym, a jego rozszerzenie zaledwie 9,5% - za jego likwidacją opowiedziało się 26,2% pytanym,
- dla 81,8% pytanym wprowadzenie systemu opłat za parkowanie nie wpłynęło na częstotliwość korzystania z samochodu,
- 64,9% pytanym pozytywnie oceniło rozmieszczenie przystanków komunikacji zbiorowej,
- 70,6% opowiedziało się, że powinny funkcjonować wspólne przystanki tramwajowo-autobusowe,
- w ocenie rozwiązań dotyczących długości linii komunikacji zbiorowej i częstości kursowania żadne ze wskazanych rozwiązań nie zdobyło przeważającej większości punktów. Najwięcej bo 35,5% przyznano propozycji: linie komunikacji zbiorowej łączące osiedla z centrum ze średnią częstotliwością.

W 2015 roku przeprowadzono badanie preferencji mieszkańców dotyczące transportu miejskiego. Badanie to jest jednym z elementów monitoringu realizacji „Wrocławskiej polityki

mobilności”. Wykazało ono, że ponad połowa ankietowanych mieszkańców opowiedziała się za ograniczaniem ruchu samochodowego w centrum. Ponad 66% badanych wspiera podejście polegające na wprowadzaniu pierwszeństwa w ruchu dla transportu zbiorowego, nawet kosztem transportu samochodowego, przy czym niespełna połowa badanych pozytywnie ocenia wszelkie zmiany, jakie zaszły w ciągu ostatnich lat mające na celu zwiększenie pierwszeństwa transportu zbiorowego nad ruchem samochodowym.

Prawie 90% respondentów popiera rozwój infrastruktury rowerowej. Porównanie przywołanego badania z wcześniejszymi wynikami z „Kompleksowych Badań Ruchu” (2010/2011) pokazuje, że poziom akceptacji dla uprzywilejowania komunikacji zbiorowej i rozwoju infrastruktury rowerowej wśród mieszkańców Wrocławia wzrasta, co można uzasadnić wzrostem świadomości komunikacyjnej i odpowiedzialności za jakość życia w mieście.

Kolejne badania – przeprowadzone w 2016 r. w ramach prac nad „Strategią 2030”, potwierdzają, że obrany kierunek polegający na promowaniu i wspieraniu transportu zbiorowego kosztem transportu indywidualnego, jest tym, czego oczekuje większość mieszkańców. Procent badanych wskazujących taki kierunek dla transportowej polityki miasta wzrósł już do 67,9%.

#### 6.16 Wnioski

- 1) Obszar funkcjonalny Wrocławia wymaga przede wszystkim zastosowania zintegrowanych rozwiązań w zakresie transportu publicznego, ze szczególnym nastawieniem na kolej.
- 2) System transportowy Wrocławia należy planować zgodnie z hasłem „Wrocław miastem zrównoważonej mobilności”, w taki sposób, aby rozwiązania wskazywały wyraźnie na priorytet dla transportu niesamochodowego: komunikacji zbiorowej, ruchu rowerowego i pieszego.
- 3) Jednym z najistotniejszych elementów polityki przestrzennej w zakresie transportu powinna być integracja systemu transportowego miasta i obszaru funkcjonalnego.
- 4) Nowe elementy struktury miejskiej, szczególnie o funkcji mieszkaniowej, należy kreować tam, gdzie zapewniona jest dobra dostępność transportu zbiorowego, a obszar przyjazny jest pieszym, rowerzystom i osobom o ograniczonej sprawności.
- 5) Konieczne jest zaplanowanie docelowego układu dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Wrocławia.
- 6) W obsłudze transportowej miasta i obszaru funkcjonalnego należy maksymalnie wykorzystać potencjał Wrocławskiego Węzła Kolejowego.
- 7) System tras rowerowych we Wrocławiu należy nadal rozwijać jako równorzędny system transportowy zintegrowany z innymi systemami, w szczególności niesamochodowymi.

## Rozdział 7. INFRASTRUKTURA

### 7.1 Infrastruktura techniczna realizująca zadania własne gminy

#### 1. Zaopatrzenie w wodę

Podstawowym źródłem wody surowej jest rzeka Oława, zasilana systemem przerzutowym wodą z Nysy Kłodzkiej, ujmowaną z jazu piętrzącego w Michałowie i prowadzoną otwartym kanałem do Jaczkowic. System ten gwarantuje zaspokojenie aktualnego i przewidywanego popytu na wodę do celów komunalnych i gospodarczych. Zaopatrzenie miasta w wodę oparte jest na:

- a) ujęciach wody powierzchniowej, z głównym ujęciem „Czechnica” na rzece Oławie, zlokalizowanym w Siechnicach,
- b) ujęciach wody infiltracyjnej, znajdujących się na terenach wodonośnych usytuowanych wzdłuż rzeki Oławy, w południowo-wschodniej części miasta i w gminie Siechnice, zasilanych wodą z rzeki Oławy za pośrednictwem pompowni „Czechnica”, funkcjonujących jako część



systemu infiltracyjnego obejmującego rowy rozprowadzające, stawy infiltracyjne oraz grupę studni poborowych, z których woda doprowadzana jest do studni zbiorczych stacji pomp „Świątniki”,

- c) ujęciu wody głębinowej trzeciorzędowej w Leśnicy, w rejonie ul. Polkowskiej, złożonym z trzech studni.

Funkcjonują trzy zakłady uzdatniania wody (ZUW):

- a) zakład „Mokry Dwór”, położony w gminie Siechnice, zaopatrywany w wodę z ujęć powierzchniowych w Czechnicy przez pompownię „Czechnica”,
- b) zakład „Na Grobli”, zaopatrywany w wodę z ujęć infiltracyjnych położonych na terenach wodonośnych przez stacje pomp „Świątniki” i „Bierdzany”,
- c) stacja uzdatniania wody „Leśnica”, zaopatrywana w wodę z ujęć wód podziemnych, o niewielkich zdolnościach produkcyjnych.

Wyróżnia się cztery strefy zasilania w wodę, zaopatrujące prawie wszystkich mieszkańców miasta:

- a) strefę zasilania „Mokry Dwór”, obejmującą wschodnią i południową część miasta,
- b) strefę zasilania „Grobli”, obejmującą Stare Miasto, południową część osiedli Różanka i Osobowice oraz część Popowic,
- c) strefę mieszaną „Mokry Dwór – Grobli”, obejmującą obrzeże Starego Miasta i osiedla: Lipa Piotrowska, Osobowice, Różanka w północnej części miasta,
- d) strefę mieszaną „Mokry Dwór – Leśnica”, obejmującą osiedle Leśnica i przyległe tereny.

W skład systemu dystrybucji wody wchodzi:

- a) magistralna sieć wodociągowa, powiązana w układzie pierścieniowym, obejmująca:
  - cztery rurociągi z zakładu „Na Grobli”, to jest: w kierunku zachodnim magistralę 1200 mm, w kierunku północnym magistralę 900 mm z odgałęzieniami od 600 do 400 mm, w kierunku południowym magistralę 762 mm, w kierunku wschodnim magistralę 1000 mm z dwoma odgałęzieniami 800 mm,
  - dwa rurociągi z zakładu „Mokry Dwór” 1200 mm, łączące się odgałęzieniami z magistralą południową i wschodnią,
  - rurociąg z zakładu „Mokry Dwór” 500 mm zasilający w wodę miasto Oława i część gminy Siechnice,
- b) pompownia strefowa przy ul. Bystrzyckiej, podnosząca ciśnienie wody dla osiedli: Nowy Dwór, Kozanów-Gądów i Kuźniki,
- c) rozdzielcza sieć wodociągowa od 80 do 250 mm, zaopatrująca za pośrednictwem przyłączy odbiorców.

Zakłady uzdatniania wody posiadają zdolności produkcyjne znacznie przekraczające zarówno obecne potrzeby aglomeracyjne, jak i ich wzrost w okresie perspektywy 15-20 lat. Sytuacja taka zwiększa bezpieczeństwo dostaw wody w sytuacjach awaryjnych lub konieczności modernizacji ciągów technologicznych w poszczególnych zakładach uzdatniania.

Ilość pobranego surowca wyniosła w 2014 r.:

- wody powierzchniowej - 25,7 mln m<sup>3</sup> (ok. 70,3 tys. m<sup>3</sup>/d),
- wody infiltracyjnej - 19,5 mln m<sup>3</sup> (ok. 53,5 tys. m<sup>3</sup>/d),
- wody głębinowej - 0,08 mln m<sup>3</sup> (ok. 0,22 tys. m<sup>3</sup>/d).

łącznie: 45,3 mln m<sup>3</sup> (ok. 124,0 tys. m<sup>3</sup>/d).

Dostawy wody uzdatnionej wyniosły w 2014 r.:

- z ZUW Mokry Dwór – 24,3 mln m<sup>3</sup> (ok. 66,6 tys. m<sup>3</sup>/d),
- z ZUW Na Grobli – 18,2 mln m<sup>3</sup> (ok. 50,0 tys. m<sup>3</sup>/d),

- z SUW Leśnica – 0,08 mln m<sup>3</sup> (ok. 0,21 tys. m<sup>3</sup>/d).
- łącznie: 42,6 mln m<sup>3</sup> (ok. 116,8 tys. m<sup>3</sup>/d).

Klienci Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji (MPWiK) rozliczani są według wskazań wodomierzy głównych, których liczba na koniec roku 2014 wynosiła 47 533 szt., w tym 44 809 szt. to wodomierze domowe (DN 15÷40) oraz 2 724 szt. to wodomierze przemysłowe (DN 50÷150).

Struktura sprzedaży wody i odbioru ścieków:

- 74% stanowi grupa taryfowa „gospodarstwa domowe” (w tym: 46,2% wspólnoty mieszkaniowe, 34,1% spółdzielnie mieszkaniowe, 14,8% domki jednorodzinne, 7,9% inne),
- 21% stanowi grupa taryfowa „pozostali odbiorcy” (w tym: 41,6% handel i usługi, 16,8% szkolnictwo, 7,6% służba zdrowia, 7,4% przedsiębiorstwa przemysłowe, 26% inne).

Cześć sieci wodociągowej pochodzi sprzed kilkudziesięciu lat i wymaga podjęcia działań naprawczych. Jednakże prowadzony przez MPWiK od wielu lat program modernizacji i przebudowy sieci pozwala na zapewnienie mieszkańcom Wrocławia świadczenia usług dostawy wody na odpowiednio wysokim poziomie. Planowane działania inwestycyjne, oprócz rozbudowy sieci na nowo powstających osiedlach, obejmą również renowację i przebudowę głównych przewodów wodociągowych sukcesywnie zwiększając bezpieczeństwo systemu.

Jakość wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi jest zgodna z obowiązującymi normami. Nieliczne przypadki przekroczenia norm są krótkotrwałe. Na terenach wodonośnych i w strefie przyległej obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i zabudowie terenów wynikające z regulacji prawnych.

Obserwuje się spadek zapotrzebowania na wodę, co wynika między innymi z restrukturyzacji przemysłu i wzrostu opomiarowania odbiorców indywidualnych. Sytuacja ta, oraz wysokie zdolności produkcyjne zakładów uzdatniania wody uzasadniają zaopatrywanie w wodę także odbiorców spoza miasta.

Do potencjalnych źródeł zaopatrywania miasta w wodę pitną należą zasoby wód podziemnych zlokalizowane poza granicami miasta.

## 2. Odprowadzanie ścieków

### 1) Kanalizacja sanitarna i ogólnospławna

W centralnej i południowej części Wrocławia dominuje system kanalizacji ogólnospławnej bazujący na historycznym układzie sieci. Na pozostałym obszarze oraz na osiedlach kanalizowanych współcześnie funkcjonuje kanalizacja rozdzielcza, czyli odrębna kanalizacja sanitarna oraz kanalizacja deszczowa.

Trzon systemu stanowią główne kolektory ściekowe, ogólnospławne: Odra, Ślęza, Bystrzyca, Południowy I, Południowy II, Północny, Zachodni.

Z uwagi na ukształtowanie terenu w systemie odprowadzania ścieków funkcjonuje 41 pompowni ścieków komunalnych i 1 przepompownia wód opadowych. Przepompownie sanitarne i ogólnospławne przepompowują średnio, licząc razem z pompownią główną Wrocławskiej Oczyszczalni Ścieków Janówek, około 82 mln m<sup>3</sup> ścieków rocznie.

W systemie kanalizacyjnym miasta Wrocławia wyróżnić można 3 główne zlewnie kanalizacyjne:

- a) zlewnia przepompowni Port Północ, obsługująca północne rejony miasta oraz część centrum na północ od rzeki Odry. Ścieki z tej zlewni poprzez system przepompowni lokalnych i kolektorów zbiorczych kierowane są do pompowni Port Północ przy ul. Kleczkowskiej, a następnie do kolektora Odra i na WOŚ,

- b) zlewnia przepompowni Port Południe obsługująca centralne i południowe rejony miasta. Ścieki z tej zlewni poprzez system przepompowni lokalnych i kolektorów zbiorczych kierowane są do pompowni port Południe przy ul. Długiej, a następnie do kolektora Odra i na WOŚ,
- c) zlewnia bezpośrednia WOŚ oparta o kolektory grawitacyjne Odra, Bystrzyca i Ślęza obsługująca południowe i zachodnie dzielnice miasta.

Dla obsługi mieszkańców terenów nieskanalizowanych przygotowano 3 zbiorcze punkty odbioru ścieków: Ciężyn, Pracze Odrzańskie i Dobra.

Ścieki odbierane są również z gmin sąsiadujących z Wrocławiem, w tym: na podstawie zawartych umów i porozumień MPWiK S.A. świadczy usługi w zakresie odbioru ścieków dla wybranych odbiorców w gminach Długołęka, Czernica, Wisznia Mała oraz kilku miejscowości w gminach Siechnice i Kobierzyce. W roku 2013 odebrano ok. 1,65 mln m<sup>3</sup> ścieków.

Wrocławska Oczyszczalnia Ścieków Janówek jest oczyszczalnią mechaniczno-biologiczną z chemicznym wspomaganie usuwania związków fosforu.

Przepustowość oczyszczalni zgodnie z założeniami projektowymi wynosi:

- $Q_{\max.d} = 170\ 000\ \text{m}^3/\text{d}$ ,
- $Q_{\text{śr.d}} = 155\ 000\ \text{m}^3/\text{d}$ ,
- $Q_{\max.h} = 8\ 000\ \text{m}^3/\text{h}$ ,
- $Q_{\max.pog. deszczowej} = 9\ 500\ \text{m}^3/\text{h}$ .

RLM oczyszczalni wynosi 1 050 000.

Do kanalizacji miejskiej odprowadzane są między innymi ścieki przemysłowe pochodzące z obiektów, takich jak: szpitale, obiekty produkcji chemicznej, hutniczej, elektromechanicznej, spożywczej, obiekty usługowe. Obniża się ilość ścieków przemysłowych, w których zostały przekroczone dopuszczalne wartości wskaźników zanieczyszczeń.

Odpady z procesów oczyszczania ścieków i eksploatacji systemu kanalizacyjnego są unieszkodliwiane na terenie WOŚ przy ul. Janowskiej bądź poza terenem oczyszczalni – przez podmioty posiadające stosowne uprawnienia.

Cześć sieci kanalizacyjnej pochodzi sprzed kilkudziesięciu lat i wymaga podjęcia działań naprawczych. Jednakże prowadzony przez MPWiK od wielu lat program modernizacji i przebudowy sieci pozwala na zapewnienie mieszkańcom Wrocławia świadczenia usług odbioru ścieków na odpowiednio wysokim poziomie. Planowane działania inwestycyjne oprócz rozbudowy sieci na nowo powstających osiedlach obejmą również renowację i przebudowę głównych kanałów, sukcesywnie zwiększając bezpieczeństwo systemu.

Na obszarach niewyposażonych w kanalizację sanitarną ścieki bytowo-gospodarcze odprowadzane są w większości do zbiorników bezodpływowych.

## 2) Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych w mieście

### Kanalizacja deszczowa

Aktualnie nie ma jednego właściciela i administratora układu odprowadzania wód opadowych we Wrocławiu. Odpowiedzialność za poszczególne elementy systemu jest rozproszona.

Podmioty zarządzające poszczególnymi elementami systemu to: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Zarząd Zieleni Miejskiej, Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A., Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, Biuro Funduszu Spójności.

Na podstawie przekazanych danych z Zarządu Zieleni Miejskiej, Biura Funduszy Spójności oraz na podstawie danych z Katastru Miejskiego zewidencjonowano łącznie 555 km sieci deszczowej, 146 km przyłączy oraz 150 szt. wylotów do odbiorników (rowy, rzeki).

W latach 2014-2015 MPWiK przeprowadziło siłami własnymi szczegółową inwentaryzację 65 km sieci deszczowej. W ramach inwentaryzacji wykonano weryfikację lokalizacji sieci, średnicy,

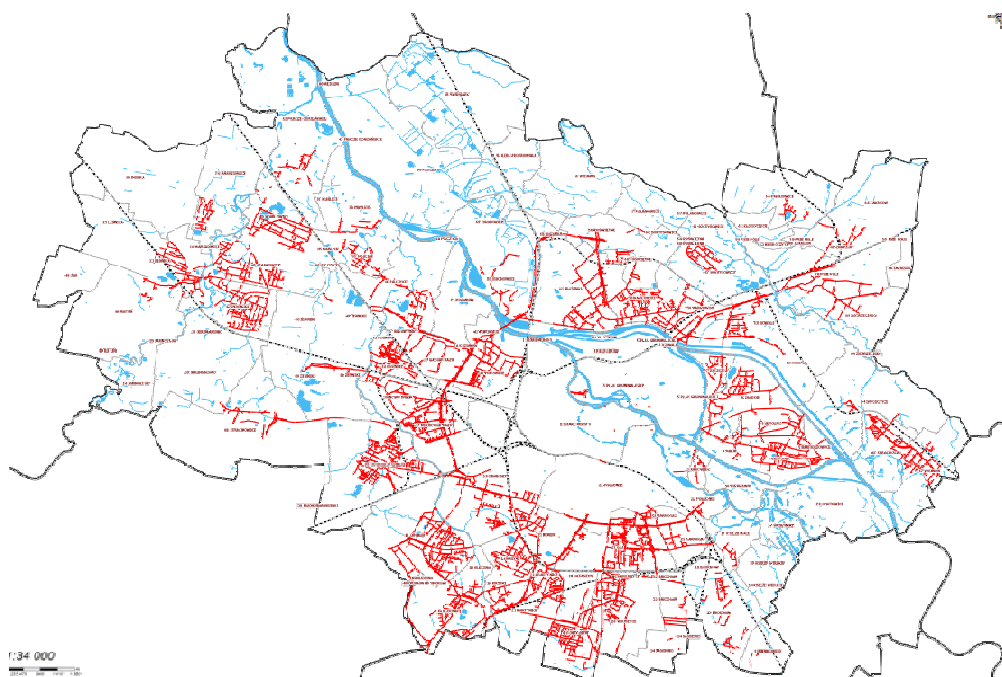
materiału oraz długości. Określono również stan techniczny sieci i urządzeń oraz wyznaczono miejsca, które należy poddać inspekcji telewizyjnej. Inwentaryzacje przeprowadzono na terenie Wielkiej Wypsy, Karłowic oraz Osobowic.

Inspekcja TV sieci deszczowej była przeprowadzana już od połowy lat 90. XX wieku, czyli równoległe z badaniami kanalizacji ogólnospławnej i sanitarnej, ale, jako że wówczas kanalizacja deszczowa nie była na majątku i w eksploatacji MPWiK S.A., inspekcję realizowano na zlecenie i z reguły w momencie wystąpienia poważnej awarii. Od roku 2011 realizowana jest planowa inspekcja na szerszą skalę.

Od maja 1995 roku do końca kwietnia 2014 roku przebadano 3283 odcinków kanalizacji deszczowej o łącznej długości ok. 110,7 km. Dla porównania w okresie ostatnich ok. 2,5 roku inspekcji telewizyjnej poddano 4778 odcinków kanalizacji ogólnospławnej o łącznej długości ponad 179 km oraz 13 507 odcinków kanalizacji ściekowej o łącznej długości ponad 500 km.

W wyniku przeprowadzonych inspekcji telewizyjnej można stwierdzić, że kanalizacja deszczowa, pomimo że działa tylko okresowo z uwagi na nieregularność dopływu ścieków deszczowych, jest podobnie narażona na uszkodzenia i podatna na awarie, jak przewody pracujące w systemie ogólnospawnym czy kanały ściekowe. Awariom ulegają nie tylko stare odcinki kanalizacji wykonane kilkadziesiąt lat temu z cegły lub kamionki, lecz również nowe przewody z tworzyw sztucznych oddane do użytku stosunkowo niedawno. Stan techniczny kanalizacji deszczowej, na podstawie wykonanej inspekcji telewizyjnej, należy ocenić jako dostateczny, natomiast ze względu na wieloletnie zaniedbania w zakresie eksploatacji sieci stwierdzono dużą ilość zanieczyszczeń, osadów oraz zatorów, które przyczyniają się do zmniejszenia przepustowości sieci. Sieć kanalizacji deszczowej odprowadza wody deszczowe do rzek i rowów oraz do kanalizacji ogólnospławnej. Na terenie miasta istnieje sieć rowów melioracyjnych stanowiących dopływy rzek i cieków w poszczególnych zlewniach:

Zlewnia	Długość rowów (m)
Bystrzycy	195 528
Ślęzy i Kasiny	95 550
Ługowiny	30 888
Widawy i Dobrej	140 230
Brochówki	55 045
Odry i Oławy	189 040
Ogółem	706 281



Rys.15 Schemat kanalizacji deszczowej miasta Wrocławia

Na rys. nr 16 Studium pokazano główne kanały deszczowe oraz zaznaczono obszary objęte kanalizacją deszczową.

#### Zrównoważone gospodarowanie wodami opadowymi i roztopowymi

We Wrocławiu realizuje się zrównoważone gospodarowanie wodami opadowymi, w tym roztopowymi choć obecnie nie jest ono jeszcze dostatecznie rozwinięte.

Zrównoważone gospodarowanie wodami opadowymi polega na stosowaniu zasady zagospodarowania opadu w miejscu jego wystąpienia oraz stopniowego uwalniania oraz opóźniania spływu wód, których pełne zagospodarowanie w miejscu opadu nie jest możliwe.

Do technik, za pomocą których realizowana jest zasada zrównoważonego gospodarowania wodami opadowymi, zalicza się między innymi:

- zagospodarowanie wód opadowych na terenie nieruchomości lub zlewni do celów gospodarczych, do nawadniania terenów zieleni oraz do wykorzystania w obiektach małej architektury i rekreacyjnych,
- ograniczenie stosowania powierzchni nieprzepuszczalnych oraz obniżanie stopnia szczelności powierzchni odwadnianych,
- stosowanie urządzeń do infiltracji wód opadowych do gruntu, retencji oraz pełniących obie te funkcje, w tym naziemnych i podziemnych zbiorników retencyjnych, zbiorników chłonnych, rowów trawiastych, rowów infiltracyjnych, niecek i studni chłonnych, skrzynek retencyjno-infiltracyjnych, suchych zbiorników ze stałym przepływem lub bez,
- zwiększenie szerokości pasów drogowych dla powierzchniowej infiltracji oraz retencionowania, podczyszczania i odprowadzania wód opadowych z nawierzchni dróg i z terenów przyległych,
- podczyszczanie wód opadowych z terenów zanieczyszczonych za pomocą oczyszczalni hydrofitowych i innych urządzeń,

- wykorzystywanie zieleni do funkcji retencji i ewapotranspiracji (parowania), w tym wykonywanie ogrodów deszczowych oraz zielonych dachów i ścian.

### 3. Gospodarka odpadami

Proces gospodarowania odpadami obejmuje:

- zbieranie:
  - odpadów zmieszanych w pojemnikach lub workach,
  - odpadów gromadzonych selektywnie w pojemnikach, workach lub zestawach pojemników rozmieszczonych w miejscach zbiórki odpadów na terenie miasta i na drogach publicznych: szkło, papier i tektura, zmieszane odpady opakowaniowe, w tym tworzywa sztuczne, metale i opakowania wielomateriałowe i odpady zielone,
  - odpadów w punktach selektywnego zbierania odpadów komunalnych, do których przekazuje się w szczególności papier i tekturę, tworzywa sztuczne, metale, opakowania wielomateriałowe, szkło, odpady zielone, meble i inne odpady wielkogabarytowe, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, zużyte baterie i akumulatory, odpady budowlane i rozbiórkowe, zużyte opony, przeterminowane leki i chemikalia, termometry rtęciowe, odzież i tekstylia,
  - mebli i innych odpadów wielkogabarytowych; przekazuje się je do odebrania poprzez ich umieszczenie w odpowiednio oznaczonych pojemnikach, ustawianych okresowo przez gminę w miejscach ogólnodostępnych,
  - przeterminowanych leków; przekazuje się je do odebrania poprzez ich umieszczenie w odpowiednio oznaczonych pojemnikach, ustawionych w aptekach prowadzących zbieranie takich odpadów,
- odbiór odpadów zmieszanych i ich transport do Regionalnych Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych, w tym z wykorzystaniem stacji przeładunkowych,
- recykling odpadów, w szczególności odpadów zbieranych selektywnie,
- odbiór odpadów gromadzonych selektywnie, wtórne sortowanie, pakietowanie i transport do instalacji recyklingu,
- składowanie stabilizatu wytworzonego w instalacjach MBP na składowiskach odpadów ulokowanych poza miastem,
- składowanie odpadów przemysłowych na składowiskach odpadów ulokowanych poza miastem lub na terenach zakładów.

W mieście znajdują się między innymi następujące obiekty związane z gospodarką odpadami

- czynne obiekty i instalacje związane ze zbieraniem i przetwarzaniem odpadów, którymi są:

- a) stacja przeładunkowa odpadów wraz z sortownią odpadów komunalnych i linią do produkcji paliw alternatywnych przy ul. Szczecińskiej, oraz dwie stacje przeładunkowe przy ul. Jerzmanowskiej,
- b) kompostownia Odpadów Zielonych przy ul. Janowskiej 51,
- c) instalacje do przetwarzania odpadów budowlanych przy ulicach: Jerzmanowskiej, Wiaduktowej i Wagonowej,
- d) 2 Punkty Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych (PSZOK) przy ul. Janowskiej 51 oraz ul. Michalczyka 9,
- e) składowisko odpadów ściekowych przy ul. Janowskiej,
- f) inne obiekty związane ze zbieraniem i przetwarzaniem odpadów, prowadzone przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia w zakresie zbierania i przetwarzania odpadów oraz ok. 30 mniejszych obiektów związanych z przetwarzaniem odpadów,
- g) tereny po byłych składowiskach przy ulicach: Ceglanej, Przybyły, Koziej, Bardzkiej, Gazowej oraz Kwidzyńskiej.

Większość odpadów komunalnych jest przekazywana do instalacji zlokalizowanych poza miastem, między innymi w instalacjach RIPOK regionu w Rudnej Wielkiej, Jaroszowie, Krynicznie, Lubinie, Gaci.

W przewozie odpadów, podlegającym regulacji prawnej i realizowanym przez pojazdy specjalistyczne, wykorzystywane są stacje przeładunkowe przy ul. Szczecińskiej i ul. Jerzmanowskiej. W związku z lokalizacją instalacji do przetwarzania odpadów poza miastem, notuje się wzrost zainteresowania dwustopniowym transportem odpadów, wykorzystującym stacje przeładunkowe.

Ze względu na brak odpowiednich urządzeń, odpady medyczne i weterynaryjne w większości są unieszkodliwiane poza miastem. Na terenie miasta Wrocławia urządzenia do utylizacji odpadów medycznych funkcjonują jedynie w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym przy ul. Henryka Michała Kamieńskiego 73a.

Część odpadów jest gromadzona nielegalnie, najczęściej na obszarach peryferyjnych miasta. W celu likwidacji dzikich wysypisk wydaje się decyzje nakazujące usunięcie odpadów z miejsc nieprzeznaczonych do ich składowania/ magazynowania.

W celu przeciwdziałania powstawaniu nielegalnych składowisk odpadów prowadzi się, między innymi, akcje edukacyjne dla mieszkańców.

Nieznacznie wzrasta ilość odpadów komunalnych i przemysłowych wytwarzanych w ciągu roku na terenie miasta. Notuje się powolny spadek ilości odpadów przemysłowych magazynowanych na terenie zakładów, odpady są na bieżąco przekazywane do zagospodarowania.

## 7.2 Infrastruktura techniczna w zakresie energetyki zarządzana przez prywatne podmioty

### 1. Zaopatrzenie w energię elektryczną

Podstawowym źródłem zaopatrzenia miasta w energię elektryczną jest sieć wysokiego napięcia 110 kV, zasilana z kierunków:

- a) GPZ 400/110 kV Pasikowice, gmina Długoleś, stacja wiążąca przesyłowy krajowy system elektroenergetyczny 400 kV z elektroenergetyczną siecią dystrybucyjną 110 kV miasta, 4 linie zasilające: Czarna, Dobrzeń, Ostrów, Wrocław,
- b) GPZ 400/110 kV Wrocław, zlokalizowany w obrębie wsi Małuszów, gmina Kobierzyce, stacja łącząca przesyłowy krajowy system elektroenergetyczny 400 kV z elektroenergetyczną siecią dystrybucyjną 110 kV miasta,
- c) lokalni wytwórcy energii elektrycznej przyłączeni do sieci 110 kV.

Na terenie TAURON Dystrybucja S.A. Oddział we Wrocławiu pracują następujący wytwórcy energii elektrycznej powiązani z siecią 110 kV:

- a) zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. (Kogeneracja S.A.), w tym Elektrociepłownia przy ul. Łowieckiej, dostarczająca energię do rozdzielni GPZ 110/20/10 kV Długa, przy ul. Długiej; oraz Elektrociepłownia Czechnica w Siechnicach, współpracująca z dwoma transformatorami transformującymi energię na napięcie 110 kV,
- b) BD Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (BD Sp. z o. o.) przy ul. Grabiszyńskiej.

Ponadto przyszłym producentem energii elektrycznej na obszarze gminy Wrocław może stać się grupa Fortum.

Sieci elektroenergetyczne wysokiego napięcia 110 kV nieomal w całości prowadzone są liniami napowietrznymi, w większości dwutorowo. Do linii kablowych należą między innymi:

- a) linia relacji GPZ Wieczysta – GPZ Żelazna,
- b) odcinek miejski linii relacji GPZ Czechnica – SE Klecina,
- c) odcinek miejski linii relacji GPZ Zacharzyce – SE Klecina,
- d) linia relacji GPZ Żelazna – GPZ Skarbowców,
- e) odcinek miejski linii relacji SE Małuszów – SE Klecina.

Sieć elektroenergetyczna średnich napięć 20 i 10 kV zasilana jest z sieci wysokiego napięcia 110 kV za pośrednictwem 21 głównych punktów zasilania 110 kV/SN, w tym trzech stacji znajdujących się poza miastem (GPZ Zacharzyce, GPZ Wrocław w Małuszowie, GPZ Żórawina).

Część stacji miejskich zasilają także odbiorców spoza miasta (GPZ Psie Pole, GPZ Leśnica, GPZ Wrocław Zachód, GPZ Żelazna, GPZ Wilcza, GPZ Swojec).

Do sieci średniego napięcia podłączonych jest 26 generatorów o charakterze lokalnym. Ich udział w obrocie energią elektryczną jest znikomy. Są to między innymi:

- a) elektrownie: Wrocław I (południowa) i Wrocław II (północna), zlokalizowana w 252,2 km Odry, w obrębie śródmiejskiego węzła wodnego,
- b) elektrownia Marszowice, zlokalizowana w 4,25 km Bystrzycy,
- c) turbospół gazowy przy zakładach elektromechanicznych na Psim Polu, zaopatrujący w energię przede wszystkim same zakłady.

Sieć elektroenergetyczna średnich napięć 20 i 10 kV pracuje przeważnie w układzie rozciętych pętli, z możliwością drugostronnego zasilania awaryjnego. Modernizacji wymaga około 20% linii napowietrznych i około 6% linii kablowych. Notuje się stosunkowo dużą awaryjność sieci kablowej. Sukcesywnie, w miarę potrzeb, następuje przechodzenie sieci rozdzielczej z napięcia 10 kV na 20 kV. Sieć elektroenergetyczna:

- 20 kV stanowi ponad 40% ogółu sieci średnich napięć, w blisko 17% ogólnej długości przewozonej jest liniami napowietrznymi, występuje przede wszystkim na obszarach peryferyjnych, w szczególności w zachodniej i północno-zachodniej części miasta, w północnej części Psiego Pola, na Karłowicach, Biskupinie oraz w południowej części miasta na Krzykach, Ołtaszynie i Wojszycach,
- 10 kV w około 90% prowadzona jest liniami kablowymi, występuje przede wszystkim w centralnej części miasta.

Do stacji transformatorowych średniego napięcia należy 901 stacji o transformacji 20/0,4 kV i 1312 stacji o transformacji 10/0,4 kV. Około 94% stacji stanowią stacje transformatorowe wewnętrzne, pozostałe są stacjami słupowymi. Połowa stacji 10/0,4 kV przygotowana jest do przejścia na pracę przy napięciu 20 kV. Około 20% stacji wymaga modernizacji, wynikającej przede wszystkim ze złego stanu obiektów, w które są wbudowane.

Do sieci elektroenergetycznej niskiego napięcia podłączonych jest szereg generatorów, między innymi elektrownia wodna, zlokalizowana w 3,014 km Ślęzy, silnikowy zespół prądotwórczy zasilany biogazem, zainstalowany w oczyszczalni ścieków przy ulicy Janowskiej oraz pewna ilość zespołów prądotwórczych zasilania awaryjnego.

Około 83% ogólnej długości sieci niskiego napięcia stanowią linie kablowe. Około 40% linii napowietrznych wymaga remontu, a około 20% linii kablowych wymaga wymiany. Nieliczne odcinki sieci napowietrznej wymagają przebudowy na sieć kablową, ze względu na bezpieczeństwo lub uwarunkowania przestrzenne.

Długość odcinków kablowych i napowietrznych sieci dystrybucyjnej 110 kV na obszarze gminy Wrocław wynosi: ok. 20,8 km sieci kablowych, ok. 188 km sieci napowietrznych. Około 25% linii WN wymaga remontu lub modernizacji, co jest znaczącą poprawą w odniesieniu do sytuacji z 2011 roku, gdy linii wymagających remontu lub modernizacji było około 40%.

Zużycie energii elektrycznej w 2012 r. wyniosło ogółem 1478,0 GWh. Około 60% zużycia stanowi zużycie przez gospodarstwa domowe i około 40% przez przemysł. Zużycie energii elektrycznej ogółem w roku 2015 wyniosło 1088,9 GWh, co wykazuje tendencję spadkową.

Aktualnie realizowana jest rozbudowa sieci przesyłowej krajowego systemu elektroenergetycznego, przebiegającej poza obszarem miasta, ale posiadającej znaczenie dla zaopatrzenia miasta w energię elektryczną, w tym:



- rozbudowa stacji 400/110 kV Pasikurovice w latach 2016-2020 oraz rozbudowa stacji 400/110 kV Pasikurovice dla przyłączenia planowanego bloku Fortum. Do czasu zakończenia modernizacji nie planuje się uruchomienia zadań remontowych,
- w 2014 r. została wyłączona z eksploatacji rozdzielnia 220 kV w stacji 220/110 kV Klecina.

Napowietrzne linie wysokiego napięcia, przebiegające w granicach miasta uznaje się za niekorzystne zagospodarowanie z następujących przyczyn:

- na terenach przyległych do elektroenergetycznych linii napowietrznych wysokiego napięcia obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i zabudowie terenów, wynikające z odrębnych przepisów,
- elektroenergetyczne linie napowietrzne wysokiego napięcia są istotnym ograniczeniem w swobodnym planowaniu zagospodarowania terenów, przez które przebiegają,

Sieć dystrybucyjna na terenie gminy Wrocław posiada mocne powiązania z sąsiednimi sieciami dystrybucyjnymi, co zapewnia bezpieczeństwo dostaw energii elektrycznej gminie.

## 2. Zaopatrzenie w gaz i paliwa płynne

Miasto Wrocław zasilane jest gazem ziemnym wysokometanowym - gaz grupy E. Gaz do miasta doprowadzany jest poprzez obwodnicowy układ gazociągów wysokiego ciśnienia oraz gazociągami podwyższonego, średniego ciśnienia. Gazociągowa obwodnica Wrocławia niemal w całości przebiega poza granicami miasta i powiązana jest z gazociągami magistralnymi, odchodzącymi w inne regiony kraju oraz z gazociągami promieniowymi, służącymi zasilaniu miasta. Połączenia ponadlokalne obwodnicy gazociągowej wiążą ją między innymi z niemieckim systemem gazowniczym oraz z podziemnym zbiornikiem gazu w Wierzchowicach. Istniejące rozwiązanie doprowadzenia gazu do miasta uznaje się za bardzo dobre.

L.p.	Relacja/nazwa	PN MPa	Rodzaj gazu	DN mm	Rok budowy
1.	Brzeg Opolski – Ołtaszyn	3,6	E	350	1970
2.	Szewce – Ołtaszyn	5,5	E	300	1993
3.	Wrocław – Obwodnica Południowa	5,5	E	150/200	1973/1993
4.	Wrocław – Obwodnica Północna	5,5	E	200	1973
5.	Zamknięcie Obwodnicy Wrocławskiej	5,5	E	350/300	1995
6.	Odgałęzienie Wrocław – Giełda Rolna	5,5	E	100	1998
7.	Odgałęzienie Wrocław Hutmen – Wrocław Wiejska	5,5	E	200	1973
8.	Odgałęzienie Wrocław Hutmen	5,5	E	150	1973
9.	Odgałęzienie Wrocław Wiejska	5,5	E	80	1988
10.	Odgałęzienie Wrocław Leśnica	5,5	E	100	1973
11.	Odgałęzienie Wrocław Cholewkarska	5,5	E	150	1975
13.	Odgałęzienie Wrocław Zgorzelisko	5,5	E	200/150	1974/1985
14.	Odgałęzienie Wrocław Mirków, Term Hydral	5,5	E	200	2012
15.	Gałów -Kietczów	8,4	E	500	2015

Tab.2 Gazociągi wysokiego ciśnienia – system przesyłowy dla miasta Wrocławia (Źródło: GAZ SYSTEM S.A.)

Oddział OGP GAZ-SYSTEM S.A we Wrocławiu posiada również, na terenie miasta<sup>1</sup>, następujące stacje gazowe zestawione w tabeli poniżej:

L.p.	Nazwa	Lokalizacja	Rok budowy (modernizacja)	Maksymalna przepustowość nm <sup>3</sup> /h
1.	Wrocław Karmelkowa	Wrocław (działka 1/5)	1998 (2013)	720
2.	DCHR-S (Giełda Rolna)	Wrocław	1998	720
3.	Wrocław Wiejska	Wrocław (działka 2/1)	1999 (2013)	9000
4.	BD Sp. z o.o.	Wrocław	2012	10 000
5.	Wrocław Hutmen	Wrocław (działka 1/4)	2001	15 000
6.	Wrocław Leśnica	Wrocław (działka 27/1)	1999	6000
7.	Wrocław Cholewkarska	Wrocław (działka 22 AM-12) obręb Widawa-I	2012	15 000
8.	Wrocław Mirków	Wrocław (działka 5/2)	1992 (2012)	7200
9.	Wrocław Zgorzelisko 1	Wrocław (działka 15/1, 15/3)	1993	9000
10.	Wrocław Zgorzelisko 2	Wrocław (działka 15/1, 15/3)	1991 (2006)	15 000
11.	Ołtaszyn kierunek miasto	Wysoka (działka 44)	2008	25 000

Tab.3 Stacje gazowe i inne obiekty systemu przesyłowego gminy Wrocław

Sieć gazowa wysokiego oraz podwyższonego średniego ciśnienia doprowadza gaz do stacji redukcyjno-pomiarowych pierwszego stopnia, zasilających sieć średniego ciśnienia.

Na granicy miasta z gminą Kobierzyce zlokalizowany jest węzeł gazowy oraz stacja redukcyjno-pomiarowa pierwszego stopnia „Ołtaszyn”, o przepustowości 40 tys. Nm<sup>3</sup>/h, o podstawowym znaczeniu dla zasilania miasta.

W mieście zlokalizowanych jest 11 stacji pierwszego stopnia o przepustowości od 1,6 tys. Nm<sup>3</sup>/h do 15 tys. Nm<sup>3</sup>/h, zasilających odbiorców gazu w granicach miasta oraz poza nim. Poza granicami miasta znajduje się kilka stacji pierwszego stopnia, zasilających odbiorców miejskich. Istnieją znaczne rezerwy przepustowości stacji pierwszego stopnia w odniesieniu do bieżących potrzeb. Sieć gazowa rozdzielcza, o łącznej długości ok. 1400 km, doprowadza gaz do odbiorców.

Na terenie Wrocławia znajduje się ok. 171 stacji drugiego stopnia. Przepustowość tych stacji odpowiada aktualnym potrzebom. Nowe lub modernizowane stacje w strefie intensywnego zagospodarowania miejskiego wykonywane są jako stacje podziemne.

Ciśnienie	2011	2014
	[km]	
Niskie	1045,7	1579,1
Średnie	331,5	418,3
Średnie podwyższone	5,1	5,1
Suma	1382,3	2002,5

Tab.4 Długość sieci gazowej wraz z czynnymi przyłączami gazowymi w latach 2011, 2014

## I.

<sup>1</sup>Węzeł Ołtaszyn jest zlokalizowany w gminie Kobierzyce.

Sieć średniego ciśnienia funkcjonuje w większości w układzie wieloźródłowym i jest częściowo powiązana z sąsiednimi miejscowościami. Układy jednoźródłowe istnieją w zachodniej części miasta: w Leśnicy i na Ratyniu, oraz w północno-wschodniej części miasta: na Pawłowicach i w Widawie.

Sieć niskiego ciśnienia funkcjonuje w układzie wieloźródłowym. Nieliczne, najstarsze odcinki sieci wykonane są z żeliwa.

W zasięgu dostępności sieci gazowej znajduje się ponad 502 tys. mieszkańców miasta. Największy odsetek mieszkań korzystających z gazu notuje się w dzielnicach Stare Miasto i Śródmieście, najniższy na Psim Polu. Głównym odbiorcą gazu są gospodarstwa domowe.

Na terenie miasta znajduje się 258 kotłowni zasilanych gazem.

Zużycie gazu w 2015 r. wyniosło ogółem 104 772,8 tys. m<sup>3</sup>. Około 60% zużycia stanowi zużycie przez gospodarstwa domowe i około 30% przez przemysł. Około 75,0% ogólnego zużycia gazu przez gospodarstwa domowe, będące w zasięgu sieci gazowniczej, wykorzystano na cele grzewcze.

Liczba odbiorców gazu w latach 2015 r. wyniosła ogółem 209 329. Około 97,6% odbiorców stanowią gospodarstwa domowe i około 0,6% przemysł. Około 22,5% gospodarstw domowych, będących w zasięgu sieci gazowniczej, wykorzystywała gaz do celów grzewczych.

Przewiduje się wzrost zapotrzebowania na gaz sieciowy, wynikający między innymi:

- z racjonalizacji zużycia gazu na cele grzewcze,
- z upowszechnienia wykorzystania gazu jako nośnika energii grzewczej,
- z przyłączenia nowych odbiorców gazu.

Rezerwy układu przesyłowego są znaczne i zapewniają miastu wysoki poziom bezpieczeństwa energetycznego.

Na obszarach położonych wzdłuż gazociągów wysokiego i podwyższonego średniego ciśnienia obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i zabudowie terenów, wynikające z regulacji prawnych.

Na terenie miasta został wybudowany rurociąg paliwowy wysokiego ciśnienia relacji; Ostrów Wielkopolski – Wrocław wraz z linią światłowodową i infrastrukturą towarzyszącą oraz węzłem włączenia rurociągu w bazie magazynowej, zlokalizowanej przy ul. Swojczyckiej.

Na obszarach położonych wzdłuż rurociągu paliwowego wysokiego ciśnienia obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i zabudowie terenów, wynikające z regulacji prawnych.

### 3. Zaopatrzenie w energię cieplną

System zaopatrzenia w ciepło scentralizowane oparty jest na następujących głównych źródłach pracujących w ramach Zespołu Elektrociepłowni Wrocławskich „KOGENERACJA” SA:

- a) elektrociepłownia Wrocław zlokalizowana przy ul. Łowieckiej 24, zaopatruje odbiorców objętych miejskim systemem ciepłowniczym w północno-zachodniej części miasta. EC - Wrocław posiada na chwilę obecną odpowiednie rezerwy mocy cieplnej w źródle, w stosunku do mocy zamówionej przez odbiorców; moc cieplna zainstalowana wynosi 812 MWt, w tym w skojarzeniu 534 MWt. Urządzenia w EC spełniają obowiązujące normy emisji zanieczyszczeń, przeprowadzona modernizacja spowodowała podniesienie poziomu bezpieczeństwa dostaw energii. EC Wrocław wykorzystuje jako paliwa węgiel i biomasę stosując technologię współspalania zgodnie z wymogami zawartymi w Ustawie prawo energetyczne,
- b) elektrociepłownia Czechnica zlokalizowana w Siechnicach, zaopatruje odbiorców w południowo-wschodniej części miasta oraz poprzez sieć lokalną również odbiorców w gminie Siechnice. EC Czechnica posiada odpowiednie rezerwy mocy cieplnej w źródle, w stosunku do mocy zamówionej przez odbiorców. Moc cieplna zainstalowana wynosi 374 MWt, w tym moc w skojarzeniu 247 MWt. KOGENERACJA prowadzi analizy techniczne i ekonomiczne modernizacji Elektrociepłowni Czechnica, pod kątem zaspokojenia aktualnych i przyszłych potrzeb odbiorców ciepła we Wrocławiu i z terenu gminy Siechnice,

- c) EC Zawidawie, zakład ciepłowniczy zlokalizowany przy ul. Bierutowskiej 67a, zaopatruje odbiorców objętych wydzielonym systemem osiedlowym w północno-wschodniej części miasta. Moc cieplna zainstalowana wynosi 21,4 MW.

Oprócz źródeł ciepła „KOGENERACJA” SA w mieście funkcjonują:

- a) kotłownie lokalne przemysłowe, wytwarzające ciepło między innymi w postaci pary technologicznej wytwarzające ciepło na własne potrzeby oraz dla sąsiadujących obiektów
- b) kotłownie lokalne instytucji użyteczności publicznej, obiektów handlowych i usługowych oraz kotłownie osiedlowe i kotłownie wielorodzinnych budynków mieszkalnych, wytwarzające ciepło na własne potrzeby,
- c) własne źródła ciepła zaopatrujące odbiorców indywidualnych.

Do miejskiego systemu ciepłowniczego należą źródła „KOGENERACJA” S.A., sieci ciepłownicze, węzły cieplne, które dostarczają około 98% ciepła do miejskiego systemu ciepłowniczego.

Miejska sieć ciepłownicza ukształtowana jest w układzie promieniowo-pierścieniowym, o wysokim bezpieczeństwie dostaw ciepła. Do systemu miejskiej sieci ciepłowniczej należą:

- a) dwuprzewodowe sieci magistralne od 200 do 1000 mm z komorami rozdzielczymi,
- b) sieci rozdzielcze z punktami włączenia przyłączy,
- c) przyłącza, doprowadzające ciepło do węzłów cieplnych.

Łączna długość sieci ciepłowniczej na koniec 2015 r. wyniosła 519 km.

Od 1998 r. przy modernizacji i budowie nowych sieci wykorzystuje się technologię rur preizolowanych. Łączna długość sieci wykonanych w tej technologii wynosi aktualnie 262 km, co stanowi 50,5% ogólnej długości sieci.

W najlepszym stanie technicznym znajdują się odcinki sieci ciepłowniczej realizowane w technologii rur preizolowanych, posiadające system zdalnego nadzoru. Do najważniejszych problemów eksploatacji sieci, w szczególności najstarszych odcinków, należą wysoka awaryjność, straty ciepła na przesyłach i ubytki wody sieciowej.

W systemie ciepłowniczym miasta eksploatowane są głównie węzły cieplne wymiennikowe, a także węzły typu bezpośredniego dla potrzeb przemysłowych. Liczba węzłów na koniec 2015 r. wyniosła 5147, w tym 56 zasilanych z zakładu ciepłowniczego zlokalizowanego przy ul. Bierutowskiej 67a.

Miejski system ciepłowniczy:

- a) obejmuje ponad 62% mieszkań w mieście oraz odbiorców w miejscowości Siechnice,
- b) zaopatruje przede wszystkim budownictwo mieszkaniowe, w tym spółdzielnie mieszkaniowe zamawiające około 40% ogółu zamówionej mocy i wspólnoty mieszkaniowe zamawiające około 20% mocy,
- c) posiada rezerwy mocy cieplnej w źródle, w stosunku do mocy zamówionej przez odbiorców i zapewnia bezpieczeństwo dostaw energii,
- d) posiada rezerwy mocy przesyłowej na magistralach.

Zużycie energii cieplnej w 2015 r. wyniosło ogółem 7,4 mln GJ. Około 60% zużycia stanowi zużycie przez gospodarstwa domowe i około 6% przez przemysł.

Zużycie energii cieplnej ogółem w ostatnich latach utrzymuje się na stałym poziomie (wyłączając wahania spowodowane odmiennymi warunkami atmosferycznymi).

Do koncesjonowanych kotłowni lokalnych należą:

- a) elektrociepłownia przy ul. gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego 6, zaopatrująca w ciepło zakład produkcji elektromechanicznej, na terenie którego jest zlokalizowana, opalana gazem ziemnym wysokometanowym GZ-50, posiadająca rezerwy mocy cieplnej,

- b) kotłownia przy ul. Grabiszyńskiej 241, zaopatrująca w ciepło zakład, na terenie którego jest zlokalizowana, oraz odbiorców na terenach niegdys użytkowanych przez zakład, opalana gazem ziemnym wysokometanowym GZ-50 lub, rezerwowo, olejem opałowym lekkim, posiadająca rezerwy mocy cieplnej,
- c) kotłownia przy ul. Fabrycznej 3-10, zaopatrująca w ciepło obiekty usługowo-produkcyjne, opalana gazem ziemnym wysokometanowym GZ-50 lub, rezerwowo, olejem opałowym średnim, posiadająca rezerwy mocy cieplnej,
- d) kotłownia przy ul. Romana Dmowskiego 7, zaopatrująca w ciepło przedsiębiorstwo transportowe, opalana gazem ziemnym wysokometanowym GZ-50, nie posiadająca rezerwy mocy cieplnej,
- e) Fortum Power and Heat Polska Sp. z o.o., który posiada koncesję na produkcję ciepła w lokalnych źródłach ciepła (kotłowniach) położonych przy ulicach: Łąka Mazurska 4/6, Poleska 37a, Wiejska 21-23. Kotłownie te opalane są gazem ziemnym wysokometanowym GZ-50 ( 2 kotłownie) lub olejem opałowym (1 kotłownia), nie posiadają istotnej rezerwy mocy cieplnej.

Koncesjonowane kotłownie lokalne spełniają obowiązujące normy emisji zanieczyszczeń.

Kotłownie lokalne, których funkcjonowanie nie wymaga koncesjonowania, są opalane gazem ziemnym, olejem opałowym lub paliwami stałymi. W nielicznych przypadkach kotłownie opalane są odpadami drzewnymi, biogazem lub gazem płynnym. Ze względu na uciążliwość dla środowiska kotłownie opalanych paliwami stałymi postępuje proces ich modernizacji w kierunku zasilania z miejskiego systemu ciepłowniczego lub innych nośników energii.

Odbiorcy indywidualni, którzy nie korzystają ze źródeł miejskich lub koncesjonowanych wykorzystują do ogrzewania obiektów kotły i piece opalane między innymi paliwami stałymi, gazem sieciowym, olejem opałowym, gazem płynnym lub energią elektryczną. Najwięcej mieszkań opalanych węglem znajduje się wśród zabudowy jednorodzinnej oraz w XIX-wiecznej zabudowie wielorodzinnej na obrzeżach centrum. Ten rodzaj ogrzewania jest głównym emitorem niskiej emisji tlenu węgla oraz dwutlenku siarki.

### 7.3 Odnawialne źródła energii

#### 1. Otoczenie prawne

Odnawialne źródła energii są jednym z elementów wykorzystywanych w działaniach zmierzających do obniżenia emisji gazów cieplarnianych na naszej planecie. Ich znaczenie zostało dostrzeżone przez przywódców wielu krajów, co przełożyło się na regulacje prawne związane z udziałem odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym danego państwa. Dzisiaj, na naszych oczach, dokonuje się kompleksowa transformacja światowego systemu energetycznego. Wg informacji Międzynarodowej Agencji Energetycznej (MAE), w 2015 roku po raz pierwszy moc wszystkich instalacji na świecie w zakresie energii odnawialnej była wyższa od mocy energii pozyskanej z paliw kopalnych.

W polityce całej Unii Europejskiej, energetyka odnawialna odgrywa bardzo ważną rolę, co zostało wyrażone m.in. w Dyrektywie 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. o promocji odnawialnych źródeł energii (OZE), a także w Dyrektywie Rady i Parlamentu Europejskiego 2001/77/EC z dnia 27 września 2001 r. w sprawie promowania energii elektrycznej produkowanej z odnawialnych źródeł energii na wewnętrznym rynku energetycznym. Efektem wprowadzonych regulacji w tym zakresie, ma być obniżenie emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) oraz zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii we wszystkich procesach związanych z wytwarzaniem energii.

Inwestowanie w tzw. „zieloną energię” staje się coraz powszechniejsze, a technologia z nią związana bardzo dynamicznie się rozwija. Wg raportu GUS opublikowanego w styczniu 2014 r. dotyczącego informacji z zakresu pozyskiwania i zużycia energii wytworzonej ze źródeł odnawialnych, wynika, że w latach 2003-2010 w krajach UE występował coroczny systematyczny wzrost ilości energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych, w stosunku do roku poprzedniego.

Zgodnie z opracowaną przez Ministerstwo Gospodarki Polityką energetyczną Polski, do roku 2030 celem strategicznym jest zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych w bilansie energii finalnej do 15% w 2020 roku i do 20% w 2030 roku. Racjonalne wykorzystanie odnawialnych źródeł energii jest jednym z istotnych elementów zrównoważonego rozwoju państwa. Wzrost udziału OZE niesie ze sobą różnorodne korzyści ekologiczne: zmniejszenie emisji gazów i pyłów do atmosfery, przede wszystkim dwutlenku węgla, ograniczenie zużycia paliw kopalnych, ale także gospodarcze: podniesienie poziomu bezpieczeństwa energetycznego Polski, dywersyfikacja źródeł produkcji energii oraz społeczne: poprawa wizerunku regionu wdrażającego technologie przyjazne środowisku, szansa na rozszerzenie lokalnego rynku pracy.

12 grudnia 2015 r. na konferencji klimatycznej w Paryżu, przedstawiciele 195 państw przyjęli dokument pn.: „Porozumienie Paryskie”. Postanowienia tego dokumentu opierają się na założeniu budowania gospodarki niskoemisyjnej, zakładają obniżenie emisji gazów cieplarnianych do poziomu, który zatrzyma wzrost temperatury naszej planety.

W ostatnich latach, w zakresie wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w skali całego kraju, Polska reprezentuje odmienne stanowisko, stawiając głównie na wykorzystanie energii tradycyjnej pochodzącej z zasobów kopalnych. Nowe regulacje prawne nie promują wykorzystywania odnawialnych źródeł energii, lecz wręcz je blokują poprzez „bałagan legislacyjny”, który niesie z sobą trudne do oszacowania ryzyko inwestycyjne w tym zakresie. Efektem dzisiaj prowadzonej polityki jest spadek inwestycji w instalacje OZE oraz brak zaufania inwestorów działających w sektorze energetyki odnawialnej.

## 2. Energia wiatru

Podczas analizowania możliwości wykorzystania wiatru do produkcji energii na danym obszarze, brane są pod uwagę cechy fizyczne tego obszaru m.in. takie jak: rzeźba terenu oraz szorstkość podłoża (szata roślinna oraz istniejące zagospodarowanie terenu), rozkład kierunków i prędkości wiatru czy prognozowane długoterminowe oraz średnie prędkości wiatru na badanym terenie. Na podstawie wyników takich pomiarów sporządzane są tzw. mapy wietrzności Polski. Wg opracowania prof. Haliny Lorenc (...), Wrocław znajduje się w III strefie energetycznej wiatru - określonej jako korzystna. Pomimo, że znaczna część obszaru Dolnego Śląska posiada wystarczające warunki do wykorzystywania siły wiatru w procesach wytwarzania energii, sam Wrocław nie jest obszarem, który mógłby racjonalnie te warunki wykorzystywać. Lokalizowanie instalacji wiatrowych pociąga za sobą szereg skutków, mających znaczący wpływ na obszary położone w sąsiedztwie farm lub parków wiatrowych. Są to przede wszystkim uciążliwości związane z emisją hałasu oraz infradźwięków, efektem migotania cienia, szkodliwym oddziaływaniem na świat fauny, możliwym negatywnym wpływem na krajobraz oraz możliwością katastrofy budowlanej. Ze względu na powyższe zagrożenia, lokalizowanie dużych instalacji wiatrowych na obszarze miasta, w pobliżu terenów mieszkaniowych wiąże się z nasileniem konfliktów pomiędzy tymi funkcjami. Kolejnym, ważnym ograniczeniem przy lokalizowaniu instalacji wykorzystujących siłę wiatru są obszary chronione, w szczególności obszary NATURA 2000 występujące w południowo-wschodniej części Wrocławia oraz w północnej części Miasta – na obszarze wykorzystywanym do końca 2015 r. jako pola irygacyjne. Kompromisem mogą stać się tzw. „przydomowe elektrownie wiatrowe”, które są instalacjami montowanymi dla potrzeb jednego lub kilku gospodarstw domowych, a ich gabaryty i parametry eksploatacyjne nie mają takiego wpływu na otoczenie, jak w przypadku dużych wiatraków wytwarzających energię dla celów przemysłowych. Takie rozwiązanie jest w szczególności dedykowane zabudowie zagrodowej, gdzie energia jest wykorzystywana dla potrzeb działalności rolniczej, rzadziej w typowej zabudowie mieszkaniowej.

## 3. Energia promieniowania słonecznego

W ostatnich latach widoczny jest dynamiczny rozwój technologii wykorzystującej energię pochodzącą z promieniowania słonecznego. Instalacje fotowoltaiczne są coraz częściej wykorzystywane zarówno w obiektach usługowych czy produkcyjnych, indywidualnych gospodarstwach domowych (domach mieszkaniowych jednorodzinnych), lecz także coraz częściej

w zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej. Systemy wykorzystujące energię słoneczną posiadają różne formy - od klasycznych paneli montowanych na budynkach po instalacje montowane na różnego rodzaju stelażach lub konstrukcjach, posiadających także możliwość „śledzenia” ruchu słońca. Technologia produkcji różnego typu modułów fotowoltaicznych oparta jest w dużej mierze na współpracy ze specjalistami oraz instytucjami naukowymi, efekty takiej współpracy to coraz nowsze i wydajniejsze struktury absorbujące energię słoneczną.

#### 4. Energia geotermalna

Pozyskiwanie energii z wnętrza ziemi polega na pozyskiwaniu ciepła ze skał z wnętrza ziemi o dużej przewodności cieplnej (zasoby geotermalne petrotermiczne), a także z punktowych źródeł ciepła - z wód geotermalnych (zasoby hydrotermiczne) oraz zasobów magmy. Geotermia dzieli się na głęboką i płytką. Geotermia głęboka zawiera się w: gorących skałach, pokładach solnych, parze wodnej, gorącej wodzie, natomiast geotermia płytka w wodzie gruntowej, gruntach i skałach.

##### 1) Wody termalne

Europa podzielona jest na około 30 prowincji geotermalno-ropo-gazonośnych, w których występuje co najmniej kilka basenów i subbasenów geotermalnych. W obszarze Polski położone są trzy części prowincji geotermalnych: Centralnoeuropejska, Przedkarpaska i Karpacka. Wrocław położony jest w zasięgu prowincji Centralnoeuropejskiej w Basenie Cechsztyńskim. Elementem, który decyduje o występowaniu wód termalnych jest strumień ciepła przenoszony z głębi ziemi. Na podstawie badań naukowych, można stwierdzić, że Wrocław nie posiada zasobów energii geotermalnej jako źródła gorącej wody, ze względu na monolityczną strukturę warstw skalnych – ich brak przepuszczalności. Pozyskiwanie tych wód umożliwiają jedynie pęknięcia i uskoki występujące w niewielkiej liczbie.

##### 2) Temperatura ziemi

Rozkład temperatur na przeważającym obszarze Polski na głębokości 3 km rozkłada się pomiędzy 50°C - 80°C, jednak istnieją miejsca gdzie temperatura dochodzi nawet do 100°C. Na podstawie badań przeprowadzonych przez Polski Instytut Geologiczny dotyczących gęstości strumienia ciepła, wynika, że obszarze Zachodniej Polski w tym we Wrocławiu występują najwyższe wartości. Energię geotermalną można wykorzystywać w uzupełnieniu istniejącego systemu sieci ciepłowniczej poprzez rozwój lokalnych źródeł ciepła w oparciu o wytwarzanie energii w systemie kogeneracyjnym (skojarzenie produkcji energii elektrycznej i cieplnej).

#### 5. Hydroenergia

Tradycja budowania budowli wodnych we Wrocławiu sięga aż 1334 roku. Obecnie na wrocławskich rzekach funkcjonuje pięć elektrowni wodnych, które posiadają łączną moc około 7 MW. Elektrownie wodne Wrocław I (południowa) i Wrocław II (północna) zaprojektowane przez Maxa Berga na rzece Odrze, zlokalizowane są na dolnym stopniu piętrzącym Wrocławskiego Śródmiejskiego Węzła Wodnego i każda z nich została wyposażona w dwie turbiny Francisa z 1924 r. Pierwsza z nich posiada moc 4,98 MW, natomiast druga 1 MW. Trzecią elektrownią wodną, funkcjonującą na rzece Bystrzyca od 1921 r. jest elektrownia wodna Marszowice posiadająca moc 0,385 MW. Zastosowano w niej dwa zespoły o różnych mocach z turbinami o osiach pionowych systemu Francisa. Ostatnia czwarta elektrownia wodna została wybudowana na rzece Ślęzie, w niedalekim sąsiedztwie Stadionu Miejskiego. Jest to prywatna elektrownia wodna im. Stanisława Sobolewskiego o zainstalowanej mocy 37 kW.

#### 6. Energia z biomasy i z biogazu

Największe we Wrocławiu instalacje i urządzenia związane z wykorzystywaniem biomasy do produkcji energii znajdują się na terenie Zakładu Elektrociepłowni Wrocławskich Kogeneracja S.A., gdzie odbywa się współspalanie biomasy w trzech kotłach parowych. Dodatkowo Wrocław jest zasilany w energię cieplną wytwarzaną w elektrociepłowni Czechnica funkcjonującej w Gminie

Siechnice. Łączna moc cieplna obu elektrociepłowni wynosi około 1180 MWt. Instalacja biogazu znajduje się na Praczech Odrzańskich przy elektrociepłowni przy ulicy Janowskiej, na oczyszczalni ścieków komunalnych. Łączna moc elektryczna instalacji wynosi 601 kW.

**Usunięto:** Oprócz w/w istniejących elektrociepłowni, planowana jest również w północnej części miasta.

## Rozdział 8. POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU

### 8.1 Wnioski z analiz ekonomicznej, środowiskowej i społecznej

Wrocław jest dziś jednym z najdynamiczniej rozwijających się miast w Polsce. W ciągu ostatniej dekady stał się ważnym i sprzyjającym miejscem dla różnego rodzaju inwestycji. Na tle innych miast Polski Wrocław odznacza się znaczącym odsetkiem centrów sektora badawczo-rozwojowego, a więc tych najbardziej zaawansowanych technologicznie. Dobra infrastruktura, bogate zasoby wykwalifikowanej siły roboczej, ponadprzeciętny przyrost PKB na mieszkańca oraz duży spadek bezrobocia stanowią stymulujące czynniki dla dynamicznego rozwoju miasta, nie tylko pod względem inwestycyjno-finansowym, ale również mają wpływ na znaczący wzrost poziomu jakości życia w mieście. Zachodzące w ostatnim czasie zmiany w podejściu do jakości życia związane ze wzrostem oczekiwań i wymagań mieszkańców w kontekście poziomu zamieszkiwania mają znaczący wpływ na skalę i dynamikę rozwoju miasta, który pozostaje w ścisłej korelacji z rozwojem sfery społecznej. Inwestycje w obszarze kapitału społecznego pod kątem rozbudowy infrastruktury społecznej, jak i przedsięwzięcia o charakterze nieinwestycyjnym skierowane na działania tzw. „miękkie”, przynoszą konkretne efekty w wymiarze wzrostu poziomu jakości życia w mieście. Ponadto dostępność, wysoki poziom oraz szeroki zakres bazy usług publicznych, odpowiednio dopasowany do struktury demograficznej Wrocławia może w istotny sposób stymulować wieloaspektowy rozwój miasta. Rozważając czynniki mające wpływ na komfort życia, nie można także zapominać o stanie środowiska naturalnego, przestrzeniach zielonych, redukcji poziomu hałasu w mieście.

Wzrost oczekiwań i wymagań mieszkańców w kontekście poziomu zamieszkiwania ma znaczący wpływ na skalę i dynamikę rozwoju miasta. Miasto, które chce odnieść długookresowy sukces gospodarczy, musi umieć stworzyć swoim mieszkańcom dobre warunki życia. Wysoka jakość życia w mieście powoduje, że ludzie chętnie decydują się tu właśnie mieszkać i pracować, poszukiwani specjaliści odrzucają oferty przeniesienia się do innych ośrodków krajowych lub zagranicznych, a inwestorzy chętniej podejmują decyzję o ulokowaniu tu swojej działalności. Wysoka jakość życia oznacza również dumę i zadowolenie ze swojego miasta, podczas gdy niska jakość życia rodzi rozczarowanie i frustrację.

Najbardziej na rozwój miasta wpływają działania polityki miejskiej z zakresu budownictwa mieszkaniowego, transportu publicznego, poprawy infrastruktury miejskiej oraz udostępnienia oferty kulturalnej, edukacyjnej i sportowej.

#### Wnioski z analizy ekonomicznej:

Sporządzona analiza ekonomiczna na potrzeby nowej edycji Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia wykazała, że:

- Wrocław jest miastem zróżnicowanym branżowo. Biorąc pod uwagę wielkość inwestycji silną pozycję zajmują usługi z zakresu: informacji i komunikacji, finansowo-księgowo, informatyczne oraz zaliczane do grupy działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej. Zyskują także na znaczeniu usługi związane z rozrywką, wypoczynkiem i rekreacją. Wśród gałęzi przemysłu obecnych w gospodarce Wrocławia należy podkreślić miejsce przemysłu: środków transportu, elektroniki użytkowej, farmaceutycznego, biotechnologicznego, informatycznego oraz sprzętu AGD i RTV.
- Uwarunkowania gospodarcze Wrocławia stanowią trwałe, a do tego solidne podstawy rozwoju. Istotne jest, że gospodarka ta w znacznym zakresie staje się



nowoczesną, a dużą rolę zaczynają odgrywać czynniki powiązane z innowacjami i nauką. Sama struktura nie jest jeszcze w pełni zgodna z założeniami odpowiadającymi gospodarce opartej na wiedzy, jednak trwający proces przeobrażeń przybliża ją do tych rozwiązań.

- W gospodarce Wrocławia zachodzą dobre tendencje w zakresie zmian struktury tworzenia wartości dodanej przez poszczególne sektory i rodzaje działalności. Rośnie udział usług, w tym usług specjalistycznych, ale wciąż silna, a do tego różnorodna pozostaje baza przemysłowa.
- Kolejny korzystny symptom to dynamicznie rosnąca liczba pracujących (w przedsiębiorstwach zatrudniających powyżej 9 pracowników), a także liczba podmiotów prowadzących działalność zarejestrowanych we Wrocławiu, ze szczególnym uwzględnieniem osób fizycznych oraz spółek z udziałem kapitału zagranicznego.
- Do korzystnych tendencji należy również zaliczyć aktywność w Porcie Lotniczym Wrocław S.A. oraz liczbę i powierzchnię nowo wybudowanych budynków niemieszkalnych, w tym obiektów biurowych, handlowo-usługowych, przemysłowych i magazynowych.
- Wśród zmiennych wymagających obserwacji trzeba wymienić: dochody własne budżetu Wrocławia (w cenach realnych odnotowano w ostatnich latach stabilizację, dotyczy to zwłaszcza udziału w podatku dochodowym od osób fizycznych) oraz wrażliwość na wahania koniunkturalne liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i inwestorów zagranicznych, w tym nowo rejestrowanych.
- Przy planowaniu rozwoju zagospodarowania Wrocławia należy także brać pod uwagę obecne zagospodarowanie poszczególnych jej obszarów (analizę przeprowadzono według dawnych dzielnic miasta) oraz rezerwy terenów z uwzględnieniem struktury własnościowej działek. Pod względem liczby zarejestrowanych podmiotów zdecydowanie dominują obszary dawnych dzielnic Wrocław-Fabryczna oraz Wrocław-Krzyki. W nich także rejestrowanych jest najwięcej nowych podmiotów. Pod względem koncentracji działalności przemysłowej dominują Wrocław-Fabryczna i Wrocław-Psie Pole. Kontrolować należy stosunkowo słaby rozwój działalności gospodarczej w dawnej dzielnicy Wrocław-Śródmieście.
- Wrocław jest miastem o dużym potencjale gospodarczym. Potencjał ten można rozważać od strony podaźowej (m.in. aktywności gospodarczej), ale niezwykle ważna jest także strona popytowa: obserwowany we Wrocławiu zarówno wzrost realnej liczby mieszkańców, jak i siły nabywczej ludności. Wraz z rozwojem społeczno-gospodarczym i cywilizacyjnym zmienia się struktura wydatków gospodarstw domowych, maleje udział wydatków na artykuły żywnościowe i napoje, na relatywnie stałym poziomie pozostaje udział wydatków na użytkowanie mieszkania lub domu i nośniki energii, wzrasta natomiast udział wydatków na zdrowie, transport i łączność, hotele i restaurację, rekreację i kulturę.
- Obserwowana reindustrializacja skutkować będzie przyrostem zapotrzebowania na tereny pod działalność przemysłową. Przemysł w dużej mierze powinien bazować na branżach kreatywnych i ultranowoczesnych, co będzie powiązane z presją na nowe tereny... Należy zwrócić uwagę, że tereny poprzemysłowe są adaptowane przede wszystkim na inną działalność niż produkcyjna (mieszkania, usługi, kultura itp.), natomiast przemysł poszukuje nowych lokalizacji, które warunkowane są nowoczesnymi przesłankami współczesnej gospodarki. Warto zarezerwować więcej terenu na działalność przemysłową, gdyż taka nadwyżka jest elementem pełnego rozwoju przemysłu w przyszłości. Wynika to z faktu, że każda lokalizacja warunkowana jest wieloma różnorodnymi czynnikami, trudnymi do określenia obecnie. Nadwyżka, a przy tym różnorodność rezerwy terenów stanowi w takiej sytuacji bardziej elastyczne podejście do oczekiwań potencjalnych inwestorów.

Wnioski z analizy środowiskowej:

Sporządzona analiza środowiskowa wykazała, że:

- Na terenie miasta nie występują większe bariery dla rozwoju osadnictwa. Obszary pozadolinne, gdzie skupia się osadnictwo, zbudowane są w głównej mierze z gruntów spoistych, które tworzą podłoże sprzyjające posadawianiu obiektów inżynierskich.
- Zdecydowanie niekorzystne warunki dla wprowadzania zainwestowania, a w szczególności zabudowy mieszkaniowej, panują we wnętrzach dolin rzecznych, które zagrożone są powodzią. W dolinach rzecznych panuje topoklimat o charakterze inwersyjnym, cechujący się obniżoną temperaturą, podwyższoną wilgotnością oraz dużą częstotliwością występowania mgieł. Nie zaleca się również sytuować zabudowy na obszarach o płytko zalegającym zwierciadle wody gruntowych.
- Poza dolinami rzek i terenami leśnymi występują korzystne warunki klimatu lokalnego, dogodne dla zamieszkiwania.
- O walorach przyrodniczych miasta decydują przede wszystkim doliny rzeczne wraz z roślinnością brzegową i formacjami łąkowymi porastającymi terasy oraz tereny lasów, które należy chronić przed nadmierną antropopresją. Zaleca się zachowanie innych założeń zieleni i wody powierzchniowe. Tereny te tworzą lokalny system powiązań przyrodniczych (wyznaczony w obowiązującej edycji Studium jako Podstawowy System Powiązań Przyrodniczych) umożliwiający migrację gatunków i genów, a także dają schronienie dla zwierząt. Przewidziane w Studium zagospodarowanie powinno zagwarantować utrzymanie właściwego stanu siedlisk, które występują na terenie miasta. Konieczne jest zachowanie zróżnicowania biotycznego środowiska oraz istniejących połączeń przyrodniczych.
- Sposób zagospodarowania dolin rzecznych determinuje położenie w obrębie obszarów chronionych. Znajdują się tu cenne siedliska przyrodnicze, występują tu również chronione gatunki roślin i zwierząt. Doliną Odry przebiega korytarz ekologiczny o randze ponadregionalnej. Tereny te należy chronić przed niekorzystnym wpływem człowieka.
- Wszystkie tereny zalewowe powinny być przeznaczone pod trwałe użytki zielone, natomiast tereny rolne o słabych glebach (V i VI klasa bonitacyjna) nadają się pod zalesienia. Ponieważ gleb o słabych klasach w granicach miasta jest stosunkowo niewiele, wskazane jest aby przeznaczyć pod zalesienie także tereny o dobrych glebach w wybranych rejonach miasta, tak by możliwe było ukształtowanie spójnego systemu przyrodniczego.
- Niekorzystne jest sytuowanie zabudowy w bezpośredniej bliskości lasów. Strefa ekotonowa pomiędzy lasem a ekosystemem terenów otwartych cechuje się wyższym poziomem zróżnicowania biologicznego. Oprócz gatunków związanych z sąsiadującymi środowiskami mogą tu występować gatunki żyjące wyłącznie w warunkach panujących w takiej strefie styku, dlatego strefy przejściowe są bogatsze w gatunki niż sąsiadujące z nim środowiska. Planowane zainwestowanie należy zatem odsunąć od terenów leśnych na odległość co najmniej kilkudziesięciu metrów.
- Popiera się zwiększanie ilości terenów zieleni na terenie miasta. W szczególności powinno się dążyć do wprowadzania nowych założeń zieleni urządzonej na nowych osiedlach. Konieczne jest również uzupełnianie zieleni w miejscach ich niedoboru.
- Wprowadzanie zabudowy powinno opierać się na uzupełnianiu układu osadniczego, wzdłuż istniejących układów drogowych. Nie powinno dopuszczać się do rozlewania się zabudowy i niekontrolowanego zagospodarowania terenów rolniczych na obrzeżach miasta.
- W przyszłym zagospodarowaniu należy unikać wprowadzania funkcji mogących pogorszyć jakość środowiska przyrodniczego, a także środowiska życia mieszkańców Wrocławia. Nie należy wprowadzać działalności i obiektów uciążliwych, w

- szczegółności generujących hałas w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych lub innych terenów podlegających ochronie przed hałasem.
- Do kategorii terenów chronionych przed hałasem zalicza się tereny mieszkaniowe, szpitale, szkół i przedszkoli, a także tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Funkcje takie należy sytuować z dala od źródeł hałasu, do których należą drogi o wysokim natężeniu ruchu, linie kolejowe, zakłady przemysłowe generujące hałas, lotnisko.
  - Korzystnym rozwiązaniem ograniczającym negatywny wpływ hałasu jest sytuowanie funkcji nie wymagającej ochrony pomiędzy emiterem hałasu a obszary wrażliwe. Tereny takie (np. zabudowa usługowa) tworzą barierę dla rozprzestrzeniającego się hałasu. Na styku obiektów generujących hałas i zabudową chronioną przed hałasem należy wprowadzać zieleń izolacyjną.
  - Wrocław posiada dobrze rozwiniętą sieć kanalizacji sanitarnej. Wskazanie jest podłączenie wszystkich terenów osadniczych do systemu kanalizacyjnego. Korzystnym rozwiązaniem jest budowa kanalizacji jeszcze przed wprowadzeniem nowej zabudowy. Ma to znaczenie dla poprawy jakości wód powierzchniowych i podziemnych, w tym zasobów Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.
  - W celu ograniczenia szkodliwej emisji gazów i pyłów do atmosfery zaleca się stosowanie proekologicznych mediów grzewczych, w tym upowszechnianie odnawialnych źródeł energii. Korzystnym rozwiązaniem jest rozwój zcentralizowanej sieci ciepłowniczej.
  - Sposób zagospodarowania miasta powinien uwzględniać jej walory krajobrazowe. Dotyczy to zarówno krajobrazu kulturowego, jak i przyrodniczego. Należy rozważnie wprowadzać zagospodarowanie w miejsca o zróżnicowanym krajobrazie, w szczególności na obszarach chronionych. Należy objąć ochroną konserwatorską zabytki architektoniczne, historyczny układ urbanistyczny miasta, miejsca pamięci i inne tego typu obiekty.

#### Wnioski z analizy społecznej:

- Liczba mieszkańców Wrocławia na koniec 2014 wynosiła 634 487 osób, co stanowiło 22% mieszkańców województwa dolnośląskiego, czyli co 5 mieszaniec Dolnego Śląska mieszkał we Wrocławiu. Równocześnie Wrocławianie stanowią 1,7 % ludności Polski.
- W województwie dolnośląskim i w całym kraju w strukturze ludności pod względem płci przeważają kobiety. Kobiety stanowią nieco ponad 53% ogólnej liczby mieszkańców Wrocławia. Udział ten na przestrzeni lat praktycznie nie uległ zmianie.
- Porównanie struktury wiekowej mieszkańców Wrocławia w latach 2002-2014 wskazuje na zmniejszającą się grupę dzieci i młodzieży szkolnej (której udział w 2002 roku wynosił z 20% ogółu populacji, a w 2014 spadł do 17%) przy jednoczesnym wzroście liczebny grupy seniorów powyżej 55 lat (z 22% do 35%), a zwłaszcza mieszkańców powyżej 80 lat.
- W 2014r. 62,7% mieszkańców Wrocławia było w wieku produkcyjnym, 15,2% w wieku przedprodukcyjnym, a 22,1% mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym (kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni – 65 lat i więcej) z roku na rok rośnie, natomiast osób w młodszych grupach wiekowych (wiek przedprodukcyjny 0–17 lat) systematycznie ubywa. Spadek udziału liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym w ogólnej liczbie ludności zauważalny jest od lat osiemdziesiątych XX wieku.
- W 2014 r. we Wrocławiu na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym przypadało ponad 145 osób w wieku poprodukcyjnym. Na przestrzeni 12 lat wartość tego wskaźnika wzrosła o 41, jednak od 2010 r. już tylko o 12.
- W populacji mieszkańców Wrocławia występuje przewaga liczebna kobiet w starszych rocznikach wieku, natomiast w młodszych zaznacza się nadwyżka liczby

- mężczyzn nad liczbą kobiet. W przypadku ludności w wieku mobilnym (20-44 lat) liczba kobiet nieznacznie przewyższa także liczbę mężczyzn. Wśród grupy przedprodukcyjnej i produkcyjnej rozkład na płci jest niemal wyrównany.
- We Wrocławiu od lat notuje się bardzo niski współczynnik dzietności, w 2014 r. osiągnął wartość 1,16 przy poziomie 1,29 w skali całego kraju, oraz wartości 1,22 dla województwa dolnośląskiego. Niska liczba urodzeń nie gwarantuje - już od ponad 20 lat - prostej zastępowalności pokoleń. Od 1990 roku utrzymuje się okres depresji urodzeniowej, kiedy to wartość współczynnika dzietności spadła do poziomu poniżej 2 (1,99) w skali całego kraju.
  - Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów dla Wrocławia wynosi 1,01 i jest znacznie większy od średniej dla województwa oraz porównywalny do współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju.
  - W świetle badań Wrocławskiej Diagnozy Społecznej z 2014 r. większość badanych gospodarstw, prawie 83% mieszkańców Wrocławia, zamieszkiwało lokale położone w budynkach wielorodzinnych, z czego: 45,2% w blokach mieszkalnych czteropiętrowych, 17,1% w kamienicach, 16,7% w blokach wyższych niż czteropiętrowe. Domy jednorodzinne zamieszkiwane były przez 20% badanych, a tym 11,1% w budynkach jednorodzinnych wolnostojących lub bliźniakach, a 6,7% położonych w zabudowie szeregowej.
  - W 2014 roku we Wrocławiu wskaźnik powierzchni użytkowej mieszkania osiągnął najwyższe wartości i wyniósł powyżej 32 m<sup>2</sup> na osobę. Wrocław jest liderem zmian w tym zakresie na tle miast polskich. W najbliższych latach można spodziewać się dalszej poprawy wskaźników, które odzwierciedlają warunki mieszkaniowe Polaków. Zakłada się, że w perspektywie najbliższych trzydziestu lat z uwagi na wzrost gospodarczy we Wrocławiu powierzchnia użytkowa mieszkań wyrażona wskaźnikiem powierzchni użytkowej na osobę będzie wzrastała.
  - Ok.19% mieszkańców Wrocławia (121 623 osób) jest w wieku potencjalnej nauki (3-24 lata).
  - Według Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 roku 31,7% ludności Wrocławia posiadała wykształcenie wyższe, 3,8% wykształcenie policealne, 17,5% średnie ogólnokształcące, a 18,2% średnie zawodowe. Wykształceniem zasadniczym zawodowym legitymowała się 13,5% mieszkańców Wrocławia, gimnazjalnym 3,4%, natomiast 11,1% podstawowym ukończonym. 0,7% mieszkańców zakończyło edukację przed ukończeniem szkoły podstawowej.
  - W porównaniu do całego województwa dolnośląskiego mieszkańcy Wrocławia mają znacznie wyższy poziom wykształcenia. Wśród kobiet mieszkających we Wrocławiu największy odsetek ma wykształcenie wyższe (32,8%) oraz średnie ogólnokształcące (19,6%). Mężczyźni najczęściej mają wykształcenie wyższe (30,5%) oraz średnie zawodowe (20,2%).
  - Spadek liczby ludności bezpośrednio będzie oddziaływał na lokalną gospodarkę, w tym rynek konsumpcyjny i zdolności produkcyjne przedsiębiorstw. Wzrastający wskaźnik obciążenia demograficznego oznaczać będzie mniejsze dochody gospodarstw domowych. Samorząd ma niewielki wpływ na przyrost naturalny, w większym jednak stopniu może oddziaływać na ruchy migracyjne. Miasto powinno stwarzać warunki do tego, aby na jego terenie pojawiali się nowi mieszkańcy.
  - Na obszarach rozwoju nowej intensywnej zabudowy mieszkaniowej należy zapewnić mieszkańcom dostęp do usług podstawowych, tj.: usług opiekuńczych sprawujących opiekę nad dziećmi do lat 3 (żłobki), obiektów oświatowych, ośrodków usługowych.
  - Wobec obserwowanego procesu starzenia się społeczeństwa ważną kwestią będzie upowszechnienie dostępu do świadczeń oraz opieki nad osobami starszymi. Należy wspierać postawienie obiektów takich jak: pensjonaty dla osób starszych, ośrodki

opiekuńcze i centra medyczno–rehabilitacyjne, zakłady opiekuńczo–lecnicze oraz hospicja.

- Analizując dostępności usług publicznych w zakresie ochrony zdrowia pod kątem ich lokalizacji na obszarach zabudowy mieszkaniowej we Wrocławiu można stwierdzić, że obiekty podstawowej opieki zdrowotnej w większości stanowią element dopełniający pakiet podstawowych usług społecznych w poszczególnych osiedlach mieszkaniowych, dlatego rozwijając nowe obszary miasta należy zapewnić dostęp do usług z tej domeny życia społecznego.
- Przyrost mieszkańców w obszarze prowadzonych intensywnych inwestycji mieszkaniowych jest ważnym czynnikiem zmian społeczno-gospodarczych. Zmiany demograficzne powodują bowiem zmiany nie tylko w dystrybucji ludności polegającej na przemieszczeniu pomiędzy poszczególnymi rejonami miasta, ale również na tereny gmin ościennych. W mieście brakuje tanich terenów pod zabudowę jednorodziną, dlatego należy przewidzieć lokalizację budownictwa jednorodzinnego w miejscach do tego optymalnych. Rozwój budownictwa mieszkaniowego przyczyni się do rozwoju demograficznego i gospodarczego, przyciągnięcia nowych mieszkańców oraz ograniczy odpływ mieszkańców na peryferia obszarów metropolitalnych.
- Należące do miasta budynki mieszkalne zaliczają się do najstarszych w mieście, konieczne są remonty i konserwacja tych zasobów oraz prowadzona pełna rewitalizacja zasobów komunalnych. Miasto powinno rozwijać budownictwo społeczne.
- Tereny nowych inwestycji mieszkaniowych pozbawione są pełnej sieci usług i powodują zwiększenie ruchu samochodowego w mieście. Osiedla peryferyjne posiadają ograniczony dostęp do usług, w tym usług komunikacji zbiorowej.
- Polepszając warunki zamieszkiwania w mieście należy dążyć do doskonalenia systemu transportu zbiorowego, obejmując: zwiększenie udziału podróżujących transportem zbiorowym z zamiarem zmniejszenia ruchu samochodowego w mieście, w tym szczególnie w centralnej części miasta i na wlotach do Wrocławia, zapewnienie wygodnego dojazdu do rejonów przegęszczenia ruchu samochodowego, silniejsze powiązanie miasta z obszarem aglomeracji wrocławskiej oraz integrację wszystkich podsystemów transportu zbiorowego.
- Wrocławianie potrzebują obiektów kultury zlokalizowanych blisko ich miejsca zamieszkania, oferujących program dopasowany do zróżnicowanych potrzeb i oczekiwań, będący czynnikiem aktywizacji społecznej, kulturalnej i edukacji. Potrzebne jest stworzenie oraz rozszerzanie bazy dla działań kulturalnych poza centrum – klubów, ośrodków, centrów kultury; tworzenie wielofunkcyjnych obiektów kultury.
- Należy rozwijać i poprawić bazę sportowo-rekreacyjną na terenie miasta, która pozwoli mieszkańcom na zwiększenie dostępu do nowoczesnej infrastruktury sportowej w celu aktywnego spędzania czasu wolnego, uprawiania sportu i rozwoju fizycznego.
- Pomimo posiadania dużych terenów zieleni w mieście należy zwiększyć powierzchnię tych terenów w centrum miasta oraz zadbać, aby zieleń była dobrze utrzymywana i niewypierana przez inne funkcje.
- W zakresie ochrony środowiska należy podjąć działania w strefie oddziaływania komunikacji na środowisko, głównie w sferze zwiększonej emisji zanieczyszczeń gazowych i hałasu komunikacyjnego. Czystość powietrza jest ważnym kryterium atrakcyjności miasta jako miejsca zamieszkania. Duży wpływ na zanieczyszczenie powietrza na terenie miasta ma niska emisja oraz emisja komunikacyjna,
- Wrocław jest miastem akademickim. Rozwój miasta powinien być z wiązany z rozkwitem uczelni wyższych poprzez wprowadzanie nowych kierunków, jak i wzmocnienie potencjału funkcjonujących strategicznych kierunków, które przyczynią

się do dalszego rozwoju miasta. Konkurencyjność ośrodków akademickich w Polsce i za granicą może powodować spadek liczby studentów i odpływ kadry naukowej. Dlatego ważne jest ustawiczne kształcenie kadry, rozwijanie współpracy z zagranicznymi uczelniami oraz budowanie platformy współpracy powiązań nauki z praktyką. Należy całościowo myśleć o przestrzeniach, które będą w specjalny sposób, pod względem kulturalnym, rozrywkowym i sportowym, przeznaczone dla młodych ludzi.

## 8.2 Prognozy demograficzne, uwzględniające migracje w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego

Czynnik demograficzny w istotny sposób wpływa na zmianę skali wszystkich zamierzeń planistycznych. Zatem analizy i prognozy demograficzne powinny być podstawą i elementem wyjściowym dla planowania przestrzennego.

Wg prognozy opracowanej przez GUS w 2014 r. od 2015 do 2050 roku będzie następować spadek liczby ludności Wrocławia i przewiduje się, że w 2050 r. we Wrocławiu będzie 577 658 osób. Jest to wariant prognozy uwzględniający istniejące trendy demograficzne, a w szczególności zjawisko starzenia się społeczeństwa, które będzie wzrastać wraz z upływem kolejnych lat. Starzenie się społeczeństwa jest wydarzeniem o skali międzynarodowej i prognozy te nie mogą być inne dla miasta. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że obszar Wrocławia, mimo nieznacznego ubytku ludności z centrum, odznacza się zarówno wyższymi wskaźnikami dotyczącymi urodzeń i niższymi odnośnie zgonów, jak i korzystnym bilansem migracji.

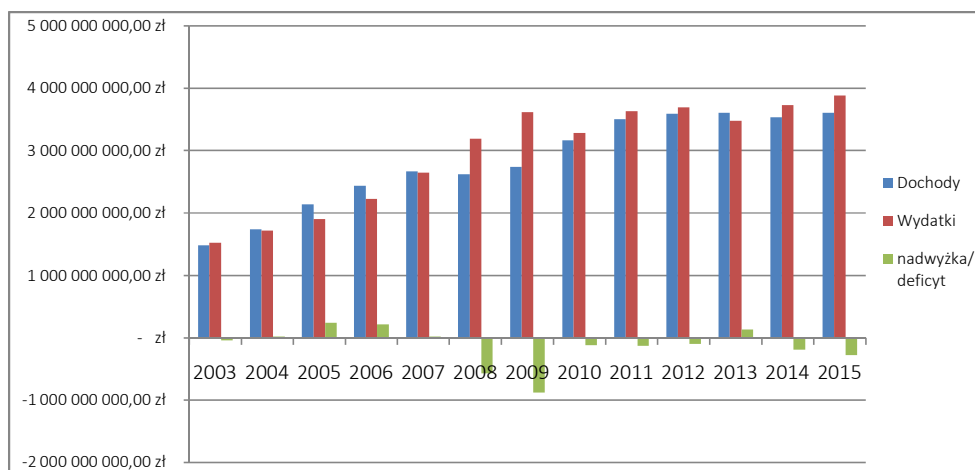
Ile osób w przyszłości będzie mieszkać we Wrocławiu wynika nie tylko z prognozy demograficznej, ale także wpływają na to także dodatkowe uwarunkowania. Przewidywanie przyszłych kierunków zmian procesów demograficznych zawsze obarczone jest pewną niepewnością. Wyniki prognozy zależne są od przyjętych założeń dotyczących wskaźników ruchu naturalnego oraz migracji. Prognozy nie uwzględniają koniunktury sfery gospodarczo-ekonomicznej, nowych inwestycji, klęsk żywiołowych czy zjawisk z areny polityczno-międzynarodowej, na które miasto musi być przygotowane, a które będą miały wpływ na sytuację demograficzną społeczeństwa. Decydujący wpływ na prognozowaną liczbę ludności mają wprowadzone dodatkowe rozwiązania poprawiające jakość życia mieszkańców, które mogą skorygować prognozowaną liczbę.

Projekcja przyszłych trendów dla Wrocławia wskazuje, że mając na uwadze liczne uwarunkowania, liczba ludności stolicy Dolnego Śląska będzie nieznacznie wzrastać lub utrzyma się na stałym niemalejącym poziomie.

Rosnąca atrakcyjność miasta, rozwijająca się „Wrocławska Dolina Krzemowa”, czyli skupisko firm informatycznych, może spowodować zwiększenie liczby migrantów do Wrocławia, a tym samym podwyższenie liczby mieszkańców. Powiększająca się z roku na rok liczba ofert pracy już dla studentów ostatnich lat nauki skutkuje podjęciem decyzji o pozostaniu we Wrocławiu i wyborze naszego miasta, jako miejsca do stałego zamieszkania. Populację miasta mogą powiększyć również grupy osób poszukujące ochrony międzynarodowej w naszym kraju, w tym napływ uchodźców wynikający z deklaracji Polski do przyjęcia uchodźców w 2016 r. (m.in. uchodźcy z Syrii). Istotna grupa, która już deklaruje pozostanie w naszym kraju na stałe to również migranci z wschodniej granicy, np.: z Ukrainy, Armenii, Białorusi, Gruzji, Mołdawii, Rosji. Na skutek sytuacji politycznej i gospodarczej na Ukrainie w najbliższych latach spodziewany jest wzrost liczby przyjazdów z tego kraju. Powiatowy Urząd Pracy we Wrocławiu w 2015 r. zarejestrował 36 tys. oświadczeń od pracodawców chcących zatrudnić obcokrajowców (99 proc. dotyczyło obywateli Ukrainy). Wielu cudzoziemców przyjechało z całymi rodzinami, współtworząc wrocławską społeczność. Do wrocławskich szkół podstawowych uczęszcza już około 300 dzieci z Ukrainy. Również studenci, którzy przyjeżdżają do Wrocławia, odbierają miasto jak atrakcyjne miejsce do życia i nie wracają do swoich miejsc zamieszkania, tylko tu zostają osiedlając się na stałe.

### 8.3 Możliwości finansowania przez gminę wykonania sieci komunikacyjnej i infrastruktury technicznej, a także infrastruktury społecznej, służących realizacji zadań własnych gminy

Analizę możliwości finansowych gminy w aspekcie przedsięwzięć inwestycyjnych odniesiono do danych historycznych nt. wykonania budżetu. Poniżej przeanalizowano budżet Wrocławia w latach 2003 – 2015.

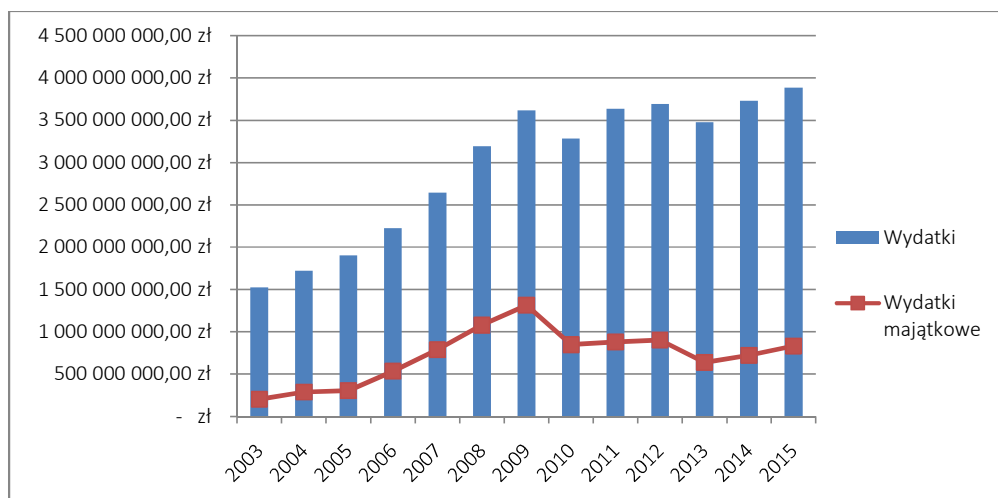


Wykres 1. Dochody i wydatki budżetowe Wrocławia. Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu miasta

Na przestrzeni 13 lat wydatki z 1,523 mld zł wzrosły do 3,886 mld zł, czyli ponad dwukrotnie. Pokazuje to skalę wzrostu możliwości gminy.

Na ogół wydatków budżetowych składają się wydatki bieżące i wydatki majątkowe. W kontekście rozważań na temat rozwoju infrastruktury interesujące są przede wszystkim wydatki majątkowe, czyli **wydatki inwestycyjne** (w tym zakupy inwestycyjne) jednostek budżetowych oraz dotacje celowe przeznaczone na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji konkretnych inwestycji oraz **wydatki na zakup i objęcie akcji** oraz wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego.

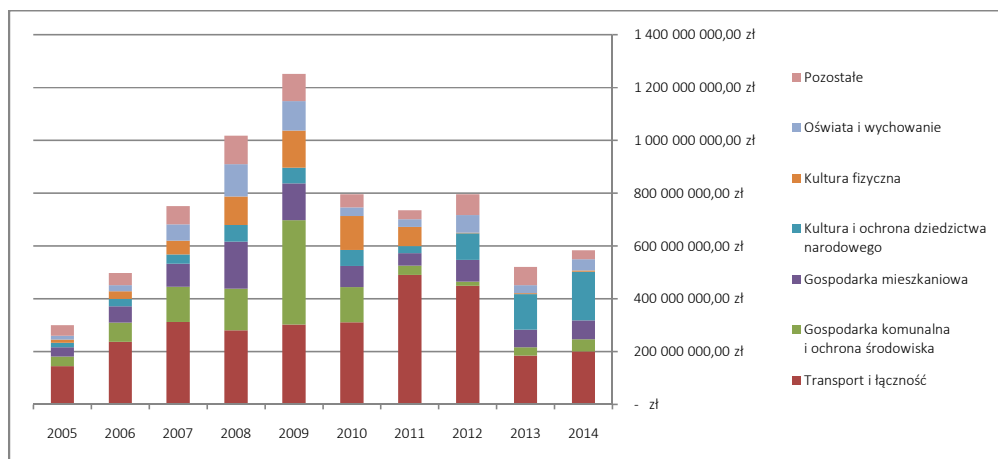
Udział wydatków majątkowych w wydatkach ogółem przedstawia wykres. Resztę wydatków stanowią wydatki bieżące, które w zdecydowanie mniejszym stopniu wpływają na trwałe kształtowanie przestrzeni.



Wykres 2. Udział wydatków majątkowych w wydatkach ogółem. Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu miasta

W roku 2013 udział wydatków majątkowych, w ogóle wydatków budżetu, kształtował się na poziomie 13%, tak aby w okresie nasilenia inwestycji (2009 rok) osiągnąć pułap 36% i w 2015 roku zejść do poziomu 21%. Porównując dwa wykresy zauważalne jest, że nagły wzrost wydatków inwestycyjnych pociągnął za sobą zwiększony deficyt, który musi być finansowany z zewnątrz, np. przez zaciągnięcie kredytu. Z tego powodu po okresach wzmożonych inwestycji zazwyczaj następuje korekta, która dopasowuje wydatki do poziomu dochodów.

Aby określić szacunkowo przeznaczenie środków inwestycyjnych się przeanalizowano także strukturę wydatków inwestycyjnych w ujęciu historycznym. Poniżej przedstawiono zestawienie uwzględniające wydatki inwestycyjne w podziale na najważniejsze działy budżetu.

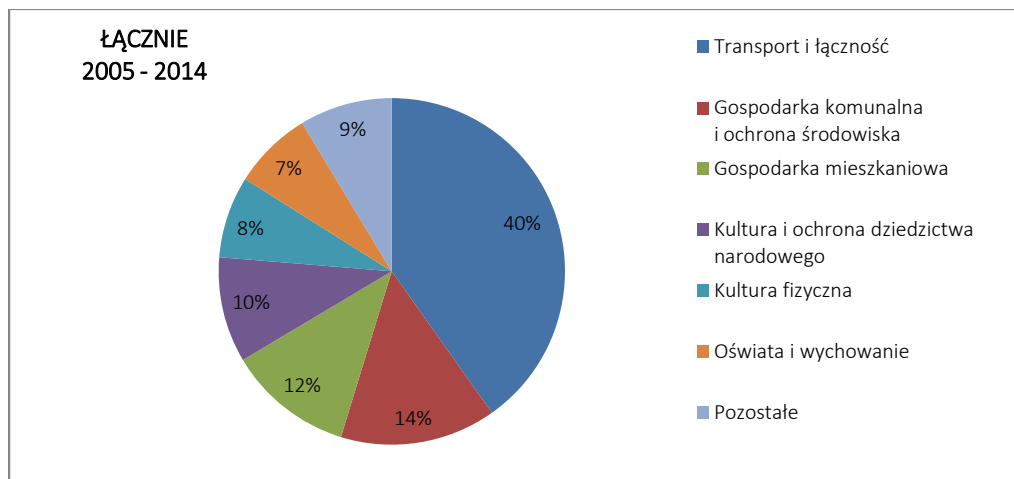


Wykres 3. Struktura wydatków inwestycyjnych w poszczególnych latach. Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu miasta

W latach 2005 – 2014 w zakresie wydatków inwestycyjnych największą grupę stanowiły wydatki na transport i łączność.. W latach 2007 - 2010 sporą kwotę stanowiły wydatki na gospodarkę



komunalną i ochronę środowiska. Do 2011 roku wyraźnie widać spore wydatki na sport (w kontekście organizacji EURO 2012), a od 2012 na kulturę (ESK 2016).



Wykres 4. Struktura wydatków inwestycyjnych w latach 2005-2014. Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetu miasta

Zestawienie wydatków z 10 lat pozwala pokazać długofalową strukturę wydatków inwestycyjnych, bez zaburzeń spowodowanych okresowymi zwiększeniami nakładów, które wiązały się z wydarzeniami, takimi jak organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, czy przygotowania do obchodów Europejskiej Stolicy Kultury w 2016 roku. Łączna kwota wydatków inwestycyjnych w latach 2005 - 2014 to ok. 7,250 mld zł (liczone w cenach nominalnych).

Intensyfikacja wieloaspektowego rozwoju miasta wymaga zwiększonych środków finansowych, których źródłem mogą być zwiększone wpływy do budżetu lub zaciągane długofalowe zobowiązania finansowe. Zwiększenie zadłużenia może być dobrym impulsem rozwojowym w przypadku przeznaczenia pozyskanych środków na inwestycje wspierające rozwój, m.in. w ramach realizacji celów i założeń nowej „Strategii Rozwoju Wrocławia 2030”. W tym kontekście główne wyzwania w wymiarze infrastrukturalnym stanowią kwestie związane z zapewnieniem harmonijnego ładu przestrzennego, powstrzymaniem procesu niekontrolowanej suburbanizacji, rewitalizacją obszarów miejskich oraz efektywnym skorelowaniem nowych inwestycji mieszkaniowych z infrastrukturą transportową. Poprawa funkcjonowania transportu publicznego oraz zmniejszenie uciążliwości komunikacyjnych stanowi bowiem jeden z najczęściej poruszanych w dyskusjach publicznych tematów w odniesieniu do stanu infrastruktury Wrocławia. Zagadnienie to szczególnie odnosi się do planowanych i nowoprojektowanych osiedli mieszkaniowych, które powinny realizować nie tylko ich główną funkcję mieszkaniową, ale również zapewniać łatwy dostęp do usług, edukacji czy rozrywki. Natomiast ich lokalizacja powinna w głównej mierze zakładać możliwość korzystania z alternatywnych dla samochodu środków transportu jak kolej, tramwaj czy system rowerów miejskich.

Niewątpliwe działania miasta podejmowane w zakresie wzmocnienia i dopełniania funkcji mieszkaniowej, gospodarczej czy społecznej mogą z znacznym stopniem przyczynić się do ograniczenia presji urbanistycznej na obszarach podmiejskich i przeciwdziałać suburbanizacji.

Reasumując, w celu stworzenia odpowiednich uwarunkowań dla realizacji nakreślonej powyżej wizji rozwoju miasta, należałoby w perspektywie kolejnych lat skoncentrować działania na następujących obszarach problemowych:

- przekształcenia i zagospodarowanie terenów zdegradowanych i przemysłowych,
- rozwój transportu publicznego z ograniczeniem ruchu samochodowego w centrum miasta,

- podnoszenie jakości funkcjonalnej przestrzeni publicznych i mieszkaniowych,
- zachowanie i wzmacnianiu systemu przyrodniczego miasta, w szczególności rozwój terenów zielonych.

Wydatki inwestycyjne w zakresie infrastruktury społecznej, technicznej czy komunikacyjnej oszacowane zostały w postaci wydatków majątkowych w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF) na lata 2016 – 2043 (uchwała nr XIX/380/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 grudnia 2015 r.) będącej dokumentem planistycznym miasta, który stanowi uzupełnienie budżetu w zakresie średnio- i długookresowej polityki finansowej. Określona część wydatków w zakresie m.in. budowy sieci infrastruktury komunikacyjnej czy technicznej, pozostaje obecnie w fazie realizacji lub jest oszacowana i przewidziana do realizacji w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2016 – 2043 w ramach planowanych wydatków majątkowych. Wydatki majątkowe w ramach WPF zostały oszacowane na podstawie danych dotyczących wieloletnich przedsięwzięć o charakterze majątkowym oraz w oparciu o prognozowaną kwotę wydatków majątkowych, w skład których wchodzi rezerwy inwestycyjne, inwestycje drobne, wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego, a także wydatki inwestycyjne przewidziane na zadania, na które nie są jeszcze podpisane umowy. Natomiast w latach 2021 - 2043, kiedy to udział wydatków stanowiących wieloletnie przedsięwzięcia jest marginalny, poziom wydatków majątkowych został oszacowany również w oparciu o prognozowany przez Ministerstwo Finansów poziom realnego wzrostu PKB w tym okresie<sup>2</sup>.

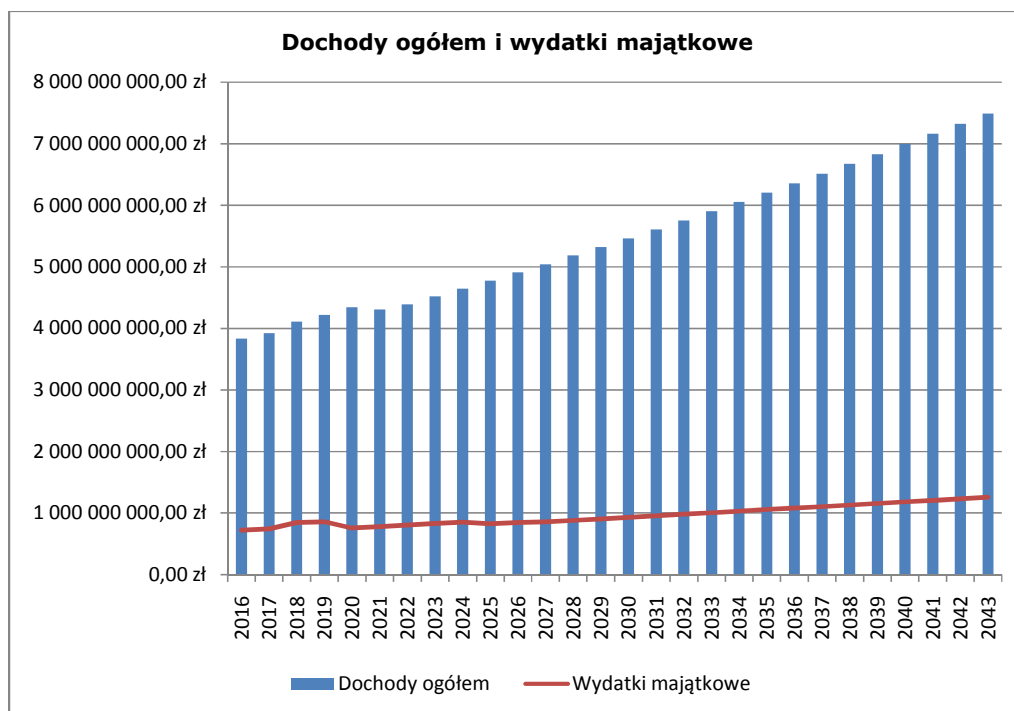
Jednym z dokumentów, na bazie którego określono poszczególne wartości WPF jest Wieloletni Plan Inwestycyjny Miasta (uchwała nr VI/41/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 15 stycznia 2015 r.), w którym m.in. oszacowano wydatki inwestycyjne w zakresie infrastruktury społecznej, technicznej czy komunikacyjnej.

<b>Zadania Inwestycyjne na lata 2017 - 2019 w tym, które otrzymały dofinansowanie z funduszy europejskich</b>				
Nazwa zadania	Nakłady [ w tys. zł ]			
	2017	2018	2019	po 2019
Transport i łączność	262 353	484 749	495 866	1 110 788
Gospodarka Mieszkaniowa	84 477	108 627	90 507	139 932
Działalność usługowa	11 523	14 747	9750	81 900
Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	1540	1000	1000	0
Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej	7358	12 502	2498	4000
Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	44 548	18 377	19 570	28 270

Tabela 1. Zadania inwestycyjne na lata 2017 - 2019. Opracowanie własne na podstawie: Zadania inwestycyjne na lata 2015-2019, w tym zadania które otrzymały dofinansowanie z funduszy europejskich (stan na 22.12.2016 r.)

## I.

<sup>2</sup> Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2016 – 2043



Wykres 5. Dochody ogółem i wydatki majątkowe. Opracowanie własne na podstawie: Wieloletnia Prognoza Finansowa na lata 2016 – 2043

Analizując dane zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2016 – 2043, w tym limity na wydatki majątkowe miasta, należy zauważyć, iż realizacja działań inwestycyjnych w zakresie wydatków majątkowych, m.in. w infrastrukturę komunikacyjną i techniczną, stanowić będzie znaczne obciążenie dla budżetu miasta. Tym bardziej, że w długim horyzoncie czasowym dochody i wydatki inwestycyjne miasta będą wzrastać, po pewnej stagnacji w latach 2018 – 2020. Ponożone koszty inwestycyjne refundowane będą m.in. w oparciu o zwiększenie bazy dochodowej miasta, jak i wpływy z podatków od nieruchomości oraz sprzedaży gminnych nieruchomości.

Niewątpliwie optymalizacji kosztów związanych z wydatkami infrastrukturalnymi sprzyjać będzie racjonalne podejście do planowanych inwestycji, m.in. w kwestii wyznaczania nowych terenów pod lokalizację zabudowy mieszkaniowej, szczególnie na obszarach już zainwestowanych i posiadających wyposażenie w infrastrukturę. Pozwoli to ograniczyć koszt jej realizacji w kontekście lokalizacji nowej zabudowy.

Podsumowując, uznać należy, iż potrzeby inwestycyjne związane m.in. z lokalizacją nowej zabudowy, czy rozwojem infrastruktury komunikacyjnej, niezależnie od tego, że będą stanowiły znaczne obciążenie dla budżetu miasta, nie przekraczają jednak jego możliwości finansowych, a planowane inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej, społecznej czy komunikacyjnej są możliwe do zrealizowania w dłuższej perspektywie czasowej.

#### 8.4 Bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę

1. Maksymalne w skali gminy zapotrzebowanie na nową zabudowę, wyrażone w ilości powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy

Zgodnie z art. 10. ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (upzp) podczas sporządzania studium uwarunkowań i kierunków

zagospodarowania przestrzennego *formuluje się, na podstawie analiz ekonomicznych, środowiskowych, społecznych, prognoz demograficznych oraz możliwości finansowych gminy, o których mowa w ust. 1 pkt 7 lit. a–c, maksymalne w skali gminy zapotrzebowanie na nową zabudowę, wyrażone w ilości powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy.*

Ze względu na brak spójnych danych pozwalających określić szczegółowe funkcje zabudowy przyjęto podział na zabudowę mieszkaniową (**M**) oraz zabudowę produkcyjną i usługową (**PU**). Pozostałe funkcje zostały pominięte w bilansie jako marginalne w kontekście Wrocławia.

Ze względu na specyfikę oraz dostępność danych zapotrzebowanie na nową zabudowę zostało oszacowane wg odrębnych metod dla poszczególnych funkcji. Zapotrzebowanie szacowane jest na okres 30 lat.

#### 1) Funkcja mieszkaniowa

Na podstawie analizy społecznej i prognoz demograficznych zostały przyjęte 2 podstawowe wskaźniki pozwalające najtrafniej w przypadku Wrocławia określić zapotrzebowanie na nową zabudowę: **planowana liczba ludności (PLL)** i **planowana przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na mieszkańca (PPPUM)**.

##### Planowana liczba ludności (PLL)

Na koniec 2015 r. liczba ludności wg faktycznego zamieszkiwania wynosiła 635759 (LL). Szczegółowe analizy oraz prognozy demograficzne, migracyjne jak i projekcja przyszłych trendów dla Wrocławia wskazuje, że mając na uwadze liczne uwarunkowania, liczba ludności stolicy Dolnego Śląska utrzyma się na stałym niemalejącym poziomie. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że po zaokrągleniu zostanie utrzymana na poziomie 636000 (PLL) mieszkańców.

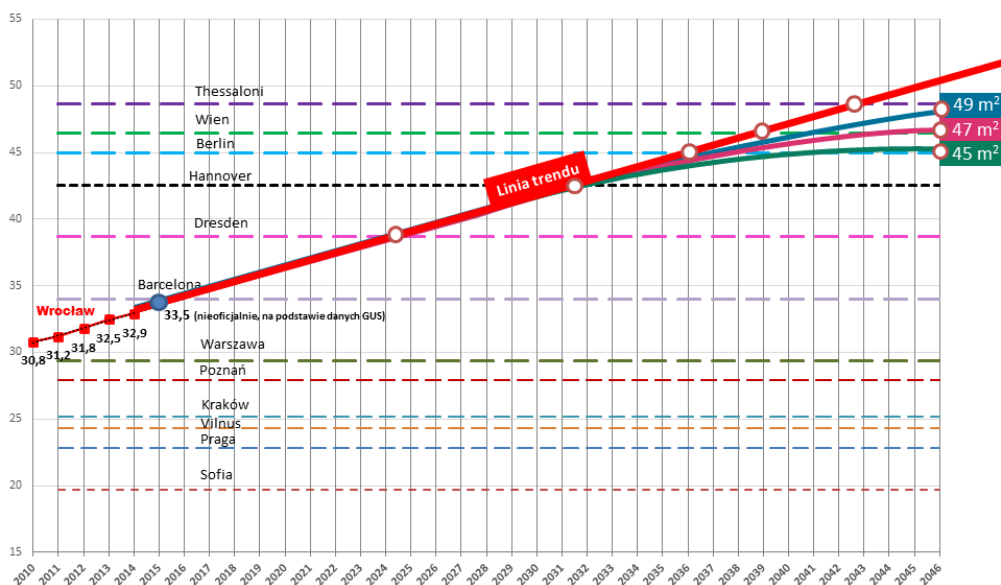
##### Planowana przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na mieszkańca (PPPUM)

Na koniec 2015 r. przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na mieszkańca wynosiła 33,4 m<sup>2</sup> (PPUM\_NA\_M). Wskaźnik ten sukcesywnie wzrastał w ostatnich latach i jego interpolacja na następne 30 lat pomniejszona o przewidywane w przyszłości spowolnienie wzrostu została założona na poziomie 47 m<sup>2</sup> (PPPUM\_NA\_M).

##### Powierzchnia użytkowa mieszkań (PUM)

Podstawę szacowania stanowi wielkość aktualnego zasobu mieszkaniowego wyrażony w powierzchni użytkowej mieszkań, która na koniec 2015 r. wynosiła 21259136 m<sup>2</sup>.

$$\begin{aligned} PUM &= LL * PPUM\_NA\_M \\ PUM &= 636\,000 * 33,4 \text{ m}^2 = 21\,259\,136 \text{ m}^2 \end{aligned}$$



Wyk.3 Planowana przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na mieszkańca (PPPUM)

Planowana powierzchnia użytkowa mieszkań (PPUM)

Planowana powierzchnia użytkowa mieszkań została policzona wg wzoru:

$$PPUM = PLL * PPPUM\_NA\_M$$

$$PPUM = 636\,000 * 47\,m^2 = 29\,892\,000\,m^2$$

Planowany przyrost powierzchni użytkowej mieszkań (D\_PPUM)

Planowany przyrost powierzchni użytkowej mieszkań został policzony wg wzoru:

$$D\_PPUM = PPUM - PUM$$

$$D\_PPUM = 29\,892\,000\,m^2 - 21\,259\,136\,m^2 = 8\,632\,864\,m^2$$

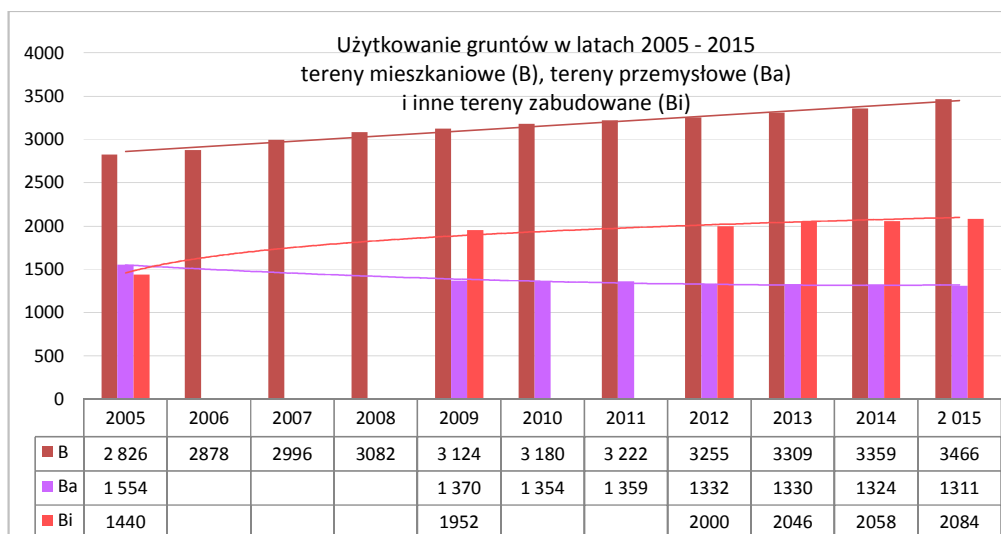
Dla uproszczenia obliczeń przyjęto że wartość planowanego przyrostu powierzchni użytkowej mieszkań (D\_PPUM) stanowi powierzchnię użytkową zabudowy określającą zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową (ZZ\_PUZ\_M).

Zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową wyrażone w ilości powierzchni użytkowej zabudowy (ZZ\_PUZ\_M) wynosi **8 632 864 m<sup>2</sup>**.

## 2) Funkcja produkcyjna i usługowa.

Na podstawie analizy ekonomicznej przyjęto, że zapotrzebowanie na nową zabudowę produkcyjną i usługową zostanie utrzymane na dotychczasowym poziomie. Ze względu na brak kompletnych danych charakteryzujących tą zabudowę jako podstawę szacowania zapotrzebowania na nową zabudowę przyjęto analizę zmian w użytkowaniu gruntów.

Poniżej przedstawiono zmiany w użytkowaniu gruntów dla terenów przemysłowych i innych terenów zabudowanych (usługowych) w latach 2005 - 2015.



Wyk.4 Użytkowanie gruntów w latach 2005 – 2015

Dla uproszczenia przyjęto, że użytki Bi reprezentują tereny usługowe, użytki Ba tereny przemysłowe. Ze względu na dużą dynamikę zmian w zakresie użytków Bi i Ba, przyjęto że okres odzwierciedlający przewidywane tendencje zmian zawiera się w latach 2009-2015.

Do określenia zapotrzebowania na nowe grunty dla terenów usługowych przyjęto średni roczny przyrost powierzchni gruntów usługowych na poziomie **28 ha** pokrywający się ze średnią wartością z okresu 2012-2015. Przyjęto również, że powierzchnia istniejących terenów przemysłowych zostanie zachowana na dotychczasowym poziomie, wiąże się to ściśle z wyhamowaniem w kolejnych latach znacznych przekształceń z użytków Ba i zastąpienia ich przez inne funkcje.

Poniżej przedstawiono strukturę zmian z i na użytki Ba i Bi na podstawie danych z lat 2006 i 2015.

## zmian w użytkowaniu gruntów w latach 2006-2015:

z Ba

GUZ2 2006	GUZ2 2015	Powierzchnia [ha]	Udział [%]
Ba	B	51	3,3
Ba	Ba	1127	72,4
Ba	Bi	252	16,2
Ba	Bp	92	5,9
Ba	Bz	6	0,4
Ba	dr	23	1,5
Ba	L	1	0,1
Ba	R	1	0,1
Ba	Ti	1	0,1
Ba	Tp	2	0,1
Ba	TR	1	0,1
<b>RAZEM</b>		<b>1557</b>	<b>100,0</b>

na Ba

GUZ2 2006	GUZ2 2015	Powierzchnia [ha]	Udział [%]
B	Ba	2	0,2
Ba	Ba	1127	85,9
Bi	Ba	29	2,2
Bp	Ba	10	0,8
Bz	Ba	1	0,1
dr	Ba	3	0,2
L	Ba	6	0,5
N	Ba	4	0,3
R	Ba	122	9,3
Tk	Ba	2	0,2
TR	Ba	2	0,2
W	Ba	4	0,3
<b>RAZEM</b>		<b>1312</b>	<b>100,0</b>

## z Bi

GUZ2 2006	GUZ2 2015	Powierzchnia [ha]	Udział [%]
Bi	B	38	2,6
Bi	Ba	29	2,0
Bi	Bi	1319	90,7
Bi	Bp	34	2,3
Bi	Bz	3	0,2
Bi	dr	12	0,8
Bi	R	7	0,5
Bi	Ti	9	0,6
Bi	Tk	2	0,1
Bi	Tp	1	0,1
<b>RAZEM</b>		<b>1454</b>	<b>100,0</b>

## na Bi

GUZ2 2006	GUZ2 2015	Powierzchnia [ha]	Udział [%]
B	Bi	101	4,9
Ba	Bi	<b>252</b>	12,1
Bi	Bi	1319	63,4
Bp	Bi	<b>86</b>	4,1
Bz	Bi	67	3,2
dr	Bi	8	0,4
L	Bi	2	0,1
N	Bi	3	0,1
R	Bi	140	6,7
Ti	Bi	1	0,0
Tk	Bi	19	0,9
TR	Bi	79	3,8
W	Bi	2	0,1
<b>RAZEM</b>		<b>2079</b>	<b>100,0</b>

GUZ2 - podział użytków na: grunty zabudowane i zurbanizowane wg oznaczenia w EGIB (B, Ba, Bi, Bz, dr, Tk, Ti, Tp), pozostałe wg rozwarstwienia: użytki rolne (R), grunty leśne (L), grunty pod wodami (W), Tereny różne (TR), nieużytki (N)

Jednocześnie analizy gospodarcze wskazują potencjał reindustrializacji miasta w kierunku przemysłu wysokich technologii. Przemysł ten ze względu na swoją specyfikę preferuje w szczególności tereny typu greenfields. W oparciu o dotychczasowe tendencje oszacowano, że średnia roczna powierzchnia nowych gruntów przemysłowych przekształconych z użytków niezabudowanych (głównie z użytków rolnych, nieużytków i terenów zurbanizowanych niezabudowanych) powinna zostać zaplanowana na poziomie **17 ha**.

Obliczenie zapotrzebowania na teren pod nową zabudowę P i U zawarto w tabeli poniżej.

Funkcja zabudowy	Średnie roczne zapotrzebowanie [ha]	Zapotrzebowanie na 30 lat [ha]
tereny przemysłowe - P	<b>28</b>	<b>840</b>
tereny usługowe - U	<b>17</b>	<b>510</b>
<b>RAZEM</b>		<b>1350</b>

Zapotrzebowanie na teren pod nową zabudowę produkcyjną i usługową (ZZ\_PT\_PU) wynosi **1350 ha**.

Ze względu na znaczące zróżnicowanie obiektów przemysłowych i usługowych oraz trudność w oszacowaniu na zapotrzebowanie określonych typów budynków przyjęto, że dla określenia zapotrzebowania na nową zabudowę zostanie przyjęty wskaźnik gęstości powierzchni użytkowej oszacowany na podstawie analizy budynków usługowych, produkcyjnych (w tym magazynowych) zrealizowanych w 2015 r.

Powierzchnia użytkowa [m <sup>2</sup> ]*	Powierzchnia terenu [ha]	Gęstość Powierzchni użytkowej [m <sup>2</sup> /ha]
<b>226 136</b>	<b>43</b>	<b>5233</b>

\* Powierzchnia użytkowa oszacowana wg wzoru: powierzchnia zabudowy (geometrycznej) \* liczba kondygnacji (nadziemne + podziemne) \* 0,7 na podstawie budynków niemieszkalnych z EGiB zrealizowanych w 2015 jako nowa zabudowa na terenach nie mieszkaniowych.

Przyjęto wskaźnik gęstości powierzchni użytkowej dla nowej zabudowy produkcyjnej i usługowej na poziomie **5200 m<sup>2</sup>/ha**.

Gęstość powierzchni użytkowej nowej zabudowy produkcyjnej i usługowej (GPU\_PU) wynosi **5200 m<sup>2</sup>/ha**.

Zapotrzebowanie na nową zabudowę produkcyjną i usługową zostało policzone wg wzoru:

$$\begin{aligned} ZZ\_PUZ\_PU &= ZZ\_PT\_PU * GPU\_PU \\ ZZ\_PUZ\_PU &= 1350ha * 5200m^2 = 7\ 020\ 000\ m^2 \end{aligned}$$

Zapotrzebowanie na nową zabudowę produkcyjną i usługową (ZZ\_PUZ\_PU) wyrażoną powierzchnią użytkową zabudowy wynosi **7 020 000 m<sup>2</sup>**.

2. Maksymalne w skali gminy zapotrzebowanie na nową zabudowę, wyrażone w ilości powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy

Zgodnie z art. 10. ust. 7 pkt 2 upzp ze względu na niepewność procesów rozwojowych przyjęto możliwość zwiększenia zapotrzebowania w stosunku do wyników analiz o 30%.

Funkcja	Powierzchnia użytkowa zabudowy [m <sup>2</sup> ]	Powierzchnia użytkowa zabudowy +30% [m <sup>2</sup> ]
Zabudowa mieszkaniowa - M	8 632 864	11 222 723
Zabudowa produkcyjna i usługowa - PU	7 020 000	9 126 000

1) Chłonność położonych na terenie gminy obszarów, rozumiana jako możliwość lokalizowania na tych obszarach nowej zabudowy

Zgodnie z art. 10. ust. 5 pkt 2 upzp szacuje się chłonność, położonych na terenie gminy, obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej w granicach jednostki osadniczej w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych, rozumianą jako możliwość lokalizowania na tych obszarach nowej zabudowy, wyrażoną w powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy.

Jako jednostkę osadniczą przyjęto miasto Wrocław (cały obszar w granicach administracyjnych miasta).

W oparciu o szereg danych dotyczących min. użytkowania gruntów, własności gruntów, lokalizacji budynków, dostępu do sieci transportowej, dostępu do infrastruktury społecznej, przeznaczenia terenów w planach miejscowych, pozwoleń na budowę, informacji o realizowanych inwestycjach został wyznaczony obszar o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej o powierzchni **12 084 ha**.





#### Wskaźniki będące podstawą określenia chłonności

Chłonność obszarów została oszacowana jako możliwość lokalizowania na tych obszarach nowej zabudowy. Zostały one wyznaczone w oparciu o użyci gruntowe (grunty rolne niezabudowane, nieużytki, tereny zurbanizowane niezabudowane) uzupełnione o tereny poprzemysłowe, zdegradowane lub przeznaczone do przekształceń. Z możliwości lokalizowania nowej zabudowy zostały wykluczone tereny nadrzeczne (międzywala) oraz tereny ogrodów działkowych.

W celu wskazania chłonności niezbędne była analiza dwóch wskaźników:

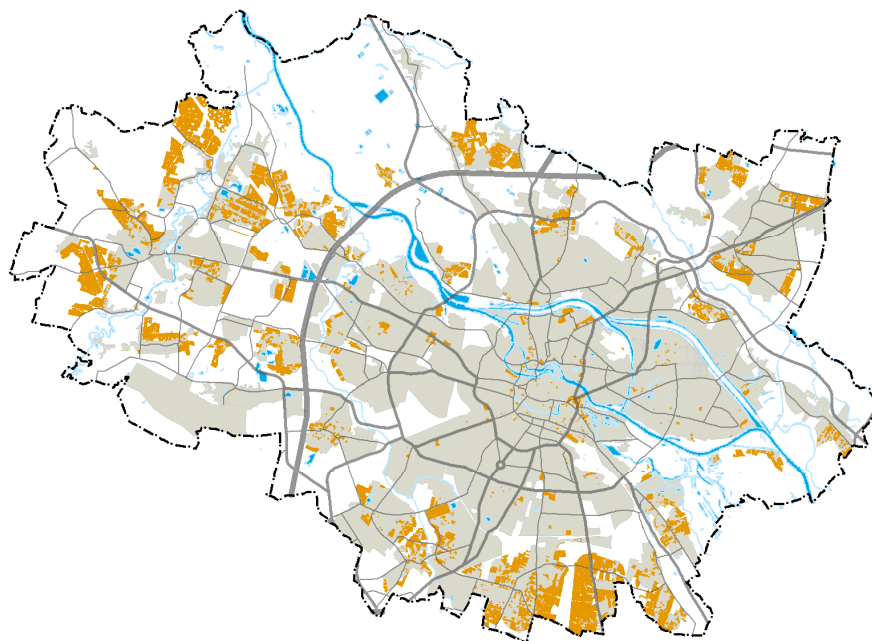
- przeznaczenie terenu - w celu wskazania zasobów przestrzennych dla rozwoju nowej zabudowy,
- gęstości powierzchni użytkowej zabudowy - w celu oceny skali konsumpcji zasobów przestrzennych przez nową zabudowę.

#### Przeznaczenie terenu

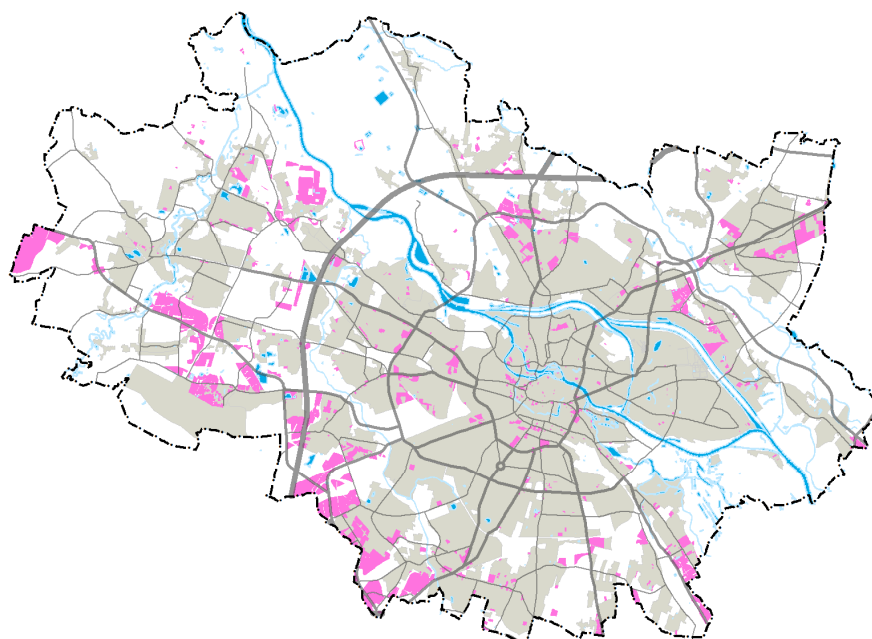
Na obszarach obowiązujących planów miejscowych do określenia chłonności została wykorzystana uproszczona klasyfikacja przeznaczenia terenu (tereny netto). Tereny możliwe do zabudowania zostały przeliczone na potrzeby funkcji bilansu wg poniższej tabeli.

Uproszczona klasyfikacja przeznaczenia	Powierzchnia wg uproszczonej klasyfikacji przeznaczenia [ha]			Funkcja w bilansie	Powierzchnia wg funkcji w bilansie [ha]		
	ogółem	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p.		ogółem	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p.
Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna	567	218	350	<b>M</b>	1554	531	1023
Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	986	314	673				
Aktywność gospodarcza	827	162	665	<b>PU</b>	1257	356	901
Usługi	430	194	237				
<b>Razem</b>					<b>2811</b>	<b>887</b>	<b>1924</b>

Rozkład przestrzenny terenów na obszarach obowiązujących planów (tereny netto)



■ Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji mieszkaniowej netto (wyznaczone w mpzp)  
■ Obszar o pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej



■ Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji produkcyjnej i usługowej netto (wyznaczone w mpzp)  
■ Obszar o pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej

Poza obszarami obowiązujących planów miejscowych przeznaczenie na pierwszym etapie zostało określone w oparciu o obowiązujące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (tereny brutto).

Na potrzeby uwspólniania danych w stosunku do tych pozyskanych z uproszczonej klasyfikacji przeznaczenia terenu z mpzp (tereny netto) określono procentowy powierzchniowy udział funkcji w terenach brutto wyznaczonych w Studium 2010. Wartości współczynników zawarto w tabeli poniżej.

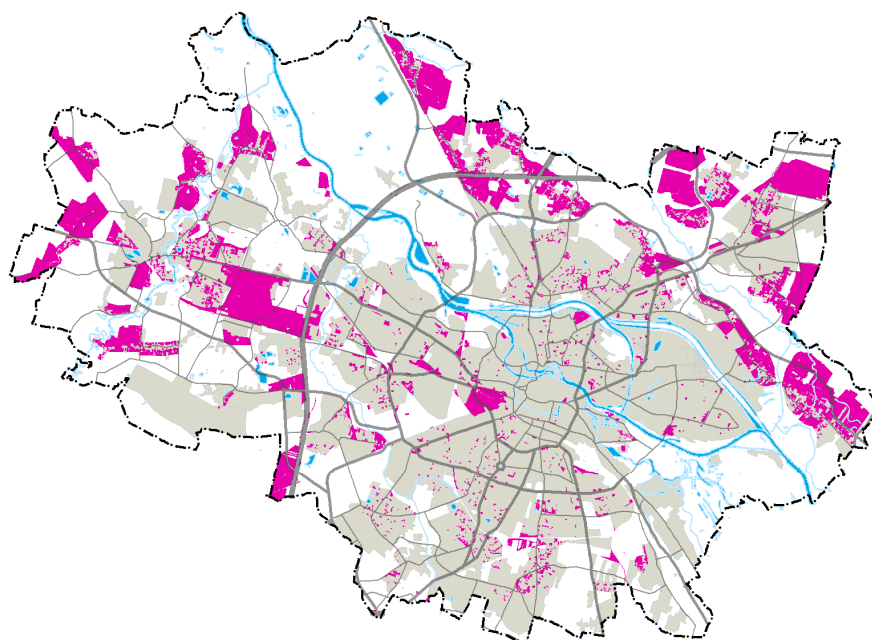
Wskaźniki dla Studium 2010

Typ zespołu urbanistycznego	Współczynnik		
	M	PU	M+PU
Zespół urbanistyczny aktywności gospodarczej	0,00	0,60	0,60
Zespół urbanistyczny akademicki	0,00	0,60	0,60
Zespół urbanistyczny wielkomiejskiego centrum	0,00	0,80	0,80
Zespół urbanistyczny mieszkaniowy jednorodzinny	0,45	0,05	0,50
Zespół urbanistyczny mieszkaniowy kameralny	0,40	0,10	0,50
Zespół urbanistyczny mieszkaniowy krajobrazowy	0,45	0,05	0,50
Zespół urbanistyczny mieszkaniowy kulturowy	0,00	0,00	0,00
Zespół urbanistyczny mieszkaniowy małomiasteczkowy	0,45	0,05	0,50
Zespół urbanistyczny rekreacyjny	0,00	0,10	0,10
Zespół urbanistyczny mieszkaniowy sielski	0,50	0,10	0,60
Zespół urbanistyczny śródmiejski	0,30	0,30	0,60
Zespół urbanistyczny usługowy	0,00	0,60	0,60
Zespół urbanistyczny ośrodków usługowych	0,00	0,60	0,60

Rozkład przestrzenny terenów wg ustaleń Studium 2010 nie posiadających obowiązujących planów miejscowych (tereny brutto)



- Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji mieszkaniowej brutto (wyznaczone w studium nie posiadające mpzp)
- Obszar o wpelni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej



- Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji produkcyjnej i usługowej brutto (wyznaczone w studium nie posiadające mpzp)
- Obszar o wpelni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej

Na ich podstawie oszacowano ilość terenów możliwych do zainwestowania poza obszarami obowiązujących planów miejscowych przedstawioną poniżej.

Tereny możliwe do zabudowania poza obowiązującymi planami miejscowymi wg obowiązującego Studium 2010

Funkcja	Powierzchnia [ha]		
	ogółem	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p.
M	938	222	716
PU	509	122	387
Razem	<b>1447</b>	<b>344</b>	<b>1103</b>

#### Gęstość powierzchni użytkowej

Na potrzeby szacowania chłonności terenów o funkcji mieszkaniowej wykorzystano wskaźniki zaobserwowane w ostatnich latach w ramach monitoringu inwestycji mieszkaniowych oraz na podstawie danych GUS.

*Przeciętna gęstość mieszkań [liczba/ha]		**Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania [m <sup>2</sup> ]		Gęstość powierzchni użytkowej mieszkania [m <sup>2</sup> /ha]		**Udział w ogólnej powierzchni użytkowej mieszkań [%]	
MN	MW	MN	MW	MN	MW	MN	MW
20	137	140	53,4	2800	7316	18,9	81,1

\* na podstawie analizy wskaźnikowej, analizy monitoringu inwestycji mieszkaniowych

\*\* na podstawie danych GUS z lat 2012-2014

W oparciu o nie przyjęto wskaźniki pozwalające oszacować chłonność obszarów o funkcji mieszkaniowej:

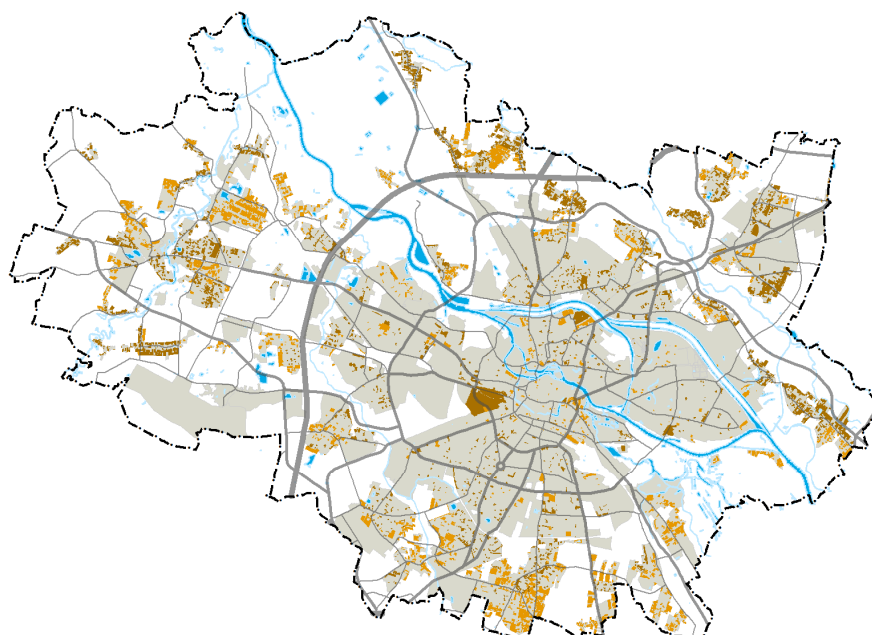
- gęstość pozostanie na poziomie zaobserwowanym w ostatnich latach,
- udział w ogólnej powierzchni użytkowej mieszkania dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zwiększy się do poziomu 0,25 (25%) – założenie przyjęte w oparciu o trendy zmian w sposobie zamieszkiwania, o które opisane są w analizie społecznej.

Gęstość powierzchni użytkowej mieszkania [m <sup>2</sup> /ha]	
dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN)	dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW)
<b>2800</b>	<b>7300</b>

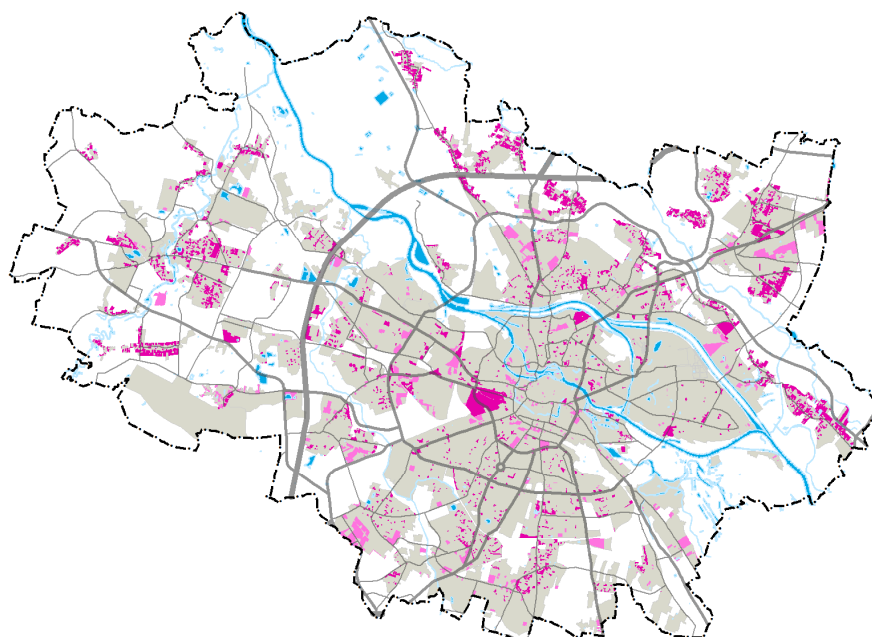
Chłonność obszarów o funkcji przemysłowej i usługowej zostanie określona na podstawie wskaźnika gęstości powierzchni użytkowej nowej zabudowy produkcyjnej i usługowej (GPU\_PU) przyjętego w części dotyczącej określenia zapotrzebowania na nową zabudowę tj. **5200 m<sup>2</sup>/ha**.

#### 2) Szacowana chłonność obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej

Zgodnie z art. 10. ust. 5 pkt 2 upzp szacuje się chłonność, położonych na terenie gminy, obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej w granicach jednostki osadniczej w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych, rozumianą jako możliwość lokalizowania na tych obszarach nowej zabudowy, wyrażoną w powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy.



- Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji mieszkaniowej netto (wyznaczone w mpzp)
- Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji mieszkaniowej brutto (wyznaczone w studium nie posiadające mpzp)
- Obszar o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej



- Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji produkcyjnej i usługowej netto (wyznaczone w mpzp)
- Tereny dające możliwość lokalizowania zabudowy o funkcji produkcyjnej i usługowej brutto (wyznaczone w studium nie posiadające mpzp)
- Obszar o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej



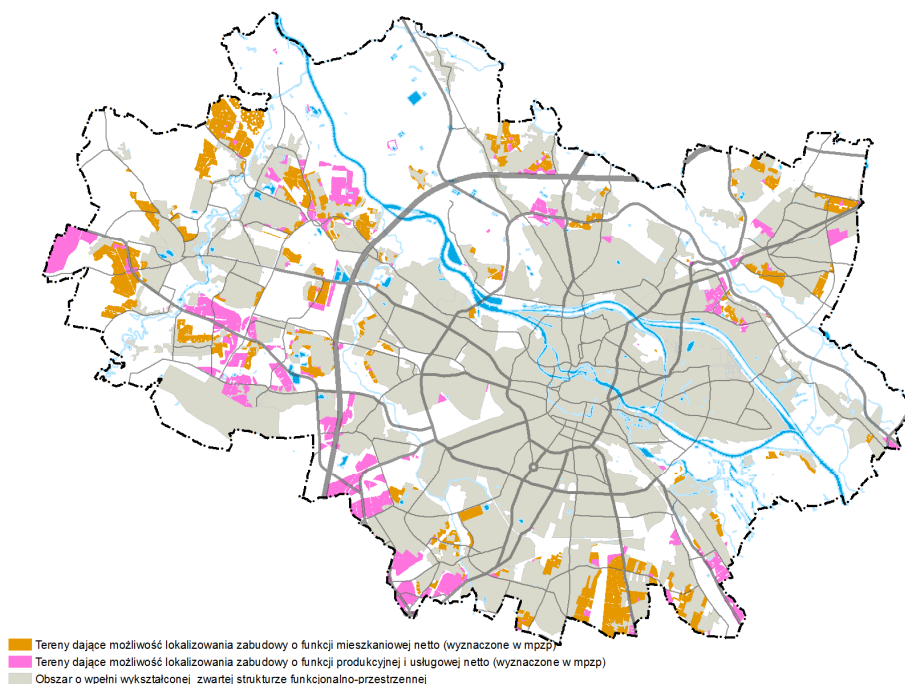
Jako jednostkę osadniczą przyjęto miasto Wrocław (cały obszar w granicach administracyjnych miasta).

W oparciu o szereg danych dotyczących min. użytkowania gruntów, własności gruntów, lokalizacji budynków, dostępu do sieci transportowej, dostępu do infrastruktury społecznej, przeznaczenia terenów w planach miejscowych, pozwoleń na budowę, informacji o realizowanych inwestycjach został wyznaczony obszar o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej o powierzchni 1 2084 ha.

Funkcja	Chłonność wg Studium 2010 - tereny netto wyznaczone w mpzp oraz tereny brutto wyznaczone w Studium nie posiadające mpzp zlokalizowane na obszarze o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej	
	Powierzchnia użytkowa zabudowy [m <sup>2</sup> ]	Powierzchnia terenu (netto) [ha]
M	3 921 247	753
PU	4 394 000	845
Razem	8 315 247	1598

3) Szacowana chłonność obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę poza obszarami o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej

Zgodnie z art. 10. ust. 5 pkt 3 upzp szacuje się chłonność, położonych na terenie gminy, obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę, innych niż wymienione w pkt 2 upzp, rozumianą jako możliwość lokalizowania na tych obszarach nowej zabudowy, wyrażoną w powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy.



Funkcja	Szacowana chłonność – tereny netto wyznaczone w mpzp poza w pełni wykształconą zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną - wg Studium 2010	
	Powierzchnia użytkowa zabudowy [m <sup>2</sup> ]	Powierzchnia terenu (netto) [ha]
M	5 327 272	1023
PU	3 499 600	673
Razem	8 826 872	1696

- 4) Porównanie maksymalnego zapotrzebowania na nową zabudowę z chłonnością obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej i obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę

Zgodnie z art. 10. ust. 5 pkt 4 upzp porównuje się maksymalne w skali gminy zapotrzebowanie na nową zabudowę, o którym mowa w pkt 1 upzp, oraz sumę powierzchni użytkowej zabudowy, w podziale na funkcje zabudowy, o której mowa w pkt 2 i 3 upzp.

\*\* na podstawie danych GUS z lat 2012-2014

Porównanie maksymalnego zapotrzebowania na nową zabudowę z chłonnością obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej i obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę - suma powierzchni użytkowej zabudowy.

Funkcja	Zapotrzebowanie na 30 lat [m <sup>2</sup> ] ZZ_PUZ		Chłonność wg Studium 2010 [m <sup>2</sup> ]			Bilans na 30 lat (zapot. - chłon.) [m <sup>2</sup> ]	
	ogółem	ogółem + 30 %	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p. w mpzp.	ogółem	Ogółem [1-5]	ogółem + 30 % [2-5]
	1	2	3	4	5	6	7
M	8 632 864	11 222 723	3 921 247	5 327 272	9 248 519	-615 655	1 974 204
PU	7 020 000	9 126 000	4 394 000	3 499 600	7 893 600	-873 600	1 232 400
Razem	15 652 864	20 348 723	8 315 247	8 826 872	1 7142 119	-1 489 255	3 206 604

Porównanie maksymalnego zapotrzebowania na nową zabudowę z chłonnością obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej i obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę - suma powierzchni terenów (netto).

Funkcja	Zapotrzebowanie na 30 lat [ha]		Chłonność wg Studium 2010 [ha]			Bilans na 30 lat (zapot. - chłon.) [ha]	
	ogółem	ogółem + 30 %	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p. w mpzp	ogółem	Ogółem [1-5]	ogółem + 30 % [2-5]
	1	2	3	4	5	6	7
M	1658	2155	753	1023	1776	-118	379
PU	1350	1755	845	673	1518	-168	237
Razem	3008	3910	1598	1696	3294	-286	616



Powyższe obliczenia jednoznacznie pokazują, że analizując wyłącznie obszary wskazane ustawowo, na chwilę obecną w gminie Wrocław występuje nadpodaż terenów umożliwiających lokalizowanie nowej zabudowy zarówno o funkcji mieszkaniowej jak i produkcyjno-usługowej w kontekście zapotrzebowania w perspektywie 30 lat.

Nie mniej jednak ustawodawca, wskazując na niepewność procesów rozwojowych dopuścić możliwość zwiększenia zapotrzebowania w stosunku do wyników analiz o nie więcej niż 30%. Oznacza to, że istnieje możliwość wskazania rezerw terenowych.

Jako podstawę do ich wyznaczenia przyjęto tereny wyznaczone w Studium 2010, które na chwilę obecną nie wchodzi w skład obszaru o w pełni wykształconej strukturze jak i nie są pokryte obowiązującymi planami miejscowymi.

*Porównanie maksymalnego zapotrzebowania na nową zabudowę z chłonnością obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej i obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę - suma powierzchni terenów (netto) - z uwzględnieniem rezerw wyznaczonych w Studium 2010*

Funkcja	Zapotrzebowanie na 30 lat [m <sup>2</sup> ]		Chłonność wg Studium 2010 [m <sup>2</sup> ]				Bilans na 30 lat (zapot. - chłón.) [m <sup>2</sup> ]	
	ogółem	ogółem + 30 %	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p. w mpzp	poza zwartą strukturą f.-p. poza mpzp*	ogółem	ogółem + 30 %	
M	8 632 864	11 222 723	3 921 247	5 327 272	3 728 570	12 977 089	-4 344 225	-1 754 366
PU	7 020 000	9 126 000	4 394 000	3 499 600	5 319 600	13 213 200	-6 193 200	-4 087 200
Razem	15 652 864	20 348 723	8 315 247	8 826 872	9 048 170	26 190 289	-10 537 425	-5 841 566

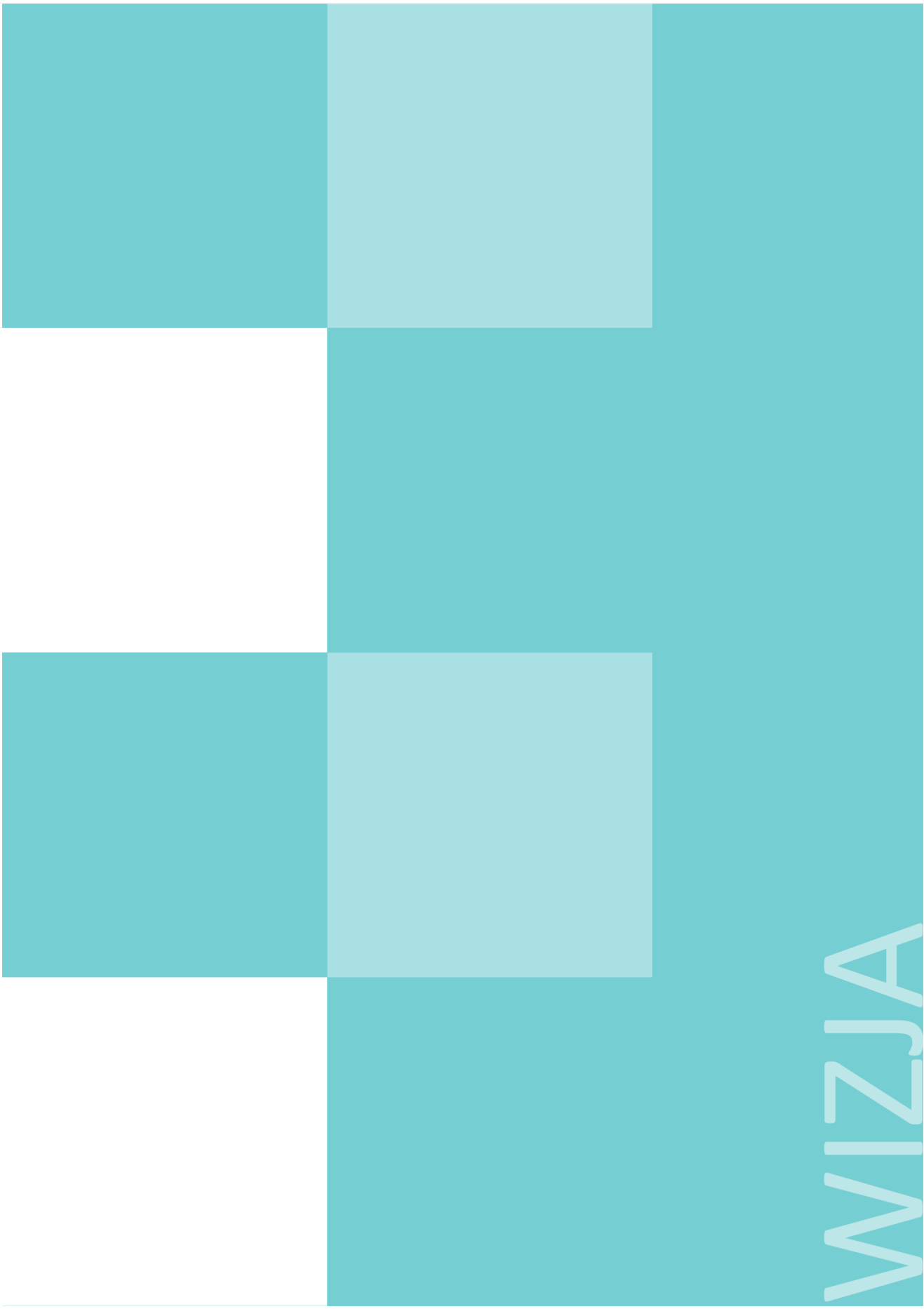
\* rezerwy terenowe wg Studium 2010

*Porównanie maksymalnego zapotrzebowania na nową zabudowę z chłonnością obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej i obszarów przeznaczonych w planach miejscowych pod zabudowę - suma powierzchni terenów (netto) z uwzględnieniem rezerw wyznaczonych w Studium 2010.*

Funkcja	Zapotrzebowanie na 30 lat [ha]		Chłonność wg Studium 2010 [ha]				Bilans na 30 lat (zapot. - chłón.) [ha]	
	ogółem	ogółem + 30 %	w zwartej strukturze f.-p.	poza zwartą strukturą f.-p. w mpzp	poza zwartą strukturą f.-p. poza mpzp*	ogółem	ogółem + 30 %	
M	1658	2155	753	1023	716	2492	-834	-337
PU	1350	1755	845	673	1023	2541	-1191	-786
Razem	3008	3910	1598	1696	1739	5033	-2025	-1123

\* rezerwy terenowe wg Studium 2010

Wyniki rozszerzonego bilansu wskazują, że sporządzone w ubiegłej dekadzie Studium 2010 (zmiana dokumentu z 2006 r.) zawiera nadpodaż terenów rozwojowych w stosunku do aktualnego zapotrzebowania. W pracach nad projektem zmiany Studium należy rozważyć, które z terenów obecnie niezainwestowanych należy uznać za rezerwę wynikającą z obecnego zapotrzebowania, a które z terenów ze względu na: transportochłonność, koszty budowy infrastruktury technicznej czy społecznej należy wyłączyć, na chwilę obecną, z procesów inwestycyjnych.



WIZJA

### III. WIZJA

#### Rozdział 1. CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA

Wrocław wkracza w nowy, wyraźnie odmienny od poprzedniego, okres rozwoju urbanistycznego. Poprzedziły go lata wielkiej przemiany w Polsce, ostatnie ćwierć wieku, w której przeistoczył się w sprawnie funkcjonujące, piękne europejskie miasto. Mierzył się z wyzwaniami pojawiającymi się z niespotykanym przedtem nasileniem: szybkimi przekształceniami gospodarki, niebywałym wzrostem ruchu samochodowego, ekspansją nowych rodzajów handlu, postępującą degradacją zabudowy, deprecjacją materialną obiektów i dziedzictwa kultury, potencjalną emigracją, w tym zagraniczną.

W sferze urbanistyki Wrocław odmienił się wyraźnie. Dzięki wielostronnej i szeroko przeprowadzonej rewitalizacji stare centrum utrzymało i wzmocniło swoją żywotność, stając się przestrzenią wysokiej jakości. Wyrosło bardzo wiele nowej zabudowy mieszkalnej, do czego w znacznej mierze przyczyniła się realizacja miejskiego programu mieszkaniowego. Tylko w latach 2008 - 2013 liczba mieszkań wzrosła o 25%. Prowadzone są przekształcenia starych dzielnic mieszkaniowych zagrożonych dekapitalizacją. Odnowiono wiele zabytkowych budynków i budowli. Miasto jest dynamicznie rosnącym centrum gospodarczym i biznesowym. Jest również cenionym ośrodkiem zakupów, usług i turystyki. Wzrasta stale powierzchnia wysokiej klasy biurowców. Rośnie atrakcyjność Wrocławia dla inwestowania różnych typów kapitału. Pomnaża się bogactwo ofert kulturalnych i możliwości spędzania wolnego czasu. Powstały atrakcyjne obiekty kulturalne, widowiskowe i rekreacyjne. Miasto zwraca się ku rzece, a jej walory coraz bardziej dostrzegają mieszkańcy i turyści. System drogowy został radykalnie przekształcony i z promienistego, dzięki obwodnicom, stał się promienisto-obwodowy. Intensywnie rozbudowuje się system tras rowerowych, rozpędu nabiera rozwój infrastruktury transportu szynowego. Zwiększył się znacznie zasięg systemu kanalizacji – już ponad 99% mieszkańców jest do niej podłączonych. Wszystkie wymienione procesy i działania mają swój stały napęd a dynamika ich nie słabnie.

To wszystko można uznać za sukces miasta, który jest dobrą podstawą, z jednej strony do dalszego rozwoju, z drugiej do rozwiązywania problemów dotychczas nierozwiązanych i zaspokajania potrzeb, jakie występują i wciąż pojawiają się w mieście.

Ponad 40% wrocławian zna dobrze już tylko ten nowy piękny, lecz nie idealny jeszcze Wrocław, a niewiele z nich pamięta lub nigdy nie widziało tego miasta w okresie wcześniejszym. Ich oczekiwania i ambicje mają prawo wybiegać o wiele dalej, niż starszych mieszkańców.

Tworzy się społeczeństwo obywatelskie, w ramach którego bezpośredni udział mieszkańców w kształtowaniu się miasta i jego poszczególnych części odgrywa coraz większą rolę. Rośnie tęsknota za wspólnotą i dobrym sąsiedztwem, a jednocześnie za spokojnym, ułożonym życiem w otoczeniu otulającej wszystko zieleni.

Teraz jest zatem pora na rozpoczęcie nowego rozdziału w rozwoju przestrzennym Wrocławia. Wyzwaniem staje się przestrzenne doskonalenie miasta, będące odpowiedzią na oczekiwania kolejnych pokoleń mieszkańców.

##### 1.1 Harmonijne i zwarte miasto

Ideą Studium jest promowanie miasta policentrycznego, o odpowiednio gęstej i wielofunkcyjnej zabudowie, wygodnego do przemieszczania się pieszo, rowerem i komunikacją publiczną, co zmniejsza uzależnienie od samochodu. Założenie to realizuje wytyczne Krajowej Polityki Miejskiej 2023

##### 1. Zwarte całości urbanistyczne

Żeby to osiągnąć, w kategoriach urbanistycznych, miasto musi składać się z kompletnych, ukończonych i w pełni ukształtowanych i urządzonych, przestrzennie zwartych, w pewnym stopniu wyodrębnionych całości: osiedli mieszkaniowych, śródmiejskich dzielnic mieszkaniowych, dzielnic

przemysłowych, centrów handlowych, kompleksów terenów rekreacyjnych. Dla każdej z tych całości urbanistycznych kompletność oznacza co innego. Na przykład w każdym osiedlu oprócz zabudowy mieszkaniowej powinny się znajdować: centralny plac, rynek lub główna ulica, zgrupowanie różnego rodzaju sklepów, lokali gastronomicznych i usługowych, szkoła, przedszkole, park osiedlowy, boiska sportowe, co najmniej jeden publiczny plac zabaw i jeszcze coś charakterystycznego, jakiś szczególny obiekt, który je wyróżnia spośród innych. Te oczywiste zasady dotyczą zarówno istniejących, jak i powstających całości urbanistycznych.

## 2. Harmonia i różnorodność

Wewnętrzne ukształtowanie każdej całości urbanistycznej, jak i konstelacji takich całości, z których składa się miasto, powinno odznaczać się wysokim poziomem harmonijności, przy czym chodzi o harmonię wielostronną – funkcjonalną, przyrodniczą, środowiskową, gospodarczą, społeczną, kulturową oraz wizualno-estetyczną.

Przestrzeń Wrocławia powinna zachować swoją bogatą różnorodność wynikającą z historii jego rozwoju. Każda część miasta wyróżnia się swoją indywidualną tożsamością. Przekładać się to powinno na wielość urbanistycznych „stylów zamieszkiwania”, na kształtowanie których znaczny wpływ ma rodzaj zabudowy, charakter pobliskiej zieleni, sposób korzystania z obiektów usługowych, powiązania komunikacyjne. Tę drogę trzeba utrzymać i powiększać bogactwo ofert mieszkaniowych dla mieszkańców.

## 3. Mieszkaniowe obszary rozwoju

We Wrocławiu można wyodrębnić 22 obszary, na których następuje bardzo szybki przyrost zabudowy mieszkaniowej i w związku z tym nowych mieszkańców. W latach 2008 - 2013 powstało tam 80% wszystkich nowych mieszkań w mieście i wciąż powstają nowe, w dużej mierze dzięki konsekwentnej realizacji programu mieszkaniowego. Przeważająca większość wznoszonej zabudowy stanowi tak znaczące powiększenie istniejących już wcześniej osiedli, że zmienia ich strukturę i charakter. Ważne jest więc klarowne zespolenie nowych i starszych części w jednolitą całość urbanistyczną. Część powstałej zabudowy stanowi początek zupełnie nowych osiedli. Na wyróżnionych obszarach jest jeszcze bardzo dużo terenów pod nową zabudowę.

W następującym okresie osiągnięcia przestrzennej dojrzałości miasta trzeba skoncentrować działania na dokończeniu budowy, kompletnym wyposażeniu, zazielenieniu i polepszeniu powiązań komunikacyjnych powstających osiedli. Ewentualne nowe obszary rozwoju należy inicjować z wielką rozwagą i przede wszystkim w rejonach dobrze skomunikowanych oraz na terenach dawniej zajmowanych przez inne miejskie rodzaje zagospodarowania. Takie postępowanie pozwoli na uniknięcie rozlewania się miasta i rozpraszenia się jego zabudowy.

## 4. Przestrzeń publiczne

Kośćcem miasta jest siatka dostępnych dla każdego miejsc, w których najwięcej ludzi spędza czas na otwartej przestrzeni w mieście. Składają się na nią ulice, place, pasáže, skwery, parki. Dzięki nim można wygodnie przemieszczać się po mieście. To jednocześnie miejsca różnorodnych kontaktów międzyludzkich, począwszy od wspólnego przebywania, przez przyglądanie się sobie, incydentalne spotkanie się, zawieranie znajomości, aż do spotkań towarzyskich, koleżeńskich, biznesowych, przyjacielskich i rodzinnych. To miejsca ważnych wydarzeń społecznych, kulturalnych, politycznych. To również sfera nasycona symboliką, w której społeczność miasta prezentuje ważne dla niej wartości i z którą się utożsamia.

Podniesienie jakości systemu przestrzeni publicznych w całym mieście, uczynienie ich wygodniejszymi, atrakcyjniejszymi estetycznie i bogatszymi kulturowo, to ważny cel polityki przestrzennej Wrocławia.

## 5. Reurbanizacja

Ważnym zadaniem jest zwiększenie zwartości miasta. Służy temu rozszerzenie możliwości i jednocześnie podwyższenie atrakcyjności zamieszkiwania w jego centralnej części, przy jednoczesnym utrzymaniu spójności, odpowiedniej intensywności i wielkości osiedli mieszkaniowych

położonych na pozostałych obszarach. Rezultatem takiego działania ma być ograniczenie rozproszenia zabudowy, które z jednej strony przyniesie zwiększenie wygody zamieszkiwania w zakresie dostępności do transportu i usług publicznych, z drugiej strony – oszczędności na kosztach funkcjonowania infrastruktury miejskiej, które można przeznaczyć na zwiększenie standardu obsługi mieszkańców w tym zakresie.

## 1.2 Zieleń bez granic

### 1. Zieleń i ekosystem

Bezpośrednia dostępność do zieleni to jedna z najważniejszych cech miast przyszłości. Dlatego przyjmuje się zasadę, że wszystkie niezabudowane tereny w mieście są obszarami zieleni, stanowiąc jednocześnie ekosystem przyrodniczy miasta. Zieleń ma być obecna wszędzie i przenikać wszystkie typy tkanki miejskiej, przyjmując formę odpowiadającą jej lokalnej charakterystyce. Inna będzie w parku, inna w osiedlu mieszkaniowym, inna na starym mieście, jeszcze inna na terenie przemysłowym. Zdecydowanie musi wzrosnąć dostępność mieszkańców do zieleni, a istniejącą wartościową zielen trzeba objąć skuteczną ochroną. Szata roślinna powinna być spleciona z zabudową i innymi rodzajami aranżacji terenów. Strefa zieleni dominującej złożona z rzek oraz różnych intensywnych form zieleni, tworzy zielono-niebieski szkielet miasta.

### 2. Środowisko

Do szczególnych wyzwań, przed którymi stoi Miasto jest zmiana jakości środowiska naturalnego. Do priorytetowych zadań należą przede wszystkim podniesienie poziomu czystości atmosfery, zanieczyszczonej przez środki transportu różnego typu oraz poprzez stosowanie pieców na paliwo stałe o niskiej emisji, oraz obniżenie poziomu skażenia wód powierzchniowych.

### 3. Rzeki

Rzeka tworzy w mieście wyjątkowy klimat, a Odra jest najbardziej wyrazistą twórczynią tego klimatu i naturalnego krajobrazu Wrocławia. Wrocław jest rzadkim w Polsce przypadkiem wyjątkowo bliskiego, obustronnego kontaktu śródmiejskiej zabudowy z korytem dużej rzeki. Malowniczy i zielony korytarz niezwykle intensywnie wpisuje się w miasto, co jest doceniane przez jego mieszkańców, którzy chętnie spędzają nad Odrą swój wolny czas. Wyjątkowy krajobraz i klimat rzeki w mieście stanowi także ważną atrakcję turystyczną i wpływa na wysoką pozycję Wrocławia na europejskiej mapie miast wartych zobaczenia.

Nadrzeczne bulwary, mariny, statki wycieczkowe stały się równie ważnymi przestrzeniami publicznymi i miejscami spotkań, co centrum miasta. Zwracanie się miasta ku Odrze i innym rzekom przepływającym przez Wrocław to kierunek, który wymaga dalszej kontynuacji.

Powrót do początków miasta, tradycji jego usytuowania nad rzeką, oprócz znaczenia emocjonalnego, ma także znaczenie praktyczne – pobudza rozwój. Nad wodą dynamicznie rozwijają się usługi i gastronomia a dla powstających nowych mieszkań lokalizacja nad Odrą także jest największym atutem.

Dlatego tak ważne jest, aby pielęgnować i opiekować się rzekami. Codzienną obecność rzek w życiu Wrocławia i jego mieszkańców traktować należy jako element prestiżu i miejskiej symbiozy, która polegać ma na wzbogacaniu wzajemnych korzyści, przy zachowaniu równowagi wszystkich funkcji jakie rzeki mają pełnić, szczególnie tych wynikających z ochrony miasta przed powodzią.

Atrakcyjność dolin rzecznych dla mieszkańców i turystów wzmacniana jest dzięki specjalizacji poszczególnych ich odcinków – wielofunkcyjnej, kulturowej, mieszkaniowej, sportowo-rekreacyjnej, przyrodniczej i agrarnej oraz aktywności gospodarczej. Odra musi być jak w najszerszym stopniu udostępniona dla żeglugi, zarówno o znaczeniu transportowym, jak i sportowym, rekreacyjnym i turystycznym. Wrocław planuje się w taki sposób, aby mógł pełnić funkcję ważnego portu rzeczno-godowego. Istotne jest zapewnienie możliwości poruszania się wzdłuż całej długości nabrzeży oraz wygodnych dojazdów i dojazdów z obszarów przyległych. Ukształtowanie, zabudowa i aranżacja dolin rzek jest jednym z najważniejszych elementów kształtowania miejskiego krajobrazu Wrocławia.

### 1.3 Bogactwo dziedzictwa kulturowego

#### 1. Ochrona

Wszystkie zabytki są przedmiotem starannej ochrony. Chronione są również w całości dawne układy urbanistyczne. Ta dbałość wynika z jednej strony z ich wartości samej w sobie oraz potrzeby zakorzenienia, z drugiej z tego, że odgrywają one ważną rolę w wielu aspektach życia współczesnego Wrocławia. Istotną częścią działań ochronnych jest staranne kształtowanie otoczenia zabytków, a także wprowadzanie zasad korzystania z przestrzeni je otaczającej oraz z nich samych.

#### 2. Reintegracja

Zabytki trzeba harmonijnie włączać w tkankę miasta, tę historyczną i tę współczesną, tworząc całościowy, zharmonizowany krajobraz kulturowy Wrocławia, odpowiadający jego niepowtarzalnej tożsamości. Powstałe w przeszłości układy urbanistyczne odgrywać mają w tych działaniach rolę kanwy, na której kształtuje się indywidualną kompozycję i charakter poszczególnych części miasta. Nie wystarczy tylko dobre utrzymanie zabytków, ale chodzi o to, aby powstały harmonijne urbanistyczne kompleksy kulturowe, w które wtopione są zachowane zabytki. Istotą jest właściwe prowadzenie w przestrzeni tej nieustającej gry historii z współczesnością.

### 1.4 Innowacyjna gospodarka

Celem polityki przestrzennej jest zapewnienie warunków dla dalszego dynamicznego wzrostu gospodarczego miasta, zgodnie z dotychczasowymi trendami oraz z nastawieniem na zwiększony udział działalności gospodarczej opartej na innowacyjności, związanej z wysokim poziomem technologicznym oraz przemysłów kreatywnych. Miasto musi być przygotowane na procesy reindustrializacji czyli powrotu działalności produkcyjnej do Europy. Planowane będą również tereny dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Wrocław będzie dalej rozwijał się jako centrum biznesowe oferujące atrakcyjne miejsca dla budynków biurowych. Śródmieście będzie nadal przystosowywane do „przyjęcia” i harmonijnego wtopienia się tego rodzaju obiektów, a także sektora kreatywnego w jego pełnej różnorodności.

Polityka przestrzenna ma prowadzić do zrównoważenia rozmaitych rodzajów handlu detalicznego przy ich szerokim zróżnicowaniu w zakresie form sprzedaży, jakości oferty i poziomu cen. Planuje się dwa typy ośrodków handlowo-usługowych: lokalne wielofunkcyjne i ogólnomiejskie specjalistyczne. Pierwsze, ulokowane w osiedlach mieszkaniowych, mają zapewnić im handlową samowystarczalność na lokalnym poziomie, co zwiększy wygodę mieszkańców i zmniejszy potrzebę podróżowania po mieście. Drugi typ obejmuje wielkie galerie handlowe, hipermarkety oraz skupiska sklepów budowlanych, gospodarczych i specjalistycznych. Te ośrodki, przy dobrej dostępności ze wszystkich części miasta, mają z jednej strony oferować szeroki asortyment, z drugiej odpowiadać na szczególne oczekiwania klientów.

Wspiera się rozwój sklepów osiedlowych. Wdrożyć trzeba działania wspierające ożywianie ulic handlowych. Kształtowanie się sieci wielkich galerii lub hipermarketów przyjmuje się za ukończone z wyjątkiem jednego miejsca w zachodniej części miasta, co może być przydatne dla zaspokojenia potrzeb rozwijających się osiedli w tym rejonie. Wielkie centra handlowe i supermarkety powinny być powiązane z otoczeniem w taki sposób, aby pojawienie się ich klientów w przestrzeniach publicznych było szansą na ulokowanie się sklepów specjalistycznych w pobliżu. Rozwijana będzie lokalna sieć osiedlowych targowisk oraz targowiska o charakterze ogólnomiejskim.

Szczególne znaczenie dla Wrocławia ma nauka i szkolnictwo wyższe. Stworzenie warunków do rozwoju i lepszego funkcjonowania instytucji naukowych stanowi jeden z najwyższych priorytetów polityki przestrzennej. Szczególną cechą miasta, którą należy podtrzymywać, jest usytuowanie kampusów uczelnianych blisko nabrzeży Odry na obszarze śródmiejskim, co przekłada na studiowanie powiązane z dużym uczestnictwem w życiu miasta, w tym szczególnie kulturalnym. Przestrzenie miasta wokół obiektów akademickich powinny mieć specjalny charakter, jako miejsce kontaktów środowiska związanego z nauką, uczelniami i twórczością kulturalną.

Polityka przestrzenna powinna zapewniać takie rozlokowanie obiektów edukacji, opieki nad dzieckiem, opieki społecznej, opieki zdrowotnej, które zapewni mieszkańcom wysoki poziom dostępności.

### 1.5 Zrównoważona mobilność

Zasadniczym celem polityki przestrzennej w zakresie transportu jest świadome kreowanie dostępności komunikacyjnej każdej części miasta w zależności od jej charakteru i położenia. Chodzi o to, aby do każdego celu podróży można było docierać coraz szybciej i wygodniej, ale w różny sposób – adekwatny do specyfiki obszaru miasta.

Ten cel realizowany będzie na dwóch płaszczyznach. Na pierwszej – przestrzennej – poprzez odpowiednie ukształtowanie miasta jako całości, które zmniejszy odległości do pokonania lub wyeliminuje potrzebę podjęcia wielu podróży. Służy temu zwiększenie zwartości miasta, wzmacnianie istniejących i stymulowanie powstania nowych ośrodków usługowych, tworzenie możliwości zaspokojenia wielu potrzeb lokalnie, sytuowanie skupisk miejsc zamieszkania, pracy, nauki i korzystania z usług wzdłuż tras transportu zbiorowego o dużych możliwościach przewozowych.

Drugi sposób to rozwój takiego systemu transportowego, w ramach którego dopuszcza się różne sposoby przemieszczania się: transportem zbiorowym, samochodem osobowym, rowerem lub pieszo, przy zachowaniu priorytetu dla transportu niesamochodowego. Szczególne znaczenie ma rozwój transportu zbiorowego oraz jego pełna integracja z rozwiązaniami umożliwiającymi łatwe i sprawne zmiany środków transportu. Ważne jest, aby system transportowy miasta był integralną częścią systemu w ramach Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Ważne jest, żeby ulice oraz miejsca w których przebywają podróżujący, traktowane były jako ważne przestrzenie publiczne miasta o wysokiej jakości, estetyce, wyposażeniu w elementy małej architektury i zieleń.

## Rozdział 2. PODSTAWOWE ZASADY POLITYKI PRZESTRZENNEJ

W tym rozdziale przedstawiono nadrzędne zasady, które należy uwzględnić w prowadzonej polityce przestrzennej Wrocławia.

### 2.1 Partycypacja społeczna

Wraz z ciągłym wzrostem świadomości obywatelskiej społeczeństwa partycypacja społeczna wkracza na wyższy poziom zarówno merytoryczny jak i operacyjny. Ważne jest zaangażowanie i włączenie mieszkańców we współdecydowanie o przyszłym funkcjonowaniu miasta, zachęcenie do aktywnego udziału w procesie planowania miasta oraz utożsamiania się mieszkańców z wizją jego rozwoju.

Grupa mieszkańców i podmiotów włączona do procesu planowania powinna obejmować wszystkich, którzy są związani tematem do rozstrzygnięcia. W przypadku decyzji odnoszącej się tylko do spraw lokalnych, grupa będzie również miała charakter głównie lokalny. W przypadku materii mającej znaczenie dla całej dzielnicy lub całego miasta w proces partycypacji trzeba włączyć mieszkańców i podmioty odpowiednio z całej dzielnicy lub z całego miasta.

### 2.2 Urbanistyka operacyjna

Kierunki polityki przestrzennej powinny uwzględniać procesy, jakie prowadzą do realizacji koncepcji zagospodarowania przestrzennego, w tym zarówno działania, jakie mają podjąć instytucje publiczne, jak i prawdopodobne działania podmiotów niepublicznych wynikające ze zmieniającego się stanu rynku. Działania zmierzające do zmiany zagospodarowania przestrzennego należy w danym okresie koncentrować w wybranych miejscach tak, aby w stosunkowo krótkim czasie doprowadzić do powstania kompletnych całości urbanistycznych. Chodzi o to, aby zminimalizować długość okresu

potrzebnego do doprowadzenia budowanego osiedla mieszkaniowego czy ośrodka usługowego do pełnej kompletności w zakresie wyposażenia, obsługi komunikacyjnej, urządzenia przestrzeni publicznych oraz terenów zieleni. Chodzi o ograniczenie powierzchni obszarów pozostających w stanie tymczasowości.

### 2.3 Miejska wielofunkcyjność

Należy dążyć do tworzenia przestrzeni wielofunkcyjnych. W szczególny sposób odnosi się to do obszarów ośrodków usługowych.

Istotą żywotności miast europejskich jest wielość różnego rodzaju obiektów skupionych na jednym obszarze. Zapewnia to możliwość załatwienia wielu spraw w jednym miejscu, wzbogaca życie społeczne i tożsamość miejsca.

### 2.4 Funkcje społeczne przestrzeni ogólnodostępnych

Polityka przestrzenna powinna prowadzić do takiego ukształtowania przestrzeni miejskiej, które sprzyja i inspiruje zachowania prospołeczne, takie jak: wspólne przebywanie w przestrzeni, przyglądanie się sobie, nawiązywanie kontaktów, spotkania i uczestnictwo we wspólnych działaniach o różnym charakterze, poziomie sformalizowania i liczbie uczestników. Takie działania warto wspierać także w obszarach mieszkaniowych i usługowych, aby minimalizować powierzchnie z ograniczonym dostępem. Należy nie dopuszczać do powstania dużych obszarów niedostępnych z obszarów je otaczających. Fragmentacja stanowi zaprzeczenie istoty miejskości.

### 2.5 Ograniczanie konfliktów przestrzennych i unikanie polaryzacji społecznej

Należy dążyć do uniknięcia przestrzennego rozdzielania zbiorowości społecznych o różnym statusie materialnym i społecznym. Dotyczy to zarówno powstawania stref gentryfikacji, jak i obszarów ubóstwa. Należy minimalizować konflikty przestrzenne będące skutkiem rozlokowania względem siebie obiektów lub obszarów dwóch rodzajów. Działanie lub wygląd pierwszego z nich może negatywnie wpływać na drugi. Należy dążyć do zmniejszania konfliktów poprzez odpowiednie kształtowanie przestrzeni publicznych i przede wszystkim wprowadzania terenów zieleni, w tym zieleni wysokiej, umożliwiając w szczególnych przypadkach oddzielenie obszarów.





KIERUNKI

## IV. KIERUNKI

W dziale tym opisano kierunki polityki przestrzennej dotyczące struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, przeznaczenia terenów oraz parametrów i wskaźników regulujących sposób zabudowy i zagospodarowania terenów.

Kolejne rozdziały dotyczą ogólnomiejskiej polityki przestrzennej odnoszącej się do dziewięciu dziedzin, którym przypisano szczególne znaczenie: zamieszkiwania, gospodarki i usług, zieleni i środowiska, rzek przepływających przez miasto, przestrzeni publicznych, kompozycji urbanistycznej, dziedzictwa kulturowego, zrównoważonej mobilności oraz infrastruktury technicznej. Ustalenia w nich zawarte, jak w i kartach jednostek urbanistycznych, o których mowa w dziale V, w których mogą znaleźć się ustalenia szczegółowe dla jednostek urbanistycznych, stanowią wytyczne przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Ostatni trzynasty rozdział odnosi się do pozostałych kwestii, wynikających z przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Określa również narzędzia i sposoby realizacji ustaleń Studium. Wskazuje obszary szczególnej koncentracji inwestycyjnej, jak również potrzebne działania miejskie prowadzące do powstania na nich kompletnych całości urbanistycznych. Opisane są tu również kompleksowe działania odnoszące się do zagospodarowania przestrzennego, w tym procesy rewitalizacji.

### Rozdział 1. STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Kierunki zagospodarowania przestrzennego odnoszące się do struktury funkcjonalno-przestrzennej stanowią zasady konstruowania szczegółowych ustaleń Studium. W rozdziale przedstawiono podstawowe elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.

#### 1.1 Pasma

Planuje się utrzymanie, wzmocnienie i rozwinięcie układu pasm mieszkalnych, pasm aktywności gospodarczej oraz pasm zieleni w taki sposób, aby utrzymać i zwiększyć korzyści, jakie on przynosi.

Planuje się następujące pasma na lewym brzegu Odry:

- a) Południowo-Zachodnie Pasma Aktywności Gospodarczej – biegnące od Węzła AOW Bielany przez rejon Portu Lotniczego. Rozwój tego pasma jest wynikiem realizacji polityki przestrzennej określonej w poprzednich Studiach Wrocławia,
- b) Południowe Pasma Mieszkalne – rozciągające się od Jagodna, przez Krzyki i Oporów, Muchobór Wielki, Żerniki, Jerzmanowo - Jarnołtów, do Ratynia,
- c) Południowo-Zachodnie Pasma Mieszkalne – biegnące od Brochowa przez Tarnogaj, Grabiszyn, Nowy Dwór, do Leśnicy,
- d) Centralne Pasma Aktywności Gospodarczej – biegnące od Księży Wielkiego do Centrum Wrocławia i dalej przez rejon ul. Robotniczej i węzła AOW Kosmonautów do Złotnik. Jego daleką kontynuacją jest rejon EIT,
- e) Centralne Pasma Mieszkalne – przebiegające od Prac Odrzańskich, przez Maślice, Szczepin, Przedmieścia Piaskowe i Odrzańskie do Biskupina i Sępolna,

oraz na prawym brzegu Odry:

- a) Północne Pasma Mieszkalne – ciągnące się od Rędzina i Osobowic, przez Kartowice do Wojnowa i Strachocina,
- b) Północne Pasma Aktywności Gospodarczej – biegnące od Ligoty do Kowal i Swojczyc;
- c) Północno-Zachodnie Pasma Mieszkalne – biegnące od Świniar, przez Widawę do Sołtysowic,
- d) Północno-Wschodnie Pasma Aktywności Gospodarczej obejmuje tereny przemysłowe na Zakrzowie i Psim Polu,

- e) Północno-Wschodnie Pasma Mieszkalne 2 – przechodzące od Pawłowic, przez Psie Pole do Zgorzeliska i rejonu ul. Kiełczowskiej,
- f) Północno-Wschodnie Pasma Mieszkalne 1, obejmujące Psie Pole i Zgorzelisko.

Układ Pasm przeplata się również z Pasmami zieleni.

Pasma zieleni układające się równoległe do Odry to:

- a) Promenada Krzycka - przebiegająca od Parku Grabiszyńskiego wzdłuż południowej obwodnicy kolejowej, przez Park Południowy, do Parku Brochowskiego, z odnogą do Parku Tarnogajskiego,
- b) Klin Jerzmanowski - biegnący od powstającego Parku Tysiąclecia do Lasu Ratyńskiego,
- c) Klin Stabłowicki - biegnący od kąpieliska Glinianki do Lasu Mokrzańskiego,
- d) Dolina Odry, Starej Odry i Oławy,
- e) Dolina Widawy,

oraz układające się prostopadle do pasm to:

- a) Dolina Bystrzycy,
- b) Dolina Ślęzy,
- c) Dolina Dobrej.

Korzystając z bliskości równoległych do siebie pasm mieszkalnych i pasm zieleni należy dążyć do zwiększenia dostępności do dużych kompleksów zieleni dla mieszkańców, poprzez rozbudowywanie ciągów pieszych i rowerowych poprzecznych do tych pasm.

Wykorzystując naprzemienne położenie pasm mieszkalnych i aktywności gospodarczej należy dążyć do zwiększenia równomierności obciążania systemu transportowego i jednocześnie zwiększenia wygody dojazdów dom - praca poprzez wzmacnianie ciągów komunikacyjnych, zarówno biegnących wzdłuż pasm, jak i poprzecznie do nich.

Uwzględniając poprzeczny przebieg AOW w stosunku do pasm aktywności gospodarczej, należy wzmacniać drogi dla transportu drogowego ciężkiego, wiążące węzły AOW z pasmami aktywności gospodarczej.

Układ pasm mieszkalnych, aktywności gospodarczej i zieleni traktuje się jako kanwę ładu przestrzennego w mieście.

## 1.2 Dzielnice urbanistyczne

Planuje się następujące dzielnice urbanistyczne: Śródmieście, Wschód, Południe, Zachód i Północ, w granicach przedstawionych na rys. nr 5 Studium, takich samych, jakie są opisane w uwarunkowaniach.

Polityka przestrzenna wobec dzielnic urbanistycznych obejmuje dwie sfery.

Po pierwsze, ważne jest niedopuszczenie do rozprzestrzeniania się litej, skupionej formy układu przylegających do siebie jednostek urbanistycznych Śródmieścia poza jego granice. Chodzi o utrzymanie i rozwijanie kształtowania pozostałych dzielnic urbanistycznych w formie „konstelacji” jednostek urbanistycznych pooddzielanych od siebie terenami zieleni. Przyrost zabudowy w tych dzielnicach można osiągnąć przez zwiększanie przestrzennej zwartości oraz przez powiększenie jednostek urbanistycznych wchodzących w ich skład, lecz bez naruszania zasady „konstelacji”.

Po drugie, istotnym celem jest zwiększenie poziomu samowystarczalności dzielnic urbanistycznych oraz atrakcyjności dla przedsiębiorstw, a tym samym dla lokowania miejsc pracy. Temu ma służyć wewnętrzna integracja dzielnic urbanistycznych przez rozbudowę sieci przestrzeni publicznych, sieci transportowej, tras pieszych i rowerowych. To również uzasadnia potrzebę zbudowania co najmniej jednego dodatkowego połączenia drogowego pomiędzy graniczącymi ze sobą dzielnicami poza Śródmieściem.

### 1.3 Jednostki urbanistyczne

W Śródmieściu strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta planuje się w formie zwartego układu jednostek urbanistycznych, a poza nim w formie ich „konstelacji”, co przedstawia rys. nr 5 Studium. Jednostki urbanistyczne stanowią elementy składowe pasm mieszkalnych, aktywności gospodarczej i zieleni oraz dzielnic urbanistycznych.

Najważniejsze zasady kształtowania jednostek urbanistycznych to:

- osiągnięcie wysokiego poziomu samowystarczalności w zakresie usług, w tym szczególnie publicznych, dla mieszkańców i użytkowników przestrzeni każdej jednostki,
- ukształtowanie lokalnego ośrodka usługowego o profilu odpowiadającym charakterowi jednostki,
- zapewnienie wysokiej jakości wewnętrznego układu przestrzeni publicznych – ulic i placów dla pieszych,
- ukształtowanie jednostki wzmacniającej i wzbogacającej jej indywidualną tożsamość,
- bogate wyposażenie w tereny zieleni i rekreacji wewnątrz jednostki oraz zapewnienie łatwego dostępu dla mieszkańców i użytkowników do dużych kompleksów zieleni w pasmach zieleni;
- utrzymanie i wzmocnienie wewnętrznego układu powiązań drogowych, pieszych i rowerowych.

Rozwój przestrzenny i udoskonalenie struktur jednostek urbanistycznych zależeć będzie od ich obecnego stanu. Planuje się:

- dalszy rozwój przestrzenny już rozwiniętych jednostek urbanistycznych, dla których w znacznej mierze spełnione są zasady wymienione w poprzednim akapicie,
- doprowadzenie do realizacji wymienionych zasad w tych rozwiniętych jednostkach, które ich nie spełniają,
- jednoczesny rozwój przestrzenny i doprowadzenie do realizacji zasad w jednostkach, które mają znaczny potencjał rozwojowy,
- utworzenie trzech jednostek urbanistycznych na obszarach dotąd w całości niezabudowanych: Nowe Żerniki – Szpital, Rędzin Przemysłowy, Żar Przemysłowy.

Dla każdej jednostki urbanistycznej obowiązuje karta określająca szczegółowe uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego obowiązujące na jej obszarze. Karty te można znaleźć w rozdz. V.

### 1.4 Ośrodki usługowe

Planuje się system składający się z następujących ośrodków usługowych przedstawionych na rys. nr 5 Studium, przy czym ich lokalizacja wskazana jest orientacyjnie.

#### 1. Ośrodki lokalne

Są to wielofunkcyjne lokalne ośrodki usługowe nastawione na zaspokajanie codziennych potrzeb niewymagających zróżnicowanego wachlarza wyboru, w każdej wskazanej na rys. nr 5 Studium jednostce urbanistycznej. W jednostkach, w których istnieje skupisko tego rodzaju usług, powinno ono być punktem wyjścia do uformowania ośrodka. Chodzi o wykorzystanie miejsca, które zostało wybrane w wyniku oddolnego procesu rynkowego lub społecznego.

Najważniejsze w kształtowaniu ośrodka jest ukształtowanie centralnej przestrzeni publicznej czyli ulicy lub placu wygodnego dla pieszych, który ma być jego rdzeniem oraz powiązanie piesze i kołowe zapewniające wygodne powiązania z innymi częściami jednostki urbanistycznej.

#### 2. Ośrodki wyspecjalizowane

Ośrodki wyspecjalizowane stanowią koncentracje obiektów usługowych – głównie sklepów, obiektów kultury, rozrywki, opieki zdrowotnej, rekreacji, obsługi finansowej – oferujących towary lub usługi w szerokim asortymencie w określonym zakresie, branży, poziomie cen czy charakterze.

Stosuje się następujące zasady planowania wyspecjalizowanych ośrodków usługowych:

- doprowadzenie do bardzo dobrej dostępności komunikacyjnej do każdego ośrodka z każdej części miasta, w tym szczególnie przy pomocy transportu zbiorowego,
- ukształtowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznej w ramach ośrodka,
- wspieranie wykraczania poza specjalizację ośrodka w stronę wielofunkcyjności, co zwiększa jego rolę w zakresie obsługi grupy otaczających go jednostek urbanistycznych,
- wkomponowanie ośrodka w otoczenie, w tym powiązanie ciągami pieszymi z systemem przestrzeni publicznych jednostki lub jednostek, na których terytorium lub w pobliżu których terytoriów jest położony, a także z terenami zieleni w otoczeniu;
- powiązanie trasami pieszymi i rowerowymi z sąsiednimi ośrodkami usługowymi.

Ośrodki wyspecjalizowane o szczególnym znaczeniu dla miasta a także pełniące funkcję metropolitalną, to m.in.:

- a) Kompleks Hali Stulecia i Ogrodu Zoologicznego – w zakresie kultury i rekreacji,
- b) Kompleks Stadionu Miejskiego – w zakresie rekreacji, kultury i handlu detalicznego,
- c) kompleksy obiektów opieki zdrowotnej w rejonie kampusu Uniwersytetu Medycznego przy ul. Borowskiej oraz w rejonie skrzyżowania ul. Kosmonautów z ul. Gen. Augusta Emila Fieldorfa.

### 3. Ośrodek centralny

Należy kontynuować kształtowanie centrum miasta w formie nakładających się na siebie sieci obiektów należących do różnych rodzajów działalności, scalonych z zabudową mieszkaniową i biurową. Jako istotną wartość traktuje się przecięcia tych sieci ze sobą, w których tworzy się specyficzny zbiór obiektów o rozmaitych funkcjach, niepowtarzalny nastrój i klimat. Obok sieci obiektów kultury, gastronomii, handlu detalicznego, rozrywki, administracji, finansów, obsługi firm i hoteli, wspierać trzeba obecność innego rodzaju obiektów, które wzmocnią wielofunkcyjność ośrodka.

Poza tym najważniejsze zasady kształtowania ośrodka centralnego to:

- zapewnienie łatwej dostępności do każdej części centrum miasta ze wszystkich kierunków,
- zapewnienie możliwości łatwego poruszania się po obszarze centrum komunikacją zbiorową, pieszo i rowerem – stanowi to wsparcie tych, którzy poruszają się po centrum bez użycia samochodu oraz zwiększa dostępność i tym samym ekonomiczną opłacalność działania lokali usługowych,
- utrzymanie gęstego systemu pasaży i przejść pozwalających na poruszanie się we wszystkich kierunkach najkrótszymi trasami,
- polepszenie warunków zamieszkiwania, które ograniczać ma odpływ ludności,
- dalsze polepszanie jakości przestrzeni publicznych,
- aktywizacja części centrum leżącej poza sieciami obiektów usługowych opisanych w uwarunkowaniach,
- dążenie do zachowania oferty przestrzeni biurowych dla obsługi przedsiębiorstw,
- zapewnienie powiązań z terenami otaczającymi centrum miasta przez ciągłość przestrzeni publicznych.

Planuje się rozbudowę tkanki miejskiej wzbogacającej ośrodek centralny w następujących rejonach: placu Społecznego, wzdłuż ul. Powstańców Śląskich, w rejonie dworca kolejowego Wrocław Świebodzki, pl. Jana Pawła II oraz na Kępie Mieszcząńskiej.

Ośrodki usługowe wszystkich typów trzeba kształtować w taki sposób, aby były nie tylko miejscem wygodnego zaspokojenia potrzeb, ale żeby stanowiły tło do rozwoju życia społecznego.

Służyć ma temu odpowiednia skala, przenikanie przestrzeni publicznych z półprywatnymi, wyposażenie w zieleni, indywidualna tożsamość ośrodka.

### 1.5 Tereny zieleni

System pasm zieleni został opisany w podrozdziale 1.1. Pasma stanowiąc mają istotną część struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Kompleks zieleni w strefie ochrony ujęcia wody pitnej, znaczna część dawnych osobowickich pól irygacyjnych oraz lasy wymienione w uwarunkowaniach, a także znaczna część kompleksu ogrodów działkowych w rejonie ul. Klecińskiej stanowiąc mają największe zajmowane przez niego połacie. Parki Szczytnicki, Zachodni, Wschodni, Południowy, Grabiszyński oraz Tysiąclecia a także kompleks parkowo leśny na północ od ul. Kosmonautów mają pełnić rolę miejsc węzłowych systemu.

Najważniejsze zasady kształtowania systemu terenów zieleni to:

- wypełnienie wszystkich terenów należących do systemu intensywnymi formami zieleni pełniąc funkcje rekreacyjne, klimatyczne, ochronne i krajobrazowe, przede wszystkim parkami, lasami, łąkami rekreacyjnymi, terenami sportowymi,
- objęcie skuteczną ochroną terenów cennych pod względem przyrodniczym,
- ograniczenie zabudowy do tej, która służy rekreacji, sportowi i gastronomii,
- ograniczanie funkcji rolnej terenów do form rolnictwa o charakterze miejskim,
- zapewnienie możliwości poruszania się pieszo, rowerem lub drogą wodną wzdłuż planowanych pasm zieleni,
- zapewnienie dojazdów pieszych i ścieżek rowerowych umożliwiających mieszkańcom poszczególnych części miasta łatwe dotarcie do pasm zieleni,
- potraktowanie rzek, strumieni, cieków i innych akwenów wodnych, w miarę możliwości poddanych renaturalizacji, jako centralnych elementów zagospodarowania pasm zieleni,
- wykorzystanie pasm zieleni do retencji wód deszczowych i roztopowych.

## Rozdział 2. PRZEZNACZENIE TERENÓW - DEFINICJE

### 2.1 Klasy i rodzaje przeznaczenia terenu

#### 1. Klasy przeznaczenia terenu

W Studium ustala się następujące klasy przeznaczenia terenu:

- a) mieszkalnictwo,
- b) usługi powszechne 1,
- c) usługi powszechne 2,
- d) usługi wielkomiejskie,
- e) nauka,
- f) usługi techniczne,
- g) przemysł i logistyka,
- h) zieleni,
- i) usługi publiczne,
- j) wojsko,
- k) rolnictwo,
- l) infrastruktura,
- m) infrastruktura specjalna.

#### 2. Rodzaje przeznaczenia terenu w klasach przeznaczenia terenu

Ustalono klasy przeznaczenia terenu obejmują następujące rodzaje przeznaczeń:

- a) mieszkalnictwo - zabudowa mieszkaniowa;

- b) usługi powszechne 1:
  - handel detaliczny,
  - rozrywka,
  - upowszechnianie kultury,
  - obiekty sakralne,
  - biura i pracownie,
  - produkcja drobna i usługi drobne,
  - obsługa pojazdów i jednostek,
  - opieka nad dzieckiem,
  - usługi zdrowia,
  - pomoc społeczna,
  - edukacja,
  - mieszkania towarzyszące,
  - zabudowa zamieszkiwania zbiorowego i wspólnot religijnych;
- c) usługi powszechne 2:
  - gastronomia,
  - obiekty hotelowe,
  - kryte urządzenia sportowe;
- d) usługi wielkomiejskie:
  - widowiskowe obiekty kultury,
  - obiekty kongresowe i konferencyjne,
  - obiekty wystawienniczo-targowe,
  - parki rozrywki;
- e) nauka:
  - uczelnie wyższe,
  - obiekty naukowe i badawcze;
- f) usługi techniczne - naprawa pojazdów i jednostek;
- g) przemysł i logistyka:
  - produkcja,
  - górnictwo i kopalnictwo,
  - wytwarzanie i przechowywanie gazu,
  - bazy budowlane i sprzętowe,
  - magazyny,
  - handel hurtowy,
  - giełdy towarowe,
  - bazy logistyczne i transportowe,
  - bazy kurierskie i wysyłkowe;
- h) zieleń:
  - łąki,
  - lasy,
  - zieleń parkowo-leśna,
  - zieleń miejska,
  - wody powierzchniowe,
  - ogrody działkowe,
  - cmentarze,
  - terenowe urządzenia sportowe,
  - kempingi i pola biwakowe,
  - polany rekreacyjne,
  - ogrody tematyczne;
- i) usługi publiczne:
  - policja i służby ochrony,
  - straż pożarna,

- obrona cywilna,
- krematoria i kostnice,
- obiekty penitencyjne,
- schroniska dla zwierząt;
- j) wojsko - wojsko;
- k) rolnictwo:
  - uprawy polowe i sady,
  - chów i hodowla;
- l) infrastruktura:
  - pasażerskie porty, przystanie i mariny,
  - lądowiska,
  - dworce kolejowe,
  - dworce autobusowe,
  - linie kolejowe,
  - stacje i przystanki kolejowe,
  - bocznice kolejowe,
  - ulice,
  - drogi wewnętrzne,
  - place,
  - zintegrowane węzły przesiadkowe,
  - ciągi piesze,
  - ciągi pieszo-rowerowe,
  - pętle i zajezdnie transportu publicznego,
  - obiekty do parkowania pojazdów,
  - główne punkty zasilania w energię elektryczną,
  - stacje transformatorowe,
  - stacje gazowe,
  - infrastruktura wodociągowa,
  - infrastruktura kanalizacyjna,
  - wytwarzanie energii elektrycznej i ciepłej,
  - oczyszczalnie ścieków,
  - budowle przeciwpowodziowe,
  - zbiórka odpadów,
  - pobór i uzdatnianie wody;
- m) infrastruktura specjalna:
  - porty rzeczne,
  - lotniska,
  - obiekty unieszkodliwiania odpadów,
  - składowiska odpadów,
  - sortownie odpadów.

## 2.2 Obszary przeznaczeń

### 1. Dopuszczone klasy przeznaczenia terenu na obszarach przeznaczeń

Wyznacza się obszary przeznaczeń przedstawione na rys. nr 6 Studium, na których dopuszczone są wyłącznie następujące klasy przeznaczenia terenu:

- a) obszary mieszkaniowe, oznaczone symbolem M, z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego podrozdziału:
  - mieszkalnictwo,
  - usługi powszechne 1,
  - usługi powszechne 2,
  - nauka,



- infrastruktura,
  - zieleni;
- b) obszary mieszkaniowo-usługowe, oznaczone symbolem MU:
- mieszkalnictwo,
  - usługi powszechne 1,
  - usługi powszechne 2,
  - usługi wielkomiejskie,
  - usługi publiczne,
  - nauka,
  - infrastruktura,
  - zieleni;
- c) obszary usługowe, oznaczone symbolem U:
- usługi powszechne 1,
  - usługi powszechne 2,
  - usługi wielkomiejskie,
  - usługi publiczne,
  - usługi techniczne,
  - nauka,
  - infrastruktura,
  - zieleni;
- d) obszary przemysłowe, oznaczone symbolem AG:
- usługi powszechne 1,
  - usługi powszechne 2,
  - usługi wielkomiejskie,
  - usługi publiczne,
  - usługi techniczne,
  - przemysł i logistyka,
  - nauka,
  - infrastruktura,
  - infrastruktura specjalna,
  - zieleni;
- e) obszary zieleni 1, oznaczone symbolem Z1:
- zieleni,
  - rolnictwo,
  - nauka,
  - infrastruktura,
  - infrastruktura specjalna;
- f) obszary zieleni 2, oznaczone symbolem Z2:
- zieleni,
  - usługi powszechne 2,
  - nauka,
  - infrastruktura,
  - infrastruktura specjalna;
- g) obszary specjalne, oznaczone symbolem IS:
- infrastruktura specjalna,
  - usługi powszechne 1,
  - usługi powszechne 2,
  - usługi wielkomiejskie,
  - usługi publiczne,
  - usługi techniczne,
  - nauka,
  - przemysł i logistyka,

- infrastruktura,
  - zieleni;
- h) obszary wojskowe, oznaczone symbolem W:
- wojsko,
  - infrastruktura,
  - infrastruktura specjalna.

## 2. Klasy przeznaczenia terenu na obszarach mieszkaniowych M

Przyjmuje się, że na obszarach mieszkaniowych M dominującą klasą przeznaczenia jest mieszkalnictwo, co należy rozumieć jako możliwość wprowadzenia na części obszaru pozostałych klas przeznaczenia terenu jako uzupełniających, pod warunkiem zachowania mieszkaniowego charakteru całego obszaru.

### 2.3 Odstępstwa i ograniczenia w obszarach przeznaczeń

Ustala się:

- a) na obszarach dotychczasowo zagospodarowanych niezgodnie z przeznaczeniami dopuszczonymi w danym obszarze przeznaczeń, o których mowa w podrozdziale 2.2 ust. 1, dopuszcza się dodatkowo takie rodzaje przeznaczeń, które odpowiadają temu zagospodarowaniu,
- b) na obszarach, na których w planach miejscowych obowiązujących w dniu wejścia w życie Studium, wymienionych w załączniku do uchwały w sprawie uchwalenia Studium, określone są przeznaczenia niezgodne z dopuszczonymi w danym obszarze przeznaczeń, o których mowa w podrozdziale 2.2, ust. 1, dopuszcza się dodatkowo takie rodzaje przeznaczeń,
- c) że obszarowe formy zieleni wypoczynkowej, wyznaczone na rys. nr 6 Studium stanowią tereny specjalnego zagospodarowania zielenią, której towarzyszyć mogą wyłącznie drobne obiekty gastronomiczne, o powierzchni zabudowy nie większej niż 200 m<sup>2</sup> i o ile ich powierzchnia zabudowy nie przekracza 3% powierzchni terenu specjalnego zagospodarowania.

## Rozdział 3. PARAMETRY I WSKAŹNIKI URBANISTYCZNE

### 3.1 Grupy obszarów wskaźnikowych

W Studium ustala się następujące grupy obszarów wskaźnikowych:

- płaszcz wysokościowy – grupa określająca maksymalną dopuszczalną wysokość nowoprojektowanej zabudowy,
- powierzchnia zabudowy – grupa określająca dopuszczalny procent udziału powierzchni zabudowy w działce budowlanej,
- powierzchnia terenu biologicznie czynnego – grupa określająca minimalny dopuszczalny procent udziału powierzchni terenu biologicznie czynnego w działce budowlanej.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego należy każdorazowo określić wartości parametrów i wskaźników urbanistycznych dotyczące wysokości zabudowy, powierzchni zabudowy i powierzchni terenu biologicznie czynnego. Wartości tych parametrów i wskaźników określone poniżej są wytycznymi przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W przypadku, gdy w tabeli w miejscu wartości wskaźnika określono ich wielkość, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego określa się je zgodnie z wytycznymi. W przypadku, gdy Studium wartości tej się nie określa i w miejscu wartości wskaźnika występuje zwrot „w mpzp” określenie jego wielkości odbywa się indywidualnie na poziomie planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego. Występowanie w miejscu wskaźnika zwrotu „nie dotyczy”

oznacza, że w Studium nie jest dopuszczona dana klasa przeznaczenia terenu. Występowanie w miejscu wskaźnika zwrotu „nie ustala się” odnosi się do terenów zamkniętych.

#### 1. Grupa obszarów wskaźnikowych – Płaszczyzn wysokościowy

W celu kształtowania zagospodarowania przestrzennego harmonijnego pod względem gabarytu zabudowy wyznacza się obszary wskaźnikowe oznaczone symbolem **W**, określające obowiązujące maksymalne wysokości dopuszczone dla nowej zabudowy, wskazane w tabeli poniżej. Zasięg przestrzenny obszarów wskaźnikowych przedstawiono na rys. nr 7A Studium.

WARTOŚĆ WSKAŹNIKA [m n.p.t.]	
Symbol obszaru wskaźnikowego	Wszystkie dopuszczone w obszarze klasy przeznaczenia
W1	do 25 m (55m*)
W2	do 40 m
W3	do 25 m
W4	do 18 m
W5	do 12 m
W0	w mpzp

\* Zgodnie z ustaleniami dla śródmiejskiej strefy podwyższenia wysokości zabudowy do 55 m (pkt. 2).

Dla określenia granic poszczególnych obszarów posłużono się analizą wysokości istniejącej zabudowy i planowanych inwestycji, wyznaczonych w planach miejscowych oraz nowych przewidywanych w Studium. Kierowano się przeważającymi w poszczególnych obszarach gabarytami zabudowy, stanowiącymi ponad 70% wysokości wszystkich budynków na danym obszarze. Wskazane ograniczenia kształtowania wysokości zabudowy nie dotyczą: wież obiektów sakralnych, krytych i terenowych urządzeń sportowych, obiektów zabytkowych, obiektów infrastruktury technicznej i drogowej, w tym należących do klasy przeznaczenia infrastruktura i infrastruktura specjalna. Dla planowanych obiektów sakralnych oraz sportowych i rekreacyjnych, których planowana wysokość przewyższa maksymalną dopuszczalną, wyznaczoną w Studium, wysokość na danym obszarze, należy przeanalizować zasadność tego przewyższenia w koncepcjach urbanistycznych i analizach przestrzennych wykonanych dla potrzeb sporządzania planów miejscowych.

W ramach wskazanych obszarów możliwych zakresów wysokości zabudowy dopuszcza się rozwój zabudowy o wysokości nieprzekraczającej maksymalnej wartości określonej na danym obszarze. W każdym przedziale wysokości obowiązuje wymóg harmonijnego kształtowania zabudowy, opartego na uszanowaniu sąsiedztwa i wzajemnego dostosowania się do potrzeb kompozycyjnych, przestrzennych i społecznych. Należy dążyć przy tym do kształtowania dominant kompozycyjnych oraz podwyższeń, wyniesień zabudowy w obszarach i miejscach uzasadnionych kompozycyjnie oraz urbanistycznie, np.: dla podkreślenia miejsc szczególnie ważnych, węzłowych, w miejscach sytuowania bram, wzdłuż ważnych ciągów komunikacyjnych, na zamknięciu osi widokowych oraz w obszarach makroelementów kompozycyjnych. Najwyższa zabudowa powinna być lokalizowana dla uwydatnienia, wzmocnienia układów kompozycyjnych, w celu zaakcentowania położenia i znaczenia głównych elementów tworzących kompozycję. Każdorazowo przy wyznaczaniu wysokości nowej zabudowy należy uwzględnić określone w polityce kompozycyjnej: istniejące dominanty, widoki chronione, osie widokowe i rozwinięcia widokowe. Realizacja nowej zabudowy nie powinna przesłaniać widoków i cennych obiektów kształtujących kompozycję przestrzenną miasta. Nową zabudowę należy kształtować podkreślając oraz eksponując istniejące i nowe wartościowe widoki i rozwinięcia widokowe. Przy wytyczaniu wysokości zabudowy należy uwzględnić również określone w polityce kompozycyjnej makroelementy: ważne korytarze drogowe, korytarze kolejowe i

korytarze rzek, traktowane jako istotne makrowęzła w strukturze miasta. Planuje się harmonijne obudowywanie makrowęzła oraz dążenie do kształtowania ich uporządkowanego, reprezentacyjnego wizerunku, podkreślającego ich ważne znaczenie kompozycyjne. Należy dążyć do podkreślenia rangi makrowęzła w stosunku do przylegających do nich terenów m.in. poprzez budowanie uzasadnionych pojedynczych dominant lub wyniesień zespołów zabudowy, spójnych z otoczeniem i tworzących proporcjonalne całości urbanistyczne pod względem sylwety i układu budynków, a jednocześnie stanowiących harmonijną obudowę makrowęzła, wyeksponowaną w stronę korytarzy.

#### 1) Strefy styków obszarów o różnych przedziałach wysokości zabudowy

Specjalnego kształtowania w zakresie wysokości zabudowy wymagają strefy styków obszarów o różnych przedziałach wysokości, wskazane na rys. nr 7A Studium. Należy dążyć do dostosowania zabudowy pod względem gabarytu i wysokości po obu stronach strefy poprzez dopasowanie sylwety zabudowy odpowiednio do kontekstu urbanistycznego oraz względów kompozycyjnych. Należy przy tym kierować się zasadą uszanowania potrzeb przestrzennych i społecznych zlokalizowanych po stronie obszaru niższej wysokości zabudowy. Dopuszcza się jednak, aby w szczególnie uzasadnionych przypadkach, po stronie obszaru niższej zabudowy podnieść wysokość zabudowy dostosowując ją do wymiarów budynków po drugiej stronie, przekraczając dopuszczoną maksymalną wysokość zabudowy w tym obszarze. W takich sytuacjach, nową zabudowę przewyższającą maksymalną wysokość dopuszczoną na tym obszarze, należy wyznaczać dążąc do minimalizowania istniejących oraz unikania nowych konfliktów przestrzennych i społecznych.

#### 2) Przekroczenie wskazanych zakresów wysokości zabudowy

Oprócz szczególnych sytuacji przekraczania wysokości zabudowy w strefach styków obszarów o różnych przedziałach wysokości, dopuszcza się również przekroczenie wyznaczonej wysokości zabudowy w granicach śródmiejskiej strefy podwyższenia wysokości zabudowy do 55 m, przedstawionej graficznie na rys. nr 7A Studium.

Przekroczenie wysokości zabudowy w śródmiejskiej strefie podwyższenia wysokości zabudowy do 55 m dopuszcza się w przypadkach uzasadnionej potrzeby realizacji mocniejszej dominanty czy wyraźniejszego podwyższenia zabudowy, w sytuacjach podyktowanych względami kompozycyjnymi i przestrzennymi, np.: dla podkreślenia miejsc szczególnie ważnych, węzłowych, w miejscach sytuowania bram, wzdłuż ważnych ciągów komunikacyjnych, na zamknięciu osi widokowych oraz w obszarach makroelementów kompozycyjnych.

#### 3) Budynki wysokościowe

W ramach kierunków kształtowania wysokości zabudowy w mieście wyznacza się rejon, w których dopuszcza się sytuowanie budynków wysokościowych o wysokości powyżej 55 m. Rejon ten został wskazany na rys. nr 7A Studium i dotyczy następujących obszarów:

- a) rejonu Centrum Południowego,
- b) rejonu Placu Społecznego,
- c) rejonu Osi Grunwaldzkiej w sąsiedztwie mostu Szczytnickiego,
- d) rejonu Stadionu Miejskiego.

W wymienionych rejonach planuje się realizację budynków wysokościowych o wysokości powyżej 55 m, kształtowanych jako element większych założeń i całości urbanistycznych. Należy dążyć do kreowania we wskazanych obszarach skończonych zespołów zabudowy, stanowiących kompleksowe układy kompozycyjne, w tym również pod względem wysokości. Należy dążyć do lokalizacji budynków o wysokości powyżej 55 m w oparciu o ustalenia planu miejscowego. Należy dążyć do tego, aby granice planu miejscowego obejmowały większy obszar niż teren inwestycji związanej z realizacją zabudowy o wysokości powyżej 55 m.

## 2. Grupa obszarów wskaźnikowych – Powierzchnia zabudowy

W celu kształtowania zagospodarowania przestrzennego harmonijnego pod względem powierzchni nieruchomości zajętej przez budynki wyznacza się obszary wskaźnikowe oznaczone symbolem **P**, na których należy dążyć do nieprzekraczania maksymalnego procentowego udziału powierzchni zabudowy w działce budowlanej, wskazanego w tabeli poniżej. Zasięg przestrzenny obszarów wskaźnikowych przedstawiono na rys. nr 7B Studium.

Symbol obszaru wskaźnikowego	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA DLA KLAS PRZEZNACZENIA [%]				
	Mieszkalnictwo				Pozostałe dopuszczone klasy
	Zabudowa jednorodzinna wolnostojąca	Zabudowa jednorodzinna bliźniacza	Zabudowa jednorodzinna szeregowa	Zabudowa wielorodzinna	
P1	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	70	w mpzp
P2	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	60	w mpzp
P3	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	50	w mpzp
P4	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	40	w mpzp
P5	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	30	w mpzp
P6	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	25	w mpzp
P7	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	20	w mpzp
P8	25	35	50	60	w mpzp
P9	25	35	50	35	w mpzp
P10	20	30	50	35	w mpzp
P11	18	25	40	25	w mpzp
P12	10	15	nie dotyczy	25	w mpzp
P13	25	30	nie dotyczy	nie dotyczy	w mpzp
P14	20	30	50	nie dotyczy	w mpzp
P15	20	25	nie dotyczy	nie dotyczy	w mpzp
P16	10	15	nie dotyczy	nie dotyczy	w mpzp
P17	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	w mpzp
P0	nie ustala się	nie ustala się	nie ustala się	nie ustala się	nie ustala się

Dla określenia granic poszczególnych obszarów posłużono się analizą powierzchni zajętej przez istniejącą zabudowę i przez planowane inwestycje, wyznaczone w planach miejscowych oraz przewidywane w Studium.

### 3. Grupa obszarów wskaźnikowych – Powierzchnia terenu biologicznie czynnego

W celu kształtowania zagospodarowania przestrzennego harmonijnego pod względem powierzchni terenu biologicznie czynnego wyznacza się obszary wskaźnikowe oznaczone symbolem **B**, na których należy dążyć do osiągnięcia minimalnych procentów udziału powierzchni terenu biologicznie czynnego w działce budowlanej, wskazanych w tabeli poniżej. Zasięg przestrzenny obszarów wskaźnikowych przedstawiono na rys. nr 7C Studium.

Symbol obszaru wskaźnikowego	Wartość wskaźnika dla klas przeznaczenia [%]		
	Mieszkalnictwo	Zieleń	Pozostałe dopuszczone klasy
B1	25	w mpzp	15
B2	40	w mpzp	15
B3	40	w mpzp	20
B4	50	w mpzp	35
B5	35	w mpzp	20
B6	45	w mpzp	20
B7	nie dotyczy	w mpzp	20
B8	nie dotyczy	w mpzp	15
B9	nie dotyczy	90	80

B10	nie dotyczy	50	50
B11	nie dotyczy	100	100
B12	25	w mpzp	w mpzp
B0	nie ustala się	nie ustala się	nie ustala się

Dla określenia granic poszczególnych obszarów posłużono się analizą powierzchni terenu biologicznie czynnego dla istniejącej zabudowy i dla planowanych inwestycji, wyznaczonych w planach miejscowych oraz przewidywanych w Studium.

### 3.2 Odstępstwa od ustalonych parametrów i wskaźników urbanistycznych

Ustala się:

- w odniesieniu do budynków i budowli istniejących lub objętych ostateczną decyzją o pozwoleniu na budowę przed dniem wejścia w życie Studium, których parametry są niezgodne z zasadami i wskaźnikami ustalonymi w podrozdziale 3.1 niniejszego rozdziału dopuszcza się zasady i wskaźniki odpowiadające tym parametrom,
- na obszarach, na których w planach miejscowych obowiązujących w dniu wejścia w życie Studium określone są zasady i wskaźniki niezgodne z zasadami i wskaźnikami ustalonymi w podrozdziale 3.1 niniejszego rozdziału, dopuszcza się zasady i wskaźniki odpowiadające zasadom i wskaźnikom określonym w planie miejscowym.

## Rozdział 4. POLITYKA ZAMIESZKIWANIA

*„Twój dom może Ci zastąpić cały świat.*

*Cały świat nigdy nie zastąpi Ci domu.”*

*Blaise Pascal*

### 4.1 Wstęp i diagnoza stanu istniejącego

Struktura zamieszkiwania we Wrocławiu jest wynikiem wielu czynników, które są nawarstwieniem uwarunkowań historycznych jak i tendencji rozwojowej mieszkalnictwa oraz preferencji mieszkańców w ostatnich latach.

Cechą charakterystyczną terenów mieszkaniowych we Wrocławiu jest ich wyraźna fragmentacja. Wyjątkiem od tej reguły są obszary w centrum oraz położone od niego na południe. Taki układ tworzy swego rodzaju archipelag mieszkaniowy Wrocławia, w którym „wyspami” są osiedla mieszkaniowe, otoczone z różnych stron terenami zieleni lub dolinami rzeczny. Istniejąca struktura daje podstawę do myślenia o możliwościach dopełniania jej i rozwoju, zgodnie z ideą zwartości miasta. Zabudowa mieszkaniowa we Wrocławiu jest różnorodna pod kątem typów, form zabudowy, wieku i charakteru. Występują osiedla z wyodrębnioną strukturą zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej, ale i wiele jest łączących obydwa rodzaje. Różnorodność charakteryzująca układy przestrzenne kształtowana jest przez: obszary zabudowy śródmiejskiej kwartałowej oraz blokowej, osiedla kameralne wyróżniające się harmonią i kompletnością, osiedla wielorodzinne z lat 70. i 80. ubiegłego wieku, jak i te powstałe po 1990 roku oraz osiedla jednorodzinne. Wiele z cech szczególnych tych obszarów wynika ze struktury ukształtowanej na bazie dawnych miasteczek i wsi.

Zwarte tereny mieszkaniowe we Wrocławiu koncentrują się w rejonie ograniczonym: od północy linią kolejową przebiegającą na północ od Karłowic, od wschodu Odrą i Oławą, od południa obwodową linią kolejową łączącą wylot kolejowy w kierunku Opola i Poznania, od zachodu AOW i osi ulicy Kosmonautów. W ostatnich latach w strukturze miasta zaczęły wyróżniać się obszary o dużej dynamice rozwoju zabudowy mieszkaniowej. W stosunku do wielu, które są w fazie

powstawania zauważalna jest potrzeba wzmocnienia ich wyposażenia w usługi podstawowe oraz poprawy dostępności komunikacyjnej.

Duże znaczenie dla rozwoju osiedli mieszkaniowych, ich zwartości, zaawansowania rozwoju przestrzennego tożsamości mieszkańców, mają etapy ekspansji terytorialnej związane z rozrostem miasta i zmianą granic administracyjnych. Na tym tle wyróżnia się zwarte centrum, gdzie do granic dawnych fortyfikacji przyłączone zostały w XIX w. i początku XX w. kolejne obszary. Kolejna duża zmiana nastąpiła w okresie międzywojennym i odnosiła się między innymi do idei osiedli-ogrodów. Obecny kształt miasta nadany został po II Wojnie Światowej w latach 50. oraz 70. XX w. Wówczas dołączone zostały okoliczne miejscowości, co znacząco powiększyło ogólną powierzchnię Wrocławia. Obszary te nadal zamieszkuje wiele osób pamiętających poprzedni podział administracyjny, co jest elementem wpływającym na odmienną poczucie utożsamiania się z miejscem życia w porównaniu do mieszkańców obszarów położonych bliżej centrum.

Różnorodność typów zamieszkiwania i ich układ przestrzenny niesie za sobą wiele walorów i potencjał dla dalszego rozwoju, ale także indywidualne problemy społeczno-przestrzenne poszczególnych obszarów. Wiąże się z tym potrzeba działań na rzecz poprawy więzi sąsiedzkich i wzmacniania tożsamości z własnym miejscem zamieszkania. W związku z powyższym polityka zamieszkiwania, poza kontekstem przestrzennym, powinna uwzględniać również ważny aspekt społeczny, odnosząc się do sposobu i jakości życia mieszkańców.

Jednym z działań podejmowanych we Wrocławiu na rzecz rozwoju zabudowy mieszkaniowej był Program mieszkaniowy. Intensywne przemiany ekonomiczne i gospodarcze, mające miejsce we Wrocławiu w ostatnich dziesięciu latach, spowodowały wzrost zapotrzebowania na nowe tereny pod budownictwo mieszkaniowe. Reagując na tę sytuację podjęte zostały prace mające na celu przygotowanie szerokiej i urozmaiconej oferty terenów dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej. Zamierzeniem przedsięwzięcia było uruchomienie atrakcyjnych terenów pod taką funkcję w różnych rejonach miasta. Oferty objęły zarówno tereny stanowiące własność gminy jak i tereny będące we władaniu innych podmiotów. Efektem programu jest wpływ na dynamikę rozwoju inwestycji mieszkaniowych, w szczególności w tzw. obszarach rozwoju. Niezależnie od Programu mieszkaniowego, w mieście od wielu lat prowadzony jest Lokalny Program Rewitalizacji, który wskazuje kompleksowe i interdyscyplinarne działania w obszarze istniejącej tkanki mieszkaniowej.

Wrocław jest od wielu lat w czołówce miast regionu i kraju, jeśli chodzi o liczbę oddawanych do użytku lokali mieszkalnych, głównie wielorodzinnych. Ilości powinna jednak towarzyszyć różnorodność typów zabudowy i szczególne wsparcie rozwoju budownictwa jednorodzinnego, które równoważyłoby dysproporcję przyrostu w ostatnich latach nowych domów w stosunku do nowych mieszkań. Tendencja dynamicznego zwiększania się zasobu nowych lokali w budynekach wielorodzinnych wynika z trendów rynku mieszkaniowego oraz potrzeb i możliwości finansowych mieszkańców, gdzie wysoka cena gruntów dodatkowo ogranicza grupę odbiorców, dla których budownictwo indywidualne pozostaje dostępne. Konsekwencją tego jest między innymi migracja części mieszkańców Wrocławia do gmin sąsiednich, w których niższe ceny nieruchomości pozwalają zamieszkać we własnym domu. Ceną są jednak codzienne dojazdy do Wrocławia, uboga oferta usługowa oraz ograniczony dostęp do komunikacji zbiorowej i sieci infrastruktury technicznej. Zjawisko suburbanizacji jest procesem naturalnym, ale od zabiegów miasta na rzecz podnoszenia jakości zamieszkiwania oraz dostępności do usług i zieleni zależy prawdopodobieństwo wystąpienia pożądanego zjawiska reurbanizacji, czyli powrotu do miasta. Jednym ze sposobów wspierania budownictwa jednorodzinnego we Wrocławiu może być poszerzenie dostępnej oferty o nieruchomości o niedużych powierzchniach działek, pozwalających na wznoszenie niewielkich domów jednorodzinnych. Działanie takie powinno być poparte kreowaniem zwartych zespołów jednorodzinnych, oferujących wspólne przestrzenie zieleni, integrujące mieszkańców, gwarantujące codzienny wypoczynek oraz powiązanych z podstawowym systemem zieleni.

Istotna jest również potrzeba dywersyfikacji podmiotów realizujących inwestycje mieszkaniowe. Obecnie zdecydowaną przewagę mają podmioty realizujące inwestycje w systemie deweloperskim. O ile ma to często pozytywny wpływ na kompleksowość rozwoju nowych terenów mieszkaniowych, to powinno się dążyć do większego udziału komunalnego budownictwa

czynszowego, kooperatyw mieszkaniowych a także spółdzielni mieszkaniowych czy operatorów mieszkań na wynajem. Dzięki temu rynek mieszkaniowy, stopniowo stający się już obecnie rynkiem klienta-mieszkańca, będzie charakteryzował się większą swobodą wyboru.

Na popyt i podaż oferty zamieszkiwania we Wrocławiu wpływ mają również zjawiska migracji o zasięgu większym niż z obszarem podmiejskim. Kształtują ją także przyjezdni z innych krajów, wrocławianie wyjeżdżający za granicę oraz wymiana mieszkańców z innymi miastami i regionami Polski. Popularność Wrocławia jako miejsca do mieszkania wiąże się często z ważnymi etapami życia człowieka – bycia studentem, zawierania nowych znajomości, absolwenta podejmującego pierwszą pracę, młodego rodzica, stabilizacji finansowej czy osiągnięcia wieku seniora. Uwzględnienie odmiennych potrzeb każdej z tych grup powinno oznaczać między innymi odpowiednio szeroką ofertę mieszkaniową, która wraz z upływem czasu sprzyjać będzie migracjom wewnątrzmiastowym i pozostaniu mieszkańcem Wrocławia zamiast jego opuszczenia na rzecz przedmieść.

Sprostanie wyzwaniom w zakresie zamieszkiwania to działanie w skali całego miasta, ale wykraczające poza ramy urbanistyki i architektury, nastawione na zaspokajanie potrzeb mieszkańców, sprzyjanie wzajemnej integracji, budowanie tożsamości i zarządzanie lokalnej przestrzeni, by definiowała preferowany styl życia.

#### 4.2 Cele polityki przestrzennej

Na cele polityki mieszkaniowej należy patrzeć z różnych perspektyw: mieszkańca, osób znajdujących się w danej przestrzeni, podmiotów realizujących inwestycje mieszkaniowe, ich klientów oraz osób spoza Wrocławia. Cele polityki przestrzennej określają najistotniejsze elementy spośród przytoczonych perspektyw.

W ramach polityki zamieszkiwania wyznacza się następujące cele ogólnomiejskie:

- wykreowanie różnorodnej oferty mieszkaniowej zaspokajającej potrzeby mieszkaniowe dla obecnych i przyszłych mieszkańców Wrocławia,
- podkreślenie indywidualnych cech i tożsamości zespołów mieszkaniowych,
- kreowanie kompletnych zespołów mieszkaniowych, co wzmacnia zwartość struktury miasta i zwiększa możliwości pełnego wyposażenia,
- różnicowanie typów podmiotów realizujących inwestycje mieszkaniowe (takich jak podmioty publiczne: TBS-y, realizujące budownictwo czynszowe, komunalne oraz podmioty komercyjne, jak: deweloperzy, spółdzielnie mieszkaniowe, operatorzy apartamentów na wynajem, kooperatywy mieszkaniowe),
- wykreowanie oferty stanowiącej odpowiedź na migracje za miasto,
- rewaloryzacja istniejących zespołów mieszkaniowych poprzez podwyższenie standardu zabudowy i ich wyposażenia oraz przekształcenia obszarów o innych funkcjach poprzez wprowadzenie na nich funkcji mieszkaniowej lub mieszkaniowo-usługowej,
- poprawa wizerunku miasta poprzez jego promocję, jako miejsca dobrego do zamieszkania.

#### 4.3 Polityka ogólnomiejska

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

Zamieszkiwanie we Wrocławiu charakteryzuje się różnorodnością skali, form zabudowy, krajobrazu i lokalizacji terenów mieszkaniowych. Unikatową cechą miasta jest szeroki wybór między zabudową nowoczesną, a osadzoną w wielokulturowej tradycji, między miejscami gwarowymi a położonymi z dala od miejskiego zgiełku, wkomponowanymi w wielkomiejskie centrum a zatopionymi w zieleni. Niezależnie od miejsca, klimat zamieszkiwania buduje również bliskość Odry i innych rzek oraz atrakcyjnych, ogólnodostępnych terenów zieleni.



Zamieszkiwanie rozumiane jako sposób życia mieszkańców Wrocławia wyróżnia ich spośród innych miast europejskich. Powoduje, że Wrocław jest wybierany na miejsce stałego zamieszkania. W skali lokalnej Wrocław składa się z archipelagu osiedli, w dużej części wyraźnie od siebie odseparowanych przestrzennie terenami o innym przeznaczeniu. Jest to szczególnie widoczne poza obszarem śródmiejskim Wrocławia. Zamieszkiwanie w skali lokalnej wiąże się nie tylko z formą budynku mieszkalnego, ale również z szeregiem innych czynników, wpływających na specyfikę miejsca i sposób funkcjonowania lokalnych społeczności. Z tego powodu polityka zamieszkiwania szczególnie mocno ogniskuje w sobie inne polityki miejskie.

Na zamieszkiwanie w poszczególnych osiedlach mają więc wpływ takie czynniki, jak:

- układ przestrzenny,
- dominująca skala zabudowy,
- dominujące formy zabudowy mieszkaniowej,
- wyposażenie i program usługowy,
- formy ośrodków usługowych i ich lokalizacja,
- tereny zieleni na osiedlu i w jego sąsiedztwie,
- przestrzenie ogólnodostępne,
- dostępność i powiązania z otoczeniem,
- tożsamość miejsca.

Łącznie powyższe czynniki budują styl zamieszkiwania w danym miejscu. Charakterystyczne cechy przywołanych czynników powtarzają się w różnych miejscach Wrocławia. Możliwe jest więc określenie typowych cech dla wrocławskich stylów zamieszkiwania i ich podział stylów na osiem grup.

Styl zamieszkiwania rozumie się jako zbiór cech wyróżniających zespół mieszkaniowy pod kątem funkcjonalnym, przestrzennym i społecznym, kształtujących relacje pomiędzy mieszkańcami a ich miejscem życia. Styl zamieszkiwania jest odpowiedzią na preferencje w zakresie układu urbanistycznego i formy zabudowy, integracji sąsiedzkiej, sposobu przemieszczania się, dostępności do usług i terenów zieleni, spędzania czasu wolnego.

#### 4.4 Polityka obszarowa

Na potrzeby stylów zamieszkiwania, wskazanych na rys. nr 8 Studium, została przeprowadzona delimitacja obszarowa, w ramach której wyszczególniono 8 stylów zamieszkiwania:

- śródmiejski,
- kameralny,
- osiedlowy,
- osiedli blokowych,
- indywidualny,
- małomiasteczkowy,
- sielski,
- mozaikowy.

Style zamieszkiwania nie wiążą się wyłącznie z kształtowaniem form zabudowy mieszkaniowej, ale również dotyczą funkcjonowania lokalnych społeczności. Z tego względu polityka zamieszkiwania ma silne powiązania z innymi sferami ogólnomiejskiej polityki przestrzennej. Każda z tych sfer odnosi się częściowo do kwestii przestrzennych, społecznych i infrastrukturalnych związanych z zamieszkiwaniem. W związku z powyższym, wiele wytycznych dotyczących zamieszkiwania znajduje się w pozostałych sferach polityki przestrzennej, w szczególności należy mieć na uwadze:

- silne relacje z polityką przestrzenną w zakresie zieleni i kształtowania środowiska przyrodniczego dla poszczególnych stylów zamieszkiwania. W polityce tej określone zostały szczegółowo zasady kształtowania zieleni zarówno w samych zespołach zabudowy, w zależności od ich formy i układu przestrzennego oraz powiązań z

systemem zieleni dominującej. Polityka w zakresie zieleni podkreśla zasadę, według której zieleń jest równoprawnym, a czasem nawet dominującym elementem struktury przestrzennej miasta,

- społeczne aspekty zamieszkiwania na osiedlach mają swoje silne odniesienie w polityce przestrzeni publicznych. Wytyczne tej polityki wskazują na potrzebę sprzyjania integracji społecznej i inicjatywom społecznym, kształtowanie poczucia wspólnoty mieszkańców oraz przywiązania do wspólnej przestrzeni i troski o nią, wzmacniania lokalnej tożsamości, urządzania przestrzeni przy uwzględnieniu walorów historycznych i tradycji. W zakresie zamieszkiwania, znaczenie ma przede wszystkim kreowanie i wzmacnianie przestrzeni lokalnych oraz lokalnych centrów w zespołach mieszkaniowych,
- kształtowanie harmonijnych zespołów mieszkaniowych oraz ich charakterystycznych układów określono szczegółowo w polityce kompozycji, gdzie kreowanie stylów zamieszkiwania jest wspierane przez wyznaczoną typologię układów kompozycyjnych osiedli,
- system ośrodków usługowo-handlowych, określono w polityce gospodarczo-usługowej. Uznaje się za istotną rolę jaką dla zamieszkiwania pełnią lokalne ośrodki usługowe. Mają one skupiać znaczną część życia lokalnych wspólnot, a poza funkcją dostarczania usług powszechnych, powinny być również miejscem rekreacji oraz budowania lokalnej tożsamości. Niezwykle ważną rolę w budowaniu tożsamości osiedlowej mieszkańców będzie mieć wspieranie kreowania i utrzymywania lokalnych targowisk.
- dobra dostępność komunikacyjna lokalnych centrów usługowych, powiązania z podstawowym układem komunikacyjnym i wewnętrzne powiązania terenów mieszkaniowych z dworcami kolejowymi stanowią ważne aspekty polityki mobilności, wpływające na jakość zamieszkiwania.

#### 1. Styl śródmiejski

Styl śródmiejski to sposób zamieszkiwania blisko centrum Wrocławia. Oznacza to obecność obiektów o różnorodnych funkcjach, w tym także wielu ogólnomiejskich. Dostępność do gęstej sieci komunikacji pieszej i rowerowej zapewnia mieszkańcom możliwość podróżowania we wszystkich kierunkach. Przeważa zamieszkiwanie w zabudowie wielorodzinnej kwartałowej i blokowej, które łączy się z możliwością korzystania z pobliskiej zieleni ogólnomiejskiej - reprezentacyjnych parków, skwerów, zieleńców, bulwarów oraz zieleni przydomowej - podwórkowej i otwartej międzyblokowej. Mieszkańcy mają blisko do obiektów, takich jak: sklepy, restauracje, kluby, pracownie rzemieślnicze, usytuowanych głównie w parterach budynków wzdłuż ulic i placów. Żyją w sąsiedztwie ważnych dla całego miasta przestrzeni publicznych oraz obiektów i zespołów zabudowy o znaczeniu historycznym, często symbolicznym dla Wrocławia.

W ramach wytycznych dla stylu śródmiejskiego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się wyłącznie jako wielorodzinną,
- b) uznaje się za dominujące formy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej:
  - w układzie kwartałowym: kamienice, bloki mieszkalne,
  - w układzie wolnostojącym: bloki mieszkalne, wille miejskie,
- c) należy dążyć do:
  - formy zabudowy, w szczególności w rejonie ulic i placów, wyróżniającej się prestiżem w zakresie rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych oraz jakości wykonania,
  - harmonizowania różnorodnych układów i typów zabudowy śródmiejskiej,
  - kształtowania śródmiejskich form ulic i placów, zdeterminowanych kształtem zabudowy bądź układami zieleni i nasyconych małą architekturą,
  - nasykania funkcjami ogólnomiejskimi, takimi jak: domy handlowe, obiekty kultury, nauki i administracji,

d) należy dążyć w miarę możliwości do:

- uzupełniania historycznych pierzei śródmiejskich kwartałów zabudowy, o ile nie jest to sprzeczne z kierunkami polityki zieleni i nie powoduje konfliktów z funkcją mieszkaniową,
- kształtowania wnętrza kwartałów zabudowy mieszkaniowej w formie skwerów oraz miejsc do rekreacji i wypoczynku, z możliwością wprowadzenia niewielkich obiektów usługowych, o ile nie jest to sprzeczne z kierunkami polityki zieleni i nie powoduje konfliktów z funkcją mieszkaniową,
- niewprowadzania układów zabudowy pierzejowej na obszarach osiedli blokowych,
- w rejonie centrum miasta nasycenia przestrzeni zabudową mieszkaniową apartamentową,
- nasycenia usługami parterów zabudowy kwartałowej,
- nasycenia obiektami usługowymi osiedli blokowych,
- zachowania układu osiedli blokowych i otwartej zieleni międzyblokowej,
- zapewnienia dostępu terenów mieszkaniowych do ogólnodostępnych parków i zieleńców, szczególnie w oparciu o system ciągów pieszych i rowerowych,
- kształtowania dostępności komunikacyjnej w oparciu o ciągi piesze, rowerowe i transport publiczny.

## 2. Styl kameralny

Styl kameralny to sposób zamieszkiwania na osiedlach powstałych według całościowych projektów w okresie międzywojennym. Mieszka się tu w niskiej zabudowie wielorodzinnej lub intensywnej jednorodzinnej. Harmonijny układ wszystkich rodzajów zabudowy zatopiony jest w zieleni, co zapewnia mieszkańcom codzienny, bezpośredni z nią kontakt. Niewielka skala oraz bogactwo alei, ogrodów, przedogródków, skwerów i zieleńców tworzą wyjątkowy klimat. Mieszkańcy mogą korzystać z różnorodnych funkcji o znaczeniu osiedlowym, które zwykle umieszczone są przy ważnych ulicach lub placach. Mieszkańcy mają możliwość wygodnego korzystania z ogólnomiejskich parków i terenów nadzecznych, znajdujących się zwykle w bezpośrednim sąsiedztwie osiedla.

W ramach wytycznych dla stylu kameralnego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się jako jednorodziną i wielorodzinną,
- b) uznaje się za dominujące formy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej:
  - w układzie kwartałowym: kamienice, bloki mieszkalne,
  - w układzie wolnostojącym: bloki mieszkalne, wille miejskie,
- c) zaleca się następujące minimalne powierzchnie działek budowlanych dla form zabudowy mieszkaniowej:
  - budynek jednorodzinny wolnostojący: 700 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie bliźniaczej: 400 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie szeregowej: 300 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie atrialnym: 270 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie gniazdowym: 300 m<sup>2</sup>,
  - willa miejska: 1200 m<sup>2</sup>,
- d) należy dążyć do:
  - ochrony historycznych oraz kompletnych układów zabudowy i obszarów zieleni,
  - utrzymania, kształtowania i doposażenia przestrzeni publicznych i półprywatnych, harmonijnego powiązania układów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej w zakresie takich parametrów jak: gabaryt, forma i intensywności zabudowy,
- e) należy dążyć w miarę możliwości do:
  - niedopuszczania dysharmonizującej zabudowy mieszkaniowej w zakresie gabarytu, wysokości, formy, typu i intensywności zabudowy,

- odtwarzania układów zabudowy w celu uzupełnienia lub dokończenia ich historycznych założeń,
- utrzymania, kreowania nowych bądź przywracania przestrzeni półprywatnych,
- uzupełniania układów mieszkaniowych jednorodzinnych wyłącznie formami zabudowy jednorodzinnej, takimi samymi jak występujące w danym układzie,
- kształtowania obszarów styku między zabudową mieszkaniową jednorodziną i wielorodzinną poprzez wprowadzanie formy zabudowy willowej, z wyjątkiem przypadków, w których odtwarzane są pierwotne układy zabudowy,
- tworzenia bogatej oferty usługowej w hierarchicznie ważnych miejscach osiedli,
- zachowania i wzmocnienia dużego nasycenia i różnorodności form zieleni, w tym w szczególności zieleni wysokiej,
- tworzenie systemu tras pieszych i rowerowych, zapewniających poprawę dostępności do systemu zieleni ogólnomiejskiej, w tym terenów otwartych i nadrzecznych.

### 3. Styl osiedlowy

Styl osiedlowy to sposób zamieszkiwania w osiedlach domów wielorodzinnych powstałych po 1990 roku, a także tych, które będą powstawały w przyszłości. Na zewnątrz budynków życie toczy się tutaj w dobrze urządzonej, półprywatnej zieleni przydomowej, a także w dostępnych dla wszystkich parkach, skwerach, placach i ulicach. W sąsiedztwie są atrakcyjne tereny sportowo-rekreacyjne. Mieszkańcy mogą korzystać z ulokowanych w parterach domów lokali handlowych, lokali gastronomicznych, gabinetów lekarskich i innych punktów usługowych. W osobnych budynkach mieszczą się większe sklepy, szkoły, przedszkola, sale sportowe. Zakupy robi się również na osiedlowym targowisku. Można wybrać się na spacer lub pojechać rowerem wzdłuż alei lub zielonego traktu, prowadzącego do pobliskich większych kompleksów leśnych, parkowych i łąkowych. Sprawną łączność z centrum i innymi częściami miasta zapewnia transport publiczny.

W ramach wytycznych dla stylu osiedlowego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się jako wielorodzinną i jednorodziną,
- b) uznaje się za dominujące formy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej:
  - w układzie kwartałowym: bloki mieszkalne,
  - w układzie wolnostojącym: bloki mieszkalne, wille miejskie,
- c) zaleca się następujące minimalne powierzchnie działek budowlanych dla form zabudowy mieszkaniowej:
  - budynek jednorodzinny wolnostojący: 450 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie bliźniaczej: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie szeregowej: 200 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie atrialnym: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie gniazdowym: 270 m<sup>2</sup>,
  - willa miejska: 1200 m<sup>2</sup>,
- d) należy dążyć do:
  - kształtowania przestrzeni publicznych i prywatnych osiedli mieszkaniowych w sposób umożliwiający ciągłość powiązań i wzajemną integrację mieszkańców w zespołach zabudowy wielorodzinnej,
  - zapewnienia dobrej dostępności terenów mieszkaniowych do komunikacji publicznej,
- e) należy dążyć w miarę możliwości do:
  - kreowania form zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej takich jak domy szeregowe, domy atrialne, domy w układzie gniazdowym,
  - tworzenia ogólnodostępnych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym placów zabaw i terenowych siłowni,
  - kształtowania lokalnych ośrodków usługowych o bogatym programie funkcjonalnym dla poszczególnych zespołów zabudowy mieszkaniowej lub wspólnych ośrodków, obsługujących jednocześnie kilka zespołów zabudowy,

- tworzenia lokalnych targowisk,
- kształtowania parterów usługowych w zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej przy głównych ulicach oraz w miejscach hierarchicznie ważnych,
- harmonizowania zielenią styków zabudowy wielorodzinnej o różnej skali i intensywności przy pomocy odpowiednio urządzonej zieleni,
- wiązania w jeden system zieleni przydomowej, publicznej z systemem podstawowym zieleni miejskiej.

#### 4. Styl osiedli blokowych

Styl osiedli blokowych to sposób zamieszkiwania w osiedlach, które powstały według całościowych projektów w latach 60., 70. i 80. XX w. Oznacza to życie w budynkach otoczonych dużymi, dostępnymi dla wszystkich, rozległymi przestrzeniami nasyconymi zielenią. W tych przestrzeniach – niepodzielonych żadnymi barierami - można korzystać zarówno z zieleni przydomowej, jak i osiedlowej, obejmującej większe zieleńce, łąki rekreacyjne, place zabaw, boiska. Mieszkańcy korzystają z bliskości usług, ulokowanych zwykle w samodzielnych obiektach położonych między blokami. Na miejscu są żłobki, przedszkola, szkoły, domy kultury, a także sklepy, lokalne targowiska i obiekty wypoczynku i sportu. Osiedla te mają dobre powiązania komunikacyjne z resztą miasta.

W ramach wytycznych dla stylu osiedli blokowych:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się wyłącznie jako wielorodzinną,
- b) należy dążyć do tego, aby dominującą formą zabudowy mieszkaniowej były wielorodzinne bloki mieszkalne w układzie swobodnym, przy czym należy dążyć do niedopuszczania innych form zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- c) należy dążyć do:
  - utrzymania dużego udziału i charakteru terenów zieleni, w tym zieleni wysokiej jako otwartej zieleni międzyblokowej,
  - tworzenia ogólnodostępnych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym placów zabaw i terenowych siłowni,
  - utrzymania i wzmacniania lokalnych ośrodków usługowych poprzez tworzenie różnorodnej oferty, dostosowując je do skali i charakteru zespołu,
- d) należy dążyć w miarę możliwości do:
  - utrzymania i ukończenia osiedli w nawiązaniu do pierwotnej koncepcji założenia osiedla i niedopuszczania nowej zabudowy niewpisującej się w tę koncepcję,
  - kreowania przestrzeni publicznych związanych z ośrodkami usługowymi i ważnymi ciągami pieszymi, tworzenia i sankcjonowania lokalnych targowisk uwzględniając poprawę ich estetyki, w szczególności zlokalizowanych przy obiektach handlowych,
  - powiązania i poprawy dostępności terenów osiedli mieszkaniowych do systemu zieleni dominującej,
- e) zaleca się:
  - działania zmierzające do modernizacji zabudowy blokowej i dbania o stan zabudowy w celu poprawy lub utrzymania odpowiedniej jakości zamieszkiwania,
  - transformację obszarów, obecnie zajmowanych przez parkingi terenowe, na tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

#### 5. Styl małomiasteczkowy

Styl małomiasteczkowy to sposób zamieszkiwania w dawnych miasteczkach – na Psim Polu, w Leśnicy i Brochowie. Historyczne ulice handlowe, rynek, nieregularne kwartały zabudowy, małe kamieniczki tworzą wyjątkowy klimat miejsca. Wzbogaca go gęsta sieć uliczek, pieszych alejek i przejść, małych parków i zieleńców. Mieszka się tutaj w domach różnego typu o niewielkiej skali. Codzienne sprawy załatwia się przy głównej ulicy, która jest tutaj najważniejszą przestrzenią kontaktów między mieszkańcami. Mimo niemałej odległości od centrum miasta, można do niego

łatwo dojechać koleją, wsiadając na stacji w węzle komunikacji zbiorowej w samym środku miasteczka. Aleje spacerowe i rowerowe prowadzą mieszkańców do otwartych terenów zieleni, rolnych i nadrzecznych. Dawne małe miasteczko może być dla jego mieszkańców lokalnym mikroświatem, w którym da się zrealizować znaczną część aktywności życiowej.

W ramach wytycznych dla stylu małomiasteczkowego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się jako jednorodzinną i wielorodzinną,
- b) uznaje się za dominujące formy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej:
  - w układzie kwartałowym: kamienice, bloki mieszkalne,
  - w układzie wolnostojącym: bloki mieszkalne, wille miejskie,
- c) zaleca się następujące minimalne powierzchnie działek budowlanych dla form zabudowy mieszkaniowej:
  - budynek jednorodzinny wolnostojący: 450 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie bliźniaczej: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie szeregowej: 200 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie atrialnym: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie gniazdowym: 270 m<sup>2</sup>,
  - willa miejska: 1200 m<sup>2</sup>,
- d) należy dążyć do:
  - wykształcenia głównego centralnego placu lub ulicy, stanowiącego przestrzeń publiczną, z którą identyfikują się mieszkańcy,
  - powiązania układu komunikacyjnego oraz skwerów i parków z elementami systemu zieleni wyższego rzędu zlokalizowanymi w sąsiedztwie,
  - zapewnienia czytelnych powiązań z dworcem kolejowym, poprzez kreowanie komunikacyjnych tras pieszych i rowerowych oraz odpowiednie kształtowanie zabudowy podkreślające znaczenie dworca,
- e) należy dążyć w miarę możliwości do:
  - tworzenia ulic i placów handlowych w centrum zespołów zabudowy, wyposażania ich w zielen, małą architekturę oraz kreowania przestrzeni współdzielonych,
  - zachowania, odtwarzania lub nawiązywania do zabytkowych założeń urbanistycznych,
  - wielofunkcyjności w centrum dawnych miasteczek,
  - rozdrobnionej struktury usług w ramach lokalnego ośrodka usługowego,
  - jak najlepszego powiązania centrum z otoczeniem trasami pieszymi, w szczególności uwarunkowanymi historycznie, takimi elementami jak: przejścia bramowe, ulice o nieregularnym przebiegu prowadzące do centrum,
  - dominującą formą zabudowy w centrum osiedla powinna być kamienica mieszkaniowa wielorodzinna lub jednorodzinna z usługami w parterach,
  - poza centrami dawnych miasteczek do kształtowania zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej w różnorodnej formie i różnorodnych układach kompozycyjnych,
  - sytuowania przystanków transportu publicznego w rejonie centrum.

## 6. Styl indywidualny

Styl indywidualny to sposób zamieszkiwania w różnych rodzajach domów jednorodzinnych, które tworzą niewielkie, harmonijnie skomponowane osiedla, dające mieszkańcom poczucie spokoju i intymności. Dużą część czasu wolnego mieszkańcy spędzają we własnych ogrodach oraz na pobliskich, półprywatnych skwerach, zieleńcach, małych parkach i innych kameralnych terenach rekreacyjnych. Ulice w tych osiedlach są bezpiecznym miejscem spotkań sąsiedzkich i zabawy dzieci. Podstawowe sprawy można załatwić w niewielkich osiedlowych obiektach usługowych zlokalizowanych zwykle przy przystankach komunikacji publicznej. W pobliżu położone są rozległe tereny zieleni, do których łatwo dotrzeć pieszo lub rowerem.

W ramach wytycznych dla stylu indywidualnego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się wyłącznie jako jednorodziną,
- b) zaleca się następujące minimalne powierzchnie działek budowlanych dla form zabudowy mieszkaniowej:
  - budynek jednorodzinny wolnostojący: 450 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie bliźniaczej: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie szeregowej: 200 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie atrialnym: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie gniazdowym: 270 m<sup>2</sup>,
- c) należy dążyć do:
  - utrzymania oraz ochrony układu kompletnych, harmonijnych osiedli zabudowy jednorodzinnej,
  - rewitalizacji przedwojennych osiedli zabudowy mieszkaniowej, zespołów dawnych wsi, parków i cmentarzy,
- d) należy dążyć w miarę możliwości do:
  - powiązania, wzajemnej integracji i zharmonizowania różnorodnych układów indywidualnej zabudowy w spójne całości,
  - kształtowania na obszarach o szczególnych wartościach krajobrazowych, formy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym o charakterze rezydencjonalnym,
  - wyposażenia osiedli w podstawowy program usługowy i zapewnienia dostępności do tego wyposażenia,
  - nasycania osiedli mieszkaniowych jednorodzinnych ogólnodostępnymi przestrzeniami służącymi integracji społecznej, rekreacji i wypoczynkowi w zieleni,
  - ochrony i wzbogacania wartości przyrodniczych i krajobrazowych, towarzyszącym układom zabudowy.

## 7. Styl sielski

Styl sielski to sposób zamieszkiwania w dawnych wsiach, w których zachował się dawny ich układ. Charakterystyczne relikty dawnych wsi dolnośląskich – główna droga lub wrzecionowaty obszar pomiędzy dwoma drogami - zwykle z kościołem, szkołą, stawem, zieleńcem – pełnią funkcję centrum osiedla i miejsca spotkań sąsiedzkich. Mieszka się tu w wolnostojących domach jednorodzinnych oraz przystosowanych do tego budynkach popołowarskich i poinwentarskich, swobodnie rozlokowanych, najczęściej ze stromymi dachami. Często zamieszkiwaniu towarzyszy prowadzenie działalności usługowej lub rzemieślniczej w tych samych budynkach. Drogi polne, ciągi zadrzewień śródpolnych i cieków wodnych prowadzą mieszkańców do otaczających dawne wsie otwartych terenów zieleni, rolnych i nadrzecznych.

W ramach wytycznych dla stylu sielskiego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się wyłącznie jako jednorodziną,
- b) dopuszcza się wyłącznie następujące formy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: wolnostojące, w zabudowie bliźniaczej,
- c) zaleca się następujące minimalne powierzchnie działek budowlanych dla form zabudowy mieszkaniowej:
  - budynek jednorodzinny wolnostojący: 500 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie bliźniaczej: 300 m<sup>2</sup>,
- d) należy dążyć do:
  - utrzymania i ochrony rdzenia układu wsi,
  - utrzymania elementów zagospodarowania stanowiących relikty dawnej wsi,
  - ochrony skali i układów zabudowy dawnej wsi,
- e) należy dążyć w miarę możliwości do:

- kształtowania zabudowy w sposób podkreślający charakterystyczne układy i gabaryty wiejskich budynków,
  - powiązania i wzajemnej integracji zespołów zabudowy w spójne całości,
  - wyposażenia układu dawnej wsi w usługi podstawowe,
  - przeznaczenia rdzeni dawnych wsi na obiekty dostępne publicznie, w tym szczególnie kultury, gastronomii, handlu, zieleń, religijne, a także rekreacyjne,
- f) zaleca się:
- pozostawianie terenów wokół zespołów zabudowy dawnych wsi jako tereny otwarte,
  - przekształcanie dawnych form zabudowy zagrodowej i folwarcznej w obiekty gastronomii, rekreacji, usług hotelowych lub zabudowę mieszkaniową podkreślające i eksponujące walory architektury regionalnej dawnej wsi dolnośląskiej,
  - kształtowanie dachów zabudowy jako spadzistych, jako nawiązania do charakteru dawnej wsi dolnośląskiej.

#### 8. Styl mozaikowy

Styl mozaikowy to sposób zamieszkiwania, który utkany jest z elementów różnorodnego pochodzenia – można tu więc mieszkać w różnych kompleksach: zabudowy wielorodzinnej, na osiedlu domów jednorodzinnych lub na obszarze dawnej wsi. Wszystkie te kompleksy stopione są w jedną współgrającą ze sobą całość, w ramach której każdy z nich oferuje jakąś swoją szczególną wartość mieszkańcom pozostałych. Ta zasada wzajemnych korzyści jest wartością dodaną dla mieszkańców. Grupy domów wielorodzinnych harmonijnie powiązane są z koloniami zabudowy jednorodzinnej, a zieleń i tereny rekreacyjne oraz sklepy i inne obiekty usługowe przyjmują różnorodne formy, towarzysząc mieszkańcom w ich codziennej aktywności. Odpowiednie powiązania piesze i rowerowe wszystkich kompleksów z przystankami zachęcają do podróżowania tramwajem, autobusem lub koleją.

W ramach wytycznych dla stylu mozaikowego:

- a) zabudowę mieszkaniową dopuszcza się jako wielorodzinną i jednorodzinną,
- b) uznaje się za dominujące formy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej:
  - w układzie kwartałowym: bloki mieszkalne, kamienice,
  - w układzie wolnostojącym: bloki mieszkalne, wille miejskie,
- c) zaleca się następujące minimalne powierzchnie działek budowlanych dla form zabudowy mieszkaniowej:
  - budynek jednorodzinny wolnostojący: 450 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie bliźniaczej: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w zabudowie szeregowej: 200 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie atrialnym: 250 m<sup>2</sup>,
  - budynek jednorodzinny w układzie gniazdowym: 270 m<sup>2</sup>,
  - willa miejska: 1200 m<sup>2</sup>,
- d) należy dążyć do:
  - rozwinięcia i kształtowania skończonych, harmonijnych układów zróżnicowanej zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej, tworzących czytelne całości urbanistyczne,
  - utrzymania oraz ochrony kompletnych, harmonijnych osiedli zabudowy jednorodzinnej,
  - dobrego powiązania zespołów zabudowy z układem transportu publicznego,
- e) należy dążyć w miarę możliwości do:
  - kształtowania bogatego wyposażenia osiedli mieszkaniowych w usługi,
  - szczególnego zadbania o styki zabudowy wielorodzinnej z jednorodzinną i minimalizowania konfliktów przestrzennych i społecznych, wynikających z zestawienia układów zróżnicowanej zabudowy,



- łączenia różnorodnych form zabudowy mieszkaniowej w celu tworzenia przestrzeni sprzyjających interakcjom między zamieszkującymi je różnymi społecznościami; na szczególną ofertę zamieszkiwania składają się odmienne formy zabudowy, posiadające unikatowe cechy, ale razem tworzące dodatkową wartość dla wszystkich mieszkańców,
  - kształtowania centrów usługowych, dostosowanych do skali i charakteru zlokalizowanych w ich otoczeniu układów zabudowy,
  - zapewnienia dobrej dostępności do systemu przestrzeni publicznych i półprywatnych,
  - ochrony i wzbogacania wartości przyrodniczych i krajobrazowych, towarzyszących układom zabudowy,
- f) zaleca się kreowanie zieleni jako elementu integrującego mieszkańców - w formie ważnego ciągu zieleni lub pierścienia zieleni wokół zespołów zabudowy.

#### 4.5 Polityka stykowa dla stylów zamieszkiwania

##### 1. Kształtowanie styków stylów zamieszkiwania

Charakterystyczne dla Wrocławia jest terytorialne rozproszenie obszarów o odmiennych stylach zamieszkiwania. Pociąga to za sobą potrzebę określenia działań kierunkowych na styku tych obszarów z:

- innymi stylami zamieszkiwania,
- obszarami o funkcji innej niż mieszkaniowa,
- obszarami poza granicą Wrocławia.

Celem określenia kierunków dla kształtowania rejonów granic stylów zabudowy jest:

- minimalizowanie uciążliwości dla funkcji mieszkaniowej,
- dążenie do spójności funkcjonalno–przestrzennej obszarów mieszkaniowych,
- kształtowanie przestrzeni w sposób ułatwiający interakcje społeczne,
- harmonizowanie zabudowy na styku stylów zamieszkiwania, bądź wprowadzanie elementów izolujących obszary o zabudowie i funkcjach dysharmonizujących,
- odpowiednie kształtowanie otoczenia stylów zamieszkiwania,
- dążenie do kompatybilności z politykami przestrzennymi w gminach sąsiednich bądź izolowanie funkcji konfliktowych.

Na styku stylów zamieszkiwania należy dążyć do:

- harmonizowania układów kompozycyjnych,
- kreowania przestrzeni publicznych lub punktów węzłowych sprzyjających interakcjom społecznym,
- w przypadku styków zabudowy jedno- i wielorodzinnej o konfliktowej skali i intensywności zabudowy, zaplanowania stref zieleni, otwartych terenów publicznych,
- powstawania ciągów pieszych i rowerowych.

Na styku stylów zamieszkiwania z obszarami o funkcji innej niż mieszkaniowa należy dążyć do:

- izolowania obszarów mieszkaniowych od funkcji uciążliwych zielenią bądź obiektami o innych funkcjach,
- harmonizowania skali zabudowy,
- uzupełniania brakujących elementów wyposażenia terenów mieszkaniowych,
- tworzenia ciągów pieszych i rowerowych,
- kreowania powiązań obszarów mieszkaniowych z terenami zieleni,
- łagodzenia negatywnego wpływu terenów komunikacji na funkcję mieszkaniową, poprzez ich izolowanie, bądź zmianę ich charakteru.

Na styku stylów zamieszkiwania z obszarami poza granicą Wrocławia należy dążyć do:

- izolowania obszarów mieszkaniowych od funkcji uciążliwych, zielenią, bądź obiektami o innych funkcjach,
- harmonizowania skali i układów zabudowy,

- uwzględniania charakteru zabudowy na obrzeżach miasta, jeśli nie stoi to w sprzeczności z dużą skalą zabudowy w gminie sąsiedniej,
- kreowania spójnego układu komunikacyjnego na granicy gmin.

## 2. Kształtowanie styków zabudowy wewnątrz stylów zamieszkiwania

Istotnym aspektem w budowaniu relacji przestrzennych wewnątrz poszczególnych stylów zamieszkiwania jest harmonijne kształtowanie styków sąsiadującej ze sobą zabudowy o różnych formach i gabarytach. Relacje między budynkami są szczególnie istotne przy kształtowaniu obudowy ulic, styków zabudowy mieszkaniowej o odmiennych formach (w szczególności wielorodzinnej z jednorodziną) oraz przy kształtowaniu dachów w poszczególnych zespołach zabudowy.

W ramach kształtowania relacji między sąsiadującymi budynkami mieszkalnymi należy dążyć do:

- ograniczania różnic wysokości sąsiadujących ze sobą budynków do maksymalnie dwóch kondygnacji. Zasadę tę można łagodzić poprzez lokalizowanie budynków w większych odległościach od siebie i stosowanie izolacji w postaci zieleni wysokiej. Za sąsiedztwo budynków uznaje się w szczególności lokalizację ich po dwóch stronach tych samych ogólnodostępnych ciągów komunikacyjnych, placów bądź skwerów,
- podkreślenia symetryczności wnętrza ulicy zielenią wysoką, w przypadku istniejącej niesymetrycznej skali zabudowy mieszkaniowej stanowiącej jej obudowę,
- określania minimalnej wysokości zabudowy mieszkaniowej w przypadku potrzeby kreowania obudowy ulicy,
- ograniczania wysokości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na styku z zabudową mieszkaniową jednorodziną,
- ujednocnienia form dachów w ramach zespołów zabudowy, w których dominuje jakaś ich forma.

## Rozdział 5. POLITYKA GOSPODARCZO-USŁUGOWA

*„Ludzka kreatywność jest największym zasobem”.*  
Richard Florida

### 5.1 Wstęp

Wrocław jest miastem o dużym potencjale gospodarczym, na którego rozwój wpływają między innymi takie czynniki jak: położenie, potencjał ludnościowy, obecność ośrodków naukowych i wykwalifikowana kadra, obecność znaczących i prestiżowych na rynku europejskim podmiotów, rezerwy terenów inwestycyjnych, w tym także terenów przemysłowych i poprzemysłowych.

Gospodarka miasta, jako ośrodka ponadlokalnego, cechuje się wieloma złożonymi procesami. W ciągu ostatnich lat notuje się rozwój nowych działalności i sektorów przemysłowych, procesy przekształcania struktury gruntów i sposobu ich użytkowania, a także wtórny podział terenów produkcyjnych zajmowanych przez innego rodzaju działalności i usług. W zakresie działalności produkcyjnych, ze względu na wymogi technologiczne i ekonomiczne, wielu inwestorów preferuje wznoszenie nowych obiektów, zamiast adaptacji już istniejących.

Wizerunek przedsiębiorczego i dynamicznie rozwijającego się miasta tworzą nie tylko obszary przemysłowe, parki przemysłowe i technologiczne czy inkubatory przedsiębiorczości, które kojarzone są z pojęciem gospodarki, ale również szeroko pojęte usługi, w tym przede wszystkim działalność biurowa, handlowa czy, tak istotne dla mieszkańców, usługi powszechne zlokalizowane w zabudowie mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Za równie ważną gałąź gospodarki, która ma znaczący udział w rozwoju Wrocławia, uznaje się kulturę i turystykę. Są one magnesem przyciągającym mieszkańców, turystów i nowych inwestorów oraz kształtują pozytywny wizerunek miasta w Polsce i

za granicą. Większe podmioty usługowe oraz te, dla których znaczenie ma czynnik bliskości klienta, skoncentrowane są w miejscach dogodnych komunikacyjnie, w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych czy w rejonie innych większych obiektów usługowych. Istotnym elementem jest również bliskość atrakcyjnych miejsc spotkań (obiektów turystyki i sportu, instytucji, kultury, gastronomii). Jednym z efektów tendencji do koncentracji usług są parki biurowe. Na obszarze Wrocławia zlokalizowane są także ośrodki naukowo-badawcze i akademickie stanowiące bieguny nauki i innowacji.

## 5.2 Charakterystyka działalności gospodarczo-usługowych

### 1. Produkcja

Baza gospodarcza miasta maleje na rzecz sektora usług, lecz nadal pozostaje znacząca i będzie istotna dla rynku pracy. Obecnie przemysł w mieście zmienia swój profil w kierunku wysokiej technologii. Pojawiają się przedsiębiorstwa o zwiększonych wymogach w zakresie standardów środowiska przyrodniczego i krajobrazu, a także z pogranicza działalności produkcyjnej i usług. Na wielu obszarach przemysłowych ustaje działalność produkcyjna a na jej miejsce wprowadzają się inne działalności, lepiej wykorzystujące położenie w mieście. Małe podmioty produkcyjne usytuowane są często w zabudowie mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Lokalizacje uciążliwych podmiotów produkcyjnych zmieniane są na bardziej korzystne obszary. Obserwuje się silną tendencję do wtórnego podziału terenów produkcyjnych i wkraczania na nie nowych rodzajów działalności. Dynamiczne i niekontrolowane procesy tego typu —często wiążą się z negatywnymi skutkami w postaci poważnych utrudnień w obsłudze komunikacyjnej oraz powiększaniem chaosu przestrzennego. Wielu inwestorów z zakresu działalności produkcyjnych, ze względu na wymogi technologiczne i ekonomiczne, preferuje wznoszenie nowych obiektów, zamiast adaptacji obiektów istniejących. Obserwowana jest także zmiana profilu działalności przemysłu w kierunku wysokiej technologii, w związku z czym zwiększa się atrakcyjność parków technologicznych.

Główne lokalizacje obszarów przemysłowych Wrocławia to przede wszystkim:

- a) południowo-zachodnia część miasta – w rejonie ulicy Kwiatkowskiego,
- b) zachodnia część miasta - w rejonie ulic Fabrycznej, Stargardzkiej, Szczecińskiej, Jerzmanowskiej i Żwirowej,
- c) północna część miasta - w rejonie ulic Żmigrodzkiej, Bora-Komorowskiego i Bierutowskiej,
- d) wschodnia część miasta - w rejonie ulic Kwidzińskiej, Kowalskiej i Mydlanej,
- e) południowo-wschodnia część miasta - rejon ulicy Krakowskiej.

Do obszarów przemysłowych należą również elektrociepłownia miejska zlokalizowana w obrębie ulicy Łowieckiej, zakład produkcji wody przy ulicy Na Grobli oraz Port Miejski.

### 2. Biura

Położenie Wrocławia oraz ranga jego ośrodka biznesowego sprzyjają przyciąganiu nowych inwestycji zainteresowanych działalnością biurową, w tym zwłaszcza ośrodków kierowania biznesem. Skutkuje to rozwojem działalności biurowych, które mają coraz większy udział powierzchni biurowych w bazie ekonomicznej miasta. Widoczny jest także proces adaptowania na cele biurowe istniejących powierzchni i obiektów, wykorzystywanych przez inne funkcje oraz dynamiczną tendencję wznoszenia nowych obiektów. Przewiduje się w okresie najbliższych kilku lat znaczny wzrost zapotrzebowania na obiekty i powierzchnie biurowe, w tym dla dużych jednostek prowadzących działalność biurową. Wiąże się to także z koniecznością przygotowywania ofert dla lokowania różnego rodzaju jednostek prowadzących działalność biurową w zależności od zmian w popycie, w tym dla jednostek typu *call center*. Usługi biurowe oferowane w obszarze wielkomiejskiego centrum Wrocławia mają w większości charakter ponadlokalny.

We Wrocławiu można zaobserwować kilka głównych obszarów koncentracji nowoczesnych powierzchni biurowych. Należą do nich:

- a) rejon centrum miasta,
- b) lokalizacje wokół centrum miasta,
- c) zachodnia część miasta na osi ul. Strzegomskiej,

d) południowa część miasta na osi ulicy Powstańców Śląskich.

### 3. Handel

Wrocław, założony na skrzyżowaniu ważnych szlaków handlowych Europy, przez wieki bogacił się na wymianie handlowej. Udział branży handlowej ciągle jest bardzo wysoki a miasto stanowi stabilny rynek, który charakteryzuje się ponad przeciętną podażą powierzchni handlowej oraz wyższą od średniej siłą nabywczą na jednego mieszkańca w Polsce. Handel detaliczny wpływa w bardzo dużym stopniu na rozwój lokalny. Pełni podstawową rolę konsumencką, ale też tworzy duży rynek pracy, determinuje przestrzeń miasta oraz – zwłaszcza ostatnio – kreuje relacje społeczne i model życia.

Rozkład przestrzenny obiektów handlowych w mieście nie jest jednakowy. Najwyższe zagęszczenie obiektów handlowych znajduje się Śródmieściu oraz zespołach mieszkaniowych o dużej liczbie mieszkańców (4-5 obiektów na 1 km<sup>2</sup>). W granicach Wrocławia znajdują się też obszary pozbawione ww. obiektów lub posiadające nieliczne sklepy. Są to m.in. osiedla Marszowice, Lipa Piotrowska, część Widawy, część Kowal, Strachowice, Ratyń, Jerzmanowo, Jarnołów, Osiniec, Bierkowice, gdzie zagęszczenie jest na poziomie 0-0,1 obiektu na 1 km<sup>2</sup>. Są to jednocześnie obszary najślabiej zaludnione, o gęstości zaludnienia wynosi od 0 do 500 os./1 km<sup>2</sup>. Działalność handlowa w tych rejonach odbywa się w sklepach tradycyjnych, najczęściej w obiektach o niewielkiej powierzchni sprzedaży.

Małe obiekty handlowe, świadczące usługi na poziomie podstawowym, w obszarze śródmiejskim rozmieszczone są dość równomiernie, choć zauważalna jest skłonność do koncentracji ich w obszarach o lepszej dostępności, zwłaszcza pieszej i tworzenia w ten sposób ulic handlowych. Usługi te mają zasięg lokalny, ich obszar oddziaływania ogranicza się do promienia kilku ulic (ok. 500 m). W obszarach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej usługi podstawowe mają tendencję do kumulacji w miejscach węzłowych (głównych ciągach, skrzyżowaniach, placach, w sąsiedztwie przystanków komunikacji publicznej), w mniejszym stopniu występuje tu rozpraszanie obiektów na obszarze zabudowy mieszkaniowej.

Wrocławską sieć obiektów handlowych służy nie tylko stale przebywającym w mieście. Stolica Dolnego Śląska, jako ośrodek ponadlokalny, przyciąga klientów z dalszych odległości. Z kolei wrocławianie korzystają z oferty wielkiego centrum na styku gmin oraz w rejonie skrzyżowania autostrad, tj. Alei Bielany. Aglomeracja Wrocławia charakteryzuje się drugim najwyższym w Polsce współczynnikiem nasycenia powierzchnią handlową w centrach handlowych, wynoszącym ok. 600 m<sup>2</sup>/1000 mieszkańców. W roku 2016 w aglomeracji funkcjonowało 19 centrów o powierzchni najmu brutto (GLA) powyżej 5000 m<sup>2</sup>. Największe to: Magnolia Park (82 000 m<sup>2</sup> GLA), Park Handlowy „Bielany” (71 000 m<sup>2</sup> GLA), AUCHAN Bielany Wrocławskie (56 000 m<sup>2</sup> GLA), Pasaż Grunwaldzki (52 000 m<sup>2</sup> GLA). Wrocław zbliża się do poziomu nasycenia, stąd sieci handlowe rozważnie podejmują decyzje o nowych lokalizacjach. Centrum handlowe przy Dworcu PKS (Wroclavia) oraz planowany obiekt w zachodniej części miasta – to prawdopodobnie ostatnie z wielkich centrów budowane w najbliższym czasie.

Wymagania klientów związane z działalnością obiektów handlowo-usługowych odnoszą się głównie do rozmieszczenia tych placówek na obszarze miasta. Szczególne znaczenie ma odległość od miejsca zamieszkania, oferta produktów sklepu oraz liczba klientów, jaką może obsłużyć każda placówka handlowa czy usługowa. W dużych miastach, a więc i we Wrocławiu, obserwuje się silną segmentację rynku konsumentów, zróżnicowana oferta handlowa powiększa się ze względu na rozmaite preferencje klientów. Ważne są czynniki takie jak: miejsce zamieszkania, dostęp do danej placówki, wielkość gospodarstwa domowego i jego status, wiek i poziom dochodów klienta, rodzaj pracy zawodowej, model konsumpcji i spędzania czasu wolnego, indywidualne upodobania, skala działań promocyjnych sklepu czy punktu usługowego.

Przemiany wynikające m.in. ze swobodnego kształtowania wolnorynkowego handlu skutkują czasem niewłaściwymi lokalizacjami i zaburzeniami przestrzeni miejskiej. Z jednej strony obserwuje się przesylenie obiektami handlowymi nowych generacji w sąsiedztwie zgrupowań sklepów tradycyjnych. Natomiast osiedla peryferyjne, słabo zaludnione, rejony dawnych wsi, osiedla

developerskie w pierwszej fazie rozwoju – to często obszary wykluczenia handlowego, o niewielkiej dostępności do powierzchni handlowych. Zauważa się brak wystarczającej dbałości o tereny przestrzeni publicznych i zieleń w otoczeniu sklepów. Jednokondygnacyjne obiekty handlowo-usługowe o znacznych powierzchniach sprzedaży mają zwykle nudne estetycznie elewacje, prawie pozbawione witryn. Powszechnym negatywnym trendem jest też brak segregacji ruchu pieszego i kołowego oraz rozległe terenowe parkingi, eksponowane we frontowych strefach nieruchomości.

We Wrocławiu następuje już nasycenie supermarketami i dyskontami, działającymi w ramach sieci handlowych. Zacieśnia się różnica między dyskontami a supermarketami. Powierzchnia sprzedaży w tych obiektach handlowych wynosi od 800 do 2000 m<sup>2</sup>.

W odniesieniu do wielkopowierzchniowych obiektów handlowych zauważalna jest zależność, zgodnie z którą obiekty niższych generacji położone są bardziej peryferyjnie, natomiast nowocześniejsze obiekty wyższych generacji lokują się bliżej centrum. Wynika to przede wszystkim z wysokich cen gruntów w sąsiedztwie centrum, które wymuszają na inwestorze racjonalniejsze gospodarowanie przestrzenią (parkingi wbudowane lub na dachu zamiast terenowego) czy dywersyfikację oferty poprzez łączenie części handlowej z innego rodzaju usługami (kina, biura, przychodnie itp.). Zauważalna jest również ewolucja starszych obiektów i podnoszenie ich standardu, zarówno poprzez modernizację czy rozbudowę, jak i poprzez wprowadzenie dodatkowej oferty, dzięki czemu obiekt można zakwalifikować do wyższej generacji. W ostatnich latach zaobserwować można tendencję do rozwoju mniejszych galerii handlowych, które przejmują rolę osiedlowych ośrodków usługowo-handlowych, zwłaszcza na obszarach intensywnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Na obszarach usługowych oraz w rejonach rozmieszczenia funkcji handlowej zachodzą będą następujące procesy:

- zrównoważone sytuowanie centrów lokalnych, uwzględniające wzmocnienie obszarów odizolowanych, ubogich w infrastrukturę handlową lub kompletnie jej pozbawionych,
- przekształcenia zdegradowanych obszarów i obiektów (obiekty przemysłowe, pokolejowe, zabytkowe - "drugie życie obiektu"),
- sytuowanie i rozwój ośrodków w rejonach ważnych węzłów komunikacji zbiorowej, z wygodnym zapleczem parkingowym,
- zachowanie równowagi pomiędzy handlem tradycyjnym a formami nowoczesnymi jako kompletna oferta dla wielu grup klientów,
- wspieranie lokalnej przedsiębiorczości społecznej,
- dbałość o zieleń, jakość przestrzeni publicznych, bezpieczeństwo i wygodę,
- rozwój elektronicznego handlu,
- nadążanie za trendami w branży, wymiana najemców, reklama i utrzymywanie wysokiej jakości sprzedaży.

#### 4. Usługi pozostałe

Oprócz usług handlowych Wrocław posiada bogatą miejską infrastrukturę społeczną. Składają na nią przede wszystkim usługi edukacji, szeroko rozumiane usługi opieki społecznej, usługi zdrowia oraz bezpieczeństwa publicznego.

Miasto posiadając sieć obiektów, w których prowadzi się działalność edukacyjną, powinno dbać o nie pod kątem inwestycyjnym, jak również stale monitorować zasób terenów, gdzie można sytuować nowe budynki.

Lokowanie usług zdrowia i opieki społecznej, ze względu na obserwowane we Wrocławiu przemiany demograficzne oraz rolę ośrodka miejskiego w strukturze osadniczej, należy prowadzić dwukierunkowo. Po pierwsze, poprzez zrównoważone rozmieszczenie obiektów podstawowych usług medycznych w obszarach mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych. Po drugie, poprzez utrzymywanie rezerw przestrzennych oraz sprzyjanie realizacji dużych kompleksów lecznictwa zamkniętego, specjalistycznego i rehabilitacyjnego jako zaplecza medycznego dla mieszkańców Dolnego Śląska.

„Znakiem szczególnym” miasta jest kreatywność wyrażana w dziedzinie kultury i sztuki. Przy coraz powszechniejszych i różnorodnych oczekiwaniach mieszkańców i gości na korzystanie z usług wrocławskiej kultury, rośnie potrzeba świeżego spojrzenia na obiekty, otoczenie i dostępność do wszelkiego rodzaju działalności kulturalnej. Tradycyjne przestrzenie wykorzystane na tę funkcję – Rynek, Stare Miasto, Ostrów Tumski, Stadion Olimpijski i Stadion Miejski, hala Orbita, Wzgórze Andersa, Park Szczytnicki z kompleksem Hali Stulecia – będą pełnić ją nadal. Należy jednak poszerzać ofertę atrakcji kulturalnych, wnikać w tkankę przestrzeni miejskiej zgodnie z wymaganiami naszych czasów. Doświadczenia Wrocławia jako Europejskiej Stolicy Kultury 2016 otwierają kolejne możliwości w tej dziedzinie, a pożądanym efektem będzie zbliżanie kultury do szerokiego grona jej odbiorców, również w znaczeniu lokalizacyjnym.

Usługi gastronomii, rozrywki i obsługi turystyki dostępne są w wielu punktach miasta. Stale rośnie zapotrzebowanie, które jest adekwatne do procesu przekształcania się Wrocławia w ośrodek o profilu usługowym. Coraz lepsze powiązania komunikacyjne wiążą się z napływem przyjezdnych, również stali mieszkańcy oczekują coraz bogatszej, urozmaiconej oferty. Działalności te przyczyniają się do utrwalania pozytywnego wizerunku miasta oraz mają duży udział w jego rozwoju gospodarczym.

Usługi wyższego rzędu związane z nauką, szkolnictwem wyższym, zarządzaniem, wiedzą i informacją to czynniki sprzyjające dynamicznemu rozwojowi miasta. We Wrocławiu zlokalizowanych jest 25 uczelni wyższych, które koncentrują środowisko naukowe różnych branż. Stolica Dolnego Śląska posiada dobre zaplecze badawczo-rozwojowe, co daje szansę pozytywnego trendu rozwoju usług innowacyjnych.

Znaczącym elementem w strukturze miasta jest rozmieszczenie usług podstawowych (społecznych, powszechnych). Ważna jest dostępność, wysoki poziom oraz szeroki zakres bazy tych obiektów, dopasowany do struktury demograficznej na danym obszarze. Usługi podstawowe często towarzyszą funkcji mieszkaniowej, tworząc przestrzenie ośrodkotwórcze. Obejmują: przedszkola, żłobki, szkoły podstawowe i ponadpodstawowe, przychodnie, podstawowe usługi handlowe, obiekty gastronomiczne, lokalne targowiska i inne nieuciągliwe usługi dla ludności, ośrodki i instytucje kultury, kultu religijnego, urzędy pocztowe, obiekty administracji osiedla.

W zakresie kształtowania się równomiernego wyposażenia miasta w usługi podstawowe (powszechne) należy dążyć do:

- rozmieszczenia obiektów powiązanych z lokalizacją zespołów mieszkaniowych oraz z obszarami rozwoju nowej, intensywnej zabudowy mieszkaniowej,
- lokalizacji obiektów w powiązaniu z ośrodkami usługowo-handlowymi,
- koncentracji obiektów usług drobnych w ośrodkach usługowo-handlowych,
- do utrzymania lub urzędzenia reprezentacyjnych placów przed wejściami do obiektów usługowych, włączonych w układ kompozycyjny zespołów,
- lokalizacji usług o charakterze ponadlokalnym w miejscach o dobrej dostępności do komunikacyjnej zbiorowej,
- powiązania przestrzennego obiektów usługowych z korzystnym otoczeniem, w tym z terenami przeznaczonymi pod zieleń i rekreację,
- zabezpieczenia potrzeb parkingowych dla klientów i pracowników obiektów usługowych.

### 5.3 Ogólnomiejska polityka przestrzenna rozwoju aktywności gospodarczej

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

Polityka gospodarcza miasta będzie skupiała się przede wszystkim na wspieraniu i rozwoju branż nowoczesnych technologii, przekształcaniu terenów przemysłowych i rozwoju szeroko pojętych usług. Istotny będzie także rozwój ośrodków naukowo-badawczych i akademickich stanowiących bieguny nauki i innowacji, w formie koncentracji obiektów i kompleksów obiektów

naukowo-badawczych i akademickich, laboratoriów, instytutów naukowych, obiektów związanych z wysoką technologią i innych towarzyszących im obiektów.

Działania te będą realizowane również poprzez polityki szczegółowe odnoszące się do różnych rodzajów działalności, mających na celu doprowadzenie do powstania harmonijnych kompleksów obiektów aktywności gospodarczej i usług oraz integrację istniejących rozproszonych i niedopasowanych do siebie zgrupowań zabudowy w zharmonizowane całości urbanistyczne.

#### 5.4 Szczegółowa polityka przestrzenna rozwoju aktywności gospodarczych

Ustala się szczegółową politykę przestrzenną dla rozwoju aktywności gospodarczych, której celem jest wykształcenie zrównoważonego zasobu miejsc pracy w mieście.

Poza ustaleniami szczegółowej polityki przestrzennej rozwoju aktywności gospodarczej ustala się, że na obszarach objętych nimi, należy również dążyć do:

- dążenia do ograniczenia uciążliwości transportowej na stykach z obszarami zabudowy mieszkaniowej,
- kreowania wysokiej jakości rozwiązań estetycznych dla nowych obiektów i poprawy wizerunku już istniejących poprzez nasycanie przestrzeni zielenią i małą architekturą,
- włączania rzek, cieków, zbiorników i urządzeń wodnych do układów przestrzennych, na obszarach, na których one występują,
- zapewniania dogodnych powiązań z systemem komunikacji zbiorowej, dobrej obsługi komunikacyjnej oraz systemu Park & Ride,
- przekształcania obiektów o wartościach kompozycyjnych i historycznych w sposób zachowujący i eksponujący te wartości,
- renowacji obiektów inżynierskich o wartościach kompozycyjnych i historycznych, w ramach której należy dążyć do podniesienia standardu zagospodarowania w ich otoczeniu.

#### 1. Polityka działalności przemysłowej

Szczegółowa polityka odnosi się do obszarów wyznaczonych na rys. nr 13 Studium.

W ramach wytycznych dla działalności przemysłowych należy dążyć do:

- lokalizacji inwestycji na obecnie istniejących terenach przemysłowych,
- przygotowywania terenów pod inwestycje przemysłowe,
- wspierania rozwoju i tworzenia nowych parków przemysłowych i obiektów wystawienniczo-konferencyjnych,
- nadania rangi atrakcji turystycznej kompleksom historycznej zabudowy przemysłowej,
- przekształceń zdekapitalizowanych obszarów poprzemysłowych, pokolejowych, powojсковych i popolicyjnych, które w miarę możliwości powinny obejmować:
  - zachowanie walorów architektonicznych najbardziej wartościowej historycznej zabudowy przy adaptacji jej na inne funkcje,
  - w utrzymanie układów przestrzennych o wartości kulturowej,
  - wykreowanie przestrzeni publicznych, w tym parków i skwerów,
  - modernizację, przebudowę lub rozbudowę układu ulicznego i infrastruktury technicznej, służącego obsłudze istniejących i nowych obiektów,
  - nasycenie zielenią,
  - zagospodarowanie nabrzeży i otoczenia zbiorników wodnych.

#### 2. Polityka działalności komercyjnej z zastosowaniem wysokich technologii

Szczegółowa polityka przestrzenna odnosi się do obszarów wyznaczonych na rys. nr 13 Studium.

W ramach wytycznych dla terenów pod zabudowę dla działalności komercyjnej z zastosowaniem wysokich technologii należy dążyć do:

- wspierania rozwoju i tworzenie nowych parków technologicznych,
- wykształcenia zintegrowanych przestrzennie i funkcjonalnie powiązań z obiektami naukowymi badawczymi i uczelniami wyższymi,
- sytuowania obiektów wystawienniczo–konferencyjnych,
- kreowania starannie ukształtowanych form urbanistycznych dla zainwestowanych obszarów,
- podniesienia jakości zagospodarowania przestrzennego w okolicach dworca kolejowego Wrocław Prace,
- renowacji obiektów inżynierskich, w ramach której należy dążyć do:
  - renowacji obiektów inżynierskich o wartościach kompozycyjnych i historycznych,
  - podniesienia standardu zagospodarowania otoczenia obiektów inżynierskich,
  - przekształcania obiektów o wartościach kompozycyjnych i historycznych w sposób zachowujący i eksponujący te wartości.

### 3. Polityka działalności biurowo-usługowej

Szczegółowa polityka przestrzenna odnosi się do obszarów wyznaczonych na rys. nr 13 Studium.

W ramach wytycznych dla obszarów lokalizacji działalności biurowo-usługowej należy dążyć do:

- wspierania rozwoju i tworzenie nowych parków biurowo-usługowych,
- tworzenie centrów biurowo-usługowych wysokiej jakości,
- zachęcania do lokalizacji inwestycji na obecnie istniejących terenach przemysłowych i poprzemysłowych,
- promowanie wysokiej jakości usług,
- kreowania starannie ukształtowanych form urbanistycznych dla zainwestowanych obszarów,
- sytuowania obiektów wystawienniczo–konferencyjnych,
- sytuowania usług drobnych na pierwszej kondygnacji nadziemnej budynków w strefie śródmiejskiej oraz na terenach mieszkaniowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz w ośrodkach usługowych,
- podniesienia jakości zagospodarowania przestrzennego w okolicach dworców kolejowych: Wrocław Psie Pole i Wrocław Brochów,
- renowacji obiektów inżynierskich, w ramach której należy dążyć do:
  - podniesienia standardu zagospodarowania otoczenia obiektów inżynierskich,
  - przekształcania obiektów o wartościach kompozycyjnych i historycznych w sposób zachowujący i eksponujący te wartości.

### 4. Polityka dużych działalności gospodarczych

Szczegółowa polityka przestrzenna dla dużego zakładu produkcyjnego odnosi się do obszaru wyznaczonego na rys. nr 13 Studium w jednostce urbanistycznej Psie Pole Przemysłowe.

W ramach wytycznych dla dużych działalności gospodarczych należy dążyć do:

- przygotowania dużej nieruchomości o powierzchni co najmniej 20 ha przeznaczonej na duży zakład produkcyjny,
- zapewnienia dobrego powiązania komunikacyjnego,
- zapewnienie powiązania z systemem autostrad i dróg ponadlokalnych,
- kształtowania zabudowy w sposób umożliwiający minimalizowanie negatywnego oddziaływania na sąsiadujące tereny,



- zapewnienia dobrego powiązania komunikacją zbiorową,
- umożliwienia budowy bocznic kolejowej.

#### 5. Polityka działalności na obszarach śródmiejskich

Szczegółowa polityka przestrzenna odnosi się do obszarów wyznaczonych na rys. nr 13 Studium.

W ramach wytycznych dla lokalizacji działalności na obszarach śródmiejskich należy dążyć do:

- zapewnienia terenów, obiektów i pomieszczeń dla działalności biurowej o różnej wielkości i charakterze, w tym działalności biznesowej i obsługi firm,
- zharmonizowania różnych form działalności z innymi obiektami i rodzajami zabudowy na obszarach śródmiejskich,
- sytuowania usług drobnych na pierwszej kondygnacji nadziemnej budynków wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz w ośrodkach usługowych,
- tworzenie centrów biurowo-usługowych wysokiej jakości,
- wyprowadzania uciążliwych działalności gospodarczych poza strefę śródmiejską,
- podniesienia jakości zagospodarowania przestrzennego w okolicach dworców kolejowych: Wrocław Nadodrze, Wrocław Muchobór, Wrocław Mikołajów,
- przekształceń zdekapitalizowanych obszarów przemysłowych, pokolejowych, powojaskowych i popolicyjnych, które w miarę możliwości powinny obejmować:
  - zachowanie walorów architektonicznych najbardziej wartościowej historycznej zabudowy przy adaptacji jej na inne funkcje,
  - w utrzymanie układów przestrzennych o wartości kulturowej,
  - wykreowanie przestrzeni publicznych, w tym parków i skwerów,
  - modernizację, przebudowę lub rozbudowę układu ulicznego i infrastruktury technicznej, służącego obsłudze istniejących i nowych obiektów,
  - nasycenie zielenią,
  - zagospodarowanie nabrzeży i otoczenia zbiorników wodnych.

#### 6. Polityka działalności niewielkich przedsiębiorstw

Szczegółowa polityka przestrzenna odnosi się do obszarów wyznaczonych na rys. nr 13 Studium.

W ramach wytycznych dla lokalizacji działalności niewielkich przedsiębiorstw należy dążyć do:

- zapewnienia odpowiedniej rezerwy terenowej i oferty działek skierowanych do niewielkich przedsiębiorstw (typu warsztaty),
- przestrzennej promocji terenów zajmowanych przez dużą liczbę niewielkich przedsiębiorstw,
- nawiązywania skalą i formą nowych układów urbanistycznych do istniejącego sąsiedztwa,
- ujednorodnienia i zharmonizowania nowych układów kompozycyjnych,
- sytuowania obiektów wystawienniczo-konferencyjnych,
- podniesienia jakości zagospodarowania przestrzennego w okolicy dworca kolejowego Wrocław - Muchobór.

#### 5.5 Ogólnomiejska polityka przestrzenna rozwoju ośrodków usługowych

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

Ustala się politykę przestrzenną dla ośrodków usługowych, której celem jest wykształcenie zrównoważonego systemu ośrodków usługowych, w której szczególną rolę pełnią ośrodki lokalne, przy dalszym wzmocnianiu ośrodka centralnego.

#### 1. Centralny ośrodek usługowy

Centralny ośrodek usługowy, biorąc pod uwagę jego znaczenie metropolitalne, powinien:

- opierać się na funkcjach ogólnomiejskich, centrotwórczych i publicznych poprzez koncentrację intensywnej zabudowy usługowej, w tym handlowej,
- obejmować wiele nakładających się sieci zróżnicowanych usług: kulturalnych i religijnych, handlowych, gastronomicznych i rozrywkowych, administracyjnych,
- być wyposażony w bogatą i atrakcyjną przestrzeń publiczną, dostępną dla wszystkich użytkowników, posiadać bardzo dobrą komunikację zbiorową oraz zaplecze parkingowe dla ruchu indywidualnego.

#### 2. Lokalne ośrodki usługowe

Lokalne ośrodki usługowe będą pełniły podstawową rolę w strukturze, skupiając znaczną część życia lokalnych wspólnot. Centra te powinny pełnić również funkcje społeczne, transportowe, rekreacyjne, być powszechnie dostępne i znajdować się w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania. Ośrodki lokalne służą wymianie handlowej, społecznej i intelektualnej, posiadają ofertę dla różnych grup wiekowych, zapewniają bezpieczeństwo użytkownikom oraz budują lokalną tożsamość.

W ramach wytycznych dla ośrodków lokalnych należy dążyć do:

- utrzymania, uzupełnienia lub wykreowania lokalnych ośrodków usługowych w poszczególnych jednostkach urbanistycznych, szczególnie w obszarach rozwoju, zapewniających zaspokojenie codziennych potrzeb mieszkańców,
- zapewnienia dobrego dostępu, zwłaszcza pieszego oraz powiązania z przestrzeniami publicznymi o dobrej jakości,
- dostosowania ich do skali otoczenia i czytelnych lokalizacji.

#### 3. Ośrodki wyspecjalizowane

Ośrodki wyspecjalizowane mogą być kształtowane przez obiekty należące do wyspecjalizowanych branż (np. elektronika, AGD, pojazdy, artykuły budowlane i wyposażenie wnętrz, usługi turystyczne, sportowo-rekreacyjne, ochrona zdrowia, kultura, widowiska, imprezy masowe), oferujące usługi o szczególnym, specyficznym zakresie lub odnoszące się do określonego poziomu prestiżu.

W ośrodkach wyspecjalizowanych należy dążyć do wytworzenia szerokiego pakietu usług związanych np. z kulturą, rozrywką, rekreacją czy nauką, przy jednoczesnym ograniczaniu powierzchni handlowej.

Szczególne znaczenie wśród ośrodków wyspecjalizowanych powinny mieć dwa z nich – Hala Stulecia i Stadion Miejski – jako wzmocnienie funkcji metropolitalnej miasta.

#### 4. Formy ośrodków usługowych

Zróżnicowanie form ośrodków usługowych zależeć będzie od lokalnych uwarunkowań przestrzennych i potrzeb. Tworzyć je mogą elementy lub zbiory elementów takich jak: plac, rynek, ulica/pierzeja handlowa, zespół obiektów (pawilony, markety), kwartał ulic.

Należy dążyć do stanu, by rozwój centrów handlowych nie prowadził do dysfunkcji, konfliktów przestrzennych i społecznych.

#### 5. Ograniczenia w kształtowaniu obiektów handlowych

W ramach kształtowania obiektów handlowych:

- a) obowiązują następujące ograniczenia powierzchni obiektów handlu detalicznego:

- obiekty handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży większej niż 2000 m<sup>2</sup>, lecz nie przekraczającej 5000 m<sup>2</sup> dopuszcza się wyłącznie na obszarach wskazanych na rys. nr 13 Studium,
  - obiekty handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży większej niż 5000 m<sup>2</sup> dopuszcza się wyłącznie na obszarach wskazanych na rys. nr 13 Studium, z możliwością wprowadzenia ograniczeń zwiększenia powierzchni sprzedaży w istniejących obiektach lub zespołach obiektów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- b) obowiązują następujące ograniczenia formy obiektów handlu detalicznego:
- na obszarze wskazanym na rys. nr 13 Studium ustala się szczególne wymagania w zakresie formy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych,
  - w odniesieniu do ww. obiektów w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego należy wprowadzić szczegółowe ustalenia w zakresie formy obiektów handlowych.

## 5.6 Polityka sektorowa dla handlu detalicznego

### 1. Ulice handlowe

Celem polityki przestrzennej dla ulic handlowych jest przekształcenie, odtworzenie i wzmocnienie roli wrocławskich ulic handlowych w centrum i dawnych małych miasteczkach – Leśnicy, Psim Polu i Brochowie.

W ramach wytycznych dla ulic handlowych:

- należy dążyć w miarę możliwości do kreowania właściwej oferty ulic handlowych, zawierającej m.in.: sklepy tradycyjne, drobne sklepy spożywcze, domy towarowe, dyskonty, supermarkety, butiki, outlety, sklepy z pamiątkami, jarmarki, galerie handlowe oraz skierowanej do różnych klientów: mieszkańców, pracowników pobliskich firm, studentów, turystów,
- planuje się atrakcyjną ofertę wspomagającą ulice handlowe – lokale gastronomiczne, niewielkie obiekty kultury, miejsca do odpoczynku, wygodne trakty piesze, zadbaną zieleń publiczną, elementy małej architektury, starannie ukształtowaną nawierzchnię, powiązania z przystankami komunikacji zbiorowej,
- należy szczególnie zadbać o: dostęp komunikacyjny i możliwości parkowania w pobliżu tych ulic, detale urbanistyczne i architektoniczne, czystość i estetykę, działalność promocyjną,
- preferuje się ulice handlowe lub ich fragmenty w formie woonerf-ów, szczególnie na obszarach śródmiejskich MU,
- postuluje się dbać o utrzymywanie branż nastawionych na dużą liczbę klientów.

### 2. Sklepy tradycyjne, prowadzące sprzedaż towarów żywnościowych oraz często nabywanych towarów nieżywnościowych

Celem polityki przestrzennej jest wspieranie tradycyjnego handlu w niewielkich powierzchniowo placówkach o powierzchni sprzedaży do 400 m<sup>2</sup>.

W ramach wytycznych dla sklepów tradycyjnych, prowadzących sprzedaż towarów żywnościowych oraz często nabywanych towarów nieżywnościowych:

- postuluje się wprowadzanie formy handlu typu convenience – oferty w dogodnych i często odwiedzanych punktach, która może zaspokoić bieżące potrzeby mieszkańców w mniejszych obiektach,
- w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego należy dążyć do tworzenia warunków umożliwiających lokalizację tego typu obiektów, zwłaszcza na obszarach pozbawionych usług handlowych.

### 3. Targowiska i hale targowe

Celem polityki przestrzennej jest wzmocnienie i poprawa jakości handlu targowego (bazarowego) poprzez wyznaczenie lokalizacji stałych targowisk oraz zapewnienie możliwości funkcjonowania lokalnych bazarów.

W ramach wytycznych dla targowisk i hal targowych:

- należy dążyć do lokalizowania targowisk osiedlowych w ośrodkach lokalnych,
- popiera się sankcjonowanie osiedlowych targowisk istniejących spontanicznie, poprzez wyposażenie miejsc, w których działają w odpowiednią infrastrukturę oraz poprzez dbałość o estetykę obiektów,
- preferuje się organizowanie targowisk czasowych, funkcjonujących w określone dni tygodnia lub godziny,
- należy dążyć do przywrócenia (ożywienia) funkcji targowiskowej na placach miejskich, historycznie związanych z handlem (np. na Nowym Targu lub lokalnych placach),
- proponuje się wspierać targowiska tematyczne (targi staroci, kwiatowe, pamiątkarskie, ekologiczne, wyrobów regionalnych) oraz okazjonalne w centrum (Jarmark Bożonarodzeniowy, Jarmark Świętojański, Europa na idelcu).

### 4. Supermarkety

Celem jest sytuowanie dyskontów i supermarketów w rejonach o dużej liczbie klientów, a także ich zintegrowanie i zharmonizowanie z otoczeniem.

W ramach polityki przestrzennej supermarketów:

- należy dążyć do lokalizowania obiektów w lokalnych ośrodkach usługowo-handlowych, w rejonach mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych, o dobrym dostępie komunikacyjnym, w tym dostępie pieszym,
- zaleca się ustalać wymagania estetyczne dotyczące istniejących i planowanych obiektów oraz preferować wykorzystanie zasobów innej zabudowy, np. przemysłowej i kolejowej,
- należy dążyć do lokalizacji nowych obiektów w rejonach obecnie pozbawionych sklepów o większej powierzchni sprzedaży, w rozwijających się osiedlach mieszkaniowych, a także przy ważnych węzłach komunikacyjnych.

### 5. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe [WOH]

Celem polityki przestrzennej jest wyznaczenie zasad dla handlu w wielkopowierzchniowych obiektach handlowych we Wrocławiu.

W ramach wytycznych dla wielkopowierzchniowych obiektów handlowych:

- ustala się, że na obszarze śródmiejskim MU obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> mogą być wprowadzane do budynków, pełniących historycznie funkcję handlową, usługową, produkcyjną lub biurową, szczególnie na obszarach Starego Miasta, Nadodrza, Przedmieścia Oławskiego, Przedmieścia Świdnickiego. Dopuszczoną formą są wyłącznie domy handlowe (towarowe) i hale targowe,
- w planach miejscowych, sporządzanych na śródmiejskim obszarze szczególnych wymagań wyznaczonym na rys. nr 13 Studium należy wprowadzić szczegółowe ustalenia w zakresie formy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych,
- w przypadku lokalizacji nowego obiektu w zachodniej części miasta jako optymalną lokalizację wskazuje się rejon Stadionu Miejskiego.

### 5.7 Polityka sektorowa dla usług innych

Celem polityki przestrzennej jest zaspokojenie potrzeb poprzez doskonalenie usług edukacyjnych.

Celem polityki przestrzennej jest zaspokojenie potrzeb w zakresie usług zdrowia poprzez modernizację i rozbudowę istniejących obiektów oraz powstawanie nowych, szczególnie w miejscach o niewystarczającej ofercie tych usług. Szczegółowe ustalenia odnośnie obiektów usług wymienionych poniżej oraz pozostałych powinny zostać określone w odniesieniu do lokalnych uwarunkowań i potrzeb na etapie planu miejscowego.

1. Usługi edukacji, opieki nad dzieckiem, pomocy społecznej, zdrowia

W ramach wytycznych dla usług edukacji, opieki nad dzieckiem, pomocy społecznej:

- w zależności od potrzeb należy utrzymywać i wyznaczać w planach miejscowych rezerwy terenowe dla kolejnych inwestycji,
- należy dążyć do równomiernego rozmieszczenia obiektów powiązane z lokalizacją zespołów mieszkaniowych.
- należy dążyć do sytuowania obiektów w miejscach o niewystarczającej ofercie tych usług.

2. Upowszechnianie kultury, gastronomia i rozrywka

W ramach wytycznych dla usług upowszechniania kultury, gastronomii i rozrywki:

- należy dążyć do ich sytuowania w lokalnych ośrodkach usługowo-handlowych.
- postuluje się sytuowanie obiektów gastronomicznych w parterach budynków o funkcji mieszkaniowej lub innej usługowej,
- popiera się nasycenie obiektami gastronomicznymi i upowszechniania kultury rejonów o dużej liczbie klientów, w tym strefy biurowe, turystyczne, akademickie,
- należy dążyć do sytuowania obiektów rozrywki w miejscach nie wywołujących negatywnego wpływu na zabudowę mieszkaniową.

3. Obiekty hotelowe

W ramach wytycznych dla obsługi turystyki:

- należy dążyć do sytuowania obiektów i ich zgrupowań w miejscach z dobrym dostępem komunikacyjnym,
- popiera się łączenie funkcji turystycznych, kulturalnych, biznesowych i handlowych, szczególnie w obiektach wykorzystujących walory atrakcyjnego otoczenia.

4. Uczelnie wyższe oraz obiekty naukowe i badawcze

W ramach wytycznych dla uczelni wyższych oraz obiektów naukowych i badawczych:

- należy dążyć do utrzymania obiektów uczelni wyższych, szczególnie w dzielnicy urbanistycznej Śródmieście, poprzez tworzenie atrakcyjnych ofert łączących naukę z innymi sferami życia w mieście,
- wspiera się rozbudowę i rozwój wrocławskich wyższych uczelni,
- należy dążyć do integracji obiektów akademickich wokół placu Grunwaldzkiego, pełniącego funkcję centrum dzielnicy akademickiej,
- należy dążyć w miarę możliwości do rozwoju ośrodków naukowych i badawczych,
- postuluje się lokalizację ośrodków badawczych i naukowych w miejscach odpowiednich dla ich działalności.

5. Biura i pracownie, produkcja drobna i usługi drobne.

W ramach wytycznych dla biur i pracowni, produkcji drobnej i usług drobnych:

- poza strefami rozwoju aktywności gospodarczej należy dążyć do sytuowania w lokalnych ośrodkach usługowych,
- należy dążyć do sytuowania obiektów i ich zgrupowań w miejscach z dobrym dostępem komunikacyjnym,

- sytuowania usług drobnych na pierwszej kondygnacji nadziemnej budynków na terenach mieszkaniowych wzdłuż ciągów komunikacyjnych i przestrzeni publicznych.

## Rozdział 6. POLITYKA ZIELENI I ŚRODOWISKA – ZIELEŃ BEZ GRANIC

*„Przyroda jest nieskończoną dziedziną, której środek leży wszędzie, a zakres nigdzie.”*

*Albert Schweitzer*

### 6.1 Polityka przestrzenna w zakresie zieleni i kształtowania środowiska przyrodniczego

Wrocław jest w nieustającym procesie rozwoju, który jednak nie polega wyłącznie na zabudowywaniu kolejnych fragmentów miasta, ale przede wszystkim na doskonaleniu i wzbogacaniu miasta o przestrzenie przyjazne człowiekowi i środowisku. Najbardziej pożądaną formą tej przestrzeni jest zieleń, która powinna być nie tylko ambiwalentnie postrzeganym tłem i dodatkiem do różnorodnego zainwestowania, ale przede wszystkim integralną częścią struktury funkcjonalno-przestrzennej, która wymaga zrównoważonego kształtowania i aktywnej ochrony. Zieleń miejska, tereny rolnicze oraz zieleń spontaniczna o różnym stopniu przekształcenia i wzajemnych powiązaniach funkcjonalnych staje się integralną częścią przestrzeni Wrocławia. Proces suburbanizacji, industrializacji krajobrazu oraz metropolizacji wiąże się nieuchronnie z przekształceniem niezabudowanych obszarów pod zainwestowanie i zmusza do nowego podejścia do kształtowania terenów zieleni. Dlatego ustala się zasadę kształtowania zieleni bez granic, według której zieleń jest równoprawnym lub nawet dominującym elementem struktury przestrzennej miasta. Konsekwencją takiego ujęcia tematu jest definiowanie zieleni jako terenów przyrodniczych pokrytych roślinnością o funkcjach ekologicznych, ochronnych, rekreacyjnych i estetycznych, niezależnie od tego jak są użytkowane oraz kto jest ich właścicielem.

Planowanie rozwoju miasta w myśl tej idei ma doprowadzić do zaniku tradycyjnej granicy pomiędzy strukturą urbanistyczną a przyrodniczym otoczeniem i określeniu ich relacji wg trzech poziomów: dominującego, równorzędnego i współtworzącego, z których każdy tworzy swoją strefę w przestrzeni miasta.

Ustala się strefę zieleni dominującej, która obejmuje obszary kluczowe z punktu widzenia ochrony wartości przyrodniczych, ochrony korytarzy ekologicznych i bioróżnorodności. Wśród nich najwyższą rangą przyrodniczą odznaczają się wnętrza dolin rzecznych o znaczeniu regionalnym: Odry, Widawy, Bystrzycy, Ślęzy, Oławy, Dobrej, z leżącymi na ich terenie starorzeczami i zbiornikami wodnymi oraz mniejszych cieków o znaczeniu lokalnym takich jak: Ługowina, Kasina, Zielona, Brochówka. Ponadto dużymi wartościami odznaczają się tereny wodonośne z cennymi zbiorowiskami roślinnymi oraz pozostałości lasów ługowych i łąkowych. Charakteryzują się one najwyższą różnorodnością gatunkową i liczebnością występujących organizmów. Jednocześnie doliny rzeczne tworzą korytarze ekologiczne umożliwiające migrację gatunków oraz genów. Część tych terenów objęta jest formami ochrony przyrody (ochrona obszarowa), co pozwala na zachowanie ich walorów oraz częściowo chroni je przed nieodpowiednim zainwestowaniem. Dla funkcjonowania miasta największe znaczenie ma występująca w tej strefie różnorodność krajobrazów i form zieleni.

W strefie zieleni dominującej ustala się indywidualne polityki przestrzenne określające zasady kształtowania środowiska przyrodniczego i zieleni, mające na celu ochronę i zachowanie najważniejszych elementów poszczególnych krajobrazów oraz przede wszystkim zachowanie spójnego i ciągłego systemu przyrodniczego.

Ustala się strefę zieleni równorzędnej, która integruje i stwarza możliwości współistnienia człowieka i przyrody na obszarach zabudowanych - przenika tereny mieszkaniowe o zróżnicowanych stylach zamieszkiwania i tereny usługowe. Obszary zieleni miejskiej w tym ujęciu stanowią istotny element kształtowania fizjonomii miasta, podlegający wspólnym zasadom budowania kompozycji przestrzennej. Tereny zieleni miejskiej, będąc miejscem i płaszczyzną kontaktów społecznych, stają

się przestrzenią integrującą strukturę miasta, wpływają na identyfikację i zapamiętywanie miejsc. Ponadto, tereny zieleni uznaje się za jedne z podstawowych narzędzi rewitalizacji struktury miejskiej.

W strefie zieleni równorzędnej przyjmuje się, że punktowe, liniowe i obszarowe formy zieleni - tworzą zielono-niebieską infrastrukturę w przestrzeni miasta i pozwalają na funkcjonowanie miejskich ekosystemów i usług z nimi związanych, np. oczyszczanie powietrza i wody, retencję wody, mitygację i adaptację do skutków zmian klimatu, np. obniżanie temperatur latem w miastach, retencja wód opadowych, zapobieganie powodziom.

Wyznaczone obszarowe formy zieleni wypoczynkowej stanowią tereny specjalnego zagospodarowania zielenią w postaci parków, zieleńców, skwerów czy ogrodów działkowych, itp., dla których ustala się ograniczenia, o których mowa w rozdziale 2, poddziale 2.3 lit. c niniejszego działu. Liniowe formy zieleni natomiast łączą poszczególne elementy stref zieleni równorzędnej oraz dominującej dopełniając wrocławską sieć zieleni.

Obszar ten został objęty politykami określającymi zasady kształtowania środowiska przyrodniczego i zieleni, w zależności od charakteru i funkcji obszaru.

Ustala się strefę zieleni współtworzącej, która stanowi zielony bufor dla obszarów o najwyższym stopniu uprzemysłowienia. Zieleni towarzysząca obiektom przemysłowym pełni przede wszystkim funkcję izolacyjną, w mniejszym stopniu wypoczynkową, stanowi także oprawę plastyczną zabudowań. Jednym z głównych wyznaczników nowoczesnego zagospodarowania obszarów przemysłowych jest kształtowanie zieleni z poszanowaniem istniejącego kontekstu środowiska naturalnego.

Wyznaczone obszarowe formy zieleni wypoczynkowej stanowią tereny specjalnego zagospodarowania zielenią, dla których ustala się ograniczenia, o których mowa w rozdziale 2, podrozdziale 2.3, lit. c niniejszego działu. Liniowe formy zieleni natomiast łączą poszczególne elementy stref zieleni współtworzącej oraz dominującej dopełniając wrocławską sieć zieleni.

Dla wszystkich trzech stref zieleni należy dążyć do realizacji podstawowych celów, przyjętych w ramach idei zieleni bez granic:

- ochrony drzew polegającej na dążeniu do zachowania jak największej liczby drzew, w szczególności na obszarach zabudowanych i przeznaczonych do zainwestowania oraz zachowania zieleni przyulicznej; ochroną obejmuje się, w szczególności pomniki przyrody oraz osobliwości dendrologiczne,
- ochrony bioróżnorodności i zwiększenie powierzchni zieleni polegającej na dążeniu do poprawy stanu różnorodności biologicznej i powiązanie jej ochrony z rozwojem społeczno-gospodarczym miasta oraz tworzenie nowych obszarów zieleni ogólnodostępnej przy zachowaniu ciągłości systemu zieleni w mieście,
- integracji w zieleni polegającej na dążeniu do kształtowania zieleni, która zapewni mieszkańcom lokalne współistnienie, więź, identyfikację i utożsamianie się z miejscem swojego zamieszkania oraz wzbogaci proces budowania naszej świadomości ekologicznej,
- interakcji z zielenią polegającej na dążeniu do kształtowania zieleni dostępnej dla wszystkich i atrakcyjnej społecznie, na równorzędnym poziomie z innym zagospodarowaniem, jako zobowiązanie społeczne do ochrony walorów środowiska przyrodniczego i krajobrazowego.

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

W zakresie zieleni bez granic ustalono 16 obszarowych polityk przestrzennych, dla których zasady kształtowania zieleni opisano poniżej.

#### 1. Polityka zieleni dla obszarów chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody

Podstawową rolę zieleni na tych obszarach jest utrzymanie unikatowych w skali miasta ekosystemów leśnych, pełniących w mieście również funkcje ochronne, łąkowych, wodnych, a także

krajobrazu w ramach powołanych form ochrony przyrody. Oprócz funkcji ekologicznej, tereny te umożliwiają odpoczynek na „łonie natury”, a także służą zaspokajaniu potrzeb kontaktu z dziką przyrodą, bez konieczności opuszczania miasta. Zieleń na obszarach chronionych posiada wysokie walory edukacyjne, wynikające z obcowania ze zróżnicowanymi ekosystemami o cechach półnaturalnych. Funkcjonowanie zieleni na obszarach chronionych zapewnia utrzymanie odpowiedniego poziomu zróżnicowania biologicznego i łączność ekologiczną z cennymi przyrodniczo obszarami położonymi zarówno w mieście, jak i poza jego granicami.

W ramach polityki kształtowania zieleni dla obszarów chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody należy dążyć do:

- ustalenia priorytetu dla ochrony przyrody i krajobrazu, który przeważa nad zaspokajaniem potrzeb rekreacji i wypoczynku,
- wprowadzania zagospodarowania (m.in. wyposażenie w urządzenia rekreacyjne, wprowadzenie nowych form zieleni) nienaruszającego funkcjonowania ekosystemów leśnych, wodnych, łąkowych i innych podlegających ochronie oraz przebiegu korytarzy ekologicznych,
- wprowadzania zagospodarowania (urządzenia sportowo-rekreacyjne, ciągi pieszo-rowerowe) poza cennymi przyrodniczo siedliskami i miejscami występowania chronionych gatunków,
- prowadzenie zrównoważonej gospodarki rolnej i leśnej z uwzględnieniem przebiegu tras pieszo-rowerowych, miejsc rekreacji i wypoczynku,
- tworzenia ścieżek przyrodniczo-edukacyjnych,
- ograniczania wprowadzania nowej zabudowy,
- uzupełniania i nasadzanie szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic,
- wykreowania połączeń pomiędzy zielenią obszarów przyrodniczo i krajobrazowo cennych z terenami zieleni na obszarach zurbanizowanych,
- nasadzeń roślinnością odtwarzającą zbiorowiska, zgodnie z występującymi typami siedlisk przyrodniczych,
- zakazu wprowadzania gatunków obcych, szczególnie gatunków inwazyjnych,
- zachowania jak największej liczby drzew, w szczególności wiekowych okazów dendroflory.

## 2. Polityka zieleni dla obszarów leśnych

Nadrzędną funkcją występujących na terenie Wrocławia lasów jest ochrona walorów przyrodniczych. Ponadto, lasy w przestrzeni miasta pełnią funkcje klimatyczne, ochronne i krajobrazowe. Przyczyniają się i zapewniają stabilizację obiegu wody w przyrodzie, przeciwdziałają powodziom, chronią glebę przed erozją. Mają również istotny wpływ na kształtowanie klimatu lokalnego, stabilizację składu atmosfery i jej oczyszczanie. Stwarzają również warunki do zachowania potencjału biologicznego dużej liczby gatunków, ekosystemów i wartości genetycznych organizmów, a także zapewniają lepsze warunki dla zdrowia i życia ludności.

Zwiększanie rangi lasów w strukturze zieleni miejskiej odbywa się poprzez utrzymanie istniejących kompleksów leśnych i zalesienia na nowych obszarach, przeważnie gruntach nieprzydatnych do produkcji rolnej, nieużytkach i terenach przeznaczonych do rekultywacji. Funkcje lasów mogą być uzupełniane przez zbliżone funkcje zadrzewień i zakrzewień.

Obecność powierzchniowo dużych i zwartych kompleksów leśnych tworzy potencjał dla zaspokajania potrzeb rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców miasta i turystów. Lasy odgrywają również istotną rolę edukacyjną. Część z nich objęta jest formami ochrony przyrody.

W ramach polityki kształtowania zieleni dla obszarów leśnych należy dążyć do:

- ograniczenia gospodarki leśnej podporządkowanej wyłącznie produkcji drewna na rzecz funkcji ochronnych, klimatycznych, przyrodniczych, rekreacyjnych i wypoczynkowych,



- tworzenia lasów, z przeznaczeniem na rekreację,
- wyposażenia lasów komunalnych w urządzenia rekreacyjne oraz miejsca wypoczynku, jak również wytyczenia tras spacerowych i rowerowych,
- kształtowania zalesień tak, aby tworzyły one połączenia między większymi kompleksami leśnymi,
- prowadzenia racjonalnej gospodarki leśnej opartej na unikaniu usuwania martwych drzew, nadmiernego prześwietlania drzewostanów i tworzenia zrębów zupełnych o dużych powierzchniach,
- odnawiania drzewostanów w oparciu o gatunki zgodne z występującymi naturalnymi typami siedlisk przyrodniczych,
- odsunięcia planowanych terenów zabudowy od ściany lasów i pozostawienie, w celu zapewnienia stabilności ekosystemów leśnych, utworzenia strefy ekotonowej rozgraniczającej tereny leśne od powierzchni przeznaczonej do zainwestowania.

### 3. Polityka zieleni dla obszarów przyrodniczo-wypoczynkowych

Obszary objęte polityką stanowią tereny otwarte pełniące przede wszystkim funkcje przyrodnicze, ale również edukacyjne, wypoczynkowe i sportowe, niezbędne do zrównoważonego rozwoju i odpowiedniego funkcjonowania miasta. Stanowi dopełnienie dla obszarów chronionych i leśnych, tworząc podstawowe korytarze ekologiczne Wrocławia zawierające pasma głównych dolin rzecznych wraz z przylegającymi do nich terenami zieleni, dużymi parkami i terenami wyłączonymi z zabudowy, ze względu na rolę, jaką pełnią w systemie zaopatrzenia miasta w wodę oraz polami irygacyjnymi. To największy powierzchniowo obszar wpływający na zachowanie równowagi w ekosystemie miejskim.

Podstawowym celem polityki, tym samym warunkującym prawidłowe funkcjonowanie systemu przyrodniczego, jest zapewnienie łączności wewnętrznej - pomiędzy poszczególnymi elementami systemu oraz zewnętrznej, z otoczeniem, które należy do regionalnej i krajowej sieci ekologicznej. W rezultacie podobne do siebie ekosystemy, połączone krótkimi i szerokimi korytarzami, będą bardziej stabilne, tworząc jednocześnie optymalne uwarunkowania dla przemieszczania się gatunków, zachowania bioróżnorodności oraz regeneracji zdegradowanej przestrzeni przyrodniczej.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach przyrodniczo-wypoczynkowych należy dążyć do:

- ochrony walorów przyrodniczych, ochronnych, krajobrazowych obszaru,
- integracji naturalnych obszarów zieleni z terenami wypoczynkowymi, przy zachowaniu bioróżnorodności, ciągłości i wartości przyrodniczych,
- bardzo dobrej dostępności przestrzennej terenów zieleni,
- zwiększenia atrakcyjności społecznej terenów zieleni poprzez tworzenie ciekawych i oryginalnych kompozycji zieleni,
- kształtowania pasmowego systemu nadrzecznych terenów ogólnodostępnej zieleni urządzonej i krajobrazowej wraz z infrastrukturą ścieżek pieszych i rowerowych,
- zapewnienia ciągłości terenów zieleni wzdłuż całego systemu hydrograficznego miasta,
- renaturyzacji rzek w szczególności Dobrej, Ślęzy, Ługowiny, Kasiny i Brochówki.

W ramach polityki obszarów przyrodniczo-wypoczynkowych ustala się w szczególności politykę kształtowania zieleni dla obszaru pól irygacyjnych:

- zaleca się rekultywację terenu ze względu na zanieczyszczenie gleb,
- postuluje się utrzymanie nawadniania części obszaru z wykorzystaniem wód opadowych lub wód rzecznych, w celu zachowania stosunków hydrologicznych sprzyjających występowaniu siedlisk roślinnych i zwierzęcych, w tym w szczególności dla ptaków,

- postuluje się zachowanie cennych przyrodniczo trzcinowisk oraz terenów podmokłych,
- zaleca się zagospodarowanie części obszaru na cele rekreacyjno-wypoczynkowe i edukacyjne, z możliwością lokalizacji polan rekreacyjnych, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek edukacyjnych.

#### 4. Polityka zieleni dla obszarów przyrodniczo-rekreacyjnych

Aktywne formy rekreacji cieszą się coraz większym zainteresowaniem, szczególnie wśród mieszkańców Wrocławia. Czynny wypoczynek w czasie wolnym zapewnia możliwość szybkiej regeneracji sił, a systematycznie stosowany przyczynia się skutecznie do zapobiegania chorobom cywilizacyjnym i wydłużenia życia. Szczególnie ważna jest możliwość codziennej aktywnej rekreacji w atrakcyjnych przyrodniczo i krajobrazowo obszarach w swoim najbliższym otoczeniu. Wśród obiektów, które stanowią najbardziej popularne zaplecze codziennego i weekendowego wypoczynku mieszkańców są baseny (kryte i otwarte, w tym aquaparki), stadiony i boiska sportowe, korty tenisowe, ośrodki sportu i rekreacji, tory sportowe i rekreacyjne. Obok najczęściej użytkowanych, tradycyjnych obiektów rekreacyjno-sportowych należy dążyć do zapewnienia dostępu do bardziej „specjalistycznych” form rekreacji takich jak golf, jazda konna, sporty lotnicze, sporty wodne i wielu innych form aktywności, które powinny rozwijać się w mieście. Sport i rekreacja sprzyja procesom integracji, ułatwia dialog międzykulturowy, jest ważnym elementem programów dla niepełnosprawnych - odgrywa ważną rolę integracyjną i kompensacyjną.

Głównym celem polityki dla obszarów przyrodniczo-rekreacyjnych jest stworzenie w otoczeniu zieleni warunków dla zaspokajania przede wszystkim potrzeby aktywności ruchowej, ćwiczeń dla dobrej kondycji fizycznej i aktywnego spędzaniu czasu wolnego, zarówno w formie sportu indywidualnego, rodzinnego lub uprawianego w grupie przyjaciół i znajomych.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach przyrodniczo-rekreacyjnych należy dążyć do:

- integracji obszarów zieleni wypoczynkowej z architekturą przy zachowaniu bioróżnorodności, ciągłości i wartości krajobrazowych,
- kształtowania obszaru harmonijnego współistnienia zieleni i architektury w tej samej kompozycji przestrzennej,
- tworzenia przestrzeni przyrodniczej jako miejsca dla sportu i rekreacji,
- tworzenia obszarów wielofunkcyjnych zatopionych w zieleni.

#### 5. Polityka zieleni dla obszarów otwartych

Obszary objęte polityką stanowią tereny otwartych użytków rolnych i obszarów o swobodnym i spontanicznym kształtowaniu się zieleni. Głównym celem polityki jest utrzymanie ekstensywnego zagospodarowania z niewielką ingerencją człowieka jako element zachowania. Są to obszary wspomagające bioróżnorodność.

W ramach polityki kształtowania zieleni na tych obszarach należy dążyć do utrzymania terenów otwartych z dominującym zagospodarowaniem w formie zieleni niskiej.

#### 6. Polityka zieleni dla obszarów śródmiejskiego stylu zamieszkiwania

Śródmiejski styl zamieszkiwania obejmuje obszary centralne miasta. W obszarze ścisłego centrum dominują wielofunkcyjne kompleksy zabudowy, gdzie funkcja mieszkaniowa przemieszana jest z ogólnymi miejskimi funkcjami usługowymi. Wokół tego obszaru występuje głównie zabudowa mieszkaniowa o różnych formach z uzupełniającymi je obiektami usługowymi, o charakterze centrotwórczym. Obszar cechuje bardzo dobra dostępność. Pod względem wyposażenia w zieleń jest to obszar o bardzo dobrej dostępności do prestiżowych terenów rekreacyjnych i wypoczynkowych - parków miejskich, skwerów, promenad, bulwarów nadodrzańskich. Ważnym elementem kompozycyjnym jest zieleń towarzysząca wewnątrz zabudowy kwartałowo-pierzejowej oraz otwarta zieleń w zespołach zabudowy blokowej wykorzystywana na cele rekreacyjno-wypoczynkowe. Na

obszarze występują również rozległe kompleksy ogrodów działkowych użytkowane jako tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Terenom komunikacyjnym w obszarze śródmiejskim towarzyszy zieleni przyuliczna w postaci szpalerów drzew oraz zieleni skwerów i zieleńców. W obrębie zabudowy usługowej zieleni występuje jako skwery i zieleńce lub zadrzewienia i pełni funkcje kompozycyjne lub wypoczynkowe. Na obszarach aktywności gospodarczej brak jest zorganizowanej zieleni a jedynie obserwuje się samoistne zadrzewienia i zieleńce.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach stylu zamieszkiwania śródmiejskiego należy dążyć do:

- powiązania zabudowy mieszkaniowej z kompleksami zieleni i obiektami rekreacyjnymi,
- podniesienia standardu istniejących oraz urządzenia nowych ogólnodostępnych skwerów, parków i innych form urządzonej zieleni, z urządzeniami rekreacyjnymi, powiązanych ciągami pieszymi z zabudową,
- sytuowania we wnętrzach kwartałów zabudowy zieleni, obiektów i urządzeń sportu i rekreacji,
- nasycenia obszarów zabudowy śródmiejskiej zielenią wysoką,
- zachowania historycznie ukształtowanej zieleni w kwartałach zabudowy, uzupełnienia zieleni i podniesienia standardu jej urządzenia w układach przestrzennych o wartości kulturowej,
- odtwarzania historycznych założeń zieleni,
- nieprzeznaczania zieleni na parkingi,
- dosadzania drzew, uzupełniania szpalerów, zadrzewień przyulicznych, wymiany zieleni na bardziej długowieczną i estetyczną oraz powiązania terenów zieleni np. ciągami zadrzewień,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni,
- lokalizowania zieleni na dachach w postaci ogrodów zielonych, zieleni wertykalnej w postaci zielonych ścian i pnączy,
- wykorzystanie istniejącej zieleni do kompozycji nowych założeń zieleni,
- podkreślenia zielenią walorów zabudowy, osi widokowych, miejsc szczególnych, przestrzeni publicznych,
- tworzenia tzw. parków kieszonkowych, czyli niedużych obszarów zieleni np. na nieużytkach i miejscach po wyburzonych obiektach. Parki kieszonkowe odpowiadają na potrzebę bliskości terenów zieleni w terenach gęsto zabudowanych, ale jednocześnie służą wszystkim mieszkańcom np. poprzez udostępnienie przestrzeni publicznej czy poprawę mikroklimatu,
- wykorzystania wody opadowej w kreowaniu terenów zieleni, w celu poprawy wilgotności powietrza, co przyczyni się do przeciwdziałania miejskiej wyspie ciepła,
- tworzenia tzw. parkletów, czyli wykorzystania pojedynczych miejsc parkingowych do aranżacji zieleni i miejsca dla pieszych, z wykorzystaniem zieleni w donicach ale także lokalizowanej na gruncie rodzimym,
- tworzenia tzw. woonefów czyli podwórców miejskich, polegających na przekształcaniu ulic w strefy współdzielone z wykorzystaniem zieleni, w tym drzew, krzewów i kwiatów,
- wykorzystania zieleni okrywowej, w tym roślin zadarniających, na terenach zieleni przyulicznej i osiedlowej, które chronią glebę przed erozją, przegrzaniem i utratą wilgoci, ograniczają rozwój chwastów, wypełniają puste miejsca pod krzewami i drzewami i stanowią obramowanie dla rabat, mają wartości dekoracyjne,
- tworzenia terenów zieleni o funkcjach biologicznych i hydrologicznych, w postaci zieleni na dachach obiektów usługowych lub parkingowych, zapewniającej warunki do rozwoju dla zwierząt, zatrzymywanie wód opadowych, podnoszenie wilgotności powietrza.

## 7. Polityka zieleni dla obszarów indywidualnego stylu zamieszkiwania

Polityka obejmuje zróżnicowane zarówno pod względem wielkości jak i kompozycji obszary zabudowy jednorodzinnej, rozproszonej w całej przestrzeni miasta. Niektóre z zespołów charakteryzują się indywidualnymi i oryginalnymi rozwiązaniami estetyczno-kompozycyjnymi (Marszowice), inne, idealnie harmonizują się z przyrodniczym otoczeniem (Oporów) lub też swoim układem funkcjonalnym nawiązują do kontekstu otoczenia (Pawłowice).

Zieleń występująca na terenach osiedli zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zarówno przedwojennej, z czasów odbudowy Wrocławia, jak i współcześnie, jest również zróżnicowana: pod względem dendrologicznym, kompozycyjnym, estetycznym, funkcjonalnym oraz, choć w mniejszym stopniu, pod względem wielkości, zajmując zazwyczaj niewielkie powierzchnie. Występują tu kompozycje planowanych nasadzeń drzew i krzewów (często z okazami egzotycznymi), kwietniki i powierzchnie trawiaste. Nierzadko napotyka się uprawy ogrodnicze i sadownicze, zazwyczaj na terenach peryferyjnych.

Podstawową funkcją terenów zieleni dla indywidualnego stylu zamieszkiwania jest zaspokajanie potrzeb związanych z codziennym wypoczynkiem i drobnymi formami rekreacji użytkowników poszczególnych posesji. Nie są one więc ogólnodostępne, nie łączą się ze sobą i nie tworzą jednolitego systemu funkcjonalnego. W obrębie osiedli występują jednak niewielkie skwery i zieleńce, tworzące miejsca spotkań dla mieszkańców. Wyposażone są w obiekty małej architektury i urządzenia rekreacyjno-sportowe. Zieleń poza posesjami występuje również w postaci przyulicznych zadrzewień i wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach indywidualnego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:

- wykreowania terenów zieleni ogólnodostępnej, w szczególności na terenach o nie ustalonej jeszcze strukturze funkcjonalno-przestrzennej,
- tworzenia ciągów pieszo-rowerowych w formie alei, przecinających zespoły zabudowy,
- powiązania zabudowy mieszkaniowej z kompleksami zieleni i obiektami rekreacyjnymi strefy zieleni dominującej, za pośrednictwem ciągów zadrzewień i alei wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych,
- kreowania zielonych promenad,
- podniesienia standardu i uzupełniania ochrony istniejących skwerów i innych form zieleni urządzonej ogólnodostępnej,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni,
- uzupełnienia i nasadzenia szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic,
- zachowania jak największej liczby drzew, w szczególności wiekowych okazów dendroflory.

## 8. Polityka zieleni dla obszarów kameralnego stylu zamieszkiwania

Kameralny styl zamieszkiwania obejmuje obszary o harmonijnie powiązanych układach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej w zakresie formy, wysokości i intensywności zabudowy. Są to w przeważającej części osiedla o rysach historycznych, powstałe na bazie całościowej i czytelnej koncepcji przestrzennej. Obejmuje obszary zrealizowane zgodnie ze zrodzoną u progu XX wieku ideą "miast-ogrodów" Ebenezera Howarda. We Wrocławiu ideę tę wspierał Max Berg - w latach 1908-1925 miejski radca budowlany. Obszary kameralne wyposażone są w zróżnicowaną zieleń zarówno ogólnodostępną w postaci parków i skwerów, jak i półprywatną i prywatną w zgrupowaniach zabudowy jednorodzinnej. Na obszarach występują także duże nasycenie zielenią przyuliczną. Zabudowa kameralna jest silnie powiązana z systemem zieleni wyższego rzędu, w tym terenami otwartymi i nadrzecznymi.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach kameralnego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:

- utrzymania, podniesienia standardu istniejących oraz urządzenia nowych ogólnodostępnych skwerów, parków i innych form urządzonej zieleni, z urządzeniami rekreacyjnymi, powiązanych ciągami pieszymi z zabudową,
- zachowywania historycznie ukształtowanej zieleni w kwartałach zabudowy oraz odtwarzania historycznych założeń zieleni, w szczególności w zakresie doboru gatunkowego roślinności,
- ochrony unikatowych kompozycji zieleni wysokiej i niskiej stanowiącej o walorach krajobrazowych i kulturowych tego obszaru,
- ochrony terenów parkowych o założeniach historycznych - wzmocnienie ich funkcji kompozycyjnych, kulturowych, krajobrazowych i rekreacyjno-wypoczynkowych,
- tworzenia silnego powiązania z systemem zieleni wyższego rzędu, w tym terenami otwartymi i nadrzecznymi,
- powiązanie zabudowy mieszkaniowej z kompleksami zieleni i obiektami rekreacyjnymi strefy zieleni dominującej, w tym zielenią nadrzeczną, za pośrednictwem ciągów zadrzewień, alei wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych, zielonych promenad,
- nasycenia zabudowy zielenią wysoką, w tym do uzupełnienia i nasadzenia szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic,
- włączenia zbiorników i urządzeń wodnych, rzek do układów przestrzennych parków oraz wykorzystania cieków i zbiorników wodnych do celów rekreacyjnych, sportowych i kompozycyjnych,
- wykreowania nowych terenów zieleni ogólnodostępnej w formie skwerów i zieleńców na terenach o nie ustalonej strukturze funkcjonalno-przestrzennej,
- konserwacji zieleni osiedlowej, poprawy jakości drzewostanu, rewitalizacji terenów rekreacyjnych, tworzenia wewnątrzosiedlowych przestrzeni publicznych,
- zachowania historycznie ukształtowanej zieleni w obrębie zabudowy, uzupełnienia zieleni i podniesienia standardu jej urządzenia w układach przestrzennych o wartości kulturowej,
- dla obszarów projektowanych zaleca się wykreowanie terenów zieleni ogólnodostępnej w postaci parków, skwerów i zieleńców, z urządzeniami służącymi rekreacji oraz z udziałem zieleni wysokiej.

#### 9. Polityka zieleni dla obszarów stylu zamieszkiwania osiedli blokowych

Jest to zieleń towarzysząca dużym osiedlom mieszkaniowym (tzw. blokowiskom) budowanym w latach 60. - 80. XX w. Wnętrza międzyblokowe wypełniają różnorodne formy zieleni z licznymi kompozycjami drzew i krzewów, powierzchniami trawiastymi i kwietnikami, które zazwyczaj otoczone są formowanymi żywopłotami. Elementy te składają się na system oparty o niewielkie powierzchniowo tereny, które powiązane są ze sobą funkcjonalnie. Charakterystyczną cechą tego układu urbanistycznego jest otwartość terenów zieleni, które wypełniają przestrzeń międzyblokową. Umiejętnie wprowadzone pojedyncze formy zieleni na podstawie planowych nasadzeń, często jednak o nieregularnym charakterze i niedokończonej strukturze, poprawiają jakość i walory kompozycyjne przestrzeni, wpływają na poziom atrakcyjności miejsca i tworzą wrażenie „zieleni na wyciągnięcie ręki”, wzbogacając tym samym monotony krajobraz osiedli mieszkaniowych. Odpowiednie wyposażenie w place zabaw, urządzenia sportowo-rekreacyjne, ścieżki spacerowe, pozwala na zaspokajanie dodatkowych potrzeb związanych z codzienną rekreacją i wypoczynkiem. Tereny zieleni blokowej zazwyczaj posiadają dobre powiązania z dominującym systemem zieleni.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach stylu zamieszkiwania osiedli blokowych należy dążyć do:

- ochrony, podniesienia standardu terenów zieleni,

- uzupełniania istniejących terenów zieleni w urządzenia różnicujące je funkcjonalnie – boiska trawiaste, miejsca odpoczynku dla seniorów, „zielone kluby” dla młodzieży, itp.,
- wykreowania, na terenach o nie ustalonej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, nowych terenów zieleni ogólnodostępnej w formie skwerów i zieleńców, zachowując przy tym cechy charakterystyczne „zieleni na wyciągnięcie ręki” czyli zieleni położonej najbliższej człowieka,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni,
- uzupełnienia i nasadzenie szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic, tworząc kompozycyjnie hierarchiczny układ alei,
- ustalenia ochrony drzew, zachowując jak największą liczbę drzew, w szczególności wiekowych okazów dendroflory,
- powiązania zabudowy mieszkaniowej z kompleksami zieleni i obiektami rekreacyjnymi strefy zieleni dominującej, za pośrednictwem ciągów zadrzewień, alei wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych oraz kreowania zielonych promenad.

#### 10. Polityka zieleni dla obszarów osiedlowego stylu zamieszkiwania

Polityka obejmuje przede wszystkim obszary zainwestowane w ostatnich dwudziestu latach oraz tereny obecnie niezainwestowane, położone pierścieniowo wokół głównych arterii komunikacyjnych Wrocławia. Powstające nowe obiekty to głównie zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna w różnych formach, z przewagą budynków 4-5 kondygnacyjnych o zróżnicowanym stylu architektonicznym. Nierzadko są to ogrodzone osiedla o dużej intensywności zabudowy i znacznej gęstości zaludnienia. Zieleni na tych obszarach bardzo często ogranicza się do tzw. wewnętrznych dziedzińców z trawnikami i kwietnikami, gdzieś tam wyposażonych w place zabaw czy plenerowe siłownie. Taki układ urbanistyczny powoduje konieczność wykreowania systemu powiązanych ze sobą funkcjonalnie obszarów zieleni nie tylko w formie niewielkich parków, zieleńców czy nawet ogrodów działkowych, ale również intensywnego zagospodarowania zielenią wewnętrznych dziedzińców. Układ kompozycyjny zieleni na obszarach nowo inwestowanych zaleca się dopasować pod względem charakteru do wielkości i intensywności zabudowy w myśl zasady: „wysoko i intensywnie w zabudowie – wysoko i intensywnie w zieleni”.

Ze względu na dość dużą intensywność zabudowy na tych obszarach, tereny pokryte roślinnością powinny również dość wyraźnie pełnić funkcje biologiczne i hydrologiczne. W stylu zamieszkiwania osiedlowym duże znaczenie ma wykorzystanie potencjału sąsiadującej z większością z nich zieleni strefy dominującej, tworząc system powiązań liniowych ukształtowany w formie alei, zielonych ciągów pieszych i rowerowych.

W ramach polityki kształtowania zieleni dla obszarów osiedlowego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:

- ochrony, podniesienia standardu i uzupełniania istniejących oraz urządzenia nowych ogólnodostępnych skwerów i innych form urządzonej zieleni z urządzeniami rekreacyjnymi,
- wykreowania terenów parkowych w obrębie istniejących i projektowanych osiedli,
- wykreowania wejść do parków,
- uzupełniania istniejących terenów zieleni w urządzenia różnicujące je funkcjonalnie – boiska trawiaste, miejsca odpoczynku dla seniorów, „zielone kluby” dla młodzieży, itp.,
- powiązania zabudowy mieszkaniowej z kompleksami zieleni i obiektami rekreacyjnymi np. ciągami zadrzewień,
- uzupełnienia i nasadzenie szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni.

#### 11. Polityka zieleni dla obszarów mozaikowego stylu zamieszkiwania

Polityka obejmuje obszary dużych, istniejących i planowanych osiedli kompozycyjnie i funkcjonalnie skoncentrowanych na harmonijnym powiązaniu zespołów zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej. Cechą charakterystyczną dla tych obszarów jest również nierzadko, oryginalne zróżnicowanie architektoniczne.

Tutejsza zieleń idealnie wpisuje się w filozofię zamierzonej heterogeniczności, tworząc bogaty w formę i funkcję system terenów w postaci parków, skwerów, zieleńców czy też terenów zieleni półprywatnej i prywatnej, z licznymi kompozycjami drzew i krzewów, powierzchniami trawiastymi i kwietnikami.

W ramach polityki kształtowania zieleni dla obszarów mozaikowego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:

- kreowania terenów zieleni, jako elementu spajającego niejednorodność zagospodarowania,
- kreowania obszarów zieleni kompozycyjnie wielopiętrowej, w szczególności w obszarach przenikania się zróżnicowanych form zespołów zabudowy,
- wykorzystania cieków i zbiorników wodnych do celów rekreacyjnych, sportowych i dekoracyjnych,
- wykreowania terenów parkowych w obrębie istniejących i projektowanych osiedli,
- wykreowanie wejść do parków i większych obszarów zieleni,
- ochrony, podniesienia standardu i uzupełniania istniejących oraz urządzenie nowych ogólnodostępnych skwerów i innych form urządzonej zieleni z urządzeniami rekreacyjnymi,
- powiązania zabudowy mieszkaniowej z kompleksami zieleni i obiektami rekreacyjnymi, np. ciągami zadrzewień,
- uzupełnienia i nasadzenie szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni.

## 12. Polityka zieleni dla obszarów małomiasteczkowego stylu zamieszkiwania

Polityka obejmuje trzy obszary położone w zachodniej, północno- i południowo-wschodniej części Wrocławia, stanowiące dawne miasteczka Psie Pole, Brochów, Leśnica. Zdecydowanie wyróżnia je z otoczenia historyczny układ przestrzenny z: miejscem centralnym, charakterystyczną różnorodnością formy i funkcji zabudowy, dużą ilością zieleni towarzyszącej oraz terenami otwartymi w przestrzeni systemu przyrodniczego w bezpośrednim sąsiedztwie.

W dużej mierze zachowały one swój pierwotny, małomiasteczkowy charakter, do czego przyczyniło się ich peryferyjne położenie oraz, podobnie jak w przypadku dawnych wsi, silnie wykształcona tożsamość społeczności lokalnych. Stanowią one kompletne i samodzielne organizmy, w których harmonijnie przeplatają się funkcje mieszkaniowe i usługowe z rozbudowanym systemem zieleni.

Obszary osiedli małomiasteczkowych wyposażone są w zróżnicowaną zieleń, zarówno ogólnodostępną w postaci parków i zieleńców, jak i półprywatną i prywatną, w zgrupowaniach zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej w formie niewielkich kamienic. Ważnym elementem kompozycyjnych jest nasycenie zielenią przyuliczną.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach małomiasteczkowego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:

- stworzenia wewnętrznego systemu zieleni opartego na historycznym układzie przestrzennym z wyróżnionym miejscem centralnym – mały rynek,
- zachowania i odtwarzania historycznych układów zieleni, w szczególności towarzyszącej przestrzeniom publicznym,
- rozwinięcia i uczytelnienia powiązań pomiędzy większymi obszarami zieleni położonych na obrzeżach a obszarami zabudowy,

- alejowego kształtowania układów komunikacyjnych jako ważnego elementu kompozycyjnego podkreślającego charakter małomiasteczkowy,
- podniesienia standardu i uzupełniania istniejących skwerów i innych form zieleni urządzonej ogólnodostępnej,
- wykreowania nowych terenów zieleni ogólnodostępnej w formie skwerów i zieleńców,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni.

### 13. Polityka zieleni dla obszarów sielskiego stylu zamieszkiwania

Osiedla te leżą na zachodnim i wschodnim krańcu miasta. Skupione są przede wszystkim wzdłuż biegu rzek: Bystrzycy, Widawy i Odry i obejmują obszary dawnych wsi wcielonych do Wrocławia w różnym okresie (1924 – 1973). Stały się one z czasem integralnymi osiedlami miasta. Część z nich zachowała jednak swój pierwotny, wiejski charakter, do czego przyczyniło się ich peryferyjne położenie oraz istnienie silnie zintegrowanych wewnętrznie społeczności lokalnych. Poszczególne wsie stanowiły własność rycerską, kościelną lub wrocławskich klasztorów, a na ich terenie funkcjonowały założenia folwarczne z dworami i bogatymi założeniami parkowymi, stanowiące siedziby majątków ziemskich. Niektóre z nich w swej przeszłości pełniły znaczące funkcje (np. Świniary) lub stanowiły zaplecze usługowe dla rolnictwa. Kulturowy wymiar atrakcyjności wiejskich osiedli Wrocławia wyraża się przede wszystkim w ich odmienności fizjonomicznej w porównaniu do pozostałych części miasta. Dotyczy to m.in. typowego dla wsi rozplanowania i wiejskiej zabudowy. Większość wiejskich osiedli Wrocławia to ulicówki lub wielodrożnice, rozplanowane wzdłuż głównych ulic przebiegających przez wieś.

Najważniejszym walorem wiejskich osiedli Wrocławia jest sąsiedztwo malowniczych dolin rzecznych i zwartych kompleksów leśnych. Większość z nich położona jest w otulinie obszarów chronionych, co dodatkowo podnosi ich walory przyrodnicze. Wszystko to sprawia, że osiedla te mogą stanowić znakomite miejsce do rekreacji i czynnego wypoczynku.

Zieleń występująca na tych terenach skupiona jest zazwyczaj w centralnych miejscach układu i towarzyszy dawnej zabudowie folwarcznej, kościelnej lub klasztornej. Występują tu również zadrzewienia i zakrzewienia śródpolne oraz zieleń porastającą brzegi cieków i zbiorników wodnych. Zieleń zabudowy mieszkaniowej to głównie uprawy ogrodnicze i sadownicze oraz zróżnicowana pod względem dendrologicznym, kompozycyjnym i estetycznym zieleń przydomowa.

W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach sielskiego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:

- zachowania dawnych układów zieleni towarzyszącej historycznej zabudowie, podkreślającej charakter wiejskiego układu urbanistycznego,
- zachowania otwartych terenów zieleni,
- rozwinięcia i uczytelnienia powiązań pomiędzy terenami dolin rzecznych i zwartych kompleksów leśnych a obszarami zabudowy,
- podniesienia standardu i uzupełniania istniejących skwerów i innych form zieleni urządzonej ogólnodostępnej,
- wykreowania nowych terenów zieleni ogólnodostępnej w formie skwerów i zieleńców,
- ograniczania dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni.

### 14. Polityka zieleni dla obszarów usług komunalnych

Obszary objęte polityką stanowią tereny dużych cmentarzy wrocławskich, bez wątpienia stanowiące uzupełnienie zieleni miejskiej. Cmentarze to charakterystyczna forma zieleni, określana bardzo często jako park będący kompozycją krajobrazową przepełnioną smutkiem, melancholią i refleksją nad przemijaniem. Głównym celem polityki jest kształtowanie tych obszarów zgodnie z ideą – cmentarz jako teren zieleni o założeniu parkowym.



W ramach polityki kształtowania zieleni na obszarach usług komunalnych należy dążyć do:

- zachowania historycznych układów zieleni w formie alei, placów i ścieżek,
- kształtowania zieleni jako ramy dla przestrzeni, w której zawarte są pozostałe elementy kompozycji cmentarza.

#### 15. Polityka zieleni dla obszarów usługowych

Polityka obejmuje obszary o dużym zróżnicowaniu przestrzennym i funkcjonalnym oraz o szerokim zakresie oferty usługowej. W dużej mierze obszary te skupione są w miejscach o dobrej dostępności komunikacyjnej. Stanowią istotny element przestrzeni publicznych miasta.

Zieleń na obszarach usługowych stanowi przede wszystkim element reprezentacyjny, podkreślający rangę obiektów. Występuje najczęściej w formie drobnych aranżacji w strefach wejściowych, wnętrzach między budynkami. Zauważalna jest tendencja do kreowania niewielkich terenów zieleni urządzonej z funkcją rekreacyjną, w szczególności w rejonach węzłów komunikacyjnych czy centrów handlowych i sportowych. Jedną z ważniejszych zasad tej polityki jest dążenie do tego, aby tereny pokryte roślinnością pełniły również funkcje biologiczne i hydrologiczne.

Zieleń tych obszarów powinna być traktowana równorzędnie z przestrzenią urbanistyczną, dopełniając kompozycyjnie zabudowę. Musi być zharmonizowana z jej charakterem i pełnić funkcję. Należy ją kreować jako zielenią ogólnodostępną, z wykorzystaniem istniejących układów zieleni, z czytelnie zaznaczonymi wejściami.

W ramach polityki kształtowania zieleni dla obszarów usługowych należy dążyć do:

- integracji funkcji reprezentacyjnej z funkcjami hydrologicznymi i klimatycznymi,
- tworzenia form zieleni zapewniającej naturalną retencję,
- lokalizowania zieleni na dachach w formie ogrodów, zieleni wertykalnej w postaci zielonych ścian i pnączy,
- ochrony, podniesienia standardu i uzupełnienia istniejących skwerów i innych form urządzonej zieleni,
- kreowania otwartych i dostępnych przestrzeni zieleni urządzonej,
- zapewnienia zielonych przejść, zwłaszcza na ich styku ze strefą zieleni dominującej,
- nasadzenia ulic zielenią wysoką.

#### 16. Polityka zieleni dla obszarów przemysłowych

Obszary przemysłowe obejmują historyczne układy przestrzenne podlegające przekształceniom oraz tworzone i planowane do utworzenia strefy produkcyjne. Skupione są głównie w południowej i południowo-zachodniej części miasta tworząc pasma aktywności gospodarczej oraz jako odrębne obszary w części wschodniej. Zieleń na obszarach aktywności gospodarczej rzadko pełni funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe. Ogranicza się przeważnie do zieleni wysokiej ukształtowanej kompozycyjnie tak, aby oddzielić tereny sąsiednie, np.: szpalery topoli wzdłuż granic działek oraz zieleni niskiej wypełniającej przestrzeń pomiędzy zabudowaniami przemysłowymi. Zieleń ta pełni głównie funkcje kompozycyjne i izolacyjne. Podobnie jak w przypadku obszarów usługowych, jedną z najważniejszych zasad tej polityki jest dążenie do tego, aby tereny pokryte roślinnością pełniły funkcje biologiczne i hydrologiczne.

W ramach polityki kształtowania zieleni dla obszarów przemysłowych, należy dążyć do:

- integracji funkcji reprezentacyjnej z funkcjami hydrologicznymi i klimatycznymi,
- oddzielenia obiektów przemysłowo-magazynowych od terenów mieszkaniowych zielenią izolacyjną, w tym urządzenie pasów zieleni wielopiętrowej;
- wykorzystania rzek, cieków i zbiorników wodnych do celów kompozycyjnych i nadanie im w miarę możliwości funkcji rekreacyjnych;
- nasadzenia szpalerów drzew i pasów zieleni wzdłuż ulic wewnątrz obszarów;

- wykreowania zielonych przejść, zwłaszcza na ich styku z dominującym systemem zieleni, ale także w celu zapewnienia powiązań ekologicznych z obszarami nadrzecznymi i leśnymi;
- uzupełnienia zieleni i podniesienia standardu jej urządzenia.

## 6.2 Polityka przestrzenna ochrony środowiska przyrodniczego.

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

W zakresie ochrony środowiska przyrodniczego przed zanieczyszczaniem powietrza, wód i gleb Studium ustala się polityki sektorowe.

### 1. Polityka adaptacji do zmian klimatu

Skutki zmian klimatu, zwłaszcza wzrost temperatury, częstotliwości i nasilenia zjawisk ekstremalnych, występujące w ostatnich kilku dekadach pogłębiają się. Wysiłki na rzecz dostosowania się do nich powinny być podejmowane jednocześnie z realizowanymi przez miasto działaniami ograniczającymi emisję gazów cieplarnianych zapisanymi m.in. w Planie gospodarki niskoemisyjnej.

Pomiędzy zagospodarowaniem przestrzennym a zmianami klimatycznymi oraz koniecznością adaptacji do zmian klimatu występuje sprzężenie zwrotne. Zmiany klimatyczne będą prowadziły do zmniejszenia zasobów przestrzeni dostępnej dla danego typu prowadzonej lub planowanej działalności – m.in. ze względu na zwiększone ryzyko powodziowe, nasilenie procesów erozji wodnej i wietrznej, deficyt wody, podniesienie, a także obniżenie poziomu wód gruntowych. Wrocław zagrożony jest bezpośrednio szczególnie trzema zjawiskami: intensyfikacją miejskiej wyspy ciepła i silnymi ulewami powodującymi podtopienia oraz suszą sprzyjającą deficytowi wody. W mniejszym stopniu zagrożenie stanowi silny wiatr, który z uwagi na dużą szorstkość podłoża traci swoją siłę. Zagrożenie to może dotyczyć przedmieść o zabudowie rozproszonej. Miejska wyspa ciepła jest efektem zaburzonego przez powierzchnie sztuczne przebiegu procesów wymiany energii między podłożem a atmosferą. Dodatkowo wzmacnia ją wzrastająca temperatura, co sprzyja stresowi cieplnemu, stagnacji powietrza nad miastem, wzrostowi koncentracji zanieczyszczeń powietrza, w tym pyłu zawieszonego i smogu.

W celu poprawy warunków bioklimatycznych i klimatu lokalnego należy dążyć do:

- wprowadzenia, na obszary między zabudową mieszkaniową blokową a terenami otwartymi, pośredniej strefy zagospodarowania w postaci zabudowy ekstensywnej lub terenów zieleni,
- kształtowania struktury zabudowy miejskiej poprzez naprzemienny układ obszarów zabudowanych i czynnych biologicznie, co wpływa na zintensyfikowanie wymiany pionowej i poziomej powietrza,
- uwzględnienia w planowaniu przestrzennym konieczności zwiększenia obszarów zieleni i obszarów wodnych, stanowiących korytarze przewietrzające zabudowę śródmiejską,
- rewitalizacji zdegradowanych obszarów o funkcji przyrodniczej, w tym przywracania terenom zieleni i zbiornikom wodnym ich pierwotnych funkcji, ze szczególnym uwzględnieniem małej retencji,
- tworzenia warunków dla bioróżnorodności,
- podjęcia działań sprzyjających prowadzeniu zrównoważonej gospodarki leśnej w warunkach zmian klimatu, jak również przygotowaniu ekosystemów leśnych na zwiększoną presję wynikającą z nasilenia ekstremalnych zjawisk pogodowych, m.in. okresów suszy, fal upałów, gwałtownych opadów deszczu, porywistych wiatrów,

- adaptacji systemu gospodarowania wodami opadowymi do zwiększonej częstotliwości występowania opadów nawałnych,
- promowania systemów małej retencji w pasach drogowych (rowy retencyjne wzdłuż dróg, zielone ronda i torowiska tramwajowe),
- zagospodarowywania nowych terenów zieleni pod kątem małej retencji (parków, skwerów, zieleńców – niecki zbierające nadmiar wody opadowej, stawy retencyjne),
- wprowadzania obiektów małej retencji w przestrzeniach publicznych (np. suche zbiorniki retencyjne na placach),
- likwidacji uciążliwych źródeł zanieczyszczeń powietrza, w szczególności znajdujących się wśród zabudowy mieszkaniowej,
- wykształcenia pasm zieleni o strukturze sprzyjającej przyspieszeniu prędkości wiatru, między innymi równoległych pasm zieleni wysokiej, doprowadzających czyste powietrze do obszarów centralnych miasta z kierunków: południowego, północnego i północno-zachodniego,
- wprowadzania przegród w formie, między innymi, skupisk zieleni wysokiej lub zwartych ciągów zadrzewień, o przebiegu prostopadłym do kierunków najsilniejszych wiatrów w obszarach występowania hiperwentylacji, między innymi na obszarach zabudowy blokowej lub niezabudowanych,
- uwzględniania w planowaniu przestrzennym ogrodów deszczowych, które mogą być pomocne w usuwaniu zanieczyszczeń z wody deszczowej zbieranej z powierzchni dróg, placów i dachów oraz opóźniają jej odpływ do kanalizacji,
- uwzględniania w planowaniu przestrzennym rozwiązań technicznych umożliwiających wykorzystanie wód opadowych do nawadniania terenów zieleni, w tym drzew przyulicznych.

## 2. Polityka ochrony powietrza

Polityka ochrony powietrza w zakresie planowania przestrzennego pokazuje skuteczne i możliwe do zrealizowania działania, których wdrożenie wpłynie na obniżenie poziomów zanieczyszczeń, co najmniej do poziomów dopuszczalnych lub docelowych. Głównym celem tej polityki ochrony powietrza jest pomoc przy przywróceniu naruszonych standardów jakości powietrza, a przez to poprawa warunków życia mieszkańców, podwyższenie standardów cywilizacyjnych oraz lepsza jakość życia w mieście.

W celu poprawy ochrony powietrza należy dążyć do:

- wprowadzania zieleni izolacyjnej i urządzonej oraz niekubaturowego zagospodarowania przestrzeni publicznych (place, skwery),
- kształtowania klinów zieleni, celem lepszego przewietrzania miasta,
- ustalania sposobu zaopatrzenia w ciepło z preferencją dla następujących czynników grzewczych, takich jak: miejska sieć ciepłownicza, gaz ziemny, gaz płynny, olej opałowy lekki, energia elektryczna, energia odnawialna,
- zwiększenia efektywności wykorzystania energetyki odnawialnej,
- nielokalizowanie zakładów przemysłowych emitujących zanieczyszczenia pyłowe i gazowe do powietrza na terenach mieszkaniowych, ze szczególnym uwzględnieniem centrum miasta,
- rozwoju sieci transportu publicznego – transport szynowy, autobusowy, rowerowy, wodny (infrastruktura dla komunikacji zbiorowej, obiekty P+R i B+R),
- reorganizacji układu komunikacyjnego oraz wprowadzeniu stref zamkniętych dla ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta,
- obudowy ciągów komunikacyjnych zielenią wielopiętrową, zimozieloną lub w formie nasadzeń alejowych lub szpalerowych drzew,

- stwarzania warunków do korzystania z pojazdów z silnikami ekologicznymi, w tym rozwój infrastruktury dla paliw alternatywnych (samochody zasilane energią elektryczną),
- zwiększania udziału powierzchni parków leśnych i terenów zieleni na obszarze miasta, tworzenie nowych form zieleni miejskiej – szczególnie w sektorach zwartej zabudowy,
- tworzenia połączeń istniejących terenów zieleni (sieć terenów zieleni), umożliwiających niskoemisyjną komunikację (piesza, rowerowa),
- rewitalizacji oraz zagospodarowania terenów zieleni.

Ponadto, w ramach polityki wspiera się i promuje działania:

- ograniczania uciążliwości źródeł emisji punktowej między innymi poprzez likwidację niskiej emisji, stosowanie nisko lub bezemisyjnych źródeł energii,
- budowy i modernizacji (w tym termomodernizacji) budynków użyteczności publicznej, mieszkalnych i pozostałych (handel, usługi, przemysł i inne) z uwzględnieniem wysokich wymogów efektywności energetycznej (zwłaszcza standard pasywny i niskoenergetyczny) i zastosowaniem OZE,
- ograniczenia uciążliwości powierzchniowych źródeł zanieczyszczeń powietrza poprzez, między innymi, rekultywację składowisk odpadów.

### 3. Polityka ochrony klimatu akustycznego

Polityka klimatu akustycznego w zakresie planowania przestrzennego pokazuje skuteczne i możliwe do zrealizowania działania, które powinny zostać podjęte na obszarach, na których stwierdzono ponadnormatywne oddziaływanie hałasu. Jednym z wyzwań planowania przestrzennego jest minimalizowanie zarówno istniejących, jak również prognozowanych problemów ekologicznych, w tym również klimatu akustycznego. Perspektywiczne planowanie przestrzenne uwzględniające aspekty ochrony przed hałasem powinno dotyczyć przede wszystkim odpowiedniego lokalizowania obiektów, mogących stanowić źródła hałasu, w bezpiecznej odległości od obszarów podlegających ochronie przed hałasem.

W celu poprawy ochrony klimatu akustycznego należy dążyć do:

- lokalizowania nowych budynków mieszkalnych poza zasięgiem uciążliwego hałasu drogowego lub wprowadzenie obowiązku zastosowania środków technicznych zmniejszających uciążliwość do poziomów dopuszczalnych,
- eliminowania powstawania nowych kolizji funkcjonalnych i łagodzenia już istniejących konfliktów,
- zapewnienia odpowiedniego kształtu budynków oraz ich wzajemnej lokalizacji względem źródła emisji hałasu, w celu uniknięcia odbić dźwięku pomiędzy zewnętrznymi przegrodami,
- tworzenia zasłoniętych przestrzeni wewnątrz osiedli, zagrodzonych elewacją od strony źródła hałasu, w celu uniknięcia kumulacji odbić dźwięku,
- sytuowania budynków prostopadle do źródeł hałasu (nie równolegle w bliskich odległościach), w celu uniknięcia odbić fali dźwiękowych,
- wyznaczania i wspierania komunikacji rowerowej i pieszej,
- tworzenia stref z ograniczonym ruchem drogowym,
- minimalizacji uciążliwości związanych z oddziaływaniem hałasu na terenach niezagospodarowanych na etapie planowania przestrzennego poprzez strefowanie zabudowy, polegające na wprowadzaniu odpowiedniego zagospodarowania, w zależności od istniejącego lub prognozowanego poziomu hałasu,
- skanalizowania tranzytowego ruchu samochodowego, w szczególności ruchu ciężkiego, na obwodnicach i trasach zabezpieczonych przed propagacją nadmiernego hałasu,

- zagospodarowania obszarów narażonych na uciążliwości akustyczne w sposób minimalizujący zasięg i wpływ negatywnego oddziaływania zabudowy niewrażliwej na hałas.

Ponadto, w ramach polityki wspiera się i promuje działania:

- wprowadzania pasów zieleni izolacyjnej na styku zabudowy chronionej przed hałasem i źródłami uciążliwości, w postaci zwartych nasadzeń roślinności wielopiętrowej, opartej o gatunki zimozielone,
- wspierania wymiany taboru autobusowego i tramwajowego na pojazdy niskopodłogowe, ekologiczne,
- zapewnienia odpowiedniej izolacyjności ścian zewnętrznych i okien budynków w pobliżu źródeł hałasu,
- ograniczenia natężenia ruchu samochodowego, w szczególności ruchu ciężkiego, w obrębie śródmieścia i na obszarach mieszkaniowych,
- zmniejszenia prędkości komunikacyjnej na drogach lokalnych i dojazdowych, na obszarach osiedli mieszkaniowych,
- stosowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych obniżających uciążliwość akustyczną komunikacji, w szczególności głównych tras komunikacyjnych oraz torowisk tramwajowych i kolejowych,
- w miarę możliwości, ograniczenia na terenach zieleni parkowej poziomu hałasu poprzez między innymi wprowadzenie strefowania zagospodarowania oraz zagęszczonych nasadzeń od strony źródeł hałasu.

#### 4. Polityka ochrony wód

Polityka ochrony wód w zakresie planowania przestrzennego ma wspomóc bezpośrednio działania właściwych podmiotów w celu osiągnięcia planowanej czystości wód. Do degradacji wód powierzchniowych na obszarze miasta przyczyniają się przede wszystkim zrzuty ścieków komunalnych i przemysłowych, jak również zanieczyszczenia tranzytowe dostarczane wodami powierzchniowymi. Do zanieczyszczenia wód substancjami biogennymi (azotany, fosforany) przyczyniają się także spływy z pól uprawnych oraz nawożonych łąk i pastwisk.

W celu poprawy ochrony wód należy dążyć do:

- zachowania zasobów i zapewnienie wysokiej jakości wód,
- retencjonowania niezanieczyszczonych wód opadowych na obszarach zainwestowanych między innymi poprzez zakładanie zbiorników wodnych i wykorzystywania wód opadowych do nawadniania terenów zieleni,
- renaturalizacji zdegradowanych dolin rzecznych, szczególnie Ślęzy, Dobrej, Ługowiny i Brochówki.

Ponadto, w ramach polityki wspiera się i promuje działania:

- przeciwdziałania zanieczyszczeniom wód powierzchniowych i podziemnych ze źródeł komunalnych, przemysłowych i rolniczych,
- określania wpływu korzystania z wód i wykonywania urządzeń wodnych na stan wód i realizację celów środowiskowych,
- zwiększenia ochrony wód powierzchniowych poprzez likwidację niekontrolowanego odprowadzania ścieków, w tym inwentaryzacja źródeł zanieczyszczeń dopływających do wód powierzchniowych,
- uregulowania i zwiększenia małej retencji wód opadowych,
- realizacji nowych podłączeń do sieci kanalizacyjnej oraz rozbudowy i modernizacji istniejącego systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków,
- stosowania rozwiązań technicznych służących do podczyszczania wód opadowych, w szczególności w zabudowie śródmiejskiej.

#### 5. Polityka ochrony złóż kopalin

Polityka ochrony udokumentowanych złóż kopalin w zakresie planowania przestrzennego ma wspomóc ich ochronę, wynikającą z ustawy Prawo geologiczne i górnicze. Złóża kopalin podlegają ochronie polegającej na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin. Eksploatacja winna być prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami koncesji, bez naruszania wartości przyrodniczych obszaru miasta. Działalność górnicza nie powinna powodować przekształceń naruszających równowagę w środowisku oraz powodować uciążliwości na terenach mieszkaniowych. Należy realizować obowiązek rekultywacji terenów poeksploatacyjnych.

#### 6. Polityka ochrony gleb

Polityka ochrony gleb w zakresie planowania przestrzennego pokazuje skuteczne i możliwe do zrealizowania działania, których wdrożenie wpłynie na obniżenie poziomów zanieczyszczeń, co najmniej do poziomów dopuszczalnych/docelowych. Głównym celem tej polityki ochrony gleb jest pomoc przy przywróceniu naruszonych standardów jakości gleby, a przez to poprawa warunków życia mieszkańców, podwyższenie standardów cywilizacyjnych oraz lepsza jakość życia w strefie.

W celu poprawy ochrony gleb należy dążyć do:

- utrzymania dużego udziału obszarów czynnych biologicznie, w postaci między innymi zieleni parkowej, w tym parków tematycznych lub arboretów, terenów zieleni rekreacyjnej, nasadzeń towarzyszących ciągom komunikacyjnym i zabudowie, terenów zieleni osiedlowej,
- wprowadzania pasów zieleni wielopiętrowej, zimozielonej wzdłuż głównych dróg, w celu ochrony gleb przed zanieczyszczeniami komunikacyjnymi,
- przeznaczenia na cele rekreacyjne lub zagospodarowanie zielenią obszarów po wyrobiskach złóż kopalin, oraz do rekultywacji nieczynnych składowisk odpadów komunalnych, przemysłowych i likwidacji nielegalnych składowisk odpadów.

Ponadto, w ramach polityki wspiera się i promuje działania:

- przywracania funkcji przyrodniczej, rekreacyjnej lub rolniczej w odniesieniu do gleb zdegradowanych i zdewastowanych,
- zapobiegania erozji gleby i poprawa gospodarowania glebą,
- rekultywacji terenów oraz gruntów zdegradowanych i zdewastowanych, w szczególności przemysłowych,
- remediacji bądź działań naprawczych w związku z zanieczyszczeniem powierzchni ziemi.

#### 7. Polityka promieniowania elektromagnetycznego

W celu utrzymania bezpiecznego poziomu promieniowania elektromagnetycznego należy wspierać działania zmierzające do:

- skablowania linii wysokiego napięcia, przebiegających przez obszary intensywnie zabudowane,
- optymalizacji liczby miejsc lokalizacji nadajników bazowych telefonii komórkowych, w tym wykorzystywania istniejących lokalizacji do montażu nowych nadajników.

#### 8. Polityka ochrony przeciwpowodziowej

Polityka ochrony wód w zakresie planowania przestrzennego ma wspomóc bezpośrednie działania właściwych podmiotów, w celu osiągnięcia bezpieczeństwa powodziowego.

W celu poprawy bezpieczeństwa powodziowego należy dążyć do:

- realizacji działań przestrzennych zatrzymujących wody deszczowe w miejscach ich opadu poprzez: racjonalną gospodarkę wodami opadowymi na terenach miejskich, podnoszenie lesistości zwiększającej retencyjność,
- usunięcia trwałej zabudowy, za wyjątkiem obiektów infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, drogi wodnej oraz wyposażenia terenów rekreacyjnych i sportowych z obszarów szczególnego zagrożenia powodzią.

Ponadto, w ramach polityki wspiera się i promuje działania związane ze zwiększaniem retencyjności zlewni oraz efektywności urządzeń zabezpieczenia przeciwpowodziowego i struktur organizacyjnych, ograniczających skutki powodzi.

#### 9. Polityka zagrożeń nadzwyczajnych

W celu poprawy bezpieczeństwa należy dążyć do:

- unikania lokalizacji zakładów dużego lub zwiększonego ryzyka awariami przemysłowymi; w przypadku lokalizacji takich zakładów należy dążyć do wyboru usytuowania minimalizującego, w miarę możliwości, skutki ewentualnej awarii dla innych form zagospodarowania,
- unikania lokalizacji obiektów, w których przebywa duża liczba ludzi, w sąsiedztwie obiektów zwiększonego ryzyka wystąpienia awarii przemysłowych,
- do skrócenia i zmniejszenia liczby tras przewozu niebezpiecznych ładunków przez obszar miasta,
- dyslokacji z obszaru miasta miejsc postojowych, obsługujących pojazdy przewożące niebezpieczne ładunki.

#### 10. Polityka stref ochronnych ujęć wody pitnej

Obecnie źródłem wody dla Wrocławia są wody Oławy i Nysy Kłodzkiej. Pobierana z Oławy woda surowa uzdatniania jest w dwóch wrocławskich zakładach produkcji wody: ZPW „Mokry Dwór” i ZPW „Na Grobli”. Do zakładu „Na Grobli” trafia woda po wstępnym oczyszczeniu (infiltracji) na wrocławskich terenach wodonośnych, a na „Mokry Dwór” bezpośrednio z ujęcia na Oławie.

W celu ochrony jakości wód ujmowanych na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia ustanawia się strefę ochronną, dla której ustala się zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody. Dla ujęcia wód na wrocławskich terenach wodonośnych strefa ochronna została wyznaczona rozporządzeniem nr 1/2013 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 4 lutego 2013 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej dla miasta Wrocławia zlokalizowanej na terenie miasta Wrocławia oraz powiatów: wrocławskiego, oławskiego w województwie dolnośląskim oraz powiatu brzeskiego w województwie opolskim (Dz. U. Woj. Doln. z 2013 r., poz. 918), zmienione Rozporządzeniem nr 13/2013 Dyrektora RZGW we Wrocławiu z dnia 18 września 2013 r. (Dz. U. Woj. Doln. z 2013 r., poz. 5029).

Strefę podzielono na teren ochrony bezpośredniej o powierzchni 111,95 ha oraz teren ochrony pośredniej o powierzchni 2726,63 ha, dla których wyznaczono odrębne nakazy, zakazy i ograniczenia, mające na celu wykluczenie możliwości przedostawania się zanieczyszczeń do wód.

Na terenie ochrony bezpośredniej obowiązują zakazy i nakazy, o których mowa w ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne.

#### 11. Polityka stref ograniczonego użytkowania od lotniska

W stosunku do terenów przyległych do portu lotniczego obowiązują przepisy Rozporządzenia Wojewody Dolnośląskiego nr 3693 z dnia 17 listopada 2006 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla Lotniska Wrocław – Strachowice. Granice obszaru ograniczonego użytkowania wyznaczono na podstawie prognozowanych izolinii długotrwałego średniego poziomu

dźwięku A, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Rozporządzenie wprowadza również obowiązek spełnienia wymogów technicznych dotyczących budynków w zakresie zapewnienia właściwego klimatu akustycznego.

#### 12. Polityka ochrony przyrody i różnorodności biologicznej

W odniesieniu do występujących na terenie Wrocławia form ochrony przyrody należy stosować przepisy prawne wynikające m.in. z ustawy o ochronie przyrody. Należy respektować ustalenia przepisów powołujących poszczególne formy ochrony: plany zadań ochronnych obszarów Natura 2000, rozporządzenie dot. Parku Krajobrazowego Dolina Bystrzycy, uchwał powołujących użytki ekologiczne i pomniki przyrody. Ochronie podlegają również inne, dotąd nie rozpoznane elementy prawnie chronione, np. stanowiska chronionych roślin i zwierząt.

Do terenów o wysokich walorach przyrodniczych, krajobrazowych i użytkowych, z punktu widzenia przydatności dla człowieka, jako terenów rekreacyjnych, należy zaliczyć wszystkie lasy, doliny rzeczne oraz tereny zieleni urządzonej, a więc parki, zieleńce, skwery, ogrody, aleje, zbiorniki wodne, doliny małych cieków i inne. Tereny te powinny tworzyć spójny i ciągły system zieleni miejskiej. Powinny być chronione przed zabudową i pełnić przede wszystkim funkcje przyrodnicze.

Zagospodarowanie terenu miasta nie powinno naruszać stabilności naturalnych ekosystemów oraz funkcjonowania podstawowych procesów przyrodniczych.

Istotne jest również zachowanie połączeń przyrodniczych pomiędzy poszczególnymi obszarami. W tym zakresie ważne będzie takie planowanie nowej zabudowy, aby w możliwie jak najszerszym zakresie pozostawić tereny wypełnione różnorodnymi formami zieleni. Dzięki tak powstałym lokalnym korytarzom ekologicznym możliwy będzie przepływ gatunków i genów, a także zasilenie w składniki biotyczne z terenów znajdujących się poza terenem miasta.

#### 13. Polityka rolnicza

Na obszary rolnicze składają się grunty orne, sady, łąki i pastwiska. Na obszarze Wrocławia położone są głównie na obrzeżu, w zachodniej, południowo-zachodniej, południowej, północno-wschodniej i północnej części miasta. Rozwój miasta przyczynia się do zabudowy terenów rolnych. Na obszarze miasta zlokalizowane są liczne gospodarstwa rolnicze, ogrodnicze oraz działki specjalne produkcji rolniczej.

Obszary rolne posiadają walory przyrodniczo – krajobrazowe i włącza się je do systemu obszarów przyrodniczych miasta. Jest to uzasadnione z punktu widzenia korzyści ekonomicznych jak i funkcjonalnych, kulturowych, ekologicznych, społecznych oraz edukacyjnych.

Potencjalne korzyści utrzymania obszarów rolnych mieście to:

- w aspekcie ekonomicznym - produkcja żywności, karmy dla zwierząt, surowców energetycznych, roślin ozdobnych, zaspokajanie lokalnego i regionalnego popytu na produkty rolne,
- w aspekcie społecznym - możliwość bezpośredniego nabywania (zdrowej) żywności u lokalnych producentów, możliwość rekreacji, edukacji, integracji społecznej na odpowiednio zaaranżowanych terenach rolnych, podnoszenie kulturowej jakości i wartości przestrzeni,
- w aspekcie ekologicznym - ochrona i regeneracja środowiska - gleb, wód, powietrza, wiązanie dwutlenku węgla przez uprawianą roślinność, zatrzymywanie wód opadowych w gruncie, zachowanie klinów przewietrzających miasto.

Rolnictwo wnosi do całościowego obrazu miasta własne bogactwo form i układów przestrzennych, flory i fauny, mające unikalny wpływ na różnorodność krajobrazów miejskich. Korzyści dla mieszkańców to dostęp do lokalnych produktów rolnych, możliwość kontaktów i obcowania z kulturą wiejską, dodatkowe tereny i nowe formy wypoczynku, pozytywny wpływ na klimat miasta poprzez zachowanie przestrzeni otwartych.

W ramach polityki rolniczej wspiera się działania polegające na:



- kształtowaniu proekologicznego rolnictwa miejskiego z ograniczonym wykorzystaniem chemicznych środków ochrony roślin,
- kształtowaniu przyjaznego człowiekowi i innym organizmom żywym krajobrazu terenów rolniczych,
- kształtowaniu terenów rolniczych jako przestrzeni sprzyjającej wypoczynkowi i rekreacji,
- zachowaniu terenów rolniczych jako naturalnych kanałów nawietrzających, przyczyniających się do regeneracji powietrza oraz zapobieganiu powstawania smogu,
- kształtowaniu krajobrazu rolniczego z zachowaniem różnorodności ekosystemów, zwłaszcza na obszarach chronionych, i walorów kulturowych,
- ograniczaniu wysokotowarowego rolnictwa i hodowli.

## Rozdział 7. POLITYKA RZECZNA

*„Woda, której dotykasz w rzece, jest ostatkiem tej, która przeszła, i początkiem tej, która przyjdzie; tak samo teraźniejszość”.*

*Leonardo da Vinci*

### 7.1 Wstęp i diagnoza stanu istniejącego – określenie profilu rzeki

Doliny rzeczne Wrocławia tworzą bogaty krajobraz w strukturze miasta, który jest silnie zakorzeniony w świadomości mieszkańców i w którym przenikają się elementy bioróżnorodności przyrodniczej z dziedzictwem kulturowym terenów zurbanizowanych. Wrocławski system rzek jest rzadkim w Polsce przykładem bardzo bliskiego, obustronnego kontaktu tkanki śródmiejskiej z korytem dużej rzeki. Odra, druga z największych rzek w Polsce, ma ogromne znaczenie społeczno-gospodarcze dla miasta i traktuje się ją jako budulec prestiżu, kształtowania biznesu i integracji społecznej. Istotnymi elementami struktury przestrzennej miasta są również inne rzeki Wrocławia: Oława, Ślęza, Bystrzyca, Widawa oraz mniejsze Ługowina i Dobra. Pełnią one znaczącą rolę dla rozwoju jednostek osiedleńczych na poziomie lokalnym. To one dzięki uwarunkowaniom środowiskowym i przyrodniczym nabierają coraz większego znaczenia w poprawie jakości życia w mieście. W przyszłości upatruje się w nich realizację potrzeb mieszkańców w zakresie codziennej rekreacji i wypoczynku. System rzek wrocławskich skupia i organizuje przestrzeń przyrodniczą, społeczną, kulturową i gospodarczą. Staje się niebieskim szkieletem miasta organizującym wiele interakcji międzyludzkich. Stanowi jednak spore wyzwanie w zakresie ochrony przed negatywnymi skutkami zjawisk ekstremalnych w szczególności powodzi i suszy, które również mają znaczący wpływ na życie mieszkańców Wrocławia.

W latach 50. - 60. dwudziestego wieku, na największej rzece miasta – Odrze, prężnie rozwijała się żegluga śródlądowa w sektorze przemysłowym i turystycznym a nabrzeża skupiały aktywność sportowo-rekreacyjną. Wiele z dawnych aktywności przetrwało do dnia dzisiejszego. Lata 70. - 90. ubiegłego wieku, ukryły na jakiś czas ogromny potencjał terenów nadrzecznych i obniżyły rangę zamieszkiwania nad rzekami we Wrocławiu. Dziś obszary te ponownie uzyskały aprobatę ludzi, którzy zainteresowali się realizacją potrzeb związanych z wypoczynkiem i biznesem. Obecna aktywizacja najbardziej dostępnych fragmentów rzek motywuje do dalszych działań i wsparcia rozwoju funkcjonalnego dolin rzecznych a tym samym kształtowania tożsamości miasta jako miasta nadrzecznego.

#### 1. Wielofunkcyjna Odra

Dolina Odry wyróżnia się jako silna oś w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Wrocławia. Skupia i organizuje przestrzeń życiową zurbanizowaną i przyrodniczą, kształtuje strukturę społeczno-gospodarczą budując tożsamość Wrocławia jako miasta nadrzecznego. Jest najważniejszym

elementem Wrocławskiego Węzła Wodnego, który jest jednym z większych systemów dróg wodnych oraz budowli hydrotechnicznych na obszarach aglomeracji miejskich w Europie. Wrocławski fragment Odry jest strategicznym punktem na mapie europejskich szlaków dróg wodnych i ma ogromny potencjał do rozwoju żeglugi śródlądowej. Wrocławski Węzeł Wodny obejmuje między innymi Kanał Opatowicki ze śluzą Opatowice, jaz Opatowice, Starą Odrę Wrocławską z jazem Szczytniki, Górną Odrę ze śluzą Szczytniki, Śródmiejski Węzeł Wodny ze śluzami Mieszcząską i Piaskową, Dolną Odrę Wrocławską z Portem Miejskim, Kanał Miejski ze śluzą Miejską oraz Przeładownią Elektrociepłowni Wrocław, Kanał Powodziowy z jazami Bartoszewice i Zacisze, Kanał Żeglugowy ze śluzami Bartoszewice i Zacisze, Kanał Różanka ze śluzą Różanka, Port Popowice i zimowiska Osobowice I i II oraz stopień wodny Rędzin. Międzynarodowe połączenia ze Sprewą, Łabą, Renem i Rodanem mają ogromne znaczenie w rozwoju turystycznym i gospodarczym miasta. Na wrocławskim odcinku Odry zlokalizowane są strategiczne budowle hydrotechniczne, w tym Kanał Powodziowy zapewniające główne zabezpieczenie miasta przed powodzią. Dolina Odry tworzy również pokazny zasób terenów objętych ochroną Natura 2000 z cennymi siedliskami fauny i flory. Jest ważnym elementem systemu otwartych terenów zieleni w mieście, które wzbogacają przyrodniczo tereny zurbanizowane.

Cechami wyróżniającymi Odrę spośród pozostałych rzek wrocławskich są wielofunkcyjność, kulturotwórczość i żeglowność na skalę międzynarodową. Cechy te sprawiają, że jest przykładem silnie rozpoznawalnej przestrzeni publicznej, miejscem integracji i realizacji wielu celów biznesowych w sektorze gospodarczym. Odra jest dominantą krajobrazową miasta i odzwierciedleniem uformowanego dziedzictwa kulturowego ścierających się dawniej kultur słowiańskiej i germańskiej a dziś elementem integracji wspólnoty europejskiej. Jest motorem odbudowy nadrzecznej stylu polegającego na ścisłym związku człowieka z wodą. Odrę pod względem funkcjonalnym można podzielić na północną i południową strefę przyrodniczą oraz silnie zurbanizowaną część centralną. Rozległe tereny zieleni na wysokości Rędzina, Osobowice i Opatowice wraz z doliną Oławy są enklawą środowiska naturalnego i potencjałem do realizacji sportowo rekreacyjnej funkcji i wypoczynku mieszkańców oraz gości Wrocławia. Część centralna Odry, kolebka historyczna miasta, skupia elementy kultury duchowej i materialnej kształtując współczesny Wrocław. Prezentuje około 100 km bulwarów i nabrzeży oraz ponad 100 zabytków budowli hydrotechnicznych i obiektów obsługujących działalność nadrzeczną takich jak: kanały, porty, mariny i przystanie. Jest symbolem aspiracji mieszkańców i prestiżu miasta.

Do głównych problemów tego obszaru należy wciąż niewystarczająca infrastruktura techniczna dla rozwoju turystyki i gospodarki, braki w zagospodarowaniu terenów nadrzecznych oraz na odcinkach słaba dostępność do nich.

Ze względu na wielofunkcyjny charakter Odry wyróżnia się kilka najważniejszych celów perspektywicznych do zrealizowania w odniesieniu do przedstawionych na mapie sektorów funkcjonalnych. Są nimi:

- rozwój żeglugi śródlądowej gospodarczej i turystycznej wraz z infrastrukturą;
- polepszenie dostępności dojeżdżalności oraz ciągłości bulwarów i ciągów pieszo-rowerowych;
- budowa przestrzeni publicznych zurbanizowanych i zagospodarowanie terenów zieleni;
- rozwój działań i infrastruktury na rzecz ochrony przeciwpowodziowej;
- rozwój działań i infrastruktury na rzecz dydaktyki o środowisku wodnym;
- ochrona wartości przyrodniczych i krajobrazowych wraz z utrzymaniem dobrego stanu wód.

Realizacja przedstawionych celów zapewni odbudowę tradycji życia nad rzeką, kształtowanie tożsamości miasta nadrzecznej oraz wzrost jakości życia we Wrocławiu.

## 2. Mieszkańczo-wypoczynkowa Śleza

Rzeka Śleza przepływa przez zachodnią część Wrocławia. Ujście Ślezy do Odry znajduje się za Stopniem Wodnym Rędzin. Nurt rzeki jest mocno uregulowany, a na całej długości w mieście rzeka jest obwałowana. Śleza stanowi oś, wzdłuż której ulokowały się duże osiedla mieszkaniowe

Wrocławia tj. Maślice, Pilczyce, Kuźniki, Nowy Dwór, Muchobór Mały i Wielki, Grabiszyn, Oporów, Krzyki, Klecina, Partynice. Funkcja mieszkaniowa jest wspierana przez liczne obszary i obiekty związane ze sportem i rekreacją. Tradycja osadnicza rzeki sięga starszej epoki kamienia. W dolinie Ślęzy znajdują się liczne świadectwa bytujących tu w przeszłości plemion i prehistorycznych zwierząt. We wczesnym średniowieczu, wzdłuż brzegów powstały liczne wsie, które stopniowo w XX wieku były przyłączane do rozwijającej się struktury miasta.

Dolina Ślęzy stanowi ważny obszar, w którym możliwe jest stworzenie atrakcyjnej przestrzeni do wypoczynku codziennego, w szczególności dla mieszkańców osiedli skupionych wzdłuż osi rzeki. W celu efektywnego wykorzystania terenów nadrzecznych, poprawy wymaga ciągłość ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż rzeki, zwiększenie liczby połączeń pomiędzy dwoma brzegami i zwiększenie bioróżnorodności tego obszaru.

Ze względu na mieszkaniowo-wypoczynkowy charakter Ślęzy wyróżnia się kilka najważniejszych celów perspektywicznych do zrealizowania w odniesieniu do przedstawionych na mapie sektorów funkcjonalnych. Są nimi:

- zapewnienie czytelnych powiązań obszarów zabudowanych z terenami nadrzeczными;
- poprawa ciągłości ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż rzeki oraz budowa nowych połączeń pomiędzy brzegami;
- wspieranie rozwoju funkcji sportowo-rekreacyjnych, przyrodniczo-edukacyjnych wraz z drobnymi usługami im towarzyszącymi w celu realizacji potrzeb wypoczynku, sportu i rekreacji codziennej;
- zwiększenie bioróżnorodności obszaru.

### 3. Sportowo-rekreacyjna Oława

Rzeka Oława jest jednym z ważniejszych dopływów środkowej Odry. Swoje źródła ma na Przedgórzu Sudeckim, w okolicach Nysy. Ujście Oławy znajduje się w centrum Wrocławia, w okolicy mostu Grunwaldzkiego. Oława pełni ważną funkcję dla Wrocławia, stanowi główne źródło wody pitnej dla miasta. Oława jest bogatym przyrodniczo łącznikiem pomiędzy centrum i wschodnimi przedmieściami Wrocławia. Tereny wzdłuż Oławy skupiają liczne obszary i obiekty związane ze sportem i rekreacją.

W granicach miasta rzekę Oławę pod względem funkcjonalnym można podzielić na odcinek północny zurbanizowany - od mostu Rakowieckiego do ujścia rzeki, część środkową o wysokich walorach przyrodniczych – od mostu Rakowieckiego do terenów wodonośnych oraz na część południową – tereny wodonośne.

Do głównych problemów tego obszaru należy wciąż niewystarczająca infrastruktura techniczna dla rozwoju turystyki, oraz braki w zagospodarowaniu terenów nadrzecznych, w szczególności na odcinku pomiędzy mostem Oławskim a mostem Rakowieckim.

Ze względu na sportowo-rekreacyjny charakter Oławy wyróżnia się kilka najważniejszych celów perspektywicznych do zrealizowania w odniesieniu do przedstawionych na mapie sektorów funkcjonalnych. Są nimi:

- polepszenie dostępności dojazdów oraz ciągłości ciągów pieszo-rowerowych;
- budowa przestrzeni publicznych zurbanizowanych i niezurbanizowanych;
- poprawa jakości istniejących obszarów i obiektów związanych ze sportem i rekreacją;
- stworzenie nowych miejsc rekreacji na rzece oraz wzdłuż rzeki;
- stworzenie miejsc aktywności i rekreacji dedykowanych różnym grupom użytkowników;
- rozwój działań i infrastruktury na rzecz dydaktyki o środowisku wodnym;
- ochrona wartości przyrodniczych i krajobrazowych wraz z utrzymaniem dobrego stanu wód.

Realizacja przedstawionych celów zapewni stworzenie rozległego obszaru aktywności i rekreacji dla różnych grup użytkowników, mieszkańców Przedmieścia Oławskiego i całego Wrocławia z poszanowaniem przyrodniczego i naturalnego charakteru rzeki.

#### 4. Agrarno-krajobrazowa Widawa

Źródła rzeki Widawy znajdują się we Wzgórzach Twardogórskich. Widawa jest prawym dopływem Odry. Przepływa przez północno-wschodnią część Wrocławia. Ujście Widawy znajduje się przy północnej granicy Wrocławia. Widawa pełni ważną rolę w systemie ochrony przeciwpowodziowej miasta Wrocławia. Została włączona do WWW poprzez kanał ulgi Odra - Widawa w celu przeprowadzania zrzutów wody z Odry. Dolina rzeki ma głównie charakter rolniczy i leśny.

Ze względu na agrarno-krajobrazowy charakter Widawy wyróżnia się kilka najważniejszych celów perspektywicznych do zrealizowania w odniesieniu do przedstawionych na mapie sektorów funkcjonalnych. Są nimi:

- eksponowanie krajobrazu rolniczego jako spuścizny dziedzictwa kulturowego;
- kształtowania ruralistycznych, edukacyjnych tras turystycznych w rejonie obszarów wykorzystywanych rolniczo;
- stworzenie nowych miejsc rekreacji wzdłuż rzeki;
- poprawa infrastruktury związanej z kajakarstwem i turystyką rowerową.

#### 5. Przyrodniczo-krajobrazowa Bystrzyca

Źródła rzeki Bystrzycy znajdują się w Sudetach, w Górach Kamiennych. Bystrzyca jest lewym dopływem Odry i przepływa przez zachodnią część Wrocławia. Ujście Bystrzycy znajduje się przy północnej granicy miasta. Bystrzyca wyróżnia się jako rzeka o bardzo wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych. Dolina Bystrzycy jest obszarem w niewielkim stopniu przekształconym przez człowieka. W dolinie rzeki zachowały się liczne meandry i starorzecza. Wzdłuż Bystrzycy występuje wiele cennych gatunków flory i fauny. Wyjątkowy obszar doliny Bystrzycy został objęty ochroną poprzez utworzenie Parku Krajobrazowego Dolina Bystrzycy.

Obszar Doliny Bystrzycy nie jest dostatecznie zagospodarowany turystycznie. Istnieje niewielka liczba szlaków turystycznych, a baza turystyczna jest słabo rozwinięta. Dolina Bystrzycy ma duży potencjał w dziedzinie wypoczynku weekendowego mieszkańców Wrocławia.

Ze względu na przyrodniczo-krajobrazowy charakter Bystrzycy wyróżnia się najważniejsze cele perspektywiczne do zrealizowania w odniesieniu do przedstawionych na mapie sektorów funkcjonalnych. Są nimi:

- ochrona wartości przyrodniczych i krajobrazowych;
- wspieranie rozwoju funkcji sportowo-rekreacyjnych oraz przyrodniczo-edukacyjnych wraz z drobnymi usługami towarzyszącymi, w celu realizacji potrzeb wypoczynku, sportu i rekreacji;
- poprawa infrastruktury, związanej z kajakarstwem i turystyką rowerową.

### 7.2 Cele polityki przestrzennej

Polityka rozwoju wrocławskich dolin rzecznych zakłada ich rozwój zgodny z określonymi profilami, które sformułowane zostały na podstawie uwarunkowań, aktualnych analiz i inwentaryzacji urbanistycznej. Odmienna charakterystyka i funkcja w mieście pełniona przez każdą z rzek stały się podstawą do dalszego przestrzennego rozwoju i odpowiedzią na dzisiejsze potrzeby, związane z użytkowaniem terenów nadrzecznych. Wykonana odcinkowa analiza funkcjonalno-przestrzenna dolin rzek doprowadziła do wyznaczenia sektorów funkcjonalnych, jako obszarów wpływu zewnętrznej funkcji na linię brzegową. Powyższe sektory stały się natomiast bazą do określenia najważniejszych celów i zadań do realizacji w dziedzinach: gospodarki, dziedzictwa kulturowego, rekreacji, sportu i wypoczynku, ochrony środowiska a także dla budowania zasad kształtowania obszarów zabudowanych, znajdujących się w sąsiedztwie rzek. Zaproponowane cele i zadania mają swoje odzwierciedlenie na rys. nr 10 Studium w postaci wyznaczonych obiektów i obszarów, zlokalizowanych przy wodzie lub na wodzie, które są elementami wymagającymi utrzymania, modernizacji, rozwoju czy nowej realizacji. Rys. nr 10 Studium zawiera zarówno

elementy istniejącej, jak i planowanej infrastruktury rzecznej, uwzględniając interakcję rzeki z otoczeniem.

### 7.3 Polityka sektorowa

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

#### 1. Sektor aktywności gospodarczej – stymulacja aktywności gospodarczej rzek we Wrocławiu

Odra we wrocławskim systemie rzek, ze względu na swoją żeglowność, pretenduje do zwiększonego w stosunku do innych cieków rozwoju gospodarczego, zwłaszcza w sektorze przemysłowym i transportowym. Dzięki Odrze Wrocław i region mają szansę na zaistnienie jako miasto portowe w międzynarodowym systemie śródlądowych dróg wodnych oraz na intensywny rozwój w tym zakresie. Ponadregionalna Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020, gdzie główną osią makroregionu jest właśnie rzeka Odra, zakłada docelową modernizację koryta do IV klasy żeglowności na całej jej długości, dla potrzeb transportu, ochrony przeciwpowodziowej i turystyki wodnej. Działania te pozwolą na pełne wykorzystanie dotacji płynących z europejskiego programu TEN-T (Transeuropejskiej sieci transportowej) a także uczestnictwo w Europejskim Porozumieniu w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu, a w następstwie, wprowadzenie Odry do strategicznej sieci europejskich wodnych dróg transportowych. Aby przygotować się na otwarcie nowych możliwości, Wrocław analizuje i częściowo wdraża projekty aktywizacji rzek. Działania te, konsultacje, debaty, współpraca z przedsiębiorcami i z wodnymi jednostkami rządowymi prowadzą do określenia najważniejszych potrzeb mieszkańców, turystów i przedsiębiorców.

Do najważniejszych celów w tym obszarze należą: ożywienie transportu na Odrze wraz z przywróceniem tradycji i szkolnictwa żeglugi śródlądowej we Wrocławiu, ożywienie ruchu turystycznego w całym systemie rzeczonym i w różnej skali działalności oraz wykorzystanie rzek do produkcji energii (OZE).

W ramach ożywienia transportu na Odrze należy dążyć do:

- podniesienia żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) do IV klasy,
- wspierania powiązań ODW z innymi szlakami wodnymi - połączenie Odra - Łąba - Dunaj lub alternatywne połączenie z Dunajem poprzez rzekę Wąg,
- ochrony i rozwoju funkcji portowej na Odrze poprzez podtrzymanie funkcji portowej we Wrocławiu oraz utrzymanie rezerwy pod nową lokalizację portu rzeczno na rzece Odrze w rejonie Rędzina oraz zapewnienie odpowiedniej obsługi komunikacyjnej tych terenów,
- powiązania ODW oraz regionalnych i lokalnych szlaków wodnych z istniejącymi terenami aktywności gospodarczej oraz potencjalnymi terenami, które mogą wykorzystywać koryto rzeki w celach transportowych,
- zapewnienia odpowiednich parametrów przepraw mostowych pozwalających na swobodny przepływ jednostek pływających,
- udroźnienia tras wodnych w miejscach lokalizacji elementów inżynierii wodnej (śluzy, jazy i inne),
- rozwoju transportu towarowego na Odrze jako alternatywy dla ruchu kołowego i kolejowego, która zapewnia mniejszą emisję CO<sub>2</sub> i hałasu do środowiska (dane: Niemiecki instytut energii i środowiska),
- reaktywowania szkolnictwa żeglugowego we Wrocławiu.

W ramach ożywienia ruchu turystycznego na rzekach Wrocławia należy dążyć do:

- wspierania organizacji pasażerskiego portu na Odrze w centrum Wrocławia, w rejonie pomiędzy mostami Grunwaldzkim i Milenijnym,

- wspierania działań związanych z udrożnieniem tras wodnych, w miejscach lokalizacji elementów inżynierii wodnej (śluzy, jazy i inne urządzenia hydrotechniczne), w szczególności Śluzy Mieszczarskiej,
- wspierania organizacji jak największej ilości marin, przystani, punktów cumowania, punktów drobnych usług na i przy rzekach, przy uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, funkcjonalnych oraz kompozycyjnych,
- organizacji nowych baz sportowo-rekreacyjnych oraz reaktywację dawnych kąpielisk nad rzekami Wrocławia wraz z poprawą dostępności tych terenów,
- powiązania ODW z innymi szlakami wodnymi niższej klasy - regionalnymi oraz lokalnymi,
- oznakowania i wytyczania szlaków kajakowych na rzekach, pieszych i rowerowych wzdłuż rzek, promocji sportów wodnych poprzez utworzenie punktu informacji o turystyce wodnej (informacje praktyczne, informacje o szlakach wodnych, miejscach postojów, koniecznych uprawnieniach, punktach wypożyczeń jednostek wodnych i sprzętu wodnego, przepisach poruszania się po wodach).

W ramach wykorzystania rzek do produkcji energii (OZE) należy dążyć do:

- lokalizowania małych elektrowni wodnych (MEW) w korytach rzek przy uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych oraz funkcjonalnych,
- stworzenia warunków dla rozwoju małych elektrowni wodnych w sąsiedztwie terenów aktywności gospodarczej oraz usług.

## 2. Sektor kulturowy – ochrona i budowa dziedzictwa kulturowego miasta nadrzecznego

Europejska Konwencja Krajobrazowa z 2000 r. stwierdza, że krajobraz jest ważnym elementem jakości życia i utrzymania tożsamości współczesnych społeczeństw, zatem jest częścią niezbędną do harmonijnego rozwijania się jednostek osiedleńczych. W procesie ekspansji nie należy jednak zapominać, że gospodarowanie krajobrazem oznacza działanie na rzecz zrównoważonego rozwoju oraz potrzebę jego ochrony, czyli utrzymania ważnych wartości dla ogółu i harmonizowania zmian wynikających z przemian społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Historycznie wrocławskie rzeki były bliskie ludziom a relacje z nimi intensywne. Liczne stanowiska archeologiczne rozsiane wzdłuż brzegów rzek świadczą o osadnictwie dawnych kultur plemiennych. Mimo zmieniających się potrzeb ludzi i sposobu wykorzystania rzek, doliny rzeczne we Wrocławiu w dalszym ciągu posiadają ogromny potencjał rozwoju, kapitał ekonomiczny i kulturowy.

Do najważniejszych celów w tym obszarze należą: odbudowa tożsamości i poczucia więzi mieszkańców z tradycją miasta nadrzecznego oraz ochrona i kształtowanie krajobrazu dolin rzecznych.

W ramach odbudowy tożsamości i poczucia więzi mieszkańców z tradycją miasta nadrzecznego należy dążyć do:

- budowania tradycji spędzania czasu oraz zamieszkiwania nad rzeką poprzez określenie sektorów funkcjonalnych w dolinach rzek i zobrazowanie możliwych sposobów wykorzystania terenów nadrzecznych,
- promowania wielofunkcyjności terenów nadrzecznych,
- przygotowania infrastruktury służącej integracji społeczności i realizacji częstych wydarzeń,
- popularyzowania i upowszechniania wiedzy o zabytkach związanych z rozwojem miasta nad rzeką oraz jego znaczeniu dla historii i kultury Wrocławia,
- wspierania tradycji wrocławskich sportów wodnych,
- utworzenia rzeczno systemu informacji przestrzennej dotyczącej kultury i tradycji życia nad rzeką,
- kształtowania funkcji integracyjnej w regionie przy założeniu, iż rzeki w obecnych czasach łączą a nie dzielą.

W ramach ochrony i kształtowania krajobrazu dolin rzecznych należy dążyć do:

- zacieśniania relacji przestrzennych pomiędzy środowiskiem naturalnym rzek a obszarami zurbanizowanymi poprzez tworzenie systemu obszarów i obiektów w dolinach rzecznych służących rozwojowi kultury i tradycji miasta nadrzecznego, poprzez:
  - kreowanie tras kulturoznawczych i technicznych, wodnych i terenowych,
  - kształtowanie przestrzeni publicznych z uwzględnieniem lepszej dostępności i ciągłości przestrzeni dla pieszych i rowerów,
  - sprzyjanie powstawaniu nadrzecznych muzeów żeglugi śródlądowej, parków tematycznych popularyzujących dzieje życia mieszkańców nad rzeką oraz wartości przyrodniczej rzek,
  - identyfikowanie i orientowanie ważnych miejsc w mieście wykorzystując przebieg i charakterystykę rzek,
  - rozwinięcie powiązań osiedli mieszkaniowych ze środowiskiem rzeczonym, w tym szczególnie rozwinięcie funkcji rekreacji codziennej,
- określenia zasad zagospodarowania przestrzeni w obszarach cennych kulturowo poprzez:
  - kształtowanie osi widokowych, stref ekspozycji i punktów widokowych,
  - kształtowanie powiązań z obszarami zabytkowej zabudowy historycznej, założeń parkowych oraz obiektów związanych z tradycją, kulturą i historią miasta,
  - tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, bulwarów, promenad i zejść do wody,
  - tworzenie kulturowych tras wodnych,
  - udostępnienie otwartych przestrzeni nadrzecznych,
  - budowania świadomości racjonalnego wykorzystania dóbr terenów nadrzecznych,
  - ochronę terenów cennych przyrodniczo z ograniczeniem dostępu,
- modernizacji i udostępniania wartościowych obiektów hydrotechnicznych, obiektów żeglugi śródlądowej oraz obiektów związanych z tradycją wrocławskich sportów wodnych poprzez:
  - wykorzystanie przepraw pieszo-rowerowych na jazach i śluzach, w szczególności na Jazie Szczytniki, Psie Pole i Różanka oraz Śluzie Opatowice,
  - udostępnienie turystyczne w celach edukacyjnych części istniejących elektrowni wodnych na Odrze, Bystrzycy i Ślęzie,
  - umożliwienie nadania nowej lub dodatkowej funkcji obszarom i obiektom będącymi dawnymi obszarami infrastruktury wodnej,
  - modernizację i rozwój kompleksów sportowo-rekreacyjnych: Niskie Łąki nad Oławą, Różanka na Odrze jako miejsca sportów wodnych z długą tradycją,
  - zachowanie i rozwój toru wioślarskiego na Kanale Powodziowym Odry oraz rozwijanie innych sportów wodnych,
  - wspieranie możliwości cumowania historycznych jednostek pływających o charakterze muzealnym,
- odbudowania tradycji żeglugi śródlądowej i jej obsługi w ramach rozwoju przemysłu i turystyki, poprzez:
  - wspieranie odbudowy szkolnictwa profesjonalnego żeglugi śródlądowej,
  - wspieranie stanic, przystani i marin związanych z edukacją żeglarstwa,
  - kształtowanie systemu obiektów obsługi użytkowników tras wodnych.

3. Sektor sportowo-rekreacyjny – wykorzystanie rzek do rekreacji, wypoczynku i rozwoju turystyki (w rozumieniu ponadlokalnym jako sport dla dzielnicy)

Po dramatycznych wydarzeniach wielkiej powodzi z 1997 r. miasto i jego użytkownicy powracają do aktywności w dolinach rzecznych. Obecność rzek we Wrocławiu w sposób znaczący wpływa na podniesienie atrakcyjności turystycznej miasta. Mieszkańcy i inwestorzy postrzegają rzeki nie tylko jako źródło zaspokajania potrzeb gospodarczych, ale także jako miejsce rekreacji, wypoczynku, miejsca uprawiania sportów wodnych i spędzania wolnego czasu. Prowadzone działania związane z gospodarowaniem wodami mają wpływ na definiowanie charakteru miasta i tworzenie przestrzeni publicznych, które stają się wizytówką Wrocławia. Duże nakłady inwestycyjne w ramach modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego oraz przekształceń nabrzeży mają obecnie wpływ na dynamiczny rozwój sektora turystycznego i polepszenie szeroko rozumianej infrastruktury rzecznej, co wiąże się jednocześnie z podwyższeniem standardu zamieszkiwania we Wrocławiu. Ambitnym zadaniem staje się w polityce rozwoju terenów nadrzecznych racjonalne wykorzystanie walorów dolin rzecznych, w odpowiedzi na zwiększające się potrzeby użytkowników, z poszanowaniem dóbr środowiska naturalnego i uwzględnieniem ochrony przeciwpowodziowej.

Do najważniejszych celów w tym obszarze należą: polepszenie dostępności oraz ciągłości dojazdów i dojazdów do rzek oraz podnoszenie jakości istniejącej i kształtowanie nowej infrastruktury turystycznej.

W ramach polepszenia dostępności oraz ciągłości dojazdów i dojazdów do rzek należy dążyć do:

- tworzenia nowych kładek pieszych i rowerowych,
- tworzenia miejsc turystycznych przepraw promowych, umożliwiających sezonowe wsparcie sektora turystycznego, w szczególności na odcinkach Odry w rejonie Prac Odrzańskich i Rędzina,
- wzbogacania istniejących przepraw drogowych i kolejowych o podwieszane trasy piesze i rowerowe, w szczególności w rejonie osiedli Kleczków i Różanka,
- kształtowania nowych i modernizacji istniejących ciągów pieszo-rowerowych oraz bulwarów wzdłuż rzek dla osiągnięcia ciągłości przemieszczania się,
- kształtowania czytelnych stref wejściowych na wały, w szczególności w bliskim sąsiedztwie z terenami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową,
- kształtowania systemu powiązań przy udziale transportu publicznego w celu połączenia ich z turystycznym transportem rzeczonym,
- kształtowania parkingów przyrzecznych dla realizacji potrzeb postoju i wyładunku sprzętu wodnego, realizacja idei Parkuj&Płyń,
- udostępnienia zatok i akwenów do celów sportu i rekreacji, w szczególności w dolinie Odry w rejonie osiedli Pracze Odrzańskie, Kozanów, Popowice, Szczepin, Dąbie, w dolinie Oławy w rejonie osiedla Mokry Dwór, w dolinie Bystrzycy w rejonie osiedli Leśnica i Stabłowice, w dolinie Ślęzy w rejonie osiedli Maślice i Pilczyce,
- modernizacji i polepszenia przepustowości spływu na śluzach, w szczególności Śluzy Mieszkańskiej.

W ramach podnoszenia jakości istniejącej i kształtowania nowej infrastruktury turystycznej należy dążyć do:

- kształtowania obiektów żeglugi śródlądowej obsługującej sektor turystyczny poprzez:
  - wspieranie międzynarodowego ruchu turystycznego – Odrzańskiej Drogi Wodnej,
  - utworzenie portu obsługi pasażerskiej,
  - tworzenie marin i przystani w celu zwiększenia liczby miejsc cumowania różnej wielkości jednostek pływających wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
  - tworzenie slipów - miejsc postoju i wyładunku turystycznego sprzętu wodnego,
  - tworzenie obiektów noclegowych, gastronomicznych, miejsc biwakowania i kempingów przy wodzie w szczególności w rejonie Prac Odrzańskich, Maślic, Niskich Łąk oraz Kłokoczy,



- tworzenie stacji paliw, obiektów napraw, obiektów wypożyczalni sprzętu wodnego, zimowisk barek oraz obszarów jednostek ratunkowych i porządkowych,
- kształtowania obiektów sportowo-rekreacyjnych na wodzie i brzegach poprzez:
  - tworzenie wielofunkcyjnych baz sportowo rekreacyjnych,
  - modernizację i rozwój kompleksów sportowo-rekreacyjnych: Niskie Łąki nad Oławą, Różanka na Odrze,
  - tworzenie plaż miejskich, łąk rekreacyjnych, kąpielisk i terenowych boisk sportowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w szczególności na Odrze i Oławie w rejonie Pilczyc, Maślic, Niskich Łąk, Wyspy Opatowieckiej oraz grobli na Różance,
  - tworzenie punktów szczególnych wież i punktów widokowych, obszarów ekspozycji,
- kształtowania przestrzeni publicznych zurbanizowanych i niezurbanizowanych, miejsc spotkań i wydarzeń komercyjnych nad rzekami: placów, bulwarów, promenad, parków i skwerów,
- tworzenia powiązań pieszo-rowerowych terenów sportowo rekreacyjnych z korytem rzeki,
- wspierania agroturystyki i dydaktyki turystycznej w rejonie osiedli Kłokoczyce, Polanowice, Strachocin-Wojnow,
- kształtowania spójnego oznakowania informacyjnego infrastruktury nadrzecznej.

#### 4. Sektor przyrodniczy i sektor agrarny – łagodzenie negatywnych skutków zjawisk ekstremalnych powodzi i suszy oraz ochrona środowiska naturalnego dolin rzecznych

Do najważniejszych celów w tym obszarze należą: ochrona środowiska naturalnego dolin rzecznych i cieków, wspierania i wykorzystania tradycji rolniczych w dolinach rzecznych, podnoszenie pojemności retencyjnej dolin rzecznych, zdefiniowanie sposobów użytkowania i zagospodarowania terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

W ramach ochrony środowiska naturalnego dolin rzecznych i cieków należy dążyć do:

- odtwarzania starorzeczy, rozlewisk i mokradeł,
- renaturalizacji rzek, w szczególności Dobrej i Ślęzy,
- ochrony i kształtowania stref buforowych wzdłuż rzek i cieków jako wnętrza krajobrazowych, różnorodnych biologicznie pasów zieleni wyposażonych w dydaktyczne ciągi przyrodnicze,
- ochrony i odkrywania niegdyś skanalizowanych małych cieków i kanałów melioracyjnych,
- ograniczenie negatywnego oddziaływania obszarów postindustrialnych lub aktywności gospodarczej na środowisko rzeczne.

W ramach wspierania i wykorzystania tradycji rolniczych w dolinach rzecznych należy dążyć do:

- kształtowania ruralistycznych edukacyjnych tras turystycznych w rejonie obszarów wykorzystywanych rolniczo,
- wspierania rozwoju agroturystyki,
- eksponowania krajobrazu rolniczego jako spuścizny dziedzictwa kulturowego.

W ramach podnoszenia pojemności retencyjnej należy dążyć do:

- redukcji dopuszczalnego uszczelnienia powierzchni i wielkości odpływu powierzchniowego z poszczególnych obszarów miejskich,
- wyznaczania terenów o dużej zdolności retencyjnej i terenów o obniżonej pojemności retencyjnej, które wymagają kompensacji,

- kształtowania nowych akwenów, kanałów i cieków jako elementu wyposażenia obszarów zabudowanych i terenów rekreacyjnych.

W ramach zdefiniowania sposobów użytkowania i zagospodarowania terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi należy dążyć do:

- kształtowania obszarów z uwzględnieniem cyklicznych zalewów,
- wyposażenia narażonych obszarów obiektami mobilnymi lub przystosowanymi do cyklicznych zalań.

5. Sektor mieszkaniowy – kształtowanie obszarów osiedli mieszkaniowych nadrzecznych (w tym także sport i rekreacja, wypoczynek codzienny w skali lokalnej dla osiedla)

Rzeka stanowi historyczną oś rozwoju struktury miasta. Na przestrzeni lat jej rola ulegała zmianie. Dawniej czynnik warunkujący egzystencję poprzez dostęp do wody, naturalna bariera obronna z czasem stała się ważnym elementem gospodarki z uwagi na możliwości transportowe. Dziś środek ciężkości z funkcji gospodarczej i przemysłowej przenosi się na rekreację, wypoczynek i usługi towarzyszące zamieszkiwaniu. Wyzwaniem dla postępującej urbanizacji w dolinach rzek jest umiejętne kształtowanie terenów zabudowanych przy uwzględnieniu ochrony przeciwpowodziowej i ochrony środowiska przyrodniczego.

Do najważniejszych celów w tym obszarze należą: powiązanie jednostek mieszkaniowych z dolinami rzek, kształtowanie charakteru zabudowy nadrzecznej, wykorzystanie buforów między osiedlami a korytem rzek do celów wypoczynku codziennego, wykorzystanie potencjału najmniejszych cieków jako codziennych ważnych relacji przestrzennych i społecznych między osiedlami.

W ramach rozwoju powiązań między jednostkami osiedli mieszkaniowych z dolinami rzek należy dążyć do:

- zapewnienia częstych i czytelnych powiązań obszarów zabudowanych z trasami nadrzecznymi, łakami rekreacyjnymi, parkami nadrzecznymi i inną zielenią nadrzeczną,
- zapewnienia powiązań centrów lokalnych oraz przestrzeni publicznych suplementarnych z zielenią nadrzeczną.

W ramach kształtowania charakteru zabudowy nadrzecznej dla zabudowy nabrzeżnej z buforem należy dążyć do:

- kreowania zabudowy zintegrowanej ze środowiskiem przyrodniczym dolin rzecznych poprzez bufory,
- uwzględnienia potencjalnego okresowego zalewania.

W ramach wykorzystania buforów między osiedlami a korytem rzeki należy dążyć do:

- lokalizacji funkcji sportowo-rekreacyjnej, przyrodniczo-edukacyjnej wraz z drobnymi usługami im towarzyszącymi (mała gastronomia i handel, wypożyczalnie), w celu realizacji potrzeb wypoczynku, sportu i rekreacji codziennej,
- uwzględnienia okresowego zalania buforów wraz z potrzebą realizacji odpornych lub mobilnych obiektów urządzeń sportowych lub małej architektury,
- kształtowania miejsc integracji społecznej i rozwoju kultury społeczności lokalnych,
- wykorzystania istniejących zatok lub nieczynnych budowli hydrotechnicznych jako elementów zagospodarowania terenów zieleni dla osiedli.

W ramach wykorzystania potencjału mniejszych cieków jako codziennych ważnych relacji przestrzennych i społecznych należy dążyć do:

- uwzględnienia w zagospodarowaniu osiedli miejsc małej retencji na bazie małych cieków,

- kształtowania bioróżnorodności przyrodniczej jako waloru jakości środowiska oraz estetyki krajobrazu,
- wykorzystania małych cieków do powiązań między osiedlowych i rozwoju tras pieszo-rowerowych wzdłuż nich,
- formowania przestrzeni publicznych wraz z wyposażeniem w małą architekturę.

6. Sektor wielofunkcyjny – Centrum – kształtowanie obszarów nadrzecznej zabudowy mieszkaniowo-usługowej w Śródmieściu

Najważniejszym celem w tym obszarze jest kształtowanie charakteru zabudowy nadrzecznej.

W ramach kształtowania charakteru zabudowy nadrzecznej:

- dla zabudowy nabrzeżnej, zlokalizowanej przy korycie rzeki należy dążyć do:
  - lokalizacji zabudowy w obszarach zurbanizowanych, na wysokim brzegu z możliwością wykreowania pasażu, bulwaru, uliczki handlowej lub ciągu pieszo-rowerowego, będących częścią systemu nadrzecznych tras,
  - wykorzystania dawnych obiektów przemysłowych i budowli hydrotechnicznych na cele mieszkaniowe lub usługowe,
  - ochrony cennych widoków urbanistycznych tkanki zurbanizowanej i przyrodniczej,
- dla obiektów pływających należy dążyć do:
  - lokalizowania obiektów pływających o funkcji mieszkaniowej preferowanej w szczególności w dawnych zimowiskach barek Osobowice I i Osobowice II oraz w basenie Portu Popowice z uwzględnieniem możliwości funkcjonowania planowanych marin,,
  - zapewnienia niezbędnej infrastruktury technicznej, jak: dojazd, dojście, media, parkingi,
  - ochrony krajobrazu poprzez dobranie parametrów zabudowy na wodzie, które nie kolidują z gabarytami obiektów zabytkowych w otoczeniu oraz cennymi osiami widokowymi urbanistycznymi i przyrodniczymi,
  - uwzględnienia płynności ruchu w Kanale Żeglownym w odniesieniu do obiektów pływających..
  -

## Rozdział 8. POLITYKA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

*„Z pozoru nieważne, bezcelowe, przypadkowe kontakty, które zdarzają się przechodniom, są drobnymi monetami, dzięki którym może wzrastać bogactwo życia miejskiej wspólnoty”.*

*Jane Jacobs*

### 8.1 Wstęp i diagnoza stanu istniejącego

Przestrzeń publiczna stanowi szkielet miasta zwartego. Odpowiada na różnorodne potrzeby użytkowników oraz integruje ich ze sobą, każdemu dając przywileje i korzyści z bycia częścią społeczności. Bogactwa życia miejskiej wspólnoty, budowanego na bazie przestrzeni publicznej, można poszukiwać w różnych sferach – relacji międzyludzkich, wygodnego dostępu do usług podstawowych, inicjatyw edukacyjnych, wydarzeń kulturalnych, pobudzania kreatywności i przedsiębiorczości, rozwoju gospodarczego, wartości nieruchomości, możliwości wypoczynku i rekreacji, ochrony środowiska i wygody przemieszczania się. Wszystkie z tych sfer, adresowane różnym odbiorcom – mieszkańcom, pracownikom, inwestorom i turystom - stanowią o poziomie ich życia i powinny znajdować odzwierciedlenie w wewnętrznej różnorodności systemu przestrzeni publicznych.

Potrzeba wewnętrznego zróżnicowania systemu przestrzeni publicznych w mieście wskazuje na konieczność uporządkowania ich według cech charakterystycznych. Wyróżnić można przestrzenie węzłowe, tworzące centra oraz korytarze, służące przede wszystkim do przemieszczania się. Sposób zagospodarowania otoczenia wskazuje inny podział, to jest na przestrzenie między budynkami, czyli zurbanizowane oraz przestrzenie w zieleni, określane jako krajobrazowe. Z kolei uwzględnienie wagi i rangi miejsca oraz głównego użytkownika przestrzeni prowadzi do odróżniania przestrzeni publicznych ogólnomiejskich od przestrzeni publicznych lokalnych. Dla tych drugich szczególną rolę przypisuje się lokalnym centróm, które po przyporządkowaniu poszczególnym osiedlom stają się podstawowymi ośrodkami życia społeczności.

Dążenie do idei miasta zwartej, zwanej też ideą miasta krótkich odległości, oznacza kształtowanie systemu łatwo dostępnych przestrzeni publicznych, przyjaznych w odbiorze i wielofunkcyjnie wyposażonych. Podniesienie jakości życia mieszkańców wymaga stworzenia sieci lokalnych centrów, sprzyjających integracji wspólnoty i będących alternatywą w zakresie usług dla dalej położonych obiektów o tej funkcji, w szczególności tych wymagających podróży samochodem. Z drugiej strony, dostępność innych części miasta przy wykorzystaniu transportu zbiorowego (w tym kolei) jest również ważnym czynnikiem świadczącym o znaczeniu i standardzie poszczególnych centrów. Ich zintegrowanie z siecią dróg pieszo-rowerowych ma na celu dodatkowe podniesienie swobody i komfortu przemieszczania się mieszkańców w podróżach do pracy, usług, terenów zieleni oraz dla zdrowia i sportu.

Wrocławską przestrzeń publiczną buduje spektakularny, historyczny układ urbanistyczny Starego Miasta oraz mnogość ogólnodostępnych obszarów o tej funkcji poza ścisłym centrum. W trakcie ostatnich 25 lat miasto przeszło metamorfozę w zakresie systemu miejsc kwalifikujących się jako przestrzeń publiczna, ich standardu oraz sposobu urządzenia. Pamiętna modernizacja Rynku i placu Solnego oraz odbudowa Wrocławia po Powodzi Tysiąclecia symbolizują początek trwającego do dziś dynamicznego procesu doskonalenia przestrzeni dla potrzeb mieszkańców. Transformacje ulicy Oławskiej, Kuźniczkiej, Szewskiej, placu Bema i placu Wolności, podwórzy Dzielnicy Czterech Świątyń oraz Promenady Staromiejskiej, Wysp Słodowej, Bielarskiej i Piasku czy wreszcie Bulwaru Dunikowskiego to przykłady przestrzeni publicznych, które ożywiły centrum miasta. Sprzyjają one przemieszczaniu się pieszo i rowerem, tworzą korzystne warunki dla rozwoju przedsiębiorczości, służą na potrzeby wydarzeń kulturalnych, eksponują atrakcje turystyczne często same nimi się stając, a także pełnią funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe. Rewitalizacja Nadodrza lub dawnego małego miasteczka Psie Pole, przebudowa Osi Grunwaldzkiej i ulicy Marii Curie-Skłodowskiej czy inwestycje w ramach kompleksu Hali Stulecia to wybrane transformacje, które odmieniły wizerunek przestrzeni publicznej poza historycznym centrum. Planowanie przestrzeni dla potrzeb mieszkańców a następnie ich tworzenie lub adaptacja istniejących przestrzeni następuje również wewnątrz pozostałych obszarów mieszkaniowych wraz z rozwojem nowych skupisk zabudowy. Przykładów tych pierwszych poza śródmieściem można szukać np. w przekształcaniach centrum Żernik lub na starym Zakrzowie. Powstająca nowa zabudowa zdecydowała z kolei o potrzebie wykreowania przestrzeni w ramach modelowego osiedla Nowe Żerniki lub przy ulicy Wojanowskiej na Stabłowicach.

Rozwojowi systemu przestrzeni publicznych towarzyszy zmiana jakościowa ich wyposażenia i uporządkowania. Można zaobserwować stopniową poprawę poziomu dopasowania nowego zagospodarowania do konkretnych funkcji planowanych dla poszczególnych miejsc oraz większą dbałość o detal. W wielu przypadkach skutkuje to lepszą użytecznością i komfortem, zarówno dla osób przemieszczających się, jak i przebywających w niej przez dłuższy czas. Wzrasta również jakość materiałów stosowanych do kształtowania posadzek i małej architektury, poziom dopasowania kompozycji przestrzeni do otaczającej zabudowy oraz obecność sztuki i zieleni.

Zaawansowanie Wrocławia w procesie kształtowania miejskich przestrzeni publicznych nie oznacza jednak, że osiągnięty został stan odpowiadający potrzebom, zwłaszcza, że te nieustannie się zmieniają. System charakteryzuje się brakami wzajemnych powiązań miejsc ważnych lub nieprzystosowaniem tych połączeń do preferowanego sposobu przemieszczania się. Podobnie w skali lokalnej, zadaniem często pozostaje wykształcenie lokalnego centrum lub uzyskanie jego większej integracji z najbliższym otoczeniem. Dużą nierównomiernością między poszczególnymi częściami

miasta odznacza się ilość miejsc o charakterze przestrzeni publicznej. Pomimo wielu zdecentralizowanych inwestycji zdecydowana większość transformacji co do przestrzeni publicznych dotyczy rejonu Starego Miasta. Te położone bardziej peryferyjnie często również nie wiążą się bezpośrednio z zamieszkiwaniem a posiadają charakter ogólnomiejski lub regionalny i służą kulturze, dużym wydarzeniom lub transportowi zbiorowemu. Na tej podstawie można stwierdzić, że Wrocław osiągnął wysoki poziom nasycenia miasta przestrzeniami ogólnomiejskimi a także odpowiednie know-how, by ten proces kontynuować. Jednocześnie większym wyzwaniem staje się obecnie organizacja i doskonalenie przestrzeni publicznych o charakterze lokalnym.

W ramach obszarów o charakterze typowo mieszkaniowym działania na rzecz wzajemnej integracji w przestrzeni publicznej dotyczą wielu przedwojennych dzielnic śródmiejskich, a ich transformacja nie ogranicza się do modernizacji posadzek i elewacji kamienic, lecz obejmuje również adaptacje i remonty podwórz oraz nadanie budynkom i lokalom nowych funkcji, służących rozwojowi lokalnej społeczności. Zmiany dotknęły także historycznych małych miasteczek, gdzie dąży się między innymi do wspierania wewnętrznych obszarów centralnych oraz zmniejszenia obciążenia ruchem tranzytowym. Przekształcenia w tych przypadkach są także odpowiedzią na zły stan techniczny wielu przestrzeni i budynków. Zniszczone Psie Pole dzięki odnowionym kamienicom, zagospodarowaniu Rynku, uzupełnianiu luk w zabudowie czy aktywizacji podwórek przechodzi od 10 lat kompletną metamorfozę. Podobne działania podejmuje się także na Leśnicy i Brochowie oraz na innych osiedlach o historycznym rodowodzie wsi. Przebudowa placu na Zakrzowie w ciągu ulicy gen. Leopolda Okulickiego wynika nie tylko z potrzeby poprawy oferty komunikacji zbiorowej. Jego wyposażenie ma podnieść znaczenie miejsca jako wielofunkcyjnej przestrzeni publicznej dla mieszkańców Zakrzowa. Prace planistyczne prowadzone na Strachocinie-Wojnowie dążą do wykształcenia takich miejsc w ramach dotychczasowej struktury i powiązania ich z transportem zbiorowym, w tym z koleją. Obecnie osiedle charakteryzuje się brakiem miejsc strategicznych dla lokalnej społeczności. Analogiczne działania mają miejsce na Stabłowicach, gdzie w związku ze znacznym przyrostem zabudowy i liczby mieszkańców wykształcone zostanie nowe lokalne centrum w ciągu ulicy Wojanowskiej – centrum z usługami, przestrzenią publiczną i zielenią. Inwestycje w ostatnich latach dotknęły też wiele innych osiedli – Ołtaszyna, Kleciny, Oporowa i ostatnio Swojczyc. Ich zakres w stosunku do potrzeb społeczności każe ocenić te przekształcenia jako rozpoczynające proces doskonalenia systemu lokalnych przestrzeni publicznych. W dalszym ciągu wiele mniejszych skupisk mieszkalnych wciąż oczekuje na zmiany a nie wszystkie dotąd przeprowadzone dały oczekiwany efekt. Wrocławskie osiedla zmagają się z częstym brakiem przestrzeni publicznych oraz brakiem nieruchomości, na których mogłyby powstawać. Istniejąca zabudowa ogranicza w wielu przypadkach reorganizację układu komunikacyjnego, która zmniejszyłaby ruch w centrach. Efektem jest dalsza dominacja samochodów, np. na Klecinie i Muchoborze Wielkim oraz ograniczone możliwości urządzenia przestrzeni w sposób zrównoważony i w większym stopniu uwzględniający potrzeby niezmotoryzowanych.

Niewystarczające wykształcenie systemu lokalnych przestrzeni publicznych często wynika także ze słabej dostępności centrów. Brak wygodnych i ogólnodostępnych przejść pieszych szczególnie odczuwalny jest z powodu niekorzystnej, ogólnopolskiej tendencji gromadzenia nieruchomości mieszkaniowych. W konsekwencji jeszcze większe oczekiwania formułuje się co do humanizacji przestrzeni publicznych, będących ulicami. Na wielu osiedlach są one jedynymi miejscami spotkań sąsiedzkich, podczas gdy ich zagospodarowanie nie oferuje infrastruktury na ten cel. Komfort i bezpieczeństwo przemieszczania się po nich pieszo i rowerem pozwala także na osiągnięcie nowego standardu powiązań lokalnych centrów z terenami zieleni. Te ostatnie stanowią odmienny, ale niezmiernie ważny typ przestrzeni publicznej. Służą wypoczynkowi, sportowi i rekreacji mieszkańców oraz pozwalają na przemieszczanie się po mieście z dala od ruchu samochodów. Z tego powodu wiele powiązań przez parki i lasy, tak jak np. ulica Spiska/Orawska i Aleja Eugeniusza Romera w Parku Grabiszyńskim czy wzdłuż linii kolejowych, a tu w szczególności Trasa Hugo Richtera, należy traktować jako elementy strategiczne dla systemu przestrzeni publicznych w mieście i ich rozwoju w przyszłości. Jeszcze większy potencjał dotyczy korytarzy rzek. Podejmowane działania na rzecz ich aktywizacji oraz uzyskane efekty, wśród których wyróżnia się rewitalizację Bulwaru Dunikowskiego,

wskazują dalszy, ambitny cel a mianowicie – wykorzystanie całego Wrocławskiego Węzła Wodnego jako przestrzeni zieleni publicznej służącej przebywaniu i przemieszczaniu się Wrocławian.

## 8.2 Kierunki rozwoju systemu przestrzeni publicznych

U podstaw polityki przestrzeni publicznych leży przekonanie, że są ważnym elementem struktury społeczno-gospodarczej miasta. Integracja mieszkańców, wzmacnianie tożsamości i przynależności do miejsca zamieszkania, kształtowanie miasta krótkich odległości, promowanie zdrowego trybu życia i niezależności od samochodu to potrzeby, dla których odpowiedzią jest dążenie do stworzenia spójnego, miejskiego systemu przestrzeni publicznych, zapewniającego wysoki standard przebywania i przemieszczania się użytkowników. Istniejące i projektowane przestrzenie publiczne podlegają w nim scaleniu w ogólnomiejską sieć. Jej budowanie przy uwzględnieniu miejsc uwarunkowanych historycznie, jak np. centra dawnych wsi dziś będące centrami osiedli jak i również wskazując nowe lokalizacje o wysokim potencjale lub zapotrzebowaniu względem otoczenia, pozwala na ukształtowanie układu będącego odzwierciedleniem wrocławskiej struktury osadniczej. Zawiera się w nim mogą place, ważne ulice, wybrane dziedzińce, bulwary, węzły usługowo-transportowe. Różnorodne zadania przypisuje się ruchliwym korytarzom drogowym, kameralnym ulicom oraz ciągom pieszo-rowerowym, prowadzonym wzdłuż linii kolejowych, rzek i poprzez tereny zieleni.

Kierunki rozwoju przestrzeni publicznych we Wrocławiu zakładają stworzenie systemu budowanego w równomierny sposób przez grupę typów przestrzeni o znaczeniu ogólnomiejskim oraz grupę typów przestrzeni o znaczeniu lokalnym. Na szczycie hierarchii przestrzeni o znaczeniu ogólnomiejskim znajduje się Ogólnomiejski Rdzeń – typ eksponujący staromiejski układ ulic i placów. Odpowiednikami wśród typów przestrzeni o znaczeniu lokalnym, są Lokalne Centra, położone w strategicznych miejscach wrocławskich osiedli mieszkaniowych. Obu wiodącym typom przydzielone zostały przestrzenie wspomagające, stanowiące ich rozwinięcie i zapewniające dobrą dostępność z bardziej oddalonych miejsc. Są to odpowiednio: Przestrzenie Ogólnomiejskie oraz Przestrzenie Lokalne. Przestrzeniami Ogólnomiejskimi są przede wszystkim ważniejsze ulice śródmieścia oraz wnętrza kwartałów na Starym Mieście. Przestrzenie Lokalne obejmują sieć podstawowych ulic osiedlowych, które zbiegają się w miejscach węzłowych, zakwalifikowanych jako Lokalne Centra.

Dla obszaru centrum miasta wyodrębnione zostały dwa dodatkowe typy przestrzeni publicznych – Bulwary Ogólnomiejskie oraz Trzy Promenady. Pierwszy typ, otaczając Stare Miasto odnosi się do priorytetu odtwarzania związków miasta z rzeką. Wraz z nabrzeżami Odry obejmuje Wyspy Tumskie oraz pas wzdłuż Fosu Miejskiej. Drugi typ odnosi się do najważniejszych i najbardziej reprezentacyjnych korytarzy komunikacyjnych, prowadzących do centrum. Od południa prowadzi do niego ulica Powstańców Śląskich, od zachodu ulica Legnicka, a od północnego-wschodu biegnie Oś Grunwaldzka, uzupełniona ulicą Marii Curie-Skłodowskiej.

Na obszarze poza centrum miasta, polityka przestrzeni publicznych identyfikuje dwa kolejne dodatkowe typy przestrzeni publicznych. Ciągi Transportowe służą do podróży na większe dystanse. Przestrzenie te często odznaczają się nasilonym ruchem samochodów, w związku z czym potrzebna jest humanizacja, osiągnięcie wysokiego standardu przemieszczania się także dla niezmotoryzowanych. Łączniki Międzyosiedlowe, w odróżnieniu od Ciągów Transportowych, odnoszą się do korytarzy tworzonych przeważnie przez ciągi pieszo-rowerowe. Służą one potrzebom lokalnym a także umożliwiają przemieszczanie się po mieście wśród zieleni. Biegną przez parki i lasy, wzdłuż rzek i linii kolejowych oraz kameralnymi ulicami o uspokojonym ruchu samochodów.

Polityka przestrzeni publicznych uwzględnia i wykorzystuje w miejskim systemie tereny zieleni. Te, kontrastując dzięki swojej charakterystyce z przestrzeniami publicznymi „pomiędzy budynkami”, są kluczowe dla spójności i różnorodności oferty dla użytkowników. Lasy o funkcji ochronnej i edukacyjnej, wypoczynkowe polany, parki będące miejscami spotkań, otwarte tereny sportowe czy nabrzeża służące pieszym i rowerzystom to przykłady przestrzeni publicznych stanowiących przedmiot *Polityki zieleni i środowiska* oraz *Polityki rzecznej*. Uzupełniają system zarówno na poziomie lokalnym jak i ogólnomiejskim. Powiązania terenów zieleni z Lokalnymi Centrami, którego przykładem może być np. Kładka Złotnicka wraz z ulicą Władysława Skoczylasa na

wrocławskiej Leśnicy są kluczowe dla standardu funkcjonowania małych społeczności a jednocześnie ułatwiają przemieszczanie się pomiędzy różnymi częściami miasta i tworzą alternatywne drogi prowadzące do centrum.

Określone Polityką Kierunki rozwoju systemu przestrzeni publicznych we Wrocławiu odpowiadają potrzebie zapewnienia dobrej dostępności mieszkańców do miejsc służących integracji społecznej oraz zaspokajaniu podstawowych potrzeb. Czas dojścia do Lokalnych Centrów, a także przestrzeni Ogólnomiejskiego Rdzenia, które powinny służyć między innymi mieszkańcom ich sąsiedztwa, dla ponad 94% punktów adresowych jest krótszy niż 15 minut. Jednocześnie, Polityka nie ogranicza kształtowania przestrzeni publicznych w miejscach innych od wyznaczonych. Na obszarach, na których w chwili obecnej układ funkcjonalno-przestrzenny nie jest przesądzony lub wystarczająco wykształcony, system przestrzeni publicznych został wskazany przy pomocy obszarów orientacyjnych jako sugerowany.

### 8.3 Wytyczne dla wszystkich typów przestrzeni publicznych

Na obszarach przestrzeni publicznych wszystkich typów należy dążyć do:

- sprzyjania integracji społecznej i inicjatywom społecznym, kształtowania poczucia wspólnoty mieszkańców oraz przywiązania do wspólnej przestrzeni i troski o nią,
- wzmacniania lokalnej tożsamości, urządzania przestrzeni przy uwzględnieniu walorów historycznych i tradycji,
- stworzenia hierarchii przestrzeni publicznych, zgodnie z określoną typologią,
- poprawy spójności powiązań przestrzeni publicznych różnych typów,
- ułatwiania przemieszczania się po mieście pieszym i rowerzystom,
- poprawy dostępności do przestrzeni publicznych, w szczególności dostępności mieszkańców do Lokalnych Centrów,
- eksponowania ram przestrzeni publicznych oraz poprawy ich spójności i estetyki,
- wspierania różnorodności usług, szczególnie działalności w parterach budynków, dostępnych bezpośrednio z przestrzeni publicznej,
- czytelności i funkcjonalności zagospodarowania posadzek, m.in. przy użyciu obiektów małej architektury, w tym ławek, parkingów rowerowych, oświetlenia, koszy, wiat przystankowych,
- zwiększania ilości drzew oraz powierzchni zieleni w przestrzeniach publicznych, odpowiadając w szczególności na potrzeby społeczne oraz tzw. małej retencji,
- kreowania spójnego systemu informacji przestrzennej, orientującego o powiązaniach z przestrzeniami publicznymi innych typów, w szczególności Lokalnymi Centrami oraz trasami prowadzącymi przez tereny zieleni,
- zagospodarowania poprawiającego bezpieczeństwo oraz przyjaznego osobom niepełnosprawnym,
- stosowania polityki reklamowej odpowiedniej do typu przestrzeni publicznej oraz charakteru i potrzeb miejsca,
- stosowania technologii energooszczędnych.

### 8.4 Typy przestrzeni publicznych tworzące miejski system

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

Polityka przestrzeni publicznych wyróżnia 8 typów przestrzeni publicznych. Zostały one scharakteryzowane poniżej a wytyczne dotyczące ich kształtowania uporządkowano według 4 grup ustaleń: tożsamości i kompozycji przestrzeni, posadzki przestrzeni, ram przestrzeni oraz dostępności przestrzeni.

#### 1. Ogólnomiejski Rdzeń

Ogólnomiejski Rdzeń to podstawowy typ w systemie przestrzeni publicznych, kształtowany przez Rynek wraz z najważniejszymi placami, alejami i ulicami Starego Miasta. W skład Rdzenia wchodzi też strategiczne obszary o znaczeniu ogólnomiejskim, rozmieszczone satelitarnie wokół centrum.

Ogólnomiejski Rdzeń obejmuje najważniejsze przestrzenie publiczne w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Wrocławia, będące symbolami miasta, jego wielowiekowej kultury oraz pozycji w świecie współczesnym. Przestrzenie tego typu odznaczają się reprezentacyjnością, unikatowością i są dobrze rozpoznawalne. Usytuowane są najczęściej w bezpośrednim sąsiedztwie ważnych obiektów użyteczności publicznej oraz zabytków architektury. Często same stanowią atrakcję przyciągając mieszkańców, turystów i inwestorów. Koncentrują różnorodne funkcje centrotwórcze a szeroka oferta usługowa, od kultury przez handel i biznes do wypoczynku i rozrywki, adresowana jest do wszystkich Wrocławian i przyjezdnych spoza miasta.

Preferuje się przemieszczanie się po przestrzeniach Ogólnomiejskiego Rdzenia pieszo i rowerem. Cechuje go także bardzo dobra dostępność dla wszystkich mieszkańców, zapewniona dzięki licznym i wygodnym powiązaniom komunikacji publicznej oraz często położeniu przy najważniejszych węzłach przesiadkowych.

W ramach wytycznych dla Ogólnomiejskiego Rdzenia:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
  - wzmocnienia cech reprezentacyjności, indywidualności i rozpoznawalności przestrzeni w skali miasta, regionu i kraju,
  - pielęgnowania tradycji miejsca,
  - kształtowania miejsc, osi widokowych i stref ekspozycji zgodnie z funkcją danej przestrzeni oraz kontekstem obiektów i obszarów istotnych dla wnętrza urbanistycznego i krajobrazu kulturowego,
- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
  - kształtowania posadzki o wysokiej estetyce oraz kompozycji umożliwiającej wygodne przemieszczanie się pieszych i rowerzystów a jednocześnie sprzyjającej integracji społecznej, organizacji imprez i wydarzeń kulturalnych, przystosowanej do przebywania dużej ilości osób,
  - nadania posadzce trójwymiarowości poprzez wprowadzanie obiektów małej architektury, rzeźb, instalacji artystycznych, elementów wodnych,
  - zwiększania roli zieleni oraz kształtowania jej w sposób spójny kompozycyjnie, w szczególności wprowadzania w ulicach szpalerów drzew i powierzchni przepuszczalnych,
  - uwzględnienia możliwości sytuowania ogródków gastronomicznych, straganów, wystaw plenerowych oraz innych obiektów użytkowanych sezonowo lub okazjonalnie, między innymi poprzez zapewnienie przyłączy energii elektrycznej i wody,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
  - uzupełniania pierzei i rewaloryzacji zabudowy stanowiącej ramy przestrzeni publicznej,
  - wzmocnienia czytelności obudowy przestrzeni publicznej poprzez sytuowanie budynków o estetycznych fasadach oraz szpalerów drzew i innych form gęstej zieleni o liniowym układzie,
  - przekształcania parterów na cele usługowe, organizacji witryn i łatwo dostępnych wejść do lokali,
  - sprzyjania różnorodności oferty usług centrotwórczych o znaczeniu ponadlokalnym, w szczególności kultury, handlu, rzemiosła, gastronomii, turystyki i biznesu,
  - iluminacji obiektów o wysokich walorach architektonicznych,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:
  - uzyskania priorytetu dla pieszych i rowerzystów,



- kształtowania przestrzeni jako:
  - zamkniętych dla ruchu samochodów,
  - współdzielonych, tzw. shared space,
  - przestrzeni urządzonych w sposób zapewniający znaczną powierzchnię pieszym i rowerzystom,
- poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej, w szczególności poprzez wygodne dojścia do przystanków i ułatwienia przesiadek w punktach węzłowych,
- poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, m.in. poprzez budowę połączeń w miejscach barier, wynikających z przebiegu dróg, linii kolejowych, koryt rzecznych.

## 2. Przestrzenie Ogólnomiejskie

Przestrzeniom Ogólnomiejskim przypisuje się rolę wspomagającą Ogólnomiejskiego Rdzenia. W konsekwencji występują one licznie na obszarze Starego Miasta, lecz odnoszą się równocześnie do ważnych przestrzeni wrocławskiego Śródmieścia.

Przestrzenie Ogólnomiejskie w centrum obejmują boczne ulice, przejścia, zaułki, wnętrza kwartałów. Reprezentacyjność ustępuje tam miejsca kameralności a historyczny kontekst buduje niepowtarzalną atmosferę przestrzeni, które są doceniane przez wrocławian i przyjezdnych. Sprzyjają rozkwitowi życia miejskiego, aktywności społecznej i są miejscem różnorodnej oferty usługowej. Wychodząc poza Starówkę Przestrzenie Ogólnomiejskie wkraczają do dzielnic śródmiejskich. Obejmując ważne ulice, w szczególności wśród przedwojennej zabudowy kwartałowej stają się głównymi przestrzeniami spotkań mieszkańców i klientów lokali usługowych.

Przestrzenie Ogólnomiejskie są stworzone do chodzenia pieszo. Ilość atrakcji, bogata oferta usługowa, śródmiejski gwar i poczucie wspólnoty są walorami docenianymi przez mieszkańców. Dobrą komunikację z pozostałymi częściami miasta zapewnia transport zbiorowy, z gęstą siecią linii tramwajowych i autobusowych wychodzących z centrum w kierunku peryferii.

W ramach wytycznych dla Przestrzeni Ogólnomiejskich:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
  - wzmocnienia cech indywidualności i rozpoznawalności,
  - wzbogacania tradycji miejsca i budowy wizerunku atrakcyjnych obszarów mieszkaniowo-usługowych,
  - kształtowania miejsc zgodnie z funkcją danej przestrzeni oraz kontekstem obiektów i obszarów istotnych dla wnętr urbanistycznych i krajobrazu kulturowego,
- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
  - kształtowania posadzki sprzyjającej integracji społecznej oraz wprowadzania obiektów małej architektury zachęcających do zatrzymania się, rozmowy, spędzania wolnego czasu poza domem, np. wykorzystując formę tzw. parkletów,
  - zwiększania roli zieleni, wprowadzania w ulicach szpalerów drzew, organizacji skwerów oraz przekształcania fragmentów jezdni i chodników na powierzchnie przepuszczalne,
  - podkreślania reprezentacyjnych bram i wejść do lokali, ekspozycji witryn i uwzględniania możliwości sytuowania ogródków gastronomicznych, straganów oraz innych obiektów użytkowanych sezonowo lub okazjonalnie, między innymi poprzez zapewnienie przyłączy energii elektrycznej i wody,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
  - uzupełniania pierzei i rewaloryzacji zabudowy stanowiącej ramy przestrzeni publicznej,
  - kształtowania czytelnej obudowy przestrzeni publicznej fasadami budynków w układzie pierzejowym lub w układzie grzebieniowym uzupełnianym szpalerami drzew i zielenią,
  - wspierania funkcjonowania usług w parterach, suterrenach, oficynach i podwórzach,

- sprzyjania różnorodności oferty usług o charakterze podstawowym i ponadpodstawowym, w szczególności handlu, rzemiosła, gastronomii, oświaty i zdrowia,
  - dbałości o estetykę fasad, wprowadzania zielonych ścian i oświetlenia podnoszącego bezpieczeństwo,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania przestrzeni w sposób zapewniający wygodny ruch pieszych i rowerzystów;
  - poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej, w szczególności poprzez dogodne dojścia do przystanków,
  - poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, m.in. poprzez budowę połączeń w miejscach barier wynikających z przebiegu dróg, linii kolejowych, koryt rzecznych,
  - reorganizacji parkowania w celu poszerzenia przestrzeni dla pieszych oraz na zieleń.

### 3. Trzy Promenady

Trzy Promenady odpowiadają trzem głównym ciągom komunikacyjnym, które z południa, zachodu i północnego-wschodu prowadzą do centrum, w klarowny sposób wiążąc je ze strefą zewnętrzną miasta. Aleja Powstańców Śląskich, ulica Legnicka oraz Oś Grunwaldzka wraz z ulicą Marii Curie-Skłodowskiej, choć tak odmienne od siebie, dzięki skali założenia wyróżniają się w strukturze przestrzennej Wrocławia i pełnią jednocześnie rolę komunikacyjną, kompozycyjną i usługową. Wszystkie stanowią również ważne korytarze komunikacji zbiorowej a szerokość pasa drogowego umożliwia wyposażenie w małą architekturę, obudowę zielenią, rozwój infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz oferty usługowej.

W ramach wytycznych dla Trzech Promenad:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
- wzmocnienia cech reprezentacyjności w skali miasta oraz humanizacji przestrzeni do skali i potrzeb różnych użytkowników,
  - budowania wizerunku Trzech Promenad jako atrakcyjnej, ogólnomiejskiej przestrzeni publicznej,
  - kształtowania Promenad jako przestrzeni wielofunkcyjnych, atrakcyjnych i różnorodnych kompozycyjnie, uwzględniających kontekst obiektów i obszarów istotnych dla ich wnętrza.
- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania posadzki w sposób budujący wizerunek Trzech Promenad jako przestrzeni sprzyjających integracji społecznej, skłaniających do zatrzymania się, krótkiego odpoczynku, np. wykorzystując formę tzw. parkletów,
  - nadania posadzce trójwymiarowości poprzez wprowadzanie obiektów małej architektury i zieleni,
  - zwiększania roli zieleni, wprowadzania szpalerów drzew i uzupełniania istniejących, maksymalizacji powierzchni przepuszczalnych i urządzania zielonych torowisk,
  - wspierania handlu i gastronomii w niewielkich obiektach wolnostojących lub mobilnych, między innymi poprzez zapewnienie przyłączy energii elektrycznej i wody.
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania czytelnej obudowy przestrzeni publicznej fasadami budynków w układzie pierzejowym lub w układzie grzebieniowym uzupełnianym szpalerami drzew i zielenią,
  - na odcinkach braku czytelnych ram uzupełniania obudowy przestrzeni publicznej niewielkimi, wolnostojącymi obiektami usługowymi,
  - sprzyjania różnorodności oferty usług o charakterze podstawowym i ponadpodstawowym.

d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:

- ułatwienia przemieszczania się pieszym i rowerzystom, między innymi dzięki wygodnym chodnikom, trasom rowerowym oraz przejściom przez jezdnie i torowiska;
- poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej, w szczególności poprzez dogodne dojścia do przystanków.

#### 4. Bulwary Ogólnomiejskie

Relacja miasta z rzeką tworzy w centrum Wrocławia wyjątkową przestrzeń publiczną. Bulwary Ogólnomiejskie obejmują przestrzenie pomiędzy historyczną zabudową a lustrem wody. Rozdział biegu Odry w rejonie Starego Miasta tworzy skomplikowany węzeł wodny, będący świadectwem wielowiekowej historii miasta i życia mieszkańców. Nabrzeża Odry wraz z Wyspami Tumskimi i Fosą Miejską są również jednym z najważniejszych elementów budujących tożsamość dzisiejszego Wrocławia.

Bulwary Ogólnomiejskie wyjątkowo wyraźnie odznaczają się w strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Otaczając Stare Miasto, eksponują je zarówno w układzie urbanistycznym jak i w poziomie człowieka. Są przestrzenią spektakularnych widoków i panoram stanowiących wizytówkę Wrocławia. Sąsiedztwo wody zajmują gęsto zadrzewione tereny zieleni, często w formie skwerów i małych parków. Atrakcyjność przestrzeni publicznej wynika z obecności ciągów pieszo-rowerowych, mostów, kładek, obiektów pływających, alei, placów, wzgórz dawnych bastionów i zatopionych w zieleni budynków użyteczności publicznej. Bulwary stanowią dzięki temu niezmiernie cenne wsparcie pozostałych przestrzeni ogólnomiejskich, oferując unikalne zagospodarowanie dla życia miejskiej wspólnoty. Promują miasto i różnorodność jego centrum, są miejscem wydarzeń kulturalnych i sportowych, mających jako tło zabytkową Starówkę lub Wyspy Tumskie. Ich wielofunkcyjność rośnie w ostatnim czasie także dzięki odradzającej się żegludze śródlądowej oraz turystyce, sportowi i rekreacji na wodzie.

W ramach wytycznych dla Bulwarów Ogólnomiejskich:

a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:

- budowania wizerunku Wrocławia jako miasta nad wodą oraz więzi między użytkownikami a środowiskiem nadrzecznym,
- wzmocnienia cech reprezentacyjności, indywidualności i rozpoznawalności przestrzeni w skali miasta, regionu i kraju,
- eksponowania dziedzictwa kulturowego najstarszej części miasta, m.in. poprzez akcentowanie ważnych punktów, dominant, osi i stref widokowych,
- wzmocnienia związków rzeki, w tym żeglugi śródlądowej z funkcjonowaniem i strukturą miasta, zgodnie z polityką rzeczną,

b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:

- kształtowania posadzki o wysokiej estetyce oraz kompozycji sprzyjającej integracji społecznej i wypoczynkowi oraz ułatwiającej przemieszczanie się pieszym i rowerzystom wzdłuż korytarzy wodnych,
- kreowania placów, skwerów, bulwarów i zejść do wody oraz przestrzeni umożliwiających organizację wydarzeń kulturalnych,
- nadania posadzce trójwymiarowości poprzez wprowadzanie obiektów małej architektury, rzeźb, instalacji artystycznych, wystaw plenerowych,
- lokalizacji obiektów i urządzeń służących żegludze pasażerskiej i sportom wodnym,
- wprowadzania drobnych obiektów usługowych, w tym gastronomii, handlu, informacji turystycznej, szaletów oraz uwzględnienia usług użytkowanych okazjonalnie lub mobilnych, między innymi poprzez zapewnienie przyłączy energii elektrycznej i wody,
- kształtowania powierzchni przepuszczalnych na cele wypoczynkowe i sportowe, w tym plaże miejskie i łąki rekreacyjne, zgodnie z polityką rzeczną,

- pielęgnacji zieleni i kształtowania jej w sposób spójny kompozycyjnie,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
- dla przestrzeni, których ramy wyznacza zabudowa - kształtowania ich estetycznymi fasadami tworzącymi pierzeje z usługami w parterach,
  - dla przestrzeni, których ramy tworzy zieleń - kształtowania ich szpalerami drzew i innymi formami gęstej zieleni o liniowym układzie,
  - dla przestrzeni liniowych wzdłuż nabrzeży - tworzenia wewnątrz półotwartych, z widokami na wodę i przeciwny brzeg,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:
- uzyskania priorytetu dla pieszych i rowerzystów oraz sprzyjania rozwojowi żeglugi pasażerskiej,
  - poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, zgodnie z Polityką rzeczną, m.in. poprzez budowę nowych przepraw, przejść pod mostami ułatwiających poruszanie się wzdłuż brzegu,
  - poprawy powiązań bulwarów, wysp i struktury Starego Miasta i Śródmieścia oraz podnoszenia standardu poruszania się Bulwarami Ogólnomiejskimi dookoła Starego Miasta,
  - poprawy funkcjonalności powierzchni zajętych przez wody, m.in. poprzez łączenie akwenów dla ruchu kajaków i rowerów wodnych.

#### 5. Lokalne Centra

Lokalne Centra to podstawowe przestrzenie publiczne służące rozkwitowi małych społeczności. Rozmieszczone po całym mieście, odpowiadają wrocławskim osiedlom mieszkalnym i powinny wyróżniać się w lokalnej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Często ich lokalizacja odpowiada historycznym centróm dawnych miasteczek i wsi, które po włączeniu do granic administracyjnych miasta rozrosły się do większych siedlisk. W innych przypadkach Centra wskazują miejsca hierarchicznie ważne spośród śródmiejskich kwartałów lub na osiedlach blokowych. Potrzeba integracji społecznej w równym stopniu dotyczy także nowych osiedli mieszkaniowych, na których miejsc o odpowiednich predyspozycjach i potencjale w stanie obecnym często brakuje.

Lokalne Centra, pełniąc funkcję miejsc spotkań i integracji, budują lokalną tożsamość. Posiadają także liczne walory użytkowe, odpowiadające potrzebom mieszkańców. Ich wielofunkcyjność sprawia, że można je traktować jako koncentracje aktywności usługowych, społecznych, gospodarczych i rekreacyjno-wypoczynkowych. Oferują wartościową przestrzeń publiczną o estetycznej formie, udogodnieniach dla pieszych i dostępie do komunikacji zbiorowej.

Lokalne Centra, jakkolwiek silnie wspierane przez inne przestrzenie publiczne o charakterze lokalnym, cechują się dobrą dostępnością dla przeważającej grupy mieszkańców osiedla, wymagającą co najwyżej piętnastominutowego spaceru z domu.

W ramach wytycznych dla Lokalnych Centrów:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
- wzmocnienia cech indywidualności, rozpoznawalności i rangi przestrzeni w skali osiedla,
  - pielęgnowania tradycji miejsca i budowania tożsamości osiedla,
  - kształtowania przestrzeni jako miejsc bliskich, przyjaznych i użytecznych dla lokalnej społeczności,
  - kształtowania Lokalnych Centrów jako przestrzeni wielofunkcyjnych, w skali nawiązujących do typowej zabudowy osiedla,
- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania posadzki sprzyjającej integracji społecznej i wypoczynkowi, organizacji imprez i wydarzeń kulturalnych,

- wprowadzania obiektów małej architektury zachęcających do zatrzymania się, rozmowy, spędzania wolnego czasu poza domem, np. wykorzystując formę tzw. parkletów,
  - zwiększania roli zieleni, nasadzeń drzew oraz przekształcania fragmentów jezdni i chodników na powierzchnie przepuszczalne,
  - podkreślenia bram i wejść do lokali, ekspozycji witryn i uwzględniania możliwości sytuowania ogródków gastronomicznych, straganów oraz innych obiektów użytkowanych sezonowo lub okazjonalnie, między innymi poprzez zapewnienie przyłączy energii elektrycznej i wody,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania czytelnej obudowy przestrzeni publicznej fasadami budynków oraz szpalerami drzew i zielenią,
  - wspierania funkcjonowania usług w parterach, oficynach i podwórzach,
  - sprzyjania różnorodności oferty usług o charakterze podstawowym, w tym w szczególności działalności bibliotek, domów kultury, rad osiedli, placówek pocztowych, placówek opieki zdrowotnej,
  - dbałości o estetykę fasad, wprowadzania zielonych ścian i oświetlenia podnoszącego bezpieczeństwo,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:
- uzyskania priorytetu dla pieszych i rowerzystów,
  - kształtowania przestrzeni jako:
    - zamkniętych dla ruchu samochodów,
    - współdzielonych, tzw. shared space,
    - przestrzeni urządzonych w sposób zapewniający znaczną powierzchnię pieszym i rowerzystom,
  - poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej, w szczególności poprzez lokalizację przystanków w ramach przestrzeni Lokalnych Centrów lub jej bezpośrednim sąsiedztwie,
  - poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, w szczególności poprzez powiązania z ważnymi przestrzeniami i obiektami osiedla lub jego otoczenia, np. dworcem kolejowym, szkołą, parkiem.

## 6. Przestrzenie Lokalne

Przestrzenie Lokalne są podstawowym typem przestrzeni budującym lokalną sieć powiązań. Rozmieszczone są po całym mieście w powiązaniu z Lokalnymi Centrami i obejmują ważniejsze osiedlowe ulice, aleje, place i ciągi pieszo-rowerowe. W zależności od struktury osiedla mogą uzyskiwać formy bardziej reprezentacyjne, jak np. Aleja Piastów lub występować pod postacią kameralnych ulic.

Przestrzenie Lokalne, wspomagając Lokalne Centra, same również pełnią rolę miejsc integracji społecznej. Nabierają szczególnego znaczenia wśród mniejszych skupisk zabudowy, nieposiadających własnego centrum. Lokalizuje się przy nich usługi a przestrzeń publiczną kształtuje przy uwzględnieniu priorytetu ruchu pieszych i rowerzystów. W dużej mierze właśnie od komfortu i bezpieczeństwa przemieszczania się Przestrzeniami Lokalnymi zależy dostępność i atrakcyjność Lokalnych Centrów. Stąd wynika potrzeba estetyki ich wyposażenia oraz zwiększania ilości zieleni, w szczególności wprowadzając szpalery drzew.

W ramach wytycznych dla Przestrzeni Lokalnych:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
- wzmocnienia cech rozpoznawalności i rangi przestrzeni w skali osiedla,
  - kształtowania przestrzeni jako miejsc bliskich, przyjaznych i użytecznych dla lokalnej społeczności,
  - integracji osiedla z Lokalnymi Centrami,

- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania posadzki sprzyjającej integracji społecznej i spacerom,
  - wprowadzania obiektów małej architektury zachęcających do zatrzymania się, rozmowy, spędzania wolnego czasu poza domem, np. wykorzystując formę tzw. parkletów,
  - zwiększania roli zieleni, wprowadzania w ulicach szpalerów drzew, organizacji skwerów oraz przekształcania fragmentów jezdni i chodników na powierzchnie przepuszczalne,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania obudowy przestrzeni publicznej budynkami oraz zielenią,
  - wspierania funkcjonowania usług,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:
- uzyskania priorytetu dla pieszych i rowerzystów,
  - kształtowania przestrzeni jako:
    - współdzielonych, tzw. shared space,
    - przestrzeni urządzonych w sposób zapewniający znaczną powierzchnię pieszym i rowerzystom,
  - poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej,
  - poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, w szczególności poprzez powiązania Lokalnych Centrów z innymi ważnymi przestrzeniami i obiektami osiedla lub jego otoczenia, np. dworcem kolejowym, szkołą, parkiem.

## 7. Ciągi Transportowe

Ciągi Transportowe to typ przestrzeni publicznych dotyczących ruchliwych miejskich korytarzy. Od humanizacji tych przestrzeni i uzupełniania ich wyposażenia zależy przydatność dla pieszych i rowerzystów. Dzięki wygodnym chodnikom, drogom dla rowerów, obiektom małej architektury oraz obecności zieleni, a w szczególności szpalerom drzew, gwarne ulice mogą przeobrazić się w komfortowe i bezpieczne dla wszystkich użytkowników.

Ciągi Transportowe podnoszą swobodę przemieszczania się między różnymi częściami miasta. Dzięki spójnemu powiązaniu z przestrzeniami publicznymi innych typów, ich przebieg może być wykorzystywany przez pieszych i rowerzystów na fragmentach podróży zbieżnych z obranym kierunkiem do celu. Wiele z Ciągów przebiega w rejonie osiedli mieszkaniowych, jednak ich funkcją nadrzędna oraz częsty brak usług i wolnej powierzchni do wykorzystania na ten cel utrudniają osiągnięcie wielofunkcyjności i w pełni odpowiedzenie na potrzeby lokalnych społeczności. Nasycanie ich zielenią stanowi jednak skuteczną metodę redukującą negatywne oddziaływanie i poprawiającą wizerunek.

W ramach wytycznych dla Ciągów Transportowych:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
- humanizacji przestrzeni do skali i potrzeb różnych użytkowników,
  - kształtowania wizerunku przestrzeni jako korytarzy komunikacyjnych z dużą ilością zieleni,
  - kształtowania miejsc charakterystycznych, przeciwdziałających monotonii zagospodarowania długich korytarzy,
- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
- kształtowania posadzki umożliwiającej wygodne przemieszczanie się pieszych i rowerzystów a jednocześnie umożliwiającej krótkotrwały odpoczynek,
  - wprowadzania obiektów małej architektury, np. wykorzystując formę tzw. parkletów,
  - wspierania handlu i gastronomii w niewielkich obiektach wolnostojących lub mobilnych, w szczególności w sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej oraz miejsc węzłowych,

- zwiększania roli zieleni, wprowadzania szpalerów drzew, organizacji skwerów oraz zwiększania powierzchni przepuszczalnej,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
  - kształtowania obudowy przestrzeni publicznej budynkami, szpalerami drzew i innymi formami gęstej zieleni o liniowym układzie,
  - w przypadku konieczności wprowadzania ekranów akustycznych stosowania ich w postaci zielonych ścian,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:
  - kształtowania przestrzeni w sposób zapewniający wygodny ruch pieszych i rowerzystów, przy uwzględnieniu potrzeb ruchu kołowego,
  - poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej dla przestrzeni przebiegających przez obszary zurbanizowane,
  - poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, w szczególności poprzez budowę przejść przez jezdnię w miejscach stanowiących istotne bariery dla przemieszczania się w poprzek.

#### 8. Łączniki Międzyosiedlowe

Rozległe tereny zieleni w granicach miasta, Wrocławski Węzeł Wodny tworzony przez Odrę i jej dopływy, a także Wrocławski Węzeł Kolejowy, którego linie są przy okazji szkieletem dla zieleni, to struktura, którą adaptuje się na sieć ciągów pieszo-rowerowych. Ze względu na znaczenie tej sieci dla miasta i jakości życia mieszkańców najważniejsze powiązania, przecinające parki i lasy, wzdłuż rzek i równoległe do kolei, uwzględnione zostały w systemie przestrzeni publicznych jako łączniki Międzyosiedlowe. Komfort przemieszczania się nimi wynika przede wszystkim z przebiegu w zieleni i oddaleniu od gęstej zabudowy i ruchu samochodów. Pełnią rolę tras spacerowych, zachęcają do uprawiania sportu, korzystania z zieleni publicznej i zdrowego trybu życia mieszkańców. W wielu przypadkach łączniki są jednak również najkrótszym połączeniem pomiędzy osiedlami oraz w podróży do centrum. Z tego powodu, wychodząc z lokalnych centrów, ich trasa prowadzi niekiedy kameralnymi ulicami o uspokojonym ruchu.

W ramach wytycznych dla łączników Międzyosiedlowych:

- a) w zakresie tożsamości i kompozycji przestrzeni należy dążyć do:
  - budowania wizerunku Wrocławia jako miasta z dużą ilością urządzonych terenów zieleni oraz wzmocnienia więzi między użytkownikami a środowiskiem przyrodniczym,
  - kształtowania łączników jako pieszo-rowerowych tras, prowadzonych w zieleni lub kameralnymi ulicami wśród zabudowy,
  - ochrony i eksponowania walorów krajobrazu przyrodniczego,
- b) w zakresie posadzki przestrzeni należy dążyć do:
  - kształtowania ciągów sprzyjających pieszym i rowerzystom, integracji społecznej, uprawianiu sportu oraz wypoczynkowi i rekreacji,
  - urządzania wygodnych posadzek dla pieszych i rowerzystów, z dopuszczeniem stosowania utwardzonych nawierzchni przepuszczalnych,
  - kreowania skwerów, łąk rekreacyjnych, obiektów i urządzeń do uprawiania sportu, bulwarów, plaż, zejść do wody,
  - wprowadzania drobnych obiektów usługowych, w tym gastronomii, handlu, informacji turystycznej, szaletów,
  - pielęgnacji zieleni i kształtowania jej w sposób spójny kompozycyjnie,
- c) w zakresie ram przestrzeni należy dążyć do:
  - kształtowania ram przestrzeni szpalerami drzew i innymi formami zieleni,
  - wzdłuż nabrzeży tworzenia wewnątrz półotwartych, z widokami na wodę i przeciwny brzeg,
- d) w zakresie dostępności przestrzeni należy dążyć do:

- poprawy spójności infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, w szczególności poprzez urządzenie tras wzdłuż rzek i linii kolejowych a także budowę kładek i przejść w miejscach stanowiących istotne bariery dla przemieszczania się,
- kształtowania przestrzeni jako zamkniętych dla ruchu samochodów a na odcinkach poprowadzenia łączników wśród zabudowy jako:
  - przestrzeni współdzielonych, tzw. shared space,
  - przestrzeni urządzonych w sposób zapewniający znaczną powierzchnię pieszym i rowerzystom,
- poprawy dostępności do komunikacji zbiorowej.

## Rozdział 9. POLITYKA KOMPOZYCJI

### 9.1 Wstęp

Kompozycja przestrzenna odgrywa kluczową rolę w postrzeganiu miasta. Odróżnia Wrocław od innych miast polskich i europejskich, decyduje o jego wizerunku i oryginalności, wpływając tym samym na poczucie tożsamości mieszkańców.

Aspektami odgrywającymi znaczącą rolę w kompozycji miasta jest harmonijność w kształtowaniu przestrzeni oraz elementy charakterystyczne, decydujące o odmienności poszczególnych układów kompozycyjnych. Odpowiednie konfigurowanie tych elementów decyduje o wizerunku miasta, jego estetyce, a w efekcie o jakości życia.

#### 1. Harmonijność

Wewnętrzna spójność i harmonijność układów kompozycyjnych we Wrocławiu wpływa na rangę i wizerunek miasta. Decydującym o randze czynnikiem jest poczucie wielkomiastości w śródmieściu Wrocławia. Wynika ono w znacznym stopniu właśnie z harmonijnej kompozycji tego obszaru (układu elementów, ich proporcji, układu przestrzeni publicznych czy zieleńców), kojarzonej z klimatem dużych europejskich miast. Aspekt harmonijności układów kompozycyjnych ma decydujące znaczenie w postrzeganiu przestrzeni także poza centrum. Na poczucie małomiasteczkowości wpływa charakterystyczna, zachowana kompozycja trzech dawnych miasteczek włączonych do Wrocławia, na klimat sielskości wpływają zachowane ruralne układy dawnych wsi, zaś na kameralność osiedli z początku XX wieku wpływają ich całościowo kreowane układy zabudowy.

#### 2. Elementy charakterystyczne

Charakterystyczne elementy, wyróżniające się w harmonijnych układach kompozycyjnych tworzą wyróżniki, dzięki którym mieszkańcy mogą identyfikować się z przestrzenią. Występują one w postaci miejscowych podwyższeń, bądź obniżzeń zabudowy, specyficznych obiektów, dominant, wewnątrz, otwarć widokowych itp. Tego typu zabiegi kompozycyjne służą kreowaniu lokalnej specyfiki przestrzeni. Wpływają one na budowanie poczucia tożsamości mieszkańców z przestrzenią Wrocławia. Polityka kompozycji identyfikuje istniejące obiekty i elementy tworzące kompozycję. W oparciu o rozpoznanie istniejących elementów charakterystycznych opracowano kierunki kształtowania układu kompozycyjnego miasta.

#### 3. Wizerunek

Kompozycja decyduje o przestrzeni miasta, ta zaś o jego wizerunku. Decyduje o postrzeganiu miasta jako zbioru luźno ze sobą powiązanych rozłącznych układów kompozycyjnych, bądź jako o zjawisku całościowym, harmonijnym. Czytelna kompozycja buduje pozytywne nastawienie do Wrocławia jako miasta dobrze zorganizowanego i zarządzanego. Dobry wizerunek wpływa zaś na związane z nim pozytywne podejście inwestorów, a więc i na postępujący rozwój gospodarczy oraz przestrzenny miasta.

#### 4. Jakość życia



Kompozycja decyduje o estetyce miasta. Jest więc czynnikiem wpływającym na jakość życia, pracy i wypoczynku w mieście. Silnie wpływa na takie aspekty funkcjonowania miasta jak zamieszkiwanie, komunikacja, zieleń czy gospodarkę, wyznaczając i organizując ich ramy przestrzenne.

## 9.2 Diagnoza

Diagnoza kompozycji przestrzennej Wrocławia jest punktem wyjścia do określenia kierunków działań w tym zakresie. W ramach diagnozy wyodrębniono szereg materialnych elementów tworzących kompozycję przestrzenną (punktowych, liniowych, kwartałowych i innych) oraz osie kompozycyjne, mosty i charakterystyczne cechy tworzywa – zakłócenia, braki oraz ważne założenia zieleni. Na kompozycję składają się również dominanty kompozycyjne w skali miejskiej - elementy kształtujące sylwetę miasta oraz lokalne dominanty i subdominanty, które mają charakter wysokościowy i zostały odniesione do poszczególnych układów kompozycyjnych. Przy uwzględnieniu w/w elementów, w ramach poszczególnych układów kompozycyjnych wskazano również przestrzenie hierarchicznie ważne, szczególnie istotne z punktu widzenia układu kompozycyjnego, które zostały określone w oparciu o istniejące obiekty i elementy kompozycyjne. Układ kompozycyjny Wrocławia charakteryzuje względnie harmonijnie i kompletnie ukształtowany śródmiejski rdzeń miasta o kwartałowym charakterze. Wyjątkiem z tej reguły są wplecione w niego osiedla blokowe oraz tereny zieleni, rzek oraz aktywności gospodarczej. Struktura pozostałej części miasta ma charakter bardziej rozłączny, składający się z dążących do kompletności układów kompozycyjnych. Całości przestrzenne wyodrębniają się poprzez czytelność granic, regularność układu geometrycznego, wewnętrzną hierarchię ważności elementów oraz harmonijność tworzywa czyli układów obiektów, z jakich się składają. Jedną z najpoważniejszych negatywnych cech zabudowy i zagospodarowania Wrocławia jest jej niekompletność. Wiele fragmentów miasta cechuje brak ukończenia, zamknięcia układów kompozycyjnych, tak aby stanowiły czytelne całości urbanistyczne. Problem ten szczególnie silnie objawia się na nowych osiedlach realizowanych w oddaleniu od centrum. W celu uzyskania kompletnych struktur potrzebne jest zatem uzupełnienie brakujących fragmentów i budowanie całości urbanistycznych.

W układach kompozycyjnych znajdują się elementy, które je zaburzają, określone w diagnozie jako obszary zakłócenia tworzywa. W diagnozie wskazuje się je jako obszary predestynowane do transformacji, wymagające uporządkowania lub miejscowej wymiany tworzywa stanowiącego zaburzenie. Zaś obszary, na których występuje brak tworzywa wskazane są do jego uzupełnienia. Dodatkowo wskazano ważne założenia zieleni, które zawierają się w układach kompozycyjnych.

Dla położonego na równinie Wrocławia szczególnie ważną rolę pełnią dominanty kształtujące sylwetę miasta. Pozwalają one na identyfikację w przestrzeni miasta i budują jego wizerunek. Wielokrotnie stanowią również wizytówkę Wrocławia, tak jak: wieże kościołów Starego Miasta i Ostrowa Tumskiego, Ratusz, Hala Stulecia, Sky Tower, Most Rędziński. Role dominant budujących sylwetę miasta pełnią obiekty znacznie przekraczające swoimi gabarytami i wysokością elementy znajdujące się w ich otoczeniu. Kolejne co do ważności w mieście są dominanty wysokościowe dla poszczególnych układów kompozycyjnych. Uzupełniają je subdominanty wysokościowe.

W ostatnich latach znacznym zmianom uległa sylweta miasta i kompozycja niektórych charakterystycznych dla miasta widoków. Główną tego przyczyną jest realizacja budynków wysokich i wysokościowych oraz innych obiektów budowlanych widocznych nie tylko w lokalnych widokach, ale także w dalekich panoramach Wrocławia (np. Sky Tower, Most Rędziński, nowy komin elektrociepłowni, budynki mieszkalne, takie jak Odra Tower, Angel Wings itp.).

## 9.3 Polityka ogólnomiejska

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

### 1. Domykanie układów kompozycyjnych

Jednym z najważniejszych i najbardziej ambitnych zadań polityki przestrzennej jest doprowadzenie do wykreowania całościowych kompleksów zabudowy odznaczających się wysoką jakością ukształtowania i wyposażenia. Wymaga to wysokiego poziomu skoordynowania działań publicznych z inwestycjami prywatnymi. Kreowanie całościowych kompleksów zabudowy powinno odbywać się w korelacji z pozostałymi politykami. Należy dążyć do domykania układów kompozycyjnych z uwzględnieniem aspektów, takich jak:

- harmonizowanie i uzupełnianie tworzywa w ramach układu,
- utrzymanie, podkreślenie i harmonijne rozwinięcie istniejących wartościowych obiektów i elementów tworzących kompozycję,
- utrzymanie, podkreślenie, rozwinięcie lub uformowanie na nowo czytelnego układu obszarów hierarchicznie ważnych w każdym z układów kompozycyjnych,
- kreowanie układów w taki sposób, aby jednoznacznie wskazywały usytuowanie ośrodków usługowych i głównych przestrzeni publicznych,
- ustalenie hierarchii dominant,
- uformowanie czytelnych stref wejściowych do układów kompozycyjnych,
- wzmacnianie, ochrona i poszerzanie rozwinięć widokowych, osi widokowych oraz widoków chronionych,
- stosowanie obudowy estetycznej w celach niwelowania konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych w szczególności we wskazanych miejscach.

W zależności od potrzeb, w układach kompozycyjnych należy dążyć do kształtowania, podkreślania i eksponowania osi widokowych, rozwinięć widokowych i obudowy estetycznej, które zostały wskazane na rys. nr 4 Studium. W działaniach tych istotne jest wykorzystanie zieleni, jako tworzywa. W zależności od potrzeb, układy zieleni mogą akcentować, wyróżniać bądź przesłaniać poszczególne fragmenty układów kompozycyjnych. W ten sposób także zieleni staje się budulcem w procesie kreowania harmonijnej kompozycji miasta.

## 2. Styki

Szczególnej uwagi wymaga kształtowanie kompozycji przestrzennej w rejonach styków różnych typów układów kompozycyjnych. Należy dążyć tutaj do dostosowania sąsiadujących ze sobą układów zabudowy pod względem obiektów i elementów tworzących kompozycję oraz rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych. Planuje się ujednoczenie struktury kompozycyjnej i minimalizowanie konfliktów przestrzennych na stykach różnych typów układów kompozycyjnych. Należy dążyć do harmonizowania styków sąsiadujących ze sobą układów kompozycyjnych, poprzez kreowanie w tych obszarach:

- zabudowy dostosowanej do siebie skalą,
- spójnego dla obu sąsiadujących układów kompozycyjnych systemu przestrzeni publicznych, ulic i placów, układów terenów zieleni,
- powiązania układów kompozycyjnych zieleni, niezależnie od pełniacej przez nich roli, z otoczeniem w sposób umożliwiający kreację sieci powiązań pieszych i rowerowych,
- spójności kompozycyjnej z elementami sąsiadujących zespołów, z zachowaniem indywidualności poszczególnych układów,
- spójności funkcjonalno-przestrzennej,
- elementów podkreślających charakter i specyfikę układów.

W przypadku sąsiadujących ze sobą układów kompozycyjnych o odmiennej skali, charakterze, tworzywie, bądź z nieharmonizującymi elementami tworzącymi kompozycję, należy dążyć do:

- łagodzenia konfliktów poprzez harmonizowanie styków odmiennych układów,
- separowania układów od siebie (elementami separującymi mogą być kompozycyjne układy zieleni),
- świadomego kontrastowania, podkreślania odmienności układów, uczyelniania granic układów i podkreślania ich stref wejściowych,

- spójnego wkomponowania w nowe układy zabudowy istniejących wartościowych elementów kompozycyjnych, takich jak: historyczne zespoły zabudowy, siatkę ulic i dominanty oraz układy zieleni.

W związku z tym, że Wrocław stanowi rdzeń Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, jednym z elementów integrowania tego obszaru jest także aspekt kompozycyjny. Zaleca się harmonizowanie styków układów kompozycyjnych we Wrocławiu z kompozycją istniejących układów w gminach sąsiednich.

### 3. Makroelementy

Makroelementy są to kluczowe elementy kompozycyjne, takie jak ważne korytarze drogowe, ważne korytarze kolejowe i korytarze rzek, które wymagają specjalnego kształtowania, podkreślającego ich ważne znaczenie w strukturze miasta. W odniesieniu do określonych na rys. nr 4 Studium makroelementów należy dążyć do:

- podkreślenia spójności poszczególnych makroelementów, ich rytmu oraz ciągłości, w tym do ujednolicania wysokości obudowy wewnątrz makroelementów,
- kształtowania uporządkowanej, reprezentacyjnej obudowy makrownętrz, otwartej w stronę wewnątrz korytarzy,
- kształtowania kompozycji urbanistycznych wewnątrz ważnych ulic i placów poprzez tworzenie czytelnych ścian, ram urbanistycznych lub kreowania innej kompozycji podkreślającej rangę tych wewnątrz,
- kształtowania obudowy wewnątrz rzek w sposób podkreślający ich charakter i rangę (ze szczególnym uwzględnieniem obudowy rzek zielenią),
- eksponowania i wzmacniania rozwinięć widokowych i widoków chronionych, w szczególności rozciągających się wzdłuż korytarzy rzek i ważnych korytarzy drogowych, zwłaszcza w miejscach wskazanych na rys. nr 4 Studium,
- poprawy wizerunku obudowy wewnątrz linii kolejowych,
- podkreślenia miejsc węzłowych i rytmu makrownętrz między innymi poprzez kreowanie w ich rejonie dominant.

### 4. Bramy kompozycyjne

Elementem kompozycyjnym podkreślającym główne wjazdy do miasta powinny być całościowo kreowane bramy miejskie. Bramy kształtowane są w obszarach, w których, odpowiednimi zabiegami kompozycyjnymi należy dążyć do podkreślenia stref wejściowych do miasta, bądź do wielkomiejskiego obszaru Wrocławia. Z uwagi na różną specyfikę tych miejsc, bramy podzielono na dwa typy.

#### 1) Typ I - miejsca wjazdu do przestrzeni o wielkomiejskiej skali

Bramy typu I należy podkreślać odpowiednio dostosowaną skalą lub formą zabudowy, bądź obudową w formie zieleni o reprezentacyjnym charakterze, małą architekturą i przestrzenią publiczną kształtowaną odpowiednio do rangi miejsca. Szczególną uwagę należy zwrócić na kształtowanie detali architektonicznych i rozwiązań technicznych mających na celu podkreślić rangę miejsca i stanowić przykład dobrej praktyki przestrzennej.

Większość bram typu I zlokalizowana jest na pograniczu śródmieścia Wrocławia. Mają one za zadanie podkreślać wyjątkowy charakter punktów, w których wkracza się do dużego miasta. Aspektem decydującym o ich lokalizacji jest jednak nie tyle bliskość centrum, co obudowa ulicy o odpowiedniej skali, bądź pojedyncze obiekty podnoszące rangę tych przestrzeni.

#### 2) Typ II - główne wjazdy do miasta

Bramy typu II należy podkreślać elementami kształtującymi kompozycję przestrzeni podnoszącymi ich rangę, w szczególności za pomocą zabudowy i przestrzeni publicznej. Szczególny

nacisk należy położyć na sytuowanie elementów wzmacniających identyfikację tej przestrzeni, świadczących o miejscu wkraczania do przestrzeni miasta.

Bramy typu drugiego występują na obrzeżach miasta. Mają podkreślać wjazdy do Wrocławia z węzłów AOW oraz innych głównych tras wlotowych. Lokalizacja bram wynika z miejsca przekroczenia granic administracyjnych miasta, bądź pierwszego styku z miejską tkanką urbanistyczną.

## 5. Dominanty

Lokalizację nowych dominant kompozycyjnych należy wyznaczać zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 3, w podrozdziale 3.1, ust.1. Dominanty kompozycyjne należy wyznaczać w obszarach i miejscach uzasadnionych kompozycyjnie oraz urbanistycznie, np.: dla podkreślenia miejsc szczególnie ważnych, węzłowych, w miejscach sytuowania bram kompozycyjnych, wzdłuż ważnych ciągów komunikacyjnych, na zamknięciu osi widokowych oraz w obszarach makroelementów kompozycyjnych. Dominanty powinny być lokalizowane dla uwydatnienia, wzmocnienia układów kompozycyjnych, w celu zaakcentowania położenia i znaczenia głównych obiektów i elementów tworzących kompozycję. Jednocześnie każdorazowo przy wyznaczaniu nowych dominant należy uwzględnić istniejące obiekty i elementy układu kompozycyjnego: istniejące dominanty, widoki chronione, osie widokowe i rozwinięcia widokowe. Realizacja dominant nie powinna przesłaniać widoków i cennych obiektów kształtujących kompozycję przestrzenną miasta. Jednocześnie należy uwzględnić również makroelementy kompozycyjne: ważne korytarze drogowe, korytarze kolejowe i korytarze rzek, traktowane jako istotne makrownętra w strukturze miasta. Dominanty powinny podkreślać ważne znaczenie korytarzy i przyczyniać się do budowania ich reprezentacyjnego wizerunku. Należy dążyć do podkreślenia rangi makrownętr w stosunku do przylegających do nich terenów m.in. poprzez budowanie uzasadnionych dominant, spójnych z otoczeniem i wpisujących się w całości urbanistyczne pod względem kompozycyjnym. Należy dążyć również aby stanowiły one harmonijne uzupełnienie obudowy makrownętr, otwartej i wyeksponowanej w stronę korytarzy. Planuje się, że obiektami kompozycji przestrzennej miasta stanowiącymi dominanty będą budynki wysokościowe o wysokości przekraczającej 55 m, dla realizacji których punktowo wyznaczono następujące rejon: Centrum Południowego, Placu Społecznego, Osi Grunwaldzkiej w sąsiedztwie mostu Szczytnickiego, Stadionu Miejskiego.

Sytuowanie nowych dominant należy planować w szczególności w następujących lokalizacjach:

- w rejonach węzłowych, w miejscach sytuowania bram kompozycyjnych, wzdłuż ważnych ciągów komunikacyjnych, w celu podkreślenia makroelementów kompozycyjnych,
- w układach kompozycyjnych pozbawionych dominanty lub z zaburzoną hierarchią dominant,
- w miejscach szczególnie ważnych pod względem kompozycyjnym, na zamknięciu osi widokowych, jako elementy kształtujące rozwinięcia widokowe, jako elementy podkreślające, dopełniające miejsca hierarchicznie ważne,
- w rejonach dopuszczalnych budynków wysokościowych, zgodnie z ustaleniami, określonymi w rozdziale 3, w podrozdziale 3.1, ust. 1.

## 6. Widoki chronione

Szczegółnej uwagi wymaga również kształtowanie nowych obiektów i elementów układów kompozycyjnych w obszarach objętych widokami chronionymi. Wskazane widoki chronione dotyczą charakterystycznych, wartościowych dla wizerunku Wrocławia wizytówek - miejsc rozpoznawalnych, identyfikowanych zarówno przez mieszkańców jak również przez turystów. Obejmują one tereny szczególnie ważne i cenne pod względem widokowym, reprezentacyjne i budujące klimat miasta oraz odzwierciedlające jego tradycje i dziedzictwo kulturowe. Decydują one o rozpoznawalności miasta i ukazują jego oryginalność i unikatowość. Obszary objęte widokami chronionymi należy kształtować ze szczególną uwagą i uszanowaniem wartości kulturowych oraz istniejących obiektów i elementów

tworzących układy kompozycyjne. Każdorazowo przy kształtowaniu terenów objętych chronionymi widokami należy dążyć do dostosowania się do indywidualnych potrzeb urbanistycznych i przestrzennych występujących w poszczególnych miejscach. Należy uwzględnić istniejące dominanty, osie widokowe i rozwinięcia widokowe. Realizacja nowej zabudowy i zagospodarowania nie powinna powodować przesłaniania widoków i cennych obiektów kształtujących kompozycję przestrzenną miasta. Nową zabudowę i zagospodarowanie, a także układy zieleni należy kształtować podkreślając i eksponując wartościowe widoki i rozwinięcia widokowe.

#### 7. Oprawa graficzna miasta – reklamy i szyldy

W celu ochrony wizerunku miasta, uporządkowania, zachowania oraz właściwego kształtowania szaty graficznej miasta, krajobrazu kulturowego i historycznego charakteru przestrzeni publicznych, obszar Starego Miasta i Wysp Odrzańskich objęto szczególną formą ochrony, przewidzianą w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Rada Miejska Wrocławia podjęła uchwałę Nr LVI/1465/14 w sprawie utworzenia parku kulturowego „Stare Miasto” oraz uchwałę Nr XXXII/686/16 zmieniającą powyższą uchwałę, regulując w ten sposób zasady korzystania z przestrzeni publicznych jej użytkowników oraz wykluczając dowolność i uznaniowość interpretacyjną zasad prowadzenia działalności gospodarczych.

Ustawa z 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu wprowadziła nowe normy umożliwiające kompleksowe uporządkowanie przestrzeni, w tym dotyczące kształtowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych, urządzeń reklamowych, szyldów oraz ogrodzeń. Zgodnie z tym stanem prawnym, 15 września 2016 r. dla obszaru całego miasta Rada Miejska Wrocławia przyjęła uchwałę Nr XXX/606/16 w sprawie przygotowania projektu uchwały ustalającej zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów z jakich mogą być wykonane w celu dalszego uporządkowania przestrzeni publicznych i właściwego kształtowania wyglądu miasta.

#### 9.4 Polityka obszarowa

Poza ogólnomiejskimi kierunkami dotyczącymi polityki kompozycyjnej dla Wrocławia, określa się zasady polityki dla poszczególnych obszarów, wyznaczonych na rys. nr 4 Studium. Zakłada się, że docelowo obszary te będą stanowiły spójne, harmonijnie ukształtowane układy kompozycyjne.

W zależności od lokalnych uwarunkowań układy kompozycyjne należy: dopełniać, rozwijać, przekształcać, bądź kreować nowe (w przypadku terenów niezabudowanych lub zagospodarowanych ekstensywnie), w związku z tym wyróżniono następujące typy układów kompozycyjnych: zdefiniowane, do rozwinięcia, do transformacji, do wykreowania, zielone. Punktem odniesienia dla kształtowania poszczególnych układów kompozycyjnych są zastane na ich obszarach, wskazane na rysunku kompozycji Studium, obiekty i elementy tworzące kompozycję - punktowe, liniowe, kwartałowe, osie widokowe i inne. Elementami tworzącymi kompozycje, w poszczególnych układach, mogą być budynki i ich zespoły, pierzeje ulic, bądź same ulice. W przypadku obszarów niezainwestowanych, punktem odniesienia do dalszego ich kreowania są struktury zaprojektowane w planach miejscowych. Determinantę dla dalszego rozwoju układów kompozycyjnych stanowią więc (w zależności od lokalizacji) - elementy tworzące kompozycję bądź plany miejscowe. Niektóre układy kompozycyjne wymagają uporządkowania. Dzieje się tak, gdy elementy tworzące te układy stanowią zakłócenie tworzywa kompozycyjnego, czyli gdy układ, wzajemne relacje bądź forma elementów zaburza resztę układu. Obszary zakłócenia tworzywa kompozycyjnego zostały wskazane na rysunku kompozycji Studium. W przypadkach braku tworzywa, bądź braku wyrazistych elementów tworzących kompozycję - niezbędne jest wykreowanie nowego układu obiektów w oparciu o obowiązujące plany miejscowe bądź nowe koncepcje zagospodarowania tych obszarów. Docelową ramą dla każdego z układów kompozycyjnych jest ich granica, określona na rysunku kompozycji.

Określono rodzaje polityk obszarowych dla poszczególnych typów układów kompozycyjnych, dla których zasady ustalono poniżej.

### 1. Układy kompozycyjne zdefiniowane

Są to kompletne lub prawie kompletne struktury zabudowy z wykształconym i wyraźnie dominującym w przestrzeni układem.

W ramach układów kompozycyjnych zdefiniowanych należy dążyć do:

- dopełnienia brakujących elementów w oparciu o istniejącą determinantę, w celu wypełnienia układów tworzywem urbanistycznym,
- uporządkowania i wzmocnienia struktury przestrzennej w oparciu o determinantę definiującą jej układ przestrzenny, poprzez kreowanie elementów przestrzennych wkomponowanych i powiązanych formą, skalą, charakterem i funkcją w istniejącym układzie urbanistycznym.

### 2. Układy kompozycyjne do rozwinięcia

Są to jednostki o niekompletnym, często zaburzonym tworzywie, jednak posiadające wykształconą silną determinantę kompozycyjną.

W ramach układów kompozycyjnych do rozwinięcia należy dążyć do:

- ukończenia układu kompozycyjnego w oparciu o istniejącą determinantę,
- w miarę możliwości przekształcania zakłócającego tworzywa, w celu budowania kompletnego, harmonijnego układu kompozycyjnego,
- wyposażenia układów w niezbędne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej,
- niwelowania konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych za pomocą obudowy estetycznej, w szczególności we wskazanych miejscach.

### 3. Układy kompozycyjne do transformacji

Są to jednostki z zaburzonym, niewykształconym tworzywem, bądź o znacznym stopniu zaburzonym układzie kompozycyjnym, wymagające kompleksowej interwencji w ten układ.

W ramach układów kompozycyjnych do transformacji należy dążyć do:

- uporządkowania lub miejscowej wymiany tworzywa, w celu wykreowania harmonijnego układu kompozycyjnego,
- transformacji elementów zaburzających kreowaną kompozycję i wyposażenie układów w niezbędne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej,
- niwelowania konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych za pomocą obudowy estetycznej, w szczególności we wskazanych miejscach.

### 4. Układy kompozycyjne do wykreowania

Są to jednostki niezainwestowane, bądź nie posiadające wyrazistych elementów tworzących kompozycję, na których można oprzeć kreowanie układu kompozycyjnego.

W ramach układów kompozycyjnych do wykreowania należy dążyć do:

- utworzenia nowego, spójnego układu kompozycyjnego,
- wyposażenia układów w niezbędne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej.

### 5. Układy kompozycyjne zielone

Są to jednostki, których kompozycję tworzą układy zieleni.

W ramach układów kompozycyjnych zielonych, w zależności od lokalnych potrzeb i uwarunkowań, należy dążyć do:

- kształtowania układów kompozycyjnych zielonych o charakterze izolacyjnym - w takich przypadkach kiedy układ zieleni ma za zadanie separować dwa odmienne układy, należy kształtować jego elementy tak, aby wzmacniały one funkcję rozgraniczającą,

- kształtowania układów kompozycyjnych zielonych o charakterze integrującym - w takich przypadkach kiedy układ zieleni ma za zadanie scalać sąsiednie układy kompozycyjne, należy łączyć te układy ciągami pieszymi i rowerowymi oraz podkreślać je zielenią,
- kształtowania układów kompozycyjnych zielonych o indywidualnym charakterze - w takich przypadkach kiedy układ zieleni ma za zadanie podkreślać charakterystyczne cechy obszaru wyróżniające go z otoczenia.

Kreowanie układów kompozycyjnych powinno opierać się o obiekty i elementy tworzące kompozycję przestrzenną wskazane na rys. nr 4 Studium.

## Rozdział 10. POLITYKA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

*„Aby ujrzeć przyszłość należy dotknąć przeszłości”.*  
*Konfucjusz (Kong Fuzi)*

### 10.1 Wstęp

Celem ochrony zabytków jest zagwarantowanie trwałego zachowania, właściwego zagospodarowania i użytkowania zabytków archeologicznych, historycznych układów urbanistycznych i ruralistycznych, historycznych zespołów budowlanych i ich otoczenia oraz krajobrazu kulturowego. Chronimy nasze wrocławskie dziedzictwo, wykorzystując potencjał historyczny, miejskie symbole i wątki zabytkowe „po nowemu”. Miasto objęło ochroną strefę centralną, podejmując działania w obrębie utworzonego w 2014 roku Parku Kulturowego „Stare Miasto”. Jednocześnie należy otaczać ochroną dobra kultury współczesnej, których lista podlega okresowej aktualizacji, z uwagi na objęcie niektórych obiektów innymi formami ochrony, wynikającymi z przepisów prawa (wpisanie do rejestru lub ewidencji zabytków).

### 10.2 Cele polityki przestrzennej

Przyjmuje się dwa zasadnicze cele polityki przestrzennej i kierunków zagospodarowania przestrzennego dotyczące dziedzictwa kulturowego Wrocławia:

- ochrona i utrzymanie dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej, traktowanych jako wartość sama w sobie,
- wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej dla podwyższenia poziomu jakości życia i rozwoju gospodarczego miasta.

Realizacji tych celów służą następujące działania odnoszące się do obiektów lub zespołów obiektów mających wartości kulturowe:

- ustalanie w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego ograniczeń w zakresie działań inwestycyjnych,
- rewaloryzacja obiektów dziedzictwa kulturowego przeprowadzana w taki sposób, aby podwyższała jakość życia mieszkańców i stwarzała atrakcyjne możliwości dla inwestowania w różnych dziedzinach gospodarki,
- działania organizacyjne, badawcze i promocyjne.

Postuluje się tam, gdzie jest to uzasadnione, nawiązywać lub kontynuować wątki wrocławskiej myśli planistycznej z różnych epok. Nowopowstające obiekty powinny pomnażać bogactwo dziedzictwa kulturowego miasta a przy realizacji inwestycji należy uwzględniać wymagania konserwatorskie.

Kierunki niniejszej polityki przestrzennej wskazano na rys. nr 12 Studium.

### 10.3 Polityka ogólna dotycząca ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

#### 1. Obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków, uznane za pomnik historii, stanowiące obszar Parku Kulturowego, będące przedmiotem wpisu na Listę UNESCO

Obiekty i obszary wpisane do rejestru zabytków, uznane za pomnik historii, stanowiące obszar Parku Kulturowego, będące przedmiotem wpisu na Listę UNESCO i ich strefę buforową należy objąć ścisłą ochroną konserwatorską.

W ramach obszarów prawnie chronionych należy dążyć do:

- zachowania historycznego układu urbanistycznego i kompozycji przestrzennej,
- zachowania i konserwowania historycznych zespołów zabudowy,
- niewprowadzania obiektów kolidujących z historycznym sąsiedztwem,
- uwzględniania wymagań ochrony archeologicznej.

W ramach obszarów prawnie chronionych dopuszcza się przekształcenia historycznej zabudowy i zagospodarowanie terenów, zgodne z wymogami konserwatorskimi.

W ramach ochrony wartości kulturowych obszarów uznanych za pomniki historii należy dążyć do:

- zachowania i rewaloryzacji układów urbanistycznych oraz kompozycji przestrzennej,
- zachowania i konserwacji obiektów tworzących zespoły,
- dostosowania gabarytów nowej zabudowy do istniejącego historycznego sąsiedztwa,
- zachowania i ochrony sylwety historycznego centrum miasta przy jednoczesnym niewprowadzaniu obiektów i urządzeń wysokościowych i wysokich jako konkurencyjnych w stosunku do istniejących dominant zespołu staromiejskiego,
- zachowania i konserwacji zieleni kształtującej otoczenie Hali Stulecia.

Obowiązuje strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej, obejmująca Zespół Hali Stulecia wraz z Terenami Wystawowymi, które zostały objęte wpisem na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO jako dobro kultury o szczególnej uniwersalnej wartości, a także strefa buforowa, która stanowi obszar ochrony integralności i autentyczności wyjątkowej wartości miejsca objętego wpisem.

#### 2. Obszary i zespoły urbanistyczne wpisane do Rejestru Zabytków miasta Wrocławia oraz wpisane do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków

Wśród obszarów wpisanych do Rejestru zabytków miasta Wrocławia można wyróżnić: historyczne układy urbanistyczne i układy zabudowy (w tym Stare Miasto, dawne samodzielne miasteczka wchłonięte przez Wrocław, fragmenty przedmieść, osiedla mieszkaniowe, układy ruralistyczne – dawne wsie, zespoły sakralne, szpitalne) oraz cmentarze i inne założenia zielone.

Obszary i zespoły urbanistyczne wpisane do rejestru zabytków należy uwzględnić je w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Obszary i zespoły urbanistyczne ujęte w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków należy objąć ochroną w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z wymogami konserwatorskimi.

W ramach historycznych układów urbanistycznych należy dążyć do:

- zachowania historycznych układów urbanistycznych i konserwacji ich głównych elementów (rozplanowania dróg, ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, linii i



gabarytów zabudowy, osi widokowych, historycznych zbiorników i cieków wodnych, kompozycji zieleni, małej architektury, a także historycznych nawierzchni ulic, placów i chodników),

- zachowania historycznego sposobu zagospodarowania terenu w ramach obszarów o cechach ruralistycznych (nieregularne linie zabudowy, wyłączenie z zabudowy wiejskich przestrzeni publicznych takich jak: tereny przykościelne, skrzyżowania dróg i ulic, nawsia, place o innych funkcjach i genezie, dziedzizce folwarczne jako przenikające się przestrzenie półprywatne i półpubliczne) oraz krajobrazu architektonicznego dawnych wsi,
- ucztyelnienia historycznych układów urbanistycznych,
- utrzymania, w miarę możliwości, wyodrębnionych granic między osiedlami i historycznymi założeniami urbanistycznymi, które stanowiły niegdyś jednorodny układ urbanistyczny,
- niewprowadzania inwestycji mogących zniszczyć zachowane historyczne układy urbanistyczne,
- kontynuacji i wzmacniania historycznie ukształtowanych relacji funkcjonalno-przestrzennych charakterystycznych dla danego terenu,
- kształtowania nowej zabudowy jako uzupełnienia bądź dokończenia i rozwinięcia historycznego układu urbanistycznego,
- zachowania i wyeksponowania historycznych nawierzchni ciągów komunikacyjnych.

Wśród obszarów wpisanych do Rejestru Zabytków miasta Wrocławia oraz wpisanych do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków znajdują się także cmentarze i inne założenia zielone.

W zakresie ochrony wartości kulturowych cmentarzy wpisanych do rejestru zabytków oraz wpisanych do ewidencji zabytków należy dążyć do:

- zachowania dotychczasowej funkcji użytkowanych cmentarzy,
- zachowania i konserwacji historycznych układów przestrzennych cmentarzy, a także: historycznych ogrodzeń, bram, nagrobków, obiektów sztuki sepulkralnej i zieleni,
- dopuszczenia nowych inwestycji w obrębie użytkowanych cmentarzy historycznych pod warunkiem, że nie kolidują one z historycznym charakterem założenia i przy dążeniu do maksymalnego zachowania historycznych relacji przestrzennych,
- wyodrębnienia układu kompozycyjnego nowej części cmentarza w przypadku rozbudowy cmentarza historycznego.

W zakresie ochrony historycznych parków i ogrodów wpisanych do rejestru zabytków należy dążyć do:

- zachowania historycznych układów parków i ogrodów wraz z historycznymi osiami widokowymi,
- zachowania i konserwacji zieleni,
- ochrony historycznych ogrodów działkowych z zachowaniem, w miarę możliwości, ich pierwotnej funkcji i kompozycji.

W zakresie ochrony historycznych obiektów ruchomych, wolno stojących (słupów granicznych, krzyży pokutnych, kapliczek, pomników) należy dążyć do:

- zachowania i konserwowania,
- objęcia ochroną w planach miejscowych obiektów niewpisanych do rejestru zabytków, zgodnie z wymogami konserwatorskimi.

3. Obiekty i zespoły obiektów wpisane do Rejestru Zabytków miasta Wrocławia oraz wpisane do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków

Ochrona wartości kulturowych pojedynczych obiektów i zespołów obiektów wpisanych do rejestru zabytków oraz wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków powinna polegać na:

- ustanowieniu ochrony obiektów i zespołów obiektów zabytkowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- zachowaniu w największym możliwym stopniu oryginalnego układu przestrzennego historycznych obiektów, ich gabarytów, brył, form dachów (wraz z historycznym pokryciem), kompozycji i wystroju elewacji, tradycyjnych materiałów użytych do ich budowy, kolorystyki, historycznych wnętrz wraz z ich wystrojem,
- w przypadku zespołów historycznych obiektów ochronie powinny podlegać nie tylko gabaryty i formy architektoniczne pojedynczych obiektów wchodzących w skład zespołu, ale również relacje przestrzenne zachodzące między budynkami, układy komunikacji, kompozycje zieleni i inne elementy zagospodarowania terenu,
- dopuszczaniu w obrębie zespołu historycznych budynków działań inwestycyjnych umożliwiających zachowanie relacji przestrzennych między elementami zespołu oraz utrzymaniu spójności i czytelności danej grupy obiektów jako zespołu budowlanego powstałego w określonym celu i czasie,
- dążeniu do trwałego zachowania wartości artystycznych i historycznych zabytków,
- dążeniu – w przypadku zniszczenia obiektu wpisanego do rejestru zabytków – do odtworzenia bryły budynku, kształtu i geometrii dachu przy zastosowaniu tradycyjnych materiałów budowlanych,
- projektowaniu i montażu zewnętrznych instalacji technicznych z uwzględnieniem historycznych wartości obiektów.

Obiekty i zespoły obiektów wpisane do rejestru zabytków należy uwzględnić w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Obiekty i zespoły obiektów wpisane do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków należy objąć ochroną w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z wymogami konserwatorskimi.

#### 10.4 Polityka szczegółowa dotycząca ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków

##### 1. Obszary i zespoły urbanistyczne objęte strefami ochrony konserwatorskiej

W celu ochrony wartości kulturowych obszarów/zespołów urbanistycznych wpisanych do rejestru zabytków i wpisanych do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz nieobjętych ochroną prawną wyznacza się trzy strefy ochrony konserwatorskiej.

Dodatkowo określono strefy ochrony:

- ekspozycji Starego Miasta,
- historycznych założeń zielonych,
- parametrów liniowych historycznego układu urbanistycznego,
- historycznej zabudowy przemysłowej, kolejowej oraz innych urządzeń technicznych,
- zabytków archeologicznych.

##### 2. I strefa ochrony konserwatorskiej

To strefa ochrony wszystkich parametrów historycznego układu urbanistycznego - strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej.

I strefą ochrony konserwatorskiej obejmuje się obszary lub zespoły zabudowy wpisane do rejestru zabytków, uznane za pomnik historii, stanowiące obszar Parku Kulturowego, wpisane na listę UNESCO, a także nie ujęte w rejestrze zabytków, a posiadające wyjątkowe wartości historyczne/kulturowe, w których zachował się kompletny historyczny układ urbanistyczny wraz z zabudową.

Obszary/zespoły zabudowy objęte I strefą ochrony konserwatorskiej należy chronić zgodnie z wytycznymi określonymi dla obszarów/zespołów urbanistycznych/budynków wpisanych do Rejestru Zabytków miasta Wrocławia.

Obszary/zespoły zabudowy objęte I strefą ochrony konserwatorskiej i niewpisane do rejestru zabytków planuje się do takiego wpisu.

W planach miejscowych w zakresie, jaki odpowiada tym planom zgodnie z obowiązującymi przepisami, należy wprowadzić ustalenia służące realizacji ww. polityki.

### 3. II strefa ochrony konserwatorskiej

To strefa ochrony istotnych parametrów historycznego układu urbanistycznego.

II strefą ochrony konserwatorskiej obejmuje się obszary o znaczących wartościach historycznych, w których zachował się czytelny przedwojenny układ urbanistyczny, a ich zabudowę stanowią w przeważającej większości budynki historyczne.

Ochrona wartości historycznych obszarów objętych II strefą ochrony konserwatorskiej powinna polegać na zachowaniu i rewaloryzacji układów urbanistycznych zespołów oraz historycznych obiektów wchodzących w skład zespołów.

W planach miejscowych w zakresie, jaki odpowiada tym planom zgodnie z obowiązującymi przepisami, należy wprowadzić ustalenia służące realizacji ww. polityki.

### 4. III strefa ochrony konserwatorskiej

To strefa ochrony wybranych parametrów układu urbanistycznego.

III strefą ochrony konserwatorskiej obejmuje się obszary, w których zachowały się zręby historycznego układu urbanistycznego przy jego niewielkim nasyceniu przedwojenną zabudową, niepoddaną przekształceniom. III strefą ochrony konserwatorskiej objęto też tereny dawnych koszar, w których zachowały się historyczne układy urbanistyczne, a częściowo też zabudowa. Celem wyróżnienia tych zespołów jest zwrócenie uwagi na specyfikę zagospodarowania terenów powojaskowych.

Ochrona wartości historycznych obszarów objętych III strefą ochrony konserwatorskiej powinna polegać na:

- zachowaniu i rewaloryzacji układów urbanistycznych zespołów oraz historycznych obiektów wchodzących w skład zespołów,
- dostosowaniu nowej zabudowy, szczególnie sytuowanej w obrębie dawnych wsi, na terenach podmiejskich osiedli mieszkaniowych oraz na terenach dawnych koszar, do charakteru i gabarytów istniejącej zabudowy historycznej.

W planach miejscowych w zakresie, jaki odpowiada tym planom zgodnie z obowiązującymi przepisami, należy wprowadzić ustalenia służące realizacji ww. polityki.

### 5. Strefa ochrony ekspozycji Starego Miasta

Strefą ochrony ekspozycji Starego Miasta obejmuje się miasto lokacyjne w granicach fosy miejskiej wraz z wyspami odrzańskimi i częścią koryta Odry (między mostami: Władysława Sikorskiego, Mieszkańskim i Grunwaldzkim).

W wyznaczonej strefie zaleca się:

- zachowanie i ochronę sylwety części miasta, której kompozycyjnymi punktami kulminacyjnymi są wieże kościelne (zabytkowe dominanty),

- zachowanie i ekspozycję wartościowych obiektów zabytkowych tworzących sylwetę historycznego centrum miasta wraz z zachodzącymi między nimi relacjami przestrzennymi i kompozycyjnymi,
- uwzględnianie ochrony sylwety staromiejskiego centrum w planowaniu działalności inwestycyjnej w obrębie innych części miasta,
- zwiększanie estetyki rozwiązań technicznych w zakresie instalacji montowanych na dachach i elewacjach budynków.

W planach miejscowych w zakresie, jaki odpowiada tym planom zgodnie z obowiązującymi przepisami, zaleca się wprowadzić ustalenia służące realizacji ww. polityki.

#### 6. Strefa ochrony historycznych założeń zielonych

Strefą ochrony historycznych założeń zielonych, które nie podlegają innej formie ochrony konserwatorskiej, obejmuje się:

- a) parki, skwery i dawne ogrody przypałacowe,
- b) zieleni terenów pocmentarnych,
- c) zieleni terenów nadrzecznych,
- d) zachowane historyczne ogrody działkowe lub ich fragmenty.

W obszarach objętych strefą należy dążyć do:

- ochrony terenów zieleni przed zmianą przeznaczenia/sposobu użytkowania,
- zachowania historycznego układu przestrzennego i kompozycji zieleni eliminując, w miarę możliwości, obiekty i ich elementy zniekształcające założenia historyczne,
- ograniczenia wprowadzania wtórnych elementów zagospodarowania terenu (m.in.: przegród dzielących optycznie historyczny zespół zieleni, ogrodzeń z betonowych płyt prefabrykowanych, nowych dominant, urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych bezpośrednio z obsługą terenu, itp.),
- uzupełniania zieleni w obrębie istniejących układów przy zachowaniu spójności kompozycji, skali i charakteru danego założenia.

W zachowanych historycznych ogrodach działkowych (stałych i szreberowskich) lub ich fragmentach należy, w miarę możliwości:

- przywracać charakter pierwotnych założeń jako ogrodów publicznych i otwartych, o dopracowanej kompozycji oraz wyraźnych cechach ideowych i funkcjonalnych,
- włączać je w większe założenia o charakterze rekreacyjno-sportowym, z uwzględnieniem ich dostępności.

W planach miejscowych w zakresie, jaki odpowiada tym planom zgodnie z obowiązującymi przepisami, należy wprowadzić ustalenia służące realizacji ww. polityki.

#### 7. Strefa ochrony parametrów liniowych historycznego układu urbanistycznego

Strefą tą zaleca się objęcie ochroną ulice i place (w liniach rozgraniczających), które nie znalazły się w innych strefach ochrony konserwatorskiej, a które posiadają znaczącą wartość historyczną lub kompozycyjną.

W ramach ochrony wartości historycznych ulic i placów należy dążyć, w miarę możliwości, do:

- zachowania przebiegu i kompozycji ulic oraz placów,
- utrzymania i uzupełnienia zieleni publicznej,
- zachowania zabytkowych elementów zagospodarowania,
- zachowania i konserwacji obiektów zabytkowych kształtujących pierzeje ulic i placów.

W planach miejscowych w zakresie, jaki odpowiada tym planom zgodnie z obowiązującymi przepisami, należy wprowadzić ustalenia służące realizacji ww. polityki.

#### 8. Strefa ochrony historycznej zabudowy przemysłowej, kolejowej oraz innych urządzeń technicznych

Na obszarach objętych strefą należy dążyć do:

- ustalania takiego przeznaczenia terenu, które nie naruszy układu kompozycyjnego kompleksów zabudowy,
- ochrony kompleksów zabudowy poprzez rewaloryzację i wykorzystanie obiektów zabytkowych na nowe funkcje.

#### 9. Zabytki archeologiczne

W celu ochrony dziedzictwa archeologicznego Wrocławia wyznacza się strefy ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych:

- a) Strefą W (ściślej ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych) obejmuje się: Stare Miasto (w przybliżonych granicach wyznaczonych przebiegiem nowożytnych fortyfikacji miejskich), wyspy odrzańskie, dawne przedmieścia: Mikołajskie, Odrzańskie, Oławskie i Świdnickie, Leśnicę i Psie Pole,
- b) Strefą OW ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych obejmuje się obszary dawnych wsi i folwarków,
- c) Strefą OM ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych obejmuje się tereny potencjalnych odkryć archeologicznych.

W strefie W ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznej:

- ochronie i ekspozycji podlegają: relikty architektury średniowiecznej w strukturze istniejących budynków (także w partiach piwnicznych), relikty średniowiecznych i nowożytnych fortyfikacji miejskich, w tym elementów nowożytnej Twierdzy Wrocław,
- należy rozważyć ustalenie strefy ochrony konserwatorskiej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na obszarach niewpisanych do rejestru.

W strefie OW ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznej:

- ochronie podlegają relikty średniowiecznych wsi i folwarków,
- należy rozważyć ustalenie strefy ochrony konserwatorskiej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na obszarach niewpisanych do rejestru.

W strefie OM ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznej ochronie podlegają znajdujące się w jej obszarze zabytki archeologiczne.

Na terenie zabytków archeologicznych – stanowisk archeologicznych wraz ze strefą wyznaczoną w odległości 50 m od granicy stanowiska warunkuje się prowadzenie badań archeologicznych.

Na terenach pocmentarnych należy dążyć do wprowadzenia funkcji wykluczających zainwestowanie i, w miarę możliwości, utrzymywać założenia zielone.

Należy wyłączyć z zainwestowania zabytkowe obiekty archeologiczne o zachowanej formie krajobrazowej (grodziska) z przeznaczeniem wyłącznie do ekspozycji.

#### 10.5 Polityka szczegółowa dotycząca ochrony dóbr kultury współczesnej

Obejmuje się ochroną obiekty oraz zespoły będące dobrami kultury współczesnej:

- 1) kościół parafialny Świętego Ducha przy ul. Bardzkiej 2-4;
- 2) kościół parafialny Matki Bożej Królowej Pokoju przy ul. Wejherowskiej 49;
- 3) kościół parafialny św. Wawrzyńca przy ul. Ottona Bujwida 51;
- 4) kościół parafialny św. Stanisława Kostki przy ul. Hubskiej 89;
- 5) Most Pokoju;

- 6) Most Rędziński;
- 7) zespół budynków naukowo-dydaktycznych przy ul. Ignacego Łukasiewicza 7-9, obecnie Wydział Mechaniczny Politechniki Wrocławskiej;
- 8) budynek audytorium w zespole budynków naukowo-dydaktycznych przy ul. Zygmunta Janiszewskiego 7-17, obecnie Wydział Elektroniki Politechniki Wrocławskiej;
- 9) budynek naukowo-dydaktyczny przy pl. Grunwaldzkim 11, obecnie Instytut Budownictwa Politechniki Wrocławskiej;
- 10) budynek naukowo-dydaktyczny przy pl. Grunwaldzkim 24 i ul. Grunwaldzkiej 53-55, obecnie Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego;
- 11) budynek naukowo-dydaktyczny przy ul. Rudolfa Weigla 12, obecnie Instytut Immunologii i Terapii Doświadczalnej PAN;
- 12) budynek mieszkalno-usługowy przy ul. marsz. Józefa Piłsudskiego 80-86;
- 13) budynki mieszkalno-usługowe Plac Młodzieżowy przy ul. Świdnickiej 2, 4, 4a, 6, 6a, 8, 8a, 8b, ul. Szewskiej 78, 79, 80, 81, ul. Oławskiej 1, 3, 5;
- 14) budynek mieszkalno-usługowy Dom Naukowca przy pl. Grunwaldzkim 15-21;
- 15) galeriowiec mieszkalno-usługowy przy ul. Stalowej 63, ul. Grabiszyńskiej 133 i ul. Spizowej 2;
- 16) budynki mieszkalne przy ul. Podwale 45-46;
- 17) budynek mieszkalny „Trzonolinowiec” przy ul. Tadeusza Kościuszki 42-44;
- 18) dom-igloo przy ul. Stanisława Moniuszki 33;
- 19) domy atrialne przy ul. Akacyjowej 13a, 13b;
- 20) Hotel Pielęgniarski przy ul. Ślężnej 88-96;
- 21) szkoła przy ul. Łukasza Górnickiego 20, obecnie Szkoła Podstawowa Nr 84;
- 22) Muzeum Architektury przy ul. Bernardyńskiej 5;
- 23) budynek centrum medycznego oraz rzeźba plenerowa „Łabędzie” przy ul. Legnickiej 40, obecnie Dolnośląskie Centrum Diagnostyki Medycznej „Dolmed”;
- 24) budynek biurowy przy ul. Romualda Traugutta 1-7, obecnie ZREMB;
- 25) budynek usługowy Solpol I przy ul. Świdnickiej 21-23;
- 26) pawilony handlowe przy ul. Grabiszyńskiej 22, 34 i 128;
- 27) dzielnica mieszkaniowa „Plac PKWN” w rejonie pl. Legionów oraz ulic: marsz. Józefa Piłsudskiego, Tęczowej, Prostej, Iwana Pawłowa, św. Trójcy;
- 28) zespół mieszkaniowy „Gajowice” w rejonie ulic: Grabiszyńskiej, Oporowskiej, Cynowej, Nikłowej i pl. Srebrnego;
- 29) Osiedle Przyjaźni przy ul. Krzyckiej;
- 30) Osiedle Kuźniki w rejonie ulic: Hermanowskiej, Koszalińskiej, Sarbinowskiej;
- 31) Cmentarz Żołnierzy Polskich w Parku Grabiszyńskim na Oporowie;
- 32) mozaika w hallu basenu przy ul. Teatralnej 10-12;
- 33) rzeźba „Jagusia Mobile” przed wejściem do kompleksu przemysłowego przy ul. Grabiszyńskiej 241, obecnie obiekty HUTMEN S.A.;
- 34) rzeźba „Atom” przy Wybrzeżu Joliot Curie;
- 35) rzeźba „Przejście” przy skrzyżowaniu ulic Świdnickiej i marsz. Józefa Piłsudskiego.

W planach miejscowych należy ustalić przedmiot ochrony dóbr kultury współczesnej oraz wprowadzić ustalenia służące ich ochronie.

Dopuszcza się objęcie ochroną konserwatorską w planach miejscowych obiektów/obszarów niewymienionych w niniejszym podrozdziale, co nie narusza ustaleń Studium.

## Rozdział 11. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

*„Jest możliwe pogodzenie kierowców i transportu publicznego z priorytetem wysokiej jakości warunków dla pieszych i rowerzystów, ale nie na odwrót.*

*Nie da się stworzyć miasta dla ludzi, uznając za priorytet komunikację samochodową”.*

*Jan Gehl*

### 11.1 Wstęp – Wrocław miastem zrównoważonej mobilności

Polityka zrównoważonej mobilności kreowana jest jako bliska i przyjazna człowiekowi i na człowieka nastawiona. Dlatego kierunki rozwoju transportu i mobilności miejskiej oparte są o zasadę uwzględniania potrzeb wszystkich użytkowników, jednak przy zachowaniu priorytetu dla transportu niesamochodowego, czyli transportu zbiorowego, rowerowego i ruchu pieszego.

Wizja miasta zrównoważonej mobilności oparta jest o cel zadany we „Wrocławskiej polityce mobilności”, czyli dążenie do zmiany proporcji w sposobie podróżowania po mieście. Chodzi o to, aby w perspektywie po roku 2020 udział podróży niesamochodowych w mieście, czyli pieszych, rowerowych i transportem publicznym był większy niż 65%.

### 11.2 Kierunki polityki przestrzennej

Ustala się, że podstawowym celem polityki przestrzennej w zakresie zrównoważonej mobilności jest takie kształtowanie przestrzeni miejskiej, aby przemieszczanie w mieście i aglomeracji było sprawne i wygodne, przyczyniało się do zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańcom oraz było przyjazne środowisku.

Ustalenia zawarte w kartach jednostek, o których mowa w dziale V, mogą zawierać dodatkowe ustalenia szczegółowe, stanowiące odstępstwa od poniższej polityki.

Polityka zrównoważonej mobilności realizowana jest poprzez kierunki dotyczące pięciu głównych obszarów:

- a) podziału miasta na strefy dostępności komunikacyjnej,
- b) integracji systemu transportowego,
- c) systemu parkingów przesiadkowych P+R,
- d) polityki parkingowej,
- e) elementów i cech podstawowego systemu transportowego.

#### 1. Dostępność miasta

Fundamentem dobrze działającego miasta, w którym odczuwa się wysoką jakość życia, jest zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności. Zakłada się, że za dostępność komunikacyjną miasta uznać można „łatwość, z jaką osoba może osiągnąć określoną usługę i pewne udogodnienia, które jej to umożliwią lub ułatwią” („Technical Guidance on Accessibility Planning in Local Transport Plans”, 2004, s. 4). Za główne elementy wpływające na jej poziom uznaje się więc: czas podróży, koszt podróży, możliwe drogi podróży, lokalizację usług, godziny i metody świadczenia usług, wiedzę o możliwych drogach podróży oraz o miejscach świadczenia usług.

Cechy dostępności na poziomie planowania przestrzennego powinny uwzględniać przede wszystkim takie aspekty jak: dojścia do przystanków oraz dostępność do tras komunikacji publicznej, a także łatwość i czytelność przesiadki. Skupić się więc należy na podejściu kompleksowym oddającym przestrzenną złożoność dostępności w transporcie. Dostępność komunikacyjną Wrocławia, z racji funkcji rdzenia ośrodka metropolitalnego jaką pełni, rozpatrywać trzeba na dwóch płaszczyznach – dostępności zewnętrznej, czyli tej z aglomeracji oraz wewnętrznej, czyli tej w obszarze samego miasta. Miasto jednak nie jest jednorodne w swojej strukturze. Dlatego przy kreowaniu kierunków rozwoju przestrzennego w zakresie transportu i mobilności przyjmuje się założenie podziału miasta na strefy dostępności komunikacyjnej.

#### 2. Strefy dostępności komunikacyjnej

Miasto podzielone zostało na cztery typy stref dostępności komunikacyjnej. W każdej z wyznaczonych stref obowiązują inne zasady i podejście funkcjonalne do poszczególnych środków

transportu. Dla każdej ze stref przyjęto, że: dominujące są co najmniej dwa środki transportu, obowiązuje zasada integracji w konkretnych wskazanych miejscach – węzłach przesiadkowych - uznanych za najkorzystniejsze z punktu widzenia obsługi podróży, a strefy nie są wprost zależne od odległości od centrum. Te ostatnie są raczej kombinacją zależności odległości od centrum i odległości od ważnych tras transportu publicznego doprowadzających do centrum.

Ustala się następujące strefy dostępności komunikacyjnej: strefę miejsko-aglomeracyjną, strefę pośrednią, strefę śródmiejską i strefę centralną, dla których ustala się:

a) strefa miejsko-aglomeracyjna,

usytuowana jest najbardziej na zewnątrz miasta, dlatego decyduje o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej, w granicach wskazanych na rys. nr 14 Studium. Jej odbiorcami są nie tylko mieszkańcy miasta, ale także mieszkańcy aglomeracji. Strefa ta obejmuje obszary położone poza strefą pośrednią, do których nie docierają trasy tramwajowe. W jej granicach usytuowane są dwa historyczne małe miasteczka - Leśnica, Psie Pole i część trzeciego – Brochowa oraz związane z nimi węzły przesiadkowe, a dodatkowo także węzły: Osobowice, Wojnow, Zachodni, Opolska oraz Klecina.

W strefie miejsko-aglomeracyjnej – w granicach rdzeni małomiasteczkowych wskazanych na rys. nr 14 Studium - obowiązuje:

- zrównoważony priorytet przestrzenny oparty o zapewnienie wszystkim środkom transportu odpowiednich korytarzy, przy czym za dominujący należy uznać transport kolejowy wspomagany tramwajem i autobusem,
- dążenie do tego, aby 100% mieszkańców rdzenia znajdowało się w zasięgu:
  - 400 m (5 min.) dojeżdża do istniejących lub planowanych przystanków komunikacji publicznej lub węzła przesiadkowego miejsko-aglomeracyjnego,
  - 1 km (5 min.) dojazdu rowerem do najbliższego B+R przy węźle przesiadkowym umożliwiającym dojazd do centrum,
- zapewnienie wygodnych powiązań pieszych i rowerowych z przystankami kolejowymi dla pasażerów z najbliższych okolic.

W strefie miejsko-aglomeracyjnej – z wyjątkiem obszaru rdzeni małomiasteczkowych – wskazanych na rys. nr 14 Studium obowiązuje:

- zrównoważony priorytet przestrzenny oparty o zapewnienie wszystkim środkom transportu odpowiednich korytarzy, przy czym za dominujący należy uznać transport kolejowy wspomagany tramwajem i autobusem,
- dążenie do tego, aby 100% mieszkańców strefy znajdowało się w zasięgu:
  - 800 m (10 min.) dojeżdża do istniejących lub planowanych przystanków komunikacji publicznej lub
  - 2 km (10 min.) dojazdu rowerem do najbliższego węzła przesiadkowego – szczególnie stacji kolejowej - umożliwiającego dojazd do centrum lub
  - 4 km (10 min. ) dojazdu samochodem do parkingów P+R,
- zapewnienie wygodnych powiązań pieszych i rowerowych z przystankami kolejowymi dla pasażerów z najbliższych okolic,
- przy kształtowaniu struktury funkcjonalnej i przestrzennej w granicach strefy stosowanie takich rozwiązań, aby uwzględniona została zasada priorytetu dla autobusów dowożących pasażerów do przystanków i stacji kolejowych,
- wyznaczenie dodatkowych przystanków kolejowych i parkingów P+R typu „daleki” dla mieszkańców aglomeracji w sąsiedztwie kolei oraz wygodnych wydzielonych dróg rowerowych doprowadzających do B+R;

b) strefa pośrednia,

jest to największa obszarowo strefa, która sięga, aż za AOW, a jej granice wskazane są na rys. nr 14 Studium. Na obrzeżach strefy znajduje się większość końcowych pętli tramwajowych z wyjątkiem Leśnicy. W jej granicach usytuowane są węzły przesiadkowe: Brochów, Stadion Północ, Kozanów, Krzycka, Sępolno, Kromera, Bardzka, Nowy Dwór,



Kowale, Marino, Osobowice, Partynice, Maślice, Rogowska, Oporów, Kupiecka, Zwycięska, Jagodno, Krakowska, Kasprowicza.

W strefie pośredniej – z wyjątkiem obszaru rdzenia małomiasteczkowego na Brochowie wskazanego na rys. nr 14 Studium - obowiązuje:

- zrównoważony priorytet przestrzenny oparty o zapewnienie wszystkim środkom transportu odpowiednich korytarzy, przy czym za dominujący należy uznać transport tramwajowy i autobusowy oraz zapewnienie dojazdu autem do węzłów przesiadkowych, parkingów P+R oraz Obwodnicy Śródmiejskiej,
- dążenie do tego, aby 100% mieszkańców strefy znajdowało się w zasięgu:
  - 500 m (8 min.) dojazdu do istniejących lub planowanych przystanków komunikacji publicznej lub węzła przesiadkowego,
  - 1 km (5 min.) dojazdu rowerem do najbliższego B+R przy węźle przesiadkowym umożliwiającym dojazd do centrum,
- przy kształtowaniu struktury funkcjonalnej i przestrzennej w granicach strefy, stosowanie takich rozwiązań przestrzennych, aby uwzględniona została zasada priorytetu dla tramwaju, wyznaczane zostały dodatkowe przystanki kolejowe i zapewniona była dobra dostępność do parkingów P+R przy węzłach oraz wygodne wydzielone drogi rowerowe doprowadzające do B+R;
- dla obszaru rdzenia małomiasteczkowego na Brochowie obowiązują ustalenia, jak dla pozostałych rdzeni w strefie miejsko-aglomeracyjnej;

c) strefa śródmiejska,

obejmuje obszar o promieniu około 3000 m, dookoła strefy centralnej w granicach wskazanych na rys. nr 14 Studium. W jej granicach usytuowane są węzły przesiadkowe śródmiejskie: Pl. Jana Pawła II, Dworzec Świebodzki, Dworzec Główny, Plac Grunwaldzki, Dworzec Nadodrze.

W strefie śródmiejskiej wskazanej na rys. nr 14 Studium obowiązuje:

- priorytet przestrzenny oparty o zapewnienie odpowiednich korytarzy dla tramwajów i autobusów oraz pieszych i rowerów,
- dążenie do tego, aby 100% mieszkańców znajdowało się w zasięgu:
  - 400 m (5 min.) dojazdu do istniejących lub planowanych przystanków komunikacji publicznej, w szczególności tramwajowej lub węzła przesiadkowego śródmiejskiego lub kierunkowego,
  - 1 km (5 min.) dojazdu rowerem do bram rowerowych w centrum,
- przy kształtowaniu struktury funkcjonalnej i przestrzennej w granicach, stosowanie takich rozwiązań przestrzennych, aby uwzględniona została zasada priorytetu dla tramwaju i autobusu w obrębie węzłów przesiadkowych i pętli oraz na głównych ciągach doprowadzających do strefy centralnej,
- zasada „wygaszania” ruchu samochodowego z jednoczesnym powstrzymaniem się od powiększania przepustowości ulic poprzez rozbudowę np. o dodatkowe pasy ruchu,
- kreowanie wygodnych tras rowerowych;

d) strefa centralna

obejmuje centralny obszar miasta o promieniu około 1600 m, określony w przybliżeniu trasą tramwajową linii „0”, w granicach wskazanych na rys. nr 14 Studium. Jej odbiorcami są nie tylko mieszkańcy miasta, ale także goście i turyści. W obrębie strefy centralnej usytuowane są najważniejsze węzły przesiadkowe centralne: Nowowiejska, plac Bema, Dubois, Pomorska, Ruska, Świdnicka, plac Dominikański, plac Wróblewskiego, Arkady, plac Legionów, plac Orłąt Lwowskich.

W strefie centralnej obowiązuje:

- priorytet dla ruchu pieszego, szczególnie w obszarze Starego Miasta i Parku Kulturowego, a dominującymi środkami transportu objętymi priorytetem funkcjonalnym, przestrzennym i projektowym jest tramwaj oraz rower,
- priorytet przestrzenny oparty o zapewnienie odpowiednich korytarzy dla pieszych i rowerzystów oraz komunikacji publicznej, w szczególności tramwajów,
- ograniczenie dostępności samochodem do niezbędnego minimum zapewniającego obsługę oraz dojazd do ogólnodostępnych parkingów kubaturowych w centrum,
- dążenie do tego, aby 100% mieszkańców znajdowało się w zasięgu:
  - 300 m (4 min.) dojeżdża do istniejących lub planowanych przystanków komunikacji publicznej, w szczególności tramwajowej,
  - 1 km (5 min.) dojazdu rowerem do bram rowerowych w centrum,
- przy kształtowaniu struktury funkcjonalnej i przestrzennej w granicach strefy, stosowanie takich rozwiązań przestrzennych, aby uwzględniona została ogólna zasada priorytetu dla tramwaju oraz szczególny priorytet dla tras tramwajowych prowadzących od węzłów przesiadkowych strefy,
- kreowanie wygodnych tras rowerowych,
- kreowanie przestrzeni ulicznych wyłączonych z ruchu aut.

### 3. Integracja systemu transportowego

#### 1) Węzły przesiadkowe

Kluczowym elementem realizującym politykę zrównoważonej mobilności oraz odpowiedzią na dobre funkcjonowanie stref dostępności komunikacyjnej jest zasada pełnej integracji systemów, której wyrazem przestrzennym i użytkowym są węzły przesiadkowe. Filozofia ich usytuowania w strukturze miasta wynika przede wszystkim z potrzeby realizacji odpowiednich standardów dostępności komunikacyjnej poszczególnych obszarów miasta. Węzły przesiadkowe stają się integralnym elementem systemu transportowego Wrocławia i jego obszaru funkcjonalnego. Są odpowiedzią na ideę zrównoważonego transportu w mieście. Węzły są miejscem integracji różnych środków transportu i pozwalają na wybór sposobu podróży – w zależności od preferencji transportowych. Nastawione są przy tym na promocję transportu niesamochodowego. Wszystkie węzły muszą być przystosowane do obsługi osób o ograniczonej sprawności.

#### 2) Typy węzłów przesiadkowych

Ustala się 5 głównych typów węzłów przesiadkowych: węzeł miejsko-aglomeracyjny, węzeł pośredni, węzeł kierunkowy, węzeł śródmiejski i węzeł centralny. Cechy ustalonych węzłów oraz zasady ich funkcjonowania zestawiono w poniższych tabelach.

WĘZEŁ MIEJSKO-AGLOMERACYJNY	
Cechy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• położony zwykle w strefie dostępności miejsko-aglomeracyjnej, ale też w strefie pośredniej, na zewnątrz AOW i Obwodnicy Śródmiejskiej,</li> <li>• stacja kolejowa jest jego integralnym elementem,</li> <li>• usytuowany na liniach kolejowych o najatrakcyjniejszej ofercie przewozowej, czyli takiej która ma dużą częstotliwość i szybko dowozi do centrum miasta,</li> <li>• w bezpośrednim sąsiedztwie stacji – w strefie atrakcyjnej przesiadki - usytuowane są lub powinny być przystanki komunikacji miejskiej – tramwajowe lub autobusowe,</li> <li>• w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i stacji znajdują się parkingi rowerowe oraz wygodne trasy doprowadzające do nich z osiedli usytuowanych w izochronie 5 min dojazdu rowerem,</li> <li>• węzeł powinien być wyposażony w parking P+R,</li> </ul>

Obowiązkowe środki transportu w obrębie węzła	Kolej + P+R + tramwaj lub autobus + B+R + opcjonalnie autobusy aglomeracyjne
Funkcja węzła	Dedykowany głównie mieszkańcom aglomeracji codziennie przyjeżdżającym do Wrocławia, ale także mieszkańcom osiedli znajdujących się w strefie
Hasło węzła	Tu najlepiej zostaw auto lub rower i przesiądź się do pociągu!
Lista węzłów we Wrocławiu	Leśnica, Stadion Południe, Brochów, Psie Pole, Osobowice, Maślice, Wojnów, Klecina, Partynice, Zachodni
Ustalenia dla węzła	Dla węzłów miejsko-aglomeracyjnych obowiązują następujące ustalenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• należy dążyć do zaplanowania struktury funkcjonalnej i przestrzennej węzła i jego sąsiedztwa, w sposób która sprzyja wygodnym przesiadkom oraz komfortowej obsłudze pasażerów,</li> <li>• należy dążyć do usytuowania w obrębie węzła lub w jego sąsiedztwie obiektów usługowych wzbogacających jego funkcję transportową,</li> <li>• w sąsiedztwie stacji lub przystanku kolejowego należy zaplanować parking P+R oraz B+R,</li> <li>• należy zaplanować trasy rowerowe doprowadzające do parkingu B+R, przede wszystkim z kierunków osiedli usytuowanych w promieniu 1 km od węzła,</li> <li>• należy zaplanować dogodnie powiązania piesze pomiędzy przystankiem lub stacją kolejową a pozostałymi przystankami komunikacji zbiorowej w obrębie węzła oraz parkingiem P+R,</li> <li>• należy dążyć do tego, aby powiązania piesze, o których mowa powyżej były atrakcyjnymi przestrzennie przestrzeniami publicznymi, wyposażonymi m.in. w zieleń.</li> </ul>

WĘZEŁ POŚREDNI	
Cechy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• położony w strefie dostępności pośredniej,</li> <li>• zwykle pętla tramwajowa lub autobusowa jest jego integralnym elementem,</li> <li>• w bezpośrednim sąsiedztwie pętli usytuowane są lub powinny być inne przystanki komunikacji miejskiej,</li> <li>• w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i pętli znajdują się parkingi rowerowe oraz wygodne trasy doprowadzające do nich z osiedli usytuowanych w izochronie 5 min dojazdu rowerem,</li> <li>• węzeł może być wyposażony w parking P+R</li> </ul>
Obowiązkowe środki transportu w obrębie węzła	Tramwaj lub autobus + B+R + P+R opcjonalnie
Funkcja węzła	Dedykowany głównie mieszkańcom osiedli znajdujących się w strefie, ale także mieszkańcom aglomeracji codziennie przyjeżdżającym do Wrocławia
Hasło węzła	Tu najlepiej zmień autobus na tramwaj!
Lista węzłów we Wrocławiu	Stadion Północ, Kozanów, Krzycka, Sępolno, Kromera, Bardzka, Nowy Dwór, Kowale, Marino, Osobowice, Rogowska, Oporów, Kupiecka, Zwycięska, Jagodno, Opolska, Kasprowicza
Ustalenia dla węzła	Dla węzłów pośrednich obowiązują następujące ustalenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• należy dążyć do zaplanowania struktury funkcjonalnej i przestrzennej węzła i jego sąsiedztwa, w sposób która sprzyja wygodnym przesiadkom oraz obsłudze pasażerów,</li> <li>• zaleca się usytuować w obrębie węzła lub w jego sąsiedztwie obiektów usługowych wzbogacających jego funkcję transportową,</li> <li>• w sąsiedztwie pętli zaleca się zaplanować parking P+R,</li> <li>• w sąsiedztwie pętli należy zaplanować parking B+R,</li> <li>• należy zaplanować trasy rowerowe doprowadzające do parkingu B+R, przede wszystkim z kierunków osiedli usytuowanych w promieniu 1 km od węzła,</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• należy zaplanować dogodne powiązania piesze pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej w obrębie węzła oraz ewentualnym parkingiem P+R,</li> <li>• należy dążyć do tego, aby powiązania piesze, o których mowa powyżej były atrakcyjnymi przestrzennie przestrzeniami publicznym wyposażonymi m.in. w zieleń.</li> </ul>
--	--

WĘZŁ KIERUNKOWY	
Cechy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• położony na granicy strefy dostępności pośredniej i śródmiejskiej, głównie na Obwodnicy Śródmiejskiej. Takie usytuowanie umożliwia wybór podróżowania komunikacją zbiorową do innych dzielnic bez konieczności przejazdu przez centrum,</li> <li>• przystanki tramwajowe i autobusowe powinny być usytuowane tak, aby zapewnić komfortowe przesiadanie się,</li> <li>• w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków znajdują się parkingi rowerowe B+R,</li> </ul>
Obowiązkowe środki transportu w obrębie węzła	Tramwaj + Autobus + B+R
Funkcja węzła	Dedykowany wszystkim podróżującym po Wrocławiu
Hasło węzła	Tu najlepiej zmienić autobus na tramwaj lub odwrotnie!
Lista węzłów we Wrocławiu	Wejherowska/Kwiska, Grabiszyn/Hallera, Hallera/Powstańców, Hubska, Kochanowskiego
Ustalenia dla węzła	<p>Dla węzłów kierunkowych obowiązują następujące ustalenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• należy dążyć do zaplanowania otoczenia węzła jako atrakcyjnej przestrzeni publicznej, która będzie sprzyjała wygodnym przesiadkom,</li> <li>• w sąsiedztwie przystanków należy zaplanować parkingi B+R,</li> <li>• należy zaplanować dogodne powiązania piesze pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej w obrębie węzła.</li> </ul>

WĘZŁ ŚRÓDMIEJSKI	
Cechy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• położony w centrum miasta w strefie dostępności śródmiejskiej lub centralnej,</li> <li>• wskazuje się dwa typy węzłów śródmiejskich: główne i wspomagające,</li> <li>• główne węzły śródmiejskie oparte są o śródmiejskie dworce kolejowe, a wspomagające o zespoły przystanków tramwajowo-autobusowych,</li> <li>• najistotniejszym elementem węzła głównego jest kolej zintegrowana z komunikacją tramwajową i autobusową o dużej częstotliwości,</li> <li>• najistotniejszym elementem węzła wspomagającego jest komunikacja tramwajowa o dużej częstotliwości zintegrowana przestrzennie z przystankami autobusowymi. W obrębie tych węzłów spotykają się: linie autobusowe prowadzące z odległych dzielnic miasta, położonych w miejsko-aglomeracyjnej strefie dostępności oraz linie tramwajowe prowadzące do ścisłego centrum i dalej ku dzielnicom zewnętrznym,</li> <li>• węzły te muszą mieć zapewnione komfortowe powiązania piesze pomiędzy przystankami,</li> <li>• przystanki tramwajowe i autobusowe powinny być usytuowane tak, aby zapewnić komfortowe przesiadanie się,</li> <li>• w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków znajdują się parkingi rowerowe B+R, a przy węzłach głównych niewielkie parkingi P+R,</li> </ul>
Obowiązkowe środki transportu w obrębie węzła	Kolej + Tramwaj + Autobus + B+R + P+R + stacja roweru miejskiego

Funkcja węzła	Dedykowany wszystkim podróżującym po Wrocławiu
Hasło węzła	Tu najlepiej zmień kolej lub autobus na tramwaj albo odwrotnie!
Lista węzłów we Wrocławiu	Dworzec Nadodrze, Dworzec Mikołajów, Dworzec Swiebodzki, Dworzec Główny, Pl. Jana Pawła II, Pl. Grunwaldzki
Ustalenia dla węzła	<p>Dla węzłów śródmiejskich obowiązują następujące ustalenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• należy dążyć do zaplanowania otoczenia węzła jako atrakcyjnej przestrzeni publicznej, która będzie sprzyjała wygodnym przesiadkom,</li> <li>• w sąsiedztwie przystanków należy zaplanować parkingi B+R,</li> <li>• w obrębie węzłów głównych: <ul style="list-style-type: none"> <li>- zaleca się zaplanować niewielki parking P+R,</li> <li>- należy zaplanować wygodne powiązania piesze pomiędzy stacją kolejową z pozostałymi przystankami komunikacji zbiorowej,</li> </ul> </li> <li>• należy wspierać wprowadzenie w budynkach dworców kolejowych dodatkowych funkcji np. usługowych, wzbogacających jego funkcję transportową,</li> <li>• należy zaplanować dogodne powiązania piesze pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej w obrębie węzła.</li> </ul>

WĘZŁ CENTRALNY	
Cechy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• położone są w staromiejskim centrum miasta w strefie dostępności centralnej,</li> <li>• związane są głównie z placami i skrzyżowaniami, na których spotykają się ważne linie tramwajowe i autobusowe,</li> <li>• zapewniają dostęp bezpośredni do celu podróży w centrum,</li> </ul>
Obowiązkowe środki transportu w obrębie węzła	Tramwaj + Autobus + B+R + stacja roweru miejskiego
Funkcja węzła	Dedykowany wszystkim podróżującym po Wrocławiu
Hasło węzła	Stąd masz blisko do celu – idź pieszo!
Lista węzłów we Wrocławiu	Nowowiejska, Pl. Bema, Dubois, Pomorska, Ruska, Świdnicka, Pl. Dominikański, Pl. Wróblewskiego, Arkady, Pl. Legionów, Pl. Orłąt Lwowskich
Ustalenia dla węzła	Należy dążyć do harmonijnego wkomponowania funkcji komunikacyjnej węzła i jego infrastruktury w historyczną tkankę miejską, z poszanowaniem wartości historycznych obszaru, która nie tylko będzie sprzyjała wygodnym przesiadkom, ale przede wszystkim będzie przestrzenią publiczną o wysokiej jakości.

Na rys. nr 14 Studium określa się lokalizacje poszczególnych typów węzłów przesiadkowych, przez co rozumie się, że we wskazanym rejonie, w oparciu o elementy obowiązkowe, będą rozmieszczone węzły przesiadkowe.

### 3) System P+R

Niezbędnym elementem integracji systemu transportowego są parkingi przesiadkowe P+R. Należy dążyć do stworzenia systemu parkingów P+R umożliwiającego odbywanie podróży w części samochodem osobowym, a w części środkami transportu zbiorowego. System ten jest ściśle powiązany ze zintegrowanym systemem transportu publicznego, strefami dostępności oraz systemem węzłów przesiadkowych. Dzięki temu parking P+R może być elementem obowiązkowym wybranych typów węzłów przesiadkowych, ale może stanowić również samodzielny element zintegrowany wyłącznie z pojedynczymi przystankami komunikacji zbiorowej. Atrakcyjność parkingów przesiadkowych wynika przede wszystkim z dostosowania do ich potrzeb sposobu funkcjonowania transportu publicznego, który pozwoli na szybki, wygodny, bezpieczny i tani przejazd

do centrum i śródmieścia Ważna jest przy tym ich promocja oraz zintegrowany system opłat czy zabezpieczenie przed kradzieżą i zniszczeniem.

Parkingi P+R wyznacza się na kilku poziomach wyboru będących odpowiedzią na różne potrzeby i zachowania komunikacyjne użytkownika:

- a) parkingi pierwszego wyboru – najbardziej zewnętrzne, usytuowane w miejsko-aglomeracyjnej strefie dostępności, dedykowane tym, którzy zdecydują się zostawić samochód jak najszybciej, aby nie jechać nim w głąb miasta; oferta tych parkingów skierowana jest głównie do klientów spoza miasta, nie będących entuzjastami poruszania się samochodem po nieznanym mieście, w miejskim zgiełku,
- b) parkingi pośrednie – usytuowane przy ważnych ulicach wprowadzających do śródmieścia, pomiędzy strefami parkingów pierwszego a ostatniego wyboru, usytuowane w pośredniej i śródmiejskiej strefie dostępności dla tych, którzy chcą lub muszą dojechać autem np. do węzła, który dysponuje bardziej atrakcyjną dla nich ofertą transportu publicznego,
- c) parkingi ostatniego wyboru - już wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej, usytuowane w śródmiejskiej strefie dostępności dla tych, którzy jadą autem, jak najbliżej celu podróży położonego w centrum miasta w strefie płatnego parkowania, gdzie liczba miejsc do parkowania samochodów jest ograniczona.

Ustala się następujące lokalizacje dla parkingów przesiadkowych P+R pierwszego wyboru, w tym również będących elementami węzłów przesiadkowych: rejon pętli tramwajowej przy ulicy Buforowej, rejon przystanku kolejowego Wrocław Klecina, rejon skrzyżowania ul. Zwycięskiej z al. Karkonoską, rejon stacji kolejowej Wrocław Leśnica, rejon przystanku kolejowego Wrocław Zachodni, rejon pętli tramwajowej na Oporowie – ul. Wiejska, rejon planowanej pętli tramwajowej na Księżu Wielkim, rejon przystanku kolejowego Wrocław Psie Polu, rejon pętli tramwajowej na Zgorzelisku, rejon przystanku kolejowego Wrocław Osobowice, rejon przystanku kolejowego Wrocław Lipa Piotrowska, rejon planowanej pętli tramwajowej na osiedlu Ołtaszyn, rejon przystanku kolejowego Wrocław Grabiszyn, rejon przystanku kolejowego Wrocław Łany, rejon planowanej pętli tramwajowej Maślice.

Ustala się następujące lokalizacje dla parkingów przesiadkowych P+R pośrednich: rejon pl. Kromera, rejon pętli tramwajowej przy ul. Żmigrodzkiej, rejon pętli tramwajowej przy ul. Ślężnej, rejon pętli tramwajowej na Klecinie – ul. Kupiecka, rejon węzła alei Śląskiej z ul. Kosmonautów, rejon skrzyżowania ul. Krakowskiej z ul. Karwińską, rejon skrzyżowania ul. Bardzkiej z ul. Świeradowską, rejon przystanku kolejowego Wrocław Różanka, rejon pętli tramwajowej na Poświętnym – ul. Henryka Michała Kamieńskiego, rejon pętli tramwajowej na ul. Kwidzyńskiej, rejon przystanku kolejowego Wrocław Strachocin, rejon mostu Swojczyckiego.

Ustala się następujące lokalizacje dla parkingów przesiadkowych P+R ostatniego wyboru: rejon Wzgórza Andersa, rejon dworca Wrocław Mikołajów, rejon dworca Wrocław Nadodrze, rejon ul. Długiej i Gnieźnieńskiej.

Dla wskazanych lokalizacji parkingów P+R wszystkich typów obowiązują następujące ustalenia:

- w planach miejscowych obowiązuje wyznaczenie rezerw przestrzennych na lokalizację parkingów o liczbie miejsc ustalonej w oparciu o lokalne analizy i możliwości przestrzenne,
- parkingi P+R dopuszczają się we wszystkich formach: od parkingów przyulicznych, poprzez terenowe, kończąc na obiektach kubaturowych,
- dopuszczają się inne lokalizacje dla parkingów przesiadkowych P+R niż zaproponowane powyżej, w przypadku gdy uwarunkowania miejskie wykażą taką potrzebę,
- każdemu z parkingów P+R powinien każdorazowo towarzyszyć parking B+R.

Na najważniejszych trasach wlotowych do miasta, pomiędzy parkingami pierwszego wyboru a pośrednimi, wskazuje się dodatkowe parkingi P+R o charakterze uzupełniającym, usytuowane w

bezpośrednim sąsiedztwie przystanków tramwajowych i kolejowych, pozwalające na elastyczne korzystanie przez mieszkańców i kierowców z poza miasta.

Na rys. nr 14 Studium określa się lokalizacje poszczególnych typów parkingów przesiadkowych, przez co rozumie się, że we wskazanym rejonie, będą rozmieszczone parkingi przesiadkowe.

#### 4. Polityka parkingowa

Polityka parkingowa jest jednym z najskuteczniejszych sposobów realizacji polityki zrównoważonej mobilności w mieście. Od tego, w jaki sposób kształtowana jest relacja wielkości popytu i podaży na miejsca postojowe, przede wszystkim dla samochodów osobowych, zależy jakość funkcjonowania sieci transportowej. Szczególnej uwadze podlega zagadnienie parkowania w centrum miasta, w którym zapewnienie pełnej dostępności dla pieszych i rowerzystów oraz transportu zbiorowego jest nadrzędne w stosunku do dostępności samochodem.

Politykę przestrzenną dotyczącą parkowania należy prowadzić w planach miejscowych w zgodzie z zasadą, że system parkowania musi być zintegrowany z systemami transportu publicznego i drogowego miasta i obszaru metropolitalnego oraz, że polityka ta jest zróżnicowana w zależności od specyfiki obszaru miasta i położenia w określonej strefie dostępności komunikacyjnej oraz typu jednostki urbanistycznej i jej przeznaczenia. Tym samym polityka w zakresie parkowania powinna być realizowana w odniesieniu do systemów węzłów przesiadkowych, parkingów P+R i B+R oraz w zakresie ustalania liczby miejsc postojowych dla samochodów osobowych i rowerów, w zależności od przeznaczenia terenów i ich specyfiki oraz położenia.

Ustala się, że zróżnicowanie polityki parkingowej odnosić się będzie do stref dostępności komunikacyjnej miasta określonych w ust. 2 niniejszego podrozdziału. W tym zakresie obowiązują następujące ustalenia:

- a) dla polityki parkingowej na obszarze całego miasta obowiązują:
  - nie dopuszczanie włączania do bilansu samochodowych potrzeb parkingowych terenów ulic publicznych w miejscach, w których nie pozwalają na to uwarunkowania związane ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną, kompozycją i prawidłowym funkcjonowaniem układu ulicznego jednostki urbanistycznej lub jej części,
  - dążenie do stworzenia ogólnie dostępnych stref parkingowych dla samochodów i rowerów przy dużych parkach publicznych, jednak tak zaplanowanych, aby nie stały one w sprzeczności z rekreacyjnym charakterem obszaru, któremu służą,
  - zróżnicowanie polityki parkingowej w odniesieniu do różnych przeznaczeń terenu, typów zabudowy i reprezentowanie jej poprzez określanie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz rowerów;
- b) dla polityki parkingowej w strefie centralnej obejmującej obszar centralnej strefy dostępności komunikacyjnej miasta obowiązują:
  - dążenie, szczególnie w Starym Mieście, do powiększenia przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego nawet kosztem ograniczania liczby przyulicznych miejsc postojowych dla samochodów osobowych,
  - dążenie do ograniczania lub eliminowania parkowania samochodów na ulicach istotnych dla ruchu pieszego,
  - rozwijanie systemu parkingów dla rowerów w obiektach kubaturowych oraz w przestrzeniach publicznych, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów publicznych,
  - promowanie miejsc parkingowych dla samochodów w parkingach kubaturowych i zastępowania nimi miejsc postojowych w pasie drogowym,
  - rozważne wprowadzanie obiektów będących dużymi generatorami ruchu, mającymi wpływ na funkcjonowanie sieci transportowej i przestrzeni publicznych w sąsiedztwie,

- dążenie do równowagi parkingowej, która z jednej strony utrzyma atrakcyjność strefy dla korzystania z usług i prowadzenia działalności, a z drugiej – nie spowoduje nadmiernego ruchu samochodowego, który mógłby zagrozić walorom staromiejskiej przestrzeni publicznej,
- organizowanie parkingów i miejsc krótkotrwałego postoju dla autokarów, również sezonowych, w rejonach największych atrakcji turystycznych miasta,
- wspieranie budowy parkingów kubaturowych w ważnych obiektach publicznych,
- rozwijanie systemu informowania kierujących o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych,
- rozważne wprowadzanie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla samochodów osobowych z założeniem, że z racji uwarunkowań przestrzennych oraz polityki ograniczającej obsługę centrum miasta samochodami nie należy dążyć do wypełnienia potrzeb parkingowych dla samochodów w tej części miasta,
- każdorazowe rozważenie wprowadzenia ograniczeń ilościowych i przestrzennych dla parkingów dla samochodów dopuszczanych w planach miejscowych, szczególnie w historycznym centrum, przy założeniu, że najcenniejsza jest przestrzeń miejska przyjazna pieszym i rowerzystom,
- dopuszczenie następujących rodzajów obiektów do parkowania samochodów: parkingi wbudowane, parkingi samodzielne wielopoziomowe i jednopoziomowe, parkingi terenowe otwarte i przyuliczne, przy czym parkingi samodzielne jednopoziomowe dopuszcza się wyłącznie jako podziemne,
- możliwość nieustalenia wskaźników miejsc postojowych dla samochodów lub ustalenia ich maksymalnej liczby,
- ustalenie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla rowerów, zgodnie z wartościami zalecanymi w Tab.6,
- zalecenie, aby w przypadku ustalania w planie miejscowym wskaźników liczby miejsc postojowych dla samochodów liczbę tę ustalać dla rodzajów przeznaczeń oraz w liczbie ustalonej zgodnie z wartościami podanymi w Tab.6;

Wskaźniki miejsc postojowych dla polityki parkingowej w strefie centralnej				
Obszary przeznaczeń występujące w strefie	Rodzaje przeznaczeń	Zalecana liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych	Zalecana liczba miejsc postojowych dla rowerów	Jednostka odniesienia
Mieszkaniowy Mieszkaniowo-usługowy	Zabudowa mieszkaniowa	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej  0 - 1	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej  0,5 - 1	1 mieszkanie



	Handel detaliczny	Dla handlu detalicznego powyżej 2000 m <sup>2</sup> pow. sprzedaży 3 - 10	10 - 30	1000 m <sup>2</sup> pow. sprzedaży
	Upowszechnianie kultury	-	2 - 4	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Biura i pracownie, obiekty kongresowe i konferencyjne	-	1 - 3	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Edukacja	-	1 - 2	1 oddział
	Obiekty hotelowe	Dla hoteli 25 - 35	Dla wszystkich typów z wyjątkiem hoteli 5 - 10	100 pokoi hotelowych
	Widowiskowe obiekty kultury	5 - 10	2 - 5	100 miejsc
	Uczelnie wyższe	-	10 - 20	100 miejsc dla studentów

Tab.5 Wskaźniki miejsc postojowych dla strefy centralnej

- c) dla polityki parkingowej w strefie śródmiejskiej obejmującej obszar śródmiejskiej strefy dostępności komunikacyjnej miasta obowiązują:
- uwzględnienie, że planowane powiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu publicznego spowoduje stopniowe ograniczanie liczby przyulicznych miejsc postojowych dla samochodów,
  - wspieranie zastępowania parkingów terenowych parkingami podziemnymi, dzięki którym śródmiejskie tereny mieszkaniowe odzyskają możliwość ukształtowania nowych przestrzeni publicznych i terenów zieleni,
  - dążenie do uruchomienia parkingu dla autokarów turystycznych w rejonie ul. Na Grobli dla obsługi ogrodu Zoologicznego,
  - rozważne wprowadzanie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla samochodów osobowych z założeniem, że z racji uwarunkowań przestrzennych oraz polityki ograniczającej obsługę centrum miasta samochodami nie należy dążyć do wypełnienia potrzeb parkingowych dla samochodów w tej części miasta,
  - możliwość nieustalenia wskaźników miejsc postojowych dla samochodów,
  - dopuszczenie następujących rodzajów obiektów do parkowania samochodów: parkingi wbudowane, parkingi samodzielne wielopoziomowe i jednopoziomowe, parkingi terenowe otwarte i przyuliczne, przy czym parkingi samodzielne jednopoziomowe dopuszcza się wyłącznie jako podziemne,
  - ustalanie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla rowerów, zgodnie z wartościami zalecanymi w Tab.7,

- zalecenie, aby w przypadku ustalania w planie miejscowym wskaźników liczby miejsc postojowych dla samochodów liczbę tą ustalać dla rodzajów przeznaczeń oraz w liczbie ustalonej zgodnie z wartościami podanymi w Tab.7;

Wskaźniki miejsc postojowych dla polityki parkingowej w strefie śródmiejskiej				
Obszary przeznaczeń występujące w strefie	Rodzaje przeznaczeń, dla których zaleca się ustalenie wskaźników	Zalecana liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych	Zalecana liczba miejsc postojowych dla rowerów	Jednostka odniesienia
Mieszkaniowy	Zabudowa mieszkaniowa	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 0,5 - 1	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 0,5 - 1	1 mieszkanie
Mieszkaniowo-usługowy		Dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 1 - 2	-	1 mieszkanie
Zieleni				
Usługowy				
Przemysłowy				
Specjalny	Handel detaliczny	5 - 20	10 - 30	1000 m <sup>2</sup> pow. sprzedaży
	Upowszechnianie kultury	1 - 5	2 - 5	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Biura i pracownie, obiekty kongresowe i konferencyjne	1 - 2	1 - 3	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Edukacja	1 - 2	1 - 2	1 oddział
	Obiekty hotelowe	Dla hoteli 30 - 40	Dla wszystkich typów z wyjątkiem hoteli 5 - 10	100 pokoi hotelowych
	Widowiskowe obiekty kultury	5 - 10	2 - 5	100 miejsc
	Uczelnie wyższe	5 - 10	10 - 20	100 miejsc dla studentów
	Kryte urządzenia sportowe	2 - 5	2 - 4	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej

Tab.6 Wskaźniki miejsc postojowych dla strefy śródmiejskiej

- d) dla polityki parkingowej w strefie pośredniej obejmującej obszar pośredniej strefy dostępności komunikacyjnej miasta obowiązuje:

- dążenie do osiągnięcia w strefie liczby miejsc postojowych zaspokajającej potrzeby obiektów w niej usytuowanych, szczególnie potrzeb związanych z zamieszkiwaniem, lecz uwzględniających istniejącą i planowaną dostępność do komunikacji publicznej, z wyjątkiem rdzenia małomiasteczkowego, dla którego obowiązuje polityka parkingowa jak dla strefy śródmiejskiej,
- na obszarach niedoboru miejsc postojowych, w tym szczególnie w osiedlach i kompleksach intensywnej zabudowy wielorodzinnej oraz w dużych skupiskach miejsc pracy, wspieranie budowy parkingów, w tym zwłaszcza podziemnych i wielopoziomowych,
- rezerwowanie terenów w planach miejscowych pod sytuowanie parkingów systemu P+R,
- rozwijanie systemu informowania kierujących o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych oraz o parkingach P+R,
- na obszarach nowej zabudowy wprowadzanie i egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem,
- na obszarach mieszkaniowych wprowadzenie priorytetu w planach miejscowych dla wymogów parkingowych dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- ustalanie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla rowerów i samochodów, zgodnie z wartościami zalecanymi w Tab.8, przy czym dla rdzenia małomiasteczkowego wyznaczonego w obrębie strefy należy przyjmować zalecane wartości wskaźników jak dla strefy śródmiejskiej, o której mowa w lit. c.,
- dopuszczenie następujących rodzajów obiektów do parkowania samochodów: parkingi wbudowane, parkingi samodzielne wielopoziomowe i jednopoziomowe, parkingi terenowe otwarte i przyuliczne;

Wskaźniki miejsc postojowych dla polityki parkingowej w strefie pośredniej				
Obszary przeznaczeń występujące w strefie	Rodzaje przeznaczeń, dla których zaleca się ustalenie wskaźników	Zalecana liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych	Zalecana liczba miejsc postojowych dla rowerów	Jednostka odniesienia
Mieszkaniowy	Zabudowa mieszkaniowa	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	1 mieszkanie
Mieszkaniowo-usługowy		0,5 - 1,5	0 - 1	
Usługowy		Dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	-	1 mieszkanie
Przemysłowy		1 - 2		
Specjalny				
Zieleni 1 i 2				
Wojskowy	Handel detaliczny	15 - 40	10 - 30	1000 m <sup>2</sup> pow. sprzedaży
	Upowszechnianie kultury	1 - 5	2 - 5	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej

	Biura i pracownie, obiekty kongresowe i konferencyjne	1 - 3	1 - 2	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Edukacja	1 - 2	1 - 2	1 oddział
	Obiekty hotelowe	Dla hoteli 30 - 50	-	100 pokoi hotelowych
	Widowiskowe obiekty kultury	5 - 20	1 - 5	100 miejsc
	Uczelnie wyższe	5 - 20	10 - 20	100 miejsc dla studentów
	Produkcja	10 - 20	2 - 5	100 stanowisk pracy
	Handel hurtowy	1 - 3	-	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Kryte urządzenia sportowe	2 - 5	2 - 4	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej

Tab.7 Wskaźniki miejsc postojowych dla strefy pośredniej

- e) dla polityki parkingowej w strefie miejsko-aglomeracyjnej obejmującej obszar miejsko-aglomeracyjnej strefy dostępności komunikacyjnej miasta obowiązuje:
- dążenie do osiągnięcia w strefie liczby miejsc postojowych zaspokajającej potrzeby obiektów w niej usytuowanych, z wyjątkiem rdzeni małomiasteczkowych, dla których obowiązuje polityka parkingowa jak dla strefy śródmiejskiej,
  - na obszarach niedoboru miejsc postojowych, w tym szczególnie w osiedlach i kompleksach intensywnej zabudowy wielorodzinnej oraz w dużych skupiskach miejsc pracy, wspieranie budowy parkingów, w tym zwłaszcza podziemnych i wielopoziomowych,
  - w obrębie wskazanych węzłów przesiadkowych miejsko-aglomeracyjnych rezerwowanie terenów w planach miejscowych pod sytuowanie parkingów systemu P+R,
  - rozwijanie systemu informowania kierujących o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych oraz o parkingach P+R,
  - na obszarach nowej zabudowy wprowadzanie i egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem,
  - na obszarach mieszkaniowych wprowadzenie priorytetu w planach miejscowych dla wymogów parkingowych dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
  - dopuszczenie następujących rodzajów obiektów do parkowania samochodów: parkingi wbudowane, parkingi samodzielne wielopoziomowe i jednopoziomowe, parkingi terenowe otwarte i przyuliczne,
  - ustalanie w planach miejscowych wskaźników miejsc postojowych dla rowerów i samochodów, zgodnie z wartościami zalecanymi w Tab.9, przy czym dla rdzeni małomiasteczkowych wyznaczonych w obrębie strefy należy przyjmować zalecane wartości wskaźników jak dla strefy śródmiejskiej, o której mowa w lit. c.

Wskaźniki miejsc postojowych dla polityki parkingowej w strefie miejsko-aglomeracyjnej				
Obszary przeznaczeń występujące w strefie	Rodzaje przeznaczeń, dla których zaleca się ustalenie wskaźników	Zalecana liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych	Zalecana liczba miejsc postojowych dla rowerów	Jednostka odniesienia
Mieszkaniowy	Zabudowa mieszkaniowa	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	1 mieszkanie
Mieszkaniowo-usługowy		1 - 1,5	0 - 1	
Usługowy				

		Dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 1 - 2	-	1 mieszkanie
	Handel detaliczny	15 - 40	5 - 20	1000 m <sup>2</sup> pow. sprzedaży
	Upowszechnianie kultury	1 - 5	1 - 5	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Biura i pracownie, obiekty kongresowe i konferencyjne	1 - 5	1 - 2	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Edukacja	1 - 2	1 - 2	1 oddział
	Obiekty hotelowe	Dla hoteli 30 - 60	-	100 pokoi hotelowych
	Widowiskowe obiekty kultury	5 - 20	1 - 5	100 miejsc
	Uczelnie wyższe	5 - 20	10 - 20	100 miejsc dla studentów
	Produkcja	10 - 30	2 - 5	100 stanowisk pracy
	Handel hurtowy	1 - 3	-	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
	Kryte urządzenia sportowe	2 - 5	2 - 4	100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej

Tab.8 Wskaźniki miejsc postojowych dla strefy miejsko-aglomeracyjnej

##### 5. Podstawowe elementy systemu transportowego

Ustala się, że na podstawowe elementy systemu transportowego składają się: system miejskiego transportu publicznego, transport kolejowy, system tras rowerowych, system dla ruchu pieszych, ulice, transport wodny i lotniczy. Najważniejsze z nich to te, które związane są z promowaniem poruszania się po mieście transportem niesamochodowym.

###### 1) Miejski transport publiczny. Tramwaje i autobusy

Fundamentem dobrze funkcjonującego miasta jest stworzenie takich warunków, żeby najbardziej atrakcyjne dla użytkowników było podróżowanie po mieście transportem publicznym. I nie jest do końca istotne, czym te podróże będą realizowane – tramwajem czy autobusem. Ważne jest to, aby osiągnąć taki standard podróży, żeby mieszkańcy korzystali z transportu zbiorowego, nie dlatego, że muszą, ale dlatego, że chcą. Dlatego podstawą zrównoważonego transportu we

Wrocławiu tramwaj oraz, wspomagająco, autobus z założeniem ich zintegrowania z koleją, która łączy miasto z obszarem metropolitalnym.

Podstawowym celem polityki przestrzennej w obszarze transportu publicznego jest zapewnienie spójności funkcjonalnej i przestrzennej na poziomie miejskim, aglomeracyjnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym oraz zintegrowanie transportu zbiorowego z systemem transportu rowerowego i samochodowego, w szczególności w zakresie stworzenia systemu parkingów P+R i B+R oraz wspomagających K+R i P+G.

Przyjmuje się, w zgodzie z *Wrocławską Polityką Mobilności*, że niezbędny jest wzrost udziału transportu publicznego w podróży w mieście, szczególnie w obszarze ścisłego centrum, gdzie udział transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego – samochodowego powinien być znacząco większy.

Ustala się następujące ogólne kierunki polityki przestrzennej w zakresie systemu transportu publicznego:

- należy dążyć do pełnej integracji przestrzennej i funkcjonalnej elementów transportu publicznego,
- należy planować nowe tereny mieszkaniowe, szczególnie wielorodzinne oraz kształtować istniejące w sposób zapewniający bardzo dobrą dostępność transportu zbiorowego,
- należy zapewnić wygodne dojścia piesze i dojazdy rowerowe do węzłów i przystanków transportu zbiorowego oraz dogodne warunki do przesiadek,
- należy zapewnić obsługę transportem zbiorowym ogólnie miejskiego rdzenia przestrzeni publicznych, lokalnych centrów oraz dużych generatorów ruchu,
- należy wspierać inicjatywy zmierzające do wykreowania dworca międzynarodowego transportu autokarowego poza centrum miasta – w miejscu zapewniającym sprawne powiązania z systemem dróg międzynarodowych i krajowych oraz dobrą dostępność transportu miejskiego,
- należy wspierać rozwój transportu wodnego w granicach miasta, w tym poprzez wskazywanie lokalizacji marin, przystani i przystanków, w celu umożliwienia włączenia go w systemu miejskiego transportu zbiorowego.

Ustala się następujące kierunki polityki przestrzennej w zakresie systemu tramwajowego:

- należy dążyć do zapewnienia powiązań komunikacją tramwajową centralnego obszaru miasta z osiedlami o dużej liczbie mieszkańców, położonymi w miejsko-aglomeracyjnej i pośredniej strefie dostępności, które obecnie tego dostępu nie posiadają, w tym w szczególności z Nowym Dworem, Ołtaszynem, Swojczycami, Maślicami, Psim Polem, Zakrzowem, Jagodnem, Muchoborem, Kleciną oraz Oporowem,
- należy dążyć do rezerwowania korytarzy transportu tramwajowego w sposób umożliwiający wydzielenie ich tras od innego ruchu i nadanie im wysokiego priorytetu funkcjonalnego.

Planuje się główny układ tras tramwajowych składający się z: nowych i istniejących głównych korytarzy tramwajowych, wydłużeń istniejących głównych korytarzy tramwajowych oraz strukturalnych tras tramwajowych.

Wskazuje się główne korytarze tramwajowe dla tras istniejących oraz nowe główne korytarze dla następujących obszarów miasta o największym zapotrzebowaniu na transport tramwajowy:

- w kierunku Nowego Dworu i Muchoboru Wielkiego trasą prowadzoną od dworca Wrocław Świebodzki, nowym przebiegiem ul. Robotniczej, ulicą Strzegomską i ul. Mińską do postulowanej pętli tramwajowej w rejonie ulicy Roślinnej z odgałęzieniem

- trasy w ul. Rogowską do postulowanej pętli w rejonie przystanku kolejowego Wrocław Nowy Dwór,
- w kierunku Swojczyc trasą prowadzoną od pętli Sępolno ul. Swojczycką do postulowanej pętli w rejonie ul. Magellana lub ul. Mydlaną do postulowanej pętli przy linii kolejowej nr 292,
  - w kierunku Ołtaszyna trasą prowadzoną od pętli tramwajowej przy ul. Ślężnej, obrzeżem osiedla, do postulowanej pętli w rejonie ul. Zwycięskiej,
  - w kierunku Kozanowa i Maślic Małych trasą prowadzoną przedłużeniem ul. Romana Dmowskiego, ulicami Długą, Popowicką, fragmentem Maślickiej lub w jej sąsiedztwie z ominięciem zabudowy Starych Maślic, do pętli postulowanej w rejonie planowanego przystanku kolejowego na linii nr273,
  - w kierunku Gądowa Małego trasą prowadzoną od ul. Legnickiej, ulicami Na Ostatnim Groszu, Orlińskiej, Horbaczewskiego i Balonową do postulowanej pętli w rejonie stacji kolejowej Wrocław Kuźniki,
  - w kierunku Kleciny trasą prowadzoną od ul. Przyjaźni, nowym przebiegiem łącznika Klecińskiego do postulowanej pętli w rejonie ulicy Kupieckiej,
  - w kierunku Oporowa trasą prowadzoną od ul. Hallera, ul. Gajowicką, Raclawicką, al. Piastów do postulowanej pętli w rejonie ulicy Mokronoskiej, przy czym można rozważyć możliwość etapowania i skończenia trasy w rejonie mostu nad Ślężą w ciągu ul. Raclawickiej,
  - w kierunku Gaju i Jagodna trasą prowadzoną od al. Armii Krajowej, ulicami Bardzka i Buforową do postulowanej pętli tramwajowej w rejonie ulicy Kajdasza,
  - w kierunku Wojszyc trasą prowadzoną od ul. Dyrekcyjnej, ulicami Borowską i Grota-Roweckiego do planowanego przystanku kolejowego Wrocław Wojszyce na linii nr 285,
  - w kierunku Psiego Pola, w szczególności do rejonu ul. Żmudzkiej i Poleskiej, trasami wariantowymi:
    - wariant 1 - od ul. Toruńskiej, al. Aleksandra Brücknera, ul. Bolesława Krzywoustego, przy czym dalsze prowadzenie trasy można również rozważyć wariantowo: Litewską i jej przedłużeniem lub Krzywoustego i Kiełczowską, z pętlą w rejonie ul. Kiełczowskiej lub Poleskiej,
    - wariant 2 - od ul. Toruńskiej, dalej ul. Kwidzyńską oraz łącznikiem ul. Kwidzyńskiej w kierunku północnym, z przekroczeniem linii kolejowej nr 292 do Jelcza Laskowic i dolinę Widawy do ul. Krzywoustego lub Litewskiej i dalej według wariantu 1,
    - wariant 3 - od pętli przy al. Ludomira Różyckiego, przedłużeniem w kierunku północnym do ul. Kwidzyńskiej i dalej jak w wariantcie 2,
    - wariant 4 - od pętli przy ul. Adama Mickiewicza, przez most Swojczycki i Mydlaną, z przekroczeniem linii kolejowej nr 292 oraz dalej Trasą Olimpijską do ul. Litewskiej i pętli według wariantu 1,
  - w kierunku Poświętnego trasą prowadzoną od ul. Bałtyckiej, ul. Henryka Michała Kamieńskiego do rejonu ul. Torowej,
  - w kierunku Zakrzowa trasą prowadzoną w zależności od wybranego wariantu trasy na Psie Pole – z przekroczeniem linii kolejowej nr 143 do rejonu ul. Odolanowskiej lub od strony ul. Bierutowskiej, ul. Królewską do rejonu ul. Odolanowskiej.

Planuje się wydłużenia tras tramwajowych, które są elementem układu podstawowego i poprawiają obsługę przyległych obszarów. Należą do nich:

- wydłużenie trasy na Bartoszowice,
- wydłużenie trasy na Księżę Wielkie,
- wydłużenie trasy do ul. Wojanowskiej,



- wydłużenie trasy na Nowe Żerniki wraz z wariantowym przebiegiem w obszarze nowej jednostki urbanistycznej do wykreowania na etapie sporządzania planów miejscowych.

Planuje się strukturalne trasy tramwajowe, które są elementem układu podstawowego i obsługują przyległe obszary, ale przede wszystkim pełnią funkcję połączeń uelastyczniających system dla założonego promienistego kierunku rozwoju tras tramwajowych. Należą do nich:

- w rejonie Starego Miasta, jako alternatywy dla przeciążonego odcinka ul. Oławskiej: wariantowe trasy: w al. Juliusza Słowackiego, w ul. Jana Ewangelisty Purkyniego i Andrzeja Frycza-Modrzewskiego oraz ul. Podwale od Świdnickiej do Oławskiej
- w rejonie dworca kolejowego Wrocław Główny trasa w ul. Suchej i ul. Hubskiej,
- w Alei Śródmieścia Południowego trasa pomiędzy ul. Grabiszyńską a ul. Robotniczą i Legnicką oraz pomiędzy Grabiszyńską Zaporoską, Powstańców Śląskich i Ślężną,
- trasa w ul. Poznańskiej,
- trasa w ul. Stacyjnej dla wzbogacenia węzła przesiadkowego Wrocław Mikołajów,
- trasa w ul. Wyszyńskiego, szczególnie ważna w kontekście realizacji jednego z wariantów na Psie Pole.

Planuje się uzupełniający układ tras tramwajowych składający się z: uzupełniających korytarzy tramwajowych, kierunków powiązań tramwajowo-kolejowych oraz kierunków powiązań tramwajowych pozamiejskich.

Wskazuje się uzupełniające korytarze tramwajowe dla następujących obszarów miasta, w których w przyszłości może zaistnieć zapotrzebowanie na transport tramwajowy:

- dla Polanowic jako wydłużenie trasy układu podstawowego prowadzone dalej ul. Henryka Michała Kamieńskiego z przekroczeniem linii kolejowej nr 292 do ul. Kątowej i rejonu Obwodnicy Śródmiejskiej,
- dla Różanki jako odnoga trasy na Poświętne wzbogacająca obsługę intensywnie zamieszkałego osiedla, z nieustalonym przebiegiem, który wymaga szczegółowych analiz,
- dla Oporowa i Kleciny jako wydłużenie trasy układu podstawowego od pętli Oporów do planowanej pętli przy ul. Kupieckiej z przebiegiem ul. Solskiego i Karmelkową, który wymaga szczegółowych analiz, tak w kontekście korytarza, jak również efektywności trasy,
- dla Wojszyc jako wydłużenie trasy układu podstawowego od planowanej pętli w rejonie przystanku kolejowego na linii nr 285 do granic miasta z przebiegiem ul. Grota-Roweckiego, który wymaga szczegółowych analiz, tak w kontekście korytarza, jak również efektywności trasy.

Wskazuje się kierunki powiązań tramwajowo-autobusowych, które należy rozważyć dla zapewnienia pełnej integracji przestrzennej tras tramwajowych układu podstawowego z ważnymi przystankami kolejowymi. Należą do nich:

- powiązanie trasy tramwajowej w Leśnicy ze stacją kolejową Wrocław Leśnica,
- powiązanie trasy tramwajowej w ul. Grabiszyńskiej z przystankiem kolejowym Wrocław Grabiszyn,
- powiązanie trasy tramwajowej na pl. Kromera z planowanym przystankiem kolejowym na linii 143 w rejonie ul. Czajkowskiego.

Wskazane powiązania należy analizować w szczególności w aspekcie możliwości technicznych i przestrzennych, korzyści dla integracji układu oraz wartości historycznych i kulturowych związanych z obszarem, którego dotyczą.

Wskazuje się kierunki powiązań tramwajowych pozamiejskich, które można rozważać w sytuacji, gdy zintegrowana polityka Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, wykaże potrzebę i szansę dla wyprowadzenia tras tramwajowych poza Wrocław i obsługę mieszkańców aglomeracji. Należą do nich cztery kierunki w południowej części miasta:

- wydłużenie trasy tramwajowej układu podstawowego w kierunku Wysokiej i dalej Bielani Wrocławskich od pętli Ołtaszyn np. ul. Zwycięską i Ołtażyńską i dalej w kierunku Bielani w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej Bielany-Łany-Długotłęka,
- wydłużenie trasy tramwajowej układu uzupełniającego w kierunku Biestrzykowa,
- wydłużenie trasy tramwajowej układu podstawowego w kierunku Żernik Wrocławskich od pętli Jagodno w rejonie ul. Kajdasza,
- wydłużenie trasy tramwajowej układu podstawowego w kierunku Radwanic od planowanej pętli przy ul. Opolskiej.

Dla podstawowego oraz uzupełniającego układu tras tramwajowych, o którym mowa powyżej, obowiązują następujące ustalenia:

- pętle tramwajowe dopuszcza się na całym obszarze miasta,
- dopuszcza się uzupełnienie systemu podstawowego i uzupełniającego tras tramwajowych, pod warunkiem zaistnienia szczególnych uwarunkowań wymagających i uzasadniających ich wprowadzenie,
- dopuszcza się wykorzystanie korytarzy tras tramwajowych – przejściowo – na trasy autobusowe o wysokich parametrach obsługi komunikacyjnej,
- w ramach modernizacji istniejących tras tramwajowych, szczególnie w centralnej części miasta, należy dążyć do polepszania i zwiększania elastyczności i funkcjonalności układu, w tym poprzez wprowadzanie dodatkowych rozjazdów.

Na rys. nr 14 Studium wskazuje się:

- podstawowy i uzupełniający układ tras tramwajowych, przez co rozumie się korytarze ulic i węzłów lub niezależne od nich, w obrębie których będą rozmieszczone trasy tramwajowe układu podstawowego lub przejściowo trasy innych form szybkiego transportu publicznego,
- kierunki powiązań tramwajowo-autobusowych i kierunki powiązań tramwajowych pozamiejskich

## 2) Kolej

W zakresie zewnętrznych kolejowych powiązań miasta obowiązują następujące ustalenia:

- należy dążyć do rozwijania połączeń kolejowych Wrocławia z innymi dużymi miastami kraju i Europy, przy czym szczególnie ważne jest włączanie Wrocławia do systemu szybkich połączeń kolejowych krajowych i europejskich, w tym szczególnie z Berlinem i Pragą,
- w przypadku potrzeby uruchomienia północnej obwodnicy kolejowej jej przebieg może być ustalony w ramach wyznaczonego korytarza linii kolejowej nr 292 na kierunku Wrocław Osobowice – Jelcz-Laskowice,
- należy wspierać wszelkie działania polegające na włączeniu linii kolejowych w system transportowy miasta i aglomeracji. W pierwszej kolejności dotyczy to rewitalizacji linii 292 na kierunku Wrocław Osobowice – Jelcz-Laskowice oraz linii 285 na kierunku Wrocław Główny - Sobótka, które mają wspomagać mają rozwiązanie trudności komunikacyjnych we wschodniej i południowej części miasta,
- należy wspierać działania mające na celu dopełnienie okrężnego układu kolejowego wokół Wrocławia z pominięciem stacji Wrocław Główny, przez wzmocnienie istniejącego połączenia kolejowego Wrocław Brochów – Jelcz-Laskowice przez Siechnice i uzupełnienie niezbędnych relacji skrajnych na obszarze Wrocławia;

realizacja tych działań pozwoli między innymi na odciążenie obszaru śródmiejskiego od transportu kolejowego realizującego przewozy towarowe,

- należy wspierać budowę nowych przystanków kolejowych, szczególnie na liniach kolejowych, które obsługują duże generatory ruchu na terenie miasta oraz wyznaczać w planach miejscowych rezerwy terenowe związane z potrzebami planowanych w oparciu o nie węzłów przesiadkowych,
- w planach miejscowych – w zależności od zidentyfikowanych potrzeb – należy wyznaczać rezerwy terenów dla elementów systemu transportu kolejowego, w tym wzbogacających i usprawniających połączenia w obrębie Wrocławskiego Węzła Kolejowego.

W zakresie elementów systemu kolejowego dla obsługi miasta i aglomeracji obowiązują następujące ustalenia:

- należy dążyć do wykorzystania do obsługi pasażerskiej potencjału istniejącej sieci kolejowej. W ramach zintegrowanego systemu komunikacji szynowej we Wrocławiu linie kolejowe będą wykorzystywane przede wszystkim do obsługi aglomeracyjnej,
- należy zakładać, że elementy systemu kolejowego wzbogacają system transportu szynowego w mieście, a linie kolejowe są tym samym dla tras tramwajowych, czym są obwodnice dla ulic promieniście wchodzących do miasta,
- należy dążyć do zwiększenia wykorzystania Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla połączeń aglomeracyjnych przy zapewnieniu tym połączeniom odpowiedniej częstotliwości i regularności,
- należy dążyć się do integracji systemu komunikacji tramwajowej i autobusowej z kolejową w obrębie wyznaczonych węzłów przesiadkowych,
- należy dążyć do uruchomienia komunikacji kolejowej między Portem Lotniczym a dworcem Wrocław Główny lub Wrocław Świebodzki,
- należy dążyć do przywrócenia funkcji kolejowej stacji Wrocław Świebodzki wraz z dworcem dla obsługi przewozów pasażerskich zewnętrznych, aglomeracyjnych i wewnątrzmijskich, w tym związanych z obsługą śródmiejskiego terminala odpraw lotniskowych,
- należy dążyć do dostosowania przystanków kolejowych do obsługi aglomeracyjnego ruchu pasażerskiego oraz do wzbogacania istniejącej sieci kolejowych przystanków osobowych o nowe – usytuowane w sąsiedztwie przystanków miejskiego transportu publicznego i powiązane z rejonami silnie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej lub z innymi miejscami atrakcyjnymi dla pasażerów;.
- postuluje się usytuowanie dodatkowych kolejowych przystanków osobowych w miejscach wskazanych na rys. nr 14 Studium, przy czym należy uwzględnić wariantowe lokalizacje czterech z nich: Wrocław Gajowice, Śródmieście, Karłowice i Swojczyce,
- postuluje się powiązanie kolejowych przystanków osobowych z parkingami przesiadkowymi systemu B+R. Popiera się dążenie do stworzenia w ich rejonach wypożyczalni i parkingów rowerowych,
- na rys. nr 14 Studium określa się:
  - korytarze linii kolejowych, przez co rozumie się obszary, na których będą rozmieszczone linie kolejowe i inne elementy sieci kolejowej,
  - obszar, przez który będzie przebiegać linia kolejowa łącząca linię E-30 w rejonie stacji Wrocław Żerniki z nowym terminalem Portu Lotniczego.

### 3) Trasy rowerowe. Ruch rowerowy

Transport rowerowy jest, obok zbiorowego, podstawą zrównoważonego transportu we Wrocławiu. Fundamentem sprawnego transportu rowerowego jest infrastruktura rowerowa charakteryzująca się pełną spójnością, która zapewnia bezpieczne dotarcie rowerem do celu podróży.

Korzyści związane z rozpowszechnieniem transportu rowerowego w mieście związane z ekonomią, zdrowiem i dostępnością są bezdyskusyjne. Dodatkowe korzyści mają wpływ wprost na gospodarowanie przestrzenią - bo promowanie roweru to zmniejszenie problemów z parkowaniem, szczególnie w centrum miasta, to udrożnienie ulic zatłoczonych ruchem samochodowym, to poprawa jakości życia w mieście – z mniejszym hałasem, zanieczyszczeniami i zapotrzebowaniem na przestrzeń transportową. Dzięki temu poprawia się jakości całej przestrzeni miejskiej.

Ustala się następujące ogólne kierunki polityki przestrzennej w zakresie systemu transportu rowerowego:

- należy wspierać efektywną i proekologiczną formę transportu, jaką jest rower. Rower ma być traktowany jako pełnoprawny alternatywny środek transportu,
- dopuszcza się budowę elementów systemu tras rowerowych oraz towarzyszącej mu infrastruktury na całym obszarze miasta,
- należy tak konstruować przestrzeń miejską – w zależności od priorytetów przestrzennych ustalonych w poszczególnych strefach dostępności komunikacyjnej ustalonych w ust. 2 niniejszego podrozdziału, aby tworzyć środowisko, w którym rowerzysta będzie czuł się bezpiecznie i miał poczucie wygody i komfortu jazdy,
- należy dążyć się do zapewnienia dostępności całego obszaru miasta dla ruchu rowerowego i uczynienia go w pełni komfortowym dla poruszających się rowerami, przy czym dostępność rowerem w poszczególnych obszarach miasta należy rozumieć poprzez zasady ustalone w poszczególnych strefach dostępności komunikacyjnej,
- w obrębie centralnej strefy dostępności komunikacyjnej wyznacza się obszar priorytetu rowerowego, w obrębie którego obowiązuje kształtowanie przestrzeni w taki sposób, aby rower był jej pełnoprawnym użytkownikiem – bez ograniczeń przestrzennych,
- przyjmuje się kategoryzację tras rowerowych, wynikającą z pożądanych parametrów technicznych i funkcji pełnionej w strukturze miasta. Ustala się następujące kategorie tras rowerowych w mieście:
  - trasy główne – które łączą wszystkie ważniejsze obszary miasta i główne skrzyżowania tras rowerowych, których funkcją jest obsługa ruchu międzydzielnicowego oraz innych najważniejszych relacji w skali miasta,
  - trasy główne alternatywne tzw. greenways – które, podobnie jak trasy główne, łączą wszystkie ważniejsze obszary miasta i główne węzły tras rowerowych, ale prowadzone są niezależnie od ulic układu podstawowego, a zwykle wzdłuż linii kolejowych; mają stanowić wygodną, przyjazną dla wszystkich użytkowników, zieloną alternatywę dla tras głównych,
  - trasy zbiorcze – które łączą osiedla i inne ważne obszary z trasami głównymi i ich skrzyżowaniami oraz trasy główne ze sobą, i których funkcją jest uzupełnienie sieci tras głównych i rozprowadzenie ruchu rowerowego w obrębie dzielnic oraz skrócenie drogi i czasu przejazdu na relacjach międzydzielnicowych i zwiększenie spójności na poziomie sieci,
  - trasy rekreacyjne – trasy umożliwiające rekreację i sport rowerowy, a także na niektórych odcinkach narciarstwo biegowe, biegi czy jazdę na rolkach, prowadzone często na wałach przeciwpowodziowych; trasy rekreacyjne, szczególnie w obszarze centrum, mają podwójną funkcję, ponieważ chętnie wykorzystywane są do codziennych podróży wewnątrz miasta,
- należy w szczególności planować trasy główne alternatywne tzw. greenways, której pierwszym elementem w mieście powinna stać się tzw. Promenada Krzycka, oparta o historyczne założenie spacerowe Hugo Richter Weg, prowadzone na południu Wrocławia, wzdłuż towarowej obwodnicy kolejowej. Należy dołożyć wszelkich starań, aby w pierwszej kolejności zrewitalizować i oddać rowerzystom i

- pieszym odcinek od osiedla Gaj do ul. Grabiszyńskiej, a w kolejnych etapach rozwijać założenie w kierunku północnym, aż do Górki Szczepińskiej i Odry oraz w kierunku wschodnim do Parku Tarnogajskiego,
- należy dążyć do lokalizacji parkingów przesiadkowych B+R w bezpośrednim powiązaniu z parkingami P+R zapewniając spójność obu systemom, przy czym rowery na parkingach przesiadkowych B+R powinny być zabezpieczane przed kradzieżą i zniszczeniem,
  - niezależnie od lokalizacji węzłów przesiadkowych oraz parkingów P+R, zaproponowanych na rys. nr 14 Studium, proponuje się dodatkowe lokalizacje dla parkingów przesiadkowych B+R: w rejonie wszystkich pętli transportu publicznego oraz przystanków i stacji kolejowych obsługujących miasto i aglomerację,
  - należy wspierać rozwój wypożyczalni rowerów miejskich,
  - należy dążyć do budowy przejazdów rowerowych pod mostami w celu utrzymania ciągłości tras rowerowych biegnących wzdłuż Odry,
  - należy dążyć do sytuowania parkingów dla rowerów w rejonie największych atrakcji turystycznych i innych obiektów będących celem podróży rowerowych, w tym przy obiektach użyteczności publicznej,
  - w obszarach peryferyjnych miasta oraz na otwartych terenach zieleni należy dążyć do włączania i przystosowania nieutwardzonych dróg polnych oraz wałów rzek do podsystemu tras rowerowych rekreacyjnych,
  - należy wspierać działania mające na celu promowanie trasy Euro Velo 9 oraz Szlaku Odry jako elementu przyciągającego turystów, jak i promującego ruch rowerowy,
  - w celu udoskonalenia i zwiększania atrakcyjności trasy Euro Velo 9 postuluje się korekty jej dotychczasowego przebiegu, w tym szczególnie w centralnej części miasta, wynikające z sukcesywnie wprowadzanych przekształceń układu komunikacyjnego,
  - należy dążyć do wyprowadzania tras rowerowych do granic miasta, tak, aby stworzyć spójny system rowerowy we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, po to, aby sieć rowerowa mogła wspomagać funkcjonowanie zintegrowanego transportu w aglomeracji; szczególnie ważne jest tworzenie połączeń rowerowych obszarów silnie zabudowanych i rozwijających się w rejonach przygranicznych Wrocławia w kierunku miasta - co najmniej do najbliższych węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej; zaleca się tworzenie bezpiecznych tras rowerowych np. odseparowanych od ruchu drogowego,
  - należy dążyć do ciągłego wzbogacania przestrzeni miejskiej o parkingi dla rowerów,
  - postuluje się prowadzenie badań i monitoring ruchu rowerowego na terenie Wrocławia,
  - na rys. nr 14 Studium określa się system tras rowerowych poszczególnych kategorii, przy czym dopuszcza się dodatkowe trasy rowerowe, poza określonymi na rysunku, wzbogacające system,
  - w wyznaczonych na rys. nr 14 Studium węzłach przesiadkowych obowiązują parkingi B+R, przy czym należy dążyć do rozwijania systemu B+R, w innych korzystnych miejscach umożliwiających odbywanie podróży w części rowerem, a w części środkami transportu publicznego.

#### 4) Ruch pieszy

Przyjmuje się, że jakość przemieszczania się pieszo po mieście, w powiązaniu z jakością przestrzeni publicznej, mają znaczący wpływ na ocenę jakości życia w mieście. Miasta, które oferują rozwiązania przestrzenne przyjazne dla pieszych i osób o ograniczonej sprawności są wysoko oceniane przez ich mieszkańców i gości oraz wskazywane jako warte zamieszkania.

Ustala się następujące ogólne kierunki polityki przestrzennej w zakresie ruchu pieszego:

- należy dążyć do ujednoczenia i koordynacji działań przy tworzeniu przestrzeni przeznaczonych dla ruchu pieszego oraz do stosowania rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta,
- należy rozwijać strefy ruchu uspokojonego, które działają korzystnie na wzrost poczucia bezpieczeństwa i chęci poruszania się pieszo,
- należy z zaangażowaniem i rozważą planować ciągi piesze wzdłuż głównych ulic miasta – tak aby pieszy miał bezpieczne i wygodne warunki przemieszczania się,
- należy rozwijać strefy miasta przeznaczone wyłącznie dla pieszych, także poza centrum,
- należy planować nowe atrakcyjne przestrzenie dla ruchu pieszego lub pieszego i rowerowego, prowadzone niezależnie od układu ulicznego np. w formie promenad, traktów lub ścieżek, szczególnie wykorzystujące potencjał historyczne założeń bogatych w zieleń; należy dążyć do tego, aby pierwszym takim elementem w mieście stała się tzw. Promenada Krzycka, oparta o historyczne założenie spacerowe Hugo Richter Weg prowadzone na południu Wrocławia wzdłuż towarowej obwodnicy kolejowej; należy dołożyć wszelkich starań, aby w pierwszej kolejności zrewitalizować i oddać pieszym i rowerzystom odcinek od osiedla Gaj do ul. Grabiszyńskiej, a w kolejnych etapach rozwijać założenie w kierunku północnym aż do Górki Szczepińskiej i Odry oraz w kierunku wschodnim do Parku Tarnogajskiego,
- w miejscach o ograniczonych możliwościach przestrzennych należy ze szczególną uwagą planować przestrzeń, którą piesi współużytkują z rowerzystami – w taki sposób, aby nie doprowadzać do funkcjonalnych konfliktów,
- należy planować wygodne, komfortowe, bezpieczne i atrakcyjne przestrzenie dojścia piesze do węzłów przesiadkowych i innych elementów zintegrowanego systemu transportowego,
- postuluje się urządzenie atrakcyjnych ciągów pieszych w obszarach przewidzianych do rewitalizacji, w tym szczególnie w powiązaniu z obiektami przyciągającymi duży ruch, zwłaszcza usługowymi,
- postuluje się urządzenie atrakcyjnych ciągów pieszych w obszarach przewidzianych do rewitalizacji, oraz w historycznych małych miasteczkach, w tym szczególnie w powiązaniu z obiektami atrakcyjnymi dla pieszych,
- dopuszcza się budowę elementów systemu tras pieszych i towarzyszącej mu infrastruktury na całym obszarze miasta,
- postuluje się prowadzenie badań i monitoring ruchu pieszego na terenie Wrocławia.

Ustala się następującą politykę przestrzenną w zakresie ruchu pieszego w centrum miasta, czyli w obszarze ograniczonym centralną strefą dostępności komunikacyjnej:

- wprowadzanie atrakcyjnych przestrzennie ciągów pieszych w reprezentacyjnych częściach miasta, nawiązujących do istniejących założeń historycznych Wrocławia, wzbogaconych basenami, wodotryskami, pergolami, i innymi podobnymi obiektami,
- należy wydzielać nowe strefy piesze, np. w formie przestrzeni współdzielonych lub woonefów, w których ruch pieszych ma bezwzględny priorytet,
- należy dążyć do pełnej rewitalizacji promenady wzdłuż fosy miejskiej i wzbogacenia jej o atrakcje związane z wypoczynkiem,
- należy dążyć do uzyskania pełnej ciągłości bulwarów i tras spacerowych wzdłuż Odry, w szczególności poprzez stworzenie przejść bezkolizyjnie pokonujących ulice.

Ustala się następującą politykę przestrzenną w zakresie ruchu pieszego w obrębie osiedli mieszkaniowych:

- należy tak planować strukturę osiedli mieszkaniowych, aby odległości pomiędzy ich najważniejszymi elementami codziennie wykorzystywanymi przez mieszkańców, zachęcały do chodzenia pieszo,

- należy rozwijać strefy ruchu uspokojonego i ulice w strefach zamieszkania,
- należy planować dogodne powiązania piesze z przystankami komunikacji publicznej oraz obiektami edukacji i kultury oraz lokalnymi ośrodkami usługowymi.

Ustala się następującą politykę przestrzenną w zakresie ruchu pieszego w obrębie terenów zieleni i rekreacji:

- należy wzbogacać tereny rekreacyjne i zieleni o nowe ścieżki i trakty piesze, szczególnie te, które są miejscami codziennego odpoczynku dla mieszkańców sąsiadujących osiedli,
- należy kreować zielone miejskie promenady lub parki liniowe, które mogą być kształtowane np. w oparciu o historyczne założenia, jak np. Promenada Krzycka wzdłuż towarowej obwodnicy kolejowej lub wzdłuż innych tras kolejowych w połączeniu z trasami rowerowymi „greenways”,
- należy wykorzystać potencjał śródpolnych ścieżek pieszych, które mogą stać się atrakcyjnymi miejscami spacerów oraz zapewniać powiązania z terenami zieleni w strefie zieleni dominującej,
- zaleca się wprowadzać, oprócz podstawowych funkcji komunikacyjnych i związanych z ruchem pieszych, funkcje rekreacyjne umożliwiające krótki odpoczynek.

Ustala się następującą politykę przestrzenną w zakresie ruchu pieszego w odniesieniu do powiązań pieszych pomiędzy centrum miasta, osiedlami mieszkaniowymi i terenami zieleni i rekreacji, a także ważnymi elementami systemu transportowego np. węzłami przesiadkowymi:

- należy zapewnić czytelne i atrakcyjne powiązania piesze pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi i bulwarami nadrzecznymi,
- należy zapewnić wygodne powiązania piesze osiedli mieszkaniowych z węzłami przesiadkowymi oraz innymi elementami systemu transportowego,
- zaleca się wprowadzać, oprócz podstawowych funkcji komunikacyjnych i związanych z ruchem pieszych, funkcje rekreacyjne umożliwiające krótki odpoczynek.

Ustala się następującą politykę przestrzenną w zakresie ruchu pieszego w odniesieniu do ulic jako przestrzeni publicznych:

- należy dążyć, szczególnie w centrum i śródmieściu, do stworzenia wysokiej jakości wnętrza urbanistycznych ulic, przyjaznych szczególnie dla pieszych użytkowników,
- biorąc pod uwagę fakt, że zieleń to element decydujący o atrakcyjności ulicy dla pieszych, należy w miarę możliwości:
  - dążyć do wprowadzania szpalerów drzew i nadawania ulicom charakteru alejowego, szczególnie tam, gdzie ruch pieszy jest znaczący,
  - dążyć do wprowadzania plastycznych układów zieleni wzdłuż ulic z punktowymi dekoracjami krzewów i rabat,
  - integrować przestrzeń przyuliczną z sąsiadującą zabudową, np. przez tworzenie otwarc widokowych i eksponowanie obiektów reprezentacyjnych,
  - stosować wysokiej jakości nawierzchnie chodników i tras rowerowych prowadzonych w korytarzach ulic – wygodną dla wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej sprawności i niepełnosprawnych,
  - dążyć do wprowadzania, oprócz podstawowych funkcji komunikacyjnych i związanych z ruchem pieszych, funkcji rekreacyjnych umożliwiających krótki odpoczynek.

## 5) Ulice

Ulice w mieście to jedne z istotniejszych przestrzeni publicznych. Dlatego należy dążyć, szczególnie w centrum i śródmieściu, do stworzenia wysokiej jakości ich wnętrz urbanistycznych, przyjaznych dla ich użytkowników.

Ustala się następujące ogólne kierunki polityki przestrzennej w zakresie kształtowania układu ulicznego:

- należy dążyć w miarę możliwości do wprowadzania szpalerów drzew i nadawania ulicom charakteru alejowego, szczególnie tam gdzie jest to pożądane,
- należy dobierać aranżację ulic ułatwiającą ich identyfikację w strukturze miasta np. poprzez stosowanie jednolitych układów zieleni i obiektów małej architektury,
- należy rozważać stosowanie kompozycji asymetrycznych z szerszymi jednostronnymi pasami zieleni szczególnie na obszarach o gęstej zabudowie, które dają większe możliwości aranżacji oraz pozwalają na odsunięcie drzew od jezdni,
- należy integrować przestrzeń przyuliczną z sąsiadującą zabudową, np. przez tworzenie otwarc widokowych i eksponowanie obiektów reprezentacyjnych,
- należy stosować wysokiej jakości nawierzchnie chodników i tras rowerowych prowadzonych w korytarzach ulic – wygodną dla wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej sprawności i niepełnosprawnych,
- należy kształtować przestrzeń ulicy z założeniem odpowiedniej iluminacji i nastroju oraz eksponowanie istotnych detali,
- należy dążyć do wprowadzania, oprócz podstawowych funkcji komunikacyjnych i związanych z ruchem pieszych, funkcji rekreacyjnych umożliwiających krótki odpoczynek,
- należy dążyć do minimalizowania konieczności wprowadzania „sztucznych” elementów ochrony akustycznej, w tym ekranów akustycznych, w korytarzach ulic, a w przypadku konieczności wprowadzenia obiektów ochrony akustycznej, dostosowanie ich formy i gabarytów do charakteru i ukształtowania zagospodarowania obszaru, w obrębie którego przebiega ulica,
- należy dążyć do stosowania ochrony akustycznej z wykorzystaniem ekranów zielonych, których konstrukcja stanowi rezerwar wody i stwarza możliwość bytowania roślin,
- należy dążyć do stosowania powierzchni biologicznie czynnych na torowiskach tramwajowych i starannego zagospodarowania zielenią pasów pomiędzy torowiskami a jezdniami i chodnikami.

W zakresie zewnętrznych drogowych powiązań miasta obowiązują następujące ustalenia:

- w układzie krajowym Wrocław powiązany będzie: z kierunkiem poznańskim - realizowaną obecnie drogą ekspresową S5, z kierunkiem warszawskim poprzez Autostradą Obwodnicę Wrocławia i drogę ekspresową S8, z kierunkiem zielonogórskim planowaną Osią Inkubacji, na którą zamierza się docelowo przenieść drogę krajową nr 94, z kierunkiem kłodzkim i wałbrzyskim Autostradą Obwodnicą Wrocławia, a z kierunkiem opolskim autostradą A4 i drogą krajową nr 94,
- należy dążyć do tego, aby drogi krajowe w granicach miasta nie ingerowały w jego strukturę dalej niż do Obwodnicy Śródmiejskiej, co łączy się z sukcesywnym wyprowadzaniem ruchów tranzytowych związanych z drogami krajowymi poza obszar śródmiejski oraz poza obszary, które od ruchu tranzytowego powinny być chronione,
- z wojewódzkim i powiatowym układem drogowym Wrocław powiązany będzie poprzez drogę wojewódzką Bielany – Łany – Długołęka i ulice miejskie krzyżujące się z nią i wyprowadzające ruch na istniejące i planowane drogi wojewódzkie w kierunku Jelcza-Laskowic i Strzelina, w kierunku Obornik Śląskich oraz w kierunku Kątów Wrocławskich,



- planowana droga wojewódzka Bielany – Łany – Długotęka ma powiązać ze sobą, od strony południowo-wschodniej, gminy przyległe do Wrocławia i należące do wrocławskiego obszaru metropolitalnego; droga ta ma duże znaczenie dla gospodarczego wzrostu i aktywizacji gmin sąsiednich, dla poprawy warunków komunikacyjnych w sąsiedztwie Wrocławia, ale także dla odciążenia Wrocławia od ruchów aglomeracyjnych, które w chwili obecnej, z racji ograniczonych połączeń międzygminnych muszą odbywać się za pośrednictwem wrocławskiej sieci ulicznej,
- planuje się, że docelowy układ dróg krajowych i wojewódzkich oparty będzie o wybrane elementy podstawowego układu ulic, o klasach dostosowanych do administracyjnej funkcji dróg; docelowy układ pokazano na rys. nr 14 Studium.



Rys.16 Docelowy układ dróg krajowych i wojewódzkich na terenie Wrocławia

W zakresie wewnętrznych drogowych powiązań miasta obowiązują następujące ustalenia:

- strukturę geometryczną sieci ulicznej Wrocławia kształtuje się jako złożenie dominującego układu promienisto-pierścieniowego, złożonego z tras promienistych i „przełamujących” je obwodnic, z uzupełnieniami układu ulic w zachodniej i południowo-zachodniej części miasta,
- za szczególnie istotne uznaje się wyprowadzane promieniście ulice wiążące miasto z obszarem funkcjonalnym, które pozwalają na lepszą dostępność Wrocławia z ośrodków zlokalizowanych w jego otoczeniu oraz umożliwiają również korzystanie z węzłów przesiadkowych w strefie dostępności miejsko-aglomeracyjnej i kontynuację podróży transportem zbiorowym,
- ustala się podstawowy układ ulic w mieście, na który składają się ulice klasy zbiorczej, głównej, głównej ruchu przyspieszonego, ekspresowe i autostrady. Układ podstawowy dzieli się na:

- układ główny, do którego zalicza się ulice wysokich klas, szczególnie przyczyniające się do kreowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, co oznacza, że ich powstanie spowodowało lub spowoduje zmiany przestrzeni wokół nich oraz relacji z otoczeniem,
  - układ wspomagający, do którego zalicza się pozostałe ulice układu podstawowego, które nie są zaliczone do układu głównego,
- ustala się uzupełniający układ ulic w mieście, do którego zalicza się ulice klasy zbiorczej, nienależące do układu podstawowego, ale pełniące istotną rolę na obszarze, przez który przebiegają,
  - ustala się ulice śródmiejskie, które są istotne z punktu widzenia funkcjonowania śródmieścia,
  - dla podstawowego i uzupełniającego układu ulic oraz ulic śródmiejskich oznaczonych symbolami, należy dążyć do ustalenia następujących klas oraz zasad funkcjonowania:

Symbol odcinka ulicy	Nazwa ulicy lub ciągu ulic	Odcinek ulicy	Klasa ulicy	Funkcja ulicy/Opis/Uwagi
<b>1 - ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO – układ główny</b>				
<b>A1</b>	Autostrada A4	W granicach miasta	A	przebiega od południa na niewielkim odcinku w granicach miasta w rejonie węzła autostradowego Bielany Wrocławskie
<b>A2</b>	Autostradowa Obwodnica Wrocławia - AOW	W granicach miasta	A	<p>a) na całej długości przebiega od południa, od węzła z drogą krajową nr 8 w rejonie Magnic do węzła Wrocław Psie Pole na terenie gminy Wisznia Mała, a podstawowym jej zadaniem jest prowadzenie ruchu tranzytowego, który nie ma źródła i celu we Wrocławiu, oraz częściowe przejęcie tranzytu docelowego lub źródłowego z wykorzystaniem zlokalizowanych na obszarze miasta lub w jego otoczeniu węzłów autostradowych,</p> <p>b) jej trasa w obrębie miasta obiega obszar śródmiejski od zachodu i północy w średniej odległości od centrum około 7 km,</p> <p>c) przechodzi przez nowy most na Odrze, dzięki czemu wydłuża się w granicach miasta, w linii prostej, odcinek zaopatrzonej w mosty do 10,5 km,</p> <p>d) w granicach administracyjnych miasta i bezpośrednim sąsiedztwie łączy się z siecią uliczną w pięciu miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– w gminie Kąty Wrocławskie – poprzez węzeł Wrocław Zachód,</li> <li>– w rejonie lotniska – z Trasami Muchoborską i Lotniskową, które biegną ulicą Graniczną poprzez węzeł Wrocław Lotnisko,</li> <li>– w rejonie stadionu z Trasą Średzką biegnącą ulicą Kosmonautów, poprzez węzeł Wrocław Stadion,</li> <li>– z Trasą Pomorską biegnącą ulicą Żmigrodzką – Sułowską oraz docelowo drogą ekspresową S5 poprzez węzeł</li> </ul>

				<p>Wrocław Północ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– w gminie Wisznia Mała z planowanym łącznikiem Pawłowickim i łącznikiem Długołęka poprzez węzeł Wrocław Psie Pole,</li> <li>– w granicach administracyjnych miasta należy dążyć do usytuowania dodatkowego węzła Rędzin, pomiędzy węzłem Wrocław Stadion, a węzłem Wrocław Północ dla pozostawienia możliwości powiązania z planowaną Trasą Obornicką,</li> </ul>
<b>S1</b>	Droga ekspresowa S5	Od węzła autostradowego Wrocław Północ na AOW do granic miasta	S	trasa będąca miejskim odcinkiem drogi ekspresowej S5 w kierunku Poznania wyprowadzonym z węzła autostradowego Wrocław Północ w rejonie ulic Żmigrodzkiej – Sułowskiej
<b>S2</b>	Droga ekspresowa S8	Od węzła Wrocław Psie Pole na AOW do granic miasta	S	trasa będąca miejskim odcinkiem drogi ekspresowej S5 w kierunku Poznania wyprowadzonym z węzła autostradowego Wrocław Północ w rejonie ulic Żmigrodzkiej – Sułowskiej
<b>GP1</b>	Łącznik Długołęka	w granicach miasta	GP	<p>a) na całej długości biegnie przez teren 3 gmin: Wisznia Mała, Wrocław, Długołęka od węzła Wrocław Psie Pole z AOW i S8 do skrzyżowania z drogą Bielany – Łany - Długołęka,</p> <p>b) po przejęciu przez łącznik Pawłowicki funkcji drogi krajowej planowane jest przyjęcie funkcji drogi wojewódzkiej jako kontynuacji drogi Bielany -Łany - Długołęka,</p>
<b>GP2</b>	Łącznik Pawłowicki	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do węzła z AOW Wrocław Psie Pole	GP	<p>a) sposób włączenia w układ funkcjonalny węzła AOW Wrocław Psie Pole wynikać będzie ze wspólnych rozstrzygnięć Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, gminy Wisznia Mała, Długołęki i Wrocławia,</p> <p>b) nabierze szczególnie istotnego znaczenia po realizacji powiązań z drogą ekspresową S8 w kierunku Warszawy, kiedy to będzie on pierwszym połączeniem wprowadzającym ruch docelowy do miasta i doprowadzającym do skrzyżowania z Obwodnicą Śródmiejską,</p> <p>c) będzie tym bardziej istotny, że będzie alternatywą dla silnie obciążonej Trasy Warszawskiej,</p> <p>d) pozwoli na wyprowadzenie ruchu na drogę ekspresową S8 w kierunku Warszawy bez zbędnego nakładania drogi i dodatkowego obciążania sieci miejskiej,</p> <p>e) postuluje się, aby w przyszłości stała się trasą drogi krajowej 98,</p>
<b>GP3</b>	Obwodnica Śródmiejska	Od łącznika Pawłowickiego do Trasy Krakowskiej	GP	<p>a) obiega obszar śródmiejski od południa, zachodu i północy i jej trasa jest częścią szkieletu przypominającego w kształcie literę „c”,</p> <p>b) posiadać będzie skrzyżowania lub węzły z</p>

				<p>ulicami układu podstawowego,</p> <p>c) planuje się, że aktywizacja terenów sąsiadujących z nią spowoduje konieczność wprowadzenia dodatkowych skrzyżowań z ulicami obsługującymi tereny przyległe,</p> <p>d) jej podstawowym zadaniem jest realizacja połączeń międzydzielnicowych w ramach tranzytu wewnątrzmijskiego z ominięciem intensywnie zagospodarowanych terenów śródmiejskich,</p>
<b>GP4</b>	Trasa Krakowska	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do granic miasta	GP	<p>a) łączy węzeł Obwodnicy Śródmiejskiej z wylotem w kierunku Opoła,</p> <p>b) planuje się ją jako obejście Radwanic,</p> <p>c) przebiegać będzie nowym korytarzem wzdłuż torów kolejowych omijającym tereny mieszkaniowe Księża Małego i Wielkiego,</p> <p>d) postuluje się, aby docelowo przejęła funkcję drogi krajowej 94,</p>
<b>GP5</b>	Oś Inkubacji odcinek 1	Od Trasy Lotniskowej do granic miasta	GP Z	<p>a) jej trasa w całości jest w całości rozpięta między obszarem autostradowego węzła Bielany Wrocławskie a zachodnim obrzeżem Leśnicy i osiąga długość około 16 km,</p> <p>b) ma stanowić oś transportową obszarów aktywności gospodarczej w zachodniej części miasta oraz jednocześnie stać się obwodnicą Leśnicy,</p> <p>c) z uwagi na planowany łącznik kolejowy do nowego portu lotniczego, planuje się węzeł wielopoziomowy z Aleją Stabłowicką,</p> <p>d) postuluje się przejęcie przez nią w układzie docelowym wraz z odcinkiem 1 Trasy Lotniskowej i Trasą Muchoborską trasy drogi krajowej 94,</p>
<b>GP6</b>	Trasa Lotniskowa Odcinek 1	od Osi Inkubacji do Trasy Muchoborskiej	GP	<p>a) doprowadza ruch z obszarów zachodnich, w tym Osi Inkubacji w kierunku węzła autostradowego Wrocław Lotnisko,</p> <p>b) postuluje się przejęcie przez nią w układzie docelowym wraz z odcinkiem 1 Osi Inkubacji i Trasą Muchoborską trasy drogi krajowej 94,</p>
<b>GP7</b>	Trasa Muchoborska	Od Trasy Lotniskowej do Obwodnicy Śródmiejskiej	GP	<p>a) postuluje się przejęcie przez nią w układzie docelowym wraz z odcinkiem 1 Osi Inkubacji i odcinkiem 1 Trasy Lotniskowej trasy drogi krajowej 94,</p> <p>b) łączy węzły obwodnic autostradowej i śródmiejskiej, a przejazd nią nie ingeruje w intensywnie zabudowane tereny mieszkaniowe Nowego Dworu i Muchoboru Małego,</p> <p>c) należy dążyć do bezkolizyjnego przecięcia z łącznicą kolejową nr 751,</p>
<b>GP8</b>	Trasa Karkonoska - odcinek 1	od węzła z drogą Bielany – Łany – Długotęka do granic miasta	GP	<p>a) pozwala na wyprowadzenie ruchu w kierunku południowym i do węzła autostradowego Bielany Wrocławskie na A4,</p> <p>b) poprzez węzeł z drogą Bielany – Łany – Długotęka pozwala na wyprowadzenie ruchu aglomeracyjnego z gminy Kobierzyce,</p>

				c) pełni ważną funkcję dla powiązań o charakterze aglomeracyjnym,
<b>G1</b>	Droga Bielany – Łany – Długotęka Odcinek 1	W granicach Wrocławia od strony wschodniej	G	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) biegnie przez teren 5 gmin: Długotęka, Czernica, Siechnice, Kobierzyce i Wrocław,</li> <li>b) należy dążyć do ustalenia klasy G wyłącznie na odcinku od skrzyżowania z łącznikiem Długotęka do skrzyżowania z drogą wojewódzką 395, wyprowadzającą ruch w kierunku autostrady A4 do węzła Wrocław Wschód,</li> <li>c) stanowić będzie wraz z łącznikiem Długotęka powiązanie od strony wschodniej Wrocławia pomiędzy AOW, S8 a A4,</li> <li>d) pełnić będzie, wraz z odcinkiem 2, funkcję obwodnicy aglomeracyjnej, umożliwiając powiązania transportowe pomiędzy gminami usytuowanymi po stronie wschodniej i południowej Wrocławia,</li> </ul>
<b>G2</b>	Trasa Pomorska	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do S5	G	Jej zadaniem jest wyprowadzenie ruchu z Obwodnicy Śródmiejskiej w kierunku węzła autostradowego Wrocław Północ na AOW oraz dalej na drogę ekspresową S5 w kierunku Poznania,
<b>G3</b>	Trasa Obornicka wraz z łącznikiem do nowego węzła AOW „Wrocław Rędzin”	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do granic miasta	G	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) jest ona elementem układu o kierunku południkowym i łączy Obwodnicę Śródmiejską w rejonie przekroczenia linii kolejowej w kierunku Poznania z nowym wylotem w kierunku Obornik Śląskich,</li> <li>b) należy dążyć do jej powiązania z Autostradą Obwodnicą Wrocławia nowym węzłem Wrocław Rędzin,</li> <li>c) jej zadaniem jest zapewnienie powiązań aglomeracyjnych i wyprowadzenie ruchu w kierunku Obornik Śląskich, docelowo postuluje się przejęcie przez nią funkcji drogi wojewódzkiej 342,</li> <li>d) poprzez powiązanie drogowe przekraczające linię kolejową nr 271 umożliwia dostęp do węzła przesiadkowego pośredniego Osobowice,</li> </ul>
<b>G4</b>	Trasa Średzka	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do Alei Stabłowickiej	G	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) łączy Obwodnicę Śródmiejską z węzłem autostradowym Wrocław Stadion,</li> <li>b) wraz z fragmentem odcinka 1 Osi Inkubacji i odcinkiem 1 Alei Stabłowickiej będzie pełniła funkcję drogi krajowej 94 w etapie przejściowym, do czasu realizacji Osi Inkubacji do łącznika Lotniskowego oraz realizacji Trasy Muchoborskiej,</li> <li>c) w jej ciągu usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Stadion Południe,</li> </ul>
<b>G5</b>	Oś Inkubacji odcinek 2	Od Trasy Lotniskowej do Trasy Czeskiej	G	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) ma stanowić oś transportową obszarów aktywności gospodarczej w zachodniej części miasta,</li> <li>b) pozwala, wraz z Trasą Czeską, na wyprowadzenie ruchu w kierunku węzła AOW</li> </ul>

				Wrocław Zachód oraz dalej w kierunku Kątów Wrocławskich,
<b>G6</b>	Trasa Czeska	Od Osi Inkubacji do granic miasta	G	<p>a) jej przedłużenie na obszarze gminy Kąty Wrocławskie może być również realizowane w korytarzu obecnej drogi wojewódzkiej nr 347,</p> <p>b) jej przedłużenie poza granicami miasta w gminie Kąty Wrocławskie doprowadza do węzła AOW Wrocław Zachód, tymczasowego węzła autostrady A4 Pietrzykowice i dalej do strefy aktywności gospodarczej w Biskupicach Podgórnym w gminie Kobierzyce,</p> <p>c) pełni istotną funkcję dla powiązań o charakterze aglomeracyjnym i pozwala na wyprowadzenie ruchu w kierunku Kątów Wrocławskich,</p>
<b>G7</b>	Trasa Krajowska	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do granic miasta	G	<p>a) łączy Obwodnicę Śródmiejską z wylotem w kierunku Strzelina, a jej przedłużenie, poza granicami miasta, z drogą Bielany – Łany – Długołęka i dalej węzłem autostrady A4 Wrocław Wschód,</p> <p>b) jest dla kierunku wschód – zachód pierwszym węzłem wprowadzającym ruch do Wrocławia od strony A4,</p> <p>c) jej zadaniem jest zapewnienie powiązań aglomeracyjnych i wyprowadzenie ruchu w kierunku Strzelina,</p> <p>d) w jej ciągu usytuowane są pośrednie węzły przesiadkowe: Bardzka i Jagodno,</p>
<b>G8</b>	Trasa Swojczycka	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do granic miasta	G	<p>a) wraz z kontynuacją poza granicami Wrocławia pozwoli na powiązania w ramach obszaru aglomeracyjnego z ośrodkami gminnymi jak Czernica czy Jelcz–Laskowice,</p> <p>b) postuluje się przejęcie docelowej funkcji drogi wojewódzkiej 455,</p> <p>c) jej podstawowym zadaniem jest realizacja połączeń międzydzielnicowych w ramach tranzytu wewnątrzmińskiego z ominięciem zespołów zabudowy mieszkaniowej skupionej w rejonie Kowal, Swojczyc i Strachocina oraz Wojnowa,</p> <p>d) w jej sąsiedztwie, przy węźle z drogą Bielany – Łany – Długołęka, usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Łany,</p>
<b>Z1</b>	Droga Bielany – Łany – Długołęka Odcinek 2	W granicach miasta od strony południowej	Z?	pełnić będzie wraz z odcinkiem 1 funkcję obwodnicy aglomeracyjnej, umożliwiając powiązania transportowe pomiędzy gminami usytuowanymi po stronie wschodniej i południowej Wrocławia,
<b>Z2</b>	Oś Inkubacji	Od Trasy Czeskiej do granic miasta	Z	<p>a) ma stanowić oś transportową obszarów aktywności gospodarczej w zachodniej części miasta,</p> <p>b) pozwala na wyprowadzenie ruchu w kierunku Węzła Bielańskiego i drogi krajowej nr 35,</p>
<b>Z3</b>	Aleja Stabłowicka	od Trasy Średzkiej do Osi	Z	a) ma stanowić reprezentacyjny dojazd do lotniska,

	odcinek 1	Inkubacji		<p>b) planuje się wielopoziomowy węzeł z Osią Inkubacji oraz bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej E-30,</p> <p>c) w etapie przejściowym (do czasu realizacji w całości odcinka Osi Inkubacji do Trasy Lotniskowej oraz realizacji Trasy Muchoborskiej) wraz z fragmentem odcinka 1 Osi Inkubacji i Trasą Średzką będzie pełniła funkcję drogi krajowej 94,</p>
<b>2 - ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO – układ wspomagający</b>				
<b>G99</b>	Trasa Karkonoska odcinek 2	Od Ślężnej – Wyścigowej do węzła z drogą Bielany – Łany - Długoleśka		<p>a) oś wyprowadzająca ruch w kierunku południowym i do węzła autostrady A4 Bielany Wrocławskie,</p> <p>b) ważna ulica dla powiązań z obszarem o funkcji usługowej usytuowanym przy południowej granicy miasta oraz w Bielanych Wrocławskich,,</p> <p>c) pełni istotną funkcję dla powiązań o charakterze aglomeracyjnym,</p> <p>d) w jej ciągu usytuowane są miejsko–aglomeracyjne węzły przesiadkowe: Klecina i Partyńce,</p>
<b>G9</b>	Ciąg ulic : Karkonoska – Powstańców Śląskich	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do Trasy Karkonoskiej	G	<p>a) jej zadaniem jest wyprowadzenie, alternatywnie do ul. Ślężnej i ul. Wyścigowej ruchu w kierunku Kłodzka i Wałbrzycha,</p> <p>b) ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej,</p> <p>c) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Krzycka,</p>
<b>G10</b>	Ciąg ulic: Ślężna - Wyścigowa	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do Trasy Karkonoskiej	G	<p>a) jej zadaniem jest wyprowadzenie, alternatywnie do ul. Powstańców Śląskich i północnego odcinka al. Karkonoskiej, ruchu w kierunku Kłodzka i Wałbrzycha,</p> <p>b) odcinek północny (ul. Ślężna) jest istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej,</p>
<b>G11</b>	Trasa Warszawska	Od łącznika Warszawskiego do granic miasta	G	<p>a) istotna dla powiązań aglomeracyjnych w kierunku Oleśnicy, wyprowadzająca ruch w kierunku Długoleśki,</p> <p>b) w jej ciągu usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Psie Pole,</p>
<b>Z4</b>	Łącznik Warszawski	Od Alei Śródmieścia Południowego do Trasy Warszawskiej	Z	<p>a) wraz z łącznikiem Szczytnickim umożliwia dojazd do centrum od strony północno–wschodniej,</p> <p>b) w jego ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Kromera,</p> <p>c) istotny dla prowadzenia komunikacji zbiorowej w kierunku węzła przesiadkowego,</p>
<b>Z5</b>	Łącznik Szczytnicki	Od Alei Śródmieścia Południowego do węzła Obwodnicy Śródmiejskiej z łącznikiem	Z	<p>a) wraz z łącznikiem Warszawskim umożliwia dojazd do centrum od strony północno – wschodniej,</p> <p>b) należy dążyć do bezkolizyjnego przecięcia z linią kolejową w kierunku Warszawy w rejonie al. Poprzecznej,</p> <p>c) postulowane jest wyprowadzenie z jego ciągu</p>

		Pawłowickim		trasy drogi krajowej nr 98, d) w jego ciągu usytuowane są węzły przesiadkowe: kierunkowy Kochanowskiego, śródmiejski wspomagający Plac Grunwaldzki,
<b>Z6</b>	Trasa Olimpijska	Od Alei Wielkiej Wyspy do al. Jana III Sobieskiego	Z	a) należy do zespołu nowych połączeń południkowych zmieniających strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, poprzez nowy most na Widawie wzbogaci ona powiązania transportowe obszarów położonych na północnym- wschodzie miasta, b) postulowane jest bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowych nr 292 i nr 143, c) może być istotny dla prowadzenia komunikacji zbiorowej w kierunku Psiego Pola w zależności od wybranego wariantu trasy tramwajowej, d) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Sępólno,
<b>Z7</b>	Kiełczowska wraz z fragmentem ul. gen. Tadeusza Bora - Komorowskiego	Od Trasy Warszawskiej do granic miasta	Z	istotna dla powiązań z obszarem podmiejskim i wyprowadzająca ruch w kierunku Kiełczowa
<b>Z8</b>	Oś Karłowicka	Od ul. Bałtyckiej do Trasy Olimpijskiej	Z	a) połączenie o charakterze równoleżnikowym łączące obszary położone na prawym brzegu rzeki Odry i Kanału Żegludowego, b) realizuje powiązania miedzydzielnicowe, c) postulowane jest bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej nr 292, d) w jej ciągu usytuowane są 3 węzły przesiadkowe pośrednie: Kasprowicza, Kromera, Kowale, e) na odcinku pomiędzy węzłami przesiadkowymi Kromera a Kowale, istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej,
<b>Z9</b>	Ciąg ulic: fragment ul. Pomorskiej Ul. Reymonta Ul. Bałtycka fragment ul. Żmigrodzkiej	od Osi Mieszcząskiej do Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	a) połączenie o charakterze południkowym, umożliwiające dostęp do centrum od strony północnej: węzła autostradowego Wrocław Północ, drogi ekspresowej S5 oraz Obwodnicy Śródmiejskiej, b) w jej ciągu usytuowany jest węzeł przesiadkowy pośredni Marino, węzeł centralny Pomorska, c) na odcinku od centralnego węzła przesiadkowego Pomorska do węzła przesiadkowego Marino, ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej,
<b>Z10</b>	Oś Mieszcząńska	Od Łącznika Szczytnickiego do Alei Stabłowickiej	Z	a) połączenie o charakterze równoleżnikowym, umożliwiające powiązanie obszarów położonych na lewym brzegu Odry i Kanału Miejskiego, b) na całej długości istotna oś dla prowadzenia transportu zbiorowego,



				<p>c) na jej śródmiejskim odcinku usytuowane są centralne węzły przesiadkowe: Plac Bema, Dubois i Pomorska,</p> <p>d) w jej zachodniej części usytuowane są dwa pośrednich węzły przesiadkowe: Stadion Północ i Kozanów,</p> <p>e) przy węźle z Aleją Sabłowicką usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł Maślice,</p>
<b>Z11</b>	Trasa Wilkszyńska	Od Alei Sabłowickiej do granic miasta	Z	<p>a) istotna dla powiązań komunikacyjnych z obszarem podmiejskim wyprowadzająca ruch w kierunku Wilkszyzna,</p> <p>b) częściowo przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy,</p> <p>c) umożliwi doprowadzenie ruchu z obszarów podmiejskich do węzła przesiadkowego miejsko – aglomeracyjnego Maślice,</p>
<b>Z12</b>	Aleja Sabłowicka Odcinek 2	Od Trasy Średzkiej do Trasy Mieszczarskiej oraz Od Trasy Lotniskowej do Osi Inkubacji	Z	<p>a) należy do zespołu nowych połączeń południkowych zmieniających strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, której południowy i środkowy fragment, od Trasy Średzkiej do Trasy Lotniskowej, będzie stanowił główny dojazd z centrum do nowego terminala Portu Lotniczego,</p> <p>b) aleja na odcinku od Osi Inkubacji do Trasy Lotniskowej powinna mieć reprezentacyjny charakter,</p> <p>c) postuluje się bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej nr 273,</p>
<b>Z13</b>	Łącznik Żernicki	Od Trasy Strzegomskiej do Alei Sabłowickiej	Z	<p>a) ważna oś na kierunku wschód – zachód umożliwiająca aktywizację terenów usytuowanych po północnej stronie linii kolejowej 275,</p> <p>b) umożliwiająca dostęp do węzła Obwodnicy Śródmiejskiej z Trasą Strzegomską z ominięciem terenów Żernik i Nowego Dworu,</p> <p>c) postuluje się bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej nr 275,</p> <p>d) w jego ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Nowy Dwór,</p>
<b>Z14</b>	Trasa Strachowicka	Od Trasy Lotniskowej do Łącznika Żernickiego	Z	<p>a) postulowane bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej 275,</p> <p>b) ulica stanowiąca wzbogacenie sieci na kierunku południkowym, omijająca sieć drogową o charakterze wiejskim, skupioną wokół obszaru Żernik,</p>
<b>Z15</b>	Trasa Lotniskowa odcinek 2	od Osi Inkubacji do Alei Sabłowickiej	Z	trasa o funkcji głównego dojazdu do Portu Lotniczego od strony węzła autostradowego Wrocław Lotnisko powinna posiadać reprezentacyjny charakter
<b>Z16</b>	Aleja Śląska	Od Trasy Średzkiej do Trasy Mieszczarskiej	Z	<p>a) ulica o charakterze łącznikowym, umożliwiająca obsługę imprez na Stadionie Miejskim,</p> <p>b) po stronie południowej, przy węźle Alei Śląskiej z Trasą Średzką, usytuowany jest</p>

				<p>miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Stadion Południe,</p> <p>c) po stronie północnej, przy skrzyżowaniu Alei Śląskiej z Trasą Mieszcząską usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Stadion Północ,</p>
<b>Z17</b>	Łącznik Gądowski	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do Trasy Średzkiej	Z	<p>a) postuluje się połączenie łącznika z ulicami : Chociebuską i Koszalińską przebiegającymi po południowej stronie linii kolejowej nr 273 w kierunku Głogowa,</p> <p>b) dla realizacji powiązań, o których mowa powyżej postuluje się bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej nr 273 i 349,</p> <p>c) wraz z kontynuacją ul. Bystrzycką po stronie wschodniej Obwodnicy Śródmiejskiej do połączenia z ul. Strzegomską stanowi alternatywny dojazd do centrum na osi zachodniej z ominięciem ciągu ulic Lotnicza – Legnicka,</p>
<b>Z18</b>	Ul. Legnicka Odcinek 1	Od Alei Śródmieścia Południowego do Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	<p>a) jedna z osi o charakterze równoleżnikowym, łącząca zachodnie osiedla z centrum,</p> <p>b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,</p> <p>c) na jej ciągu usytuowane są węzły przesiadkowe: kierunkowy Wejherowska Kwiska – pełniący funkcję przesiadkową dla mieszkańców osiedli usytuowanych po zachodniej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej oraz śródmiejski Dworzec Mikołajów – stanowiący pierwszy węzeł przesiadkowy dla mieszkańców obszaru aglomeracyjnego, dojeżdżających do Wrocławia koleją od strony północnej,</p>
<b>Z19</b>	Ul. Bystrzycka wraz przedłużeniem do ul. Strzegomskiej	Od ul. Strzegomskiej do Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	<p>a) wraz z łącznikiem Gądowskim stanowi alternatywny dojazd do centrum na osi zachodniej z ominięciem ciągu ulic Lotnicza – Legnicka,</p> <p>b) wymaga bezkolizyjnego przekroczenia łącznicy kolejowej nr 752,</p>
<b>Z20</b>	Trasa Strzegomska	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do Trasy Muchoborskiej	Z	<p>a) oś komunikacyjna obszarów położonych po zachodniej stronie Obwodnicy Śródmiejskiej poniżej linii kolejowej 275,</p> <p>b) do czasu realizacji Trasy Muchoborskiej oraz odcinka Alei Stabłowickiej poniżej Trasy Średzkiej stanowić będzie wraz z ul. Graniczną dojazd do węzła autostradowego Wrocław Lotnisko,</p> <p>c) należy dążyć do bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej 751,</p> <p>d) posiada istotne znaczenie dla prowadzenia transportu zbiorowego,</p> <p>e) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Rogowska,</p>
<b>Z21</b>	Ulice: Strzegomska i Robotnicza	od Alei Śródmieścia Południowego do Obwodnicy	Z	<p>a) postuluje się wprowadzenie łącznika drogowego łączącego ul. Strzegomską z ul. Robotniczą, usytuowanego po wschodniej stronie linii kolejowej, umożliwiającego ruch</p>

		Śródmiejskiej		pojazdów transportu zbiorowego, b) posiada istotne znaczenie dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z22</b>	Ciąg ulic: Grabiszewska - Solskiego – Wiejska - Mokronoska	Od Alei Śródmieścia Południowego do Osi Inkubacji	Z	a) ważne połączenie wyprowadzające ruch w kierunku Kątów Wrocławskich, b) na odcinku ul. Grabiszewskiej oraz ul. Wiejskiej istotny ciąg dla transportu zbiorowego, c) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Oporów,
<b>Z23</b>	Powstańców Śląskich	Od Alei Śródmieścia Południowego do Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej
<b>Z24</b>	Ślężna	Od Alei Śródmieścia Południowego do Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej
<b>Z25</b>	Hubska	Od Alei Śródmieścia Południowego do Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej
<b>Z26</b>	Ciąg ulic: Traugutta- Krakowska	Od Alei Śródmieścia Południowego do Trasy Krakowskiej i Obwodnicy Śródmiejskiej	Z	ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej
<b>Z27</b>	Opolska	Od Trasy Krakowskiej do granic miasta	Z	a) do czasu realizacji Trasy Krakowskiej ulica wprowadzająca ruch od strony Opola, prowadząca ruch drogi krajowej 94, b) istotna dla powiązań o charakterze aglomeracyjnym w kierunku Siechnic oraz powiązań z obszarem podmiejskim, c) ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej, d) na jej ciągu usytuowany jest węzeł przesiadkowy Opolska,
<b>Z28</b>	Aleja Wielkiej Wyspy	Od Obwodnicy Śródmiejskiej do Trasy Olimpijskiej	Z	a) jest alternatywą dla jedynej w chwili obecnej dojazdu od strony Mostu Grunwaldzkiego, b) połączenie istotne dla obsługi osiedli na Wielkiej Wyspie oraz dla niezawodności obsługi obiektów o znaczeniu ponadlokalnym związanych z Halą Stulecia oraz ZOO,
<b>Z29</b>	Aleja Śródmieścia Południowego	Od Łącznika Warszawskiego do ul. Legnickiej	Z	a) jej zadaniem jest stworzenie alternatywy dla dojazdów w rejonie Śródmieścia z ominięciem historycznego centrum; ulica ta powinna być kształtowana jako ulica śródmiejska wyposażona w wygodne ciągi piesze i rowerowe oraz elementy zieleni wysokiej, b) postuluje się dążenie do pełnej integracji obszarów położonych w jej sąsiedztwie,

				c) ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej (z wyłączeniem odcinka w rejonie Dworca Głównego PKP),
<b>3 - ULICE UKŁADU UZUPEŁNIAJĄCEGO</b>				
<b>Z30</b>	Ul. Poznańska	Od ul. Legnickiej do Trasy Mieszczarskiej	Z	ulica o charakterze łącznika
<b>Z31</b>	Łącznik Portowy	od Trasy Mieszczarskiej do ul. Władysława Reymonta	Z	ulica o charakterze łącznika pomiędzy obszarami prawo- i lewobrzeżnymi Odry, umożliwiającą ominięcie intensywnie zabudowanej części obszaru śródmiejskiego
<b>Z32</b>	Brodzka z przedłużeniem do węzła Alei Stabłowickiej z Trasą Mieszczarską	Od ul. Stabłowickiej do węzła Alei Stabłowickiej z Trasą Mieszczarską	Z	a) w części północnej przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy, b) w rejonie jej włączenia do węzła Alei Stabłowickiej z Trasą Mieszczarską usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł Maślice,
<b>Z33</b>	Stabłowicka – Jeleniogórska	Od Osi Leśnickiej do ul. Brodzkiej	Z	
<b>Z34</b>	Starogajowa,	Od Osi Leśnickiej do ul. Stabłowickiej	Z	
<b>Z35</b>	Oś Leśnicka	Od Alei Stabłowickiej do Osi Inkubacji	Z	a) jedna z ważniejszych osi równoleżnikowych w zachodniej części miasta, istotna dla obsługi aglomeracyjnej od strony wschodniej, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego, c) w jej ciągu usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Leśnica,
<b>Z37</b>	ul. Marszowicka – ul. Uraska	Od ul. Dolnobrzeskiej do ul. Głównej	Z	
<b>Z37</b>	Łącznik Marszowicki	Od ul. Marszowickiej do ul. Stabłowickiej	Z	a) ulica łącznikowa przebiegająca przez dolinę Bystrzycy, b) poprzez budowę nowego mostu umożliwiającą połączenie Marszowic ze Stabłowicami, z ominięciem mostów Średzkich i mostu Marszowickiego
<b>Z38</b>	Dolnobrzeska – Wińska	Od Osi Leśnickiej do granic miasta	Z	doprowadza ruch od strony Brzeziny w kierunku miejsko–aglomeracyjnego węzła przesiadkowego Leśnica
<b>Z39</b>	Trzmielowicka	Od Osi Leśnickiej do granic miasta	Z	doprowadza ruch od strony Lutyni do miejsko–aglomeracyjnego węzła przesiadkowego Leśnica
<b>Z40</b>	Ratyńska	na odcinku od ul. Trzmielowickiej do Osi Inkubacji	Z	

<b>Z41</b>	Ciąg ulic Gromadzka – Kośnego wraz z mostem Ratyńskim	od przedłużenia ul. Granicznej w kierunku zachodnim do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Gałowa, b) przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy, c) dla realizacji powiązań o charakterze lokalnym, niezbędne zachowanie w ciągu ulic mostu przez rzekę Bystrzycę, d) niezbędne jest przedłużenie ul. Kośnego do drogi będącej przedłużeniem ul. Granicznej w kierunku wylotu na Samotwór,
<b>Z42</b>	nowa	na przedłużeniu ul. Granicznej do połączenia z ul. Gałowską	Z	umożliwiająca dostęp do Portu Lotniczego od strony gminy Kąty Wrocławskie bez konieczności przejazdu przez układ ulic o charakterze wiejskim Jarnołtowa
<b>Z43</b>	Samotworska -Gałowska wraz z przedłużeniem	Od ulicy będącej przedłużeniem ul. Granicznej w kierunku Samotwóru do granic miasta	Z	wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Samotworu
<b>Z44</b>	nowa	od Alei Śląskiej do łącznika Gądowskiego	Z	umożliwia alternatywny w stosunku do ul. Lotniczej dojazd do miejsko–aglomeracyjnego węzła przesiadkowego Stadion Południe
<b>Z45</b>	Chociebuska z przedłużeniem do łącznika Gądowskiego	Od ul. Strzegomskiej do łącznika Gądowskiego	Z	należy dążyć do przedłużenia ulicy Hermanowskiej w kierunku wschodnim, do połączenia łącznikiem Gądowskim wraz z bezkolizyjnym przekroczeniem linii kolejowej nr 273
<b>Z46</b>	Mińska	Od Trasy Muchoborskiej do ul. Stanisławowskiej	Z	a) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego, b) stanowi oś komunikacyjną Muchoboru Wielkiego,
<b>Z47</b>	Rakietowa	Od ul. Mińskiej do Osi Inkubacji	Z	umożliwia poprzez powiązanie z Osią Inkubacji, wyjazd poza granice miasta w kierunku Smolca
<b>Z48</b>	Żwirki i Wigury	na odcinku od Osi Inkubacji do granicy miasta z gminą Kąty Wrocławskie	Z	wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Smolca
<b>Z49</b>	Ciąg ulic Stanisławowska - Avicenny	Od ul. Mińskiej do ul. Mokronoskiej	Z	a) ulica o funkcji międzydzielnicowej łącząca Oporów z Muchoborem Wielkim, b) należy dążyć do bezkolizyjnego przecięcia ulicy z linią kolejową 274 w kierunku Wałbrzycha, c) w jej bezpośrednim sąsiedztwie usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Zachodni,
<b>Z50</b>	Ciąg ulic Petuniowa – Ostrowskiego wraz z przedłużeniem	od Obwodnicy Śródmiejskiej do Osi Inkubacji	Z	w ciągu ulicy przy węźle z ul. Avicenny usytuowany jest miejsko–aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Zachodni

	do Osi Inkubacji			
<b>Z51</b>	Ciąg ulic Gajowicka – Raclawicka – al. Piastów	Od Alei Śródmieścia Południowego do ul. Solskiego	Z	istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego
<b>Z52</b>	Karmelkowa	Od al. Piastów do ul. Wałbrzyskiej	Z	w jej bezpośrednim sąsiedztwie usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Kupiecka
<b>Z53</b>	Ciąg ulic: Przyjaźni - Wałbrzyska	Od Trasy Karkonoskiej do ul. Karmelkowej	Z	a) w ciągu ul. Wałbrzyskiej przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy, b) na odcinku wschodnim (do pętli Krzyki) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z54</b>	Zabrodzka	Od ul. Karmelkowej do granic miasta	Z	wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Zabrodzia
<b>Z55</b>	Łącznik Krzycki	Od ul. Przyjaźni do al. Karkonoskiej	Z	połączenie umożliwiające powiązania wewnątrz osiedli w południowej części miasta
<b>Z56</b>	Łącznik Kleciński	Łącząca ul. Przyjaźni z ul. Karmelkową	Z	a) umożliwia ominięcie terenów intensywnie zabudowanych dawnej wsi Klecina, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego, c) w rejonie połączenia z ul. Karmelkową usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Kupiecka,
<b>Z57</b>	Czekoladowa	Od ul. Wałbrzyskiej do Osi Inkubacji	Z	
<b>Z58</b>	Nowa	Łącząca Oś Inkubacji z ul. Czekoladową	Z	po realizacji drogi Bielany – Łany – Długoleś, dzięki przedłużeniu do węzła z al. Karkonoską, stanowić będzie jej naturalną kontynuację w kierunku zachodnim aż do połączenia z Osią Inkubacji
<b>Z59</b>	Nowa	Łącząca ul. Czekoladową z Trasą Karkonoską	Z	po realizacji drogi Bielany – Łany – Długoleś, dzięki przedłużeniu do węzła z al. Karkonoską, stanowić będzie jej naturalną kontynuację w kierunku zachodnim aż do połączenia z Osią Inkubacji
<b>Z60</b>	Ciąg ulic: Zwycięska – B. Strachowski ego - Kurpiów	Od Trasy Karkonoskiej do ul. gen. Grota – Roweckiego	Z	a) częściowo przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy, b) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Zwycięska, c) stanowi oś komunikacyjną osiedla Ołtaszyn i Partynice,
<b>Z61</b>	Ołtaszyńska	Od ul. Zwycięskiej do granic miasta	Z	wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Wysokiej i do skrzyżowania z drogą Bielany – Łany – Długoleś
<b>Z62</b>	Kutrzeby - Parafialna	Od ul. gen. Stefana Grota-	Z	wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Wysokiej i do skrzyżowania z drogą

		Roweckiego do granic miasta		Bielany – Łany – Długotąka
<b>Z63</b>	Ciąg ulic : Borowska - Ul. gen. Stefana Grota - Roweckiego	Od ul. Alei Śródmieścia Południowego do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Żurawiny i do skrzyżowania z drogą Bielany – Łany – Długotąka, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego, d) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy
<b>Z64</b>	Oś Ołtaszyńska	Od ul. gen. Stefana Grota- Roweckiego do ul. Mościckiego	Z	a) ważne połączenie w układzie równoleżnikowym dla południowych osiedli Ołtaszyn, Wojszyce i Jagodno, b) należy dążyć do bezkolizyjnego przecięcia ulicy z linią kolejową 276 w kierunku Kłodzka,
<b>Z65</b>	Ciąg ulic Karwińska - Mościckiego	Od ul. Krakowskiej do granic miasta	Z	prowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Świętej Katarzyny, jej ciągu usytuowany jest miejsko-aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Brochów
<b>Z66</b>	nowa	Od ul. Mościckiego do ul. Opolskiej	Z	a) ulica łącznikowa dla wzbogacenia połączenia Jagodna z Brochowem i dalszymi osiedlami południowego Wrocławia: Wojszycami i Ołtaszynem, b) należy dążyć do bezkolizyjnego przecięcia ulicy z torami kolejowym stacji Wrocław Brochów,
<b>Z67</b>	Kościuszki	Od Alei Śródmieścia Południowego do ul. Krakowskiej	Z	a) oś komunikacyjna Przedmieścia Oławskiego, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z68</b>	Ciąg ulic: Walońska - Na Grobli - Międzyrzecka	Od Alei Śródmieścia Południowego do Alei Wielkiej Wyspy	Z	
<b>Z69</b>	Marii Curie- Skłodowskiej wraz z mostem Zwierzyniecki m	od pl. Grunwaldzkiego (łącznika Szczytnickiego) do ul. Z.Wróblewskiego o i A.Mickiewicza	Z	a) ważna oś komunikacyjna umożliwiająca obecnie jedyny dojazd do atrakcji ponadlokalnych usytuowanych w kompleksie Hali Stulecia oraz do osiedli na Wielkiej Wyspie, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z70</b>	Zygmunta Wróblewskie go	Od ul. Adama Mickiewicza do Alei Wielkiej Wyspy	Z	a) ważna oś komunikacyjna w kompleksie Hali Stulecia oraz osiedli na Wielkiej Wyspie, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z71</b>	Adama Mickiewicza	od ul. Zygmunta Wróblewskiego do Alei Wielkiej Wyspy	Z	c) ważna oś komunikacyjna w kompleksie Hali Stulecia oraz osiedli na Wielkiej Wyspie, a) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z72</b>	Swojczycka - Strachocińska	Od Trasy Olimpijskiej do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch w kierunku wschodnim do granicy miasta i Jelcza-Laskowic oraz w kierunku północnym i południowym za pośrednictwem skrzyżowania z drogą Bielany

				– Łany – Długotęka, b) w ramach osiedli Strachocin-Wojnów i Swojczyce przebiega ona korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy,
<b>Z73</b>	Miłoszycka	Od Trasy Olimpijskiej do ul. Swojczyckiej	Z	a) wyprowadzająca ruch w kierunku wschodnim do granicy miasta i Jelcza Laskowice, b) w ramach osiedla Swojczyce przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy brać pod uwagę, mimo założonej klasy, obniżenie parametrów technicznych ulicy,
<b>Z74</b>	nowa	Od Trasy Karłowickiej do ul. Kowalskiej	Z	a) ulica łącznikowa umożliwiająca dostęp do ul. Kowalskiej z ominięciem wsi Kowale, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z75</b>	Kowalska	Od Łącznika Warszawskiego do Osi Karłowickiej	Z	a) wyprowadzająca ruch w kierunku wschodnim do granicy miasta i Jelcza-Laskowice, b) w ramach zespołu Kowale przebiega korytarzem ulicznym należącym do układu dawnej wsi, w związku z czym należy liczyć się, mimo założonej klasy, z obniżeniem parametrów technicznych ulicy,
<b>Z76</b>	nowa	Łącząca Trasę Warszawską z łącznikiem Pawłowickim	Z	ulica łącznikowa umożliwiająca dostęp do Łącznika Pawłowickiego, Psiego Pola z ominięciem węzła na ul. Bora-Komorowskiego
<b>Z77</b>	Ciąg ulic: nowa – ul. Litewska wraz z przedłużeniem do Trasy Olimpijskiej	Od Trasy Warszawskiej do Trasy Olimpijskiej	Z	a) ulica umożliwiająca wyprowadzenie ruchu z obszaru Psiego Pola bez konieczności przejazdu przez centralną część obszaru małomiasteczkowego, b) alternatywa dla węzła Trasy Warszawskiej z ul. Bora – Komorowskiego, c) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego – trasa wariantowa,
<b>Z78</b>	Tarasa Szewczenki	Od ul. Litewskiej do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Wilczyc, b) istotna dla powiązań z obszarem podmiejskim,
<b>Z79</b>	Ciąg ulic: Gen. Tadeusza Bora – Komorowskiego - Gen. Leopolda Okulickiego	Od Trasy Warszawskiej do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch poza granice miasta w kierunku Domaszczyna, b) jest osią komunikacyjną Zakrzowa,
<b>Z80</b>	Odolanowska	Od ul. gen. Leopolda Okulickiego do Trasy Warszawskiej	Z	
<b>Z81</b>	nowa	Łącząca ul. Gen. Tadeusza Bora – Komorowskiego z łącznikiem	Z	ulica łącznikowa umożliwiająca dostęp do Łącznika Pawłowickiego od strony Zakrzowa



		Pawłowickim		
<b>Z82</b>	Ciąg ulic: Poprzeczna - Sołtysowicka	odcinek od ul. Piotra Czajowskiego do łącznika Szczytnickiego	Z	
<b>Z83</b>	Ciąg ulic: Jana Kasprowicza Stanisława Przybyszewski ego – Piotra Czajkowskiego -	Od Trasy Karłowickiej do łącznika Warszawskiego	Z	
<b>Z84</b>	Żmigrodzka	Od Trasy Karłowickiej do ul. Bałtyckiej	Z	istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego
<b>Z85</b>	Henryka Michała Kamieńskiego	Od ul. Bałtyckiej do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch w kierunku Krzyżanowic i dalej Rakowa na południowym odcinku, b) istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,
<b>Z86</b>	Sułowska	od Trasy Pomorskiej do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch w kierunku Psar i dalej Trzebnicy, b) po realizacji drogi ekspresowej S5 pełniła będzie istotną funkcję dla powiązań aglomeracyjnych,
<b>Z87</b>	Ciąg ulic: Obornicka – Pełczyńska- Zajączkowska- Pęgowska	Od ul. Bałtyckiej do granic miasta	Z	a) wyprowadzająca ruch w kierunku Obornik Śląskich, b) pełni istotną dla powiązań aglomeracyjnych do czasu realizacji Trasy Obornickiej, która przejmie funkcję drogi wojewódzkiej, c) na jej ciągu usytuowany jest miejsko-aglomeracyjny węzeł przesiadkowy Osobowice AOW,
<b>Z88</b>	nowa	łącząca Trasę Obornicką z ul. Pełczyńską	Z	a) ulica łącznikowa, b) postuluje się bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej nr 271,
<b>Z89</b>	Osobowicka	Od ul. Bałtyckiej do Trasy Obornickiej	Z	a) oś komunikacyjna osiedla Osobowice, b) stanowi istotne połączenie dla obsługi największej nekropolii we Wrocławiu, c) ważna z uwagi na powiązanie bezkolizyjnym węzłem z trasą Obwodnicy Śródmiejskiej, przy czym dla relacji południe – północ węzeł z ul. Osobowicką jest pierwszym na północ od Odry punktem rozplotu ruchu, d) na wschodnim odcinku istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego, e) w jej ciągu usytuowany jest pośredni węzeł przesiadkowy Osobowice,
<b>4 - ULICE ŚRÓDMIEJSKIE</b>				
<b>Z90</b>	Ciąg ulic: Wł. Jagiełły – Mostowa- Podwale – Juliusza	Od Trasy Mieszcząskiej do łącznika Warszawskiego	Z	ulica usytuowana w centralnej strefie dostępności

	Słowckiego – plac Powstańców Warszawy			
<b>Z91</b>	Ciąg ulic: marsz. Józefa Piłsudskiego – Stanisława Małachowskiego	Od placu Orłąt Lwowskich do Alei Śródmieścia Południowego		<ul style="list-style-type: none"> <li>a) ulica usytuowana w centralnej strefie dostępności,</li> <li>b) należy przeanalizować możliwość przedłużenia ul. Małachowskiego w kierunku wschodnim do połączenia z ul. Krakowską,</li> <li>c) ulica istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,</li> <li>d) w bezpośrednim sąsiedztwie ul. marsz. Józefa Piłsudskiego usytuowany jest główny śródmiejski węzeł przesiadkowy Dworzec Główny,</li> </ul>
<b>Z92</b>	Kościuszki	Od ul. marsz. Józefa Piłsudskiego do Alei Śródmieścia Południowego	Z	ulica usytuowana w centralnej strefie dostępności
<b>Z93</b>	Legnicka	Odcinek ulicy łączący Aleję Śródmieścia Południowego z pl. Jana Pawła II	Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) ulica usytuowana częściowo w centralnej strefie dostępności,</li> <li>b) postuluje się urządzenie dodatkowego przejścia pieszego i przejazdu rowerowego w poziomie ulicy, na odcinku pomiędzy ul. Młodych Techników a ul. Nabycińską,</li> <li>a) postuluje się przekształcenie ulicy w ciąg komunikacyjny z wysokim priorytetem dla transportu publicznego, pieszego i rowerowego,</li> <li>c) ulica istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,</li> <li>d) na jej zakończeniu znajduje się śródmiejski węzeł przesiadkowy wspomagający Plac Jana Pawła II,</li> </ul>
<b>Z94</b>	nowa	Robotnicza w nowym przebiegu Od Alei Śródmieścia Południowego do pl. Orłąt Lwowskich	Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) ulica usytuowana częściowo w centralnej strefie dostępności,</li> <li>b) jest elementem trasy stanowiącej jeden z głównych dojazdów do lotniska ze ścisłego centrum miasta,</li> <li>c) ulica istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,</li> <li>d) w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się główny śródmiejski węzeł przesiadkowy Dworzec Świebodzki oraz kierunkowy węzeł przesiadkowy Plac Orłąt Lwowskich,</li> </ul>
<b>Z95</b>	Ciąg ulic Grabiszyńska - Sądowa	Odcinek łączący Aleję Śródmieścia Południowego z pl. Legionów	Z	<ul style="list-style-type: none"> <li>b) ulica usytuowana częściowo w centralnej strefie dostępności,</li> <li>c) ulica istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego,</li> <li>d) postuluje się przekształcenie ulicy w ciąg komunikacyjny z wysokim priorytetem dla transportu publicznego, pieszego i rowerowego,</li> <li>e) na jej ciągu usytuowany jest kierunkowy</li> </ul>

				węzeł przesiadkowy Plac Legionów,
<b>Z96</b>	Ciąg ulic Powstańców Śląskich – Świdnicka	odcinek ulicy łączący Aleję Śródmieścia Południowego z ul. Podwale	Z	a) ulica usytuowana częściowo w centralnej strefie dostępności, b) ulica istotna dla prowadzenia transportu zbiorowego, c) postuluje się przekształcenie ulicy w ciąg komunikacyjny z wysokim priorytetem dla transportu publicznego, pieszego i rowerowego, d) na jej ciągu usytuowany kierunkowy węzeł przesiadkowy Arkady,
<b>Z97</b>	Traugutta	Odcinek od Alei Śródmieścia Południowego do ul. Podwale	Z	a) ulica usytuowana w centralnej strefie dostępności, b) ulica istotna dla prowadzenia komunikacji zbiorowej, c) na jej ciągu usytuowany jest węzeł przesiadkowy kierunkowy Plac Wróblewskiego;

- na całym obszarze miasta dopuszcza się planowanie lub budowę nowych ulic nie zaliczonych do układu podstawowego, uzupełniającego i ulic śródmiejskich, jednak o klasie co najwyżej zbiorczej; dopuszcza się również budowę tuneli komunikacyjnych, w tym również poza wyznaczonymi korytarzami ulic,
- na odcinkach ulic przebiegających korytarzami o szerokości ograniczonej z powodu charakteru zagospodarowania i zabudowy uznaje się nadrzędność ich funkcji odpowiadającej klasie technicznej oraz ochrony cennej tkanki miejskiej wzdłuż nich, ponad wymagania w zakresie szerokości pasa drogowego, parametrów i warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- zachowuje się rezerwę perspektywną dla:
  - ulicy łączącej Aleję Wielkiej Wyspy z Osią Karłowicką w rejonie Kowal z mostami na kanałach Powodziowym i Żeglugowym,
  - ulicy stanowiącej obejście Prac Odrzańskich w kierunku oczyszczalni ścieków na Janówku,
- w centralnej części miasta ograniczonej Aleją Śródmieścia Południowego i kanałem Odry oraz w obrębie rdzeni małomiasteczkowych wyznacza się obszary ograniczenia kształtowania elementów układu ulicznego określone na rys. nr 14 Studium; w granicach tych obszarów zaleca się nie dopuszczać sytuowania wiaduktów i estakad drogowych,
- w ramach modernizacji układu komunikacyjnego, w miarę możliwości należy dążyć do minimalizowania jej negatywnych skutków dla tkanki miejskiej, krajobrazu i środowiska, między innymi szukając rozwiązań niekonwencjonalnych obok „standardowych”,
- w przypadku, gdy uzasadniona jest budowa węzła wielopoziomowego dopuszcza się, jeżeli analizy funkcjonalno-ruchowe dają do tego podstawę, budowę skrzyżowania jednopoziomowego na okres przejściowy,
- na rys. nr 6 Studium określa się:
  - korytarze ulic, przez co rozumie się obszary, na których mogą być rozmieszczone skrzyżowania i węzły ulic układu podstawowego oraz te ulice,
  - korytarze węzłów, przez co rozumie się obszary, na których będą rozmieszczone ulice układu podstawowego oraz ich skrzyżowania i węzły,
  - rezerwy perspektywiczne, przez co rozumie się obszary, na których należy dążyć do nie dopuszczenia zagospodarowania i zabudowy uniemożliwiającej lub utrudniającej budowę ulic układu podstawowego.

## 2) Transport wodny

Polityka przestrzenna opiera się o dwa rodzaje działań: ponadlokalnych i wewnątrzmijskich.

W ramach zagadnień ponadlokalnych obowiązują następujące ustalenia:

- wspiera się rozbudowę drogi wodnej Odry, w tym w szczególności modernizację Wrocławskiego Węzła Wodnego,
- utrzymuje się funkcję istniejącego Portu Miejskiego,
- wprowadza się rezerwę dla nowego portu rzeczno-godolno wyznaczoną na rys. nr 10 Studium usytuowaną w miejscu zapewniającym dobrą dostępność komunikacyjną m.in. za pośrednictwem nowego węzła autostradowego i jego łącznika do Trasy Obornickiej.

W ramach zagadnień wewnątrzmijskich:

- należy wspierać rozwój przewozów pasażerskich,
- planuje się włączenie systemu przystani, marin i przystanków do sezonowego wsparcia systemu transportu publicznego,
- należy wspierać mariny, jako elementy wzbogacające rozwój turystyki wodnej w mieście,
- należy dążyć do przygotowania przy nabrzeżach rzek miejsc obsługi technicznej.

## 3) Transport lotniczy

Ustala się następujące ogólne kierunki polityki przestrzennej w zakresie transportu lotniczego:

- należy dążyć do ciągłego zwiększania liczby połączeń lotniczych Wrocławia z innymi miastami w Europie i świecie,
- należy uwzględnić potrzebę rozbudowy nowego terminala pasażerskiego oraz portu lotniczego, zgodnie z określonymi w Planie Generalnym kierunkami rozwoju wrocławskiego lotniska,
- planuje się przedsięwzięcia podnoszące jakość połączeń transportowych – kolejowych i samochodowych – nowego terminala z centrum miasta, a w pierwszym rzędzie z centrum miasta, a także z węzłami pozwalającymi dotrzeć do różnych części regionu dolnośląskiego z ominięciem konieczności przejazdu przez miejską sieć uliczną,
- planuje się dwie docelowe trasy dojazdu samochodem z centrum miasta do Portu Lotniczego: ul. Grabiszyńską, odcinkiem Obwodnicy Śródmiejskiej, Trasą Muchoborską i Trasą Lotniskową oraz ulicami Legnicką, Lotniczą i Kosmonautów i dalej Aleją Stabłowicką,
- planuje się połączenie kolejowe Portu Lotniczego z dworcami Wrocław Główny i Wrocław Świebodzki, o czym mowa w ust. 5, w pkt. 2 niniejszego podrozdziału,
- należy dążyć do takiego kształtowania zagospodarowania i zabudowy wzdłuż tras dojazdu z centrum miasta do Portu Lotniczego, żeby tworzyły wizerunek lotniczej „bramy do miasta”,
- planuje się powiązanie terminali Portu Lotniczego z terenami i obiektami przeznaczonymi pod różnego rodzaju aktywność gospodarczą w ramach Południowo-Zachodniego Pasma Aktywności Gospodarczej, w tym między innymi z głównym terminalem pocztowym przy ul. Awicenny.

## Rozdział 12. POLITYKA INFRASTRUKTURALNA

### 12.1 Infrastruktura techniczna należąca do zadań własnych gminy

#### 1. Zaopatrzenie w wodę

Dopuszcza się budowę wszelkich elementów systemu zaopatrzenia miasta w wodę oraz systemu dystrybucji wody na obszarze miasta.

Należy dążyć, w miarę możliwości i potrzeb, do rozbudowy i poprawy jakości technicznej i technologicznej systemu zaopatrzenia miasta w wodę oraz systemu dystrybucji wody, opisanych w uwarunkowaniach, w szczególności do:

- budowy i rozbudowy sieci na obszarach przewidzianych do zabudowy,
- przebudowy, renowacji, remontów i modernizacji sieci na obszarach wodociągowanych, w tym także w ramach inwestycji związanych z przebudową układu drogowego,
- odtworzenia i utrzymania istniejącego układu ujęć,
- modernizacji ujęć infiltracyjnych,
- modernizacji ujęcia wody w Leśnicy,
- modernizacji istniejących studni lub wykonania nowych odwiertów zastępczych,
- dalszej modernizacji technologii w zakładach produkcji wody,
- rozbudowy głównego układu sieci wodociągowych, w tym:
  - rozbudowa układu magistralnego – budowa magistrali Północnej DN 800 mm (Trasa Olimpijska i ul. Strachocińska), Południowej DN 500-800 mm (ul. Ołtaszyńska) oraz modernizacja magistrali DN 400 mm w ul. Mickiewicza, przebudowa magistrali w ul. Koszalińskiej i ul. Bystrzyckiej,
  - przebudowa i renowacja magistrali w ul. Hubskiej,
  - budowa sieci przesyłowych, w związku z przyłączeniem do układu sieci wodociągowej Wrocławia gmin ościennych,
- renowacji sieci wodociągowych rozdzielczych,
- rozbudowy systemu monitoringu sieci wodociągowej,
- modernizacji pompowni i hydroforni,
- rozbudowy systemu dezynfekcji na sieci wodociągowej.

Należy dążyć, do wyposażenia w sieć wodociągową wszystkich terenów zainwestowania miejskiego.

Dopuszcza się dostawy wody z sieci miejskiej Wrocławia do obszarów zainwestowania na terenach gmin sąsiednich, po uzyskaniu zgody MPWiK S.A. we Wrocławiu.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie zaopatrzenia w wodę wskazano na rys. nr 16 Studium.

## 2. Odprowadzanie ścieków

### 1) Kanalizacja sanitarna i ogólnospławna

Dopuszcza się budowę systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków na obszarze miasta.

Należy dążyć do:

- modernizacji i rozbudowy Wrocławskiej Oczyszczalni Ścieków przy ul. Janowskiej do wielkości umożliwiającej pełne oczyszczanie ścieków, wytwarzanych na terenie miasta,
- ograniczenia odprowadzania wód opadowych do kanalizacji ogólnospławnej,
- rekultywacji pól irygacyjnych na Osobowicach, gdyż MPWiK nie planuje dalszej eksploatacji pól irygacyjnych w funkcji oczyszczalni jakichkolwiek ścieków sanitarnych ani nadmiarowych wód z opadów nawalnych z kanalizacji ogólnospławnej,
- realizacji zbiorników retencyjnych dla ścieków z kanalizacji ogólnospławnej wraz z pompowniami, systemami rurociągów zasilających i opróżniających zbiorniki oraz systemów dezodoryzacji,
- minimalizacji uciążliwości zapachowych z systemu wentylacji kanalizacji ściekowej poprzez stosowanie nowoczesnych technik chemicznych.

Należy dążyć, w miarę możliwości, do systematycznej modernizacji i rozbudowy systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków, opisanego w uwarunkowaniach, w tym między innymi do:

- modernizacji istniejących pompowni ścieków,
- budowy nowych pompowni wraz z kolektorami tłocznymi i kolektorami doprowadzającymi,
- na obszarach intensywnie zabudowanych i zagospodarowanych skanalizowanych lub wymagających skanalizowania, przedstawionych na rys. nr 16 Studium:
  - budowy sieci kanalizacyjnych na obszarach nieskanalizowanych,
  - rozbudowy sieci kanalizacyjnych na obszarach nie w pełni wyposażonych w kanalizację,
  - modernizacji sieci kanalizacyjnych na obszarach już skanalizowanych,
- modernizacji elementów sieci kanalizacyjnych położonych w przebudowywanych fragmentach pasów drogowych,

Na terenach nieskanalizowanych dopuszcza się stosowanie urządzeń indywidualnego gromadzenia i oczyszczania ścieków oraz lokalnych oczyszczalni ścieków do czasu realizacji systemu kanalizacji.

Dopuszcza się odprowadzenia ścieków do miejskiej sieci kanalizacyjnej z gmin sąsiadujących z Wrocławiem, po uzyskaniu zgody MPWiK S.A. we Wrocławiu.

## 2) Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych w mieście

Jako priorytetową przyjmuje się zasadę zagospodarowania opadu w miejscu jego wystąpienia oraz stopniowego uwalniania oraz opóźniania spływu wód, których pełne zagospodarowanie w miejscu opadu nie jest możliwe. W ramach działań zmierzających do prawidłowego zagospodarowania i odprowadzania wód opadowych i regulacji stosunków wodnych należy dążyć do:

- zagospodarowania wód opadowych bezpośrednio na terenach działek budowlanych poprzez budowę zbiorników odparowujących, nawierzchni przepuszczalnych, itp. (stosowanie do warunków gruntowo-wodnych i możliwości terenowych),
- odprowadzenia wód opadowych z ulic na terenach o niskiej intensywności zabudowy, terenach zieleni, itp. (jeżeli konfiguracja terenu i poziom wód gruntowych na to pozwala) w sposób powierzchniowy poprzez wykonanie nawierzchni przepuszczalnej lub zastosowanie np. kanalików przykrawężnikowych,
- zachowania oczek wodnych i mokradeł, ochronę ekosystemów wodnych, obsadzenie roślinnością, pozostawienie dróg spływu wód deszczowych w stanie quasi-naturalnym,
- ochrony i wykorzystania naturalnych zagłębień terenu zwłaszcza podmokłych, istniejących stawów, starorzeczy i glinianek oraz budowanie lokalnych, sztucznych zbiorników wodnych do magazynowania (retencjonowania) części podczyszczonych ścieków opadowych i roztopowych,
- modernizacji elementów sieci kanalizacyjnych położonych w przebudowywanych fragmentach pasów drogowych,
- modernizacji zamknięć przeciwpowodziowych,
- ograniczenia do minimum zrzutów ścieków nadmiarowych poprzez przelewy burzowe,
- w miarę możliwości technicznych, rozdzielenia instalacji deszczowej od sanitarnej oraz ogólnospławnej,

W ramach zrównoważonego gospodarowania wodami opadowymi, w tym roztopowymi należy dążyć do osiągnięcia następujących celów:

- korzystanie z zasobów tych wód dla polepszenia stanu przyrodniczego środowiska miejskiego, poprawy jakości życia mieszkańców, adaptacji do zmian klimatu i podniesienia atrakcyjności architektonicznej miasta,

- obniżenie kosztów inwestycji w sieć kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej oraz kosztów jej eksploatacji,
- ograniczenie występowania lokalnych powodzi i podtopień,
- należy dążyć, w miarę możliwości, do systematycznego zwiększania ilości inwestycji przy pomocy technik, za pomocą których realizowana jest zasada zrównoważonego gospodarowania wodami opadowymi:
  - zagospodarowanie wód opadowych na terenie nieruchomości lub zlewni do celów gospodarczych, do nawadniania terenów zieleni oraz do wykorzystania w obiektach małej architektury i rekreacyjnych,
  - ograniczenie stosowania powierzchni nieprzepuszczalnych oraz obniżanie stopnia szczelności powierzchni odwadnianych,
  - stosowanie urządzeń do infiltracji wód opadowych do gruntu, retencji oraz pełniących obie te funkcje, w tym naziemnych i podziemnych zbiorników retencyjnych, zbiorników chłonnych, rowów trawiastych, rowów infiltracyjnych, niecek i studni chłonnych, skrzynek retencyjno-infiltracyjnych, suchych zbiorników ze stałym przepływem lub bez,
  - zwiększenie szerokości pasów drogowych dla powierzchniowej infiltracji oraz retencionowania, podczyszczania i odprowadzania wód opadowych z nawierzchni dróg i z terenów przyległych,
  - podczyszczanie wód opadowych z terenów zanieczyszczonych za pomocą oczyszczalni hydrofitowych i innych urządzeń,
  - wykorzystywanie zieleni do funkcji retencji i ewapotranspiracji (parowania), w tym wykonywanie ogrodów deszczowych oraz zielonych dachów i ścian,
  - zastosowanie zachęt finansowych przy stosowaniu przez prywatnych inwestorów technik zagospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi, za pomocą których realizowana jest zasada zrównoważonego gospodarowania wodami opadowymi,
  - wskazywania alternatywnych odbiorników wód deszczowych, również w przypadku konieczności likwidacji rowów będących odbiornikami wód deszczowych,
  - modernizacji odbiorników przeznaczonych do wprowadzenia dodatkowych ilości wód deszczowych,
  - adaptacji do nowych potrzeb systemów drenażowych na zabudowywanych terenach zdrenowanych rolniczo,
  - określenie w planach miejscowych zasad zagospodarowania wód deszczowych i roztopowych zapewniających: lokalne wykorzystanie, gromadzenie, przechowywanie i powolny odpływ tych wód do odbiorników.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie odprowadzania ścieków przedstawiono na rys. nr 16 Studium.

### 3) Gospodarka odpadami

Strategia gospodarki odpadami komunalnymi dla Wrocławia nie przewiduje lokalizacji spalarni odpadów czy też elektrociepłowni opalanej paliwem pochodzącym z odpadów.

Należy dążyć, w miarę możliwości i potrzeb, do poprawy wyposażenia instalacyjnego miasta, kontynuować selektywną zbiórkę odpadów komunalnych w tym do:

- zwiększenia ilości bezpłatnych Punktów Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych poprzez wyznaczenie kolejnych miejsc zbiórki odpadów komunalnych i niebezpiecznych (aktualnie planowane jest uruchomienie 5 dodatkowych PSZOK-ów),
- poprawy wyposażenia w zakresie instalacji recyklingu, w tym do rozbudowy istniejących i budowy nowych:

- sortowni odpadów, w tym również doczyszczania frakcji odpadów zbieranych selektywnie,
  - instalacji do przetwarzania odpadów ulegających biodegradacji - rozbudowa kompostowni przy ul. Janowskiej 51 przeznaczonej do przekształcania odpadów z pielęgnacji terenów zieleni,
  - instalacji fermentacji przeznaczonych do przetwarzania odpadów organicznych, domowych, w przypadku, gdy nie będą one podlegały kompostowaniu,
  - instalacji do przekształcania odpadów na paliwo alternatywne,
  - instalacji do demontażu odpadów wielkogabarytowych,
  - instalacji do przetwarzania odpadów budowlanych,
  - chłodni na padłe zwierzęta domowe i dzikie,
  - stacji zbierania i demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz instalacji do recyklingu pojazdów,
- wyznaczenia rezerwy terenowej na magazynowanie odpadów w wypadkach klęsk.

Należy dążyć do wyznaczenia rezerwy w rejonie Janówka i wyznaczenia w/w rezerwy w innych częściach miasta.

W przypadku obiektów związanych z gospodarką odpadami, należy dążyć do:

- wyboru lokalizacji uwzględniającej minimalizację konfliktów z innymi formami użytkowania terenu,
- starannego kształtowania obiektów i ich otoczenia, w celu zapewnienia wysokiej jakości ładu przestrzennego, w tym stosowanie osłon wizualnych,
- objęcia hermetyzacją procesu sortowania i przeładunku odpadów, w celu zminimalizowania środowiskowych i estetycznych kosztów ich funkcjonowania.

Postuluje się kształtowanie rozmieszczenia stacji przeładunkowych odpadów optymalizującego:

- warunki obsługi poszczególnych obszarów wytwarzania odpadów, w tym zabudowy mieszkaniowej,
- warunki przewozu odpadów z obszarów wytwarzania do miejsc ich zbierania i przetwarzania.

Należy dążyć do likwidacji nielegalnych wysypisk odpadów.

### 3. Infrastruktura techniczna w zakresie energetyki zarządzana przez prywatne podmioty

#### 1) Zaopatrzenie w energię elektryczną

Dopuszcza się budowę elementów systemu zaopatrzenia w energię na obszarze miasta.

W zakresie sieci przesyłowej krajowego systemu elektroenergetycznego znajdującego się poza obszarem Wrocławia, ale istotnego dla zaopatrzenia miasta w energię elektryczną, planowana jest:

- budowa napowietrznej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 400 kV relacji Czarna – Polkowice z rozbudową GPZ Polkowice 220/110 kV o rozdzielnię 400 kV,
- budowa napowietrznej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 400 kV Dobrzeń – nacięcie linii Pasikowice - Wrocław (planowane lata realizacji 2012 - 2017),
- budowa napowietrznej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 400 kV relacji Czarna – Pasikowice,
- budowa linii 400 kV Pasikowice Dobrzeń – Joachimów,
- budowa napowietrznej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 400 kV relacji Boguszów – Granica RP – Czechy.



W zakresie urządzeń i dystrybucyjnej sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia 110 kV znajdującej się na obszarze miasta planuje się:

- budowę GPZ 110/20/10 kV przy ul. Kurkowej,
- budowę dowiązań kablowych 110 kV od GPZ Długa, poprzez projektowany GPZ Kurkowa, do istniejącego GPZ Walecznych,
- budowę GPZ 110/20/10 kV Mennicza,
- modernizację GPZ 110/20/10 kV Walecznych, GPZ 110/20/10 kV Krzywoustego oraz GPZ 110/20/10 kV Wieczysta,
- wykonanie powiązań GPZ 400/110 kV Wrocław, zlokalizowanego w obrębie wsi Małuszów na terenie gminy Kobierzyce z istniejącą siecią 110 kV,
- przebudowę dwutorowej linii napowietrznej 110 kV relacji Klecina – Kąty Wrocławskie – Pawłowice,
- budowę linii kablowej 110 kV od istniejącego GPZ Walecznych, poprzez projektowany GPZ Mennicza, istniejący GPZ Pułaskiego do istniejącego GPZ Wieczysta,
- budowę GPZ 110/20 kV Jagodno wraz z dowiązaniem napowietrznymi od strony istniejącej linii dwutorowej 110 kV relacji GPZ Czechnica – GPZ Wieczysta,
- budowę GPZ 110/20 kV Złotniki wraz z dowiązaniem napowietrznymi lub kablowymi od strony istniejącej linii 110 kV relacji GPZ Wrocław Zachód – GPZ Leśnica,
- rozbudowę GPZ 110/20/10 kV Swojec,
- budowę dwutorowej linii napowietrznej 110 kV relacji GPZ Swojec – GPZ Wilcza,
- budowę dwutorowej linii napowietrznej 110 kV od GPZ Pasikurowice do istniejącego wcięcia do GPZ Walecznych,
- budowę linii kablowej od GPZ Wilcza do GPZ Wieczysta,
- budowę GPZ 110/20 kV Psie Pole Przemysłowe (wariantowa lokalizacja) wraz z dowiązaniem kablowym od strony istniejącego GPZ Psie Pole oraz z dowiązaniem napowietrzno-kablowym od strony istniejącej dwutorowej linii napowietrznej 110 kV relacji GPZ Swojec – GPZ Psie Pole,
- przebudowę SE 220/110 kV Klecina na GPZ 110/20 kV,
- budowę GPZ 110/20 kV Muchobór Wielki ul. Rakietowa wraz z dowiązaniem kablowo-napowietrznymi od strony istniejącej linii napowietrznej 110 kV relacji GPZ Leśnica– GPZ Wrocław Zachód,
- budowę GPZ 110/20 kV Stysia/Owsiana zasilanej poprzez wcięcie kablowe w linię kablową 110 kV relacji GPZ Wieczysta - GPZ Żelazna,
- budowę GPZ Nowa WuWa wraz z dowiązaniem kablowo-napowietrznymi od strony istniejącej linii napowietrznej 110 kV relacji GPZ Leśnica – GPZ Wrocław Zachód,
- budowę GPZ Ligota ul. Irysowa wraz z dowiązaniem kablowo-napowietrznymi od strony istniejącej dwutorowej linii napowietrznej 110 kV relacji GPZ Długa – GPZ Żmigrodzka,
- dopuszcza się realizację linii napowietrznych wysokiego napięcia 110 kV w wykonaniu wielotorowym.

W zakresie dystrybucyjnej sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia 110 kV planuje się:

- realizację linii napowietrznych wysokiego napięcia 110 kV w wykonaniu wielotorowym,
- na obszarze miasta należy dążyć do realizacji linii wysokiego napięcia wyłącznie jako podziemnych,
- należy dążyć do skablowania istniejących napowietrznych linii wysokiego napięcia, w szczególności na obszarach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową,
- w miarę możliwości i potrzeb, modernizację i rozbudowę układu zaopatrzenia miasta w energię elektryczną, w tym do:

- realizacji dodatkowych stacji GPZ 110/SN kV wraz z budową linii zasilających 110 kV, obsługujących odbiorców, których zaopatrzenie w energię elektryczną z istniejącego układu elektroenergetycznego byłoby niemożliwe lub niedostateczne,
- skablowania lub przełożenia linii napowietrznych 110 kV oraz sieci średniego i niskiego napięcia, kolidujących z planowanym zagospodarowaniem terenu,
- przełączania sieci rozdzielczej z napięcia 10 kV na 20 kV, w tym przebudowę stacji transformatorowych 10/0,4 kV na transformację 20/0,4 kV,
- rozbudowę sieci średniego i niskiego napięcia, w tym budowę stacji transformatorowych, przy czym dopuszcza się budowę stacji słupowych nie kolidujących z zagospodarowaniem terenów.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną przedstawiono na rys. nr 15 Studium.

## 2) Zaopatrzenie w gaz i paliwa płynne

Dopuszcza się budowę elementów systemu zaopatrzenia w gaz na obszarze miasta.

Należy dążyć, w miarę możliwości i potrzeb, do modernizacji i rozbudowy systemu zaopatrzenia w gaz na obszarze miasta oraz poza jego granicami, w szczególności do:

- modernizacji węzła gazowego Ołtaszyn oraz budowy gazociągu wysokiego ciśnienia pomiędzy węzłami gazowymi Gałów i Ołtaszyn,
- budowy gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Brzeg Opolski – Kiełczów,
- budowy gazociągów przesyłowych wysokiego ciśnienia relacji: Jeleniów – Dziwiszów, Taczalin – Gałów, Wierzchowice – Czeszów,
- modernizacji i rozbudowy sieci gazowej wysokiego i podwyższonego średniego ciśnienia oraz stacji redukcyjno-pomiarowych pierwszego stopnia, w celu zwiększenia pewności zasilania miasta w gaz,
- modernizacji i rozbudowy sieci rozdzielczej średniego i niskiego ciśnienia, w szczególności na obszarach budownictwa jednorodzinne w peryferyjnych rejonach miasta, w tym:
  - modernizacji żeliwnej sieci gazowej niskiego ciśnienia,
  - budowy odpowiednich stacji redukcyjno-pomiarowych drugiego stopnia.

Na terenach intensywnej zabudowy mieszkaniowej oraz na terenach o wysokich walorach krajobrazowych postuluje się lokalizację stacji redukcyjno-pomiarowych drugiego stopnia w formie stacji podziemnych.

Postuluje się, w miarę potrzeb, doprowadzenie sieci gazowej średniego ciśnienia do lokalnych kotłowni.

Istniejąca sieć gazowa posiada rezerwy przepustowe, stąd brak potencjalnych zagrożeń w dostawie gazu sieciowego do obiektów zlokalizowanych w Gminie Wrocław. Podstawą planowania rozwoju sieci jest osiągnięcie kryterium:

- poprawności technicznej,
- efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie zaopatrzenia w gaz przedstawiono na rys. nr 15 Studium.

## 3) Zaopatrzenie w energię ciepłą

Dopuszcza się budowę elementów zaopatrzenia w ciepło na obszarze miasta, w tym kogeneracyjnych źródeł energii.

Należy dążyć, w miarę możliwości i potrzeb, do modernizacji i rozbudowy miejskiego systemu ciepłowniczego oraz zwiększania liczby odbiorców ciepła z tego źródła, w tym:

- do modernizacji elektrociepłowni, polegającej na wycofaniu z eksploatacji wybranych jednostek wytwórczych,
- do modernizacji zespołu istniejących elektrociepłowni oraz dalszej realizacji inwestycji proekologicznych, mającej na celu zmniejszenie uciążliwości obiektu dla środowiska,
- do budowy sieci magistralnych oraz rozbudowy układów sieciowych,
- do budowy przyłączy i węzłów cieplnych, w celu przyłączenia nowych odbiorców, w szczególności wykorzystujących dotąd ciepło ze spalania paliw stałych.

Dopuszcza się budowę elektrociepłowni opalanej gazem, olejem opałowym, połączonej z całym systemem ciepłowniczym miasta.

Usunięto: Planuje

Usunięto: ,

Usunięto: zlokalizowanej w północnej części miasta,

Należy dążyć, w miarę możliwości, do podniesienia standardu energetycznego zabudowy poprzez:

- realizację działań termorenowacyjnych i modernizacyjnych, obniżających zapotrzebowanie na ciepło w istniejącej zabudowie,
- realizację nowego budownictwa w sposób energooszczędny.

Należy dążyć, w miarę możliwości, do modernizacji lub likwidacji lokalnych kotłowni opalanych paliwami stałymi, w celu zmniejszenia uciążliwości tych obiektów dla środowiska.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie zaopatrzenia w energię cieplną przedstawiono na rys. nr 15 Studium.

#### 4. Odnawialne źródła energii

Wyznacza się granice terenów pod budowę urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW, oraz granice ich stref ochronnych związanych z ograniczeniami w zabudowie, zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu, zgodnie z rys. nr 15 Studium, oznaczone symbolami „A”, „B” i „C”.

Lokalizowanie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW w zakresie, urządzeń wytwarzających energię pochodzącą ze spadku wody dopuszcza się wyłącznie w strefie oznaczonej na rysunku Studium symbolem „A”.

Lokalizowanie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW pochodzącej z: wnętrza ziemi, promieniowania słonecznego, współspalania biomasy oraz biogazu dopuszcza się wyłącznie w strefie oznaczonej na rysunku Studium symbolem „B”.

W strefie oznaczonej symbolem „B” zaleca się wyznaczanie pasów izolujących zieleni wysokiej od strony przeważających kierunków wiatrów w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów i budynków wyposażonych w instalacje do spalania biogazu oraz biomasy.

Lokalizowanie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW pochodzącą z promieniowania słonecznego oraz pochodzącą z wnętrza ziemi dopuszcza się wyłącznie w strefie oznaczonej na rysunku Studium symbolem „C”.

Lokalizowanie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW pochodzącą z promieniowania słonecznego dopuszcza się wyłącznie na budynkach.

## Rozdział 13. INNE ELEMENTY I REALIZACJA

### 13.1 Obszary rozmieszczenia inwestycji celu publicznego

#### 1. Obszary rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym

Określa się obszar całego miasta jako obszar rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym.

2. Obszary rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

Za obszary, na których będą rozmieszczone inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uznaje się:

- a) korytarze ulic i węzłów o znaczeniu ponadlokalnym,
- b) korytarze linii systemu kolejowego,
- c) obszar Portu Lotniczego Wrocław - Strachowice im. Mikołaja Kopernika,
- d) obszary rzek z obwałowaniami.

3. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie usytuowane w obszarach, o których mowa w ust. 2

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie usytuowane w obszarach, o których mowa w ust. 2, dopuszcza się na całym obszarze miasta.

### 13.2 Plany miejscowe

1. Obowiązujące i sporządzane plany miejscowe

Na dzień 4 marca 2017 roku obowiązywało 408 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz 57 uchwał Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie przystąpienia do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wymienionych w załączniku do uchwały w sprawie uchwalenia Studium.

2. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie planów miejscowych

Obowiązkowe jest sporządzenie planu miejscowego, na podstawie przepisów odrębnych:

- a) dla obszaru Parku Kulturowego „Stare Miasto”,
- b) dla obszaru objętego Planem Generalnym Portu Lotniczego Wrocław-Strachowice.

3. Obszary, dla których zamierza się sporządzić plany miejscowe

Zamierza się sporządzić plany miejscowe obejmujące:

- a) obszary objęte uchwałami Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie przystąpienia do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- b) grunty rolne i leśne w przypadku, jeżeli wystąpi taka potrzeba.

### 13.3 Przeznaczenie gruntów rolnych i leśnych

1. Przeznaczenie gruntów rolnych na cele nierolnicze

Dopuszcza się, że grunty rolne mogą stopniowo zostać przeznaczone na cele nierolnicze, umożliwiając na części tych gruntów kontynuację działalności rolniczej.

2. Przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne

Planuje się, że część gruntów leśnych może zostać przeznaczona na cele nieleśne, w tym przy zachowaniu na nich różnych form zieleni z wiodącą funkcją rekreacyjno-wypoczynkową i przeznaczeniu na cele publiczne. Kierunek ten nie jest sprzeczny z możliwością przeznaczenia części obszaru miasta pod zalesienia.

3. Określenie granic zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych

Obszar, o którym mowa w art. 14 ust. 3 ustawy z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778 z późn. zm.), stanowi każdy obszar wydzielony liniami określonymi na rysunkach Studium oraz granicami innych obszarów, w tym konturami klasyfikacyjnymi gleb.

### 13.4 Obszary wymagające przekształceń i rehabilitacji

Znaczna część obszarów zabudowanych, a także o innych formach zagospodarowania wymaga przekształceń i rehabilitacji, rozumianych jako zbiór przedsięwzięć zmierzających do ożywienia i przekształcenia społecznego, gospodarczego i przestrzennego. Określa się czternaście rodzajów obszarów wymagających przekształceń i rehabilitacji o różnych rodzajach zdegradowanego zagospodarowania: zespoły rekreacyjno parkowe, obszary użyteczności publicznej, obszary urządzeń inżynierskich, parki i cmentarze, obszary przemysłowe i poprzemysłowe, wielofunkcyjne obszary centrum miasta, obszary wielofunkcyjnych przekształceń, obszary mieszkaniowej zabudowy kamienicowej, przedwojenne osiedla zabudowy mieszkaniowej, obszary osiedli blokowych, obszary zabudowy małomiasteczkowej, obszary dawnych wsi, obszary powojenne i popolicyjne, obszary rzeczne. Ponadto, zostały określone: kompleksy gmachów użyteczności publicznej, w tym: uczelnie wyższe, szpitale, szkoły i obiekty sakralne, zespoły rekreacyjno-sportowe, obiekty inżynierskie.

Dąży się do tego, aby przekształcenia i rehabilitacja rozumiane jako procesy obejmujące materialną renowację obiektów, uzupełnianie i wymianę zabudowy i zagospodarowania były katalizatorem rozwoju działalności społecznej i gospodarczej oraz czynnikiem przyciągającym inwestorów. Ponadto przekształcenia i rehabilitacja powinny wiązać się przestrzennie z innymi przedsięwzięciami, takimi jak: nowe inwestycje, modernizacja układu ulicznego, infrastruktury technicznej, urządzenie terenów zieleni, w sposób prowadzący do uzyskania efektu synergicznego.

### 13.5 Obszary wymagające scaleń i podziałów nieruchomości

Nie wyznacza się obszarów wymagających scaleń i podziałów nieruchomości.

### 13.6 Obszary zdegradowane

Realizacja działań związanych z rewitalizacją, zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 1777 ze zm.), powinna być poprzedzona wyznaczeniem obszarów zdegradowanych. Sposób ich określenia sprecyzowany został we wskazanej ustawie. W niej również zapisano, że w przypadku, gdy gmina zamierza realizować proces rewitalizacji podejmuje stosowną uchwałę o wyznaczeniu obszarów zdegradowanych i obszaru rewitalizacji. We Wrocławiu taka uchwała przez Radę Miejską Wrocławia nie została podjęta. W związku z tym obszarów zdegradowanych w niniejszym Studium się nie wyznacza. Należy jednak zaznaczyć, że działania związane z rewitalizacją, jako złożonego procesu czynności na płaszczyźnie społecznej, funkcjonalno-przestrzennej i środowiskowej były i są prowadzone we Wrocławiu na szeroką skalę. Podejmowano szereg przedsięwzięć związanych z pobudzeniem gospodarczym i ekonomicznym oraz aktywizacją społeczeństwa. Miały one na celu przeprowadzenie kompleksowej rewitalizacji takich obszarów jak: Psie Pole, Nadodrże czy Przedmieście Oławskie. Efektami szeroko zakrojonych działań jest przede wszystkim podniesienie jakości życia mieszkańców i ich integracja, aktywizacja gospodarcza i ekonomiczna, przekształcenie tkanki urbanistycznej i poprawa jakości przestrzeni i środowiska.

### 13.7 Tereny zamknięte

W granicach miasta są tereny zamknięte, które nie posiadają stref ochronnych.

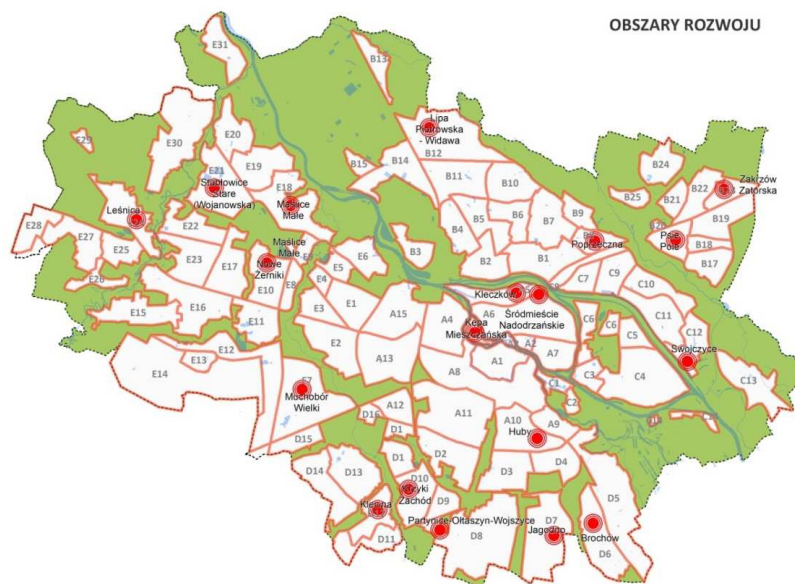
### 13.8 Obszary funkcjonalne o znaczeniu lokalnym

Nie wyznacza się nowych obszarów funkcjonalnych. Wrocław stanowi część Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, jest jego rdzeniem, o czym mowa we wstępie Wrocław na tle. W związku z powyższym w granicach administracyjnych nie wyznacza się obszarów funkcjonalnych o znaczeniu lokalnym.

### 13.9 Obszary rozwoju

Obszary rozwoju to obszary zdiagnozowane na podstawie procesów i preferencji inwestycji mieszkaniowych na obszarze całego Wrocławia, które następnie poddano ocenie racjonalności

wykorzystania rezerw wskazanych w dokumentach planistycznych. Poprzez ich delimitację zidentyfikowano 22 obszary o zróżnicowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, które znajdują się w jednostkach urbanistycznych:



- a) w dzielnicy urbanistycznej A - Śródmieście:
  - A3-Kępa Mieszczańska - cały obszar jednostki,
  - A5-Kleczków - obszar rozwoju we wschodniej części jednostki na osiedlu Promenady Wrocławskie,
  - A6-Śródmieście Nadodrzańskie - obszar rozwoju w północnej części jednostki na terenie Browaru Piastowskiego,
  - A10-Huby - obszar rozwoju w rejonie ulicy Nyskiej;
- b) w dzielnicy urbanistycznej B - Północ:
  - B8-Poprzečna - cały obszar jednostki,
  - B12-Lipa Piotrowska – Widawa - obszar rozwoju w rejonie ulicy Kminkowej,
  - B16-Psie Pole Centrum - cały obszar jednostki,
  - B18-Psie Pole Wschód - obszar rozwoju położony w zachodniej części jednostki,
  - B23-Zakrzów Wschodni - obszar rozwoju w centralnej części jednostki;
- c) w dzielnicy urbanistycznej C - Wschód:
  - C12-Swojczyce - obszar rozwoju w południowej części jednostki na osiedlu Olimpia Port;
- d) w dzielnicy urbanistycznej D - Południe:
  - D1-Grabiszyn - obszar rozwoju w południowej części jednostki,
  - D3-Gaj - obszar rozwoju w południowej części osiedla,
  - D6-Brochów - obszar rozwoju w północnej części jednostki,
  - D7-Jagodno - obszar rozwoju na wschód od ulicy Buforowej,
  - D8-Partynice-Oftaszyn-Wojszyce - cały obszar jednostki,
  - D10-Krzyki Zachód - obszar rozwoju w południowo-zachodniej części jednostki,
  - D12-Klecina - obszar rozwoju w centralnej części jednostki;
- e) w dzielnicy urbanistycznej E - Zachód:
  - E7-Muchobór Wielki - obszar rozwoju w północnej części jednostki,
  - E10-Nowe Żerniki - obszar rozwoju w rejonie osiedla modelowego Nowe Żerniki,

- E18-Maślice Małe - cały obszar jednostki,
- E21-Stabłowice Stare (Wojanowska) - obszar rozwoju w centralnej części jednostki,
- E24-Leśnica - obszar rozwoju w centralnej części jednostki.

Każdy z 22 obszarów rozwoju został przeanalizowany pod kątem obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dynamiki mieszkalnictwa, usług i lokalnych ośrodków usługowych, komunikacji i dostępności oraz zieleni, rekreacji, sportu i przestrzeni publicznych. Obszary te w większości przypadków charakteryzują się dużym pokryciem miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, w których ustalono tereny pod nową zabudowę mieszkaniową. Jej realizacja przyczyniła się do znacznego wzrostu mieszkańców w latach 2006-2014, a pozostałe rezerwy umożliwiają dalszy przyrost ludności.

Mając na uwadze kompleksowe zaspokojenie potrzeb obecnych i przyszłych mieszkańców osiedli mieszkaniowych oraz poprawę jakości ich życia, należy podjąć działania, które będą wymagały koordynacji na wielu płaszczyznach i w wielu sferach, nie tylko planistycznych. W obszarach rozwoju, na poziomie operacyjnym, niezwykle istotne jest wskazanie bardziej szczegółowych działań wsparcia, wyłonionych również poprzez partycypację społeczną. Efektywne uczestnictwo obywateli pozwoli spełnić ich oczekiwania w zakresie najbardziej priorytetowych inwestycji, a to z kolei ułatwi podejmowanie trafnych decyzji. Ze strony miasta natomiast ważne jest angażowanie lokalnej społeczności w inicjatywy obywatelskie, budżet obywatelski czy różnego rodzaju programy i projekty społeczne, ale także informowanie o możliwości ich udziału w pracach nad dokumentami planistycznymi.

Z aktualnych zjawisk i tendencji procesów inwestycyjnych analizowanych w obszarach rozwoju wynika, że kluczową kwestią powinna być poprawa ich dostępności komunikacyjnej. Monitorowaniu powinna podlegać przede wszystkim wydolność i efektywność układu komunikacyjnego, który należy w razie konieczności rozwijać, a również usprawniać poprzez realizację nowych połączeń i rozwój transportu zbiorowego. Jednocześnie wraz ze wzrostem liczby mieszkańców powinno monitorować się zapotrzebowanie na usługi, w tym w szczególności społeczne. Wiąże się to głównie z zabezpieczeniem funkcji oświatowych o komfortowych strefach dojazdów do obiektów szkół, przedszkoli i żłobków oraz z doprowadzeniem do wykształcenia lokalnych ośrodków usługowych czy doposażeniu obszarów rozwoju w usługi publiczne oraz ogólnodostępną zielenią i rekreacją, które mogą powstawać w pierwszej kolejności na gruntach gminnych. Wyżej wymienione działania będą możliwe do zrealizowania wyłącznie przy koordynacji i współpracy wielu podmiotów z sektora publicznego i prywatnego.

Nie ulega wątpliwości, że dalsze monitorowanie miasta, w tym obszarów rozwoju, pozwoli na wykrywanie wszelkiego rodzaju problemów realizacyjnych, co w rezultacie pozwoli na reagowanie w odpowiednim momencie, również w procesie planistycznym na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub ich zmian, które będą wykonywane zgodnie z ogólnomiejskimi politykami przestrzennymi.

### 13.10 Kompleksowe działania

#### 1. Kompleksowe przedsięwzięcia urbanistyczne

Realizacja wyznaczonych celów polityki przestrzennej, jak również odpowiedzią na pojawiające się wyzwania, powinna być gotowość miasta do podejmowania w miarę możliwości przedsięwzięć urbanistycznych o wysokim poziomie kompleksowości. Ze względu na ich złożoność takich poczynań właściwym jest wykorzystanie do ich prowadzenia systemu zarządzania przez projekty.

#### 2. Dopełnienie urbanistyczne

Przedsięwzięcia tego typu powinny w miarę możliwości objąć całości urbanistyczne takie jak: osiedla mieszkaniowe, ośrodki usługowe, zespoły aktywności gospodarczej, które są w stanie niekompletności. W jego ramach uzupełnia się zabudowę, wyposażenie, wewnętrzny układ ulic,

przeźreni publicznych, tras rowerowych, ciągów pieszych, poprawia się powiązania z pozostałą częścią miasta, szczególnie liniami transportu zbiorowego, powiązania z terenami zieleni w pobliżu. Rozpoczyna się od diagnozy potrzeb niekompletnej całości urbanistycznej wraz z ustaleniem priorytetów, a następnie prowadzi się skoordynowane działania wyspecjalizowanych jednostek.

Dopełnienia urbanistycznego wymaga w sposób szczególnie większość obszarów rozwoju opisanych w podrozdziale 13.9. Ze względu na stały napływ nowych mieszkańców należy dążyć do skrócenia okresu, w którym osiągną one wysoki poziom kompletności. Wobec celów, jakie stawia sobie Studium ten typ przedsięwzięcia ma szczególne znaczenie.

### 3. Rewitalizacja

Zgodnie z obowiązującymi przepisami „Rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji (...)”. Przedsięwzięcia rewitalizacyjne odnoszą się do terenów, gdzie koncentrują się zjawiska bezrobocia, ubóstwa, przestępczości, niskiego poziomu edukacji lub kapitału społecznego, niewystarczającego poziomu uczestnictwa w życiu publicznym i kulturalnym łączą się z negatywnymi zjawiskami gospodarczymi lub środowiskowymi lub przestrzenno-funkcjonalnymi lub technicznymi. Zatem działania należące do sfery polityki przestrzennej, a w szczególności zmierzające do zmiany zagospodarowania przestrzennego, są tylko jednymi z wielu elementów procesu rewitalizacji. O ich skuteczności decyduje ściśle sprzężenie z miejską polityką społeczną i gospodarczą. Obowiązujące przepisy odnoszące się do rewitalizacji pozwalają na zastosowanie serii specjalnie skonstruowanych w tym celu narzędzi prawnych.

We Wrocławiu przeprowadzono z sukcesem rewitalizację Starego Miasta, Nadodrza, Psiego Pola. W trakcie jest rewitalizacja Dzielnicy Czterech Świątyń. Planuje się objęcie nią Oławskiego Przedmieścia i centralnej części Leśnicy.

### 4. Całościowa kreacja przestrzenna

Przedsięwzięcie tego typu polega na doprowadzeniu do powstania w pełni kompletnej całości urbanistycznej na obszarze dotąd niezabudowanym.

Oczekuje się, że w przyszłości w obowiązujących w kraju przepisach znajdą się specjalne instrumenty prawne służące do ścisłej koordynacji zadań realizowanych przez podmioty publiczne i niepubliczne, które składają na powstanie nowego kompleksu zabudowy.

Przedsięwzięciem tego typu jest obecnie realizowana budowa Modelowego Osiedla Nowe Żerniki. Tego rodzaju przedsięwzięcia będzie wymagać wzniesienie kompleksu targowo-wystawienniczego.

### 5. Przygotowania terenów inwestycyjnych

Do tego typu należy wachlarz rozmaitych przedsięwzięć, począwszy od tych, które mają na celu zwiększenie przydatności i atrakcyjności wybranych terenów oraz ułatwienie inwestowania w ich granicach, do takich, których rezultatem są uzbrojone działki w pełni przygotowane pod zabudowę.

Do przedsięwzięć z pierwszego skraj wachlarza zaliczają się realizowane z sukcesami „Program rozwoju terenów mieszkalnictwo” oraz „Program rozwoju terenów pod aktywność gospodarczą”. Przedsięwzięcia z drugiego skraj obejmują poza sporządzeniem i uchwaleniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego: skonsolidowanie terenów w jednym ręku lub scalenie i podział nieruchomości, odpowiednie ukształtowanie terenu, usunięcie jego skażeń, budowa układu dróg dojazdowych i podstawowych sieci infrastruktury technicznej, zapewnienie dojazdu z zewnątrz, urządzenie zieleni. Odpowiada to w dużej mierze zakresowi działania deweloperów gruntowych. W przypadku terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą podjęte działania mogą prowadzić do utworzeniu parków biznesu o różnych profilach: przemysłowym, hurtowym, biurowym. Projekty takie znajdują swoje uzasadnienie jako realizacja polityki gospodarczo-usługowej



przedstawionej w rozdziale 5 niniejszego działu. Efektem tego typu zbioru działań jest odcinek Południowo-Zachodniego Pasma Aktywności Gospodarczej w rejonie ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Przygotowanie terenów inwestycyjnych może odnosić się do całych kompleksów terenów, do rozproszonych działek a także do pojedynczych nieruchomości.

#### 6. Transformacja przestrzenna

Jest to działanie prowadzące do całkowitego przetworzenia układu przestrzennego i struktury funkcjonalnej na obszarze, który był poprzednio zagospodarowany inaczej.

Transformacja przestrzenna jest jednym z najbardziej złożonych przedsięwzięć w polityce przestrzennej. Wymaga bardzo wysokiego poziomu współdziałania wielu rozmaitych podmiotów publicznych i niepublicznych.

We Wrocławiu takim przedsięwzięciem w znacznej mierze zrealizowanym była przebudowa rejonu placu Grunwaldzkiego, działania tego typu prowadzone są w rejonie placu Wolności, a planuje się ich podjęcie na obszarze placu Społecznego, byłych terenów stacji kolejowej Wrocław Świebodzki, a także części terenów kolejowych powiązanych ze stacją Wrocław Główny oraz obszar dawnego Browaru Piastowskiego.

#### 7. Kreacja terenów zieleni

Przedsięwzięcia tego typu obejmują kilka rodzajów działań. Pierwsze z nich ma charakter systemowy. Polega na stałym przygotowywaniu terenów nadających się pod zieleni oraz współpracy z wieloma podmiotami, w tym niepublicznymi, w zakresie urządzania na nich różnorodnych form zieleni, w tym nasadzenia lasów. We Wrocławiu ten system jest stale ulepszany. Drugi rodzaj działania to rewitalizacja istniejących i urządzanie nowych kompleksów zieleni. Do trzeciego rodzaju zaliczają się rozmaite działania zmierzające do zazieleniania terenów, gdzie zieleni uznaje się za współtworzącą. Jednym z nich jest szeroko zakreślony plan zazielenienia arterii wlotowych do miasta „Zielone Tętnice Wrocławia”.

#### 8. Doskonalenie infrastruktury miejskiej

Zalicza się tutaj wszystkie przedsięwzięcia, których celem jest przebudowa i rozbudowa systemu transportowego i infrastruktury technicznej.

#### 9. Pobudzenie rozwoju

W tej grupie działań mogą znaleźć się wszystkie przedstawione w tym rozdziale przedsięwzięcia, które będą miały na celu stanowić zachętę dla innych podmiotów niż miejskie do podjęcia działań zgodnych z polityką przestrzenną miasta.

Szczególne znaczenie ma tutaj rewitalizacja. Przeprowadzona w części danego obszaru lub tylko w odniesieniu tylko do pewnych pól tematycznych może zwiększyć jego atrakcyjność dla zamieszkiwania lub prowadzenia działalności gospodarczej, zachęcić do jego odwiedzania, a skutkiem tego mogą być inwestycje niepubliczne korzystające z tego bodźca.

## **V. KIERUNKI - KARTY JEDNOSTEK URBANISTYCZNYCH**

**Rozdział 1. DZIELNICA URBANISTYCZNA – ŚRÓDMIEŚCIE – A**

**Rozdział 2. DZIELNICA URBANISTYCZNA – PÓŁNOC – B**

**Rozdział 3. DZIELNICA URBANISTYCZNA – WSCHÓD – C**

**Rozdział 4. DZIELNICA URBANISTYCZNA – POŁUDNIE – D**

**Rozdział 5. DZIELNICA URBANISTYCZNA – ZACHÓD – E**



# SYNTEZA I UZASADNIENIE

## VI. SYNTEZA I UZASADNIENIE

### 1.1 Synteza

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, nazywane w skrócie Studium, to dokument określający politykę przestrzenną, opracowywany dla całego obszaru gminy. Nowe Studium dla Wrocławia aspiruje do bycia opracowaniem, które w sposób przekrojowy i przejrzysty ma uchwycić wyjątkowość miasta, wzmacniając jego liczne walory, ale także stawiając ambitne wyzwania wszędzie tam, gdzie potrzebne są wzmożone działania. Ostatnie 25 lat to czas transformacji Wrocławia, rozumianej znacznie szerzej niż tylko w sensie przestrzennym. Osiągnięcie pewnej dojrzałości miasta wynika także ze wzrostu świadomości, zaangażowania i poczucia wspólnoty jego mieszkańców. Kształtująca się w ten sposób nowa rzeczywistość, w jakiej Wrocław się znalazł, otwiera nowe możliwości wspólnej pracy nad jego dalszym rozwojem. Studium ma być więc przede wszystkim odpowiedzią na obecne potrzeby wrocławian, obserwacją zmian, jakie ostatnio zaszły w mieście oraz identyfikacją nowych perspektyw. Doskonalenie Wrocławia, bo taki termin dobrze oddaje te intencje, z jednej strony weryfikuje dotychczasową politykę przestrzenną a z drugiej czerpie z jej dorobku, bazując na poprzednich wersjach dokumentu i ewolucji przestrzeni będącej materializacją ich ustaleń.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określa rolę, procedurę opracowywania oraz elementy składowe Studium. Choć nie jest ono aktem prawa to jego ustalenia są istotne dla społeczeństwa, gdyż wskazują ogólne kierunki rozwoju poszczególnych osiedli jak również zasady, które muszą być spełnione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Do prac nad obecnym Studium Wrocławia przystąpiono Uchwałą Nr LXI/1553/14 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 10 lipca 2014 roku. Zakres partycypacji społecznej przy kształtowaniu tego dokumentu został znacznie rozszerzony. Etap składania wniosków wydłużono z wymaganych w ustawie 21 do 200 dni czego efektem było prawie 2000 pism, w których wrocławianie wyrazili swojego oczekiwania co do przygotowywanego opracowania. Z kolei etap wyłożenia projektu do publicznego wglądu został poprzedzony cyklem 10 spotkań organizowanych dla mieszkańców w różnych częściach miasta, forami tematycznymi prezentującymi wybrane polityki projektu oraz kampanią w mediach.

Przedmiotem ustaleń studiów gmin są zagadnienia wynikające z diagnozy stanu struktury funkcjonalno-przestrzennej, kwalifikowanej jako uwarunkowania oraz wytycznych rozwoju w postaci kierunków zagospodarowania, mające na celu zapewnienie i ochronę ładu przestrzennego.

Na wrocławską strukturę funkcjonalno-przestrzenną składają się: pasma (mieszkalnictwa, aktywności gospodarczej, zieleni), dzielnice urbanistyczne, jednostki urbanistyczne, ośrodki usługowe oraz rzeki przepływające przez miasto. Istotą niniejszego dokumentu musi być zatem wskazanie pożądanych powiązań i relacji pomiędzy nimi. W tym celu w Studium Wrocławia sformułowano 9 ogólnomiejskich polityk przestrzennych, co jest nowością, które wraz z dopuszczonymi klasami przeznaczenia terenu oraz parametrami i wskaźnikami urbanistycznymi definiują przyjętą dla danego obszaru wizję rozwoju. Miasto podzielone zostało na 101 jednostek a podział ten ma wpływać na zachowanie równowagi pomiędzy potrzebami ogólnomiejskimi a wynikającymi z kontekstu lokalnego. Łatwość dotarcia do informacji ma być zapewniona dzięki internetowemu dostępowi do elektronicznej, przestrzennej bazy danych oraz indywidualnym kartom jednostek. Zbiór danych zawartych dla każdej jednostki stanowi kompendium uwarunkowań i wyzwań dla ich rozwoju oraz odnosi do poszczególnych ogólnomiejskich polityk przestrzennych.

Polityka zieleni i środowiska – zieleni bez granic akcentuje potrzebę traktowania jej na równi z innymi formami zagospodarowania terenu a jednocześnie zaciera tradycyjną granicę między strukturą urbanistyczną a przyrodniczą. Zieleń przenika miasto.

Polityka rzeczna buduje na dolinach rzek zielono-niebieski szkielet miasta oraz przypisuje jego odcinkom tzw. sektory funkcjonalne, wynikające z cech charakterystycznych krajobrazu i roli dla sąsiedztwa i całego miasta.

Polityka zamieszkiwania wyznacza 8 stylów zamieszkiwania. Mają one być odpowiedzią na preferencje i potrzeby wrocławian w zakresie układu urbanistycznego i formy zabudowy, integracji sąsiedzkiej, sposobu przemieszczania się, dostępu do usług i terenów zielonych, spędzania czasu wolnego.

Polityka przestrzeni publicznych kształtuje sieć docierającą do każdego fragmentu miasta. 8 typów przestrzeni zwraca uwagę na lokalne potrzeby osiedli oraz rozwija obszary ogólnomiejskie. W myśl idei miasta krótkich odległości polityka stawia za cel integrację, budowanie wspólnoty oraz komfort przebywania i przemieszczania się.

Polityka gospodarczo-usługowa uwzględnia różnorodny charakter prowadzonych działalności i odnosi je do obszarów o największych predyspozycjach dla rozwoju. Wsparcie i wytyczne definiowane są dla usług lokalnych, wielofunkcyjnego śródmieścia, stref biurowo-usługowych, produkcyjnych jak i obszarów działalności wysokich technologii.

Polityka dziedzictwa kulturowego chroni dorobek miasta, potencjał historyczny i miejskie symbole. Ma gwarantować zabytkom zachowanie, właściwe zagospodarowanie i spójność otoczenia. Obejmuje szczególną ochroną strefę starego miasta jak również dobra kultury współczesnej, które są świadectwem najnowszej historii Wrocławia.

Polityka kompozycji odpowiada za to, jak miasto jest postrzegane przez jego użytkowników. Układy kompozycyjne, ich wzajemne styki, szerokie korytarze zwane makroelementami czy dominanty, bramy i widoki sprawiają, że Wrocław odróżnia się od innych miast, budują jego wizerunek i wpływają na poczucie tożsamości mieszkańców.

Polityka zrównoważonej mobilności wskazuje na związki transportu z funkcjonowaniem, rozwojem i ochroną miasta i jego środowiska. Komfort mieszkańców zależy od atrakcyjności alternatyw dla samochodu – poruszaniu się tramwajem, autobusem, koleją aglomeracyjną, rowerem oraz możliwości dotarcia do celu ruchu w granicach dystansu pieszego.

Polityka infrastrukturalna zabezpiecza miasto w zakresie zaopatrzenia w wodę, energię oraz odprowadzania ścieków i gospodarowania odpadami. Istotne znaczenie przypisuje się odnawialnym źródłom energii, tzw. małej retencji, selektywnej zbiórce odpadów oraz energooszczędności obiektów i urządzeń.

## 1.2 Uzasadnienie

Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia zarówno w treści jak i w jego strukturze wynika z decyzji o wejściu do nowej fazy rozwoju urbanistycznego miasta. Odpowiada to oczekiwaniom zmieniającej się społeczności Wrocławia. Ponad 40% wrocławian zna dobrze Wrocław tylko z okresu jego rozkwitu. Niewielu z nich pamięta lub nigdy nie widziało miasta z wcześniejszego okresu. Szczególnie dla nich Wrocław jeszcze nie jest idealny, gdyż ich oczekiwania i ambicje wybiegają o wiele dalej, niż ambicje starszych mieszkańców.

Tworzy się społeczeństwo obywatelskie, w ramach którego bezpośredni udział mieszkańców w kształtowaniu się miasta i jego poszczególnych części odgrywa coraz większą rolę. Rośnie tęsknota za wspólnotą i dobrym sąsiedztwem, a jednocześnie za spokojnym, ułożonym życiem w dobrym sąsiedztwie i w otoczeniu otulającej wszystko zieleni. To uzasadnia uznanie za cel nadrzędny nadanie miastu cech przestrzennej doskonałości i dojrzałości przez realizację czterech prowadzących do tego priorytetów opisanych w rozdziale 1 Części III „Wizja”. Uzasadnienie rozwiązań przyjętych w Studium przedstawiono przede wszystkim w odniesieniu do sposobu realizacji tych priorytetów.

Pierwszy z nich to uczynienie Wrocławia miastem harmonijnym i zwartym. Realizacja tego priorytetu wymagała wyodrębnienia w mieście jednostek urbanistycznych stanowiących zwarte całości urbanistyczne o dużym stopniu samowystarczalności. Wiele z nich ma charakter wielofunkcyjny, ale wszystkie mają być wewnętrznie zintegrowane przez wspólny ośrodek usługowy, sieć ulic, ciągów pieszych i rowerowych oraz przez rozwinięty system przestrzeni publicznych, a także, tam gdzie jest potrzebny, wspólny ośrodek usługowy. Aby wzmocnić politykę integracji jednostek urbanistycznych, a także uczynić Studium bardziej przejrzystym, każda z nich ma swoją kartę,

zawierającą dotyczące jej ustalenia polityki przestrzennej oraz informacje, w jakich częściach dokumentu znajdują się odnoszące się do niej pozostałe kierunki zagospodarowania przestrzennego. Ukształtowanie jednostek jako zwartych organizmów, stanowiących zasadnicze elementy struktury miasta, będzie miało bardzo wielkie znaczenie dla podniesienia jakości życia w każdej części miasta. Jednostki ułożone są w regularny układ naprzemiennych pasm mieszkalnych, aktywności gospodarczej i zielonych terenów otwartych równoległych do rzeki Odry.

Dążąc do osiągnięcia wysokiego poziomu harmonijności miasta, wprowadzono do Studium rozbudowaną politykę w zakresie kompozycji przestrzennej. Czytelność i wyrazistość ukształtowania przestrzennego miasta ma być osiągnięta przez wyodrębnienie układów kompozycyjnych i wprowadzenie zbioru ustaleń odnoszących się do ich formowania. Układy te, wydzielone ze względu na fizjonomię, nie pokrywają się z jednostkami urbanistycznymi. Polityka przestrzenna w zakresie kompozycji obejmuje także tworzenie bram kompozycyjnych, dominant, makroelementów determinujących kształt całej kompozycji miasta, styków pomiędzy różnymi układami kompozycyjnymi. Konieczne były ustalenia zapobiegające zakłóceniom wizualnym najcenniejszych widoków i panoram, w których uwidoczni się sylweta poszczególnych części miasta.

Wprowadzone zostały ponadto ustalenia w zakresie wysokości zabudowy (płaszczyzna wysokościowy), powierzchni zabudowy oraz powierzchni terenu biologicznie czynnego. Mają one przede wszystkim istotne znaczenie dla realizacji zasadniczego celu Studium – służyć zachowaniu jednolitego charakteru zespołów zabudowy, co zmniejsza ryzyko konfliktów i ogranicza pole nieprzewidywalności nowej zabudowy dla mieszkańców poszczególnych rejonów. Dodatkowo podnoszą one czytelność i spójność kompozycji urbanistycznej całego miasta. Uzupełniają je ustalenia odnoszące się do styków różnych form zabudowy czy układów kompozycyjnych.

Dążenie do różnorodności znalazło swoje odzwierciedlenie w polityce zamieszkiwania, w ramach której wyróżnionych zostało osiem stylów zamieszkiwania, z których każdy dopasowany jest do uwarunkowań poszczególnych obszarów w mieście. We Wrocławiu powinni móc znaleźć swoje miejsce mieszkańcy o bardzo zróżnicowanych potrzebach i osobistych preferencjach. W ramach stylu indywidualnego zamieszkiwania dopuszcza się wyłącznie zabudowę jednorodziną. Wynika to z licznych konfliktów, które pojawiają się na stykach z zabudową wielorodzinną sytuowaną na obszarach, gdzie przeważają domy mieszkalne jednorodzinne.

Skoncentrowanie wysiłków na wyposażeniu i dokończeniu 22 obszarów, na których następuje bardzo szybki przyrost zabudowy mieszkaniowej wynika z dwóch najważniejszych przyczyn. Po pierwsze, z wielkiego napływu mieszkańców do tych obszarów, a dopiero po osiągnięciu kompletności i po pełnym wyposażeniu powstałe lub rozbudowane tam osiedla będą mogły zapewnić im wysoki poziom jakości życia. Rozwój obiektów usługowych w tych rejonach zależy od osiągnięcia dostatecznej liczby korzystających z nich. Dopiero wtedy osiągną one swoją opłacalność, a w przypadku usług komercyjnych rentowność. Po drugie, po wyposażeniu i polepszeniu skomunikowania obszarów rozwojowych będą one najlepszym miejscem lokowania nowej zabudowy mieszkaniowej tym bardziej, że mają one nadal dużą niewykorzystaną jeszcze chłonność. Obie przyczyny są ze sobą w sprzężeniu zwrotnym. Rozwój obiektów usługowych w tych rejonach zwiększający ich atrakcyjność dla zamieszkiwania, zależy od osiągnięcia dostatecznie dużej liczby korzystających z nich. Dopiero wtedy osiągną one swoją opłacalność, a w przypadku usług komercyjnych rentowność. Kontynuowanie rozwoju głównie na tych 22 obszarach służy osiągnięciu wyższego poziomu zwartości przez miasto i ograniczaniu rozpraszania zabudowy. Między innymi z tego powodu część niezabudowanych terenów w poprzednich edycjach Studium przeznaczonych na zamieszkiwanie w obecnej wyłączona została z zabudowy.

Rola przestrzeni publicznych, jako samej esencji miejskości, rośnie coraz bardziej. Ich znaczenie dla życia społecznego i jego rozwoju jest nie do przecenienia. W wielu miejscach we Wrocławiu jest bardzo potrzebne zarówno ich urządzenie takich przestrzeni, jak i podniesienie jakości istniejących, szczególnie poza centralnym obszarem miasta. Z tego powodu w Studium znalazła się rozbudowana politykę przestrzeni publicznych. Określenie hierarchii i specjalizacji różnego rodzaju tych przestrzeni ma służyć skoordynowanemu procesowi realizacji urbanistycznej i ustaleniu priorytetów w jego ramach.

Zwiększenie ilości zieleni, a przede wszystkim jej łatwej dostępności z terenów zabudowy mieszkaniowej, jest jednym z najszerzej wyrażanych oczekiwań wrocławian. Wynika to z licznych wypowiedzi i interwencji mieszkańców miasta, a także z sondażu przeprowadzonego w ramach prac nad nową strategią rozwoju Wrocławia, w której zielona wizja Wrocławia zyskała zdecydowanie najwięcej zwolenników. Przyjęta koncepcja, określona hasłem „Zieleń bez granic”, której istotą jest to, że wszystkie obszary w mieście są terenami zieleni, ma zmienić nastawienie, co do sposobu ich widzenia i rodzaju podejmowanych działań. We Wrocławiu poza funkcją rekreacyjną, ekologiczną i kompozycyjną, jaką pełni zieleń, bardzo ważne wykorzystanie jej do polepszenia warunków klimatycznych i środowiskowych, w tym do ograniczenia skutków wydłużających się w ostatnich latach okresów suszy. To jeden z najważniejszych powodów wprowadzenia do Studium zbioru ustaleń służących retencji wody w mieście.

Aby zrealizować te zasady, poza wydzieleniem systemu obszarów zieleni dominującej, wyznaczono strefę zieleni współtworzącej, na której jest ona traktowana równorzędnie z innymi formami zagospodarowania terenów. Obejmuje ona między innymi tereny mieszkaniowe i usługowe. Tylko na małej części miasta ma ona charakter uzupełniający. W porównaniu z poprzednią edycją Studium, o wiele więcej obszarów jest przeznaczonych wyłącznie pod zieleń. Wynika to z potrzeby podniesienia rangi nawet niewielkich, ale bardzo potrzebnych zieleńców, parków czy kompleksów zieleni w mieście. Powiększono powierzchnię terenów planowanych wyłącznie jako zielone, w tym na przykład zmniejszono znacznie tereny dostępne pod zabudowę na obszarze dawnych osobowickich pól irygacyjnych i ogrodów działkowych. Zgodnie z koncepcją „Zieleń bez granic” Studium zawiera politykę w zakresie kształtowania zieleni dla obszarów zieleni dominującej oraz politykę w tym zakresie nakładającą się na różne rodzaje polityki odnoszące się do innych dziedzin, na przykład na obszary różnych stylów zamieszkiwania. W ten sposób rozmaite odmiany zielonej polityki pokrywają całe miasto bez reszty.

Zbudowanie odrębnej polityki przestrzennej dla rzek wynika z potrzeby wykorzystania tego zasobu przyrodniczego w znacznie wyższym stopniu niż dotychczas. Obserwowane sukcesy podjętych dotąd działań w zakresie kształtowania nabrzeży rzek, w postaci znacznej ilości osób korzystających z bulwarów, tras spacerowych wzdłuż rzek, spędzających wolny czas w obiektach ulokowanych nad rzekami i strumieniami, wskazuje na olbrzymi potencjał wód płynących. Przyjęta w Studium specjalizacja dolin rzecznych wynika z ich indywidualnego charakteru, typu rzeki, wielkości, krajobrazu, jakiego są komponentem.

Polityka przestrzenna odnosząca się do dziedzictwa kulturowego zawarta w Studium jest złożeniem trzech instrumentów. Pierwszym z nich jest współpraca i wspieranie służb konserwatorskich w sferze ochrony obiektów, kompleksów i układów wpisanych do rejestru zabytków i ewidencji zabytków, a także uznanych za pomniki kultury i wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. W tym zakresie rola służb konserwatorskich jest wiodąca, lecz wsparcie ze strony miejskiej polityki przestrzennej jest niezbędne. Druga sfera to kształtowanie zagospodarowania przestrzennego na obszarach o zabytkowym układzie lub wokół obiektów zabytkowych. Odnosi się to do nowej zabudowy i form urządzenia terenu. W ramach tego zadania polityka przestrzenna odgrywa rolę co najmniej równorzędną z działaniami służb konserwatorskich, służąc jednocześnie ochronie krajobrazu kulturowego. Zasadniczym instrumentem odnoszącym się do tej materii są strefy ochrony konserwatorskiej, których w Studium ustalono aż 11 rodzajów. Trzeba zwrócić przy tym uwagę, że nie mają być one automatycznie przenoszone do planów miejscowych. W porównaniu z poprzednią edycją Studium wprowadzone zostały dwie nowe strefy: ochrony ekspozycji Starego Miasta i ochrony parametrów liniowych historycznego układu urbanistycznego. Wprowadzenie pierwszej wynika z potrzeby ochrony cennych panoram eksponowanych od strony nabrzeży Odry i dopełnia politykę kompozycji przestrzennej. Druga wynika z przekonania, że nie należy zmieniać sieci ulic i placów nawet wtedy, gdy na danym obszarze nie ma zabytkowej zabudowy. Doświadczenie wskazuje, że nieliczenie się z historycznie ukształtowanym układem i ulic w większości przypadków prowadzi nie tylko do utraty wartości zabytkowych, ale również do chaosu przestrzennego. Trzecim instrumentem jest wskazywanie takich kierunków rewitalizacji i rewitalizacji, które doprowadzą do utrzymania ich żywotności zabytków, ich

wykorzystania do współczesnych potrzeb i ich reintegracji z przekształcającą się tkanką miejską. Taka polityka ma uchronić zabytki, a szczególnie ich kompleksy przed „skansenizacją” i monofunkcyjnością. Objęte zostały ochroną cztery nowe obiekty stanowiące dobra kultury współczesnej, w tym po raz pierwszy obiekt powstały po okresie PRL, ze względu na jego reprezentatywność dla architektury postmodernistycznej.

Aspiracją miasta jest kontynuowanie sukcesu gospodarczego w kierunku różnorodności branżowej, podnoszenia poziomu technologicznego, kreowania atrakcyjnych i dobrze płatnych miejsc pracy. Scenariusz umiarkowany procesów ekonomicznych wskazuje na dalszy dynamiczny rozwój gospodarki w mieście, a w przypadku spełnienia się scenariusza pozytywnego - na wzrost sektora kreatywnego, a także opartego na wysokiej technologii i innowacyjności, jak również na prawdopodobieństwo procesów reindustrializacji. Studium formułuje politykę przestrzenną wspierającą rozwój wybranych rodzajów działalności. Jest to polityka głównie polegająca na wspieraniu rozwoju i tworzeniu ofert. Wobec nieprzewidywalności rynku i napływu inwestycji miasto powinno mieć w pewnym nadmiarze gotowe oferty przestrzenne dla różnego rodzaju przedsiębiorstw przy jednoczesnej dużej otwartości na wszystkie inne propozycje nie powodujące konfliktów i odpowiadające charakterowi miasta. Oferty i wsparcie dotyczy głównie: działalności z zastosowaniem wysokiej technologii, a także produkcyjnej i biurowo-usługowej, małych i średnich przedsiębiorstw, których duży udział zapewnia miastu zdolność przystosowywania się do zmieniających się dynamicznie warunków rynkowych. Odrębna polityka obejmuje śródmiejską część miasta, która jest miejscem rozwoju gospodarczego w wielu dziedzinach, w tym w szczególności sposób sektora kreatywnego. Wrocław powinien również być gotowy na przyjęcie dużego obiektu produkcyjnego w miejscu, gdzie można przygotować grunt o powierzchni co najmniej 20 ha.

Istotnym zadaniem polityki przestrzennej jest doprowadzenie do zrównoważenia rozmaitych rodzajów handlu detalicznego przy ich szerokim zróżnicowaniu. Równowaga odnosi się do trzech sfer handlu detalicznego: ośrodek centralny – wielkie specjalistyczne centra handlowe – sklepy lokalne w pobliżu domu. Gwałtowny rozwój środkowej sfery w ciągu ostatnich 20 lat wywołał potrzebę ograniczeń jego rozwoju i wspierania obu pozostałych, w tym szczególnie sfery przydomowej. Obserwowane spontaniczne zmiany typowych zachowań klientów spowodowały, że w Studium nie planuje dzielnicowych ośrodków handlowych. Zachowania te wynikają ze znacznego podniesienia się mobilności osobistej i jednocześnie olbrzymiego wzrostu dostępu do informacji. W przypadku zakupów wymagających większej jakości, określonej branży, poziomu cen lub asortymentu klienci wybierają ośrodki specjalistyczne, przy czym odległość odgrywa coraz mniejszą rolę.

Realizacja celów w zakresie mobilności wymaga przede wszystkim zrównoważenia liczby podróży podejmowanych różnymi środkami transportu. Obecna nierównowaga wynika z przewagi liczebności podróży samochodem osobowym w mieście. Stąd bardzo wiele elementów polityki zrównoważonej mobilności odnosi się do transportu zbiorowego i ruchu rowerowego. Szczególne znaczenie ma tutaj wykraczająca poza miasto integracja systemu transportowego, przez co tak ważne są sprawnie działające węzły przesiadkowe.

Sprawny transport miejski, to również efekt zwartości miasta. Stąd Studium opiera się w większym stopniu na zasadzie wykorzystywania istniejącej sieci transportowej. Miasto podzielono na strefy ze względu na standardy obsługi komunikacyjnej. Pozwala to na prowadzenie bardzo przejrzystej polityki realizacji potrzeb w zakresie mobilności, jak i rozmieszczanie obiektów o różnym poziomie ruchotwórczości. Zalecenia co do obowiązującej liczby miejsc postojowych wynikają w dużej mierze z dostępności do komunikacji zbiorowej, która jest największa w strefie centralnej i śródmiejskiej. Uwzględnienie możliwości inwestycji na tych obszarach bez towarzyszących miejsc postojowych wynika z uzupełniania zabudowy tam, gdzie budowa parkingów towarzyszących jest niemożliwa.

Mieszkańcy miasta znaczną część życia spędzają, przemieszczając się na różnych trasach. Stąd potrzebny jest blok ustaleń mający na celu zwiększenie zazielenienia i podniesienie poziomu estetycznego przestrzeni komunikacyjnych.

Struktura dokumentu Studium odzwierciedla priorytety planistyczne przez zbudowanie polityki przestrzennej dla dziewięciu sfer kształtowania miasta uznanych za najważniejsze dla



osiągnięcia założonych celów. Studium zostało tak skonstruowane, aby rozdzielić wyraźnie ustalenia wiążące o charakterze zakazów, nakazów i ograniczeń, od ustaleń indykatywnych, takich jak dyspozycje czy postulaty. To ułatwia jego użytkowanie w przypadku projektowania inwestycyjnego. Z tego powodu regulacje w zakresie przeznaczenia terenu, wysokości zabudowy, wskaźnika zabudowy i udziału terenu biologicznie czynnego przedstawione są na osobnych rysunkach Studium.